



回望四十年·致敬新时代

大型系列报道

铁路

总策划 石东东
总统筹 张子明 程玉峰 张新彬
总执行 陈君谈 陈君健 陈锋
执行 朱建明 安学军 王绍禹
张浩 裴蕾 徐刚领
杨莹 王河宁 杨梅
采访 郑州晚报改革开放四十年专题小组
美术 夏普 周高虹 李丹
专题题字 杨杰(河南省书法家协会主席)

车型:从蒸汽机车到内燃机车 从电力机车再到高铁动车 线路:从“十”字通道到“米”字形高铁网…… 郑州见证中国铁路发展“大提速”

“郑州是一座火车拉来的城市”。现代郑州的崛起缘于铁路的兴建。改革开放40年郑州的发展巨变,也离不开铁路事业的快速发展与带动。

“我经历了蒸汽机车、内燃机车、电力机车和高铁动车组时代,亲历了铁路的6次大提速。”说起中国铁路发展和郑州与铁路有关的事情,已退休近9年的郑州铁路局原局长徐宜发感慨万千,“从火车头的变化,我感受到中国铁路发展的日新月异,看到‘复兴号’动车组时速高达350公里,一种发自肺腑的自豪感油然而起。”

如今,高铁让郑州的“朋友圈”越来越大。郑州不仅是陇海、京广大铁路大动脉的交会处,以郑州为中心的“米”字形高铁网正在逐步形成。“3小时经济圈”覆盖北京、西安、武汉、合肥、济南等30多个城市。

徐宜发骄傲地说,虽然已进入高铁时代,但人们不会忘记,在中国历史上,还有一场长达10年之久、轰轰烈烈的铁路6次大提速。徐宜发是6次大提速的亲历者、参与者和见证者,“现在回想起6次大提速中的点点滴滴,难忘又幸福。”

记者 鲁燕/文 周甬/图

■综述

郑州,一座火车拉来的城市

现代郑州的崛起缘于铁路的兴建。

1885年中法战争后,清政府着手修建卢汉铁路(从卢沟桥经河南到汉口)。张之洞“择黄河上游滩窄岸坚经流不改之处,作桥以渡河”,桥址建议选在“邙山头”。

这一选址成为郑州这座古老商都再度复兴的契机。1906年,卢汉铁路通车,郑州成为车站。

无独有偶。地理位置的得天独厚使郑州在汴洛铁路修建时也同样受到青睐。1905年动工、1908年竣工的这条铁路选择以郑州为中心,向东西延伸。

两条铁路构筑了中国铁路史上第一个“黄金十字架”,郑州一跃成为我国铁路第一枢纽。随后,郑州的发展一路猛进。

解放后,郑州火车站的运量和运营状况无法满足需求。1952年,毛泽东视察郑州时指示,要把郑州车站建成远东最大、最完善的客运大站。从1955年开始,国家进行为期30年的郑州铁路枢纽建设。

1954年河南省会由开封迁至郑州,郑州发展全面提速。

1989年,郑州北站成为我国铁路首个综合自动化编组站,也是亚洲最大的铁路编组站。

1999年,郑州火车站改建工程完工,该站成为我国第二大铁路客运站。

2002年,郑州铁路东站成为全国最大的零担货物中转站和亚欧大陆桥最大的集装箱集散地,也是全国最大的内陆一类口岸。

郑州作为全国重要铁路枢纽的地位空前强化,获得了中国铁路“心脏”的美誉。



20世纪80年代郑州火车站服务亭



“中原之星”动车组



2015年6月26日,郑焦城铁开通



20世纪80年代郑州火车站广场

■逐梦

蒸汽机车“司炉”:那一夜,往炉子里填了14吨煤

谈到火车司机的头衔,徐宜发小心翼翼地将收藏在柜子里的机车驾驶证拿出来给记者看。机车驾驶证看上去和汽车驾驶证“长相”差不多,但上面的日期足以说明这本机车驾驶证的年限,最近一次发证日期是2000年1月1日。

徐宜发说,他在铁路上一干就是41年,在火车司机岗位上的时间也只有10年零7个月,但他始终觉得“从事的工作还是和火车头有着密切关系,开火车的本事时刻不能丢。”正因为如此,每次更换新机型,他都要认真学习技术资料,掌握其性能和原理。

1965年盛夏,16岁的徐宜发考入郑州铁路机车司机学校(现郑州铁路职业技术学院),学习蒸汽机车专业。1968年,他学成被分配到武

汉江岸机务段。

50年前,我国铁路列车牵引动力全是蒸汽机车,所用的是20世纪30年代原苏联生产的“FD”型蒸汽机车。这种机型个子大、拉得多,一趟车下来少说也得“吃”上10多吨煤,遇到刮风下雨烧煤更多。徐宜发刚到车上,是名“司炉”,说白了就是往炉子里填煤烧火。

