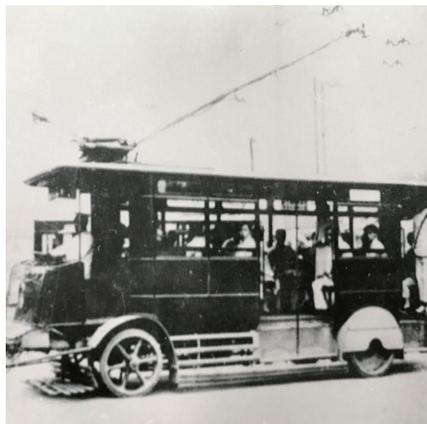


“辫子车” 你慢点走



1914年 11月15日
申城首辆14路无轨电车载客行驶在马路上

1958年
清晨载着上班工人的公交车、无轨电车、有轨电车，都要从外白渡桥上通过



1964年
公交公司统一设计了美观、清楚的新站牌

1980年
为了减少吊车现象，各线起终点站加装了“排队乘车栏杆”，图为20路中山公园终点站“排队乘车栏杆”



本报记者
任天宝

长·情

“我小时候最喜欢站在‘手风琴’旁边，那时还有‘香蕉座位’。转弯时，褶皱像拉长的弹簧，‘吱嘎吱嘎’响。如果正巧立在转盘上，身体会随着车子转来转去。”

“我刚刚踏入社会就接触了辫子车，到现在三十几年了，真的有点舍不得，像自己小孩一样，舍不得。”

“心中万般难舍，13路是我坐得最多的一路‘辫子车’了，小时候每周从天目东路去长宁路外婆家，还记得第一颗乳牙就是在挤上13路前门的那一刹那掉落的。”

说话的分别是6路驾驶员刘必富、8路驾驶员陈毅杰还有电车迷姜麦。前不久，市道运局再次梳理、评估上海无轨电车线路，宣布计划将上海原有12条传统无轨电车线路调整保留至6条线路——14路、15路、19路、20路、23路和24路，另外6条无轨电车线路——6路、8路、13路、22路、25路和28路的触网线、电车杆等配套设施将陆续拆除。

这些天，即将告别的6条线路终点站成了很多市民怀旧的“加油站”，有不舍，更多的是前来打卡辞别。

在20路车站等车，你可能会和这样一辆复古专车偶遇。它被涂装成了“铛铛车”的形象，车厢内装饰了有关20路100年变迁的老照片。上车、刷卡、落座，你可以欣赏沿途的风景，也可以阅读上海的百年公交历史。你可以把它当成一辆公共交通工具，也可以看成一个公交博物馆。沿途，驾驶员施鑫焰除了指示红色景点，也会跟你聊聊20路的变迁史，它的故事从1908年就开始了——

1908年3月5日，上海第一条有轨电车线路开通，起讫站自静安寺至外滩上海总会（今广东路外滩），线长6.04公里，这就是20路无轨电车公交的前身。1928年，20路正式运营，在后来很长一段时间里，外省市游客来上海会专门去坐20路，就想隔着大大的玻璃窗欣赏南京东路沿途的风景。那时候不仅南京路是景点，南京路上的20路也是一道独特的风景线。想坐最后一排的景观位都得靠“抢”的。

费阿姨坐20路公交车已经有32个年头了：“小时候最喜欢做的事情就是坐20路去外滩，那里有一大一小两个铜人，撑着一把阳伞，一下雨就会尿尿，家里的兄弟姐妹总是闹着一起去看，不去去还会哭。”费阿姨说，这是50后共同的城市街景记忆。

“那时候车窗都靠手摇，手柄经常会掉。大热天没有空调，只能顶着湿毛巾开车，一热还容易抛锚。”20路驾驶员易建平是个驾龄33年的“老司机”，当年20路的火爆他还历历在目，“最大载客量虽然只有200人，但早高峰7时-8时30分和晚高峰4时30分-6时依然有乘客‘吊车门’，巅峰时一平方米要站12个人；学生上车之后书包根本不能背，只能放在脚背上，因为只有脚边还能有点空隙”。

硬挤上车的人太多了，导致一辆车最容易坏的地方就是三扇门。为了解决高峰时段客流量过大的问题，公交公司还成立了党团员青年志愿者队，开展早晚高峰时段的驻站管理，“推

屁股”（把乘客硬推上车）就是他们的重要工作之一。售票员交接班也很难，只能架个木梯子，从窗口爬上爬下。车子的“集电杆”遇到路面颠簸很容易“掉辫子”，坐在车上的人只能“干瞪眼”，这时候就需要易建平这样有经验的司机，下车一拉一搭，“辫子”归位，车子重回正轨。

回忆并不一定都是愉快的片段，但在亲历者的心中，都定格成了青春岁月里斑驳的美好。电车的历史有多长，情就有多长。

今·昔

在无论何时都游客如织的外滩起点站，还没等司机上车，20路的座位上已经错落坐了几名乘客。天气晴好，以外滩万国建筑博览群为背景，随处可见拍照打卡的游客。发车之后，不出几分钟便能看到静立在九江路上、巴洛克风格的人民大舞台。如果够仔细，这座百年剧院门口贴着的话剧海报都能看得一清二楚。

