

# 新乡铁路分局志

(郑州铁路分局志分册)

1902—1986

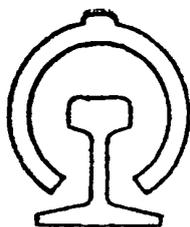


郑州铁路局郑州铁路分局

# 新乡铁路分局志

(郑州铁路分局志分册)

1902—1986



郑州铁路局郑州铁路分局



# 编 辑 说 明

一、盛世修志是中华民族优良传统，新乡铁路分局于1983年建立了编志机构，开始了《新乡分局志》的编纂工作。1987年3月新乡铁路分局撤销并入郑州铁路分局后，为了记载新乡铁路分局的历史状况，根据上级指示，由郑州铁路分局史志办公室继续完成《新乡分局志》的编纂工作，现以《新乡铁路分局志—郑州铁路分局志分册》的形式印刷成书，以发挥其资治、存史和教育的作用。

二、《新乡铁路分局志—郑州铁路分局志分册》以下简称《新乡分局志》，是以马列主义、毛泽东思想为指导；以《关于建国以来党的若干历史问题的决议》和党的十三届三中全会通过的《关于经济体制改革的决定》为准绳；坚持历史唯物主义和辩证唯物主义的观点，贯彻实事求是的精神，力求做到思想性、资料性和科学性的统一；详今略古，重点反映中华人民共和国成立以来，特别是党的十一届三中全会以来生产力和生产关系的变革及发展。

三、《新乡分局志》上限始于1902年，道清铁路和京汉铁路在新乡分局管界内动工起，下限至1986年底，个别部分延伸至1987年3月20日新乡分局撤销。全志采用述、志、记、图、表诸体裁撰写。以文字记述为主，并附以适当的图表。文体为语体文、记述体、记文述事，采用现代汉语的书面语言。

四、《新乡分局志》共设概述、大事记、线路、桥隧、运输组织，

货运、客运、机务、车辆、工务、电务、基建、房建、安全、企业管理、教育、卫生、生活福利、多经集体、党、工、团、公检法、基层单位简况等二十六章，106节，计45万字。

五、《新乡分局志》在编纂过程中，根据先内后外、先近后远的原则，查阅了分局、路局，北方交大、铁道部及国家档案馆的文献资料；走访调查知情人，取得了部分口碑资料；分局科、部、室和基层站段，也为编纂分局志提供了大量资料，凡此，均为志书的编纂打下了基础。

六、新乡分局撤销后由于原分局建制已不存在，人员调动、资料散失等原因，原新乡分局各部门工作已无法详尽全面地记述。根据领导的指示，由郑州分局史志办副主任陈学斌、陈鹤年负责，重新修订了篇目，在已有资料的基础上，于1990年6月开始撰写各个章节，1991年6月完成初稿，1991年12月完成二稿、1992年6月完成三稿，送领导审定。1983年4月成立新乡分局史志编纂委员会起至完成审定稿止，历时8年。

七、《新乡分局志》的编纂是在分局领导的重视关怀下完成的。分局各部门和基层单位提供资料，给编纂工作以密切的配合。上级和地方有关史志领导机构对编纂工作给予了具体指导和帮助，新乡分局撤销后，新乡办事处龙辛酉主任，办公室李明立主任给予有力的支持和协助。在此谨表示衷心的感谢。由于《新乡分局志》编纂人员少，撰稿和总纂时间紧，资料殊感匮乏，考证困难及撰稿人水平有限，故舛误纰漏之处，在所难免，诚望各级领导和同志们斧正，为感。

