

# 临潼站：陇海线印记

王星雨：老站的沧桑岁月

临潼老火车站，始建于1934年，是陇海铁路西段唯一保留当年风貌的车站。作为陇海铁路上的关键站点，它不仅见证了近九十年的沧桑巨变，还承担着连接关中地区与外界的重要交通枢纽角色。

临潼老火车站，那一砖一瓦、一窗一栏，透着历史的厚重。黄色的墙壁、红色的立柱、灰色的瓦片，在阳光照耀下，屋顶上花卉图样的琉璃瓦闪烁着微光。歇山顶的屋顶形式，线条优美、曲线流畅，既具良好排水功能，又彰显中国传统建筑美学，给人以庄重大气之感。虽是单层建筑，但设计超凡脱俗，采用中西合璧的建筑风格，将传统与现代完美融合。其室内有候车室、票房，外悬牌匾为红底金字，右任先生题写的“临潼车站”四字。

在探寻临潼老火车站的历史脉络时，县志中的记载与描述宛如一把珍贵的钥匙，让这座承载着岁月记忆的老火车站的容貌愈发清晰地展现在我们眼前。翻开《临潼区志》，关于这座老站房的记载详细且精准：“其主体建筑坐西北朝东南，总面阔30米，总进深9米，分三部分：中间为进站口，进站口两侧为对称的两间候车室，最外侧为两个对称的出站口。进站口建筑面阔10米，进深9米，屋项为歇山式，屋项瓦件为灰陶板瓦，屋脊装饰彩绘花朵图案，檐下椽头为方形，无彩绘斗拱等，前檐明间有两扇隔扇门，次间有两个对称的格栅窗；两间候车室形制尺寸相同，均面阔10米，进深7.5米，以出站口为轴左右对称，屋项均为三面坡，屋脊装饰花卉图案，前檐下各有4个格栅窗；最外侧两个出站口左右对称，形制尺寸相同，均面阔5米，进深2.8米，屋项式样为硬山式，两面坡，花脊。”

在陇海铁路上，临潼站作为中间站点，在肩负交通使命时不仅承担着西安与潼关间的旅客运输，更成为临潼石榴、粮食等农产品外运的关键通道，已然支撑当地农业经济的蓬勃发展。《临潼区志》中还详细记录了临潼老

火车站的发展历程，“临潼站位于临潼城区北2.5千米，陇海铁路1050千米+900米处。初建于1934年，属三等站。1985年有股道6条，其中正线2条，各长930米；到发线4条，2条长890米，另2条分别长200米、850米，占地106000平方米。日接列车715对，其中客车245对。日发送旅客900人次。2006年股道、列车等站情与1985年相同。2007年全国铁路第六次大提速。4月18日起，临潼火车站客运、货运业务取消，只保留通勤业务。”至2007年，曾经喧嚣热闹的站场渐渐陷入沉寂，铁轨旁的杂草肆意生长，这座承载着人们记忆的老站房，似乎即将被时光遗忘。

幸运的是，人们并没有忘记这座老火车站的历史价值。2012年，临潼老火车站被确定为“一般不可移动文物”，此次认定并非将其封存，而是开启了“保护式利用”的新阶段，这一身份的转变，让这座老站房焕发了新的生机。其室内有候车室、票房，外悬牌匾为红底金字，右任先生题写的“临潼车站”四字。

2021年9月，一座新火车站毗邻老站而建，并重新恢复营运，新建的现代化站房承担高铁运输功能，而老站房则变身铁路历史博物馆。如今，一老一新两座车站并肩而立，恰似时光长河中携手同行的旅伴，成为一道独特的风景线，吸引着游客驻足拍照。老站房虽已完成交通使命，却因其蕴含着深深的历史韵味与别具一格的建筑风格，吸引了《平凡的世界》《西安事变》《满仓进城》《黄大妮》等多部影视剧在此取景，以另一种方式延续着它的故事，成为临潼一张靓丽的文化名片。

（作者供职于港务区收费站）

王焱毅：童年的绿皮火车

在我的记忆里，始终有这样一个画面挥之不去。小小的我，被爸爸的大手牵着，站在火车站的月台上，正踮着脚，眼巴巴地望着铁轨延伸的方向。妈妈站在一旁，笑着替我整理被风乱的头发。那是我们一家三口无数次短途旅行的寻常开端，也是我对“远方”最初的理解。