午后，20路行至人民广场附近，车外的行人明显增多，车流也更加密集。望向窗外，西藏中路上一片盛放的白玉兰格外惹眼。不等看个仔细，20路又带领乘客一睹大光明电影院的风采。沿途还能看到人民广场、上海革命历史博物馆、上海电视台、静安寺等地标，见到泰兴大楼、德义大楼等历史建筑，以及王家沙、功德林等一批怀旧老字号。在驶过愚园路时，透过车窗往外看，能看到涌泉坊等新式里弄，那是另一种上海风情。穿过窄小幽静的万航渡路，20路公交车最终停在了中山公园附近的终点站，这里是20路的另一个“港湾”。

113年过去，20路还是保留着熟悉的“辫子”，但是车型变成了12米左右的单机车。不同的是，现在的车型可以脱网行驶30多公里，“掉辫子”的尴尬一去不复返。

被保留下来的6条线路有两个共同点：一是开线运营时长均超过60年，二是都途经历史风貌区和旅游景点。它们不仅是上海公交发展的历史见证，也是上海城市文脉的重要

印记。这其中，还包括全世界连续运营时间最长的无轨电车线路14路。

1914年11月15日，上海第一条无轨电车线路14路通车，自郑家木桥（今福建中路延安东路口）行至老闸桥（今福建中路北京东路口），线路长1.10公里。

后来每年的11月15日成了纪念日，这是全国第一条无轨电车运营的日子，也是公交迷每年举行例行纪念活动的日子。不仅是上海的公交迷，还有不少国内外电车迷特意来上海旅游，寻访、乘坐、用镜头记录申城的无轨电车。

有资料显示，上海无轨电车系统曾发展为全亚洲最大的无轨电车系统，共有22条电车线路和近千辆铰接式无轨电车。

久·别

城市不断发展，车辆新技术不断涌现，架空线成了影响城市景观和出行安全的一个痛点。时光的车轮碾得太快，快到笃悠悠的“辫子车”渐渐成了“非主流”，快到一些无轨电车终究是追不上了。

6路，长白路图们路-武进路河南北路；

8路，三门路市光路-松潘路杨树浦路；

13路，中山公园地铁站-北外滩来福士广场；

22路，闵行路长治路-长白路图们路；

25路，南崇明路站-平凉路军工路站；

28路，提篮桥站-包头路嫩江路。

也许过不了多久，你就再也找不到这6辆无轨电车了。未来，它们会更新换代成“白金刚”这样的新能源公交车。触网线、电车杆等配套设施会陆续拆除。

保留下来的6条传统电车线路也在积极求变。负责无轨电车供电保障的现代交通公司正对15路肇嘉浜路（天钥桥路-宛平路）路段进行线网优化改造，通过引进全新的架设理念，并结合新研发电车综合杆及线

网配件，减少40%的路口电杆和50%的布线，进一步提升上海无轨电车的运营品质。

改良思路还有很多，比如“无轨电车可结合现有电车网络进行优化，充分发挥线网资源充电，实现一路一骨干。此外，城市无轨电车架空线网、路杆也可以进行景观统一规划设计，成为结合街区景观的视觉引导，亦可成为城市中的一道独特景观”。电车迷宋文超举例说，如果是一条比较宽阔的新马路，可以用一些高耸的两杆合一或者多杆合一的杆子；在老城区，可以用一些比较复古，甚至类似英商法商时代的杆子；如果是在旧城区比较狭窄的道路，可以考虑将原来上海电车的横线线架设在建筑上，视觉观感上会好很多。如果受力允许的话，也可以把一些比较轻的配件，比如路灯，往上边挪。

技术的革新给了无轨电车更多留下的理由。上海保留下来的无轨电车线路其实有“6+1”条，除了历经百年风雨走来的6条老线路——14路、15路、19路、20路、23路和24路，还有1条初生牛犊的年轻线路——71路中运量，2017年2月1日，71路中运量从柴油车改为了双源无轨电车，虽然车顶也有两根“辫子”，但电机、电控、电池等配置又与纯电动车完全相同。它既可以像无轨电车一样利用架空线网快速充电，又可以像纯电动车一般离线运行。

无轨电车是走是留，或许还有争议，但对公共交通更精细化的运营，这是趋势。电车未来路在何方，期待更多“金点子”。

西方国家很多大型城市的无轨电车都经历过“建设-拆除-重建”的过程，淡出视线后又被重新“请”回城市。目前，全球有350多个城市运营无轨电车，在莫斯科、旧金山、洛杉矶、米兰、罗马、柏林、温哥华等欧美大中型城市，无轨电车成了构筑都市“慢交通”的主要交通工具。

所以，不用慨叹失落，申城的“辫子车”还会继续奔跑。就算是暂时需要作别的这6辆，也可能在许多年后，和你在上海的街头告别后重聚。