

## 京张高铁开通·首发现场

习近平对京张高铁开通运营作出重要指示强调

京张高铁建成投运意义重大  
高标准高质量推进冬奥筹备

新华社北京12月30日电 北京至张家口高速铁路12月30日开通运营,中共中央总书记、国家主席、中央军委主席习近平作出重要指示。他指出,1909年,京张铁路建成;2019年,京张高铁通车。从自主设计修建零的突破到世界最先进水平,从时速35公里到350公里,京张线见证了中国铁路的

发展,也见证了中国综合国力的飞跃。回望百年历史,更觉京张高铁意义重大。谨向参与规划建设的全体同志致以热烈的祝贺和新年的问候!

习近平强调,京张高铁是北京冬奥会的重要配套工程,其开通运营标志着冬奥会配套建设取得了新进展,其他各项筹备工作也

都要高标准、高质量推进,确保冬奥会如期顺利举办。

京张高铁是国家《中长期铁路网规划》中“八纵八横”京兰通道的重要组成部分,也是北京冬奥会重要配套基础设施工程,于2015年12月开工建设。京张高铁由我国自主设计建造,是世界上最先进的时速350公

里的智能高速铁路。开通后,北京至张家口太子城的冬奥会主赛场可在1小时内通达;与连接开通的张家口至呼和浩特、张家口至大同高铁相衔接,北京至呼和浩特可在2小时20分钟左右通达,北京至大同可在1小时40分钟左右通达。



## 乘京张高铁,一小时感悟百年巨变

2019年12月30日8时40分,G2505次复兴号列车迎着寒冬凛冽的北风准时从北京北站缓缓驶出,京张高铁正式开通运营!记者登上从北京北站首发的G2505次列车,体验京张高铁的速度。本次列车途经清河站、东花园北站、怀来站等站抵达张家口站,然后再西行,终点站是大同南站。

燕都融媒体记者 陈晓红

## 从6小时缩至1小时

从北京出发,穿越燕山山脉抵达塞外山城张家口,不足200公里距离,火车要走多久?时代不同,答案自然不同。1909年,中国自主勘测、设计、施工的第一条铁路京张铁路上,火车时速约35公里,全程需要6个多小时。而今,记者乘坐的G2505次列车,从当日8时40分从北京北站出发,至当日9时49分到张家口,全程仅用了1小时09分。

京张高铁从北京北站出站后就钻进了清华园隧道。“误差不超过一毫米”的清华园隧道穿过近90条城市管道线路。借助于盾构机的使用,整个隧道施工像外科手术一样精准,既保护了历史遗迹,同时也不打扰城市生活。列车一路向北,记者沿途看到雄伟壮丽的居庸关长城、水关长城、八达岭长城,看到烟波浩渺的官厅水库,一站一景,美不胜收。

## 从小跑开车到按下按钮

北京北动车所副所长徐海涛介绍,此趟列车的一大特点是高耐寒设计。线路上隧道较多、高寒等特点对密封要求更高,整个列车通过安装低温元器件、低温材料等,起到防雪防寒的效果。在原有复兴号最低零下25℃的运营环境基础上,进一步降低到可保障在最低零下40℃的环境中安全运营。同时,列车运行中平稳度高,“竖一枚硬币也不会倒”。

八达岭长城站在地下102米深处修建而成,因为八达岭长城就在车站的上方。在长城站的正上方,还有另一座历史建筑——

京张铁路的青龙桥火车站。京张高铁通车,它就会与京张铁路在这里“会合”。过去,为了攀爬陡峭的山坡,詹天佑运用了一段“人”字形铁路,一个火车头在前面拉,另一个在后面推。到了青龙桥站,要倒过来。这就使得司机每到这站,都要从车头一路小跑到原本的车尾位置,继续驾驶。相比起来,京张高铁的司机可就轻松多了,只要按一下启动按钮,即可实现动车组加速运行或减速停车,只需在驾驶室值守就行。

## 见证并经历新的时代

在古老的八达岭长城下方,列车即将通过世界上埋深最深、规模最大的暗挖地下高铁车站——京张高铁八达岭长城站。

“进站速度必须保持在每小时80公里以下,停车前还须确认行车许可。”徐海涛说,驾驶智能动车组列车与驾驶其他复兴号列车有很多不同,需要学习的东西也更多,必须反复研究故障应急处理方法,将流程烂熟于心。

