编辑:顾遐 美编:邵云飞 校对:贺然 组版:蒋培荣

春运,一场年味的沸腾

□澜波

俗话说,过了腊八就是年。哪怕大家嘴里都嚷嚷现在的年味越来越淡了,可又忍不住做香肠、腌青鱼、蒸米糕……用几乎固定的仪式感去完成一系列过年前的惯例准备。当视线所及的年味愈发浓郁,也意味着抵达春节的时间距离越来越短。常年在外的,此刻已惦念着回家的路;忙于工作的人有了年假,便期待着去看看远方的风景。各有各的想法,各有各的做法,四通八达的路上便有了更加川流不息的忙碌。春节前后四十天,是春运的忙碌,是年味的沸腾,是人来人往的热闹。

儿时,父母都是长途汽车站的职工,我从小就比旁人更容易感知春节前后的交通情况。年岁渐长,时光渐变,这么多年过去,再回忆起幼年的种种,感觉完全是颠覆式的变化。那时候,车票不太容易买,来找父母帮忙买长途车票的亲朋好友不在少数。而我们也会在寒假的时候去南京探亲,外公和他的其他子女住在省城,唯有母亲因为某些现实原因成了例外,所以春节前夕,她和父亲会带着我们兄妹俩去感受大家庭的过年氛围。当时,我居住的小县城类似处于通往其他地方的末端,只有沿着几乎贯穿南通地区、扬州地区的多个城乡向西而行,经历十多个小时摇摇晃晃的车程,才能到达印象中繁华的南京城;或者走水路,乘船沿长江往上游而去。

有一场深深印刻在记忆中的大雪,似乎纷纷扬扬下了两三天。我和母亲先坐船到了外公家,等迟出发两三天坐公共汽车的父亲和哥哥。没有电话可以联系,约定的时间已经过了,但久等不来。之后的一两天,母亲每天都会坐公交车去长途车站等他们父子俩。在如今通信方式极为繁多的情况下,再想当初的情形,觉得不可思议。但别无他法,只有这唯一的方式。打电话到出发车站,说已经发车了,但中途遇到雪天,无法知晓什么时候到达南京车站。只有苦等。好在中途艰苦地耽搁了一两天之后,父亲和哥哥终于出现在我们面前。据说只能窝在车里,把能盖在身上的东西全翻出来盖上,也抵御不了车窗外咄咄逼人的寒气。那时候的春运,可能不是拥挤,而是路途因天气变数影响太多。

等我成家之后,很长一段时间是在上海工作。2008年那场大雪,至今仍盘踞在记忆里,因为它差点阻隔了我回家乡小城过年的愿望。当时崇启大桥还没有建成,只能通过汽渡的方式过长江。那天,我算是运气不错,好不容易抢到加班快客的票。在春运客流的人山人海里,等待检票上车的时候,不得不护着自己的孩子不被挤伤,从候客厅到上车没几步路,却又变得无比漫长。我将偶遇的乘车艰难归类于春运期间的常态,陷入一种排斥的心理。新闻里也常见春运的各种难处,自己也经常听长途驾驶员老邻居们说起碰到的春运困扰,就更倾向于春运时尽量不出远门。

再后来,有了飞架长江的崇启大桥。在这江海小城,下雪天很少,雾气弥漫的日子倒是挺多,但崇启大桥因浓雾封桥的情况极少。从上海到家乡小城之间的距离,变得伸手可及。就算处于春运期间,也来去自如,没什么影响。

最近几年,先是习惯了自己开车来回。而在接近这次春运的时候,我却已经习惯了重新改坐快客。某次,遇到一个很热情的陌生驾驶员,告诉我在哪个系统里买票更划算,听他聊了几句,便判断出他是早已退休的父亲的同事。他说,万一遇到下雪天,还是坐我们的车安全系数更高。我微笑着点头,连连称是。小城与上海之间,新开通了很多这样的定制路线,我可以在上车前半小时去手机客户端买一张车票,然后坐在上海街头的某个公交车站点,等待可以带我回小城的省际快客。一个小时过后,我便已经出现在长江的那端、属于我的故乡的城市里。这次春运,也不例外。

