

用什么打造“中国速度”？

策划 本刊编辑部
执行 本刊记者 段崑 陈建 杨云倩

1976年7月28日凌晨3时42分，一场举世震惊的里氏7.8级强烈地震突袭唐山，震中烈度高达11度，甚至有人曾预言，唐山将从地球上被“抹掉”。

肇始于1881年的中车唐山机车车辆有限公司（简称唐车），在地震中遭受重创。天空那道蓝光闪过之后，当时位于路南区的唐车厂区顷刻间被夷为废墟，万余名唐车职工和家属罹难。

40年过去，唐山人民以不屈和顽强创造着一个又一个奇迹，用勤劳的双手让一座崭新的唐山城重新崛起于冀东大地。

兼具唐山精神和大国工匠精神的唐车人更是让世人刮目相看。在地震的重创中复苏，又在装备制造业发展的滚滚洪流中实现“中国智造”的华丽蜕变。现在的唐车，已经成为了中国“高铁名片”的代言人；现在的唐车人，也代表着中国新一代产业工人的精神风貌。

唐车的百年沧桑折射了中国民族工业的奠基、进步、发展及壮大的轨迹。这其中，有艰辛，有伤痛，更有隐忍和悲壮。

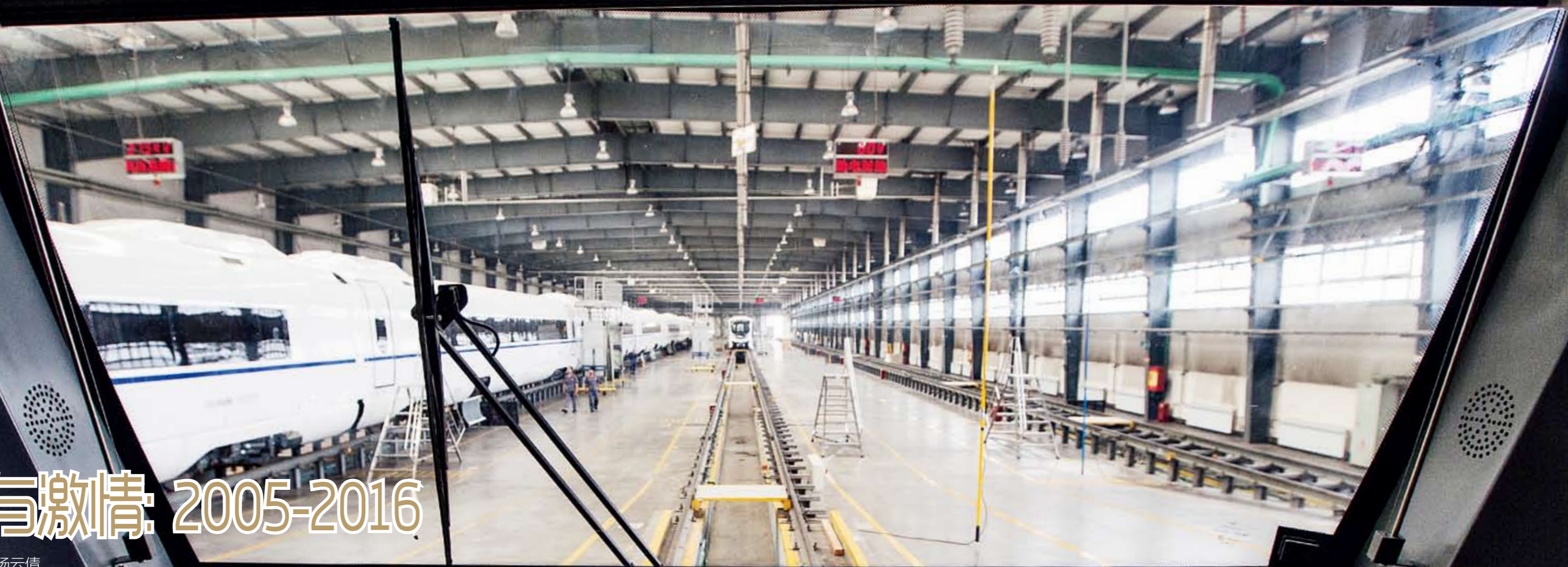
唐车的“中国速度”如何炼成？让我们一起，走进唐车……

2016年7月，中车唐山机车车辆有限公司（简称唐车）铝合金车间内，三名工人正在打磨车体。自2004年国家提出发展高铁和机车装备以来，以唐车为代表的铁路装备制造公司通过自主研发创新，让“中国高铁”成为了一张全新的国家名片。摄影：陈建/人民日报

