

风从海上来

1897年1月，一个阳光明媚的冬日，一条北德意志劳伊德船运公司的轮船甲板上，倚靠着一老一少两位衣着考究的绅士，他们用审视的眼神打量着同行的旅人，若有所思，不时彼此交换一下眼神，心照不宣地耸耸肩。老者是乔治·弗朗鸠斯，德国港口建筑工程师，年轻人是他的侄子兼助手，弗朗茨·弗朗鸠斯。此时，距离德国地理学家费迪南德·冯·李希霍芬环游中国已经过去二十九年，关于在东亚攫取一块军事基地以保障德意志利益的计划亟待落地。事实上，被李希霍芬浓墨重彩渲染的胶州湾只是德国的选项之一，这些各选项还包括舟山群岛、厦门港和三沙湾。弗朗鸠斯叔侄这趟中国之旅肩负的使命就是在上述各选项中找到一个最优解。

在胶州湾逗留的时间里，除了齐伯山和阴山两座岛屿之外，乔治·弗朗鸠斯遍走胶州湾周边的山脉、河流，并写下详尽的考察笔记。他尽可能多地去结识当地人，近距离观察他们的生活，了解穷人与富裕人家的生活差异；胶州湾的植被绿化，天空的飞鸟和海里的游鱼，田野里的庄稼，集市的交易，都在弗朗鸠斯考察范围内。他甚至留心观察军营里的士兵，仅凭他们的穿衣戴帽以及外在的精气神，就敏锐地判断出这群身材结实、精壮的中国兵勇实则骨子里并不好战。他高调地宣布：“此次考察让我坚信，无论从经济或技术角度考虑，胶州湾远远领先于其他任何一座值得考虑的港口。”

以“巨野教案”为借口，德国强占了胶州湾。1898年3月6日，清政府万般无奈签署了《胶澳租界条约》，同意将胶州湾及湾内各岛租借给德国九十九年，租期未完，租借之地，中国不得治理，均归德国管辖。将胶州湾沿岸100里内划为中立区，德国官兵有权自由通行，而清政府在中立区派驻兵营等则须先与德国会商办理，德国有权在山东境内建造铁路，并有权开采铁路沿线30里内的矿产资源。

1904年6月1日，东起青岛、西至济南，全长395.2公里的胶济铁路全线贯通。

喋血的菊与刀

2022年，刘学陶102岁。孝顺的孩子们把他照顾得很好，身体基本没出现什么大问题。人老了记忆出现衰退属于正常现象，晚上睡觉前可能已经不记得早饭是喝的大米粥还是吃的西红柿鸡蛋面，但有一段记忆从未衰退，像用电焊焊在他的大脑主管记忆的海马体上。他常常神游到那段“喋血的菊与刀”盘踞青岛的时光里。虽然苦，虽然痛，但却刻骨铭心。

1920年出生的刘学陶，在胶济铁路被日本人统治的第二个八年里，成了胶济铁路机务段的一名工人。

那是1937年，父亲花了七块大洋，辗转托了好几个人才跟日本人的翻译官搭上关系，给他在铁路找了个活儿。据说这位张姓翻译官是在日本留的学，娶了两个老婆，一个中国的是一个日本的。平时的穿戴跟日本人一模一样，单从外表上看不出来是中国人，只有翻译官代表日本人说话时，一口高密腔才会暴露他真正的身份。

学徒工从擦火车头开始干起，蒸汽机车的火车头脏得像个煤球。爬上爬下地擦完火车，自己也脏得看不出原来的模样。火车室里三个人，一个司机，一个副司机，还有一个司炉，司炉师傅对刘学陶充满了善意，会把自己带来的地瓜根在炉子边上，这样刘学陶干完活后就能吃口热乎的地瓜。初到陌生的环境里，十几岁的年轻人很多时候摸不着头脑，找不到干活的门道。日本人的山东铁道联队可不是吃素的，张口就骂，抬手就打是家常便饭。第一次挨打，刘学陶的腮帮子肿得老高，晚上回到家，他哭着对父亲说：“我不想干了！”

“咱找这么个活计不容易，花了整整七块大洋，你不去干活，那钱就相当于扔进海里打了水漂！”父亲抄起扫地的笤帚，恨铁不成钢地把刘学陶打了一顿。没办法，第二天，脸还没消肿的刘学陶就又去上班了。

