

珍藏一座城的记忆

5

文/羊城晚报记者 严艺文
实习生 王文杰
图/受访者提供(署名除外)

陈旭东

广州市一汽巴士有限公司党群工作部部长,秉持着对城市公交的热情,投身于公交行业

李志坚

驾驶员指导技师,在广州公交集团电车有限公司历任驾驶员、线长、服务主管。2009年被授予广东省劳动模范,2010年被授予全国劳动模范

专家说

羊城晚报记者:作为城市一道流动的风景,广州公交的主要发展历程是怎样的?反映了广州城市面貌和区域发展的哪些变化?

陈旭东:从历史脉络来看,民国初期,广州的主要交通代步工具是轿子、人力车、马车和脚踏三轮车为主。1920年,广州街道上出现了以机械动力为主的进口铁轮货车,称为“四轮街车”,这是广州公共汽车的开始。

加拿大华裔蒋寿石等人于1923年引进15辆8座汽车,扬手即停,车资白毫,市民称之为“加拿大”汽车或“长途汽车”。这种车是由当时向外国购买的报废旧车加个篷顶,设两排长座椅制作而成。1936年,民国时期的广州市政府正式决定将“长途汽车”易名为“公共汽车”,“公共汽车”的名称开始使用。

新中国成立后的第一辆公营公共汽车是广州人民政府收购的军车改装而成,后来又陆续接收了三辆旧车,改装成公共汽车,于1950年7月投入营运,这为公共交通走向国家经营模式埋下了伏笔。1952年9月,首家国有公交企业——广州市公共汽车公司成立,这就是现在广州市一汽巴士有限公司的前身。

从公交线网拓展来看,1923年,加拿大汽车公司仅行驶4条线路,分别是沙河-东门(今大东门)、东山-西濠口、东山-沙基东桥、同后街-天字码头。广州解放前夕,市区公共汽车线路共12条,4条郊区线路,总长度仅有163.4公里。根据线路设置,可以看出当时广州市的基本范围:东至杨箕、西至上下九路、南至小港。

新中国成立后,1950年12月,海珠桥修复通车,重新设置市区线路9条,郊区线路5条,共14条线路。1956年,部分线路合并或撤销,直到1960年,公共汽车营运线路为34条。改革开放初期,广州公共

公共汽车每天穿梭在大街小巷,广州街坊们再熟悉不过。从改装的“道奇车”,到大载客量的通道车,到时尚的双层巴士,再到低碳环保的新能源电动公交车……广州公共汽车发展史,是一部融合了不同阶层、不同身份、不同年代百姓故事的“民生字典”,也是近现代广州城市发展的缩影。

如今,在广州市一汽巴士有限公司发展历程展馆和广州电车发展历程展览(馆)中,经典车型的车模、车票等旧物件已成为珍贵藏品,承载着广州人的旧时记忆,记录那些让人怀念的年代。

近百年历史,公共汽车在广州记忆中穿行



解放初期的“道奇车”



20世纪60年代行驶在海珠桥上的“依卡路斯”公共汽车

汽车线路迅速发展,至1980年末,营运路线数量增加,共计106条,线路总长3502.9公里。李志坚:广州电车的历史可以追溯到20世纪初。从1919年正式申请筹办开始,广州电车走过了百年历程,成为广州人的老字号,这也是我们将电车发展称为“百年电车”的缘故。

1915年,广东巡按使公署批准大沙头工程局承办长堤电车,线路由沙基直达大沙头,但计划未付诸实施。1919年,华侨伍籍馨等人向当时的政府呈请承办电车,获广东督军暨省长批准。但是,因时局不稳及战乱、经济环境等原因,整个计划最终未能完全落地。

新中国成立后的1951年,广州市成立无轨电车筹备委员会,以朱光副市长为主任,在市公用局设无轨电车筹备处,具体开展筹备工作。经过多年不懈努力,1960年9月30日,广州市无轨电车通车,无轨电车1号线(越秀公园-中山四路大东门)投入营运,这标志着广州终于有了属于自己的电车,可谓100年的美丽梦想,50余载艰辛耕耘。

羊城晚报记者:从通道车到新能源公交车,从人工售票到扫码乘车……广州公共交通的变革经历了哪些历史时刻?对公交系统的发展变迁起到了什么作用?

