



1929年4月，重庆母城修的七星岗到曾家岩的第一条公路还没完工，一名巨商就从上海买回一辆美国轿车，这也是重庆城第一辆汽车。一个月后，重庆的第一条公路上出现了第一辆公交车。名字虽叫公交车，其实就是一辆敞篷卡车，车厢放长板凳当座位，开起来颠簸不平，乘客坐着比站着还难受。

重庆第一辆公交 敞篷卡车

□陶灵

最早公交线路 只有3.5公里

民国时期重庆有一个巨商叫黄云陔，是重庆城最大的买办，抗战期间蒋介石官邸所在的著名南岸黄山，就是他卖给国民政府军事委员会的。1929年4月，重庆城七星岗至曾家岩第一条公路还没完全竣工，黄云陔就从上海买回一辆美国“雪佛兰”牌轿车自用。据说，轿车用船运到朝天门时，因码头上没有公路，只得由力夫抬到了公路上，这是重庆城第一辆汽车。

一个月后，重庆城第一条公路上开始有公交汽车营运。7个月后，出租汽车也开始出现。

照常理，公交车有运行线路，出租车按区域营运，可老重庆城只有这一条公路时，线路和区域全在这3.5公里公路上，公交车与出租车的性质不好区分，只能是大车叫公交车，小车为出租车。

重庆的第一辆公交车是敞篷卡车，车辆货厢里安放着长板凳当座位，从七星岗到曾家岩往返一次，每票大洋一角。这种由卡车代替的客车，20世纪80年代以前，在重庆边远区县时常出现，笔者幼年时曾坐过。卡车的减震性差，又是行驶在坑坑洼洼的碎石公路上，坐着硬板凳，颠簸起来震得晕头脑胀的，还不如站着舒服。

当年12月上旬，重庆“三飞”车行购回帆布篷的小轿车投入营运，算是老重庆第一辆出租车。它不仅是小车，而且按趟收费，从通远门至曾家岩，来回接送一趟，收银元1.2至2元。

重庆人很容易就接受了出租车这种新生活方式。当年底，短短的3.5公里公路上，已有出租车20多辆。到第二年7月，重庆的汽车行已有32家，并成立了自己的同业公会。

汽车在重庆城出现，让王伯忠看到商机，他刚从上海汽车学校毕业归来，当年便在领事巷创办重庆第一个驾校——重庆汽车驾驶传习所。

车票价格 相当于十多碗小面

为改善市内交通条件，发展城区公共交通，1933年，当时的重庆市政府公布了《公共汽车招商承办条例》。卢作孚、何北衡等9人筹资，组建了重庆市公共汽车股份有限公司，这是重庆第一家专营城市公交线路的汽车运输企业。9月20日，该公司第一辆柴油客车开始经营曾家岩至七星岗线路，12月5日延伸至旧城区小什字为终点。紧接着又添置5辆汽车，分曾家岩至两路口、至七星岗、至较场口、至小什字四段行驶，每段票价银元5分，车票有临时和长期两种。

这个票价按当时的购买力计算，可买10多碗小面，普通市民消费不起，再加上公共汽车股份有限公司内部经营管理不善，两年之内，曾两度停业。1936年，重庆市政府拨款资助，增购汽车16辆，才恢复营业。

重庆公交车开行之初，没建候车车站棚，在沿线的路边电杆上涂上红色标记，乘客根据这种标记候车。

抗战开始后，国民政府迁至重庆，大量人口拥入，是

1929年5月上路运营
坐着比站着难受
车票相当于十多碗小面



民国时期重庆的公交车



民国时期，重庆饭店门口的公交车，市民排队上车。



20世纪50年代，重庆产第一批公交车。

发展城市公交的好时机，但该公司因资金不足，不能添购新车。为解决市民出行难的问题，由四家国家银行组成的“四联总处”注入资金100万元作为官股，增购汽车76辆，将商办的公共汽车股份有限公司改为官商合办。1941年4月，重庆市政府又决定，该公司改由政府独资经营，成立重庆公共汽车管理处，原商股一概退出，政府拨款退还原商股本金，并加还利润。此时，公共汽车管理处共有汽车135辆，职工1437人。

