

# 潍烟高铁驶过莱州湾

□张行方

## 高铁沿线

### 皆是“黄金宝地”

车厢内,我倚窗而坐,车窗外的景物飞速变换,城市、村庄、田野、丘陵、河流、海岸线……影子一样倏忽闪过。人在旅途,思绪亦在时间里穿越。优美的自然风光与厚重的人文积淀相映生辉,恍惚觉得自己正穿行在一条悠长的时空隧道中……

复兴号从烟台站始发,穿芝罘城区,向西而行。2200多年前,秦始皇统一六国后,三次东巡至此,“过黄腴,穿成山,跋之罘,立石颂秦德焉而去”。帝王的车队浩荡而来,车鳞马萧,甚嚣尘上,该是何等震撼的场面。高铁疾驰而过,往事越千年。东巡遗迹早已被时间抹去,只留下“秦台”“鞞道”“养马岛”等地名和传说,偶尔引发人们的联想。

车窗外闪过福山站。福山是“鲁菜之乡”“大樱桃之乡”“书法之乡”,被称为“三乡福地”。这里是“甲骨文之父”王懿荣故里。清咸丰九年(1859年),15岁的王懿荣首次离家,携弟妹随母亲远赴京城。他们乘坐马车,沿莱州湾西行,然后北上,一路风尘仆仆,一个月后才到达北京。此后40年间,他又因赶考、探亲、丁忧等多次往返于这条路上,直到1900年夏天投井殉国。一百多年过去,漫漫古道早已无迹可寻,历史却永远记住了一介铁血儒儒决绝离去的背影。

高铁驶入蓬莱站。蓬莱古称登州,是“八仙过海”传说发源地。“八仙过海,各显神通”——这个中国民间流传最广的传说,反映了古人对交通工具的浪漫想象。风驰电掣的高铁,则是这些浪漫想象之外,更为奇异与魔幻的出行方式。

北宋元丰八年(1085年)初冬,登州城迎来一位匆匆过客。48岁的苏轼接到朝命,官复朝奉郎,知登州军事。六月,苏轼自常州启程北上,一路游历山水,访问友好,走走停停,直至十月十五日才抵达登州城。这段八百公里的旅程,他足足走了四个月。到任仅五天,十月二十日他又接到朝廷任命,进京任礼部郎中。十一月二日,苏轼结束短暂的登州任职,再次踏上漫漫旅途,沿胶东半岛北岸迤迤逦逦,赴京都开封履新。

高铁到龙口市站。龙口,千年古邑,这里是著名方士徐福的故里。公元前219年,秦始皇听信徐福之言,令其率童男童女数千人入海,寻找长生不老之药。最终,神山和仙药未寻得,消失于汪洋深处的徐福却成为史上东渡第一人。

龙口自古多能言善辩之材,除了徐福,还有战国时期政治家淳于髡、三国名将太史慈等。民间素有“蓬莱腿子,黄县嘴子,掖县鬼子”之说,调侃蓬莱人勤快能干、龙口人能说会道、莱州人足智多谋。龙口人绝非只重嘴上功夫,这里历来不乏实干笃行的实业家。例如清代“丁百万”,当铺、钱庄遍及十余省,富甲一方。改革开放后,这里更涌现出大批实力企业,高铁站南侧不远,即是著名的



烟台芝罘海滨。邹刚摄影

深秋的莱州湾风平浪静。在新建成的潍烟高速铁路线上,复兴号列车风驰电掣,穿隧道,跨沟壑,过平原,如一条银色游龙掠过胶东半岛。

南山集团;北侧海边,则是一座现代化石化产业园,这个山东省投资规模最大的工业项目,不久前刚刚投产。

从龙口市站,10分钟到招远站。金太宗天会元年(1131年),析掖、黄两县置招远县,“招远”二字含有“招携怀远”之意,但因为偏僻闭塞,一直难以“招徕远客”。龙口粉丝就是交通管制的一个佐证,招远是龙口粉丝的发源地和主要产地,有300多年生产历史。清末,粉丝外运,要经由龙口港集散装船,因此得名“龙口粉丝”。

