

黄河铁梁托起郑州巨变

本报记者 聂春洁 宋建巧 文/图

本周五,服役54年的京广铁路黄河大桥即将功成身退,郑焦城际铁路黄河桥正式启用通车,这将是京广铁路百年以来第三次更换跨越黄河天堑的桥梁。

从单线桥到双线桥,再到即将登场的双向4线桥,钳在中国南北交通大动脉咽喉要道上的三座黄河铁路大桥,用100多年的桥梁变迁史,见证着曾经的小县城——郑县,一步步发展到今天铁路、公路、航空立体交通网构架的繁华大都市。

郑州素有“火车拉来的城市”之称,有关铁路的一举一动,都牵动着市民的视线。应郑州铁路局邀请,记者近日登上即将开通的郑焦铁路黄河特大桥,为市民打探三座黄河铁路桥的前世今生,听铁路人讲述桥与城的兴衰荣辱。



即将退役的京广铁路黄河大桥。

黄河铁桥托起商都复兴

初夏的黄河风景名胜区,漫天杨花如絮。如果不是经人指点,很难将眼前的几座小桥墩与号称“世纪之桥”的京广铁路黄河大桥联系起来。而正是它,为郑州贴上了交通枢纽的标签。

据《河南省志·铁路交通志》记载,京广铁路黄河大桥位于北邙山山脉尽头处,由比利时公司承建,1905年11月建成,全长3015米,是新中国成立前全国最长的铁路桥。

郑州,历史上五代为都,后来却在历史的长河中日渐衰落,到了19世纪末,已经沦为一个半农半商的小县城。100多年前清政府修建京广铁路黄河大桥时,因为居于黄河“豆腐腰”,修建风险大等原因,当时的河南首府开封与大桥失之交臂,京广铁路改道郑州。两个城市的命运自此不同。

随着京汉、陇海两条铁路客货运输的快速发展,郑州逐渐成了商贾云集的中原商都,带动了工农业的振兴,当时兴起的一些商业街道,如同德路和德化街,至今仍是郑州的商业中心。到上世纪30年代,由茅盾主编的大型报告文学集《中国的一日》中,郑州已被描述为“华北繁华大都市”。

繁华背后,老桥弊端日益显现。由于施工者对黄河洪水冲刷认识不足,致使桥基深度不够。屡遭洪水损害后,有些桥墩甚至被洪水冲得发生摇晃。1949年初,列车通过该桥只能用小型机车牵引,行车速度限制在每小时5公里以下,并须分段运转,每列车过桥需要3个多小时。

新中国成立后,京广线贯通,居于枢纽位置的郑州再次受益,获得二次发展机遇。

这一次给郑州带来好运的,是京广铁路黄河大桥。该桥位于老桥下游约500米处,全长2900米,系双线特大桥,1958年5月开工,1960年4月通车。

新老桥交替后,郑州进入加速发展轨道。

数据最能说明问题。根据郑州铁路局提供的资料,1952年该局的客、货发送量分别为891万人、487.3万吨,营业里程1224.2公里。1978年旅客发送量已达2931.9万人,货物发送量5335万吨,分别是新中国成立初期的3.3倍和10.9倍。到2008年,郑州局线路营业里程2453.6公里,其中时速200至250公里线路达564公里,完成旅客发送量6397.8万人,货物发送量17348.1万吨,分别是新中国成立初期的7.2倍和35.6倍。

到上个世纪80年代,借助贯通东西南北的交通“十字路口”地位,郑州演变成举国闻名的商贸城,周围乃至全国各地的商家会聚于此。以“亚细亚”为代表的股份制商业体,突破传统计划经济体制和垄断,与国营商场在郑州,演绎出名震全国的中原商战。商都,实至名归。

但是,京广铁路黄河大桥仍然没有完全摆脱老桥的缺陷。郑州桥工段黄河桥梁车间书记柳青告诉记者,黄河中下游河水夹沙量很高,河床表面大部分为冲积层,极易冲刷,河床变化无常。加之大桥在修建期间,受当时机具、施工技术条件等原因所限,致使大桥桥墩基础较浅,自建好投入运营后,就病害频发,为整治养护工作带来极大困难。

