

018615

郑州铁路分局
郑州北车辆段

段志

一九九二年六月

说 明

1、由原郑州车辆北段编志办公室编纂的《段志》(1990年版)包内容为建段至1985年底,这次在1990年版《段志》大框架的基础上进行修订补充,将终结时间延长到1991年底。

2、新版《段志》中1985年及以前的资料史实基本为1990年版《段志》的内容,1985年及以后为各撰稿人新搜集编写。新新版中增加的章节有《多种经营工作》、《离退工作》、《计量管理》、《液化站工作》等。

3、新版《段志》的主编是张松发、缙清信,张宗良编辑是荆臣富、韩建发。各章节的撰稿人为各专业对口科室的领导或专职。文中援引的史实、数据、技术标准、专业术语、规章命令等如有不当之处,原则上由撰稿人负责。

1992年4月

目 录

第一篇 概 况	黄晓玲 吴怀丽	(5)
第一章 地理位置及自然状况		(5)
第二章 概 述	基 础 课 程	(6)
第三章 历任行政领导简况		(15)
第二篇 大事记		
(1960年~1991年)	黄晓玲 吴怀丽	(19)
第三篇 基本建设		(62)
第一章 列检所和站修所的扩建和建造		
张汝祥 王新利		(62)
第二章 段修的筹建与扩建工程	赵 屹	(69)
第四篇 生产建设		(87)
第一章 概 况	黄维新	(87)
第二章 段 修	朱建军	(93)
第三章 列 检	段毓京	(111)
第四章 站 修	朱卫红	(129)
第五章 设 备	路彩霞	(136)
第五篇 企业管理		(145)
第一章 计划管理	黄维新	(145)
第二章 生产管理	戚丽华	(155)

第三章	安全管理		郝敬峰	(166)
第四章	技术管理	段毓京	兰红海	(202)
第五章	劳动人事管理	贾庆海	王志伟	(221)
第六章	财务管理		冯庆全	(262)
第七章	物资管理		马连方	(297)
第八章	建设管理		路彩霞	(317)
第九章	全面质量管理		李建庄	(324)
第十章	计量管理	杨根全	樊振华	
		翟西岐	徐海全	(336)
第十一章	离退休工作		朱道礼	(343)
第十二章	民兵工作		尹成刚	(349)
第十三章	保卫工作		吴建文	(356)
第六篇	职工教育		王庆林	
第一章	教育机构及教学基地建设			(366)
第二章	技术教育			(370)
第三章	文化教育			(383)
第七篇	多种经营		靳守亮	(387)
第八篇	职工生活福利			
第一章	生活设施		马钦华	(391)
第二章	文化体育设施		冯继武	(404)

第四章	液化站	程让明	(413)
第五章	其他福利待遇	冯继武	(414)
第六章	计划生育	李菊英	(426)
第七章	环境绿化	马钦华	(438)
第八章	劳动保护	刘卫国	(436)
第九章	环保节能	路彩霞	(439)
第九章 学群工作			
第一章	党委工作	余有玲 韩建发	(447)
第二章	纪律检查工作	张纪东	(491)
第三章	工会工作	冯继武	(500)
第四章	共青团工作	付蔚莉	(533)
第十篇 集体企业			
第一章	沿革及现状	孟东方	(546)
第二章	企业管理		(557)
第三章	职工队伍及经济效益		(565)

第一篇 概 况

第一章 地理位置及自然状况

郑州车辆北段位于京广、陇海两大铁路干线交会点——河南省郑州市西北郊（今郑州北站地区）。在下行到达场南端西侧，南与交换场接壤，西与上行编组场北部相邻，北部为机务折返段（如附图一）段内占地面积117925平方米，段外公路环绕，职工上下班可乘市郊列车，交通较为方便。

段址所处位置地形较为平坦，中部略高，南部与北部稍低，西部有部分土丘，东部有排水沟北向流水。地质构造为黄质粘沙土，其中夹杂粉沙层，表面土壤容许承载力为1.5~2.0公斤/平方厘米，地下水位一般均在离地面4米以下。

