



一位年轻的父亲正在给妻女送行

合肥火车站即将告别所有始发绿皮车

载满青春记忆的绿皮“老伙计”，要退休了

现场

定员 1530 的列车装了 1960 人

虽然是炎炎夏日，虽然是设备简陋的绿皮车，但是这辆绿皮车的最后一班岗……但也无法阻挡乘客们对这辆列车的青睐。7月9日早晨8点多，乘客们如潮水般涌进站台，登上K8360次列车。他们的理由都很简单——便宜。

以合肥到蚌埠为例，高铁动车的价格为60.5元，特快和空调快客的价格为20.5元，长途汽车为54元，而这趟绿皮车的票价仅为12.5元。

“定员 1530 旅客的这趟车，今天从合肥站发车时旅客是 1960 人。”列车长苏士忠告诉记者，这不算人最多最挤的时候。他回忆说，在他曾经工作过的合肥至广州的绿皮车上，在客流高峰期，十四五个人挤在一个厕所里，车厢里的乘客呈“四层阶梯式”的格局。地上能坐人，座椅靠背能坐人。

冬冷夏热+慢=绿皮车的“特色”

当然，如果坐高铁动车，合肥到蚌埠最快 38 分钟就到了，而绿皮车则要花费 2 个小时多，还时常晚点，这就需要乘客在时间和票价上进行抉择了。也正因为如此，这辆车的乘客以农民工和学生为主体。在合肥求学的固镇人小汪告诉记者：“一个学期下来，生活费早就花得差不多了，哪还舍得买动车票回家。反正暑假有的是时间，不在乎多 1 个多小时。”

列车长苏士忠告诉记者，这辆绿皮车诞生于上世纪 80 年代中期，当年的造价仅为 20 万元左右。也正因如此，设备相对简陋、乘车环境不够舒适是它很明显的特点。

在车上，由于尚未发车，记者看到很多乘客已是满头大汗，拿着杂志或报纸不停扇着风。为了安全起见，多数车窗只能打开 10 厘米的缝隙，能吹进来的风也是“杯水车薪”，尽管如此，坐在窗口的乘客还是令其他乘客羡慕。

“明天就要换车了，我在这列车上工作了 5 年，说到分别，真有些不舍！”列车员老颜说：“不过想想即将到来的三伏天，还是觉得赶紧换了的好，没有空调的火车真是冬冷夏热。”



这是该辆火车在合肥站“工作”的最后一个早晨



以后我们很难在火车里看到这样的电风扇了



列车员最后一次给这辆车挂上安全提示条幅

动态

7月20日起，合肥站将难觅绿皮车

记者从铁路部门了解到，7月1日，全国铁路实行新的列车运行图，开行旅客列车总数达到 2447 对，其中超过一半为动车组列车。同天，中国铁路跨局运行的最后一趟绿皮车（郑州-温州 2194 次）跑完了自己的“告别之旅”。

据悉，本月，从合肥站始发的最后两对绿皮车（往返淮北 K8359/8360、往返宿松 K8391/8392）将彻底淡出历史舞台，取而代之的是空调车。根据计划，7月10日，合肥-淮北的 K8359/60 的绿皮车将先升格为空调车。10 天之后，7月19日，合肥-宿松的 K8391/92 也将跑完它的“谢幕之旅”。

7月20日以后，想在合肥站再看到绿皮车，可能只有匆匆“过客”，或者春运等高峰时段的“临客”了。

三问绿皮车

绿皮车因何而得名？

建国后相当长的时间里，火车几乎是中国人唯一的远行工具，那时候的火车都是绿色的，源自计划经济时期对苏联忠诚的模仿，同时也是一种战时审美遗留，绿皮车的称谓由此而来。

绿皮车曾经是中国旅客列车的最具代表性的形象。典型的有 21 型客车、22 型客车、22B 型客车、23 型客车、25B 型客车等系列的旅客列车车厢。其中以 22 型系列客车生产量最大，最具代表性。

绿皮车为什么要“退役”？

对于此轮绿皮车“退役”潮，铁路部门公开表示，绿皮车价格低，符合一部分打工者和学生等其他低收入人群的欢迎，但是由于绿皮车生产较早，无论是设计时速，还是车内设施，都已经不符合当前社会和铁路发展的需要。绿皮车退役后，人们的出行可以选择高铁，也可以选择比绿皮车价格稍高的红皮车。完全可以根据自己的喜好或是经济条件选择出行工具。

退役后的绿皮车将是何种命运？

退役后的绿皮车将何去何从？铁路部门的一名工作人员向记者透露说，车况较差的绿皮车一般多为拆解报废。如果车况还可以，就给各局的大机段改造一下，作工程宿营车、邮政车、发电车等；较新的人库检修一下留作备用，比如春运时候作为增开的临客等。

记者 祝亮 文/图