



追忆 53 路——张庙地区第一条用阿拉伯数字命名的公交线路

53路简史

第一代 53 路于 1949 年 7 月 1 日开通，然而并不经过张庙地区，并在 1958 年 4 月撤销。1959 年 7 月 23 日，新辟 53 路公共汽车（第二次启用 53 路路别编号），线路自吴淞至张庙蕴貳线（今爱辉路，当时“蕴”“蕴”混用），沟通了吴淞和张庙地区（曾一度均属吴淞区）主要居民生活区和工业区之间的交通。线路自吴淞淞兴路起，经同济路、蕴藻浜大桥、逸仙路、大上海路（今长江路）、张庙路（今长江西路），至张庙蕴貳线。沿途设张华浜、煤气厂桥、肇家浜、三转炉、江杨南路、西新桥、泗塘新村等站点。

1960 年 7 月 1 日，为加强宝山与张庙之间联系，53 路延伸调整为宝山（县人委）至张庙蕴貳线（爱辉路），线路全程增至 12.73 公里。延伸段自吴淞淞兴路起，向北沿同济路、罗宝路（今并入同济路），折入友谊路，至宝山。沿途设泰和路、同济支路、水产路、张建滨、宝杨路、宝机二厂、县人委等站点。宝山头班车提早至 5:00，末班 20:35；张庙蕴貳线头班 4:45，末班 20:30。

1982 年 12 月 22 日，汽车九场新辟 53—101 路联运线，自大八字（大柏树）至宝山，工作日上午 6:00—7:42 开行。该线后正式定名 226 路高峰线（今 116 路）。

1992 年 6 月 26 日，53 路由爱辉路延伸至呼玛新村（呼兰路通河路），线路全程 14.370 公里，比原来增加了 1.64 公里，沿途停靠 19 个站，增设呼玛路、呼玛新村 2 个站。

1995 年 4 月 6 日，配合成都路高架工程动迁工作，53 路终点站由呼玛新村延伸至共和新路，线路长度增加 0.68 公里，增设通河路、共和新路两个站。共和新路站头班车 4:00，末班车 24:00。

2004 年 12 月 30 日，53 路终点站由宝山（密山路）调整至海江新村。

2007 年 7 月 21 日，53 路停运，线路 48 年历史结束。

连接宝山、吴淞和张庙三地的第一条以阿拉伯数字命名的公交线路是什么？

53 路。不错，正是这条经过宝钢、海滨、淞南、泗塘、通河、呼玛等多个大型新村，沿途拥有宝钢、上钢一厂、上钢五厂、上棉八厂、上海铁合金厂、吴淞煤气厂和东海船厂等多家大厂的通勤主力线路。

不知不觉，53 路已经撤线 15 年。然而时至今日，在“老宝山”“老张庙”的心中，53 路有着无可替代的地位。

上世纪曾经创出辉煌

“公交 53 路早在 1959 年就开通了，至今已有 48 年的历史了。”当时曾任宝山巴士运营部经理孙世准回忆说，53 路是当时宝山、张庙地区第一条用阿拉伯数字命名的公交线路，沿线有上钢一厂和五厂、国棉八厂、铁合金厂、吴淞煤气厂、东海船厂等多家万人大厂，曾在上世纪 90 年代创下日均 15 万客流的纪录。

但随着上海经济的发展，沿线工厂的产品结构进行了调整，客流逐渐减少。再加上公交的快速发展，沿线有十几条线路与之重复，加之当年 3 号线北延伸通车后，对 53 路的客流带来很大影响，目前的日均客流不到 800 人。

2007 年 7 月 21 日，53 路宣布停运。根据市交通局的相关规定，若根据企业申请，公交线路在暂停运营 3 个月后，市民反响不大，该线路便可能从此永久终止运营。53 路公交即将暂停运营的消息在网络上引起很大反响。一名网友日前特意行遍 53 路沿线，用 15 张照片和文字说明，



制作成一份纪念 53 路的特辑。

“这个周五，有没有朋友会去为 53 路守夜坐末班车呢？”“最后一天，大家把最后一次看到的 53 路车牌记下，发到这里来做个纪念吧。”当时有不少网友提出

多种纪念 53 路公交停运的建议。无独有偶。在另外一个论坛上，关于公交 53 路暂停运营的消息，也激起了网友们的回忆，并有网友上传了“为周六即将撤销的 53 路拍摄的送行照片”。

