

许昌烟草汽车队的成立与运输(下)

走南闯北,将许昌烟草运往全国

□ 记者 黄增瑞 通讯员 杨凯

许昌烟草汽车队为许昌烟叶的发展,促进烟叶、卷烟的流通起到了一定作用。在许昌烟草史上,许昌烟草汽车队留下了浓重的一笔。当年,他们走南闯北,把许昌的烟叶、卷烟源源不断地运输到全国各地,为许昌烟草的发展、我市经济的发展作出了一定贡献。如今,许昌烟草汽车队保留下来的加油站、汽车修理间、汽车零部件加工车间和大水塔等,作为时代的产物,已经走过了近半个世纪。这些老建筑能否加以利用,打造成一种烟草文化产物,也是人们所关注的。



许昌烟草汽车队昔日建的油库。记者 黄增瑞 摄

许昌烟草汽车队曾运输棉麻和煤炭

在计划经济时代,一切物资都是按照计划进行分配的。张建贤说,许昌以往的烟叶经过在许昌烤烟厂(今河南许昌天昌国际烤烟有限公司)再次复烤后,被一一储存在市区几个烟叶仓库。

“我们许昌的烟叶有十几个品种,根据上级调配后,再运往全国各地的卷烟厂。”张建贤说。

任国臣清楚地记得,往外运输烟叶时,一个大烟包有60公斤重,装上车后,要用大绳子捆绑,而后盖上篷布。每次出车都有领队,负责解决路上遇到的问题。

“那时候国道上没有加油站,我们的车会带几个大油桶,装满柴油,在半路加油。”马国玉说,有一次,一辆车不慎掉下一个大烟包。

他们返回去寻找时,路边的群众正守着大烟包等着他们,这让他们非常感动。“那时候,群众的思想觉悟高,我们的烟包掉到路上也丢了。”

车队除了运输烟叶、棉麻外,还负责往各地的烤烟站运输煤炭。许昌烟草汽车队从禹州的煤矿装上煤,而后再运到其他县的烤烟站或生产队的炕房,车队从中收取运输费。

1983年9月,棉麻划归许昌地区供销社,烟草划归河南烟草公司许昌分公司管理,车队的名称变成许昌烟草公司许昌烟草汽车队,职工也从最初的二三十人增加到百十人。

26辆运输车驰骋祖国的大江南北

拥有26辆运输车,许昌烟草汽车队在国算是一支专业烟草运输队。想起当年跑运输的情景,不少车队里的老同志记忆犹新。车队成立之初是将各县的烟叶运往许昌,后来逐步发展到往全国各地运输烟叶和卷烟。

车队的日本三菱车颜色统一,每次出车都有一二十辆,跑在路上浩浩荡荡,很是壮观。尤其是过南京长江大桥时,车队如长龙一般,让人难忘。

车队里的驾驶员技术过硬,走南闯北,西进东下,工作让人羡慕。

马国玉说,他们往上海卷烟厂运输烟叶时,得走六七米宽的国道,用时两天。车队走到安徽、江苏两地,要在停车场加油,人员在此休息。有时候,为了在白天到达目的地,他们会半夜出发。车队的平均车速为每小时40公里。

那时候烟叶是紧俏货,驾驶员到上海卷烟厂,把车一停,吃喝、住

宿都不用管,人家专门安排人陪同游玩。上海卷烟厂就在许昌路上,之所以叫许昌路,是因为许昌的烟叶有名。

到了1977年左右,马国玉和任国臣从汽修专业改为驾驶专业。“我们许昌烟草汽车队有教练。在大队院里插几根长棍,就能练车。再经过一段时间和老驾驶员跟车,很快就通过了许昌市车辆管理所的大货车驾驶证考核。”马国玉说,“第一批日本三菱车跑了20多年,而后陆续更新,换成了日本五十铃、尼桑等车辆。”到了20世纪90年代初,许昌烟草汽车队主要往外运输许昌产的卷烟,不再运送烤烟。

2006年左右,许昌烟草汽车队车辆最多的时候,有50辆金杯面包车,主要往许昌市范围内配送卷烟,有30辆大货车往全国范围配送卷烟。

许昌烟草汽车队依然存在

如今,许昌烟草汽车队依然存在,只是性质有所改变。

据魏建国介绍,2000年后,车队进行改制,由河南中烟许昌分公司烟丝厂接管。到2010年,车队对车辆实行挂靠管理,车辆的产权属于个人,在管理上由车队统一管理。

2016年,车队变更为中烟公司许昌分公司烟丝厂下属单位。车队管理人员不到20人,驾驶员有40多人。如今,许昌烟草汽车队还有30多辆货车,目前主要往外运输卷烟。

5月10日上午,下起了小雨,记者再次来到这里采访,见到两辆红色集装箱式货车驶出车队大门,向外地运送卷烟。

近期,许昌烟草汽车队家属院正进行“三供一业”(供水、供电、供暖、物业)提升改造。魏建国说,他们家属院有8栋楼234户,大都是烟草系统的人。根据

有关政策,“三供一业”提升改造结束后,将移交给社会进行管理。

许昌烟草汽车队已走过近半个世纪的路程,为许昌烟草的生产、销售、运输起到积极的作用,让人难以忘怀。

这些年,市区各地老旧庭院都在进行“四改一增”改造,像八一路与劳动路以东的原市针织厂大院,经过提升改造后,变成了焕然一新的“金牛文化产业园”。还有像城南的魏都区新兴街道办事处庆华社区(原一二六兵工厂),也在考虑保留当年的厂房、车间,建设东北特色小镇。

作为历史的产物,能否把车队里面现有的水塔、古树、修理车间等保留下来,翻修后成为人们怀念过去的场所,为许昌留下一笔烟草文化遗产?这是不少烟草人考虑的问题。

新闻连连看

不同年代烟叶短途集运

20世纪50年代,烟叶运输的方式有驴驮、人担,并通过手推车、畜力两轮、船只运输。国营、公私合营、合作社汽车、马车的运输量很小。进入20世纪60年代,人力架子车运量占60%,汽车、牲畜力车运量占20%左右。进入20世纪70年代前期,汽车、拖拉机运量占70%

到80%,人力车、畜力车和其他运输工具运量占20%到30%。1952年,国营烟草公司有汽车两部,到1953年增加到14部。1974年,许昌地区烟棉麻公司许昌烟草汽车队成立,有汽车26部,到1985年增加到33部。而长途运输主要靠火车,占烟叶调出量的70%,汽车占30%。