淮南铁路与时代同行

段昌富

回望1952 淮南从此崛起

(接12月13日4版)

邢安全小时候听父亲说过，淮南矿区刚解放，九龙岗机修厂就立即投入九龙岗至裕溪口的铁路修复会战，到9月完成修复，淮南铁路全线遂恢复运营，淮南煤炭又通抵长江口岸，由水路运至南京、上海等地了。同时，还用了8个月时间抢修大八支线。后来大八线于1965年延伸至毕家岗，1966年延伸至张楼。淮南矿务局派出众多技术人员和工人测量线路、铺垫路基、铺设铁轨及信号站线，当时热火朝天的建设场面，邢安全记忆犹新。

邢安全说，那时，从水家湖向南可去往合肥、裕溪口，向东北可去往蚌埠，向西北经大通可去往田家庵、张楼。虽然这些线路都是单线，但从蚌埠经水家湖到合肥再到裕溪口的通道更为重要，因为蚌埠是连接京沪线(北京—天津—浦口—上海)的，所以铁路部门将淮南线起点从田家庵改成为蚌埠，于是淮南线变成蚌埠—水家湖—合肥—裕溪口—芜湖，淮南境内的水张线只能作为淮南线的支线了。

1957年，淮南线进行全面技术改造，用50公斤/米的重型轨更换了各种型号的轻轨，用大马力前进型、建设型国产机车取代了原来的小马力机车。1959年9月，新建芜湖至裕溪口铁路轮渡，淮南线与宁芜线(南京—芜湖)连接。上世纪70年代，通讯、信号等设备进行技术改造，实现了半自动闭塞。同时，加强运输组织工作，使用载重60吨的大型车辆，组织煤炭专列，使运输效率得到提高。1978年3月阜淮线(阜阳—淮南西—淮南)潘洞段(潘集—淮南西—洞山)首先开工，同时修建淮南站。淮南站的前身是建于1944年的洞山站，建成后改名为淮南站。同年9月，阜潘段(阜阳—潘集)开工。1987年初阜淮线建成全线通车，1992年阜淮线复线建成通车。阜淮线全长130公里，在阜阳境内与青阜铁路(青龙山—阜阳)相接，再向北经符夹线(符离集—青龙山—夹河寨)与陇海线(兰州—夹河寨—连云港)、京沪线(北京—符离集—上海)相接，是华东铁路第二通道的重要组成部分，淮南市境内设有张集、桂集、凤台、潘集西、潘集、廖家湾、淮南西、淮南8个车站。

1989年底，淮南—合肥段复线完工通车。1994年，合肥—裕溪口段复线建成，至此，淮南至裕溪口复线全线通车。如果加上阜淮线复线，那么，阜阳—淮南西—淮南—水家湖—合肥—裕溪口都建成了复线。阜淮线、淮南线贯穿整个淮南，只有淮张(淮南西—张楼)、淮田(淮南—田家庵)是单线路，市内各煤矿、电厂等大型企业，也都有专用线同有关车站相连，从而形成纵横交织的铁路网。

邢安全说，蚌埠虽然在京沪线上，但1986年1月建成通车的蚌淮新线(蚌埠—淮南)仍是单线，所以铁路部门把淮南线的起点又再次改回淮南，这样淮南线再次变为淮南—水家湖—合肥—裕溪口—芜湖。

淮南线正线长280公里，纵贯江淮，北接阜淮线，中连水蚌线，南与宁芜、芜铜线(芜湖—铜陵)、皖赣(芜湖—鹰潭)相接，将皖北皖南连成一片，是华东铁路第二通道的干线，对减轻京沪线的运输压力，改善华东腹地的交通运输发挥了积极作用。水家湖—蚌埠段成了水蚌支线，成为第一、二通道的连接线路。水张线仍是第二通道的组成部分，淮南西至张楼的断头铁路(1987年1月改称淮张线)也是单线，1998年10月客运停运后便成了煤运专线。

