



山东的北大门,北依京津,南临济南,自古就是重要的交通枢纽。“神京门户九达天衢”的德州,火车站却破旧狭窄、设施简陋。改造?重建?在一片期盼声中,这座百年老站终于开始破茧重生。

从建成后成为德州首栋高楼,到如今被林立的高楼大厦包围;从最初被人羡慕的“铁老大”,到如今的归于平静却仍举足轻重。德州火车站承载着一代代德州人的出行记忆,几经波折后终将被改造拆除,这座老火车站成为城市发展从未被遗忘却又最为期待的“门户”。

德州最早的高楼

围挡围起,挖掘机轰鸣、橘红的火车鱼贯而过,开门关门或上锁,56岁的申国安已经在此干了37年,喧闹的环境,他早已经适应。

传统的高音喇叭打点、褪色彩旗旗语仍用以指挥列车;停车时卖扒鸡的吆喝声,喧闹、灰旧、斑驳、狭窄,成为这3957多平方米空间里的底色。

这里是每天迎来密集客流的德州火车站。德州火车站始于津浦铁路,始建于1908年(清光绪三十四年),至今已有100多年的历史。

申国安的父亲是老铁路职工,在他的记忆里和老人的口述中,德州火车站站房历史几乎跟他一样大。现有的候车室、售票厅等主体建筑,始建于1958年,距今已55年。

“那时候德州还没有楼房,这里就有德州最早的高楼。”申国安说,半世纪以前,一出德州火车站的大门,还是一片荒凉的芦苇荡,而德州火车站西侧的4栋高楼,几乎是德州最早的高楼。

从最初一个只有5股线路,设施简陋的小车站,逐步发展成为一个站区全长5.65公里,拥有上行、下行、直通、到达、客站5个车场、南北两个货场,19条专用线的集客运、货运于一体的综合性一等区段站。

京沪、石德两大铁路干线交汇于此,年发送旅客230万人,最高峰的时候客流达到310万人,货物吞吐量550万吨,这一切迎来送往,都在申国安脚下这块3957多平方米空间完成转换。

跟申国安一样,不少铁路子女工在那个年代成为被羡慕的对象——因为在一票难求的年代坐车很方便。



火车站站房。



即将重建的站台。 本报记者 马志勇 摄

扒鸡飘香的百年老站

本报记者 王金强



扒鸡的叫卖声

除了四通八达的交通,火车站里叫卖扒鸡的声音,也成为很多德州人的记忆。扒鸡文化熏陶了车站,而车站也融入到德州这座城市的血脉里,成为城市沧桑的一部分。

在德州扒鸡文博馆内,至今仍保留着上世纪七八十年代德州人在火车站卖扒鸡的场景——脖子上挎着一个木盒子,用纸包着鲜扒鸡,沿着火车车厢叫卖……

蔡全欣不到40岁,已经在德州火车站工作了20多年。在计划经济转向市场经济的初期,由于姥姥是铁路职工,她

得以幸运地站在火车站的站台上,叫卖德州扒鸡和黄河涯西瓜,初尝了市场经济春风的甜头。

最辉煌的1990年前后,每只扒鸡能卖到七八块钱,而她推着一辆小推车,一天能卖8000多元的扒鸡,馒头、包子和西瓜还不算。那时,蔡全欣等人的收入,在德州火车站让人羡慕。

如今,一只正宗的“德州牌”扒鸡在德州火车站能卖到30元,但一辆小推车一天能卖到1000块就算是不错了。

“德州扒鸡,给我来几只!”上世纪九十年代,乘客一下车,

这么对蔡全欣喊。“车上卖的不到20块,你这卖30块,真的假的呀!”现在,偶尔有乘客下车,说得最多是这句。

铁路不断提速、车辆停靠时间越来越短,乘客购物、尝鲜的需求和方式越来越多元,让还以最原始方式叫卖的蔡全欣等人,一如几十年不变的老火车站一样,明显跟不上时代发展的快节奏。

德州火车站改造完成后,德州扒鸡的售卖将越来越多地走超市路线,而蔡全欣等人越来越多服务于途径列车的货物补给工作。



没有柱子的候车厅

候车室便空置。

身为德州火车站客运处副主任,吴健华亲身体验过在一票难求的年代,排队熬夜的人群愤怒的情绪,以及居高不下的投诉。而如今,她的主要精力都放在如何搞好服务上,比如在简陋的候车厅,让老幼病残孕更快速地上车。

简陋、狭窄的候车厅或许让乘客不太方便,也已不再适应现代人出行的需求。但火车站的老员工,一提起德州火车站,仍为它当年的辉煌而自豪。

高大的拱式结构,整个候车

厅内没有一根柱子,苏联风格的建筑格局,对称、方正;内部设计也是留下了浓厚的时代烙印——没有厕所、整个候车厅宛如一间大堂。

位于候车厅西侧,是后来新增建的厕所,因为建在候车厅大门口外的移动厕所常常被乘客投诉:不干净、影响市容、服务不完善。

德州市发改委铁路办冯新中说,当时,德州火车站属于在全国为数不多的高规格建设的火车站之一,内部的力学结构比较新颖,突破了当时的传统,至今仍完好无损。

迟来的站房改造

6月27日,在德州火车站门口小树林下,前往哈尔滨方向的小宋,不愿意过早进站。因为他受不了候车厅内只有老式吊扇而没有空调的闷热。

在网络论坛上,一则“德州老火车站改造吗?有时间表吗?”为题的网帖,一直从2011年争论至今,引起6000多名网友的关注,有的网友甚至将潍坊等地火车站改造前后的照片贴在网,进行类比。

早在2008年,就兴起德州火车站改造的呼声和讨论,2009年,德州市与原铁道部北京铁路局签订了德州火车站改造工程合建协议,当时的计划是争取工程2010年完成。

德州市发改委铁路办冯新中说,德州火车站几乎是山东省境内最后完成改造的火车站。连晚于德州火车站修建的聊城火车站,也已早于德州完成火车站改造。随着城市发展,德州火车站陈旧、狭窄的设施已经不能满足市民的出行需求。

驻德州的全国人大代表也多次向原铁道部反映情况,争取支持立项。2009年确定下来要改造,却因为资金短缺等问题,一直到2010年立项,2011年9月,原铁道部通过科研报告批复,德州火车站改造成为2011以来第一批获得批复的铁路改造项目。然而,在新建的铁路项目资金短缺,改造项目批复起来相对比较困难背景下,德州火车站直到今年5月28日召开德州火车站及站前广场改造动员会,才算是有了实质性动作,站房拆除和改造即将拉开大幕。

在改造之前的讨论中,是否保留原有的站房,也有过争论。新改造的德州火车站将以实用性、现代气息更浓的风格示人。



城轨线路的交汇点

冯新中告诉记者,德州火车站改造总投资2.27亿元,由北京铁路局和德州市共同出资,形状方正形似字典,分为两层,新增现代化设施,旅客进货运通道,功能设施跟京沪高铁

德州东站类似。

另外,随着德龙烟铁路的开通越来越临近,德州市也将形成城区客、货运输双“十”字和辖区三个“十”字枢纽。德龙烟铁路通车后,德州市民去烟台的时间将

缩短,去东营、滨州也多了乘坐火车的选择。而德龙烟铁路客运还将走德州火车站。

届时,德州火车站与济南之间的城轨线路也将形成,德州火车站将焕发新的生机。