



第一篇

从东到西

青岛，

山东铁路的起点



提到青岛，都知道它有一段沦为德国殖民地的历史，很多人认为，青岛之所以沦为德国的殖民地，是由于德国人技术上的先进和国力的强大。其实，青岛的这一切，却也与德国曾经的落后和不够强大有关。在 1871 年之前，今天的德国仅是包括普鲁士在内的一群小国而已，其实力无法与英国、荷兰等老牌帝国相匹敌，到鸦片战争时居然还没有自己的舰队。争霸海上，远征东方的壮举对他们来说有些力不从心。可是这群小国统一成德国之后，经济发展迅速，大有傲视欧洲之势。财大容易气粗，也容易产生非分之想。他们把目光投向了东方，为了方便地获取利益，德国需要在东亚建立一个永久的据点。根据他们多次派出的考察人员提供的资料分析，理想的地点很多，比如舟山、澎湖、厦门、大鹏湾、朝鲜的莞岛。可是有点晚了，这些地方不是被日本占领，就是受英国控制，抑或成了俄国的势力范围。选来选去，他们的目光最终停留在胶州湾。

接下来，就是寻找一个借口了。1897 年 11 月 1 日，山东内地发生了杀害两名德国传教士的“巨野教案”，德国人认为机会终于来了。传教士被杀，当然要采取报复行动，12 天后，德国的军舰就开进了胶州湾。那时胶州湾叫做胶澳，历来是重要的防

御要塞,然而清政府无能,撤走了守军,德国人不战而胜。1898年3月,中德签订了《胶澳租借条约》,胶州湾正式落入德国之手。醉翁之意不在酒,强占胶州湾的目的绝不是单单为两个劣迹斑斑的传教士报仇,德国人由此攫取了在山东的铁路修筑权。他们用海上的一个小岛的名字来命名作为一条铁路修筑起点的这座即将开建的城市新区——青岛。

青岛的确是个好地方,处于适中的纬度,四季都有充足的阳光,北面的崂山挡住了冬季来自俄罗斯和蒙古的寒流,南面的太平洋送来了富水的空气,制造出丰沛的雨量。山峦起伏,并不险峻,溪水在山石间奔流,湛蓝的海水倒映着茂密的草木。德国人依山傍石建起了一座造型别致功能齐全的楼房,用新修的道路将它们连在一起,路并不直,也无需直。一座悠闲、典雅的小城很快出现在胶州湾的东岸。然而,德国人想要的并不只这些,他们最看重的是山东腹地丰富的矿产资源。为了得到这一些,胶济铁路于1899年动工,1904年就修到了济南。这是山东境内的第一条铁路。

铁路修通的1904年,青岛附近的铁路线上设立了多个车站,



1940年青岛地区火车站的分布

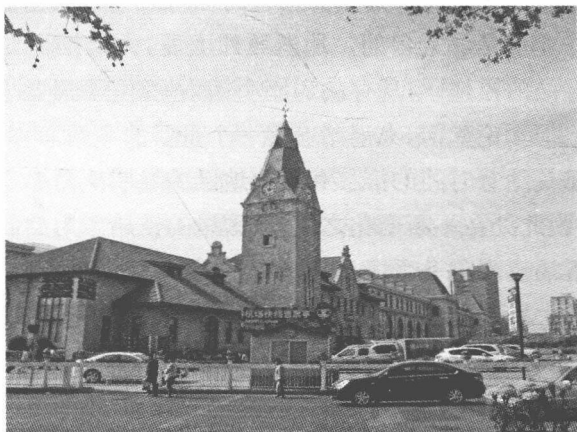
站,从青岛向远方依次是:青岛、大港、四方、沧口、女姑口、城阳、南泉、蓝村。这些车站所处的地点早期都属于郊区,现在越来越多的划归市区的范围了,其时间基本上是离青岛越近越早。随着城市

的繁华,这些车站之间又插入了新的车站,1936 年四方和沧口之间建立了沙岭庄站;1938 年大港站的西面与之平行又出现了埠头站;城阳和南泉之间增加了韩洼站;直至 1958 年,沧口站与女姑口站之间还又增加了个娄山站。

