

往事如昨

讲不完的“一票难求”

小非

拙文《一票难求》于1月25日在“烟台街”版见报后，引来诸多反馈。许多人感叹，哪里只是火车票的问题，汽车票、轮船票也不好买；后来虽然有了飞机，机票也很难买到。诚如斯言，那些年月，出行的艰辛困扰着人们，几乎每个人都有几段切身经历。

记得在1977年的最后一天傍晚，我从自行车厂放假回到蓬莱。当天夜里大雪铺天盖地。元旦是星期天，假期顺延，我应该在第二天下午返厂，然而雪天封路，无法成行。1月3日，厂里电报追到了母亲工作的小镇：“高考初选过线，立刻返回体检。”

那个时候，牟黄线蓬莱段连二级公路的标准也不够，从我所在的大辛店去往烟台，途经崮寺店、大柳行两个公社，尤其是卧鹿村一带，地势险峻，上坡下崖，弯道特别多。到了1月4日，还是没有通车的迹象，询问车站答复都是不知道。

我不想错过来之不易的机会，决定步行返回烟台。那时年轻，不怕吃苦，心想也就五十多公里，起早贪黑，估计一个昼夜也差不多就到了。

第二天曙光微明我就出发了，路过汽车站时，发现聚集了很多人，原来班车开通了，只是票瞬间就卖光了。我拿着电报到

二 直到上世纪90年代，人们远行，只要具备条件，能乘火车的一般不会选择坐汽车。公路不确定因素太多，路况又差，在途时间也长。譬如从烟台去莱州，即使专车出行，差不多也要半日，公共汽车则几乎要耗时一天。

从烟台去济南，就是轿车，也需要七八个小时。两条路线，一条沿烟潍公路，也就是206国道前行，中途在莱州午餐；一条沿204国道出发，绕行栖霞十八盘，在莱阳午餐，光是这一段，差不多就要跑三个多小时。出行如同李白在诗中感叹的那样：“行路难，行路难，多歧路，今安在？”

1968年夏天，“文革”期间停顿了两年的大中专毕业生开始分配，六六、六七、六八三届学生同时走向社会。他们先在部队农场大学生连队接受了一年多再教育后，去了具体的工作单位。

我熟悉的人中，有人分到了聊城地区莘县，那是个鸡鸣三省之地，正西方向紧邻河北邯郸的大名县，西南方向就是河南安阳的南乐县，三省粮票、油票、布票在那个三角地带通用。那里的董杜庄还有个上世纪50年代初就享有盛名的农业劳动

三 有几位当过兵的朋友看过《一票难求》一文后，也是感慨良多。从烟台开发区政法岗位退下来的戴承进先生，给我讲了他亲历的两个故事——

1969年底，我所在的济南军区守备三师由张副师长带队，抽调了近二百位干部，对淄博矿务局八个煤矿进行军管，九团三营八连负责勤务。1971年初，我在团宣传股当干事，陪同自己八连时的老连长、时任团后勤处副处长的蒋怀辉，到八连淄博驻地进行“反骄破满”教育。

从乳山团部来到烟台后，我们买不到火车票，无奈之下，找到在烟台第二化工厂支左的五连副连长杨青岭。那个厂以生产“罗锅”牌香皂而闻名，后来改为晨芳股份有限公司。杨副连长又请供销科左科长帮忙，老左说，这个点了，得想点别的办法。

由于票没着落，我们都非常着急。临近发车，左科长终于赶来了，递了张便条，是写在拆开的烟卷盒衬纸上的，说票是没有了，只能拿条上车补。见大家有

售票口通融，他们很同情，但是无能为力。

看到我的神情，一位教师模样的人说，通过初选挺不容易的，我这张票让给你，别耽误了。我问那你怎么办？他说我明天再走。可是好几天的旅客堆积在一起，第二天的票也已售罄。售票员说，不要紧，还有一天时间，你发扬风格，我帮你想办法，只要有一个退票的就尽着你。

我就这样返回了烟台。由于道路积雪太多，差不多走了六个小时。开到卧鹿村时，班车爬不上坡，旅客纷纷下来推车，然而无济于事。我去村里借来两张铁锨，铲了许多土扬在坡道上，好不容易渡过难关。到了烟台依然晚了，轻工系统的体检就在这一天结束了。幸好厂里的政工科科长王洪良很负责任，几经联系，让我第二天随着化工系统的考生参加了体检。

