



1953年1月,山西太原南站,李宝林(图右七)是太原南站的四位女运转车车长之一。图为列车出站时,李宝林查看车站情形。工人日报 赵本甲 摄



1963年1月,武汉铁路局客运段,女车长骆琴明和乘务组的工作人员在研究工作,处理旅客的意见。工人日报 吴洛夫 摄



1965年2月,北京站的工作人员在春节期间坚守岗位,为旅客服务。工人日报 蔡壮田 摄



1979年1月,北京丰台机务段,毛泽东号司机班工人发车前讨论安全运行措施。工人日报 蔡壮田 摄



1987年春运,北京,等待乘车的农民工。本报记者 许之丰 摄



1993年春运,上世纪90年代中期涌现“民工潮”,春运期间开行回罐车,一般根据铁路调度插空行驶。工人日报 于文国 摄



1993年春运,阜阳火车站,大批农民工在春节后乘坐火车外出打工。工人日报 于文国 摄

春运变迁

工人日报记者眼中的春运影像



春节,对中国人来说是一年中最重要的节日,也是新一年的开始。无论身处何地,收成几何,都要赶在除夕时和家人团聚。每一个游子的回归,便构成了人类历史上规模最大的、周期性的大迁徙——春运。

1954年起我国开始有“春运”的记录,不过那时的“春运”不是现在概念上的春运。现在我们所说的春运,出现在改革开放之后,随着计划经济向市场经济的转轨,人员流动限制放宽,不少人开始选择外出打工、经商、求学,他们在春节前集中返乡。相关部门一般将春节前15天以及春节后25天定为春运时间。

春运期间,民工流、探亲流、学生流构成了春运的三大主力军,40天内数亿人次的大迁徙造就了世界交通运输史上的奇迹。1984年,全国春运有5亿多人次客流,1994年突破10亿,

2006年突破20亿,2012年突破30亿,客流量增长幅度呈现逐年加快的趋势。

在春运大潮中,火车承载着我们太多的记忆,不少已定格在了我们脑海中:回罐车、票贩子、行李箱、彻夜等候的抢票队伍、超载的车辆、人头攒动的火车站、摇晃的车厢、瑟瑟的寒风,当然还有香飘四溢的方便面……这些元素构成了国人对于春运最直观的印象。伴随着中国铁路的飞速发展,我们对春运的印象也在改变。

数十年间,铁路的发展已成为我国经济发展的一个缩影,以前的回罐车、绿皮车,到现在的动车、高铁,春运之路越来越快速、便捷、舒适。

无论时代如何变迁,我们对回家的渴望一直未曾改变。本期我们挑选了工人日报记者眼中的春运瞬间,一同感受历史的变迁。



2007年春运,在京农民工乘坐专列回家。本报记者 许之丰 摄



2009年春运,在北京西站彻夜排队的买票者。本报记者 杨登峰 摄



2013年春运,高铁不仅改变了人们的出行方式,也改变着我们的生活。本报记者 杨登峰 摄



2000年春运,西安,已经挤不上车的乘客央求工作人员别赶他走。本报记者 杨登峰 摄



1月13日,北京,2017年春运开启。本报记者 吴凡 王伟伟 摄