风尘仆仆,终有归途;或奔赴远方,沐光而行。关于这一场春运,竟然在心里有了关于年味的期盼,那应该是一场浓郁年味萦绕的热闹与喜庆。

春节“南漂”又一回

□仰光

龙年春节在即,忙完了通城杂务,提前一个多月,购买了春运大忙季节到来之前的机票。说来也怪,一个长三角GDP过万亿的地级市,与西南部某省会城市之间,直航航班时有时无。万般无奈,只有选择经过某城市转机的办法。这次选择的是从通城飞北京,再由北京转机飞绿城。回想起去年经由陕西咸阳转机的经历,多耽搁点时间而已,在咸阳机场同一个航站楼内转机,十分便捷。此次机票购买之后也就没有多想。

近十多年来,我们老两口南来北往,每次都得负重前行。少不了带些土特产,倒不是贪图产地便宜。有的土特产是亲友所赠,比如海蜇、自制香肠之类,却之不恭。就这样,两个行李箱,每个重量都达到20公斤托运限量标准。还有零碎杂物,手提肩背,尽可能满载前行。

接受某次行李箱滑轮扭坏的教训,这次特地换了两个新拉杆箱。连襟小马看到我们七老八十的,上下公交车不方便,特地开车前来送行,替我们把行李搬上搬下,为我们减轻负担。

车行江海大道高架,但见车窗外浓雾飘逸,担心会不会影响航班准点起飞,倘若推迟起飞,与第二程航班的衔接就有可能出现问题。进入航站楼,咨询后得知不用担心,这才少了些疑虑。

其实,我们最担心的是托运行李的转机问题。在兴东机场行李托运处,工作人员通过电脑网络,对我们的行程一清二楚。她把开具的行李托运单,贴于飞机票背面,其上注明到达站:NNG。这就表明,我们行李最后送达的是南国绿城而非北京。至于抵达首都机场后,如何办理转机手续,建议我们到达北京后咨询。

为了让我们老两口坐到一起,座位号只有向后排安置。登机后发现,座无虚席,就连商务舱也如此。这与新冠疫情期间机舱内乘客稀稀落落的场景,有天壤之别,心中顿觉温暖无比:没有瘟疫流行的太平日子多好!

12:45准时降落首都机场。走下飞机,进入2号航站楼,远远地看到电子屏幕显示:转机AC1933去3号航站楼38号登机口。肩背手提地步行了很长时间,好在通道中有数段自动传送带,减轻了旅客的疲劳感。人流中看到有大学生模样的女孩,手持小包,估计也有大件行李托运。询问得知,她与我们同机来到北京,拟转机去南宁,托运行李与我们一样处置。闻听此言,有关行李转机的疑虑便烟消云散。我们一起搭乘去往3号航站楼的摆渡车。

印象中,摆渡车应该在机场内同一块场地上转悠,谁曾想,我们今天乘坐的摆渡车居然行驶到了大街上,遇有红绿灯若干处,前后行驶了将近20分钟。据称,北京首都国际机场3号航站楼由T3A主楼,T3B、T3C主楼,T3D、T3E国际候机廊和楼前交通系统组成,南北向长2900米,宽790米,比已有的两座航站楼要大得多。

3号航站楼于2008年2月投入使用后,北京首都国际机场成为中国第一个拥有三座航站楼、双塔台、三条跑道同时运营的机场,机场滑行道由原来的71条增加到137条,停机位由原来164个增为314个。如此庞大的机场,摆渡车行程远,也就不足为怪了。

走进机场大厅,眼前人山人海,他们满载行囊从四面八方赶来,又要匆匆忙忙乘飞机赶去天南海北。

我站在候机厅外的平台上,瞭望窗外的世界:一望无际的飞机场,跑道上,庞大的飞机起起落落。看,起飞的飞机在助力的作用下拖着胖胖的身体腾空而起,飞向蓝蓝的天空。降落的飞机则像轻巧的燕子,在蓝蓝的天空中盘旋着,缓缓下降。

