

焦 作 北 车 站 志

1904—1986



郑 州 铁 路 分 局 焦 作 北 车 站

序

马仲仁

《焦作北车站志》的编写工作是按照铁路分局地方志编纂委员会关于编写各基层单位志的指示精神，在各部门的支持下编写的。

在《站志》的编写过程中，我们始终坚持以马列主义、毛泽东思想为指针，以中共中央《关于若干历史问题的决议》、《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为依据，坚持辩证唯物主义的观点，发扬实事求是的精神，“尊重历史，尊重事实”，以认真负责的态度撰写的。

历史是一面镜子。人们通过对历史的探究，可以确切地了解前天，昨天各方面不断变化的情况，掌握历史发展的规律，以对今天和明天有所裨益。《焦作北车站志》是一本比较全面地记述了焦作北车站八十多年来（以解放后为重点）各方面的^史实资料，特别是有关运输生产，机构组织沿革变迁的事实，为各级领导机关、领导干部及有关人员研究我站的情况，科学地总结历史经验，全面的分析现状，找出固有规律，以便制定有关运输方针、措施，加强企业的科学管理，提供了可资参阅，借鉴的依据。

焦作北车站于1904年建站，历经晚清、北洋军阀、国民党几个时代，1948年才回到人民手中。八十多年来生产、设备、机构变化频繁，为全站职工留下一份“前有所稽，后有所鉴”的历史遗产，也是我们这一代人义不容辞的责任。

《站志》从1988年12月开始动手，1989年6月完稿，由于时间仓促，编撰人员政治水平、业务素质、文化修养有限，《站志》中遗漏、谬误之处，在所难免，敬请读者批评指正。

1992年8月

《焦作北站志》目录

概 述	1
第一篇 运输生产	
第一章 综述	6
第一节： 运输生产概述	6
第二节： 生产指挥及日班计划	8
第二章 运转互作	1 1
第一节： 运转车间	1 1
第二节： 行车设备	1 5
第三节： 接发列车	2 2
第四节： 调车作业	2 8
第五节： 行车互作主要五种职责	3 2
第六节： 军事运输	3 7
第三章 货运互作	4 2
第一节： 货运车间	4 2
第二节： 货运设施	4 4
第三节： 货物运输	4 5
第四节： 货物保险	5 1
第五节： 货场管理	5 1
第六节： 消防互作	5 3
第四章 客运互作	5 4
第一节： 客运车间	5 4

第二节:	客运设施	56
第三节:	运营情况	57
第四节:	服务互作	58
第五章	装卸互作	59
第一节:	装卸管理机构的沿革	59
第二节:	装卸设备	62
第六章	安全互作	63
第一节:	安全管理	65
第二节:	安全生产	69
第二篇 企业管理		
第一章	概况	79
一、	解放初期至“文化大革命”时期	79
二、	“文化大革命”时期	80
三、	企业管理互作逐步完善时期	80
(一):	互业学大庆	80
(二):	企业整顿	81
(三):	管理体制的改革	82
第二章	生产管理	84
第一节:	概况	84
第二节:	运转管理	85
第三节:	货运管理	88

	第四节：装卸管理·····	89
第三章	计划与统计管理·····	90
	第一节：概况·····	90
	第二节：计划管理·····	91
	第三节：统计管理·····	92
第四章	财务管理·····	93
	第一节：管理概况·····	93
	第二节：管理制度·····	95
第五章	人事劳资管理·····	101
	第一节：职工队伍·····	101
	第二节：劳动管理·····	102
	第三节：劳动工资·····	105
	第四节：奖惩·····	107
	第五节：劳动保护及休假管理·····	109
第六章	物资管理·····	111
	第一节：机构设置与职责范围·····	111
	第二节：物质购置与发放·····	112
第七章	能源管理·····	114
	第一节：节能组织·····	114
	第二节：具体职能·····	115

第八章	档案管理	·····	117
第九章	质量管理	·····	118
第十章	行政管理	·····	120
	第三篇	职互教育与职互福利	·····
		125	
第一章	职互教育	·····	125
第二章	职互福利	·····	129
	第四篇	多种经营与集体企业	·····
		136	
第一章	多种经营	·····	136
第二章	集体企业	·····	139
附录：	焦作风光简介	·····	145
	焦作北车站大事记	·····	149

