



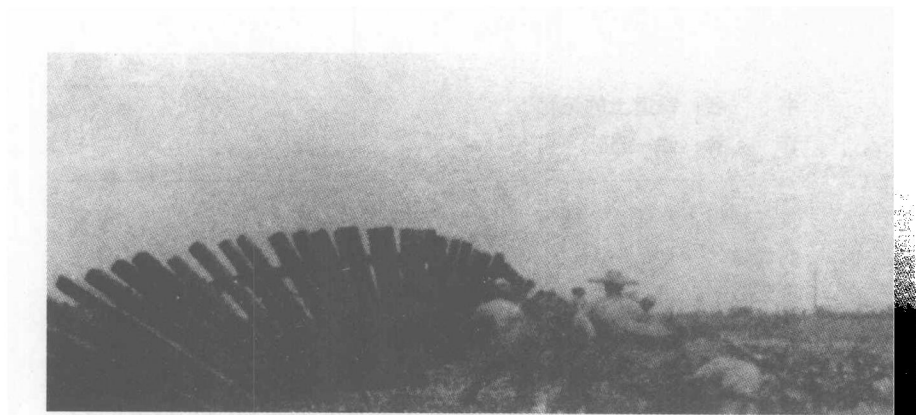
铁道上的记忆

健 鸣 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

铁道上的记忆

健 鸣 著



中国铁道出版社

图书在版编目(CIP)数据

铁道上的记忆/健鸣著.—北京：中国铁道出版社，

2009.9

IABN 978—7—113—10522—8

I. 铁… II. 健… III. 铁路运输—交通运输史—中国

IV.F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 160118 号

书 名：铁道上的记忆

作 者：健 鸣

责任编辑：罗桂英 电话：010-51873027

封面设计：张丹熠

责任校对：张玉华

责任印制：李 佳

出版发行：中国铁道出版社（100054，北京市宣武区右安门西街8号）

网 址：<http://www.tdpress.com>

印 刷：北京市兴顺印刷厂

版 次：2009年9月第1版 2009年9月第1次印刷

开 本：700 mm × 1000 mm 1/16 印张：14.75 字数：204 千

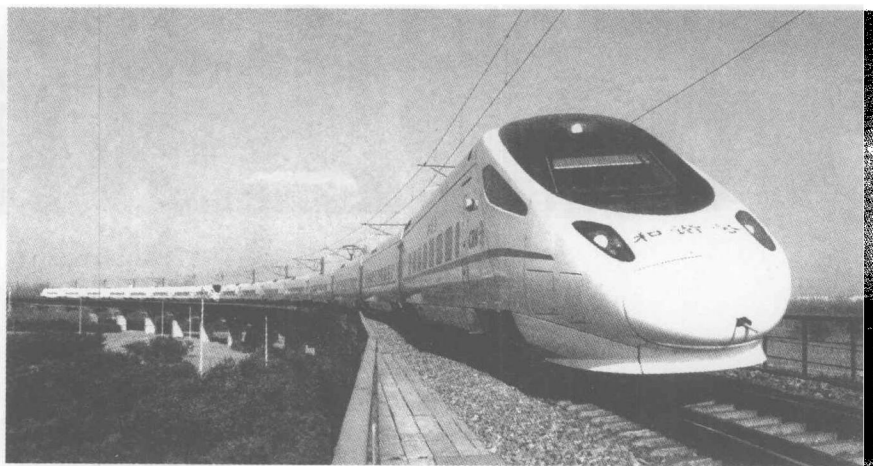
印 数：1—3000 册

书 号：ISBN 978-7-113-10522-8/U·2563

定 价：30.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书，如有缺页、倒页、脱页者，请与本社读者服务部调换。



序 言

又是一年春草绿

白皑皑的积雪刚刚化尽,春就尾随而来。渐有渐无的色儿,未放将放的鲜儿,把二月视野点染得如诗如画,美人一般。

2009年注定是个令人为之一振的年头。新中国成立60周年,一个甲子在中国文化上有着特殊的意义。津浦铁路南段开建100周年,一个世纪的横断面,又该播撒多少思绪,汇聚多少情感,传递多少信息?

