

16

1983《河南年鉴》

(铁路部分资料)

郑州铁路局史志办公室

一九八四年五月二十四日

前 言

根据河南省委指示精神，省地方史志编纂委员会从一九八四年起编纂出版《河南年鉴》。按照河南省史志编委会对编纂《河南年鉴》提纲要求的精神，于一九八四年四月二十四日拟出“郑州铁路局向河南省提供1983《河南年鉴》铁路部分资料(征求意见初稿)”，曾发给领导和有关部门征求意见。根据各方提出的意见进行了重新修订编写。兹将该资料报送河南省地方史志编委会并送请领导和有关部门参考。

郑州铁路局史志办公室 电话3641

一九八四年五月二十四日

撰稿人 董祖余

目 录

一、概况

1.地理位置、管辖范围

2.沿革

3.一九八三年主要工作情况

二、体制改革，促进运输生产发展

三、郑州枢纽

四、太焦线长治北—月山铁路电气化工程开工

五、新乡—焦作铁路复线工程加快

六、新乡—菏泽铁路黄河东段已通车

七、东陇海商丘—郑州铁路复线工程交付使用

八、西陇海郑州—三门峡西268公里铁路电气化工程进度加快

九、漯河、信阳、平顶山、洛阳、商丘、密县、襄樊北等车站进行了扩建。

十、工业生产

十一、职工住宅建设完成情况

十二、双革、科研

十三、电子计算机在铁路上应用

十四、集体企业

- 十五、加强班组建设和职工队伍建设
- 十六、奖惩
- 十七、1983年劳动工资主要指标完成情况
- 十八、以税代利，税利并存的经济管理体制
- 十九、医疗卫生、生活福利
- 二十、教育工作
- 二十一、人民铁路为人民
- 二十二、破获一起触目惊心的倒卖车皮“7.18”案件
- 二十三、建立了路社联防、站区联防、治安秩序有了很大好转
- 二十四、工会
- 二十五、青年工作
- 二十六、1983年被全国和铁道部、河南、湖北省命名的
先进集体和个人名单

一、概 况

1. 地理位置、管辖范围

郑州铁路局一九八三年管辖：北起京广线安阳车站经河南省和湖北省分界的武胜关车站，南至湖北省的蒲圻车站；东从陇海线商邱车站经河南省和陕西省分界的豫灵车站，西到陕西省的东谢家线路所；西北由太焦线月山车站经河南和山西省分界的后寨车站到山西省五阳车站；西南由焦枝线的月山车站经河南省和湖北省分界的魏集车站达湖北省枝城车站，再向南延伸至枝柳线的西斋车站以及襄渝线（从莫家营至胡家营车站）和汉丹线（汉阳至丹江）。全局有京广、陇海、太焦、焦枝、枝柳、襄渝、汉丹等七条干线和安李、石林、汤鹤、新焦、新密、孟宝、洛宜、卫安、武大、铜太、铁黄、铁灵、鸦官、荆门东十四条支线和联络线等，纵横跨越豫、鄂、晋三省并与冀、苏、湘、秦四省直接相联。

全局营业里程3649.2公里，通车里程3796.3公里，线路延展长度达8356.6公里。河南省全境铁路营业里程1972.9公里（包括济南铁路局管辖的48.5公里，北京铁路局管辖的10.8公里），比建国初期1949年的1117.7公里，增长76.5%，通车里程2076.4公里，比1949年的1224.2公里增长69.6%，正线延展长度3284.7公里，比1949年的1224.2公里增加1.68倍。

有五个铁路分局（郑州、新乡、洛阳、武汉、襄樊），基层站、段、厂等独立核算单位330个，车站400个，其中独立核算单位97个

（特等站3个，一等站16个，二等站17个，三等站61个），职工共计220364名（其中：河南省境内126377名、湖北省境内89819名）。

2.沿革

郑州铁路局所管辖铁路的形成，经过了一段漫长的历史。早在公元1894年中日甲午战争以后，清政府决定向比利时借款从1897年开工修建芦汉铁路（芦沟桥至汉口），1901年3月将芦汉铁路展修至北京正阳门（前门）后改称京汉线，并于1906年4月正式通车。1927年改名平汉铁路，建国后改名为京汉铁路，1957年武汉长江大桥通车后，京汉、粤汉两条铁路连接贯通于11月改名为京广铁路，这是我国古代九州中的豫州——中州大地最早修建的一条纵向铁路。