概 述

焦作北车站（以下简称为焦作北站）位于焦作市中心，上行为修武车站，下行为月山车站。车站管理两场（焦北场和待王场）和两个中间站（马村站和朱村站），其位置如下：

待王场位于新焦线48公里+669米处；

焦北场位于新焦线60公里+262米处；

马村站位于新焦线53公里+26米处；

朱村站位于新焦线64公里+420米处；

焦作北站按技术性质为区段站按业务性质为货运站，是一个以货运为主兼营客运的二等车站。位于新焦线上的焦作北站，是晋煤外运的重要通道，担负着焦作矿务局十一个煤矿的煤炭运输和市区工农业产品及其所需物资的到发运输，并办理太焦线，新焦线和焦枝线车流的中转和通过作业。

焦作北站的前身是焦作车站，始建于1904年，是道清铁路（注）线上的一个车站。

道清铁路于1907年3月3日全线通车后，道清铁路监督局于同年3月底4月初由道口迁至焦作，焦作北站归该局西段行车总管辖。1927年7月，改监督局为管理局，焦作北站仍归该局管理。1936年1月，道清线划归平汉铁路管理局领导，设立道清支线车务段，焦作北站归车务段二分段管辖。1938年2月20日，道清铁路沦陷，被日伪华北交通公司窃据，焦作北站即归该公司管辖。1945年抗战胜利后，国民政府于9月派员接收铁路。1946年3月1

日，成立平汉区铁路局，道清线属该局管辖。1948年10月24日，焦作解放后，焦作北站才回到人民手中。

1949年5月，河南全境解放后，焦作北站隶属新乡车务段，同年10月10日，被定为三等车站。1950年元月归邯郸办事处管辖。1953年元月划归天津铁路管理局新乡运输分局管辖。1954年元月焦作北站划归郑州铁路分局管辖，1958年元月新乡车务段成立，焦作北站归新乡车务段管辖，7月1日改为二等站，同年6月1日李封车站撤消。划归焦作北站。1963年4月1日，新乡铁路分局成立，焦作北站为新乡铁路分局直管站。1965年5月，在焦作北站南约二公里处新建一条遇回线，设客站办理旅客行包到发业务，命名为焦作车站，原焦作车站更名为焦作北站。1971年11月1日，焦作车务段成立，焦作北站于1972年4月划归焦作车务段管辖。1973年4月，焦作北站又划为新乡铁路分局管辖的直管站。1984年9月1日，原月山车务段管辖的待王车站划归焦作北站。

1986年底，焦作北站的生部门有：运转一车间（待王场），运转二车间（焦北场），货运车间、装卸车间、铁路贸易公司和集体企业综合服务公司。

1986年机构设置一览表

行政股室	站长办公室、安全室、技术室、人事室、财务室、教育室、计划统计室、双退办公室										
政工机构	政治处、纪律检查委员会、工会、团委、武装部										
组织机构	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">站长：马仲仁</td> <td style="width: 50%;">党委书记：李增祥</td> </tr> <tr> <td>副站长：闫松祥</td> <td>政治处主任：张玉辉</td> </tr> <tr> <td>副站长：董如平</td> <td>纪委书记：李荣志</td> </tr> <tr> <td>副站长：贾光道</td> <td>工会主席：王明卿</td> </tr> <tr> <td>付站长：吴健铭</td> <td>团委书记：王铁一</td> </tr> </table>	站长：马仲仁	党委书记：李增祥	副站长：闫松祥	政治处主任：张玉辉	副站长：董如平	纪委书记：李荣志	副站长：贾光道	工会主席：王明卿	付站长：吴健铭	团委书记：王铁一
站长：马仲仁	党委书记：李增祥										
副站长：闫松祥	政治处主任：张玉辉										
副站长：董如平	纪委书记：李荣志										
副站长：贾光道	工会主席：王明卿										
付站长：吴健铭	团委书记：王铁一										
<p>职工总数735人，干部66人，工人669人，其中女工111人，占职工总数的15%，党员91人，占总数的12%团员117人，占总数的16%</p>											

