回眸百年

世界最长高速铁路

为“中国梦”提速

本报记者 王 晋

跨黄河，越长江，穿南岭，衔珠江，一条纵贯南北的高速铁路在中国大地上贯通。2012年12月26日，京广高铁正式开通运营，全程2298公里，这是世界上运营里程最长的高速铁路，全线设计时速350公里。

从北京出发，火车风驰电掣一路南下，穿“燕赵名城”石家庄，过“中原绿城”郑州，越“九省通衢”武汉，经“楚汉名城”长沙，仅用8小时抵达“南国花城”广州。这条新建的客运专线串起了环渤海经济圈、中原经济区、武汉城市圈、长株潭城市圈、珠三角经济区，形成一条“高铁经济带”。

一路飞驰，一路风景，昔日漫漫长路，如今一日往返。

京广高铁联调联试进入最后阶段。近日，试运行和谐号列车经过卢沟桥。 陈志一摄(资料照片)

百年寻梦

沿着历史轨道，回溯艰辛历程，这是一段跨越百年的追梦之旅。

北京前门大街甲2号。中国铁道博物馆门前川流不息，这里，就是原京奉铁路正阳门东车站旧址。

馆内有一件“镇馆之宝”——京汉铁路告成纪念铁碑。黑色的大铁碑上分别以中法两国文字镌刻着“大清国铁路总公司建造京汉铁路，由比国公司助理，工成之日，朝廷特派太子少保前工部左侍郎盛宣怀、二品顶戴署理商部左丞相唐绍仪，行告成典礼，谨镌以志，时在光绪三十一年十月十六日”。这是清政府1905年在京汉铁路告成时铸就。

65岁的中国铁道博物馆原党委书记、副馆长贾本义追溯着历史的记忆。“京广铁路过去由京汉铁路和粤汉铁路两段组成。京汉铁路原称卢汉铁路（卢沟桥-汉口），在中国铁路早期建设中有非常重要的位置。1895年12月，清政府决定兴建卢汉铁路，预算支出白银近3000万两，这在当时是大工程，被称为‘新的长城’。”

旧中国积贫积弱，筑路维艰。西方列强对卢汉铁路虎视眈眈，清政府决定接受比利时贷款，但铁路权益被对方掌控。卢汉铁路1897年动工，1906年建成，历时9年，正式通车后改称京汉铁路，全长1214.5公里，是中国修建的第一条长大铁路干线。京汉铁路通车后的第一年，盈利221万多元。1909年1月1日，中国收回京汉铁路管理权。

1898年1月，清政府与美国一家公司签订贷款建设粤汉铁路（广州-武昌）的合同。直到1903年，只修了一条32公里的支线，并违约转售三分之二股份。这引起国人的反对，1905年，清政府花高价买回粤汉铁路路权，“花了真钱买了空路”。后来分段建设，从1906年直到1936年，历30年建成。

詹天佑是“中国铁路之父”，《铁道知识》杂志社原社长、主编魏宗燕说，詹天佑与京广铁路有三个连接点。其一，詹天佑主持粤汉铁路建设；其二，他主持修建了京汉铁路的支线新易铁路（高碑店到易县梁格庄），时间短、花钱少，得到了清政府的认可，为日后修建京张铁路奠定了基础；其三，京张铁路在丰台打下了第一颗道钉，卢汉铁路的起点也在这里。“在当时的环境下，詹天佑以‘不让欧美以前驱，岂仅偕扶桑而并骑’为己任，主持修建了我国第一条自己设计自己施工的干线铁路，为中国人争了气。可以说，京广铁路今天的发展与詹天佑身上体现出来的中华民族自强不息的精神连在了一起。”

艰辛逐梦

设计建设自己的铁路，让火车跑出风一样的速度，这是百年来中国人的梦。为了这个梦，几代人付出了艰辛努力。

昔日，京汉铁路和粤汉铁路被长江阻隔，火车只能“坐轮渡”过江。中国铁道博物馆正阳门馆藏品展务部主任周伟说，轮渡上有铁轨，火车要先拆开，用车推上去，渡江后，再整合编组。一列火车光渡江就要几个小时。

火车飞不过天堑，怎么办？

在长江上，建一座大桥！1955年2月3日，铁道部武汉长江大桥技术顾问委员会成立，茅以升为主任委员，9月1日开工建设。1957年10月15日，武汉长江大桥建成通车，铁路公路两用。1957年11月11日，京汉、粤汉两条铁路命名为京广铁路。