气候条件为北温带大陆性气候，夏季炎热多雨，冬季严寒干燥，春、秋两季时间较短，年平均气温为14.3摄氏度，元月历年平均气温为零摄氏度左右，7月历史平均气温为27.5摄氏度，绝对气温为41摄氏度，最低气温为负14.7摄氏度，降雨量不定，历年平均降雨量为500毫米左右，旱年雨量为291毫米，涝年降雨量可达1043毫米左右，最大积雪厚度为230毫米，土壤冻结厚度一般在0.2米，最大冻结厚度为0.3米，常年最多风向为东北风（冬季）及西风（夏季）年平均风力为2.5级，3~

4月为最大风力时期。定时最大风力可达9级。年平均风速为每秒3.4米。最大风速可达每秒22米。属6级地震区。

第二章 概 述

随着铁路运输事业的发展，运量逐年增长，铁路局为加强对货车运用的保养和管理工作的，于1959年12月报请铁道部批复后，1960年1月在郑州车辆段所属货车列检所和站修所的基础上成立郑州货车运用段。直到4月段党委成立时，才自行管理本段工作。辖区：东起商丘，西止陕州，北至安阳，南达信阳。计有13个列检所3个站修所和七个职能股室（段长室、人劳室、技术室、会计室、材料室、验收室、福利股）。

1960年5月李门楼、兰考连续发生两起热切轴造成列车颠覆重大、大事故，为吸取教训，联系郑州至商丘间距离较长的实际，铁路局以026号文件，于1960年6月5日在开封站设列检所。陕州列检所因陇海西段改线而撤销，于1960年6月14日改设在温塘站——今三门峡西站列检所。长葛、义马两装卸站修所，因列车停时短，多为整列装车，不起作用故撤销。

1961年1月20日根据郑辆办61字第002号令改新乡、洛阳、信阳三个列检所为中心列检所，由一名副段长任所长。19

1961年3月9日执行郑劳组(61)字第098号令,将其上述中心列检所划归车辆处领导。

1962年7月1日,据郑劳组(62)字第1529号局文,郑州货车运用段改称郑州车辆北段,郑州车辆段改称为郑州车辆南段,7月28日,洛阳、信阳经2159号部令批准易名为车辆段。至此,车辆系统由一个段发展为“四段一所”。辆北辖区缩短,南至孟庙站北闸口,北止南阳寨车站,东起商丘站东闸口,西到581站,共有5个列检所2个站修所,责任区段线路总长为597.3公里。

1964年12月25日郑铁辆64字第1802号撤销开封列检所和郑州东站装卸站修所。

1964年12月17日修车库竣工,接收辆南兼作的货车定检任务,成立修车、修配和设备车间,1965年1月正式投产。

1965年3月在上行到达场位置建成临时平面过渡场列检所,1965年9月17日20点正式接车检修。

1965年11月三六三场列检所相继成立(该所成立几个月后,因枢纽扩建,即行撤销)。

1966年7月以后,段介入“文化大革命”,致使组织机构受到“运动”冲击,直至1967年3月河南省召开三级干部会议,铁路局根据会议精神要求各基层单位成立“抓革命,促生产”办公

室，段根据上级指示于1967年4月初成立了由干部和“群众组织”代表相结合组成“临时生产办公室”，负责生产管理工作，但不久即被冲垮，生产陷入混乱状况。1968年2月27日成立“革命委员会”，下设政工组、生产组、后勤组和办公室，掌管全段生产。

1969年3月郑铁分局革委会发出(69)字第032号通知：决定实行枢纽地区一元化领导，成立以郑州北站为主的“站区革命委员会”，辆北所属的列检所和站修所划归“站区革委会”领导，站区领导班子中有9名段“革委会”成员参加。1969年2月“站区革委会”撤销，列检和站修又归属辆北管理。

