



# 历史的轨迹

## ——泰城公交车回望

刘宗刚

公交车是城市公共交通最直观、最具代表的形象符号,作为公共文化的表现载体,公交车也最直接、最形象地反映着城市公共交通发展的规模和程度,透露出城市精神文明建设进步的信息。

在泰城公交事业飞速发展的今天,让我们再次回顾那段公交艰难起步的历史,让我们回望那些曾驶过泰城街道的公交车——为了忘却的纪念,为了更好地大步向前。

1965年以前的泰城街道上,没有公交车,如今的泰城街道上,遍布公交车。泰城公交车从无到有、从少到多,从简陋到豪华,风雨兼程48年。

从“一线两车”到34条线,869台车;随着岁月更替,时代变迁,“一代旧车换新车”,泰城公交车几经更新,有的彻底退出了线路,很多关于公交车的往事也已变得模糊。但无论时代怎样变迁,无数公交车在泰城街道上驶过,起步停车的铿锵仍清晰地印在人们心头,留下了磨灭不去的美好余韵。

让我们的目光回溯到上世纪六十年代中期,追忆那些曾驶过泰城街道的公交车,回顾一下泰城公共交通走过的近半个世纪的风雨历程吧。

1964年,泰安交通运输局下属交通运输联社第一次将目光瞄向泰城的公共交通。当1965年第一辆公交车驶上街道的那一刻,公交车就开始影响,改变着人们的日常生活。从无到有,泰城的公共交通史掀开崭新的一页。

1965年,一条串联起泰城主要街道和各重要单位的公交线路正式开辟,当时只有一条线路,两部汽车,“一线两车”是当时公共交通的真实写照。

六十年代的泰城还只是小县城,初具城市规模,城市建设刚刚起步,一切都千头万绪,百业待兴。那时不光是道狭路窄,坑洼不平,而且很多街道没有修整,路面得不到硬化,每有车辆驶过,路上总是尘土飞扬。

为了给市民出行提供便利,泰安交通运输局在物质条件相当困难的情况下,几经周折,筹备了两台25座(含站立区域人数)老式解放牌客车(单开门的那种,严格意义上还不能算是公交车),开通了一条长约6公里的线路,起点是汽车站(即现在的老汽车站),终点为火车站。运行路线是这样的:从汽车站出发,沿灵山大街东行,下穿京沪铁路桥洞,经汽车厂、水产公司、南关、化肥厂,然后沿迎春路北行经东关至军转干部培训中心(现和平饭店附近),沿岱宗大

街西行,经红门路、山东林业学校(现在山东农大东校区)、泰安地委(现中心医院口腔医院)、山东农学院(现山东农大),地区医院(现中心医院),然后沿龙潭路南行至财源街东转,到达火车站广场。

因当时龙潭路上的公铁立交涵洞很低,仅能通行牲畜车或人力车,公交车过不去。所以那时火车站和汽车站之间的换乘需要步行。那时候公交车上也实行跟现在一样的两班制,一台车两名驾驶员,车上有售票员,也是一台车配备两人,就这样,一共8名同志组建了汽车班,泰城公交的雏形初露端倪。

当时的泰城经济还不发达,再加上车辆少,路况差,车上乘客也不多,单车一天也就百十人次,十几元钱的票款收入,当然,票价也低,从三站以内3分钱,按站点多少依次5分、7分、9分、1角,最高票价1角5分。在市城建规划局档案馆,那个时期的一些公文书函、报告批复,公交车使用的票据、报表,还在安静地存档着当年那份记忆,一张粉红色的五分钱车票上还清晰可辨一道验票时的划痕。

1971年,因管理机制调整,汽车班由县交通局划归县城建局管理,一并划去4名驾驶员,3台车,2名售票员,驻地也在财源街下河桥老房管所院内(今中百大厦)。如今,财源街两旁高楼林立,现代化大型商场、店面鳞次栉比,当年旧址已无迹可寻。我们找到了当年开公交车的肖玉珍师傅,肖师傅住在岱庙社区,虽年过七旬,但身体硬朗,精神矍铄,说起话来思路清晰。肖师傅曾在济南开公交车,1972年随丈夫来到泰安,成了泰安的一名公交车司机,那年她32岁,是当时泰城唯一一位女司机,也是第一位女公交车司机。

