



# 周至汽车站：十年车辙岁月留痕

文 / 何花婷

2014年深秋，秦岭覆盖着薄霜，我随爱人踏上周至的土地，县城西北角那座灰砖老建筑——周至汽车站，成了我这个异乡媳妇与这座小城的初次深度联结。

彼时的车站候车厅里，漆面剥落的长木凳随意散落，墙角的老式饮水机断断续续地淌着温水，杯口结着一层薄薄的水垢。爱人唯一的售票窗口排了许久，擦回两张手写字迹的纸质车票，边缘还带着打印机的齿痕。检票员举着扩音喇叭沙哑着吆喝检票。登上绿色客车，车辆启动的轰鸣震得耳膜发颤，行驶在尚未完全硬化的公路上，颠簸得仿佛要被抛起，爱人紧握着我的手笑：“以后习惯就好，这是咱周至人出门最方便的车。”我望着窗外陌生的白杨树，心底藏着一丝异乡媳妇的忐忑与不安。

随着经济的飞速发展，车站迎来黄金发展期。发车线路从最初的3条扩展到20余条，直达西安、宝鸡等周边城市，这里成了县域经济与外界连接的纽带。外地游客也循着

班车而来，探寻楼观台文化、欣赏黑河风光，小站成为文旅融合的中转站。

2016年，车站迎来第一次大规模翻新，手写黑板换成明亮的电子显示屏，一个售票窗口增至三个，还添了自助售票机，现金、刷卡、扫码均可购票，告别了排长队的烦恼。长木凳换成柔软的蓝色座椅，空调让候车不再受冷暖之苦。客车升级为清洁能源车型，车内配了USB充电口和空调，行驶平稳安静，检票也变成便捷的扫码模式。此时，周至的公路网络已进一步加密，车站与城乡公交无缝衔接，出行效率大幅提升。我渐渐习惯了在空调候车厅里刷手机等车，帮不熟悉自助售票机的老人操作，看着他们感激的笑容，我感受到作为周至媳妇的归属感。

随着西成高铁的开通，周至接入高铁网络，公路客运客流量虽有减少，但老汽车站并未沉寂，反而开启精细化改革，与高铁形成互补。针对乡镇居民短途出行需求，车站开通了去马召、广济等乡镇的微循环班车，每20

分钟一班，结合周至丰富的旅游资源，增设楼观台、黑河森林公园等旅游专线，让游客一出车站就能直达景区。与此同时，周至的立体交通网络愈发完善，高速公路穿境而过，高铁站与汽车站开通接驳专线，“高铁+汽车”的模式无论是去西安还是前往各村镇，都便捷高效。

十年过去了，每次从外地回周至，远远望见“周至汽车站”的木质牌匾，心底便涌起暖意。刷脸进站时，总会想起2014年那张手写车票。返程时，看着窗外的秦岭和猕猴桃园，初来乍到的忐忑、爱人的手、检票员的吆喝，一幕幕清晰得如同昨日再现。逢年过节，车厢里塞满返乡人的行囊与笑语，作为异乡媳妇的想家思绪总会悄然漫过山川田野——想念娘家妈妈做的饸饹面，却也更想念婆婆的油泼裤带面。每当爱人送我到车站时，反复叮嘱“到了记得报平安”的模样，这份牵挂让我明白，周至早已是我的第二故乡。

岁月流转，车辙深深。周至老汽车站的



每一次变迁，都是交通发展的生动缩影。它见证了周至从农业县到文旅县的转型，记录着我这个异乡媳妇的成长与蜕变，承载着我对两个家的牵挂与眷恋。看着往返奔波中那些人的旧模样与新变化，成了我这个异乡媳妇最珍贵的记忆。

(作者供职于高陵收费站)

## 渭南长途汽车站

文 / 图  
段小银

2001年，我刚分配到渭南公路局，报到前竟摸不准单位的具体位置。拦住一位路人打听，对方笑着扬手：“好找得很，就在长途汽车站十字东北角。”那时我家住在渭南市西潼路北侧，与车站隔得不算远，可这处老站点，于我却始终像个熟悉的陌生人。

