

地理位置优越,铁路网四通八达

淄博:最多时有四十个火车站

□许志杰

淄博火车站
知多少

早年有一段相声,是相声大师侯宝林先生说的,这段相声提到一个有趣的问题,令人记忆深刻——全国火车站最多的城市是哪个?答案是山东省淄博市。侯宝林先生在相声中给出的理由是,淄博市辖张店、博山、周村、临淄、淄川五个区,都设有同名火车站(临淄火车站当时叫辛店站,后改名为临淄站)。这在全国各地是绝无仅有的,加上辖区内的一些小火车站,淄博火车站的数量就更多了。

事实的确如此,细数全国各大城市,不要说侯宝林先生那个时候,就是现在,也未必每个区都有火车站,更不用说同名的火车站了。

淄博的火车站多,与其地理位置、历史形成及丰富的矿产资源密切相关。火车站多出现在铁路线密集的地方,淄博地处鲁中,1904年建成通车的胶济铁路贯穿东西,从胶济铁路衍生出了张店到博山的支线——张博铁路,后来又延展出张八线,形成了以胶济铁路为骨架,张八线、铁山线、辛泰铁路、张东支线编织而成的一个四通八达的铁路网。

那么,淄博究竟有多少个火车站呢?从东向西数,胶济铁路进入淄博的第一个火车站,是与潍坊市青州临界的淄河店站,以此西行,依次为辛店站、东风站、金岭镇站、湖田站、张店站、马尚站、涯庄站、周村站、三零六公里站、三零二公里站、大临池站、王村站、普集站。再往西去的臬家坡站,就属于济南市章丘区了。

这样算下来,仅在胶济铁路线上,属于淄博市的就有十四个大小不等的火车站。比如,东风站是1965年修建齐鲁石化炼油厂铁路专用线时增建的,1978年之后不再办理客运业务。三零六公里站、三零二公里站这两个标有公里数字的站名,指的是青岛站距此的距离,由于车站距离周边村镇较远,因而取这两个数字为站名。

作为胶济铁路的一条重要支线,张八线由建于1903年5月至次年6月的张博铁路,1921年完工的博山到八陡的博八铁路,以及日军占领山东后修建的南定至罗家庄和淄川到洪山的两条短途铁路组成。张博铁路由胶济铁路张店站引出向西南行,共有五站,分别是五公里站、南定站、淄川站、大昆仑站、博山站。博八铁路由博山站往东南行,经秋谷站、山头站、石炭坞站,止于八陡站,如果不含博山站,也是五站。再加上罗庄站和洪山站,四条支线共有十二个火车站,总计长度64公里。

需要说明的是,博八铁路初建于1920年7月,是博山煤商马官和等人集资40万元修建的私营人蓄混用推拉车铁路,为轨距两英尺的轻便线路,初设站为红门站、山头站、两亩圪站、马家堰站、八

陡站,全长12公里。因战乱、天灾等不可控因素所致,经营十分困难,1936年以78万元卖给胶济铁路管理局。次年,胶济铁路管理局投资215万元对其进行改造,并与张博铁路全面对接,形成了现在的博八铁路。博八铁路是中国最早的私营铁路之一,而且是山东境内第一条私人合伙修建的商用铁路。1948年年底,铁路轨距由1米改造成标准轨距,使张八线驶入正轨,并沿用至今。

新中国成立后,淄博境内新建的铁路线,主要有辛店到泰安的辛泰铁路和张店通往东营的张东支线。1969年底经国家计委批准,将辛泰铁路(当时称为辛大铁路)列为国家建设项目,1971年列入国家大型建设项目。自1970年4月开始,全线主要工程分为四期建设,1974年6月完成线路建设任务。辛泰铁路线全长162公里,有22座隧道,全线建成通车后,1975年由济南铁路局基建处接管,1980年底正式交付使用。辛泰铁路共设包括辛店站、泰安站在内的二十四座火车站,其中有十二个火车站属于淄博,占了一半。

1985年,淄博境内辛泰铁路



▲ 20世纪30年代,胶济铁路淄河大桥双机启动试运行。



▲ 1904年建成的博山火车站。

的站点设置为北起辛店,南至淄博市博山区的南博山,中间有王朱站、南仇站、刘征站、南木站、黑旺站、西桐古站、北车站、口头(西石门)站、源迁站、邀免崖站,这也是辛泰铁路修建难度最大的工程。最近几年,经过了电气化改造,辛泰铁路已经实现全线电气化运行,大大提高了线路运营效率和安全系数,成为连接胶济铁路和津浦铁路的重要通道。

