

往事如昨

一票难求

小非

跨入2024年门槛没几日,媒体报道,全国铁路1月10日零时起实行新的列车运行图,烟台旅客列车将增加到118对,其中动车组列车101对,普速旅客列车17对。这则看似不起眼的消息,却触动了我过往的一段经历,仿佛穿越时光隧道,回到了遥远的过去。

1825年,世界上最早的铁路就出现在了英格兰东北部的蒂斯河畔,连接起了斯托克顿港口与达灵顿小城,尽管时速只有24公里,却具有划时代的里程碑意义。

迟暮的清王朝虽然摇摇欲坠,“吴淞铁路”还是在光绪登基的第二年,也就是1876年出现在了上海。这条中国境内第一条真正意义的铁路,距离英国最早的铁路通车已经过去了五十一年。

其实两年以前,英国商人杜兰德就在皇城根儿铺设了一条六百米长的铁路,想以广告的性质引起清廷的重视。不过,天子脚下如此放肆,命运可想而知,未等通车就被下令拆除了。

吴淞铁路开通后,有人认为火车的运行抢走了沿线舟车贩夫的饭碗,把那些人逼成了盗匪;有人说铁路的延伸会给洋

人提供长驱直入的便利,大清的腹地将受到威胁……仅仅过了一年多时间,官府就把这条铁路赎回拆掉了。

国人未必都如此糊涂,早在江苏巡抚任上,李鸿章就倡言兴修铁路,只是地位尚不巩固,没人愿意搭理他。调任直隶总督兼北洋通商大臣后,如火如荼的洋务运动迫切需要燃料作为动力来源,重权在握后的李鸿章顺势在唐山胥各庄设立了开平矿务局,为了把开采的煤炭便捷地运到北塘海口,“唐胥铁路”应运而生。彼时距离吴淞铁路拆除不过三年,虽然朝野依然不乏反对之声,已经很难有人阻止他了,华夏大地的铁路建设由此正式拉开了序幕。

光绪二十三年(1897)初冬,德国人借巨野教案强占了胶州湾,第二年迫使清廷签订了《胶澳租借条约》。也是这一年,卢汉铁路,也就是著名的京汉铁路南北两面同时开工,德国政府看得眼热,很快动员十四家德国大型银行,集资5400万马克修建胶济铁路。光绪三十年(1904),这条山东境内的第一条铁路全线贯通,齐鲁腹地终于和沿海地带连接在了一起。

月台票,混上车后再补站票。

有一年暑假,我总算买到了车票,觉得有谱了,没有早前往火车站,到点了才去赶公交。没想到公交车抵达站点后趴窝,司机无论如何也无法启动,结果误了火车。要是在别的城市,这趟晚了还可以改乘那趟,然而烟台十点多发车往北京的列车出发后,当晚再也没有其他车次,只得换乘第二天早上发往上海的列车,辗转赶到昌乐后,还是误了两门课的考试,只能转过年补考。那时工作压力都较大,第二年暑假一下子考六门课,忙得不亦乐乎。

从昌乐返回的票就更难买了,若是去青岛方向,火车一列接一列。然而回烟台,就那么三两趟,昌乐又是小站,预留的票很少,只得先去蓝村,然后再想办法。彼时没有电子售票,到了蓝村有时连当天的公共汽车票也买不上,又舍不得花钱住店,往往就在火车站候车室将就一宿,天气热,蚊子又多,苦不堪言。

劳动技校申报全国首家高级技校时,有一次我去劳动部培训司送材料,由于时间紧,来不及买票直接就去了火车站。

一位朋友凑热闹,想给北京的亲戚捎

我两句:“这么点事儿都办不好,还能干什么?”

我一肚子委屈无人倾诉,眼泪都快掉下来了。后来外地的人一到,我直接动员他们参观完了去青岛转转,反正从烟台走买不到票,绕行青岛也不算游山玩水,皆大欢喜。

朋友说:“你们校长算客气的,我们头儿根本不听解释,吹胡子瞪眼一个劲地骂,弄得我都不想干了。后来发现单位有个小姑娘在铁路上有亲戚,为了买票方便,直接把她调到了办公室。”

许多年后与一些同为办公室主任的哥们聊天,大家普遍感觉,最难办的事儿就是暑期和春节前后买火车票了,甚至比写材料还头疼。

当然也有少部分单位,火车站用得着,所以不敢怠慢,大家转而求助他们。不过,他们亲自去可以,若是打电话或是写条子

当源源不断的货物通过胶济铁路便捷地往返,早于青岛开埠近四十年的烟台商界如梦初醒,想起了开埠之初英国人提议修建的烟潍铁路,开始四处奔走。

然而,战乱也罢,区位尴尬也罢,直到新中国成立后的1956年夏季,从烟台伸向远方的铁轨,才在蓝村与胶济线相连,胶东半岛东北部顶端的这座城市,终于圆了铁路之梦。令人遗憾的是,这是一条单线铁路,容不下多少列车。

八年之后,第十八届东京夏季奥运会前夕,也就是1964年10月1日,日本新干线正式通车。凌晨六时,随着清脆的发车铃声响起,取光速之意的“光1号”与“光2号”列车,分别从东京与大阪相向出发,全程515.4公里只用了四个小时,最高时速达到了200公里,世界铁路史上的全新时代到来了。

