



凝聚发展力量 传播交通价值

准印证号(陕)2026-SY019 乙巳年十二月十二
2026.1.30 星期五 第2429期(总2530期)

内部资料 免费交流

主编 郭少言 责编 袁立忠

龙兴古渡的坚守

文 / 王星雨

夕阳中，一位年过半百的艄公斜侧着身体，将全身的重心右移，他皮肤黝黑，手指关节粗大，一使劲能看到暴起的青筋，整个人看起来像一张蓄势待发的弓，他双手紧握着钢索，费力将一艘旧铁船缓缓地拽向河岸。这位叫尹会元的艄公是陕西兴平市坊镇龙兴村人，他默默坚守的龙兴村渡口是渭河上为数不多仍在运行的古老渡口。

龙兴古渡地处兴平市坊镇龙兴村，是连接渭河北岸的兴平市和南岸的周至县的千年古渡。相传西汉末年，刘秀被王莽派兵追杀，一路逃命来到此地，情急之间他急忙乘船渡河才成功脱险，后来刘秀称帝建立了东汉王朝。因皇帝曾途经此地，此地便被叫作“龙过”村，后改名为“龙兴”村，汉光武皇帝曾乘船过河的渡口也被叫作龙兴渡口。历史上的渭河曾是重要航道，有“一泓清波，鸟欢鱼跃，百舸争流”的怡人景象。20世纪80年代还很兴盛，多艘木船穿梭往来，渡口旁集市兴旺，热闹非凡。

随着时代的发展，渭河流域的大桥一个个拔地而起，渡口的实用性越来越小，原先熙熙攘攘、人头攒动的景象逐渐归于冷清、寂寥。因历史原因，龙兴村在河南岸有几十户人家和一千余亩田地，是该村名副其实的一片“飞地”，每逢春种秋收的时节，不少村民都要往返于渭河两岸，对村民们来说，相比绕行30公里去最近的桥，坐船去河对岸是最方便的交通方式。无论刮风下雨，尹会元的船总会静候着每一个往返渭河两岸的人，自弱冠至花甲，四十余载寒来暑往，他摆渡往返十几万次，接送了数不清的人，用坏两百余根槐木船篙，每根篙头都套着特制的“铁尖帽”。如今市面很难买到“铁尖帽”，他便收集废弃钢管，亲手做篙头配件，船篙不算难制作，但好的造船师傅却难寻，于是尹会元自己画图纸、买钢板与焊条等材料，找乡亲们帮忙一起打造现在这艘铁船，一起架设行船的钢索。铁船打造好后，他又自费添置了发动机和救生衣等用具，以确保行船安全。为方便出行的群众，他将自己的电话手写在河对岸的木板上，确保过河的乡亲能随时找到他。夏天钢索烫手，冬天冰冷刺骨，他也毫无怨言，默默坚守着从未中断。

龙兴渡口见证着时代的发展，一座座跨河大桥拔地而起，为渭河两岸的群众架起了便捷的通道，让大部分行人与车辆告别了摆渡的岁月。然而，尹会元守着一个简易的渡口，为乡邻村民们搭建了一座不可或缺的“便捷桥”与“生产路”。这座渡口也是渭河生态治理的见证者，这几年，渭河水越来越清，岸边越来越绿。渭河生态环境的改善不仅惠及附近的村民，他们能在滩地里种植经济作物，而且吸引了不少游客来此游玩。

落日的余晖为水面镀上了一层朦胧的红色，老艄公佝偻着背脊，粗糙的手掌紧攥着钢索，缓缓将船向前推去，在日复一日的撑船岁月里，每一个动作都与这条船达成默契。他的身影在暮色中显得格外单薄，而不远处兴户大桥上灯火通明，车灯连成了流动的星河。两种不同的景象，在同一片渭河中相遇，共同构成河流两岸的文明图景，在岁月的长河中，静静诉说着时代的变迁与文明的传承。

(作者供职于港务区收费站)

我省全面部署2026年春运工作 保障平安便捷温馨出行

2026年春运将于2月2日启动，3月13日结束，为期40天。1月27日，全国综合运输春运工作电视电话会议后，我省召开综合运输春运工作会议，牢固树立“人民至上、生命至上”理念，以“平安、便捷、温馨”为目标，全面部署春运各项工作，通过压实安全责任、优化运输组织、提升服务品质，全力保障群众春节出行安全顺畅、暖心舒心。省综合运输春运工作专班组长、省交通运输厅厅长卫华出席会议并讲话，副厅长吴鹏翔、副厅长张庆聚，省公路局局长伍石生，省公安厅、省应急厅、省气象局、西安铁路监管局、民航西北地区管理局、省邮政管理局、中国铁路西安局集团、西部机场集团、陕西交控集团、陕西轨道交通集团、厅直有关单位和厅有关处室负责人等在主会场参加会议，各设区市、杨凌示范区交通运输局设立分会场。

