

# 百年老站成功“搬家” 义县地标建筑获保全

2019年10月27日，备受瞩目的义县老火车站完成最后一次平移，将老火车站向东移70米，准确到达设计位置，成功“搬家”！这一堪称义县地标式建筑的百年老站，终获保全，留下了一段沉淀悠悠光阴的“义县记忆”。

## 义县老火车站的前世今生

关于这座老站的修建时间，存在着“1921年版”“1936年版”“1956年版”等三个版本；关于其修建者，也说法不一，有“张作霖版”“英国人版”“日本人版”等多种说法。据资深考古学家冯永谦先生考证，义县老火车站应建于1921年，是奉系军阀张作霖授意，由其麾下干将，有“民国循吏第一人”、时任奉天省财政厅厅长兼东三省官银号督办的王永江亲自主持修建的。

对这座老站历史的前世今生，义县学者董长臣说得具体而翔实。据董长臣调查，清光绪年间，义州人潘金、高超等人计划修建铁路，但未能实施。民国初年，开始修筑锦朝铁路。初由锦州至朝阳，在义县境内长48公里，设七里河、泥河子、义县（在六里甸子，也有说在前五里屯）、周家屯等4个车站，于民国十年（1921年）12月10日正式通车运营。当时站内有线路4条，给水塔一座，信号机两架，站舍一栋。有站长、售票员、货运员、电报员、检车员、保线工人、铁路警察等铁路员工，为三等站。义县站当年收入银币18万元，支出银币0.8万元，于1929年改称北宁路锦朝支线义县站，后改称义县驿。1936年，日本侵略者为掠夺阜新煤矿资源而修筑新义线，起于黑山新立屯，经由阜新、清河门、直达义县站与锦承线接轨，在义县境内长34.4公里。新义线修通后，使义县成为中转站，客货运输繁忙。民国二十六年（1937年）10月，将义县车站从六里甸子迁至南关现址。1940年，每日由锦州经义县到叶柏寿和由锦州经义县至赤峰各对开客车一对，由锦州经义县至沈北对开客车一对，货物用专车运送，每日次数不定，运走了中国的矿产品、农副产品、运来了洋货。1947年秋以后，由于战争原因，锦朝、锦赤、锦承各线路运输中断，到新中国建立后，才先后恢复了通车。

义县学者孟祥水回忆说，在民国二十年出版的《义县志》前卷的图谱中可以看到，当时的义县车站屋顶设计成三个人字形尖顶，在尖顶下部与房屋外墙相接处，环绕房屋一周安装雨搭供旅客遮风避雨，可见当时的设计真是细致入微。这种风格的建筑在锦承线上的周家屯、上园、南岭站还可见到，保存至今已相当不易，可惜的是，义县站建站之初的老站房没有保存到现在。

## “义县回转线”与世人说再见

随着义县老火车站的迁移，与之相伴的“义县回转线”也到了该与世人说再见的时刻了。义县回转线，俗称“灯泡线”，全长2409米，在实际行中发挥了巨大作用。从朝阳、叶柏寿方向前来的列车，先上回转线，再进义县站停车办客；而从阜新方向前来的列车，先进义县站停车办客，经义县站南咽喉上回转线，转一圈后，开往阜新方向。

义县学者孟祥水表示，1956年，为优化京沈第二通道，新京承铁路开工，锦承铁路也在原有的锦古铁路（锦州至古北口）的基础上扩能。义县是此时辽西地区最大的县，义县站也是锦承线上最大的中间站之一，为增强阜新至叶柏寿方向列车的通车能力，当时的锦州铁路局为义县站修建了灯泡型的回转线。这样，阜新至朝阳方向经过义县的列车，可以由回转线调向，省去换挂的过程。

从2016年起，锦承线薛家至义县段扩能的改造工程步伐加快。由于原线路质量差、标准低、通过能力差，线路在义县附近采取垫高路基、立体交叉的方式。改造后的新义县站站房在老义县站南侧500米，在北侧桃园村建设三角联络线，在锦承线上设义县西站，2018年8月18日，义县西站启用，“回转线”被废弃。

## 曾是《大决战》外景拍摄地

值得一提的是，义县老火车站曾作为一些电影的外景拍摄地。据说，《小兵张嘎》的主演者安吉斯曾在此地拍过电影，特别是《大决



最初的义县老火车站外景。

资料片

战》之《辽沈战役》，曾在这里取过景。

提辽沈战役，就不得不提解放战争期间牺牲在义县的朱瑞将军。朱瑞（1905-1948），学名朱敦仲，字剑侠，江苏宿迁县人，解放战争期间，他出任东北民主联军和东北军区炮兵司令员兼炮兵学校校长，是中国人民解放军炮兵奠基人。