青岛站是胶济铁路的起点,也是除济南外最大的一个车站。据说德国人开始规划时一度想把车站修在栈桥旁,如果真是这样的话,那可是一个世界级的奇观。可后来由于技术上的原因这个创意没有实现,但现在的车站仍然距海边很近,是世界上离海最近的车站之一。青岛站尽管也经历了一百多年的历程,几经改造,但站址没有变,一般认为其地理坐标是兰山路和广西路的交叉点。现在这并不是一个简单的十字交叉,这两条路形成的是一个不到 45° 的锐角,还有多条马路在此交汇,由此往东有费县路,往北与车站建筑平行的是泰安路。可当时只有兰山和广西这两条马路。兰山路当时叫霍恩措伦路,而广西路叫亨利王子路。青岛站是一座纯粹的西式建筑,不同于胶济路通车初期其他车站那种中西合璧的模样,有人说青岛站更像一座德国的“乡间教堂”,围绕着高高的尖塔,扩散出多个陡峭而参差不齐的坡顶,下面用粗糙的花岗石砌成墙壁,拱形的大门用蘑菇石镶边。尖塔上的机械大钟则带有工业化的气息,与蒸汽机车吐出的烟气一起昭示着这座坐落于碧海绿树中的建筑的不凡。其实,之前还有一个更加雄伟的青岛站设计方案,但德国方面认为过于奢侈,被否定了。

青岛站第一次大规模改建于 1991 年开始,1993 年竣工。这次扩建基本上将老站房拆除,又在原址修建了一座新的钟楼,高度比原来增加了 3 米(老钟楼高 36 米)。还在原址北侧新修建了大型二层候车大楼。2006 年的改建工程更大,对于一个尽头式车站,站房把在铁路两侧和尽头围一个 U 形,并且地上和

地下共分 5 层,站房外侧是广场,U 形当中的站线全部有顶棚覆盖。改造后的青岛火车站将保留着那座德式钟楼,并在风格上尽量争取与老站一致,在一般人眼里,那风格也确实一致。



2010 年的青岛站

离青岛站最近的是大港站,距青岛站只有 3 公里。这也是一座很老的车站,甚至有人说大港才是胶济线上最老的车站,此话未必没有道理。一般资料公认大港站始建于 1899 年,这正是开始修建胶济铁路的时间,在一个滨海的小山村修筑铁路,找一个能够接卸由海船运来的货物的地点是必要的,至于这个地点将来是否成为正式的大火车站并不重要。大港满足这个条件,但并没有充分得到证明。也有人说,铁路兴建伊始德国人就拟定了在青岛市区修建两个车站的方案。大港是个小地方,刚建站时名字也多有变化:扫帚滩、维林、大码头,都是大港曾用过的名字,1909 年改名为大港至今。

现在的大港站是一所保存完好的西洋风格的老建筑,从其面对的商河路看,整个上部是一个阶梯状的大山墙,设有三个矩

形的窗子和装饰,下面并排着两个拱形的门。这是一副完美的小型客运站的样子,但已经不办理任何业务了,据说也成了铁路部门的办公用房。可是在铁路建设初期,大港承担着繁重的货运任务,并且,临近一个终点大站青岛,此处的会让、越行和调车等技术作业也是非常多的。从老照片上看,大港站当时的确是一副货运站的模样,与现存的那座小楼不一样,不知道小楼是何时建的。但无论如何,大港站曾是一个重要的车站。

铁路是随着时间的推移和周边地区的发展从简单不断走向完善的,因此处在不断变化之中,城区里的铁路尤为如此。大港站的附近还出现过一个埠头站,位置在普集路的旁边,从现在的青岛地图上看普集路比大港站面对的商河路离青岛站更远一些,按说这个车站应在大港和四方之间,可是在一张老地图上,埠头与大港两站呈两线并联状态,南均为青岛,北都是四方。有资料说,埠头站原是普集路附近的一个货场,占地广大,建于德国统治时期,1914年日本第一次占领胶济线后,将场站改为调车场。铁路收归国有后,将货场、调车处合并,成为大港货物总站。1938年日本第二次统治胶济线,将大港货物总站改名埠头站,1952年埠头站并入了青岛站。直至2010年左右,有人还在普集路寻找到当年埠头站的老房子:折坡顶、拱形门、厚重的石墙,但此后没有多久房子就被拆除了。