她回忆说,1972年的泰城一共不到10台车,用于公共交通的有4辆,其中两辆是济南客车厂生产的解放牌中巴车,单开门二十五座。公交车运行也不正规,经常被一些学校、机关、企事业单位包车租用。1974年和1975年,单位先后购置上海和博山的双开门大客车各两部,全部投入到公交线路上,泰城终于有了正规的公交车。但这批车性能较差,车上设施简陋,燃烧60号汽油,动力也跟不上;车辆一启动,排气筒里就直冒黑烟,遇到爬坡时,气门挺杆就噼里啪啦乱响,车后浓烟滚滚,黑烟能拖出一里地去不散,而且那时的车辆笨重,发动机前置,夏天高温很容易发生气阻,发动机盖

的温度能达到四十几度,开车时把小腿肚子都烤得通红。

1974年,肖师傅一行从北京接回来6辆意大利原装进口的菲亚特轿车,这批当时很高档的轿车负责从火车站接送客人去天外村等旅游景点,票价大概一元钱左右。

1975年,为了发展旅游,开通了红门至大众桥的3路车,这是公交为泰城旅游业做出的最初贡献。尽管那时候条件艰苦,但是公司还是为职工们定制了工作服,是粗布衣服,但在当时已经很“高档”了。3路车开通时,肖师傅在终点站大众桥有一张留影,照片上的她穿着崭新的工作服,英姿飒爽。

1975年,泰安人民汽车公司正式挂牌成立,成立了真正意义上的公交公司,公交开始以公司形式向泰城市民出行提供服务。公司驻地选在一个部队废弃的砖窑厂里,就是现在火车站银座商城东侧(银座商城广场)那块场地。公司除了驾驶员和售票员外,还配备了两名修理工,总共十几个人,七八部车,但较之十年前有了长足进步。

到了1978年,沐浴着改革开放的春风,泰安人民汽车公司已拥有车辆十多部,职工四十多名。现已退休在家的原安全科科长程悦安师傅,就是在这一年来到汽车公司的,他形象地形容那些来自上海、博山、聊城、武汉的车辆,大小不一,颜色不同,车体形状各异,就像是一支七拼八凑起来的“杂牌军”。他说,驾驭这支“杂牌军”可不轻松,因为那些车车体沉,方向、离合、刹车都没有助力,每打一把方向,双臂都要用上全力,每用离合、刹车,两腿都要用全力蹬、踩;一个班下来,人累得就像散了架。

1984年,程师傅代表泰安市参加全省公交职工业务技能比赛,取得优异成绩,为泰安公交争了光。1987年,程师傅当选泰安市劳动模范,成为公交公司第一位获此殊荣的一线驾驶员。进入新世纪,在泰城公交线路上,“公交老黄牛”刘欣也用实际行动传承着一代代公交人优秀品质,从事公交车驾驶20多年来,刘欣吃苦耐劳,好学能干,他安全驾驶无事故,爱岗敬业无怨言,与人为善无私心;多年的一线工作锤炼出优秀的职业素养,受党教育多年使他具备了高尚的思想境界,乐于助人使他拥有了良好的精神品格。

1987年,泰安人民汽车公司成立市郊车队。向郊区开辟了8条线路,始发站统一设在火车站广场。上世纪八十年代末到九十年代初,东边的垆峪(21路)、范镇;南边的马庄(27路)、汶口(25路)、化马湾(23路);西边的道朗(28路)、夏张都陆续通上了公交车。那时候有些线路路况差,运行时间较长,车辆经常是到了郊区后,无法在当天返回城里,驾乘人员必须在当地住上一晚,次日再返城。公交车隔夜运营,也算是泰城公交史的一个特色吧。

现公交工会主席赵霞当年在市郊跑跑马庄的27路上当售票员,她说,那时候驾乘人员很辛苦,在外住宿是经常的事,如果碰上车辆半路抛锚,风餐露宿也是常有的事。九十年代初期,因多种原因,市郊车队取消。

1980年,随着泰山西路的竣工,天外村至中天门旅游线正式开辟。虽然当时山路崎岖,又有多段土路,路面坑洼,路况复杂,但公交公司抓住了这个千载难逢的机遇,将公交线路历史性地延伸到泰山腹地。

公司的6辆菲亚特轿车和其他一些车辆组成第一批驶上泰山西路的运营车队。肖师傅清楚地记得当时的票价,从火车站天外村至中天门,票价为2元钱。程悦安师傅回忆说,当年跑山的车除6辆菲亚特外,还有老式的北京吉普、上海面包、苏联产嘎斯69。

