

九十余载再“转身”

汽车东站，藏着几代宁波人的出行记忆



1935年鄞县地图(部分)。来源:鄞州史志



曙光路与宁穿路交叉口的宁波汽车东站。来源:鄞州史志



福明路和宁穿路交叉口的宁波汽车东站。来源:鄞州史志

5月15日,位于鄞州区宁穿路707号的宁波汽车东站将正式关闭,所有班线将迁至曙光北路1368号东侧的临时汽车东站。

从1934年包家道头的三层砖木小楼,到曙光路的车水马龙,从福明七里垫的综合枢纽,到曙光北路的临时站,汽车东站的每一次转身,都见证着宁波城市发展的足迹与交通出行方式的变迁。

初建

镶上出行的“车轮”

最早的汽车东站,藏在包家道头江边的一座小楼里。车站诞生于1934年,当时名字还叫“宁穿汽车站”。

1932年“一·二八事变”后,淞沪海防告急。作为浙东门户,宁波的沿海交通线直接关系到国防安全。与此同时,宁波东乡广袤的土地上,百姓出行仍依赖水路和步行,住得偏远的,一趟下来,“起早摸黑”才能进城,交通闭塞成为制约发展的瓶颈。

国防和民生,两条线拧成了一股绳:路,非修不可。

钱从哪来? 黄延芳、张继光等旅沪宁波同乡会的实业家站了出来,在当时一个普通工人月薪不过10来块银元的情况下,他们集资70万银元,创办了商营宁穿长途汽车股份公司,主导修建宁穿、宁横两条公路。

1934年,宁穿、宁横两条公路同步竣工。两条公路串联起鄞隘、五乡、宝幢、咸祥等东乡乡镇,结束了宁波东乡无公路的历史。

有了路,也就有了站。作为两条公路的总枢纽,宁穿汽车站,也就是宁波汽车东站前身,同步在包家道头落成。

这是一座三层砖木结构的小楼,背靠奉化江、面朝后塘街。彼时车站面积狭小,仅能满足候车需求,车辆需停放在宁穿路车库,发车前再驶至车站接客。

车站初创时配备客货车32辆,最兴盛时增至大客车26辆、小客车12辆,日发班车20余次。1935年,车站旅客运量达24.6万人次,营收16.2万银元。

条件比起今天虽不完善,但挡不住出行的脚步。宁穿汽车站迅速成为浙东沿海重要的公路客运节点。

平静的日子并没有持续太久。抗战炮火中断了车站的发展进程,1937年车站车辆被国民政府大量征用,宁穿公路多次遭到日军轰炸,宁穿汽车站被迫停业。1945年抗战胜利后,车站虽然恢复运营,但因路况破败,班次寥寥。

新生

“老东站”承载着一代宁波人的回忆

新中国成立后,宁穿汽车站迎来了新生。

1953年实行公私合营;1954年与通运汽车公司合并为宁波长途汽车公司;1957年正式并入国营企业,更名为“宁波汽车东站”,一个从此延续至今的名字,就此进入宁波人的日常。

更名当年,开通了第一条专属客运班线——宁波至邱隘盛垫,从客货兼营转向客运为主。

不过,随着当时城区的不断扩张,包家道头老站空间局促、设施陈旧的问题日益凸显。由于紧挨奉化江,汛期一到,更是麻烦。此外,车站没有专用停车场,车辆只能停在宁穿路车库,发车前再开到站里接客。

到了该换地方的时候了。

1972年,汽车东站迁至宁穿路与曙光路交叉口的原宁穿路车库旧址。如今的老东站五金城,就坐落在当年的车站旧址上。

新站建筑面积1446平方米,配套了专属的活动场地和客运服务区,彻底告别了“以路为场”的面貌,结束了车辆异地停放的历史。从包家道头到曙光路,一座站的新生,就这样接上了城市“长大”的步伐。

曙光路的汽车东站,后来被称为“老东站”。这个称呼是在它搬走之后,才被宁波人一句一句叫出来的。

对很多上了年纪的宁波人来说,“老东站”可不只是一处候车的地方。那时坐车

的大多是生意人。有人坐末班车去郭巨或横山码头买海鲜,第二天一早再坐头班车赶回宁波三市去卖;有人去天童、小白那边进山货;还有从上海来的,他们挑着沉甸甸的行李,行色匆匆地赶来东站转车。行李里装着上海的饼干、布料、肥皂,回去时又塞满了宁波的鳗鲞、咸菜、年糕。

当时,还有一个如今已经消失的工种——装箱工。每班车发车前,必须在半个小时内把所有行李装上车顶。这不仅是个力气活,更是个技术活,“前低后高装得稳”“软硬巧搭配”“越是长途越平直”,这些口诀不少装车工至今记忆犹新。

而当时汽车东站一年中最壮观的场面,非清明莫属。由于当时只有东站组织清明扫墓专线,客流大得惊人。每到这时,所有工作人员都要加班,提前三天预售车票,还要根据预售量从汽车南站临时调用车辆。清明当天,车站里乌泱泱全是人,售票员背着票袋在人群中穿行,嗓子喊哑了,含一片润喉糖继续。

上世纪80年代是车站的黄金时代。1985年初仅开行34条线路,到1986年底就增至56条,配车75辆,总营运里程2960公里,沿途设停靠站86个。班线不仅覆盖鄞县东乡全域及象山、北仑、奉化等地,还开通了前往安徽、苏州的省际班线。

向前

与城市同频共振

进入上世纪90年代,宁波城市东扩的步伐明显加快。位于城区核心的“老东站”,拥堵问题日益严重,扩建升级迫在眉睫。

这一次的“搬家”,很有派头。

1997年1月,总投资3200万元、主体占地33亩的“新东站”在福明七里垫落成。

对很多当年亲眼见过这座新站的人来说,“气派”是第一个蹦出来的词——新站的候车大厅可容纳1500人次,配备了微机售票、电子屏显示、电子监控、中央空调等当时最先进的设施,行李托运、小件寄存等配套服务一应俱全。15000平方米的停车场可同时停放400辆车。班线主要开往象山、舟山方向,日均发送旅客近3000人次,高峰时可达6000人次。

2006年,鄞州城乡公交大规模改造,“新东站”的短途班线逐步停运,转而聚焦中长途客运。当时最远的班线直达四川犍为,全程2917公里。20条长途班线总营运里程达19458公里,形成了市际、省际互补的客运网络。

2015年,为配合姚隘路拓宽工程,福明七里垫东站向北平移30米,迁至姚隘路与兰亭路交叉口。站房设施全面优化,发车线路与班次保持不变,在适配城市主干道建设的同时,进一步提升了旅客的候车体验。

随着宁波城市交通网络的不断完善,轨道交通、私家车等出行方式日益普及,公路客运的客流逐渐减少。

2025年12月,为推进福明未来城建设,汽车东站区块正式启动拆除。地块总用地面积约6.2万平方米,涵盖东站主体、原公路管理局(公路运输中心)、原江东区政府辅楼等4个地块。

5月15日,汽车东站将正式迁至曙光北路1368号(翔威公寓曙光店)东侧的临时汽车东站。这是它91年历史上的第四次迁址。

91年来,它承载了太多人的离别与重逢,见证了太多人的奋斗与梦想。它见证了宁波从一座滨江小城,一步步成长为现代化国际港口城市;它见证了曾经东乡的阡陌农田,变成如今高楼林立的东部新城。

记者 袁先鸣 范洪 通讯员 汪嫣娜