



渭南火车站：城市记忆

喂鸽子。经常有顽皮孩子，会在一车皮一车皮满满的甘蔗堆里，抽出一根撒腿就跑，身后是工人们的驱赶和斥责声，而胆小的我从来不敢去拽一根甘蔗。如今，这座见证了陇海铁路70多年风雨沧桑的老车站，在2011年先被列为区级文保单位，2014年又升为省级文保单位，可见它还是具有一定历史价值的。

(作者供职于华阴公路段)

一种更贴近生活的方式，继续参与这座城市的晨昏与烟火。对我们而言，它从热闹的游乐场变成安放回忆的静谧花园，这或许就是一种最温柔的归宿吧。

(作者供职于韩城收费站)

李姝娴：一条老铁轨

记忆中的老铁轨只有一节，左边通向哪里，右边去到什么地方，都已经变得模糊不清了。只记得铁轨底下有青青的草，有小小的石子，铁轨上锈迹斑驳，仿佛从不曾有列车轰鸣着经过。

童年的记忆里，老铁轨像把我回家的路隔成了两半。那时候靠在爷爷的背上，爷爷骑着老电动车，老电动车需要爬过一段很长的路，然后“咯噔”一下，经过老铁轨，随后又慢慢地地下坡往家的方向走去。它在我的记忆中慢慢地变成了一个高耸的土坡，慢慢地变成了一个点，慢慢地像其他人一样，将这条老铁轨忘记了。

不知道从哪一年起，就再找不到老铁轨了。它就这样消失在这座城市里，好像从来没有存在过。

七八岁的我不明白老铁轨通往何处，它就孤单地停在那里，像一艘在无人靠岸的港湾里停泊的船。我后来查资料的时候发现，这条老铁轨还连着一座老火车站。从长辈口中才知道，连着这个老火车站的道路是一条断头路。他们讲起老火车站时滔滔不绝，灰白的头发在微微浮动的空气中轻轻晃动，我这时候才明白，老铁轨和老火车站，也曾有过辉煌时刻。

“你不知道，蒋介石还在下过车呢！”我讶异于这从未听过的对话。父亲讲这句话时有一种以讹传讹的自信，我也将信将疑地听着。我确信，这一定是他们小时候和同伴在铁轨上玩耍时的谈资，大人物加上眼前的物件，很容易引人遐想。

于是我开始细细翻起资料来，原来老铁轨属于陇海铁路陕西段。据《渭南县志》记载，陇海铁路始建于清光绪三十一年，是我国最早修建的东西干线铁路之一。铁路通到渭南时是1934年7月1日，同年10月，蒋介石身着军装，带领夫人宋美龄，在张学良等官员陪同下，抵达渭南火车站，转乘汽车前往西安。如果说每个人生都有一个反复提及的得意场面，此时便是老车站一生的高光时刻了。

偶然的一次，傍晚散步时，我突然发现城市的一个容易被忽视的拐角新建了一个广场。这个广场很突兀，无数次从二监往南走的路上，我不曾见过这个地方，我想起了那条老铁轨。于是我鬼使神差地走进这个广场。天色渐晚，越来越近时，我看到前面端正地矗立着一座车站建筑，石刻上的红字题着——渭南火车站旧址。

可这个老车站在我眼里像新的一样，尽管它如此斑驳，尽管它身上落满了岁月的痕迹，可我从没见过它。它的繁华与落幕就这样写在短短的几行字里，车站如此，老铁轨更是如此，“周围的铁路也随之拆除”是人们对它最慷慨的用词了。

2009年12月老火车站正式停止运营，那时候我不过十岁。断头路也打通了，解放路从二监可以通到新华书店那边。隐藏在棚户区的老火车站被建成了旧址博物馆，居民在那儿遛弯。我的记忆里还留着那条回家路上经过的老铁轨。原来，在我遇见它的时候，已是它生命的最后一程。也许，它就藏在博物馆老车站旧址里面，在照片墙上，南来北往的人们或期盼、或疲惫的目光中，它静静地延伸至远方，静静地陪伴着我的童年。

(作者供职于澄城公路段)



