

12年的车轮人生

本报记者 宋昊阳 丛书莹

随着飞机和动车的发展及普及，长途客运受到冲击，曾经的辉煌正渐行渐远，在这样的大背景下，不少客运司机最终选择了退出，但也有一部分司机选择了坚守，在经历过客运史的变迁后，仍对这份职业不离不弃，张玉明（化名）就是其中一位，他说，他就像这大巴轮子一样，车到哪儿，他就到哪儿。

12年，车到哪，他到哪

黝黑的脸庞，粗糙的皮肤，黑眼圈外加大的眼袋，泛红的眼睛，这就是张玉明。张玉明，潍坊的一位长途客车司机，今年30岁，但是已经开了12年的长途车。

由于经常熬夜，张玉明的精神状态不太好，显得比实际年龄老，而且一直眨眼睛，他说是因为用眼过度导致眼睛发干，发木，所以得时不时的眨几下才舒服。

张玉明本是济南体工队的一名竞走运动员，9岁就开始练习竞走，教练也很器重他，但是因为腿部受伤他不得不放弃了他热爱的体育，回潍坊做了一名长途客车司机。

他跑过诸城、安丘这样的短途线，也跑过威海、济南这样的省内线路，而从06年之后，他开始跑银川、温州、沈阳这样的长途线路。用朋友的话说，他是天南海北都闯过了。

如今，张玉明的长途客车正在跑长沙线路，他每天6点钟起床，出车前要检查油、水、零部件、底盘等，11点发车，历经19个小时，到第二天八点半才到达长沙，跑一个来回就要四天的时间。

然而，19个小时只是正常行驶的时间，如果出现突发状况，时间会更长。2009年腊月28，长沙下起大雪，路上堵车加上路不好走，让张玉明的客车比平时慢了14个小时，总共花了33个小时才到达目的地长沙。

谈起自己的工作，张玉明笑了笑说，他就像这大巴车上的轮子，车到哪儿，他就到哪儿，一年下来，有一多半时间是和大巴车一起度过的。

途中又苦又累

张玉明如今跑的是长沙线路，在这之前，他还跑过很多线路，而众多的线路中，让他最难忘的，要数沈阳了。

2008年12月，沈阳，零下二十度，张玉明从银川线路换到了沈阳线路，他的车穿越过西部山脉以后，又来到了北方的冰天雪地。高速路旁满满地全是雪堆，除了白色，还是白色。

一到冬天，往沈阳方向的道路多半变成了冰面，不仅车速降下来了，连转弯和刹车，张玉明都小心翼翼。每次从潍坊开到沈阳，张玉明总能在路上看见车祸什么的，轻点的只是追个尾，重点的，整个车身都翻了个。

看到这些，张玉明就一个劲的提醒自己，一定要细心开，千万不能有半点马虎。那天，张玉明正全神贯注地注意着行车情

况，突然，他的大巴车开始不听使唤，打了个滑以后慢慢地停了下来。下车一看，原来大巴车的传动轴掉了，因为在高速路上，买不到相应的部件，张玉明只好托人从山东买好送过来，在等配件的几天时间里，张玉明和同事在冰冷的车上等了两天半。

