

通化鐵路分局志稿

中 卷

通化鐵路分局志編纂委員會

通化铁路分局志稿

中 卷

通化铁路分局志编纂委员会

第一章 车 务

车务是铁路行车的组织指挥部门，在铁路运输生产的各部门中起着综合、协调、统一动作的组织指挥作用。它主要工作在车站。车站按技术作业分为编组站、区段站、中间站（包括会让站、越行站）；按业务性质分为客运站、货运站、客货运站。这些车站都是铁路运输的基层生产单位，分布在千里铁路线上，具有线长、点多、分散昼夜工作的特点。行车工作涉及面广，时间性强，不间断，必须实行集中领导，统一指挥。

铁路分局运输科（车务科），是分局的职能科室，在分局长领导下，负责全分局行车组织、调度指挥，和搞好车站技术、设备、安全管理、质量良好地完成运输任务。在业务上，运输科受铁路局运输处指导，对管内各站、各车务段、列车段负有检查指导责任。

民国和东北沦陷时期，未设铁路分局机构。

1927年9月奉海路毛钧屯（沈阳东）至海龙，同年12月沙（河）西（安）支线沙河（莲花）至西安（辽源）竣工运营，各站统由官商合办的奉海铁路公司管理。1928年8月奉海路延展至朝阳镇，管理机构改为官办奉海铁路工程局。1929年3月至1931年10月先后改称奉海、沈海铁路公司。1931年“九·一八”事变后，日本侵略势力渗入沈海铁路，于同年10月拼凑了“沈海铁路保安维持会”取代了沈海铁路公司。

1933年3月1日，沈海铁路保安维持会改称沈海铁路局。

吉海路黄旗屯至朝阳镇间于1929年5月竣工运营，黄旗屯至靠山屯间各站由吉海铁路工程局管理，1930年7月改称吉海铁路局。

1934年4月1日，沈海、吉海两路合并改称奉吉线，同时将沈海铁路局并为奉天铁路局，吉海铁路局并为新京铁路局，管区未变。1935年9月伪新京铁路局迁址吉林改称吉林铁道局。1936年10月奉天铁路局迁址锦县（今锦州）改称锦县铁路局。同年9月四平（平）西（安）支线投入运营，并与沙西支线合并为平梅线。

此时奉吉线沈阳东至黑山头间各站归锦县铁路局；梅河口至北山及平梅线平东至东丰间各站统归吉林铁道局。1937年10月沈阳东至黑山头间各站移归吉林铁道局。至此，奉吉线沈阳东至吉林，平梅线、梅辑（集）线梅河口至通化段，以及后来修筑的梅辑线通化至辑安段，鸭大、浑三、新通化线各站统归吉林铁道局管理。

1945年“八·一五”日本投降后，9月在通化、梅河口成立铁路管理部。1946年3月，东满铁路管理局在梅河口、通化成立铁路分局，下设运输科，5月梅河口分局随“东满局”撤离而撤销，同年8月通化分局改为管理局，局内设运输处。同年10月国民党政府军进犯通化，通化铁路管理局迁至临江，编制缩小。11月改通化铁路管理局为临江铁路管理局，将原运输处改为运输科，管辖鸭大线道清至大栗子，浑（江）三（岔子）线共15个车站。1947

年5月22日、28日东北民主联军第二次收复通化及梅河口。临江铁路局在通化设办事处，东北铁路总局在梅河口设办事处。运输科对办事处和53个车站的运输业务负检查指导责任。1947年11月临江铁路管理局迁回通化，并于1948年2月改为通化铁路管理局，恢复局运输处，同时撤销通化办事处。1948年9月1日通化铁路管理局撤销，成立吉林铁路管理局下设通化、梅河口车务段，管辖60个车站。1949年2月4日成立梅河口铁路分局，下设车务科。将通化、梅河口车务段改为列车段，各站统由分局车务科管理。1958年1月1日撤销梅河口铁路分局，成立通化、梅河口车务段，段内设运输组，管辖68个中间站，一、二等站由铁路局管理。1959年1月1日撤销通化、梅河口车务段。成立通化、梅河口办事处，各办事处设运输组。1961年2月12日起改运输组为科。1961年9月14日，改革办事处组织机构，办事处为铁路局派出机构，内部不设科室，也不指挥行车。同时成立通化、浑江、梅河口车务段，管辖69个中间站。三个车务段和梅河口、通化、辽源、浑江、东通化五个一、二等站由铁路局直接领导。1964年4月1日成立通化铁路分局，内设运输科，管辖76个车站。还在各线路党总支委员会中配一名业务指导，负责段管内的运输的业务指导工作。“文化大革命”期间，1968年各线路成立了革命委员会，1969年将各线路革委会撤销，成立成区革命委员会，均设有生产组，负责日常运输生产工作。1971年撤销地区革命委员会，成立山城镇、朝阳镇、辽源、柳河、集安、浑江、松树镇、泉阳八个中心站革命领导小组，设有政工、生产、财务组，属分局派出机构，负责检查指导管段工作。1978年9月撤销8个中心站，成立梅河口、辽源、通化、浑江、松树镇5个车务段，领导分局管内77个中间站。一、二等站由分局直接领导。

