



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

09

2025.9.3 星期三
责编：曹玉
邮箱：sdlbwb@163.com

车轮碾过岁月

□张鸿志

我大概有二十多年没乘坐客运线路班车了，作为一名“老交运”，每每想起来，心里总有些许感慨，心底深处尚存一缕愧疚。近日，孩子们酝酿着要去北京旅游，我借机郑重地提出建议，乘坐客车而且是我们滨州交运集团公司的客运班车去北京。

来到滨州汽车站，踏上驶往北京的宇通客车，首先映入眼帘的是棕色的木地板，高端雅致。晨光透过宽敞的玻璃窗投射进车厢，通透而明亮，车厢内一尘不染，还飘荡着淡淡的水果香味。坐在高靠背的真皮座椅上，如同坐在自己家的沙发上。两位驾驶员身着统一的工装，手戴白手套，彬彬有礼。望着眼前这一幕，脑海中迅速检索出“宾至如归”的成语，感觉这个成语用在这里最贴切不过了。既然是坐在“家”里的沙发上，自然而然地想起“家”的那段往事，回忆起一路驶过的那些流光碎影，找寻那些几近模糊的梦缘。客车急速行驶，树木和村庄匆匆闪过，我的思绪也穿越时空，飞也似地追逐着遥远的过往。

20世纪80年代，国家提出“发展经济，交通先行”，当时交通体制改革指导思想是“有路大家行车，有水大家行船”，城市试点经济体制改革，从计划经济向市场经济过渡，允许个体经济、私营经济、国有经济一起上，也就是说道路运输业是最早开放的行业之一。被捆绑压抑的市场潜力，得以迅猛释放，社会经济以前所未有的速度加快发展。道路运输作为服务业，紧紧契合经济发展的脉络，哪里经济发展快，哪里经济繁荣，客运线路班车就开往哪里，市场这只看不见的手，已经开始指挥着车辆的走势了。其实，这就像牧民过着“逐水草而居”的生活一个道理。滨州至北京的客运班车就是在这种形势下开通的。

那是1984年的11月11日，一辆崭新的东风牌客车披红戴绿，牌照格外醒目。汽车站长和车队队长，西装革履地坐在前排，满面春风，手中的国旗不断地摆动。能把客车开到首都北京去是他们梦寐以求的事，也是他们不懈追求的事业。今天终于梦想成真了，他们能不高兴吗？东风客车满载着喜笑颜开的旅客，沐浴着浅冬的寒风开往北京，开启了公司运输史上的新篇章。到现在屈指算来已过去了四十一个春秋。营业初期，两天才往返一个班次，随着高速公路的建成使用和运营车辆不断升级更迭，到现在一天往返九个班次。四十多年来，这个线路的运营为北京和滨州两地人员往来和经济文化交

流，提供了极大方便。尤其在滨州没有铁路、没有航空运输的情形下，公路运输发挥了主导作用。

记得上世纪八十年代公司每年的春运，如同一家人热火朝天地忙大年，起早贪黑，满是期待，忙碌中个个脸上荡漾着春天般的笑容。春运周期为春节前后各十五天，公司驻地单位纷纷抽调人员到滨州汽车站帮助春运。我从技校被抽调过去，司职随车售票工作，根据长短结合的规则，头一天随车前往天津，从天津返回后第二天，再跑一个短途——台子（现邹平市的一个乡镇）。跑天津，往往是到达八里台汽车站，天色就已擦黑，虽一路颠簸，舟车劳顿，但狗不理包子的香味在召唤着我，劝业场那琳琅满目的商品和现代气息在吸引着我。天津素有“世界建筑博览会”之称，五大道的洋楼、意式风情街的建筑群，风格各异，展现出多元的建筑文化。这座城市给青年时代的我留下了极为深刻的印象。

随车去台子就大不相同了，那是黄河岸边的一个小乡镇，旅客下车后，驾驶员将车开往供销社的仓库大院里。周围黑黢黢的一片，伸手不见五指，三五里以内没有人烟，寒风肆意劲吹大有攻城略地之势，尖锐的哨声一遍一遍在空中掠过，窗棂被吹得“哐哐”作响，让人心里发毛。我和司机师傅住的平房到处透风撒气，寒冷至极，索性不脱衣服不摘帽子，盖上被子糊弄一宿。

天津虽远，而且颠簸劳累，但那里充满了现代文明的活力，充满着希望与向往。台子虽近，却如同干涸的水湾，没有人烟。现代年轻人之所以纷纷奔赴北上广和一线城市，其道理不言而喻。

作为任何一种运输工具都有极强的时代局限性，无不打上时代的烙印。那时，短途运输车辆的车况就比较差了，座椅就像鸭脖子上的老皮，松弛下垂，一旦车辆行驶起来，颠簸难耐。我的一位干瘦的老同事乘坐客车出差，就因途中剧烈的颠簸，导致肋骨骨折，动弹不得，结果是铩羽而归。

车况虽差，但服务水平不差。当时有一个口号，也是一种承诺，“不让一名旅客滞留在候车室过年”。有一年腊月三十下午五点多钟了，一名孤岛的中年妇女带着孩子，滞留在候车室。车站速报公司，公司派北京吉普专车去送，那时的路况极差，往返得五六个小时，驾驶员回到家已是子夜时分。几十年来，这一良好传统得以传承至今。