陇海铁路是作为京汉铁路支线的汴洛铁路（开封至洛阳）而修的，1949年建国前陇海线连云港至天水恢复通车。1903年10月11日盛宣怀与比利时公司签订汴洛铁路借款合同和行车合同。1904年10月开工，1910年1月1日汴洛段通车，长185.4公里。通车后，比公司代理人继续管理行车业务，铁路运营管理实权，操在帝国主义者代理人手中。1912年北洋政府借比、荷外资和本国筹资从汴洛段开始向东两两向展修，在借比款合同上定名陇、秦、豫、海铁路，简称陇海铁路。东段1925年通车到海州，1945年由海州通车到天水直到解放。经过45年始终未全部建成，解放后于1952年铺轨到达终点站兰州，1953年7月1日正式移交，陇海线才算全部建成。

京汉铁路和陇海铁路，清政府先后于1909年1月1日和1911年5月9日收归国有。

1913年1月1日汴洛铁路由北洋政府交通部陇海铁路督办总公所

管辖后，汴洛铁路与平汉铁路分别管理。旧铁路管理制度是分线管理制，不是区域管理制，各自为政，彼此矛盾重重，运输效率较低。

建国后1948年10月23日成立中原陇海、平汉铁路郑州联合管理委员会，1949年2月1日改为中原陇海、平汉铁路联合管理局，1949年3月中国人民革命军事委员会铁道部郑州铁路管理局将京汉、陇海铁路实行统一管理。1949年10月中国人民革命军事委员会铁道部郑州铁路管理局改为中央人民政府铁道部郑州铁路管理局，1958年11月工管合一后，改为铁道部郑州铁路局，沿制至今。

3. 一九八三年主要工作情况

1983年我局在党的十一届三中全会和党的十二大精神指引下，在河南、湖北省委和铁道部党组的正确领导下，全局二十二万职工认真贯彻豫、鄂两省委、铁道部、铁路局工作会议精神，抓改革，整路风，促整顿，坚持两个文明建设一起抓，开展“三上一下两杜绝”和“三优文明路”活动，认真落实局党委提出的三项奋斗目标，各项工作有新的进展；十年浩劫中被“四人帮”严重败坏的路风有所转变，人民铁路为人民活动发展得更加广泛、深入，运输生产和经济效益均有明显提高。

1983年我局客货运量、换算周转量、经济效益等各项指标都创造了历史最好水平。

1983年运输生产主要指标完成情况

指 标	计 单 位	1 9 8 3 年			1982年 实 际	1983与 1982年比±%	附 注
		计 划	完 成	%			
旅客发送人数	万 人	7670	8616.2	112.3	7952.9	+ 8.3	提前38天完成年 计划
其中：河南	万 人		4640				
湖北	万 人		3773				
2.旅客接运量	万 人		2137.2			+ 15.4	
3.旅客周转量	百万人公里	17390	20953.0	120.5	18270.7	+ 14.7	提前12天完成年 计划
其中：河南	”		15360				
湖北	”		5747				
4.货物发送吨	万 吨	11340	11754.8	103.7	11343.2	+ 3.6	
其中：河南	”		6533				提前12天完成年 计划
湖北	”		3471				
煤其中：河南	”	5725	5884.1	102.8	5703.2	+ 3.2	
山西	”		4202				
5.货物周转量	百万吨公里	78760	85111.4	108.1	79076.8	+ 7.6	提前12天完成年 计划
其中：河南	”		62050				
湖北	”		23890				

