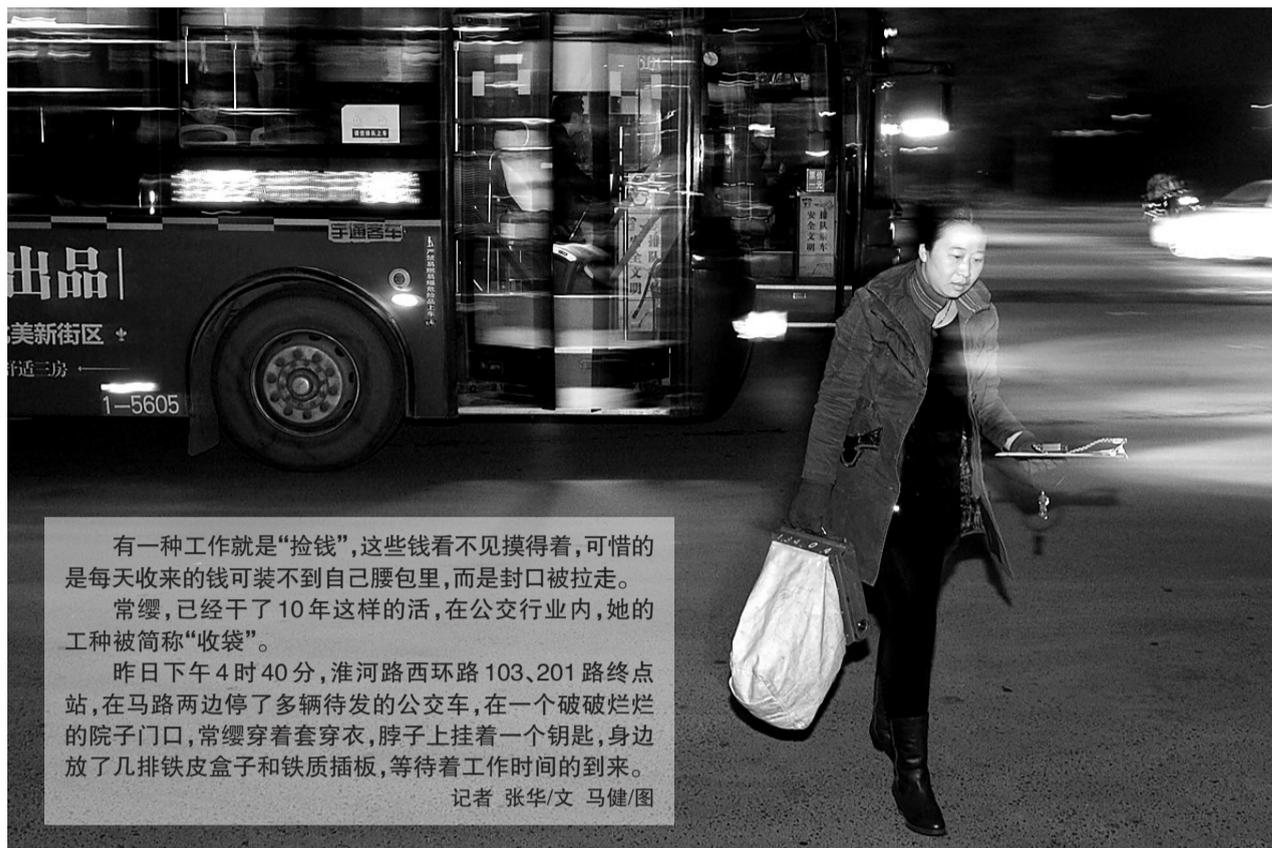


每天公交车上的钱是如何收走的？

收袋员：每天掂着钱袋子小跑的人



有一种工作就是“捡钱”，这些钱看不见摸不着，可惜的是每天收来的钱可装不到自己腰包里，而是封口被拉走。常纓，已经干了10年这样的活，在公交行业内，她的工种被简称“收袋”。