当年的汽车虽说是稀罕物，但并没因其贵重而松懈监管。公交和出租汽车开始发展后，重庆市政府颁发了系列管理办法，对驾驶员、载容量、牌照等都作了严格的规定和处罚规则。特别是针对非法从事营运的自用车，即现在所谓的“黑车”，打击力度非常大，不仅由政府、行业主管部门出面，还有驻军配合。1933年10月，重庆市长潘文华和四川省公路总局局长、重庆警备司令联名颁布取缔自用汽车营业办法，规定自用汽车不准搭客营业，如愿营业，必须遵守市政府核准的一切营业办法。1939年5月，国民政府军事委员会在海棠溪、两路口分别设置交通管理站，维持行车秩序，取缔、查处无证经营和违章车辆。

抗战时的汽车曾经烧木炭

但是，老重庆的公交车和出租车并没发展壮大起来，牵制原因除道路、车票价格外，最主要的是燃油问题。

20世纪40年代前，汽油几乎全部依靠进口，油价十分昂贵。著名实业家、湖南建设厅技师向德说：“外国油行好比插进人体内的吸血管，把中国人的血吸走了。”1932年，他研发了一种“木炭车”，利用木炭燃烧时产生的煤气，作为汽车引擎的原动力。抗战期间，重庆成为国内运输枢纽，汽油不仅昂贵，还异常匮乏，“木炭车”为完成抗战物资运输任务，作出了不可磨灭的贡献。

1937年12月，国民政府军事委员会重庆行营公布《统制汽油消费办法》，以保证抗战物资的运输。

重庆有一个学化工出身的实业家叫任宗德，抗战期间为寻找油源，曾带人到金沙江一带考察，未获成功。后来，他通过所学和掌握的化工知识，在四川广安、内江和重庆江津陆续建起酒精厂，用白酒蒸馏提炼高纯度酒精代替汽油，作为汽车动力燃料。任宗德也因此获得丰厚利润，还为中共南方局和《新华日报》提供资助了大量的周转资金。抗战胜利后，他用酒精赚得的钱，投资拍摄了一部中国电影史上的经典影片《一江春水向东流》。

1944年3月，设在重庆的中国汽车制造公司又研制出桐油发动机，安装在汽车上。1945年，国民政府军事委员会战时运输管理局禁止汽车使用液体燃料，令将使用的汽油旧车，改装为“木炭车”。可见当局为解决汽车燃油问题的确大感头痛，想尽了办法。

抗战时，重庆城的私营出租车没有汽油供应，基本上停运了。城内公交车分三类：一是特别快车，只停几个大站，不管在哪站上下，票价一律25元；二是专车，来往于政府机关集中区上清寺与商业区都邮街之间，也只停大站，每票25元；三是公共汽车，停靠站点多，比较慢，一律15元。城郊公交客运线主要开行石桥铺、九龙坡、磁器口、歌乐山、青木关、北碚等地。因内迁的工厂、学校、科研单位、政府机关等大多分布在城郊，城内的居民为躲避日机的轰炸，也向这些地区疏散，公共交通必不可少。

当时的重庆公共汽车管理处为缓解出行难问题，把校车也编入公交线路营运。1941年，校址在沙坪坝的重庆大学、南开中学等9所学校的校车，由城内苍坪街开行沙坪坝、磁器口一线，每天往返3班次。抗战期间，共有复旦大学、陆军大学、璧山中学、铜梁中学等26所院校的校车，也参与了公交营运。而早在1939年5月，四川公路局每天从城内开往北碚、歌乐山、青木关等迁建区的公务班车，也利用回城的返空机会，作为公交车载客营业，缓解一些出行难的问题。

抗战胜利后，重庆经济萧条，公交车和出租车并没交上好运气。1949年底，破旧的公交车仅有20辆，勉强能行驶的11辆维持着城郊6条客运线路。出租车行有两家，10多辆车，是国民政府还都南京时一些机关处理的旧车，有办法的老板买来整修后当出租车用。但乘坐的人很少，无奈之下，这些车辆1947年先后转到上海、南京去了。

1952年6月30日，崭新的35辆公共汽车在解放碑举行出车典礼。1977年1月，重庆市人民政府批准投资700万元筹建出租汽车公司，重庆公共汽车、出租汽车进入一个新的时期。

(作者系中国作协会员 图片由作者提供)