1958年通化铁路分局车务部门有：通化、梅河口两个一等站；辽源、浑江、东通化3个二等站，通化、梅河口、辽源、浑江、松树镇5个车务段，分别管辖76个中间站（三等站20个，四等站55个，五等站1个）。按技术作业性质梅河口、通化为编组站，辽源、浑江、松树镇、泉阳、临江为区段站。一、二等站已在《通化铁路分局志稿》上卷第四篇做了简介。

第一节 车务段简介

通化车务段

通化车务段位于吉林省通化市东昌区建设大街150号。段管辖梅（河口）集（安）线和新通化20个中间站（其中三等站6个、四等站14个）。旅客乘降所5个，线路长209公里。

通化车务段组建于1948年9月1日，1949年2月3日撤销。管辖梅辑（集）线，鸭大线以及咋子、三岔子新通化等37个车站；第二次组建于1958年1月1日，至12月末撤销。管辖东通化至辑安、菇园至大栗子、咋至湾沟和新通化等30个站；第三次成立车务段是在1961年9月14日，至1964年3月末撤销。管辖梅集全线19个站。现在的通化车务段成立于1978年9月15日，隶属通化铁路分局。段内设有劳资室、调度室、业务室、财

务室、安全室、教育室、行政办公室。全段有职工730人，其中女职工137人。干部52人，工程技术人员1人，工人678人（其中运转人员385人）文化程度具有大专文化程度2人，中专



通化车务段

30人，高中193人，初中以下505人。另外，有装卸作业所2个，装卸队1个，装卸组1个，共有职工171人。

通化车务段管内经济吸引区有：通化、梅河口市、柳河、集安、通化、桓仁县境内厂矿企业，贮木场（含林场）17个，砖厂3个，砂石场8个，大小煤矿3个，化肥厂2个，石灰石矿（含采石场）4个，白灰厂9个，水泥厂5个。1985年，全段客货运量分别占分局总运量的13.4%和12.4%。1985年日均装车140辆，卸车123辆。货运量较大的站是铁厂站，1985年发送的货物，占全段总运量的37.8%。客运量较大的站是鸭园，1985年发送的旅客人数，占全段客运量的20.6%。1985年全段旅客发送人数为300.3万人，货物发送吨数为251.2万吨。

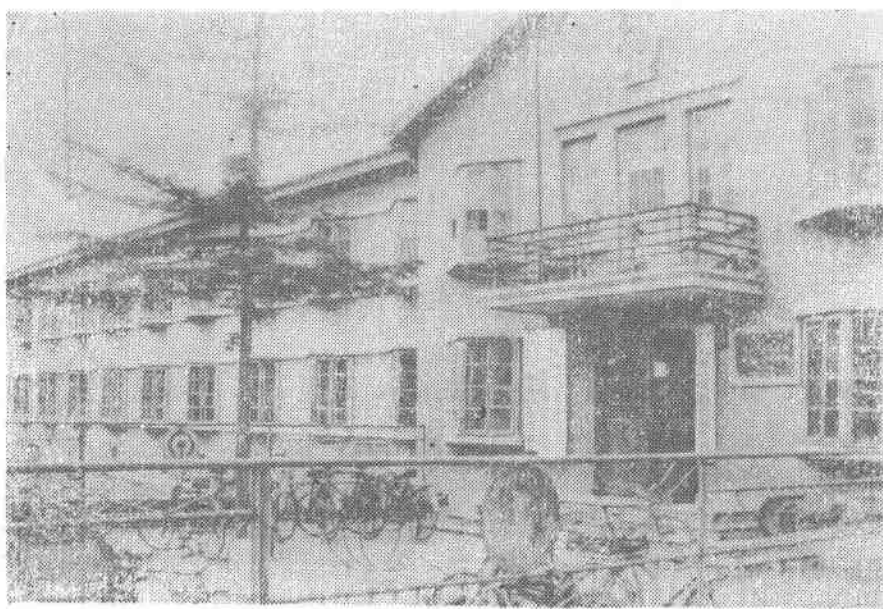
中华人民共和国成立后，段管内站线均进行了改造，并扩建客运服务房舍1 218.85平方米，旅客站台3 740.8延长米。（新通化站于1984年5月停办客运业务）扩建货运库房5 904平方米，货物站台16 243延长米。1985年有旅客候车室19座，可容纳1 353人。旅客站台38座，7 846延长米。货物仓库25座，建筑面积5 853平方米。货物站台22座，32 693平方米，货场24座，为19 183平方米。11个站有企业专用线52条，换算容纳货车805辆。