1969年5月，全段开展学解放军，推行军事编制，变车间为连队，生产班组改为班，有关联的班组织成排，顺序是：一连（修车），二连（修配），三连（设备），四连（到达场列检所），五连（出发场列检所），六连（平面场列检所），七连（老站修）。

据郑分革(69)字第55号令于1969年6月将保健站划归段领导。1971年1月1日分局令其保健站划归北站医院领导。

为解决站修修车能力不足问题，从1970年初到1971年1月，用一年的时间建成上行场站修车间，编为八连，并投产使用。

1975年2月24日三六三场列检所再次上马。

1975年全段在取消军事编制的同时，将段内修车、修配、

设备车间改称工区，受“工厂车间”领导，列检和站修仍恢复原称。1977年7月15日，经段领导研究决定将修车工区分成两个工区。即车体部分（又称上部）为一工区，台车部分（又称下部）为二工区，修配工区为三工区，设备工区改称车间，并调整了个别生产班组，原属修车工区的空气组，连结组分别与三工区的连缓组，制动室合并，属三工区领导（1984年5月1日，又划归一车间）。原属三工区的油线室、挂瓦室、配件组划归二工区领导。（1984年5月1日，又划归三车间）1979年5月29日工厂车间撤销各工区仍恢复为一、二、三车间，沿用至今。1984年7月1日撤销两站修挂瓦室与段内合并。

1977年技术教育基地建成，成立技术教育室，负责技术培训、考核、考核定级及日常技术安全教育工作。1982年工会所属的文化教育室亦并入该室。

1980年因上行到达场和上行出发场（即三六三场）扩建改造工程施工，上行平面过渡场和三六三场两列检所撤销，合并成立过渡场列检所。

1981年12月成立后勤车间，负责门卫、浴池、食堂、茶炉、托儿所、花圃、自行车看管等工作。

1981年12月27日根据郑铁局（81）字第647号文件，成立集体企业办公室。

1982年段成立企业整顿办公室，进行企业全面整顿。

1982年9月新建30台位修车线。上行编组场站修竣工投产（原建站修所场址，因上行到达场施工需要，全部拆除），商丘列检所由商丘站迁移新站（商丘西站）作业。

1982年11月成立双退办公室，负责退休职工的管理工作。

1983年11月25日上行到达场和出发场竣工投产，过渡场列检所撤销，分别在两场成立列检所。

1984年6月根据郑分发〔83〕字第73号文件筹备郑州车辆北段劳动服务公司，12月份正式宣布成立，下设经理办公室、业务科、财务科、人劳科以及党、工、团、保卫等机构，同时撤销集体企业办公室。

