

四通兼八达

社会经济一通百通

在陈宜禧最初的设想中，新宁铁路应该西至阳江，北至南海、鹤山、佛山，南接铜鼓，成为一条区域性的铁路动脉，将阳江等粤西地区的海产物资引入，在铁路南端的铜鼓建设铜鼓商埠，振兴当地商业，再从铁路北段接入交通重镇江门、佛山、广州，使得外来人流、资金流、物流源源不断流入，这样在铁路的带动下，五邑地区经济就能得到长足的发展。可惜的是，在当时官僚、士绅等封建势力的阻挠与妨碍下，新宁铁路的规模最终西至白沙、南至斗山、东北至江门北街，陈宜禧的宏大计划始终未竟全功。

尽管如此，新宁铁路开通后，还是带动了当地工商业发展，台山至江门北街沿线各镇热闹非凡。一栋栋碉楼拔地而起，大江、台城、大江、公益等镇还有“小广州”、“小澳门”之称。如在台山市台城镇大享村，新宁铁路大享站旧址已经变成大享村中心的农资供销社。“大享车站”旁边的一处深巷里有近10多间老骑楼，几乎每幢洋楼的正面均刻有名字，其中有数幢可以依稀辨认出“同安堂”、“大昌茶馆”等字样。在门面及窗台、阳台等细节之处，都集中体现了台山洋楼包含的西方建筑风格。当年大享站附近的繁华盛况，可见一斑。

而在百年后的今天，陈宜禧的设想有望通过江湛铁路一一得到实现。根据广铁集团资料介绍，江湛铁路途经江门、阳江、茂名、湛江四个市，联通粤西、辐射我国西南地区腹地。并可通过深湛铁路深圳至江门段、广珠城轨江门支线等接驳至多条铁路干线。广铁集团江门指挥部负责人介绍，江湛铁路共设13个客运站，其中江门有6个，比例接近一半，包括江门、双水镇、台山、开平南、恩平、大槐。江湛铁路实现全线通车后，江门西部的台山、开平、恩平等县市将结束不通快速铁路的历史。以恩平为例，江湛铁路在该市东成镇和大槐镇分别设立客运站和货运站，建成后，恩平到广州南站仅需一个小时。

全国人大代表、江门金羚集团有限公司董事长潘皓焯认为，江湛铁路通车后，江门向北直达广佛核心地带，向南通珠海、澳门，往东到深圳、厦门、上海，向西至贵州、广西、海南，有望成为广东第四个轨道交通枢纽型城市。

成为枢纽城市，意味着人流、物流、资金流、信息流、技术流的高度集聚，必然会对五邑地区的经济发展产生积极影响。江湛铁路还未通车，对于地方经济发展的拉动效果已经立竿见影。江门市统计局数据显示，今年一季度，江门固定资产投资达到269.7亿元，增长13%，增速高于全省平均水平1.7个百分点；全市共引进54个外商直接投资项目数，同比增长390.9%，“招商引资突破年”开局良好，一季度经济实现“开门红”。

随着江湛铁路的通车，在深圳的一众巨头，瞄准着未来江门交通枢纽的地位和广阔的土地发展空间，早早地在江门作出布局。记者从新会区政府了解到，今年4月，该区在深江产业园大洋园举办招商引项目签约仪式，其中3大万亩园区共签约项目11个，投资总额约92.6亿元，主要集中在装备制造、新材料、新能源、电子信息、节能环保等领域，不少项目均为总部设于深圳、东莞的企业投资。据悉，他们均对江门在江湛铁路通车后的前景看好，希望提早在这里布局。



江湛铁路试运行进入尾声，开通在即

2018年7月，江湛铁路将通车。这条全长355公里的国铁I级铁路，承载的不仅是江门、阳江、茂名、湛江四市市民乘坐铁路出行的愿望，更有百年前五邑先辈陈宜禧以铁路西联阳江、北联广佛的宏大梦想，以及众多因修建美国中央太平洋铁路、加拿大太平洋铁路而魂断异乡的五邑华工在家乡坐上火车的小小心愿。这条承载着众多百年梦的铁路，让江门从此摆脱祖国边陲、交通末梢等尴尬地位，进入轨道交通时代，一跃而成地区性交通枢纽核心，向粤港澳大湾区西翼枢纽门户城市迈进。今朝辉煌如此，百年前为铁路梦而奋斗的五邑先辈若天上有灵，也会感到欣慰。

百年铁路梦成真 今朝粤西一线连

百年铁路梦

两条铁路交相辉映

江湛铁路是我国沿海快速铁路大通道的重要组成部分，由新建深茂铁路江门至茂名段、实施电气化改造的茂湛铁路茂名至黄略段、新建湛江东海岛铁路黄略至湛江西站（客站）段组成。据江门市提供的资料显示，江湛铁路全长约354公里，设计时速200公里。该铁路开通后，旅客可从湛江、茂名、阳江乘坐动车组列车到达新会，再借道广珠城轨江门支线到达广州南站。相比2011年1月7日通车、定位为城际轨道的广珠城轨江门支线，江湛铁路在等级上为国铁I级快速铁路，是国家“八纵八横”高速铁路网的

