

都市第一难

国政 著



漓江出版社

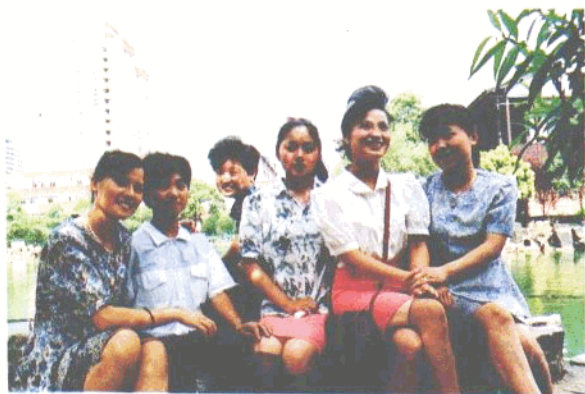
湖南省省长陈邦柱年年春节都来看望公交职工。



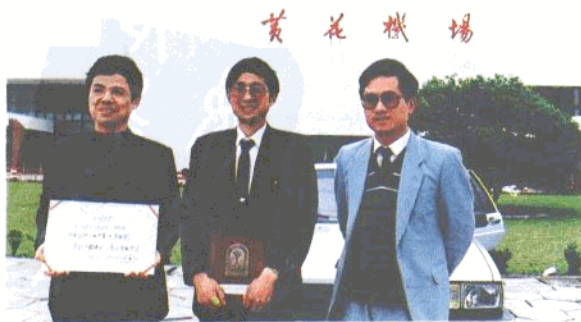
长沙市市长张明泰在公共汽车上用英语与乘务员亲切交谈。



就是这一群快活的姑娘们捧回了全国五一劳动奖状。



↓公司喜获《中国十年优秀企业公关奖》，成为全国公交行业获此荣誉的第一家企业。领奖回来的总经理罗伯云（中），党委书记李春明（右）和公关部主任左伟在机场留影。



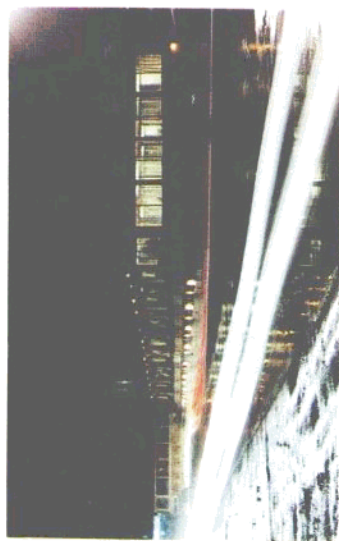
一日，全国劳模李娟玲十多年如

洗车。车队干部利用业余时间清



朝气蓬勃的职工队伍。





12 3

1. 罗桂求副市长（前排右三）为新开通的营盘三路晨待发的公共汽车。
2. 凌车。
3. 势恢宏的公用客车厂。

扞图摄影：冯 丽 刘晓磊

序

罗桂求

他们，送走都市的黑夜。

他们，迎来都市的黎明。

他们驾车奔驰在高楼林立的都市里，穿梭在人流车流簇拥的街道上。人们把他们称作是城市的动脉，都市的血液。

象渔民离不开船一样，城里人离不开公共汽车，上班下班，走亲访友，城里人一出门就会想到公共汽车。公共汽车是城市社会生产的第一道工序，也是城市社会精神文明的一个窗口。九平方米车厢里的乘客来自四面八方，身份不同，性格各异。小小的车厢实际上成了一个“小社会”，这个“小社会”里精神面貌如何，直接关系到一座城市，一个国家的声誉。一位台胞坐了长沙市三路线公共汽车后，对乘务员的优质服务赞不绝口。临行前一个小时还特意写信给政府，称车上乘务员服务态度之好，是他跑了二十多个大城市所未见过的，并说这代表了长沙市的文明。

