

变化的工装 承载着时光记忆



编者按

串起百年记忆,连接你我幸福;
勾勒企业足迹,见证国家发展。
工装会说话——说历史,说发展;
说成长,说进步;说现在,说将来……
不同的时代,不同的行业,有不同的
工装;不同的工装,有不同的故事!
为庆祝中国共产党成立100周年,工人日报社、中工网举办“工会会说话”大型主题报道活动,从小切口讲述大故事,以小工装展现大时代!活动结束后,将评选出优秀作品。
文字稿件和图片稿件,请发送邮件
grrbgzsh@163.com,邮件主题请注明
“工会会说话+报送单位+作品名称”。

本报记者 刘静 通讯员 刘变 赵艳梅

从冒着白烟、轰隆行进的蒸汽机车,到内燃、电力机车,再到世界领先的“复兴号动车”,不同时代的铁路制服,承载着一代代铁路职工的时光记忆,见证了中国铁路的腾飞跨越。让我们聆听铁路职工,讲述他们身着工装,与中国铁路一同向前奔跑的动人故事。

火车司机篇

张朱文(第一代蒸汽机车司机):
当年仅有一套蓝色帆布工装
“1951年1月,通过铁路招工,我成为一名



左图:年轻时张朱文珍贵的证件照;
右图:2019年国庆,张朱文穿上珍藏多年的工装。



上世纪60年代,广州机务段“三八女子包乘组”合影。



刘龙云(右)与同事正在执行标准化作业驾驶内燃机车。



2021年春运结束后,倪伟平身着最新高铁司机制服留影。



“涂口红、穿高跟鞋”的广九姑娘成为当时铁路线上的一道靓丽风景。

蒸汽机车学习司炉。”张朱文出生于1928年,是建国后的第一代蒸汽机车司机。新中国成立70周年的国庆节,老人家拿出珍藏多年的工装,穿上它留下影像。
“这款蓝色帆布工装,陪伴了我们20余年。当年条件艰苦,每人只有一套工装。下班后,我们第一时间脱下工装,用蒸汽机车的水蒸汽反复冲洗4次,再拿到机车的锅炉旁边烘干,以备下次上岗再穿。”忆及往事,老人家脸上满是自豪和兴奋。

“乘务组3人跑一趟车下来,司炉工少则要铲10余吨煤,遇到风霜雨雪不良天气,20吨煤都不够,每次下班后,我们浑身都是黑黢黢的,只有眼睛和牙齿是白亮的。”

1952年7月,张朱文光荣入党。1958年被评为湖南省劳动模范。(图①)

陈文(广州机务段退休职工):
我曾是一名光荣的女蒸汽机车司机

“这张照片拍摄于1960年3月8日下午,单位组织我们‘三八女子包乘组’的9名女蒸汽机车司机,在国产‘人民号’1017蒸汽机车上拍的合影。那时我们都是18岁左右的姑娘,为了能穿上这身铁路工装,成为‘人民的女蒸汽机车司机’,我们被分到不同机班跟车学习,从司炉干起,广韶往返一次要铲10吨煤,工装上落满了灰,下班后路都走不稳了。”提及往事,陈文老人眼睛闪亮。

“当年我们开着火车飞驰在田野上,两旁的农民发现竟然是女孩开火车,放下手中的活计朝我们挥手。在深圳站站台上,旅客看到我们是女火车司机,纷纷冲着我们伸出大拇指,时常有外国友人一边给我们照相,一边说着‘Very good’。”

“曾经在蒸汽机车上追梦的一幕幕,至今难忘,身穿火车司机工装,让我自豪!”一年后,因蒸汽机车司机劳动强度过大不适合女性,“三八包乘组”被取消。陈文选择成为天车司机,并带出了20多名男徒弟。(图②)

刘龙云(火车头奖章获得者):
机车有了空调,我们穿制服,打领带上岗

“内燃机车驾驶室里可比蒸汽火车干净得多,也不用将头伸出窗外瞭望信号了。运行时速可达120公里,车上还装起了空调。”刘龙云介绍道:“没想到铁路发展那么快,没过几年,韶山型电力机车上马了,内燃机车逐渐被淘汰。电力机车噪音更小,司机上班必须穿制服、打领带,我们成了标准的‘都市白领’了。”