家距离上班的地方有15里路，父亲去旧货市场给刘学陶买了一辆旧脚踏车，方便他上下班。刘学陶每天往返三十里路，五冬六夏都得去上班。学徒工不给钱，每月给20斤粮食，小米、黄豆和橡子面。每当刘学陶把粮食拿回家，父亲那天的脸色就好看一些，也算是儿子身上的投资见到了回头钱。

有一件事，每每想起来刘学陶都觉得后怕。有一天上午，日本人发现少了一根焊枪，就把机务段所有人集合起来审问，没有人承认。气急败坏的日本人把所有人关进了锅炉里，查不出结果来不让吃饭、不让喝水，不让回家。锅炉里面黑洞洞的，日本人不时用铁棍在外面敲打，声音震得耳朵生疼。人挨人，人挤人，不吃不喝可以挨着，但活人不能让尿憋死，实在忍不住的就在里面尿泡尿，日本人没有完全关闭锅炉的阀门，但是透气性也不好，逼仄、拥挤，空气流通差，有人挨不住晕倒在锅炉里。直到晚上十点钟，日本人才把他们从锅炉里放出来。

擦了两年火车之后，刘学陶成为一名手脚麻利的司炉，干了几年又成了副司机。

1949年6月2日，青岛解放。当天，中国人民解放军青岛军事管制委员会铁道部成立，接管了青岛铁路办事处及区域内所有站段。一个月后的7月1日，1536次列车由青岛开往济南，胶济铁路全线通车。

1950年，刘学陶成长为火车司机，开上了新中国的蒸汽机车。

一项持续近32年的工程

刘建新是山东东营人。很多年来，他早已习惯了一件事，那就是自我介绍之后还需要补充说明，只因“东营”这座城市的知名度太低。看着对方眼中明显的疑惑，他只能再补充道：“东营，黄河入海的地方，胜利油田所在地。”

1989年底，高中毕业的刘建新遇到了一个契机，济南铁路局最后一批社会化大招工，其中有个东营专场招聘。刘建新姨家表哥在铁路上工作，他专门打电话咨询了表哥应该报哪个工种。表哥的话言简意赅、通俗易懂：“车务段是管车站的，机务段是管火车的，车辆段是修车皮的，工务段是修铁路的，水电段是供水供电的，通讯段是管信号的……工种有差别，但都不容易，看你自己喜欢啥想干啥。”最终，刘建新选了车务段，考试成绩不错，顺利被录用。

上班第一年，1990年底，作为铁路战线的新兵，刘建新见证了胶济铁路复线的通车。这项旷日持久的工程建设一波三折，1959年开工，1961年停工；1974年复工，1977年再次停工；1978年再复工，终于在1990年12月28日竣工，历时近32年。

1904年，胶济铁路全线通车时是单线铁路。所谓单线铁路，就是运输区间内只有一条正线的铁路，在同一区间或同一闭塞分区内，同一时间只允许一列车运行，对向列车的交会和同向列车的越行只能在车站内进行。

普铁时代，特别是改革开放以前，复线铁路在中国十分罕见。复线铁路是指有两条或两条以上正线的铁路，分上行列车与下行列车。上下行是以北京为中心，靠近北京方向为上行，远离北京方向为下行；以干线为支点，靠近干线方向为上行，远离干线方向为下行。

1958年10月，济南铁路局将拟修建胶济铁路复线的报告呈报铁道部，两个月后获得批准。前期勘测设计工作完成后，1959年，胶济复线开工建设，到1960年12月，建成了黄台至历城段的6.584公里。1961年起，国家大幅度减少了拨给铁路基本建设的投资，资金短缺，材料紧张，胶济铁路复线建设不得不停工。

十三年后，1974年，胶济铁路复线建设迎来短暂的霞光一现。1974年7月1日，中共中央发出《关于抓革命，促生产的通知》，旨在解决工业生产领域中的产能下降问题，以及煤炭和铁路运输状况。

这一次复工，有了重新的规划设计。山东省和铁道部组成了山东省胶济复线工程指挥部，沿线各地市、青岛铁路分局也成立指挥部和办公室组织施工。1974年，建成岈山至黄旗堡、淄河店至辛店两段铁路，金岭镇至湖田、周村至明水间部分路基和桥涵工程亦建设完成。1975年4月25日，胶济铁路复线上全长606.24米的淄河大桥建成，与全长470米的老淄河大桥遥相呼应。可惜，1977年，胶济铁路复线建设因国民经济计划调整被迫第二次停工。