1982年春节，我去上海舅舅家住了几天，返回时买了很多东西，光是大白兔奶糖就接近十公斤，都是替朋友捎的。我

带的两个土黄色帆布旅行包塞满了，还是装不下。舅舅一看，给我弄了个竹筐和一根竹扁担，一头两只旅行包，一头挑着竹筐，急匆匆送我奔向十六铺码头。头等舱我买不起，二等舱、三等舱又买不到，只能坐在散席上。

那几日风大，虽在行船允许的等级范围内，颠簸却很厉害。近三十小时的航程，我的苦胆水似乎都吐出来了，就连船上放映的新片《许茂和他的女儿们》也没精神看了。

船到青岛，依然感觉天旋地转，好歹挑起担子从大港客运站走了出来。没想到新疆路开往火车站的公交车，每趟都是满满当当的，挑着行李根本无法挤上去。一打听，到火车站也就三四公里，我的心一横，干脆走过去算了，气喘吁吁，总算走到了。那时青岛到烟台的列车，每日只有一个往返，当天的已经出发。正值春运期间，好不容易排队买到了第二天的站票，我才放下心来，蜷缩在候车室里睡了一宿。

读书期间，一位老师家在最北边的北沟公社，每星期回趟家很辛苦，周六下午放学后启程，到家已是晚上七八点钟，第二天午饭后打个盹，就得往学校赶。那时班车以县城为中心发往各公社，每日也就一两趟，很难赶得上它的点。就是坐上车，到了县城还不一定能够换乘到北沟的车，故而他来回都是骑自行车。后来县教育组要把他调到最南面的王格庄公社高中教书，南北两头，单程几乎就是四五十公里，比原来远了差不多三分之一，我现在还能记起告别时他痛苦万分的表情。

1974年寒假过后，蓬莱举行全县中学生文艺会演。小门家公社高中音乐老师李菊光是烟台街下放回来的，有些才气。她根据《战地新歌》曲目《公社喜开丰收》，编了出舞蹈参加会演。学校借了台12马力拖拉机，拉着我们顶着刺骨的北风奔向县城。带队的公社武装部长和李老师坐在拖拉机斗中间，女同学环绕着他们俩。我那时学拉二胡，我们这些乐队男生坐在外延，腿悬在车斗外面，到了城里，我的两条腿都冻僵了，好半天也动弹不了。

模范曾广福，后来更有名的是张海迪。莘县条件艰苦不说，回趟胶东老家就费事了。大学生们刚开始几乎都分在县以下单位，距离县城往往还有几十公里。探亲时，半夜就得起身，步行赶往县城乘坐早班公共汽车去聊城，然后转车前往济南，途中还要借助轮渡越过黄河。在济南天桥汽车总站下车后，马不停蹄，就要急忙赶往火车站，争取坐上夜车先到烟台或是潍坊，再转乘公共汽车回县里的老家，这样才能把行程控制在两天之内。若是买票不顺利，三天甚至四天也说不准，路上疲惫不堪。

分到学校当老师的尚且好些，毕竟还有寒暑假，不过假期的政治学习、统一备课也占用了很多时间，留给个人的所剩无几，路上耽搁了，在家就得少住些日子。其他行业的，在途时间虽然不计算在十二天探亲假内，如果买票不及时，也是有嘴说不清。就算领导、同事不说，自己也觉得难为情，往往主动减少陪伴父母的时日。

就是一个县范围内，南北东西跑一趟也是不易。我在蓬莱小门家公社高中

些将信将疑，左科长说，你们告诉列车长，就是说李大爷让你们来的。说罢，他开着供销科的130轻卡，从火车站西边的便门把我们直接送上了站台。我们惊叹他的本事，他指着车斗里的“罗锅”香皂包装箱说，我就是用这个开门的，自己厂里的产品，批发价。

我们找到列车长递上条子后，她瞪眼瞅着我们，我说是李大爷让我们找你的。她一听，说你们先等等，列车还没开动，等查完票后再想办法。没有多久，她就给我们安排了两个下铺。后来我听说，两张卧铺，一般都是一上一下，这得多大的面子啊！