“第一纵”沿海通道的重要组成部分，也是江门第一条真正连入国家干线铁路网的铁路。这意味着从江门出发，通过这一线路可以直通我国东部沿海的重要城市如北京、天津、青岛、南京、杭州、上海、福州、厦门、深圳等地。

百年铁路梦，一朝梦成真。江门人对铁路的梦想沉淀得太久、太厚重。当崭新的复兴号动车组在新会站驶出时，江门人却永远也不会忘记蒸汽火车时代，行驶在五邑大地那辆黑烟滚滚的火车头。那是曾经的梦想照进现实，短暂的时代历程却给江门人的铁路梦想不灭的痕迹。

与铁路结缘

不在故乡在他乡

江门人与铁路结缘，其实始于大洋彼岸的北美洲。1863年至1869年，美国修建太平洋铁路。1881年至1885年，加拿大修建太平洋铁路。两条横亘北美大陆的铁路，都有五邑籍华工的身影。五邑大学学者梅伟强考证，从1864年起，先后有1.2万五邑籍华工飘洋过海前往北美洲参与这两条铁路的修建。在修建塞拉岭通道、唐纳隧道、内华达大沙漠与犹他大盐湖等最艰辛、最危险路段中，五邑籍华工都肩负起工程重任，使得两条铁路顺利开通。数千名五邑华工也因此付出生命代价，客死异乡。

而存活下来的华工中，有不少积累了丰富的铁路修筑经验，也亲身体验了美国铁路对于其西部开拓战略的巨大推动作用。这一批华工，机缘巧合成了中国铁路事业的创始人和开拓者。台山人陈宜禧就是其中一员。

梅伟强介绍，在15岁那年，陈宜禧到美国谋生。中央太平洋铁路开工后，他成为一名华工，后来负责招募华工并提升为工程师助手，不仅帮了很多初来乍到的华工，也积累了不少筑路经验。1904年，已到花甲之年的陈宜禧回到故土。当时，外国列强正在抢占中国铁路的利权。陈宜禧向美国华侨集资，曾是华侨在中国最成功的投资事业。

在江门市蓬江区北街老甘

化厂宿舍内，一座红砖白石砌成的西式建筑被阳光、树叶投射出斑驳的亮点。这是新宁铁路现存唯一一站点——北街火车站。历经百年岁月洗礼，这里早已没有人头涌动的客流，只剩门前几棵大树，无声地述说着曾经中国第一条民办铁路的辉煌。

在发出“洋人大受其益”感叹后，陈宜禧主持建造了新宁铁路。资料显示，新宁铁路（Sunning Railway），又名宁阳铁路，曾是位于中国广东省新宁（今台山市）和新会境内的一条铁路。建于1906年，1909年通车。此路是继潮汕铁路之后中国第二条商办铁路、全国最长的侨办民营铁路、中国第一条民办铁路，它从筹备、设计、修建、经营到管理都是由中国人独立完成的。筹建之时，陈宜禧向美国华侨集资，曾是华侨在中国最成功的投资事业。

新宁铁路，不仅凝聚了五邑华工以生命代价换取的丰富铁路修筑经验，也体现了海外华侨对家乡交通事业的关心。据悉，新宁铁路首期股本共2758412银元，较预期超额4倍，均由来自于美、加、港、澳、南洋等地的五邑乡亲投资，蕴含着乡亲们浓浓的爱国爱乡热情。直到百年之后，海外华侨对家乡铁路的关切之情依然溢于言表。在今年初召开的江门“两会”上，陈博森等一批港澳政协委员在不同场合建言，希望在江湛铁路通车的同时，深湛铁路江深段也能尽快通车，不要让江湛铁路变成断头路。



新宁铁路建设者陈宜禧

据江门市档案馆保存的资料显示，20世纪初的五邑地区，耕地不足、粮食短缺、百业凋零、自然灾害频发，百姓吃不饱饭、难以糊口。飘洋过海的五邑乡亲将所赚工钱通过信寄回本土，虽形成庞大的资金流，无奈五邑地区水网密布、道路崎岖，交通不便对于地区经济发展造成极大障碍，资金流无法起到带动作用，只能聊作救济。曾参与北美多条铁路修建的陈宜禧认为，铁路修建对于地区经济社会发展具有巨大的推动力，要繁荣家乡经济，必须改善交通条件。这也是陈宜禧坚持修建新宁铁路的初衷之一。

