

相关链接

日本铁路迷人数遍全国

日本最初的铁路是1869年开始建设的。起初,只在东京的新桥和横滨之间运营,,那时有财力有闲情去享受铁路的人毕竟是少数,日本最早一批铁路迷大多是银行家、实业家或大学教授,他们雇用知名的摄影师沿线拍摄,留下数量庞大的照片。他们还发行《铁道趣味》等专业杂志,著名诗人兼童话作家宫泽贤治的《银河铁道之夜》也为人们开启了对铁路的兴趣之门。

穿制服的铁道员成为众多日本小朋友的偶像。长大后,即使从事其他工作,只要有机会,他们仍然愿意实现这个梦想。而铁路公司也乐意满足大众的愿望,有时会在特殊日子邀请普通市民或小朋友当一天车站站长。电视台做节目,也常让明星去当“一天站长”或“一天铁道员”。

日本全国还有不少铁路博物馆,收藏了各种火车模型、照片甚至实物。1953年,日本第一个全国规模的铁路团体“铁路友之会”成立,昭和天皇的女婿,即著名的“铁路通”鹰司平通担任交通博物馆馆长,铁路迷以交通博物馆所在地神田到秋叶原一带为活动据点,把对铁路的痴迷发挥到极致。

铁路迷有个亲热的称呼,叫“阿铁”,女性铁路迷则叫“铁子”,不是铁路迷的人被称为“非铁”,对铁路的爱好程度以“铁分”来表示。这几年宅文化盛行,“铁道宅”也成了他们的新名字。

阿铁们对铁路的爱表现在各个方面,有的专门喜欢研究各种车型、装置,称为“车辆铁”;有的喜欢给火车拍照,称“拍拍铁”;有的热衷于把铁路有关的声音录下来比较分析,称为“音铁”;有的对各条线路的时刻了如指掌,号称“时刻铁”。至于收集和铁路有关的物品,比如车票、模型等的“收集铁”,算是阿铁的入门级。

单调的时刻表也有人当宝贝。一个铁路迷说,他喜欢上铁路就是因为小时候看时刻表。厚厚的一本时刻表上记录了各条线路各种火车的时间,仿佛可以看到一列列车正在轰隆隆地准时到达、出发。默念着许多没有听说过的车站名字,仿佛自己也去了这些地方。

日本车站通常都设有一个小柜台,上面系了一枚印章,章上不仅刻有该车站的名字,还有该地的名胜特产,比如热海车站的印章中间刻有热气腾腾的温泉、樱花盛开、果实累累,上方写有“温泉香弥漫,日本第一温泉街”。有的车站会在车票上做一点特殊标志,甚至有明星做节目把自己的头像印到车票上。日本铁路还有个吸引人的地方,就是他们的“车站便当”——只限当地车站供应的美味盒饭,让好多阿铁往返千里,乐此不疲。

退休生活不甘平淡 自主运营小城车站

美国白发志愿者圆了“火车梦”

距离美国华盛顿州首府奥林匹亚不到100公里的小城莱西有座不起眼的火车站,每年乘客人流不到7万人次,却因为完全由志愿者运营而引人注目。

更不简单的是,车站大部分志愿者已经年过60,却用行动证明:只要付出行动,就能做出改变。

都是铁路迷

96岁的肯·里昂斯大可以和其他同龄人一样,每天待在家里,守着电视打发时间。但即使到了这把年纪,里昂斯仍然选择继续工作。

每个星期一早上,这位接近百岁的老人驱车穿过整个城市,到百年火车站上班。从早上8时到中午12时,里昂斯坐在柜台后,为前来询问的乘客答疑,并对其他乘客提供尽可能的帮助。

里昂斯说:“这不过是我爱做的事情,”这份工作让他有机会和人们“说说话”。里昂斯在如此高龄还坚持每周到繁忙的车站工作,并非因为贪图一份稳定的收入。他和车站上其他55名员工全都是志愿者。“退休后,还得找点其他事情做做。”

自从1993年百年车站营业以来,里昂斯每个星期一上午都在这里工作。今年夏天,里昂斯决定退休,他已经在车站当了24年志愿者。百年车站的大部分志愿者都已经年满60岁,里昂斯是其中典型代表。

志愿者们在车站发挥的作用不小。罗威尔·戴特曼说,他三年前开始在百年车站工作。“我的工作就是帮助人们了解火车。”

戴特曼以前是一名家庭医生。和里昂斯一样,他也琢磨着在退休后找点事情做。对他来说,能够做些和火车有关的事情完美无比。小时候,戴特曼曾坐火车从蒙大拿州到华盛顿州,留下了美好的回忆。自此之后,他经常乘火车旅行。“比起其他交通工具,妻子和我更愿意选择火车外出旅行。”

关于火车,里昂斯则拥有完全不同的童年记忆。他出生于1921年,在洛杉矶长大。小时候,他专门骑自行车到车站去看蒸汽火车进站停靠。在20世纪50年代的时候,他甚至有机会拉响蒸汽机车的鸣笛。

第二次世界大战期间,里昂斯在海军服役,曾经在北大西洋的一艘军舰上当无线电报务员。战争结束后,里昂斯成了一名家具木工,后来再度入伍海军。1959年取得经济学硕士学位后,里昂斯成为一家银行的经济顾问。1985年他不再经营自己的无线电业余爱好者商店,算是退休了。做这些工作期间,里昂斯保持着多种兴趣爱好,赛车、赛艇,热爱爵士乐,还画水彩画和油画。