一九九四年三月

# 新乡铁路分局志编辑人员

主 编 邢基东

总 编 辑 程建华 司马中河

副总编辑 毛 诤

责任编辑 司马中河

编 辑 陈学斌 陈鹤年 王德成

杨健民 冯保明 王方俊

姚淑珍 刘桐建

校 核 刘长利 廖 军 付三喜 司马中河 毛 诤

封面题字 席俊鹤

# 目 录

## 编辑说明

## 第一章 概述 ( 1 )

### 第一节 自然概况 ( 1 )

### 第二节 沿革 ( 2 )

## 第二章 大事记 ( 16 )

## 第三章 线路 ( 47 )

### 第一节 京广线安郑段 ( 47 )

### 第二节 太焦线焦五段 ( 49 )

### 第三节 焦枝线 ( 54 )

### 第四节 新菏线 ( 57 )

### 第五节 新焦线 ( 60 )

### 第六节 安李支线 ( 63 )

### 第七节 汤鹤支线 ( 65 )

### 第八节 石林支线 ( 67 )

### 第九节 专用线 ( 68 )

## 第四章 桥隧 ( 76 )

### 第一节 郑州铁路黄河大桥 ( 76 )

### 第二节 长东黄河大桥 ( 79 )

### 第三节 新菏线跨京广铁路特大立交桥 ( 82 )

### 第四节 唐庄特大桥 ( 83 )

### 第五节 新菏线赵堤特大桥 ( 85 )

### 第六节 焦枝线连地黄河特大桥 ( 86 )

### 第七节 隧道 ( 88 )

## 第五章 运输组织 ( 94 )

### 第一节 运输计划 ( 94 )

### 第二节 车流组织与列车编组计划 ( 95 )

### 第三节 运输方案 ( 100 )

### 第四节 列车运行图 ( 102 )

### 第五节 调度工作 ( 107 )

### 第六节 军事运输 ( 108 )

## 第六章 货运 ( 112 )

### 第一节 概况 ( 112 )

### 第二节 货运设备 ( 115 )

### 第三节 货运组织 ( 118 )

### 第四节 装卸管理 ( 127 )

## 第七章 客运 ( 136 )

### 第一节 旅客运输组织 ( 136 )

### 第二节 站、车工作管理 ( 138 )

### 第三节 旅行服务 ( 141 )

### 第四节 行李包裹运输 ( 142 )

### 第五节 客运设备 ( 143 )

## 第八章 机务 ( 146 )

### 第一节 概况 ( 146 )

### 第二节 运用 ( 148 )

### 第三节 检修 ( 160 )

### 第四节 设备 ( 163 )

### 第五节 整燃 ( 170 )

### 第六节 救援 ( 176 )

## 第九章 车辆 ( 181 )

### 第一节 组织机构 ( 181 )

### 第二节 设备及检修、管理 ( 182 )

### 第三节 段修 ( 185 )

### 第四节 站修 ( 188 )

### 第五节 运用 ( 191 )

## 第十章 工务 ( 197 )

### 第一节 概况 ( 197 )

### 第二节 线桥大中修 ( 202 )

### 第三节 养护维修 ( 209 )

### 第四节 防洪 ( 215 )

## 第十一章 电务 ( 222 )

### 第一节 概况 ( 222 )

### 第二节 通信 ( 225 )

### 第三节 信号 ( 240 )

### 第四节 维修 ( 247 )

## 第十二章 基建 ( 250 )

### 第一节 组织机构 ( 250 )

### 第二节 职责范围及任务变化 ( 250 )

第三节	主要工作·····	( 252 )	第四节	劳保福利·····	( 382 )
第四节	自办工程·····	( 253 )	第二十一章	党委·····	( 383 )
第十三章	房建·····	( 259 )	第一节	组织工作·····	( 383 )
第一节	概况·····	( 259 )	第二节	党员代表大会·····	( 398 )
第二节	房建基建、大建、维 修·····	( 262 )	第三节	宣传工作·····	( 399 )
第三节	房产管理·····	( 266 )	第四节	党校·····	( 402 )
第十四章	安全·····	( 268 )	第五节	老战士协会·····	( 402 )
第一节	行车安全·····	( 268 )	第六节	纪律检查委员会·····	( 403 )
第二节	旅客运输安全·····	( 281 )	第七节	武装战备·····	( 404 )
第三节	货物运输安全·····	( 286 )	第二十二章	工会·····	( 410 )
第四节	人身安全·····	( 292 )	第一节	组织机构·····	( 410 )
第十五章	企业管理·····	( 298 )	第二节	职工代表大会·····	( 413 )
第一节	管理体制·····	( 298 )	第二十三章	团委·····	( 416 )
第二节	领导体制·····	( 299 )	第一节	组织机构·····	( 416 )
第三节	机构设置·····	( 299 )	第二节	团员代表大会·····	( 420 )
第四节	企业整顿·····	( 300 )	第二十四章	公、检、法·····	( 422 )
第十六章	教育·····	( 308 )	第一节	新乡铁路公安分局	( 422 )
第一节	职工教育·····	( 308 )	第二节	新乡铁路运输检察 院·····	( 430 )
第二节	普通教育·····	( 317 )	第三节	新乡铁路运输法院	( 433 )
第十七章	卫生·····	( 334 )	第二十五章	基层单位简况·····	( 436 )
第一节	概况·····	( 334 )	第一节	车务·····	( 436 )
第二节	医疗·····	( 336 )	第二节	机、辆、水电、供电	( 441 )
第三节	妇幼卫生·····	( 348 )	第三节	工务·····	( 443 )
第四节	计划生育·····	( 349 )	第四节	电务·····	( 446 )
第五节	卫生防疫与环保·····	( 356 )	第五节	工程建设·····	( 448 )
第十八章	生活福利·····	( 361 )	第六节	卫生·····	( 449 )
第一节	组织机构·····	( 361 )	第七节	生活、材料、工厂	( 450 )
第二节	职工住宅·····	( 361 )	第二十六章	历届先进名单·····	( 452 )
第三节	生活服务·····	( 363 )	第一节	省部级以上先进个 人、先进集体·····	( 452 )
第四节	其他福利事业·····	( 366 )	第二节	铁路局先进集体、先 进班组、先进生产(工作)者·····	( 453 )
第十九章	多种经营·····	( 368 )	第三节	分局先进集体、先进 班组、先进生产(工作)者·····	( 466 )
第二十章	集体企业·····	( 371 )	附录	·····	( 480 )
第一节	组织机构·····	( 371 )			
第二节	生产经营·····	( 372 )			
第三节	管理·····	( 379 )			