对于我这个在临潼长大的孩子来说，老火车站不是一个遥远的历史名词，而是我童

年记忆里一个鲜活的锚点。那时，去西安最喜欢的方式就是坐火车。不用像坐长途汽车那样闻着汽油味晕车，看着窗外的田野和树木缓缓后退，高兴得不行。

我记得车站里总是弥漫着一种特别的气味——那是阳光晒在老式木椅上的味道，混杂着铁轨枕木的沥青味和远处飘来的烤红薯的香甜。候车室的墙壁是淡黄色的，上面挂着巨大的列车时刻表，白底黑字，爸爸总要仰着头找上好一会儿。检票员叔叔穿着笔挺的制服，用那个神奇的夹子“咔嚓”一声，在车票上留下一个小洞，仿佛那是一张通往快乐世界的通行证。

妈妈说，我小时候最期待的就是火车进站的那一刻。先是一阵低沉的轰鸣从大地传来，接着，便喘着粗重的气，缓缓驶入站台。它不像现在的动车那样安静迅捷，它沉稳、有力，甚至有些笨拙，却让人感到安心。爸爸会一把将我举过头顶，穿过熙攘的人群，把我塞进靠窗的座位。那时的火车窗是可以打开的，我会把头探出去，感受着风扑在脸上的刺

（作者供职于港务区收费站）

激，直到被妈妈拽回来。

火车启动的汽笛声，是我听过的最大胆的号角。它载着我们，穿过一片片的石榴园——临潼的石榴花开时，像一团团火焰在窗外燃烧；它也载着我们从西安归来，当窗外的骊山轮廓在暮色中越来越清晰，华清宫的灯星星点点亮起时，我就知道：家快到了。

后来，我长大了，去更远的地方读书，坐上了更快的高铁和飞机。不知从何时起，那个老火车站渐渐淡出了我的生活。直到有一天，我看到新闻，说临潼老火车站早在2007年就停止了客运业务，并在2012年被认定为“文物”永久保留。我愣了一下，心里像被什么东西轻轻撞了一下。它老了，不再是那个交通功能性的车站，而是变成了一段被保护起来的历史。

我特意回去看它。站台空了，铁轨安静了，那座黄色的站房在夕阳下显得格外宁静，它静静地立在那里，门前立着的文物标识牌，无声地宣告着一个时代的落幕。

如今，从临潼到西安，交通方式多种多样，快速而便捷。临潼火车站也再次启用，老站房旁边盖了高铁的新站房，还开通了绿巨人。可我再也回不到小时候了。

老火车站不再运送旅客，但它却永远运载着我最珍贵的童年记忆，停靠在一个名叫“家”和“爱”的站台。那列开往童年的绿皮车，虽然已停运，但它“哐当哐当”的声音，永

远回响在我记忆的深处。

（作者供职于港务区收费站）



## 颜家河火车站

文 / 图 景国强

陇海铁路在此设颜家河这个四等小站，一是因为这是上水站，蒸汽机车要在此停车补水；二是要运输旅客、货物；三是1958年为建设宝鸡峡水利枢纽工程，陕西省渭河工程局成立并在此设立采石场。1961年，宝鸡峡水利枢纽工程下马，渭河工程局撤销，采石场亦撤销。1962年铁路第一工程段在颜家河采石场施工，遂利用此场开采石料并沿用至今。当年，颜家河乡政府驻地就在火车站底下渭河北岸的河滩高地上修建的四层水泥楼，算是比较好的办公场地。乡政府工作人员办公和住宿都在这个楼上，一楼有食堂、广播站、公共厕所，大院有一个篮球场。颜家河站区分道北和

道南两部分，道南是颜家河街道的主要部位，狭窄的街道上设置有公社、卫生院、供销社、邮局电报馆、小饭馆、理发店、缝纫铺等，还有凭票证供应猪肉的店铺以及铁路小学。铁路北侧除了车站东头的桥隧工区一处院落外，就属山区西侧北山沟口处，比较集中，有养路工区，给水所及车站职工家属区，因为鼎盛时期有数百名职工家属在此工作生活居住。温水村以前要翻越胡家山梁才能到颜家河街道，铁路部

