



你可能不知道的中国高铁之最

中国的高速铁路建设始于2004年的中国铁路长远规划,第一条真正意义上的高速铁路是2008年8月1日开通运营的350公里/小时的京津城际高速铁路。经过十多年的高速铁路建设和对既有铁路的高速化改造,中国目前已经拥有全世界最大规模以及最高运营速度的高速铁路网。

截至2014年10月26日,中国高铁总里程达到12000公里,“四纵”干线基本成型。中国高速铁路运营里程约占世界高铁运营里程的50%,稳居世界高铁里程榜首。对于中国高铁创造的那些之最,你又了解多少呢?

本报记者 沈振 整理

1.世界运营里程最长

截至去年底,全世界共有16个国家拥有高铁,总里程达到了22633公里,其中中国就有11028公里,位居世界第一。

2.运营速度最高

2009年12月9日,武广高铁开通运营,运营时速350公里,是世界上运营速度最快的高速铁路。2011年7月1日,中国高铁降速运营,武广高铁按照时速300公里运营。在这一年半的时间,武广高铁与郑西高铁、京津城际一并成为世界上运营速度最快的铁路。

3.运营试验速度最快

2010年12月3日,在京沪高铁枣庄至蚌埠试验段CRH380AL新一代高速动车组创造了时速486.1公里的世界铁路运营试验最高速。

4.第一条盈利高铁

2014年7月1日,京沪高铁开通运营三周年对外宣布正式盈利,成为我国第

一条盈利的高速铁路。京沪高铁开通3年,连续上了3个台阶,2012年、2013年分别增长23.7%、33%,日均客流量达34万-38万人次,每日现金收入超过1亿元。

5.中国高铁日发送旅客最大值

2014年4月30日,当日中国高铁共发送旅客346.4万人次,创历史最高纪录,占当日铁路旅客发送量的39.4%。

6.第一次网上售票

2011年6月12日,京津城际试行网络订票,拉开了中国高铁网上售票的大幕,到2011年年底网上订票已经覆盖所有车次。

7.单条里程最长高铁

京广高铁,经过北京、河北、河南、湖北、湖南、广东6省市,共36个车站,全长2298公里,是世界上运营里程最长的高速铁路。

8.我国第一条高速铁路

秦沈客专,1999年8月16日开建,2003年10月12日建成通车,全长404公里,设计时速200公里,是我国第一条标准意义上的高速铁路,为后来的京沪高铁建设积累了宝贵的经验。

9.第一条时速350公里高铁

2008年8月1日,北京奥运会开幕前,中国第一条时速350公里的高速铁路——京津城际正式投入运营。

10.一次性建成里程最长高铁

2011年6月30日,全长1318公里的京沪高铁投入运营,设计时速350公里,初期运营速度300公里,是世界上一次建成里程最长、标准最高的高速铁路。

11.第一条新建高寒高铁

2012年12月1日,世界上第一条新建

高寒铁路哈大高铁正式通车运营,哈大高铁全长921公里,将东北三省主要城市连为一体。高寒动车组CRH380B也同时开通运营。

12.和谐号动车组首次运营

2007年4月18日,中国铁路第六次大提速,和谐号动车组首次投入运营,最高时速达到250公里。

13.设计速度最高列车

由中国南车研制的更高速度试验列车,又称500公里试验列车,日前被正式命名为CRH380AM,设计时速500公里,在高速列车国家工程实验室中创造了605公里的最高时速。

14.第一列时速200公里动车组

1999年研制的DDJ1型“大白鲨”电动车组,是我国研制的第一款设计时速200公里的动车组,但并未投入批量生产;第一列投入批量生产的时速200公里动车组,是2000年研制的“蓝箭”电动车组。

15.第一列城际动车组

2012年11月30日,我国第一列城际动车组CRH6在青岛中国南车四方股份公司下线。

16.第一列出口高速列车

2012年3月12日,包括川崎重工、庞巴迪、阿尔斯通、北车长客、北车唐山、南车四方,通过国际招标平台竞标香港9列时速350公里动车组订单,最后南车四方股份公司中标,成为第一个出口订单。