# 第一章 概 述

## 第一节 自然概况

### 一、地理位置

新乡铁路分局地处华北大平原南端，河南省北部、山西省东南部，南濒黄河，西依王屋、北顺太行、东连齐鲁。在铁路网中，以京广线K485+800、太焦线K207+500和北京铁路局为界，以新荷线K148+000和济南铁路局毗邻，以京广线K650+150和焦枝线K112+000处分别和郑州、洛阳铁路分局连接。分局管辖内有京广、太焦、焦枝、新荷4条干线和新焦、汤鹤、安李、石林四条支线。正线长度973.809公里。有连地、郑州、长东3座黄河大桥。长东黄河大桥全长10.287公里，为亚洲第一长桥。

新乡铁路分局地跨晋、豫、鲁3省，居于我国南北交通的咽喉，京广线新乡至郑州段为全国铁路最繁忙、通过能力最大的区段之一，由京广线、太焦我、焦枝线和新荷线组成运输通衢，成为东北、华北、山西能源基地和华中、华南及华东地区进行物资交流的纽带，不仅对我国改革开放、发展经济起着重要作用，而且对巩固国防同样具有极为重要的意义。

### 二、地形地貌

新乡铁路分局管辖范围的地理概貌，是地形复杂、地貌多姿、中山、低山、盆地、丘陵、平原兼有并存。京广线由安阳进入分局管内，经新乡、过黄河，至郑州分局。穿越地带为黄河冲积平原和太行山山前倾斜平原，地势平坦，自然坡度约为 $1/2000\sim 1/5000$ ，由北向南倾斜。太焦线由起点站月山车站向北，过九府坟车站以后，线路沿丹河、白水河溯流而上，进行于太行山区，傍山依水，穿山越河，地势险要，桥隧相连。1986年底，分局管辖的太焦线有隧道50座，总长18025.70米，桥梁93座，总长为4559米。山区皆为石灰岩露头，河谷内有狭窄的谷地，地质条件比较稳定。进入晋东南盆地，地形为丘陵地带。焦枝线自月山站引出，靠太行山南麓，向西南方向，跨沁河经济源、越王屋山进入邙山余脉丘陵地带，由连地大桥跨黄河，经杨文车站进入洛阳分局。月山至济源为山前倾斜平原，由积洪扇群所组成。济源至卫河北岸为侵蚀剥蚀丘陵地区，系第三系砾岩、砂页岩组成，其上为黄土所复。黄河南岸越邙山地段为黄土丘陵。新荷线由新乡南站引出，向东经延津，过封丘，越滑县，入长垣，由赵堤过黄河大桥，进入山东省境内，由菏泽南站进入济南铁路局。经由地带均为黄河冲积平原，地势开阔平坦，但工程地质复杂。线路经过为松软地层、沙丘等不良地质地段。自然坡度由西略向东倾斜。

新乡分局管内为大陆性干旱、半干旱季风气候区，四季分明，降雨集中。

### 三、吸引区域内经济概况

新乡分局吸引区内矿产资源丰富，煤炭储量、产量最为显著。太焦线穿过的山西晋东南

地区，初步查明煤炭地质储量1900亿吨，可供开采1500亿吨。地区煤层埋藏稳定，埋藏深度浅，地质构造简单，易于开采。河南省境内现有焦作、鹤壁、济源3个较大的煤矿及其他小型矿区。近年来又查明新乡市管辖的辉县市境内有一较大的煤田，储量达14.7亿吨。在吸引区内，还有较大的铁矿和铝矿储量。此外，还有硫磺、石膏、白云岩、高岭石、石灰岩、耐火粘土、锰矿、汲炭、石棉、铅、铜等矿产资源。位于豫北濮阳、范县、长垣县境内的中原油田，储量丰富，为全国第四大油田。

新乡分局吸引范围内的豫北地区，平原面积大，气候条件好，适宜多种植物的生长和繁育。新乡、焦作、济源、安阳、濮阳均为小麦高产区，粮食作物除小麦外，主要还有玉米、水稻、谷子、红薯、豆类等十余种；经济作物主要有棉花、花生、芝麻、油菜、药材等。武陟、沁阳、温县、孟县出产的山药、牛膝、地黄、菊花“四大”怀药久负盛名。新乡、获鹿县的棉花产量高，质量好，原阳县在盐碱地上用黄河水浇灌后种植水稻，加工的大米色正味桃，在河南省内外已有名气。晋东南和豫北地区还有许多经济树种，苹果、梨、桃、柿、核香、山楂、枣的产量亦颇为丰富。

在吸引区内主要城市有新乡、安阳、鹤壁、焦作、濮阳、长治等6个省辖市，还有下辉、辉县、晋城、济源4个县级市，分别为当地的政治、经济、文化中心。

新乡市是一座新兴城市。解放前为新乡县。1949年解放后建市。现为河南省直辖市，辖四区八县。中华人民共和国成立后，新乡市工业从萌芽进入迅速发展阶段。到1986年，新乡工业已形成以纺织、机械、轻工、食品、电子、化学、建材为主的七大骨干行业。主要大厂有部属760厂、755厂、134厂、116厂等。760厂生产的美乐牌电视系列产品已享誉国内外。

