编者按

又到一年春运时,今年回家难不难?路上好不好走?本报派出十余名记者,兵分东西南北四路为您详细探访,今天首先推出“南下”篇。

从济南到三亚的客车线路,全程3100多公里,是省内汽车客运中跨越省份最多且唯一一条跨海的线路。1月6日,记者登上客车,用40余小时的颠簸,去体味司机和乘客们的酸甜苦辣。

千里走春运 南下篇

记者跟随济南至三亚大巴,跨越七省体验旅途百味

跋涉六千里 穿山又过海

文/本报记者 王倩 见习记者 王茂林 片/本报记者 左庆

本报记者王倩(右一)、左庆(左一)和见习记者王茂林(中)8日凌晨抵达海口码头。

6日上午10点40分,济宁籍司机李广打扫完客车卫生后,把汽车开进了济南火车站广场车站。11点,这辆济南发往三亚的卧铺客车就要发车了。年前这辆车还要往返济南三亚四趟。

这条长途线路开通于2008年底,运行3年来,记者乘坐的这辆卧铺车已跑了100万公里。

按规定,里程超过400公里的长途车必须配备两名驾驶员,济南到三亚全程3100多公里,考虑到安全,这趟车上除了李广,还有另外两名驾驶员高征长和宋希金。

从广场车站出发,在长途汽车站、客运中心拉了十多名乘客。高征长说,这条线路不同于其他线路,往返一次的客流量平均在50人左右,说不清楚跑哪一趟时乘客会多。

李广认真地开着车,宋希金则一个人用衣服蒙起头睡大觉。“每个人开4个小时就要休息,否则容易疲劳。”高征长说。在曲阜服务区,宋希金接替李广开车。李广伸完懒腰,吃了个烧饼,同样拿起外套去补觉。

李广说,客车上安装了具有拍照回传功能的卫星定位装置,系统会监督驾驶员按时休息,同时还能监测到车辆在途中的速度、线路等。

怕犯困,司机找“陪聊”

在曲阜等地又拉了十来位乘客后,6日下午4点多,客车驶进河南,停在兰考服务区,司机让乘客下车多吃点饭,7日中午之前中途不再停车。

天色越来越暗,卧铺车上的小灯亮起来,三名司机和20余名乘客也迎来了本次旅程的第一个夜晚。

乘客中,对铺邻铺聊天儿、三五个人聚在一起打打牌,也有20来岁的姑娘、小伙玩ipad打发时间。

“第一次坐长途大巴,确实没有坐飞机舒服,不过我看了两个电影,不知不觉车就走了好几个小时了。”父母在广西北海做生意,20出头的济南女孩萱萱(化名)要前往北海和父母过年。

30岁左右的周羽杰和农永福,在邹平建筑工地干活,周羽杰要到南宁和妻儿团聚,农永福则要在南宁下车后再回云南老家。

乘客在灰暗的灯光下拿出面包、饼干当夜宵。一个多小时后,整个车厢内除了鼾声再无其他声音。

宋希金开车,高征长没有到卧铺上睡觉,而是坐在他身旁,每过几分钟跟他说一句话。“虽然4个小时换一次,但晚上比较困,尤其是听到别人打鼾时,有个人陪着会好一点。”高征长说。

驾驶席座位侧面有一个方便袋,高征长开车时,从里边拿出一块黑乎乎的东西塞进嘴里。记者拿过袋子发现,这是他们为防犯困买的槟榔。

堵车4小时已算“幸运”

这趟长途车途经山东、河南、湖北、湖南、广西、广东、海南7个省份,一路要过11个收费站。而三位驾驶员最害怕走湖南境内,因为这一段容易堵车。

高征长说,湖南境内两边都是山,路上还经常出现急转弯的情况,遇到天气不好时就容易堵车,“一堵最少几个小时。”

在高征长的印象中,这趟车开行3年来,在湖南境内堵车时间最长的一次也就是4个小时,这算是很幸运的。另外一辆从济南跑三亚的客车有一次堵了11个小时。

7日凌晨2点,客车进入湖南境内。在高速入口处接受春运交通安全检查站的检查。

很幸运,这一路并没有遇上堵车的情况,高征长还开玩笑地称记者是“福星”。

7日清晨,在卧铺车前车门位置的记者被一阵风吹醒。半睁着眼睛,时间显示为早上6点钟,窗外还是灰蒙蒙的。揉了揉双眼,记者才看清楚是高征长在开车。他说,三名驾驶员在这一晚上已经轮了一轮了,晚上轮换的频率更多一些。

