

纪念改革开放40年③

一列绿皮车，从岁月驶来

本报记者 罗筱晓 杨明清 文/图



卖出去则意味着一年的收入。

进城卖地瓜的交通工具自然是 7053 次列车。下午 4 时多，王士满和乡亲挑着地瓜登上从泰山站发出的火车，当晚就在淄博火车站过夜，熬到凌晨 4 时多再赶去菜市场。如果运气好卖得快，他们还能赶上从淄博始发的火车，否则就只能先坐公共汽车，再步行 7 公里山路回家。

若在农村卖，地瓜最多 2 角钱一斤；送到城里则能卖到四五角钱一斤。以 1000 斤地瓜算，多卖出的二三百元不是小数目。家里的花销、孩子的学费，就都有了着落。

“包产到户”提高了农民种地积极性，但地少人多，比如中郝峪村每人只能分到 0.25 亩土地，一些偏远的村子还是有人吃不饱饭。于是，从土地里解放出来的农村剩余劳动力，搭乘 7053 次列车，涌向城市寻找糊口机会。

赵东强是第一批进城务工的人之一，在建筑工地卖过力气、在化工厂打过工，有本钱后开过织布厂、食品厂。到 2003 年，他已是手下有 150 人的工程队老板。更多的人则在新兴的市场经济需要的各个工种辗转：泥瓦匠、电焊工、铝合金工、仓库保管员……限于文化程度普遍较低和城乡二元体制，他们在城市工作，却一直不属于城市。连赵东强，也始终没有举家迁出中郝峪村。

因而，7053 次列车的客流有了淡旺季之分。每年 6 月麦收和 10 月秋收时，回家帮忙的青壮年能把 12 节车厢挤得满满当当。10 多天后，同样一批人又登上列车返城。在赵新华的记忆里，上世纪 80 年代，一切都“流动”起来了，7053 次列车就没有冷清的时候。

人走了，列车空了

7053 次列车给大山里的村民带来了便利和活力，但交通不便，运力不足，依然限制了农村的发展。

1990 年，已是村主任的王士满曾张罗起一个村办石料厂，通过火车货运车皮卖到城里的石头，每年能给

革、共享发展成果的重点之一。其中，公路、电力、水利等基础设施又是重中之重。

有路了，信息畅通了，机遇也随之来了。王士满凭着年轻时在建筑工程学来的知识，召集村里劳动力接起了基建工程。似乎是一夜之间，王家有钱了。

条件好了，王鹏反而迷茫起来，经商就能致富，读书还有用吗？他开始逃课、上网，学习成绩直线下滑。

王鹏高三那年，看到父亲和工人一起起早贪黑地干活，住在闷热铁皮屋洗不了澡吃不好饭，突然意识到，如果考不上大学，“很可能我也要用血汗去赚钱。”

紧赶慢赶大半年，高考后王鹏收到了山东农业大学的录取通知书。他成了当年北牟村唯一的本科生。山东农业大学位于泰安，正好是 7053 次列车的终点。曾经每天跑去看火车的王鹏或许没有想到，多年后就是乘着这列火车，他走进了大学，走进了城市。

因为常常在车上碰面，赵新华与王士满王鹏父子已是熟人；还有好些她认识的年轻人，考上大学后也搭乘 7053 次列车走出了大山。但当时除了替孩子们高兴，赵新华的心中还藏着一些失落：就在那几年，7053 次列车越来越空了。

“村村通公路”后，村民出行不仅可以选择公共汽车，私家车也开始出现在盘山公路上。与此同时，中国铁路进行了大规模电气化改造，速度更快、环境更舒适的新型列车逐渐取代了绿皮车。只是这一切，似乎都与 7053 没有关系，它依然和过去 30 年一样，“咣当咣当”晃悠在辛泰线上。

12 节车厢变成 8 节，8 节变成 5 节，最后减到只剩 4 节，可列车依然空空荡荡。渐渐地，只有山里一些老人还坐这趟车，已经当上列车长的赵新华甚至能认得他们每一个人。

空心村的“路”

车和路把人送了出去，也让留下的人看到了与世界真正联通的希望。

2006 年，赵东强的儿子赵胜建大学毕业，从威海回到中郝峪村。那时候，中郝峪村已是典型的“空心村”：常住人口剩 69 位，几乎全是老人与儿童。2003 年赵东强当上村支书时，村民年平均收入只有 2060 元。回村好几年，赵胜建都是唯一的青壮年。

