

# 四代“老虎车” 见证服装城变化

11月2日凌晨1时,四辆大货车满载50余吨货包,陆续驶入太原服装新城批发市场的南广场。根据订单,这些货物被分散到该市场内600余家店铺;各家店铺要发出的货物,也会集中到这里,通过物流发往省内外各地市。从南广场到市场各家店铺之间,大包小包的货物来往运送,承担这“最后一公里”运送任务的,是一部带着两个充气胶皮轮的运货推车。

它叫“老虎车”,高1.4米,根据架宽、车轮,分为大中小号,是服装城商户老板的贴心小伙伴,它推送方便,功能强大,大家就送给它一个响亮的名字“老虎车”。从最初的实心橡皮轱辘,到现在的电动助力,“老虎车”历经四代,见证了太原服装城30年来的辉煌成长。

## 1 家家都有“老虎车”

上午8时,客流还不多,太原服装城的商户已经忙碌起来。男的女的,老的少的,忙着理货。一部部“老虎车”闪亮登场,满载大包小包的货物,往来于纵横交错的过道之间。太原服装城集团新城市场部副主任林昌顺说:“现在秋冬装大量上市,与春夏季相比,同样数量的服装,货包更重、体积更大,

‘老虎车’就更辛苦。”

走进太原服装城集团所属各个市场,新城、新城西、东都、小商品批发市场……或在商城内,或在附近路巷,“老虎车”随时随处恭候。不仅如此,所有商城内店铺,几乎家家门口都放置1到2辆“老虎车”。“老虎车”已然成了服装城各商户必不可少的货运专用车。

## 2 首版车型系仿制

65岁的林昌顺最熟悉“老虎车”。“它在服装城已经整整30年。”林昌顺是浙江乐清人,上世纪80年代初,他怀揣着梦想来到太原打拼。最初,在太原的牛站做服装加工、批发。“当时没有什么物流,拉运货物多是在火车站与牛站之间,基本上是靠平遥人开的三轮车运送。”1991年,太原服装城(太原服装东城批发市场的前身)开业,他就从牛站搬到了这儿。刚开始,在服装城经营的商户,几乎是“前店后厂”。晚上手工裁衣,白天销售成品。那时候,天不亮,林昌顺就会和工人们肩扛手抬进布匹。“那时一家店每日的销售量并不大,需要搬运的也就是两三匹布料,就靠纯人工运送。”

没过多久,做加工制造的

商户越来越少,做进货销售的商户越来越多。林昌顺跟上了这股潮流,前往常熟、石狮等地购进成衣。“人家南方已经做起来了,每天进出的货运量非常大,我也是在常熟进货时偶然发现,人家都用货运手推车代替人工搬运。试着推了推,又轻便又省力。”回到太原,林昌顺立刻找到郝庄一家白铁加工铺,画出小推车的样子,请师傅焊接仿造,装上滚动轴承,车轮用实心胶轮胎……就这样,第一代“老虎车”诞生了。它充分利用杠杆原理,轻巧、省力,不占地方,进电梯、转向、装卸货物都十分便捷。所以,一经使用,各家纷纷模仿,迅速走红。由此,太原服装城的商户们与“老虎车”正式结缘。



图为“老虎车”

## 4 “推”出幸福与繁华

在新城批发市场“秀秀羊”店外遇到李见山,他经营内衣生意已有20多年,店面最初只有20多平方米,现在已经扩大到400平方米,多年来,“老虎车”一直伴随着李见山。“刚开始,店里规模不大,只有一辆小号‘老虎车’就够用。现在店里经营规模扩充,每天进出的货运量大包小包至少有几十件,每天必须备好大中小各一部‘老虎车’。”李见山说,整个服装城里,“老虎车”是标配。新城批发市场里有商户600余户,“老虎车”就有约1000余部。

“太原服装城的经营户都

是靠着一部部‘老虎车’,打拼出了一片天地,推出了自己的幸福,推出了服装城的繁华。”太原服装城新城党支部书记王承善说,上世纪90年代开始,随着改革开放不断深入、市场经济的推动和人们生活方式的改变,服装行业发展驶入快车道。从最初的中间大篷式店铺,经营面积不到20万平方米的市场,发展到现如今拥有东都、新城、西城等15家商业主体市场,经营面积近100万平方米,成为立足山西、辐射华北地区的大型综合批发零售商业集群。30年来,