是啊，人们一定还记得早些年长沙市乘坐公共汽车拥挤的现象。那时，公共汽车还没有进站，乘客们就蜂涌而至，攀门爬窗，甚至坐到公共汽车车顶上去了。长沙市街头处处可闻人们抱怨“乘车难”的声音。如今长沙街头这种抱怨声少了。而对长沙市公共汽车上优质服务的赞扬声多了。为着

这“一少一多”，长沙市公交职工付出了多少心血呀！

说起来公交职工的工资、福利待遇不高，但他们的工作是十分辛苦的。他们要起早贪黑，不管寒冬盛夏，都得奔忙在线路上；逢年过节，家家欢聚团圆，他们却依旧跑在线路上……为了改变长沙市“乘车难”的问题，他们任劳任怨，千方百计地想办法，他们优化线路，增加通道车、夜班车；为了在九平方米车厢里荡起暖人的春风，他们一边成立乘客委员会，勾通乘客和乘务员理解的桥梁，一边抓紧对乘务员标准化服务的教育，不断提高车厢内的服务质量。在他们中间，涌现出了一大批先进集体和个人：从北京捧回“五一劳动奖状”的9路线40号车组；荣获全国劳动模范称号的李娟玲；焦裕禄式的好干部凌东升；优秀企业家罗伯云等等。他们所做的功绩，人们不会忘记，党和政府也是不会忘记的。

公交事业是社会的公益事业，它联系着千家万户，也是我们党和政府联系群众的一根纽带。我们国家对公交事业是有分重视和关心的，四十年前，长沙市公交公司只有几台破车，几十名职工。四十年后的今天，这个公司已经发展成拥有600台营运车，6000名职工的大型企业了。诚然，长沙市居民在乘车高峰期还会感到拥挤，但我相信，有党和政府的重视，有长沙市公交职工的努力，有全体市民的理解和支持，彻底解决长沙市城市交通“乘车难”的那一天不会太远了。

俗话说：四十而不惑。长沙市公交总公司成立已经整整四十年了。而它的事业却是方兴未艾，生气勃勃地充满了活力。

他们的明天将会更加美好、灿烂！

目 录

序.....	罗桂求 (1)
开场白	
倾斜的都市方舟.....	(1)
第一章	
他们别无选择	
两个书生.....	(16)
难、难、难.....	(21)
默然的历史.....	(25)
只能靠自己.....	(30)
第二章	
体面的“丐帮”	
“穷讲究”.....	(34)
标准化.....	(37)
可贵的精神.....	(43)
第三章	
乘客委员会	
海老倌.....	(47)
众星捧月.....	(52)
热心肠的骆老倌.....	(55)

第四章

理解的桥梁

主动建立“关系网”	(61)
“三号文件”	(65)
记者朋友	(69)

第五章

车上百态

查票	(76)
卖票	(80)
逃票者	(83)
“职业恐惧症”	(87)

第六章

他们，弹出车厢里和谐的旋律

十二路车的姑娘们	(91)
瞧这些挂牌的车组	(98)
李劳模自述	(103)
罗建钧的烦恼	(108)
张凯的追求	(113)

第七章

中巴旋风

八百中巴闹长沙	(117)
历史的偶合	(121)
恶性循环	(125)

第八章

难忘一九八九

冰冻·修路·中巴	(130)
严峻的考验	(134)

他们是胜利者.....	(139)
-------------	-------

第九章

默默奉献的人们

穿套鞋、拎水桶的车队干部.....	(145)
嘴快心善的稽查队员.....	(151)
当“孝子”的安全干部.....	(156)
活跃在线路上的公安干警.....	(165)

第十章

他们的故事

汽车“医生”.....	(170)
蕴藏潜力的客车厂.....	(174)
严师出高徒.....	(178)

第十一章

温馨的大家庭

房子·票子·孩子.....	(182)
感情价更高.....	(187)
一片爱心.....	(190)
温馨的大家庭.....	(194)
尾声.....	(197)
作者的话.....	(199)

