

从靠脚走到自驾车跑 马屿交通嬗变见证时代前行

■虞秋生

在马屿，有句顺口溜：“出门靠脚走，耕耘机上抖。客车拉我跑，自驾车逍遥。”顺口溜言简意赅，形象生动，是对马屿人在这六七十年里四个阶段出行方式变迁的最生动记录。这变迁，不仅仅是四通八达的康庄大道取代了泥土飞扬的乡间小路，更见证了广大乡村从贫困落后奔向小康富有的历程，是马屿人生活由苦到甜的鲜活注脚。



扫一扫，看电子版



AI制图

1958年前 “出门靠脚走”

马屿位于瑞安市西南方向，由于位置偏僻，加之山岳丘陵地形，交通一直处于落后状态。

《温州市交通志》记载，1958年前，马屿境内仅有两条过境古驿道。它们原为石板路，因风雨侵蚀，年久失修，早已坑洼不平，泥泞难行。散布在乡野的泥土小路，更是既窄且弯。生活在这里的乡民，祖祖辈辈依靠双脚在泥水路上行走，劳作买卖讨生活，走亲访友叙友情，求学赶考搏功名。常常是晴天一身土，雨天一身泥。若是挑担或携重物外出，更是小心翼翼，生怕滑倒导致人伤物毁。因此，多数乡民终其一生，出行范围仅限于周

边村庄。笔者小时候听爷爷辈讲，他们去一趟瑞安城底，大都凌晨四时头顶着星星出发，上午九点半左右到达，急忙办事，啃几口随身带的馍糍，事情一办完，便赶紧坐船过江返回。即便赶紧快走，到家也是月光洒满大地了。若再上溯到爷爷的爷爷那代，马屿瑞安来回一趟，用时更多。养正学堂创办者虞廷恺(1880—1918)在家书中曾提及，当年他由马屿江上村到瑞安城关来回，用时三天半。

由此可见，1958年前，马屿人外出是何等困难。交通落后，不仅困住了乡民的脚步，更牢牢束缚了地方社会的发展。



AI制图

1963年—2003年 “客车拉我跑”

1963年，我国社会主义建设高潮迭起，马屿交通客运迎来发展新时代。9月份，第一辆公共客车驶过马屿，马屿客车代办点随之成立，这也标志着马屿交通进入了“客车时代”。

83岁的金菊妹老人对此记忆犹新。她丈夫黄则贵，是代办点唯一的工作人员，他1960年从部队退伍回乡，1963年到代办点工作，直到1995年去世。她家在马屿镇三马东路130号，代办点在三马西路4号。“说是一个机构，其实就我老公一个人，一块路牌，一间小矮房，卖票，客车来了维持一下秩序。”她回忆道。

起初，上下午各有一个班次，是瑞安至文成的班车路过马屿。1965年7月，马屿区政府组织马岩大队社员，对马岩山北坡进行削坡填沟，平整山地，腾挪出约1.5亩的山坡地，盖起3间平房，有了一块像篮球场那么大的停车场。当年9月，代办点搬到此处(三马西路19号)，不久，改名马屿车站，工作人员还是只有黄则贵一人。“三间平房，东边间的前半间，是我老公售票的地方，后半间是我家生活起居之处。中间是候车室，西边间是驾驶室休息室。”金菊妹说。

1965年10月，马屿车站有了客车始发和终点班次，瑞安交通运输公司安排两辆半挂车加长型客车，跑马屿至仙降南岸码头线路。

半挂车长型客车(简称长车)，由温州地区交通局汽车修理厂将半挂车解放牌卡车改造而来。车头不变，拖挂部分改成了客车车厢，车的长度由原来的5米变为8米，车厢内有61个座位。长车优点是拉客多，在碎石路上行驶平稳，缺点是速度慢，每小时行驶约25公里。

80岁的蔡林翠老人，是长车司机陈成雅的妻子。据她介绍，陈成雅从部队退伍后，先被安置在平阳县汽车运输公司开货车，1975年调入瑞安汽车运输公司马屿车站开长车，跑马屿至仙降南岸码头线，1982年长车停开后，又开平头40座客车，直至2005年退休。

蔡林翠介绍，1976年开始，马屿车站员工人数和客运业务量逐年增加。马屿至南岸码头线，开始时，两辆长车每天4个班次，后来增加到6个，还另外投入2辆平头40座客车，总班次增加到了10个，但仍捉襟见肘，一些旅客不得已找其它交通工具离开马屿。尤其是马屿四个一产业(一副眼镜、一只蛋

糕箱、一双皮鞋和一床棉被)发展起来后，汽车客运更是繁忙。“长车61个座位，常常挤进来80人。”驾驶室的两个空位不外售，由驾驶员支配，以致每天下午甚至深夜，都有人到她家预约第二天的座位，“熟人带熟人来，根本满足不了。”

1980年10月，马屿至曹村公路建成通车；1996年12月，马屿至陶山的公路也通了车，至此，马屿道路交通主体框架形成。

随着形势发展，1983年，马屿车站从马岩搬到了马北(现三马路16号—18号)。新车站占地面积3亩多，配有小型修理厂和加油站。车站职工93人，其中司机38人，售票员21人，修理工18人，其他人员16名。长车已经被淘汰，有平头40座客车16辆，分别发往仙降南岸码头、高楼、营前、陶山、文成、平阳和鳌江等地。其中马屿发往仙降南岸码头班车最多，其次是文成。

