



服役46年的中央门车站即将搬迁



副站长花有梅在中央门车站工作近30年



中央门车站附近车流、人流交织,显得很拥挤 本版摄影 现代快报记者 顾伟

而南京是他负责的一个推销点。沈先生回忆道,那时出差,总是赶早上六七点的车子,到下午两三点才能到南京。而中央门车站是他到南京的第一站。

对于这个相熟了20多年的老车站,沈先生最怀念的是当年的那个录像厅。“车站里等夜班车的,还有不舍得花钱住宿的,都可以在录像厅里打发时间。”沈先生回忆道,那时出一趟差才补贴8毛钱,因此,为了省钱他总是会到录像厅里呆一晚。他说,他最喜欢的武打片《射雕英雄传》就是在这个录像厅看的。

沈先生回忆道,1990年左右,盐城往来南京的大巴没有现在这么好。“车上玻璃是推拉式的,不密封,一路上四处漏风,赶夜班车最冷了。”不过,他说,那时车票大概四五十块钱的样子,还是小小的一张硬纸票。每次报销出差费用的时候,小硬纸票总是很麻烦。“硬纸票太厚,不好贴。”那时,沈先生和同事都是先将车票上下弯一弯,然后撕开上面一层有字的贴上报销。

沈先生每次出差回盐城,都会给女儿讲南京的一些趣事。女儿受他影响,长大后便来到南京工作。如今,沈先生的女儿已在南京结婚生子,“后来我即使不用出差来南京了,也要来看看女儿。说起来,这个车站比我女儿还大呢。”对于中央门汽车站的搬迁,沈先生有些不舍,但是表示理解。“这个车站在这边,毕竟影响了附近的交通啊。每次坐大巴到中央门,进站都要很长时间。”

沈先生介绍说,即使不是春运,方便面、水和面包都是买的人最多的。而到了春运期间,方便面销量翻倍,每天要卖出去约200盒,其中90%的乘客要求提供泡面服务。翟先生的身旁,摆放着6只热水瓶,还有一个插电烧水的桶。采访中,不断有乘客要来一桶泡面。从拆包到加水,翟先生只要30秒就够了,动作相当熟练,甚至有些机械化。他笑道:“熟能生巧吧,这么多人,能不快一点嘛。”

方便面卖得多了,连乘客的口味都一清二楚。“红烧牛肉、香辣牛肉和老坛酸菜这三种口味买的人最多。你看,像这个鲜虾鱼板面大多是南方乘客来买。”他一边指着一边说。记者不信,随后,有一名40多岁的男乘客点了一份鲜虾鱼板面。当快报记者问他老家是哪儿时,他回道“南通”,一旁的翟先生笑了,趁着片刻空闲,他将空水瓶注满了热水。

跟其他营业员不一样的,是翟先生面前从来不放计算器。一名乘客买了鸡爪、面包等七八样东西,在装好袋的同时,他已经算出了价格。“这多少年了,每样东西的价格早就背上了。”

“我不喜欢春运,”翟先生坦言,春运人多,虽然生意好,但是也只能弥补他在11月、12月这两个月的亏空。不过,尽管如此,翟先生舍不得放弃老本行。得知中央门车站要搬迁到小红山客运站之后,他特意去小红山客运站探访了一番。

不过,对于未来能不能继续在小红山客运站经营小卖部,翟先生有些担忧。“承包铺面,需要有经济实力呀,”更让他担忧的是,火车站、地铁都会有各自的商铺,搬过去意味着竞争力会很强。翟先生一边说着,一边抚摸着柜台玻璃上的一条裂缝。“这里的货架和柜台,都是当初从亲戚手里接手过来的,用了10年多了,这个玻璃裂缝还是用胶粘合起来的。”他说,要不是中央门车站要搬迁,他早就要想重新装修,换新的货架了。

不知不觉,快到12点了。翟先生说他要回去吃饭了。“我吃完饭还要回来接班呢。”他一边说一边向外走去。

不知不觉,快到12点了。翟先生说他要回去吃饭了。“我吃完饭还要回来接班呢。”他一边说一边向外走去。

不知不觉,快到12点了。翟先生说他要回去吃饭了。“我吃完饭还要回来接班呢。”他一边说一边向外走去。

不知不觉,快到12点了。翟先生说他要回去吃饭了。“我吃完饭还要回来接班呢。”他一边说一边向外走去。

不知不觉,快到12点了。翟先生说他要回去吃饭了。“我吃完饭还要回来接班呢。”他一边说一边向外走去。

## 车站:

与长江大桥同龄  
最初只有一层楼

走进中央门汽车站,熙熙攘攘,到处弥漫着“春运”的味道。

两层楼,明亮的候车大厅,铺有软垫的候车椅……可是却鲜有人知道,最初的车站只有一层楼,椅子还是长条凳。

车站副站长花有梅1987年就在车站上班了,当时还是一名普通的售票员,“没有电脑,所有的线路都要背,不能出错。”她说,那时还没有高速,虽然线路少,但地面线停靠站点很多,全凭硬记,“一人一个小票夹,上面简单罗列些线路,下面则是车票。”