安阳是一座具有三千多年悠久历史的文化古城，为我国七大古都之一，名胜古迹很多。有国家级、省级文物保护单位23处，位于市郊小屯村一带的商代王都遗址——殷墟，驰名中外。中华人民共和国成立后，尤其是中共十一届三中全会以来，工业发展已初具规模，形成以轻纺工业为主，轻重兼有、门类齐全的工业基地。安阳钢铁厂是河南省的钢铁基地，年产钢材30多万吨，钢锭40多万吨，生铁50多万吨。安阳自行车厂年产自行车70多万辆，已升为全国A级产品。

濮阳是1983年设立的省辖市。市辖范围内地下岩层中含有丰富的石油和天然气。中原油田的石油远景储量可达20亿吨，天然气资源为4千亿至6千亿立方米。濮阳市工业以石油、化工为工业骨干，1986年产原油610万吨，年产合成氨30万吨、尿素40万吨的中原化肥厂正在建设中。

焦作、鹤壁市和山西省辖的长治市都是以煤炭工业为主，具有电力、化工、冶金、机械、轻纺、建材等多种门类的综合性工业城市。

## 第二节 沿 革

中国铁路的缘起，是中国工农业发展的必然趋势，也是帝国主义对中国资本输出，经济侵略的结果。新乡铁路就是在这种背景下应运修建的。

新乡之有铁路始于1902年（清光绪二十八年）。十九世纪末，英帝国福公司采取贿赂等手段窃取了山西五府（孟县、平安、潞安、泽州、平阳）及河南怀庆府所属的矿产开采权，并于1902年未经清政府允许而悍然动工修建道清铁路。是年7月开工，1904年1月31日新乡至待王段竣工，3月7日通车。1907年3月道清铁路全线通车。

京汉铁路原名芦（沟桥）汉（口）铁路。京汉铁路于1897年（清光绪二十三年）4月开工修建，1903年（清光绪二十九年）北段由正定修至新乡，是年5月到次年9月铺设路基，1905年8月零星工程完成，南北两段同时修至郑州黄河大桥，1905年大桥建成，全线通车。京汉铁路与道清铁路在新乡交汇。

道清铁路和京汉铁路由英国、比利时国分线管理，各自为政。京汉铁路在新乡设有一个车站，即新乡县站。道清铁路在新乡建有3个车站和一条长2.44公里的接站支线。

1905年3月10日道清铁路收归国有，清政府邮传部铁路总公司在道口镇之三里湾设监督局，但车、机、工、财务仍由英·福公司把持，1908年4月道清铁路监督局迁至焦作。民国初年，交通部改道清铁路监督局为道清铁路管理局，下设车务、机务、工务段，并在新乡、焦作各设有车务、机务、工务段。1927年原英·福公司的英籍职员全部撤离，改变了道清铁路由外国人垄断行车业务的局面。

京汉铁路通车后，1907年初京汉铁路公司改为京汉铁路局，归清政府邮传部直辖，事实上行车及工程管理仍有法国与比利时人把持。1909年1月1日中国政府收回京汉铁路，将铁路监督改为总办，铁路上一切工作逐渐由中国人自己办理。1914年1月总办改为局长，下设总务、车务、工务、机务等处，车务、工务、机务处下各设3个总段。总段下设有分段。彰德、新乡设有车务分段、彰德还设有机务分段。

1928年6月28日，中华民国南京政府改北京为北平。7月4日南京政府交通部改京汉铁路为平汉铁路。1936年1月1日，南京政府铁道部撤销道清铁路管理局，道清铁路改为平汉铁路的一条支线。

1937年“七七”事变，由于国民党军队的节节败退，侵华日军沿平汉、津浦铁路长驱直入。新乡于1938年2月18日被日军占领。由于国民党军队破坏了黄河铁桥，日军暂停沿平汉铁路南下。至此，平汉线黄河以北路段及道清铁路全路沦入敌手。成为日本侵略者奴役人民和掠夺中国资源的工具。

日军侵占新乡后，平汉北段和道清铁路为日伪满铁北支事务局所辖。为了掠夺沁阳一带的矿产资源，1938年，日军将道清铁路由清化经东马、陈庆、跨丹河，过沁河延筑到怀庆（今沁阳县）西关，计18公里。

为了沟通平汉和陇海铁路，1938年日军又修筑了新（乡）开（封）铁路。为了解决修建新开铁路的轨料之需要，用拆西墙补东墙的办法，将道清铁路三里湾、道口至新乡游家坟站一段拆除。拆下来之路料大部分用于修筑新开铁路。至此，道清铁路新乡至道口段不复存在。新开线由平汉线小冀车站起，经阳武、齐亦集、荆隆宫等7个车站达于开封，线路全长02.913公里（含新乡～小冀既有线14.23公里），年初修建，5月5日通车。

1939年4月17日，伪华北交通股份有限公司，（简称华交公司）成立。公司下设北京、天津、张家口、济南4个铁路局。平汉线黄河以北路段及道清线为北京铁路局所辖。

日军为了利用铁路支撑侵略战争，提高铁路的运输能力，在设备上增添了电气路签和口弓6机车，把货物列车的载重量提高到每列1500吨。

1940年7月1日，伪华交公司开封铁路局成立，下设开封、新乡两个地方分局。新乡地方分局管辖常口线（新乡至怀庆）、平汉干线（黄河北岸至宝莲寺）和新干线（新乡至小冀）。新乡设有机务段、工务段、检车段、电气段、警务段、爱路段及宿泊所（公寓），开封保健院在新乡设有分院。

