

# 新世纪十年见郑

活以亭题

## 六次提速, 强化枢纽地位

1997年4月1日是中国铁路可以载入史册的日子——新中国成立以来第一次实施了铁路大面积提速。此后的十年里,提速成了中国铁路史上反复出现的字眼。作为交通枢纽,郑州无论是设施还是技术,都为提速提供了关键的支撑,同时也在提速中逐步强化了枢纽地位。

### 为提速一天更换轨枕 9005 根

每一次大提速,在铁路系统都是一次巨大的工程。张俊岭,郑州开往重庆北的K909次列车车长,1992年进入郑州客运段工作,近20年里,他几乎跟随火车跑遍了祖国的东西南北。“对我们来讲,提速意味着全路从基础设施到人员和管理系统的大动作,可以说全国所有带有铁路标志的工作人员都要参与其中。”张俊岭说,每次提速,铁路系统都要为此奋战几个月甚至一年。而郑州,作为中国最重要的铁路十字路口,不可避免地参与了数次提速。

2007年第六次提速让张俊岭记忆最深刻。“据我了解,这次我们局提速线路占到了全线的10%以上,尤其是在多轴重、多品种列车高密度同线混跑的京广线实施每小时250公里提速,难度非常大。”在设施改造中,郑州铁路局最多一日更换轨枕9005根,而全部线桥隧涵、通信信号、接触网改造,以及列控系统建设等任务也都快速完成。

### 六次提速见证郑州发展

说起六次提速,张俊岭拿出了一本记录本,上面清楚地

记录着每一次的变化。

1997年4月1日,全国铁路实施第一次大面积提速。京广等三大干线全路客车平均时速从48公里提高到55公里。从这天起,郑州人第一次在家门口坐上了直通云南昆明的始发车。

第二次提速是在1998年10月1日,还是以京广等三大干线为重点,最高运行时速达140~160公里,有了两趟郑州始发进京列车。

2000年10月21日,全国铁路实行第三次大提速。对于郑州人来说,这次提速最大的好处是有了通往洛阳等省内城市的城际列车。

2001年10月21日开始实施第四次大面积提速和新列车运行图。令郑州人骄傲的是,代表中国铁路最尖端技术的电动车组“中原之星”在郑州至武昌间投入使用。郑州铁路局在京广线投入了我国牵引旅客列车功率最大、设计最高时速达170公里的韶山9型电力机车,承担起了武汉至北京旅客列车的牵引任务。

2004年4月18日全国铁路第五次大提速,京广干线铁路部分线路基本达到时速200公里的要求,全路旅客列车平均速度每小时65.7公里,但是,列车进郑州站必停的百年历史也随之宣告结束。

第六次大提速于2007年4月18日实施,京广、陇海等既有铁路干线实施了200公里速度级的提速,有的线路列车运行时速达到250公里,郑州市民也坐上了国产新型动车组。

