



# 百年小站的平安值守

**阅读提示** 一年前,王向东退休,颐养晚年。

从铁路扳道工干到助理值班员,虽谈不上功成名就,但王向东很知足。他的知足不在于曾亲眼见证过中国铁路大提速的迅猛,也不是因为曾当面向铁道部长的表扬,“别看车站不起眼,可不管谁在这儿干活,都特别操心,火车通过安全率高”,王向东说,这才是最值得他炫耀的光荣!

一排办公房,两处指挥台,双向四股道;满载货物的火车常在此滞留,只为了给拉着旅客不停脚的列车让出大道——这个“长”在京广线上、名叫小商桥的四等火车站,刚刚度过100岁生日。而今,曾呵护这座百年小站20年的王向东,以及眼下仍值守在这里的16个“王向东们”,整日面对的,唯有飘散旷野的风声蛙鸣和铁轮隆隆……

□记者 孟冉 文 首席记者 杜小伟 图



日复一日,值班员目送列车安全通行。这座小站已走过百年,见证了中国铁路的沧桑巨变。

## A “第一速”风一样飞过小商桥

8月17日中午,漯河小商桥镇。时令虽已入秋,阳光依然热毒。顺着狭窄的乡间小道,爬上一处高坡,一块被四周林木笼罩着的空地上,赫然伸出4股铁道。如不留意,很难发现,地处荒郊野外的眼前,其实“藏”着个小车站。

从北京出发,沿京广线向南走800公里,再前行420米,就能找到小商桥火车站。它孤零零地守在铁道边,已过百年。

指挥台简陋而空旷,身着短袖便装的王向东站在水泥地上,汗流满面。目送南来北往的火车从身边呼啸而过,这位已退休的“老铁路”眼神里滑过一丝失落。

“那时候,我在站里当扳道工。10平方米的小扳道房又热又闷,但咱高兴,心里那个美。”王向东所说的“那时候”,是1998年盛夏。那年6月15日至24日,中国铁路时速200公里以上提速试验,在河南境内京广线郑州—许昌段进行。

小商桥站,是试验列车必经之地。

试验首日,电力机车牵引着编组五辆的试验列车,以140公里/小时的速度狂奔。王向东回忆,试验到第二天,却不料出事了:试验列车以每小时170公里的速度与途经的316次旅客列车会车时,高速产生的巨大气流,把316次车的一块窗玻璃“吸”了下来,试验列车的扶手、车体被砸坏,所幸无人员伤亡。

“事故发生后,我立即减速,停靠在小商桥站。”当年驾驶试验列车的老司机程建平告诉记者,这件事并未影响提速试验,特别到6月24日最后一天,他和车简直“飞”起来了。

当天上午,火车一驶出许昌,程建平就一路加速。小小司机室内挤着七八名试验人员,紧盯着仪表和线路前方,屏住呼吸,只听见旁边报速器不断传出声音“230、236、238”,当报速器报出“240”时,司机室内一片欢腾。

“那真是跟风一样啊,太快了!”王向东说,后来他知道,在他值守的小商桥站区间,就这样诞生了中国铁路“第一速”。

## B 子承父业守护百年小站

上午11点多,记者见到王齐龙时,他刚起床。上了一晚夜班的王齐龙,是小商桥车站5名值班员之一。

1992年深冬,王齐龙的父亲王向东由西安调到郑州铁路局管辖的小商桥车站。翌年,王齐龙也来到父母身边,一家三口在临颍县落了户。2000年4月,王齐龙从部队复员,到小商桥车站当了一名扳道工;2008年2月,31岁的他被提拔为车站值班员。“他父亲在铁路上了20年,到退休才是个助理值班员。齐龙这小子不错,年纪轻轻,‘官’比他爹大。”车站站长郭金奎打趣,说得王齐龙不好意思地笑了。

每天,从小商桥站经过的客货列车有260多趟。王齐龙的工作是坐在值班室,操作电脑,指挥车辆安全通行,两名助理值班员则提供并确认行车状态。

“白天我们至少要工作11个小时,基本一直坐着,精神高度集中。夜班是凌晨3点上班,早上8点半下班。干两天,可以休息两天。”王齐龙说,他下班后最大的任务是睡觉。

睡觉、看书、锻炼身体,然后上班——王齐龙和同伴们的

生活和工作状态一直如此循环往复。

“单调吗?”

“单调。”

“厌烦吗?”

“没时间烦啊。”

“没想过换工作?”