1965年3月,刘龙云出生在一个铁路家庭,父亲是新中国第一代火车司机。1984年,通过铁路招工,刘龙云分配到株洲机务段,先后牵引内燃、电力机车。驾驶火车36年来,连续安全行车130多万公里,被授予铁路“火车头奖章”、全国铁路“创先争优党员安全标兵”称号。(图③)

倪伟平(国内首批高铁“试飞员”):
制服体现了高铁司机的责任和担当

“第一张照片拍摄于2019年春运期间,当时我的安全行车公里数超过了400万公里,在整个铁路行业排名第一。第二张照片拍摄于2021年春运结束后,单位策划《中国大车》课题时,帮我拍的形象照。”广州机务段广州南高铁运用车间动车组司机倪伟平指着相片详细介绍。

“这几年,高铁司机的制服改了3款,越来越好看了,下班后时常有旅客跟我们合影。为此,车间还特意挤出一间熨烫室,方便我们整烫衣物,时刻保持高铁司机的好精神风貌。”

“我是一名铁二代,从小就向往穿着铁路制服驾驶火车。”倪伟平1991年参加工作以来,一直从事火车司机工作,参与过武广高铁联调联试试运行,是国内首批高铁“试飞员”。

“30年来,我驾驶过内燃、电力、高铁等20余种车型,累计安全行车480余万公里。一次摔伤骨裂休养好了之后,为了更好地从事火车司机工作,我养成了健身的好习惯,多次参加马拉松比赛屡获获奖。我太喜欢这身高铁司机制服了,它能体现出高铁司机肩负的责任和担当。”(图④)

列车长篇

刘秋荣(广九二组第一代列车长):
首开内地列车员“口红、高跟鞋”先河
翻开一张张发黄的相片,刘秋荣如数家珍:“广深二组于1959年成立,乘务员是清一



上世纪90年代,毕江身着92式路服白衬衣在列车上服务旅客。



色的女性,担当广九铁路广州至深圳段客运乘务工作。我和刘淑英等人先后受到毛泽东、邓小平等党和国家领导人的亲切接见。”改革开放以来,广九直通车开进九龙,沟通着内地和香港,广九姑娘们亲历了许多故事,见证着时代巨变。先后获得“全国五一巾帼标兵岗”“全国三八红旗先进集体”等多项荣誉。

直通车恢复运营之初,列车员身着军装式的制服,神态拘谨。不少香港和外国旅客都用异样的眼光看着她们。

“那个年代,衣服的主要色调是蓝、灰、黑三种颜色,平常除了铁路制服,大家穿着基本一致,穿得太花枝招展容易招人骂。而鞋都是白边黑布鞋或军绿色布鞋。穿高跟鞋走路多别扭啊,而且穿着累人。但是为了铁路形象,大家商议之后,确定了‘穿白衬衣、蓝裙子,统一采购扎辫子的头绳、穿半高跟鞋,化淡妆上岗’的方案。”刘秋荣介绍说,当年她带头这样穿着,姐妹们也纷纷换装了。

“换上新的制服后,大家渐渐地感受到了因形象改变而带来的亲和力,外籍旅客说‘你们现在的形象真漂亮,时尚又亲切!’经常乘坐直通车的旅客连连夸赞广九列车员。(图⑤)

毕江(原广九二组列车长):

首推“普通话、粤语、英语、日语”服务

“当年我刚20出头,广深铁路为进一步提高旅客舒适度,开行了X2000摆式列车、‘蓝箭’动车组。车上乘务员着装统一为深蓝色制服,头戴贝雷帽,手上是白手套。车上外国友人、华侨和港澳同胞多,我自学了英语和日语,两年之后就可以同时用普通话、广东话和娴熟的英语、日语,为中外旅客服务,一下子就拉近了距离。”

毕江每天都随着列车往返于广州、香港之间。来自海外的华侨、外宾纷纷赞扬说:“中国的开放政策也反映到列车用语上来了,真令人高兴!”一封封表扬信不断地从世界各地寄来,当时的全国政协副主席赵朴初表扬她们:“长怀千里志,力负半边天。”“向你们学习,光荣的列车员!”1986年3月,毕江代表广九二组参加了广东省先进模范事迹报告团。(图⑥)

