

摄影
图文集

X

四色全彩印刷

献给工业时代的民谣
取景蒸汽朋克的诗意

齐栋 / 著

绿皮车站

首部铁道小站旅行笔记

“绿皮车站”系列，记录和宣传中国铁路小站，感受铁道旅行的迷人魅力！

——老沉（原新浪网总编辑 小米公司副总裁）

绿皮车站的旅行，是旅人向着一个目的地前行，同车异梦，沿着已知的道路通往未知的远方，沿途的风景组成了一幅隐秘的画卷，告诉了我们另一种旅行的逼格。

——花总丢了金箍棒（知名博主《装腔指南》系列作者）

绿皮车站，记录那些不为人知的铁路小站，为寻找那不经意间擦肩而过的精彩瞬间。

——罗春晓（著名铁道摄影师）

绿皮车站，记录那些不为人知的铁路小站，也是尘封往事中一个个记忆的小站，那些曾经在这里发生的故事，都值得稍作停留，凝思回望，因为那儿曾经代表着一个时代的印记。

——海子（铁路在线网站创始人）

绿皮车站

首部铁道小站旅行笔记

齐栋 著



江苏凤凰文艺出版社
JIANGSU PHOENIX LITERATURE AND
ART PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

绿皮车站:首部铁道小站旅行笔记/齐栋著.--
南京:江苏凤凰文艺出版社,2015
ISBN 978-7-5399-8231-1

I. ①绿… II. ①齐… III. ①散文集—中国—当代
IV. ①I267

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第073269号

书 名 绿皮车站:首部铁道小站旅行笔记

著 者 齐 栋

责任编辑 胡 泊

出版发行 凤凰出版传媒股份有限公司
江苏凤凰文艺出版社

出版社地址 南京市中央路165号,邮编:210009

出版社网址 <http://www.jswenyi.com>

经 销 凤凰出版传媒股份有限公司

印 刷 南京精艺印刷有限公司

开 本 890×1240毫米 1/32

印 张 10.25

字 数 260千字

版 次 2015年7月第1版 2015年7月第1次印刷

标准书号 ISBN 978-7-5399-8231-1

定 价 39.90元

(江苏文艺版图书凡印刷、装订错误可随时向承印厂调换)

华北

青龙桥站——中国铁路之魂 | 001

静海站——日耳曼血统在中国的延续 | 011

许昌小火车站——记忆中开往春天的小火车 | 023

东北

朝阳川-开山屯——朝开铁路的美丽与哀愁 | 029

仙人桥-黄泥崴子——我所热衷的铁道旅行 | 039

集安站——鸭绿江畔的灵境 | 053

临江站——“全国最冷清”的火车站？ | 063

绥芬河站——俄式情怀下的那颗非理性的心 | 071

兴隆镇森铁站——森林铁道王国的最后一根苗 | 087

旅顺站——沉静如海 | 101

阿尔山站——中国最美的火车站 | 111

华东

南京六合矿山公园站——窄轨小铁道的春天 | 129

龙华车站——风雨中的故人 | 141



绿皮车站——首部铁道小站旅行笔记

华南

- 徐闻 - 海安南——铁轨的尽头，海的入口 | 155
石碌 - 八所——告别昨日血泪，守望碧海蓝天 | 167
黔城站——搭免费的绿皮火车 | 177
八斗站——看得见风景的车站 | 187

西南

- 柏林站——搭火车去柏林 | 199
茅草坪站——彩虹女神的守望者 | 211
水晶坡站——用脚步丈量百年老铁路 | 223
碧色寨站——北回归线 | 235
龙骨甸站——南成昆的醉美时刻 | 241
关村坝站——光明与黑暗之间 | 253
草坝站——嘉阳之外的窄轨天堂 | 265

西北

- 青石崖站——穿越秦岭之巅 | 271
凤县站——相约十几年前的自己 | 281
零口车站——温故 1934 | 291
白银临时火车站——白银之国“蒸上游” | 299
镜铁山站——冰山脚下的“秘境驿” | 307
乌兰站——从上海到乌兰的火车之旅 | 313



