

从60小时到6个多小时

——重庆到北京车程将再次缩短

□本报记者 吴刚 杨永芹

重庆与北京的陆路时空距离，将再次缩短。

6月15日，“中国铁路”微信公众号发布消息称，6月20日零时起，全国铁路实行新的列车运行图。待郑渝高铁全线贯通运营后，北京西站至重庆北站最快6小时46分可达，较调图前压缩4小时24分！

“这个速度，当时的我们完全不敢想象。”中国铁路成都局集团有限公司重庆客运段退休职工、88岁的王佐昌，是60多年前重庆至北京首趟直快列车的列车长。说到重庆至北京这条铁路线路，他感慨颇多。

事实上，从1958年重庆首次开通进京直快列车以来，线路屡次优化和运行提速，实现了从60小时到6个多小时的大跨越。日前，本报记者采访了多位亲历者，同他们一起再次走进这段峥嵘岁月。

重庆首次开行京渝列车 全程用时60小时27分

1956年7月，为支援大西南铁路建设，22岁的王佐昌带着行李，和北京列车段同事一行4人，在北京登上了火车，目的地：重庆。

王佐昌当时是北京铁路局的职工，此次入渝，肩负着一项重要使命：筹备即将开行的重庆—北京铁路列车。

彼时，宝成铁路即将通车。这条线路将与1952年新中国成立后建成的首条铁路成渝铁路连在一起。凭此，重庆经成渝铁路，再经宝成、陇海、京广铁路，抵达北京，全线2550多公里。

此行，让王佐昌对“蜀道难”有了深刻体会。

当时，他们一行从北京到重庆，即便乘坐的是铁路局专门为其准备的路用列车（一种内部车辆），仍然花了3天。第一天从北京出发到广元，第二天从广元到达成都，第三天才从成都到重庆。

而这已经是当时最快的通行方式。若按照一般线路，王佐昌一行需要从北京坐火车到武汉，再乘船走水路，经长江三峡到达重庆，这条线路要用近10天。

唯有经历，方知不易。王佐昌来渝两年后，即1958年11月9日，首趟重庆—北京45/6次进京直快列车拉响了汽笛。

“虽没举行隆重的通车仪式，但车上的人都非常振奋”，王佐昌告诉记者，首趟列车共有13节车厢，包括1节软卧、4节硬卧、6节硬座，全都坐满了人。

王佐昌说，京渝列车没有选择慢车，而是直接采用直快列车运行，本身就说明当时铁路部门很重视这条铁路线。

当时，中国并没有列车生产能力，这趟直快列车车厢，分别是苏联、日本、美国、英国等国制造的（抗日战争后遗留下来的），有推拉门、扇形门、挡风门等，所有车门只有门扣，没办法锁闭，这对列车员安全管理车门是一大考验。

现在看来，该绿皮火车虽然简陋，时速也只有四五十公里，但当时它发出的“咣当、咣当”声，却显得异常美



6月14日，郑渝高铁云阳站，列车进站停靠。

记者 谢智强 摄/视觉重庆

妙——自此，从重庆到北京，只需60小时27分。旅客可以“一车直达，不用换乘”到达首都北京。这趟列车开通不到半年，列车载客量就超员了，基本上每车超员率达到80%—100%。

“运行初期，乘务工作都由成都列车段管理。”王佐昌回忆。1960年，重庆重新成立重庆旅客列车段。1961年重庆列车段从成都列车段接下乘务工作，车次改为33/4次列车。1965年4月，京渝铁路车次改为19/20次列车，由之前的直快列车改为特快列车，虽然运行路线不变，但单程时间已经缩短至约45小时。

1967年，在列车速度和线路不变的情况下，车次改为9/10次，即现在的T9/10次列车的前身。

襄渝线不再绕行成都 全程节约400余公里

从地图上看，北京在重庆的东北方向。经成渝铁路的进京线路，要向西经成都折返，明显绕了一大截。

随着襄渝线通车，1981年，铁路部门增开经由襄渝线运行的重庆—北京189/190次直达列车，运行时间约50小时。这条新线路，改变了进京列车绕行成都这一状况，全程节约了400余公里。

