



作为“10后”，尽管出生于高铁动车快速发展、普及的年代，跳跳同学说，这并没有影响他对绿皮火车的喜爱。在他出生的十年前，特快列车和直达特快列车，这些时速达到140公里、160公里的火车，仍然是速度的象征。而随着高铁动车的发展，机辆模式（注：中国普速列车普遍采用的编组方式，由独立机车牵引若干无动力车厢组成，优点是结构简单、维护成本低、适合长距离运行）逐渐没落，一些场景和车次永远消失了，只能在网络视频中见到，令这位只有14岁的火车迷感到遗憾。

这种遗憾16岁的樊金佳感同身受。他第一次坐火车就是绿皮车。4岁那年，随父母从天津回老家探亲，小小年纪的他，开始被火车吸引。每次坐绿皮车，他都会关注车身上的“水牌”。“每次我从天津上车，就会看到许多从东北南下的列车，通常水牌一端是哈尔滨或沈阳，另一端是广州等南方地名。我没去过哈尔滨，也没去过广州，但就是这样的水牌，会引起我对远方无穷的向往。”

在交谈中，记者提到一些绿皮火车的“槽点”，比如大部分绿皮火车，至今未能全程禁烟。对此，樊金佳表示，即便卫生状况等方面不如高铁动车，出于对绿皮车的喜爱，仍能够包容这些“缺点”。

宋来阳则向记者解释，事实上绿皮火车的概念在近些年也有所变化。“铁路部门从2013年开展普速客车的统型工作，统一把普速火车的车厢刷为绿色。现在的‘绿皮车’更接近于普速火车。”

2025年12月27日早晨，宋来阳在Z100次列车餐车，品尝了美味的雪菜大排面。受访者供图



温度，选择与情怀

2019年2月，时任国务院总理李克强在乌兰察布市考察时，来到集宁南火车站，登上停靠的绿皮列车察看春运保障。得知列车要经停26站、开行30多小时，李克强说：“我们既要继续发展高铁，也要有停站多、票价低的普通列车，以满足群众不同需求。”

这番话被当下的火车迷视为绿皮车存在的重要价值——它为不同人群提供了另一种选择。

作为尚未经济独立的大学生，宋来阳在大学期间的每一次出行，只要时间允许，他都优先考虑票价更低的绿皮车。有时买到过夜的绿皮车，还能省下旅行途中一晚的住宿费。

在火车迷中还广泛流传着一句话：高铁动车代表了中国速度，绿皮火车保留了时代温度。如今，高铁车厢内相对安静，旅客大多处于休息或独自使用电子设备的状态，彼此间交流极少。普速列车上，座位更密集。“面对面”的座位安排，更是天然地为陌生人交流创造了条件。

普速列车上各种各样的坐席选择，也吸引着火车迷前往打卡。樊金佳告诉记者，2025年中考结束后，在父母的支持下，他设计了一场“火车大环线”之旅：他在旅途中搭乘各种不同车次，将硬座包厢、高级软卧、软卧和硬卧轮番体验了一次。

高铁飞驰的今天，速度没那么快的绿皮火车迎合了一种追求慢节奏、尊重不同选择的时代情绪。至于火车本身，在其一百多年发展史中，一直有过被视作哲学隐喻的待遇。

曾乘坐火车穿越印度次大陆的奈保尔，在《超越信仰》序言中写道：“或许有人会问，书中不同的人物或故事是否会在另一番编排下，呈现或暗示出另一种样貌的国度。我想不会：火车有很多车厢，也有不同的等级，但它们驶过的是同一片风景。”