1

青龙桥站

如今的青龙桥站，经过了百年厚重的历史沧桑变化与浮沉，仿佛一个饱经风霜的老人。过去的所有波澜壮阔，一切都已随风而逝，只剩下一种淡然的情怀与博大的胸襟。不会再有昨日几千名游客，呼啦一下坐火车来到这里，只为一睹八达岭长城的雄伟盛况。

青龙桥站

中国铁路之魂

拥有一百多年历史的京张铁路“青龙桥”火车站，正处在一个急速变化与岿然不动的夹缝之中。从车站旁竖起的一块警示牌便可窥得端倪，上面用鲜红的字迹提醒参观游客：青龙桥站为铁路运输生产场所，并非旅游景点，若进入站内请注意安全。一种略显含混、欲拒还迎的态度，还原出曾经在中国铁路历程中扮演过重要角色的青龙桥站，如今必须要接受一个新的定位和转变。但可以确定它的未来仍旧光明，成为一座吸引四方宾客前来参观膜拜的铁道文物车站及博物馆，似乎并不久远。

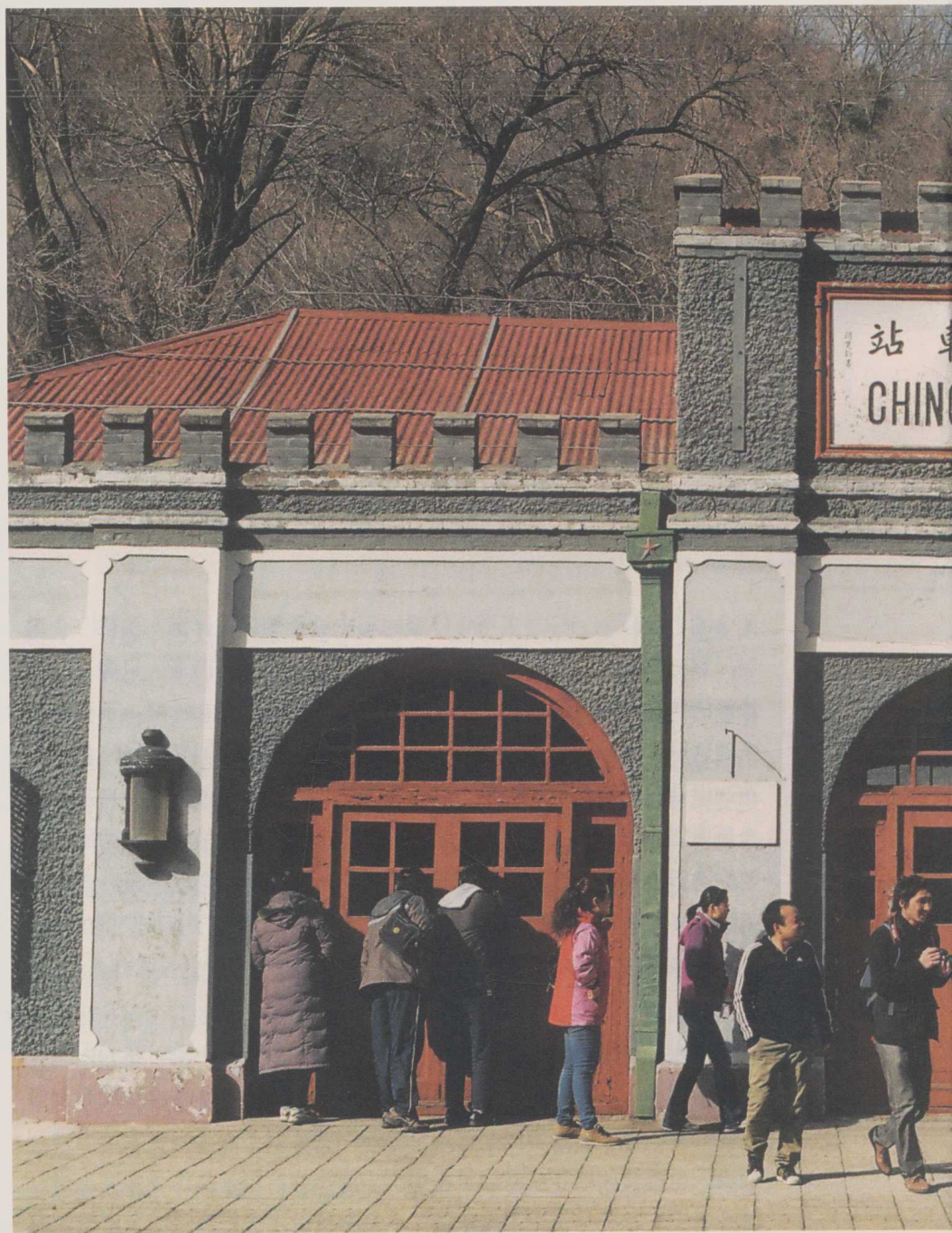
这毕竟是一座在每个中国孩子脑海里打上深刻印记的火车站。小学课本里《詹天佑》一文，如今依然在这群玩着手机 APP 长大的“零零后”的教材中清晰可辨。就算他们记不住这座青龙桥站，也总能牢牢锁住“人字形”铁路和詹天佑的名字。这么些年以来，多少文豪的作品已经被剔除出了小学教材，而“詹天佑”却始终屹立不倒。就像耸立在青龙桥车站里的这尊高大的铜像，他的表情坚毅，目光如炬，守望着脚下这座曾繁华似锦也曾萧瑟沉寂的百年老站，也守望着中国铁路人一百多年来的



