

<<火车老站地图>>

图书基本信息

书名：<<火车老站地图>>

13位ISBN编号：9787807401261

10位ISBN编号：7807401265

出版时间：2007-8

出版时间：上海文化出版社

作者：刘建春

页数：315

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<火车老站地图>>

前言

火车老站，藏在城市深处，守候在铁路尽头，静静待在历史书籍的内页，纵然有过太多的激荡澎湃，现在也宁静如初，如果不是那房子还在，那记忆还在，就好像什么也没有发生过。

火车老站，不仅见证了铁路技术的发展，更目睹了人文历史的壮阔波澜。

火车老站，不仅是旅人的驿站，更是一个城市甚至一个民族的精神家园。

火车老站，如一坛陈年美酒，等待着我们细细品尝；如一位有着深厚阅历和宏阔见识的老者，等待着我们与他悠悠攀谈。

让我们一起来踏访火车老站，踏访一种交通方式的神奇变迁，触摸那些发生在候车室里、月台上的一幕幕往事，寻回生命深处的感动与震撼。

火车站的源头在中文里，“铁路”常常不仅指横亘在地上的枕木和钢轨，还包括火车机车、车厢、车站等一切附属设施；而英语“Rail”这个单词最初的意思仅仅指木栏杆、木栅栏。

“Rail”的革命性变化到1819年才在英国达累姆的帕顿煤矿出现。

斯蒂芬森1781年生于英国一个矿工的家庭，直到18岁还是一个文盲。

他不顾人们的嘲笑，和七八岁的孩子坐在一个课堂里，从认字母开始学起。

19岁时，他为自己已经能够写出自己的名字而欣喜不已。

到1810年，大器晚成的斯蒂芬森开始着手制造蒸汽机。

1814年他33岁的时候才制造出了第一台机车，取名“布鲁克”号。

这台机车有两个汽缸、一只2.5米长的锅炉，有凸缘的车轮防止打滑，而铁轨是平行的。

它可以拉着8节矿车，载重30吨，以每小时6.4千米的速度前进。

“布鲁克”号机车在斯蒂芬森家门口的煤矿里的轨道上行驶，机手是斯蒂芬森的弟弟詹姆斯，给蒸汽机车的锅炉生火的是詹姆斯的妻子。

第一次运行时，煤矿上居民看到蒸汽机车行驶起来时，烟囱直往外喷火，就给它取了一个名字叫“火车”。

“火车”这个名字在今天已经流传到全世界，如果要寻找“火车站”这几个字的源头，大概就在这里。

火车+铁轨=铁路——一种全新的交通工具从此后，火车和铁轨结合了起来，一种新的交通工具就此产生。

在此之前，路早就有了，蒸汽机瓦特1769年就发明了，但路归路，车归车，铁路根本没有发挥出这么大的作用，就像一件是威力巨大的弹头，另一件是用来推进的火箭一样，存火箭和弹头结合起来之前，两样东西都厉害，但是，两样东西结合在一起，成了一种新型洲际导弹，新东西的能力并不是两者的简单叠加，而是比原来厉害一万倍的另一。

