南京早先曾用

上世纪五十年代南京新街口东站,一辆公交车正好停车下客

虽然私家车越来越多,但拥堵的交通还是让许多市民选择公交出行。不过,您知道公交最早出现在南京的街头是什么时候,南京第一批公交都是什么样子的吗?《发现》周刊记者经过采访发现,1924年,南京的街头就出现了公交穿梭的身影,而南京公交第一批可全是超迷你型的,后来又一度全部变成超豪华的奔驰、雪佛兰、福特。最有意思的是,早在1929年,南京就出现了全国首批女公交售票员,在当年“男女授受不亲”的年代掀起了轩然大波……

□本文主笔 快报记者 毛丽萍 鲍铭东

南京最早的公交计划为何会夭折
恶霸要挟街道太窄居民群起反对

南京最早的公交计划路线:城南贡院商场——下关
提出者:余恒
公司:金陵汽车公司
汽车量:8辆
结果:未能实施

1917年,南京三山街、黑廊街一带热闹起来,并逐渐向城北发展。往日荒芜的土地上也盖起了高楼。“街头上开始有出租的小汽车,但是,出租小汽车车资昂贵,从夫子庙到下关就需要大洋5元,比马车、人力车贵4至5倍。”南京市公交总公司企业史主编施顺福老人今年已经70多岁了,他告诉记者,按照当时那个价格一般平民百姓根本消费不起,于是就有一位商人想到了公交,他叫余恒。

余恒认为,南京城南北长20多里,如果开行公交的话,生意肯定不错。“当时政府也提倡商办交通运输。”施顺福称,在这种背景下,余恒成立了金陵汽车公司,购买了8辆汽车,并特地邀请了南洋汽车运输专家帮忙设计线路,计划开行从城南贡院商场至下关一线。可是,没想到,线路筹备期间就阻力重重,首先是地方封建恶霸要挟分红,而一些有身份的人也站出来称,南京城内街道狭窄,公交车在闹市区穿行肇事者肯定多,路人行人也会有危险。余恒等人想到了宣传,一些开明的士绅开始接纳。线路出来了,一波未平一波又起,设计路线中经过的城南东牌楼、五马街、益仁巷等地段又因街道太窄,汽车走不了。“一直到1922年,政府开始拓路,公交的事有了一点转机,不料,沿线居民因为拆迁群起反对,南京第一个公交计划就这样夭折了。”

南京最早的公交车什么样
小巧迷你每辆只坐12人

最早的公交公司:宁垣汽车公司
最早的公交路线:沪宁车站——门帘桥共9站
最早的公交汽车:迷你型,只能坐12人
最早的车票价:每站每人大洋5分,全程4毛

首个公交计划流产那年,施顺福称,南京到汤山的一条全长28公里的土路建成了,从下关火车站一直到汤山。

“春寒赐浴华清池,温泉水滑洗凝脂。”到汤山泡温泉的情趣让许多人不惜破费乘汽车前往,“那条路上每天都车水马龙,热闹非凡,其实可以说是南京公交车的萌芽,很多商人再次嗅到了商机。”施顺福查了一下相关资料,“1923年10月,庞振乾创办了宁垣汽车公司,计划开行下关火车站(南京西站)至城南贡院商场一段,线路与余恒当年设计的差不多,也是因为五马街、益仁巷狭窄,所以他们先试办了其中的一段,下关至门帘桥(白下会堂处)……这个是经过北京政府交通部批准的,11月左右领了一个长字第12号执照,限令一个月内开业。”

可是,有了“通行证”以后,开业还是被卡。“公交车开行肯定影响马车、人力车的生意,于是这帮人就开始闹事。”施顺福说,最后宁垣汽车公司不得不求助于政府,立下这样一个“军令状”:宁垣公司必须严格考选驾驶人员,不得行驶于所定路线之外等等,达成妥协。

