抗美援朝鋼鐵運線 88年通化老站退役

新站啟運成東北東部鐵路網核心節點

6月的最後一天清晨，K7385次列車緩緩駛入吉林通化老火車站一號站台，隨着列車緩緩停靠，這座1937年投入運行，伴隨通化88載的老站，迎來了最後一個客運清晨。88年前，通化上空第一次響起了汽笛聲。在抗美援朝時期，它更成為聯通前線的鋼鐵運輸線。88年後，在一聲深沉汽笛中，客運員和乘客們送別這座老站，一座新的客運樞紐即將投入使用。

●香港文匯報記者 盧冶、林凱 吉林報道

●這座1937年投入運行、伴隨通化88載的老站，迎來了最後一個客運清晨。 網上圖片

●6月30日，由中鐵十四局承建的瀋白高鐵通化站開通運營。圖為旅客進出新通化站。 新華社

通化站曾被譽為「長白山下紅旗站」，榮獲鐵道部「全國客運部門十面紅旗」稱號。其地理位置特殊，是梅集線、渾白線、通灌線、四梅線、鴨大線、瀋吉線交匯處，可以說吉林省東南部地區的全部客運線都聚焦於此，在抗美援朝戰爭期間更成為通往前線的「生命通道」。

885鐵路職工自願赴朝參軍

1950年7月27日，通化站正式承擔抗美援朝軍事運輸重任。運輸量急劇上升，晝夜接發列車數量從之前的30多列增至80多列。全站上下以驚人的效率投入戰鬥，僅用三天時間便安全組織首批軍列54列，編組解體車皮3,390輛。後方支援同樣感人至深：每天有500多名休班職工自願出勤，600多名職工家屬自發參與洗衣、送水、做飯，軍民同心。

1951年3月31日，美軍出動40餘架次飛機炸毀鴨綠江鐵路大橋及多座浮橋。通化地區民眾組織搶修隊伍冒着風險作業。為維持運輸，搶修並增設了多種類型的浮橋，包括用於通行軍用卡車的鐵軌浮橋、隱蔽式浮橋以及簡易人行浮橋，有效保障了這條「生命線」的持續運轉。

據統計，抗美援朝戰爭期間，通化站辦理入境空車、重車、破損車51,782輛。通化鐵路分局職工先後有885名職工自願赴朝參軍，其中14名職工光榮犧牲，用鮮血和生命築成了「打不垮、炸不斷」的鋼鐵運輸線。

新老員工站好最後一班崗

站台上，氣氛莊重而不捨，即將退休的客運員魏秀春，身着整潔制服，目光深情地掃過熟悉的站台。「從燒煤取暖到全車空調，從大包小包擠上下車到如今的電子檢票……時代在變，我們服務旅客的初心從未改變。」魏秀春在老站完成了他人生中最後一班崗。18歲入職、堅守崗位42年作為通化站42年變遷的「活字典」，他見證了這裏從平房到現代化候車樓的巨變，從笨重的鐵剪子檢票到便捷的電子刷臉閘機。「這裏的一草一木我都熟悉。」魏秀春說。

年輕的00後客運員高銘嬌，佩戴閃亮路徽，整理制服，精神抖擻。「站好最後一班崗，在新站我會以更飽滿的熱情服務旅客。」年輕的臉龐寫滿承諾。

承載鄉愁記憶 市民趕來送別

候車廳旁有一面復古的照片牆，80多年的歲月故事都濃縮在泛黃的照片裏。儘管趕車的人們大多行色匆匆，但仍有許多人願意停下腳步與之合影留念。在紀念牆，很多人寫下的真摯話語讓人淚目：「從1981年至2025年的44個年頭裏，我無數次從這裏中轉、出發，很捨不得」「通化站承載着我求學追夢的回憶，今年剛好畢業，很巧趕上最後一個春運，希望都能畫上一個圓滿的句號」「我知道，沒有下次再見吧。歸途的風一直颳，別害怕，世界會在你腳下」……停運當天，不少市民特地趕來送別。土生土長的張女士說：「約了老朋友來體驗最後一班車，老站讓我們望得見山，看得見水，記得住鄉愁。」王女士表示：「老站承載着全市人民的出行和對繁榮的貢獻，今天是懷着戀戀不捨的心情來告別的。」

