

## 老交警王耀志 从指挥棒到电子警察 科技助推交通管理



老交警王耀志向记者讲述工作初期平顶山市区交通状况。本报记者 彭程 摄

□本报记者 赵志国

昨天上午,在我市两会期间执行交通安保执勤任务的王耀志抽空接受了记者的采访。

今年63岁的王耀志是我市建市初期第一批交通民警,2014年退休后被返聘。从手拿指挥棒街头指挥交通到电子警察遍布大街小巷,王耀志见证了科技助推鹰城交通管理的巨大变化。

### 交通信号灯靠手扳

1971年,年仅17岁的王耀志通过招警程序成为平顶山市公安局一名民警,被分到警卫班工作。次年,刚刚成立不久的市公安局交警队缺人手,领导找到王耀志,问他愿不愿意去交警队工作。

当时交警被人们戏称为“马路疯子”,在公安系统里地位不太高,但听说交警一个月发34斤半粮票,其他警种的民警每月只有29斤粮票,还发皮衣皮鞋,出身农村的王耀志一口就答应了。

1972年,交警队在市区矿工路市公安局原办公楼后边的几间平房办公,全队不足20人,仅有一辆美式老吉普车和一辆幸福250两轮摩托车。市区的交通岗也只有三个:中兴路与和平路交叉口岗、矿工路与开源路岗、矿工路与体育路岗。

当时的交通岗是木制的六角亭,冬天里面冷得滴水成冰,夏天里面闷得像蒸笼,交警要坐在交通岗亭里把手扳转换交通信号灯,向上扳是绿灯,向下扳是红灯。虽然当时的机动车不多,但前来市区拉煤的卡车和毛驴车不少,再加上市民多骑自行车上下班,市区仅有的三个交通岗还是比较繁忙的。被分到执勤班的王耀志每天的工作就是指挥交通。当时电力紧张,岗亭经常停电,一停电,王耀志就要站到三尺交通岗台上,挥舞着红白相间的指挥棒指挥交通,每天在岗台上站五六个小时是家常便饭。

### 给毛驴车发粪兜

在执勤班干了一年多,王耀志又调到了事故班。

虽然那时机动车少,但每天的自行车相撞、毛驴车撞人、卡车撞人、自行车的小事,小摩擦不断。事故班没有汽车,一接到群众报警,王耀志就和队友骑着自行车,背着一台120老式照相机,拿着笔记本和皮尺出现场。

王耀志说,那时人们都比较朴实,民警勘查完现场划分双方责任,该赔多少民警说了算,当事人很信服,很少有纠纷。

1973年,交警队准备在市区光明路中

段一个小院建办公房,大家都很高兴。由于经费紧张,全体民警齐心协力搬砖、拉沙、和水泥,自己动手,很快就盖起了几间平房。

1975年,前来平顶山拉煤的毛驴车突然增多,原后马路(今平安大道)何庄段毛驴车相互抢道,路面堵得水泄不通。接到领导命令,王耀志和队友赶到现场疏导交通,常常一干就是几天几夜。那时的交警除了疏导交通外,还有一个现在看来有点令人发笑的任务,给进城拉煤的农民发放粪兜。为了维护城市环境,毛驴不戴粪兜不让进城,遇到不配合的农民,民警得自己动手帮毛驴戴上粪兜。

### 给总书记站好岗

让王耀志至今仍记忆犹新的是1984年的一天。正在执勤的他突然接到领导指令,一名中央领导次日要来平视察,要他在平顶山火车站做交通指挥第一棒。接到命令的王耀志一宿没合眼,一直琢磨第二天站岗时的手势要领。

第二天,天降暴雨,身着单衣的王耀志顶着瓢泼大雨站在三尺岗台上。当首长下了专列,乘着汽车驶出火车站时,浑身湿透的王耀志挥舞着交通指挥棒,以优美、娴熟的指挥手势为首长车队开通道路。

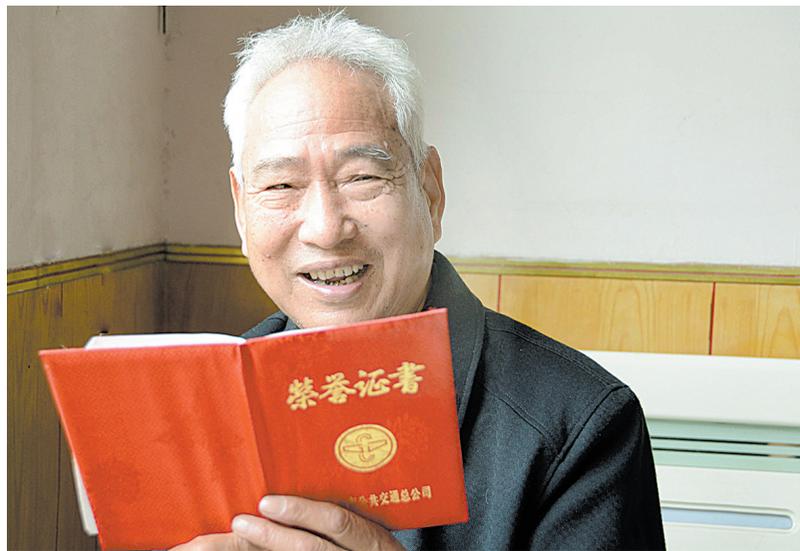
待中央首长的车队驶离,走下岗台的王耀志差点晕倒在地。因为在雨中淋了3个多小时,他回到家中后发起了高烧。但听同事说来平的中央首长是胡耀邦总书记后,他心里顿感欣慰,自觉病也轻了不少。