募款建车站

百年车站是美国为数不多的全由志愿者经营的车站之一。车站协调员奥黛丽·斯考塞斯说:“如果没有这些志愿者,就没有这座车站。”

最早倡议并参与修建百年车站的制药商里奇·德加莫回忆,1987年自己初到当地,根本没有一座像样的火车站。德加莫后来加入当地居民自发组成的一个组织,负责与政府和美国国家铁路客运公司(美



■ 负责百年车站运营的大部分志愿者都是老年人



■ 华盛顿州小城莱西的百年车站



■ 96岁的肯·里昂斯仍然坚持在火车站上班

本版图片 GJ

铁)协调修建车站。

多次交涉后,华盛顿州同意为修建车站提供启动资金,用于修建通往车站的道路、停车场和站台,但车站其他部分的建筑经费则得由当地居民自行解决。

德加莫和其所在组织多次努力之后,不仅争取到车站用地,还向私人和企业募集到现金、材料和人力,相当于修建车站用的40万美元。车站建成后,华盛顿州又提供了6万美元拨款安装站内各种设施。如今在百年车站内处处可见刻有当年捐赠者名字的砖块和长椅等设施,用以答谢他们的慷慨捐赠。

最初的构想是,车站建成后由美铁职员负责运营,但这一计划从未实现。德加莫说:“美铁根本没钱

派人到这儿工作。”从车站建成至今,每天都依靠志愿者工作运转。德加莫称,志愿者的劳动每年为美铁这家政府企业节约17.5万美元。

建成20多年来,百年车站从来不缺人手。德加莫说,尽管在这里工作的志愿者年龄从18岁到90多岁不等,但他们都有着“热爱火车和热心公益”的共同点。

如今,每天有10列客车在百年车站进站。第一列列车是南下的客车,在每天早晨8时45分进站。最后一班进站列车是北上的客车,在每天晚上8时42分驶进车站。所有进出车站的列车调度全部由志愿者负责。他们轮流值班,每两个人一班,每班工作4个小时。

斯考塞斯说:“理想情况下,每

名志愿者每周只用值一班。”然而,由于人手不够,一些志愿者每周得值班两次或三次。

人少的时候,车站只有30多名志愿者。为吸引更多志愿者,车站允许新来志愿者任意挑选班次,不过一旦做出选择务必坚持。

志愿者卡伦·凯勒说:“对于大学生来说,这是完美的实习机会,尤其是那些喜欢火车的人。他们可以带着电脑或书来,在两列火车抵达的间隙期间,会有一两个小时清闲时候学习。”她指出,年轻人在这里实习能够提高与人沟通的能力和技巧,了解列车联运常识。

另外,由于车站出入来自各地的乘客,在这里工作还能结识不少有趣的人。斯考塞斯说:“最近来的一名男子从加拿大温哥华骑自行车一路南下去南美洲见他的妻子,不过为了赶时间,他不得不在百年车站搭乘火车。”

志愿者的主要职责包括为乘客尽可能提供帮助,向他们提供出行建议,确保车站正常运转。由于不是美国高铁职工,他们不负责售票(车站有一台自动售票机),也无法告诉乘客经常变换的车票价格。

服务获认可

一座完全由志愿者运营的车站?毫无疑问,这个概念从问世起就会饱受猜疑。不过,百年车站的志愿者们用实际行动打消了人们的顾虑,车站不仅存活下来,甚至可能引领美国车站运营的新潮流。

由于志愿者的热心服务,百年车站毫不逊色于那些由正式职工运营的车站,有时甚至略胜一筹。一家点击量颇高的旅行网站作者这样描述百年车站志愿者的服务:“搭乘美铁抵达奥林匹亚的乘客从不会在一座关闭的车站下车。”无论晚点列车多晚抵达百年车站,总有一、两名热心志愿者醒来为他们开门。

志愿者凯勒还记得有一次接到列车乘务员的电话:“快叫一辆救护车,有一名乘客心脏病发作。”当班志愿者赶紧拨打911电话叫救护车,并在列车到站后协助将发病乘客转移到附近医院。仓促之中,这位乘客上车时携带的滑板车却忘在了百年车站。车站志愿者专门把滑板车送到医院。

百年车站志愿者为自己的工作感到骄傲。志愿者沃利·费舍说:“我们相信这座车站是全美服务最好的车站之一,即使不是唯一。”他是最初投入车站工作的9名志愿者之一,历经21年仍然坚守岗位。费舍坦言,自己最初因为想服务社区志愿到车站工作。他1987年从美国邮政退休,“想看点电视以外的其他事情做做”。如今,费舍很喜欢在车站的工作。他笑着说:“现在比刚开始工作时更有乐趣。”

百年车站志愿者的工作最终得到美铁的认可,集体得到公司颁发的“铁路冠军”奖。美铁通常只将该奖项授予公司杰出个人职工,百年车站志愿者是第一次荣获此殊荣的集体。百年车站的成功或许为美国车站管理开启新潮流。继百年车站之后,又有两座志愿者车站在美国其他地方开张。

郝愿