昨日下午4时40分，淮河路西环路103、201路终点站，在马路两边停了多辆待发的公交车，在一个破破烂烂的院子门口，常纓穿着套穿衣，脖子上挂着一个钥匙，身边放了几排铁皮盒子和铁质插板，等待着工作时间的到来。

记者 张华/文 马健/图

收完钱袋后，天已经全黑了。

取出钱袋的那一刻，钱袋就锁上了

“一个盒子加这个插板，小的也有五六斤，大的有六七斤，装上钱大概有10斤多。”17时，一辆103路车停在路边后，记者跟着常纓一起去收袋，提着她的收袋，感觉沉甸甸的。

在车流中穿过马路，来到车上，常纓首先拿着一个黑色的又厚又小的小机器贴在刷卡机上，语音提示有：“正在采集。”这个小机器是一个信息采集器，采集一天来所有的乘客刷卡记录，常纓笑称：“取的是看不见的钱。”待信息采集完后，机器上交到公司，公司进行统计。

几十秒钟后，信息采集完，常纓又从脖子上取出一个“钥匙扣”，放在车前的GPS上刷卡后，再用钥匙打开箱门，把插板插到箱子里后，取出了钱袋。

“现在技术改进了，不插板就取不出钱袋。”常纓说，按照公司的规定，在收袋时，必须车长也在场，同时要求GPS刷卡和插板上有锁，在取出钱袋的那一刻，钱袋就锁上了，否则钱袋就取不出来。在几年前，拉出的钱袋都没封口，现在的钱袋更加安全。

收袋不到一分钟，时间都浪费在路上

上车采集信息、刷钥匙扣，再打开箱门取钱袋，常纓动作熟练，记者掐表计算，不到一分钟的时间。但是从调度室出来，到收袋再次返回调度室，需要5分钟左右。为了节省时间，常纓都提前把空袋放到离马路近一些的地方。

“滴、滴、滴……”一辆103路车在收袋之后，警报一直响个不停，女车长不知道出了什么问题。常纓判断是电压不够，她经常遇到这样的情况，由于电压不够，开箱收袋时经常打不开箱门，甚至有时得使劲砸开，非常麻烦。

“时间都浪费在路上，公交车没场地停，那没办法。”除了体力劳动外，更担心的是安全问题，因为来回要横穿马路，旁边就是加油站，车来车往的很多。

201和103路全部收完有45个袋，收完这些袋子要到晚上8点多，不过，这两条线路客流不是太大，待她切换到12路时，那更是一个繁重的工作。

繁重到啥份上？

“钱袋踩都踩不下去，沉得很。”常纓的话，让记者对12路有些“向往”，赶紧奔赴12路的收袋现场。



从投币机上取出钱袋，并请司机做好相关手续。

钱多得钱袋取不出来，麻烦得很

晚上6点，中原西路新一中门口，一辆12路满载乘客停靠路边，收袋员黄芳拎着一个空钱袋一路小跑着过去，过了一会儿，拎着一个鼓鼓囊囊的钱袋回来了，又一辆车到来，另一名收袋员刘凤文开始前去收袋。刘凤文是专门被调来支援黄芳的，因为，一个人要是完成12路和210路的全部收袋，是一个巨大的挑战。

“到星期天，钱袋拿出来都站起来。”黄芳介绍，12路是一条特殊的线路，从市区发往荥阳乔楼，票价2元，比城乡中巴便宜，所以，客流一直很大，而且很多荥阳来市区的乘客都不习惯刷卡，而是直接投币。