所有梦想与希冀。

如今的青龙桥站，经过了百年厚重的历史沧桑变化与浮沉，仿佛一个饱经风霜的老人。过去的所有波澜壮阔，一切都已随风而逝，只剩一种淡然的情怀与博大的胸襟。不会再有昨日几千名游客，呼啦一下坐火车来到这里，只为一睹八达岭长城的雄伟盛况。也不再有每天几十对列车，在这里调转头，给古老的人字铁路上留下机械摩擦的喧闹。自从技术含量更新的丰沙铁路修筑完成后，逐渐取代了老京张铁路承载的所有重要的客货运任务，青龙桥站便日趋冷落下来。现在，它已不再办理旅客乘降，但仍全力以赴，发挥着最后余热。由北京北来往于延庆之间的“S”系列城际列车，依旧会选择在青龙桥站完成停车一分钟的技术任务。

好在，人民不会忘记这座具有划时代意义的经典火车小站。在今天复古风潮的席卷下，年轻人开始重新审视起他们祖辈们或许并不珍惜的宝贵古建筑。以寻古探幽为目标的人文旅行方式在很多人心中被大肆追捧，不少人也都开始培养或已经具备保护古建筑的意识。从这个角度上讲，青龙桥火车站既是一座“文物型”车站，可以从近代建筑的角度予以保





护和参观旅游，同时它又具备另一层意义上的“卖点”：它属于一座不折不扣的“工业遗址”。就像很多废弃的矿山、钢铁厂被改造成工业遗址公园或创意产业园区那般，一些废弃的与铁道有关的周边物体，也更适合被开发成“铁路公园”，并符合工业遗址的种种特质。这不仅仅从旅游业的角度上可以带来经济效益，甚至可以极大的带动并推广中国刚刚起步的“铁道文化”产业。

小站青龙桥，也开始面临新的机遇和挑战。一个好的兆头是，来这里游玩的人日益增多。他们的面孔遍布人群之中的任意一个角落，有七十多岁的老奶奶，也有五六岁的孩子，而不是先前或许只有铁道迷才会有兴趣光顾。当然，他们也并非特意“慕名而来”，至少大部分人，往往还是选择游玩八达岭长城结束后，再把这座小站作为一道“餐后甜点”而吃下。而每当城际列车开来之时，青龙桥的站长便成为最“紧张”的一个人。他会再三瞭望四周，确定此时已没有行人停留在铁道上。这也是之前那块警示牌希望所起到的作用：在这座车站仍在投入使用的每一分每一秒内，所有的游客都必须遵循一个最重要的法则，那就是安全第一，毕竟生命只有一次。

