



悦读 滨州

文苑 影像 史志



下载品质滨州
畅享品质生活

鲁北晚报

14-15

2025.6.11 星期三
责编：曹玉

邮箱：sdlbwb@163.com

时代的 车轮

□张鸿志

站在二楼，俯瞰公路上川流不息的车流，颇为感慨。四十载运输生涯，大半生与车轮相伴。从父亲那辈算起，两代人都将青春献给了运输事业。回首往昔，展望未来，交通工具的变革与发展，堪称一部波澜壮阔的时代史诗，也是一场深刻的产业和科技革命。

壹

据父亲回忆，上世纪五六十年代，汽车运输公司大多是外国车，有苏联的嘎斯，美国的道奇、雪佛兰、杰姆西，日本的丰田车等等，可谓名副其实的“万国车行”。时至七八十年代，我接触的汽车是解放、东风、黄河、泰山、跃进牌等汽车。那时开车不仅是技术活，更是体力活，由于车辆没有助力装置，方向及制动系统操控全靠驾驶员“生扳硬踏”。记得人高马大的王师傅驾驶一辆黄河牌汽车，遇到情况必须紧急制动时，他双手抱紧方向盘，几乎是站立起来，瞪着牛眼喘着粗气，右脚死死地踏住制动踏板，恨不得踏进刹车总泵里去，这才“降服”了这条“黄河龙”的。反观当下的载重货车，采用电子助力转向系统，一根手指头便可轻松拨动方向盘，达到了“百炼钢化为绕指柔”的境界。还配备“多功能方向盘”和“自适应巡航”，普遍标配“自动紧急制动系统”，确保重载下制动灵敏可靠。气囊减震座椅及双卧，大大减轻了驾驶员的工作强度。前些年，我乘坐“欧洲之星”客车从济南驶往青岛，睡意朦胧中，仿佛乘坐在飞机上翱翔，无颠簸无噪音，航空式服务，惬意而舒适。儿时回老家德州禹城，一路硬板座椅颠簸难耐，还要换乘两次，往往是早上迎着朝阳乘车，经过一天劳顿颠簸，伴着夕阳西下的余晖才到家门。参加工作后，记得一位年过半百的老同事，乘坐客车公务出差，竟然颠簸得肋骨骨折。

贰

中国铁路之父詹天佑，早在一百多年前设计修建了京张铁路，采用“人”字形线路，解决了八达岭段陡坡难题，可以说是一座破天荒的里程碑。从此，中国人有了自己的铁路。六十年代末，我随母亲由禹城去德州，这也是我第一次乘坐火车，那时还是蒸汽机车，粗壮的烟囱吐着浓浓的黑烟，遮天蔽日，火车启动时发出的“咣当咣当”声，由慢到快，节奏感强，那声音瞬间灌入我的耳膜，至今也忘不掉。以后看一些黑白老电影，更强化了火车那具有标

志性的“咣当”声。约莫一个半小时，火车像一头老黄牛喘着粗气，才跑完这段六十多公里的路。进入二十一世纪，高速铁路得到迅猛发展，成为中国的名片。我曾乘坐高铁北上沈阳，南下上海，东到青岛，西去西安等许多城市，成为我出行的首选交通工具。三百五十公里的时速，风驰电掣般行驶在祖国的山川平原，大江南北，形成一道富有韵律的亮丽风景线。高铁不但高速且还稳定，在餐桌上能稳稳地立起一枚硬币。坐在舒适的座椅上，再也听不到那“咣当”声。

说到铁路，脑海中总浮现出一张浓眉大眼，天庭饱满，地阁方圆的脸庞，那是我叔。他十五岁时长得像竹竿一样瘦，上了五年私塾，就跟踉跄跄地到禹城火车站“扛大个”了。凭借自己精明强干、吃苦耐劳的精神，多年后当上了禹城火车站站长、党支部书记。每年县里开春运大会，他都要到场讲话，底气十足，声音洪亮，讲解的春运方案总是提纲挈领，言简意赅，颇受大家欢迎。同时，也似乎在宣示着一个“扛大个”的装卸工荣升到站长的阶层跨越。大伯时任滨县粮食局局长，当调运大宗粮食需要火车皮时，他就找叔办理；需要短距离运输粮食时，他找担任汽车运输公司经理的父亲办理。他能在兄弟俩之间“左右逢源”，当然是铁路和公路运输帮助了他，更重要的是解决了许多人吃饭的大问题。

叁

直到上世纪九十年代中叶，我来自北方的儿郎，初到江南水乡，哼着“这一张旧船票能否登上你的客船”，终于登上了杭州到苏州的客船。秋风猎猎，夜幕低垂，华灯初上。随着一声悠长的汽笛，船缓缓驶离码头。我站在甲板上，运河两岸景致在朦胧的夜色中若隐若现。秋风带着露珠打在脸上，我打了个寒噤，这才回到船舱里。这是一艘小型木制船，舱内人挤人，难有容膝之处。柴油发动机的声响在秋夜里格外刺耳，船舱里重复播放着红遍大江南北的《涛声依旧》。天南海北的话语，温和敦厚的笑容，深深地印在我脑海中。我翻开当时最时尚的散文集《文化苦旅》，浏览着《夜航船》，赞叹余秋雨先生不愧是江南才子，把该文写得充盈饱满，把夜行的船儿，描写成移动的小社会，秀才文人的穷酸，贩夫走卒的辛劳，达官显贵的阔绰，黎民百姓的无奈，人生百态跃然纸上。睡意朦胧中，我