过了大港站,沿铁路再往前也就是远离青岛站的方向走,至距青岛站6.7公里处,是四方站,它建于1904年,当时这里还是郊区。说到四方,有人会把它与威名赫赫的四方机车车辆工厂联系起来,而四方这个名字又恰恰符合这个工厂生产的那些喷云吐雾行走四方的火车的属性。不过这种想法是错误的。四方工厂建立之前,四方站就存在了,据《四方机车车辆工厂大事记》载,1901年,德国人的山东铁路公司“在青岛四方车站旁兴建胶

济铁路四方工厂，次年竣工。”车站以四方命名，是由于这里曾经有一条叫四方河的季节河，而河的得名是因为在上游它流经了一个叫四方的村子，不知道是四四方方的意思还是四面八方的意思。现在地图上已经找不到这条河了，据说它是沿杭州路南下，在海云庵前入海的，而四方站就在这个位置。

四方站所处位置地势低洼，曾是一片湿地。而且随着潮涨潮落，陆地时常被水淹没。尽管地理条件有这些不好，但此地紧邻胶州湾，靠近码头，这是优势。建铁路时在附近开采石料产生大量的石渣，都填入这块湿地里，车站和工厂都是在经填埋的海滩上建成的。填海工程和车站的建设也形成了一条南北走向的小路，这就是现在的海岸街。

从老照片上看，四方站刚建站时的站房与胶济线上的一般车站风格无异，都是中西合璧的坡顶平房，远看与中国北方的瓦房相似，但仔细看门窗、屋檐、墙角的装饰，还是明显地有着西方风格的。1923年四方站南移，之前的车站在后来几十年的岁月里彻底消失了。南移是为了扩大四方站的运输能力，增加了站台，添置了地道，四方已经是一个具有相当规模的客运站了。特别是在2006年到2008年之间，青岛站进行大规模的改扩建期间，四方站充当了始发站和终到站的角色，这是四方建站以来最辉煌的时期，专门扩大了站台、新建了候车室、售票处，而且胶济线上和谐号动车组的首发就是在这里实施的。那时，进出青岛的旅客、迎送旅客的出租车、私家车，塞满了四方站站前不足一公里长的海岸路，为了道路畅通，政府不得不把海岸路向北扩展至青岛发电厂门前。但四方站毕竟不是一个大站，如此重负，已经达到或超出了它能力的极限。

2008年新青岛站启用后，四方站结束了它的使命。后来，因胶济铁路提速，客车不再在这里停靠，四方机车车辆厂也因扩

大厂区整体搬迁到城阳，四方站由此归于沉寂，逐渐淡出了人们的视线，现在甚至在地图上不易找到这个坐落着海边上曾经一度繁荣的车站。物极必反，万物莫不如是。

铁路通车时，四方站的下一站是沧口站，四方站与沧口站的距离是 10 公里，比青岛站—大港站—四方站之间任何一段都长得多，这个距离比胶济线通车时平均站间距离 7.2 公里也要长一些，说明这里已经是真正的郊区了。

蓝村，

从简单到复杂



蓝村是即墨县的一个镇，这是一个很有名气的镇。有人说新石器时代的东夷国的国都就曾建在这里，不过这毕竟是几千年以前的事了，留下的只是一些模糊的传说。蓝村在近代的发达还是与铁路有关。1899 年胶济铁路开始兴建，到 1901 年铁路的第一段也就是青岛到胶州这 74 公里的铁路完成，蓝村在这条铁路线上，设立了火车站。最初的蓝村站很小，只是几间平房，但是毕竟是外国人设计的作品，外观与中国民居和商铺都不一样，向外伸出的大屋檐，蘑菇石镶边的门窗，高耸的方形烟囱，还有写在墙上的外文字母，透着一股洋气。当时这段铁路上的小站都是这种格局和规模，如沧口、城阳、四方。

蓝村站在小站中脱颖而出是在 20 世纪 50 年代，1956 年蓝烟铁路通车，终点是烟台，与胶济铁路的接轨处就是蓝村站，蓝村站升格为一等站。当时全省有两条铁路线交会的地方不多，在一个小镇更是稀罕。况且，在山东省的三个重要城市济南、青岛、烟台之间行驶的列车都要经过蓝村，许多旅客还要在蓝村转车。因此蓝村变得很有名，许多人不知道有即墨，但知道有个蓝村。蓝村和当时的许多火车站一样，是客货运混用的，经由这里