“未来之桥”提速郑州发展



新老铁路桥交替示意图



施工中的郑焦城际铁路黄河桥

新建的郑焦城际铁路黄河桥位于黄河游览区东北侧,站在桥上,能清晰看到远处两座老桥。

中铁大桥局一公司郑焦城际黄河桥项目部总工程师肖曦鹏告诉记者,郑焦城际铁路黄河桥于2010年10月15日开工建设,是黄河上第一座、也是目前唯一一座四线铁路桥,双桥并建,大桥郑焦城际线部分全长9.63公里,设计时速为250公里;京广线部分全长11.28公里,设计时速为160公里。

“对于普通旅客来说,大桥开通后最直接的好处是,今后乘坐京广线上的客车过桥时不会再来回晃动,旅行舒适度将有明显提升。”肖曦鹏说,施工过程中,全桥共计用了混凝土95万立方米、钢筋8.7万吨、钢梁7.5万吨,跨黄河主河槽11联钢桁梁采用钻孔桩群桩基础,桩径2米,桩长80至91米,桥梁寿命、抗冲刷能力都显著

增强。

其实,早在2010年9月,郑州已经有了一座黄河上的“未来之桥”。2012年12月26日,京广高铁正式开通运营,横跨黄河时走的是郑新黄河大桥,桥上火车时速最高达到350公里。该桥是一条客货两用桥,由京广铁路客运专线及新107国道共用,设计为双线客运专线、六车道公路。

两座“未来之桥”横跨黄河,让郑州公路、铁路枢纽的地位也更加牢固。

但这并不是终点。对于铁路的未来发展,郑州人有着无人能及的热忱。

今年4月,我省发布《建设郑州现代综合交通枢纽近期工作方案》,提出充分发挥郑州东站、郑州站功能,加强枢纽站间衔接,积极发展旅客联运,强化郑州在全国铁路客运网的中心地位,力争2015年郑州铁路枢纽旅客发送量超过3500万人次。

我市也提出,将争取中国铁路总公司支持加密郑州东至北京、广州、西安等地高铁始发列车,吸引旅客在郑州中转换乘。同时,以郑州站为中心增开普速列车,重点增开与周边不通高铁城市的列车,争取在郑州率先形成普速列车与高铁换乘中心。

与此同时,城际铁路建设被提上日程。我市将建成郑州至开封、至焦作、至机场三条城际铁路,推进郑开延长线、郑焦云台山支线城市铁路建设,有序开展郑州至新乡、郑州至许昌等城际铁路项目前期工作,建设郑州南四环至郑州南站城际铁路项目。

即将上岗的郑焦城际铁路黄河桥,除了已有的京广铁路线外,承担的还有郑焦城际铁路线。黄河大桥更新换代的同时,功能也得到提升和拓展。郑州,铁路枢纽位置和心脏作用自此将再次得到巩固。新桥见证下,一个全新的发展时代扑面而来。

招募百名大学生担任养老护理员

本报讯(记者 李娜 通讯员 胡灵犀)“我们希望招募到有知识、有爱心、有耐心的大学生担任养老护理员,这些大学生将通过劳动获得每人4000元的助学金。”近日,郑州慈善总会2014年“传递温暖 呵护夕阳”大学生担任养老护理员高校联动选拔大赛拉开帷幕。

选拔大赛将面向省会各高校,通过校园联动选拔的方式,经历海选、复赛、决赛选拔出100名贫困优秀大学生组成10支养老护理员公益团队,参与到郑州慈善总会“传递温暖 呵护夕阳”项目中。项目结束,每名大学生将获得4000元爱心助学金。

郑州慈善总会相关负责人说:“去年,我们曾举办过这样的活动。今年,为让更多大学生加入到活动中来,我们将通过选拔的形式,把机会给有护理方面知识、有爱心和耐心的大学生。”

