

全国铁路史上一次性更换道岔最多、周期最长、难度最大 记者直击火车站千人大作战



每天卡点施工百十米

10月11日上午11点,“一二嗨,一二嗨……”此时,施工进入更换的小高峰,数百名工人拉着绳子,装有60多根混凝土枕的铁轨缓缓前进,钢轨上装有液压传动系统,后端是机器推动,人工机器设备三合一,才能推动这个装有混凝土枕的钢轨。

块头不大,重量有多少?

郑州桥工段现场施工的副队长樊守成计算,一根混凝土枕最长的4.8米重300公斤、最短2.6米重150公斤,再加上钢轨自重,算下来总计有几百吨,光靠人工是根本拉不动的。

除了重量,换的过程也不简单,首先施工时间每天定时,10月11日给的时间是260分钟,从上午9点开始,一直施工到14点多,中途不停,午饭在下班后解决。其次是施工难度大,此次施工郑州局车务、工务、电务、供电等单位都参战,上千人一天也就只能换两组客车进路木枕道岔,两组各38米,再加上连接的钢轨,一天施工百十米。

本次将累计更换混凝土枕达4130根,施工期间,每天有1000多名铁路职工利用3至5个小时,进行集中作业。这是全国铁路历史上一一次性更换道岔最多、周期最长、施工难度最大、有计划影响列车最多的一次施工。这样的千人大作战要上演33天。

本报讯 穿着红黄马甲的工人,喊着整齐的号子,身边不时有火车鸣鸣而过……10月11日,郑州车站客车进路木枕道岔更换混凝土道岔现场,上千名身穿鲜亮马甲的铁路工人,同时为铁路路网做“心脏手术”,每天卡点施工,一天施工百米左右,这样的施工将持续到11月11日。
郑报融媒记者 张华/文 马健/图



木枕跟不上高铁时代

施工现场,工人们搬出沉甸甸的木枕,集中堆放,它们将彻底告别郑州车站。

“它们也不是坏了,普通列车时代用着还是没问题,就是现在是高铁时代,木枕跟不上时代了。”樊守成解释。

郑州车站建于1904年,至今已经有113年历史。该车站每日接发列车356列,繁忙时段平均每3分钟就有一趟客车进站停靠,

属全国铁路客运特等站之一,被誉为全国路网的“心脏”和“枢纽”。长期以来,为了确保全国铁路的安全畅通,始终没有安排集中整段时间对郑州站木枕道岔进行彻底更换,致使该站成为全国大型车站客车进路中仍在木枕道岔的车站,影响了线路的稳定性,增加了维修频次。据了解,施工期间1200余列客车将受影响。