刚到江岸机务段那年冬天的一个夜晚,他们从信阳开车时将近晚上10点。信阳—广水是上大坡区段,使用双机牵引,拉3100多吨。司机王师傅对他讲,前面就是柳林车站,出柳林一直到武胜关都是大上坡,要盯住烧,不然这车是过不去的。

由于坡道逐渐增大,车速越来越低,火车头

吃力地喘着汽,炉床在跳动。“我不顾满脸的汗水,一直弯着腰不停地往炉子里投煤,生怕烧不好火供不上汽。”

过李家寨,驶出鸡公山、爬上武胜关,终于到了坡顶开始转入下坡。从柳林到武胜关足足跑了40分钟,他不知道向炉子里投了多少煤,也不知道流了多少汗,“只知道我的腰整整弯了40分钟。车爬到坡顶,当副司机胡师傅接过我手中的铁锹换我的时候,我的腰都直不起来了。”

东方泛起鱼肚白,车到江岸机务段已是早晨7点多钟,一算,那一夜他们俩烧了14吨煤。

就这样,徐宜发在蒸汽机车上干了6年。不知道有多少年轻小伙子吃不了苦半路改行,但他坚持下来了,并且登上火车司机的“宝座”。

内燃机车司机:驾着第一代国产车“蹚路子”

1973年春天,徐宜发工作变动从武汉来到郑州机务段,还是干老本行“跑车”。第二年夏天,他们换用内燃机车牵引的旅客列车。1976年深秋的一天,他和副司机赵振强驾驶的“东风3”型内燃0034号机车,牵引着9次特快列车从郑州出发,一路驶过洛阳。突然,操纵台上亮起了“接地”红灯,他知道“摊上事儿了”,一组牵引电机短路了。

按照内燃机车故障处理规则,他让赵

振强迅速切换到机械间“切除”故障电机,列车“带病”维持运行。然而,列车刚过磁涧车站,又有一组电机烧损,“心里一直在嘀咕,咋能躲过这一劫。”徐宜发说,这种机车是我国第一代内燃机车,质量很不稳定,几乎每天都有车在路上“趴窝”,运行途中他也遇到过几次险情,但都被排除了。

徐宜发说,这种机车共有6台牵引电机,分成3组安装在车轴上。如果运行中其

装置,制动系统由闸瓦改为轮盘制动……”

参加试验的司机杨东知道徐宜发也当过司机,立刻起身让座。

8点31分,出站信号变为绿灯,发车条件已经具备,已坐进驾驶室的徐宜发缓缓向前推动操纵手柄,试验列车启动。

他注视着面前各仪表的显示状况。运行前方的线路情况,通过摄像机传输到后面试

验测试车上,有线高音电话不断传递着试验信息……

9点10分,天梭号试验列车以时速160公里的速度通过许昌站,进入高速试验区段,各种设备状态良好,仪表显示正常。“凭我的感觉天梭号机车运行平稳性能很好,时速180公里运行中也感觉不出明显晃动。”徐宜发说。

电力机车时代:种好铁道部交给的“试验田”

2004年6月22日铁道部电报通知,安排8月天梭号电力机车在郑州铁路局做性能试验,要求郑州铁路局做好试验前的准备,确保试验安全。

2004年8月10日一大早,徐宜发他们来到郑州车站。天梭号机车连挂着测试车整装待发。“从外观看,天梭号已改变了传统模样,头部呈圆弧形,车体增加了一些新型的减震

中原之星: 郑州至武昌“网红”列车趟趟爆满

20世纪90年代,多个铁路局的动车组相继亮相,成为业内热点。历史进入千禧之年,郑州铁路局与科研部门和生产厂家联合研制开发动力分散型“中原之星”动车组,2001年9月21日在株洲电力机车厂竣工落成。

2001年11月18日,“中原之星”在郑州至武昌间投入运营,浅蓝色车体,红色飘带,奔驰在千里铁道线上,成为中原大地一道亮丽的风景线。

当时的旅客点名排队购买乘坐“中原之星”的车票,列车定员548人的“中原之星”趟趟爆满。2002年9月,“中原之星”扩编成14辆,载客能力翻了一番还多。

长江后浪推前浪。到2006年5月,“中原之星”投入运营历时5年多运行200多万公里,而后被新型列车所替代退出了人们的视线。

“中原之星”在历史长河中的时间是短暂的,它生命的价值是用自己的身躯锻炼了一支专业队伍。今天,“中原之星”固然已经远离我们而去,它依然在人们的记忆里闪亮。

和谐号动车: 跑出铁路线上的最高速

2006年底,我国铁路第六次大提速进入“倒计时”,和谐号动车组开进郑州局。“我第一次登上和谐号坐在驾驶室,仔细打量它的操纵系统,底气十足地驾驶着和谐号。”徐宜发说,从那时起他经常找时间跟着“和谐号”上线“练兵”,并熟练掌握了和谐号动车组列车的驾驶技术。

郑州铁路局经历了一次次技术改造,线路设备质量有了很大提高,局管内的陇海、京广线部分区段运营时速已达200公里和250公里。第六次大提速确定许昌至小商桥间,运行时速为250公里。