“三年了,跑了多少趟三亚了?去过哪些景点?”记者问道。“多少趟记不清了,就去过南山寺,其他地方还真没去过。”高征长说,每年的8—10月是这趟线路的淡季,他们到达三亚后隔一天才往回返。但这一天大多是在迷迷糊糊中度过的,“连开好几天车,停下来就只想休息。”

上船后人车要分离

7日中午吃过午饭,高征长就开始在车上联系轮渡了。晚上11点30分有一班轮渡会过海,赶不上这班,就要等到8日凌晨2点了。

下午吃饭时间没停车,过了广西,终于在7日晚10点赶到了广东北港码头。码头上已经停了几十辆等待过海的客车、货车和私家车。

买好船票,3名司机到超市买了3桶方便面凑合着吃几口,这是他们两天来的第三顿饭,每人还买了一个鸡腿,泡进方便面里吃。没5分钟的工夫,一桶方便面就下了肚,“光忙着赶路,真饿了。”宋希金说。

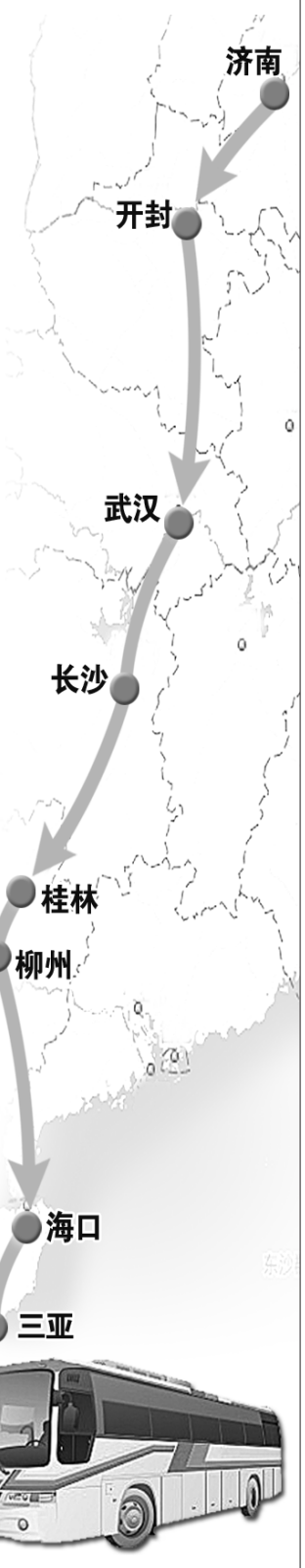
“船来了。”晚上11点15分,等待的人群中有人喊道,人群顿时嘈杂起来。顺着高征长手指的方向,陆续有车从一个半环形匝道上开出,高征长说这是从南港轮渡过来的车,现在正开下船。

十多分钟后,乘客接到通知可以登船了,但要人车分离。过安检门、刷身份证、检票,每一关都很严格。而另一边,司机李广开着车上了匝道接受安检,主要是针对车上的行李箱以及车上是否有人。

“粤海铁2号”大船看上去有三层楼高。在客舱玻璃前记者看到,几十辆客车、货车整齐地停在船头,颇为壮观,更像是一个大型停车场。

“呜呜呜……”火车鸣笛的声音传来。轮船与码头相接处有铁轨,车厢在火车头的推动下缓缓向前,只十多秒的工夫,车厢就开进轮船最底层。“火车上船了。”有乘客赶紧掏出手机,记录这难得一见的瞬间。

下了船后,客车又跑了约4个小时,终于在8日凌晨4点到达终点站三亚。旅客们各奔东西,三名司机则赶紧爬上车内的卧铺补觉。5个小时后,他们又要开着车,踏上返程的漫漫长路。

6日晚上,记者在车内过道上采访身边的乘客。

▲1月8日凌晨,轮渡到达海口码头,乘客左边下船,汽车右边下船,火车底层下船。