一个秋天晴朗的早晨，我开始探寻这座在旅行欲望清单上留存已久的青龙桥站。从八达岭公交站下车，往回走大概 1.5 公里，一座古老的京张铁路涵洞便出现在眼前，心情也在这个时候不可自控地荡漾起来。继续朝前走，沿途所有与铁道相关的景致，都配有清晰的文字标牌予以说明。这让整个寻找小站的过程，写满了轻松和畅快。感谢制作这些提示牌的工作人员，让每一个游客既体会到了讲解员如影随形的感觉，又不至于迷失了方向。不多时，青龙桥站的月台便绵延至脚下。抬头望去，堪称艺术品的站房就矗立在不远的前方。如今，我真的站在了这片朝思暮想的圣地之上。

铁道的另一端，拿着旗子的站长保持立正姿态，巍然不动，稳若泰山。他的眼光一直在注视着我，这也让我明白了这其中的含义。果不其然，很快一列延庆—北京北的列车便驶进了站台。老规矩，虽然不会有旅客上下车，但一分钟后这趟列车将更换方向，驶离车站。走到对面，和刚才那位站长又一次目光接触，我朝他微笑，他也很客气地朝我点了下头。没有多余的言语接触，一切发生顺其自然，悄无声息。秋天的阳光肆无忌惮地挥洒在小站的月台上，是那样的暖人心魄。

小站里有一对“男女情侣”，拿着单反相机在不断拍照。直到走上前去，我才发现自己又一次“眼拙”。虽然其中之一有些男孩子气，但也是两个不折不扣的女孩子。她们不是铁道迷，却也是对这座车站持有敬意，并特意前来游玩。在这一刻，青龙桥站写满了美好。即便我们三个人也只是默默地站在候车室前，保持长时间的发呆抑或放空状态。

车站的建筑毫无疑问在当时既时髦又洋气。用现在流行的话语叫做，“混搭”。站房总体上偏中式，但门窗的设计却是不折不扣的“西式血统”。可以想象在那个遥远的20世纪初，当青龙桥站和京张铁路一并投入使用时，是何等振奋人心，扬眉吐气。而让那个年代的中国人远离屈辱，赢得尊重的那个人，此刻就安静地站在小“站”月台上。

没错，他就是这座车站的守望者，中国铁路之父——詹天佑。詹公已经离开我们很久了，但他的精神气概和灵魂却永世长存，想必这也是这座始终矗立的詹天佑铜像赋予我们的意义。詹天佑之于中国铁路的重大作用，不仅仅在于他用自己的智慧修筑了一条条在列强眼中“不可能完成的”铁路，更在于他给处在一个黑暗混沌年代下举目无措的整整一代中国人，注入了一支强心剂，极大程度上唤醒了中华民族的自信心与自强不息的勇气。也让那一代的中国人，在黑暗中看到了些许希望的火种。并且有更多的人，为了让整个中华民族富强兴盛，开



始摸索一条又一条救世之路。

说到这里，突然联想起克劳塞维茨在《战争论》之中，曾指出一名领导者在意外事件中必须具备的两种特性：一是在茫茫黑暗中仍能发出内在的微光以照亮真理的智力；二是敢于跟随这种微光前进的勇气。把这两点用在一个与战争毫不相关的铁路工程师身上，却也天衣无缝，万般贴切。而1919年4月，当劳瘁成疾的詹公在病危

之际，望着中华大地上那个未竟的“铁路强国”梦，留下了一段让人无限感伤的话语：

“生命有长短，命运有沉升。初建路网的梦想破灭令我抱恨终天，所幸我的生命能化成匍匐在华夏大地上的一段铁路，也算是我坎坷人生中莫大幸事了。”

今天，每一个来到青龙桥站的人，不管出于怎样的目的，都会在詹公天佑的铜像前或默默致敬，或肃然致哀，或竖起拇指，或点头称赞。一代铁路之父长逝之后，也永远地安葬在了这座带给他无限荣耀的青龙桥站附近。这座车站因此被笼罩上了一层不朽的光环，相信詹公的灵