信、联、闭设备有11个站改为色灯电锁器联锁，有8个站为小站电气集中。

梅集线是中朝铁路联运的重要线路。在抗美援朝时期,曾发挥过重大作用。其中通化至集安段日均通过军用列车40列,最高达到50列。梅河口至通化区段是通化分局的咽喉区段,列车通过能力饱和。客货列车对数1950年为9对,1985年达到25对,增加一点八倍。

该段管内的新通化站,1982年曾被吉林省人民政府命名为文明车站。1984年被沈阳铁路局命名为文明车站和货场的有:通沟站和集安站货场。被通化铁路分局命名的有:谢家、驼腰岭、干沟、二密河、果松、阳岔、集安站和新通化站货场。1985年集安站被沈阳铁路局和集安县人民政府命名为文明车站。柳河站货场被路局命名为文明货场。长胜、石湖站和新通化、集安站货场被分局均命名为文明车站、文明货场。

梅 河 口 车 务 段



梅 河 口 车 务 段

梅河口车务段位于吉林省梅河口市铁北街福康路98号。管辖沈吉线长山堡至团林及团杉线16个中间站(其中三等站4个,四等站11个,五个站1个),旅客乘降所6个,线路长161公里(辽宁省境内4个站,吉林省境内12个站)。

梅河口车务段成立于1948年9月1日,当时管辖宝山至前甸,东丰至哈福间27个车站,1949年2月3日撤销。第二次1958年1月1日成立,管辖长胜至二密河、东丰至平东、清原至明城各区段共35个中间站,1958年12月末撤销。第三次1961年9月14日成立,管辖长山堡至明城、东丰至平东间共26个中间站,1964年3月末撤销。现在的车务段于1978年9月15日成

立，隶属通化铁路分局。段内设有 人事劳资室、调度室、业务室、财务室、安全室、教育室、行政办公室。全段有职工 609 人，其中女职工 158 人。干部 41 人，工程技术人员 11 人，具有大专文化程度 3 人，中专 19 人，高中 130 人，初中以下 457 人。另外，有装卸作业所 3 个装卸队 1 个，共有职工 130 人。

梅河口车务段管内 12 个站地处沈吉线中部，经济吸引区内有辽宁省清原县，吉林省梅河口市，辉南、靖宇县境内的厂矿企业和驻军单位。该段的客、货运量分别由通化分局总运量的 12.3% 和 15.5%。货运量较大的站是黑山头车站，1985 年发送量达 150 万吨（主要是煤），占全段货运量的 47.7%。客运量较大的站是朝阳镇车站，1985 年发送旅客 74 万人，占全段客运量的 26.7%。全段 1985 年客运量为 277.3 万人，货运量为 314.2 万吨。

中华人民共和国成立后，各站设备进行了改造，管内有 12 个站改为色灯电锁器联锁，有 4 个站为小站电气集中设备。1985 年全段管内有候车室 16 座，面积为 3 800 平方米，可容纳 3 100 人。有货物线 22 条，货物仓库 13 座，建筑面积为 3 567.5 平方米，货场 12 座为 292 678 平方米，企业专用线 21 户 34 条，换算可容纳货车 372 辆。朝阳镇、海龙、山城镇站配备装卸门式吊 5 台，杉松岗站设有三角线。

1984 年段管内的长山村站和山城镇站货场被铁路局命名为文明站、文明货场，辉南站和朝阳镇站货场被分局命名为文明站、文明货场。1985 年被铁路局命名为文明站的有：长山堡、海龙站。被分局命名为文明站、货场的，有团林站和朝阳镇、长山村两站货场。

浑江车务段

浑江车务段位于吉林省浑江市八道江区东中街 17 号，管辖鸭大线 12 个中间站（三等站 2 个，四等站 10 个），旅客乘降所 2 个，线路长 89 公里。

浑江车务段成立于 1961 年 9 月 14 日，当时管辖鸭大线和咋子至湾沟共 18 个中间站。1964 年 4 月 1 日成立通化铁路分局，3 月末撤销了浑江车务段。1978 年 9 月 15 日成立浑江车务段，隶属通化铁路分局。段内设有 人事劳资室、调度室、业务室、财务室、安全室、教育室、行政办公室。全段有职工 489 人，其中女职工 110 人。干部 48 人，工程技术人员 1 人，工人 440 人（其中运转 231 人）。文化程度具有大专 1 人、中专 40 人、高中 193 人、初中以下 255 人。另外，有装卸作业所 2 个，装卸机械组 2 个，共有职工 123 人。