速度与激情：2005-2016

撰文 本刊记者 杨云倩
特约撰文 吴可超

2005年引进高铁动车组项目后，这座横跨三个世纪的百年老企如同自己所生产的高速动车一样，驶上了飞速发展的快车道。



唐车列车调试车间里，等待出厂的列车。列车调试是车辆出厂前经过的最后一道工序，在通过单列车调试后，列车要合成整体进行最后调试。摄影 陈建民画报



唐车总经理周军年说，现在的唐车正在加快转型升级，努力打造“绿色智能人文一体化”交通解决方案提供商，改变人们的出行方式。 摄影 段威/人民画报

回望百年，中国铁路装备的几次更新换代，唐车都是当仁不让的主力之一。而在推进被誉为“中国速度”的高铁事业中，唐车又成了主力中的主力。

中国第一批高铁工人

“时速300公里的高铁动车，就像风一样呼啸而过。一旦停不下来，会产生什么样的后果？我是负责制作动车刹车管的，一列车有一千多条刹车管，是确保高铁速度和安全的九大关键技术之一。我和工友们进行了4500多次试验，收集了12000多个弯管数据，掌握了这项技术。我们高铁工人就是要学习创新，技能报国，为中国梦提速！”在第14届中国经济年度人物颁奖典礼上，唐车职工苏健用平凡的话语，展示了新一代大国工匠的风采。

2004年4月，国务院召开专题会议，就发展高速铁路和机车装备问题提出指导方针。2005年，唐车与德国西门子合作，输送580多名工人前去学习动车制造技术。他们后来被李克强总理誉为“中国第一代高铁工人”。苏健就是其中之一。

“从进厂第一天起，父母就叮嘱要好好干。祖辈父辈从蒸汽机车干过来的事业，不能在咱手里干砸了。”1985年铁路技校毕业后进入唐车做管工，从给“绿皮车”做管路到成为数控配管高级技师，31年工龄的苏健已经是唐车管道工生产一线操作层的领军人物。

从德国学习回来以后，苏健认为技能是次要的，最打动他的是德国工人的做事精细和敬业精神。“德国人加工一种螺丝钉能干一辈子，但每一个都能保证质量。我们不比谁笨，缺的就是那么一些坚持。”

苏健认为，制动系统控制着动车组的安全运行，就像人体的血管和神经一样。他说：“如果我们不掌握刹车管弯管技术，就只能依靠进口成品管，完全受制于人。”

彼时，苏健对动车制造的认识仅停留在德国培训的三个月。在回国后



铝合金车间里，工人正在检查车体。在研制高速动车之前，唐车制造机车车辆以碳钢材质为主。铝合金焊接技术对于所有人来说，都是一项全新的课题。 摄影 段威/人民画报

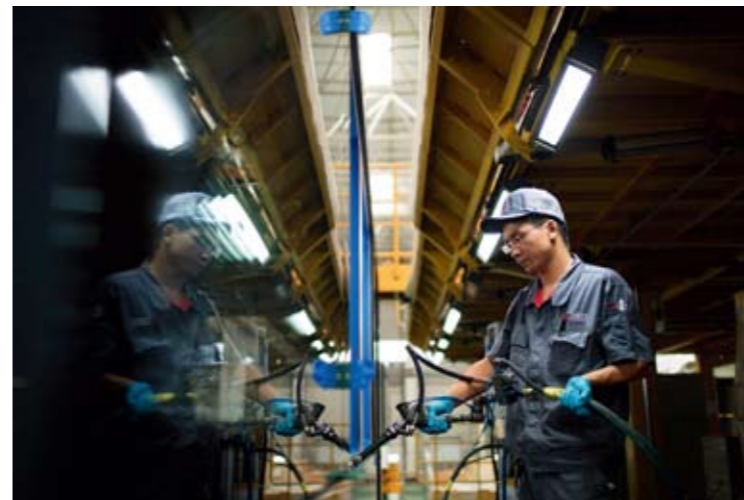
的两年多时间里，他采集了国内外14类22种型号的原料管，开发出世界上第一套制动弯管软件。相当长的一段时间，苏健每天都是“黑着来，黑着走，几乎见不到太阳。”虽然走路回家才十分钟时间，但有时赶上解决难题，苏健经常要忙到后半夜。回去怕打扰家人休息，他就在厂里凑合睡一下，早上起来又继续干活。