最早的车票并不是现在的纸票,而是厚厚的像“云片式”切糕一样的硬纸片。

在花有梅的记忆里,中央门汽车站最早并不敞亮,一层楼高,安检很严,“全是老木门,下半截还是铁的,有点像监狱里的门,非常重,检票员那时推拉门很费劲的,一天下来,膀子都酸。”保洁工作也是员工们自己做,印象最深的就是拖地,“水泥地,怎么把它打磨得亮而干净,你们都想不出来……锯木屑,铺在地上,然后拖……”

据介绍,中央门长途汽车站于1968年投入使用,与长江大桥同龄,今年都是46岁。

说起辉煌,花有梅说,应该算2006年,当时车站历时3年、耗资4000万进行的建站以来最大规模的改扩建工程顺利竣工。

新站撤除了窗口护栏,增加了5台电动扶梯,将候车厅从之前的一层变为现在的二层,增加了7块超大电子显示屏,并安装了智能火灾报警系统。

## 车票:

从硬纸票到电子票  
当年托关系才能买到

看着车站里南来北往的乘客,祁立平笑了,“现在的票好买,以前,不托关系很难搞到。”

现代快报记者了解到,中央门汽车站刚投入运营时,线路只有十几条,而且“朝九晚五”,到点就休息,从来没有加班的概念,“现在汽车票多好买,甚至在点点鼠标就可以了,380条线路,一天发班1000多个……”

1981年,祁立平18岁,刚从中专学校的驾驶专业毕业,踏入社会的第一份工作,就是长途大巴驾驶员,一直到现在,虽然已经由驾驶员转到管理岗位,但他仍然没有离开中央门长途汽车站的本职。

“那时候,车站比较小,建宁路很窄。”话匣子打开,祁立平的记忆回到了30多年前那些“迎来送往”的日日夜夜。祁立平记得,上世纪80年代初的中央门长途汽车站,面积小,车少,汽车票供不应求,“现在坐汽车,基本是随到随走,我刚开车那几年,汽车票很紧张,需要提前很久托关系才能买到。”

对于驾驶员来说,大部分时间是在一辆辆开往各地的长途大巴车上度过的。第一年的时间,祁立平都是跟着师傅实习,虽然自己也开车,但师傅会一直在旁边指导,比较踏实。第二年开始,祁立平完全自己来。

虽然已过去30多年,但第一次单独上路的情景祁立平仍记得很清楚。“非常紧张,实习时最多载七八个人,正式开,一下子载四五十个人。”满载着一车的乘客,祁立平的心情紧张又激动。不过,那时大巴车驾驶员的工作,可是很吃香的,当时一个月能拿100多块钱,是很多人羡慕的工作。此外,“当时是计划经济,中央门汽车站所有班车都是从南京发往各县市后再

载着乘客回来,当地的车不能发到南京来。”

## 车子:

“694”像拖拉机  
旅途经常变“困途”

祁立平开车时,车子是长客公司自己打造的大客车,“俗称694,没有牌子。”虽然也是烧汽油,40个座位,但“那个车子搁现在跟拖拉机似的”。祁立平记得,如果开到60码,车子就会“浑身颤抖”。

“车子不好,路况也不好。”以南京到如东为例,那一天只能开一趟,早上6点出发,下午4点才到,而现在只需4个小时,因为车子和路况差,汽车在路上很容易抛锚,也正因为如此,很多驾驶员已经练就了简修车的本领。

有一次到启东,祁立平开的车半路抛锚,对于他来说,已不记得是第几次车子半路“歇菜”,那次因为是零部件出了毛病需要更换,只能等着公司派人来救援。

“乘客还好说,因为当时每天有五六个班次,后面来的车可以把乘客接走。”剩下祁立平一个人,没有手机,甚至连寻呼机都没有的年代,祁立平只能靠发电报或打长途电话。

“那是夏天,我一夜就睡在车上,别的还好,就是有很多蚊子。”祁立平说起当年的“困途”,已经像是玩笑话。

再后来,车子换成了东风牌,但仍然没有空调。对于驾驶员来说,最怕的就是冬夏两季,“夏天的时候毛巾搭在头上,一直放着吸汗。”夏天怕热,车上窗户全都开着,但路上条件不好全是灰尘,所以那会出车回

来,都是“晴天一身灰”。不过,让祁立平至今念念不忘的,是当时车站给驾驶员提供冰镇酸梅汤,“哇,现在想起来都很好喝,每个驾驶员出门前都会灌上一大杯。”

祁立平开的车,开车经过的路,一天一天在变化。八九十年代没有空调车,路上到处坑坑洼洼,不仅如此,一些长途路段治安不好,意外时有发生,还有不少驾驶员开车路上遇到劫匪。