指 标	计 算 单 位	1 9 8 3 年			1982年 实 际	1983与 1982年比±%	附 注
		计 划	完 成	%			
6. 换算周转量	百万吨公里		106064.4	110.3		+9.0	包括外局
其中：河南	”		77410				
湖北	”		31180				
7. 货车周转时间	天	2.64	2.61	101.1	2.62	-0.01天	
8. 货发正点率	%		94.4		94.1	+0.3	
9. 货运正点率	%		90.6		90.4	+0.2	
10. 客发正点率	%		99.1		99.1	/	
11. 客运正点率	%		92.4		92.6	-0.2	
12. 机车日产量	万吨公里	86	88.2	102.6	87	+1.4	
13. 机车耗煤	公斤/万吨公里	96.7	84.6	114.3	82.8	+2.2	
14. 内燃机车耗油	公斤/万吨公里	31.2	26.1	119.5	27.0	-3.3	
15. 电力机车耗电	度/万吨公里	112	93.7	119.5	97.8	-4.2	
16. 运输进款	万 元	116000	135045	116.4	118912	+13	

指 标	计 算 单 位	1 9 8 8 年			1982年 实 际	1983与 1982年比±%	附 注
		计 划	完 成	%			
17. 运输成本	元	91.98	82.47	111.5	85.00	- 2.7	
18. 实现利润	万 元	31085	35011	112.6	28781	+ 21.65	
19. 上缴利税及集资	万 元	27662	30528	110.4	2547.0	19.9	
20. 资金利用率	%		6.11		5.21	+ 17.27	
21. 流资周转天数	天	17.75	15.15	117.2	15.78	- 3.09	
22. 全员劳动生产率	万吨公里/人	56.0	60.2	107.5	56.9	+ 5.8	

说明：本表指标包括郑州、新乡、洛阳、武汉、襄樊五个分局。

在运输任务重，机车车辆不足的情况下，加强了运输组织和调度指挥工作，机车车辆运用指标也完成了年度计划，比上年有所提高，这对保证运输任务的完成起了重要作用。

安全生产情况也有好转，全局行车事故比上年减少20.1%，铁路局从四月二十二日至七月三十日实现了一个安全百日。郑州、武汉、洛阳、襄樊铁路分局均实现了三个安全百日，新乡铁路分局实现了两个安全百日。武汉、洛阳分局到1984年元月2日和14日均分别实现连续300天无责任行车重大大事故和路外重大伤亡事故。实现安全年的站段共有25个。

基本建设、更新改造及设备大修任务完成的较好，发挥了投资效益。

基建工程完成投资3773万元，比去年同期增长26.4%，盈余509万元；

更新改造完成13476万元，比去年增长258.6%；

设备大修完成16345万元，比去年增长150%。

主要施工单位郑州工程处完成建安工作量3664.9万元为^年计划的114%，（其中基建完成1226.2万元）盈余296万元，武汉工程处完成建安工作量2500万元，为年计划的102%，盈余213万元。

勘测设计全年完成施工设计概算价值10064.2万元，（郑州勘测设计所完成6200万元，是30年第一次突破6000万元指标，全员劳动生产率，每人平均完成价值30万元，跨入全路先进行列；武汉勘测设计所完成3864.2万元，全员劳动生产率每人平均完成价值20万元。

为保证国家重点工程建设，对郑州—三门峡西铁路电气化工程

开工前的31个车站需要技术改造和扩建工程进行了勘测设计，确保了电化工程的顺利进行；襄樊北编组站的改造工程的设计，1983年已实行了电气集中，道岔全部自动控制，提高了运输效率，确保了安全。

1983年我局在运输生产和经济效益等各项主要指标虽然创造了历史最好水平，但仍远远不能适应国民经济发展的需要，运量运能的矛盾仍然十分突出，铁路运输仍是国民经济的突出薄弱环节。

1983年我局史志编纂工作，在各级党委和地方史志编纂委员会的领导和关怀下，黄烈局长亲自抓修志工作，取得了一定成绩。铁路局、各分局、公安处、工程处以及有百分之六十以上的基层站、段、厂等单位建立了修志的领导班子和编纂机构并开展了工作。全局参加修志的专职和兼职人员近500人。有的基层单位由于领导重视，进展较快，如郑州中心医院院志已完成初稿。