“穷到一定程度，总得逼出一条路来。”赵东强算了手里的生意，一门心思想着乡亲脱贫致富。

中郝峪村位于鲁山脚下，随着公路延伸到村里，当时已有少数户外爱好者来爬山或徒步。2005 年，村委决定，村里拿出 1 万元，探索发展农家乐。换上干净的床单、被罩，简单整修卫生间和门窗，3 家提供住宿、吃饭服务的农家乐就开张了。

刚开始，大多村民都等着看笑话，“穷乡僻壤，谁会到咱这儿来？”一年后，3 户人家回本赚钱；又一年后，40 余户加入其中。

恶性竞争紧跟而来。为了争夺有限的客源，农户之间打起价格战，服务质量却不升反降。邻里间伤了和气，游客也多了抱怨。

如此下去，谁也富不起来。眼看公路越修越宽，进村的汽车越来越多，赵胜建拿出毕业两年多做生意攒下的积蓄，与农户达成协议：赵胜建投资为农家乐升级硬件软件设施，农户则接受客源、价格的统一管理。一个松散的合作雏形由此建立。

让赵胜建没想到的是，很快，农户私自降价、背地里接待游客的事情开始发生，被发现了就对当初的协议翻脸不认人。一年多下来，双方冲突摩擦越来越激烈。

唯有足够大的市场和清晰的规则，才能解决中郝峪村的问题。反思和考察后，赵胜建开始在村里增添攀岩、吊桥、真人 CS(射击游戏)等游乐项目，把中郝峪村由游客的“歇脚地”扩展为旅游目的地。

2011 年，赵胜健注册成立淄博博山幽谷旅游开发有限公司，“公司制度，一股一票，再也不会重走责权不清晰、人人都是主人却人人都不担责的老路。”

中郝峪村的乡村旅游业开始以法人身份，登上市场经济舞台。

“家乡发展了”的消息传开后，渐渐地，顺着辛泰线和山间公路，不少在外打工的人回到了中郝峪村。甚至，有外村的大学生也加入了幽谷。

2014 年，村里再次股改。出乎赵东强父子的预料，这一回，以劳动力、土地、林地、树木、房屋等为资产，全村 364 人全部主动入股。最小的两个半月大，最大的 94 岁。公司给每个村民颁发了股民证，每年进行分红。在经营方面，则真正实现了统一定价、统一管理、统一标准、统一运营。

现在的中郝峪村，113 户中有 103 户可提供住宿餐饮服务，却再不见到邻里间为客源闹不愉快。在照顾弱勢家庭的基础上，幽谷谷全部以市场为导向，客户的评价决定了一户农家乐能够得到的资源。拼服务、拼软硬件设施，成了村民们竞争的唯一方式。

中郝峪村的乡村旅游发展得如火如荼的同时，7053 次列车上也出现了一些“怪人”，其中一位叫“可乐

罐”，是位客运员。他们都穿着冲锋衣，背着登山包，手里还拄着登山杖。“去泰安方向的高铁和快车多得是，他们为啥非坐绿皮车？”赵新华不明白。

“游击队”来了，“遍地的金子”亮了

56 岁的东登金在源迁站工作已近 30 年。习惯了多年来冷清的站台，突如其来的热闹让他适应了很长时间。这些人是喜爱旅游的驴友，7053 次列车沿线各处，成了他们新发掘的旅游地。

“山里有水库，有溶洞，有明清时的石头屋……真没想到在离城市这么近的地方就有如此美景。”“可乐罐”索性成立了一个名为“铁道游击队”的驴友俱乐部，主要活动就是依托 7053 次列车，探索沿途旅游路线。

刚开始进庄户，驴友们老半天也遇不上一个人，更不用提能看到饭店。出来一天，食物和饮用水都得自带。好不容易碰上一两个留守老人，也像看怪物一样看着驴友们：“你们傻不傻，跑到这鸟不拉屎的地方来。”“可乐罐”心里念叨着：“你们这儿，可遍地都是金子啊。”

似乎是突然间，4 节车厢的 7053 次列车又变得人挤人了。为了增加运力，加挂一两节车厢成了常事。如今，光是“铁道游击队”的成员就超过了 3000 人。

出了源迁站，能看到不少卖红豆、地瓜、大葱等农产品的地摊，曾经农民要起早贪黑负重去城里卖菜，如今只用守在家门口等买家上门。在源迁站附近的源泉镇上，泉头河饭店的老板老赵已经把和店员忙乎起来。5 年前，“可乐罐”和驴友第一次找上门吃饭时，这还是只有一间小屋的夫妻店。如今，老赵已把饭店扩建为两层小楼。即便如此，遇到周末的中午，餐桌还是不够用。