再后来,全省高速路网逐渐形成,车况也越来越好,路上开车的时间缩短了,省内大部分地区基本上半天时间都能到。受益的不仅是乘客,也是这些日日夜夜奔波在路上的驾驶员。

驾驶员鲍克诚,今年30出头,他到中央门汽车站工作有五六年的时间,开过的车子都是宇通、大宇这些品牌,不仅有空调,而且车子的舒适度很高,“我现在开的,路程基本在600公里左右。”

## 50后旅客: 在车站录像厅里 看《射雕英雄传》

17日上午11点左右,在中央门车站一楼候车厅内,58岁的沈先生手里握着两张中午12点到盐城的火车票。他和老伴儿身边是大大小小的行李。

沈先生告诉现代快报记者,他和老伴儿都退休了,是来南京替女儿带孩子的。年底了,他们打算回老家盐城过年,“本来女婿说要开车送我们回去的,我没要。中央门车站不是要搬迁了嘛,来这里坐一次就少一次了。”

20多年前,沈先生在盐城市皮革厂工作。“年轻的时候,我是跑销售的,当时厂里生产的皮革,都是靠我们销售员的双腿跑出销售路的。”

## 新站

环境设施都很棒  
出行将更加顺畅

在南京火车站旁边,小红山客运站本身落成许久,却因周边道路配套不到位,始终没有开通运营。按照南京市计划,今年上半年完成周边道路配套,下一步就是开通小红山客运站。与此同时,中央门汽车站将正式关闭。

即将离开工作了30多年的老车站,中央门汽车站副站长张志义心有不舍,“但听说小红山新客站的环境、设施都很棒,相信以后选择公路出行的旅客会更舒心更便利。条件好了,春运也更顺畅。”不舍中,也有憧憬。

驾驶员们也很期待。鲍克诚说,车站就像“家”一样,人多了拥挤,要搬大房子,现在车多了,搬家也是必须的。此前车站内部的停车待发区,原来有个洗车点,专门给这些长途大客洗,但这就导致停车区域内的大家车来来回回,经常反道行驶。去年,中央门车站对待发区进行了修整,洗车点挪了出去,这才好了些。即便如此,位于市中心的中央门长途汽车站,容量有限,周边交通压力大,显得越来越拥挤。听说车站要搬去小红山后,鲍克诚笑了,“虽然没有去看,但听说空间很大,至少我们进出站会方便很多吧。”

旅客们也有期待。从中央门汽车站到南京火车站,很多市民都知道,非常方便,一旦搬到小红山客运站后,铁路、地铁、长途汽车、出租车、公交在200米内就可全部实现换乘。

旅客们也有期待。从中央门汽车站到南京火车站,很多市民都知道,非常方便,一旦搬到小红山客运站后,铁路、地铁、长途汽车、出租车、公交在200米内就可全部实现换乘。

旅客们也有期待。从中央门汽车站到南京火车站,很多市民都知道,非常方便,一旦搬到小红山客运站后,铁路、地铁、长途汽车、出租车、公交在200米内就可全部实现换乘。

## 未来

老站可能变身  
旅游集散中心

车站搬走之后,留下的地块将作何用呢?现代快报记者在今年南京两会时曾了解到,这里可能建成南京的旅游集散中心。

南京市政协委员、南京商贸旅游发展集团有限责任公司董事长、党委书记刁立群表示,全年散客出游量达100万人次的南京,还没有一个旅游集散中心。目前,南京的散客旅游车大多集中在新街口、长江路人民大会堂、鼓楼公园及玄武门城市规划展览馆等路边占道发车,不方便也不安全。

旅游集散中心建在哪儿?刁立群表示,商旅集团想推进这件事,争取今年上半年立项。目前该项目正在选址,而中央门长途汽车站就是主要考虑的选址。刁立群表示,如果集散中心建成,地下有两到三层,总面积至少在5万平方米以上。

按照目前的计划,未来,这处旅游集散中心将会提供旅游、餐饮、住宿、购物等一站式服务。

按照目前的计划,未来,这处旅游集散中心将会提供旅游、餐饮、住宿、购物等一站式服务。

# 46年它在中央门等过你,也等过我

中央门汽车站今年退休,见证过每一个南京人的“出发与抵达”

中央门长途汽车站,南京的一座隐形地标。

走在大街上,随便问哪个市民,可能不知道“紫峰”,可能不知道“德基”,但是没有谁不知道中央门汽车站。

有人毫不夸张地形容,南京几乎每一个市民都在这个车站“出发或抵达”过,也有人称,这个车站或许已把“地球村”的人都运了一遍……但是,相聚总有别离,随着今年小红山站建成启用,牢牢根植在南京人记忆深处的这座老车站就要跟大家说“拜拜”了。

只是即将消失的它,留下太多的故事,太多的不舍,太多的期待……

现代快报记者 刘伟伟 刘伟娟 毛丽萍