一种东西——铁路运输。

1825年9月27日，许多人目睹了这革命性的...一幕。

世界上第一条行驶蒸汽机车的永久性公用运输设施，英国斯托克顿——达灵顿的铁路正式通车了。

铁路上的蒸汽机车就是斯蒂芬森自己设计制造的“旅行者”号和“实验”号。

上午8点，斯蒂芬森亲自驾驶着“旅行者”号蒸汽机车，拉着33节车厢、300名乘客，从达灵顿开往斯托克顿。

列车开动了，旅客欢呼着，附近路上的驿马车夫让自己的马疾驰，企图赶上火车。

下午3点45分，世界上第一列公用铁路火车顺利抵达斯托克顿码头，受到四万观众的欢迎；七尊重炮发出震耳欲聋的炮声敬礼，教堂纷纷鸣钟，祝贺人类历史上这一不平凡的旅行。

当晚所有的人，包括斯蒂芬森在内，都喝得酩酊大醉。

他的一位明友自豪地说：“现在如有人不愿意接受使用蒸汽机车以代替马匹的建议，人们一定会哀怜他的愚昧，并且轻视他的顽固。

”另一人士写道：“必须承认今日的铁路是快速而廉价的主要运输工具。

暴风、雨雪、尘土对它毫无影响，水上运输比它慢，而且费用高得多。

”似乎火车真正已经被人们普遍承认是一种可以完全取代马车的交通工具了。

<<火车老站地图>>

的确，斯托克顿——达灵顿铁路的正式开业运营，标志了近代铁路运输业的开端。

铁路以其迅速、便利、经济等优点，深受人们的青睐。

在它的发源地英国自不必说，修筑铁路成为最热门、最时髦的事情。

19世纪50年代是英国铁路修建的高潮时期，1890年全国性铁路网已形成，路网总长达32000公里。

半个世纪的等待 1863年，火车已经成为英国、美国和其他欧美国家的主要交通大动脉，但此时中国人尚不知火车是什么样子。

距鸦片战争火败已经二十多年了，那被炮舰强迫开放的通商口岸正显现出异样的繁荣。

这一年，上海的英美侨商建议清朝政府在上海与苏州之间修筑一条铁路；第二年，英国人斯蒂芬森还天真地为中国拟了一个《中国铁路计划》，想在中国建造四大干线，形成一个铁路网络。

但是，清朝政府正投入到如火如荼的剿灭太平天国起义军的战争中，根本无暇考虑这些劳什子建议。

1865年，一个名叫杜兰德的商人，在北京宣武门外修了一条约一公里长的小铁路，试跑一种小型的火车，目的是用它作为推广建造铁路的广告，使清朝政府看到实物后可以接受在中国建造铁路和行驶火车的要求。

清朝官员认为这种怪物使人害怕，下令限期拆除。

杜兰德只好拆除了铁路，并离开了中国。

1873年，上海的英国商人终于放聪明了，他们知道，实事求是地申报修筑铁路的项目，是没有指望获得通过的，因此只能采用瞒天过海的办法。

他们向清朝政府申报时，假托要在上海至吴淞之间建造一条寻常的马路。

等铁路建成通车时，人们才知道是一条窄轨的轻便铁路，用一台名叫“天国”号的小火车牵引着车厢运送乘客和货物。

后来，清朝政府买下这条铁路并把它拆除了。

中国的第一条铁路就这样消失了，而这时距离斯蒂芬森修成英国的第一条铁路已经过了整整半个世纪。

铁路可以赎回拆毁，但蒸汽动力那强有力的形象无法从人们心目中抹去。

国人能够(哪怕部分)掌握新修铁路的支配权时，大规模修筑铁路也就不可避免了。

铁路产生在一个波谲云诡的大时代，列强对中国的侵略一阵紧似一阵，古老封建王朝大厦将倾，对中国人来说，铁路让他们既欣喜又疼痛。

但是，钢轨总是每天在向前延伸。

火车站：站在历史最前沿有铁路的那一天，火车站就产生了。

没有人知道，在今后的日子里，火车站的风头将抢过蒸汽机车，抢过铁轨，抢过所有的铁路附属设施。

因为火车头、铁轨、信号灯这些东西太专业了，只有很少人能够见到，普通大众更是无法亲密接触。

而火车站则不同，因为它的公共交通建筑的特征，赋予它接纳社会大众的功能，这个人来人往的地方，成了一个天然的历史大舞台，所有的悲欢离合，所有的刀光剑影都一一在这里上演。

而且，很长一段时间内，民用航空刚刚起步，公路运输规模有限，水路运输不断式微，铁路成为一种主流交通工具，火车站终日人声鼎沸，从来不愁没有观众。

于是，我们看到朱自清在浦口火车站目送父亲苍老的背影泪流满面，看到郁达夫在上海北站送别妻子时抱头痛哭，看到北平站毛泽东迎接宋庆龄参加开国大典的欣喜万分，看到南京下关站迎接孙中山灵柩时的悲壮肃穆。

老火车站有射向宋教仁的卑鄙的子弹，有针对张作霖的阴谋爆炸。

老火车站让芸芸众生衷肠吐露，让国家命运悬念集中显现。

谁能说火车站仅仅是技术的和物理的?谁能说个人命运、国家前途与火车站无关?火车站的性质决定了，有许多时候，她恰好站在历史的最前沿。

火车老站是私人的，有亲情洋溢，有儿女情长；老站又是公众的，有恢复帝制与走向共和的斗争，有民族生存还是灭亡的挣扎；老站是宁静无声的，每天迎接一批批旅客，又送走一批批旅客，老站像一位任劳任怨的老母亲，不管你是喜是悲，她都敞开胸怀接纳你。