2007年4月4日全国铁路第六次大提速在即,铁路局安排用和谐号动车组在提速区段进行实战演练。徐宜发又驾驶“和谐号”从郑州站出发,一路按线路允许速度全速运行,200公里、220公里、240公里、254公里……火车跑出了既有线上的最高速。

■瞻望

“米”字形高铁网: 带动郑州跑向发展新高地

如今,郑州这片古老的中原大地正投身国家中心城市快速建设中。作为全国重要的铁路、航空、高速公路、电力、邮政电信主枢纽城市,中部地区重要的工业城市,郑州是全国唯一拥有“米”字形高铁交通网络的城市。

据2017年8月17日公开报道,从郑州乘坐高铁已直达24个省会城市,未来郑州坐高铁将直达更多城市。

郑州开始从“四通”向“八达”发展,带动河南从“九省通衢”迈向“九州通衢”。“四铁联运”不仅把航空港实验区、郑洛新自创区、河南自贸试验区等多个国家战略连接起来,还大力推动了“一带一路”建设,奠定郑州成为亚欧通道上重要的节点城市。

“米”字形高铁网建成后,从郑州出发,半小时可到濮阳,1小时到济南,2小时到太原,3小时到青岛,4小时到重庆……高铁时代,让“一日千里”变成现实,四通八达的交通优势将为河南发展带来新的机遇。

谈起郑州和铁路发展的未来,徐宜发说:“郑州的发展日新月异,建设国家中心城市的目标必将实现。”米’字形高铁网的建成,也会为郑州这个枢纽中心发挥更大的作用,使郑州成为信息、科技、物流、人才的集聚中心和中西部发展的新高地,每一天都令人期待!”

■铁路大提速的难忘记忆

修复环线:为铁路提速减压

郑州铁路局经历了铁路大提速的全过程,4次大提速过后,郑州车站每天接发列车的数量一次又一次刷新。

铁道部确定,在第五次大提速中,经由郑州往返于西安至北京西之间有6对客车不再经由郑州,改由洛阳、月山、新乡间运行。这样一来,这6对客车一是要增加途中停点,增加旅行时间,还会影响煤炭运输。

2003年12月15日,郑州局向铁道部建议恢复郑州铁路枢纽中心“西北环线”功能,让6对客车走“西北环线”,既能保持其运行时间不变,又不影响煤炭运输任务的完成。铁道部同意并要求必须在2004年4月18日前拉通“西北环线”并投入使用。

郑州“西北环线”是1964年建成的铁路枢纽配套工程,连接京广线的东双桥站和陇海线的铁路车站,全长5.1公里。诸多因素的影响,“西北环线”建成50年没有投入运营,大部分线路连路基都在风雨中化为乌有,而且还被周边居民长期占用。

一周设计好施工图纸后,便进入实战阶段。铺钢轨、卸道砟……徐宜发说,记得当时大年初一,施工现场还是一片繁忙景象。2004年3月2日,这条关系第五次大提速能否通客车的“西北环线”建成投入使用。

2004年4月18日,中国铁路全面实施第五次大提速战略。郑州铁路局当时管辖的京广、陇海、京九三大干线,提速改造累计长达1707公里,列车运行时间压缩152分钟。开行旅客列车增加23对,运输能力得到进一步提升。

决战“陇海”:42天更换26万根轨枕

2006年春运结束后,铁道部确定2007年4月18日,中国铁路实施第六次大提速。这次大提速的一大亮点,要开行时速200公里以上的动车组列车,京广线部分线路时速要达到250公里。

郑州铁路局又是提速中的重头戏。陇海线郑州至张阁庄间215公里线路和京广线郑州至小商桥间的部分区段,运行时速要达到200公里和250公里。

2006年6月18日,陇海线郑州至徐州间电气化改造工程完工,11月3日,铁道部要求郑州局在2007年1月10日前,必须将郑州至张阁庄间215公里线路上的26万根水泥轨枕全部更换,确保第六次大提速顺利实施。

郑州铁路局每年更换枕5万根,要在这么短的时间内更换26万根轨枕,相当于全局5年的工作量,任务是何等艰巨!决战陇海线,3家枕厂立下“军令状”,按日历进度每天必须提供7000根轨枕。同时,组织5个工务段集中优势兵力,投入“陇海大会战”刻不容缓,分秒必争。

2006年11月17日,3000多名劳动大军上阵。一排排钢轨被架空,现场气氛异常热烈。当年12月28日下午2点30分,“大会战”告捷,3000多名劳动大军顶风冒雪完成26万根轨枕更换任务,列车通过趟趟安全正点。

2007年4月18日,和谐号动车组列车加入中国铁路第六次大提速,郑州至上海、汉口开行了时速200公里和250公里的动车组列车。郑州至北京的和谐号动车组列车,全程运行5小时40分,大大缩短了两地间的时空距离。