1924年4月,宁垣汽车公司正式开业,6辆公交上路了,“这就是南京最早的公交,非常迷你,一辆车只能坐12个人。”施顺福告诉记者,只有一条公交线,全线共设沪宁(下关)车站、下关大马路、三牌楼、丁家桥、鼓楼、中央大学(今东南大学)、珍珠桥、大行宫、门帘桥等9站,“营业时间比较长,每天早上6:45由下关火车站开往门帘桥,以后每隔10分钟两地对开一次,末班车,门帘桥为夜晚12点,火车站为午夜1点。票价每站每位乘客大洋5分,全程4毛。”

可是这个公司非常“短命”,3年后,因为北伐军占领南京停驶,同年4月,南京国民政府成立,8月1日,经市政府批准,公司的车辆财产被全部没收。

民国南京公交车都有什么牌子
奔驰、雪佛兰、福特,公交超豪华

运行路线最多的公交公司:江南汽车公司
最显眼的公交车:都是奔驰、雪佛兰、福特等进口大牌车

1931年成立的江南汽车公司(如图)是现南京公交总公司的前身

1927—1928年,南京经营公交的已经是另一家公交企业,叫南京特别市公共汽车公司,经营的线路也只有双石鼓直达汤山的公交线以及下关到门帘桥这两条公交线。

随后还相继出现了关庙汽车公司、公共汽车公司、振裕汽车公司、兴华汽车公司,从1918年到1930年,南京先后出现过6家公司经营公共汽车业务,但这些公司寿命都很短,最长的也就5年,最短的关庙汽车公司只办了4个月就倒闭了。

1931年5月,吴琢之创办的江南汽车公司“横空出世”,这个出生在江苏省太仓县的企业家,凭借着精明的经商头脑,仅用5年时间,就独占了旧中国首都的客运市场。至1937年全盛时期,开行市区公共汽车线路6条,郊区线路2条,另有南京至杭州、宜兴至无锡、南京至湖熟的长途客运线路3条,拥有汽车304辆,职工1600多人。施顺福说,江南汽车公司就是现在南京市公交总公司的前身。

据透露,初期,南京街头跑的公交车全是奔驰、雪佛兰、福特等进口大牌车,在当时马车、骡车“行天下”的新街口,车可是相当惹眼。但那时国内汽油很紧缺,很多车都改成了木炭车,每天都背着个大炉子上路。“这种汽车靠烧木炭当原动力,车主开车前还要到车尾手摇,把火生着了才能发动。”

施顺福还透露,我国唯一用铜元购车票的便是南京市江南汽车股份有限公司于上世纪二三十年代发行的公交车票,如二十分铜元二十枚。

民国南京最赚钱的线路是哪路
1路车成南京公交的“黄金线路”

老公交营运处长任志和告诉记者,民国时期南京市内的公交路线并不多,最多时是在解放前夕,也不过只有12条。那么,这其中哪条线路最火爆呢?

“1路公交线,自打南京站建成后就一直这么走的,多少年来线路走向几乎都没有变化。”据介绍,江南汽车公司在1933年开通的1路车,迄今为止运行路线基本不变。

当时,它设夫子庙、太平巷、大行宫、新街口、薛家巷、鼓楼、山西路、三牌楼、萨家湾、热河路、下关火车站共11站,全程12公里,由于1路车所经皆是热闹之地,因此客流量大,收入颇丰,被誉为南京公交的“黄金线路”。

民国南京最便利的汽车站在哪里
几乎所有的公交线都从新街口出发

南京市公交总公司原宣传处处长秦沛龙告诉记者,解放前南京公共汽车线路偏少,换乘也不太方便,很多路线都没有直达公交车,但是很奇怪的是为什么火车站到码头始终没有直达的公交出现。这可是交通枢纽之处啊!

