

2019年8月15日 星期四
编辑蒋金龙/版式设计秦哲/校对莫明丽

第一辆“桂林公交” (1958年)

1958年10月1日，桂林开出了新中国成立后的第一辆公共汽车。

这是一辆由当时拼装而成的简陋公共汽车，但这也是桂林自1942年以后16年里第一次行驶在桂林城市道路上的公共汽车，标志着新中国桂林公共交通事业的起步，并开启了桂林公交风雨兼程与市民同行的漫长岁月。



↑这张模糊的照片，记录的就是新中国成立后桂林第一台公交车“青年号”。(本报资料图片)



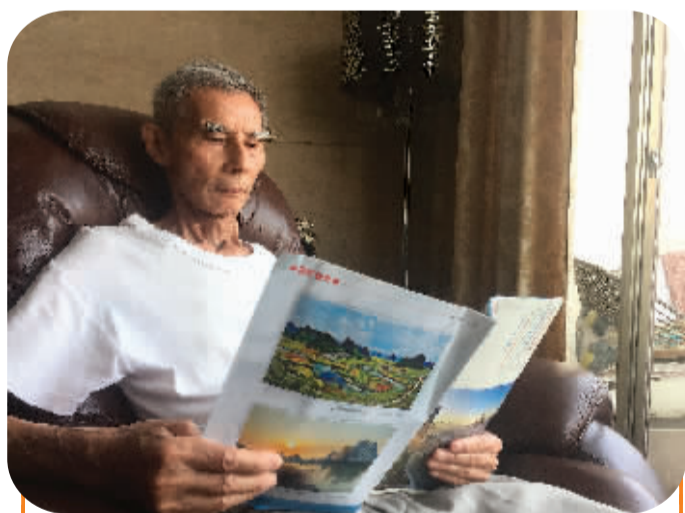
↑1964年，桂林公交车的数量有所增加。



↑上世纪70年代在道路上行进的11路公交车。



↑上世纪80年代的桂林公交停车场。



见证者 俸世国

1931年生，1953年在桂林参加工作，1970年后长期在桂林公交工作，1982年任原桂林市公共汽车公司总经理。
记者沈青 摄



扫码看视频



←上世纪90年代前期，桂林公交车上还有售票员。

回顾 “拼装”公交车上路

88岁的俸世国1953年参加工作，后长期在桂林公交工作，曾担任原桂林市公共汽车公司总经理。

“我见过最老的那辆公交车，1958年开始在桂林的南站和北站之间跑。”俸世国说，1958年他还在桂林交通系统的另一个单位上班，1970年才调到原桂林市公共汽车公司。因此，虽然有幸见过新中国成立后的第一辆桂林公交车，但关于它是如何诞生的故事细节，他也是日后从老一辈同事的口中得知的。

1958年，由当时桂林市交通局抽调的6名职工组成了车队客运股，准备在桂林市开展公交服务。但当时大家都没有经验，也没有相应的技术，关键是没有合适的车辆。车队客运股的工作人员四处寻找，终于找到了一台美国的“道奇”牌货车，但这辆旧车发动机已经报废，无法使用。

正当大家一筹莫展之时，有人提出能不能找一个发动机替代，组装到“道奇”车身上去。事实证明，正是这一奇思妙想打造出了“第一辆公交车”。

不过，在当时物资匮乏的条件下，要找到一台合适的发动机也并非易事。“后来，师傅们找到了一台旧的丰田发动机，虽然有故障，但经过几天的修复，这台发动机终于运转起来了。”俸世国说。

车队客运股的师傅们迫不及待地将这台发动

机安装到了“道奇”身上，经过几番调试，这辆“拼装车”终于跑了起来。为了满足公交车载客的需要，他们又为其配上了铁板车厢。

1958年国庆节当天，这辆被命名为“青年号”的公交车开始营运，在当时的桂林引起了轰动。“我记得很多人跟着这辆公交车一路小跑，公交车停站的时候，他们跑到站点赶紧叉着腰歇口气。”俸世国说，很多小孩甚至说这是“四个轮子的大怪物”。这一传说，使得来围观公交车的人更多了。

据桂林市建设志记载，“青年号”执行的是桂林的1号线路，每天按当时火车到桂林的时间，来往于南北主干道接送旅客，从南站到北站全程6.55公里。设置的车站为：汽车站、西城路口、阳桥头、学院街口、叠彩路口、北门城门口和北站。

俸世国回忆，在解放以前，他在原白龙中学读书，当时桂林也有几辆公交车，不过属于私营性质，没运营两年就倒闭了，“因为解放前根本没有人坐得起公交车，黄包车是主要的公共交通工具。”

1958年诞生的“青年号”开始运营以后，票价亲民，是“真正给老百姓坐的公交车”。就是这一台车、6个职工，拉开了桂林公共交通事业的序幕。

1959年，桂林购置了当时国产的第一批公交车，1960年2月成立市公共汽车队，桂林的公共汽车才正式发展起来。