53路派生路线

1993 年，公交宝康实业公司新辟彭宝专线，线路自彭浦新村至宝山。1999 年 12 月 9 日，为填补临江新村公交空白点，宝山公交公司 53 路车队所属彭宝专线东端延伸调整至宝山（临江四村）。2000 年 9 月 20 日，彭宝专线调整中途走向经爱辉路、共江路。2006 年 9 月 19 日，彭宝专线向西南延伸至大华新村，线路更名华宝专线，全程约 26 公里。2007 年 4 月 20 日，华宝专线更名为 159 路，实行无人售票单一 2 元票价。

1997 年 1 月 16 日，宝山公交公司新辟 728 路，线路自呼玛新村至宝东路。1999 年 7 月 9 日，728 路由宝东路延伸至宝杨路汽车站。后终点站由呼玛新村（呼兰路通河路）调整至呼玛路共和新路（与 53 路并站）。2006 年 12 月 28 日，728 路由呼玛新村调整延伸至共和新路长江西路（纪蕴路枢纽站），全程 17.5 公里。2016 年 8 月 27 日，728 路自宝杨路汽车站延伸至宝杨码头。

2009 年 5 月 28 日，为方便泗塘新

村、共康新村等地区市民欢乘轨道交通 1 号线，宝山巴士新辟宝山 17 路，共和新路长江西路至共康东路阳曲路。线路实行单一票价 1 元，实际为环线运营，自纪蕴路枢纽站起，经共和新路、长江西路、虎林路、阳曲路、共康东路，再经岭南路、一二八纪念路，回虎林路原线至纪蕴路。

2020 年 10 月 15 日，宝山 17 路起讫站按实际走向正式调整为共和新路长江西路至共和新路长江西路。

那些坐公交的岁月

坐公交是张庙地区人民出行的主要交通方式。还记得那时候，售票员在车子进站、启动、转弯的时候都要从窗口伸出手，挥着一面印有“慢”字样的小红旗，嘴里一边喊，一边拿旗柄的小木棍在车身上“笃笃笃”敲，达到警示的目的。

1959 年底，苏联停止对中国供应汽油，在极为困难的条件下，一大批公交车顶都安置一个大橡皮囊，内充煤气或沼气作为动力燃料。在早年张庙一条街的明信片上，就能看到公路上行驶的公交车车辆顶上驮着的煤气包（又称“争气包”）。直到 1962 年冬，大庆油田投产，汽油供应好转，才卸下公交车上的煤气包。

上世纪六七十年代，市区公交线路出现了由 2 个车厢连接的车型，由于车长 14.8 米，是一般车的两倍，人们就称之为“巨龙车”。它的车厢可以容纳 140 人左右，是当时单节公交车车厢载客量的两倍。

对于“巨龙车”，印象最深刻的就是两节车厢当中的铰接盘位置上的香蕉座了，这也是“巨龙车”的典型标志。叫它香蕉座是因为一开始这种座椅真的长得像香蕉，长长的三人座，稍微有点弧度，就像一根咖啡色的香蕉。当车辆转弯的时候，铰接盘会随之转动，人坐在香蕉座上就像在玩公园里的转椅，非常有趣。

张庙地区的 53 路、95 路等大客流公交线路都曾陆续使用巨龙车，相信不少张庙地区“70 后”、“80 后”的童年都有过乘巨龙车、坐香蕉座的经历。值得一提的是，张庙地区曾经还出现过双层巴士，916 路公交车就曾经使用过双层巴士，这也许是宝山区内唯一一条曾经使用过双层巴士的公交线路。它运行于人民广场与张庙之间，是张庙地区前往人民广场的主力线路。

如今的张庙发展日新月异，地铁 1 号线的开通已有十余年，地铁 18 号线二期也已动工建设，并在呼兰路站与 1 号线换乘。不久的将来，张庙将进入双轨出行时代，交通将更为便捷。交通能级的不断提升，带动了城市圈的扩大，更是让张庙跑出了新速度。