### 科技助推交通管理

从警40多年的王耀志家中存放着多套警察制服,从上绿下蓝解放帽,到上白下蓝大檐帽,再到07式、97式制服,每一套服装都记录着王耀志的岗位历程。这40多年里,他干遍了交警队的所有部门:执勤班、事故班、宣传股、秘书股、考评组、办公室、修理厂、检测线。不管在哪个工作岗位,他都兢兢业业,把工作干得风生水起,一直到2014年退休。

据了解,随着经济的飞速发展,我市机动车和驾驶人保有量以每年10%的速度递增,截至2016年底,我市机动车保有量突破100万辆,驾驶人突破110万人。这就要求交管部门不断提升道路管理水平。为此,市公安交警支队近年来新增了各种电子警察、缉查布控系统、交通防控体系以及智能交通等高科技设备,道路交通管理水平大幅提高。退休后的王耀志又被返聘回市公安交警支队信访办,每逢有大型交通安全任务,他还会和年轻的同事们冲到第一线,发挥余热。

## 雷有俊雷玉华父女 从两条线路两辆公交车 到43条线700余辆车



雷有俊翻看荣誉证书,向记者讲述鹰城公交往事。本报记者 张鹏 摄

□本报记者 杨岸萌

雷有俊今年82岁,1958年初通过招工进入平顶山市城市基本建设局(市公交总公司前身),1987年退休。他开了十几年公交车,看着街道越来越宽,公交车、公交线路由少变多,城市规模也越来越大。

雷有俊的二女儿雷玉华1985年接母亲的班进入市公交总公司,先做售票员、后开公交车,两年后退休。她看着公交车由烧油到烧气再到用电,售票由人工到自动投币再到刷卡,鹰城公交事业飞速发展。

4月7日,记者在市区新华路与矿工路交叉口附近的市公交总公司家属院见到了满头白发的雷有俊和他的女儿雷玉华。

### 两辆公交车两条线路

1958年初,退伍在家的雷有俊通过招工从周口来到平顶山市城市基本建设局。

“当时局里有公交车和大卡车,公交车只有两辆从匈牙利进口的大红色伊克洛斯车,跑1路、2路两条公交线路。”雷有俊说,因为当兵时他干电工,所以到局里后就负责车辆修理。“车都是新买的,基本上不坏,换得最多的是车上的电瓶。”

当时,市区仅有的两辆公交车一路跑五矿,一路跑申楼(现卫东区申楼街道申楼村)。每天早上五点多司机就要到新华路与矿工路交叉口附近的公司,准备6点发车。

“那时候公交车票价也就几分钱。因为车少,公交车上每天都很挤。”雷有俊笑着说,因为人太多,有跟司机相熟的人就从驾驶室那边的门上车,所以当时认识公交车司机的人,说起话来都特别响。

雷有俊记得最清楚的是两件事。一件是冬天公交车司机需要早早上班,从锅炉房接开水暖发动机;另一件是每天下午收车后,上上午班的司机和售票员会带着水桶、刷子到公司洗车,“车外面、玻璃、车顶,都得刷一遍”。

1958年7月,市公交总公司成立,公交车与大卡车分家,雷有俊留在了市公交总公司。1967年,雷有俊终于开上了公交车。“我早就想开车了,1960年考的驾驶证,但领导非让我修车,不让开。”雷有俊说,“当时公交车机非常吃香,有公里补助,一个月能多挣点钱。我和妻子一个开车一个卖票,一个上上午班,一个上下午班,就有时间买菜做饭照顾孩子了。”

### 司机售票员晒成阴阳脸

1979年,雷有俊转到其他岗位工作。1983年,18岁的雷玉华接了母亲的班,到公交公司当了售票员。她回忆,她接班时公交线路还不到十条,她主要在1路、2路上售票,这两条线上的乘客很多。

“那时候公交车两个门都可以上下,前后门各有一个售票员,还要拿着票夹来回走着卖票。”雷玉华说,售票员和司机都上半天班,节假日是他们最忙的时候。

1986年,雷玉华考了驾驶证,当年开始开公交车,直至1999年。这十几年,雷玉华主要开的是通道公交车。“就是两个车厢中间有个连接篷,车长13米多,调头、倒车、拐弯,难度都比较大。”雷玉华说,当时路面上没有那么多私家车、出租车,所以有那么长的公交。“我不开公交车没几年,道路上车辆增加,通道公交车不再适应在市区道路开,就逐渐被淘汰了。”

雷玉华开了十几年公交,她说:“以前老受罪了。冬天天冷,手脚冻得僵硬;夏天天热,司机的腿就在发动机箱盖旁边,被烤得红红的。我们开玩笑说,司机的腿就像火腿,蘸上酱油醋都可以吃了。”由于驾驶室在车左边,售票台在车右边,车窗也没有帘子遮挡,司机和售票员长时间单边晒太阳,脸就成了一边黑,一边白。

### 近十年公交发展最快

燃气车、纯电动车、混合动力车,公交车辆逐步更新;智能调度、自动投币、公交卡等逐步进入公交,公交运行更加便捷;空调车、掌上公交、车载影视、Wi-Fi,乘坐环境大改善。“可以说,最近十年是公交各个方面发展最快的十年。”市公交总公司宣教部工作人员李女士说。

据了解,2005年,第一批空调车投入运营;2008年9月,公交IC卡发行,乘客上车刷卡;2013年,售票员完全退出公交;2011年,智能公交系统开始使用,公交服务的准时性和可预见性提高,缩短了乘客的候车时间。

目前,市区共有43条公交线路,公交站亭600余个,公交站牌290多个;营运车辆700余辆,全部为无人售票车,乘客上车可以自动投币,也可刷卡;线网长度达300公里,最长线路是29路,单边里程28公里,最短线路是12路,单边里程45公里;夜班运行线路6条;全天最早营运班次发车时间是早上5:30,最晚营运班次收车进场时间是晚上12点。