新站規模更大 運輸效率提升

城市如列車，車輪滾滾向前。老站謝幕，新站登場。

隨着K7522次列車從站台緩緩駛離，這座擁有88年歷史的通化老站正式停止客運服務。與此同時，功能齊全、設施先進的新通化站開啟運營，吉林東南部鐵路事業翻開新篇章。

據香港文匯報記者了解，新建通化站是吉林省東南部最大的鐵路綜合交通樞紐，也是瀋白高鐵在建最大站房項目，是集高鐵、綠皮普速、長途客運、公交於一體的綜合客運樞紐站，是老站的四倍以上，總體規模達到6站台14條線路，比老站多出3個站台9條線路，將大幅提升鐵路運輸能力和運輸效率。

「新站建設在百年梅集線原址之上，是對通化鐵路歷史的致敬，更是區域發展的嶄新起點。」中鐵十四局瀋白高鐵項目書記孫運斌介紹，通化新站不僅承載高鐵、普速、長途汽車、公交等多種交通方式的一體化換乘功能，還將成為東北東部鐵路交通網絡的核心節點。

●6月30日，旅客在新通化站拍照留念。 新華社

●市民為通化老火車站的「末班車」告別送行。 香港文匯報長春傳真

歷史記憶 時代縮影

史海鈎沉

這座連接東北腹地、扼守長白山門户的老站，不僅是一部濃縮的交通樞紐變遷史，更是一部承載着通化乃至東北地區近現代歷史沉浮的厚重典籍，它見證了抗日戰爭、解放戰爭等重大歷史事件，也經歷了新中國成立後的各個發展階段。

1937年，這座火車站投入運營時，是殖民者掠奪東北資源的工具。1946年秋，站舍在戰火中轟然倒塌，鐵路運輸被迫中斷。1948年，重建工作在零下30攝氏度的嚴寒中展開，在原址上第二次建起了臨時站舍，爲戰後復甦提供了至關重要的支撐。1950年，抗美援朝戰爭的烽火將這座老站推向歷史的聚光燈下。

新中國成立後，百廢待興，通化站迎來新生。因戰爭影響而延至1953年第三次修建的候車室，提升了旅客服務質量，成爲當時國家重視基礎設施建設、人民生活逐步改善的一個縮影。此後，通化站作爲客貨混運的重要樞紐，運輸持續繁忙，每日有始發至北京、瀋陽、吉林、長春等地的旅客列車，鋼鐵、藥材、糧食等物資也經此川流不息，有力地服務了地方經濟發展。

據不完全統計，88年間，超過1.1億人次的旅客曾在此駐足、出發或抵達，通化站見證了無數個體的行色匆匆與時代的宏大變遷。

從1937年的蹣跚起步，到戰火中的不屈重建，再到新中國成立後的蓬勃發展，直至今日迎接高鐵新時代，通化站88載的歷程，正是通化市乃至中國東北地區近現代發展史的一個生動截面。

電影《特快列車》重現搶救軍人故事

●電影《特快列車》劇照。 香港文匯報長春傳真

「各分局請注意，請記錄一項重要的決定，為了搶救解放軍傷員同志，特批准502次普通客車立刻改為特快列車……」 這是1965年電影《特快列車》開篇的經典鏡頭。影片中的「通集站」，原型正是現實中吉林通化的「通化站」。

真實事件發生在1964年。當時，行駛於輯安（今吉林省集安市）至通化間的502次旅客列車行至黃柏站時，部隊官兵匆匆用擔架送來一位身負重傷的軍官——中國人民解放軍3243部隊副營長葉齊福。葉副營長在執行任務時被石頭砸傷頭部，生命垂危。然而，502次列車是逢站必停的慢車。萬分焦慮的列車長王佩蘭，立即通過車站調度電話向通化站報告，請求將列車改為直達通化的快車。最終，502次列車提前33分鐘抵達通化站，挽救了葉副營長的生命。

1965年，長春電影製片廠將這一感人事跡搬上銀幕，由著名導演趙心水執導，拍攝了「紀錄性藝術片」《特快列車》，在全國引起廣泛關注。

開放路段拍攝 記錄眞實

香港文匯報記者了解到，在影片籌拍過程中，為追求真實效果，劇組並未在封閉路段拍攝，而是讓這列火車像普通客、貨列車一樣，在吉林鐵路局管內的真實鐵路線上行駛。甚至演員表演車長揮臂劃圈發出「發車號子」的動作，如果幅度不合常規，也會被要求修改。正是這種嚴謹態度，使得影片記錄下許多具有時代特色的真實列車生活場景。

值得一提的是，這部電影在2020年進行了高清修復，距離影片上映已逾60載，但這部由真實事件譜寫的生命讚歌及其所承載的時代精神，並未因歲月流逝而褪色，高清修復版的推出，在新一代觀眾中引發了關注與討論。