仲召爽(中国第一代高铁列车长):

现在的制服和4S服务法一样时尚暖心

“我是中国第一代高铁列车长,从2009年起,先后担当过京广、广珠、沪昆、广深港等多条高铁新线首发任务,一路见证了从和谐号到复兴号,车型换代,制服变迁,服务升级。”来自哈尔滨的东北姑娘仲召爽已在广九客运段高铁上服务了10余年。2014年,她荣获全国五一巾帼标兵岗,今年荣获广东省五一劳动奖状。

“2005年1月,当我第一次穿上铁路制服时,觉得既新奇又自豪,同时感觉肩上的担子重了,自己的言行举止代表了铁路的形象。”回忆起第一次穿制服的心情,高铁动车一队列车长仲召爽说。不过相比以前,她更喜欢现在这套紫色套裙制服,她觉得大气,时尚,与国际接轨,“就像我们的4S服务法一样”。

2009年12月26日,是全国第二条高铁——武广高铁开通的日子,广铁集团专门为高铁乘务员设计了一套制服——白衬衣,紫色马甲配紫色裙子、紫色领花,还有贝雷帽。

2018年2月2日,新年第2天,北京西站开往深圳福田站G79次列车,第1次使用“复兴号”运行,身着2010式制服的仲召爽给旅客送去新年的祝福。

“现在,有很多外国游客或留学生坐高铁,上车以后他们就会和我们拍照留念,从他们热切的眼神里,能看到我们国家的高铁有多么的受欢迎!”仲召爽深感自豪地说。(图⑦)

车站站长篇

杨荣久(原深圳车站站长):

亲历深圳从边陲小站发展为一等大站

深圳车站已经有110年的历史。解放后至1980年前,深圳火车站还只是一个十分简陋的三等小站。

从1964年,16岁的杨荣久参加工作起直至退休,他在深圳车站工作了整整44个年头。刚参加工作时,铁路制服采用的是军装样式,颜色为深蓝色,胶质“路徽”图案钮扣,男职工戴有檐布制软帽。

“回想当年,那时铁路职工的装束也算



图为广九客运段乘务员身着2010式制服,右起第一为仲召爽。

体面了。当年的深圳站,只有几间破旧旧砖房和一排由茅竹搭建的房子。没有开往内地的直通车,只有3趟深圳至广州的列车,乘绿皮火车要慢悠悠的‘咣当’9个小时左右才到广州。”杨荣久回忆说。

“1991年10月12日,投资2.2亿元的深圳铁路新客站举行隆重的落成典礼。新客站建成投入使用,深圳站从一个边陲小站一跃成为了一等客运大站。我们的制服也变成了‘94式路服’,肩上佩戴职务标志肩章,服装的面料,做工都比较精致。”往事历历在目,杨荣久很兴奋,“改革开放后,铁路制服的样式与时俱进,同步的是车站也在不断地发展壮大,列车越开越多,1992年更是迎来了邓小平同志的南巡列车,他为深圳站题写了站名。”

“当年最大的感受就是大家都绷着一股劲,要把车站发展起来。如今深圳已有7大火车站,还有就是高铁速度快,春运期间,旅客们走得舒适快捷,作为一名老铁路,真是高兴啊!”杨荣久老站长一边翻看着老照片,一边感叹道。(图⑧)

叶迎春(原深圳东站副站长):

制服是优质服务的外在表现形式

“我是1980年参加工作的。刚来深圳站的时候,穿的制服是蓝裤子白衬衣,外面也是蓝衣服,但是很宽松很大。”在原深圳东站副站长叶迎春的记忆中,当时的深圳站很简陋,也就是一个候车室、两层楼、两条股道,每天也就发送几对车。

“那时站内没有厕所,没有自来水,列车用水全靠人工打井水供给。晚上,车站全靠煤油灯和蜡烛照明。”

“改革开放初期,接车时看到旅客下车火车,大多是捆着一床棉被就来深圳了。他们也是抱着试一试的心情,到了火车站一看,周边全都是黄泥地,树木都没有,推土机轰隆隆作响,很多人下车就两眼泪汪汪。”叶迎春回忆说,当时深圳的工作环境很艰苦,很多从外地来的同事,都住在铁皮房里,冬天冷,夏天热,条件异常艰苦。

