

百年间 小岭站三处站舍“同在”

□王宝滨 文/摄

沿着绥滨铁路从哈尔滨向东78.3公里，铁路开始穿山越岭。百年前，中东铁路修建到此遇到了大难题——如何翻山越岭？按照当时的条件，线路只能沿山脚曲线铺设，车行艰难。全国解放后，按照新规划重新铺设了线路，停用老站舍，建设新站舍。20世纪60年代初，扩大运力建设复线，才有了容量更大的新站舍。这形成了小岭站独特的景观——三处站舍“同在”，这在全国铁路系统中实属罕见。

一 百年前 小岭站依山而建

深秋时节，层林尽染，万山色彩斑斓。坐落在阿城区小岭镇的中东铁路东线小岭站遗址建筑群，安静地隐藏在五花山的褶皱里。它是一处因线路改道而幸存的五等站旧址，经挖掘和活化利用还原了百年前的历史风貌，浓缩了中东铁路东线建筑、自然风光之美，开创中东铁路遗址活化利用之先河。

小岭镇地处张广才岭完达山余脉，二道河子、石头河子绕山流淌。小岭站建于1899年，距哈尔滨站78.3公里。曾用名小林站、大石头河子站。因建站时山脚下地域狭窄，站舍只得依山而建。布局从高到低依次是员工住宅、候车室、路基股道、二道河子、湿地、大石河子。站区占地面积7500亩，按中东铁路五等站标准配置设计，设有站舍、车务、工务、给水等设施。在绕山而行的二道河子之上，有一座三孔石墩铁路桥，现在只剩下桥墩。小岭站老站舍总计约有建筑16处。同为俄式建筑，设计却分等级：俄国养路工住房高大，是正房，冬暖夏凉；中国养路工住房低矮，是厢房，像是工具、材料仓库。这种设计格局，在中东铁路沿线都是一样的。

1907年，小岭站有居民128人，俄国人居多。1935年日伪统治时期，扩建了候车室，增建了两栋民宅和一座小楼。俄式建筑高大，门窗宽阔；日式建筑低矮，门窗狭窄。扩建后的候车室加盖了一座飘窗建筑，增加了面积，开阔了瞭望视野。

新中国成立后车站人口增多，除铁路职工、家属外，还成立了新兴、道上两个农业生产队。车站有铁路装卸队，装车货物



老站舍侧面墙壁挂满藏品。



复原后的小岭站老站舍。

有原木、块石和白灰。由于交通闭塞，唯一的交通工具是铁路通勤车。

据史料记载，小岭地区地下矿藏丰富，有铁、铜、铅、锌等，盛产优质石材。1899年3月，哈尔滨至阿什河站（现阿城站）通车之后，随即铺轨至小岭，而后向哈尔滨城市建设供应建材。如1901年建成通车的哈尔滨松花江铁路大桥，其砌筑桥台、桥墩所使用的花岗岩石料，全部是在小岭车站附近采石场采制而成。如今伫立在太阳岛公园正门口长7.5米，厚2米，高4.3米，重150吨的“太阳石”，便是2003年由小岭阿什河边的西泉眼风景区采集到的。

二 曲线绕行 列车运行充满危险

1897年秋天，中东铁路工程局第五勘测班到此测量，他们面对一片沟壑一筹莫展。按常规设计线路走向应该取直，需在沟壑地段修筑一段超高路，但这样不仅耗时、耗资，而且高路基日后还有滑坡隐患。几经研究线路放弃取直方案，将线路北移沿山脚下曲线铺设。尽管曲线铺设加剧了钢轨磨损，而且限制了行车速度，但别无选择。于是中东铁路工程局在山脚下设置站场，站舍依山而建。轨距1524毫米，曲线半径320米（已达最小局限），坡度15%，即线路每延长千米，高度上升15米。小岭站是中东铁路东线19个给水站之一。投用后，嘹亮的汽笛声唤醒了沉睡的群山，伸向哈尔滨的铁路在此绕了一个半圆形的弯。

