

135年“国家记忆”塘沽南站见证天津历史进程

詹天佑参与修建“TANGKU”站



塘沽南站是中国最早修建的标准轨火车站，比北京永定门火车站还要早9年，这也让天津成为中国第一个使用国际标准轨距铁路的大城市。辗转诞生的塘沽南站，见证了天津的发展乃至中国近代史上的诸多大事件，包括陆续发现的文物，每一个细节都是历史的重要证明。

建筑 为塘沽统一名称

“1988年，车站最初修建时，只有几间总面积80平方米的平房作为站房。”原塘沽博物馆馆员、塘沽地区历史文化研究专家王利介绍道，不少老照片都记录了车站当时的模样，从1900年6月拍摄的一张照片上可以清楚地看到，塘沽站台上俄国士兵身后的平房站舍。在上世纪初，关于塘沽的叫法相当混乱，即便是当地官员的奏章或者县志中也会出现“漏儿沽”“塘二沽”“塘儿沽”等各种说法。王利以一张1903年的明信片讲述道，正是这站房上的“TANGKU”，“当时督修铁路的英国工程师金达，将这里叫成‘TANG-KU’，与塘沽正名沿用至今。”

现在主体建造于1908年，为砖木结构欧式单层建筑群，坐东朝西，与铁轨延伸的方向平行排列。南北长130米，东西宽18米。屋顶原是双坡铁楞瓦顶，后经修改为灰色瓦屋顶。根据相关记载，原站舍布局中有4个候车室，每个面积约200平方米；6个大房间，每间约60平方米；另有十几个小房间为办公、货运、运转和食堂所用。在现场，透过玻璃窗，依旧可见一些当年作为车站使用的设施等，而在临轨道的一侧已被围墙封闭。

在修建“TANGKU”站时，英国工程师金达有一位中国助手，他就是刚刚学成归国的詹天佑——后来的中国铁路之父。天津文史研究青年学者、天津记忆团队的吕彪说，詹天佑后来还带领工人完成了塘沽至天津段的津沽铁路铺轨，仅用了70多天。他后来还参加修筑天津至山海关的铁路。

历史 数次沦为“侵略跳板”

从地理位置上来说，塘沽南站的建成让塘沽成为北方水路和铁路运输的交通枢纽，各个洋行以及开滦矿务局等机构纷纷引铁路专线至塘沽码头。

当时的塘沽南站作为枢纽站点，实现了李鸿章“南接大沽北岸，北接山海关”的愿望。在最初的设想中，塘沽南站将成为重要的军事运输纽带，因其位临港口，又和大沽炮台相近。洋务运动中，进口的和国产的钢轨，都要通过海运汇集于天津港口，再经塘沽运送到各地。最初，在塘沽南站附近就有专门卸运和堆放铁路材料的“中国铁路第一材料处”，俗称材料场。后来，由于货物吞吐量剧增，在当时的新河站附近修建了新的材料场。

因为特殊的地理位置，塘沽南站在历史上“曾是中国人民抗击外敌入侵的前线，也数次成为列强进军中国、抢掠中国物资的跳板”。吕彪介绍说，1894年7月23日，清北塘仁字营1100余名官兵乘火车抵达塘沽南站，并在大沽船坞换乘英商怡和洋行高升号轮船赴朝鲜牙山增援。后高升号在丰岛海域被日军浪速号击沉，官兵遇难。塘沽百姓得知这一消息后，举行了隆重的追悼祭奠活动。1900年的庚子事变，英国海军将领西摩率领3万余人的八国联军就是经由塘沽、天津进军北京。联军总司令瓦德西乘Heartha号巡洋舰抵达大沽口。瓦德西在塘沽登陆，并在塘沽南站登上专列去天津。1933年，南京政府在塘沽签署了臭名昭著的“塘沽协定”，默认伪满洲国和日本占领热河合法，也丧失了部分华北主权。王利介绍，“七七事变”后不足半月，日军就迅速占领塘沽，把火车站和日本大院内的码头合并管理，统称“塘沽码头”。到了1940年8月，日军在塘沽建成“华北交通码头”。