1987年初，阜淮线建成通车，淮南站交付使用，淮南西编组站也投入使用，九龙岗站的客运业务全部交由淮南站，九龙岗站列车技术作业转移到淮南西站，运输站段也陆续外迁。2005年3月，撤销铁路分局，实行铁路局直接管理站段的体制，隶属于上海铁路局蚌埠分局的淮南西站直属于上海铁路局。2017年11月，上海铁路局更名为中国铁路上海局集团有限公司，淮南西站更名为中国铁路上海局集团有限公司淮南西站，为直属一等站，管辖淮南境内所有的二、三、四等火车站业务。另外，水家湖、淮南东、淮南、淮南南、寿县、凤台南、颍上北、颍上等车站也都为其下属车站。

进入21世纪，随着城市产业结构调整，淮南的煤炭逐步去产能化，淮张线沿线的煤矿纷纷关闭，铁路货运也随之没落，慢慢停运，这条曾经见证淮南西部煤矿兴旺史的铁路，失去了过去的热闹繁忙，孤零零地遗留在那儿了。

邢安全说，1993年其父去世之前，他陪着父亲曾回到八公山车站故地重游。那时八公山车站有4对客运列车，开往蚌埠、合肥各1对，水家湖2对，但旅客发送量已逐年呈下降趋势。直到1998年2月撤销八公山站的客运业务(到10月时淮张线的客运全部停运，改为货运)，原站址作毕家岗站货物转运线。邢安全2019年搬迁至合肥，离淮前夕也到八公山车站转了转。铁轨锈迹斑斑，扳道房早已坍塌，周围被附近居民圈成一个小园子，种了些花花草草，八公山火车站的票房也已破败不堪。邢安全走在铁路枕木上，想起这条铁路昔日的繁华与辉煌，以及带给自己快乐的童年时光。

进入新世纪，国家不断加大铁路交通基础建设，淮南的铁路建设迎来了跨越式发展。2009年10月，阜淮线电气化改造开工。2010年1月，淮南线淮合段（淮南—合肥）电气化改造开工。2014年，合芜段（合肥—芜湖）实施电气化改造。2016年底，阜淮线、淮南线全线电气化扩能改造完成。2017年11月，淮南站改造工程开工。2019年11月改造后的淮南站客容量从800人扩容到2000人。

淮南进入高铁时代

2012年10月，合蚌高铁(合肥—淮南—蚌埠)建成通车，与京沪高铁接轨。合蚌高铁是京福高铁(北京—蚌埠—淮南—合肥—福州)的组成部分，淮南境内设淮南东站，并入全国高铁线路网，淮南由此进入高铁时代。2019年12月，商合杭高铁(商丘—合肥—杭州)商合段(商丘—淮南—合肥)建成通车(2020年6月商合杭高铁全线通车)，商合杭高铁商合段是京九高铁(北京—商丘—淮南—合肥—九龙)的组成部分，淮南境内设寿县、凤台南、淮南南3个高铁站，极大地提升了淮南的区位优势。

一座城市，一条铁路，有许许多多的故事发生着。只要是向前发展着，前进的路上就一定会看到新的风景。邢安全说，商合杭高铁通车后，他从合肥回淮南探亲每次都是乘坐高铁。坐在平稳的车厢中，望着车窗外的景色闪电般往后飞过时，他感慨万千。绿皮车见证了淮南的铁路发展史，见证了计划经济时代社会经济的发展历程，而高铁则见证着淮南奋力跑出的“中国速度”，见证着淮南进入高质量发展的新时代。

2022年是淮南建市70周年。70年来，淮南铁路经历了巨变，从闷罐车、绿皮车到“一道红”、蓝皮车，再到“子弹头”；从蒸汽机车到内燃机车、电力机车，再到和谐号、复兴号动车组；从纸制车票到电子票；从窗口买票到互联网12306、手机APP、自动售票机买票；从人工检票到自助验证刷脸乘车；从简陋低矮的站台到时尚美观的站台；从“铁路线”到“铁路网”。