

安庆最后一趟开往北京的普快“绿皮车”k1072次列车,昨天傍晚缓缓驶出安庆站,老一辈曾经最熟悉的绿皮火车,在人们的视线中渐行渐远。安庆市区的“绿皮时代”正式宣告结束!

深绿色的车身、哐当哐当的巨大声音、拥挤的车厢……尽管“绿皮车”有着诸多不尽人意的地方,但它曾是最受人们欢迎的交通工具,许多人通过它迁徙、打工、求学、经营生活以及开始认识故土以外的世界。

每个人心中都有一列“绿皮车”

车厢像一个大闷罐子

1999年的夏天,秦朗跟随去云南参加学术研讨会的外公到楚雄游玩。那是他第一次乘坐“绿皮车”。虽然过去了20年,但他那段三天三夜乘车的记忆依然鲜活生动。

秦朗记得火车十分简陋,车厢内的座椅是木板拼起来的,软卧的小单间没有门。车上的生活用水十分有限,也没有热水炉,每过两个站,乘务员就用水壶往乘客的搪瓷缸里添点热水。仅有的冷水也足够洗手洗脸,需要洗澡时,秦朗和家人只能用毛巾沾点水擦一擦身子。由于车厢里没有电风扇,又正值三伏天,整个车厢像一个大闷罐子,每到一站,总有很多乘客下车透透气,吹吹风。

旅途中还发生了一件让秦朗惊讶的事情。“当年我三姨和三姨夫在长沙工作,那辆火车也经过长沙。当火车在长沙站停靠时,三姨和三姨夫居然出现在站台上,还带来了消暑的雪糕和冰淇淋。那可是没有移动通讯设备的年代啊。”



家人为了防止他走丢,在他的双肩包里塞了一张写有家里电话号码的纸条。“我在火车上第一次感受到了浓浓的亲情。”秦朗说。

尽管车内沉闷闭塞,车外却格外明亮辽阔。那趟火车途经安徽、四川、云南等省份,沿途有面积宽广辽阔的湖泊,有层峦叠嶂的群山,还有四川盆地、横断山脉、云贵高原等壮美景观。“我总是忍不住把头伸出窗外看,以至于乘务员经常来提醒我不要这样。”秦朗回忆道,当火车经过云贵高原时,车速变得十分缓慢,因此当地流传着“云南有十八怪,火车没有汽车快”的谚语。那一次,他为祖国的大好河山感到震撼。很多年后,当他再次乘坐“绿皮车”出去旅游时,总会想起这段略显漫长颠簸却充满魅力的旅程。

1400多公里 票价不足100元

绿皮火车不如人意的乘车环境使人们望而却步,但它的廉价使得很多人蜂拥而来。因此,在那个缺钱却不缺时间的年代,“绿皮车”是长距离去他乡讨生活的人们、去异地求学的大学生们最佳交通工具。

“从九江到揭阳市的火车票只要80多元,那时家里穷,买不起卧铺,只好买硬座。”家住宿松县孚玉镇的张每林五六岁时便跟着南下打工的父母到广东漂泊。每年她一家四口都要在K2362或K2363次列车上往返一两次。

虽然“绿皮车”票价便宜,但是人非常多。“车厢里人贴着人,有时车门都打不开。上不了车的人就用扁担敲开窗户,然后从窗户里钻进来。”张每林还记得,有一次火车在龙川站开动时,由于人太多妈妈没能挤上车,爸爸匆忙间从车窗扔下几十块钱。“后来妈妈坐汽车和我们汇合了。那时候还没有手机,妈妈身上也没有钱包,万一走散了,都不敢想妈妈怎么回家。”张每林说。

从宿松到揭阳,又从揭阳到宿松。在往后十多年的日子里,几乎每年春运张每林都跟随家人在火车上颠簸。一家人站过20多个小时,睡过座位下面,蹲过洗漱间和厕所。

“绿皮车”承载着父母对美好生活的向往,也承载着张每林北上求学的梦想。高考填报志愿时,张每林选择了千里之外的兴城。为了节省路费,

她也常常乘坐“绿皮车”。“只有‘绿皮车’才给学生打半价,打折后一张车票不到100元。”从家到兴城要30多个小时,冬天特别冷,如果开窗户车厢温度得有零下20多度,不开窗户车厢里混杂的味道让人作呕。回忆起这些求学路上的“绿皮时光”,张每林颇多感慨。

为了打发火车上漫长而无聊的时间,张每林经常找人聊天。“不像现在,大家上了火车就拿着电子设备沉浸在自己的小世界里,而在‘绿皮车’上,会有完全不同的景象,常常会有一帮陌生人围着车厢的小桌子聊得热火朝天。”张每林笑着说。

一趟趟火车,一年年打拼。张每林的父母为孩子们挣到了宽裕的生活,她自己读完大学考取了研究生,一家人各自实现了自己的梦想。如今,一家人远行时都会选择舒适、高效的动车或飞机,但那段乘坐绿皮车南来北往奋斗的记忆永远珍藏在心底。

排队四五天才买到一张站票

“啤酒饮料矿泉水,花生瓜子火腿肠……”在吴振的记忆中,这样的吆喝声都是和“绿皮车”联系在一起。在安庆工作七年的吴振清晰记得,2007年的8月,他考上大学,怀揣梦想,踏上K301次列车,开始了求学路上两天两夜的漫漫旅程。

第一次买火车票的情形历历在目:售票窗口前的“长龙”令他惊叹不已,轮到他时车票已经卖完了,排队四五天后,他才买到一张从徐州到广州的站票。

“我的大学在三亚,但是没有直达的火车,只能在广州转车。从徐州到广州有1000多公里,火车要行驶24个小时,意味着我要站一天一夜。”吴振说,睡觉成了最大问题,他只好捡空位趴在茶几上眯一会。睡着睡着,他经常被人敲醒,“这是我的座位,麻烦让一让。”吴振只好昏头转向地找个角落再靠一下。他还记得,由于车厢人太多,他一路上都没有吃东西。“从那次后,我养成了坐火车不吃东西的习惯。”吴振告诉记者。

当K301次列车到达广州站时,吴振再次傻眼:眼前的人比徐州站的更多。由于当天没有买到去三亚的火车票,他只好在火车站的广场上睡了一宿。“第二天还是没有买到票,我只好坐汽车到海安,坐轮渡到海口,再坐汽车到三亚。转车四次,历经两天才到学校。”报到后吴振整个人还有在火车上晃荡的感觉,差不多用一个星期才调整过来。之后四年的寒暑假,吴振都是在这样的奔波中度过。

“毕业时,我暗暗发誓,以后一定要好好工作,再也不要挤‘绿皮车’了。”打拼十年后,吴振实现了当初的愿望,他已经有条件选择更舒适的出行方式。2015年,为了迁回户口,吴振再一次从安庆赶到母校,这一次他选择了乘坐飞机,挤“绿皮车”的岁月一去不复返。

“绿皮车”正在退出历史舞台,但它作为一个交通时代的重要符号,已经深深地刻录在几代人的脑海中,也必将永远尘封在记忆深处。

车厢内的旅客

等候的绿皮车

站台上的旅客

记者 陈娟娟/文 路欣/图