开场白

倾斜的都市方舟

—

我写作向来欢喜用轻松诙谐的笔调开头，造一个欢快的氛围，再不管悲剧喜剧地一路写下去。偏生这次不行，要相悖而行了。当我看完数十万字的城市公共交通现状的采访手记和材料，我便强烈地感觉到这点了：如此严峻的现实摆在面前，我无论如何也轻松不起来。我别无选择，只能正视现实：

乘车难。都市第一难！

公共汽车是都市的血液，是城里人的“脚”。它是社会的窗口，也是城市发展的第一道工序。现代都市离开了公共汽车就会陷于瘫痪，城市就会在一片混乱之中。设若哪座城市的公共汽车停开了，不用说，那儿准是发生了骚乱，而且还一定是大规模的骚乱哩。

1989年春夏之交，首都北京“平暴”的当天晚上，北京市市长陈希同就驱车赶到北京市公共交通总公司，要他们第二天一早就全面通车，有没有人坐也要通车。这位市长说：“公共汽车跑起来了，人们才会感到安定。”

是啊，城里人生活离不开公共汽车。自从那个叫做奔驰的德国人在1883年发明了世界上第一辆使用汽油的汽车以后，各种汽车、机动车就以惊人的速度驶进了人类生产和生活的

领域。特别是在城市交通上，1905年美国纽约街头就出现了世界的第一辆公共汽车。十七年后，我国上海也出现了公共汽车。前后只用了几十年的时间就取代了沿用了几个世纪的轿子、人力车、兽力车。多少年来，尽管公共汽车给人们带来了极大的便利。可是，在中国的都市里，人们抱怨最多的恰恰还是公共汽车。不管你是在北京、上海、广州，还是在天津、武汉、长沙，在我们共和国土地上的任何一座大、中城市里，人们都在愤愤不平地抱怨着：

公共汽车上人太挤，气味熏死人。

公共汽车车况太差，坐车不如走路快。

公共汽车上扒手多，打起架来骇死人。

公共汽车上司乘人员态度太粗暴。

公共汽车……

人们年年在抱怨。报纸广播电视年年在披露指责。父母官们的案头上堆满了市民们的来信。每届人大会上都少不了代表的提案。而乘车难呢依旧是乘车难。特别是在早晚上下班的乘车高峰期间，到公共汽车站看看。嗨！绝妙的惊险场面：一台公共汽车还没进站，人们已经蜂拥而至。车门车窗上巴的都是人，甚至连车顶上也坐了人。车厢里面的拥挤程度就更不用说了，早已不是“人群簇拥”、“摩肩擦背”一类词藻可以形容的了。那简直就是人堆人、人叠人，整个儿把人挤变了形。

记得中国古代有一位贞妇，丧夫后因被别的男人碰了一下手，她便觉得受了奇耻大辱，无地自容。她愤然操起菜刀，把自己被男人碰过的那只手砍掉。如此壮举，流传至今，依然为一些老人们乐道。这里且不去评论那贞妇的道德观如何陈旧迂腐。假若这位刚烈的贞妇要是在今天的公共汽

车里，那就真的不晓得她要把自己剥成多少块了。北京市的公共汽车上，一平方米面积里有十二位同胞（当然是有男有女）“筑成血肉长城”。长沙市就更惨了，一平方米竟要挤下十四个人。有细心人算过，一平方米面积连十四双大号鞋都摆不下。于是就只得“金鸡独立”了。下面的脚能“独立”，上面的身子呢？长沙市一女工告诉笔者，当年她生下孩子后，奶水久久挤不出，想了好多方法都不奏效，奶头胀痛得要命。后来，她去挤了两次公共汽车，奶头就出奶了。西安市一孕妇的腹中子，就是在公共汽车上被人们挤出来的，其状惨不忍睹。还有那些老弱病残者们呢？他们只能望“车”兴叹了。

1985年，作家刘心武发出了《公共汽车咏叹调》，他叹道：“气恼。凡是公共汽车的乘客都难免气恼。”