焦作北站历年主要生产指标完成情况

序号	年 度	中时	停时	日均装车	静载重	旅客发送人数
1	1951	6.4	12.6	108.4		174384
2	1952	5.6	7.5	105.5	28	193743
3	1953	3.2	7.3	131.3	28.605	
4	1954	4.2	7.6	183.2	30.274	
5	1955	4.8	8.2	165.9	30	
6	1956	5.3	10.0	318.5	33.15	
7	1957	4.4	9.1	348.7	34.584	278923
8	1958	4.6	11.6	208.4	41.309	453112
9	1959		8.1	278.7	44.494	734326
10	1960	1.8	9.1	330	45.942	903429
11	1961	4.4	10.9	259.1	44.860	1095362
12	1962	2.8	10.9	317.5	41.5	1009624
13	1963	1.9	10.7	354.4	41.626	547617
14	1964	1.6	8.6	332.7	42.826	523970
15	1965	1.4	6.3	400.2	42.916	398192
16	1966	2.1	9.8	174.1	42.160	405093
17	1967	2.1	11.9	133.2	43.375	474563
18	1968	4.2	14.8	142.4	44.202	
19	1969	5.7	16.4	161.8	44.983	

20	1970	4.2	13.5	175.0	45.795
21	1971	3.4	10.5	180.6	45.741
22	1972	5.7	11.6	183.4	46.125
23	1973	4.4	12.7	156.5	46.536
24	1974	6.3	16.3	178.3	47.228
25	1975	6.4	15.7	156.5	48.195
26	1976	6.7	22.7	105.9	48.186
27	1977	9.1	20.1	138.2	48.341
28	1978	6.9	16.5	174.6	48.853
29	1979	15.0	16.9	173.4	49.581
30	1980	20.7	15.7	167.4	49.996
31	1981	26.7	15.3	154.5	50.565
32	1982	28.0	14.6	139.88	51.3
33	1983	18.3	14.7	139.77	52.3
34	1984	19.3	15.1	128.02	52.3
35	1985	21.9	16.9	258.5	54.1
36	1986	22.0	18.0	257.5	55.0
37					

第一篇 运输生产

第一章 综述

运输生产是车站最基本的工作，它对外代表铁路和旅客与物质单位直接办理客货运业务，对内办理列车的接发和调车等运转作业。铁路运输生产中的绝大部分作业是在车站上进行的，车站具有配线和各种行车、货运、装卸、客运等设备，以供列车的接发、会让、通过编组、解体和办理客货运输业务。它是客货运输的起始、中转及终到的场所，是铁路运输生产的基层单位。

车站的运输组织工作，对于安全、迅速、准确、经济地完成国家运输生产计划起着重要的作用。

第一节 运输生产概述

焦作北站从1904年3月建站至1986年，经历了八十三年漫长的岁月。八十三年以来，车站的运输生产发生了很大的变化。建站之初，因道清铁路是英商为运送煤炭所修筑的专用铁路，所有站场设备极其简陋，全站仅有房舍6间，主要行车事务（接发列车）由站长亲自办理。其它运输业务也用品极少。

道清铁路收归国有以后，焦作北站的运输生产才逐步有了相应的发展。当时运送的货物以煤炭为主，约占货物总运量的80%左右，其它货物有杂粮、竹货、铁货、石灰、食盐、煤油、陶瓷、豆饼、木材等类，约占货物总运量的20%左右。1907年每日开运煤列车焦作至新乡两对，焦作至道口两对，1911年始开行一、二次旅客列车。当时货物列车规定每小时25公里，客运

列车每小时32公里。由于车次及到开时间极不正常，乘车旅客也寥寥无几。1924年以后，由于战乱原因，沿途车辆被扣，客运业务陷入停顿状态。1932年9月1日，虽然又恢复旅客运输，但在以后至解放的十几年中，客运业务始终是时断时续，货物运输也很不正常，一方面是工人罢工，另一方面是战争时期铁路经常被破坏，在运营比较好的1934年，当时被称为道清铁路发展的鼎盛时期，整个道清铁路月发送煤炭仅有8万吨，杂货仅有200余吨左右。