这样工作不累吗？“在工厂干活就像过日子一样，有好的时候也有艰难的时候。在干动车以前，厂里有几年相当困难。”苏健说，现在转型做动车就像是“从奥拓升级到了奔驰宝马”的差别。“以厂为家的人不只我一个，心里有劲儿，干啥都不累。”苏健笑呵呵地说。

专家、高级技师、技术能手……奖励与荣誉纷至沓来，苏健拥有了六项国家专利，还在2012年成立了苏健金蓝领工作室，转向攻关创新和人才培养。

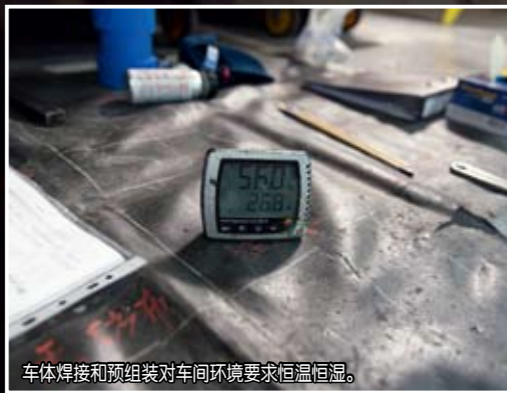
除了苏健以外，以七年内连续接线100987根无差错的纪录成为“十万

预组装车间里，工人正在为土耳其伊兹密尔市订购的地铁车辆安装车窗玻璃。 摄影 段威/人民画报



铝合金车间里，工人正在利用焊接机器人进行铝合金车体焊接。 摄影 陈建/人民画报





车体焊接和预组装对车间环境要求恒温恒湿。



高速动车组的司机模拟操作系统。



后台控制系统可对售出的每一列动车进行远程监测。



工人用标尺在铝合金车体上做标记。

摄影 段藏/人民画报

根接线无差错第一人”的总装配车间工人李颖，拥有“国际焊接教师”资格证书的全球唯一女性孙斌斌，“中华技能大奖”获得者、全国劳模、数控机床装调维修工张雪松……高速时代的唐车，每一步都离不开这些技术过硬、不断钻研的大国工匠。

2008年，唐车自主创新研制出了运营时速350公里的CRH3型列车，超出引进德国技术300公里的水平。不久后，唐车被自己超越——创新研制的CRH380BL高速动车组2011年在京沪高铁试验运行中，创造了时速487.3公里的“世界铁路运营试验第一速度”，实现了“中国制造”到“中国创造”的跨越。

更让唐车人感到骄傲的是，他们的技术水平得到了老师的认可。2012年，唐车为德国西门子的俄罗斯高铁项目批量提供了高速列车铝合金车体大部件，实现了高速动车组关键技术产品从引进到出口的华丽转身。

中国的“高铁名片”

随着自身技术水平提高，中国高铁技术“走出去”的步伐日渐加快。今年7月中旬，在唐车列车调试车间，一辆灰自主色调、红色腰身的列车上，来自土耳其伊兹密尔市的五名采购人员正在通过翻译与唐车人员沟通，进行最后验车。伊兹密尔地铁列车是唐车为其城市运输量身设计的LRV车型，内饰红色木纹吊顶，配金色扶手、半高椅背……细节设计都与土耳其方面进行了充分沟通，展现其民族文化风情。

唐车与土耳其之间还有一段不得不说的故事。2012年底，唐车通过招标获得了土耳其萨姆松市5列100%低地板现代有轨电车出口订单。

低地板有轨电车是古老的有轨电车家族的新成员，分为多种类型，其中100%低地板车型技术难度最大，其轨道可直接在现有马路上铺设，车

辆在地面停靠。此前只有法国阿尔斯通、德国西门子、加拿大庞巴迪等国际巨头掌握这一技术。唐车公司加大投入，研制了自主知识产权、世界先进水平的“祥龙”号100%低地板现代有轨电车。

2013年11月，正当唐车准备将一年来加班加点制成的产品启运时，却遭遇了强台风“海燕”引起的船期延误，可能导致延迟开通运营。为确保这批有轨电车按期交货，也为打响海外品牌，唐车决定采用航空货运的方式将这批货物送达——这也是中国轨道机车首次航空出口。

