

地铁列车为大、为重。国铁设备一般不会轻易开上地铁线路。2024年春运,如果说有需要总结之处的话,应该有一点——无论国铁还是地铁,都要有应对灾害性天气的充足预案。

回首2008年12月,当时新华社曾经发出过一则电讯,“为保障牵引供电因自然灾害中断后的铁路运输畅通,保留适量机车牵引动力,做好内燃机车应急响应工作,铁道部下发通知对各铁路局提出内燃机车应急响应工作要求”。目前看,时光荏苒,高铁时代内燃机车作为应急响应重要物资的面貌,并无变更。

从未消失也暂时不会消失

记者从相关网页上查询到,在即将于今年6月5日至7日举行的2024年上海国际铁路与城市轨道交通展览上,将有更多型号的内燃机车参展,其中有适合大铁干线运行的,也有大铁调车机车;当然也有适合于地铁公司调车牵引的更为小型的机车;甚至还有一些功率、身材更小的矿用调车机车!

在国内来说,因为高铁的迅猛发展,许多人常年乘火车,几乎全部在订头文字D的动车或者头文字G的高铁票,由此也常年不接触既有线的火车。实际上,头文字K、Z标注的既有线列车仍在大量开行。而牵引这些列车的,要么是东风系列内燃机车,要么是韶山型或者其后继的和谐型内燃机车。数据显示,截至2023年底,中国铁路15.9万公里的营业里程中,高铁占据的是4.5万公里。也就是说,有超过10万公



上图:青藏铁路所使用的美制NJ2型机车(右)和东风-8B机车。摄影/姜浩峰

里的营业里程是非高铁线路。这些线路上,当然也有以电力为动力的动车组开行,但更有K、Z字头普速列车,更有货运列车。3月1日出炉的国铁集团统计公报显示,目前全国铁路机车拥有量为2.24万台,其中内燃机车0.78万台,占34.7%;电力机车1.46万台,占65.3%。全国铁路客车拥有量为7.84万辆,其中动车组4427标准组、35416辆。全国铁路货车拥有量为100.5万辆。可见,动车组与其他型号客车在数量上各占半壁江山,内燃机车、电力机车仍有广泛的客货运任务。

“中国铁路多年来发展重载、重联货运列车,需要多机组内燃机车采用集中牵引的动力形式达到正常运行。为此,不断改进内燃机车牵引能力,其中不仅仅改进内燃机的动力系统,更需要改进诸如车钩、轮轨等。”曾供职于上海铁路博物馆的萧志佩先生告诉记者,“也就是说,同样是东风-4型内燃机车,其早期型号与晚近出厂,或者经过大修技术升级的机头,在技术上有迭代的。”

另一方面,中国铁路客运领域,除了高铁、一般的普速列车以外,还有诸如青藏铁路等特殊线路。2006年,青藏铁路开通试运营之前,记者曾跟随试验列车进藏。其中,试验列车开行在西宁至格尔木段,亦即开行在早已通车的青藏铁路一期线路上时,采用的是东风-8B型内燃机车。而在格尔木车站,试验列车更换了美国GE公司生产的高原型NJ2型机车。NJ2型内燃机车在青藏铁路格尔木至拉萨段牵引客运列车多年,直至2019年7月,5台HXN3高原型内燃机车驶入格尔木机务段,标志着国产机车将投入青藏铁路格拉段客货列车的牵引工作。但直至今今,执行青藏铁路格拉段客运列车牵引任务的主力机车车型,仍然是NJ2。可见,应对天路空气稀薄的环境,内燃机车需要攻克的技术难关之难。

除了内燃机车以外,行驶在中国铁路上的动车组中,也有NDJ3型内燃动车组等。

除了中国自用之外,诸如东风-8等内燃机车,也已经随着“一带一路”等走出国门,比如2月24日,从天