因为沈阳的气温只有零下20度，他们在车上盖了好几床被子都没有感觉热乎。由于气温低，张玉明的头发几乎都冻住了，眉毛上都是霜，甚至被冻得没了知觉。

配件终于来了，大巴车也终于修好了，张玉明三人也像死里逃生一般，匆匆地回到了潍坊。用张玉明妻子的话说，他就像逃难回来的一样，整个人都虚弱憔悴了不少。

张玉明说，这是他这三十年过的最冷的几天，一辈子都忘不了。

对家人更多的是亏欠

像很多跑长途线路的司机一样，张玉明每个月有一多半的时间是在车上度过的，一个月只有7个晚上在家，15天在路上，7天在外地过夜。

这，就是他的车轮人生，一辆38座的大巴车，一年下来比妻子陪伴他的时间还要长。

张玉明觉得，做了这一行，最对不起的是家人，因为在家的时间真的很少，回家后的时间也大都放在了休息上，更别说带家人出去玩了。

他每次出车，家人都会看天气预报，妻子一天都打好几个电话，晚上过了12点，妻子也要给张玉明打个电话，叮嘱他晚上开车注意安全。

他的父母每天都算时间，算他哪个点开车走到哪了，有时候父母给他打电话问他是到哪哪哪了，他很惊讶说怎么那么准，妻子跟他说后，他特别感动。

在家人眼里，长途客车司机这份职业，风险很大，很让人担心。工作时间长是其次，最重要的是压力大，因为司机掌握着全车乘客的命运，稍不注意命就没了。

最近长途客车出了事故，家里人有些不让他去的想法，生怕出了岔子，电话不断。张玉明从18岁开始开车，12年他给予家人的更多的是挂念。

张玉明直言不讳地说，他学历不高，没多大本事，只能开车赚点钱养家糊口。但他不止一次地说，绝不会再让下一代开长途车，因为太累，而且危险系数也高。

张玉明有个可爱的女儿，今年5岁了，他上次走的时候女儿又哭又闹，不想让爸爸走，想让爸爸多陪她一会，张玉明心里特别不是滋味。张玉明说，等有机会，回家多陪陪家人，把欠他们的东西一点点补回来。



潍坊客运发展史

随着动车、飞机的普及及发展，公路客运逐渐丧失了原本的优越性，但不可否认的是，潍坊的公路客运对潍坊的发展起到了重要的作用，也曾有过辉煌的历史。

上世纪八十年代

潍坊长途汽车总站副站长谭维宁从1989年就来到车站工作，是站上的“老人”了。他来到汽车总站时，车站只有200多部车，省外的线路也只有南京、保定、沧州等十来条，而如今，潍坊长途汽车总站已经发展成有近800部客车，60多条跨省线路的较大型车站了。

在谭维宁记忆中，那时的车站只有一部空调车，是跑临沂线路的，大多数车辆跟现在的根本没法比，现在客车上的座椅都是沙发式的，但当时的都是硬板式的，跟绿皮火车上的座椅相似，坐上去硬邦邦的，谈不上什么舒适。

八九十年代的客车车型，还是60座的“大黄河”，或者39座的“小解放”。“大黄河”的车身与现在的“东风”高级客车大小相似，然而车载量可比现在的40座客车多一半。“排排坐”式的座位让乘客们肩靠肩，而一到了夏天，车内拥挤闷热的环境更是让人苦不堪言。

如果说，在交通发达的今天，人们能够做到“千里江陵一日还”的话，那么在八九十年代，则至少要“两日还”。如果从潍坊去南京，现在从上午9点出发，乘客车下午5点就能到达，而在二十年前，坐客车去一趟南京的概念是早晨天不亮就要出发，五点

半准时坐上车后，要等到晚上八点，天完全黑了的时候才能看到南京城。

解放前期

八九十年代的运输条件，尽管与现在相差甚远，但是与潍坊客运的起步阶段相比，还是有了不小的进步。

时间追溯到解放时期，现在的潍坊交运汽车运输有限公司，就是老潍坊人嘴里说的潍坊汽车运输总公司，那时人们都称为潍坊汽运。潍坊汽运，是在1948年，潍坊人民欢庆潍城胜利解放的日子里诞生的，那时的运输车辆，仅仅是由24辆在抗日、解放战争中缴获的汽车，以及由渤海海军后勤部并入的182辆马车组建而成的。

而那时的汽车修理厂，也仅仅是由刚解放不久的潍坊火车站下的一个破旧仓库临时搭建而成，设备也只有两台老牙皮带车床、两台“老虎钳”、几个千斤顶和几架木马。坑坑洼洼的院场，就是那时的停车场。

当时，那24辆残缺不全的老式美制、日产汽车，就是潍坊汽运公司最先进的交通工具。不仅如此，当时汽运公司面临的现实是一无配件更换，二无制配条件，加上帝国主义和敌对势力的经济封锁，汽油缺乏、汽车停运，当时潍坊客运面临的困难重重。

然而，面对这样的恶劣环境，老潍坊人没有退缩，没有汽油，他们则烧木炭；没有制配条件，他们就自己改装木柴瓦斯发生炉、瓦斯配气器、手摇放风阀，用双手将停驶的汽车转起来。



五六十年代使用的大客车



八九十年代使用的大客车



如今使用的大客车