1804年春天,伴着“谁能赶上我”的表演,世界上第一列客运列车诞生了。由铿锵响亮的蒸汽机车引领,内燃机车、电力机车、磁悬浮列车、动车组列车先后问世。火车最初时速只有5公里,现在我国京津城际列车的时速达到了350公里,火车成了这个星球上最可信任的大众化交通工具。逢到恶劣天气,机场滞留,公路封闭,只有火车义无反顾地踏上征程,像母亲胸膛里的热血,纵情流淌,不会凝结。2008年南方那场雨雪冰冻灾害,道路不通,电力不通。铁路紧急调动,老司机、老蒸汽机车披挂上阵,重新骄傲了一回,让整个中国为之动容。



徐州铁路从遥远的驿站走来,扎根在古老东方徐国的大地,穿行在楚风汉韵里,一览无余地展露着生命的蓬勃活力,若隐若现地藏伏着故事的序幕,时断时续地抒写着极富激情和想象力的作品。子房山,是胸中的笔;一路坦荡,是笔下的纸;运河的水,是纸上的墨;条条路网,是句式和精气。钢铁巨龙支撑起铁路的脊梁,这脊梁背负起民族自立、自信和复兴的希望。

21 世纪的阳光柔和地洒在每个人的脸上,人们脸上的表情亦如身上的着装多彩多姿,自由而个性地绽放,心底的追求更为本色和真实。是的,社会在发展,时代在变迁,先辈们忍辱筑路的情景会被遗忘吗?推动历史车轮前进的先行者的风采会失去光泽吗?关于传统、使命、信念这些话题似乎陈旧、不合时宜了吗?

一个世纪轰轰烈烈地过去,但浩大的史诗不会戛然而止。就像排山倒海般的机车排气声,久久在心潮激荡。人们总会看到英雄的交响曲被一次一次的演奏,为的是给心灵留下崇高,留下高于现实生存状态的光荣与梦想。

中国铁路跨越满清王朝末期、半封建半殖民地旧中国和新中国三个发展阶段,承载了过多的历史重量和文化含量。其中,有民族的哭泣,有血与火的烧锻,有翻身做主人的自豪,有建设新生活的窖酒醇香。那些愤然而起的前辈们,那纵横捭阖的心理行程,他们的果敢,他们的坚韧,他们的见近知远,他们的心连广宇,在我们这些后来者的心目中,时常唤起阵阵惊叹的涟漪。一个个行高于众的人,被我们所敬仰。

时间是最为挑剔的批判家,它无情地拣挑着属于永恒的东西,生成映照岁月的镜鉴,航起连接现实和理想的渡船,堆筑带来多种启示和人格象征的纪念碑。英雄的故事和时代,如繁星和



夜空,总是相互需要,交相辉映。英雄人物历经风雨梳妆,更显得饱满明亮。

摄影的特性是使它与记忆如影相随。虽然影有深浅,形有伸缩,但它见证了铁路前进的步伐。当人们提起一个车站,说起一个事件,脑海中必定浮现几张照片。档案馆里,老工人的家里,有许多珍贵的影像,等待有心人去觅寻。因而,在记叙的同时,尽可能的配上照片,让历史立体起来,得以鲜活的展现。

在中国社会的杨柳春风里,依然弥漫着过去年代硝烟的记忆,以及这些记忆里包裹着的热血、生命,挟带的激情、理想。还会有更多的人奋发进取,演绎出更多的英勇悲壮。波澜壮阔的时代,需要更为精彩的画面来注释它的进程。千般风情,万种生灵,铁路永远讲着春天的故事。在历史巨变面前,我们的思绪应该飞得更远,充满浪漫主义的诗意构想。