一直到天津解放，火车站才步入为人民生活、国家建设的“正轨”上。

火车站 是这样修成的

1840 煤炭需求

鸦片战争之后，清政府被迫开放，现代机器工业兴起，对煤炭的需求量急剧增长。

1876-1882 马车铁路

1876年，李鸿章筹建开平煤矿，唐廷枢建议，在开平与芦台之间修建一条铁路运煤。1880年开凿了一条从芦台到胥各庄长达70里的“煤河”来解决运输问题。

1881年6月9日，自唐山起至胥各庄一线的铁路动工兴建。当时轨道采用4英尺8英寸半的标准轨距(1.435米)。11月，工程告竣通车。全长11公里，耗银11万两。

1882年，使用机车牵引，国人也逐渐开始了解铁路的便利，而在唐胥铁路建成之初，以骡马牵引车辆，被世人称为“马车铁路”。

1886-1887 官商合办

1886年，开平矿务局申请将唐胥铁路延伸至芦台，组建了最早的铁路公司——开平铁路公司。11月，唐胥铁路由胥各庄一段开工，至第二年5月竣工，全长45公里，命名为“唐芦铁路”。

1887年总理海军事务大臣、醇亲王奕譞以“便商贾，利军用”上奏，要求将唐芦铁路向南延伸至大沽口北岸的塘沽，向北延伸至山海关，并修建塘沽至天津的铁路。当月，开平铁路公司改名“津沽铁路公司”，亦称“中国铁路公司”，公司的性质是官商合办。

1888 塘沽站

年初，由芦台经北塘站至塘沽的铁路修筑工程开工，至4月初，塘沽段竣工。其后，又将铁路延伸修至如今天津站附近。

10月，全线竣工，线路全长130公里，时称“唐津铁路”，亦称“北洋铁路”。在当时的塘沽地区建有3站，即北塘站、塘沽站、新河站。塘沽站即为后来的塘沽南站，新河站是后来的塘沽站。

1901 京山线

1901年，线路延至北京正阳门，后向北又延至沈阳，遂称“京山线”。唐津铁路是中国第一条自办的标准轨距铁路，天津也因此成为中国第一个使用国际标准轨距铁路的大城市。



1903年明信片上的“TANGKU”站



老明信片里的塘沽南站道岔



上世纪初拍摄的车站照片



在塘沽南站的瓦德西



新河材料场及办公用房



车站旧影

刻有“TANGKU”站名的小二楼



发现的界碑



早期的“塘沽站”

界碑 青砖 钢轨 铁路史的珍贵实证

1995年，车站旧址被塘沽区委、区政府确定为塘沽区文物保护单位。2007年，塘沽南站入选天津十大不可移动文物；2013年，旧址先后入选天津第四批文物保护单位和第七批全国重点文物保护单位。在王利和吕彪的讲述中，一些发现的文物记录着一段段珍贵的历史。

2005年，在塘沽南站发现3块界碑，刻“北宁铁路岔道商有岔道起点”。吕彪解释，“北宁铁路岔道”是指“北宁线”在此地岔出铁路支线，“商有岔道”说明产权经营码头、货场的商业企业所有。王利还解释了“北宁铁路”的来历：1907年5月，北京、皇姑屯间铁路开通，定名为“京奉铁路”，1929年4月，改称“北(平)(辽)宁铁路”。

2012年，塘沽南站发现了标记“P.M.R”的青砖。R是铁路的英文RAILWAY的首字母，P字母代表当时北京旧称北平PEIKING，N则是辽宁简称“宁”。“P.N.R”即为北宁铁路的缩写。而“P.M.R”青砖，奉天就是现在的沈阳，M是奉天的满语音译“MUKDEN”的首字母。

塘沽南站结束货运业务时，车站保留了4条轨道，当时许多钢轨的历史都超过了90年，最早的钢轨可以追溯到1908年左右。根据这些钢轨上刻印的标记判定，英俄等外国的进口货、汉阳铁厂的国产货都有，这些钢轨对于中国的铁路史、冶金史研究都有很重要的价值。 新报记者 单炜炜 部分资料由被访者及天津记忆团队提供

