

流线型的车头,飞驰般的速度……昨天中午12点40分,俗称“子弹头”的国产动车组CRH正式在沪宁线上投入运行,首次从南京站出发,前往上海。记者全程体验了一把新型列车的先进性和人性化设施,一路上还从列车上的工作人员那里了解到了CRH的许多“小秘密”。



穿着汉服的小伙子在列车前兴奋地举着自制的车票

# 目标上海:射!

“子弹头”昨天正式投入运行  
提速后到上海只要1小时57分钟



“子弹头”吸引了众人目光

## 子弹头·出膛

### 票很快就卖光了

“昨天,票就基本卖完了。”昨天上午,记者在火车站的售票窗口得到这样的答复。售票人员说,很多乘客指名就要买“子弹头”的票。

据了解,从昨天起,“子弹头”列车将取代沪宁线原T707/8、T717/8次两对列车投入运营,从南京站的发车时间分别为每天的12:40和19:24。由于是两组列车对接,每组8个车厢,其中1个为一等软座,另外7个车厢为二等软座,共610个座位;两组列车也就是1220个座位。

### 4月18日大提速

由于目前还没有开始提速,最高时速控制在160公里以下,因此昨天记者从南京到上海,全程差不多花了两个小时40分钟。但在4月18日提速后,最高时速将达200公里,全程只需1小时57分钟左右就能到达。“很过瘾,沿途的房屋、树林、大桥,眨眼间就统统被抛在脑后。”一名参加过试行的工作人员“回味无穷”地向记者描述。

根据铁道部的部署,春运期间沪宁线还将增开两对“子弹头”,取代原T703/4、T709/10次两对列车投入运营,分别为每天15:44、14:33从南京站发车。这样南京每天将有4趟“子弹头”开往上海。

## 子弹头·体验

### 更安静 进出站悄无声息

“嗖的一下,就开过去了。”几天前,记者采访时遇到一位住在铁路旁的老人,他这样形容。那几天,“子弹头”正在试行阶段,习惯了火车轰鸣着呼啸而过的他,还没留神,一列白色的火车就从眼前飞驰而过,迅速消失了。当时他吓了一跳,心想着回家一定要提醒孩子们,不能再乱横穿铁轨了,这车都没什么声音,等发现时都到眼前了。

昨天,记者实地体验了这种悄无声息的感觉。中午11点20分,车站的广播响起,提醒从上海开来的T708次列车进站,站台千米之外突然亮起了两束桔黄色的灯光,似乎有列车正迅速驶进站台,不等记者反应过来,一辆白色的列车已经驶进站台,安静地卧在站台上。

据了解,子弹头流线型的车头,不仅外观优美,最大的作用是可以减少阻力和噪音,行驶时特别安静。

### 更周到 轮椅直接推进车厢

进入车厢时,记者发现,车站站台与车厢门底部一样高,像乘坐地铁一样,一步就可以跨进车厢内,上下车非常方便。而在7号车厢和15号车厢,入口处比别的车厢更加宽敞,工作人员介绍,这里可以供残疾人的轮椅直接进出,而且这两节车厢里还有专门固定轮椅的设施和供残疾人专用的卫生间。腿脚不便的市民,在这里也能行动自如。

记者在车厢里转了一圈,发现还有不少新增的人性化设施。行李架的顶部多了条可以反光的铝合金板,站在下面就能清楚地通过反光板看到架子上的东西,工作人员介绍,旅客经常会将一些小物件放在行李架上,下车的时候又看不见,一不小心可能就忘在车上了。这条反光条就是起到提醒的作用。

### 更随意 座椅能转180度

走进车厢第一个感觉,就像是登上了飞机。除了一小节餐车是面对面的坐椅,其他车厢全部都是面向同一方向的航空坐椅,前后都很宽敞,即使把行李放在面前的脚下也丝毫不觉得拥挤。

一等车厢的座位上还专门配备了头枕,前面座位背部的挡板向下则是脚踏,向上翻折就成了小桌子。而打开扶手,里面还可以拉出一个折叠小桌板,用笔记本、看书,都很方便。

最有意思的是,所有的座位都可以180度自由转动。刚好有四名一起上车的乘客想要打牌,乘务员帮忙将前排的座位转动过来,两排座位就成了面对面的,打牌、聊天十分方便。

### 更舒适 车厢内冬暖夏凉

车开了之后,脱了外衣还是觉得热,记者以为是空调打得太高了,于是找到工作人员反映,没想到,车上根本就没有开空调,之所以热,完全是因为车厢的保温性能太好了。

随车的上海车辆段副段长张晓军告诉记者,早晨从上海开过来的时候,车里开了很短时间的空调,后来就关掉了。从南京出发的时候,一直处于通风状态。但是他和进藏列车一样是密闭车厢,因此恒温效果极好,属于“冬暖夏凉”型,按规定,车厢里的温度常年保持在18摄氏度至24摄氏度之间。



乘客在舒服的座位上睡起了觉

度之间。

### 更安全 防震车窗砸不烂

在车上,很多细微之处的设计也相当有意思。透过车窗,外面的景物清晰地闪过,丝毫没有以往乘坐列车那种眩晕的感觉。工作人员介绍,这种玻璃叫减速玻璃,虽然速度很快,但在车厢里的人也感觉不到,即使速度再快些,也不会觉得头晕目眩。而且,每节车厢只有头尾各两扇窗户是可以砸开的,做为紧急出口,其余的窗户全都贴上了一层特殊的膜,砸也砸不坏。

