

餐车长30万张照片里的“天路”变迁

记者 张宏祥 费茂华 王滢

每天，郝宝君都会来到书房的窗边，眺望几百米外的西宁站，这是他退休半年多来养成的新习惯。

“我对这个车站感情挺深的，感觉我还在那里工作。现在每天都不忘往车站看一眼，看看车站那边的云彩是什么样的。”郝宝君回头对我们说，一遇到难得的天气，他就赶紧拿起相机对着西宁站拍摄。

这种随时准备拍摄的习惯，源自他心底对“天路”的惦念与牵挂。在青藏铁路上工作40年的时光并未如烟散去，那些鲜活的过往既深深镌刻在郝宝君的记忆里，也悉数存储在窗边的电脑中——郝宝君数十年拍摄的关于“天路”的30多万张照片就存储在这台电脑中，它们已经成为青藏高原社会发展变迁的见证。

郝宝君的父亲是西宁客运段列车上的厨师长。在郝宝君年幼时，父亲每次跑车回来都会带来外地的美味，哪怕只是几颗糖果，或是几个水果……这让郝宝君对火车上的工作充满了向往——这是一份能够通向远方的工作。而且，在那个时代，时速仅60公里的火车已是青海高原最快捷的交通工具，能在火车上工作，也是一份荣耀。

1984年，青藏铁路一期工程西宁至格尔木段（简称“西格段”）建成通车。一年后，郝宝君从学校毕业后如愿以偿地成为了西宁客运段的餐车服务员。

“爱上摄影，是因为一次偶遇。”翻着电脑相册里的老照片，郝宝君的思绪也回到了20多年前。

1998年，一群旅客登上了列车，爱好文艺的他一眼就认出了其中的著名导演谢添，于是激动地上前与艺术家们打招呼。

“当时我觉得特别遗憾，要是照相机，跟他们合个影也是一个留念。”郝宝君最终鼓起勇气跟谢添导演说，能不能用你们的相机给我们照一个合影。

一个多星期后，谢添导演寄来了照片。“我心里特别感动，后来就想干脆我也买个相机得了，以后在车上碰着什么事儿，我自己拍也方便。”随后，郝宝君攒了好几个月的工资，买下了人生的第一台相机，这相机很小，可以装在裤兜里，随时拿出来拍摄。郝宝君30多万张照片记录“天路”变迁的人生旅程就此开启。

在郝宝君的相册里，有一张拍摄于2000年左右的照片，照片中一位厨师正在列车厨房里用抹布擦拭灶台，灶台和锅都黑黢黢的。

“开车前从库里拉过来一辆小拉车，里面是煤箱子，一个人搬不起来，两个人抬着把煤倒进餐车里专门储煤的箱子，”回忆起那时的情景，郝宝君轻轻摇了摇头，“还没开车，穿的白衣服上面已经沾满了煤灰。而且夏天特别热，两个炉子烤着，车厢里温度超过40度。现在就不存在这个问题了，都是电的，后厨也有空调。”



(图一)2006年7月1日，青藏铁路全线通车，在位于青海境内的沱沱河大桥桥头，当地群众欢迎从格尔木出发的“青1”次列车（新华社记者陈燮摄）；(图二)2023年7月1日，在C891次西宁至格尔木动车组列车上，乘务员与乘客互动；(图三)拍摄于2017年，当时的列车上已经普遍使用电茶炉了，每个车厢都有；(图四)乘务员在教一位外国游客如何使用吸氧设备；(图五)在青藏铁路全线通车运营不久的列车上，乘客们向列车员献哈达；(图六)2000年左右拍摄的列车厨师在餐车厨房里工作的照片。

从蒸汽机车到内燃机车，再到电力机车、高速动车组，郝宝君完整见证了青藏铁路列车的更新迭代升级，也见证了我国轨道交通产业从跟跑到领跑的发展历程。

改革开放的浪潮涌向祖国每一个角落，人们纷纷踏上旅途，走向外面的世界。在那个充满机遇的年代，拥挤嘈杂的绿皮车厢成了人们实现梦想的“背景墙”。郝宝君记录了人们把行李从窗户扔进车厢的瞬间，人们挤在装着满满当当行李的编织袋丛中的瞬间，疲惫的乘客坐在洗漱台上酣然入睡的瞬间——这些瞬间记录了那个时代的蓬勃生机，定格了普通人奔赴新生活的打拼剪影，也成为中国铁路事业发展、社会变迁最鲜活的注脚。

