



白塔火车站(旧址)重新开放

穿越历史烟云 见证铁路发展

“旅客您好,前方到站白塔站……”2023年12月26日,尘封多年的白塔火车站(旧址)面向公众免费开放了。文中开头的这段播报在1977年白塔火车站(旧址)因京包铁路局部改线停用后就再未响起。早已没有火车在这座小小的火车站停留、出发,但它始终屹立在赛罕区巴彦街道前罗家营村,历经百年沧桑,随着呼和浩特脉搏一同跳动,见证着铁路发展的沧桑巨变……



穿越时空 听听詹天佑与这里的不解之缘

你第一次知道铁路、火车是什么时候呢?很多80后的共同回忆是小学语文课本里的《詹天佑》一文,文中写道:“詹天佑是我国杰出的爱国工程师。从北京到张家口这一段铁路,最早是在他的主持下修筑成功的。这是第一条完全由我国的工程技术人员设计施工的铁路干线。”如此大名鼎鼎的人物却和呼和浩特有着一段不解之缘,白塔火车站(旧址)就是詹天佑设计的。

“白塔火车站(旧址)位于呼和浩特市赛罕区巴彦街道前罗家营村,属于平绥铁路沿线的重要车站,建成于1921年,由中国首位铁路总工程师詹天佑设计。”走进白塔火车站旧址的大门,在一块“全国重点文物保护单位

位——白塔火车站旧址简介”的告示牌上,第一句就告诉了我们这里和詹天佑的深厚渊源。小学语文课本里写的詹天佑设计的京张铁路(也称京绥铁路、平绥铁路),是清光绪三十一年(1905年)年开始修建,1909年通车;张绥段铁路1909年开始修建,中间停工4年,1921年通车;京绥铁路修通共历时17年又3个月,其中第一次世界大战时期因工料昂贵而停工4年,所以实际的修建时间为13年又7个月。数字是冷的,心是热的,通过这些数字可以想象在那个工业极度落后的年代,我国第一条自主设计施工、自主经营管理的干线铁路修建起来耗费了多少的精力与心血……

在重新开放的首日,很多铁路

人来到了白塔火车站(旧址)参观,回忆他们曾经与铁路、火车相依相伴的日子。在现场,一位小伙子引起了大家的注意,他手中拿着一张泛黄的黑白照片,是他的长辈与詹天佑等人在修建平绥铁路时的合影。这位小伙子叫杨尚,他告诉记者:“现在我也是一名铁路工作者,来到这里参观心情很复杂。按照现在的眼光来看,过去的站房的条件还是比较差的,当时的铁路人为了修铁路,大冬天啃着冻馒头在户外工作。100多年过去了,来这里参观,我更加佩服铁路先辈们的精神,如果他们看到这里被保护得这么好,现如今的动车跑得那么快,他们一定很高兴。”

原貌重现 带你回到记忆中的白塔火车站

白塔火车站(旧址)的站牌上写着“郭家营——白塔——南店”,穿越历史的烟云,这座小小的火车站已经走过了百年的时光。白塔火车站(旧址)作为民国时期京绥铁路沿线现存极少且保存较完整的三级小站,由站房、信号房、其他公用房和碉堡等多座建筑组成,现基本保持原貌,是我国近现代史上自主建造的铁路站址的典型代表之一。

红色文化是“北疆文化”的重要组成部分,白塔火车站(旧址)也在红色文化教育中留下了浓墨重彩的一笔。1921年5月,白塔火车站正式投入使用。从1921年开始,平绥铁路工人持续不断地进行罢工斗争,到1922年达到了高潮,成为中国共产党领导下工人运动高潮的重

要组成部分。1945年8月,中国人民取得抗日战争伟大胜利。平绥铁路作为东北、华东、华南、华中通向华北、西北的交通大动脉,有着重要的战略地位。

“长长的站台,漫长的等待。”《站台》这首歌用在这里似乎不太合适,因为白塔火车站(旧址)的站台并不大,候车室里也只有3张长条椅,但在这里的等待和期盼却是真实存在过的。“我是1964年参加工作的,就是这条线路上的火车司机。当时开的还是蒸汽火车,一路上又是煤又是烟的,从集宁开回呼和浩特要用五六个小时。每次快到白塔站时,我就知道快要到家了……”作为一名老铁路人,王玉顺把一生都奉献给了铁路

事业,得知白塔火车站(旧址)重新开放的消息,一大早他和十多名老同事从市区赶来,看着这里的一草一木,回忆起过往的日子,往事依旧历历在目。

1977年,由于京包铁路局部改线,白塔火车站(旧址)停用改为呼和浩特铁路局教育基地。2023年底,经过修缮的白塔火车站(旧址)终于重新与青城市民见面。它是呼和浩特铁路站房建筑发展史及城市发展的重要实物见证,在呼和浩特地区的城市发展和抗日战争中都发挥了重要作用,它也见证了呼和浩特近代铁路工业的发展。

如果你不忙,不妨来这里看看,在慢下来的脚步中细细回味旧时光,体味我们城市的变化……



老铁路人曾用过的工具



首日开放设计的邮票与信封



市民阅读白塔火车站(旧址)的简介

□文/图 本报记者 王璐