即使以今天的城市发展标准看来，陈宜禧的思考仍然具有超前性。城市因交通而兴，也因交通而衰。在路不通的年代，作为珠三角地域面积最大的城市，其高速公路、国道公路的里程却排在倒数位置。“十五”期末，江门的公路密度71.6公里/百平方公里。前往广州、佛山等地仅一条高速，往返广、佛、江之间堵车是家常便饭。虽然在2011年通车的广珠城轨江门支线改变了江门不通铁路的历史，但其不连接国家铁路网络的缺陷

铁路促发展

围绕铁路搭交通网

总让江门人为之扼腕。

处在交通末端的江门人受其苦久矣。在珠三角其他地区“海陆空路四通”，人流、物流、资金流滚滚不断地流入，城市发展在其刺激下高速发展的同时，江门的人流、物流、资金流却是堵不住的外流。何故？交通不发达，与大城市联结程度太低，无法受其辐射！在地理位置上，江门与广州、深圳、香港、澳门4座粤港澳大湾区核心城市并不相邻，从江门去往这4个城市动辄超过1.5小时。1小时内是“生活圈”，那么1.5个小时以外，就已是天差地别。

民革江门市委会在今年江门政协会上《精准布局 把江门打造成粤港澳大湾区重要发展平台》报告时就指出，江门的产业布局在改革开放前是依水路而兴，改革开放后是因路不通而衰落。江门人已经错过了改革开放后的第一波黄金发展期，如今粤港澳大湾区建设如火如荼的机遇，江门人不能再错失。

围绕即将开通的江湛铁路，江门正开展一场宏大的交通基础设施建设大会战。一场市第十三次党代会，市委书记林应武提出，江门市要着力打造“一枢纽”（珠西综合交通枢纽）、建设“两中心”（珠西综合交通枢纽江门站和江门北站）、构建“三通道”（对接港澳大桥和深中通道、构建承东启西的南、中、北通道）、建设枢纽型城市。

“一枢纽”指的是珠西综合交通枢纽，由一站四门户组成。一站即珠西综合交通枢纽江门站，四门户即江门东、西、南、北站。一站四门户组成了江门轨道交通的核心，每个站点都赋予了不同的功能。其中，江门站规模为广东第四大，站场总面积超过4万平方米，具备8

站台20线的规模，建成后向北直达广佛核心地带，向南通珠海、澳门，向东到深圳、厦门、上海，向西至贵州、广西、海南，四通八达的轨道交通网络将使江门发挥珠三角辐射粤西乃至大西南交通门户的重要功能。

而“两中心”则是赋予江门站和江门北站不同的功能。江门站与国家铁路网、珠三角轨道网连接，实现江湛铁路、广珠铁路、广珠城际、广佛江珠城际、江恩城际等轨道交通和城市高快速路的无缝交汇，打造客运中心；而江门北站则借力南沙港铁路和珠三角新干线机场，打造物流中心。

至于“三通道”，打造的是北连广佛、中接深中、南接港澳的“黄金通道”。分别是以广中江高速、佛开高速、开阳高速连通广佛都市圈的“北通道”，以深中通道、中开高速、开春高速连接深江的“中通道”，以及港珠澳大桥、香台高速、银洲湖大桥等形成港澳地区连通大广湾、粤西的“南通道”。



新宁铁路斗山车站，使用蒸汽机车运营

新旧两铁路

隔世继承振兴精神

映，简约与精致相糅合，独特的风情一直是侨乡人所津津乐道。铁路被毁后，宁城火车站改作台山汽车站，继续发挥其作用，直到1995年被拆毁。多年以来，侨乡群众始终难以忘记新宁铁路那些车站的鲜明形象，希望有一天这些车站能够重新出现。这一愿望随着江湛铁路的建成可望部分达成。据悉，深湛铁路沿线设有13个客运站，其中江门境内有江门、双水镇、台山、开平南、恩平5个站点。

日前，记者走访了其中一个站点台山站。台山火车站站房建筑面积约8000平方米，站台建筑面积约12000平方米。其中，台山火车站大楼是一幢外观为红墙绿瓦的欧式建筑，其设计



江湛铁路将使用动车组运行

至1920年最终建设完成时，新宁铁路主线长103公里、支线长28公里。虽然里程不长，但车站密度大，主线设置了36个站点，而支线也有11个站点。其中比较知名的主线站点包括北街站、江门站、会城站、公益站、宁城站等。随着宁城站旧址于上世纪90年代因城市建设需要而拆除，新宁铁路47个站点仅剩北街站

仍流传于世。受到当时中西文化汇聚的影响，新宁铁路的不少车站建筑独具特色。而在1995年被拆除的宁城站，以美国西雅图火车站为设计的参照物，具西班牙建筑风格，瓦顶又带有中国传统。前侧两端为前凸的厢楼，中间是3层高的红色钟楼。挺拔的钟楼，赭红色砖墙与深绿色檐瓦相互辉

文/图 陈卓栋 彭纪宁 杨胜 谭耀广