上世纪90年代初期,绿皮火车载着南下的农民工如潮水般涌进深圳,叶迎春在站台组织引导,黑压压的人群把瘦弱的她挤倒在股道上,头部磕在钢轨上晕了过去,至今变天时就会隐隐作痛。

2011年,深圳站以叶迎春的名字命名,正式组建了“迎春花”咨询服务台,“‘迎春花’服务品牌的组建到发展,就像我们们的制服一样,前期是简单的铁路工作人员身份认可,随着时代的变迁,变得更职业化更美观,同时也是优质服务的外在表现形式。”叶迎春这样认为。(图⑨)

谢林珂(深圳北站值班站长):
珍藏这套制服,它烙上了最深的印记

2011年7月,谢林珂调入深圳北站,如今已是第10个年头了。她是厦深铁路和广深港高铁顺利开通的见证者,从客运员到值班站长,正如她身上变化的制服一样,人生履历越来越靓丽。

“2011年,刚上班时,恰逢深圳北站开通,在特区迅速发展的加持下,深圳北站已成为深圳市交通的一个标志,我很庆幸能见证这一切。”谢林珂感叹道。

作为年轻一代,谢林珂经历了两次制服的变换,一次是2017年的“国际范儿”西装式,一次是2019年的改良版“铁路蓝”回归。

“随着两次制服变换,高铁开行越来越多,客流也以日俱增。刷脸进站、电子票等科技的应用,让出行更高效,服务也不断更新,2019年客流量还破了历史记录。”谢林珂很自豪。

她说:“这两套制服,我会终身珍藏。我穿着它不断成长,穿着它抗击疫情,为旅客护航,工装穿上了我这10年最深的印记。”

(供图:中国铁路广州局集团 栏头、赵春青 绘)



2000年春运,叶迎春身着98式铁路制服在深圳站帮助旅客拿行李。



上世纪90年代初,杨荣久在车站外派发营销宣传单。



2011年,毛祥国(左)与同事在新关角隧道里合影留念。
许家安 摄

老毛的三套工装

邓昆仑

在老毛的记忆中,他一辈子只穿过3套工装:一套是草绿色的军装,一套是红火色的冲锋衣,一套是黑色的连体雨衣。

老毛全名毛祥周,是中国铁建十六局集团一公司职工,因他是青藏铁路建设的“三期干部”,所以大家都叫他“老毛”。1976年参加铁道兵(中国铁建前身)后,老毛就走上了青藏高原,老关角隧道的钢轨就是他所在的铁十师49团铺通的。他先后参加了青藏铁路一、二期的建设,2008年初,他又上青藏高原,为西(宁)格(尔木)二线新建关角隧道再作贡献。

巍巍关角山,通向柴达木的“东大门”,就像一座天然屏风,横亘在天峻大草原和柴达木盆地之间,平均海拔3800余米,气候严寒,空气稀薄,四季飘雪,长冬无夏。“关角”的藏语意是“登天的梯子”,青藏铁路老关角隧道就是修建在这天梯上的地下长廊,全长4010米,洞内轨面最高处海拔近3700米。

老毛仿佛又回到了那段让他终身难忘的岁月,颇为唏嘘地介绍说,当时囿于国家经济实力,大家穿的工装是加厚加棉的军大衣,“在富水的隧道里施工经常被涌水打湿,加上气候严寒,收工时衣服都冻得硬梆梆的,像是穿上了铠甲一样,走路来叩叩作响,因此我们管自己叫铠甲部队。寒风一吹,一不小心就会感冒。在海拔3000多米的高原,感冒算是重症。”

青藏铁路通车后,为了缩短火车在关角山上盘山行驶的时间,一条新的关角铁路隧道从2007年底开工建设。全长32.645公里、双线双洞的新关角隧道是青藏铁路西宁至格尔木铁路增建第二线工程的控制性工程,是当时国内在建的高海拔第一长隧,平均海拔3600米。