是为序。

作者

2009年3月



· 20 世纪 80 年代, 服务员帮助旅客上车情景

目 录

序言 又是一年春草绿 / 1

老车站像窖酒飘香 / 1

浦口:一个时代的非常记忆 / 1

滁州:旅行者的起点 / 5

管店:老井依然甘甜 / 7

蚌埠:铁路催生城市 / 8

宿州:无语的碑廊 / 9

十里堡:无声颀美 / 13

符离集:会战的最后一个音符 / 14

大栗园:坦荡平原上的制高点 / 17

桃山集:青春桃花盛开 / 18

徐州:五省通衢 / 21

铜山:正义、勇气和担当 / 24

茅村:火车从木桥上驶过 / 30

前亭:找表的故事 / 33

三张茂:坚守天长地久 / 34

韩庄:南北津浦的接点 / 37

沙沟:本该是一个响亮的名字 / 40



临城:美得令人心悸 / 44

枣庄:民族的面孔 / 46

台儿庄:扬威之地 / 50

钢轨每天都在延伸 / 54

远去的车影 / 79

抱犊崮的烟云 / 89

民族脊梁 / 97

历史交接的那一刻 / 112

支前的滚滚铁流 / 114

共产党人的真诚 / 128

当家做主的豪迈 / 134

一闻边烽动 / 137

玫瑰色的日子 / 145

英雄辈出的年代 / 157

毛泽东在徐州站上 / 165

倾听凝固的音乐 / 171

铁中往事 / 185

站名的来历 / 200

编后语 / 223



浦口火车站,1911年始建。

老车站像窖酒飘香

铁路作为近代主流交通工具,最初设立车站的作用有两个,一个是为旅客遮蔽风雨,方便上下车;一个因为最初的铁路都是单行线,车站是避让车辆的场所。如今车站不仅是行者的驿站,更是一个城市以至一个民族的精神家园,是时间积攒下来的宝贝。在现实的场景里求证记忆里的故事,感受时空交错带来的独特风情,别有一番滋味。

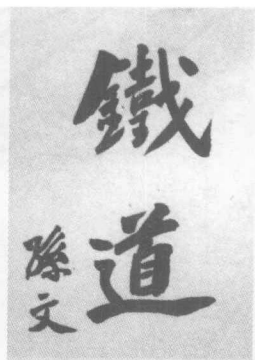
浦口:一个时代的非常记忆

津浦铁路是让国人引为自豪的铁路之一。

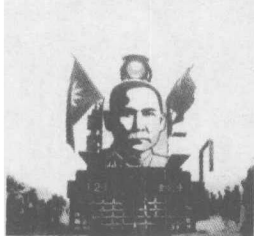
就像优美的五线谱,自天津总站起程,一路奔腾向南,跨越海河、黄河、运河、淮河,止于长江天堑北岸,连接起四省一市。这条交通大动脉的近现代史轴线,一头连着长江文明,一头连着孙中山先生的现代化强国梦。

1912年的元旦上午10时,沪军擎枪排列,礼炮齐鸣。孙中山带着新年的喜气,乘车来到南京,就任中华民国临时大总统。孙中山是中国铁路建设的积极倡导者,早年进行革命时,就十分重视铁路建设。就任临时大总统后,立即颁布命令,指出:“富强之策,全藉铁路交通,亟宜从速兴筑。”卸任临时大总统后,接受了“筹办全国铁路全权”的铁路督办职务,对中国近代铁路建设进行认真思考,提出了较为完整的铁路建设构想。中华民国铁道协会成立时,他亲自担任会长,并在铁道协会演说中强调了铁路建设的重要性:“今日之世界,非铁路无以立国。”他提出的“交通为实业之母,铁路为交通之母”的著名论断,第一次从宏观上科学地阐述了铁路在国民经济中的重要地位。孙中山认为:铁路建设是20世纪初解决中国社会问题的关键;借外债是中国近代铁路建设的必由之路;铁路建设应以干线为主,以中心城市为主,兼顾全国;铁路的管理以“国家社会主义”为归宿。孙中山铁路建设的构想充分反映出强烈的民族忧患意识和务实、开放的发展观。《建国方略》中这样评价南京:“其位置乃在一美善之地区。其地有高山、有深水、有平原,此三种天工,钟毓一处,在世界中之大城市,诚难觅此佳境也。南京将来之发达,未可限量也。”在《实业计划》中,他提出了修建10万英里(16万公里)铁路的计划,将浦口列为建设重点。