钱多了也是麻烦，这句话对于收袋员来说非常的真切。

许多不能说的秘密

收完袋子，收袋员的工作还没结束，要等待款车，等款车拉走后，她们的工作才算正式结束，而此时，一般都到了夜里。

“为了安全，这个问题真不能说。”昨日，在接受采访时，一收袋的负责人很谨慎，对于收袋的最后时间、款车的行车路线、时

间，要求记者一定不能写，因为涉及他们的安全。

“钱多了你还取不出来，麻烦得很。”刘凤文说，纸币有时太多挡住出袋口，插不上插板，插不上插板就没法取袋，她们就使劲晃袋子，希望纸币往下落落，实在落不下来也插不上插板时，就等待12路车回到场区再收袋。因为车上有乘客，她们不能耽误太长时间，都要提前给乘客做好沟通。像这样的收袋高峰，一般从周五持续到周一，只有周二周三周四客流稍微少一些。

为了快速收袋，收袋员都提前精挑细选收袋，把新的没一点毛病的优先给12路用。但是一到周五，她们遇到的就不止是钱的问题，由于门口就是学校，很多家长都开车接孩子，挡住了路，12路车就停在快车道上收袋，每收一次袋都像赛跑。

袋箱相比前几年都有哪些进步？“还是不能说的秘密”，该负责人说每年他们都会对收袋箱和流程进行改进和实验，但是一切皆不能说。

公交调度员 啥活儿都干

□记者 张华/文 周雨/图



半天不来一辆车，一来好几辆连着，“这都咋发的车？”经常坐公交，您发过这样的牢骚甚至谩骂吗？到底咋发车，记者带您一起来到62路，看看调度员的工作。

一人调度68辆车

昨日早晨6时30分，郑州市花园路刘庄公交车场站内停满了公交车。此时，62路公交车的调度员王红霞，手持车辆现款整理单，不停地在车辆间穿梭，6时42分，一辆62路和32路同时发车，两分钟后，又一辆62路车发车，一分钟后，又一辆62路发车……就这样，几乎每隔一两分钟，就有一辆车从这个场站发出。

“秦师傅准备发车，到点了。”此时的秦师傅正在擦车，公交公司为车长送的加餐刚到，他根本来不及吃，跳上车就要走。

公交车长加餐9点之前，加餐几乎没人吃，不是不饿，实在是没时间。这样，调度员就充当了车长的“厨师”，负责加热快餐送给到站的车长。

王红霞说每天都这样，高峰时等车的人多，62路一两分钟都要发一班。

“早高峰时，调度最忙。”郑州公交二公司二车队队长孙尊说，王红霞一个人调度62路，就有68辆车。

堵车时最麻烦，调度要拉大发车间隔

据62路调度员王红霞说，她不仅要发好车，保证发车间隔，同时还要时刻关注车辆的运营秩序和路况信息，随时调整发车间隔，尽量将车辆发得更加科学、合理。

据二车队队长孙尊说：其他现场调度的流程是：投单—提醒车长做好出车前的准备工作—检查车辆卫生—按照GPS调度指令提醒车长发车。而62路却是目前公司唯一一条将GPS智能系统移到线路公交调度室（一线现场）的。她一个人不仅要干好其他调度员的工作外，还要通过GPS智能调度系统时刻关注运营秩序、道路通行状况，查看每辆车的当前位置、车辆间隔等。遇到因堵车出现串车她会直接与车长连线，通知车长主动拉开间隔、保持车距；遇到堵车造成大间隔时，她会根据场区待发车辆和将回车辆的时间，随时调整发车间隔，尽量把间隔拉均匀，避免出现大间隔现象的发生，造成乘客乘车难问题。

调度是乘客的“急救员”

“里面都有啥东西啊？我帮您查查”。上午9时许，刚停下来歇会儿的王红霞转接到一个电话，一乘客说把手提袋忘车上了，不知道能不能找到。

像这样的热线或乘客打来的求助电话，多的时候每天能接到八九起，少的也有四五起，多数是乘客因大意将物品忘在公交车上，急需帮助查找的。还有的是热线转发到车队需要帮助落实的。

据统计：仅62路一个月之内帮助乘客找到失物的起数就有百余起，捡到的失物件数就有几百个。