据了解,该项目是郑州慈善总会为了缓解我市养老机构养老护理员短缺,同时为大学生暑期社会实践和勤工俭学活动提供平台而实施的。

夏季来临烧伤高发

提醒家长小心看护孩子

本报讯(记者 汪辉 通讯员 楚哲)昨日,记者从郑州市第一人民医院获悉,该院烧伤科近日接诊患者明显增加。专家提醒,夏季是烧伤高峰期,家长要注意看护好孩子。

“上周值班,我一天就接诊了8名烧伤儿童,其中有4名属于特重烧伤。”该院烧伤一病区主任田社民介绍,每年夏季都是烧伤高峰期。从接诊病例来看,幼儿患者所占比重较大,占到住院烧伤病人的1/3。门诊上接诊的小面积轻度烧伤病例中,婴幼儿所占比重更大,其中以1-3岁的婴幼儿最多,主要是热水、热汤烫伤,且多发生在吃饭前后。

烧伤的早期处理非常重要,田社民提醒家长,烧伤后要立即脱离热源。热水烫伤要立即把衣服脱掉,因为衣服仍留有热量,会造成创面进一步加深,加剧疼痛。如果皮肤很红、起泡,明显感觉疼痛,表明创面较浅,可以在脱离热源后进行冷疗,即用自来水冲洗或清水浸泡二三十分钟。之后用毛巾包裹冰块敷创面,然后用干净布覆盖创面送往医院治疗,以防灰尘等污染创面。

对于抹牙膏、酱油等土法治疗烧伤,田社民表示,一些治疗烧伤的民间土法,不但会刺激创面,还会加深创面深度,增加感染机会。同时,民间将鸡、鸭、鱼、虾等“发物”列入禁食之列,有人担心食用会长“姜疙瘩”,食用酱油、醋促使皮肤变黑等,从现代医学角度考虑是缺乏科学根据的。西医在烧伤病人的饮食方面没有严格的忌口,辛辣、油腻、刺激食品应尽量少吃,但适量摄取鱼、瘦肉等含优质蛋白质食物对创面修复是有利的。



5月18日是第24个全国助残日。昨日,由郑州市骨科医院、团市委、“豫联联盟”公益组织共同策划实施的“关爱残疾人志愿援助计划”活动启动。即日起至6月1日,市骨科医院将为我市20名残疾儿童提供免费体检、心理疏导等援助项目。

本报记者 丁友明 摄

30个易积水点 雨天出行须小心

10台移动泵车昨进行防汛演练

本报讯(记者 裴其娟 实习生 谢瑜瑾)为应对即将到来的汛期,昨日上午,市市政工程管理处在航海路裕福路口举行移动泵车防汛演练活动,10台大小不一的移动泵车现场演练了雨水抽升。

据介绍,目前全市共有13台移动泵车,日常有固定停放点并由专人管理、操作。市市政工程管理处在接到大雨及大雨以上雨情和市防汛办发布的汛情预警时,移动泵车及其设备立即进入机动状态,发布1-2小时到达指定积水位置。

据市市政工程管理处养护科科长闫磊介绍,经最新排查,今年汛期全市共30个易积水点,已列入防汛重点,同时提醒广大市民,雨天经过这些路段时要小心。

易积水点具体位置	
花园路沿线: 黄河路交叉口向北300米范围、花园路徐寨路东南角、三全路至国基路段、连霍高速至魏河桥段。	学大道至中州大道西、三环长江路至科学大道段、郑上路桥下、化工路西三环东南角、南三环长江路至秦岭路段、京广铁路桥处、新郑路口、雨水立交泵站。
紫荆山路沿线: 金城街交口站区及帆布厂街站、航海路口。	南水北调干渠沿线: 渠西路路东中法水厂对面、郑密路南水北调河南岸、郑平路南水北调河南岸、京广路南水北调河南岸。
建设路沿线: 秦岭路口、桐柏路口、百花路一工人路段。	其他位置: 文化路北三环至国基路段、郑密路(南三环以南)、沙口路(金水路—黄河路北侧)、沙口路(农业路以北至兴隆铺路)。
金水路沿线: 紫荆山转盘以西。	
陇海路沿线: 西三环至工人路段、工人路至金水河桥段、金水河桥至铁英街段、货站雨水立交泵站。	
三环沿线: 北三环科	