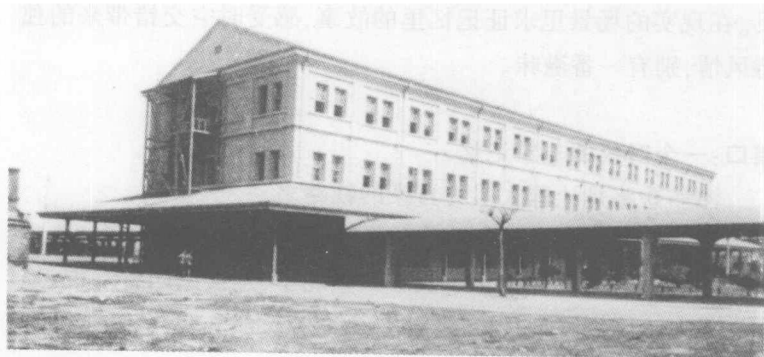
一经选择,注定辉煌。浦口火车站由德、英出资,28岁的王佐卿担任工程设计。1911年动工兴建,1914年建成使用。站房坐北朝南,三层砖混结构,大小62个房间。屋顶有脊,用时髦的瓦



孙中山墨迹



1929年5月,北上迎
孫文



津浦铁路通车初期的浦口站



1933年10月,南京轮渡举行通车典礼。图为有“美人鱼”之称的杨秀琼剪彩。

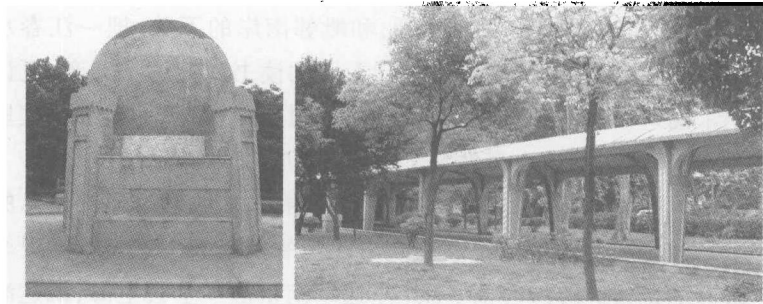
楞覆盖,伫立在铁路尽头。具有欧式风格的米黄色大楼威武气派,单柱伞形长廊直通月台,拱形雨廊铺向轮渡码头。汽笛声中,走蚌埠、徐州、济南、德州、天津的客流,与经淮南、陇海、胶济、德石铁路中转的客流在这里汇集。火车站周边,煤港、轮渡、驳运、汽车、邮局、医院、旅馆、饭馆,店铺紧挨,南京盐水鸭、烧老鹅、乌饭凉粉、粉丝汤等各种小吃应时而生,熙熙攘攘,昼夜不息。电灯、煤油灯、矿石灯,通宵明亮,和毗邻南岸的下关,把一江春水染红。朱自清的散文《背影》,让天下的读书人记住了父亲,更记住了浦口。一些著名的人物从这里经过,一些著名的事件在这里发生,车站和站台也自然成了著名的场景。

天降大任于斯。在风雨如磐的中国,这座弥漫着码头气息的车站注定要为苦难的民族表现出非凡的担当,留下先驱者艰辛跋涉的足迹。1919年春,毛泽东送湖南留法学生去上海,抵达浦口时钱已用完,又不慎丢失了一双鞋。毛泽东又冷又饿,在江边雨廊里徘徊。时至中午,幸好遇到湖南老乡李中借钱给他。毛泽东先买了一双新布鞋穿上,两人同去吃了午饭,又用余下的钱买了渡轮票,过江乘车去上海。1927年,郭沫若在浦口火车站中转渡江。一路目睹蒋介石制造的九江、安庆反革命事件,在南昌朱德住所愤然写下了著名的讨蒋檄文《试看今日之蒋介石》。1929年5月,孙中山的灵柩由北京运抵浦口火车站,过江至中山陵。1949年4月25日,邓小平和陈毅由合肥到达浦口火车站,当夜过江,驱车进驻总统府。尽管中华人民共和国是在1949年10月1日才宣布成立,但在1949年4月24日总统府降旗升旗的瞬

