



火车一响，黄金万两。随着客货运输分离，浓缩着山东近现代发展史的胶济铁路渐渐淡出了人们的视野。如今，没有人能够准确说出整段胶济铁路还剩下多少火车站，哪些仍在使用，哪些已停用，哪些正消失……作为一条百年铁路，除了历史遗产价值，胶济铁路早已融入到当地人的生活之中。过去两年，有一个年轻的团队行走在在这条百年胶济铁路沿线的56个站点之间，打量着每一座站台、丈量着每一段铁轨。

百年胶济铁路的特殊『体检』

□本报记者 张九龙



山东路矿公司大楼始建于1902年

胶济铁路遗存正在加速消失

过去两年的盛夏时节，胶济铁路沿线的部分老站台迎来了数位年轻人，他们时而拍照，时而记录，一脸认真。对大多数老车站而言，也许久没见到这样热情洋溢的年轻面孔了。

这群年轻人进行的是对百年胶济铁路的田野调查。在历史建筑遗产保护领域，田野调查是所有工作之首。“随着时间的推移，自然的风吹日晒和人为的私拆乱建都会使遗产发生变化，所以书籍和文献的信息远不能满足实际的科研需要，这就要求科研人员必须走到第一线去。”胶济铁路田野调查项目负责人、山东建筑大学讲师慕启鹏解释。

近年来，工业遗产越发受到重视，铁路遗产尤为突出。横亘在齐鲁大地上的胶济铁路，东起青岛，西止济南，始建于1899年，1904年建成通车，营业线路长度384.2公里，是横贯山东的运输大动脉。2008年12月21日，胶济客运专线通车，改为货运通道的胶济铁路逐渐远离民众。

中国铁路事业始于清朝末年，胶济铁路算得上是元老了，然而，社会对它的关注却慢了许多拍。与胶济铁路同时期修建的中东铁路、滇缅铁路以及滇越铁路的遗产调查工作早已如火如荼。

更让慕启鹏忧心的是，中东、京张、滇缅、滇越等同期铁路多已不再承担运输使命，而胶济铁路作为山东东西方向铁路干线，升级改造分分钟都在进行。受此影响，胶济铁路历史遗存要比同期铁路少得多，而且正在加速消失。“在我们田野调查开始之前，没有人能够准确说出目前整段胶济铁路还剩下多少火车

角度看，尽管胶济铁路沿线大部分建筑遗产已不复存在，但仍可通过调查和记录拂去历史的灰尘，阅读遗产建筑这本特殊的史书，这种记录本身也是一种保护手段。

有鉴于此，2016年初，山东建筑大学建筑城规学院工业遗产研究工作室牵头，申请到了省教育厅的社科类课题计划《胶济铁路工业建筑遗产田野调查及价值评估研究》，计划为百年胶济铁路遗址来一次全面“体检”。

项目组按地域将胶济铁路划分为青岛、潍坊、淄博、济南4个区段，由山东建筑大学江海涛、姜波、慕启鹏等骨干专家学者带队，召集了山东建筑大学学生及复旦、南开、山农大、西安美院等外校志愿者组成社会实践调研团队，于2016年和2017年夏天对4个区段56处大小站点进行了田野调查。

实际情况异常复杂。在田野调查中成员们发现，有的车站无历史构筑物却依旧被使用，比如青岛站、潍坊站、淄博站；有的车站无历史构筑物、已被停用，但依然有站牌和铁路工作人员驻守，比如沧口站；有的车站无站牌、无铁路工作人员驻守，但依然有历史构筑物存在；有的车站没有历史记录，如今也已被撤站，但却保留了德国人留下的车站历史构筑物，比如一七三公里站……这些发现不仅定格了当前胶济铁路遗产的状况，而且还修订了人们对胶济铁路的认知。

刘丹笛是山东建筑大学建筑城规学院毕业生。他和同伴参加了2016年青岛段的田野调查，在大港站涵洞附近的铁路沿线，发现了一栋非常不起眼的库房建筑，通过屋顶上的牛舌瓦，大家断定此建筑也属于百年前与大港站同时期的建筑。“因为我们对红瓦做了仔细检查，红瓦的背后写了一行德文，是一家在青岛的德国制瓦公司的名字。当年青岛大部分老建筑上的牛舌瓦都是这家公司烧制的。”调查者在田野调查报告中认真记下了这个细节。

经过两年努力，虽已基本完成了户外田野调查，但在后期资料整理过程中，大家还是很费脑筋。“我们设计了三张表格，分别是《胶济铁路沿线站点统计表》《站场构筑物统计表》和《构筑物信息统计表》，用以对此次田野调查进行数据统计。然而，看似简单的表格却并不好填，这也从侧面看出胶济铁路遗产研究和保护的复杂性。”慕启鹏表示。