“老虎车”更新换代,与服装城患难与共,同进同退。

未来,太原服装城着眼多元发展,从一个服装批发、销售市场逐步转身为休闲、娱乐、购物、服饰文化、餐饮、旅游等于一体的现代化“不夜城”。你来我往,一部部“老虎车”依旧在太原服装城穿梭。或许,有一天,司空见惯的“老虎车”会随着物流货运手段的进步淡出人们视线,但不应被忘记,因为它陪伴太原服装城承载了太多人的奋斗与拼搏。

记者 梁丹 马向敏  
通讯员 米玲 文/摄



## 我市又有3条道路将改造

本报讯(记者 李晓并)我市又有3条城市主干路和支路将进行改造。11月4日,市审批局对城市主干路康宁街、通达街和城市支路多福西路改造工程建设方案及选址进行公示。

康宁街改造工程西起汾东路,东至坞城路,道路全长约1945米,规划红线宽50米,为城市主干路。工程主要建设内容包括道路、排水、照明及市政管线配套设施。标准横断面为2米中央分隔带,两侧各14米机动车道,2米机非绿化分隔带,4米非机动车道,4米人行道(含1.5米树穴带)。

通达街改造工程西起汾东路,东至坞城路,道路全长约2123米,规划红线宽50米,为城市主干路。工程主要建设内容包括道路、排水、照明及市政管线配套设施。标准横断面为中间20.5米机动车道,两侧各2.25米绿化分隔带,7米辅道,5.5米人行道(含1.5米树穴带)。

多福西路北起多福北街,南至多福南街,长约172米,为城市支路,规划红线宽15米,设计车速20公里/小时。工程主要建设内容包括道路、排水、照明及市政管线配套设施。标准横断面为一块板,中间机非混行车道宽9米,两侧路侧带各宽3米(含1.5米树穴带)。

带,7米辅道,5.5米人行道(含1.5米树穴带)。

多福西路北起多福北街,南至多福南街,长约172米,为城市支路,规划红线宽15米,设计车速20公里/小时。工程主要建设内容包括道路、排水、照明及市政管线配套设施。标准横断面为一块板,中间机非混行车道宽9米,两侧路侧带各宽3米(含1.5米树穴带)。

## 沥青面层铺筑完成

### 尖草坪街近期通车

本报讯(记者 任晓明)11月3日从市城乡管理局了解到,尖草坪街道路改造工程沥青面层已全部铺筑完成,近期将通车。

尖草坪街原先是连接解放路与城柏街的一条主干路,也是一条断头路。该街周边小区多,由于建成年代久远,加上地下水位比较高,改造前,该街道路结构以及路面损坏比较严重,铁路两侧的挡墙也出现了倾斜,整条街破烂不堪,几乎成了“搓板路”。“地下水不断从原来的挡墙缝里往外冒,连地面裂缝的地方也往外涌水。”建设方中铁六局有关负责人说。

本次尖草坪街道路改造工程西起解放路口,向东打通至卧虎山路,全长近1.5公里,规划红线30至50米不等,为城市主干路。根据勘察结果,针对地下水位比较高的实际情况,设计部门专门制定了止水方案,铁路两侧采用U型槽外包结构,把地下水与路面隔开,相当于做了一个整体防水结构,彻底解决了地下水对路面结构的渗透侵蚀。

尖草坪街与石太线以及石太客专的交叉隧道,成为施工难点。“既要保证施工的安全,又不能影响铁路的正常运行。”市城乡管理局市政公共设施建设管理中心尖草坪街改造工程项目负责人申彦敏介绍,“施工中,我们重点强化施工安全措施,在施工段两侧做了灌注桩支护,同时在U型槽基坑周边做了拉伸钢板桩支护,有力确保了施工安全。”

尖草坪街改造完成后,将进一步完善北城路网结构,缓解周边道路交通压力,改善附近居民出行条件。