浑江车务段管内的临江、望江楼、大栗子站地处中朝边境，与朝鲜民主主义人民共和国中江郡只一江之隔。临江镇公路通过鸭绿江公路桥与中江郡公路相接。鸭大线是“四保临江”时唯一支援解放战争的军事运输线。抗美援朝时期，临江是兵员和军用物资转运站。当时，临江车站职工由 50 人增加到 130 人，车站等级升为二等站，朝鲜停战后，1954 年恢复三等站，1959 年起又担负了朝鲜货物绕道运输任务。



浑江车务段

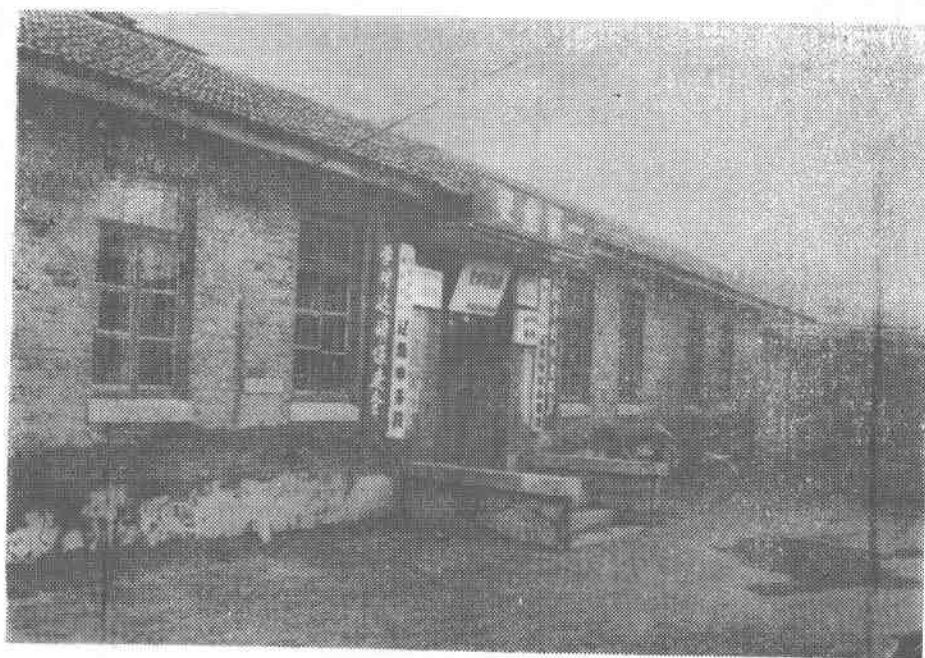
浑江车务段管内矿藏资源丰富，经济吸引区内有2个林业局，1个森经局，4个统配煤矿，6个地方小煤矿，1个铁矿，2个造纸厂，5个林场（含贮木场）。外运的物资以煤炭、木材、矿石为大宗。1985年货物发送量为353.4万吨。货运量最大的是临江市站，1985年的运量占全段运量的27.3%。1985年旅客发送量为342.1万人。

鸭大线是日本帝国主义为掠夺临江、大栗子矿产资源而建的。东北沦陷时期，浑江~大栗子间，每日开行12对货物列车运输铁矿石等物资。当时大栗子车站为特三等，配代等级为二等。“九·三”抗日胜利后，大栗子站改为四等站。由于鸭大线沿线开矿较多，加之长林线建成运营，运量增长，因而列车对数增加，1985年通浑间，列车增加到20对。

自1967年起，段管内各站行车设备进行了改造，除珍珠门站外，其它各站都由臂板信号机改为色灯信号机。老营、石人站改为小站电气集中，其它各站均为色灯电锁器联锁。1985年有候车室12座，面积1447平方米，可容纳旅客1027人，旅客站台25座，货物站台4座，7411平方米，货物仓库8座271平方米，货场11座，79989平方米。石人、八道江、临江配备装卸门式吊4台，企业专用线36条，换算容纳货车129辆。

1984年大栗子站获路局“文明车站”荣誉称号，花山、遥林站被分局命名为“文明车站”。1985年浑江西、菰园分别被路局命名为“文明货场”和“文明车站”。

辽 源 车 务 段



辽 源 车 务 段

辽源车务段位于吉林省辽源市龙山区站前街。管辖四梅线 10个中间站（其中三等站 1 个，四等站 9 个），旅客乘降所 4 个，线路长95公里（辽宁省境内 1 个站，吉林省境内 9 个站）。

四梅线各中间站，建国后，先后由梅河口车务段、辽源中心站和梅河口办事处管辖。直到1978年 9 月15日由辽源中心站改为辽源车务段，隶属通化铁路分局。段内设有 人事劳资室、调度室、业务室、财务室、安全室、教育室、行政办公室。全 段 有 职工330人。其中女职工 74人。干部40人，工人290人（其中运转161人）。文化程度中专19人，高中 112 人，初中以下199人。号外，有装卸作业所 1 个，职工43人。