晚报记者 辛晓青 裴蕾 通讯员 张德洪/文 王银廷/图



张俊岭

郑州开往重庆北的K909次列车车长

讲述人

10% 第六次提速线路郑州局占全线的比例

9005 根 在设施改造中郑州铁路局一天更换轨枕的数量

250 公里 第六次大提速后部分线路列车运行的时速

铁路大事记

1994年5月1日 铁道部郑州铁路局更名为“郑州铁路局”;中国共产党铁道部郑州铁路局委员会更名为“中国共产党郑州铁路局委员会”。

1994年10月 郑州铁路局首次无缝道岔在京广线石桥车站更换成功。

1995年1月 成立“郑州铁路局驻北京、上海、成都办事处”。

1995年10月 在“中国的脊梁”——国有企业500强评选活动中,郑州铁路局名列第三位。

1996年11月 全路首次在电气化区段进行的列车提速试验——京广线郑州至漯河间提速试验完成。

1997年4月1日 全路第一次大面积提速开始,实施新的列车运行图。郑州铁路局106对旅客列车按新旧交替计划实现平稳过渡。

1998年7月 国务院总理朱镕基、副总理温家宝视察武汉分局专防的武昌月亮湾长江大堤。

1998年8月 江泽民总书记视察武汉分局专防的武昌月亮湾长江大堤,对铁路防洪抢险工作给予充分肯定。

1998年10月1日 全路第二次大提速,实行新的列车运行图。

1998年12月31日 互联网郑州铁路局正式开通。

1999年4月 中国中西部地区最大的国际集装箱货场在西安西站建成并正式投入使用。

2000年4月 郑州东站铁路一类口岸投入试运行,这是全国内陆省份唯一的国家一类口岸。

2000年10月21日 全路第三次提速,列车按新图运行。郑州铁路局管开行客车212.5对。



郑西客运专线是中原地区进入西北地区的第一条高速铁路客运专线。晚报记者 王银廷 图

## 高铁造就3小时生活圈

每周都回家看望父母,这曾经是高强的奢望,“票难买,人多,拥挤,车程长,这样的旅途很艰难。”随着今年2月6日郑西高铁正式开通运营,高强的期望变成了现实。

高强,郑州人,西安交大四年级学生,即将前往上海交大读研究生,他希望郑徐高铁快速建成,让他的研究生阶段依然可以雷打不动地每周回家探望身患重症的妈妈。

### 郑州将迎来高铁时代

高强的故事带着一些苦涩的亲情。见到他时,他正在郑州火车站的第十候车厅里等待G2011次车,目的地:西安。他的妈妈因为患胃癌,已经连续手术两次,远离母亲让他很焦虑,被既有铁路的繁忙和旅途的艰辛所阻挠,对母亲的愧疚持续到大四。

郑西高铁开通了,高强如愿以偿,能够轻松买到车票,两小时回到郑州。“高铁票比较贵,但是我有能力挣车票钱,我愿意成为高铁忠实的乘客。”高强告诉记者,他今年下半年就要去上海读研究生了,他又开始对郑徐高铁开通充满期待。“郑徐与京沪高铁在徐州连接,我从上海回郑州,估计3个小时就够了。”

不仅是上海,郑州到北京、西安、武汉、长沙等国内众多大城市,都可实现3小时到达。2013年,郑州将迎来高铁时代,而造就这一时代的,是铁路史上再次的大交叉——徐兰高铁、京广高铁在郑州新东站交会。

郑徐段年内开工,东西高铁干线逐步拉长,最终2014年有望从徐州连到乌鲁木齐。而郑州境内,石武高铁实验段即将铺轨,南北高铁干线预计2013年全线贯通,北京到广州,最终有望通往香港,世界上最长的高铁线路又将在郑州交会。郑州新东站是我国第一个位于高铁客运专线十字口的车站。

### 第一个位于高铁客运专线十字口的车站

“喝茶吗?这是我老家福建专门带来的茶。”作为郑州东站项目指挥长,杨松在简陋却堆满资料的办公室里倒出一杯喷香的浓茶,让记者很诧异。“其实我就是生活的体验者,关注细节才能建设出更人性化的车站。”见面的这句话让记者感动,也为郑州东站成为河南的“城市之门”倍增信心。

穿越全国的纵线京广铁路、横线陇海铁路,多少年来一直是中国铁路的两条动脉。而郑州就坐落在两条铁路的交叉口,几乎一个世纪内都是全国唯一的铁路大动脉交叉口。杨松说,即将交会于郑州新东站的高铁,又将成为国内短时期内唯一的高铁十字架,郑州的枢纽地位再次被强化。

“郑州新东站建成后,将改变人们对火车站人乱走、车乱停混乱的陈旧印象。”他说,这里将成为集铁路客运、公路客运、轨道交通、城市公交等多种交通方式为一体的现代化综合交通枢纽,“经过精心的设计,人流车流将各行其道,再也不会出现传统火车站人流冲撞的情况,如何让乘客走最短的距离以最快的速度疏散,郑州新东站的建设将彻底更新观念。”

在建设奠基仪式上,铁道部副部长卢春房表示,郑州新东站的建设,对于强化郑州铁路枢纽地位,完善河南铁路路网、扩大运输能力、提高服务质量、促进河南经济社会发展具有重要而深远的意义。

郑州新东站相关配套轨道交通工程去年上半年已经完工,高铁车站也正在如火如荼地建设中。到2012年高铁站建成,郑州新东站将成为一个五层高、地上跑高速铁路、地下跑地铁的综合交通枢纽。从郑州火车站到郑州新东站之间修专门的铁路连接线,形成郑州铁路线高速系统与普速系统既相对独立,又相互连通的环形客运系统。

晚报记者 辛晓青/文 王银廷/图



杨松

郑州东站项目指挥长

讲述人