



1月14日，又迎来了一年一度的春运。漫漫春运回乡路，回眸铁路春运的变迁，有颇多辛酸，颇多感慨。

那辛酸，是因为挤破脑袋也买不到火车票，大年三十不能回家，不能同亲人团聚吃年夜饭而感到犯愁。

那辛酸，是每年春运的“恐慌症”让人难以磨灭，一到春运，生怕接到亲友打来电话，又要拜托买几张紧俏车次卧铺票，为找票、订票而烦恼。

那感慨，是自从有了高铁动车，供求矛盾瞬间消失，网上买票分分钟搞定，在外打拼的游子坐上高铁动车，准时回家吃上团圆饭而感到兴奋。

1996年2月24日，成都火车站出现节后第一个春运高峰。



1994年春运期间，西安火车站“免费送水队”队员为旅客送水。



2023年1月27日，黔北地区务工人员排队乘坐G1339次列车从遵义南站出发前往浙江杭州。



漫漫回乡路，回眸铁路春运的变迁

三十多年前我带队检查铁路春运 车厢挤满了人无法下脚 旅客让我们踩着他们的肩膀过去

□熊家林

1 春运的兴起

铁路春运的变迁，还得从20世纪50年代说起，不过，那时的春运，正值新中国建设时期，仅有2.2万公里的运营铁路，6亿人口的中国，还没有春运的喧嚣，“解放型”蒸汽机车牵引的绿皮车，喘着“吭哧吭哧”的粗气以40公里/小时的速度运行。

1953年3月25日，毛主席视察徐州站春运工作时的场景，候车厅、车站广场、站台上，乘坐火车的旅客不多，冷冷清清的，像这样的冷清场面，一直持续到改革开放。

铁路春运，伴随人口的增长、改革开放的活跃、流动人口的暴增而发生变化。

1978年12月，党的十一届三中全会召开，“以经济建设为中心”的改革开放浪潮，拉开“生意潮”“务工潮”的序幕，节前回家过年，节后外出务工的农民工逐年上升。

1980年，《人民日报》首次用“春运”二字报道大规模铁路春运，直到1992年，加快了改革开放的步伐，大批“民工流”“探亲流”“学生流”像潮水般涌来，三股客流叠加，形成春运高峰，铁路部门采取加开“闷罐车”，停运慢车，腾出客车车体加开快车，运输过年的民工。

回想那个年代，每年春运来临，重庆铁路分局安排人员前往对口增援的哈尔滨铁路局接来客车车辆。春运结束，把增援的车辆检修完后，再安排人员押送回去。

那些年，一到春运，仿佛患上了“恐慌症”似的，亲友拜托“买火车票”的电话、短信铺天盖地，能推则推，的确推不掉的“关系”，想方设法买。

2 购票的艰辛

那时候，铁路春运像打仗，茫茫人海淹没了菜园坝火车站，武警全副武装维持站车秩序，三步一岗，五步一哨，严格把守铁路职工通勤口、旅客进站口、黄沙溪端头出站口，无票人员、冒充铁路职工人员，休想从武警眼皮下混进站，就连“串串客”“羊儿客”见到武警也畏惧三分。

那时候，铁路客运部门采取以市县劳务部门为单位，提前登记，与当地火车站订购民工团体票，虽然解决了团体旅客购票难的问题，但仍有大量零散旅客在车站广场风餐露宿，默默忍受排队买票之苦。

菜园坝火车站广场，尽管雨雪纷飞、寒风凛冽，但风餐露宿的民工，凌晨两三点钟就排起长龙，一排就是三四个小时，刚排拢售票窗口，广播里传来“北京、上海、广州、福州、厦门、乌鲁木齐、西安、昆明方向的车票已售罄，请旅客们选择其他交通工具出行……”的广播声，使旅客那颗着急

买票的心一下子凉了半截。

因为大家拖家带口，在菜园坝广场风餐露宿，默默忍受排队之苦，不少旅客已经排了几天几夜，排拢了，没了又排，始终没能买到所需的火车票，所以许多旅客干脆找“串串客”带去找“票贩子”，宁愿高出两三倍的价格，在“票贩子”手中买高价票。

买到卧铺、有座票的旅客还好，要是买的是无座票，或是找“羊儿客”带进站上车补超员票的旅客那就惨了，长途乘车，常常超员200%~300%，118个定员的硬座车厢挤了两三百人，过道上、座位下、厕所里、连接处、盥洗间，到处都挤满了人，密密麻麻的，几乎没有立足之地，一站就是两三天、三四天，脚都要站肿。