1945年8月，日军无条件投降，宣告了中国抗日战争的胜利结束。9月，国民政府委派交通特派员石志仁等由渝赴平，设平津区交通特派员办事处，接收华北铁路等交通事业及机构。办事处下设各分区接收委员办事处，负责接收伪华交公司各铁路局。开封分区接收委员吴世恩率员，自1945年9月29日起接收开封铁路局。接收范围是：平汉线彰德宝莲寺间至黄河北岸，陇海线杨集刘堤圈至开封，新开支线小冀至开封，常口支线新乡至常口。

1945年11月5日，国民政府交通部又电令郑州至黄河南岸及黄河桥亦交开封区接收。铁路接收后，运输业务仍无法运行，道清线及黄河桥破坏严重，根本不能通车，平汉线新乡以北经抢修后也只能通车至安阳。

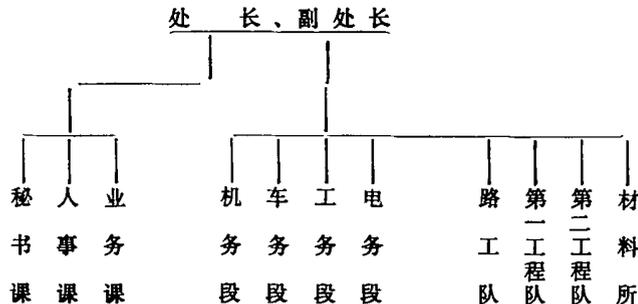
1946年3月1日，交通部公布重新分区办法，平汉北段及道清支线重新划归平汉区铁路管理局管辖。是年，平汉区铁路管理局在新乡设立办事处，处长李学治。另外，新乡还设有郑安机务段、郑安工务段、郑安运转段、郑安电务段、郑安警务段、各段以K663+986与郑鄆各段分界。

平汉区铁路管理局为了修复被战争破坏的铁路，于1946年11月28日在新乡设置新焦段道清线)修复工程处，并制订了平汉线抢修废旧计划。至1947年，新焦段及黄河桥已能勉强维持通车。由于国民党反动派发动了内战，战争创伤尚未痊愈的新乡铁路又陷入了战乱之中。1949年新乡解放前夕，铁路因国民党军队在溃败时疯狂破坏，已完全处于瘫痪状态。

1949年4月，中国人民解放军第四野战军兵临新城乡下，驻新乡国民党军队第40军宣布投降。5月6日解放军进城，新乡回到了人民手中。新乡铁路开始了历史发展新阶段。

新乡解放后，中国人民革命军事委员会铁道部郑州铁路管理局派员接管了新乡铁路。5月23日成立新乡铁路办事处，章奋任处长，耿振林任副处长。

1949年新乡铁路办事处组织机构示意图



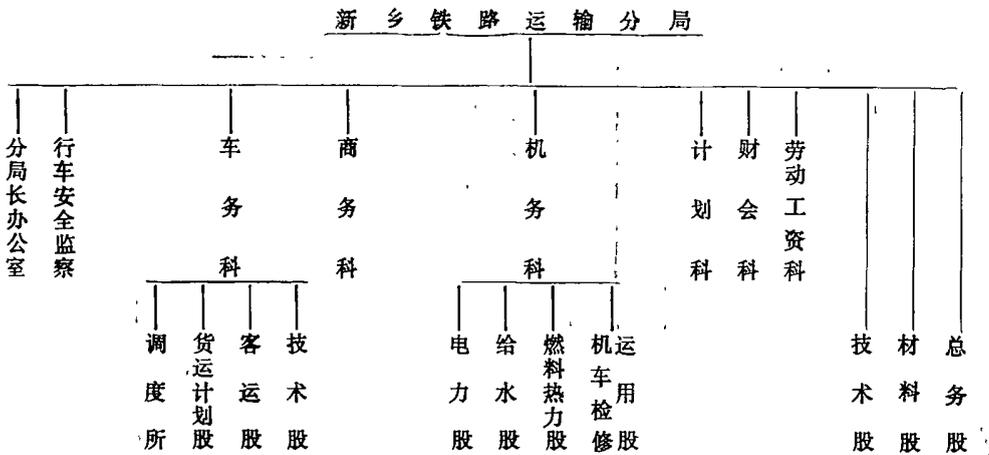
办事处成立后，立即领导解放了的铁路职工，以忘我的劳动进行了铁路抢修。新乡解放的第三天，即5月8日，就先把机务段和工务段的线路修好。机务段工人日夜抢修被破坏的机车。5月15日，新乡至焦作修复通车。5月22日下午4点，新乡至郑州亦正式接轨通车。新乡至安阳一段，因线路破坏已两年有余，铁路器材遗失严重，修复难度颇大。新乡工务段与郑局工程队分南北两个抢修队奋力抢修。随着线路的修复，新乡办事处的管界和机构也相应变化。从6月30日起，管界由小冀向南扩到老田庵。9月15日，新乡办事处与邯鄆办事处合并为邯新办事处(设邯鄆)。其间继续进行平汉线新乡以北线路的抢修。10月1日，平汉线易名京汉线。10月2日，新乡安阳间两抢修队在宜沟附近K540+500处接轨会师。10月11日，由安阳向新乡开出第一趟客车。