### 更严格 心情差不准开车

以前,提前进站等车的旅客都有这样的感觉,在站台上排队也不知该站在哪里,等到列车来了,还得跟着列车跑来跑去找车厢,但昨天中途到无锡的时候,记者发现,站台上用黄线醒目地标着几号车厢,而列车门一打开,竟然跟外面的标志距离相差无几,相当精准。

“误差不能超过20厘米。”司机告诉记者,这跟地铁一样,停车位置有严格控制,因此对司机的操作要求也更高。他们的选择也可以称得上是“千里挑一”。目前第一批上岗的只有21名司机。据了解,司机上班前,必须具有足够的精力,除了体能测试,还要让调度员对他们进行心理状况测试,如果遇到司机心情不好,口头回答问题不流畅,司机绝对不能登乘机车上班。

## 子弹头·反应

### 年轻人 穿着汉服来感受

穿着古朴的玄黑汉服,却从现代化的“子弹头”上走下来,手里还举着两张自制的巨大列车车票。这样的情景,一时间让人恍惚地以为时空交错。

昨天中午11点20分,第一列驶进南京站的动车组CRH上,走下来一名身穿汉服的年轻男子。这名叫王允的年轻人告诉记者,他是上海的一个车迷组织成员,这一次,他们共有22名车迷从上海、常州赶来。“得知今天首次发车的消息,大家早在网上联系好了,约在一起就是为了感受一下新车。而且,汉服是我们民族传统的服装,这列动车组,也是我们国家自己研发生产的高速列车,所以我今天特意穿上了这套汉服,来坐这趟车。”

### 子弹头·遗憾

### 服务能不能再好点

不过,昨天记者在车上也听到了一些抱怨声。一些乘客反映,乘务员的服务感觉没有以前好了,特别是没人来送水了。

的确,记者也感觉到了,在车厢里不太容易看到乘务员的身影。工作人员介绍,现在每节车厢都有纯净水的饮水机,乘客可以自己去倒水喝;车厢里也不再那种推着小车叫卖饮料、零食的了,在餐车有一个小吧台,如果有需要,乘客可以自行前往买吃的。这是为了让车厢里更安静,秩序更好,但这反而让有些乘客觉得不便了,有人提议:推车走来走去不方便,是可以淘汰了,但乘务员还是应该及时为旅客提供茶水。否则,感觉列车的硬件设施是变好了,但服务质量却下降了。

## 子弹头·信息

春运期间,南京到上海共有四对“子弹头”。

车次:T707/8、T717/8次

(昨天已开)

T703/4、T709/10次开行

日期待定

票价:T707/8(79元、86元);T717/8(79元、86元)

## 子弹头·影响

### 大城市挣钱 小城市生活

“子弹头”带给我们梦想

虽说“子弹头”时速眼下压在160公里内,从南京到上海仍要跑两个多小时,但随着铁路第六次提速即将启动,“子弹头”时速200公里并不遥远。

记者获悉,“子弹头”未来有望实现公交化运营,清晨,坐火车去上海上班挣钱;傍晚,坐火车回南京生活休闲。“子弹”出膛,为沪宁线“候鸟”族开启全新的生活。

### “子弹头”将公交化

据一位工作人员透露,全国铁路第六次大提速以后,在国产动车组的运营方面可能会有大改进。具体体现在不再使用现有的纸质车票,而是采用跟地铁车票相似的磁性车票,届时,乘客只要把车票放在检票机上扫一下,就可以被允许进入。售票方式也会做相应的调整,还将开通专门的登车通道。在实现公交化运营之后,整个列车将只有1到2名乘务员。先进而人性化的车内设施,完全可以保证乘客的自助和舒适。售货员和其他车组人员则会保留。

### 大城市挣钱 小城市生活

谈及“子弹头”以及对未来生活的猜想,南京火车站里行色匆匆的旅客不由停下脚步,憧憬起另一种生活来。

刚刚毕业找到工作的周怀礼,提着行李踌躇满志:“我是东大学建筑的,很多同学都选择去了上海,以后,铁路这么便捷快速,同学聚会,找铁路沿线任何一个城市的酒吧都可以,多有意思啊。”而上海来宁出差的蒋小姐更是打起了小算盘:“将来,我可以办张南京金鹰贵宾卡,南京的衣服比上海还是要便宜很多,尤其是搞活动的时候……”想到好处,她自己也笑了。

相对于上面两位的“短视”,在一家IT公司上班的潘先生似乎看得更远一些:以后,南京到上海,一个多小时,完全可以到上海、南京等大城市挣钱,然后去中小城市过日子,生活会从容许多。

### 城内城际交通“握手”

“南京到上海,越来越快,也许几年后只要一个多小时,但是如果市内交通衔接不好,那么‘抢’来的时间,很快又会浪费掉。”市民李先生提出了他的担忧,“希望城内城际交通能够‘接轨’。”

作为中国经济最发达、城市最密集、人口流动最频繁的区域,沿沪宁线乃至整个长三角面临交通格局大重组。交通专家认为:“今后一定要做好地铁、公交、铁路的‘零距离’换乘,这样,不用出站就能上火车;省时又省钱,也许‘候鸟族’会越来越多。”

另外,记者获悉,沪宁城际、京沪高速铁路获准立项,也许5年后,南京人去上海,可以坐上时速250公里的城际列车,还有时速350公里的高铁列车,将载着他们,体验两小时内“飞抵”上海的快感。

### 本版撰稿

本报记者 毛丽萍 孙兰兰

本版摄影 本报记者 赵杰