一桥飞架南北，天堑变通途。

大桥通车标志着中国首条南北铁路大动脉开通。仅通车的头5年，通过的运输量达8000多万吨。

上世纪80年代初，京广铁路衡阳至广州仍为单线，成为铁路运输的头号“卡脖子”地段。“改革开放后，我国经济快速复苏，铁路运输很不适应。铁道部决定集中力量干大事，把有限的人力、物力、财力用在刀刃上。‘七五’期间，铁道部组织了‘南攻衡广、北战大秦、中取华东’的‘三大战役’。”1985年12月，国务院作出加快衡广复线建设的决定，时任铁道部副部长的孙永福兼任衡广复线铁路建设总指挥部指挥长。

衡广复线全长526公里，要在保证运输正常进行的情况下，对既有单线进行技术改造，并增建第二线，难度极大。尤其是大瑶山隧道，全长14.295公里，埋层深，压力大，岩溶多，地质复杂。这是当时我国开凿的第一座长大隧道，也是世界十大长大隧道之一。大瑶山隧道从传统的矿山法施工，改为新奥法施工，形成了掘进、运输、喷锚等机械化作业线，隧道设计施工水平大大提高，成为中国隧道工程技术发展的里程碑。建设者们仅用3年建成了衡广复线，每年新增运能100万吨以上，京广铁路实现双向运行。

跨越圆梦

铁路是国民经济的大动脉、国家重要基础设施和大众化交通工具，在我国经济社会发展中具有重要作用。党的十六大后，党中央作出了加快发展铁路的战略决策。

近年来，随着我国综合实力和科技水平的提升，中国铁路六次大提速，从当初的时速60公里，不断加速。高铁开通后，时速达到300至350公里。技术也在提速，过去检修车辆靠检车工用小锤敲敲打打，现在有电子监控、红外线监测等技术，管护更科学。

2009年12月，武广高铁开通运营，全长1068.6公里，这是世界上第一条时速350公里的长大客运专线。

2012年9月28日，京广高铁郑州至武汉段开通运营。它打通了郑西、武广、合武等高速铁路，使东中西部的高铁联通成网。

追风逐电，贴地飞行，中国人开始圆梦之旅。

“京汉铁路通车前，沿线只有北京、保定、汉口等大中城市。铁路通车后，沿线逐渐形成了石家庄、郑州等新兴交通枢纽城市，还出现了邯郸、信阳、孝感等中小城市。这些城市吸引带动周边乡村向铁路沿线集聚，出现铁路城市经济带的雏形。”石家庄学院马列教学部中国化马克思主义教研室主任赵志强说。

京广高铁串起六个省市，人口加起来近4亿。这条中国大动脉贯通人流、物流、信息流，对沿线地区的经济、生活影响深远。“四纵四横”铁路网形成后，东西向流动也更加便捷。中国交通格局、经济版图、生活方式、时空观念，将因高铁而巨变！

回望百年建设史，贾本义老人感慨不已：“京广高铁的建成通车是我国铁路建设史上最辉煌的一页！当初这条铁路用了近40年建成，现代化的高铁不到10年就建成通车。从速度、技术含量、安全系统等方面，都是老京广线不能比的。”

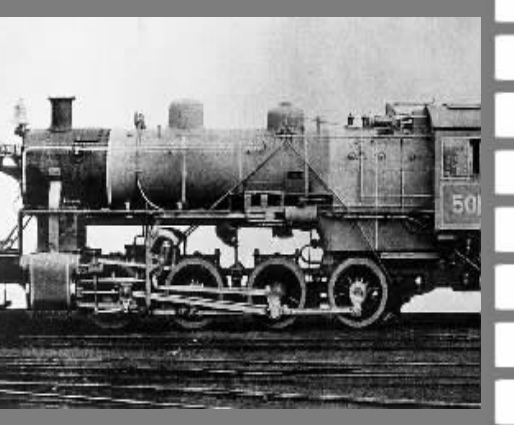
魏宗燕自豪地说：“我国铁路建设已走在世界前列。京广铁路是展示中国铁路飞速发展的窗口，中国高铁快速发展的进程势不可挡，中国铁路走向世界已为时不远了！”