而从首车运抵到当年年底开通运营，唐车萨姆松项目组只有不到一个月时间。项目组压缩周期，白天进行列车静态调试、问题处理、用户沟通与培训，晚上利用线路运营间隙进行列车动态调试及型式试验。首列有轨电车在最短时间内完成了各项试验，并配合土耳其方面完成了司机培训、列车保洁、整备装饰等工作。2013年12月31日，“中国制造”新型有轨电车正式疾驰在了土耳其萨姆松市的土地上。

2015年3月，在“空运列车”和良好售后服务的口碑帮助下，唐车公司赢得土耳其伊兹密尔市95辆铝合金车体地铁车辆订单。今年9月，首批列车将到达爱琴海边的伊兹密尔市，用于当地新建地铁延伸线的交通运营。

“唐车的动车业务并非一直领先，而是从无到有、后来居上。”总经理周军年回忆唐车十年的高铁之路这样说道。他1989年从工艺设计专业大学毕业后到唐车工作，已近30年时间。由最初完成铁道部每年指令性的生产任务到现在主动寻找客户和订单，唐车从“工厂”到“公司”的转变让周军年深有感触。

引进高铁动车项目后，2006年到2010年五年之内，唐车销售收入实现了从10亿元到100亿元的跨越，在2015年又实现了200亿元的突破。“以前是接到铁道部的任务后，铁路局会派人来问我们列车什么时候能造好；现在我们是主动出击，在全国18个铁路局都没有办事处。我们关心的是今



铝合金车间内，两名工人正在进行焊接。由于焊接工作的特殊性，工人们需穿戴上阻燃服、焊接面罩、防尘口罩、焊接手套、安全鞋等进行工作，防御焊接时的强光、焊花和高温灼伤人体。 摄影 段藏/人民画报



预组装车间内的石家庄地铁车头。 摄影 陈建/人民日报

年能从各个铁路局收获多少订单。”周军年认为，从被动到主动的转变，激发了职工的积极性和创造力。同时随着“走出去”步伐的加快，唐车在国际市场越走越远，列车产品已遍布亚洲、非洲、南美洲和欧洲的22个国家和地区。

从“中国制造”到改变生活

没有“辫子”，无需接触网，无需站台，充气15分钟，行驶超过40公里，最高时速可达70公里，唯一排放物是可饮用的水……2016年4月，世界首列氢燃料混合动力有轨电车，在唐车下线。

这个项目的团队负责人是“85后”李明。他不是唐山“土著”，老家远在四川眉山。唐车的快速发展让他看到了未来的发挥空间，2010年从北京博士毕业后，他几乎没有犹豫就直奔唐车，很快投身到了氢燃料混合动力有轨电车的研究中。

“事实证明我的决定是正确的，我们团队里几乎都是‘80后’大学生，公司给了我们很大发挥空间。”李明来到唐车后的近7年时间里，他和团队通过多次试验，解决了常规有轨电车需架设接触网、普通储能式有轨电车续航里程短等“瓶颈”问题。“这款车无污染、零尾气排放，并且整体建设成本更低，或许是未来城市轨道交通的新选择。”李明说，“想想自己的工作也许能改变未来人们的出行方式，改变人们的生活，就感觉很有意义。”

在唐车办公楼八楼的远程监控室中，400多个带编号的小图标在大屏幕的中国地图上移动，每一个小图标都代表着唐车售出的一列动车。绿色图标表示正在运行，点开小图标，能够看到列车的各项运行指标，一旦出现问题，便可在第一时间安排技术人员进行维护。“我们对每一台动车都进行实时跟踪，保障安全运行。”周军年介绍说。

时下最火的虚拟现实（VR）也已“打入”唐车内部。销售部的VR室内，客户戴上VR眼镜便可跟随技术人员的指引近距离观看车辆外观，更可“走”进车厢内部，身临其境地观看高速动车组的虚拟现实演示。“VR能突破营销的时间、空间限制，将虚拟车厢与实体车体相结合，更能增进客户对产品的了解。”产品研发中心技术人员母印亨介绍。

从培养操作技术人才的“金蓝领”工作室，到开展产学研合作的博士后科研工作站，唐车不断探索人才管理和培养的新方法。“一系列以前根本不敢想象的创新成果，现在接二连三地出炉。”周军年自豪地说。

作为中国高端装备制造公司，唐车下一步将致力于成为绿色智能人文一体化交通解决方案供应商。周军年解释：“绿色指清洁无污染的能源，智能指高智能装备，人文指安全舒适的出行方式、个性化的出行体验。”