的货车也要在此停留进行某些技术作业，这更使得蓝村站变得热闹。

蓝村站是个大站，运输任务繁忙，但是相当长的一段时间站房的规模并没有明显的改观。20 世纪 60 年代我多次经过这里或者在这里转车，站房还是一些矮小的平房。没有风雨棚的站台是三合土夯成的，只有边缘上镶着一行石条，距边缘约半米的三合土里隔不远就埋着一个只露出顶部的白瓷葫芦，老远看像一条平行于站台边缘的虚线，这就是当时的“安全白线”，指示旅客不得越过。在这个站台上等车的感觉与一般车站还是不一样的，站内的股道很多，而且都停着车，不光有成列的货车，还有调车用的火车头，穿着蓝工作服的铁路工人在站场上忙碌着。蓝村站给人印象最深的时候是夜晚。当时火车只要驶离城市，铁路两侧通常是没有电的，一片黑漆漆，车窗倒映着车厢内昏黄的白炽灯灯光和疲乏的旅客。即使到了一个小站，最多能看见外面站房的寥寥几个窗户透出的黄灿灿的灯火和站台上几盏昏沉的路灯（有些路灯是烧煤油的）。可是到了蓝村就不一样了，高高架起的大电灯放着耀眼的光，映着一条条钢轨，火车头吐出的气雾幻影般的变化着形状，四周传来蒸汽机嚓嚓的喷气声。窗外相邻的轨道上会有一台机车缓缓滑过，这是在换车头。无论什么时候，在蓝村上下车的旅客都很多，多数不下车的旅客也会醒来，车厢里不断地有人念叨：蓝村、蓝村。只要有一次这样的经历，蓝村就会被牢牢地记在脑子里。

蓝村站水泥站房的建设，站台的硬化，风雨棚的设置，地下道的开挖以及信号设备的升级等工程都是在改革开放以后一步步进行的，和胶济、蓝烟铁路的内燃化几乎是同步的。到 20 世纪末，蓝村站每天有 30 多趟客车停留，青岛、烟台和威海这三个沿海城市或者说整个胶东半岛通往内地的列车都要经过这里，

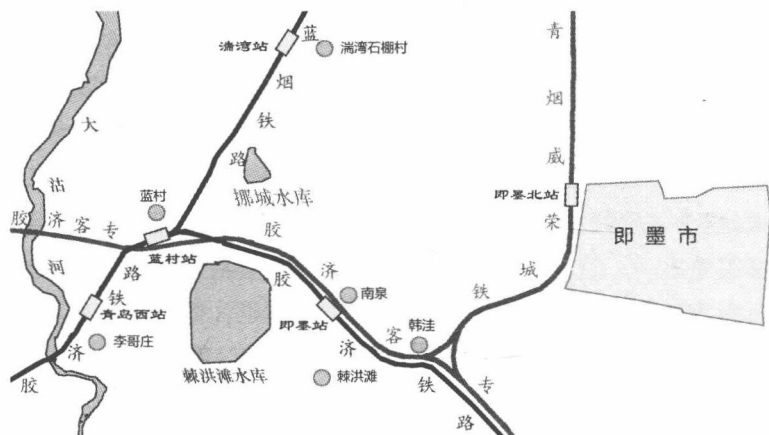
列车终到站有北京、上海、兰州、武汉、通化、广州等等。说蓝村是胶东半岛的交通咽喉一点也不夸张。

蓝村站不再是出入胶东半岛的“必经之路”是在胶济客专建成后。胶济客专于 2008 年通车,根据对老胶济线“去弯取直”的方案,客专在潍坊、昌邑等地还是与老胶济线并行,到高密后开始一路向东,没有再弯向原来的胶州,然后继续往东向蓝村方向。但客专没有经过蓝村站,而是在其站南大约 1 公里处经过,通向青岛。这样青岛—济南方向的客车可以不经蓝村站。但蓝烟铁路的列车还必须通过蓝村站才能与胶济线连接,经蓝村向西到济南,向东去青岛。胶济客专设计时速较高,可以行驶 200 公里/小时的动车组,但也跑普通客车。尽管有了客运专线,但老胶济铁路也并不是只跑货车,有些级别不高的客车也运行其上,或者在老胶济线的某些地段运行。所以,蓝村站并没有失去其客运功能。现在有了胶济客专和青烟威荣城际铁路后,蓝村站每天还是有 40 多趟客车经过。从这时开始,蓝村站及其附近的铁路变得有点复杂了,并非像过去一样在山东内地只要乘坐往东的客车就一准能到蓝村站。