1948年9月12日，辽沈战役开始，东北野战军主力迅速向北宁线奔袭，朱瑞指挥炮兵纵队参加攻克锦州以北国民党军的坚固据点义县城的战斗。解放战争中，国民党军曾有“欲保东北，必守锦州；欲保锦州，必守义县”的说法。10月1日上午，东北野战军发起总攻，朱瑞下令，各种口径的炮火齐放，不到六个小时，就摧毁了国民党政府经营多年的工事，将敌义县守军全歼，活捉师长王世高，胜利拉开了辽沈战役的序幕。

在攻取义县的战斗中，东北野战军第一次使用了缴获的美国榴弹炮，为了解这种火炮的性能，战斗尚未结束，朱瑞就不顾风险从指挥所出来视察，途中不幸触雷，壮烈牺牲，时年43岁，他是解放战争中我军牺牲的最高级别的将领。朱瑞将军的塑像一度立于义县火车站前，供人瞻仰凭吊。

在激烈的义县之战中，国民党军动用大炮、飞机对义县城狂轰滥炸，作为交通枢纽的义县火车站一带是重点攻击之地，但火车站居然完好无损。连距火车站不远的大佛寺（今义县奉国寺）都挨了三颗炸弹，其中一颗炸弹落到辽代大佛旁，幸运的是，这三颗炸弹都突然哑火，没有爆炸，大佛寺逃过一劫，至今仍被义县人传为奇谈。

## 义县老站“拆与留”的激烈争论

围绕这座近百年老站的“拆与留”，正反两方面的声音壁垒分明。有人在“义县贴吧”里留言：拆就拆了吧，这种年限的站多如牛毛，荒废着看着更糟心。有些事不要太矫情，一个火车站又不是故宫！还有人这样说：这并不是文物（义县老火车站目前是“无保单位”），也没有什么保留价值。如果不拆，留在那儿干嘛？再去别的地方盖新的？

较之上述“主拆声音”，更多的人则主张保留义县老站，认为那是义县历史中不可或缺的人文财富。就“义县老火车站可能拆迁一事”谈自己的想法，义县书画家关长江的态度很明确：“我不同意拆迁！”关长江认为，一个人无论走多远，最初的纯真记忆总会停驻在出行的地方，停在亲朋挥别的车站口，有车站的地方，就有回忆。义县老站虽已过时破旧，却是光阴的见证，凝聚着几代义县人的岁月情感，怎可从记忆中随意抹去？

义县学者董长臣赞同关长江的观点，他也认为应该保留这座火车站，因为那是不能忘怀的历史往事！“历史不可复制，遗迹也不可复制，不能因为一时的困难遮蔽大局，要长远看问题，给后代保留点真实的历史，比任何宣传强百倍，也最具说服力。义县老火车站是日伪侵华掠夺阜新煤炭资源去往锦西出海口的铁

证，是东北近代历史中难得的负面教材，是教育下一代的活教本，政治教义大于经济价值！”董长臣说。

另一位年近八旬的义县学者邵恩库表示，以前，像义县火车站这样的老站在辽宁省内有多处，后来，海城站拆了、汤岗子站拆了，北票金岭寺的老站前些年也拆了……文物不可再生，一旦破坏就难以恢复原貌，希望在拆迁老车站这一问题上，义县方面能三思而后行，要理智面对文物保护和经济发展间的难题，并正确化解两者之间的矛盾。

不仅义县人热议这座家乡火车站的未来命运，省内其他地区对此也予以高度关注。沈阳市文保志愿者队长陈赫希望有关方面重视来自基层的声音，征求社会意见后再进行规划建设，因为近百年的火车站，即便放眼全国，也为数不多了。

一篇网上热传、题为“义县火车站，怎么拯救你的未来？”的博文写得情透纸背，内容如下：时代在发展，但不忘记历史，建设和规划更应该考虑宝贵的精神财富和文化遗产的保护。义县本就是国家重点帮扶的贫困县，旅游资源贫乏，除去几处老祖宗留下的历史遗迹，复建中的北城门由于种种原因迟迟未能完工。义县老火车站完全可以开发成红色旅游景点和特色展览项目，它既是古城的地标性建筑，更是教育和警示后人的史证。仅以所拍摄的图片呼吁：保留义县老火车站建筑，保护留存的历史文化，不要再让古城留下遗憾！更不应让先辈流血解放的古城再流泪！

还有网友指出，目前国内的火车站多为大体量的、整体雷同的外形设计，几乎看不出区别，很难展现所在城市的地域特色，为何不能保存一些具有时代感的老火车站，使其成为一座城市的历史标志，成为其地标性的存在呢？为何在火车站的形象设计上，非要风格一统以致千篇一律呢？在国外，具有历史美感的老火车站大量存在，如建于1846年，地处英国爱丁堡的威利火车站；建于1852年，地处英国伦敦的国王十字火车站；建于1914年，地处芬兰赫尔辛基的中央火车站等。即便在国内，也存在一些设计别致、充满灵魂的老站，如建于1928年，由中国著名建筑师林徽因女士和梁思成先生设计的吉林西站；建于1898年的旅顺站，站内有国内保存最完整的欧式站舍；建于1899年的青岛站、建于1909年的地处云南省蒙自县的碧色寨站，均为德国文艺复兴风格的作品；而建于1901年，地处黑龙江省海林市的横道河子站，展现的是俄罗斯的建筑艺术传统……与上述火车站类似，义县老火车站的建筑特色是上世纪二十年代的日式风格，具有与众不同的建筑体验与历史内涵。