1984年1月16日成立安全室，负责行车和人身安全工作。

1983年12月成立编志办公室，负责建段25年来的史志编纂工作。

1985年2月成立设备室，负责全段机具设备、电器、红外、基建、环保、节能以及技术档案管理等工作。

1985年7月1日在原企业整顿办公室的基础上成立段长办公室。

1986年2月22日成立质量室，负责全段的全面质量管理工作，全段的质量检查员一度划归质量室领导，质量室是段TQC

委员会和创优夺奖办公室的办事机构。

1986年3月1日成立计量室，负责全段的计量、化验、红外线、微机等工作。

1986年6月，段编志办公室撤销。

1986年11月1日，为完成守车改造任务，段成立守改车间。

1987年2月1日，成立多种经营办公室，后易名为多种经营科。全段的多种经营工作有了统一的组织协调，逐步广开门路，蓬勃发展。

据郑分劳(86)619号，郑分组(86)080号文件通知，1986年12月15日起我段升为付处级，1987年元月10日起，股室升格为科室。

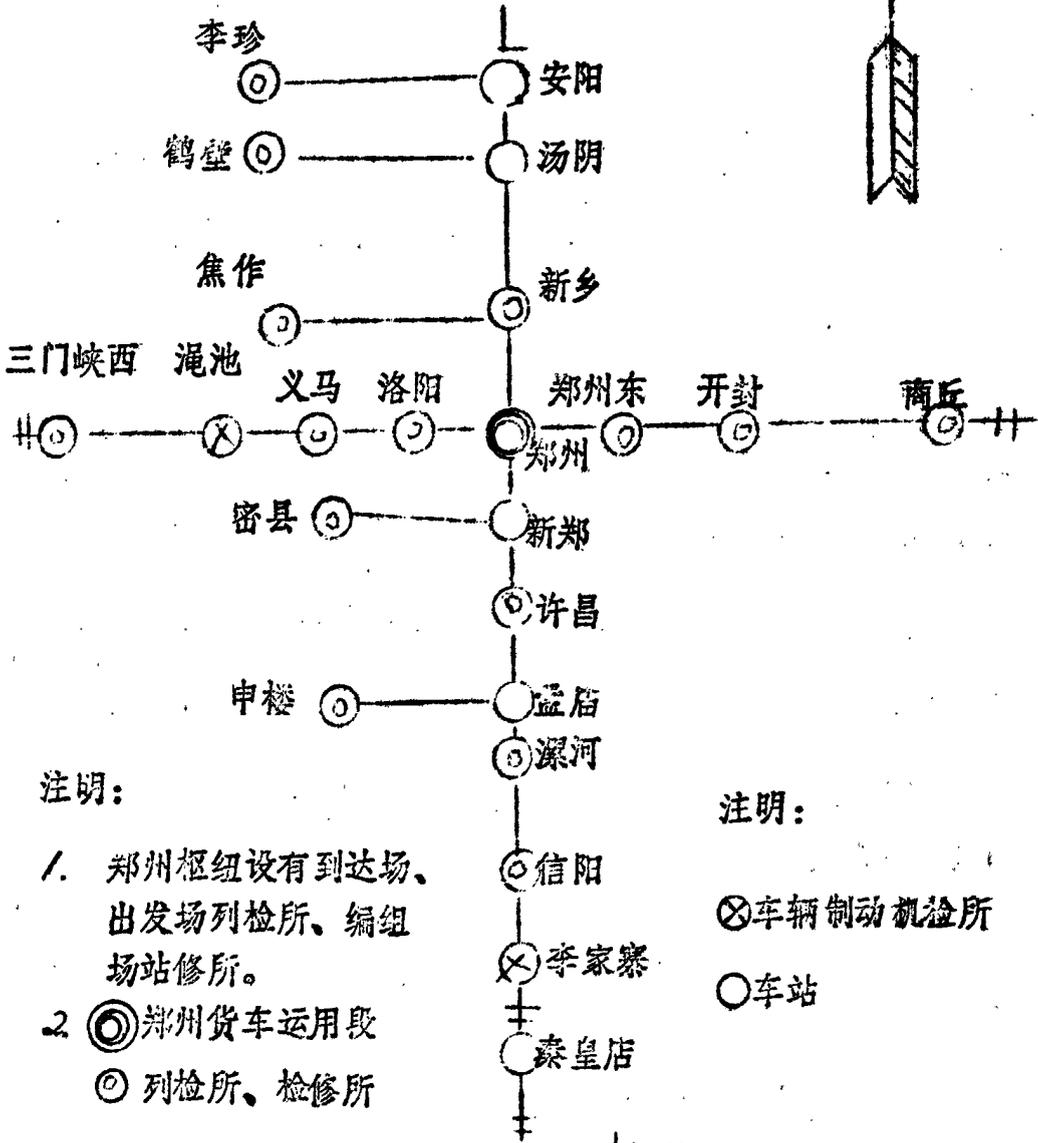
截止1991年底，全段共有13个生产车间，其中段内有5个车间，郑州北地区有两个站修所和4个主要列检所，密县有一个主要列检所，商丘有一个区段列检所，在郑州东、开封、许昌各有11个爱车驻在所，职能科室由建段的7个发展到20个(见附图)职工人数为2737人，是1962年的3.08倍。段修车完成7065辆，是1965年的1.75倍，是1967的2.35倍，辅修和轴检分别完成10906辆和12788辆；列检通过修完成9943120辆，是1965年的2.76倍，是1968