1948年10月24日焦作解放时，焦作北站仅存客货共用到发线3条，简易站舍八间，站场凸凹不平，杂草丛生，一片废墟。党和政府立即着手人民铁路的恢复工作，1949年通车后不久，即增加站线一条，其它线路也经军民合力整修，提高了线路质量。新焦线行车速度增加到每小时60公里。焦作北站日匀装车达60-70车，年货物发送吨达62万余吨，其中主要是日杂货物和少量的煤炭（大量的煤炭在李封车站装车）1958年李封车站和焦作北站合并后，日均装车达200余车，年货物发送吨达250余万吨。正常运用调车机车4台。1978年，党的十一届三中全会以后，随着对外开放，对内搞活经济方针的深化，国民经济得到迅速的发展，本站也发生了很大的变化。分局为了加强始发站的车流组织工作，将待王车站与焦作北站合并，日均装车达265车，卸车达170车，（原来卸车量较少新电厂建成后卸车量猛增，主要是电厂卸车），年货物发送吨达550万吨。1980年12月2日焦作北站西端新建电厂交接站开通使用，新站称新场，原焦作

北站称老场。1984年9月1日，原月山车务段管辖的待王车站合并入焦作北车站后，为了便于运输生产上的统一指挥，设焦北场（包括新场和待王场）。

焦作北站辖焦北场、新场及朱村中间站和李封矿点，配有调车机两台，担负着焦作市西部煤矿和其它厂矿军用等8条专用线及焦作电厂用煤的装卸取送作业，同时也担负着周围各县、市的耐火材料、工业产品原料和农付产品的运输任务。

待王场辖待王场、马村中间站及安阳城矿点，配备调车机两台，主要办理新焦线、太焦线和焦枝线的客货列车接发和通过作业，焦北和待王两场的空车、卸车到达，出重列车的始发及零解列车的甩挂作业，同时也担负着焦作市东部煤矿及其它厂矿、军用等13条专用线的装卸车和取送任务。