还有一次是1974年初，我在守备三师政治部宣传科当干事时，随新兵团团长、守备八团副政委郑安业去无锡接兵，一行四五十人。师里派卡车把大家从海阳送到青岛。上了开往上海的火车，根本没有座位，大家背着背包挤在最后一节车厢里。

郑副政委是团职干部，我去列车长所

在的六号车厢为他补卧铺票。车厢里人挨人，挪动一下很不容易，过了济南我还挤过去。直到接近徐州，我才找到列车长。出示证件后，列车长说，从火车离站我们就开始补票了，时间已经过去那么久了，你现在来，宿营车的机动票早没了。等过了徐州，根据旅客下车的情况再想法安排吧！

由于行走困难，我也无法回去报告。接近淮阴时，列车长终于给我补上了卧铺票。等我把郑副政委接过来，已经快到镇江了。我们在卧铺上仅仅坐了半个多小时就到无锡了，六百多公里行程，几乎都是站着的。

那年月坐个火车，真是一言难尽。

《老照片》主编冯克力看了《一票难求》后说，当年外出采访，持记者证买票还是挺管用的，有时在售票处没买到，上车后出示证件，列车长都挺照顾。我开玩笑道，上世纪80年代，省级新闻单位总共没有几家，记者是无冕之王，都买你们的账。

四

1990年8月，被誉为“神州第一路”的沈大高速全线通车，拉开了中国高速公路建设的序幕。紧随其后，1993年9月，京津塘高速全面建成通车，这是首条利用世界银行贷款兴建的高速公路。三个多月后，山东境内第一条、也是中国境内第三条高速公路——济青高速主线也通车了，省会济南和拥有胶州湾深水良港的青岛通行时间瞬间缩短了。沈大高速通车那年，青烟一级路也全面贯通，烟台到莱阳的时间变成了一小时，也算与济青高速连在了一起。

公路条件的改善，分流了不少铁路旅客，一定程度减轻了火车的压力。其实早在1984年10月，烟台就依托北海舰队航空兵莱山机场，建成了军民两用的烟台机场，不过初时只有飞往京沪的航班，只能起降小型飞机，诸如英国肖特360等。

由于规模太小，不到三年就开始扩建，1988年7月复航后，跑道增长为2600米，宽度达到了60米，厚度为32厘米，可以满足麦道82和波音737的起降要求，航线也开始增加。市政府口岸办的一项重要工作，就是协调增加航路。初期机票并不紧张，一个重要原因，政策上对于报销有诸多限制，不够一定级别，是没有资格乘坐飞机的。

进入上世纪80年代，随着经济的迅速发展，许多企业为了抢占市场先机，率先打破了乘机身份的限制，党政机关不久也开始放松，机票骤然紧张起来，也是一票难求。大海阳北头的民航售票处整日人头攒动，熙熙攘攘，如同闹市。

民航与铁路不一样，火车票退一步讲还有宿营车，飞机满了不可以增加一人。民航售票处为应对难题，京沪航班每个班次为市委、市政府办公室各预留八张公务机票，起飞前四小时若无需求，才放出去。有些人抓住规律，买不到票时，就在这个时段捡漏。

预留的票放出去后，也经常遇到突发需求。我那时在市政府办公室任职，有天傍晚快下班时，刘挺章秘书长打电话把我叫到他的办公室。他指着一位部门负责人说，你一会儿把他送上飞机去北京，有紧急公务。我刚想说没票了，就被刘秘书长堵了回去，说抓紧去机场吧！

我陪着那人去了机场。工作人员说唯一的办法，就是看过了安检时间有没有没到的，结果真的等到了票。我们刚办完手续，那位旅客就赶来了，磨叽了半天也没用。我问机场的人，这样做合规吗？他们说，就是没有公务客人，也不会放他进去，这是硬性规定。我这才释然。

那些年月，这样的故事太多太多。在国家交通事业日新月异的今天，各种出行方式极为便利，买票早已不是多大难事。谈及“一票难求”往事，后来人当成了趣闻，当事者却仍不免唏嘘。