



昔日“土地庙”华丽变身“城市之门”

火车站的变化体现了30年间烟台对外交通的大发展

编者按

说起30年前烟台的对外交通,人们往往会想起被称为“土地庙”的老火车站,想要坐火车去青岛要8个半小时,那时的车站拥挤、简陋,车速很慢。

2009年5月16日,新火车站竣工,同年8月16日投入使用。高端大气上档次的新火车站被形象地称为“城市之门”。

随着2010年青烟威荣城际铁路的正式开工,烟台的对外交通将会更上一个台阶。



几十年前的蒸汽机车。

“土地庙”老站去青岛8个半小时

“对外开放30年,不少烟台本地人认为火车站的变化就是烟台对外交通的变化。”烟台火车站原党委书记龙玉平在谈到烟台对外交通变化时如是说。

烟台老火车站始建于1956年,是名副其实的“老”站,直到上世纪末,还在使用这座40多岁的老站房。

“那时的火车站是平房,整个候车厅只有400多平方米,坐不了几个人,座椅也是大通排的长椅。出了候车室就是站前广场,赶上春运的时候人多,候车厅盛不下,乘客们就得站在广场上,刮风下雨都没办法。”龙玉平回忆起上世纪八十年代旅客乘车的情景,那时的站台没有遮阳棚,无论天气怎样,乘客都得在露天地里候车。

到了1988年,火车站对客运候车室进行了扩建,整个工程持续两年,到1990年结束。

新候车室增加了软席及母子、军人候车室,旅客候车大厅建筑面积为3876平方米,最多可容纳2767人、休息座位1300个。“这在当时是件大事,乘客心里也跟着宽敞了。”龙玉平说。

尽管如此,改建后的火车站仍仅仅正面是普通的二层建筑,其余都是平房和临时建筑,后因年代久远损坏严重,站房和风雨棚几乎每年都得进行大面积修补,火车站还是没能摆脱“土地庙”的戏称呼。

上世纪八十年代的烟台对外交通,不仅车站条件简陋,轨道方面也很落后。

“现在坐火车去青岛4个多小时就够,到年底城际铁路开通,一个多小时就行,而那时候坐火车去青岛要跑上8个半小时。”提起铁路交通的变化,烟台火车站原副站长、高级工程师张吉文有着很深的体会,“坐火车除了比汽车更平稳些外,速度上的优势完全显现不出来。”

张吉文说,上世纪八十年代烟台的铁路还是单轨,直到1998年,整个烟台只有5对列车。烟台至青岛、北京、上海各一对,烟台至济南两对,想去其他城市,只能去济南、北京等大城市倒车。

说起当年的车次,张吉文还记得清清楚楚,“北京是248次,济南是303、304次,上海283次,青岛94次。”

“不少烟台本地人认为,火车站的变化就是烟台对外交通的变化。”

——龙玉平

“那时候没有大型的装卸设备,火车车皮的装卸完全靠人工,最先进的工具就是老虎车。”

——杨清宏

“那时开车靠人,现在开车靠科技。”

——张吉文

待运的苹果筐能排到前进路上

上世纪九十年代,烟台苹果已远近驰名,铁路成了苹果运输的第一选择,每年秋天苹果成熟后,火车站都是一番壮观的景象。

“那时候没有大型的装卸设备,火车车皮的装卸完全靠人工,最先进的工具就是老虎车。”烟台车务段原职教科科长杨清宏回忆说,所谓老虎车,就是一种下部有块横挡板的两轮手推车。

“苹果运输没有现在的纸箱子,都是苹果筐,一筐就是60斤,完全靠人力搬运到火车站,但由于当时的货运能力有限,运苹果的果农在火车站门口排起了长队,等待外运的苹果筐能从站前广场一直延伸到前进路上。”

“货运过来的还有煤炭、矿石、沙子等,一个车皮能拉50吨,卸货班组里三个人同时卸一个车皮得花两小时,那么大的一张铁锹,一锹煤就有30斤重,有时候人手不够就一人一个车皮,能从大清早干到吃午饭。”

1990年,货场设备改造工程开展,修建烟台站货3股集装箱到发线,全长486米,同时增建U型门式起重机一台,跨度30米,主梁全长50米,自重100多吨,起重能力达到36吨,装卸效率得到质的提高。

“现在卸煤炭、矿石有专门的卸煤机,大型货物由吊装机吊装进车厢,简单的货物还有叉车装卸,以前3个人两个小时的工作现在一个人20分钟就干完。”杨清宏说。

此外,货站也发生了很大变化,1990年货场改造后,整体使用面积扩充到10000平方米。

“以前的货场是个沙场,天气好的时候一刮风就尘土飞扬,黄沙漫天,一下雨就变成泥浆地。”杨清宏说,1991年前,火车站货场没有专门的照明设施,晚上装卸只能靠着路灯工作,甚至是摸黑装卸,“1991年后货场建了灯桥,一大排强力照明灯把货场照得跟白天一样。”