真正和老长途汽车站绑在一起，是2005年底。为了方便孩子上幼儿园，我搬到了段机关四楼的单身宿舍，这一住便是整整八年。刚住进去的那几天，天蒙蒙亮，通往各县各乡镇的长途汽车喇叭声就争先恐后地响起，夹杂着卖票员清亮又带些烟火气的吆喝声，谁能从睡梦里拽出来。日子一久，这些喧闹竟成了亲切的背景音，慢慢化作伴人安睡的催眠曲，听着反倒踏实。

老长途汽车站是县区里最早的服务中心，扛着渭南周边乡镇的出行线路。功能不算繁杂，核心就是市际、县际班线客运，却稳稳托住了一方人的出行刚需。那会儿的车站永远是热热闹闹的模样：车辆进进出出川流不息，旅客来来往往熙熙攘攘，附近的门店生意红火，就连周边的餐饮、住宿、银行也借着这股人气，做得有声有色，满是生活的暖意。

一切的改变定格在2010年10月26日这一天，长途汽车站整体搬到了渭清路中段的新站。随着高铁线路的织密，群众的出行方式悄然而变，新站的客运业务也跟着升级：既留住了原来的市际、县际班线，又添了省际班线，近几年更推出了方便快捷的定制客运。截至2024年12月，渭运集团已开通21条定制客运班线，覆盖各县市到西安、渭南等线路，乘客在微信公众号上预约下单，就能享受到“门到门、点到点”的贴心服务。

老站，从搬迁那天起，慢慢淡去了往日繁华。车流少了，人流稀了，清晨找回了久违的安静。周围的门店一家接一家挂出转让告示，离得最近的农行也迁走了。昔日的热闹再也寻不回，如今老车站的院子成了渭南市驾校的训练场地，在现代交通的浪潮里发挥着一点余热。唯有那座老门头，还倔强地立在原地，只是早已破败不堪，每一道痕迹里都藏着岁月的故事。

(作者供职于大荔公路段)

## 城固汽车站 的记忆

文 / 郭树塬

清晨的阳光洒在城固县老汽车站的水泥地上，站内寥寥数人。售票窗口后方，工作人员默默等待着旅客。这里是城固县城关镇大西关的老汽车站。

在老汽车站出现前，城固与汉中之间的交通是一种快马扬鞭。据《城固县志》记载，1900年至1946年间，城固与汉中有一种叫“遛遛马”的客运交通方式。自大西关起步，经沙河营、柳林铺、十八里铺（铺镇）至汉中，共设五个交通站。养马户相互约定暗号，接待客人雇佣马匹，客人交费乘马，马奔向指定地点，站主则通过马鬃上的暗记“下车验票”。

随着时间流逝，公路的建设，骑马的人变成了搭车的人，汽车客运行业的兴起。1989年9月26日，在城固县城关镇大西关，城固汽车站正式设立。汽车站既有通往汉中等大城市的干线班车，又覆盖众多乡镇线路，班次密集，极大便利了民众的出行搭乘。

听当地一位老人回忆，上世纪90年代，天还没亮，车站门口就挤满了人。农民们挑着担子，里面装满新鲜的柑橘和蔬菜，等着早班车进城贩卖。学生们背着书包，挤在人群中，准备去汉中上学。售票窗口前永远排着长队，站内广播声、客车引擎声、小贩叫卖声不绝于耳。

傍晚时分，农民拿销售农产品的收入在汉中采购日用品，用篮筐装着，重新乘上返回城固的汽车。学生们也背着书包，兴高采烈地跑上车，心满意足地坐上位置，等车辆将他们带回家。

到了春节，车站里更是挤满了返乡的农民工，他们大包小包地带着给家人的礼物和年货，在这里开始最后的换乘。从大城市返乡的工人们，在晨雾里揉了揉惺忪的睡眼，耳边萦绕着一声声吆喝，那是挑着城固柑橘特产的农民在车站门口叫卖。卖菜的老人、兜售日用品的货郎、支起早餐摊的夫妇，各自忙碌着。空气中弥漫着油炸果子的香气和方言的喧嚷。那是城固老汽车站里一个平凡而充实的日子。

