



# 新历史

1904年,胶济铁路建成通车,首次将济南、青岛两座城市连接起来。114年后的今天,济南至青岛最快通行时间缩至1小时40分,山东半岛上济南、青岛“双城记”掀开新篇章。



百年老站见证了济青铁路运输变迁。图为2006年11月13日火车站改造前,老员工合影留念。半岛记者 何毅 摄

## 济青高铁建设大事记

济青高铁为双线客运专线,济南东站至胶州北(不含)段设计时速350公里,胶州北至红岛段设计时速250公里。正线线路长度307.9公里,共有桥梁2.2座,占正线线路总长的82.4%,隧道2座。

2015年12月20日,济青高铁正式开工

2016年11月16日,济青高铁正式进入铺板阶段

2016年12月15日,济青高铁跨淄东铁路连续梁成功转体

2017年3月16日,济青高铁成功跨越海青铁路

2017年7月15日,济青高铁控制性工程青阳隧道成功贯通

2017年7月21日,济青高铁全面进入无砟轨道施工阶段

2017年12月21日,济青高铁的线下工程全线贯通

2018年8月2日,济青高铁开始联调联试

2018年11月21日,开始运行试验

2018年12月2日,开始按图行车试验

2018年12月26日,正式通车

## 青盐铁路建设大事记

青盐铁路为国铁 I 级客货共线铁路,正线旅客列车设计时速为200公里;青岛北站(不含)至赣榆北站(不含)正线长度194.5公里,正线共有特大、大、中桥梁80座,占正线总长度的49%。新建隧道2座。

2014年12月28日,青盐铁路正式开工建设

2015年9月25日,洋河口站启动全线首片T梁架设施工

2016年6月30日,青盐铁路黄山屯隧道安全顺利贯通

2016年11月15日,青盐铁路青岛西站开工

2017年9月6日,青盐铁路胶黄线洋河口站开通

2018年9月4日,跨胶黄铁路特大桥转体梁成功转体

2018年9月12日,开始联调联试

2018年11月20日,开始运行试验

2018年12月2日,开始按图行车试验

2018年12月26日,正式通车

# 百年岁月 见证胶济巨变 三线并行 谱写铁运新篇

济南至青岛高速铁路26日开通运行,济南至青岛最快通行时间缩至1小时40分。1904年,胶济铁路建成通车,首次将济南、青岛两座城市连接起来。114年后的今天,胶济通道上的胶济铁路、胶济客运专线、济青高铁实现“三线并行”。跨越百年岁月,胶济通道在无声中见证了中国铁路的跨越式发展,同时也给山东半岛上济南、青岛“双城记”掀开新的篇章。

## 道路之变 从铁路外国造到自主知识产权

1904年6月1日,一声嘹亮的火车汽笛声划破了济南的宁静。这天,山东省境内第一条铁路——胶济铁路全线通车。济南人纷纷拥向铁路沿线,惊奇地看着这个钢铁庞然大物,吞云吐雾,风驰电掣,轰隆隆从远方驶来。

但这条铁路并不是中国人自己修建。1897年,德国强占胶州湾,迫使清政府签订丧权辱国的《胶澳租界条约》。为掠夺山东的物产资源,德国人修建了胶济铁路。

在铁路系统工作了近40年的徐中林,从他的爷爷一辈起,一家四代都是铁路工人,坚守在胶济线上。回忆起长辈过往的经历,徐中林说:“110多年前,爷爷徐宝山被德国人征劳工去修胶济铁路,当时铁路网建起来,所有事务的管理都要听外国人的。那时爷爷最盼的就是铁路由咱中国人自己做主。”

如今,祖辈的期盼早已成为现实。最新投入运营的济青高铁使用了先进的无砟轨道,轨道建设用的是我国自主研发的CRTS III型轨道板。“CRTS III型轨道板看上去就像一张大席梦思床垫,有极佳的受力性能,能把承受的重量均匀分布,最大限度地减少摩擦和震

动,让高速列车平稳运行。”中铁十局相关负责人说。

## 车辆之变 从蒸汽机车到“复兴号”

今年50岁的薛军是中国铁路济南局集团有限公司济南机务段动车组司机。从时速60公里的蒸汽机车驾驶证到时速350公里的动车组驾驶证,“老司机”薛军一共考取了7本火车驾照,也见证了百年胶济通道的车辆变迁。

时速60、80、120、200、300、350公里;蒸汽、内燃、电力机车、动车组、高铁。薛军驾驶过包括“前进”“东风”“和谐号”“复兴号”在内的22种火车车型。“最初的蒸汽机车,时速只有60公里,需要一直往火车炉膛里添煤,还要均匀撒到炉膛里才能保证动力。”薛军告诉记者,当时驾驶火车,往往是一趟车下来一身煤灰,像从矿井里上来一样。

上世纪90年代初,薛军开上了内燃机车,车的时速也提升到90公里。内燃机车烧煤油,驾驶室干净宽敞了许多,还有电炉和风扇。但是内燃机车发动机的噪音特别大,驾驶员之间交流全靠比划。薛军说,2006年,电力机车投入运用,他成了首批电力机车司机,胶济铁路也成为山东第一条实现电气化的铁路。2008年后,胶济客运专线通车,他又开上了动车组列车,列车的舒适程度有了大幅提升。

如今的薛军,已经成为“复兴号”的司机。“‘复兴号’驾驶室更宽敞,瞭望范围更宽广,原本三个操作杆变为一根,驾驶操作设计更人性化,开‘复兴号’有一种开豪车的感觉。百年胶济通道,终于等来了‘复兴号’。”手里拿着最新的“J1驾驶证”,薛军兴奋地说。

## 时空之变 从12小时50分到1小时40分

“向者由青岛至济南,须九日或十日,火车通后,则仅十二小时而已。”济南铁路教育基地副主任陈宇舟告诉记者,这是1904年胶济铁路开通时,时人对胶济铁路速度的记载。百年前的胶济铁路设计时速为60公里,这在当时是世界领先水平,同时也是首次有铁路将山东最重要的两个城市济南和青岛连接在一起,两地通行最快时间为12小时50分钟。

胶济铁路的开通,对当时的济南和青岛而言,意义十分重大。济南大学历史与文化产业学院院长林吉玲告诉记者,胶济铁路通车,是济南得以迅速实行自开商埠的主要因素,铁路加快了物资和人口的流动,给济南社会带来了新的动力和活力。铁路对货运的带动作用十分明显,青岛作为港口城市,同样迎来飞速发展。

“济青高铁开通后,济南到青岛的最短时间压缩到1小时40分钟,这在加强区域间联系,提高货运效能等方面,意义重大。”中国铁路济南局集团有限公司客运部副主任宗辉告诉记者,济青高铁将与既有的胶济铁路客运专线各展所长、合理分工。济青高铁以其速度优势承担区域对外客运的中长途客流,胶济客专承担济南至青岛间的城际铁路功能,原老胶济铁路承担区域间的货运功能。这使得胶济通道的三条铁路,形成“三线并行”的交通运输格局。

“胶济通道年发送旅客数量从2005年的572万到2017年的5958万,增长近10倍。空间没变,但时间大幅缩短。随着济青高铁持续稳定开行,人口流动和物资运输进一步提速,济南、青岛的‘双城记’将掀开新的篇章。”宗辉说。 据新华社