间,政权的转换已经完成。毛泽东闻讯后,激情难抑,挥笔写下《七律·人民解放军占领南京》。全诗纪实言理,酣畅淋漓,犹如渡江战役本身,早已成竹在胸。

长江洗刷了一个城市的心理和思维,也造就了浦口独特的气质和个性。在中国铁路史上,浦口是会被永远记起的地名。1968年10月,南京长江大桥通车,津浦铁路与沪宁铁路连成一线,沟通浦口与下关的火车轮渡停运,浦口火车站停办客运。1985年5月,为减轻大桥负担,浦口火车站又恢复部分客运,浦口火车站也更名为“南京北站”。1998年以后,随着大桥交通能力的扩容,逐渐停止办理客运业务。2004年10月,各项客运设施全部封存,月台上的灯光熄灭了,浦口静寂了。短短不到一百年,这座宏伟的建筑,见证了多少起起落落的易帜,经历了多少血雨腥风,直到这天才迎来休养生息的安宁曙光。

开埠百年的浦口,虽然已经很老,但绝不是那种人烟稀少、毫无生机的历史遗物般的景致。走进浦口,如睹老铁路的速写:



今日浦口站



当初道路两旁栽种的法桐幼苗,早已长成了参天大树,串连成了遮天蔽日的绿色长廊。炎炎夏日里行走其间,顿觉暑意大消。一路细细看去,不时撞见一幢幢民国建筑,隐在树影里,述说着各自的故事。广场庄严宽敞,停灵台上的球体,象征巨星的陨落。售票房、贵宾室静立,道岔错落,库房斑驳,荒草萋萋,退役的老机车落满青苔,像战士列队成行……

轰轰烈烈的历史在身后远远淡去了,今天的浦口已经是一条充满静谧生活气息的街巷。虽然长满青藤的水塔依旧,伞状支撑的雨棚还在,但来来往往的都是悠闲自在的观光客,身上背着照相机,把老铁路的历史、文化、世代传承的精气神儿深深印到脑海里,收进行囊。回望晨曦里宁静的老浦口,总会引起难以言状的苍茫感。幽远的风声,飘来民国年代的气息,近代史的画轴悄然打开。这画面是一座老站留给后世的青春影像,是老浦口最令人回味咀嚼的记忆。

滁州:旅行者的起点

有了铁路,便有了车站。津浦铁路南段在设计的时候,除了省会城市,车站的规模一般都比较小,车速也慢。在站台上,人们甚至可以追着火车跑,为远行的亲人送上最后的祝愿。车站也是旅行者的客栈,平静的港湾,给东来西往的人们以荫庇、帮助,使他们得以休息疲惫的身躯,恢复倦怠的精神,然后以新的饱满的精力迈向远方。



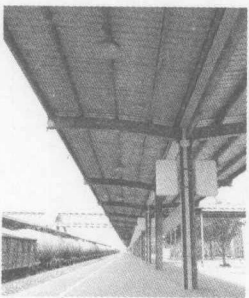
滁州老站房

20 世纪 80 年代时结婚有了孩子,娘俩住在岳母家。每到周末,我都去探望妻儿。那时火车不多,长途汽车也慢,由徐州到蚌埠、水家湖而淮南,要六七个小时,经常在水家湖站等车。低矮的小站房,里外两间,总是挤满了旅客,人声嘈杂,烟气满屋,却很温暖。车站像白发苍苍的老母亲,敞开胸怀接纳你。或许,就是因为车站,因为车站世间多了一份冷暖的关怀。铁路溶进了当地的人情风貌,显得真切自然。

有一天,南方的朋友问我,你知道滁州老站吗,应该去看一看的。这是滁州给我的第一个信息。虽然这个信息很快混在一堆一堆的信息里,但是,我始终惦念着。盛夏的一个周日,我走近旧气的滁州,古意森森的滁州。朴素的滁州老站,每日相隔 10 分钟的机车碾压熏染,风驰电掣般速度的穿行磨砺,时间隧道里一幅铁色苍茫。像南线的大多数老站一样,站房统一为四合院式的小院落。宽宽的宫廷式屋檐,厚厚的黄色墙体,深深嵌进去的窗户,紧靠在铁路边上。出了站房就可以踏上列车,十分方便。空置的站房挤住了好几户人家,几乎都有搭建,努力向外伸展着生活的空间。因而,除了瓦楞覆盖的屋顶,已经看不出旧日的模样。车站周围的老建筑,诸如票房、住房、办公楼、澡堂,也都淹没在七拧八拐的胡同里。只能凭借联想,勾勒昔日的繁华景象:车站的设