秦沛龙解释,下关到中山陵没有直达车,这倒也不奇怪,线路太长了。可是,火车站(下关)到码头也没有直达公交线,这倒是比较奇怪的,“因为当年火车站和码头都是交通最发达的地段,距离不算远也不太近,只能乘车到挹江门换乘,有点想不明白。”

记者了解到,当时到大校场机场也是很长时间没有公交线,也许只有达官贵人才乘飞机,他们都有小汽车接送,所以到了抗战以后才有了一条6路线从珠江路到大校场。不过,由于当时几乎所有的公交线都从新街口出发,所以到新街口换乘还是比较容易的。

很多人以为,民国时期的南京,交通最便利发达之地应该就是交通部的位置了,实际上并不如此。“民国时最便利的交通站既不是交通部附近,也不是下关火车站,而是新街口,这一点与现在也比较类似。”

江南汽车公司因何被称最“大胆”
只因敢和市政府争夺专营权

抗战爆发后,江南公司被迫撤退民明、贵阳等地。1938年7月,华中都市汽车公司所属的兴中公司承办南京市市内公共交通,投放汽车20辆。同年11月,日本侵略者将上海、杭州、苏州、无锡、镇江、南京等城市公共汽车合并为“华中都市公共汽车股份有限公司”,南京行驶线路有3条,均以新街口为起点,另有3条旅游线,也同样以新街口为起点。

1946年4月,江南汽车公司带着48辆残破的汽车回到南京,5月公司恢复营业,还和南京市政府发生了专营权之争,市政府也不肯退让,在1947年9月创办首都公共汽车公司。最后两家妥协,平分市区线路营业。

解放后,“首都汽车公司”于1949年11月起奉令迁往北京,支援首都公共交通。

1951年10月1日,“江南汽车公司”经过清理资产正式公私合营。1959年2月,为了统一管理,“江南汽车公司”和“南京汽车运输公司”合并,改为“地方国营南京汽车公司”。1960年,客货运又分开,改组为今日的南京市公交总公司。

南京第一辆双层巴士受欢迎
第二层第一排成“宝座”

双层巴士,多由南京人并不陌生,它“告别”南京的日子并不是很久。

1995年,当30多辆双层公交,挂着崭新的T1线的线路牌浩浩荡荡地在南京街头亮相时,一股好奇的电波便逐渐在南京城蔓延开来。于是,每天从始发站起,100路就装满了人,尤其是二层的第一排座位,成为了许多带小孩的家长们争抢最激烈的“宝座”。不仅如此,很多原本和100路并无交集的市民,为了“尝鲜”,就在站台上的人海里“死等”,非得亲身体会一下双层车的“特别之处”才罢休。“别哭了,带你去坐双层大车”成为了当时很多家长哄孩子的“灵丹妙药”,而“坐过双层大巴没”这句话,甚至一度成为当时南京市民们的见面“问候语”。

南京第一辆无人售票车是9路
首次乘坐盛况堪比夫子庙灯会

1995年2月,南京市公交总公司实行无人售票,首批投放无人售票车20辆,该车车身侧有“无人售票车”5个醒目红字,前门为单通道门,后门为双通道门,车内有电脑报站器等服务设施。在公交人的记忆里,1995年2月28日上午,第一辆无人售票车从公交9路线汉中门站开出,那一天,去9路等着坐车的人“比元宵节到夫子庙看灯的人都多”。

到1998年,无人售票全面推开,南京主城区公交车辆基本换为无人售票车,公交行业内都把此项改进称为“车厢革命”。2001年1月1日,南京公交正式启用IC卡电子月票,44年公交纸质月票的历史也结束了。

奔驰做公交车

最初的南京公交线路由谁来规划
开办者自己决定,满足客流是关键

据施顺福老人回忆史料,南京最早的公共交通线路,都是由开办者自己决定的,主要考虑的是满足客流的需要,不过,也需要经过政府的批准才行。

当时的交通中心在京沪铁路南京站(即现在的南京西站),而商业中心则为城南和夫子庙一带。所以,宁垣汽车公司就只有1条公交线,连通城南与下关火车站,穿越主城区,全线共设沪宁车站、下关大马路、三牌楼、丁家桥、鼓楼、中央大学、珍珠桥、大行宫、门帘桥(现在的白下会堂)9站。1926年6月,为了增进营业,计划开行由下关大马路至江边澄平码头的线路,可当局以新线路不在原定线路之内为由不予批准。同年7月,公司又请示省长公署,要求自门帘桥向东经中正街,再由大中桥、淮清桥、姚家巷到达贡院商场,但也不了了之。

