



新 聊 城



日 报 公 众 号

聊城晚报



报 刊 公 众 号



新 闻 网 公 众 号

聊城日报社 出版

2026年8月27日 星期四 丙午年七月十五

LIAOCHENG WANBAO

国内统一连续出版物号:CN 37-0049

今日8版 第6048期

从绿皮车到复兴号

——一个聊城编剧的铁路记忆

□ 闫怀强

我与聊城铁路的故事

1996年,京九铁路全线通车,结束了聊城没有大铁路的历史。作为一名土生土长的聊城人,我曾是一名解放军战士,转业后拿起笔做起了编剧。聊城铁路的每一次变迁,都与我的经历交织在一起:从2000年参军时的辗转颠簸,到2008年转业后的各地奔波,再到如今高铁时代的说走就走——这些经历,都成了我人生剧本里最真实的背景。

绕道兖州的“成人礼”

2000年冬天,18岁的我参军入伍,前往湖南衡阳,那是我人生中第一次坐火车。

彼时京九线虽已开通,但去往南方,很多时候仍需借道京沪、京广。我记得很清楚,那天的路线是:从聊城到菏泽,换乘至兖州,再从兖州辗转至衡阳。车厢里挤满了人,绿皮车没有空调,好在正值隆冬,我和战友们都穿着厚厚的棉衣,倒也不觉得特别冷。令我难受的是车轮撞击铁轨的“哐当”声,响了一天一夜。

那是我第一次出远门,窗外的景色从鲁西平原缓缓变为江南丘陵,我也在这漫长的旅途中,完成了从少年到战士的蜕变。

编剧路上的“全国跑”

2008年,我从部队转业回到冠县老家,脱下军装,拿起了笔,成为一名编剧。这份新职业让我成了聊城站的“钉子户”。那些年,我的足迹遍布全国:去北京改剧本,去重庆采风,去山西谈项目,去得最多的是浙江横店。



京九铁路开通时使用的火车头(现已报废)铭牌。本报记者 路子强 摄

2008年去横店采风,聊城没有直达浙江的列车。我先是下午从聊城站乘坐1453次(北京西—南昌),到济南站下车,同站换乘2581次(烟台—金华西),一路向南坐到义乌,再搭乘40分钟的大巴进入横店。绿皮车晃晃悠悠,光路上就要耗去近20个小时。硬座上抱着剧本改,泡面味混着汗味,那就是我的“移动办公室”。

得益于京九线,聊城有直达北京的列车,我去北京改剧本省心了许多。2012年,我常乘坐1454次(南昌—北京西),凌晨在聊城站上车,卧铺上眯一觉,天亮便到北京西;回程则坐T107次(北京西—深圳),当天下午就能回到冠县。

2015年去太原谈项目,我被山西一家影视公司邀请创作电影《夜惑之太阳雨》剧本,从洽谈、签约,再到采风,我还多次跟组拍摄。聊城去太原虽说有直达车,但那趟K906次(杭州—太原)常年晚点或限售,稳妥起见,我一般选择下午在聊城站坐K906次到石家庄北站下车,同站换乘K7807次(石家庄北—太原)或D2001次(石家庄—太原)往太原。

2019年去重庆采风,我坐的是K620次(北京西—重庆北),深夜在聊城站上车,到郑州站换乘K909次(郑州—重庆北)往西进山,运气好时能赶上G2215次(郑州东—重庆西)走郑渝高铁郑襄段,该车次2019年底刚刚通车,比之前快了不少。

但无论如何,都得在郑州下车重新安检、重新候车,拖着箱子

在候车厅啃盒饭是家常便饭。

每次站在聊城站站台,看着电子屏上清一色的K字头、T字头、普快列车,我就想:什么时候这屏幕上蹦出G字头,能短时间内直达郑州、杭州、太原,那才叫方便。

高铁带来的“双丰收”

我这个愿望在2023年12月实现了。那一天,济郑高铁通车,聊城正式迈入高铁时代。这一变化,给我的工作和生活带来了实实在在的变革。

得益于交通的便利,我有幸与河南广播电视台合作了一部纪录片。以前去郑州谈事,开车或坐普速列车总要预留大半天时间;现在从聊城西上车,一杯咖啡还没喝完就到了。这种高效的连通性,让我们聊城的影视创作者能更紧密地融入中原文化圈。

高铁也让家庭旅行变得轻松起来。去年,我带着孩子去烟台旅游。以前总觉得带孩子坐长途火车是种负担,如今完全不同——复兴号宽敞舒适,孩子在车上看看窗外,我在旁边刷刷剧本,几个小时便到了海边。看着孩子在海边奔跑的身影,我突然意识到,铁路不仅拉近了城市之间的距离,更拉近了亲情的距离。

从2000年绕道兖州的艰难起步,到2008年后奔波全国的奋斗时光,再到如今高铁时代的便捷生活,我的人生轨迹,几乎与聊城铁路的发展史完全重叠。作为一名文艺工作者,我很幸运,能用镜头和笔触记录这个奔涌的时代;而作为一名聊城人,我更庆幸,这座城市正载着我们的梦想,驶向更远的未来。



京九铁路开通时使用的火车头(现已报废)。本报记者 路子强 摄

导读



拆洗被褥缝棉衣

02版

博物

金织吉衣

04版