我的小学在陇海铁路旁，音乐老师曾写过一首歌：“陇海铁路，鸟语花香。卧龙寺铁小，我可爱的学校……”我只记着几句，旋律已模糊。

卧龙寺铁路小学多是铁路子弟，一个班二十来人，老师也多是铁路职工家属。同学们的父母是巡道的、扳道岔的、售票的，或是推着小车卖烧鸡盒饭的，都和铁路沾边。学校北侧的卧龙寺小站不大，却终日人来人往。铁路北侧的小平房里，住着守着铁轨的工人们。我不是铁路子弟，起初总觉生分，直到同去同学玩耍，那些生疏才在烟火气里消失了。

铁路小学的日常，总伴着火车鸣笛。每天第二节课后做课间操，校长讲话时，准有火车呼啸而过——长鸣声撞碎空气，把校长的话拦成两段。那火车像掐着表的，连上课铃都似跟着铁轨节奏走。

班主任冬天总让我们捡火车上洒落的煤块，以好人心事的名义。我们揣着塑料袋，上学路上弯腰捡拾，指甲缝嵌满黑灰，交到班长手里，他在本子上一笔一画记下名字和煤块数。一个冬天下来，教室总是暖融融的。我和同桌曾为上“好人好事本”，偷偷爬上煤车，“捡”了两袋点燃点高的焦炭。

有同学把包子、红薯放在教室炉子旁，老师讲课间隙会顺手翻一翻，烤得冒香就分给大家。语文老师讲《海上日出》时说：“咱们没见过大海，就看铁轨上的日出，比海上的还亮。”第二天，我们跟着老师在站台等太阳，橘红光从铁轨尽头爬上来，把枕木染成金色，那微冷里的温暖，至今清晰。

小站以货运为主，也停靠客运列车。一次舅舅要走，父母让我和哥哥送站。哥哥刚把行李箱塞进行李架，火车就动了。车轮“哐当”声敲在心上，我站在站台大哭，看哥哥扒着车窗挥手，直到火车缩成小点。我哭着骑二八自行车回家，满脑子都是“怎么跟爸妈说”。没等多久，哥哥竟坐班车回来了。他在宝鸡站下了火车，追着赶上了班车。那回送站，是我对小站最慌也最暖的记忆。

少年时期的春运，火车总挤得人心发慌。有年回扶风老家，全家没买到客运票，只能坐闷罐车。车厢里只有冰冷的铁皮和煤屑，人挤人连转身都难，汗味、煤味混着烟草味在密闭空间里盘旋，可没人抱怨，能搭上车就好。每到一站，列车员喊：“停十分钟，上厕所快点！”人们就涌着往车门挤。

小站最让我们开心的，是货运站堆着的旧书。放学后我们偷偷溜过去，踩着麻袋爬上书堆，“偷”几本喜欢的，或坐或蹲地读，有的揣进书包带回家。那些书，让我们窥见了斑斓世界。

时光真慢，慢到我们能踩着枕木一步步走，感受小站的四季。听见远处火车鸣笛，就赶紧退到路基下，等“哐当”声过去再接着走，影子在铁轨上晃来晃去。老师总叮嘱“别闯道岔”“远离信号灯”，那些话我至今记得。有同学曾见有人爬铁轨被压伤胳膊，也曾见狼狗被列车撞毙，我们为它办了葬礼；也见过外校孩子用弹弓打破站台灯，我们敢怒不敢言，只能告老师，后来同学的父亲爬杆换灯泡，我们总担心被怀疑。

多年后路过此地，铁路小学院墙“百年大计，教育为本”的标语已淡得难辨，一旁靠着“拆”字。穿过涵洞，当年的铁路工区只剩几间钉着木板的破平房，再也闻不到厨房的烟火气。只有另一处养护工区，还有穿铁路制服的人进出，该是做巡检的。站台上，再也没有背着书包奔跑的少年。

后来我常梦到小站。那些关于成长与时光的记忆，像铁轨延伸向远方，在时间深处永远闪光——那是属于小站，也属于我的少年岁月。(作者供职于陈仓公路段)

