



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“掮客” 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，可谓狡猾百出。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。成交时更是神神秘秘，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，给了他们生存的土壤。

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件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，并逐步推广微机打票，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。

20世纪90年代，重庆铁路公安在菜园坝火车站公处票贩子。



20世纪90年代，武汉铁路公安公处票贩子的场景。



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，车票与身份证件绑定，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”高铁路网的形成，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)