坚守安全底线 织密立体防护网

安全作为春运工作的生命线，我省将全面压实属地管理、部门监管和企业主体“三方责任”，联合公安交警开展人企安全检查与非法营运专项整治，推动安全责任落实到每个岗位、每个环节。即日起至春运结束，全省聚焦“两客一危”车辆、重要交通枢纽、桥梁隧道等重点领域，开展企业自查、县级排查、市级抽查的三级隐患排查整治，建立台账实行销号管理，确保隐患动态清零。春节假期期间，在严格落实三十条硬措施的基础上，“两客一危”企业须落实负责人在岗带班制度，通过信息化系统加强线上巡查，暂停非必要涉路施工，同时强化驾驶员安全培训与身心健康监测，严防疲劳驾驶、带病上岗等风险。

针对冬季恶劣天气，我省建立健全春运气象信息共享机制，完善低温雨雪冰冻等灾害应急预案，形成“预警、叫应、行动、反馈、核实”工

作闭环。交通、气象、公安等部门将加强会商研判，落实“以雪为令”处置机制，备足铲冰除雪应急物资，在重点路段预置救援力量，确保极端天气下运输安全有序。

优化运输组织 保障路网高效运转

面对预计超八成的自驾出行占比，提前研判形成高速公路繁忙易拥堵路段清单，“一段一策”制定疏堵保畅方案，强化路警联动与快处快撤机制。服务区聚焦充电难题，梳理繁忙站点清单，通过增设固定充电桩、调配移动充电桩等提升服务能力，满足新能源车主出行需求。

运力调度方面，精准对接务工流、学生流、旅游流需求，推动铁路、公路、民航与城市公交高效衔接，优化枢纽换乘线路与安检流程。针对务工人员、学生等集中出行群体，持续提供“点对点”定制包车、上门售票服务；热门景

区将按需开行旅游专线与摆渡车，多渠道满足出行需求。同时，充分发挥交通物流保通保畅工作机制作用，强化能源物资重点运输通道监测和优先保障，确保煤炭天然气等保暖保供物资运行高效，保障全社会生产平稳运行。

提升服务品质 传递春运温暖底色

持续优化出行服务，推广电子客票、刷脸进站等便捷举措，在车站、机场设置人工窗口与自助设备，为老年人、残疾人等重点群体开辟绿色通道，提供专人引导、协助购票等暖心服务。邮政寄递领域将落实“春节不打烊”，优化分拣配送路线，保障节日商品与民生物资及时送达，同时加强快递员权益保障。此外，我省还将开展春运一线职工走访慰问，改善工作生活条件，做好出租车司机、货运从业者等群体权益保障，确保春运队伍和谐稳定。(安立广)

2026年全省公路工作会议暨公路行业安全生产第一次会议召开

陕交讯 1月29日，2026年全省公路工作会议暨公路行业安全生产第一次会议召开，会议全面贯彻落全省交通运输工作会议精神，回顾总结“十四五”全省公路工作，分析面临的形势和任务，擘画“十五五”发展蓝图，安排2026年公路工作及冬季安全生产工作。省交通运输厅副厅长李涛出席会议并讲话。省公路局党委书记、局长伍石生作了题为《攻坚克难 开拓创新 奋力实现“十五五”陕西公路事业良好开局》的工作报告。

李涛在讲话中充分肯定了“十四五”期间全省公路工作取得的成绩，分析了“十五五”公路事业发展面临的形势，从同心同向、担当作为、公路工作取得新成效；把握形势，坚定信心，奋力开创陕西公路发展新局面；重点突破，创新驱动，确保

“十五五”开好局、起好步等三个方面作出要求。

会议提出，“十五五”期间，全省公路行业要锚定交通强国建设目标，服务完善现代化综合交通运输体系建设，统筹高质量发展和高水平安全，以牢牢抓住“一条工作主线”、坚持“六大发展路径”，实施“五大重点工程”的“165”工作思路为牵引，突出一体化融合、安全化提升、数智化升级、绿色化转型，着力提升养护管理水平、行业管理效能、公路服务品质，努力为推动基本建成交通强国、奋力“谱写陕西新篇章、争做西部示范”贡献公路力量。