这些影像里藏着几代人的共同记忆：从彻夜排队购票到手机一键下单，从烧煤的蒸汽机车到平稳飞驰的复兴号高原动车组，一张张照片，既留存着独属于那个年代的流动乡愁与追梦热

忱，也折射出整个社会向上向好的奋进脉络。

2006年7月1日，全长1956公里的青藏铁路西宁至拉萨段全线建成通车。钢铁“天路”绵延千里，列车一日便达，为雪域高原送来安康。

此后，郝宝君的相机里又增加了新的内容：第一次看到火车或者乘坐火车的人们。在一张拍摄于青藏线刚开通不久的照片上，几名小朋友第一次坐上火车，他们没见过车厢里的洗漱台，在车上玩起水来。还有一张照片，几名藏族乘客面前的桌子上，摆满了食物，有手抓肉、酥油饼……堆得像小山一样高。

“青藏铁路刚开通，有的人是第一次坐火车，他不知道车内是什么情况，火车是个什么情况，”郝宝君解释说，“后来这些场景基本看不着了，餐车的盒饭他们吃得也比较顺口，也热乎。”

还有一张照片中，一位藏族群众身着盛装，透过车窗向里面张望，脸上

的表情，既有好奇，也有向往——类似的场景人们曾在新华社记者陈燮拍摄的一张青藏铁路全线通车时的照片中见过：当列车的汽笛声在高原响起，人群瞬间沸腾，挥舞着洁白的哈达高声欢呼，孩子们兴奋地跟着列车奔跑……当时，无数藏族群众特意从草原深处赶来，身着盛装早早等候在铁路沿线，不少人提前搭起帐篷，满怀期待地守候这一历史性时刻。对于这些久居雪域高原的人们来说，祖辈千年的出行梦想终于在这一代变成了现实。

2023年7月1日，时速160公里的复兴号动车组开始在青藏铁路西宁至格尔木段（以下简称西格段）正式投入运营，青藏铁路西格段进入“动车时代”。正在住院的郝宝君闻讯赶来。

“机会难得，如果缺席了，我觉得是绝对的遗憾。我就和大夫请了假。”那天，激动的郝宝君拍摄了很多照片，从列车车体到乘务员以及乘客的表情，其中的一张，通过新华社编发后，传向了全世界，成为青藏铁路迈入“动车时代”的标志性影像，也向世界展现了中国高原铁路建设的非凡成就。

“我看到铁路的发展，心情非常激动。铁路的发展变化背后是国家越来越强大。”

如今，由青藏铁路、拉日铁路、拉林铁路构成的西藏铁路“Y”形主骨架，成为雪域高原上亮丽的“天路”风景线，带动沿线人民创收增收，过上更美好的生活。

在工作之余透过相机观察青藏铁路的郝宝君也有了更多的发现。

“我亲眼看到青藏铁路通车了以后，植被也多了，环境比以前变得更好了，刚开始藏野驴很少，后来车窗外藏野驴随处可见。”郝宝君拿出一张照片笑着说，“现在我在火车上经常能看到藏羚羊，不知道藏羚羊能不能看到我。”

在这张照片上，一群藏原羚正在悠闲地漫步，就在它们的正前方不远处，青藏铁路上，一群工人正在施工。

自规划建设阶段起，青藏铁路就将生态保护作为核心原则，充分考量珍稀高原野生动物的栖息与迁徙需求。全线通车运营以来，铁路运营方更持续完善生态管护机制，最大限度降低铁路运营对高原脆弱生态的影响，最终实现了铁路建设推进与野生动物自由栖息的和谐共存，绘就了青藏高原上人地和谐、共生共荣的壮美图景。

时间像奔向远方的列车，一日千里；生活也像车窗外闪过的风景，一眼巨变。2025年9月，郝宝君从列车餐车长的位置退休，30多万张青藏铁路的照片成为他献给“天路”最珍贵的礼物。

“这么多年来，我积攒的财富就是我的照片，”在采访结束的时候，郝宝君对我们说，“我人退休了，我的镜头还没退休，我会一直拍下去，我要用照片去见证我们铁路的飞速发展。”

来源：新华社