重新安检,登机国航CA1933,准点起飞,舷窗外,白云片片,层层叠叠。3个半小时后,安抵绿城。下飞机取行李,几乎没有耽搁。传送带上两个大行李箱,我们特地捆绑了红色布带,特别醒目。至此,有关转机行李托运的牵挂终于画上了圆满的句号。

儿子接二宝放学后直接开车到机场。看到我们的那一刻,二宝“奶奶,爷爷!”叫个不停,分开一两个月了,总有说不出的想念。

到家后,大孙女正忙着替我们铺床。这两天高三年级模拟考试,高二学生在家自学。听说我们马上就要来到,提前为我们清洗了被套被单。

晚餐,看到一桌子饭菜,荤素搭配,热气腾腾。原来,大孙女今天淘米做饭,还特地去超市采购。看到这一切,我顿时感到,孙女儿长大了。

“高速客轮”印象记

□海德

春节临近,让我想起南通港“春运”往事,那种繁忙、繁荣让我铭记不忘,长江“高速客轮”又行驶在我的脑海中……

1987年10月10日早晨,“紫琅号”高速客轮沐浴着东方的霞光,静静地停靠在南通港客运码头。旭日东升,波涛层层叠叠簇拥而来,白色的浪花跳跃着奔跑着,急急忙忙地赶赴一场史无前例的盛会。码头上热闹非凡,人人笑逐颜开,迎接长江航行划时代历史的到来,这天是“紫琅号”高速客轮从南通开往上海的首航日。南通狼山因没有狼,有人觉得不雅,改为“紫琅”,后来成了南通的别称。“紫琅号”的营运,为中国首批14个沿海开放城市之一的南通增加了新的活力。

那天,我受南通高速客轮公司总经理黄吉时邀请,胸前佩戴“嘉宾”红色条签,登上“紫琅号”,成为首航乘客。“紫琅号”船长王新庭是我多年老友,他曾经是海门青龙港开往太仓浏河航线“新安轮”的大副,我采访过他。多日未见,我一上高速客轮,他和我热情握手,我祝贺他荣升“紫琅号”首任“船老大”,这是要载入南通水上交通史的。他喜悦不已,带我参观驾驶室,这是指挥台,他将亲自掌舵,驾驶这艘新型客轮斩波劈浪,高速快捷安全地让乘客抵达上海十六铺码头。

高速客轮,其实就是装运乘客的气垫船。1985年4月10日,我曾在《南通日报》三版发表一篇科普文章《船舶中的骄子——气垫船》,还配上我画的一幅钢笔速写,让市民了解熟悉“气垫船”。

气垫船,在国外称为“能飞翔的船”,它不仅能在水中高速航行,也可以在沙滩、沼泽、冰雪地,甚至在一定高度的复杂地形上自由翱翔。广泛应用于军事、客运、消防、救护、水文、地质测量、农业施肥、草原灭火等方面。1953年英国人科克雷尔创立气垫理论,经过6年试验,于1959年建成世界上第一艘气垫船——“如倒扣着盆”的船体呈椭圆形,能在水面、陆地飞行。此船成功横渡英吉利海峡,标志着一种新型船只问世。我国气垫船研制起步于1969年,第一艘气垫船是“金沙江”号。长江流域下水最早的是1984年的“飞翔号”高速客轮。

