

致即将逝去的周口老火车站

□晚报记者 姬慧洋 金月全文/图

位于市区八一大道南段的老火车站,对于1000多万周口人来说,不但是地理标志,更是历史的记忆。1975年2月5日,漯周铁路(漯阜铁路前身)铺轨到周口,建立周口站。同年4月11日,开办临时货物运输;1981年元旦,周口至漯河区间正式开行旅客列车,宣告了周口不通客运火车历史的结束;2013年12月16日,漯阜铁路公司周口站发出公告,自12月26日起,周口新火车站正式启用……无可回避,时代的刻刀已经深深嵌入老火车站的肌肤里,经历38年的风雨洗礼后,这座周口人熟悉的建筑将完成它的历史使命,彻底退出历史舞台。过些年,也许会有人怀念这个已经略显陈旧的车站,想起这座有着古朴气质的老站曾经承载的记忆与梦想,但它定会随着时间的飞逝,渐行渐远……



38年的坚守,一个时代的记忆

从1975年2月5日建周口站至今,周口老火车站经历了38年风雨后,即将完成它的历史使命。

多年来,我们曾无数次在这里进站出站,乘坐火车;在这里,我们留下了太多记忆,相聚的欢喜,送别的伤痛,如同昨日刚刚发生。在过去的30多年里,在周边日益增高的建筑群环绕下,这座建筑愈发挥洒着与这座城市气质契合的厚重与美感。

周口老火车站位于漯阜铁路60多公里处,地处市区八一大道南段,东西分别与周口至项城、周口至商水公路垂直相交,是漯阜铁路最大的客货运输编组站,隶属武汉铁路局管辖。

在史料里,周口老火车站的车站站房始建于1974年,由周口地区计划委员会设计室设计,总面积为1979平方米,大厅两侧各为两层5间的双面楼房,大厅屋顶为锯齿型,可同时容纳500人。站台和广场建于1975年,站台长210米,广场面积约为1.2万平方米,均为水泥预制地坪,设有下水道。

在火车站建成初期,站内铺设3股道。同年4月,该站为漯周铁路的终点站,到达的货物列车均在此作业。1975

年8月,铁路遭受洪涝灾害。从1975年9月至1976年3月,全国各地救灾物资密集到达周口站,在艰苦的条件下,保证不间断接发列车。初期站场设施非常简陋,并没有建扳道房,扳道工作全部由15名女工以露天作业的方式承担。道岔设施陈旧,扳动沉重且不灵活,15名女工克服困难出色完成运送救灾物资的艰巨任务。

1981年元旦,漯周铁路开行旅客列车,周口结束了不通客运火车的历史。同年5月,成立周口中心站,下设运转、货运、客运3个车间,管辖商水、刘村两个小站。1983年10月,撤销周口中心站,恢复周口站,当时周口站日均接发列车4对,日均办理车400辆。

1994年,周口火车站各项行车制度健全,形成符合地方铁路运输特点的行车组织方式。

2002年,在周口铁路的铁轨上还运行着蒸汽机车,这是一种大家在电影上经常看到烧着煤、喷着蒸汽的火车。2003年5月,总投资4.78亿元的漯阜铁路升级改造河南段项目开工。到2005年底,换轨、换枕等站前工程全部完工,周口铁路上的机车也由蒸汽机车换成了内燃机车。

车。

2006年1月18日,周口开通了直达北京的旅客列车。周口直达北京旅客列车的开行,使周口人圆了旅客列车进京梦。周口将自己的“名片”挂在了首都北京,挂在了周口至北京旅客列车经过的沿线城市。时隔7个月后,又有一个好消息传来,周口火车直达广州了。2006年9月28日,当时的2507次旅客列车从周口火车站缓缓驶出,目的地是1400公里外的广州。

2008年伴随漯阜铁路有限责任公司成立,周口站由原来的河南地方铁路局管辖划归武汉铁路局管理。

2013年12月16日,漯阜铁路公司周口站发出公告,自2013年12月26日起,周口新火车站正式启用。届时,周口老火车站将停止旅客列车进出站,改由周口新火车站始发和终到。至此,运行了38年的周口老火车站,将完成它的最后使命彻底退出历史舞台。