“为啥换?这活儿干着挺好的。”

闲聊中,树上秋蝉吱吱,道轨火车轰隆。除此,再无别的声响。

全站16个人,如王齐龙一样子承父业的家庭,超过10家。这个无名小站,远离喧嚣城镇,没有旅客上下,更少有人驻足;即便为客车让道的货车在此逗留,寥寥无几的车乘人员也不会到站里陪伴他们。他们面对的,只有绵长的铁道线,闪烁不止的信号灯,以及那块刻着“小商桥站始建于1912年5月,1913年11月改称为站(时为平汉线)。现为郑州局与武汉局交口四等中间站,历经了中国铁路六次大提速”的石碑……

答应了村干部看看火车长啥样的请求,还承诺帮村里购置一批化肥并免费运来。“女孩父母满心欢喜,吃罢饭,同学的好事就成了。”沈超民哈哈大笑。

在沈超民的记忆里,上世纪80年代的小商桥车站,每天过往车辆不过六七十趟,“最快的特快列车时速也不超过90公里,货车一般是55公里。我记得,那时从站到漯河的火车票是3毛钱,去郑州也就2块多。”他说。

5年前,小站撤了扳道房,列车通行指挥系统全部换成了电脑操作,这让沈超民压力倍增。“我今年53岁了,以前没学过电脑知识,恶补了很长时间。”

前几年,沈超民有个调往郑州的机会,他放弃了。“这里挺好的,离家近,熟人多。最开心的是老婆支持咱,这么多年我没干过家务活,工作紧张时,老婆直接来站里送饭,碗筷放好,旧衣服收走。你说,这日子多美呀!”沈超民感叹,他早跟小站“融为一体”了,“大城市再好,也没小站叫我踏实,这儿空气新鲜,水养人……”

## D 一碗手擀面香飘小商桥

正在扳道房值班的王向东,忽然被人敲开房门。一个陌生人走进来,握住王向东的手,说“你辛苦了”。王向东不认识来人,旁边车站领导介绍:“傅部长来看你了。”

傅部长是傅志寰。

1998年6月21日,时任铁道部长傅志寰一行乘坐试验列车,到小商桥车站检查列车提速试验。那天,王向东第一次见到自己的“最顶头上司”,短暂的交谈,让老王心生温暖,至今难忘。

10天的试验,专列在郑州至小商桥及许昌至小商桥间共运行了20个往返,总计2883公里,为列车在既有铁路运营线上提速和发展高速铁路积累了大量数据。

那天中午,傅志寰没离开小站,而是在车站伙房和大家吃了顿午饭。“谁也不知道部长会在这里吃饭,根本没有准备。”王向东说,他们去几公里外的集镇上买了几个凉菜,下了一大锅手擀面条,做了卤,吃了顿捞面,没喝酒。

而在驾驶试验列车的司机程建平的印象中,傅志寰对试验状况十分满意,夸奖参试人员“干得不错”,并让随行的铁道部办公厅人员,买了一百只烧鸡和几百根火腿肠等食品,送给大伙改善伙食。

走访小商桥车站当天中午,记者和当值人员一起吃饭——四个凉菜,外加一大盆捞面条和豆角肉丝卤。“黄瓜、西红柿、豆角都是我们种的,面条是手擀的,喝的是井水。”郭金奎说,站上饭菜品种没城里丰富,但味道不差,没农药残留,吃着放心。

井水浸泡过的面条,凉而筋道,浇一勺卤汤,泼一层蒜汁,鲜香扑鼻。匆匆夹了两口菜,王齐龙端着碗走进值班室,“火车随时会过来,电脑前离不开人。”他边往嘴里扒拉面条,边坐上值班椅。



记者采访当天,站长在值班日记上写下安全生产10844天,30年无事故。



几代守站人生活在小站旁的狭小院落里

## C 大城市再好也没小站踏实

从扳道工到助理值班员,再到坐上车站值班员的“官位”,沈超民用了31年。

跟王向东父子不同,沈超民是土生土长的本地人,老家在小商桥村。“小商桥比小商桥车站出名多了。”沈超民挺自豪,说那座古石桥是公元584年隋朝时期建的,据说比赵州桥还早20年,流传是赵州桥的试验桥,为同一人所建,至今“健在”。

1981年8月1日,沈超民接父亲的班,成为小商桥车站员工。“那时候,当个铁路工人太了不起了,优越感特别强。”沈超民讲了一件事:1982年,他同学跟外村一女孩处对象,女方家嫌他同学太穷,不同意。为给同学脸上“贴金”,沈超民陪他去女孩家走了一趟。那天,沈超民穿着铁路制服,头戴大檐帽,骑自行车载着同学,直奔女孩家。刚进院子,两个村干部急慌慌迎过来,递烟沏茶。午饭时,特意弄了仁菜——白菜煎豆腐、炒鸡蛋、花生米,开了瓶4块钱的宝丰酒。“就因为这身衣服,他们非拉我坐席,还说即使公社书记来村里,也不会准备恁好的酒。”沈超民说,他