一个城市的公共交通需要高铁、城际，还是地铁、轻轨？两个城市之间，是否能让城际列车无缝接驳城市轻轨，让人们轻松换乘？唐车的一体化服务指的是，站在客户角度为其选择更为经济适用可靠的出行解决方案，提供包括线路规划、施工设计、车辆设计、工程建设、运营服务、维修售后等在内的服务。“客户只要提出想要达到的效果，剩下的就交给我们，这就是一体化。”周军年说。

被问到乘坐自己公司生产的动车组是一种什么感觉？周军年笑着说：“每次登上动车，我几乎没有坐着过。总要走走、那看看，询问乘客对于乘坐体验还有什么要求。在安全快速的基础上，如何为乘客提供个性化服务是我们的下一步追求。”

现在，让唐车人感到骄傲和自豪的是，唐山市政府将市区轨道交通规划的重任交到了唐车手中。从融资到建设、运营、服务、检修，唐车的一体化服务也让其他城市跃跃欲试。

“135年的企业历史中，唐车经历过挑战、灾难，也充满了机遇，支撑唐车梦想的是一代代唐车人的实干精神。”在周军年看来，企业的发展也离不开唐车人背后一个个家庭的支持。“一万职工在干，四万离退休职工、家属在看。有这样的压力与动力怎么能不好好干呢？”



苏健(左三)和他的金蓝领工作室成员。 摄影 段巍/人民日报



技术人员母印亨正在介绍唐车的虚拟现实(VR)体验。 摄影 段巍/人民日报



李明(左三)和他的“小伙伴”们。 摄影 陈建/人民日报



来自土耳其伊兹密尔市的客户正在进行验车。 摄影 陈建/人民日报

毁灭与重生：1976-2016

撰文 本刊记者 杨云倩



1976年7月28日那场里氏7.8级强烈地震，使唐山这座百年工业重镇夷为平地，唐车也遭受了灭顶之灾。每一位亲历者，都有自己的地震故事，那是他们的另一个人生起点。

铝合金车间里，工人正在打磨车体焊缝。唐山大地震发生后，原位于路南区的厂区遭到重创，唐车人在全国各地人们的帮助下，在丰润区新建起一座全新的唐车。摄影 陈建民画报



1976年唐山大地震中唐车被震毁的机车交验厂房。

1976年唐山大地震发生后，唐车厂区几乎被夷为平地。

唐山市路南区岳各庄路北侧的唐山地震遗址公园里，原唐车铸钢车间的三跨厂房仅存扭曲的部分立柱，一段被地震扭曲的铁轨铺在水面上，枕木也不再规整。高7.28米的5组13面纪念墙，镌刻着地震中罹难的24万余人的姓名。周围茂盛的植物仿佛在提醒人们，新的生命亦在挣扎生长。

回到那一天

吴国栋想起那个日子，还觉得像是做梦一样。那一年，他39岁。

他记得那天异常闷热，睡觉也一直迷迷糊糊。半夜突如其来的震动，让他一下从睡梦中惊醒，但随后又失去了意识。有一瞬间，他以为自己死了。

早上7点多，吴国栋在疼痛中醒来，原本住在三楼的他发现自己躺在了马路上，压在身上的桌板和物件让他动弹不得。发出几声呼叫后，邻居家两个孩子跑过来把他抬到了路边。过了一会儿他才摸清情况，相伴十多年的妻子和年幼的三子已经没了呼吸。6岁的小女儿宏文被砸成骨折，虽然清醒但一句话也说不出；长子被挤压时间太长，下肢失去知觉（后因引发其他病症，在医院去世）；次子吴宏道暑假参加学校的活动不在家，生死未卜。悲痛之中，吴国栋发现自己的脑袋被自家原来床底的一个炉子砸中，腰部被压得疼痛不已，小腿也血流不止……

1951年，吴国栋从老家来到唐山，考入当时的唐山铁路工人技校。1953年2月5日，吴国栋一直记得这个日子，他来到当时位于路南区的唐山机车车辆厂（也称“南厂”），开始了与唐车的一生缘分。最开始在车间当车工，又因为爱好写诗而被转为宣传干事、厂办干部。工作稳定，妻贤儿孝，一家人本来幸福和睦，突如其来的灾难却让六口人天人永隔。当年11月，吴国栋从河南省洛阳市第二医院痊愈，回到了阔别三个多月的唐山，重拾生活。

后来，他在参与编写《唐山机车车辆厂志》时才确切知道——“1976年7月28日凌晨3时42分，唐山发生里氏7.8级强烈地震，工厂处于震中，99%的生产厂房、98%的生活福利房屋倒塌，职工震亡1768人，占职工总数的22.7%，职工重伤649人，职工家属震亡8718人，职工全家震亡户213户。”