蓝村站还有一个大的变化,那就是货运。原来蓝村站除了客运还承担着胶济、蓝烟铁路繁重的货运任务,20 世纪 80 年代,在胶济线李哥庄站附近修建了一个大型编组站,据业内人士说,这个一等站是胶济线上最大的编组站,也是全国 46 个大型编组站之一。这个车站曾叫过李哥庄站、蓝村西站,1995 年定名为青岛西站,尽管它离青岛还有 50 多公里。蓝村站从此没有了编组任务。现在蓝村站那些货运站线还有,但已经没有了原来那种繁忙的景象。

2014 年底,青烟威荣城际铁路通车,这条高速铁路把威海、烟台、荣成、青岛这几个胶东半岛的沿海城市串起来,再通过胶

济客专与省会和内地进行沟通。很多乘坐济南—威海动车组列车的旅客在过了胶州北站后一直在寻找蓝村站这个进入半岛的咽喉车站的踪影,但没有人能在密密麻麻的货车车厢的缝隙里找到蓝村站的站牌,不可能找到。济南到烟台威海的动车组一直在胶济客专上运行,过胶州北站还在这条线路上疾驰,然后从老胶济线的蓝村、南泉站(现改为即墨站)附近掠过,到韩洼这个地方开始离开客专向北进入青烟威荣铁路。这段客专线路与胶济线基本并行,但也有相距千米的地方,可谓若即若离。从青岛方向来、通往半岛的客运专线也是在韩洼转向北。胶济客专东西段、青烟威荣城铁这三个方向的铁路在韩洼形成一个三角形,因此任何路径都不需要改变车头的方向,甚至不需要停车。韩洼是胶济铁路、胶济客专、青烟威荣城铁都要经过的地方,但目前没有车站。过去老胶济线在韩洼也设过一个车站,主要是为了运胶州湾畔的棘洪滩产的盐。后来这个车站取消了,但那条运盐的专用铁路线还在,被一所学校作为教学设备使用。



蓝村附近的铁路

从济南到威海的动车过胶州北后的下一个车站是城铁线上的即墨北站。过即墨北后,列车继续北行,再度看见蓝烟铁路就要到莱西市的莱西北站了。如果想从济南乘烟台或威海为终点的动车去青岛,最合理的选择是在即墨北站下车,而不可能像过去一样在蓝村车站转车。



动车到达即墨北站

胶州，

曾经的黄金海岸



从地图上看，胶东半岛像一只骆驼的半身像，从大陆伸向太平洋蔚蓝的海水中。龙口、烟台、威海一线勾画出骆驼的面部轮廓，成山头处于最前端的骆驼鼻子上。狭长的海莱山区和胶莱平原连通起骆驼头部和大陆，构成了骆驼脖子。青岛处在脖子的下方，这恰是应该悬挂驼铃的地方。仔细看，这里确实有一个圆圆的驼铃，那就是胶州湾。

地理学家考证，胶州湾这个面积 300 多平方千米、最大水深达 64 米的海湾，是个优良的港湾，它形成的时间仅有 1 万多年，恰好为人类的生活提供了重要且有利的影响。地图上山东半岛一代多有带“胶”字的地名：胶莱河、胶莱平原、胶东半岛、胶州湾，还有一百多年前修建的胶济铁路。这个胶字，来源于胶州湾畔的胶州。

胶州的历史可以追溯到 4500 多年前的新石器时代，首次定名为胶州在公元 529 年（永安二年），后来地名多有变化，但这块濒临海湾的土地上，由于温和的气候，丰富的资源，还有常年不冻、水深适宜的胶州湾，经济和文化一直处于迅速发展状态。到一千多年前的北宋，现已被新的胶州城覆盖的板桥镇成为了中国五大通商口岸之一，也是北方唯一的海关重镇。板桥镇