早期的6家公共汽车公司,经营的公交线路最多也只有3条,主要也就是夫子庙周边以及到下关火车站。直到江南公司成立后,公交线路才得以发展,市内线路也发展到8条。

日伪时期,南京的公交线正常行驶线路只有3条,均以新街口为起点,一是从新街口到中华门,二是从新街口到下关火车站,三是新街口经太平路、奇望街、建康路回新街口的环线。此外还有3条以新街口为起点的旅游线,往中山陵的每隔4小时一班,经明故宫、光华门、中山门、明孝陵、中山陵、革命军阵亡将士墓、谭墓、中央体育馆回新街口。往玄武湖的每隔3小时一班,从新街口经鸡鸣寺、北极阁、大钟亭、玄武门、玄武湖、鼓楼、清凉山、乌龙潭、新街口,往秦淮河的每隔3小时一班,经夫子庙、贡院、秦淮河、中华门、西花台、水西门、莫愁湖、新街口。

到了抗战胜利后,江南汽车公司和首都汽车公司共同经营市区的公交线路,当时规划了12条公交线路,有的公交线路还设有不同的区间车,这也是最早的比较完善的公交规划,当时除了兼顾交通中心下关、商业中心城南、夫子庙以外,还要兼顾总统府至中山门的政治中心。记者看了这12条公交的具体线路,发现还可以隐隐看到3路、5路等现在还在运营的线路的影子。比如,当时的3路车,是新街口经鼓楼、玄武门、湖南路转入山西路、颐和路、北平路、宁海路、广州路、上海路、汉中路回新街口,而五路A由汉中门至中山门东西来回直线行驶,至少配车10辆。B由新街口经大行宫、逸仙桥、励志社出中山门至中山陵、灵谷寺,正常配车6辆。C由新街口经珠江路、小营、国防部、黄埔路、御道街、出光华门至农业试验所。

上世纪八十年代初期南京火车站附近的一处公交站台,一辆公交正好进站

本文图片除署名外皆由南京公交总公司提供

公交线路编号有章可循吗
排排坐排出来的,基本无规律

南京公交这么多线路,目前仅仅有数字编号的公交线路就有270多条,到底编号是怎么来的?其中有没有规律?

老公交营运处长任志和告诉记者,其实线路编号也是排排坐排出来的,先有的线路排在前面,后来的线路再依序往下排,基本没有规律。唯一可以区别的是夜间线路都以8开头,而3××指的都是支线线路,6××指的就是江北的线路。线路番号一旦排定,基本上不会取消或者进行大的调整,多半都是进行延伸、优化。

南京由于路网条件的限制,东西向因有紫金山、玄武湖的阻隔,断头路多,相应地,公交线南北向也比较多。像1路公交线,多少年来线路走向几乎都没有变化。

“别看现在这么多公交线,这也是1996年以后才迅速发展起来的,1966年的时候,南京也只有19条公交线路(其中4条无轨电车线),外加10条左右的郊区线。到了1996年,也总共只增加了50多条公交线,总线路也只有80多条。1996年以后,公交改革分家,引入了竞争,加上江北、江宁等新区发展需要,公交线路才迅速增加起来。”任志和告诉记者。

从一张上世纪60年代的南京交通示意图上,也可以验证任志和的说法。当时南京共有19条市区公交线(包括4条无轨电车线),大部分当时的线路,现在还在运营,线路名称没变,主要走向也没变,只不过,由于很多公交场站拆迁,很多公交线路都比那时延伸了。

指着上世纪60年代的交通图,任志和给记者逐条分析当时的公交线路。“例如,10路两端都延伸了,原来是大桥南路到南京站,现在东边延伸到了长途汽车东站,西边延伸到了中山码头。1路几乎没有任何变化,2路变化最大,当初是从烈士陵园到能仁里,现在是长途东站到西街。3路依旧是原来的环线,不过原来的起点站在山西路广场交通银行的位置,后来搬到江苏路,现在到了随家仓。4路、5路、6路都向两端延伸了,7路原来从水西门到上新河,现在延伸为瑞金路至棉花堤。8路、9路、11路、12路等也大多如此,31、32、33、34等无轨电车线路虽然改为了汽车,但线型也保持了原样,大多也延伸和局部微调。只有14路变化比较大,原来是新街口到节制闸,现在改为双龙街西站到所街。”