卧龙寺：小站少年

文 / 图
张永涛



何溢林：红瓦黄墙的流金岁月

解放路北端，红瓦黄墙的法式建筑静静地矗立在夕阳下，那里曾是无数渭南人梦想起航的地方，如今已成为这座城市珍贵的记忆符号。

我是一名90后，童年的家就在老火车站厂区宿舍附近。“渭南车站”四个大字是我童年印象最深刻的符号。那时，这座法式风格的车站是渭南最热闹的地方之一，这座车站承载着几代渭南人的集体记忆。老火车站主体建筑为法式风格，砖木结构，屋面铺设红色机瓦，在当时的西北地区，这样的建筑风格颇为少见。那时，站台上总是挤满了匆匆旅客，候车室里充斥着各地方言，周边的小商品市场熙熙攘攘，叫卖声不绝于耳。老火车站不仅是交通枢纽，更是我童年玩耍的天堂。铁轨旁的货场成了我们捉迷藏的地方，仓库间的空地是我们游戏的乐园。每到傍晚，母亲们站在厂区宿舍门口呼唤孩子回家吃饭的声音，成为记忆中最温暖的背景音。

秦东铁路开通最初二十年间，渭南车站的货运量占据首位。抗战期间，车站成为东西要道之枢纽，南北通衢之汇点，承担了战争物资的运输。物资主要来自产地四川，通过汽车运达宝鸡，再通过火车运抵渭南，然后分送各个战区及抗战前线。

1966年10月，陇海线复线工程促使渭南火车站南迁，这座老站改为货场继续使用，但那里的热闹没有减少。

2009年12月20日，老火车站正式停止运营。随着城市发展，2010年初，新火车站货场修好后，老火车站货场完成了它的历史使命。2010年2月23日，市政部门开始拆除渭南铁路北货场的专线铁路，市区道路的13个铁道交叉路口消失了，渭南彻底告别了城区被铁路割裂的历史。老火车站像一位解甲归田的老将军，带着满脸岁月沧桑的印记，过着退休后有些寂寥的生活。

红瓦黄墙在风雨中褪去颜色，昔日的热闹繁盛终于不再。

值得欣慰的是，这座承载着城市记忆的建筑并没有被遗忘。

2014年6月，它被公布为第六批省级文物保护单位，并计划筹建纪念馆以陈列铁路相关文物。

如今的老火车站区域，已经转变为市民休闲的公园广场。昔日的铁轨和货场被平整，取而代之的是一片开阔的绿地、休闲步道和长凳。这里被定位为一个集文化、休闲、记忆于一体的城市公共空间。老站房作为核心历史建筑被精心修缮和保护，红瓦黄墙的法式建筑风貌得以完整呈现。

它不再处理繁忙的客货运输，而是以一种更沉静、更从容的姿态，融入市民的日常生活。一天傍晚，我再次来到老火车站广场。夕阳为老站房镀上一层温暖的金色，时光在这里放慢脚步。几位老人坐在我们当年玩要过的树荫下悠闲下棋，他们的谈笑声和母亲呼唤我们回家吃饭的声音重叠在一起。曾经喧嚣的月台，如今立起了讲述历史的景观墙，几个年轻人正借着最后的天光，仔细辨认上面的老照片。

老站就这样静静地矗立着，不再有火车轰鸣的繁忙，却以

周峰：老站前世今生

始建于1905年(清光绪年间)的陇海铁路，在经历了多次因资金不足的修停之后，终于在1934年7月1日通车至渭南，渭南火车站也随之启用。

作为陇海铁路早期车站之一，它见证了渭南近现代交通发展及地区变迁，是西北地区铁路建筑的典型代表。其主体建筑为法式风格的砖木结构，平面呈“十”字形，屋面铺设红色机瓦，车站前檐设进户大门，里侧设售票室，后檐设出户门，为旅客登车时必经通道。

1936年10月，来陕督战的蒋介石视察陇海铁路，其专列曾停靠并检视渭南火车站。西安事变爆发后，渭南城区遭受飞机轰炸，火车站房屋几乎被炸塌损毁，原民国铁道部长顾孟余题写的汉白玉站名牌匾，也在轰炸后不知所踪。

1966年10月，渭南火车站南迁至此，位于城区解放路北段的老火车站遂改为货场，票房成了货运室，并一直使用到2003年底。2010年初，新火车站货场建成后，老火车站货场完全停运，那些连接几个大型国企的铁路专线轨道，也随着城市发展的需要被拆除。