地震在睡梦中夺去了无数人的生命，也让很多孩子在一夜之间成为了孤儿。在那场被唐山人称为“死三分之一，伤三分之一，活三分之一”的劫难中，张东义的两个哥哥当时在外地，两个姐姐受重伤治疗后出院，他和弟弟被邻居从废墟中扒出来，幸免于难，但这六个孩子失去了双亲。

没有住所可回，也没有父母可寻，13岁的张东义不知道该去向何方，不知道以后该做些什么，脑袋中甚至一度恍惚。9月份，张东义本该进入初中就读，唐车找到了这些孩子们。张东义的父亲生前是唐车机车组装车

间的工人。没有选择给地震罹难职工子女一笔补偿金了事，唐车决定让他们“拿着唐车学徒工的工资上学”。13岁以上想进厂的，由师父带着当学徒；想读书的，送进学校读书，学成后工厂优先安排工作。在唐车的安排下，和张东义年龄相仿的这些唐车地震孤儿被送到厂子弟学校完成初中学业，毕业之后直接进入唐车工作。

一辆自行车，一个铺盖卷，初中毕业后，张东义回到了唐车，被分配到蒸汽机车的锅炉车间电焊班，班上还有几个和他相似的“小工人”。

失去了父母，但张东义却和自己的师父李德喜有着近似于父子的感情。“当时工厂给我们这些孩子安排师父，都要不光技术好，还要人品好。”在他自己看来，青春期那些迷茫的日子得到了很多来自师父和师父家庭的温暖。这么多年来，两人的师徒感情越来越深。逢年过节张东义都要去看看师父，和他说说体己话。

生活在继续

2008年5月12日，四川汶川，另一场牵动人心的天灾震惊了国人。几天之后，一支23人组成的唐车援建队奔赴四川地震灾区，建成2600套安置过渡房，帮助灾区人民重建家园。

当年震后的唐车，整片废墟，断壁残垣，还布满交错的钢筋水泥板，几乎没有完整的建筑物。在全国各地人们的帮助下，唐车人收起伤痛，清理废墟，重建家园。两个月后，工人们将修复一新的东风5型内燃机车，命名为“抗震号”，激励了许多伤痛中的人们，也寓意着新生。

孙斌斌出生于1978年，是唐车的焊接工人，全球获得“国际焊接教师”资格的唯一女性，也被称为“中国第一女焊工”。而孙斌斌与焊接的结缘，还要追溯到她的祖辈、父辈。

1953年，第一个五年计划开始执行，百废待兴的新中国开始迈进工业化。43岁的唐车铆工孙凤山，亲手把自己打造的毛泽东半身浮雕像，挂上了第一辆“毛泽东号”机车的车头上。

历史翻过了一页又一页。孙斌斌的父亲孙清宝子承父业，15岁时就进入唐车，成为一名钳工。在那场地震中，31岁的孙清宝失去了妻子和两个女儿。伤痛犹在，生活也需重新开始。他投身工厂的恢复建设，也认识了28岁的返城知青施桂芳。

“我后来才知道他们一见钟情的爱情故事。”孙斌斌打趣老两口。她也感叹生活有时比戏剧更跌宕。当时两个人相识交往不过一个多月，孙清宝就被诊断出患有喉癌。尚未从地震的伤痛中走出，又要承受身体的病痛，他不想再耽误这个好姑娘。而施桂芳知道实情后，只用一句“我们结婚吧”让孙清宝打消了顾虑。一个多月后他们“闪婚”。



中午十一时五十分，唐车大门准时打开。工人们从厂区出来，骑着自行车回家午休。四十年过去，工厂焕发了新的生机。 摄影 陈建/人民画报

1978年6月，孙清宝施桂芳夫妇为震后出生的女儿取名叫斌斌，希望她能文武双全。“这么多年我从来没有见过他们吵架。”孙斌斌说，这比现在那些电视剧里的爱情故事美太多了。

