

城市街区更新项目有新进展 激发集体回忆通勤往事

60年前塘沽南站 周末比春运还挤



站房全貌

塘沽南 时代印象 之记忆里的车站

天津一处拥有135年的“国家记忆”片区，即将被激发新活力。近日，有消息称，在中国铁路北京局集团有限公司天津工程项目部的大力支持下，塘沽南站及进港一线拆除还建、土地置换项目有了突破性进展。

塘沽南站旧址是国家级文物保护单位，拥有天津乃至中国历史上的诸多“第一”头衔，在中国铁路史上有着重要地位。塘沽南站曾发挥着重要作用，影响着人们的生活，从小渔村到工业化进程，再到“赶短儿”的往来通勤，都是不可磨灭的时代记忆。

将进行保护性利用 打造文化宜居社区

塘沽南站片区城市更新项目，位于天津经开区于家堡地区，规划面积约0.7平方公里，西邻海河，与响螺湾相望，北面是塘沽外滩及天碱地区，东面是滨海高铁站，南面是天津茱莉亚学院。日前，记者在塘沽南站旧址看到，站前南边道路暂时封闭，偶尔才有往来的路人，河岸边零星的钓鱼人也大多数时间是静静地站立着，621路公交车，也未曾打破宁静。这一隅历史文化片区，即将经历又一次活力变迁。

今年上半年，天津曾发布《首批滨海新区高质量发展投资机会清单》，介绍了塘沽南站城市更新历史文化商业街区项目。该项目将打造首个多元化高端购物中心和塘沽南站历史文化艺术产业区，补齐“于响”地区商业短板。

近日，天津经济技术开发区官方发布称，塘沽南站及进港一线拆除还建、土地置换项目有了突破性进展。泰达城发集团所属城市更新公司已与中国铁路北京局集团有限公司就该项目涉及的隆盛货场、篷布维修所、洗槽洗罐所、机务折返段还建工程及北塘西综合货场土地置换等工作达成一致意见，并将签订相关补充协议，为塘沽南站城市更新开发工作的有序实施奠定了坚实基础。

塘沽南站城市更新项目作为滨海新区首批实施的城市更新项目，目前已全面启动。其中，塘沽南站现址土地整理工作是城市更新项目顺利开展的关键环节，也是中国铁路北京局集团有限公司与天津经开区合作推动城市更新项目高质量实施的重要内容。

在此次塘沽南站片区城市更新项目中，拥有130多年历史的全国重点文物保护单位——塘沽南站火车站旧址也将得到保护性利用，激发城市活力，保存城市记忆。天津经开区将依托塘沽南站工业遗址和海河景观资源，打造文化主题的宜居社区，设计道路交通，进行综合整治，整体提升片区的环境和配套功能。



站牌的字迹已经脱落



621路终点站已经改到近开里



路过车站的行人



铁轨与车站站房



透过窗户看到的车站内景



车站旁的海河里还能看到水中的河桩

铁路让小渔村连接了世界

塘沽南站从建立开始，每一次变迁都给当地百姓生活带来了重要影响。

“1888年，两股钢轨由唐山胥各庄延伸到了还是滨海小渔村的塘沽。”天津历史文化研究青年学者、天津记忆团队成员吕彪告诉记者，这也是“铁路”“火车”这些新鲜事物第一次出现在当地人的视野中。当年4月，设立在海河边的这个新落成的火车站开始了运营，用吕彪的话来说就是——小渔村从此开始融进了现代工业文明。

这个时候，还没有所谓“南站”，它的名字就叫“TANGKU”站。吕彪介绍，除了客运的候车室、站台等客运设施外，车站还在站北设立了“人”字线和机务折返段，列车在此处进行进站、换向、加煤加水等各项整备作业。“随着铁路的进入，塘沽也逐渐告别了小渔村的地位，借助海河优势，一个新型的远洋港口一点一点地出现在地图上。”

就在第二年，光绪十五年（1889），北宁铁路从这里附近引出了一条支线，延伸到德大码头（后来的天津港港埠3公司）。新式的港口通过铁路与整个华北地区乃至中国联系在一起，中国与国际资本市场的沟通从此开始。而TANGKU这个地名，也随着水手们驾驶的轮船，逐渐地被整个世界所知晓。

从1949年开始，进入历史新篇章的塘沽南站，是服务于新港区诸多码头专用线的火车站，承担了繁重的货运任务。“除了货源以外，每天都

有往返于市区和港口的通勤火车经过这里。”吕彪说，为了上班方便，许多港区的企业干脆就在火车站附近修建了职工宿舍。围绕着火车站，塘沽新城区也逐渐在其周边发展起来。

塘沽过去只有“塘沽站”。1958年时，根据运输生产和行政管理的需要，新站成为“塘沽站”，原来的“塘沽站”才成了“塘沽南站”。

周六周一热闹往返

一直到2004年10月7日，结束客运功能之前，在塘沽南站，往来天津市区和滨海之间的通勤，被称作是“赶短儿”，这也是当时很多在塘沽、尤其在新港工作的天津人一段不可磨灭的记忆。

之前，记者曾遇到一位19岁起就在过去塘沽地毯厂工作的康大爷，他回忆说，自己上班的时候，“那会儿市里人很多在塘沽上班，往来市区和塘沽‘赶短儿’，回去时在塘沽站上车4毛，从塘沽南站上车票价5毛，经过军粮城、张贵庄，到东台（天津站）。当时，坐151路公共汽车从塘沽到劝业场要一块钱。”当时，康大爷的月工资只有40块钱，他记得一年四季“赶短儿”都饱和和，“常常没座”。记忆之中，早上天津站的第一趟车大约6点多钟，晚上最早是5点来钟。

从五六十年前，一直延续到上世纪九十年代初——吕彪说，“赶短儿”在塘沽和市区之间形成了一个特殊的“六一现象”：每逢周六下午，大批工人一个个拎着篮子涌上“塘沽短儿”，“篮子里面放着空空的饭盒及需要换洗的脏衣服，火车一动，扑克

牌就成了打发时间的重要娱乐项目。周一早晨，工人们又踏上了返塘的火车，此刻，篮子里都是干净的衣服，饭盒里装上了家里父母、妻子的“关怀”。

除了港区的工人们外，“塘沽短儿”也是塘沽当地居民去市区探亲访友、办事购物的最佳选择。因此一到周末，塘沽南站人声鼎沸，声势不亚于现在的春运，甚至有时比春运还挤。

滨海新区居民滕先生还记得，上世纪八十年代，自己和朋友去市里玩，就是乘坐烧柴油的绿皮火车，到了九十年代，就变成了电力驱动。

621路公交车，原来从天津站公交站发车至塘沽南站，这一跑就是近30年。过去，是接驳从塘沽南站出来的乘客，走向塘沽其他区域。一位司机师傅告诉记者，南站这里上下车的人很多，港务局的人上下班也经常乘坐621路。2003年有了外滩站之后，在外滩上下车的人流量大了起来，南站的人就少了。今年，621路公交车的终点站从东大街改到近开里。

2004年10月7日7点左右，4492次列车出发，塘沽新华路128号的塘沽南站就此结束了客运历史。吕彪介绍说，停办客运后，塘沽南站的货运工作也很有限了。2009年7月30日，老站房不远的地方，京津城际铁路余家堡综合枢纽站开工建设，2012年，塘沽南站货运业务结束。

期待百年老站能有新光彩，给所有人带来新“印象”，是很多人的期待。

本报记者 单炜炜 王轶斐 文/摄
部分资料由受访者及天津记忆团队提供