陈旭东:在车型上看,从解放初期接收改装的“道奇车”等外国杂牌车起步,广州公共汽车先后使用“木炭车”、“依卡路斯”、拖卡车、铰接车、双层巴士、新能源客车等。

公共汽车的能源也一直在在发展。上世纪50年代时能源供给不足,因此将“道奇车”改装成“木炭车”,“木炭车”增

压后才有最大动力行驶海珠桥。后期公共汽车的能源主要为汽油、柴油,2003年开始,公共汽车正式启用新能源,全面使用LPG燃料车。2012年之后,公共汽车引进LNG混合动力插电车,再次升级了清洁能源。2017年-2018年,纯电动车开始投入使用。可见,广州公共汽车在能源上的变革,进一步倡导和深化了绿色公交、低碳生活的理念。

还有值得一提的变革便是公共汽车票制改革。民国时期,公共汽车曾实行每日按挂牌银元折“金券”收费,每天票价不同,不同商经营的线路收费各异,票价混杂。后来出现月票,据《广州公共汽车发展史》记载,广州市公共汽车使用月票始于1937年3月,包括军警半价月票、公务员月票、普通月票和普通季票四种。

1993年,202空调公共汽车专线成为全国首条实行无人售票的空调公共汽车线路,这意味着车票和月票逐渐退出历史舞台。1994年,公共汽车13路率先试行接触式IC卡自动收费系统,乘客需要用公交IC卡到站点充值,上车时在收费机上刷卡收费,自此揭开了公交票务的智能化新篇。

随着售票方式和票价制度的完善,存在了67年的纸质公交月票于2004年5月全面取消。

李志坚:电车的发展不断适应着市民出行和城市区域发展的需求,在车型上体现得比较明显。通车初期,因为技术限制,主要使用小型巴士。后期,由于搭巴士的市民越来越多,小型巴士不能满足出行需求,因此,将两辆小型巴士用链条连接的拖卡车出现。

20世纪70年代中期,“大通车”投入运营,由两节或三节车厢通过铰盘连接,载客量大。20世纪80年代初,广州产通道车通过技术改革将单车改为铰接型通道车,俗称“小改大”,以增大车辆载能力。

然而,随着技术的发展和公交覆盖面的逐渐扩大,“小改大”又慢慢转变为“大改小”。到了20世纪90年代,广州市电车公司引入上海客车厂生产的SK5102GP型电车,采用方型设计风格,这就是广州街坊熟悉的“四方头”。进入21世纪后,广州市电车公司自主研发了典雅之星等双源式增程无轨电车,大大延长了电车在脱网状态下的续航里程。

贰 老式车型车票见证往昔岁月

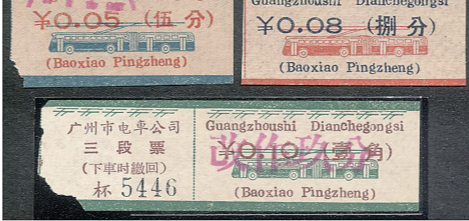
羊城晚报记者:现有收藏的老式公共汽车(车模)各有什么特点?它们承载着广州人怎样的记忆?

陈旭东:一汽公司收藏的老式公共汽车车模基本涵盖了各个时代的车型。其中,年代较老的有新中国成立后的第一代公交车——“道奇车”。解放初期,广州的私营公共汽车都是道奇、雪佛兰等外国杂牌车,形如“火柴盒”“白鸽笼”。

我们收藏了由道奇货车改装的客车车模,全车木料结构。作为当时广州市最主要的公共汽车,“道奇车”上半部的车篷是奶黄色,下半部的车身是深绿色。车门是推拉式的木趟门,由售票人员拉动,驾驶室与车厢之间也由木趟门隔开。车厢内有20个靠背式木板硬凳,连站位可载客40人左右。

1954年,广州引进了56辆匈牙利产的“依卡路斯”,它的主色调变成了红色。20世纪60年代,街坊们可以看到行驶在海珠桥上的“依卡路斯”公共汽车。“依卡路斯”的发动机是柴油机,由于结构比较复杂,运转时震动剧烈,刹车效果也不好,20世纪70年代就退出了公共汽车运营。

在20世纪50年代中后期,首批国产公交车出现。我们保存了60年代初期的大型铰接车的车模,它是通道车的前身。它的铰链比较硬,后期由于不适宜在狭窄的市区马路上行驶,逐步淘汰。70年代,铰接式通道车陆续投入运营,直到1996年才全部淘汰。



上世纪60年代的车票、月票
严艺文、王文杰/摄

叁 难忘几多车厢温情瞬间

羊城晚报记者:在您的记忆中,对广州公交最难忘的场景是什么?