门在胡家山坡底下打了一条引水隧道，方便铁路给水所和施工方用水，在后来温水村群众沿着这条简易的隧道蜿蜒在里面骑行或步行走出大山赶集。

当时，颜家河山区没有通往宝鸡或天水的公路，因此乘坐绿皮火车成为当地群众出行的主要交通工具，从深山老林去到外面的世界，只能是走到颜家河火车站坐火车才行，否则要走出大山太困难了。在很长一段时间内，宝鸡到天水有一趟慢车423/424次。还有一趟西安至兰州的绿皮慢车445/446次。颜家河火车站承载着我儿时走出大山的梦想。我从颜家河中学毕业后要去坪头高中上学，那时渭河北岸的310国道砂石路改建后已通车，客运班车每天只有一趟，早晨从凤阁岭街道发车，下午从宝鸡返回，错过时间，实在没有啥车可坐。我和同学大多数时间选择走很远山路到颜家河火车站乘车到坪头火车站下车，车票1.5元。车厢连接处推来一辆小推车，铁路工作人员高声喊着：“啤酒饮料矿泉水，花生瓜子八宝粥，来，腿收一下！”小推车上花花绿绿的食品袋，看得我眼睛发直，也只能忍着。因为父母给的零花钱有限，省吃俭用够半个月在学校的生活费。大概半小时后，火车停靠坪头车站，乘客上下车后火车就又启动了，朝着宝鸡方向行驶。那时坐火车我喜欢看窗外的风景，渭河峡谷是汹涌的漩涡激流，河水拍岸，声如鼓乐。往崖上瞧，壁立千仞，遥想当年绝壁之间，当年的筑路人，是怎样艰难地在这渭河大峡谷岸边凿洞开路、遇水架

桥，铺设铁路大通道。

渭河北岸自然村落离铁路近，出门办事沿着铁道走到乡镇集市，也算方便。但是南岸群众要通过渭河渡口、钢丝溜索到渭河北岸，沿着铁道去赶集，当年渭河北岸姑娘都不嫁南岸男子汉。随着交通发展，渭河南岸通了公路，形势急剧发生变化，南岸明显比北岸发展更好更好。渭河南岸有宝天高速、陇海铁路复线二通道、宝兰高铁等并行穿山而过，交通路网便捷顺畅，人民群众出行方便。

如今，当火车穿隧道而出，鸣笛疾驰打破村庄的宁静，暖阳坡留守老人扎堆聊天抽旱烟玩纸牌，儿童追逐打闹玩耍，古老村庄也有人间烟火味。

今年雨季时间长，铁路行车安全更重要。在颜家河火车站管辖路段有对恩爱的防洪盯哨夫妻俩。山岭这边，防护员高省学穿着反光背心，头戴铁路黄色帽子，迈着轻盈的步伐在执勤点巡逻，脸颊浸满了汗水，手持检查记录本，目不转睛地搜寻山体监测的病害。山岭的那边，他的妻子魏孟孟也在防护点执勤坚守，背着黄色的防护包，一手持对讲机，一手擦指令旗，不时地与驻站联络员互动。他俩被群山阻隔着，唯一能遥寄思念的只有深邃幽长的隧道。

颜家河火车站，终生难忘的地方，绿皮火车承载了我儿时梦想，走出大山、求学成才、扎根城市、结婚生子、买房定居、努力工作。却始終难忘站台的喧嚣与山谷的鸣笛回响。

如今，这趟绿皮车变成了8359/8360次，继续为沿线群众提供通勤服务。陇海线宝天铁路，凝聚着铁路员工数十年精心维护的现代铁路交通钢铁大动脉如同一座历史的丰碑，成为一代人的集体记忆。

（作者供职于礼泉收费站）

赤水镇火车站  
文 / 图 吕利丽

渭南市华州区赤水镇，镇子不大，一条主干道贯穿东西，生活节奏缓慢而安宁。然而，若你细心探寻，便会在这些宁静之下，发现一些深沉的脉搏，那是由两条平行延伸的钢轨所叩响的，属于一个时代的回音。这里，便是赤水火车站。