会议强调，按照全省交通运输工作会议整体部署，2026年重点抓好十方面工作：一是强化衔接，推动“十五五”规划有效落地。二是推行现代养护新模式，全面提升路况水

平。三是坚持质效并重，合力推进公路建设。四是深化“四好农村路”建设，助力乡村全面振兴。五是强化路网运行监测，健全应急保障体系。六是办好交通为民实事，加快服务区提质升级。七是加强行业治理能力建设，持续优化营商环境。八是推进数智化转型，加快培育高质量发展新动能。九是着力防治风险隐患，不断增强路网安全韧性。十是深入推进党的建设，营造干事创业浓厚氛围。

榆林市、渭南市交通运输局，西安市公路局，陕西交控集团运营管理公司等作经验交流发言。省交通运输厅相关处室负责人、陕西交控集团以及各设区市、杨凌示范区交通运输局、公路局主要领导及各收费公路经营公司负责人、省公路局机关副处级以上干部参加会议。(安立广 王惠)

交通先行立潮头 开局奋进启新程
——论贯彻落实2026年全省交通运输工作会议精神

2026年是“十五五”规划开局之年，全省交通运输工作会议的召开，为交通发展锚定了航向、明确了路径，以500亿元综合交通投资、高铁运营里程超1600公里、高速公路通车里程破7000公里的硬核目标，吹响了交通强国陕西实践的奋进号角。交通是经济社会发展的“先行官”，此次会议的部署，既是对“十四五”4142亿元综合投资、中欧班列（西安）8年领跑全国、革命圣地延安通上高铁等亮眼成果的接续传承，更是立足新发展阶段，为“谱写陕西新篇章、争做西部示范”筑牢交通根基的战略谋划。

开局之年当有开局之为，此次会议划定的六大重点任务，紧扣综合立体交通网构建核心，以项目攻坚为抓手，让交通建设的“施工图”清晰可辨。铁路上西康、西十高铁的投运将打通西北与华中的时空壁垒，西安东站的建成将重塑区域客运枢纽格局；公路上延安东绕城、洛卢高速等项目落地，将让全省高速路网更密更畅；民航既定边、府谷机场的投运，将填补县域航空空白，完善“空陆联动”布局。一个个重大项目的推进，不仅是交通基础设施的量质齐升，更是为陕西“双极带动”战略实施打通要素流动的“快车道”，让交通先行成为高质量发展的鲜明标识。

贯彻落实工作会议精神，关键在实干、重心在落实。全省交通运输系统需以“开局即冲刺、起步即加速”的劲头，深化拓展“三个年”活动，以“八项硬仗”的攻坚姿态破解项目建设中的用地、审批等难题；各部门各单位要强化协同联动，把规划蓝图转化为实实在在的建设成果，让每一个交通项目都成为推动发展的“强引擎”。唯有以钉钉子精神抓好各项任务落地，才能让陕西交通的“大动脉”更畅通、“毛细血管”更细密，为“十五五”发展开好局、起好步。

古渡闲话

文 / 史宝龙

渭河横贯关中，河上有多少渡口谁也说不清。宝鸡陈仓渡被誉为“关中第一渡”，是秦陇咽喉；又有金陵渡、郭家崖渡、十里铺渡、杨家店渡、梁村渡等大小五十多处渡口。据说这些渡口千百年来虽易名却不失功能，如陈仓渡便是具有一定代表性的渡口。遥想周文王出岐山下北原，往钓鱼台访贤时乘舟渡河的盛况。尤见刘邦暗度陈仓出奇兵，千军万马过渭河的壮观场面。更可想而知葫芦峪之战曹操逃往渭河时的狼狈不堪……历史的记忆历历在目，河与渡船及人的过往中，人是最重要的关键的环节，有人聚集的河岸边就有渡口。《史记》记载：“汉都关中，引渭穿渠三百里至黄河，年运漕粮百余石。”《汉书》说：“高祖时，萧何转漕关中，给食不乏，亦靠渭河水道。”杜笃在《论都赋》中也记述：“造舟于渭……东横平大河”，“鸿、渭之流，径于子河；大船万艘，转漕相过；东综沧海，西纲流沙”。历史尚且如此，百姓生活更是离不开渡口。