随着时间推移，城固老汽车站面临的挑战日益增多。虽然老汽车站的地址仍是城固县的核心区，公路横贯东西，交通设施齐全，但高铁发展、私家车普及等交通方式的变革，让传统公路客运受到巨大冲击。曾经熙熙攘攘的汽车站，变得日渐萧索。

“降级改造、关停并转”的现象让客运人员忧心忡忡，高铁连线、市郊铁路、网约车、自驾游等形式的发展普及，让城固老汽车站不得不反思自身的短板：乘客换乘不够便利，网络购票不够便捷，服务质量亟需优化。

今天，当我们走进城固老汽车站时，依稀能从斑驳的墙壁和空旷的停车场感受到它昔日的繁忙。对于城固老汽车站而言，它也不再仅仅是出发与到达的场所，它承载着地方记忆，如今正在缔结新的交通方式，将以更好的面貌融入我们的生活。

(作者供职于富平收费站)

## 旬邑东桥汽车站的离别

文 / 图 梁萌迪

即便时隔多年，我仍清晰记得那个冬日清晨，从东桥车站门口包子店里冒出的滚滚热气。西北风裹着醇厚的肉香扑面而来，让人忍不住直咽口水。巴掌大的店面被来往食客围得水泄不通，匆忙赶车的乘客买完早餐后，攥紧热乎乎的包子，扭头就钻进车站。狭小的售票窗口前排着长龙，售票员的手指在票据和零钞间翻飞，一刻不停。

那是2011年腊月，正是一年中最冷的时候。高中刚放寒假，旬邑县东桥汽车站迎来了一年中最繁忙的几天。人潮涌动，汽车轰鸣，商贩叫卖，各种声音交织在一起，虽不是过年，却比过年还要热闹几分。只有那凛冽的寒风依旧，吹得人脸颊生疼。

当时我在县城读高中，放寒假时，归心似箭。我和同班好友收拾好行囊，急匆匆赶往车站。好友是北塬人，在靠近学校的东桥汽车站就能乘车回家；我是南塬人，需要去更远的长途汽车站。旬邑县地处渭北黄土高原沟壑区，以城区为界，分为南北两大塬区，这便是南塬人和北塬人说法的由来。清晨寒冷，我们决定先在车站门口的包子店吃早餐，也算是一场短暂的告别。

吃完包子，好友检票上车。我站在车窗外，简单说了句“开学见”。好友透过车窗对我憨厚一笑，挥手作别。我目送着班车缓缓驶出车站，最终消失在凛冽的寒风中。那时的我还不知道，这一别，竟是永远。

春节过后开学，教室里再也见不到好友的身影。辗转得知，那个

寒假，好友的父亲在工地意外摔伤。为了减轻家庭负担，他不得不辍学，跟着亲戚去南方打工。我多次尝试联系他，却发现他早已断了所有音讯，电话打不通，QQ无人回复，地址更是无从知晓。

从那以后，每次路过东桥汽车站，我总会不自觉地放慢脚步，幻想着能再次见到好友的身影。然而年复一年，他再也没有出现过。2021年11月3日，县政府为了实现长途客运、通村客运、公交车“零换乘”的目标，将东桥汽车站整体搬迁至旬邑县长途汽车站。这座默默服务了北塬群众三十多年的老车站，终于在时代发展的浪潮中，停下了前行的脚步。

如今，东桥车站只剩下一个空壳，四周被绿色围挡封得严严实实，再也无法靠近。唯有门庭那几根黄色柱子，在阳光下依旧耀眼，就像记忆里好友的笑容，深深扎根在我的心底，从未褪色。包子店的热气散了，熟悉的喧闹静了，可每次路过，我依然会想起那个寒冬，那笼包子的香味，和那个再也联系不上的好友。

(作者供职于咸铜分公司)