梦想成真。南通作为始发港,开辟长江高速客轮航线,这是一件值得庆贺的大喜事。

那天,我们对号入座,不一会儿,高速客轮解缆起航。我坐在舷窗旁,繁忙的南通港码头和耸入云天的钢铁塔吊渐渐远去。突然,我觉得整艘客轮飘了起来,犹如加快提速起飞的飞机。窗外的江面景色和来往船舶一晃而过,我好像不是在长江客轮上,而是换乘了一列飞驰狂奔的水上火车,不!是翱翔于蓝天白云里的客机航班。是的,高速客轮加速了!船体跃出水中航道,船底正贴着江面腾飞着疾驰。我闭上眼睛,静静地感受着高速客轮的“快”。没人交头接耳,没有高谈阔论,整座客舱静下来,大家都在默默享受一种畅快淋漓的“快”感,太神奇了,高速客轮哪儿是航行?是在飞翔啊,飞翔的感觉真爽。100多公里的航程不再漫长,不知不觉就进入了吴淞口、黄浦江,航行时间不到原来的一半,可谓“神速”!

“紫琅号”航行在黄浦江,速度不如在长江里快。黄浦江直接把上海划分为浦东和浦西,集饮用水、航运、水利、渔业、旅游等多功能于一体。江面上没有桥梁,两岸工厂林立,码头众多,船舶聚集。繁忙的水上运输,让本不太宽敞的水面变得狭窄,高速客轮只得小心谨慎减慢航速,也比普通客运班轮快了许多。

我们登上十六铺码头,刚刚新建的客运大楼拔地而起,别致的建筑、快速的电梯、宽敞的大厅、敞亮的落地窗,温馨的广播声声入耳,让人感受到国际大都市宾至如归的感觉。

无独有偶,上世纪八十年代末,南通港新建客运大楼,就是“克隆”上海十六铺客运大楼,犹如双胞胎出现在通申客运航线的两端。

快速便捷的高速客轮投入营运,为改革开放的南通走向世界插上了腾飞的翅膀。每年春运,乘坐高速客轮成了人们的首选。虽然票价高于普通客轮,仍一票难求,也许是归心如箭吧。

高速客轮在南通运营虽然只有短短的20个春秋,却在长江南通航运发展史上留下了永不磨灭的一页。

回家

□张春风

公司放假了,办公室里有些冷清。

这家公司阿东说了算,早早地,就给员工放了假。过年了,就该早点回家,多陪陪父母。阿东打工时,总是年底才放,每次回家,大巴都挤得跟沙丁鱼罐头一样。

阿东也要回家了。只有回家,才算真正意义上的过年,难道不是吗?黑色奥迪A6,是阿东的最新座驾。回家三小时的车程,一个人太无聊了。像往年一样,阿东开启了顺风车。很快,平台派了单,约定第二天接客的时间地点。

“大哥,是去白城的顺风车吗?”马路边,一个稚气未脱的小伙子拖着行李箱,朝阳映红了他的脸。

“上车吧!”阿东点了点头,打开了后备厢。

“大哥,这车太酷了!是不是很贵?”小伙子坐在后排,一脸的羡慕。

“不贵,将来你也买得起!”阿东说起了方言,立马拉近了两人的距离。

“很久没听到方言了,好亲切!”小伙子也说起了方言,神情陶醉起来,“这首曲子我也好喜欢!”

车厢里回荡着悠扬的萨克斯——肯尼金的《回家》。每次开车回家,阿东总会单曲循环。

在后视镜中,阿东看了看小伙子,仿佛看见了当年的自己。那时,他刚大学毕业,半年也没攒下钱,回家时两手空空。父母并不生气,只是心疼他比以前瘦了。

“兄弟,今年过得怎么样?给父母带了啥礼物?”

小伙子有些惭愧:“城里生活压力大,工资又少,哪有钱买礼物呢?时不时地父母还给我钱,就怕我吃不好穿不暖……”

“谈女朋友了吗?”

小伙子连连摇头:“哪敢谈呀?没房没车,哪个女孩愿意跟我?连想都不敢想!”