变身“城市之门” 高端大气上档次

进入新世纪后,火车站的变化可谓翻天覆地。

2006年,火车站改造方案最终敲定,同年12月26日,火车站过渡站破土动工,2007年3月26日全部完工,2007年5月6日中午12点,火车站旧站拆除工程正式开始,这座承载着烟台半个世纪历史的老建筑与市民挥手告别。

龙玉平说,不少曾经奋斗在铁路上的老干部们已经退居二线,当他们听到火车站改造的消息后打心眼里非常高兴。

新建的火车站正门的巨大圆拱被形象地称为“城市之门”,大拱东西长474米,轴线间距165.5米,其他部分深102.5米。站台上除高架建筑外,其他部分均设钢结构站台无柱风雨棚。

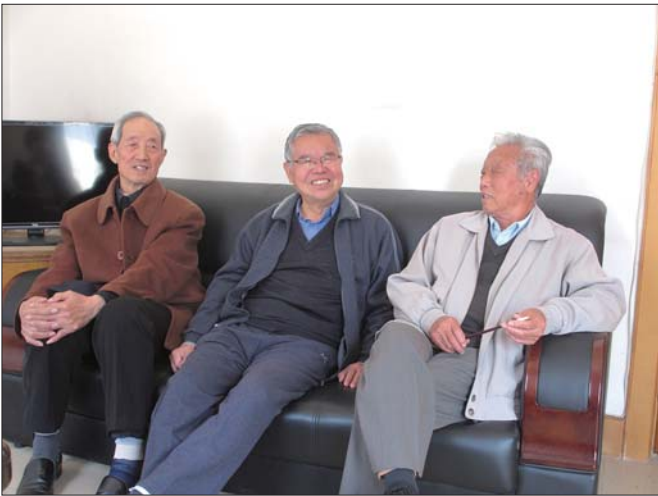
2009年5月16日,新火车站竣工,同年8月16日投入使用。“首先给人的感觉是敞亮,我去看过两次新车站,是我们当年做梦也想不到的样子,大气、宽阔,”龙玉平说。

与火车站同时改造的,还有一直拖烟台发展后腿的蓝烟线,张吉文说,上世纪90年代之前,火车站到蓝村车站要经过18个车站,不管大站小站,烟台至青岛的列车逢站必停,而停靠时间长的会有半个小时,“等得人都直摇头。”

上世纪90年代后期,蓝烟线进行改造,改造以50公斤/米的钢轨取代了原来43公斤/米的钢轨,轨道限定速度大大提升,“蓝烟线改造前是三级铁路,限定时速是90公里,但实际上列车的运行时速为45公里左右,非常慢。”

轨道改造了,火车也要跟着改造,最原始烧煤的蒸汽机车已然不能在改造后的轨道上跑,内燃机车开始唱主角,2009年,蓝烟线开始进行电气化改造,2010年8月26日,电气化改造完成后,第一列电力机车进入火车站,烟台正式进入电气化时代。

“蒸汽机车时代的‘三大件’是司机、副司机、司炉,现在的‘三大件’变成了列车自动停车装置、主体化机车信号设备和列车无线电调度电话。”张吉文笑称,“那时开车靠人,现在开车靠科技。”



龙玉平、张吉文、杨清宏(自左向右)满怀深情地回忆起烟台对外交通的发展变化。

青荣城铁开建,烟台进入动车圈

蓝烟铁路承载了所有烟台人的火车梦。

根据蓝烟线的建设情况,其设定速度并不适合于跑动车,加入动车网便成了烟台人的梦想。而这个梦想,在今年年底就能成真。

2010年3月18日,青烟威荣城际铁路正式开工。

青荣城际铁路是山东省内第一条区域性城际高速铁路,也是省内投资最大的单体铁路建设项目,连接青岛、烟台、威海三个主要城市,是构建半岛城市群最重要的交通基础设施和最快便捷运输通道。

青荣城际铁路设计起点为青岛北站,终点为荣成站,线路长度298.971公里,其中桥梁164.696公里,占正线长度的55.09%。全线共设13个车站,已批准的工程总投资约351亿元。建设总工期4年,将于今年年底竣工通车。

青烟威荣城际铁路设计为客运专线铁路,主要承担青岛与烟台、威海之间的城际客流,同时承担部分跨线客流。此外,正线数目为双线,设计时速为250公里(线下平面条件预留300公里

/小时),计划采用CRH动车组运行,预计到2020年日客运量达到19.9万人,到2030年日客运量达到29.3万人,届时青岛至烟台的行程将由3.7小时缩短至1.5小时,青岛至威海则将由4.3小时缩短至1.7小时,实现动车组“公交化”运行。