川道里简朴的站房与往昔的喧嚣

赤水站的站房，其建筑风格是上世纪五六十年代最为普遍的实用主义风格。青砖或水泥抹面的墙体，因风雨侵蚀而色斑驳，呈现出一种灰扑扑的质朴。旧式的木质门窗，漆皮剥落，露出深色的木纹，仿佛每一道裂纹都在诉说着一段过往。站名“赤水车站”四个大字，以最直接的白底黑字书写，如今也已褪色，需得仔细辨认。

据《华县县志》与铁路档案记载，赤水站建于1958年，是陇海铁路上一个重要的四等站。它的诞生，紧密伴随着共和国初期工业化与交通网络建设的浪潮。建站之初，设施极为简陋：站台短促，仅能容纳数节车厢；低矮的雨棚勉强为旅客遮风挡雨；候车室内，几条木质长椅被无数南来北往的旅人磨得油光发亮。

今年78岁的王根生师傅，是赤水站活

的“史书”。从1965年成为站务员，到2005年光荣退休，他将人生最宝贵的四十年光阴都奉献给了这座小站。“那时候，我们这里可是热闹得很哩！”王师傅坐在自家小院里，眯着眼回忆，手里仿佛还握着那盏早已入土的手摇信号灯。“每天固定的几趟绿皮车，就是赤水镇的‘物种’。车快进站时，远远传来‘呜’的一声汽笛，整个镇子就像被唤醒了。”

“赶集的日子，乡亲们挑着担子、背着竹篓，里面是自家种的蔬菜、粮食，或是新编的竹器，要到县城换些钱票。学生们放假回家或开学返校，帆布书包里揣着梦想，叽叽喳喳地挤在站台上。还有那些外出务工的年轻人，提着印有‘上海’‘广州’字样的尼龙包，眼神里既有对外界的憧憬，也有对故土的不舍。最热闹的是农忙时节，运送化肥、种子的货车一到，我们站上所有能动弹的人都得去帮忙卸货，那时没有现在这么多机械，全靠肩挑背扛，号子声、欢笑声、车轮与铁轨的撞击声混在一起，那场面，真是热火朝天！”

王师傅的描述，为我们复活了一个充满烟火气的赤水站。那不仅仅是一个交通节点，更是方圆数十里社会生活的枢纽，是信息、物资、人情等交汇的微型广场。

## 一碗面的温度与小站的黄金岁月

车站的存在，催生了周边独特的生态。紧邻站房，曾有一家没有正式名字的夫妻店，当地人只管叫它“候车小铺”，老板娘一身手地道的本地臊子面堪称一绝。铺面虽狭小，只摆得下三四张方桌，但却是南来北往旅客心中温暖的驿站。

开学季，这里更是人声鼎沸。即将远行的学子，送别的家人，往往就在这里吃上一碗“送行面”或“接风面”。面吃的吸溜声、父母的千叮万嘱、同伴的嬉笑打闹、与小铺老板熟悉的寒暄，再混合着窗外偶尔响起的列车汽笛，共同谱写成了一首赤水站独有的、充满生活质感的交响曲。

## 时代的车轮与价值重估

上世纪九十年代末至新世纪初，中国交通事业迎来了翻天覆地的变革。高速公路网络迅速加密、延伸，私家车开始进入寻常百姓家。更为深刻的革命来自铁路内部：一次次大提速，使得传统的绿皮慢车逐渐让位于更加高效、舒适的空调车（K/T字头），乃至后来呼啸而至的高速动车（G/D字头）。赤水这样的小站，客运功能不可避免地

走向衰落，赤水站的客运业务于2010年停办。曾经作为地方门户的车站，只剩下偶尔通过的货运列车，提醒着人们铁轨依旧存在。

然而，功能的沉寂并不意味着价值的终结。恰恰相反，当生活的聚光灯移开，其作为历史见证者的文化价值才开始真正凸显。

赤水站并未被完全废弃或拆除，这本身就是一种幸运。车站的主体建筑，包括站房、站台、雨棚等，都基本保持了原貌。虽然候车室已大门紧锁，不再迎接旅客，但也因此凝固了时光。据当地文化部门的工作人员介绍，近年来，确实有专家学者和文物保护爱好者前来考察，探讨将其申报为工业遗产或交通文化记忆项目的可能性。也有政协委员提出过提案，建议参考其他地区的成功经验，对赤水站进行保护性开发利用。