1950年1月12日，邯新办事处改为邯鄯办事处，管辖范围自黄河北岸K663+986至石门南闸口。1950年8月25日，郑州分局成立，京汉线邯鄯南K446以南及新焦线由郑州分局管辖。

为了适应国民经济恢复发展的需要，郑州局对所辖京汉线逐步进行了一些技术改造。从1950年起，对京汉线进行了换轨大修，加固提高桥梁等级，改进通信信号设备，加强区段站等，使运输能力有了显著提高。黄河铁路大桥，中华人民共和国成立前只能行驶80吨以下的小型机车，以每小时不超过5公里的速度过桥，列车重量不超过600吨。中华人民共和国成立后，经过先后5次加固和更换新梁，载重能力可以允许使用口亏1型机车双机牵引，不减速通过，使黄河桥的通过能力提高36倍。

1953年1月1日，南阳寨以北划归天津铁路管理局，成立新乡铁路运输分局

### 1953年新乡铁路运输分局组织机构图



1954年元月1日，新乡铁路运输分局撤销，所辖安阳以南线路由天津铁路管理局移交郑州铁路管理局，归郑州铁路运输分局管辖。

由于国民经济的发展，京汉线客货运量日益增长。安阳至新乡段下行货流密度1953年为369万吨，1956年达到928万吨，增长2倍，年平均增长44.3%。新乡至郑州段下行货流密度，1953年为390万吨，1956年达到1050万吨，增长1.69倍，平均年增长39.1%。而安阳至新乡和新乡至郑州两个区段的通过能力利用率分别达到了83.3%和72.6%，接近饱和。

1956年10月16日，京汉线安阳至郑州段复线建设开工。1957年11月，由于武汉长江大桥通车，京汉、粤汉两线贯通，并改名为京广线。1958年1月1日各分局撤销，新乡车务段成立，管辖范围为安阳至郑州北间及新焦线、汤鹤线，直属铁路局领导。1958年5月15日，京广线安阳至郑州段复线竣工，并由铁路局检查验收运营。

1958年8月31日，成立新乡调度所，属车务段领导。

1958年10月17日，新乡办事处成立，其性质为郑州铁路局的派出机关。主任李重燮，副主任申林庆。其工作性质是负责对外联系，组织车务段管辖范围内有关各单位协作及监督，检查工作。管辖范围为京广线安阳至南阳寨站、新焦线和汤鹤线。

1959年8月25日安(阳)李(珍)支线由郑州铁路局接管运营，并由新乡车务段管辖。

1960年6月1日，新乡车务段撤销并入办事处。

1960年7月10日，京广复线安阳至郑州间全部采用电冲自动闭塞。1961年6月，新乡车站大站电气集中开通使用，大大提高了行车安全和运输效率。

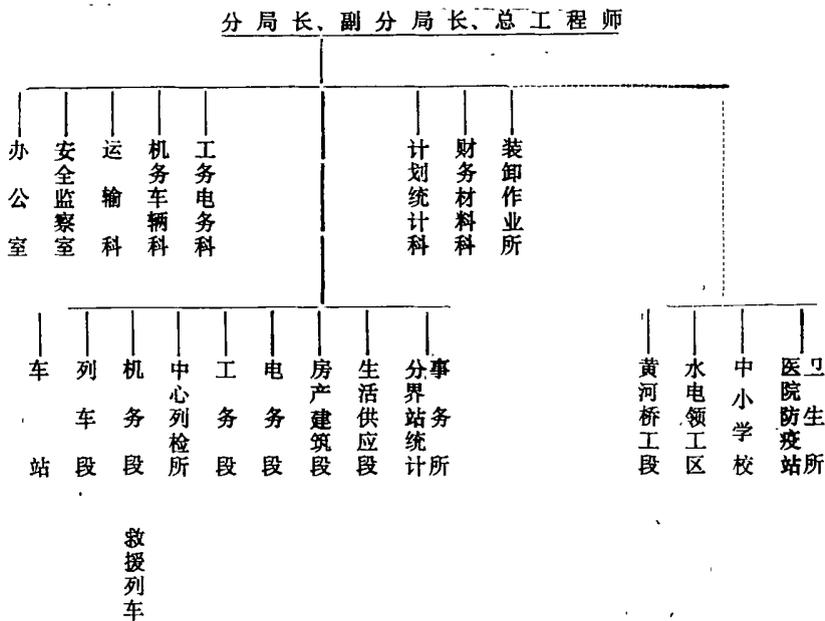
1961年8月1日，办事处各科室撤销，成立新乡、安阳车务段，受铁路局直接领导。新乡调度所改为调度分区，受局调度科统一指挥。