第二节 生产指挥及日班计划

一、生产指挥

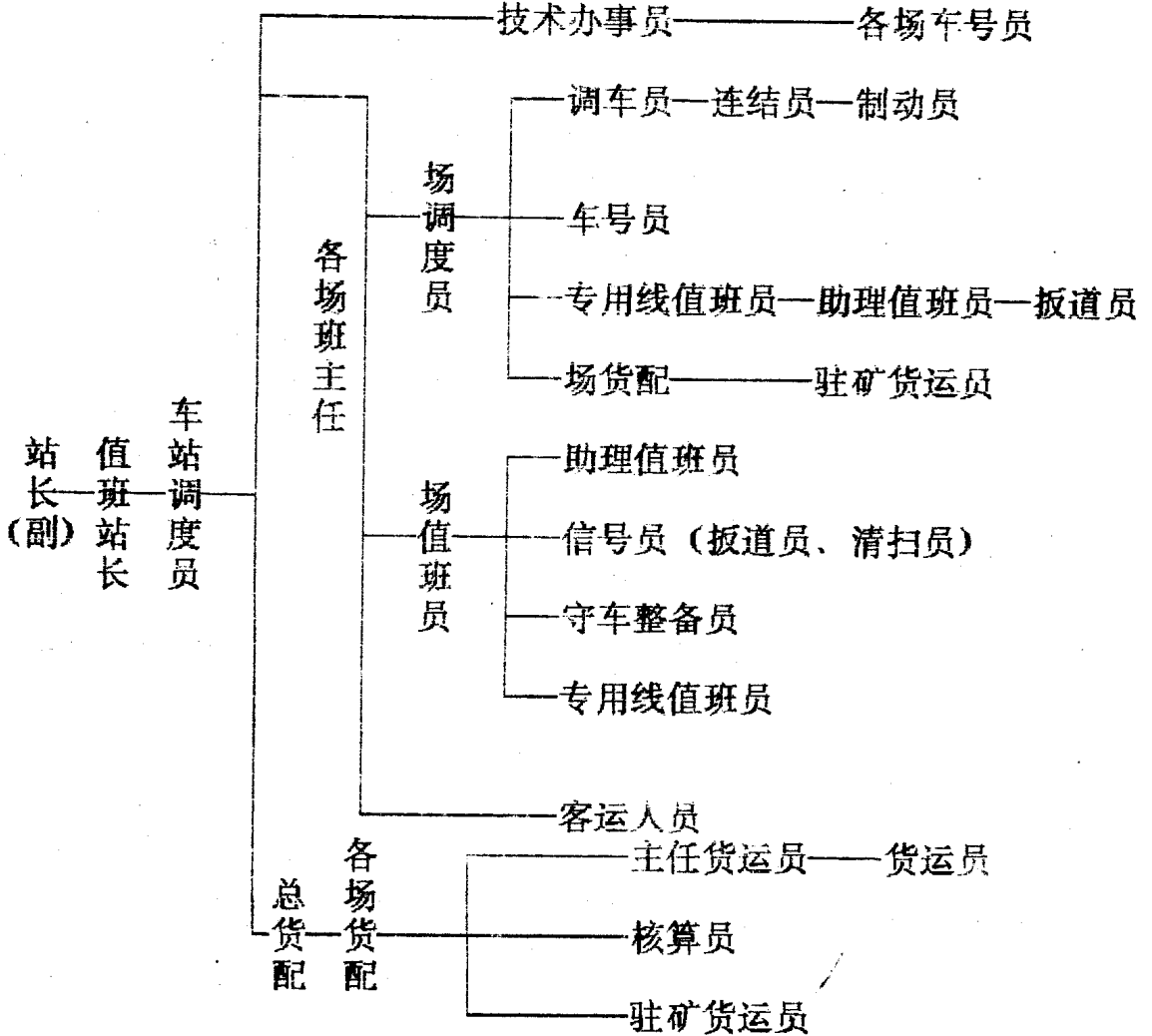
焦作北站和待王站合并以后，车站的运输生产组织工作由主管运输副站长领导，下设值班站长具体负责，在调度指导方面设车站调度员领导全站的调车作业，另外在焦北场待王场分别设车场调度员，领导各场的调车作业。全站配有调车机4台，焦北场两台，待王场两台。在接发列车方面，待王场和焦北场分别设车站值班员，新场（电厂交接站）亦设车站值班员，但受老场值班员领导。（详见运输生产指挥系统图）。

二、车站日班计划

车站日班计划由站长（副站长、值班站长）根据分局调度

所下达的班计划任务，按照运行图、编组计划及车站技术作业过程进行编制，编制内容包括：车站应完成装车数、卸车数、以及各项技术指标，推算运用车保有量和办理车数及重点任务，工作关键和安全注意事项。班计划由站长(副站长、值班站长)、站调、场调、货运值班员、装卸派班员下达。场调主任货运员分别在运转、货运接班点名会上向全体人员下达，车站调度员于接班后，应和分局调度员核对日班计划的内容。

焦作北站运输生产指挥系统



三、车场日班计划

车场日班计划由值班主任根据货运值班员提供的站内装卸货位，劳动力，装卸作业进度情况及指定去向和顺序，场货配提供的各专用线存煤存货情况及要车计划，车场调度员提供的车机运用情况，列车编解进度，现车分布情况，18点(6点)推定车概况及调度所下达的班计划任务，按照运行图编组计划及车站技术作业过程编制车场日班计划。

车场日班计划的内容包括：本班应完成的装卸车数量，各项指标，推算运用车保有量和办理车数，重点业务，工作关键和安全注意事项。

车场日班计划应于19点(7点)前编制完毕，经车间主任(副主任)审批后，由车场调度员、主任货运员分别在运转、货运接班点名会上向全站职工传达。

四、阶段计划

阶段计划由车站调度员、车站值班员，车场调度员每班分四个阶段编制，并于计划开始前30分钟，以书面命令形式向有关人员传达。其内容包括：列车到发车次、时分、占用线路及其编解起止时分，出发列车的编组内容及挂运车次；站内，各专用线装卸取送车数，时间及挂运车次；调车机的运用及整备计划。

阶段计划的编制及下达办法：

车站调度员，货配于19点(7点)前到车站了解有关资料和作业过程(各场由车场调度员，值班员，场货配，主任货运员到