



统一改称 KF1 型机车。1956 年，应尚才参加筹建北京铁道学院铁道机械系，肯尼斯·康德黎重到中国参加纪念孙中山诞生 90 周年纪念仪式。看到中国新貌之际，他希望能带回一台自己倾注过心血的 600 型蒸汽机车可以回到英国。但当时中国铁路还需要这一型号的机车继续服役。直到 1979 年 11 月，时任铁道部部长郭维城带领中国铁路代表团访英学习引进铁路先进技术。其间，英国再次提出希望获赠一台 KF1 机车。1981 年，铁道部批准将已退役的 KF1-007 号机车修复后赠予英方。1983 年，这台机车在英国国家铁路博物馆亮相。而目前存世的 KF1 型机车一共两台，还有一台在位于北京的中

国铁路博物馆。

高铁时代涅槃时代

改革开放之初，邓小平访问日本乘坐新干线，曾如此说，“我就感觉到快，有催人跑的意思，我们现在正合适坐这样的车”。可直到 1997 年，中国全国旅客列车平均时速才仅仅 48.1 公里。至于淞沪铁路，已经几乎失去运营意义。其作为沪宁铁路淞沪支线，有些路段铁路两边棚户区都快接近路基了。

1997 年 6 月，当时的上海市重大工程之一轻轨“明珠线”开始建设，利用了穿入市区的原沪杭铁路内环线和淞沪铁路部分

路段，建设高架地铁线路。由于其不似大多是城市地铁般埋入地下，早期上海市民更喜欢称之为轻轨。尽管是轻轨、地铁属性的铁道，但“明珠线”的轨距也是 1435 毫米，而非窄轨。3 号线开行，正是中国铁路大爆发的前夜。从 1997 年 4 月 1 日至 2007 年 4 月 18 日，中国铁路六次大提速，全国铁路旅客列车平均运行时速提升到了 65.7 公里，但仍让人感觉赶不上改革开放的发展速度。春运一票难求，农民工兄弟在临时开辟为售票处的体育场馆连夜排队，有的人排了几宿失望离去。

直至 2008 年沪宁城际铁路开通，京津城际铁路开工建设，京沪高铁开工建设。2011 年 6 月 30 日，京沪高铁开通运营。接下来，中国高铁大发展，至如今，中国铁路总运营里程已达 16.5 万公里。回想 1919 年，孙中山先生在《建国方略》中设想，要在中国修建 10 万英里铁路——大约 16 万公里。可见，孙中山先生的畅想已经实现。如今，中国高铁运营里程已达 5 万公里，且“十五五”规划建成“八纵八横”高速铁路主通道——可见中国高铁路网建设仍将进一步发展。从轨道交通 3 号线宝山路站站台向下探看，过去 150 年的沧桑巨变，一切往事，都是未来中国铁路乃至更美好的中国的前奏！这里，依旧是中国铁路的一个原点！

下图：1987 年 12 月 28 日晚 11 时 30 分，旅客自上海北站赶乘开往宁波的最后一次列车。摄影 / 刘开明