魂也在世代代保佑着这条神圣的京张铁路、这座美丽的小站。

小站陈列着很多老旧的铁路古董。比如人工道岔、当时的线路标志等。值得一提的是用“苏州码子”计数的线路标志，彰显出当时独一无二的中国特色。这种数字乍一看有些像北欧的“如尼文”，也让当时莫名其妙的我，感受到了一种前所未有的“不明觉厉”的体验。在阿拉伯数字全面取代中国人计数习惯的 20 世纪之前，“苏州码子”也曾作为主流的计数方式，流传了数百年之久。京张铁路的所有线路标志，包括线路里程标和线路坡度标等，均使用了“苏州码子”计数。或许这也是为了强调这条铁路是彻头彻尾的“中国制造”吧！

另外一个很有意思的细节，来自于青龙桥的“老站牌”。自右向左读起的四个繁体字“青龙桥站”并无多少特别之处，让人感觉到稀奇的是下面的一行字母，让很多不明真相的观众无法分辨究竟是英文还是拼音。实际上，这些字母是当仁不让的拼音，只不过使用的是流行于清末和民国时期的威妥玛式拼音法。而与之相对的一块崭新的青龙桥站牌，就是简体中文加汉语拼音的组合方式了。这一老一新，相互辉映，呈现着这座小站在古老和现代夹缝中的多元特色与发展空间。一如迎面驶来那趟长长的“和谐长城号”动车组 NDJ3 列车，就在它的头顶不远处，古老的八达岭长城如巨龙一般，盘踞在巍峨的悬崖峭壁之上。这也只是这个快速发展的国度里，屡见不鲜的无数幅画面之一而已。

在青龙桥站站台上仰望八达岭长城



铁道旅行小贴士

青龙桥站：

位于北京市延庆县八达岭长城脚下，始建于1905年，目前为四等站。青龙桥站旁即著名的人字形铁路，站台上矗立着一尊“铁路国父”詹天佑的雕像。

交通：

从北京德胜门乘坐公交919路，到八达岭下车。

周边景点：

(1) 八达岭长城景区，这个应该不需要介绍了。青龙桥车站附近也有水关长城和居庸关长城景区，都可前往游玩。

注意事项：

(1) 青龙桥站虽开放了游客参观，但它并不是一座废弃车站，平时仍有火车来往于此（不办理上下客）。若去车站参观游玩，请务必注意人身安全，尤其在穿越铁道之时！

(2) 如果有兴致，可以试着爬一下车站对面的“野长城”。在最高点以一种“居高临下”姿态俯瞰青龙桥站，赏心悦目。但还是那句老生常谈的话，一定要牢记安全第一。尤其是那座老长城，简直就像天梯一般，而且如果多人攀爬，时刻会有落石之类的突然袭击。宁可不爬，也不要贪图一时的爽快，不然天梯真成了“通向天国的阶梯了”。



2

静海站

那天，刚好是6月12日的凌晨，我踏上了一趟开往石家庄的4411次列车，在夜色最浓烈的时刻，离开了北京。两个小时后，远在南半球的圣保罗，世界杯开幕式即将上演。

静海站

日耳曼血统在中国的延续

1

2014年的6月，随着巴西世界杯的开赛，全中国的球迷都陷入了一场盛大的狂欢。而对于全国的铁道迷来说，6月却成了一个令人感到些许伤感的时节。先是百年京张铁路老站——张家口站的客运停用。接下来“最后一趟绿皮车退役”的新闻，也出现在了各大官方媒体铺天盖地的报道中。

尽管，这一说法存在谬误。中国仍有不少绿皮火车，甚至“跨局”运行的长距离绿皮，在这片广袤的大地上日以继夜地奔跑着。然而对于那些并无深入研究和理解火车文化的大多数国人来说，绿皮火车早就从他们的身边销声匿迹了。在这一点上，生活条件优越的年轻一代，对绿皮火车只有“脏乱差”等几乎完全靠想象力臆断而出的“第一印象”。

绿皮火车的话题，只是一道餐前小菜。今天断不是来讲它们的，寻找小站的旅程，仍将是一场饕餮盛宴上的主菜。