今天,这些车已经消失在我们视野之外,甚至很多人的记忆里已没有了这些车型的轮廓。但这些车



程悦安擦车



公交“老黄牛”刘欣

却书写了泰山旅游包车的历史。

上世纪八十年代,泰城大街上还运行着一种铰接式大型公交客车,这种车由两组车厢铰接而成,车身高约十五六米,样式跟现在岱岳区的班车相似。车上两名售票员,除了负责售票外,每到终点站,他们还要下车帮助驾驶员调头,经常折腾好几次才能把车身调正。

在这里,说一个故事。1976年,一位还在学校读书的女学生,一次偶然的机会,随家人乘坐单位包车去曲阜,开车的驾驶员正好是肖师傅。这么大的车!这么精神的女司机!深深吸引了她。那时起,对公交车司机的憧憬就在她的心灵深处埋下了一颗种子,萌生了一个愿望——长大后驾驶公交车。择业时,她毅然放弃了许多机会,选择了进公交公司,梦想着成为一名真正的公共汽车司机。事与愿违,她从1980年进公交公司当售票员开始,30多年过去了,她与开公交车无缘,却凭借不懈的努力,走上了公司领导岗位,也算是与公交有不解之缘吧——她就是公司现任工会主席赵霞同志。

1994年,无人售票车在全国还是个新鲜事物,柴动力的公交车也还是一个新鲜概念。这一年,十五辆湖北襄樊客车厂制造的无人售票公交车驶进泰城,这款车配备朝阳6102后置式发动机,车身高10米;车上设自动投币箱,语音报站器,电子音服务用语;车上配一名驾驶员,不设售票员,票价一元,实行通票价格。

无人售票车一亮相,立刻吸引了市民和乘客的眼球,一段时间里成为人们争相议论的话题,无人售票车改变着人们对公交车的印象,改变着人们既往的乘车习惯,也潜移默化地影响着人们的交通观念。无人售票车第一次统一了车型,改变了公交车“杂牌军”的历史。4路线横贯东岳大街,因为15辆无人售票车的投入,减少了买票找零等环节,提高了营运效率,4路线很快成为当年公交的黄金线路。

无人售票车加入泰城公交车的行列,为公交一线储备了人材,售票员们开始重新选择岗位,很多人转岗成了驾驶员。驾驶员队伍的壮大,也使公司的发展空间广阔起来。公司不失时机地购置新车辆,开辟新

线路,将公交线路延伸到泰城的各交通要道,在以后长达十年的时间里,公司相继更新10路、3路、6路、8路、7路等线路车辆,全面使用柴油动力车型,均采用无人售票运营方式。“十五”末,泰城公交已形成以火车站为交汇点的辐射性公交线网,这种大格局至今没有改变。

“十一五”期间,泰安经济飞速发展,城市建设日新月异。泰城公共交通从人员、车辆到线路、场站的规模都得到发展壮大。2005年之前,泰城公交车基本上是柴油动力车型。但是柴油车的性能不是太稳定,尤其是冬季对燃油型号要求较高,加之公交车一般是大排放量的车型,不利于环保。特别是进入21世纪以来,保护环境已形成国际共识,环保意识深入人心,节能减排的呼声越来越高。在这种形势、趋势下,公交车的改型换代被提上日程。

2005年,第一批油、气两用的公交车投入运营。标志着泰城公交车又开始朝着节能型、能源清洁型方向转变。天然气是一种清洁型能源,市场价格比柴油低,也相对稳定,公交公司顺应发展需要,逐线改用天然气车辆,或对原有车辆进行“油改气”,既节约运输成本,又保护城市环境。

2010年8月14日,公交公司迎来了历史性的一刻,自1971年39年后重新“归口”市交通运输部门。这一管理职能的改变,为公交跨越发展提供了有力保障。

2010年底,在市交通运输局的关心支持和积极运作下,40部油电混合动力新能源公交车相继投入运营,改写了泰城公交无新能源车、无空调车的历史。

2011年8月13日,14辆LNG燃气公交车在泰城1路线运营,这是我市首次使用LNG燃气公交车。

2011年9月15日,市政府与昆仑能源有限公司签署天然气公交车战略合作项目,双方达成了3年贷款购置400辆LNG新能源公交车的战略合作协议……

如今,行驶在泰城街道上的公交车已近600多辆,大多是近两年更新的CNG、LNG公交车,这些外观豪华、配置高档的公交车辆分布在城区36条公交线路,不但担负着市区居民的日常出行,更为乘客提供着方便、快捷、舒适的公交服务。



公交车老照片



新能源公交车