四梅线是沈吉线与长大线两条干线的重要连结线，也是辽源矿务局煤炭外运的主要通道。经济吸引区内有辽源市和东丰、东辽、梨树、西丰县境内 600多个厂矿企业。外运主要物资有煤炭、水泥、粮食。客货运量分别占分局运量的8.3%和5.3%。1985年，石岭、渭津水泥厂外运水泥16万吨，占分局水泥运量的40.8%。1985年旅客发送人数为185.2万人，比1966年的71.2万人，增长一点六倍。货物发送吨数1985年为107.7万吨，比1966年的80.7万吨增长33.5%。辽源~四平间列车对数由14对增到18对。

中华人民共和国成立后，四梅线各中间站的行车设备进行了改造。截止1975年，有10个车站的正线由侧向改为直向，道岔通过速度由25公里提高到45~50公里。1965年各站改用色灯信号，辽源车站为小站电气集中。1985年有旅客站台18座，22 242延长米，候车室10座，面积1 407平方米。货物线12条，换算容纳货车290辆，货场12个，88 112平方米。货物仓库9座1 598平方米，货场站台10座8 187平方米。管内有装卸门式吊3台，最大起重能力为15吨。企业专用线25条，换算容纳货车399辆。

辽源车务段，曾于1983年被分局，1985年被铁路局命名为文明单位。

松 树 镇 车 务 段



松 树 镇 车 务 段

松树镇车务段位于浑江市三岔子区松树镇。管辖浑白（原长林）线18个中间站（三等站7个，四等站11个），旅客乘降所11个，线路长217公里。

松树镇车务段管内各站，横穿老岭山脉北段，抵长白山麓。白河、松江河均有公路直通中外闻名的长白山天池。车务段管辖的18个站除咋子、八宝、三岔子站是日伪1942年建成外，其余15个站均为1957年至1975年先后建成营业的。各中间站先后由通化、浑江车务段和浑江、松树镇、泉阳中心站管理。1978年9月15日组建松树镇车务段，隶属通化铁路分局。段内设有劳资室、调度室、业务室、财务室、安全室、教育室、行政办公室。全段共有职工763人，其中（女职工123人），干部43人，工程技术人员6人，工人720人（其中运转426

人)。文化程度大专3人,中专31人,高中375人,初中以下354人。

长林线是吉林省东南经济开发区的主要通道,经济吸引区内有浑江市、抚松县、安图县、长白县、靖宇县境内企业和工农业。管内有湾沟、松树镇、咋子等6个煤矿;有湾沟、松江河、泉阳、露水河、白河、三岔子林业局及所辖11个林场。还有参场、鹿场、药厂、水泥厂及化工厂等。因此松树镇车务段是分局管内运量最大的段,重点物资多,大宗货物主要木材和煤炭。1985年全段货运量占分局总运量的30.5%,其中煤炭占分局煤炭运量的35.6%,木材占分局木材运量的68%。车务段的货运量93.6%是煤、木。由于线路条件限制机车牵引能力低,上行只能牵引850吨,下行400吨。运量大、定数低,列车对数相对增加。浑江~湾河间列车对数1961年为7对货物列车,1985年浑江~松树镇间增加到13对。管内有旅客候车室18座,总容纳1615人,有货物线13条、货物站台11座,共11113平方米,有货物仓库17座,建筑面积为4644平方米,货场11座,85261平方米,三岔子站配备装卸门式吊1台,全段有企业专用线58条,换算容纳货车2012辆。

松树镇、泉阳是区段站,担负白河、浑江方向货物列车编解任务。松树镇站日均接发客货列车49列,办理货车580辆。泉阳站日均接发客货列车38列,办理货车400辆。

1984年段管内咋子站被铁路局,火炬沟、白河站和咋子站货场被分局命名为文明站场。

1985年露水河站和咋子站货场被铁路局,珠宝岗站被分局命名为文明站场。

第二节 运输计划

铁路货物运输计划,是根据国家物资生产、分配和调拨计划,结合铁路运输的实际情况,进行编制的。它是编制铁路其他工作计划的基础,也是铁路日常运输组织工作的主要依据。实行计划运输,遵照党和国家发展国民经济的方针、政策,根据各经济部门、各地区、对各种物资的运输需要,在保证重点,兼顾一般的原则下,进行综合平衡,使铁路运输与国民经济发展相适应,质量良好的完成运输计划任务。东北沦陷时期,铁路货物运输是根据发货人提出的托运单,由车站向铁路局申报次日请求车,由配车司令(今货运调度)根据运力情况予以承认和配空车装运,从未编制过月度货物运输计划和实行货物计划运输。