张静江奢华专车可媲美房车
牛粪里的石块却让他栽了跟头

三十年代初期,国内各地公共汽车一般都是方方正正木箱式,造型简陋,漆色单调。相形之下,江南汽车公司的汽车,新颖美观,色彩艳丽,十分引人注目。为了体现修造厂的重要性,吴琢之还亲自兼任修造厂经理,他是“江南公司”董事长,还是民国政要张静江家里的座上宾,与张家上上下下都很亲密。张静江长子张乃昌就曾回忆:“我们叫他吴爸爸,他是位汽车工业专家,对汽车上的每一个零件都了如指掌。”

张静江的林肯专车可媲美房车

昨天,江南汽车公司主任秘书徐泰来的儿子徐印说起了一件趣事,吴琢之还在江南汽车公司修造厂为张静江量身制作了一辆奢华的林肯车,“我父亲说,张静江专用的这辆卧车,可在里面办公及供数人聚餐,十分考究豪华,相当于现在的房车。”

这辆豪华卧车性能非常好,可有次在赴汤山公馆的路上“飙车”却遭遇了车祸。徐印说,在张乃昌的回忆里有这样一段话,“从南京到汤山的路是一段很好的高速公路,就像美国的高速公路一样,几乎都是混凝土浇筑的,中间还有一段是样板高速公路,这段路可以用来测试各种路表材料的耐久性,包括沥青、混凝土等十种,当父亲的车在那段路上行驶时,父亲总是对司机说‘再快点,再快点’,司机只能把那辆林肯车开得像飞一样,终于有一天,他们随同那辆车一起翻了跟头,事后司机分析,惹祸的是一堆牛粪,里面藏着一块石头,据判断一定是讨厌汽车的乡民们玩的花样,不过,所幸生命无虞。”

1930年南京公交首次罢工
军警半票优待反成祸患

南京市公交总公司原宣传处处长秦沛龙对公交企业史也颇有研究,当年他们原编史办的工作人员到南图的故纸堆里翻阅大量资料,边整理边感叹:解放前公交企业的日子很不好过,员工经常受到军警的欺凌,其间出现了南京公交首次罢工事件。

1927年4月,南京特别市公共汽车公司开业,为了避免军警滋扰,还特别对军警乘车实行半价优待,讨好军警目的是减少不必要的纠纷和麻烦。后来成立的各汽车公司,也都沿袭了这个办法。然而,事与愿违,军警连他们的亲朋好友和家属都要买半票,售票人员稍一认真,就发生纠纷。发展到后来竟然连半票也不肯买了,还殴打售票员,捣毁车辆。

秦沛龙告诉记者,1930年7月,由华侨创办的兴华汽车公司,鉴于此前军警乘车滋事的教训,承办前就要求政府明文规定军警乘车均需要购买半票,首都卫戍司令部还为此张贴布告,规定“如有借故滋事者,扭送警区究办”。谁知兴华公司开业不足半个月,就碰上“三牌楼事件”。7月21日,汽车行至三牌楼,国军“士兵”乘车不买票,售票员稍与理论,该士兵便纠集多人将售票员与查票员一起捉去拷打,并关押不放,目击乘客们敢怒不敢言,连当日的《中央日报》也称“睹此情形,人人自危,不敢随车服务。”

兴华公司员工十分气愤,自发地组织起来,拒不出车,市区交通中断,出现了南京公交史上第一次罢工事件。

民国军警拦车行凶,震惊南京城
南京三牌楼成了公交“鬼门关”