张东支线是胶济铁路的一条支线,自张店向北经博兴站至东营,正线全长89公里,这是一条为适应胜利油田开发而建设的铁路,设置了杜科站、农中站、索镇站、曹王站、安柴站、博兴站、陈户站、纯化站、方家庄站、史口站、东营站,另有从博兴站经庞家站达小营站,共计十四座火车站,其中淄博有四个站,即张店站、杜科站、农中站、索镇站。

至此,淄博市有多少个火车站一目了然,其中胶济铁路有十四个火车站,张八支线有十二个火车站,辛泰铁路有十一个火车站(不含辛店站),张东支线有三个火车站(不含张店),总共有四十个火车站。

丰富的
铁道文化

近年来铁路建设突飞猛进,仅济南到青岛经过淄博,就有胶济铁路、胶济客运专线和济青高速铁路。站点变化也非常大,其中张店站和辛店站相继改名为淄博站、临淄站,一些车站休运了,也有新的火车站启用,淄博的火车站数量也发生了变化。

岁月更替,时代变迁,淄博的铁路枢纽作用愈加重要,铁路与火车站构成了丰富多样的铁路文化,给这座资源型工业城市带来很大的开发利用空间。淄博市既有国家干线胶济铁路,也有山东最早的私有铁路,还有建设于备战备荒时期的辛泰铁路,铁路网密密麻麻,并以此构成了丰富多样、灿烂多姿的铁路文化。

以张八支线为例,沿线各火车站均有地域特色鲜明的物产,煤矿、瓷窑遍布铁路两边,派生出多条呈放射状的短途线路,形成了独有的铁道风景。张

店(今淄博)火车站建筑物部分保存尚好,站内水塔成为地标性可见实物。博山火车站站房等建筑物虽多数被弃用,但现在依然存在,而且无结构性损坏,经过整修即可投入使用。

值得一提的是,辛泰铁路上一天一列的绿皮列车,已经成为广大铁路迷“打卡”之地。这趟网红“慢火车”方便了沿途居民出售或购买农产品,被人们称作“爱民列车”“庄户列车”。

翻看1978年8月1日实行的济南铁路局旅客列车时刻表,除了胶济铁路开行的旅客列车比现在多,其他各条线路都有不同区段的客运列车开行。比如,张店到东营每日往返一趟,辛店到湖屯(泰安)每日对开一趟,张八线更是每日开行四趟列车,分别是济南到博山往返一趟,一趟张店到八陡,两趟张店到博山,都是当日对开,极大方便了淄博与周边城市群众的交通往来,基本解决了交通不便地区百姓的出行难题。

近年来,随着公共交通的发达和私家车的增多,民众对铁路短途出行的需求有所减少,铁路客运量明显下降,铁路部门随之停开了部分旅客列车,特别是张八线运行的客车全部停运。然而,随着时代变迁,多样化出行与体验越来越丰富,人们的审美观也在逐渐变化。

今年,淄博烧烤成了网红,各地游客纷纷赶来淄博,如果这时能适时开行环市旅客列车,尤其是开行一趟蒸汽机车牵引的绿皮火车,将为淄博旅游再添一把火。

随着时代的发展,许多地方的一些小火车站休运了,然而铁道文化的保护、开发利用大有可为,将是未来文旅资源挖掘的新资源,尤其是淄博有着丰富的铁路文化遗产,若能被充分利用起来,将会很有看头。

我的爷爷曾经是张店机务段的一名蒸汽火车的司机,一干就是几十年。小时候我坐着爷爷开的火车走了淄博的不少地方,张店、博山、周村、淄川不用说了,齐鲁石化、黑旺铁矿、铝厂、煤矿、陶瓷厂等大企业也看过。其他隐匿在大山深处的黑旺、八陡、洪山以及众多铁路边的小山村,都有幸目睹,这些地方山清水秀、物产丰富。

对于承载着深厚历史文化记忆,连接了众多历史文化遗迹的铁路线和火车站,既是重要的工业遗产,又可作为展示空间,连接过去与当前的纽带,延续城市的文脉。

位于博山的颜神古镇去年开门纳客,其旧址便是一处陶瓷厂和职工居住的村落,记得有一条铁路专用线通至厂内,运送货物,以前很是繁忙。旧有的窑址、厂房得以修缮保护,显现着旧有的模样。如果像过去那样,有一条铁路线与古镇连接在一起,这里的一切就会变得通达。