编制月度货物运输计划开始于1949年6月,由铁路局统一安排进行编制的。当时安排运输计划的原则,是保证支前军事运输,铁路工程用料运输和民用必需物资的运输。1950年进入国民经济恢复时期,根据当时发展生产、繁荣经济,城乡互助,内外交流的方针,运输的货物划分为六类,即国营贸易运输,国营工业运输、军事运输、铁路路料运输、地方物资运输和私营工商业运输。并对粮食、煤、木材等主要物资实行运输合同制。1952年为适应经济建设的需要,加强运输计划性,铁路推行了物资分区产销平衡合理运输制度。1955年9月实行了《铁路月度货物运输计划编制和执行规则》。至此,铁路月度货物运输计划工作才有了一个比较完整的办法。

分局编制月度货物运输计划是从1956年开始的,分局设运输计划股,在分局长直接领导

下编制。

运输计划分年度、月份、旬间和日计划。年度计划，根据分局经济吸引区内，各厂矿企业生产、销售和供应计划，确定铁路运输计划，由铁路分局计划统计科在每年四季度调查货源后，核定下一年运输计划，报铁路局批准。

月度计划，以分局管内各站各企业单位提报的要车计划为依据；考虑分局的运输能力，向铁路局提出次月装车计划建议数，经铁路局平衡后核定。1985年6月前，月度计划编制，由运输科货运计划人员到铁路局集中编制。1985年7月，改为在铁路局运输处统一领导下分局就地编制。

对月间计划外要车批准权限，原吉林铁路局，于1965年5月规定了局与分局的分工。1983年10年隶属沈阳铁路局后，基本未变。临时规定，用电报或调度命令通知，为考核月度货运计划质量，建立了计划执行情况考核分析制度，各站每月定期向分局报告，由分局汇总报铁路局。通化分局月间计划内兑现率的稳定在88%~91%。

1984年10月1日起，贯彻执行沈阳铁路局《月度货物运输计划经济制约暂行办法》之后过去存在的“三多”（即计划外装车多，计划内落空多，计划内变更多）比重明显下降，1979年为32.5%，1981年为29.1%，1985年为26.0%。

旬计划，是月间计划的分解，起平衡月计划作用。1956年，梅河口分局试行旬间日历装车计划。1957年全路总结推广佳木斯、梅河口两分局改革旬间装车计划办法，为1958年全路改五日装车计划为旬间日历装车计划提供了经验。1959年全局实行旬间日历装车排摆计划。车站旬间一次请车，调度按车站旬间日历排摆承认日装车计划。1979月旬间日历排摆计划兑现率达71%。1980年下降到67%，1985年下降到57.9%。旬计划兑现率，1979年为81.7%，1985年下降到78.8%。

日计划是实施日间运输组织的依据。各站根据企业要往外发运的货物，提报日间要车计划，分局调度根据运输条件和铁路局要求，确定日间装车计划，并按品类、去向别审批下达各站，以此编制日间列车开行、机车运用，及分界口交车等计划，1979年分局日间装车计划兑现率为77.1%，1981年达到80%，1985年为69.8%。

第三节 列车运行图

列车运行图是铁路运输组织工作的综合计划。它规定各种列车占用区间的次序，列车在各站到发或通过时刻，在停车站作业标准，区间内行驶速度及机车牵引重量标准，列车长度标准等。据此各有关行车部门，各工种组织起来，协调一致地进行日常运输生产活动，保证安全、迅速、经济地完成客货运输任务。

民国时期的沈海和吉海铁路，按线设局，自编列车运输图，运量小，车次少，货车不过轨，列车不衔接，实行区段行车制。

东北沦陷时期，铁路列车运行图（当时称运行表），在南满州铁道株式会社统一组织领

导下，由各铁路局编制，完全改变过去以线设局为基础的行车制，机车、客车按局配属，货车各局通用，客货列车在编组、区段站相衔接，把铁路联成一体。

1945年“九、三”抗日胜利后，处于解放战争时期，根据战时对铁路运输的需要，由列车指挥运行机关临时编制，并组织实施。1948年10月东北铁路总局推行“新行车法”，规定

行车调度员，在日常列车运行调整中，可以组织货物列车按运行图规定时刻早开（15分以内。超过15分需下达调度命令），沿途中间站可以少停或通过，可以提早到达终点站，增加了指挥列车运行的机动性，提高机车、车辆运用效率。