让老毛欣慰的是,当2008年初他再上关角山时,与30年前比简直是翻天覆地的,穿的冲锋衣工装防风防水保暖,先进的机械设备代替了大部分人工作业,完善的医疗设施保障了参建人员的身体健康。

老毛先是在中铁十六局集团新关角隧道指挥部任综合办主任,后来到隧道一分公司任党委书记。虽然不懂工程,但他不耻下问,穿着红色的冲锋衣工装,天天跑现场进隧道,向技术人员和一线工人虚心学习。一年多时间,火红的冲锋衣洗成了浅红色,雨鞋穿坏了3双。

在关角隧道,最危险的是建设者与涌水斗智斗勇。老毛他们在冲锋衣外再穿上了一件连体雨衣的工装。

关角隧道从2008年5月开始出现大量涌水,让建设者们直接从“陆军”就地转为“水军”,为了战胜这个顽敌,项目指挥部很快组建了治水注浆突击队。从职工中精选出50多人的专业注浆队伍,穿上专用的连体雨衣,与“水龙王”展开了战。

2014年4月15日,是老毛终身难忘的一个日子。这一天下午,随着关角山深处鸣起两声炮响,鏖战近7年的青藏铁路新关角山隧道双线正洞全线贯通。老毛和同事们穿着崭新的火红的冲锋衣工装,站在贯通的掌子面前,尽情地欢呼:“通啦!通啦!”

2014年12月28日,新关角隧道正式通车,使列车穿越关角山的时间由之前的2小时一举缩短为20分钟。“通车后我没有下高原,而是参建了新关角隧道额外开凿的8060米长泄水洞工程,直到退休才回到北京。”老毛说,到了冬天,他还经常把冲锋衣工装拿出来穿几天,回味一下关角山的火与水。

钢三代的劳保鞋

汪婕

我是一名“钢三代”,在我家的鞋柜里总放着两双新钢劳保鞋。一双是父亲的备用鞋,一双是母亲的备用鞋。小时候父母的鞋不多,好像各自就只有一双劳保鞋和其它两双普通的鞋。那时候,虽然生活不富裕,但足够吃饱穿暖上得起学。

在儿时的回忆里,外婆家的鞋架上也常有两双破旧的新钢劳保鞋,那是外公退休后穿着走街串巷卖豆浆的鞋。外公已经过世了,但是我仍然记得他向长辈,拖着厚重的劳保鞋,手拿泡沫盆子和早餐铺老板交谈的样子。我问母亲为什么外公不喜欢穿其它鞋子总是要穿新钢的劳保鞋?母亲回答说,外公这么多年习惯了。

在母亲说给我的往事里,外公是新钢刚建成时从外地来新钢工作的小伙子。当时这个勤劳的小伙子和他的妻子一穷二白来到新钢,从此新钢便成为了我的故乡。外公写得一手好字,一笔一划工整锋利。整理外公遗物时我看到了他写的文章,字字诉说着他对美好生活的向往。

那个时候,家里老小7人挤在60平方米的小房子里。母亲说,外公每次领劳保鞋时都要掂量掂量,选更重的一双劳保鞋回家,因为外公认为重一点的鞋穿得更久。那时家里的大人穿的,都是外公攒下来的新钢劳保鞋。

经过外公外婆的打拼,生活好了起来,母亲和她的姐妹们也加入了建设新钢的队伍。一个远房的表舅跟我聊天时回忆说,那时候他最喜欢来新余找我母亲玩,因为新钢的汽水是他对新余最深的记忆,他甚至笑着摇头说其它地方喝不到这样的味道。逢年过节家人团聚,在餐桌上总能听到,“这是单位发的米”,“这是单位上发的月饼”等等。一家人其乐融融,零食也不再只有一年一包的糖,鞋柜上满满当当,各式各样,竟看不到新钢劳保鞋的踪影。那个年代艰苦生活的痕迹,仿佛随着外公的离世消失在我眼前,成为我心中的故事。

如今,我也穿上了新钢劳保鞋,但我拥有选择更多鞋子的权利。从外公到我,历经三代,生活质量逐渐从贫困到脱贫,从脱贫到小康,这离不开新钢的发展,离不开社会的进步,离不开国家的强大。而像我家这样的家庭,在新钢还有很多。