负责驾驶京张高铁列车的动车组司机团队来自怀柔北机务段。为了高质量开好京张高铁列车,筹备组提前一年选拔了近50名动车组司机骨干进行培训。他们短时间内就掌握了高铁驾驶的全部技术,考取了资格证。每一名司机需要摸透每一段线路、每一个停靠车站的“脾气秉性”。为此,他们收集了信号机坐标、区间信号标志牌坐标、隧道长度、线路坡度等大量繁杂的数据资料,并经精心计算处理,形成三大本厚厚的线路图。

京张铁路上,内燃机车经历百年沧桑;京张高铁上,复兴号列车纵情驰骋。我们见证并正经历着新的时代。

## 新闻特写

“中国铁路之父”詹天佑后人詹咏:  
传承民族精神,为当代中国自豪

燕都融媒体记者 陈晓红

京张高铁正式开通运营,“中国铁路之父”詹天佑的曾孙詹咏也乘坐了首班开往张家口站的G2505次列车。

谈及对铁路的情感和当日乘车的感受,詹咏表示,“百感交集。最强烈的感受是缅怀,不仅为我的先辈,更为那些为中国铁路建设而奋斗的中国铁路人。”

詹咏目前是上海市人民政府参事室副主任,此次是应张家口市委宣传部邀请,专程到张家口参加庆祝京张高铁开通主题系列活动。

“我小时候最喜欢在铁道边看绿皮火车经过,还喜欢在没有火车经过的铁轨上走一走。踩着一根根枕木,我恍惚间觉得能与之沟通,冥冥之中有一种和祖辈交流的感觉。”詹咏说,这次是他第一次乘坐从北京开往张家口的列车,坐在温暖的车厢内,看着窗外的风景,感受着飞速行驶的列车,内心激动而快乐。

“从前坐火车也碰到过人贴人、人挤人,甚至有人躺在座位底下、睡在行李架上,还有人从车窗处往里爬。而坐上高铁列车,感受是完全不一样的,非常舒适。我觉得比坐飞机还要舒适。”詹咏说,自己还是在五年级的时候来给曾祖父、曾祖母迁墓时远远地看过京张铁路,还到青龙桥站的站台上看过铁轨,但从未真正坐过这条

线的火车。“小时候的印象是模糊的,这次乘坐高铁列车的印象很温暖,很真实。”

詹咏说,小时候通过他的伯父、詹天佑纪念馆首任馆长詹同介绍而知道了曾祖父的一些事迹。作为詹天佑的后人,他对于曾祖父詹天佑的一切都是抱着做研究的态度逐渐了解的。而翻阅的史料越多,他对曾祖父的了解也就越详细,对京张铁路倾注的感情和关注也就越多。这里面,既有家族的自豪,也有爱国情怀。詹咏说,曾祖父詹天佑晚年时说过的一句话留给他深刻的印象。当年修建京张铁路时,一方面是自然环境非常恶劣,技术上有一系列的难关要攻克;另外一方面,全世界的眼睛都盯着中国的这个举动。曾祖父詹天佑承担着巨大的压力,曾说:“如果我失败了,不仅是我个人的失败,也是中国的失败。”他听长辈说,曾祖父去世前,口述遗言,念念不忘的仍然是如何发展中国工程事业、如何维护中国铁路权益、如何让中国工程学科后继有人。曾祖父詹天佑的爱国情怀和为国家富强不懈奋斗的精神让人感动。

“当年,我的曾祖父骑着小毛驴勘测铁路路线,是由当时的技术和地理条件决定的。现在,京张高铁更具有科学性,技术含量更高。”京张高铁正式开通运营,詹咏说,中国铁路的发展经历了翻天覆地的变化。如果说京张铁路是中国人自主设计和修建的第一条铁路干线,具有里程碑的意义,那么京张高铁作为2022年北京冬奥会的重要交通保障设施,同样具有重要的历史意义。前后相距百年的两条铁路的“交会”,是民族精神的传承,也是我们国家和民族日益繁荣昌盛的体现。他用“自豪”来形容当日乘车的感受,“不仅为我的曾祖父自豪,更为我们中国铁路人、为当代中国而自豪。”作为“中国铁路之父”詹天佑的后人,詹咏说:“我期待京张高铁能给张家口的发展带来更大的活力,能体现出中国的制造水平。”