招远自古盛产黄金,境内黄金遍布,储量和产量均居全国首位,号称“中国金都”。高铁站东南方向有远山影影绰绰,那就是罗山,堪称全中国“含金量”最高的山,附近60余公里区域内,分布着千余条金矿脉。俗话说,“火车一响,黄金万两”,通了高铁的招远,将成为更加名副其实的“黄金宝地”。

高铁驶入莱州市。莱州特产丰富,如名闻遐迩的梭子蟹、对虾、月季等,我印象尤深的却是这里的羊汤。烟台开通动车前,坐绿皮火车到济南需绕行青岛,颠簸七八个小时才到,那时候,我们出差去济南一般不坐火车,人少时坐大巴,人多时则由单位派车。若是单位派车,返程时,必定在过潍坊后提前下高速,走218老省道,到莱州城喝上一顿羊汤再走。这一顿羊汤有望梅止渴之效,特别是冬季旅途困乏,停车喝上一顿热乎乎的羊汤,一行人顿时就有了精神。

莱州羊汤起源于三百年前的朱桥镇,这样一碗羊汤,九百多年前的苏轼自然不能喝到。宋代元丰八年初冬,从登州出发赴京城履新的苏轼,一路车马劳顿,到莱州时天上飘起了雪花。天寒地冻,朔风料峭,他遥望雪后的海湾和若隐若现的三山岛,写下一首《过莱州雪后望三山》:“东海如碧环,西北卷登莱。云光与天色,直到三山回。我行适冬仲,薄雪收浮埃。黄昏风絮定,半夜扶桑开。参差太华顶,出没云涛堆。安期与美门,乘龙安在哉。茂陵秋风客,劝尔麾

一杯。帝乡不可期,楚些招归来。”诗中描写了旅途所见,表达了诗人背井离乡的无奈以及对自然境界和自由精神的向往。旅途艰辛、仕途坎坷,并没有影响苏轼旷达豪放的心情,自莱州向西,又依次过青州、济南、鄆州、南都,一个多月后他才抵达繁华京城开封。

到京城后,苏轼根据在登州调查掌握的情况,立即呈奏《登州召还议水军状》和《乞罢登莱榷盐状》两道奏疏,很快得到朝廷批准,解决了当地海防和民生两大难题。登州百姓感其功德,在蓬莱阁上建祠纪念,留下了“五日登州府,千年苏公祠”的佳话。

窗外闪过灰埠站,这是平度境内的一个小站。收获后的大地萧疏空旷,远处一排排干枯的秸秆,安静地站在深秋的田野里。我想起多年前的一段经历,二十多年前,也是在这个季节,刚参加工作的我和同事去济南出差。我们乘一辆微型面包车,返回时,遇到济青高速公路堵车,因为归心似箭,从平度段提前下高速,想抄近路回烟台。那时没有导航,荒郊野外,也无人打听,只好试探着往前开。面包车在沙土路上一路颠簸,最终开进了大泽山南麓一片黄豆地里……

## 潍烟铁路 修建过程充满波折

高铁飞驰,轻悄无声。全长237公里的潍烟高铁,如一条幽深的时空隧道,自历史深处迤迤而出,又向着前方绵延而去。

这条铁路的前世今生让人心生感慨。

回溯中国铁路发展史,或许没有哪条铁路的修建过程,像潍烟铁路一样命运多舛,经历了如此多的磨难和波折。

潍烟铁路的修建史,最早可追溯到150多年前。早在清同治七年(1868年),一位叫福开森的英国商人倡议修建烟潍铁路,然而令福开森大失所望的是,他的建议未被采纳。清朝统治者视火车为“奇技淫巧”,对修建铁路十分抵触。1876年,英、美两国商人合谋,

