

100多张老车船票见证十堰交通变化

50年前乘船过汉江 只需8分钱

“

如今,十堰交通发达,人们出行很方便。但是在上世纪六七十年代,人们出行主要靠公交,过河则靠船渡。我市收藏爱好者张先生花费30多年收集到了100多张十堰地区的老车票、船票。这些车船票见证了上世纪六七十年代十堰地区的交通状况。

■文、图/记者 罗毅



张先生收藏的上百张十堰老车船票,不禁令人回忆起上世纪六七十年代的交通场景。

30多年来 一直在收集车船票

上世纪八十年代末,收藏爱好者张先生在收集邮票、连环画等物品时发现,里面夹杂着一些车船票。“这些车船票是当时十堰人出行的凭证,见证了当时的交通状况。”他认为,这些车船票有一定收藏价值。从这之后,他格外留意收集,到如今,已经收藏了100多张十堰地区的车船票。

近日,记者在张先生家里看到,他用文件夹把这些车船票进行了分类。从年代上看,这些车船票全部都是上世纪六七十年代十堰地区的,其中最早的是一张渡河票,票面上清楚地印着日期为1965年。从种类上看,有十堰城区的公交票,还有郧县(现郧阳区)、丹江口、竹山的公交票;有二汽的厂区分票,也有红卫厂厂区的公交票;有十堰到郧县、郧西的汽车票,也有郧西县里的短途汽车票;有郧县汉江流域的渡河票,也有竹山堵河流域的渡河票。此外,还有几张丹江口到武昌的硬纸火车票。

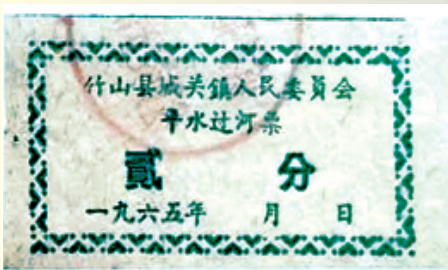
从票面价格上看,上世纪六七十年代,十堰城区的公交票价逐步上涨。最开始的“十堰公用汽车公司车票”为“伍分”,后来发展到“壹角”“叁角伍分”。在这些票面上,还印着“为人民服务”的字样。

另外,当时十堰的“堰”字写作“土+念”。再后来,十堰城区的公共汽车票有了“壹角伍分”“贰角”“贰角伍分”“柒角”等面值。“那个年代,十堰城区只有一条公交线路,坐公交车特别挤,还需要排队,车上有人卖票。”张先生说。

上世纪六七十年代,人们乘坐火车不方便。当时,老郧阳地区只有丹江口有火车站。十堰城区的居民要去武汉,得先坐车到丹江口,然后乘火车到武昌。张先生收藏的硬纸火车票显示,从武昌乘坐火车到丹江口,一张硬卧中铺的价格为5.9元。



上世纪六七十年代十堰城区公交车票。



1965年竹山县平水过河票。



上世纪六十年代郧县渡河票。

汉江流域曾有很多船运社

上世纪六七十年代,郧县、郧西等地纷纷开通班车。比如,一张郧县车票显示,当年乘坐班车只要“玖分”。当年,十堰到各个县市还开通了一些短途客运线,包括十堰到郧县、十堰到郧西的短途客运,还有运输连。比如,一张1971年的“郧西县汽车运输连”票面显示,当时短途客运的票价为“贰角”;一张竹山县的短途客运票显示,当时票价为“壹元”,且票面上明确注明“未加保险费”。

当年,汉江及堵河上没有建设大桥,人们过河靠船渡。特别是在郧县,成立了很多船运社。一些年纪稍长的郧县人都知道,当年,郧县有一个“三门划业”,就是从事船渡,还有一个“郧县地方国营轮船队”,比较有名的渡口是“郧县邓家湾”渡口。在丹江口,不仅有“丹江口工区船运社”,还有“丹江口沙陀营船运社”,都是从事船渡。

一张“郧县三门划业”的渡河票显示,当年渡河价格为“捌分”,一人一票。一张1965年的“竹山城关镇人民委员会平水过河票”显示,渡河价格为“贰分”;一张上世纪六十年代的“丹江口沙陀营船运社大桥头渡口”的渡河票显示,渡河价格为“伍分”;一张1965年的“均县船运管理站拖轮队”的轮渡票显示,轮渡价格为“壹角”。由此可见,在不同的地方、不同的渡口,渡河的价格也不同。

几十年间十堰交通大变样

随着社会发展,十堰的交通越来越发达,轿车进入普通居民家中。这些上世纪六七十年代的车船票,逐步被人淡忘。这些车船票不仅见证了当时的交通状况,也折射出了这些年来十堰交通的日新月异变化。

改革开放前,十堰交通主要依靠公路这种单一的运输方式。到2017年底,全市公路总里程2.9万公里,其中高速公路从无到有,实现县县通高速的目标,构建起连南接北、承东启西、方便快捷的高速公路网络;内河航道通航里程829公里;铁路总里程达到145公里。目前,我市已形成公路、水路、铁路、民航四位一体、互联互通、无缝衔接的立体交通运输体系。