

新世纪十年见郑

话以亭题

火车站，百年风雨路

范庆兰，客运值班员，46岁，在郑州火车站50米长的站台上走了十多年。从大风一刮起风沙的“洋灰”地面，走到烧制的彩陶砖面，一直走到今天光亮结实的花岗岩地面。郑州火车站，也从2000年的4万客运量，发展到了今天的8万。范庆兰听不到1904年卢汉铁路开通从郑县站发出的第一声汽笛，但是她却感受到了汽笛所唤醒的沉睡千年的古老商都百年的巨变。



范庆兰
客运值班员，在郑州火车站50米长的站台上，走了十多年。

讲述人

从简陋转向现代化

“我1993年刚到站上时，在4号检票口当检票员，那时郑州站还只有两个候车厅，一个是京广候车厅，一个是陇海候车厅。”范庆兰的记忆中，那候车厅是简陋阴暗，里面码放着破旧的长条凳，一到春运，候车的旅客拥挤在站外临时搭建的大棚里，旅客编了顺口溜，描述了当时郑州站的简陋，“外面大雨，里面小雨；外面小雨，里面大雨；外面不下，里面滴嗒……”

尚书亭，郑州站站长，复述这句顺口溜时也在笑，不过他告诉记者：“当全国其他火车站还在以整点计时发车时，郑州站的列车到发时间已经精确到了时、分。”

其实范庆兰到站工作的时候，正是郑州火车站大兴土木扩建之时，从1988年开始，远不能满足需求的郑州站开始了为期12年的扩建之路。到1999年12月28日，郑州的标志性建筑之一主站房投用，郑州火车站达到现有的规模，也开启了新世纪的序幕。

这十年来，郑州火车站没有进行大的土木工程，却没有停止内部的逐步改造：无柱风雨棚将郑州火车站一下从旧

世纪的阴暗送进了新世纪的现代化里，旅客从高架候车厅下站台，也有了扶梯，拉着行李再也不用一阶一阶小心迈下那几十级台阶了……

西出口提升两成运能

作为一个大量人群聚集和散去的要地，如何快速疏散旅客和让旅客快速进站，一直是火车站的一大课题，单面出站一直是老式火车站的通用模式，不过这一模式已经在全国的新火车站建设上被颠覆。“郑州火车站西出口就是打通了股道另一侧的疏散渠道，现在国内新火车站基本上都采取了两面出口的模式。”

郑州火车站西站房已经在2010年春运中正式投用，配备了30个售票窗口和10个自助售票机。虽然西出口外的京广路仍在扩建，地下的地铁设施还在施工，但是西站房和西出口的将来在尚书亭的心里已经非常明晰，“等西出口外的市政施工结束，公交、停车场等设施到位，火车站东广场再也不会现在的人流，相信将有一半甚至更多的人从西站房进出火车站。”

据铁路部门预计，全部配套完成以后，郑州站的日发送量也将由原来的7万人提升到8.5万人左右，提升20%左右。对郑州西部、南部城区乘坐火车的居民来说至少节约30分钟的路程，也会极大缓解火车站周边市政交通的压力。

1904年建成的郑县站，位置就在当今1站台南侧，围绕着火车站也发展起来如今繁华的大都市郑州，到今天，郑州站已经找不到100年前的痕迹，而郑州人却永远不能忘记它的历史。 晚报记者 辛晓青/文 晚报首席记者 贾俊生/图