除非货场装卸重要货物时，两边的铁栅栏门才会关闭上锁无法通过。我读初中的三年里，每天上学都要从货场来回穿过，因为当时的解放路到老站就是终点，这条方便在二马路和三马路之间穿行的捷径成了人们的首选。不论走东边还是西边的马路，都要绕很远。

当时，喜欢和同学在车厢轨道之间追逐躲藏，还会在装卸玉米时去站台捡拾一些洒落的玉米粒，可以崩爆米花也可以

铜川火车站：因煤而兴

文 / 图 李婷

铜川的晨光总是带着煤城特有的温润，这个“最具幸福感的城市”沐浴着阳光，行走在街道上，就像是行走在金色的梦幻里。铜川老火车站位于铜川老城区靠北边一隅，那个站就叫火车站，不管是坐公交还是打车，提起火车站，铜川人无人不知、无人不晓。只是如今，铜川火车站因为客运停运多年，那些红砖墙已稍显斑驳，从“铜川车站”几个镏金大字依稀窥见当年的辉煌。铜川火车站的繁华已是上世纪八十年代的事了。

那时，我在读中学，就读的学校就是铁一处处开办的。当时班里有很多铁路职工子女，很多都和我成了十分要好的朋友。每到寒暑假，我们便会相约去火车站游玩。因为有火车站，来来往往的人多了，自然形成了火车站广场。白天人流熙熙攘攘，各类商店、餐馆琳琅满目，十分热闹。夜晚成了一个规模不算小的夜市，一时间，卖烧烤的、各类小吃的一排排、一行行，热闹非凡。到了晚上，不管坐不坐火车，去火车站夜市吃烧烤、喝啤酒便成了铜川人的夜生活。其实，最吸引我们的是火车站才有的小小人书摊。我们常常相约一起去借书看，看一本小小人书五分钱，几个人互相凑钱就可以借一本趴在一起看，那些小小人书不仅有文字，还有图画，特别吸引人。

有一次，和一个同学接另一个坐火车而来的同学。我们一路嬉戏着，很快就到了，看到“铜川车站”苍劲有力的大字，心里异常兴奋。接站的人并不能去铁道上，而是在站内等候。候车室的大门是两扇厚重的木门，推开时发出“吱呀”的声响。等候的长椅上坐着形形色色的乘务员室、收腿才能过的零食车、大碴子味儿萦耳、喝啤酒嗦鸡爪的蜀客……我对火车久有体验，没少坐，也没少站。不料，多年后，竟满足了怀旧的渴望，美食之味，谁吃谁香，长途之感，谁坐谁乏，看着热闹，并不热闹。“那次乘坐”与“跋涉的满足”混合出再次乘坐的复杂情感。

“老式车厢”暂时运行，之后有更换车厢、调整时刻表的计划。不久前已看到测试运行新车头车厢的新闻发布，如果正式运行，时刻表将加密、加快。只是，停用了老车厢，美是美了，却也遗留下不足。

说铜川的地铁得叫老名字——户县站。1956年户县始有铁路，隶属陇海线，2000年客运停止。铁路路网的“户县站”在客运火车停运后仍然存在。2022年客运恢复，原有轨道与西安地铁并为一体，地铁路网称“西户线”，于地铁5号线阿房宫南站衔接换乘，单程25分钟，6元。高铁已使用“铜川”的站名，所以，合体后，恢复原名“户县站”。运力强大，客流稠密，尤其周末节假日及末班，阿房宫南站等待的人群极富春运观感。

我那开踩着“搭板”的脚，顺势跨一眼红底黄腰上的黑字“小心站台间隙”，终点站到，出入站操作同地铁。

看过一篇《西余铁路史话》才明了演变，作者是研究型专家，有经历考证、观察采写、总结预判。自西户线恢复客运，此文最详，80后及以下的朋友很有必要了解。作者在文末预测了西安地铁路网与这段轨道交通的进一步发展，如果能像“恢复西户铁路”一样，再次给人们惊喜，岂不快哉。朋友，来趟户县吧。

(作者供职于蓝田收费站)