1963年4月1日，新乡铁路分局成立，新乡办事处、新乡、安阳车务段同时撤销。新乡调度分区改为调度所，由分局领导。分局长由常天胜担任，副分局长申林庆、徐树阁。分局组织机构定员为56人。

1965年7月1日，铁路局将机务、车辆、工务、电务、生活供应、建筑段交由分局领导。

### 新乡铁路分局组织机构示意图

(1965年7月)



注：——表示直接领导关系

-----表示监督检查关系

1966年元月1日，詹东线焦(作)五(阳)段移交郑州铁路局正式投入运营。该线于1957年开工，1960年底铺轨通车，1961年1月1日开始临运。1966年交郑州铁路局后。归新乡分局管辖。

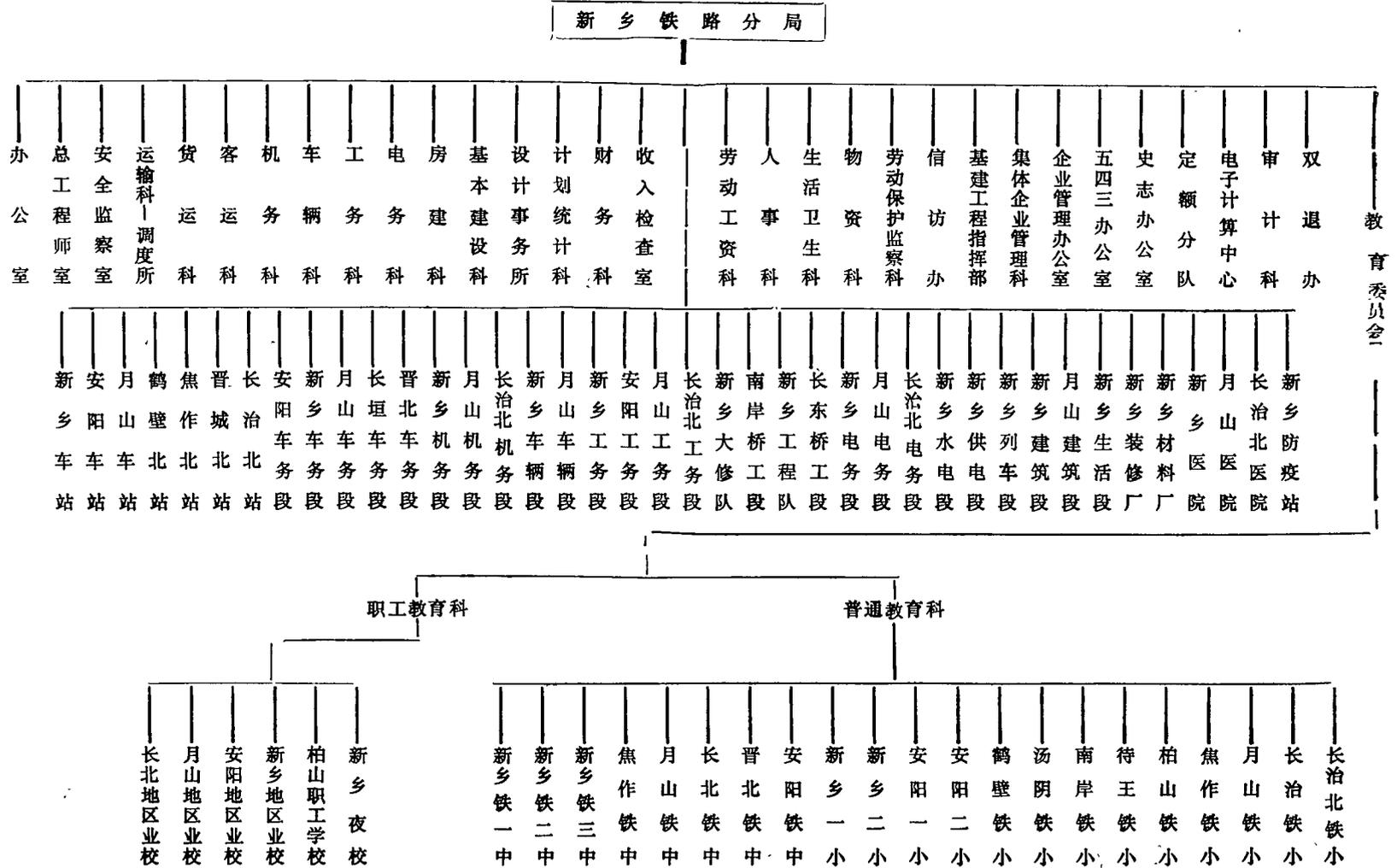
1969年2月，石(涧)林(县)支线由新乡分局接管运营。是年，铁路局将卫生系统基层单位交分局领导。

1970年10月1日，焦枝线铁路建成交付使用。该线自1969年11月开工，1970年7月1日通车。新乡分局管辖焦枝线月山K<sub>0</sub>+000至邙山杨文间K112+000。

1973年，各中小小学交分局领导。

为了提高詹东线的运输能力，适应煤炭运量逐年增长的需要。郑州铁路局1973年开始修建月山至晋城北段复线。是年12月开工，1974年12月交付使用。1983年，郑州铁路局对月山、长治北段进行了电气化改造。该段电气化工程于9月动工，1985年10月基本完工，12月