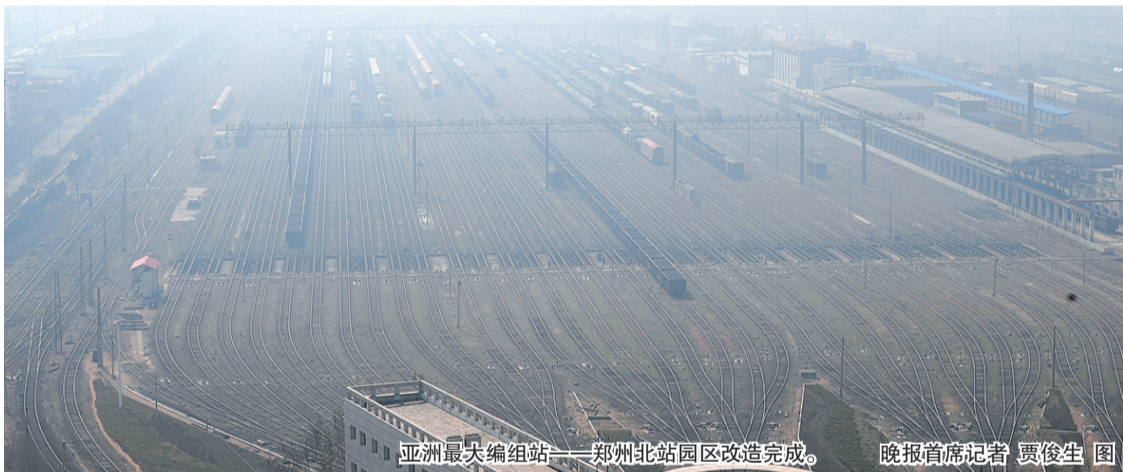
8.5万 西出口配套设施建成后，郑州火车站日发送乘客量

30分钟 有了西出站口，郑州西南城区居民节约的路程

36000辆 郑州北站日均作业量，已跃居世界领先水平

铁路大事记

- 2001年10月21日 全路第四次大提速，新旧列车运行图平稳过渡。
- 2001年11月 “中原之星”电动车组在郑州、武昌两站举行首发式。
- 2001年12月 成立“郑州铁路局客运公司”。
- 2002年3月 宝丰机务段建设型8077号蒸汽机车正式“退役”。至此，郑州局百年蒸汽机车历史宣告结束，实现了机车牵引内燃、电气化。
- 2002年9月 扩编改造后的“中原之星”重新开行。新编组14辆，定员1398人，在全路动车组中，其编组数和载容量均居第一。
- 2003年11月 团中央第一书记周强在郑州检查郑州局团的工作，认为郑州局团的工作扎实，成绩显著，在全国有很高的知名度。
- 2004年1月21日(大年三十) 国务院总理温家宝专程到亚洲第一编组场——郑州北站，看望慰问节日期间坚守在运输生产一线的铁路工人。
- 2004年4月18日 铁路第五次大提速第一天，新旧运行图实现安全、平稳、有序交替。
- 2004年12月1日~3日 全国铁路运输安全工作会议在郑州召开。
- 2007年4月18日 全国铁路进行第六次提速调图，“和谐号”动车组开始试运行。



亚洲最大编组站——郑州北站园区改造完成。 晚报首席记者 贾俊生 图

北站，曾经的“北大荒”

郑州北站是亚洲作业量最大的列车编组站，它连接华北、华东、华南、西北和西南铁路，是我国铁路交通的重要枢纽。从一名普通的计算机专业的大学毕业生，到北站的技术人员，再一步步成长为郑州北站调度中心主任，昨日，38岁的刘世详细讲述了他眼中的北站十多年间发生的巨大变迁。

从“北大荒”到现代化

1993年，刘世从郑州大学校区到郑州北站报到。如今看起来不远的路程，当时他却用了1个多小时，一路上问了3个人，才辗转找到了沙口路上的北站。“不到20年的时间，北站发生了这么大的变化，每一位干部职工对此都有很深的感触。”

随后，刘世向记者讲述了站区近10年来发生的重大变化：有着50多年历史的老编组站，“脏、乱、差”的站场环境是困扰北站多年的痼疾，甚至一度被称为“北大荒”。2008年以来，郑州铁路投入巨资，开展了建站以来最大规模的生产环境建设和环境整治。累计完成建设拆迁58000多平方米，新建落成郑州北运输指挥中心和下行驼峰作业楼，倾力打造下行驼峰精品区，美化绿化面积18000多平方米，北站人建设花园式编组站的夙愿变成了现实。

如今的郑州北站，已经成为我国第一个综合性现代化

编组站，从人工作业到计算机作业，郑州北站也实现了中国铁路史上的一次崭新跨越！

如今，素有“亚洲第一峰”美誉的郑州北站下行驼峰采用了全路最先进的TW-2自动控制系统，其中进路的自动排列就是基于道岔集中联锁控制功能的实现。在车站行车设备中，计算机联锁设备的上马，使信号员轻点鼠标就能完成道岔转换、进路排列及信号开放。

成编组站建设“教科书”

从建站起仅有21条股道的小车场到站场规模在亚洲首屈一指的大型编组站；从日均办理5900多辆到约36000辆，作业量和解编效率跃居世界领先水平；从纯编组站到拥有9个中间站，兼管干线运输的复合型车站……

在半个世纪的发展历程中，郑州北站“双向纵列式三级八场”的规模，成为编组站建设的“教科书”。

“郑州北站承担京广、陇海两大干线东、西、南、北4个方向货物列车的解体、编组任务。站内共有道岔898组，信号机828架，各种线路228条，线路总长度约454公里，其中站线151条，总长度约390公里。”郑州北站负责人说，“截至2008年，郑州北站年日均办理车数最高纪录为27107辆，单日办理最高达31722辆，远远超过24000辆的设计能力，办理量和解编效率跃居世界领先水平。”

晚报记者 裴蕾/文 晚报首席记者 贾俊生/图



刘世
郑州北站调度中心主任

讲述人