80后的我，对于沉入历史的渡口知之甚少，在关中，唯一看过的渡口便是近几年网红一时的“兴平龙兴渡”。挂着钢绳的铁船横亘在渭河南北，一头连着兴平，一头接着周至，上船的人不多，船却不紧不慢地往来其中。在河堤路驻车下河，付几块钱给船家，五六个人便上了船，柴油机做的浆随着一股轻烟在水里翻起阵阵水花，船稳稳地在钢丝的左右下于平缓的河水中缓慢前行。我问艄公，坐船的多不？他抽了口烟，望着远处正在修建的桥说，不太多，能坐船的都是没车的，绕路太多，所以就来坐船了。这船我是坐了一个往返，虽说没有南方船的豪华，但也足够日常出行了。艄公说，早年间没桥的时候坐船的人会排队，渡口总是熙熙攘攘，船也多，岸边还有商家卖点吃食，如今，更多的人骑着摩托开着车走桥上了。听这话时我忽然想到了西安北边的泾河与渭河。

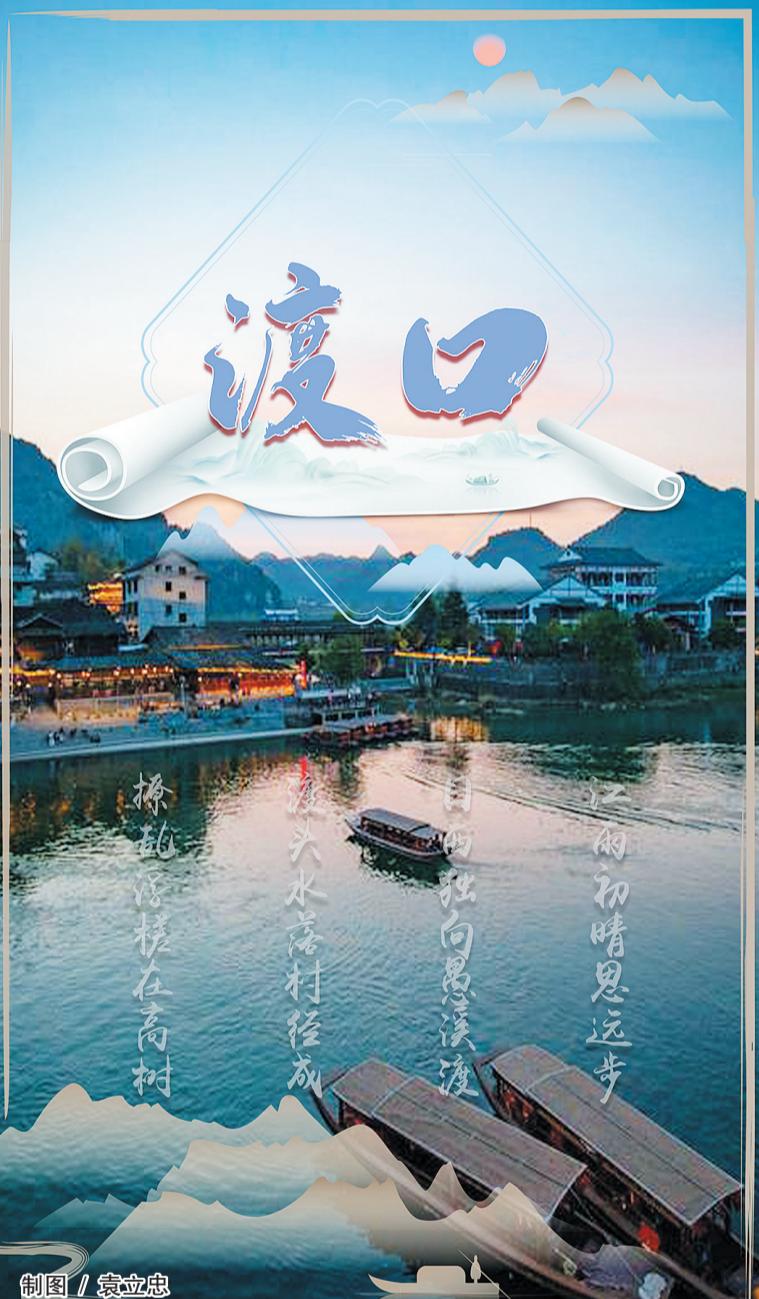
那年在“泾(阳)三(原)高(陵)”采访时不止一次听人提起渭河、泾河曾经的繁荣。那时的渭河与泾河是走船的，全国各地的货物要运进长安城就顺河而行。“泾三高”的各个渡口码头理所当然地兴盛起来，那时的“泾三高”用现在的话说就是物流集散地和商品交易市场，更是当时秦商崛起的风水宝地。泾阳茯砖茶就是那时典型的代表，南来北去的集散地就是泾阳、茶马交易的“茶引”发行最多的也是泾阳，泾河渡追其源头，可在秦汉史料中发现端倪，只是难以窥其全貌。明代记载“渡口十多处，与清志迥异，可能因时变迁，地名有变，也可能官渡、民渡没有分清。清宣统志有官渡六处，民渡两处。官渡自西而东分别为狄道、临洮、修石、花池、宋村等渡口，民间往来民渡为水月与金蟾”由此可见其繁荣盛况。