这是改革开放后，针对中国出现的第一波民工潮背景下开行的列车。由此，京渝列车实现了双线路并行：经成渝至宝成线直达北京的列车，以及经襄渝线直达北

京的列车。

这之后历经数次更名、多次提速，189/190次列车变成K589/590次列车，绿皮车也改头换面成了红色全封闭空调车，行程缩短至30个小时。

1987年，铁路部门调整运行图，结束了重庆绕行成都到达北京的历史，运行时间由之前45小时缩短到32小时左右。从1997年到2001年，经襄渝线的进京列车，先后经历了4次大提速。到2001年，该列车运行时间缩短为25小时17分。

2015年，重庆至北京新开行Z95/6次列车，单程运行时间为23小时34分，列车时速达到160公里。目前，Z95/6次列车仍在运行，运行线路为重庆西—北京西。

中国铁路成都局集团有限公司重庆机务段值乘襄渝线客运任务的火车司机唐正雪，见证铁路列车多次大提速后，这样形容提速后的行车感受：列车速度快了，更需要全神贯注去瞭望。

唐正雪称，以前行车从重庆到广安，一路要冲几杯茶提神。列车提速后，对于喜爱喝茶提神的唐正雪而言，全程还没喝上几口茶便达到了目的地。

京渝线进入高铁时代 运行时间缩短至11个多小时

2015年，京渝线还有另一个重大利好。

当年1月1日早上7时58分，重庆北站，一辆和谐号G310次高铁列车驶出，朝

着北京呼啸而去。该列车全程只需要12小时22分钟，重庆到北京实现朝夕至。

这标志着重庆首趟“G”字头列车——京渝“G310”次列车重庆北—北京西正式开通，运行线路为沪汉蓉—京广高铁。

“该列车之所以能开行，得益于渝利铁路以及沪汉蓉铁路全线通车，重庆融入全国高铁网。”市交通局相关负责人表示。

中国铁路成都局集团有限公司重庆客运段职工、当时担任首发列车长的林贤，见证了京渝列车从普速列车转变为高铁动车组的历史跨越。她告诉记者，以前重庆开往北京的普速列车需要行驶约24小时。轮到值深夜班时，可以说过着“黑白”颠倒的生活。

“高铁动车组列车朝夕至，不但为旅客提供了便利，也让乘务人员休息质量得到提升。”林贤表示。

2018年，随着重庆西站投入运营，以及西成高铁开通运营、重庆西—北京西的高速动车组G574/1次列车开行，重庆到北京的车程进一步缩短，全程2176公里，单程运行时间为11小时20分；北京西至重庆北运行时间为11小时11分。

该高铁列车由于借道西成高铁，需在成都绕行，线路经成渝高铁—西成高铁—郑西高铁—京广高铁，较之前运行沪汉蓉节省约1个小时。

如今，随着郑渝高铁即将开通，重庆与北京的时空距离将再次刷新新纪录。

这之后，和谐号、复兴号高速动车组相继问世，京渝列车进入了高铁时代。

重庆客运段退休职工戴生碌告诉记者，伴随着列车提档升级，锅炉工、行李员和供水员等许多铁路工种逐渐消失在历史的长河之中。车上的燃煤烧水锅炉也不见了，取而代之的是更加方便、卫生的电茶炉等。

不仅如此，车票也从纸板车票、纸质车票、磁介质车票变成电子客票。以前，旅客如果要在车上补票，列车工作人员需要根据径路、里程、席别填写用票，如今取而代之的是联网补票机，列车工作人员根据铁路站车交互系统查看列车余票后为旅客补票。

据介绍，郑渝高铁开通后，重庆至北京将首次开行“复兴号”动车组，车厢设施设备相比“和谐号”动车组更加先进，乘坐也更加舒适。

京渝线的餐车：

从背背篓发盒饭到扫码点外卖

□本报记者 杨永芹

餐车，堪称火车服务质量的缩影。重庆至北京铁路线路上，近70年运行的不同班列，餐车经历了哪些变化？

从上个世纪50年代末开始，王佐昌曾长时间担任重庆—北京45/6次列车的列车长。他回忆说，当时的餐车只有38个座，根本无法满足旅客需求。

为此，列车只能组织乘务员，用背篓背着盒饭进行分发。背篓一次只能装20盒饭，乘务员要反反复复地跑。同时，旅客都挤在过道上，乘务员行走起来非常困难，一次分发，有时需要4个小时以上。