陈旭东:1986年,一汽巴士5路3台标兵车发起“友爱在车厢”活动,《羊城晚报》是第一个报道的媒体,到今年正好35周年。算起来,我是和“友爱在车厢”一起成长起来的。

在我上小学时,公交车内非常拥挤。当时的车厢内有个乘务员专用通道,方便乘务员售票。有一次乘务员看到我挤在人群中,就一手把我拉到他后面,坐在相对比较宽阔的位置,很照顾我这个小朋友。其实,“友爱在车厢”就是请公交车的工作人员引导乘客们互帮互助,营造和谐的车厢环境。直到现在,“友爱在车厢”还坚持到不同的社区开展公交服务集市,倾听乘客的需

李志坚:位于广州博物馆镇海楼“古董电车”于1987年投入运营,作为广州市最后一辆公交大通车,1998年广州市电车公司将其捐赠广州博物馆。它是铰接式无轨电车,因两节车厢之间用转盘连接,被称为“大通车”,最大载客量为150人。

仔细看这辆大通车,在司机位置,有“鸡翼”窗仔,还配有小风扇,都是在没有空调的条件下为司机通风的。以前这种非空调公交车,整辆车都装满了人,被乘客们、街坊们形象地称为“热狗”。

收藏的这辆大通车的车长有20多米,当车辆转弯时,中间的转盘也会跟着转,很有意思。因为电车顶部的线缆如两条竖起的“辫子”,广州人亲切地称其为“仔辫车”。电车行驶时,“两条辫子”(电路连接处)有时会掉落,司机要通过车尾的梯子上车顶去搭线路,这样才能恢复通行。

大通车的乘客座位是木凳,大约50座。最早配有三名乘务员,后来减至两名。当时,乘务员一边卖票,一边找钱。像街坊们熟悉的报站,也由乘务员用麦克风播报。那时的道路比较窄,公交车要转弯了,乘务员就会从车窗伸出手拍拍车身,提醒旁边行人和车辆,“车转弯了,请旁边的车辆、行人小心!”现在回想还是很有画面感。

羊城晚报记者:在现有保存收藏的公交旧物件中,令您印象深刻的藏品有哪些?

李志坚:在电车公司现有收藏的旧物件中,最典型的就是旧车票。从最初几分钱车票,到月票退出历史舞台,车票见证了公交的发展,陪伴了一代又一代广州街坊的成长。从20世纪60年代到21世纪初,在没有车身广告的时代,印刷在车票上的广告是对当时人们生活的一种真实再现,这也是当时经济社会发展的缩影。

20世纪90年代,广州公交车开始实施无人售票,车票随之减少,2004年最后一批月票售罄。我还记得,每到月底换月票的日子,公交月票销售窗口前经常排起长龙,很多市民排上一个多小时买月票,这些节点串联过去生活的点点滴滴。

在这些旧物件中,让我印象深刻还有老式报站器。以前我们用老式报站器,需要按1、2、3、4等按钮实现报站,为老人让座等信息的播报。现在的报站器是一个功能集合器,除了报站以外,还能实现信息沟通,通过GPS触发报站更解放了司机的双手。

提升服务品质。

李志坚:对我来说,难忘的是公交空调化后,乘客们上车时的神情。非空调车时车厢很热,乘客又很多,夏天人挤人,那滋味可想而知。有了空调,乘客们的乘车体验大大提升,坐下来都面带微笑。我们开车时也感觉很舒服,好像回家一样。



