



组图 / 何溢林

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修停停之后,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,后檐设出门门,为旅客登车时必须通道。

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,渭南火车站南迁至今址,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,新火车站货场建好后,老车站货场完全停运,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来回回穿过,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拾一些洒落的玉米粒,可以崩爆米花也可以

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,身后是工人們的驱赶和斥责声,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)

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,过着退休后有甚寂寥的生活。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,时光在这里放缓了脚步。几位老人坐在我们当年玩耍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

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,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,左边通往哪里,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,就再见不到老铁轨了。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,蒋介石还在这下过车呢!”我讶异于这从未听过的话语。父亲讲这句话时有一种以讹传讹的自信,我也就将信将疑地听着。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,我看到拐角处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,它就被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)

鄠邑地铁站叫「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?”“三十多年没坐过火车啦!”“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,位于鄠邑区画展街东端,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,乘客行人登了台阶多在平面处停顿,调转身形,朝背后的西边眺几眼,吸支烟,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,栽植位都以青色条砖斜立墙为方圈状。圈外的地面好像是红砖了,没有用慢法,紧凌地铺着,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,有些年,老车站成了“清香楼”,一家本地牛羊肉馍,人们呼朋引伴时,不说清香楼,会直接说“给火车站走”。泡馍固然也是小吃的一种,不上宴席,语气却安慰又豪干。那些年,在户县,三五知己、辍勺(即同学)、铁勺(坚钢关系)给火车站走,如同赴了小宴。怀着旧情,过了馋瘾。

又几年,地铁与这一段轨道并联,清香楼也搬走了。

乘车时,“最准风雨故人来”极动人,重逢、重来、重现、重聚,过往时光里的特殊记忆,即使提得少、忘得快,由于情感的应激,已经烙印进心里。

这一路火车就是难忘的印记,咣咣当当的行驶伴音、临窗看到的拥执石子、连接处侧边“烟灰盒”的旧痕、闹中取静的乘务员室、收腿才能过的零食车、大碴子味儿萦耳、喝啤酒嗷瓜爪的蜀客……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。“那一次乘坐”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。

说鄠邑区的地铁得叫老名字——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“鄠邑”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具春运观感。

我挪开踩着“搭板”的脚,顺势瞄一眼红底黄腰上的黑字“小车站台间隙”,终点站到,出站操作同地铁。

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)

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开办。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、一行动,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,最吸引我们是火车站才有的小人书摊。我们常常相约一起去借书看,看一本小人书五分钟,几个人互相凑凑钱就可以借一本趴在一起看,那些小人书不仅有文字,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。我们一路嬉笑着,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人:背着帆布包的矿工、提着布袋的妇人、穿着校服的学生、行李多的放在脚下,行李少的背在身上,都认真地看护着自己的物品……人们脸上带着对旅途的期待或疲惫,在这不算大的空间里,构成一幅生动的市井画卷。接到同学了,她是铁路职工子女,坐火车免费,她得意洋洋地说着。我们听着火车咣当咣当的声音,想象着她就是从那一节节绿色的铁皮庞然大物上从容不迫地走下来,别提有多羡慕了。

同学的父亲是一名铁路职工,和铁一处的大多数职工一样,常年到处流动。偶尔在家,他便会给我们讲述铜川火车站的历史。这座火车站始建于上世纪五十年代,是随着铜川煤矿的开发而诞生的。那时的铜川,因煤而兴,无数创业者从四面八方奔赴而来,火车站支撑起了这座城市的煤炭产业和人口聚集。

一到火车站,听口音就知道许多是河南人。因为河南紧邻陕西,每到荒年,河南人便携带口沿沿着铁道逃难。当年的河南人,一副担子,一头挑着行李,一头挑着儿女,沿着铁

道,走到哪里就在哪里安家,在铜川安家的很多,当地人就管河南人叫“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,车窗内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,列车运营人不敢出,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)



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,一个班二三十来人,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,都和铁路站边。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,住着守着铁轨的工人们。我不是铁路子弟,起初总觉得生分,直到常去同学家玩耍,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。那火车像掐着表来的,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,以好人好事的名义。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,他会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,就赶紧走到路基下,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死,我们为他们办了葬礼;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,铁路小学校墙“百年大计,教育为本”的标语已淡得难辨,一旁喷着“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)

咸阳火车站：月台故事

文／刘欣

晨光穿过梧桐叶隙,在咸阳老火车站的青石台阶上洒下斑驳光影。2015年秋日清晨,我与阿萌、佟掌柜、玉会、小韩并肩而立,五个延安大学的咸阳学子,即将在此踏上北上的列车,赴西海固连片特困地区实习,开启青春序章。

这座始建于1936年的老站静默伫立,犹如一位饱经沧桑的见证者,青石台阶被岁月打磨得温润,二十多级设有电梯的台阶需要负重而行。行李箱轮子与石面磕碰发出闷响。我的行囊里除了衣物,还有那本翻旧的《哲学社会思想》,带上了他们就带上了精神寄托。

回望老站,砖木结构泛着温润旧色。昨夜刚读过它的身世。1936年通车时每日仅一对客车;次年深秋,苏联援华物资曾在此卸下,运送到抗战前线。此刻,它要运送的是我们这一代人的向往与跃动的心。“得走一天一夜呢。”阿萌轻声说。小韩翻开随身笔记本,上面工整记录着沿途站点。玉会推了推眼镜,像研读古籍般凝视站牌铭文。汽笛长鸣惊醒沉思,站台顶棚的钢结构缓缓后移。

当渭河平原在窗外铺展,我们的话匣子也随之打开。聊未知的工作,分享心底的忐忑。近二十小时的旅程,从黄土高原来到西北腹地,老站不仅是交通枢纽,更是无数人生的转折点。

两年后,当我再次站在老站前,已是从西海固返乡的职场人。台阶依旧,站台依旧,但那个曾经忐忑的学生,已然在岁月中成长与蜕变。老站像一位慈祥的长者,见证着一代代人的出发与归来。

如今西宝客运专线已开通运营许久,西延高铁即将通车运营。新闻上说,从西安到延安只需一个多小时。崭新的列车将飞驰在现代化轨道上,穿过我们当年颠簸的一列日的求学路途。真正的成长正是从这座老站开始。当高铁时代呼啸而来,我们更加珍惜慢时光里获得的领悟。(作者供职于咸阳北收费站)

卧龙寺：小站少年

文／图 张永涛