

运行36年 这里的故事有你吗?

车站向来是人们离别欢聚的地方。有多少人站在汽车站门口接自己想念的人,又有多少人站在汽车站门口送别形影不离的人……迎来送往间,汽车站见证了太多眼泪和笑声。

过去36年,西郊客运站曾是拉萨人口流动最集中的地方。伴随着城市发展,2020年6月30日,运行36年的西郊客运站正式关闭,停止运营。但它留给人们的记忆却依旧独特,很多拉萨人对这个喧闹的地方都留存着深厚情感……

文/图 记者 韩海兰



车站门口停在八点多的大钟。



空无一人的候车厅。



阿牛(左一)和同事在搬运东西。

消失的车站 人们心中最珍贵的记忆

随着客流的增长,在区内班线增加的基础上,西郊客运站的省际班线也逐步被开通。“2002年左右,西郊客运站开通了拉萨到成都、南充的客车,到成都500元车票,到南充560元。”吴勇说,“火车开通后,到成都的客车就取消了,但每到春节客流量大的时候,会临时增加客运班线。”

客流增长后,西郊客运站周边逐渐有了早餐店、招待所。吴勇记得西藏博物馆附近有个“交通招待所”,共两层楼,每个房间里只有一张床、一个洗脸盆和一个暖水瓶。外来打工的、进藏旅游的,经常住在车站附近的旅店。

行李放在车顶也是西郊客运站当时的特色。车辆紧靠候车厅停下,乘客检票出站后提着行李走上二楼,那是刚好可以把行李放到车顶的位置。行李放好后,工作人员会拿网兜把行李都网住,以免滑落……

一座老城,一段旧时光,一个消失的车站,都见证了时代的变迁和城市的发展。往事历历在目,但如今都已成历史。那些正在运行却日渐空旷的候车大厅,表明公路交通运输的最高峰已经过去,铁路、飞机和私家车已经承担了相当运力。曾经发生的故事却将永存人们心中,成为最珍贵的记忆!

最辉煌时 日售票额近100万元

西郊客运站停运后的一天,我们再次走进这里。曾经人山人海、车辆川流的车站,如今仅有门口的摆渡车在忙碌。不时有人手提着行李前来乘车,但都被工作人员引导坐摆渡车去北郊客运站,亦或是柳梧汽车站。

走进车站,西郊客运站副站长阿牛正带着工作人员搬运东西。2006年至今,阿牛已经在这里工作了15个年头。阿牛到西郊客运站工作时,是客运站最辉煌的时候。那时,一天的售票额可以达到近100万元。

阿牛清楚地记得,刚到西郊客运站的时候,车站还比较“混乱”,那时不仅乘车的人很多,而且排班的驾驶员也不少。“同一时间可能有5个驾驶员排班,为了‘抢人’,每个驾驶员又雇了一个人,基本上是10个人同时抢一个乘客。经常有乘客的包在一个驾驶员手里,人又被拉上了另一辆车的事。”阿牛回忆说。

为了整治这种现象,2006年,金珠西路派出所给车站派了3名干警、4名保安,和西郊客运站的工作人员一起负责车站

的治安工作。阿牛就是4名保安之一。

西郊客运站是西藏的第一家客运站,也是设施设备最齐全的客运站。阿牛记得那时候客运站里有车站派出所、医务室、广播室、母婴室、货仓等,随着经济社会的发展,车辆越来越先进,站内设施也逐渐完善。

说起离开西郊客运站的事,这位滔滔讲述西郊客运站历史的八尺男儿,突然泪水在眼眶中打转。“离开西郊客运站是非常心酸的事情,连话都不想说。”阿牛说。

1985年9月1日 西郊客运站发出第一辆车

“藏二代”吴勇从小就生活在拉萨。在他的印象中,1965年西藏自治区成立后,拉萨就有了汽车站,位于布达拉宫脚下,面积不大,停满了解放牌客车,足以满足当时的客运需求。

1980年至1984年,中央先后两次召开西藏工作座谈会,专题研究西藏经济社会发展的大政方针,并确定在西藏援建“43

项工程”。其中20项工程在拉萨,拉萨汽车站就是其中之一。自此,拉萨汽车站从布达拉宫脚下搬到了金珠西路。因为地处拉萨西郊,人们习惯称之为“西郊客运站”。

在吴勇看来,当时西郊客运站建筑非常现代化,候车厅东边的大钟每到整点就会报时。“那会儿拉萨只有西郊客运站和

邮电大楼户外有大钟,报时的时候周边都可以听得清楚。”吴勇说。

当时的西郊还很空旷,附近唯一的建筑就是路对面的青藏川藏公路纪念碑。纪念碑旁接通拉萨河两岸的渡口,有时,人们会从南岸乘船抵达北岸,再乘车前往区内各地,亦或是区外。“西郊客运站建了1年,1985年9月1日发出第一辆车。”吴勇说。

“扛大箱”、坐拖拉机 只有大昭寺周边叫“拉萨”

吴勇在西郊客运站有过两次印象较深的经历。1991年夏天,姐姐要去林芝上班,几天前就买了那天早上8点的车票。住在拉萨七中附近的他们距离车站不是很远,但在大雨中还带着大包小包的行李,不到两公里的路程走了1个多小时。

第一次自己从西郊客运站坐车是1992年1月17日。那年寒假回内地,吴勇没有买到飞机票,只能买客车票先到格尔木再转火车。“那时的车子都是‘五十铃’的,产自日本,烧的是柴油,车上还有暖气。为了让暖气有温度,往往需要提前一小时热车,等到人们上车的时候,车子经常笼罩着

浓烟,发出刺鼻的柴油味。”吴勇回忆,“车子开动之后,司机就把暖气关掉了,驾驶室旁边的窗户也会时不时打开,车子越走越冷,冻得人脚发麻。好在司机一路上都放军歌磁带,人们还有少许热情。”

回家的路途很艰苦,返藏的经历更坎坷。寒假结束回拉萨,吴勇和姐姐坐火车到格尔木后才发现格尔木到拉萨的客车票早在10多天之前就卖完了。经过多番奔波,3天后的一天终于找到一辆到拉萨的东风牌货车。“那趟车上只有两个女的,她们跟司机坐在车头里。男的全部坐在篷布遮住的车厢里颠簸,就是人们说的‘扛

大箱’。”吴勇摇晃着身子回忆当时车上的情况。

吴勇记得那时从货车上下来,客运站旁边停了10几辆手扶拖拉机,车厢两边放着木板,人们面对面坐,司机们扯着嗓子喊“拉萨,拉萨”。“那会儿的‘拉萨’特指八廓街、大昭寺周围。”吴勇说。因为拉萨七中附近不是“拉萨”,没有拖拉机愿意去,吴勇只能跟姐姐“包机”回家,总共花了5元钱。

直到1997年左右,拉萨开始有了出租车,“奥拓”“夏利”“桑塔纳2000”,人们的出行越来越便利了。



空旷的西郊客运站。