军警滋事捣乱,就这样成了公交营业上的灾难,甚至连后来政治背景强硬的江南汽车公司,也没能逃脱军警滋扰的厄运,江南公司外勤工都称三牌楼为“鬼门关”。

1947年4月13日,一帮军警在太平路圣公堂门前拦截汽车,开枪行凶,打伤江南汽车公司员工和行人11人,震惊了南京城。“将介石知道后也大为光火,下达手谕严办凶手,但是根本镇不住,事隔不久,又发生了‘三牌楼事件’。”据介绍,1947年5月4日,江南汽车公司的155号大客车在大雾中由新街口开往下关车站,经三牌楼车站时,联勤总部物资供应局的一位上尉军官苏顺华要乘车去下关,当时站上候车乘客都依次排队后门上车,但苏顺华不肯排队,硬要从前门上车。售票员忙阻止并与其理论,苏顺华认为有损权势和面子,伸手就打,汽车被迫停驶,一时交通受阻停顿。

苏顺华见江南汽车公司员工纷纷赶来,遂溜回联勤总部,邀集几十名士兵与江南员工对阵,这些士兵蛮横无理,见人就打,江南员工只好奋起反击。双方混战之际,驻三牌楼附近的宪警闻讯赶到现场调解,斗殴事件才平息下来,将苏顺华和售票员带往警察局,事后也就不了了之。

秦沛龙介绍说,仅1948年12月一个月中,就发生公交员工被打事件50多起,破坏公共汽车10多辆,军警乘车不买票占80%左右,公交成了名符其实的兵车。

《中央日报》曾登载了这样一首打油诗:“人匆请问我是谁,汽车公共为乘之,纵然无票巳妨事,面孔一张算‘派司’。”

双层巴士特别受孩子们的欢迎
资料图片

»链接

随车售票 最早南京发明
南京郊区县至今使用

施顺福告诉记者,在无人售票开始之前,南京公交一直是实行随车售票的办法。不过,很多人并不知道,刚开始有公共交通的时候,全国通用的都是站上售票,改变这一惯例的正是南京。

1928年,关庙汽车公司开业后,在经营上尝试了设售票员随车售票。而在此前,公共交通的经营管理完全是仿照铁路交通的模式,在沿途各站点设置站房,在站上卖票给乘客。关庙公司这一随车售票的创新做法,不仅方便了乘客,还节省了大量设置站房的建设费用。但此举刚出来时,却遭到很多人的批评指责,市政府也认为,“关庙汽车公司因在车上售票,沿途未设置站房,颇感不便”,还邪重其事地在市政府会议上讨论一番。

但是,随车售票毕竟是符合都市公共汽车的经营方式,终于为广大群众所接受,后来推广到全国,为各家公交企业采用,直到现在,南京很多郊区线上还在沿袭这种售票的模式。

女售票员闪亮登场
引满城风雨终成昙花一现

1929年1月1日,南京振裕汽车公司开业,共有汽车25辆,分大小两种,大的可乘24人,小的可乘16人,行驶路线是此前“宁垣”“关庙”等早已经开辟的老路线,不料却引起了轩然大波。徐印说,原因是振裕公司招收了20多名女售票员。这事首开了全国公交的风气之先,尤其是在一些头脑顽固的封建“遗老”“遗少”们看来,简直伤风败俗。

秦沛龙告诉记者,这是南京最早的公交车女售票员,也是全国最早的,“那时上海、广州、武汉、香港等大城市,都没有。”也许正是这种创新,让很多人不能接受,他们认为,女售票员在人缝里钻来钻去,成何体统?“当时满清虽被推翻,民国建立,但‘男女有别,授受不亲’的封建意识依然很浓,在当时不少人眼里,妇女只能生儿育女操持家务。”徐印说,在一片鼓噪声中,连标榜“提高女权”的地方政府当局也跟着指责起来。首都公安局认为:“振裕”汽车之女售票员中,竟有未成年者甚多,且体质弱、知识缺乏,对于乘客不能安全保护。然后以“甚至有无赖青年,乘人多拥挤之时,故意轻薄,毫无忌惮,有碍首都观瞻”为由,宣布取缔。

荒唐的取缔令一经下达,立即激起有识之士的愤然抨击,迫于舆论的压力,当局不得不收回了成命。只是不久,振裕汽车公司因军警滋扰及相关部门的动辄就罚款而“破产”,女售票员也从惊世骇俗般“闪亮登场”到黯然失业回家,犹如昙花一现。