17.第一个通过美国知识产权评估的高速动车组

CRH380A型高速动车组,通过了美国戴维斯律师事务所评估和美国专利商标局900多项的专利检索,可以登陆美国市场。



高铁座位为啥没有E座

本报记者 沈振 整理

乘坐过高铁的乘客一定也有过这样的疑惑,为什么座位只有ABCDF座,却没有E座?就是这样的一个细节,曾经也在网上引起了不少的争论,上海复旦大学钱文忠教授就曾经在自己的微博上对此提出疑问。有人说是因为“E”的发音和“1”相似,容易引起误会;但也有一些人提出了另类的较为“受欢迎”的看法。

但原因到底是什么呢?其实就是一个简单的布局学问,如老式的火车(定员118人的)车厢,因为最前面有列车员室的设置,所以一般尾号是0459的肯定是靠窗的,就是一个自然排列的结果。

高铁的座位排列,早期型号也不是按照“数字+字母”(如6A)这种形式排列的。形成现在这种排列方式是由于模仿航空座位而出现的。早期的飞机多是单通道的,一般每排有6个座椅,分别是ABCDEF,这样呢就形成了,A、F靠窗,CD靠走廊,BE是中间位置,久而久之,A—F这六个字母就不是单纯表示顺序的意思,还有靠窗、过道与中间座的区分,成了一种惯例。高铁作为后来者,每排的座椅又不会超过6个,所以就延续了这种传统。

高铁二等座,采取的是“3+2”的座椅排列,两个靠窗、两个过道、一个中间座,所以就只有ABCDF,没有“E”;一等座采取“2+2”座椅排列,两个靠窗、两个过道,当然就只剩下ACDF了,没有代表中间座的“B”与“E”。

其实这样排列,不管出于何种本心,方便的还是乘客,只要你拿到火车票,一看座位号码就知道,到底你的座位是靠窗、靠过道,还是中间位置。当然,如果有一天,高铁订票能够实现网上选座,想必那就更好了!

乘务员心声:

用坚守温暖旅途

青岛客运段上海动车队G232次高铁乘务员 李媛媛

当您坐在高铁动车上悠闲地看着窗外的风景,享受大自然的无限美好风光时;当您顺利抵达目的地,开始享受与家人团聚的美好时光时,您可曾想过,为了实现您的“团圆”梦,有无数的高铁乘务员日日工作在一线岗位上,时刻牢记肩上的责任,把无数旅客的生命财产安全植根心间,把对亲人的一腔思念埋在心底。他们在自己平凡的岗位上尽心尽力,尽职尽责,就像一颗颗“螺丝钉”,渺小却意义非凡。

正是他们用汗水、拼搏和付出让距离变得不再遥远,让您的家庭充满了团圆的欢声笑语。

列车乘务员作为铁路运输一线的先鋒,以汗水和责任保证了列车的安全运行。

不管是寒冷的冬天,还是炎热的夏天;不管是刮风,还是下雨,列车乘务人员都是一样在自己的工作岗位上默默地坚守着,认真地地为每一位旅客微笑,不停地说着同样的一句话“您好,欢迎乘车,注意安全,保管好自己的行李物品”,也许每天的工作是枯燥乏味的,也许还会受到委屈,但是我们始终用认真的态度,微笑着服务,真正地让每一位旅客走得

了,走得更好。当旅客出现困难向工作人员求助时,他们总是热情地去帮助,解决广大旅客出行中所需要解决的难题,换来的是广大旅客对列车工作的赞美。

我深深地体会到了乘务员的哭与乐,幸福与艰辛,忧郁与辛酸!更感受到了他们的伟大与奉献!他们把苦藏在心中,笑却溢满眼角!

一种职业,体现着奉献和担当;一份付出,收获了真诚和感动。春暖花开时节,坚守在万里天边的列车人,用自己的坚守,温暖着旅途。

我为我是列车乘务员而感到骄傲,感到自豪!我赞美列车乘务员!