海內外記者訪河北抗戰遺址 了解冉莊地道戰紅色傳奇

香港文匯報訊（記者 李瑩茵 河北報道）抗戰勝利80周年之際，由中國記協組織的「走讀中國·走進河北」採訪采風活動邀請了15家海內外媒體記者，深入河北保定冉莊地道戰遺址、白洋淀雁翎隊紀念館走訪。冉莊的「地下長城」與白洋淀上的雁翎「水上奇兵」，在抗日戰爭時期實現了以少勝多的抗戰傳奇。受邀媒體在這裏了解冀中平原抗戰的紅色密碼，探尋中華民族不屈的戰鬥記憶。

●海內外記者走進河北冉莊地道戰紀念館，拍攝記錄「戶戶相連」的地道分布示意圖。 香港文匯報記者李瑩茵 攝

「地下長城」抵禦外侮

走進保定市清苑區冉莊地道戰遺址，腳下的石子路蜿蜒向前，斑駁的老槐樹依舊挺立，樹下的一口枯井和磨盤，看似普通，暗藏其中的地道卻是當年村民對抗日軍的「秘密武器」。冉莊地道戰遺址是第二次世界大戰中，中國人民抗擊日本侵略者的一處重要戰爭遺址，曾榮獲「地道戰模範村」的光榮稱號。

據遺址講解員王靜宇介紹，冉莊地道以十字街為中心，有4條幹線地道，幹線延伸出24條支線，總長達32華里，地道網如蛛網密布，將全村連成堅不可摧的戰鬥堡壘，「地道寬約0.8米、高約1.5米，距地面僅2米，既能藏人又能出擊！」依託這一精妙的地道網絡，冉莊人民創造了以弱勝強的經典戰例。

冉莊民兵共與日寇展開157次戰鬥，斃傷敵軍2,100餘人。在日軍對冉莊發起大規模圍剿時，村民們依託地道與敵人周旋，巧妙利用翻口、陷阱等設施，將敵人引入預設戰場，僅用數小時便擊潰來犯之敵，自身卻毫髮無損。這些戰鬥充分展現了中國軍民「兵民是勝利之本」的戰爭智慧，用最原始的工具和最巧妙的戰術，打破了日軍「機械化部隊無敵」的神話。

自製土槍「掃帚炮」威力大

在白洋淀雁翎隊紀念館內，一柄「大抬桿」土槍吸引了香港文匯報記者的注意。這桿土槍由榆木、鐵管打造，根粗直徑5至8厘米，槍口3至5厘米，全長超2米，裝填火藥、鐵砂後，50米內可穿透船板，百米外仍有殺傷力，因射擊時鐵砂散射如掃帚，被日軍稱為「掃帚炮」。泛黃的老照片、復原的大抬桿、隊員們使用過的漁具等展品，重現了當年雁翎隊的戰鬥場景。講解員介紹，雁翎隊隊員大多是當地的漁民和獵戶，他們熟悉白洋淀的每一處水域和蘆葦蕩，利用地形優勢，展開靈活機動的游擊戰。1943年，雁翎隊在王家寨附近設伏，成功截擊了日軍的運輸船隊，繳獲了大量物資，他們埋伏趙北口據點，打得敵人丟盔棄甲。

從1939年成立到1945年配合主力部隊解放新安城，雁翎隊先後進行大小戰鬥70餘次，擊斃日軍25名，生俘30名，擊斃偽軍250名，俘獲500餘名；繳獲步槍500槍8支、機槍3挺、炮2門及大量軍用物資。自此，雁翎隊這個響噹噹的名字傳遍了大江南北，被載入抗日戰爭史冊。

隨着一聲炮響轟鳴，白洋淀的水面激起層層漣漪，驚得現場觀眾屏息凝神。在白洋淀雁翎隊紀念館外，以白洋淀水域為天然舞台，觀眾圍坐於岸邊成觀演區，形成半環形實景小劇場。劇中，雁翎隊成員智鬥日軍，與漢奸鬥智鬥勇。近年來，紅色文化教育不斷探索創新形式，實景演出成為連接歷史與現實的重要橋樑。雁翎隊情景劇的上演，正是新時代紅色教育的生動實踐。冉莊地道戰遺址講解員王靜宇在接受採訪時表示：「我們館裏的紅色文化宣傳隊排練了一個紅色情景劇《地道戰歌》，我們會帶着紅色故事進社區、進校園、進企業、進部隊。」

掃碼睇片