

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”，是北京的标志

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，踏上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

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，以便人们从广场仰望时减少视觉误差。

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“独一无二”；中央大厅上方约1225平方米的双曲扇壳穹顶是国内首创；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。



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展馆。(中国铁路博物馆正阳门展馆供图)

塔钟守护人：每2小时巡视一次

本报记者杨淑君、丁静

“每2小时就要巡视一次，确保设备正常、时间准确。”张兵边说边从只能容下一个身位的检修梯上爬下来。1米85的个头，戴着鸭舌帽、脚蹬运动鞋，一身蓝黑色铁路制服。怎么也看不出来，这是一个已到花甲之年的老人。

张兵是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，作为北京站塔钟的“守护人”，他与塔钟已相伴了41年。

1980年，不到20岁的张兵被分配到北京站从事通信维护工作。

张兵回忆说，刚来第一天，师父只说让去广场转转，看看塔钟。等到回来，师父问有什么感觉？我说看到好多旅客到了北京站都要抬头看看这钟。时至今日，张兵还能清楚记得师父的教导：“塔钟是北京站的标志，牵挂千

万人之心，干这份工作一定要用心。”

从那时起，每天数次的巡视、24小时值班值守、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’，时间快慢牵扯到太多大的事儿。”

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，把车次信息写在牌子上，俗称‘翻牌’；北京站首创用LED显示屏提示信息，直到现在仍在不断优化，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。

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顺说。

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

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。但师父把我们都当自家孩子一样，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，中国首都休憩准备迎接新的一年。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。”北京站党委书记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路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。”张顺说。

“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

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。

世界看东方，中国红，东方红！

曾几何时，《东方红》震撼人心，是因为这首歌从中国近代那段黑暗、屈辱的时光中走出来，开启了光明、自信的新篇章。

北京站原址——正阳门东车站，如今已经成为中国铁道博物馆，它是历史的见证者。

1900年，八国联军打进北京后，清政府被迫与各国签订了《辛丑条约》，皇城内驻有多国军队。当时，英国军队为适应战时军运需要，并加强对首都北京的控制，自行将关外铁路自京郊马家堡延伸到永定门，又强行将永定门东侧城墙扒开，把铁路修至皇城脚下的前门。1901年，正阳门东站建成运营。

“甲午战争后，英国人在中国的土地上修建第一条铁路——吴淞铁路，是以欺骗的手段建成的，根本没有给中国政府打招呼。东清铁路、京汉铁路、胶济铁路、正太铁路等铁路管理权、使用权、铁路线周边矿产开采权全被外国人强占，强占铁路管理权长达100年；按照这个时间，不少铁路线到20世纪初才能回到中国人手里。”周伟说，铁路线是国民经济的命脉，近代却掌握在外国列强手里，赤裸裸地揭示了“落后就要挨打”的道理。

新中国成立后，中国铁路从孱弱中重建。先后建成了成渝、宝成、陇海天兰段、丰沙等线路，铁路工业体系逐步完善，确立了“以内燃为主、内燃电力并重”的机车工业发展方向。

改革开放后，铁路迎来大发展。到2020年末，全国铁路营业里程达到14.63万公里，其中，高铁营业里程3.79万公里，比“十二五”制定的1.98万公里目标翻了近一番。“四纵四横”高铁网提前建成，“八纵八横”高铁网加密成型。2021年，铁路部门还将投产新线3700公里左右……

“今年1月22日，京哈高铁全线开通运营，北京朝阳站作为京哈高铁始发站，由北京站负责运营管理。北京站再次踏上新的历史起点。”北京站党委书记徐刚说，中国铁路将继续书写“金名片”的辉煌。

“我们这代人是幸运的。”王霞说，父辈们唱着《东方红》，当家做主站起来；自己听着《春天的故事》，改革开放富起来；国家进入新时代，必定继往开来强起来！王霞说，自己对未来充满信心。