能不气恼吗？在拥挤不堪的车厢里，人被挤得象扭曲的钢筋，还要被各种难闻的气味熏着、呛着，谁的心态能好。心态不好脾气就大，车厢里充满了火药味。你踩了我的脚，我碰了你的头，于是就骂，就南拳北腿地亮出“中国功夫”。一点小事就可能暴发出一场流血的甚至有“牺牲”的战争来。人们说：上一趟公共汽车就得表演一次飞车特技，坐一趟公共汽车就有一次惊心动魄的经历。

在长沙任教的美国教师罗伯特·克罗依帕博士上书给报社：我们经常乘五路公共汽车进城。这条线路的公共汽车总是非常拥挤，每个人都得经历一场“奋战”才能上车。我妻子有两次被挤倒在车门口，有一次我的腿被挤压在车门台阶上，至今还有一块疤痕……

在长沙市，五路线的公共汽车还算是比较“宽松”的。如此状况，洋人受不了，中国人的忍耐性再好，也是受不了

的呀！

于是就骂公共汽车上的司乘人员，就骂公共交通公司的头头们。而公共交通公司自己呢，他们也是满肚子委屈满肚子牢骚。不是他们没有努力，不是他们不想把工作做好。他们简直是在忍辱负重地超负荷地工作着，可是……

他们也有了一本难念的经啊！

1985年5月30日，全国四十六家公交公司的经理们，联名写信给当时的总书记胡耀邦，诉说了一大堆苦处难处，指出城市乘车难，难就难在公交企业没有活力上。五年之后的今天，国家城建工会又上书党中央、国务院，指出“城市公共交通行业自身也到了步履维艰、难以为继的地步。”

是啊，如果我们把公共汽车比作都市里流动的“方舟”，那这只“方舟”已经太破旧了，且又大超负荷，使得船体明显地倾斜了，倾斜了……

二

城市里为什么会出现乘车难？这个问题实在简单不过，人多，车少，无非如此。但要解决这两个问题，就难得有些渺茫了。

中国有许多世界之最，而“之最”中的之最，便要算是“全球第一号问题”、“天下第一难”的人口问题了。中国人口增长速度每年要以七位数字来计算。如此强大的繁殖功能，人口能不多吗？改革开放以后，又有成千上万的农村人口涌进城市，使城市人口进一步膨胀。人多，乘车的人自然要增多，而中国城市公交事业发展的速度，恐怕也要算是世界“之最”了。只是这个“之最”得倒过来数。目前，国外

一般水平是七百到一千人拥有一台公共汽车。中国呢，据对全国 57 座大城市调查，大约是 1850 多人一台公共汽车，其中湖南的长沙又要堪称“之最”了——3384 人才拥有一台公共汽车。在 1970 年，长沙市公共汽车的总客运量是 3.500 多万人次，到 1985 年，已经突破三亿人次了。

1988 年秋。侨胞彭立珊先生回到故里长沙探亲，问其家人，长沙城里最难的是什么。家人想都不用想地告诉他：乘车难。而且长沙市的公共汽车又破又旧。继而彭立珊又走访了长沙市公交公司的领导，公司领导不护短，也不怕家丑外扬。他们如实地向这位侨胞讲了市里公共汽车发展缓慢的原因，也讲了他们为了改变长沙市民乘车难现状所作出的努力。彭立珊先生听后，十分感动。他觉得长沙市公共汽车能跑到今天，职工们没有闹过一回事，罢过一天工，实在是奇迹了。他为长沙市公交公司所做的一切努力而感动，也为长沙市的乘车难而担忧。这位爱国的慈善家慷慨解囊，捐赠了 20 台豪华公共汽车，10 台救护车。