有的旅客出现精神错乱，掏出大把大把的钞票往车厢里甩；有的打开车窗要往下跳，幸亏被身旁旅客拽住；有的掏出水果刀一阵乱舞，硬说有人要抢他，不得不让乘警果断控制，叫来随车医生，注射“镇定剂”，方才“悄悄”睡去。



3 旅途的回忆

20世纪90年代中期，笔者带队检查路风，车厢挤满了旅客，密密麻麻的，无法下脚，要想从车厢挤过去，真还得挤出一身汗水，或抓住行李架踩着座椅靠背，艰难地往前移。蹲在地板上的旅客免得起身，干脆叫我们踩着他们的肩膀挤过去。

一位年过半百的老乡对我说，那是1993年的春运，他和他老爹第一次在菜园坝火车站坐绿皮车去昆明打工，坐了30多个小时。2003年春运，他最后一次从乌鲁木齐坐绿皮车回重庆，坐了48个小时。蒸汽机车、内燃机车、电力机车拉的闷罐车、绿皮车、红皮车，都坐过。

他说，蒸汽机车吐着滚滚浓烟，一会儿吐黑烟，一会儿吐白烟。遇到上坡地段，司炉莽起加煤，让炉火烧得更旺，让机车有足够的蒸汽冲坡，机车就会吐黑烟。遇到平路或下坡地段，司炉添加的煤少，机车才吐白烟。遇到进入长隧道，机车吐出的滚滚浓烟顺着车窗灌进车厢，呛得旅客直咳，赶忙关下车窗，阻止浓烟往里灌。

谈到漫漫春运回乡路，家住江津德感的老王感慨万千，他说，他坐过38小时的绿皮车，挤在人贴人的硬座车厢里站了两天一

夜，站得头昏脑涨，上厕所也要排很久的队。

他说，他喜欢听闷罐车“咣当咣当”的催眠曲。夜深人静时，睡在闷罐车地板上，挂在闷罐车前头奔跑的蒸汽机车，时而发出“呜——呜——”的汽笛声，伴随列车轮与钢轨接头撞击传来“咣当咣当”的催眠声，一会儿就进入了梦乡。

一位家住河南洛阳的朋友说，是闷罐车让他结下姻缘。30多年前，他在重庆大学读书，那年春运的一天上午，在家过完春节，他从洛阳挤上北京开往重庆的加班车，加班车是蒸汽机车牵引的闷罐车，闷罐车里挤满好多好多的旅客，在车上结识了年轻漂亮的女友。她见我老实巴交的，人长得帅，呆呆地挤在厕所旁，她叫我坐在她被卷上，一同坐到了重庆，一同撞出爱情的火花。最终有情人终成眷属，夫妻俩已是重庆一家公司的大老板了。

那些年，活跃在菜园坝火车站周边的“羊儿客”“串串客”“票贩子”到处乱窜，尽管铁路公安一如既往地严厉打击，但“票贩子”就像寄生在旅客身上的跟屁虫，只因运能与运量供求矛盾的存在，就有了“票贩子”生存的空间，只因旅客买不到火车票，愿意掏钱买高价票，这就给“票贩子”创造了交易的市场。

4 春运的未来

三十多年过去，弹指一挥间。铁路6次大提速，加快既有线路升级改造，高速铁路、客运专线加速建设，到2024年底，中国铁路营业总里程，由1949年的2.2万公里发展到16.2万公里，其中，从无到有的高铁里程发展到4.7万公里，覆盖全国90%的县，通达93%的50万人口以上城市。列车运行时速，由1949年的40公里/小时、蒸汽机车牵引的闷罐车、绿皮车，发展到时速350公里的“复兴号”动车组。

旅客一机在手，网上买票分分钟搞定，刷脸进站，省时省力，方便快捷，昔日日行千里路，而今数千公里半日可还，“羊儿客”“串串客”“票贩子”伴随运能与运量矛盾的消失而消失。

菜园坝火车站冷清了10多年，伴随菜园坝高铁站、菜园坝综合交通枢纽轨道18号线、26号线、27号线、公交、轨道交通、高铁零换乘配套建设，届时，一座崭新的菜园坝高铁站，将与重庆北、重庆西、沙坪坝、在建中即将开通的重庆东五大高铁站互联互通，伴随“米字形”高铁网的建成，重庆市民乘坐高铁动车出行，将实现1小时成都、贵阳，3小时西安、长沙、昆明，6小时北京、上海、广州、香港。

漫漫春运回乡路，弹指一挥间，昔日“一票难求”的时代一去不复返，再也没有了“人山人海、排队买票”的喧嚣和烦恼。（作者系南岸区作协会员，现任中国铁路成都局集团公司涪陵工务段关工委常务副主任）