虢镇渭河大桥是在某个渡口附近建成的，建成通车后祖父去看桥时连着说了几个“好”。父亲后来说，那是因为在这条河里祖父吃了太多的苦。家里老房子的木料就是祖父和太白山里的大爷以及在虢镇街道缠着绑腿挂着驳壳枪的大姑父的父亲，三个人扛着渭水一根根运到原上老家的。那时的渭河丰水期行船摆渡，枯水期涉水过河，或者从木桩和玉米秆河沙构成的简易桥上通过，就那桥据说还是要收费的。做木匠的祖父走得最多的还是渭河，出去时背着褡裢，回来时扛着粮食，深一脚浅一脚地游走在渭河两岸。听说县上要组织劳力建桥，祖父将大伯送上了工地。

如今，桥是越来越多了，渡口早已没了踪影。父亲说的最多的就是哪里又建桥了，有多大多漂亮。我回家最喜欢的事就是拉着父亲看桥。(作者供职于西安绕城分公司)

寻迹龙门渡

文 / 彭睿昕



一方面，在交通不便的古代，一般民众不会舍近求远，另一方面，小宗货物贸易经不起多方辗转，挑夫走卒更担负不起官渡税费，由此，从龙门渡就近渡河便成了最优选择。于是，在声声入耳的浪涛轰鸣中，在龙门山间缭绕的水雾中，艄公的小调回荡在宽约四十米的河面上，三季撑舟，冬则踏冰，艄公庙香火不断，百丈岩上至今还留有纤夫攀爬的痕迹。龙门渡不温不火，却也见证了許多历史的枝叶末节。

明代，河道漕运不断发展，关于龙门渡的记载见史书文献。到了清代初期，黄河漕运已颇具规模，龙门渡也逐渐忙碌起来。据《韩城县续志》载，康熙年间，“每数十百艘，连尾上下，自韩而邵阳、朝邑、同州、潼关、华阴，自河达渭，至于长安。”运输物资多为粮食、煤炭，货物贸易夹杂其间，年通行龙门渡的船只达千艘之多，河道漕运的发展带动了两岸的经贸活跃，沿岸的韩城、河津两地商贾云集，形成了相当规模的货物贸易集散地。到了民国时期，龙门渡已经成为了黄河上极为重要的漕运节点。民国政府对渡口进行管理维护，龙门渡自此成为官营渡口。

抗日战争时期，秦晋沿线黄河渡口成了抗击日寇侵略的前沿，后方的物资通过龙门

等渡口源源不断地运往抗敌前线，有力地支援了抗战事业。随着公路运输的发展，河道漕运与渡口运输占比逐渐下降。新中国成立以后，为了改善通行环境，在龙门渡附近，1949年建成了沟通两岸的铁索桥，32根钢缆跨越了滚滚黄河，开启了沟通两省交通现代化的进程。此后，发展的进程不断加快。1972年在铁索桥旁建成了公铁两用桥。1973年7月，禹门口黄河公路大桥建成竣工。2005年11月，西禹高速公路黄河禹门口特大桥建成运营……如今，龙门渡早已不见舟船“连尾上下”的河运盛况，不断完善的交通基础设施不仅便捷了群众的出行，也促成了区域交通结构的优化调整。

然而，龙门渡的舟船却并未消失不见。1989年10月，韩城人民政府在古渡附近的禹门口大桥南侧建成吞吐量5万吨的临时码头，到了年底，承运量已达500吨。在一些特殊的运输需求领域，河道漕运仍然发挥着无可替代的作用。现如今，旅游业的发展为古老的渡口带来新的生机。为了让游客沉浸式体验黄河秦晋峡谷三门的魅力，龙门渡开通了自渡口至孟门附近的观光游船，乘船溯源，两岸山若刀削，历史的脉络就这样在山移水换间浸润心间。

(作者供职于高陵收费站)