<<火车老站地图>>

然而，老站又是波澜壮阔的，在一个曙光初现的夏天的早晨，她见证那个代表广大劳苦大众利益的东方大党的诞生。

火车站促进时间精确到分钟 开头，人们建造火车站的目的有两个，一个是提供一个遮风避雨的地方便于旅客上下车，另一个是给火车避让提供场所，因为最初建造的铁路都是单线，所以每隔一段距离就需要建造一个火车站。

在每个火车站，都有一样 最醒目的东西，那就是时钟。

这不是一般的计时工具，这是一种革命性的工具。

把计时的精确度从时辰提高到分钟，这就是铁路的贡献，这个划时代的 改变就是在火车站内静悄悄地不知不觉地完成的。

1888年唐胥铁路筑到天津 时李鸿章主持通车仪式，他率官商乘火车前往查验，自天津至唐山“ 计程二百六十里只走一个半时辰，快利为轮船所不及”。

李鸿章记录下了这件事，注意，他的计时单位还是“ 时辰”。

我在上海图书馆近代藏书馆翻开早期的 火车时刻表，只见上面的时刻都是精确到分钟的。

在火车不断提速的今天，让我们一起期待，看最新的时刻表什么时候精确到秒，如果那一天来到，让我们庆祝另一个划时代的改变。

火车站催生城市 火车站不但创造和改变历史，火车站还创造城市，改变城市走向。

许多 条铁路在建造初期，所经过的地方，根本就没有城市。

因为铁路技术的原因，间隔不太远就要设立车站，其中一些车站在各种综合因素造就下，慢慢带 来人气，渐渐发展成城市，如哈尔滨就是这样发展起来的。

今天，我们在哈 尔滨仍然可以看到，那些最有历史的建筑都是铁路建筑。

对铁路来说，长春 虽然不属于“ 白手起家”，但因为长春火车站的存在，硬生生将吉林的交通 中心地位抢了过去。

在镇江，火车站最初建造在城市西北边缘，但是随着铁 路发展，城市竟然渐渐将火车站包围，只不过一个世纪怀到，沧海就变成了桑田。

后来，火车站不得不搬迁到城市的南侧，才解决了城市铁路道口的拥 堵问题：在上海，火车站是一种扭转城市发展方向的强大力量的象征。

假如 不是老北站在租界的“ 界路”（今天目东路）那里横亘着，我们可以想象，租 界工部局的本能是向东北发展，向吴淞口挺进，那里是西方人出海的码头。

现在，老北站设在租界的界路北面，从正北面堵住了工部局向北扩张的势头。

上海城市建设的北上势头转而向西面去了，于是有了静安寺、卢家湾、虹 桥、徐家汇的西区时代。

火车站既然能创造城市，也可以让城市消失。

距离云南蒙自县12公里的 碧色寨原来是个只有十几户农家的小村寨，滇越铁路和个(旧)碧(色寨)石(屏)铁路在这里交会后，小站立马成了特等大站，一时间洋行、火油公司、 邮政局、栈房、仓库、赌场、烟馆林立。

然而，繁华只小过持续了三十年，随着锡业衰退，铁路客货运量锐减，碧色寨繁华的都市风貌消失了，小山寨 又恢复了宁静的本来面目、火车站的建筑个性 火车站从存在的那一刻起就蕴藏着丰厚的内涵。