铁路大桥守护者

从1960年京广铁路黄河大桥通车至今,一代代守桥人用自己的青春和汗水,保证了黄河天堑变通途。

“我们已经接受过培训,估计很快就会到新桥上工作了。”望着京广铁路黄河大桥黑得发亮的轨道,52岁的詹立根神情有些许的落寞。再有3年他就要退休了,老桥却没能陪他走到最后。

17年的巡线工作,使得詹立根像熟悉自己的孩子一样熟悉这座桥。每天的防护、保养、检查等工作,每孔桥上214个勾螺栓、428个扣件、20条连续防爬螺栓的位置,他都清清楚楚,蹲在轨道

上伸手一摸就能准确找到。

黄河铁路桥的安危,关系到整条京广铁路线的安全畅通,对桥梁作业要求必然十分严格。每天在这座桥上的工作人员,就有80人左右。但是由于整条铁路线交通繁忙,每天能留给工作人员作业时间十分有限。据介绍,每天早上7:00-9:00,18:30-20:30,是下行和上行线路给出的作业保养的“天窗点”,春运期间车辆繁忙,能给出的时间更少,隔几天才会给出30-60分钟,工作紧张度可想而知。

对于天气预报,护桥人最为关注。一旦遇上暴雨、暴雪等极端恶劣天气,就要全员待岗,随时准备抢险抢修。因为长期弯腰低头工作,腰椎间盘突出,成了护桥人的通病。

所有作业项目中,最危险的,当属为护墩开展的抛石作业。经历六次铁路大提速和重载、高密度列车运行,桥体早已负荷过重,为防止河水对桥基的冲刷,铁路部门已连续23年在汛期进行抛石护桥。抛石之前,需要拆除桥梁上的栏杆和托架,毫无遮挡地面对脚下奔涌的黄河水。郑州桥工段黄河桥梁车间党支部书记柳青至今还清楚地记得第一次参与抛石的情形,面对翻涌着滚滚而来的黄河水,心头涌上来的是“壮观”二字,“因为时间太紧,根本来不及害怕,满脑子都是什么时间住下撬这一笼石头。”

人物剪影



抛石护桥

25趟旅客列车调整运行时间

本报讯(记者 聂春洁)记者从郑州铁路局官方微信获悉,5月16日,京广铁路新黄河桥将启用通车,这是京广铁路百年以来第三次更换跨越黄河的桥梁。届时,铁路大动脉京广线将因施工中断4个小时,共有25趟客车受影响。其中,16趟跨局客车停运,4趟郑州局管内客车停运,另有5趟客车将晚点1至2小时。预计当日14点恢复列车运行秩序。

5月16日受施工影响,部分旅客列车调整如下:

停运跨局旅客列车8对:

5月15日长沙开T2次(长沙—北京西),5月16日北京西开T1次(北京西—长沙)停运。

5月15日西宁开T152次(西宁—北京西),5月16日北京西开T151次(北京西—西宁)停运。

5月15日兰州开T76次(兰州—北京

西),5月16日北京西开T75次(北京西—兰州)停运。

5月15日广州开T16次(广州—北京西),5月16日北京西开T201/4/1次(北京西—三亚),5月18日三亚开T202/3/2次(三亚—北京西),5月20日北京西开T15次(北京西—广州)停运。

5月15日南宁开T286次(南宁—北京西),5月16日北京西开T285次(北京西—南

宁)停运。

5月15日汉中开K262次(汉中—北京西),5月16日北京西开K261次(北京西—汉中)停运。

5月15日广州东开T14/1次(广州东—沈阳北),5月14日沈阳北开T12/3次(沈阳北—广州东)停运。

两对管内旅客列车停运。

5月16日,郑州至新乡间L7972/1次、L7996/5次停运。

此外,5月16日,预计T98次、4726次晚点2小时,T254、T290次晚点1小时,K369次晚点1.5小时。