除了旅游直接带来收入，越来越旺的人气也促进了大山里规模化种植发展。2008 年，源泉镇南坡村村民李新民种下 3 亩猕猴桃，伴随着国家对农村土地流转和规模化经营的鼓励，如今李新民等 5 名合伙人的猕猴桃种植园已有 40 亩。今年国庆假期期间，仅是入园采摘一项，李新民就售出了 2 万多斤猕猴桃。按每斤 15 元计算，7 天营业额达到 30 万元。

为了提升猕猴桃品质，今年李新民还专程去新西兰考察。这个 13 岁之前从未踏出过源泉镇的果农，做梦也没想到自己能走这么远。

“遍地的金子”终于闪光了。

停不下来的小火车

王鹏大学毕业后考上了公务员，并在泰安安家。父亲王士满平时在村里处理公务，周末则去泰安看望 3 岁的孙子。

虽然早已买了私家车，王士满依然每周搭乘 7053 次列车。除了方便，便宜是他选择火车的一大原因。从北牟村开车去泰安，往返过路费和油费要近 200 元；乘坐 7053 次，往返票价只要 18 元。

和 7053 次列车的设备同样具有年代感的，是它多年未变的票价。全程 11.5 元，站与站之间最低票价只需 1 元。目前，除了淄博、泰山、莱芜和南仇四站可以提前买票外，其余小站都是上车买票，并且免收补票费。“有刚上车需要买票的乘客吗？”反复响起的询问声，让这趟绿皮车，又多了些公共汽车的味道。

低票价对应的不是低成本。综合列车运行、维护、车上、站上车工作人员工资，7053 次列车每年亏损都在 400 万元左右。

但这辆不赚钱的小火车，却越来越停不下来。几年前，由于多种原因，位于淄川区的口头站被取消。这引起了周边居民强烈反响，经过多方协调，2017 年口头乘降所再次启用。重启当天，村民们敲锣打鼓迎接 7053 次列车的归来。

高铁时代，全国像 7053 次这样的慢火车还有 80 多对，大多经过贫困偏远地区。在这些地方，慢火车不仅带来便利，也可能带来游客和收益。在社会效益大于经济效益的背景下，这些列车完成了向公益性慢火车的转变。

“咣当”之间，赵新华也由乡亲们口中的“闺女”，变成了“大姐”“阿姨”。今年 3 月底，跑完最后一趟车，55 岁的赵新华退休了。她终于也有时间当一次 7053 次列车的乘客，去山里做一次驴友。

44 年时间，7053 次列车记录了所有改变，也记录了更多的期待。今年，赵胜建的女儿到了上小学的年纪。为了更好的教育资源，他把孩子送到淄博市就读。在其他村子，医疗、养老、环境保护也像教育一样，需要更深入的改革来获得发展。

不过，32 岁的王鹏还是喜欢回老家。习惯了城市里的快节奏，登上 7053 次列车就像登上了时光机。看着身边的妻儿，听着邻座拉家常的声音，在泰安生活了 10 多年的他，总会觉得农村才是自己的心灵的倚靠。

就像 7 岁的女儿离家前对赵胜建说的那句话：“爸爸，长大后我要回幽谷。”

高铁时代，一趟平均时速 32 公里的绿皮车，还在鲁中山区每日往返着。

它曾是进出大山的唯一交通工具，是农产品、劳动力转换为家庭花销、孩子学费的“中间人”。

列车开行的 40 余年里，有的年轻人通过升学，沿着铁路进入了城市；有的年轻人从城市回到乡村，抓住铁路和公路延伸出的机会，把偏远的家乡带入了市场经济的浪潮之中。

当交通工具越来越便利、速度越来越快，这趟如古董般的慢火车并未成为历史，反而成了山里人离不开的老朋友，还引来各地“驴友”的造访。一时间，古董变成了“网红”。

人在变，村庄在变，绿皮车却始终没有改变，朝着“快”时代恒定前进。

——题记

退休半年多，赵新华还是常常在凌晨三四点从睡梦中醒过来。此前 37 个年头中，这都是她起床准备去上班的时间点。

早上 6 时多，距离赵新华家不到 3 公里的淄博火车站，渐渐热闹起来。6 时 52 分，赵新华曾经工作过的 7053 次列车将准点从这里驶出。

中国铁路济南局集团有限公司青岛客运段 7053 次列车由淄博开往泰山，当天下午再原路返回，是淄博站唯一的始发列车，于 1974 年正式开行。

此后的 30 年里，中国的火车从老式的蒸汽机车演变为内燃机车进而到电力机车，最近 10 年又有了时速可达 300 公里的高铁。但 7053 次列车仿佛静止在历史中，至今仍以内燃机车牵引，没有空调和电茶炉，是一列真正意义上的绿皮车。