从地震中幸存，到发现喉癌后积极接受治疗，孙清宝觉得自己这40年的生命都像是捡来的。“人这一辈子，能活着已经是最幸福的事情。”孙斌斌转述她父亲经常对她说过的话。

对于女儿孙斌斌的工作，孙清宝只干预过一次。在没有上动车项目前，唐车曾出现一段时期的滑坡，连续几年只能为全厂职工每月发出二三百元的最低生活费。看着身边同事们纷纷另谋出路，孙斌斌不由得也对自己的工作和未来有所动摇。同样身为唐车工人的父亲对她说：“这个工作你不做，他不做，那这个工作谁来做？”朴实的话语、简单的道理、三代人对唐车共同的感情，激励着孙斌斌坚持了下来，与唐车同甘共苦。从德国学习焊接技术回来后，孙斌斌在工作岗位上勤学苦练，同时将技术毫无保留地教给其他人。她成为了国内仅有的两名国际焊接教师之一，被中国中车聘任为高铁焊接技术“资深专家”。

在唐车，像孙斌斌一样出生于震后新家庭的人，往往象征着新的希望。同样1978年出生的吴可超是唐车企业文化部的职工，他的大哥比他大近15岁，二哥、三哥在地震中不幸遇难。他的父亲是唐车工人，也曾带过三个“孤儿徒弟”。“懂事以后才知道家里曾有过这样的变故，也对长辈有了更多的理解。”吴可超还说，电影《唐山大地震》上映后，他的父母亲一直不



唐山地震遗址公园，唐车铸钢车间残留的断壁。 摄影 段藏/人民画报

看。但每次报纸电视上有关于地震的新闻，老人还是会格外关注。

扯不断的唐车情

每天早上5点和傍晚6点，79岁的吴国栋都会准时出门，去离家不远的操场走上三公里。地震造成的腿伤痊愈后，吴国栋开始坚持每天跑步，每年不少于300天，一直坚持了30年。70岁以后，腿脚没有以前利索了，他就改成走路。或许因为常年锻炼的缘故，年近八旬的吴国栋看起来精神矍铄。

地震几年后，吴国栋和现在的老伴走到了一起，共同抚育着吴国栋的一儿一女。现在儿女早已各自成家，老两口仍然生活在一套58平米的老式“边三居”里。1986年，唐车从原唐山火车站附近的简易厂房搬迁至丰润区的新厂区，职工们也从抗震棚、简易房搬进了这批家属楼。在新厂工作了十多年，吴国栋曾对这里的每一个角落都一清二楚。但退休之后他回厂里的次数屈指可数——厂区近十年翻天覆地的变化让他感觉“找哪儿都找不着，不想给人添麻烦”。

尽管不再回到厂区，但吴国栋认为那早已是自己“扯不断”的唐车，“毕竟干了一辈子”。儿子吴宏道在企业文化部工作，用镜头记录唐车一点一滴的变化。孙子吴可飞在唐车泉州分公司负责物料配给。女儿在北京工作，一家人定居在那里。和许多唐车老人一样，他们没有选择搬到条件更好的市区大房子，而是仍然住在自己生活了30年的小家。每天和熟悉的老同事聊天，也从在唐车工作的子孙、邻居们口中听听唐车的动向。



孙斌斌7岁时和父母的合影

孙斌斌和她的父母在自家楼前的院子里。孙斌斌一家从1986年跟随唐车搬至丰润区，已经在这里居住了30个年头。 摄影 段藏/人民画报



1995年从唐车退休后，吴国栋被返聘至厂志办编写厂志。工作完成后，读书、练字成了他闲暇生活的乐趣。今年，唐车离退办要出一本纪念地震40周年的书，吴国栋又开始动笔写起了回忆录。

40年过去了，张东义也从当年的毛头小子成为了今日的业务骨干。新世纪之初，唐车有转产动车意向，便委派张东义负责组织铝合金焊工培训，为生产动车组做准备。德国学习回来后，张东义日复一日地练习，取得了8项欧洲焊接操作技能证书。2008年，看着具有完全自主知识产权的首列国产时速350公里“和谐号”CRH3型动车组下线，张东义说：“这辆车上有我的汗水，我非常骄傲。”

2000年前后，有一位企业主看中了张东义过硬的技术，想要高薪挖走他。“说不心动是骗人的，但是唐车是我的家，我有今天也都是唐车给

的。”并且，张东义的岳父岳母也都是厂里老职工，他的工作生活早已与唐车密不可分。现在，张东义的儿子也进入了唐车，成为了张家的第三代唐车人。

如今，张东义负责工人培训和教学指导，和刚进厂的年轻人们打成一片。“这些孩子们也把我当成父亲一般的长辈，连感情问题也跑来问我。”张东义的“三点识人”论在唐车人的圈子里小有名气——他告诉小辈们选择伴侣需要对长辈和身边的人好、遇事不慌张要有条理、工作闲暇能有兴趣爱好学点东西。“这样的人，怎么都不会太差。”他还教徒弟们做三菜一汤以傍身——鱼香肉丝、炸凤尾虾、蔬菜沙拉和菌菇汤。他说，或许是自己失去父母早，他更愿意让他们少走些弯路。“人的一辈子只有一次，希望他们的路能比我顺畅。”