好在这一次的停工等待期不长，1978年12月，党的十一届三中全会胜利召开。一股强劲的东风吹来，乘着东风，胶济铁路复线工程再度上马，1980年2月，被铁道部列为国家重点工程。工程分两步走：1978年至1984年完成济南至蓝村的一期工程，1986年至1990年完成蓝村至青岛的二期工程。

1990年12月28日，胶济铁路复线全线贯通。

两小时交通圈

济青高铁通车的新闻，于延尊是在电视新闻里看的。这些年，他一年里有一半的时间在出差。那天他算了一下2007年出差了整整150天，已经连续八个春节没在家度过。不出差的时候一大早坐班车去上班，中午不回家，在公司就餐，晚上加班也是常态。如果能正点下班，与家人轻松相处的时间也只有晚上这一点点静谧时光。

电视画面里的“复兴号”可实现时速350公里运营。“复兴号”车型主打概念是“飞龙”，车头即龙头，左右两侧各有两条中国红飘带，那是飞扬的龙髯。它的外观相比以前的车型线条更优雅，全新低阻力流线型头型和车体平顺化设计，跑起来也更节能。电视里首趟济青高铁列车上的记者，乘客正在兴奋地试验着“硬币立50秒不倒”“水杯里有一圈圈的波纹但水不会洒出来”“时速300公里时高铁Wi-Fi依然保持着畅通的信号”等等，记者语气激昂地陈述着，乘客开心地笑着，整个车厢笑语喧阗。这一切，于延尊都经历过，之前他参加过多趟线路的联调联试，这些试验早已做过无数遍。

他平日里最常读的是与铁路、机车相关的论文集，很少涉猎其他类型的书籍，文士哲偶尔看一点，小说几乎不读。空余时间还要写工作日志。他有一个习惯，记录动车组工作笔记，这个习惯从2006年3月24日开始，那天第一列

报告文学

风起胶济

□ 李玉梅

胶济铁路，这条东起青岛、西至济南的铁路线，自1899年开工建设、1904年全线贯通以来，已经走过了120年的风雨历程。它联通古今，驰骋未来，有衰乱之世社会动荡的深刻教训，也有升平之世社会发展进步的成功喜悦。百年大胶济，风起潮涌，谱一曲人间正道是沧桑。

整列进口动车组在总装分厂组装，从此笔记就没间断过，如今已经累积近百万字了。偶尔查看以前的笔记，随意翻一页，时间、地点、天气、工作内容，没有华丽的辞藻，没有形容词，只有用动词、名词、数词与量词记录的问题与现象，好的坏的都有。外人看起来估计会索然无味，但于延尊自己却读得津津有味，每一个字，每一个词，每一个数字，都是满满的回忆，最关键的是，现在回头看当时的工作日志，那些当时不堪重负以为无法逾越的拦路虎，现在早已不是问题。中国高铁，轻舟已过万重山！

1964年出生的于延尊，老家莱州，他是他们东西河村第一个大学生，也是兄弟姐妹五个中唯一被知识改变命运的幸运儿。1980年，于延尊以高出一本线50分的成绩进入西南交通大学电机系自动控制专业学习，那一年，西南交大自动控制专业只录取了两位山东籍考生。1984年大学毕业，于延尊被分配到四方机车车辆工厂。报到后，厂里直接把他这个高材生安置在工厂的技工学校从事教学。学校的日子波澜不惊，在教了两届学生之后，于延尊找到厂长说了自己的诉求，他希望能到工厂的一线从事设计研发工作。

彼时，厂里的设备处刚刚成立微机组，正好需要人手。既然于延尊要求，厂长也就顺水推舟让他加入了微机组，从事设备的微电子技术改造。于延尊在微机组整整工作了十二个年头，这十二年他像一条放归大海的鱼儿，海阔凭鱼跃，天高任鸟飞。名牌大学毕业，人又年轻精力旺盛，他把自己大学所学的理论知识尽情应用到生产中，每天都有一种时不我待的紧迫感，他的每一项技术革新都在提高着生产效率，减轻着一线工人的劳动强度。

从1997年至2006年，中国铁路成功实施了五次大提速，在优化运输产品结构、改进铁路服务质量、适应人们快节奏、多样化的运输需求方面取得了明显效果，但出行难的问题依然十分突出。

据2003年统计资料显示，全国铁路开行的旅客列车每天约提供座席241万个，而日均实际运送旅客则高达305万个，许多线路列车常年拥挤，特别是春运、暑运和黄金周期间，火车票更是一票难求，出行难问题已成为共识。当时，国内列车平均时速仅为62公里，有一个形象的说法，人均铁路长度只有5.5厘米，还不足一根香烟的长度。