于是有了彭立珊车队。长沙市公交公司车队的司乘人员们，纷纷报名，甚至请客送礼走后门，争着要去彭立珊车队服务。那里待遇高，又是一色的新车，当司机的谁又不愿开新车呢！

我们还是来看看长沙市当时营运的 380 台公共汽车的情况吧。这些车辆之中，从 1984 年来增加的只有 11 台，而超过报废年限的车就有 128 台。请注意：我国天津、哈尔滨、大连、武汉等许多城市公共车辆报废的里程是 80 万公里，而长沙是 120 万公里，比人家整整多出 40 万公里，三分之一的里程。如果按 80 万公里计算，那还有 100 多台车要加入报废行列，占总数的百分之六十以上。而前面所讲的那

128台超役车，车辆监督部门已经明文告知不予年检。但这些车依旧要跑，不跑不行啊，不跑乘车难就会难上加难了。这些超役车跑起来就理所当然地油耗高，效率低，故障多。在长沙市的公共汽车线路上，经常可以看到抛锚的车辆停在那里。有一天，四路线上一摆就是六台抛锚车。

如此车况，乘客们能不气恼吗？而挨了乘客骂，甚至挨了乘客打的司乘人员，能没有情绪吗？司乘人员有情绪，车上的纠纷事件又必定要上升。如此恶性循环，其后果是可想而知的。

这里必须说明的是，车辆陈旧，报废车辆仍在运行的现象，不仅是长沙有，全国各大、中城市里都存在着这个问题。只是相比之下，长沙市更为严重一些罢了。据国家对49个大城市调查，目前尚有7,189辆电、汽车，超过了报废期限仍在运行，占这些城市营运车辆的21.11%。其中上海占15.9%；北京占29.3%；东北16个市平均33.8%；重庆占47.3%；西宁占59.3%。

再来放眼一下世界吧。在苏联首都莫斯科，从1940年到1983年，莫斯科人口增加将近一倍，公共交通运输能力却增加了六倍。它拥有三层地铁网，还有有轨电车，公共汽车每日的发车量就是8,500台，据说又制造出了载300人的大型公共汽车。

再看看匈牙利首都布达佩斯。六十年代末，这座城市的交通也十分拥挤，车辆破旧不堪。然而，从1968年到1978年十年间，布达佩斯公共交通公司更新了电车51.4%；公共汽车90.4%。购买了近2,800辆各种现代化大型交通车辆，其中地铁车辆175台，有无轨电车278台，公共汽车1,955辆。而布达佩斯这个城市的人口有多少呢，只有205

万，比长沙市只多65万人口，而他们除了大型的交通工具（长沙市没有有轨、无轨电车，更没有地铁），光是公共汽车就比长沙多出五倍以上。看看人家，我们难道不要好好地想一想吗？

而且，还有一个更为严峻的现实明明白白地摆在人们面前：假若长沙市公交公司一下发了横财，购买了1,000台车，却也是没得办法开的。道理也很简单：路少。

在长沙市堵车现象，那是司空见惯了的。人们已不以此为稀奇了。一位湘籍台胞探亲完毕，返回台湾时，离飞机起飞的时间还有三个钟头，他老人家就急着要去机场。家人劝他不要那么着急，他摇头说：“不行，上次我老乡回来，也是在长沙，提前了一个钟头去飞机场，结果路上遇到堵车，还是误了飞机。他在香港买好的回程机票作废了不说，因出境签证过期，惹了好多麻烦呀！”老人固执，硬是提前去了，宁可在机场等候两个多小时。

由此可见，长沙市的堵车现象，已经海内外有名了。

关于长沙市公共汽车线路，有这样一段并不顺口的顺口溜：

解放路两头不解放，
黄兴路南通北不通，
蔡锷路北通南不通，
南北干道没有一条，
环城线路在纸上修。

别看这段顺口溜拗口得很，却真实地反映了长沙市当前城市道路的现状。长沙市道路不多，车辆却不少，各种混合机动车日流量达43,000多台，还有80多万辆的自行车、摩托车穿插行驶，纷纷与公共汽车争道，使得本来就“老弱病