是当时南北货物贸易的中转站，海运胜过杭州和宁波，海船可以通达浙江、福建、广东、广西；陆路又能够联络山东内陆和河南、河北。

再次恢复胶州这个名字，已经到了元朝，这时繁华的胶州管辖的范围并不大。一位胶州的长辈如此形容：“胶州就是个小组长，只管着即墨、高密，还有它自己。”这个小组长它一直当了好几百年，直到1913年撤州改县。它给我们这样的提示：同一级别中规模小的，往往是重要的。山东一直流传着“金胶州，银潍县”的说法，金胜于银，其原因是胶州是水陆码头，潍县却没有海，金胶州得益于胶州湾，胶州曾经是一个富饶的黄金海岸。

1898年，胶济铁路的选线测量工作开始。对于拟修建的铁路沿线的自然和资源状况，德国的李希霍芬教授几十年前就考察过，获得了大量的第一手资料。现在德国又派出高级工程师盖德兹专门进行选线考察，盖德兹分8个地段，历时两个半月进行了详细的调查，最终确定了铁路的走向。这条拟修建的铁路不仅连接起胶州湾畔的青岛和省府济南，而且还越过黄河，改呈南北走向通往德州。可是盖德兹选定的线路并未经过胶州，而是从青岛沿胶州湾东岸北行，到女姑口折向西北，到潍县的岬山，然后再往西。胶州和高密城被铁路抛在了十几里外的南面。作为德国政府选派的铁路专家，对于盖德兹的业务能力似乎不应有过多的怀疑，那么是否他对“金胶州”的经济地位重视不够呢？后来，承建铁路的山东铁路公司总办海因里希·锡乐巴还是将线路做了修改：到女姑口后，线路改向西南而不是西北，经过胶州、高密再到岬山。线路由于胶州和高密，生成了一段向南弯曲的弧线。岬山以西基本上与盖德兹的规划相同。

制高点，至今保留在原来的位置，但已经被周围的建筑所掩盖了。

这个老站房使用了很长时间，车站于 1936 年 8 月改为胶县站，听老年人说，那段时间火车预告到达胶州站时要说：胶县车站到了，就是以前的胶州车站到了。建国后，胶州火车站在原址上重建，并且也扩建了站内的股道，但规模变化不大。20 世纪六七十年代胶县站的站房不过是一座外墙抹上了水泥，涂上了土黄色的涂料，周围加上了白色的木栅栏的二层建筑而已，但这已是当时胶州城的一座显眼的建筑了。车站正对着一条向南的大道，站前空场子上停着骡马大车，旅客和行人络绎不绝，粗犷的汽笛声和蒸汽机的喷气声给人以强烈的刺激，往南走 1 公里就是胶县城的土质外圩子墙。这是一幅富于代表性的建国初期中国县城火车站的风俗画，这个格局一直持续到“文革”时期。

随着胶州湾的淤积，原来的板桥镇已经彻底消失，被新的胶州城覆盖，往南更靠近胶州湾的塔埠头码头（现在是胶州营海镇码头村）虽然也繁盛一时，最终无法与胶州湾东侧的大港、小港等一系列深水码头匹敌。更重要的是胶州湾北岸那个原来的小渔村迅速崛起成为闻名世界的青岛市，胶州这个昔日处于黄金海岸的大城市风光不再，一直以青岛市下辖的一个县级行政单位呈现在版图上。青岛曾是胶州管辖了几百年的一个不起眼的小渔村，但胶州宽容和友善地面对着这一切。

改革开放以后，随着 1987 年恢复胶州市的名称，火车站也再度改为胶州站。胶州站于 1988 年彻底翻新，设有 2 个客运站台，站房是一座钢筋水泥的火柴盒结构，有大型铝合金骨架钢化玻璃门窗的二层大楼，外表还一度涂成蓝色。车站建筑比以往要气派得多，但跻身于周围成群的新式建筑中显得很平淡。停靠在站里的客车也从绿色带黄杠的 21、22 型老车变成红白相间的 25G 型客车，那些乌黑油亮的蒸汽机车头逐步被东风、韶