天桥



钢结构风雨棚



1932 年 10 月,出席中华全国铁路协会 21 周年大会的代表会后游览滁州,在醉翁亭合影留念。

立,惠及了一方百姓。站前旅馆饭店林立,商贾云集,货物堆积如山。街上经营的项目,五行八作,一应俱全。车站是旅行的起点,挈妇将雏的百姓蜂拥挤车,小孩的奔跑声,大人的呼唤声,晦涩或鲜亮的面孔,幸福或悲怆的故事,供人们无数次的解读。

如今的老滁州站是明朗和易于接近的。它与新站保持不远不近的距离,是铁路迷周末巡游考察的一个比较好的选择。旧时的碎片既不显得平淡,也不过分招摇。像路边执扇老人的目光,包含世间的一切。

滁州地名取自滁河。新站建在老站的东面,线条清晰,通透明畅,形似滁河的波浪。站台上钢柱的风雨棚和天桥,别具一格,令人想起铁路的最初和永恒。

管店:老井依然甘甜

浦口至蚌埠间的老站大多保存着,虽偏居一隅,但它的老汁老味道,坐在火车上就能感受到。就是这样一些老站房,给沿途增添了令人心旌摇荡的优美和绵延的韵味,也使旅行者有了更为丰富的精神收藏。

在小镇的尽头,地下道旁,老站房终于露出身材,被高大的树木揽在怀抱里。路径狭窄,飘来一阵阵凉爽的风,也夹杂着老宅的酸臭。已成锈身的瓦楞,残缺的大门,磨损的门镇,旧时的华贵一一进入眼帘。屋里已经进行了分割,窗户已经进行了改造,房与房之间增加了新的搭连。老居民领着我在巷子里穿行,很快



便豁然开朗：看到气派非凡的院落，看到浑圆粗壮的廊柱，看到高大宽阔的货房。这是百年老站，站房、货房联成一体，是当年小镇上最耀眼的建筑，只是持续的修缮遮住了它本来的面目。就像祖传的老画，重新揭裱了一回，但原先的沉淀还在，沉淀的光芒还在。热情的居民又引我到房后，指着一眼水井说，这口井是建站时打的，清冽甘甜，一百年了，周边的居民还在吃它。俯身望去，水深三至四米，十分清澈，伸首可汲，倒影里的人儿近在眼前，意外的收获立时令人兴奋起来。热情的居民不费力气就打上 come 一桶水，用瓢舀着喝，果然如饮甘泉，一丝清凉涌入胸腔。

我这时突然理解了，老房子为何难以割舍，因为这里留下了老铁路世代繁衍生息的印记。铁路横贯城市乡村，仿佛就是一棵大树，铁道两旁的房屋，就是这棵大树上的绿叶和果实。看日出日落，看车来车往，他们会燃尽生命红烛最后的光亮。小村镇的巷陌之中，有一种叫做生命里的东西。它不属于光鲜时尚的仿古建筑，不属于博物馆隔着玻璃的陈列品，不属于一夜间冒起的新贵楼馆。老房子里，有真实的生活，有流动的岁月，有翠绿不朽的青春，有坚贞不渝的守望。

蚌埠：铁路催生城市

“蚌”是一种水生的动物，河蚌集中的地方就叫做蚌埠。2000多年前，《尚书·禹贡》中的一句“淮夷玼珠”，记录了蚌埠采蚌取珠的历史。蚌埠因自古盛产河蚌珍珠而得名，又被誉为“珍珠城”。这里地处我国南北分界线，既有北方人的古朴豪放，又有南方人的秀丽婉约，沃野平畴，物产丰富，是淮河边一颗耀眼的明珠。有俗语说，“走千走万，不如淮河两岸”。津浦铁路开建前，蚌埠仅是个小渔村，接待南来北往的行人渡河，遇到风急浪高，行人在此住下歇脚。修建了津浦铁路和淮河大桥后，才逐步发展成蚌埠市。

蚌埠车站 1909 年初始建，津浦、水蚌铁路在此交汇。1911 年 9 月，津浦线南段通车时，浦口至徐州段，每周开行两趟试运行旅客列车。1912 年全线通车后，每日开行旅客列车 3 对，蚌埠站平均每天发送旅客 125 人。旧时车站分为一二三四等，蚌埠车