年的4·3倍。

〔郑州北车辆段组织机构示意图见下页〕

辖区示意图(一)

(1960年~1961年)



注明:

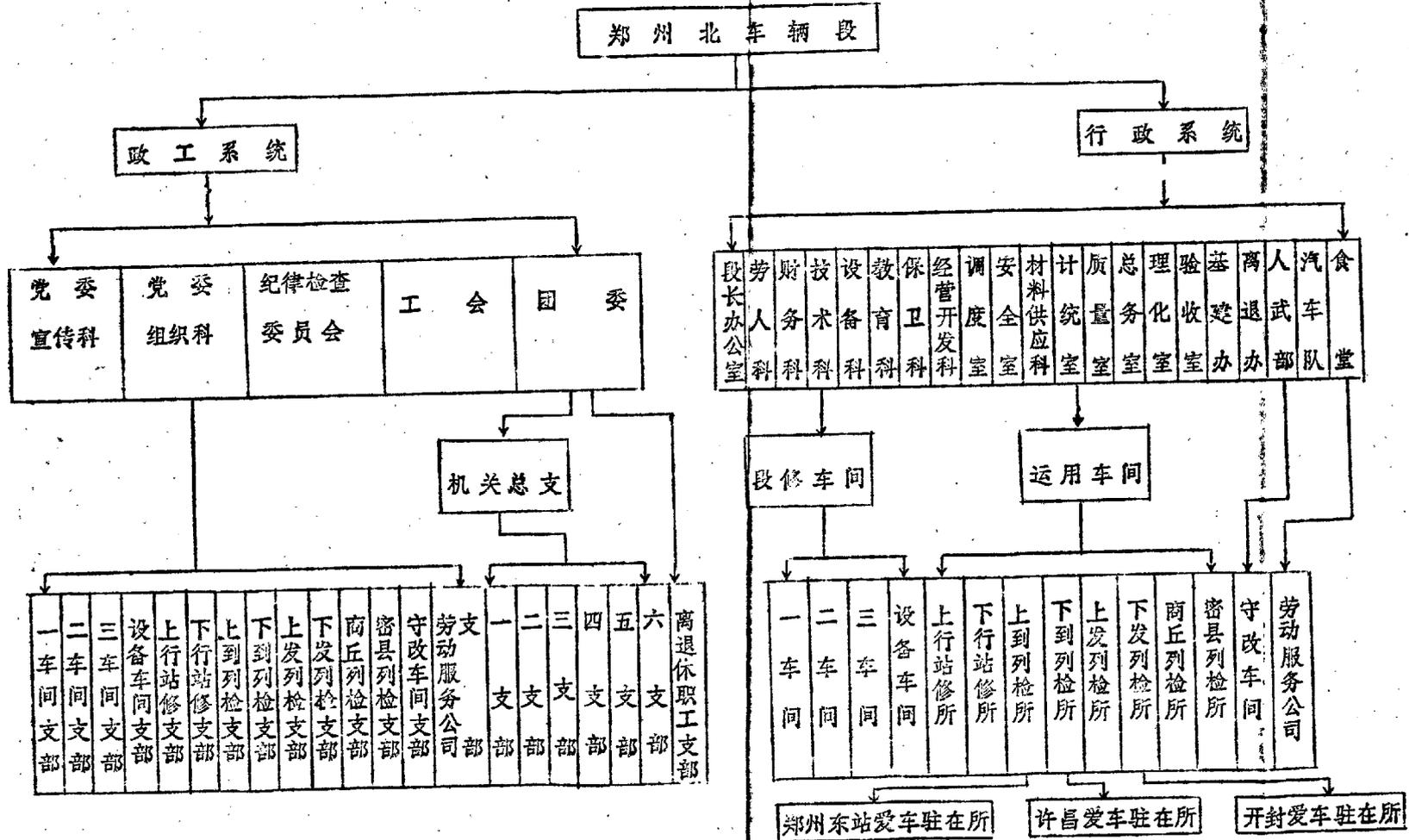
1. 郑州枢纽设有到达场、出发场列检所、编组场站修所。
2. 郑州货车运用段
- 列检所、检修所