“今日之世界，非铁道无以立国。”1912年，孙中山先生这样说。他提出修建10万英里（16万公里）铁路的蓝图。今天，这一梦想正在古老的中华大地上延伸。

穿越历史的风云，中国列车从风雨如晦的岁月驶来，一路艰辛，一路飞驰，一路追梦。这梦想激励着一代又一代中国人为之奋斗，披荆斩棘，发奋图强……

图 说

京汉铁路前门西站。

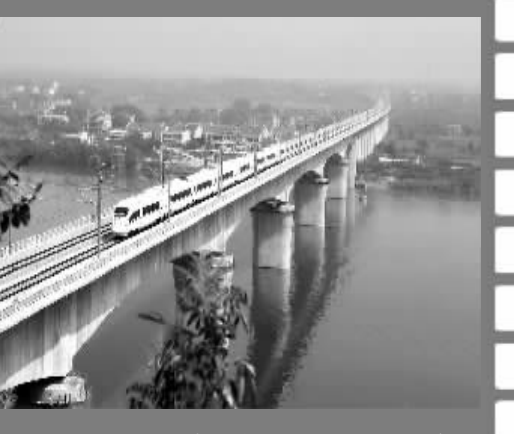


粤汉铁路使用的机车。

上世纪70年代的京广铁路衡阳站。

上世纪80年代，信阳站内燃机车前旅客列车进站。

上世纪90年代初，列车穿越武汉长江大桥。



2010年12月，武广高铁动车组列车正在通过衡阳湘江特大桥。

高锦旭摄

大事记

1895年12月，清政府决定兴建卢汉铁路，后改名为京汉铁路。1897年4月开工，到1906年4月建成。1928年6月改称平汉铁路，1949年10月，复称京汉铁路。

粤汉铁路（广州到武昌）从1906年动工到1936年筑成。

1955年9月，开工兴建武汉长江大桥。1957年10月15日，武汉长江大桥建成通车。武汉长江大桥是长江上第一座大桥，正桥和引桥全长1670米，是近代大桥建设的壮举。

1957年11月11日，武汉长江大桥建成后，铁道部将京汉、粤汉两条铁路合称京广铁路。

1985年12月31日，铁道部衡广复线建设指挥部成立。1988年12月，京广铁路衡广复线通车典礼举行。

2005年6月23日，武广高铁开工建设。

2009年12月26日，京广高铁武广段开通运营，这是当时世界上一次建成里程最长、运营速度最快的高速铁路。

2012年9月，京广高铁郑武段开通。

2012年12月26日，京广高铁全线开通运营。

铁路人眼中的京广铁路——

感受中国大动脉的脉动

本报记者 王 晋 齐 慧

京广铁路是我国南北纵贯线。京广高铁开通前夕，记者走进北京铁路局北京客运段，听在这条线路上跑了近20年的北京客运段党委副书记李京伟讲他亲历的事。

1983年，李京伟从部队复员后分到北京铁路局。从工作的第一天起，就跑京广线，从列车员、班长、车队长做起，无数个日夜奔波在京广线上。

“我对这条线很有感情，从老的47/48次，到后来的T97/98次，变化确实大。”李京伟说，“先说硬件，从绿皮车到空调车再到新一代空调车，条件不断改善。当初没空调，夏天乘务员休息时顶多能睡2小时就热醒了，在洗脸间冲个凉，趁着凉快再睡2小时，现在都是空调车，冬暖夏凉；再说速度，从当初的时速60到80公里，跑一趟单程需要两宿一天，到后来时速不断提高，高铁时速能跑到350公里，速度快了，两地的距离一下拉近了！”

“车站也有变化，当初一出广州站，站外一片小平房，一个个的小门脸，连高架桥都没有。后来，站前广场起来了，高架桥也开通了。沿线的车站，当初连雨棚都没有，刮风下雨，乘客只能受着。现在，车站越来越漂亮了，当初的小站如安阳、新乡都成大站了，过去的3个站台变成10个，高铁还有专用站台，站台加高，旅客不用上下台阶，上下车更方便了，服务设施也越来越先进了！”

改革开放初期，去趟广州是新鲜事。“那时北京商品还不丰富，每次跑车都带着任务，买马海毛、买菜、买水果，不怕您笑话，经常带着胶卷去洗照片。那会儿，北京彩扩一张1块2，广州每张才5毛，洗得多还送。亲朋好友啊、自己家呀，都帮着带。尤其是春节前，北京就是土豆白菜，帮家里带点南方的菜，是很好的年货。现在物流这么方便，谁还千里迢迢带这些呀！”

随着经济社会的发展，京广线上的客流也在变。“过去感觉经常超员，大部分都是到广州做生意的，大包小包。后来开始定员，探亲的、旅游的慢慢多了。”1997年5月18日，北京到香港九龙开通了直通客运列车线路，乘务员都接受了专门培训，服务越来越与国际接轨，从吆喝式服务变成亲切式服务，现在又发展到无干扰式服务。

“未来，我们国家的铁路一定会越来越好，速度会不断加快，硬件会越来越好，服务也会不断提升。”作为一名铁路职工，李京伟最深的感触是，铁路是衡量一个国家经济实力和现代化程度高低的标准之一。随着中国不断走向繁荣富强，我国的铁路将为经济发展提供更强劲的动力。

本版老照片由中国铁道博物馆和广州铁路局提供

本版编辑 王 晋