

春节即将来临,回家是所有人的共同愿望。回望春运,思绪不由自主飘回到那段既刻骨铭心,又令人难忘的岁月……

那些年我们斗智斗勇 只为回家过年

□重庆晨报特约撰稿 熊家林

黄葛树

特约

春节即将来临,在这个国人心目中最重要的节日里,回家是所有人的共同愿望。

今年的铁路春运自2月2日开始,至3月13日结束,为期40天。回望春运,思绪不由自主飘回到那段既刻骨铭心,又令人难忘的岁月……

猖獗的车票“掳客” 火车站旁的灰色魅影

20世纪90年代的铁路,正处在负重爬坡的艰难岁月。打工潮席卷大江南北,上亿务工人员背着蛇皮袋,从内陆涌向沿海的工厂,可铁路的运能,却远远跟不上暴涨的客流。

那时,全国铁路营运里程仅6.6万公里,每天开行的客车不过2000多列,其中不少还是20世纪30年代的老爷车。重庆到广州、上海的热线列车,趟趟超员150%到200%,车厢里挤得人贴人,乘务员连转身都难。遇上过年过节人流高峰期,甚至有时要靠塑料袋解决列车上的如厕问题。

巨大的供需缺口,催生了票贩子这一特殊群体。在菜园坝、广州站、北京站这些客流集散地,他们如幽灵般无处不在。

这些票贩子大多是火车站周边的无业人员和农民,常年盘踞在车站周边,成了倒票的“老油条”。据当年的一组统计数字,在菜园坝火车站每年抓获的违法人员中,80%都是倒卖车票的,其中61%是长期以此为业的周边农民,不少人更是三进宫、四进宫的常客。

这些票贩子的手段,可谓狡兔百出。为了拿到紧俏车票,他们有的雇“丘二”通宵排队,一张票返给5到10元的辛苦费;有的买来介绍信,冒充单位购团体票;有的蹲在退票窗口,眼睛瞪得溜圆,专捡旅客退掉的余票;还有的胆大包天,伪造短途票,挖补涂改后摇身一变成了长途票。成交时更是神秘兮兮,单线联系,甲地存票、乙地接头、丙地交易,生怕被执法人员盯上。

更让人忌惮的是,部分票贩子还与黑道勾结,对执法人员进行打击报复。1997年春运,内江站一名窗口职工阻止倒票,夜间回家时被人从背后偷袭,头部鲜血直流;渝穗107/8次列车一名执法队员在广州站制止倒票时,竟被十多名黑道分子围殴,浑身是伤。那些年,全国铁路被打伤的执法人员数以万计。为逃避打击,票贩子们更是无所不用其极,有的守口如瓶、相互包庇,有的甚至用刀片划破肚腹,以自残相要挟。他们的存在,不仅让旅客多花了冤枉钱,更严重败坏了铁路风气,成了春运路上的一颗“毒瘤”。

供需失衡的困局 票贩子滋生的温床

票贩子的猖獗,绝非偶然。说到底,是铁路运能与客运需求的严重失衡,给了他们生存的空间。

中华人民共和国成立初期,铁路卧铺票曾是“嫁不出去的女儿”,少人问津。可到了20世纪90年代,随着打工潮的兴起,情况彻底反转。1997年,全国铁路旅客运量飙升至10.4亿人,是建国初期的8倍,而铁路营运里程仅增长了3.3倍,运能增长远远滞后于客流增长。每天近300万人攥着血汗钱想坐火车,可全国的客车只有2000多列,区段通过能力最短要6分钟才能通过一列火车。铁路部门想尽办法增开临客,扩大编组,仅1997年就增开了4600多列临客,却依旧杯水车薪,各大火车站每天都有成千上万的旅客滞留。为了抢到车票,有些人一等就是四五天,不少人只能裹着被子在广场上打地铺,风餐露宿。寒风里,满是想家的叹息。

低廉的票价,更是让铁路成了票贩子的

交易市场。中华人民共和国成立后,铁路运价几经调整,却始终偏低,导致铁路年年亏损,1994年的亏损额更是突破70亿元。低廉的车票吸引了大量客流涌向铁路,进一步加剧了供需矛盾。