大通车车厢的温情瞬间

广州公共汽车发展大事记

- 1915年,广东巡按使公署批准大沙头工程局承办长堤电车,但计划未付诸实施
- 1919年,华侨伍籍馨等人向政府呈请承办电车,获广东督军暨省长批准。同年成立广州电车路公司(后称广东电车有限公司)
- 1920年,广州街道上出现了以机械动力为主的进口铁轮货车,称为“四轮街车”,为广州公共汽车的开始
- 1923年,加拿大华裔蒋寿石等人引进15辆8座汽车,扬手即停,市民称之为“加拿大”汽车或“长途汽车”
- 1936年,市政府正式决定将“长途汽车”易名为“公共汽车”,“公共汽车”的名称开始使用
- 1937年3月,广州市公共汽车开始使用月票
- 1949年11月,新中国成立后的第一辆公营公共汽车投入营运
- 1951年,广州市成立无轨电车筹备委员会,在市公用局设无轨电车筹备处,具体开展筹备工作
- 1952年,首家国有公交企业——广州市公共汽车公司成立
- 1960年,无轨电车1号线(越秀公园-中山四路大东门)通车,标志着广州近半个世纪筹建无轨电车的坎坷曲折历史结束
- 1993年,202空调公共汽车专线成为全国首条实行无人售票的空调公共汽车线路,车票和月票逐渐退出历史舞台
- 2004年5月,存在了67年的纸质公交月票全面取消

千台经典车模见证广州变迁

文/羊城晚报记者 严艺文 实习生 金瑜

受访嘉宾:招兆焯

少年接触模型制作,通过多年的摄影,收集与巴士相关的藏品记录见证广州的变迁,并亲手制作各个时期的广州巴士、交通工具模型超过千台。



招兆焯制作超过千件车模

位于金沙洲的一套60多平方米的住宅房,是老招的展览馆和工作室。老招叫招兆焯,是土生土长的地道老广。在这个不大的空间里,收藏着上百件巴士模型,宛如一个小型博物馆。

“这台是上个世纪60年代的铰接型巴士,这台是通道车,还有拱形电车、‘皇冠的士’……”招兆焯对收藏的巴士模型如数家珍,然而与大多数藏家不同,这些经典车模,均由招兆焯亲手制作,累计超过1000件。

招兆焯出生于上世纪60年代初,少年就读于珠玑路小学,在那里接触到模型制作,此一发不可收拾,一口气做了50年。1980年代,招兆焯进入广州电车公司,开过公交车,做过管理岗位。从民国时期的“道奇”木炭汽车,到上世纪60年代的无轨电车,再到上世纪90年代的空调车,以及如今的BRT、双层巴士,招兆焯对各个时代的巴士车型都深有了解。

黄色镂空木椅、售票员专用通道、车厢内的铁桶……在招兆焯众多的车模中,有一辆具有特殊意义的通道车模型。这是招兆焯在1990年制作的107路155号通道车,长50厘米,“1990年正值广州电车公司成立30周年,我制作了两台当时在广州满街跑的电车模型,其中一台赠送给电车公司,一台自己收藏。”招兆焯说。

仔细看来,这是一台按照1:40比例制作的铰接无轨电车模型,连接两节车厢的铰接处由铜片制作,流露出风琴般的褶皱质感。车身用金属铜片、铜线焊接而成,轮胎用模具手工制作,车身的红漆正是使用当年“广州客车厂”生产的107路电车的原车漆。招兆焯介绍,“这台车模的车门、车窗和雨刮都能活动,很逼真,还能通过遥控操纵,实现转弯等演示。”

招兆焯在还原车型上下了很多功夫。他告诉记者,制作一台车模,需先手绘图纸。在他的家中,收藏着一份份珍贵的车模图纸。在107路155号通道车的图纸上,记者看到标有非常详细和精准的尺寸,车身的左右前后,绘制得非常规范。记者注意到,图纸上还绘制了车厢内的座椅、车站的站牌,内容齐全。图纸完成后,招兆焯根据比例用金属铜片制作车身外框,再组装好车内各零部件,最后上颜料,并还原车顶的泄水槽,车内的公共设施。除此之外,招兆焯还手工制作了旧站牌和第一代无人售票的零钱投币箱模型,以此记录广州城市交通的发展。

少年的兴趣变成了中年的理想,走进博物馆和各巴士公司,时常会发现招兆焯制作的车模。“从少年时期开始,我就没有停止制作模型,我非常喜欢手工制作的感觉,所以也一直坚持纯手工制作车模。”招兆焯是一个收藏家,更是一个巴士迷,未来,他想将制作的车模和背后的故事一起分享给更多人,共同见证广州这座城市的记忆。