仿佛穿越回了古代，看到了运河上商船如梭，热闹非凡。

二十年后，我从湖北宜昌乘坐豪华游轮，逆江而上，直抵重庆。国际五星级标准，豪华标准间，中西自助餐，高端健身房与KTV包间，让我感叹不已。站在甲板上，环视开阔的江面，江水碧绿如蓝，两岸崇山峻岭，翠绿巍峨。暮色苍茫中，体验了度过三峡时的壮观与险要，更有“轻舟已过万重山”的轻松与惬意。到达朝天门码头时，不禁回首东望，却又怀恋起那次运河上的“夜航船”。现代人都有一个共性，随着科技越发展，社会越进步，在享用着现代文明的同时，就越怀恋旧时的古朴，岁月的沧桑，这里面掺杂了更多的人文情怀与年轮的记忆。

去年秋，朋友约我乘游轮去日本旅游，但遗憾错过。这位朋友自日本回来，又一口气乘游轮去了迪拜。自迪拜回来后，给我多次描述大海之辽阔，海浪之汹涌，游轮之豪华，城市之瑰丽，印象之美好。末了，再补充一句：不乘游轮去旅游一定是人生的一大缺憾。为了弥补暂时性的缺憾，我努力回忆起上世纪二三十年代的，那些著名作家乘船西游的故事：巴金赴欧洲留学时，在邮轮上创作的《海上的日出》；郑振铎乘邮轮赴法国，在船上写下的《欧行日记》；还有徐志摩的那首家喻户晓的诗——《再别康桥》也是在游轮上写就的。是大海翻起的巨浪激发了作家的灵感？抑或漫漫航运枯燥无聊，作家以写作打发时间聊以自慰？其实，现在看来，这些都不重要了。要紧的是抓紧时间，盘算着何时乘游轮游历异国他乡吧。

肆

人类交通运输工具的一场革命，那便是制造和使用飞机。飞机更快更便捷，实现了两个遥远国度之间的朝发夕至。二十多年前，我由北京飞往欧洲，到达荷兰阿姆斯特丹仅用了十一个小时，就置身于另一个陌生的国度。望着机场大厅满是黄头发蓝眼睛高个头的欧洲人，我这个新来乍到的“老外”从心底滋生出极强的新奇感和魔幻感，这就是飞机带来的便利，让你半天的时间成为外国人。以后我乘飞机飞往北美洲、澳洲、西亚等地，愈发感觉地球变小了，成了人们常说的“地球村”。

现在全球最快的飞机时速可达四千里，高超音飞行器速度可达五马赫。货机最大载货量达二百五

十吨，我国空客A380可搭乘五百余人。飞机极大地改变着人们的工作节奏和生活方式。

让我感到荣光的是在我职业生涯中，有十年是从事道路运输与铁路运输、海洋运输和飞机运输之间的相互联结，建成联合货运网络的工作。与不同的运输方式联合协作，使我的职业生涯更加充盈多彩。

伍

管道运输，相比而言是一种年轻的业态，但其“运量大、连续性强”的优势，颇受青睐。本世纪初我国开启了“西气东输”工程建设，标志着大规模天然气管道运输的开端。“西气东输”三线的建成使用，解决了东部能源短缺问题，优化能源结构，减少煤炭依赖，惠及四亿人口。之后，我国开始国际间合作，从俄罗斯、中亚接通了管道，国外的天然气源源不断地顺着管道输入我国。截至目前，我国天然气主干线总里程超过12万公里，形成“西气东输、北气南下、海气登陆”的供气格局。除天然气外，还有原油、煤炭管道、氢气管道运输，大大缓解了火车和汽车的运输压力。管道运输为国家建设和发展做出了突出贡献。

乘车长距离旅游时，经常看到一条条运输管道，就像贴附在人体上的一道道血管，四通八达，穿过山川湖泊，越过平原大地，将油气运达目的地。我市临近的油城——东营市，随处可见管线纵横，在盐碱地和红荆条上蜿蜒伸展。尤其是我这长期与车轮打交道的“老运输”，面对这种运输业态心生羡慕与妒忌，它没有交警罚款，没有交通肇事，没有路霸欺凌，没有沿路污染，更没有人员管理的烧脑。更感慨那些年为干货车运输这个“笨活儿”时，付出的心血与汗水，还有些许辛酸与无奈。

俄乌战争爆发后，北溪一号与二号天然气管道被炸，德国及欧盟的一些国家受到很大影响，天然气价格飙升，民众生活成本激增。这从另一个方面映衬出了管道运输的重要作用。

(下转15版)