而旅客的心态,也让票贩子有了可乘之机。曾有人对重庆到北京、广州等热线列车的旅客做过调查:50%的人对票贩子持中立态度,40%的人甚至表示“欢迎”。在他们看来,虽然从票贩子手里买票要多花一两倍的钱,但至少能买到回家

的车票,总比在车站苦苦排队却一无所获强。唯一的担心,就是怕买到假票。这种“愿打愿挨”的心态,无形中给票贩子的生存提供了温床。

整治措施从未停止 打响“车票保卫战”

面对猖獗的票贩子,铁路部门从未停止过整治。那些年,全国每年抓获的票贩子多达十余万人,各种治理措施轮番上阵,打响了一场旷日持久的“车票保卫战”。

最直接的办法,就是加强票源管理。1997年暑运,重庆铁路分局率先实行凭身份证购买紧俏卧铺票的政策,车票上登记的姓名、身份证号码,要和旅客本人信息核对一致才能乘车。这一招精准打击,有效堵住了紧俏卧铺票被大量囤积的漏洞。同时,铁路部门还加强了对订票单位的监管,对擅自加价倒卖车票的单位,轻则警告罚款,重则取消订票资格,从源头减少车票外流。

另外,技术手段也被运用到反倒票中。为了识别假票,车站引进了新的检测仪器,把一张张假票堵在进站口;同时,改进票面质量,将容易涂改的分层票面换成单层票面。并逐步推广微机订票,让票贩子的涂改伎俩无从下手。此外,铁路部门还加大了打击力度,对制造贩卖假票、高价倒票的违法分子依法严惩,召开公审大会,用法律利剑震慑灰色交易。

更具创新性的,是推行有序运输。路、地联手成立劳务输出机构,为务工人员提供“一条龙”服务——专人统一购票、专人引导进站、专人护送乘车,把无序的客流变成了有序的团体。1997年春运,这种团体民工有序运输模式初见成效,既保障了旅客的人身安全,也让票贩子没了敲诈勒索的机会。

然而,在运能与需求的矛盾没有根本解决的年代,这些措施终究只能治标、难以治本。票贩子如同幽灵般,风声紧了就销声匿迹,躲在暗处观望;风头一过,又卷土重来,继续在火车站周边游荡。想要彻底根除这颗“毒瘤”,终究要靠铁路自身的发展。

高铁飞驰铁路巨变 票贩子成历史名词

三十年弹指一挥间,铁路的巨变,让票贩子这个名词成了历史。



当年的春运



20世纪90年代,武汉铁路公安处票贩子的场景。



绿皮火车

从1997年开始,全国掀起了铁路建设高潮,京九、南昆等新线相继通车,既有线路也不断升级改造。近三十年光景,全国铁路运营里程突破16.5万公里;其中,从无到有的高铁里程达5.04万公里;高铁覆盖97.2%的50万人口以上城市,铁路网覆盖99.5%的20万人口以上城市;列车运行速度从起初的每小时40公里蒸汽机车牵引的绿皮车,提升到今天每小时350公里“复兴号”高铁动车组,昔日“日行千里路”,而今“数千公里半日还”。

铁路技术革新,更是阻断了票贩子财路。2010年,广州站率先试行实名制购票,车票与身份证绑定,从源头杜绝了囤积倒卖;2012年,12306网上购票平台上线,旅客足不出户,指尖一点就能订票,再也不用在售票窗口彻夜排队,不用在寒风里裹着被子等票了;2019年,高铁票实现电子客票全覆盖,刷身份证进站;2020年,全国普及“刷脸”进站,乘车流程更加便捷。

“八纵八横”高铁网路的形成,运能、运量矛盾的消失,曾经靠信息差、供需缺口牟利的票贩子,没了生存的空间,成为了远去的历史。人们一机在手,网上买票,分分钟搞定;“刷脸”进站,安全舒适,方便快捷。

远去的票贩子,是铁路发展的一面镜子。它照见了过去岁月的艰难,更照见了今日的辉煌。从“一票难求”到“一机在手,说走就走”的变化,不只是购票方式,更是体现了一个国家日新月异的发展速度。

那些关于票贩子的记忆,终将沉淀在岁月里,成为一代人对时代进步的最好见证。

(图片由作者提供)



20世纪90年代,重庆铁路公安在菜园坝火车站公处票贩子。

2026年2月13日
星期五
主编 胡敏
视觉 胡颖 耿士明
校审 黄颖

策马迎春