当时代的车轮驶入了九十年代，社会主义市场经济

体制得以确立，外资大规模进入，工业化进程加快，基础设施建设快速推进，市场经济活力进一步释放。公司在这种形势下顺势而为，加速开辟客运线路班次。东西南北四处开花，往东开辟烟台、威海线，往西开通西安线，往南跨越长江开辟了南京、温州、上海、广州等多个站点；往北开辟了大连、哈尔滨线。市场这只看不见的手，左右着方向盘，车辆在“胡焕庸线”右侧广袤的大地上尽情驰骋。当时，物流业不像现在这么发达便捷，人们托跑南京的驾驶员买南京盐水鸭，跑哈尔滨的买红肠，跑上海的买“大白兔”奶糖，跑北京的买正宗红星二锅头酒。我的一个发小在义乌给我带回一个金黄色的防风打火机，一按开关，“砰”的一声，发出清脆悦耳的金属音，由强渐弱，火苗呈淡蓝色。我是玩味再三，爱不释手，即使不吸烟也常常握在手中，显摆一番。

道路运输企业的特点就是点多、线长、流动、分散，单兵作战。跑上海的班车车主是一对夫妇，男的开车女的卖票，如同挑水浇园般的默契。这女主人长得人高马大，性情豪爽，一开口就是带着苞米味的东北话。那时都是卧铺车，经过一夜行驶，第二天上午就到上海市区了，有的旅客图方便要求就近下车。这时，身着标志服的交警走上来，告诉司机这地方不是停车点，违者罚款两百元。只见女主人叼着一支烟，蓬头垢面地迅疾走下车，径直奔向交警，一边递烟一边大嗓门嚷嚷着：“啥事呢？整啥呢？俺乡下来的，不懂这个呀，来来来，大兄弟，抽烟吧。”越说越靠近，嘴里不住地吞吞吐吐，露出了大黄牙。那精致的上海男人哪见过这场面，一边后撤，一边念叨着“下不为例……哦。”骑着摩托车仓促而遁。实际上在我看来，这就是驾乘人员经过多年摸爬滚打摸索出来的应对经验，也算是一种生存智慧吧。

路上雨越下越大，雨刷器都刷不及。我的思绪也像瀑布般止不住飞溅。车辆开往沧州服务区稍事休息后，年轻师傅接过方向盘，继续行驶。就这样，一年四季，一代又一代，雨雪风霜，挡不住奔驰的车轮；冬天零下二十摄氏度的冰冷天气也阻挡不住站务员凌晨四点上班的步伐，一茬又一茬行走在上班的冰面上。正是这些成年累月战斗在一线的职工，担当起了推动公司发展的主力军。这就是公司成立七十多年来，职工工作常态的真实写照。

记得上世纪八十年代末九十年代初，公司经营处在

低谷时期，正是有了客运业务，先买票后上车，才保证了企业的现金流正常，才使得企业躲过一劫发展到今天。客观地说，客车运输在那个历史时期厥功至伟，为企业发展做出了突出贡献。

进入二十一世纪后，我国加入了世贸组织，各行各业都获得了迅猛发展，现代科技催生了一大批高科技产品，同时也给道路运输行业带来了前所未有的新挑战。随着高铁及其网络的建成，航空业的急剧扩张，私家车成几何速度增长，运输形式多元化得以迅速扩张。公司传统的客运线路班车运行，面临着被蚕食的局面，尤其是疫情三年，更是雪上加霜。为适应市场的变化与需求，公司大幅度削减了客运线路班次，并以变化求生存，以转型求发展。开发校车业务、城际公交业务，建成四级公交网络，开展定制客运，开办非急救转运业务以及客货邮业务等，踏入了另一个赛道，走出了困境，作为一名“老交运”甚感欣慰。

当我还沉浸在对客运往事的回忆中时，驾驶员轻声告诉我，到站了。我收起思绪随旅客鱼贯而走。当我走下台阶回望车门时，脑海中一幅四十多年前的画面浮现我面前：有一年腊月二十八下午，最后一班开往沾化的班车人满为患，有一个旅客的屁股还撅在车门外头。这时，检票员（幸亏是个小伙子）双手扳着车门，用右脚朝着屁股“助力”，车门随即闭合。上车的旅客还回头道声“谢谢”，旅客心里最明白，只要上了车，心里就踏实了。要是落在滨州，上哪儿住去？得花多少钱？来滨州赶了一天的“叫花子”集（老北镇称呼年前最后一个集为“叫花子集”）也挣不出旅馆费来。在这关键时刻，人家助我一“脚”之力，能不感谢吗？

四十多年来，我们国家发生了沧海桑田、翻天覆地的变化，令人感叹不已。公司紧跟时代步伐，顺势发展，实现了旧貌变新颜。留给我印象最深的还是企业经营者的观念在变，认知在变，变中求进，企业在变化中驶上了快车道。

记得一位古希腊哲学家说过：“唯一不变的是变化本身”。原来滨州至北京的终点站是永定门汽车站，现在也变成了四惠汽车站了……