胶济铁路与城市依然共生

站，哪些仍在使用，哪些已被停用，哪些已经被拆除，甚至连铁路部门都无法准确回答出上述问题。”慕启鹏说。

两年暑假寻访56个站点

“这是一个最好的时代，也是一个最坏的时代。”从建筑学



2017年田野调查时用无人机拍摄的山东路矿公司旧址外景

田野调查是一种学术研究手段，除了对车站分布、建筑形制等进行考察外，铁路对沿线的历史意义和民众对文化遗产的态度，也属于调查的重要内容。

淄博这座城市与胶济铁路的建设密切相关。当时的德国除了修建胶济铁路干线，还在淄博境内修建了两条支线，一条由张店至博山，长38.87公里；一条由淄川至洪山，长6.5公里，这两条支线是专为掠夺淄川与博山的煤炭资源而建，“淄博”由此而来。

复旦大学文物与博物馆学系研究生赵郁颖参与了淄博段的调查，老车站承载的民众情感让她感慨不已。“我们小队以淄博境内的博山、山头、八陡、淄川、大昆仑、洪山、马尚、周村、王村及南定车站的德、日占时期站房建筑为重点，兼顾附近幸存的铁轨、水塔、仓库与铁路桥涵。”令赵郁颖感动的是，是这些火车站、铁轨与当地人的剪不断的情愫：八陡站附近的村民还习惯沿着“草长莺飞”的铁轨回家，用略有腐朽的枕木做成自家门楣；山头站的活动中心时不时传出退休职工练习萨克斯的声音……“当我们结束了一天的调查，在站长的指引下来到让当地人引以为豪的文姜庙会，喧天锣鼓和人们的喜悦似乎告诉我，经过多方努力，这些老火车站在未来可能会获得新生。”

对这些参与社会实践的大学生而言，田野调查是一种奇妙的冒险，在人与人的交流中，能进一步认识社会、认识所学专业。“在博山站工作的青年人，对站房建筑和附近几个火车站的历史了如指掌，不厌其烦地回答我们的问题；住在八陡站附近的老爷爷，曾是当地煤矿公司的工人，年过八旬还坚持陪我们在烈日下步行三公里，讲述日占时期八陡站的故事；大昆仑站附近看管德建仓库的大叔，特别允许我们在建筑内部参观和拍照，还与我们分享他自己收集的车站老照片；周村站的工作人员提醒在车站内调查的我们穿上安全服，以防万一……”

这些志愿者的故乡多在调查点当地或周边城市，有的家人就在铁路部门工作。坊子区是一座因胶济铁路坊子站而发展起来的小镇，参与田野调查的山建大研究生张铮从小就生活在这里，“我的外祖父是一位穿行在胶济线几十年的蒸汽机车司机，从小便听他讲坊子火车站曾经‘南北三条马路，东西十里洋场’的繁华景象。因此，我一直对坊子站周边的老房子有亲切感，直到参与这次调研才明白他们真正的价值”。由于坊子煤矿被过度开采，在胶济铁路双线改造

时，坊子站被取直废弃。同时坊子区政府发展中心北移，才使得包括站房、机车库、维修车间、电报大楼、加水站、上煤台、铁路派出所所在内的这片建筑群被完整保存下来，甚至一部分还沿用至今。坊子德日式建筑群是胶济铁路沿线的四处国宝级保护单位之一，坊子火车站的历史建筑遗留之全面也令人惊叹。

“值得申报世界文化遗产”

胶济铁路的田野调查已经告一段落，目前正在整理调研报告，准备结集出版。慕启鹏也坦言，胶济铁路遗产保护涉及方方面面，单靠高校师生自己进行非常艰难：“一是缺少调查经费和人手，二是由于经费的缺乏所以很多技术手段就无法应用，导致获取的信息和资料就十分有限，三是体制的壁垒，简单说就是无法和铁路部门协作共享，导致许多努力事倍功半。”

最近，山东省获批国家新旧动能转换试点省份，在慕启鹏看来，工业遗产的保护和再利用应该被纳入新旧动能转换的工作当中。“省政府办公厅前不久下发了关于工业遗产旅游再利用的文件，里面也提到了这个思路。目前，我们也受山东省文物局委托，在做《山东省工业遗产保护管理办法和保护导则》的编制工作，后续也会涉及到胶济铁路的保护规划编制。”

慕启鹏认为，参照国内外先进经验，在新时期，胶济铁路遗产完全可以继续“发光发热”。据他介绍，英国的约克国家铁路博物馆拥有铁路藏品十多万件，全英国共有十多处类似的铁路遗产保护设施。德法美日等铁路遗产保护工作较为完备的国家都设有相当数量的铁路遗产博物馆，馆藏丰富。1998年奥地利赛默林铁路成为第一条被选入《世界文化遗产名录》的铁路遗产，此后，印度大吉岭铁路和欧洲雷塔恩铁路也相继入选。

现存的胶济铁路遗产依然有着很高的历史价值。2013年3月，国务院公布的第七批全国重点文物保护单位中，原胶济铁路济南站近现代建筑群、坊子德日建筑群、淄博矿业集团德日建筑群，这些或是胶济铁路沿线或是因胶济铁路而生的建筑都名列其中。尤其是坊子德日建筑群，中国建筑学会近代建筑史学术委员会主任委员、清华大学教授张复合评价甚高：“各种功能的建筑几乎应有尽有，这样的德日式建筑群在我国独一无二……此类建筑我在世界各地只看到过两处，一处德国的汉堡，再一处就是这里，值得申报世界文化遗产。”



黄旗堡站德建车站与新建车站