历史继续推演,1978年一个金秋送爽的日子,中国领导人邓小平到访日本,当他坐上著名的新干线列车后,有人询问感觉如何?小平同志简洁地回答:“就感觉到快,有催人跑的意思,我们现在正合适坐这样的车。”

点烟台罐头厂的“飞轮”牌桃子罐头,是那种略有瑕疵、内部处理的产品,每听两毛。碰头才发现,那位仁兄一下拿来两箱,每箱二十四听,每听净重五百克,加上玻璃瓶子,一箱差不多四十斤,我顿时目瞪口呆。

他倒是用了心,捆绑之外,怕硌坏了肩头,两箱之间用脏不拉叽的毛巾将绳子缠了起来。我摇头说背不动,他动员道,这边送你上车,那边出站后有人接,你也就是下车后把东西背到出站口。却不过情面,只得从命。

孰料车上人挨人挤得如同沙丁鱼罐头,几乎无法挪动身体,想去厕所,又怕人不在时罐头瓶被打碎,实在憋不住了才勉强挪步,疲惫不堪,两条腿都站肿了。有位乘客看我可怜,允许将箱子堆在了他的座位前边,他自己的腿则窝在箱子上,我感激不尽,也顾不得脏,直接钻到他的座椅底下躺了几个小时。

到了北京在劳动部和平里招待所住下后,第一件事就是洗衣服,然后用电吹风机不停地吹,半干半湿套上后就送去送材料。培训司的同志听说我的遭遇后,帮我买到了返程的坐票。

往往也不灵。某次我那哥们当面打电话联系后,又写好了条子,然而我就是敲不开客运室主任的门,只好站在门口傻等,出来一个人就追着问,结果都不是。我只得返回拖着那哥们亲自跑了一趟,才算买上了票。

我与客运室的人熟了后,里面的几位女将发牢骚说,都知道人家背后骂我们,可巧媳妇难为无米之炊。就这么几趟车,大家都盯着那几张卧铺票,威海分出去了也得从这儿上火车,不可能面面俱到,只能今天你明天他后天再换个人,分别照顾一下。

她们说的也是实话,谁也得不到完全满足。而且那时候卧铺票几乎都被单位包了,个人若想排队在窗口买,从来都是售罄。这种状况一直持续到2001年底蓝烟铁路双线形成才有所改观,此时距离烟台铁路通车已经过去四十五年。

四

后来我调到了市政府办公室工作,阴差阳错,当上行政接待科科长,还是摆脱不了代买火车票的活儿。这项工作看似简单,实际上非常牵扯精力。

内部人员出差和上级单位、兄弟城市政府考察团的返程车票,我们必须满足。但是实话实说,一些委办局办公室车票紧张时,也找我们帮忙。

客运室知道政府公务的重要性,倒是配合默契,只要提前做出计划,一般都会尽量满足。若遇突发情况,她们也就无能为力了。直接分管领导比较理解我们的苦衷,其他领导没有这个概念,不就买张票吗?有时下班时走到值班室门口,顺口来一句,今晚给我留张北京的票,我们就得忙乎老半天。

彼时去往上海的列车早上发车,这个方向的需求相对少些;去往济南的晚上八点左右发车,去往北京的晚上十点半左右发车。根据这个规律,为了应对临时出现的情况,不到下班的钟点,我们是不敢放票的。

有一次科委办公室副主任李尚明为了张票,在我办公室足足待了一下午,眼瞅着要下班,估计问题不大了,满心欢喜。没想到突然有位领导打电话要票,他立刻慌了,嘴里嘟囔着,客人走不了,这怎么向主任交待……

1992年,一个全国电子工业方面的会议在烟台召开,电子局办公室主任刘荣生找我,商请加挂一节北京的卧铺车厢,青岛列车段很快批了下来。由于当时信息沟通渠道不畅,无法精确统计,最后多出了十几张票。老刘安排会务人员去车站退票,没想到被车站派出所误以为票贩子扣下,闹了一场误会。

票务问题憋得难受之际,青岛列车段到市政府走访,想让烟台为他们的工作说点好话,提出请秘书长当他们的名誉段长,让我这个科长当烟台247/8车队名誉队长。秘书长自然婉拒,我却颇感兴趣。

每趟列车都有乘务员宿营车厢,三十六个铺位,开车后车组会拿出一半铺位出售,他们自己受点罪,两人一个铺位倒腾着休息,收入归车队所有,与客运段无关,包括一个机动的软卧包厢。

我有了名誉队长头衔,又帮着车队解决过一些问题,实在拉不开栓了,只要写上二指宽的条子,哪个车组都会给点面子,匀出几个宿营车铺位,让我减轻了不少工作压力,我与其中有些人至今还保持着友谊。

2010年8月30日,蓝烟铁路在双线基础上完成了电气化改造,地方铁路也在延伸,很快动车高铁也开通了,出行方便多了。尤其是网上购票方式施行后,不仅便捷,还终结了四处求人的尴尬,一票难求的时代终于过去了,然而一代人的记忆是抹不去的。