

从“正阳门东站”到“北京站”

这个地方见证中国铁路从“孱弱”到“领跑”

120年前,它是北京皇城内的火车站,见证一段“屈辱史”

62年前,它是新中国成立10周年“首都十大建筑之一”,是北京标志

如今,它是“十四五”首条高铁——京哈高铁首发站朝阳站的管理单位,站上350公里高铁时代的新起点

北京站,是中国铁路、中国首都的一个特殊存在。它见证了铁路的历史性跨越,见证着中国社会的沧桑巨变

本报记者丁静、强力静、杨淑君、李欣



上图:北京站广场。(北京站供图)

左图:1901年,建成后的正阳门东车站。(中国铁路博物馆正阳门展馆供图)

右图:中国铁路博物馆正阳门东展馆。(中国铁路博物馆正阳门展馆供图)



创新、体制改革等方面均开创了新局面。”中国铁道博物馆正阳门展馆副馆长周伟说。

塔钟守护人:每2小时巡视一次

世界看东方,中国红,东方红!

本报记者杨淑君、丁静

万人心,干这份工作一定要用心。”

从那时起,每天数次的巡视、24小时轮班值守、没有正常节假日……张兵默默地守护着塔钟。

塔钟最初采用机械齿轮结构,由中央机械齿轮带动指针转动。“十五六个大小不一的齿轮加起来得有几百斤,最大的齿轮搬着很费劲。”张兵说。机械作业,塔钟快慢几分钟的情况时常出现,张兵常跟着师父用怀表对时,发现不准了,马上背着20多斤的工具爬进塔钟里手动调校。

“我真拿塔钟当孩子一样呵护,要是它出故障了,甭管我正在吃饭还是睡觉,马上跑去处理。”张兵说,工区的年轻人不理解,总说自己“急性子”。“能不急么,这可是个‘政治钟’,时间快慢牵扯到多大的事儿。”

1959年建成的塔钟,在1993年、2008年

售票;1999年使用LED客运引导系统……

“原先铁路检票候车都是挂牌子,把车次信息写在铁牌子上,俗称‘翻牌’;北京站首创用LED显示屏提示信息,直到还在不断优化,143块屏幕和一套体系,已经成了铁路系统内部的标准。”北京站信息化车间主任王强说。

即便再挖潜、再优化,也无法从根本上缓解北京站超负荷运转的状况,首都北京呼唤一座新的大型车站。1996年,北京西站建成投用,北京站的紧张状况才得以缓解。

铁路营业里程从2.18万公里到14.63万公里

365天不间断运行,塔钟需要一次大修。

2008年,塔钟的钢材质指针、刻度均进行了更换。“塔钟最早由机械齿轮牵引,这一次改成了数字化控制步进电机驱动,现在使用GPS自动追时,更加先进了。”张兵说。

新型科技成果不断落地铁路。2007年4月18日,铁路进行第六次大面积提速调图,

经历了两次“换心手术”。从电子脉冲式设备更换为数字化控制步进电机精确走时,并可以通过北斗卫星、GPS卫星信号自动校时。

科技手段越来越新,张兵的年纪却越来越大,但他没向新技术低头。跟着技术人员现场看、自己捧着设备材料“啃”,还要常常向徒弟们请教……“虽然是师父,但我文化水平没有新来的大学生高,我就向他们求教。徒弟们教我知识,我传授他们经验,互相学习。”张兵说。

对于这位慈父般的班长,年轻人很尊重。“2013年刚来的时候,又迷茫又害怕。但师父把我们当自家孩子一样,让我没有孤身一人在外漂泊的感觉。”徒弟王琪说。

夜晚9点,《东方红》在北京站最后一次响起,中国首都休想准备迎接新的一年。张兵将在6月光荣退休,记者请他谈谈工作41年的感想,他只说出四个字——“从未后悔”。

大量中国既有铁路线跨入“高速时代”。北京站首次开行国产动车组26对,列车最高时速达到200公里以上,北京与各主要城市间的运行时间大幅压缩。

“铁路系统内部联络原来没有网络,只有电话,现在全站都铺设了光纤,实现了网络到班组,为新科技、新设备落地奠定了基础。”王强说。

2007年11月1日,我国第一座高铁车站——北京南站划归北京站,北京站为北京南站的初期建设倾注了大量心血。“业务管理一体化、行车组织集中化、物业管理市场化、设备管理专业化、商业经营规范化的运营模式,是对传统客运站管理的重大突破。”北京站党委会办公室主任马建福说。

服务手段也不断革新。铁路部门推行电子客票,2020年旅客持身份证可在全国2878个高铁和普铁车站“一证通行”。“我们的检票剪子用了几十年,现在都束之高阁成‘古董’了。”张兵说。