注明:

- 车辆制动机检修所
- 车站

|| 管辖区分界点

郑州北车辆段组织机构示意图



國產水產資源之調查與管理

水產資源

水產資源

水產資源

魚類	蝦類	蟹類	貝類	藻類	其他
...

...
...

...

...

...

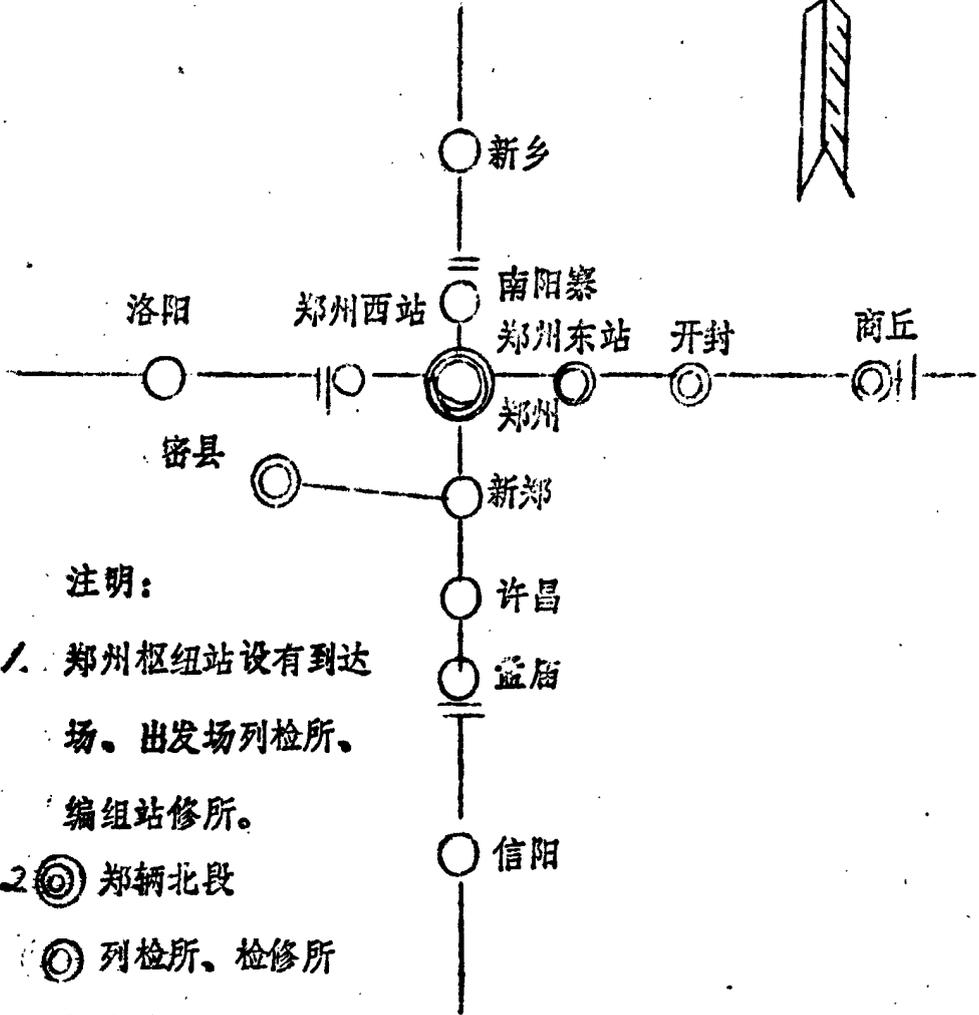
...
...

...
...

...