道，走到哪里就在哪里安家，在铜川安家的很多，当地人管河南人叫“河南担”。这只是大人口口相传的说法，真实情况也没人去认真考证。铜川的河南人多却是不争的事实，慢慢地他们和当地人融合，成为铜川人的一分子。

因煤而兴的铜川，大量黑色的煤块不仅仅解决了家家户户做饭、取暖等问题，也通过火车站经铁路运往全国各地，用煤炭支援了很多地方的建设。也因为火车站，在煤炭外运的同时，铜川物流也发达起来，生活物资顺着铁轨源源不断地运来，滋养着这座新兴的城市。同学父亲有时会指着候车室墙上的旧时钟说：

“你们看那个钟，可是最准的，多少人盯着它赶火车呢。”

在交通不便的年代，火车站是铜川与外界连接的重要纽带，每逢寒暑假，就成了学生的聚集地。大家背着沉重的行囊，在拥挤的售票窗口前排队。绿皮火车缓缓启动时，车窗外上演着悲欢离合的场景：有人挥手告别，眼中含着泪水；有人翘首以盼，脸上洋溢着笑容。同学父亲说，那时的火车速度很慢，从铜川到西安要走近4个小时，但他从不觉得枯燥。窗外的风景缓缓掠过，田野、村庄、树林，构成了一幅流动的画面，随着火车慢慢前行，画里的风景向后游走。车厢里，陌生人之间主动攀谈，分享零食和故事，旅途变得温暖而亲切。

随着时代的发展，道路越来越好，多种运输方式普及，老火车站的客流量持续下降，列车运营人不敷出，随着铜川煤炭资源逐渐枯竭，铜川站的功能从客货并重转向以货运为主。1993年，铜川老火车站正式停止客运服务，逐渐冷清下来。如今，西安到铜川的高铁开通了，新时代有新的迅速与激情。老火车站虽然繁华不再，却像一枚凝固的时光印记，记录着铜川从兴盛到转型的历程，更承载着一座城市的集体记忆。

(作者供职于《陕西公路》编辑部)



鄂邑地铁站叫「户县站」

文 / 吴石开

从1999年乘坐西安至户县的客运列车，至2022年再次乘坐，已有23年。窗外风景也一路模糊。再次登上崭新的“老式”车厢，两步走到连接处站定，就喜欢连接处。全列以内，部分车厢保留原始座位布设，部分车厢内设与地铁相同。拥挤时，我观察到，较多的人还是会直奔记忆，或找着问着，仍然想坐坐老座位。各种乘客，各种惊叹：“天呐！”“不是地铁吗？”“已经没座位了？”“三十年没坐过火车啦！”“这还是当年的老客运车皮吧？”“唉”，最有回味感、怀念感、叹息感、抒情感、激动感、表达感的落座第一句，反倒是这简短的语言，其中包含了多少旧时情愫，可能仅有80年代以前出生的户县人能够真切体会。

老户县火车站，位于鄂邑区画展街东端，丁字路口略偏北，座东面西，约10间的体量。我对旧貌的记忆，车站正门前有较长的台阶，分三段，各段间隔以平面，乘客行人登上台阶多在平面处停顿，调转身形，朝背后的西边眺几眼，吸吸烟，算是启程前对家的最末一瞥。阶旁有对列松柏，大概是雪松或柏树，栽植位置都以青色条砖斜立墁为方圈状。圈外的地面好像是红砖了，没有用墁法，紧凑地铺着，平整，无塌陷，无翘角。谁知，这些不起眼的细节，多年以后竟存留在我心里。老户县站的旧景，后来由于城区改造等因素，已无一隅。在铁路客运终止地铁与客运再次恢复之间的时光里，有些老车站成了“清香楼”，一家本地牛羊肉泡馍，人们呼朋引伴时，不说清香楼，会直接说“给火车站走”。泡馍固然是小吃的一种，不上宴席，语气却安慰又豪爽。那些年，在户县，三五知己、铜勺(即同学)、铁勺(即同学)、铁勺(即同学)给火车站走，如同赴了小宴。怀着旧情，过了馋瘾。

(作者供职于蓝田收费站)



咸阳火车站：月台故事

文 / 刘欣