她属于铁路附属设施，她义属于城市公共建筑，一些建筑的元素便淋漓尽致地得到挥洒。

尤其是那些以征服者身份，在中国大地上建造的火车站建筑，无不洋溢着征服者的美学理想，有的近似飞扬跋扈。

比如说青岛站，那尖锐的钟塔顶直指苍穹，陡 峭的屋顶显露出一种桀骜与轻慢。

相比来说，我更喜欢20世纪40年代以后的 杭州车站。

那是真正的人手笔，既有中国传统的重檐歇山顶元素，却又不完全照抄，屋顶两侧类似歇山式，却没有墙壁。

正立面有高大的方形柱，有稍 小规模圆形柱，吸收了古罗马的建筑元素，而屋檐下的斗拱却又完全呈现 中国传统建筑的风貌。

整个屋顶坡度夹角呈钝角，看卜去延展得很开，有一 种雄浑宏阔的气度。

<<火车老站地图>>

据说，当时一些城市都有长远发展规划，其中一些规划是由国际上著名的专家编制的。

有一位美国专家的意见就是，公共建筑总体特征遵循中国建筑固有的形式。

而中国建筑固有的形式是什么？是木头的质地，是精巧的斗拱，是宽阔延展的坡顶，是俏皮的飞檐。

一幢小小的建筑，也凝结了民族心态。

那些尖顶的建筑物，产生在欧洲庄园里是很平常的，因为那些庄园面积狭小，要体现张扬风格，只有向空中发展。

就是今天，欧洲还有一些袖珍小国，如卢森堡，面积只相当于广州的三分之一。

而中国的建筑，表面看上去是敦厚温和，其实很庄严大气的，一个就是利用高高的台阶来抬升威严，一个就是利用充分延展的屋顶坡面来挥洒泱泱大国的气度。

翻开老站的照片，我们看到，凡是著名的大站，都有自己的特色，比如北京前门东侧的火车站，南京浦口、下关火车站，上海老北站等，不一定有中国传统建筑特征，但因为有自己的个性，都给人们留下了深刻印象。

火车站：文化的接力棒在前铁路时代，文化的传递是缓慢向稳定的，基本上呈现山块状特征。

或许，沿着大运河也会问或带有一些线状特征比如说昆曲，从杭州到苏州到扬州到北京，沿运河的水面一路迤迤北上。

比如说年画，苏州桃花坞木刻年画、天津的杨柳青年画那在运河边产生铁路产生以后，文化传递的速度和力度都发生了革命性的变化。

津浦铁路的火车站建筑，南段都呈现英国风格，北段部呈现德国风格，不以一城一池的规模来计算，而以乘奔御风的影响力来计算。

沪宁线上，有一段时间火车繁忙，特快专递物品晚上投递在南京火车站邮局，次日上午就可送到上海客户手里。

上海四大公司最时髦的服装款式，只需经过一个周末，就会出现在南京的励志社和颐和路而火车开通以后，各地语言的交流日益频繁，南京人或许能听懂三百公里外的上海话，却不一定能听懂七十公里外的高淳话，就是因为上海话是通过上海老北站传到下关火车站的，而高淳距离虽近，却没有火车站。

留住老站，就是留住我们的记忆火车站，原来只是普通的铁路用房，但随着时间推移，浸渍了太多的历史文化芬芳而显得富有灵性和醇香了。

那些钢铁，那些砖瓦，那些木头，已经不是沉默的物品，而是鲜活的可以和我们精神对话的生命。

只是太多的因素摧残她，使她难以保全自身。

毫无疑问，战争是罪魁祸首。

踏访那些闪烁着人类智慧的光辉的老站，我发现日本这个国家要对许多老火车站的毁坏负责。

在那场试图毁灭中国结果却毁灭自身的战争中，几乎没有一座火车站能逃脱日本侵略者的炮火。

有照片为证，上海老北站上的枪炮孔永远不会被遗忘。

老火车站的消失，也有自身的因素、由于铁路线是固定的，有可能数百年也不会变，一些附属设备也早就定位。

当火车站陈旧了需要改造时，最经济的做法就是在原地拆了重建，如果这样做的话，老站就难以保全了。

也有一些车站，在改造的时候稍微挪了一下位置，这样，那些老建筑就侥幸保留下来了，或许当初只是无意，但随着时间推移，被保留下来的老建筑越发显示出历史和文化价值。

也有一些老站毁在一种看似正确无比观念下。

拆除老站的人理由很充分，因为那建筑是外国人建造的，具有强烈的殖民色彩，因此必须拆掉重建。

那么，上海的外滩建筑、武汉的沿江建筑、北京东交民巷的建筑也是同样情况，为什么不拆除重建呢？而重建的火车站，已经出现了太多的雷同，一些小型车站就像是某人型车站的拷贝版本，失去了自身的个性，而且太多易碎的玻璃建筑材料使它们失去了成为流芳百世建筑的能力。