（本报未署名图片由中车唐山机车车辆有限公司提供）

张东义（右二）和徒弟们在一起。钢结构车间里，四处是焊接飞溅的火花，高温天里，工人们汗流浹背。 摄影 段藏/人民画报



吴国栋退休后，读书写字便成了最大乐趣。经历过灾难，更知道珍惜今天的生活。 摄影 段藏/人民画报



1900年左右，唐车装造的一台简易蒸汽机车。



2016年7月，唐车预组装车间内，工人们正在打造中国标准动车组。中国标准动车组将为中国高铁“走出去”制定“中国标准”。 摄影 段威/人民画报

光荣与梦想：1881-2016

撰文 本刊记者 杨云倩
特约撰文 吴可超

1910年，唐车生产的机车和货车运行在唐胥铁路上。



1881年，唐(山)胥(各庄)铁路建成通车，这是中国自己修建的第一条标准轨铁路。在此之前，几十名中国工人依照英国工程师的图纸，在胥各庄修车厂(唐车前身)的一座简陋厂房里，装配出了一台“龙号”蒸汽机车，实现了中国火车的第一声轰鸣。

2016年，世界首列氢燃料混合动力有轨电车，在唐车下线。2011年，唐车研制的“和谐号”CRH380BL动车组运营试验时速达到了487.3公里，成为“世界铁路运营试验第一速度”。

从19世纪洋务运动主力之一的胥各庄修车厂，到新中国成立后唐车发挥技术优势投身新中国建设，135年来，唐车陆续制造出多项第一：制造出第一台蒸汽机车、第一辆客车、第一辆轨道检查车，研制出中国第一列双层内燃动车组、第一列70%低地板轻轨车、第一辆中低速磁悬浮列车……

从第一声轰鸣到世界第一速度的诞生，百年唐车也并非一路平坦。直到上世纪80年代末，唐车生产纲领中一直有四个大字——“维修为主”。唐山大地震带来的重创也让唐车用了近十年的时间才逐渐恢复元气。21世纪初的几年，唐车甚至只能为职工每月发出二三百元的基本生活费。

2004年，国家提出发展中国高铁和机车装备，唐车看到了转型的曙光。2005年，唐车与德国西门子公司达成合作，输送580多名工人前去学



1949年4月，唐车修复的“新天津解放号”蒸汽机车。



1976年，唐车修复的“抗震号”内燃机车。



1986年，唐车新厂客车试生产下线。



2013年，唐车100%低地板现代有轨电车空运土耳其。

习培训，成就了“中国第一代高铁工人”。同时，唐车“引进、消化、吸收、再创新”，用3年时间从仅能造修低档客车的传统工厂，转变为拥有动车组、普通客车、城轨车、特种车“两线四系”高端平台的轨道装备提供商。

如今，唐车的产品不仅服务于中国18个铁路局，还先后出口至安哥拉、阿根廷、土耳其、印度等22个国家和地区。截至2016年7月，唐车制造

的高速动车组运载旅客超过8.15亿人次，超过了欧洲人口总和，累计安全运行5.82亿多公里，相当于绕地球赤道14000多圈。

而唐车人更引以为豪的，是自己生产的产品正在日益改变着人们的出行方式。近年来，唐车在高铁车辆制造的基础上，抓住“一带一路”、京津冀一体化的机遇，致力于为各地提供绿色智能人文一体化交通解决方案。

从“龙号”到“和谐号”，当仅有十几名工人的简陋工厂，已经发展成为现在占地404万平方米，职工万余人的大型企业。同时，唐车完成了从“拿来主义”的夹缝求生到完全自主知识产权创新、从“等靠要”到主动出击寻找商机、从传统轨道车辆制造到提供绿色智能人文一体化交通解决方案的华丽转身。

唐车的百年历史，不仅是中国铁路工业的一个缩影，更是中国近代百年发展的见证。



(本报道未署名图片由中车唐山机车车辆有限公司提供)

2016年7月，唐车研制的CRH380BL高速动车组，正待出厂，载着人们感受更加高速、安全、舒适的出行体验。 摄影 陈建人民画报

