

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。诚如所言,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。

一

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,途经嵩寺店、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。

第二天曙色微明我就出发了,路过汽车站时,发现聚集了很多,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锹,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

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,就说是李大爷让你们来的。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

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。后来县教育局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《公社喜开丰收镰》,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。

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,过了济南我还没挤过去。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。

投稿邮箱:ytwbytyj@126.com