辖区示意图(二)

(1962年~1964年)

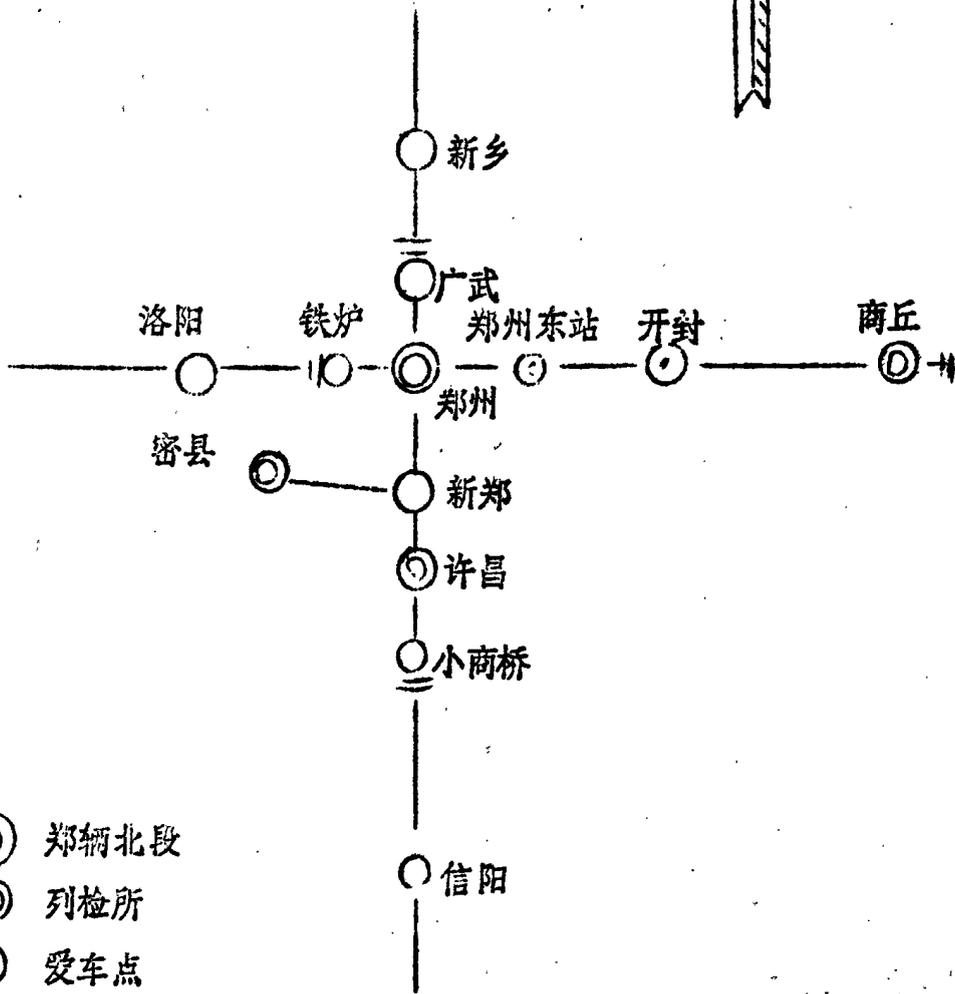


注明:

- 1. 郑州枢纽站设有到达场、出发场列检所、编组站修所。
- 2. (●) 郑辆北段
- (◎) 列检所、检修所
- (○) 车站
- || 辖区分界点

——管辖区段 郑州—商丘203公里, 郑州—郑州西站9.9公里
 郑州—南阳寨8.8公里, 郑州—孟庙31.2公里
 新郑—密县41公里

辖区示意图
(1965年~1991年)



- ① 郑辆北段
- ⊙ 列检所
- ⊙ 爱车点
- 车站
- || 辖区分界点

——管辖区段：郑州—商丘203公里，郑州—铁炉站9公里
 郑州—广武20公里，郑州—小商桥124公里
 新郑—密县41公里