由英国在华代理人怡和洋行操盘,建造了中国第一条营业性铁路——上海吴淞铁路,铁路通车不久,即被清政府赎回拆除。

彼时,觉醒的洋务派开始睁眼看世界,巨大的经济利益亦诱发了西方殖民者的觊觎之心。1897年11月,德国殖民者侵占胶州湾,1904年6月,胶济铁路通车。随着胶济铁路开通,修建潍烟铁路的呼声再起。在当时的《烟潍铁路规划图》上,烟潍铁路连接烟台、福山、登州、黄县、掖县,至潍县(今潍坊)与胶济铁路接轨,走向与今天的潍烟高铁基本吻合。

1904年,烟台商号“仪洋德”集股修建烟台至济南铁路,未果。1906年,绅商刘麟瑞等倡建烟潍铁路,又未果。首尝胶济铁路甜头的德国殖民者,极力游说外务部和山东省,企图承建烟潍铁路,但遭到拒绝,后来又多次通过买办暗中运作,均未得逞。

1907年,商人张德山筹建烟潍铁路,因拒绝“洋股”参与,德国人干扰,筑路计划最终流产。

1909年8月,烟台益斯洋行执事谭宗灏筹建烟潍铁路,并禀请山东巡抚孙宝琦转邮传部立案。1911年,辛亥革命爆发,清王朝覆灭,烟潍铁路计划折戟沉沙。

民国初年,烟台商号再度倡修烟潍铁路。1912年8月21日,孙中山先生到烟台,详细了解烟潍铁路方案及筹建过程,并呼吁政府加紧筹办。在他后来的《建国方略图》中,清晰地标示了烟台至潍县的铁路线。

1915年3月,交通部批准烟台总商会筹建烟潍铁路,5月1日在烟台动工,但因日本《二十一条》阻挠,数月后被迫停工。

1918年,商人陈良臣筹集股金,咨请交通部立案筑路,因日本使馆抗议而“暂行缓办”。

1920年,华北旱灾,民国政府交通部决定以工代赈,用赈灾款修筑烟潍铁路,招募灾民四千人,11月1日在潍县举行开工仪式。翌年赈灾款停拨,铁路计划废止,改建烟潍公路,并于1924年3月竣工。直到新中国成立后,通往烟

台的铁路才终于列入国家计划。1953年6月,蓝烟铁路开工,1956年7月1日,一列发自青岛蓝村的火车,喷着煤烟和蒸汽,缓缓驶抵半岛北侧的烟台西沙旺,从此结束了烟台不通铁路的历史。

## 机会随之流动 带动物流、商流

胶东多丘陵。车窗外依次闪过一座座青山:磁山、艾山、罗山、云峰山……这些仙风道骨的山,已在此默默矗立了亿万斯年,此刻,遥望惊鸿一瞥的高速列车,满是惊诧与好奇。

复兴号一路向西,进入一马平川的昌潍平原。车窗外依次闪过胶莱河、潍河、白浪河、弥河,像一条条蓝色蛟龙,蜿蜒向北,游向水波潋潋的莱州湾。

复兴号在不停地抵达,很快又再出发。它稳稳驶入昌邑站,这是潍坊唯一的沿海县。抗日战争时期,这里有一条著名的“渤海走廊”,1941年2月,许世友将军率领清河独立团在当地群众掩护下,从这里穿越日军封锁进入胶东,创建胶东抗日根据地。经由这条通道,相当数量的黄金和药品、食盐等物资辗转运往延安,为抗战胜利提供了有力支持。

从昌邑站,潍烟高铁接入潍莱高铁。两条高铁线接通,仿佛两条河的交汇,静水流深的旅程变得更加顺畅浩荡。从烟台到潍坊,这段古人艰难跋涉数日方能跨越的旅程,高铁1个小时便轻松跨越。

人们的出行速度越来越快,时间随之慢了下来。

高铁改变了时间,也改变了空间。城市间的距离大大缩短,山阻水隔的远方变得不再遥远。纵横交错的高铁,将一座座城市串联起来,带动人流、物流、商流、信息流、资金流……越来越多的机会和愿望随之流动,奔涌不息,浩浩汤汤。

(本文作者为烟台市文联党组成员、副主席)