

【阅读提示】

2018年1月18日7时20分，从唐山南站开往古冶站的K7651次列车缓缓驶出站台。时隔22年，中国第一座火车站——唐山南站，再度开通客运业务。

今天的唐山南站，一切都彰显着历史的厚重：建于1922年的旅客天桥和建于上个世纪50年代初的站台雨棚，虽经过重新粉刷，但依旧透露出沧桑。不远处，建于1939年的圆柱形水塔，仿佛在回忆过去，又似远眺着未来。

列车轰鸣中，这座百年老站，见证了唐山历史上一串串重要事件，也留下了一件件烙下时代痕迹的古老物件。

1 中国最老的火车站

历史上的唐山，是一座与煤炭和铁路密不可分的城市。

这段密不可分的缘分，也带给唐山一座特殊的火车站——唐山南站。

清光绪年间，洋务运动中，清政府在唐山市大城山南侧的乔屯镇开办了开平矿务局。为了把煤炭运往最近的北塘海口装船运出，解决煤炭运销问题，开平矿务局于1881年6月9日，动工修建了胥各庄至唐山之间的一小段铁路——唐胥铁路。

这段全长仅9.67公里，但采用了国际通用1.435米标准轨距的铁路，成为中国铁路建筑史的正式开端。

伴随着铁路的建设，位于现在唐山市建国路天桥东侧老站道口的唐山站，也正式登上历史舞台。今天，在中国铁路运营图上，这座历经一百多年风雨的老站，被称为唐山南站，它也被称作中国第一座火车站。

1882年，唐胥铁路正式投入运营，当时的唐山站（今唐山南站）只有两条线路、三间房屋，每天运煤八百吨。

作为一座因煤而建的城市，唐山伴随着铁路的发展，经济发展的触角也直达京津。1887年唐胥铁路延伸到芦台，继而于1888年展修至天津；1894年唐山至山海关段通车，1897年由天津通到北京城外马家堡。1901年，这条铁路又延展至北京正阳门，改称京榆铁路，又称京山铁路。

当时的唐山站（今唐山南站）作为京山线上的一个重要车站，无论在经济上、军事上还是政治上，都具有举足轻重的地位。这座火车站本身，也随着历史变革而不断改变。

1907年，由于当初开平矿务局盲目开采地下煤炭，造成了铁路路基塌陷。为了保障行车安全，车站被搬至1公里外，也就是现如今唐山南站的位置。外观酷似皇冠的站舍，设有候车室、售票室和行李房，这座二层的典型英式建筑，承载着当时唐山客运与货运的重要任务，成了当时汇集人流、物流的最繁忙的地方。

2011年1月17日，一根内壁上清晰刻有1907.8E0435字迹的老钢轨在唐山南站被发现，标识证实，这根钢轨产自1907年。据专家现场考证，这正是1907年火车站由老址迁移到这里时铺设的钢轨。

从1907年至1976年，这座老站先后经历了4次较大规模的改扩建，但站址没有动过。

2 从唐山站到唐山南站

在唐山的历史上，有一个让人永远无法忘记的日子：1976年7月28日。

在7.8级强烈地震的疯狂摇撼中，当地铁路也遭到了极其严重的破坏，受灾线路正线总长达403公里，



1972年美国友人在天桥拍摄的唐山站。

唐山

百年老站见证城市变迁



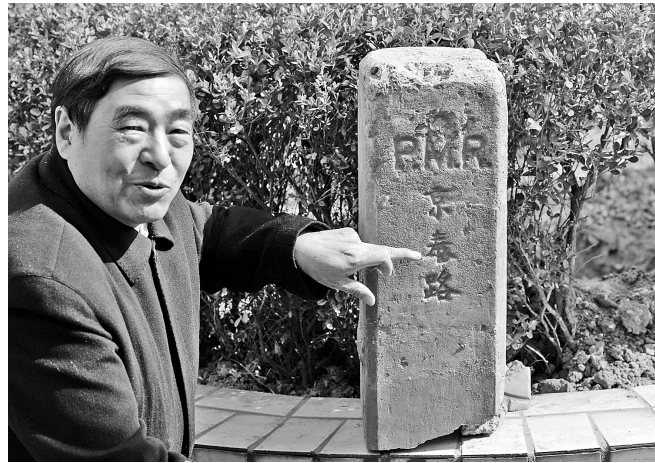
1901年的唐山站。

于1983年11月15日建成交付使用。

重生，给这座唐山老站带来了翻天覆地的变化。震后新建的火车站，外观为长方形框架结构，建筑面积为16445平方米，其中候车室（含售票厅）1695平方米。不仅面积大大扩张，而且还配备了当时较为先进的6502型电气集中设备，货场还增添了新的龙门吊和叉式车。一切都显得现代感十足。

这座与城市同步兴起的百年老站，又一次与这座英雄的城市一道，浴火重生。

然而，随着震后新唐山的总体规划和京山压煤改线工程的需要，唐山站历史上的第二次搬迁到来了。1994年，位于新华西道西端的新火车站开始了客运业务。而经震后的重新修复，原来的车站，逐渐变成了以货