这辆绿皮车，全程行驶 184 公里，停靠 24 个车站，时长 5 小时 49 分；同样的时间，乘坐高铁从北京出发，刚好可以抵达 1600 公里外的长沙。由于有

人，自己从小在火车站旁长大，新列车员赵新华穿上制服，心中的自豪难以言表。

北起临淄南至泰山的辛泰铁路上，唯一的客运列车 7053 次最早只是铁路职工的通勤车。后来为了方便沿途百姓，才对外售票上客。

由于四面环山，对辛泰铁路沿线居民来说，“出门”一直是个大难题。博山区中郝峪村支书赵东强记得，那时候要去一次镇上，“趟过沿途的小溪小河，鞋子都得穿脱 14 次。”

当时，火车还靠蒸汽机牵引，每进入隧道，燃烧产生的废气就会从窗户钻入车厢内。列车全程总共要穿过 22 条隧道，“味道是真难闻。”55 岁的北牟村村民王士满是这趟车的“元老级”乘客。

但作为山区与外界交通的唯一纽带，7053 次列车在山里人心中有很重的分量。王士满的儿子王鹏（化名）出生于 1986 年，在他的童年，每天两次去看火车，是他与玩伴们重要的乐事。



不少停靠站是在村庄里，7053 次还有个“庄户列车”的别称。

40 年时间，改革的浪潮席卷了全中国。7053 次列车驶过的鲁中山区，也随之发生着一波接一波人与事的变动。无意间，这趟不紧不慢运行着的火车，成了百姓生活巨大变迁的见证者。

通往大山外的唯一纽带

10 月中旬的一个周末，6 名山东理工大学的学生随着人潮登上了 7053 次列车。可以由下往上拉起的窗户，车厢顶部整齐排列的电风扇，车轮与钢轨接缝撞击响起的“咣当”声……对这群十八九岁的少年来说，这列车处处看起来都很新奇。

“咣当”之中，镜头摇回 1981 年。在同样 18 岁的赵新华眼中，世界也全是新奇。整齐的矮背与木质座椅，拱形天花板，明亮的灯光，在那个自行车还是奢侈品的年代，7053 次列车堪称豪华出行工具。父亲是铁路工

流动的车厢，流动的人群

上车工作后不久，赵新华注意到，车上多了不少扛着大袋小袋农产品去城里卖的农民。

她记得，就在若干年前，想把香椿芽从淄博卖到青岛去，还被视为“投机倒把”的行为。农民与前来堵截的人对峙着，搁在一旁的香椿芽，很快就失去光泽不再新鲜。

1978 年十一届三中全会后，发端自安徽省小岗村的“包产到户”逐渐在全国推广开来。1979 年，19 岁的生产队长赵东强的一个决定，让淄博市有了第一个实行包产到户的生产队。

改革之势不可逆转。农民拥有了作物的所有权，把富余农产品放入市场中流通买卖，是自然之事。

寒露之后，正是北牟村收获的时候。村民康成德家的院子里堆满了沾着泥土的地瓜。他的 3 个子女趁着周末，从城里回来帮着“出地瓜”。如今这些地瓜有相当一部分是用来送给亲朋好友的，但在 1980 年，把地瓜

北牟村增加 3 万余元的收入。可惜在全国都飞速发展的背景下，许多一等、二等大站货运运力逐渐吃紧。到 1994 年，北牟站这样的四等小站连车皮都没了，石料厂也被迫停摆。

王士满的儿子王鹏到了上初中的年纪。从家到镇上的学校，要先步行穿过 3 条火车隧道，再骑上 40 分钟自行车。好几个同龄孩子坚持不下来，早早辍学外出打工。

初二那年，因参加全市初中生奥数比赛，王鹏第一次到了城里。老师请他吃饭，他不知道羊肉串是什么，看到矿泉水以为是好喝的饮料，“满怀期待地喝了一口，发现跟家里的水没什么区别。”

年幼的王鹏第一次意识到，这个世界上，还有与“一日三餐用辣椒酱就馒头”不同的生活方式。而读书，是他获得这种生活方式的唯一途径。2001 年，王鹏以全校第一的成绩考入市重点高中。

同年，北牟村通了公路。

进入 21 世纪，建设社会主义新农村成为深化改