“从1949年底全国铁路营业里程2.18万公里,到2020年底的14.63万公里,中国铁路在路网规模、运输能力、服务水平、技术

这首歌在长安街响了一甲子

1月28日,2021年铁路春运大幕开启。被誉为“全球最大规模周期性人口迁徙”的春运,今年迎来特殊一年。由于疫情防控需要,多地提倡“就地过年”“非必要不出行”。据预测,今年春运期间全国发送旅客17亿人次左右,日均4000万人次,比2019年下降四成多……

上午7点30分,37岁的王霞正在等候8点52分从北京站开往山东菏泽的Z601次列车。“难得经历一个不拥挤、不紧张的春运,才听见广场上有《东方红》的报时曲子。”王霞笑着说,感觉和北京站的风格很“搭”。

这首《东方红》从1959年建站至今已经唱响62年。歌曲虽然“怀旧”,但播放方式和塔钟调校方式,却是科技范儿十足的“新生代”。

技术人员将《东方红》音乐原声转换成音频数字信号,定制20台大功率音箱进行播放,在1公里外的长安街听起来,依然感觉乐曲悠扬,钟声清脆。

“为了追求音质干净,我们经过上百次实验。”烟台持久钟表有限公司驻北京办事处高级技术员刘尚浩说,最初是用20个长方体的音柱,但杂音多,后来改为定制音箱,改变喇叭直径、在音箱里增加电容,才达到理想效果。

作为北京站的标志,塔钟走时不能有分毫偏差。钟表公司采用北斗卫星和GPS卫星双模式自动校时,校时精度可以到纳秒级别,误差只有正负0.05秒,而常用的网络校时误差为正负3秒。

“北京站是首都的地标,塔钟的政治意义非同寻常。”维护塔钟41年的中国铁路北京局集团有限公司北京通信段北京通信集中修工区班长张兵说,除了一两次为配合国庆阅兵停止“发声”外,塔钟从未停止报时。

230天建成“首都十大建筑之一”

时光回溯到1959年9月15日,北京站建成,塔钟第一次响起。

新中国迎来10周年庆典,北京站作为“献礼工程”,集全国智力、财力、物力紧张抢建。从破土动工到通车运营,规模宏大、功能齐全的“首都十大建筑之一”,建成仅用7个月零20天,创造了建筑史上的奇迹。

周恩来总理非常关心北京站的建设。他先后三次视察,指示北京站“地位重要,工作光荣”。在审查设计方案时,周总理特别提议在车站大楼主体两侧增加两座角楼,使北京站的主体建筑变得更加匀称、和谐、饱满,也更体现民族风格。张兵告诉记者,总理还特别关照,将塔钟的分针向内弯折一个角度,以便人们从广场仰视时减少视觉误差。

精心设计、精心建造的北京站,处处彰显着“新国门”的品位。一楼候车大厅的4架自动扶梯,是当时北京“独一份”;中央大厅上方约1225平方米的双曲扁壳穹顶是国内首创;进站大厅东西两侧及候车室设置的自动电话,在当时国内十分罕见。候车厅的名家画作、实木包边座椅,餐厅的银质餐具,处处彰显着奢华与精致。

“3万多盏各类灯具将北京站变成一座‘不夜城’。”北京站电力工区工班长马鑫说,夜幕降临,周围一片漆黑,只有北京站灯火通明,彰显首都气质。候车大厅四周有12盏“水晶花吊灯”,每盏重约1吨,至今仍在使用,彰显着古朴、厚重的味道。

毛主席亲笔为北京站题写站名,刘少奇、周恩来等多位国家领导人都在这里接待外宾。从这里出发,人们可以抵达除西藏、海南和台湾以外的所有省会、自治区首府和主要城市,还可以到达苏联、蒙古、朝鲜、越南等邻国首都。

日发送24万人,“春运难”从北京站伊始

钟声悠扬,北京站塔钟伴随着“北京时间”,分秒必争、努力向前。

1978年,党的十一届三中全会拉开了改革开放的序幕。市场经济的大潮吹拂大江两岸,人们离开故土奔向祖国的四面八方,铁路运输能力严重不足。

“北京站作为首都唯一的火车站,90年代初的旅客发送量超过了设计能力的5倍。”北京站党委会副书记、新闻发言人孙海申说,从建站之初的日发送几千人暴增到日发送24万人。

“听前辈们说,那时候人们排着蛇形长队等候进站,人流一圈又一圈、八字套八字,甚至需要公安干警去维持秩序,场面非常壮观。”北京站客运车间党总支书记张岷说。

北京站想方设法挖潜扩能,优化服务。孙海申说,北京站1983年将站台“东扩西延”;1984年增建两座进站天桥,提高了车站的运输组织能力;1995年在全路第一次采用微机