目前，一种自发的、民间的怀念与利用已然开始。常有怀旧的老人，在儿女的陪伴下，来到站台边，指着某处，讲述当年的故事。一些摄影爱好者和追求“复古风”“慢生活”的年轻人也慕名而来，用镜头捕捉老站的每一个角度，在社交媒体上分享这份独特的静谧与沧桑。那节停放在站台旁、不知何时退役的绿皮火车车厢，尽管内部并未被改

# 永乐店火车站



艾锐：一个时代的记忆

咸阳市泾阳县的永乐店火车站始建于1939年5月，它的出现，为永乐镇带来了前所未有的机遇。1935年，咸铜铁路通车，镇东设火车站，交通便利，永乐镇的集市逐渐繁荣起来。沿街设有山货、瓷器、文具、百货、药材等商号数十家，铁业、木业、酿造业等私营手工小作坊十余家。火车站成了人们出行和货物运输的重要枢纽，承载着人们对美好生活的向往。

铜川地区煤炭开采规模大，矿井多。永乐店火车站作为重要的交通枢纽，承担了大量煤炭等物资的运输任务，为国家的工业发展做出了重要贡献。同时，围绕火车站建设了一系列中央、省、市企事业单位，如陕西省齿轮厂、棉纺配件厂、氮肥厂等，永乐镇逐渐成为泾阳县的工业重镇。

然而，随着时间的推移，交通方式的多样化，永乐店火车站的客运业务逐渐萎缩。到了2024年，客运业务已停办。如今的永乐店火车站主要承担煤炭、棉花、农资、钢材和化工产品的发到业务。2023年6月，新增国铁物流专用线，装卸品类扩展至化工产品。2024年9月，创下单月装车984车的历史纪录。虽然客运业务不再，但货运业务依然繁忙，它依然在为地方经济发展贡献力量。

永乐店火车站旧址，是咸铜铁路上唯一一座保留完整的民国时期公共建筑。它见证了泾阳及周边地区近百年工业化和现代化的进程，是陕西近现代重要的工业遗迹之一。

永乐店火车站，这座历经风雨的建筑，见证了永乐镇的繁华与变迁。它不仅是一个交通枢纽，更是时代记忆的承载者，承载着人们的情感与希望。

（作者供职于港务区收费站）

## 王丹：铁轨上的童年

永乐店火车站是我童年唯一通向远方的出口，是年少时最炽热的逃离与最纯粹的向往。

我的人生轨迹，似乎始终与“交通”二字紧紧牵绊，而永乐店火车站，便是这一切的起点。上初中时，我就读于永乐镇中学，校园旁就是日夜轰鸣的铁轨，记得那时的火车票格外便宜。有一次，我和三五个同学约着坐绿皮火车去三原玩，永乐到三原的票价只要二块五毛钱，那也是我那么大，第一次去的最远的地方。两个男同学没买票，想蒙混过关，我们三个女生买了票上车找好座位，还悄悄给他们打掩护，心里怕得怦怦直跳，生怕乘务员查出来。最终，他们还是没能逃过乘务员的眼睛，在车上补了票。

后来，我大学就读于陕西交通职业技术学院，如今，我已是陕西交控西禹高速收费站的一名员工。从铁道边追着火车跑的孩童，到交通从业者，与“路”相关的缘分，早已刻进了骨髓。

童年的铁道旁，藏着最纯粹的欢喜与胆怯。我们总在铁轨附近嬉戏，既怕蒸汽火车飞驰而来震耳欲聋的隆隆声、刺破天际的悠长汽笛声，还有裹挟着煤烟味的刺鼻白烟，却又抵挡不住那份隐秘的期待。最乐此不疲的，便是将钉子与硬币小心翼翼铺在铁轨上，蹲在远处静静等候，等火车呼啸而过，再跑去捡拾那些被碾压得变形弯曲、闪着湿润金属光泽的“成品”——要么卖给小伙伴换零花钱，要么兑换成酸甜的饮料，这份自产自销的快乐，简单又满足。每当那高大威猛的钢铁巨兽鸣笛驶来，我们便会张大嘴巴、捂住耳朵，一边欢叫着向路边躲闪，一边热情地向车厢里挥手呐喊。即便日日相见，这份激情也从未消减，因为火车驶过的方向，藏着我们满心期盼的诗和远方。

长大些，永乐镇