有专家提出一个两全其美的折中方案：若保住这座火车站，新建的铁路干道会形成一个L形的拐弯路线，视觉上不好看，那么，可否将火车站做成一个“交通的环岛”，从火车的南北方向，共同往西走，把火车站变成一个“交通岛”？这样一来，火车站可以保留下来，继续发挥它的现实效用，同时，这座近百年的老站还能作为义县的一个老记忆，作为义县的

一个标志性建筑，将来有望做成一个铁路火车站的历史公园，或者作为一个城市的展馆，或者未来拍影视，搞一个小影视基地等等，为其未来的文产开发留下多种选择。

## 济南老站“拆而复建”的前车之鉴

在义县老火车站命运未卜之际，不少网友提醒义县有关方面：切勿重蹈济南老火车站“拆而复建”的历史覆辙。

津浦铁路济南站（济南老火车站），建于1912年，由德国建筑大师赫尔曼·舍费尔设计，是典型的德式车站，将德式建筑的匀称、协调、沉实的风格，体现得淋漓尽致。它是亚洲最大的火车站，被二战后西德出版的《远东旅行》列为“到远东最值得看的第一站”，是清华大学、同济大学的建筑类教科书上的范例。

上世纪九十年代，为追求现代化建设，济南老火车站被当地政府下令拆除，1992年7月1日8时5分，济南老火车站的钟声永远停止了。2013年，济南市政府为缓解日益增加的济南火车站旅客集散和周边交通的压力，投资15亿元修建济南火车站北广场，并且宣布“复建”老火车站，但其后不到一年又宣布停建。《人民日报》曾为此刊发评论：《评复建济南老火车站：历史文物不能靠复制救回》。

与此形成鲜明对比的是，多年前，贵州的上海知青坟干平在安顺紫云县力排众议，坚决反对毁山造田，给今天的安顺带来一个四星级旅游景区，格凸河成为紫云人民脱贫致富的聚宝盆。

有专家指出，人文景观旅游资源包括历史文化古迹、古建筑、民族风情、饮食、购物、文化艺术和体育娱乐等，可归纳为人文景物、文化传统、民情风俗、体育娱乐等四大类。圣地亚哥是美国西海岸的著名旅游胜地，其中最吸引人的是当地的一座铁道博物馆。那么，义县老火车站为何不能改成一座位具特色的铁路博物馆，作为来日的影视拍摄基地、旅游景点，完整地保留下来呢？

## 义县百年老站成功“搬家”

2018年初，义县政府召集各部门开了一个专题会议，出席会议的人员包括城建局、交通局、文物局以及人大、政协的领导。会议的核心议题是：县里准备修一条从义县高速直接跨过铁路，往西去的交通干道。铁路改道以后，火车站南移，在南边新建了一个火车站，义县往万佛堂方向去的那个方位也修了一个新的西站。火车线路一改，原来从义县去前杨镇的道路就封死了，往西去的道路就不便捷了，所以县里想跨过铁路修一条路，这就涉及义县老站的拆迁问题了。

因为这一议案是政府提出来的，很多单位表示没有异议，也有部门提出若干建设性意见，希望能对老站予以保护性开发。但无论是拆是留，都差资金，修立交，修不起，修地下通道，也修不起。这一铁路改造工程势在必行，还要照顾到社会各界的反馈与舆论，但巧妇难为无米炊，没有钱，再完美的计划也难以落地，义县方面一时进退两难。

经过有关部门多番论证，为实现城市发展与历史保护的双赢，义县委、县政府最终决定保留老建筑，委托辽宁省城乡建设集团、辽宁省建设科科院将老火车站向东移70米。老火车站站房为单层砖混结构，屋面为起脊木屋架，东西向长度为26.8米，南北向宽度为25米，建筑面积约450平方米。经过系统检测鉴定，辽宁省建设科科院决定先对老火车站进行加固处理，之后切断原基础，设置上、下轨道结构体系，浇筑滑移段轨道梁和新址基础，再采用实心钢棒作为辊轴，手动调控千斤顶实现直线移位。平移于10月16日正式开工，历时11天完成。

未来，辽宁省建设科科院还将对平移后的广场复建和交通组织进行规划设计。规划后的广场占地面积5520平方米，道路采取以广场为岛心的大环岛式交通组织形式，配套绿化工程、亮化工程，建成后的广场将成为从高速出口进入义县的一个标志性景观。

辽沈晚报、聊沈客户端主任记者 张松