中华人民共和国成立后，全国铁路废除了按局、按线的区段列车运行图，实行全路统一编制的列车运行图，形成全国铁路运营整体。

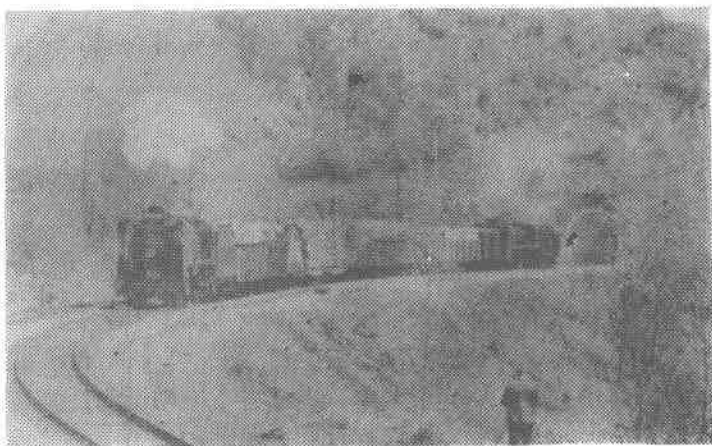
1950年4月，铁道部制定《行车时刻制定办法》对列车运行图编制步骤、资料准确、技术指标计算、列车运行图格式及列车运行线各类符号等做出具体规定。之后，又相继制定《列车运行图编制规则》、《车站间隔时间及追踪列车间隔时间查定办法》、《铁路区间通过能力计算办法》，使列车运行图编制工作有了科学依据，对提高铁路经营管理水平起到重要作用。

1952年6月1日，吉林铁路局实行《超轴列车编组及运行办法》和《超轴奖励暂行办法》，在全局贯彻“普超列数，稳超吨数”原则，广泛开展货物列车超牵引定数多拉的超轴活动，从而在执行列车运行图中，突破“不准早点”、“不准多拉”两大禁区，提高了运输效率。

1953年，全路实行统一货物列车编组计划，使列车运行图编制工作，有较为可靠的车流基础。这年的列车运行图中，开始规定始发直达列车运行线和调往主要林矿区的空车直通列车运行线。通化铁路分局1965年为9列，1985年达到56列，增加六、二倍。

1961年，铁道部规定，全国铁路列车运行图每年定期改点一次。

“文化大革命”期间，铁路运输受到严重干扰和冲击，铁路列车运行秩序紊乱，全分局



列车在深山中运行

客货列车出发运行正点率明显降低。1969年客车出发正点率84.9%，运行正点率84.5%，1974年货车出发正点率75.5%，运行正点率76%。

1980年，通化铁路分局按铁路局统一布置要求，加强行车组织工作，积极整顿列车运行秩序，强调按编组计划编车，按运输方案办事，按运行图行车，从而提高了客货列车正点水平，旅客列车出发和运行正点率恢复到99%和94.7%，货物列车分别到达94.4%和93.9%。

全国铁路集中编制列车运行图周期，60年代每年编制一次，70年代开始由每年定期改点一次，延长为每两年定期改点一次。吉林铁路局为适应冬夏温差大，影响列车运行时间和机车牵引能力，有两年在一年中编制技术标准不同的冬季列车运行图和夏季列车运行图。每次编图时，通化分局都成立编图委员会，分局长任主任，下设编图工作小组，具体负责编图的各项工作。对有利于挖潜扩能的运输改革建议纳入运行图，在不同区段实行摘挂列车集中留点和分段作业，货物列车交错给水，补机短途推送，双机牵引列车、高坡地段前方站不停车，固定车体循环专列、预留施工封锁“天窗”，配合编组计划调整编组站间分工等技术措施，对提高机车、车辆运行效率，完成各个时期运输任务具有重要作用。

附：《通化分局列车运行图各线区段通过能力表》

通化分局列车运行图各线区间通过能力表

项目	线名	区段	区段距离	货运机型	货物列车重量	列车换长	限制区间	运行图周期	平车通过能力	客车扣除系数	沿零车、摘对挂数	沿车、摘除挂系数	非平行运行图通过能力			货物列车规定数量	使用率 %
													计算能力	使用能力	损失系数		
1964 年5 月	沈吉清	原—梅河口	82	建设	1800/1200	42	黑山头~山城	4730.6	4	1.4	1/3	2.0/1.323	120.7	10.0		7	24.0
	"	梅河口—烟筒山	120	"	1500/1500	35	永宁~明城	7220.0	2	1.4	1/3	2.0/1.315	213.6	10.0		5	36.8
	四梅	四平—辽源	82	解放	1100/650	39	石岭~天德	5227.6	2	1.4	1/0	2.0/1.323	821.4	10.0		10	46.8
	"	辽源—梅河口	74	"	1800/1400	41	辽源~渭津	6821.1	2	1.4	1/3	2.0/1.316	414.7	10.0		4	20.4
	梅辑	梅河口—通化	130	建设	2000/600	43	通沟~干沟	5924.4	2	1.4	1/2	2.0/1.320	018.0	10.0		11	62.5
	"	通化—辑安	115	解放	450/650	23	通化~东通化	4333.4	4	1.4	2/2/1/2	2.0/1.325	222.6	10.0		1	49.3
							老岭~黄柏	8417.1	1	1.4							0.70
	鸭大	鸭园—浑江	39	"	1800/650	30	老营~八道江	4432.7	3	1.4	1/2	2.0/1.325	522.9	10.0		8	35.0
	"	浑江—大栗子	74	"	350/350	25	遥林~珍珠门	7120.2	1	1.4	1/0	2.0/1.317	816.0	10.0		4	25.0
	长林	浑江—松树镇	76	"	800/400	28	湾沟~西川	7319.7	2	1.4	1/1	2.0/1.315	614.0	10.0		7	5.00