青荣铁路进入烟台境内后,基本与蓝烟铁路同行,进入福山后右折向东,基本沿绕城高速、烟威高速南侧进入牟平。沿线附近有莱阳经济开发区、桃村经济开发区、烟台高新区、牟平经济开发区、沁水工业园等重要产业园区,青烟威荣城际铁路建成后,将与蓝烟交通经济带并肩联手,进一步发挥“洼地效应”,吸附集聚周围人流、物流、资金流等生产要素,加快隆起一个更大的“交通经济带”,促进一批新项目的催生、新产业的扩张和新经济增长点的形成。

“青荣城际铁路通车运行后,蓝烟铁路将成为货运专线,不再承担客运业务,届时烟台的对外交通将更上一个台阶,铁路迅速跟进,烟台将成为一个四通八达的枢纽城市。”张吉文说。

全国文明口岸

烟台,作为全国首批14个沿海对外开放的城市之一,1991年获得国家口岸办授予的“全国文明口岸”荣誉称号。1993年和1996年,又连续两次获此殊荣,成为全国500多个口岸的佼佼者,是全国231个一类口岸中连续三届获得“文明口岸”称号的4个口岸之一。



铁路货运量

	2011年	2012年
旅客运输量(万人)	33875.3	35896.8
货物运输量(万吨)	20866.7	21940.7



制图:武春虎

数读铁路货运

从最初的小平房到现在的“城市之门”,随着对外开放,烟台火车站发生着翻天覆地的变化。上世纪八九十年代,烟台苹果已经很有名气,但在那个交通并不发达的年代,想把这些特产运出去很不容易,铁路成了主要的载体。而外地特产等货物想进入烟台,也主要依靠这条铁轨。随着一车皮一车皮货物的南来北往,烟台也加强着对外交流,如今,从单一线路,到青荣城际铁路的建设,烟台人逐渐圆了多年的交通梦。

烟台铁路30年大事记

●1986年,货运楼建成6层商综合楼,1987年交付使用。

●1988年,由铁道部和路局投资,在烟台站修建长度为520米的尽头式零担线,新建二层货运营业楼和装卸办公楼,并于当年交付使用。

●1989年,建成1号、2号、4号等零担到达仓库和3号零担发送仓库,并于年底交付使用。

●1990年,修建烟台站货3股集装箱到发线,该线全长486米,同时增建U型门式起重机一台,该门吊跨度30米,主梁全长50米,自重100多吨,起重能力36吨,货场使用面积10000平方米。

●1991年,烟台站站场改造,11月6日,电气集中联锁系统正式开通使用。该工程共埋设电缆80余公里,架设高矮信号机105架,11月底,车站灯桥投入使用,当时昼夜开行5对旅客列车,济南(2对)、北京、上海、青岛各一对。货物列车昼夜开行14对。

●1992年,货车增至17对。

●1993年,烟台站改造项目之一的信号楼开工,次年11月4日正式起用。

●1995年5月12日,海阳站旅客候车楼启用,成为蓝烟线上第一幢客运候车楼。烟台站所辖车站增至18个。

●1996年,18个车站全部实现6502电气集中。

●1997年12月24日,烟台铁路公司挂牌成立,12月蓝烟铁路增二线建设立项,增二线全长185公里,铺轨260公里。1998年9月10日开工,2001年12月28日全线开

通。

●1997年12月,烟大铁路轮渡建设立项,2004年开工,2006年投入使用。

●1998年1月1日,增加至西安、佳木斯列车;同年10月1日全国铁路实行新的运行图,蓝烟线蓝村至莱西间速度由90公里/小时提高至100公里/小时。

●1999年5月1日,烟台站站场改造工程正式开始,11月底基本结束,12月29日,车站起用了二层新运转楼。

●2001年12月24日,集中联锁设备改为微型联锁。

●2006年12月26日,烟台火车站过渡站破土动工,2007年3月26日全部完工。

●2007年5月12日11时,过渡站投入使用,烟台站完成历史使命。

●2007年9月6日,烟台新火车站开工建设。

●2008年,铁道部和山东省政府签订《关于加快山东省铁路建设有关问题的会议纪要》中确定,双方共同筹资建设青烟威荣城际铁路,项目资本金按照总投资的50%安排,铁道部、山东省按资本金7:3比例出资。

●2009年5月16日,烟台新火车站竣工,同年8月16日投入使用。

●2010年3月18日,青烟威荣城际铁路正式开工。

●2010年8月,蓝烟铁路电气化改造完成,牵引力由目前的3500吨提升至5000吨,年运输能力由现在的3000万吨增加到5000万吨。

上世纪八九十年代的老车站。 芝罘区档案馆供图

现在的烟台火车站。 本报记者 韩逸 摄