阿东会心一笑。想当年,他也是这样想的。男人嘛,先事业后家庭,这样才有担当。总觉得钱不够花,这也不敢那也不敢。等攒够了钱,好女孩全都嫁人了。转念一想,几个裸婚的朋友还不是熬过来了?现在妻子、儿子、房子、车子样样有。

夜幕中,奥迪车飞快地行驶,将一棵棵大树甩在身后。正值春运,路上的车子明显多了。沿途的村庄一片祥和,门上早贴了大红的对联,挂了喜庆的灯笼。

两人一路闲聊,相谈甚欢。从足球到钓鱼,再从游戏到健身。

不知不觉,车子拐到了一条乡间小路,田野一片空旷,高高的柴垛此起彼伏。

“大哥,马上就到了!”小伙子往前指了指,兴奋起来。

阿东手握方向盘,突然发现一高一矮两个身影,正伸长了脖子,站在路口翘首以盼。

“爸,妈……”隔着车窗,小伙子激动得手舞足蹈,“我回来啦……”

阿东认真地叮嘱:“兄弟,听哥一句劝。明天,给爸妈买点东西,哪怕只是一包烟,一根发簪。”之后,阿东顿了顿,“明年再找个女朋友,早点成家!”

“我知道了!谢谢大哥!”

车子缓缓停在路边。小伙子还没下车,两个身影立马围了过来,不停地嘘寒问暖……

调转车头,阿东点开平台,退还了小伙子的车费。刚才,一高一矮两个身影,让阿东想起了自己的父母。每年回家,他们也是这样守在路口,一样的表情,一样的姿势。

可是,阿东再也没有家了。如今,乡下的院子里只剩一片荒草。但是,阿东还是每年回家,在门口深情地呼唤一声:“爸、妈,我回来了!”因为那一刻,仿佛父母还在,家还在。

人在囧途

□青弋

想到过年回家又要挤入浩浩荡荡的春运队伍里去,心里不免有些打鼓。每年过年都要经历人在囧途的考验,但年年依旧回,因为在老家过年才有年味。

犹记得刚开始开放节假日高速不收费时,那是我们回家过年最囧的一次。从早上七点出发,结果到晚上七点还没到家,原本四个小时的路程开了整整一天。愣是把陈先生开得昏头昏脑,以至于面对夕阳西下,竟然问我们:“这是日出还是日落啊?”女儿听得笑忘坐车的疲劳,回来后还写篇春运趣事的作文发表在上海某报上。

还有一次印象深刻的春运,是2018年自驾去四川。先生家兄弟情深,他们商量几家人分别从家中出发,一起开车到四川广元弟弟家过年。我开始是不同意开车去的,想想两千公里的路程,开车得多累,即便是两人换着开。先生仗着自己车技好,非说开车自由,还说可以顺便来个成都自驾游。那次开得真辛苦,车多,难开。去时天气晴朗,中途也在南阳休息了一晚,但在第二天抵达他弟家后,先生就感冒了,应该是累的,毕竟他开的时间长。去时斗志昂扬,抵达后蔫头耷脑,这是对长途开车一路艰辛预估不足的误判。因为重感冒,那个年,陈先生是在萎靡不振、食肉无味、鼻涕与眼泪齐飞中度过的。其他人也在漫长的旅途中,生病的生病,咳嗽的咳嗽,有个三岁的小朋友还去医院挂了水。

回去时,天气不好,小雨加雪。春运大军的队伍浩浩荡荡地开始返程。于是,湖北的一座城市留给我们梦魇般的记忆。途经荆门,高速上遇到一起重大车祸,七八辆车相撞,造成八十公里的大拥堵,堵在车上几个小时不能动弹,疲惫不堪的我们在凌晨被赶下高速,仓皇地在荆门市找酒店住宿。地面结冰像个大型溜冰场,寸步难移,先生还狠狠摔了一跤,忍着屁股的剧痛找酒店,却被一家家告知已客满,绝望地以为就要露宿街头了,终于被一家设施简陋到令人发指的宾馆收留。结果,被子单薄、空调又不制热,睡在床上宛如睡在冰窖里,瑟瑟发抖。那一夜,简直是此生不愿回首,荆门这个地方却也没齿难忘了。现在,谁要是再怂恿我春运期间开车去超过五百公里的地方过年,我必与他绝交。