时光的湮染，自然的吞噬，让太多的老火车站消失得无影无踪，有一些老站，虽然建筑物还在，但发生在那里的波澜壮阔的往事已经几乎失传，就像一台被格式化了的电脑，只剩下躯壳，失去了灵魂。

<<火车老站地图>>

。留住昨日的老站，就是留住我们的记忆；留住今天的老站，就是留住我们的未来。总有一些事件值得回忆，总有一些精神值得缅怀，让我们徜徉在《火车老站地图》中，度过一个有意味的下午。

<<火车老站地图>>

内容概要

我们看到朱自清在浦口火车站目送父亲苍老的背影泪流满面，看到郁达夫在上海北站送别妻子时抱头痛哭，看到北平站毛泽东迎接宋庆龄参加开国大典的欣喜万分，看到南京下关站迎接孙中山灵柩时的悲壮肃穆。

老火车站有射向宋教仁的卑鄙的子弹，有针对张作霖的阴谋爆炸。

老火车站让芸芸众生衷肠吐露，让国家命运悬念集中显现。

谁能说火车站仅仅是技术的和物理的？谁能说个人命运、国家前途与火车站无关？火车站的性质决定了，有许多时候，她恰好站在历史的最前沿。

本书通过踏访火车老站，触摸那些发生在候车室里，月台上的一幕幕往事，寻回生命深处的感动与震撼。

书中那些具有现场感的文字，还有大量的珍贵老照片，会带你穿越时光隧道，仿佛亲临现场。

火车老站，藏在城市深处，守候在铁路尽头，静静待在历史书籍的内页，纵然有过太多的激荡澎湃，现在也宁静如初，如果不是那房子还在，那记忆还在，就好像什么也没有发生过。

火车老站，不仅见证了铁路技术的发展，更目睹了人文历史的壮阔波澜。

火车老站，不仅是旅人的驿站，更是一个城市甚至一个民族的精神家园。

火车老站，如一坛陈年美酒，等待着我们细细品尝；如一位有着深厚阅历和宏阔见识的老者，等待着与我们悠悠攀谈。

让我们一起来踏访火车老站，踏访一种交通方式的神奇变迁，触摸那些发生在候车室里、月台上的一幕幕往事，寻回生命深处的感动与震撼。

<<火车老站地图>>

作者简介

刘建春，男，生于1967年12月，家住苏州网师园旁，供职于上海铁道报社。
每天早晨第一缕霞光映红天空的时候，他乘坐子弹头火车从苏州赶往上海，在天目东路旁边一幢建于1935年的大楼中，他打开笔记本电脑，抬起头，窗外就是老北站.....

<<火车老站地图>>

书籍目录

前言上海老北站 和历史的脉搏一起铿锵老上海南站 只留下一些马路名上海东站 新客站的前世今生上海西站 见证城市的拓展浦口站 月台上那永远的背影下关站 见证城市兴衰杭州站 西子湖畔的人文力量苏州站 汽笛声唤醒枕河人家 链接 苏嘉铁路：为抗战而建 浒墅关火车站：午夜枪声沈阳站 亲历历史走向改变 链接 皇姑屯：爆炸声改变中国历史进程 柳条湖：日本侵华战争在此引爆 日本侵略沈阳遗迹大连站 城市历史的缩影青岛站 领跑海港城市景观济南站 敦厚华美的艺术渊薮武汉大智门站 九省通衢 铁路天元石围塘 广州最老的火车站大沙头站 这里通向九龙黄沙站 詹天佑办公的地方镇江站 站在长江和运河的十字路口马家堡 消失的老站北京前门站 历史与文化的绝响北京站 跻身首都十大建筑 链接 西直门火车站：候车室如同巨船 清华园火车站：站屋已成民居天津站 站名原叫老龙头 链接 天津北站 天津西站站址之争 天津新客站哈尔滨老站 新艺术运动的终结地长春站 铁路改变交通格局广州站 见证改革开放昆明站 彩云之南的记忆临城站 劫车大案震惊世界枣庄站 书写铁道游击队英雄传奇常州站 上世纪初的时髦与先进无锡站 那些盛极一时的往事宁波站 向上海靠拢后记主要参考书目

<<火车老站地图>>

章节摘录

插图

<<火车老站地图>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>