老司机刘剑的心愿: 开上电力机车

巨大的铁轮在铁轨上迟缓地挪动,头顶冒着白烟,刚离站的速度还没人跑得快,送站的人可以拉住车上人的手在站台上奔跑一阵……时过境迁,轰隆隆的噪音与我们渐行渐远,在那条永远不会交会的平行线上,呼啸而过间,老火车站已在人们的记忆里存活了38年。

在采访室内,记者见到了帅气的火车司机刘剑。打开记忆的阀门,流畅的讲述如同摄像机一般把人带进他的司乘世界。虽然他只有36岁,但是在火车司机这个岗位上已经工作了14个年头。

“最苦的时候,就是开蒸汽机。”刘剑说,当时的火车全是蒸汽机车,靠烧煤运行。“煤必须用水先弄湿,站在离炉口大概3米开外,用铁锹将煤准确无误地送到炉口内,平均15分钟280锹,一个小时下来就腰酸背痛。”

“蒸汽机车内工作环境非常差,吃不饱饭,喝不上热水都是常事。开蒸汽机就得跟煤打交道,可以说浑身上下除了牙白其他地方都是黑的,经常吸入粉尘,很多火车司机都有职业病。介绍对象时一说是火车司机,人家姑娘扭头就走。”刘剑笑着说,2000年底,站里接到第一部内燃机车。“看着内燃机车内舒适的工作环境,当时我就想啥时候我也能开上内燃机车,我就心满意足了。”2006年5月30日,刘剑终于开上了梦寐以求的内燃机车。谈起他的梦想,他笑着说:“作为一名火车司机,我驾驶过蒸汽机车,也驾驶过内燃机车,在火车转弯的时候,坐在驾驶室内看着火车尾部,长长的铁龙在我的操作下奔驰,我感到无比的骄傲和自豪。这不,新火车站马上就要启用了,如果能让我驾驶电力机车,这是我现在最大的心愿。”

此外,老火车站的去留问题是市民比较关注的话题之一,对此记者电话采访了市政府相关负责人。该负责人说,新火车站正式启用后,老火车站将停止旅客列车的进出站,改由新火车站担负旅客列车的始发终到。至于老火车站何时拆迁暂无时间节点,但八一大道等相关路段肯定会打通,“那只是早晚的事儿”。

老站长眼中的老火车站: 她见证周口的发展历程



将于本月26日正式通车的周口新火车站是一个设施齐全的大型现代化车站。与之相比,市民熟知的周口老火车站就显得老旧了。

现年65岁的钱良玉在1992年——2003年当过周口老火车站11年的站长。他说,周口老火车站风风雨雨38年,见证了这座城市的发展。

1975年2月5日,漯周铁路(漯阜铁路前身)铺轨到周口,建周口站;4月11日,开办临时运输。1982年1月,周口至漯河区间正式开行旅客列车,宣告了周口不通火车历史的结束。

1974年4月,钱良玉与20名战友从部队转业到漯周铁路筹建处。他在漯河火车站培训3个月后,分配至漯周铁路筹建处下属的谭庄车站任值班员。周口老火车站建成后,他从谭

庄车站调往此处任值班员。河南省地方铁路局周口分局成立后,钱良玉先后在计统科、政治处、人劳科任职。1990年9月,钱良玉从河南省地方铁路局周口分局机关到周口老火车站任党支部书记,两年后,升任周口老火车站站长,直到2003年从站长位置上卸任。

钱良玉说,周口老火车站投用初期,正赶上国家计划经济时期,加之当时的公路运输条件较差,周口本地的米面油等供需物资大部分通过铁路运输,那个阶段车站的效益比较好。改革开放后,我国经济逐步从计划经济向市场经济转变,周口本地的一些国有企业相继走向衰落,加之公路运输的兴起,车站的效益出现滑坡。“最困难的时期,只发50%的工资。”钱良玉说,即使在那样艰苦的条件下,他们还是坚定地挺了过来。

后来,随着我市经济实力日益增强,周口老火车站也迎来新的发展机遇,开始焕发新机。相继开通了周口(沈丘)至郑州、漯河至阜阳(过路)、周口至北京西、周口至广州的旅客列车,同时货运能力也得到提升。

钱良玉说,周口老火车站由建成初期处在郊区位置逐渐成了周口市中心区,一度成为周口市的标志性建筑之一。



周口老火车站站长钱良玉