



千人奋战33天 郑州火车站告别木枕时代

所有旅客列车恢复正常运营,通过能力明显增强

11月11日12时55分,郑州车站,G686次列车准点发车,标志着郑州车站南北两端33天更换73组木枕道岔任务圆满完成,站场客车进路道岔彻底告别木枕时代,旅客列车通过能力明显增强。

郑报融媒记者 张华 通讯员 赵晶晶 李静/文 郑报融媒记者 马健 通讯员 祝庆/图

千名职工奋战33天完成更换重任

11月11日12点40分,郑州车站,长长的施工车辆缓缓驶出施工现场,不少工人还在现场铺设石子,再有几分钟,这里的施工将正式结束。

12点55分,G686次列车满载乘客发车,标志着这次历时33天1018名职工参战的大施工圆满完成。这是全国铁路历史上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。

据介绍,施工33天累计更换客车进路混凝土道岔73组,其中站场南端更换41组,北端更换32组,新换混凝土道岔每组长40多米,重60多吨;累计更换混凝土枕4130根,其中混凝土枕最长4.8米、最重500余公斤。

所有车辆将恢复原来运营方式

据郑州电务段副主任郭晓光介绍,他们施工中,成立党员专家评检组,严格把控现场关键部位、关键环节施工质量,确保电缆走向科学、芯线焊接工艺到位、道岔开口无偏差,他们要求道岔压力调整偏差和开口调整偏差均不能大于1毫

米,比在1米之外将直径1毫米的线头穿入针眼儿难度更高。

施工期间,1200余列停运旅客列车变更运行线路、有计划晚点,施工结束后,所有车辆将恢复原来的运营方式。