信宝忠与埋设于1907年的京奉路石桩。本版图片均由信宝忠提供

运为主，改名为唐山南站。

1996年6月26日，随着新火车站接发全部旅客列车，唐山南站停办客运业务。自1881年建站以来，唐山南站共接送旅客100亿人次，为唐山的经济发展和腾飞起到了至关重要的作用。

没有了往日熙攘的人群，缺少了过往旅客的喧嚣，停办客运业务后，唐山南站依旧承担着每天30余列货车以及每天两趟铁路职工通勤小客车的运输任务。车站内的旅客天桥、候车钢架雨棚和铁路水塔这三处历经大地震仍屹立不倒的建筑，仿若三位功勋满满的退役战士，一边在沉默中诉说着荣光，一边静静等候着未来的使命。

3 百年老站再获新生

2018年1月18日早7时20分，从唐山南站开往古冶站的K7651次列车缓缓驶出站台。时隔22年，中国第一座火车站——唐山南站再度开通客运业务。

悠长的火车笛声中，百年老站再获新生。

百年老站重启运营，东行客车暖民心，唐山南站客运的重新开通，成了一件便民利民的大好事。

当年南站停运后，古冶的人们到唐山办事乘公交至少颠簸一两个小时。乘客王磊的姥姥家在古冶，他记得，小时候出行有多不容易。那时火车还没有互联网售票，古冶的人买车票要托唐山市区的亲友提前买好，尤其乘坐后半夜火车的乘客，需要提前坐古冶到唐山的末班公交车，到唐山后还得在车站候车五六个小时。

如今，唐山南站至古冶站间这段长约26公里的铁路上，每天开行10列客车，旅客乘坐火车从古冶站到唐山南站只需21分钟，亲民票价4元，比乘坐公交车节省约1小时，唐山市区以及古冶区周边的旅客往来办事、串亲访友变得更加方便快捷通畅。

做梦也没想到，时隔20多年，还能坐上火车从古冶到唐山。家住古冶区的张秀臣老人高兴地说，20多年前，我从古冶到唐山上班就是坐

火车。但随着火车停运，只能坐公交车上班，不堵车的情况下还得一个半小时。这趟列车的再次开通，真是便民利民的大好事！

首发的列车是一部营运15年以上的绿皮车，共分四个车厢，首批乘客有70多人。再次开通客运后，唐山南至古冶间增开的管内快速列车共有5对，每趟客车容纳460余人，运行平稳。唐山南站工作人员高峰介绍说。

这次客运开通，使已沉寂多年的唐山南站重新唤起当地人曾经的记忆。

几年前，我曾到过唐山南站站前广场，看到站台上的电子钟、电铃、配电箱等设施一如从前，但已很久没有响过、没有用过了，道轨上只是偶有一台牵引机车在调度员的指挥

下从站前缓慢驶过。一家四代都在唐山铁路工作过的信宝忠老人说，那时候，自己走在旅客天桥上，抚摸着锈迹斑斑的栏杆、铆钉，不免满心伤感。如今，又一次得以目睹老站新生，老人高兴不已。

唐山南站停办客运的22年，虽然百年老站沉寂了一段时间，但唐山却经历了从绿皮车到高铁列车的巨变。

随着2013年唐山高铁站建成后，津秦铁路（津秦高铁）客运专线北连秦沈客运专线，西连京津城际铁路，南接京沪高速铁路，形成了贯通东北与华北、华东、中南地区的快速客运通道。运力强大、便捷高效、节能环保的运输网络，大大缩短东北与关内广大地区和沿线城市之间的时空距离，增进经济、文化和技术交流。

尽管一直怀着对老站的不舍，信宝忠却实实在在感受到了新的高铁站所带来的便利。开行高铁列车之前，在唐山要买到一张去往上海方向的卧铺票相当困难，就是托关系、找熟人，也难说一定能买到。如今，唐山高铁运行方向四通八达，高铁运行速度之快，实现网上购票、联网售票、手机购票，随时可以选择乘坐卧铺列车、直快列车、高铁列车等不同列车，不得不让人感叹。

唐山南站客运业务的重新开通，不仅温暖了几代唐山人的记忆，也极大缓解了唐山市区到古冶区之间旅客乘车的压力，特别是唐古路的交通压力。同时，大大缩短市区西部与东部区域之间的通行时间，还将进一步丰富京津冀区域路网建设内容，助推区域经济社会发展。

老建筑是有灵性的，每块砖，每块木头，甚至连尘土都承载着历史和故事。这是导演张艺谋选择唐山南站作为电影《归来》取景地时说的话。

137年，一代又一代人用不同的方式，见证了这座老站的初生、发展、萧条与新生，不一样的时空，却有着同样的情怀。

137年，见证了战火与繁荣、灾难与重生，唐山南站早已成为一座城市的历史文化印记。

如今，与唐山这座城市伴生的百年老站，迎来了新的春天。

■相关

一个唐山铁路世家的铁路情缘

这一大本里都是我收集整理唐山站的历史照片！2018年3月9日，记者在信宝忠的家里见到了这位鼎鼎有名的老铁路。

信宝忠捧着的这本相册，收藏了从1881年唐胥铁路建设伊始到如今唐山南站和唐山站的照片。67岁的信宝忠一边小心翼翼地翻着相册，一边诉说着自己一家与唐山南站的不解之缘。