1984年4月，个体联户客车相继投入营运，马屿车站有6辆客车挂靠瑞安交运公司，参加马屿7条固定路线运输。它们纳入车站管理，盈亏自负。

黄国法，马屿垟下人，今年67岁，1980年参加温州交通系统统一考试被录用，先在泰顺县交通运输公司当司机，1985年调入瑞安交运公司马屿车站任站长。他告诉笔者，1986年5月，56省道逐段进行改造，拓宽了路面，铺筑了沥青或水泥，并对高楼、马屿、江溪和仙降段进行截弯取直。1986年6月，客运票价调整，如马屿至仙降南岸码头由原来的4角5分，调到9角，马屿至文成由9角调整为1元5角。

1987年3月开始，马屿车站实行个人承包。16辆客车由32名司机承包，每辆车配2名司机，1名售票员，司机自愿组合，售票员从站内挑选。承包车辆，每月须向车站交承包费250元，剩余的归承包人所有。不参加承包的人员，到后勤岗位做服务工作，工资按改革前标准发放，每月33.9元。

黄国法回忆：“我与本站司机苏仕胜搭档，线路是瑞安文成线。每天早上从马屿拉客去瑞安，从瑞安载客去文成，再从文成拉客去瑞安，最后从瑞安返回马屿，日复一日。每月除上交承包费外，我们3个人每人每月可得150元左右，比工资高了许多。”

改革的浪潮，让交通发展充满了活力。

2003年至现在 “自驾车逍遥”

真正的巨变发生在21世纪。2003年6月，浙江省率先实施“乡村康庄工程”，各级政府投入巨资建设乡村道路。马屿现有60个村(居)的主要道路在加宽的基础上，用水泥硬化。村与村之间彻底打通，并与中心镇的主干道、56省道连成一体。至此，一张覆盖千家万户的交通大网就此织成。

一波波福利接踵而至。2010年3月，瑞安交运集团安排3路公交车驶进马屿乡村，村民在家门口就可乘车出行，方便、低价还快捷；2018年9月，马屿车站再度搬迁，从马北站场搬到了五福路。新车站建起了高楼大厦，候车室宽敞明亮，站场面积扩大了3倍，车辆进出条件大大改善，标志着马屿交通开始向现代化迈进。

而最具说服力的，马屿农村私家车数量快速增长。据瑞安市公安局马屿交警中队数据，截至2024年底，马屿镇家庭小汽车保有量达17170台，其中新能源电动汽车15000辆，汽油车2170辆。马屿镇目前常住居民19302户，平均1.1户家庭拥有一辆小汽车。

今天的马屿，私家车、公交车、客运汽车和网约车为村民出行提供了多种选择，他们可以说说走走，想去哪儿就去哪儿，生活越来越潇洒。顺口溜里的“自驾车逍遥”，已成为马屿人日常生活的真实写照。七十余载交通之变，驶向的是便捷，驱动的是发展，承载的是马屿人越来越美好的生活。

(编后语：在本稿采写完成之际，我们悲痛得知，文中一位受访者与世长辞。斯人已逝，长路留痕，感念每一位为农村走出闭塞、走向通达而奉献过的开路者。)

1958年—1963年 “耕耘机上抖”

转机出现在1958年。

《温州市交通志》记载，1956年9月，瑞安至景宁公路(初编号625省道，后改称56省道，现为322国道)开始分段建设，其中平阳坑至仙降南岸码头30公里路程，于1958年8月5日正式通车。这条泥土夯实、碎石铺就的公路，宽仅3.5米，却为马屿打开了新世界。具体路线是：由平阳坑起，经外垟、潘山、焦坑、马屿、五甲、江上、江溪坊颞底、仙降沿江线，最后至南岸码头飞云江轮渡口。

公路有了，省道沿线21个村庄的社员外出条件得到改善。农产品到集镇售卖，不需要再走弯路，更不会溅起一身泥了。只是省道上仅偶有货车驶过，更多的是匆匆赶路的人。

1960年初，一些生产大队灵机一动，将耕地用的耕耘机(小型拖拉机)挂上拖斗，驶上省道，送外出的社员到仙降南岸码头渡口，或高楼文成。耕耘机招手即停，按路程长短收费几毛钱，一天能载客210人左右，有三四十元进账，为集体增加了一笔可观的收入。

笔者走访时，许多老人回忆，耕耘机行驶在碎石路上，抖得厉害。人的身体随着“突突”声上下颠簸，腰酸脚累，双手必须紧紧抓扶才不会有摔下去的危险。尽管如此，它的速度和低廉的票价(从马屿到仙降用时40分钟仅需2角钱)，仍让它成了当时的“明星”。马屿五甲村吴大爷当年还写过一首题为《耕耘机·碎石路上》的诗：“斗里颠簸似浪舟，突突声里度春秋。纵然筋骨如散架，杂事了却乐悠悠。”

交通发展是渐进式的，耕耘机作为载客主力只存在5年，但作为辅助工具却存续了15年，直到1980年才退出载客舞台。在那段艰苦的岁月里，它承载着乡民对便捷生活的向往，一路“突突”前行。



这座4间4层楼(现三马西路19号)，为1965年至1983年时马屿车站位置



三马路16号—18号，1983年至2018年马屿车站在此



2018年马屿车站迁至马屿镇五福路新址



现在马屿农村到处停放着私家车

“讲文明 树新风”公益广告

阅读是获取知识，提升自我的途径， 而不仅为了休闲娱乐。

瑞安市委宣传部
瑞安融媒体中心
瑞安精神文明建设指导中心