为解决送餐难题，王佐昌一直在思索。后来，他自己画图，请来两个木工，根据车厢通道的大小做了一个可来回移动的送餐车，这也是全路列车送餐车的雏形。这样，乘务员可一次性送120份盒饭，大大提高了效率。

进入上世纪80年代，随着改革开放深入，以及铁路班次的增加和人们生活水平的提高，旅客有了更多的选择。

王佐昌所在的9/10次列车餐车提出“列车走新线，服务上台阶”，把抓好餐饮服务列为优质服务重要内容。餐车坚持公开价目表，炒菜坚持验票托盘上桌和推车下车厢相结合。不少中外旅客在意见簿上留言赞美，称“京渝列车饭菜好、生意兴隆香四海”。为了让外宾旅客在列车上更加舒适，他们还专门准备了西餐。餐车的经济效益也明显提高，餐营销售收入翻番。1981年，职工月超额奖由0—15元上升到45—60元。

当列车行驶在京广线上时，北方旅客喜吃面食，他们就多供面条；当列车行驶于陇海西段时，他们根据西北高寒地区旅客喜吃川菜的特点，多供炒菜；在宝成、成渝线上，他们就加重麻辣味，多供米饭。盒饭还设有病号饭、小孩饭等品种，并为婴幼儿免费加工软食，深受广大旅客好评。

由此，9/10次列车餐食受到各地旅客的欢迎，并逐渐形成了“巴香渝味”的重客餐饮品牌。

如今，盒饭高铁动车组的开行，在餐食选择上不仅有各类套餐供应，还可线上点外卖，由沿途供应商为旅客提供各类餐食，餐饮选择更加多样化。



上图：京渝列车上，乘务员为旅客送餐。

邓华清 摄（资料图片，重庆客运段供图）

下图：郑渝高铁重段段，重庆北至巫山的试运行列车上，乘务员正在为旅客服务。（摄于6月13日）

记者 谢智强 摄/视觉重庆

□本报记者 杨永芹

“冬天烧煤取暖，夏天风扇纳凉”。

中国铁路成都局集团有限公司重庆客运段退休职工、曾任京渝9/10次列车车长的周安晋，用这样一句顺口溜，形容上个世纪70年代京渝线上蒸汽机车牵引的老绿皮车。

蒸汽机车是我国第一代铁路牵引机车，上世纪50至70年代，蒸汽机车在西南铁路上广泛使用。

重庆客运段退休职工赵南华回忆说，火车爬坡秦岭时，两台机车拉上坡，司炉工需要不停地往锅炉填煤以增加列车动力。由于山高坡度大、隧道多，火车翻越秦岭时加大马力，车头的滚滚浓烟倒灌入后面几节车厢，窗台和茶几上都会散落一层煤炭灰。每次过秦岭时，列车员都会提醒旅客关好车窗。为防止煤灰倒灌入车

从蒸汽机车、内燃机车、电力机车到和谐号、复兴号 坐火车的体验有很多改变

厢，上世纪70年代铁路部门还为绿皮车厢配置了纱窗。

周安晋回忆当时的情景，当时车上没有空调，人多拥挤，夏天车内热浪滚滚酷暑难熬。乘务员8小时当班下来，汗流浹背，即使有电风扇和手摇扇也难以入睡，醒来后凉席上往往留下被汗水浸湿的“人”印。不仅如此，列车途经京广线时，风沙从绿皮车的车窗往里灌，让人满眼满嘴都是沙。

之后，随着我国自主研发能力提高，成渝铁路、宝成铁路、襄渝铁路电气化改造，中国铁路成都局集团有限公司重庆机

务段开始配置内燃机车和电力机车。内燃机车虽然动力比蒸汽机大，但柴油燃烧产生油烟仍然时不时飘进车厢，留下一股浓浓的“柴油味”。

1999年，3169号前进型蒸汽机车在内江机务段车库退役，标志着我国大西南铁路由蒸汽机车牵引的时代从此宣告结束。

2000年以后，随着普速列车升级换代，列车上的燃煤设备开始淘汰，电力机车直接供电，为餐车电磁炉、电茶炉、全列空调提供了清洁能源，车内没有了柴油味。