小岭站的曲线绕行方案为日后安全埋下了隐患。钢轨磨损异常严重，列车一过曲线，车轮便摩擦钢轨发出“吱吱”声响，落下一层铁末子，而且钢轨容易折断。水害也对行车构成了威胁。春季山上冰雪融化，雪水流向路基；夏季山洪暴发，路基常被冲毁；由于路基含水量大，冬季线路被冻得七高八低，列车限速通行。新中国成立后，列车提速，运量增加，这里成为干扰运输的瓶颈，经铁路部门研究决定，线路改道，废弃原中东铁路小岭站。

三 站舍附近 是当年马迭尔老板儿子被害地

1933年8月24日暴雨之夜，当时的马迭尔旅馆老板约瑟夫·卡斯普的儿子谢苗·卡斯普在面包街（现道里红专街）被日本宪兵队唆使的5名匪徒绑架，索要30万日元赎金。后来绑匪将谢苗·卡斯普秘密转移关押到小岭站附近，谢苗·卡斯普写信给父亲约瑟夫·卡斯普，恳求支付赎金，解救他脱离魔窟。12月初，法国驻哈尔滨领事馆副领事钱邦率特遣队奔赴小岭，搜寻关押谢苗·卡斯普的地点。随后，哈尔滨日本宪兵队发布公告，在小岭附近发现了被折磨致死的谢苗·卡斯普的尸体。

绑匪为何将谢苗·卡斯普关押在小岭站？主要出于以下考虑：一是小岭站地域偏僻，但乘火车只需3小时；二是绑匪家住哈尔滨，轮班看押，交接班乘火车比较方便；三是小岭站有铁路电话，便于绑匪与哈尔滨日本宪兵队互相联系。

四 20世纪60年代初 线路改直新站舍落成

1958年，滨绥线（哈尔滨—绥芬河）新香坊至亚布力间修建复线（双线）开工，小岭站改道即在其中。1960年改道工程动工，绕山而行的曲线改道南迁；小岭站南移2公里，另辟新站区，原小岭站俄式建筑变成职工住宅。新筑复线高路基近似直线，全长约1000米，最高处22米，相当于五层楼房。筑路施工没有机械，路基工程靠“人海战术”挑土篮子完成。一时间“三山五岭银锄落，地动山河铁臂摇”，高路基工程按期竣工。

当时，小岭镇街区为正方形，方圆约500米，原有车道和河道被路基阻断。铁路部门在高路基处修建两处涵洞。其中一处加宽，河道和车道各占一半，河水、车马行人各行其道，遇有河水暴涨，涵洞就变成

泄洪通道。

1962年复线开通不久，高路基开始下沉、滑坡。于是，铁路部门开始用土毛石补充路基，因路基太高，土毛量少不够用，多了下滑更加严重。经时任哈尔滨铁路局局长黎波涛率工务处长王兆忠等工程师现场勘察，决定用炉灰补充路基，除了减轻路基压力之外，还起到了防寒、消灭冻害的作用。从当年4月开始每天卸20车，各机务段存的炉灰不够用，后来由哈尔滨“三大动力”（锅炉厂、电机厂、汽轮机厂）负责供应炉灰。4月至7月卸炉灰2000余车。此后，又在高路基两侧栽树育林，使高路基日趋稳定，安全行车至今。

1960年复线工程站改线时，小岭站新站舍落成。1984年因车站客、货业务增多，又另行新建三层楼站舍，这两处站舍隔线相望。由此，小岭站三座不同时期、不同风格的站舍同在，这在全国铁路也是少有的。

三处不同时期建成的小岭站依托优美的自然风光，现已成为哈尔滨远郊一处网红打卡地。中东铁路建筑是不可再生资源，挖掘和活化利用是最好的保护方式。



被树木遮掩的小岭站老站舍后院。

作者简介

王宝滨 中铁哈尔滨局集团有限公司退休干部、黑龙江省哈尔滨历史文化研究会会员、哈尔滨文史馆馆员。

· 本版特约顾问 王铁 ·

与您约稿

哈尔滨记忆专版通过寻访城市老建筑、老物件、老故地等，讲述发生在哈尔滨的老故事。如果您酷爱城市历史研究，或是相关领域专家，

欢迎提供稿件。

稿件相关要求如下：1. 文章字数为2500-3000字，多幅相关旧照。2. 文章相关要求为：主题鲜明、史实

精准、故事情节丰富、可读性强等。3. 稿件请发送至22354430@qq.com，同时请注明姓名、个人简介（100字以内）、联系方式。