## 宝鸡汽车站：七十年交通变迁

文 / 图 董邦耀

宝鸡汽车站，这颗镶嵌在西北交通要道上的明珠，镌刻下近七十载的风雨沧桑与文明嬗变。这座始建于1956年的交通枢纽，从人民街的简陋站房到经二路的现代化建筑群，从四条运营线路到辐射陕甘宁的百余条班线，不仅是西北交通网络的重要节点，更是中国公路客运文明演进的生动注脚，承载着几代人的出行记忆与时代脉动。

个人记忆中的时代印记

我对宝鸡汽车站的最初记忆，定格在1973年寒冬。那时我在汉中航空工厂工作，春节前途经宝鸡赶往陇县探望父母，客车票早已售罄，只能搭乘篷大卡车迎风颠簸两小时，下车时手脚几乎失去知觉。这段艰辛的出行经历，让我对公路客运的便捷与温暖生出朴素期盼。

命运的巧合让我与这座车站结下不解之缘。1982年，我调往宝鸡第一汽车运输公司（现为宝运集团），先后在经理办公室和宣传科供职，常与汽车站同事切磋业务。更荣幸的是，受组织指派，我三次为其草拟、申报交通运输部“文明车站”先进事迹材料，得以近距离见证它的蜕变之路。

从驼铃古道到交通枢纽

中华人民共和国成立前的宝鸡，客运业近乎空白，七家私营运输公司以货运为主，民间往来多依赖驮骡，前往陇县需耗时两日。共和国成立后，宝鸡客运从马拉轿车、改制客运轿车起步，1956年宝鸡汽车站正式成

立时，仅有十辆轿车、四条线路，日送旅客700余人次。1970年，投资60万元、建筑面积7115平方米的经二路新站投用，成为当时陕西规模最大的汽车站，却因管理滞后陷入“进站一窝蜂，上车乱哄哄”的窘境。

经过迁建、改建的宝鸡汽车站，现在已是交通部核定的一级汽车客运站。站场面积17亩，新建大楼建筑面积达4.5万平方米，12个微机售票窗口、21个停车位、350辆营运客车、51条营运线路（不包括分流于宝鸡汽车南站的车辆与线路），构建起以宝鸡为中心的直达快速客运网络。日发班次500余班，日客流量最高可达1.6万人次，总营运里程6.3万公里，服务范围覆盖陕甘宁及毗邻省市，昔日驼铃古道已变身四通八达的交通动脉。

以服务为魂的蝶变之路

1983年起，车站主动改革开拓，成为三秦大地的服务明星。1984年、1987年、1990年连续三届获评交通部“文明车站”，1984年至1990年连续七年荣获交通部“优质运输先进单位”。涌现出模范司机容济生、王俊，模范广播员靳宏玲等一大批先进典型，在岗位上默默奉献，让车站多次斩获省、市“最佳汽车站”称号，年营业收入稳步攀升至150万元，实现社会效益与经济效益双丰收。

新时代的创新与坚守

进入新时代，面对行业变革与旅客需求升级，宝鸡汽车站主动求变。增设自助售票机、智能安检设备、母婴室、残疾人专用通道



道、旅游集散中心等现代化设施，让服务更具温度；拥抱数字化浪潮，推出线上购票、扫码检票、电子发票等多元化服务，实现线上线下无缝衔接，极大提升出行效率。

老牌宝鸡汽车站先后荣获“全国旅客最满意汽车站”“三星级汽车客运站”等殊荣。300余名职工传承老一辈优良传统，在平凡岗位上坚守初心，让这座老牌汽车站在新时代焕发生机。随着时代的发展，经过几年筹建，斥资上亿元在高铁南侧新建了宝鸡汽车站，经二路的老宝鸡汽车站改称为宝鸡汽车西站。

精神传承的启示

七十年风雨兼程，宝鸡汽车站的变迁，是中国交通运输事业从落后到先进、从封闭到开放的生动缩影，更是社会主义精神文明建设的成功实践。从简陋站房到现代化枢纽，从“脏乱差”到“文明标杆”，它的蜕变印证：真正的文明，不在于建筑宏伟与设施先进，而在于对“服务为民”理念的坚守，对每一位旅客的尊重与关怀；真正的发展，不仅是硬件迭代，更是服务品质的优化与精神内核的传承。

文 / 李海莹