2004年8月，原铁道部公布招标结果，四方股份获得60列时速200公里高速动车组订单。自此，四方股份开始了全面实施高速动车组的引进、消化、吸收再创新的征程。2005年，随着动车组项目的进行，于延尊来到技术工程部从事动车组调试，人生轨迹与高铁发展轨迹同频共振，开启了神奇而又玄妙的为动车组“问诊、把脉、开药方”的旅程。每一个新车型首先要通过调试专家近乎严苛的测试、调试，百分百的安全、百分百的完美之后才会出厂亮相。

2006年元旦刚过，于延尊就带着23人的团队飞往日本川崎重工业株式会社。沐浴着太平洋海风的川崎要比黄海之滨的青岛略显温暖、湿润。于延尊他们此行的任务是接收九列动车组，前三列整车进口，后六列散件回国组装。在为期五周的培训中，他们像海绵吸水一样学习，最初给他们授课的讲师过于敷衍，在他们强烈要求下更换了一位真正愿意传道解惑的讲师。他们住在离川崎重工不远的一家宾馆，每天有班车接送他们往返，与日方之间的沟通需要翻译来协调。那年，于延尊与同事们在日本过了一个春节，没有鞭炮，没有饺子，除夕夜大家一起吃了顿饭，一人喝了一壶寡淡的清酒，彼此说一句“过年好！”第二天照常去参加培训。

2006年3月24日，第一列整列进口动车组开始在总装分厂组装。这个阶段，于延尊把它概括为“引进、消化、吸收”阶段。这一阶段耗时两年，四方机车厂技术团队完成对所有原始图纸、资料和技术标准的消化吸收以及全面试验验证，并根据中国铁路运营环境完成了110项“适应性”优化设计，用6万多公里的线路运行试验解决了引进技术“水土不服”。

2007年12月22日，首列时速300-350公里动车组在公司诞生。中国成为世界上继日本、法国、德国后第四个能够独立研发制造时速300公里及以上动车组的国家。2010年12月3日，在京沪高铁枣庄至蚌埠试验段举行CRH380A(L)上线仪式，并于当日进行高速试验。16辆编组的CRH380A(L)动车组从枣庄西站始发，列车一路加速疾驰，用了9分钟，时速就升至420公里，试验人员汇报：试验动车组安全性、舒适性各项指标全部正常！随后，列车继续加速，481、482、485……

486.1公里！刷新了世界铁路运营试验最高速！高铁是设计出来的，更是反复试验验证出来的。2015年6月30日，中国标准动车组正式下线。于延尊和一百多人的试验团队，辗转北京环铁试验线、大西客专、郑徐客专、哈大客专做线路试验。每天从凌晨五点工作到深夜11点，只为获得不同气象条件下的试验数据，料峭春寒、三伏天，清冷的秋以及滴水成冰的寒冬。一年零三个月，运行里程六十多公里，五百多项仿真计算、五千多项地面试验，两千多项线路试验。

用速度说话，奔驰在济青高铁上的一列列“复兴号”，用300—350公里的时速串起了山东省内2小时交通圈，经济圈。

千里海岱六时环

2023年3月15日晚上九点半，孔祥配早早洗漱完睡下，这是他多年来养成的习惯，第二天执行出车任务时，他不会超过十点睡觉。明天(16日)，孔祥配将驾驶“行走百年胶济·高铁环游齐鲁”冠名列车，载着有幸乘坐这趟首发列车的乘客在胶济铁路体验六个小时的山东高铁环线。

作为铁路职工子女，16岁的孔祥配初中毕业那年没有考高中，而是直接报考了当时济南铁路司机学校。

济南铁路司机学校学制三年，孔祥配拿了三年奖学金。每门专业课都在九十分以上，学得最好的是一门功课是《铁路行车规章》，成绩九十九分，接近满分。兴趣是最好的老师。在学校学习了三年专业理论，走出校门走上工作岗位，孔祥配一直保持着对铁路最新相关理论的敏感，直到今天，铁路专业书籍依然是他阅读的重头戏。

2002年8月，19岁的孔祥配成为济南机务段的一名内燃机学习副司机，半年后转为副司机，跟着师傅奔驰在京沪线的济南至徐州段。五年间，在同时批入济南铁路局的同事中，他创造了多个第一：第一个考上副司机、第一个考上内燃机车正司机、第一批电力机车司机、济南局集团公司电力机车牵引任务第一人。