二、体制改革，促进运输生产发展

经国务院批准，根据中共铁道部党组（83）铁干字58号和政干字318号关于郑州铁路局领导班子的调整的通知从1983年3月1日起，撤销武汉铁路局，原武汉铁路局所属单位由郑州铁路局统一管理。

撤销武汉铁路局是适应铁路全面系统改革的需要，也是适应国民经济发展形势的又一重要措施。

根据党中央关于机构改革、整顿企业要求，经部党组与中共河南、湖北省委商定，郑州铁路局新的领导成员组成如下：

冯浩同志任党委书记。

黄烈同志任党委副书记、局长。

贺占奎、申林庆、吕绍武任副局长。

李子臣、顾民、潘克明任局长助理（正处级）。

赵泽清同志任总工程师。

尚敏卿同志任党委副书记、政治部主任。

胡怀忠同志任政治部副主任。

王光礼同志任纪律检查委员会书记兼政治部副主任。

王斌同志任郑州铁路总工会主席。

陈晋同志、范立中同志任顾问。

党委常委由冯浩、黄烈、尚敏卿、贺占奎、申林庆、吕绍武，王光礼七同志组成。

进行了各级领导班子的调整。全年已完成洛阳、郑州分局和郑州工程处、郑州机械学校、卫生学校等单位班子的调整。全局215个基层（企业）单位的领导班子，已调整了117个，占54.4%。经过调整，新提拔了289名干部进领导班子，平均年龄为41.6岁，具有高中以上文化程度的261人，占90.3%。调整后的基层领导班子，平均年龄由原来的49.2岁下降到43.9岁，具有高中以上文化程度的人数由原来的26.4%上升到58.20%。各级领导班子通过调整，战斗力普遍有了提高，洛阳分局领导班子调整后，团结战斗，作风深入，敢子碰硬，各项工作取得显著变化，从五月份到年底五次夺得路局竞赛红旗。

调整后的领导班子比较精干，老化的状况有了改变，知识化、专业化的程度有所提高。在新老合作与交替过程中，许多老同志讲

党性，顾大局，积极支持新同志大胆工作；许多新同志尊重老同志，虚心向老同志学习，体现了新老团结合作的好风尚。

铁路局和铁路分局机关经过机构改革机关作风有所改进。

认真组织干部学习“三本书”，加强党的思想建设。组织干部学习《邓小平文选》、《陈云文稿选编》、《三中全会以来重要文献选编》和中央整党决定。为整党作了思想准备。全局八个党校和党训班，共举办41期副科级以上干部轮训，参加人数2634人，占应参加学习的91%。全局共举办党员脱产轮训班1092期，轮训党员达43956人，占党员总人数94.2%。通过轮训，使干部和党员的政治觉悟有了提高，增强了执行党的路线方针政策的自觉性，在各项工作中发挥骨干和先锋模范作用。

武汉铁路局合并为郑州铁路局后，经过一年实践证明，这一重大改革促进了运输生产的发展，取得了较好的经济效益。客货运量，运输收入创造了历史最好水平。完成货物发送量11755万吨，旅客发送量完成8616万人，分别比上年增长百分之三点六和百分之八点三。运输收入完成13.5亿元，比上年增长百分之十点三。实现利润完成3.5亿元，比上年增长百分之二十一点五，是近年来最好的。出现了运输收入的增长大于运量增长，利润上缴税利的增长大于运输收入增长的好形势。广水、郢营口的交接列车比去年有提高，车流调整回旋余地更大，运输组织工作更加主动。发到湖北省自用煤比去年有较多的增加使湖北省几十家化肥厂和十几条印染线基本上解决了过去因供煤不足而经常停产的状态。

大力进行了企业整顿和改革，取得了较好效果。全面的企业整顿工作是从1982年初开始的。两局合并前，原郑州局有128个单位

先后开展了整顿、原武汉局有29个单位开展了整顿，合并时，全局220个基层企业中，开展整顿的157个单位，占90%。这些单位经过整顿，生产秩序有好转，劳动纪律有加强，生产效率有提高，落实和完善了经济责任制，开始由单纯抓产量、产值，改变为抓经济效益。其中有不少单位在整顿的同时，进行了一些改革，如扩大企业自主权、改革劳动组织、工资奖励等，为全局提供了有益的经验。