项目	线名	区段	区段距离	货运机型	货物列车牵引重量	列车换长	限制区间	运行图周期	客车通过能力	客车扣除系数	沿零摘挂数	沿零摘挂系数	非平行运行图通过能力			运行图规定数量	使用率 %
													计算能力	使用能力	损失系数		
1965年11月	沈吉清	原—梅河口	82	建设	1800/1200	42	水帘洞~草市	4631.3	4	1.4	1/3	2.0/1.323.821.4	10.0			10	46.7
	"	梅河口—吉林	217	"	1500/1500	35	永宁~明城	6920.8	2	1.4	1/3	2.0/1.316.114.4	10.0			6	41.7
	四梅	四平—辽源	82	解放	1100/650	39	石岭~天德	4631.3	2	1.4	1/	2.0/1.327.524.8	10.0			10	40.4
	"	辽源—梅河口	74	"	1400/1400	41	辽源~渭津	6123.6	2	1.4	1/2	2.0/1.319.217.2	10.0			4	23.3
	梅集	梅河口—通化	130	建设	1000/650	45	干沟~二密河	5227.6	3	1.4	1/2	2.0/1.321.819.6	10.0			13	59.6
	"	通化—集安	115	解放	1800	30	通化~东通化	4333.4	4	1.4	2/1	2.0/1.325.522.9	10.0			13	56.8
	"	通化—集安	115	解放	450/650	23	老岭~黄柏	7120.0	1	1.4	1/	2.0/1.317.816.0	10.0			1	6.4
	鸭大	鸭园—浑江	39	"	1800/650	30	鸭园~菰园	3738.9	3	1.4	1/1	2.0/1.333.430.0	10.0			11	36.7
	"	浑江—大栗子	74	"	350/350	25	遥林~珍珠门	6920.8	1	1.4	1/1	2.0/1.318.116.2	10.0			6	37.5
	长林	浑江—松树镇	76	"	800/400	28	大东~湾沟	5824.8	2	1.4	1/1	2.0/1.320.718.6	10.0			9	48.4
	"	松树镇—松江河	54	"	800/400	28	大安~仙人桥	8317.3	1	1.4	1/1	2.0/1.314.613.1	10.0			7	53.5

项目 时间	线 名	区 段	区 段 距 离	货 运 机 型	货 物 列 车 重 量	列 车 换 长	限 制 区 间	运 行 图 周 期	客 车 对 数	客 车 扣 除 系 数	沿 零 车 挂 数	沿 零 车 扣 除 挂 列 数	非平行运行能力			运 行 图 规 定 量	利 用 率 %
													计 算 能 力	使 用 能 力	损 失 系 数		
1975 年 6 月	沈吉清	原一梅河口	82	建设	2300/1200	42	水帘洞~草市	4234.2	5	1.2	1/3	2.0/1.326.223.90.90				12	
	"	梅河口一磐石	74	"	1600/1600	35	靠山屯~磐石	4830.0	4	1.2	1/3.5	2.0/1.323.121.00.90				7	
	四梅	四平一辽源	82	"	1230/670	39	石岭~天德	4234.2	3	1.2	1/1	2.0/1.329.326.60.90				17	
	"	辽源一梅河口	74	"	2000/500	41	渭津~辽源	5924.4	3	1.2	1/3	2.0/1.318.917.20.90				8	
	梅集	梅河口一通化	130	"	1100/700	45	通沟~干沟	4929.3	4	1.2	1/2	2.0/1.322.920.80.90				16	
	"	通化一集安	115	解放	450/650	23	通化~东通化	3640.0	7	1.2	1/4.5	2.0/1.3	28.225.60.90			20.5	
	鸭大	鸭园一浑江	39	"	2300/700	30	鸭岭~黄柏园	3146.4	5	1.2	1/4.5	2.0/1.338.034.509.0				15	
	"	浑江一大栗子	74	"	400/400	25	遥林一珍珠门	7220.0	2	1.2	1/1	2.0/1.316.014.50.90				14	
	长林	浑江一松树镇	76	"	800/400	28	大东一湾沟	5625.7	3	1.2	1/1.5	2.0/1.320.518.50.90				14	
	"	松树镇一松江河	54	"	800/400	28	永红一仙人桥	6522.1	2	1.2	1/2.5	2.0/1.317.515.50.90				10	