2007年初的一天夜里，正驾驶着电力机车行驶在徐州至北京线路上的孔祥配，发现迎面开来一辆从未见过的火车。司空见惯的列车是三个灯，中间一个大灯，两侧两盏小灯，但对面驶来的火车只有一盏灯，而且特别亮。还没等孔祥配反应过来，“唰”，一道白色的影子飞过去了！孔祥配顿觉自己的心率快了许多，“莫非刚才那辆就是传说中的动车组？”

两个月后，心中的猜测得到了验证。这一年的3月，孔祥配报名参加了济南铁路局局动车组司机岗位的招聘，以第二名的成绩获得了去西南交通大学参加动车组培训的机会。这已经是济南铁路局选拔培训的第三批动车组司机。

初夏时节，孔祥配与其他一起通过选拔的同事启程到成都西南交大开始了紧张的学习。在济南生活多年，原本孔祥配觉得济南的夏天很难挨，谁知到了成都才发现济南的干热在成都的湿热面前甘拜下风。早上去上课，艳阳高照。十点钟看看窗外，太阳炙烤着地面。下课铃声响了，午饭时间到！像是卡着点一样，一阵急雨从天而降，好在雨伞是所有人的标配。吃罢午饭，走出餐厅，雨已歇。太阳继续升温加热，空气湿漉漉，沉甸甸的，双脚像是踏在茧屐上一般，热气沿着脚后跟往身上爬，走不了几步远，衣服已然湿哒哒地贴在皮肤上。被捂住毛孔的皮肤不能呼吸，难受程度不亚于被人捂住鼻孔不能喘息。学习之余，大家凑在一起时不时感怀一下济南。

结业考试，孔祥配参加面试。面试官翻着桌上的资料问：“你多大？”

“24岁。”

“我还没见过年龄小于30岁的动车组司机呢，你才24岁，是我面试的司机中最年轻的。你给我说一下你是怎么取得电力机车正司机证的吧？”面试官笑得意味深长。

孔祥配言简意赅陈述了自己的学习和工作经历，最后他说：“我有能力驾驶中国最快的火车。”

24岁的孔祥配顺利通过了铁道部第十批动车组司机考试，成为当时全路最年轻的动车组司机。这又是孔祥配人生中的一个第一！

彼时，胶济线上已经开始运行动车组。2008年6月，在取得动车组司机证一年之后，孔祥配如愿开上了中国最快的火车。

从内燃机车到电力机车，再到动车组，孔祥配的驾驶感受越来越好。内燃机车开起来笨重一些，像台小排量汽车，光吼不走，最快也就每小时120公里。电力机车比内燃机车速度快了许多，能达到时速160公里，甚至在牵引电机的控制下基本能达到准恒速模式。动车组在列车运行时，不仅能实现恒速，还能高速巡航，“复兴号”动车组最高时速350公里。随着车型的变化，工作环境噪音在下降，气味越来越清新。成为动车组司机之后，孔祥配脱下了标志性的铁路职工蓝衬衣，换上了白衬衣。妻子更是觉得孔祥配的衣服没有以前那么脏那么难洗了。

但孔祥配越来越忙，他经常出差，有时候十天半个月才回家一次，因为他人选了中国第一支正式定义的联调联试试验队伍——京沪高铁联调联试试验小组。这一年他才27岁。

所谓联调联试，就是联合所有部门和工种，在铁路开通运营前对沿线轨道、接触网、通信、信号等各项设备逐步进行测试，并依据测试结果对发现的缺陷进行调整，直至各个系统以及整体系统满足符合高速运行及动态验收要求的过程。

每一次联调联试，孔祥配都累得脱一层皮，但同时他也亲眼见证着一条条孤立的高铁线路神奇地变成了纵横交错的高铁立交网，累并快乐着，累并自豪着，累并幸福着。2019年11月26日，日兰高铁日照至曲阜段正式开通运营。沂蒙革命老区首次接入全国高铁网，山东省内高铁实现了环形贯通。

沉浸在回忆中的孔祥配看下表，提醒自己，十点了，该睡了。明天(2023年3月16日)他不仅作为一名动车组司机上岗，还兼任“行走百年胶济·高铁环游齐鲁”的宣传大使呢。

百年风雨，从1904年通车至今，胶济铁路见证了中国近代百年历史的艰辛，也承载着中华民族的光荣与梦想。它不仅是山东人民的骄傲和自豪，更是中国铁路事业发展史上的重要篇章。