一家四代铁路人见证百年铁路史

从我祖父到我女婿，我们家四代都是铁路人。说起一家人这份铁路情缘，信宝忠自豪地挺起了腰板。

信宝忠的祖父信占元是验车

匠。由于家境困难，1908年，仅16岁的祖父便独自离家谋生。信宝忠说，当时的信占元到山海关机务段当抬煤工。每天12个小时不停地抬煤、挑煤，还要遭到工头的打骂。无法忍受的信占元，便到辽宁锦州的沟帮子验车段当了一名验车匠。

当年祖父在山海关和沟帮子谋生时，每年春节前回家都很不容易。信宝忠介绍，当时的列车时速只有20公里左右，信占元回家有时候坐闷罐车，条件十分恶劣。

在沟帮子验车段验车期间，信占元负责的都是二三十吨重的杂型车，验车时只是在后方插一面小旗，丝毫没有人身安全保障。

尽管祖父工作环境十分恶劣，但每次回家讲述铁路工作的趣闻趣事，都大大地吸引着孩子们，受影响最大的是我的父亲。信宝忠说，父亲守业于1922年出生，22岁时被调到古冶车辆段，在唐胥铁路起始站当时的唐山站，从事货车检查和修理工作。新中国成立后，便成了新中国第一代货车检车员。

当年，父亲针对不同车种、车型，采用不同的检查方法，多次发现隐蔽故障，赢得了段领导和同事的一致认可。他还根据自己多年积累的丰富经验，传授检车方法，为单位培养出了一批精检细修的技术骨干。信宝忠一直珍藏着40多年前父亲为他定做的一把检车锤。

我把它看成是父亲对我在工作上的无声教导。从1967年到古冶车辆段东列检所学习检车业务开始，到2011年退休，在铁路上干了一辈子的信宝忠，始终遵循着工作要扎实、为人要厚道、办事要诚实的家训。

由于对铁路的挚爱，当时的信宝忠执意要找一个铁路职工为女婿，来延续一家的铁路情缘。而信宝忠的女婿张福强作为这个铁路世家的第四代传人，如今在唐山站信息化车间工作。这也意味着，从最初的“马拉火

车、龙号机车，到蒸汽机车、内燃机车、电力机车，再到高铁列车，信宝忠一家四代人几乎完整见证了中国铁路百年发展的历程。

独特的铁路收藏

独特的铁路世家背景，和业余从事文字创作的爱好，使信宝忠对唐山南站情有独钟，每次提起如数家珍。

我年轻时，火车从唐山南站到古冶站需要行驶近一个小时。家住唐山的信宝忠，当年每次上班都要坐专门为职工开通的通勤车。为了不迟到，赶每天6:20第一趟车已成了他的家常便饭。早晨8点上班，我需要五点半起床。

不仅如此，1976年以前，开行的绝大多数是绿皮列车，冬天供暖只能靠安装在每节车厢一侧的烧煤锅炉；到了夏天，尽管车内的电风扇不停地转，车厢里的40℃高温，还是让人喘不过气来。有时候，下班晚了赶不上通勤车，信宝忠就去搭运煤的货车，车上风速大，煤灰纷飞，常常黑着脸回家。

尽管如此，44年的往返，让信宝忠对这条线路和唐山南站充满了感情。沿途几乎每一样东西，哪怕是一棵形状怪异的树，都在咱心里装着呢。

也正是基于对铁路的这种深厚感情，信宝忠收藏着自己与铁路相关的种种物品：

有从1967年参加工作到退休各个时期的工作证，调动工作、调整工资的所有证明和数百个荣誉证书；

从1995年开始，每逢到外地出差，信宝忠便会在当地火车站和所在铁路局门口前拍照，买一张铁路站票。到现在，信宝忠在全国130多个车站、18个铁路局（集团公司）、15个原铁路分局办公楼门前留下了自己的身影，并且收藏了数千枚铁路站票；

甚至，从过去每米载重量15吨的钢轨，到现如今每米载重量60吨的钢轨，每个革新阶段，信宝忠都会请朋友帮忙截下一段作为自己的收藏品。

信宝忠说：我曾经最大的理想是建设一座唐山铁路博物馆，为后人留下一份宝贵的铁路历史遗产。在他看来，唐山所拥有的诸多铁路文物，是讲述中国铁路史不可复制的资源，还可以充分开发其现存价值，成为唐山城市旅游的资源。

信宝忠的愿望在今年的3月28日成为了现实。中国铁路源头博物馆在唐山市开滦国家矿山公园揭牌开馆，讲述了以唐胥铁路为起点的中国铁路和机车发展历程，厘清了我国早期铁路建设的一些重要谜题，填补了这一领域的展览空白，更使得像信宝忠一样具有老站情怀的人，有了一个精神归属。

文/记者 王育民