### 新乡铁路分局行政机构示意图



28日在月山和长治北站分别举行了电气化铁路通车典礼，正式投入运营。

1986年12月31日，新建的新(乡)菏(泽)铁路由新乡分局接管。该线1983年3月动工兴建，1985年12月28日全线通车，全长165公里。新乡分局接管后，管辖到算王庄站东K148+000处。至此，全分局管辖营业线路达754.495公里，线路总延长1742.686公里。

1986年底，新乡分局机关设置行政科、室32个、分局政治部设部、室5个。还设有分局纪委、人武部、工会、团委以及公安分局、检察院、法院。全分局共有基层单位40个，其中运输生产单位30个、生活卫生单位5个、其它单位5个。分局内共设有83个车站，其中一等站3个，二等站4个，三等站14个，四等站56个，五等站6个。另有线路所1个。

1986年末，全分局共有职工33481人，其中干部5446人(含技术干部1389人)、工人<sup>2</sup>8035人，女职工5128人。

1987年3月20日，新乡铁路分局撤销，并入郑州铁路分局。

### 历 任 党 委 主 要 负 责 人

机 沟	职 务	姓 名	任 职 时 间	备 注
新乡党总支	书 记	朱照勋	1950年~1951年	
新乡党总支	副书记	于宗林	1950年~1951年	
新乡地区党委	书 记	席 超	1951年~1952年12月31日	1951年成立， 1952年底撤销
新乡运输分局党委	书 记	耿振林	1953年1月1日~1953年12月31日	1953年1月1日成立， 1953年12月31日撤销
新乡运输分局党委	副书记	张建业	1953年1月1日~1953年12月31日	
新乡地区党委	书 记	刘占鳌	1954年1月1日~1958年9月1日	1954年1月1日成立， 1958年9月1日撤销
新乡地区工委	书 记	陶 锐	1953年9月1日~1960年2月12日	1958年9月1日成立
新乡地区工委	副书记	欧阳宝善	1960年2月12日~1963年4月1日	
新乡地区工委	副书记	杨凤亭	1960年3月28日~	
新乡地区工委	副书记	武贤臣	1961年3月5日~	
新乡铁路分局党委	政 委	刘占鳌	1963年4月1日~1964年7月31日	1963年4月1日成立
新乡铁路分局党委	副政委	常天胜	1963年4月1日~1970年3月28日	
新乡铁路分局党委	副政委	张鉴普	1963年4月1日~1963年10月11日	
新乡铁路分局党委	书 记	李苏民	1964年7月31日~	
新乡铁路分局党委	副书记	张常青	1964年6月16日~	
新乡铁路分局 核心小组	组 长	李贵龙	1970年3月28日~1971年6月25日	军管组长
新乡铁路分局 核心小组	副组长	常天胜	1970年3月28日~1971年6月25日	

续 表

机 构	职 务	姓 名	任 职 时 间	备 注
新乡铁路分局 核心小组	副组长	乔宝环	1970年3月28日~1971年6月25日	
新乡铁路分局党委	书 记	李贵龙	1971年6月25日~1973年10月9日	
新乡铁路分局党委	副书记	常天胜	1971年6月25日~1972年2月19日	
新乡铁路分局党委	副书记	刘占鳌	1971年6月25日~1972年7月13日	
新乡铁路分局党委	副书记	姬仲超	1971年6月25日~	
新乡铁路分局党委	副书记	冯庆华	1972年10月19日~	
新乡铁路分局党委	书 记	孙小占	1973年10月9日~1975年7月1日	
新乡铁路分局党委	副书记	尹学恒	1973年3月2日~1978年7月20日	
新乡铁路分局党委	副书记	邢介江	1974年2月1日~1975年4月12日	
新乡铁路分局党委	书 记	梁志杰	1975年7月1日~1976年6月24日	
新乡铁路分局党委	副书记	李怀义	1975年6月1日~1976年6月24日	
新乡铁路分局党委	书 记	张绍义	1976年6月24日~1978年11月8日	
新乡铁路分局党委	副书记	付汉生	1976年6月24日~1977年1月	
新乡铁路分局党委	副书记	李永录	1977年12月20日~1983年4月1日	
新乡铁路分局党委	副书记	赵庆文	1977年12月20日~1983年4月1日	
新乡铁路分局党委	第一书记	李怀义	1977年7月1日~1983年4月1日	
新乡铁路分局党委	副书记	王曼青	1977年9月29日~1981年2月1日	
新乡铁路分局党委	副书记	杨国辉	1978年7月20日~1978年11月10日	
新乡铁路分局党委	代书记	李永录	1983年4月1日~1984年7月14日	
新乡铁路分局党委	副书记	王福水	1984年2月11日~1985年12月7日	
新乡铁路分局党委	书 记	高俊生	1984年7月14日~1985年4月6日	
新乡铁路分局党委	书 记	高乃明	1985年4月6日~1987年3月20日	1987年3月20日分局 撤销
新乡铁路分局党委	副书记	董喜海	1985年4月6日~1987年3月20日	
新乡铁路分局党委	副书记	高乃明	1985年1月29日~1985年4月6日	