三、郑州铁路枢纽

我局管内的亚洲最大铁路枢纽——郑州铁路枢纽是以郑州北编组站、郑州客站、郑州东货站为主，共有十一个车站和两个线路所组成。正线各种站线和其它线总延展长度为313.49公里。担负着华北、西北、西南、中南、华东等地区的物资交流和旅客输送，客货运输和到达、发送的繁重任务，以及京广、陇海两大干线客货列车的到发中转编解作业。

1983年郑州枢纽三期续建工程，郑州北编组站扩建上行到编发三场已基本建成，并于11月5日先期开通，该上行系统的东驼峰（包括到达场和编组场各半场线路）使用，同年12月份日均办理16400辆，较1982年日均办理15032辆提高作业效能109%，并预计该上行系统工程可于1984年三季度全部完成，即可形成设计能力。

郑州客站为办理京广、陇海铁路两大干线四个方向的直通、始发、终到旅客列车的到发作业和车辆检查作业等，旅客和行包运输任务十分繁重。在全国铁路各主要客运站中，仅次于北京、上海、沈阳三个站，居第四位。1983年旅客发送人数为7085000人，比上

年多发送1041000人，比1957年新建成站舍时增长六点五倍。日均发送19411人。年中转人数为与5859915人、日均中转16054人。日均办理人数78844人。该站1957年建成总面积14000平方米，直接服务于旅客候车站舍4000平方米，只能容纳旅客3000多人，有10000多人要在广场露天候车。站内股道、站台也不能满足需要，鉴于这种情况，国家已批准扩建郑州站客运系统，并列入“六五”计划建设项目。铁道部〔82〕铁鉴字1862号关于“郑州枢纽续建第三期工程郑州站客运系统初步设计”的批复，批准总概算为7300万元，该站扩建项目主要增加客车到发线4股，延长股道有效长度；增加站台两座；新建地道四条，新建整备所一处，以及其它进车线路等。这些工程完工后，郑州站的客运情况将有比较显著的改善。

郑州东站是全国办理货运零担中转最大的货运站，1983年货物发送量79.4万吨，为1953年发送量的16.5倍。到达量增长12.2倍。

(附郑州枢纽、郑州车站照片)

四、太焦线长治北—月山铁路 电气化工程已开工

长治北—月山铁路电气化技术改造工程高平至南陈铺两站一个复线区间已于12月27日开通使用。担任施工的铁道部第三工程局二处职工为加快晋煤外运，实现了当年开工，当年交付使用的奋斗目标。

长治北—^晋月山段全长152.904公里，为适应国家发展山西煤炭基地，急需加强^晋东南铁路外运能力，国家决定将该段改为电气化。本段线路自北向南纵贯山西省晋东南地区中南部，途经长治市、长治县、高平县和晋城县境，出太行入河南省新乡地区西北博爱县境，沿线吸引区内有山西省境内最大的沁水煤田，储量大、质量好，埋藏浅，易开采煤炭工业极为发达。

本段系太焦线的南段，为晋煤外运南路的主要通道。太焦线北承北同蒲南接焦枝、枝柳，形成自山西省大同至广西省柳州的贯穿我国南北平行京广铁路太干线。在京广、大柳两大干线间自北西南又有京包、京原、石太、邯长、新焦、陇海、武襄、湘黔等线东西相连。更增加了战略上的重要性和运^入输上的机动性。

本线在路网上对石大、南同、京广等线起分流作用。对促进内蒙、山西与中南、华东地区的政治、经济、文化交流，对晋东南煤炭资源的开发、外运，支援四化建设以及加强战备，巩固国防都有重要作用。

五、新乡—焦作复线工程施工进度加快

第三工程局施工的新焦复线工程施工进度加快，54.29公里路基已基本成型，4座中桥主体工程已完工，已铺轨23公里。大召营至获嘉、获嘉至狮子营三站西区间已形成运输能力，于12月29日开通使用。

该段复线工程计划1984年建成。复线开通以后，线路通过能力提高6对左右，将缓和太焦、新焦线运输能力紧张状况。