



一部郑州铁路发展史，见证了郑州百年城建史。郑州与铁路相伴而生，共生共荣。卡尔维诺在《看不见的城市》中写道：“城市不会泄露自己的过去，只会把它像手纹一样藏起来，它被写在街巷的角落、窗格的护栏、楼梯的扶手、避雷的天线和旗杆上……”铁路，就像郑州掌纹中的生命线，明朗深长，生机盎然。

汽笛拉响 千年古都始兴盛

“郑州是一座火车拉来的城市”。铁路改变了郑州的城市气质和形象，正是有了铁路，带来了郑州的百年巨变。

19世纪末，在时任两广总督张之洞的建议下，清政府决定修建从卢沟桥到汉口的卢汉铁路。由于郑州最适宜修建黄河铁路大桥，卢汉铁路最终取道郑州。1906年，卢汉铁路通车，成为我国南北交通的唯一铁路干线。郑州火车站一带迅速成为商业最红火区域。

卢汉铁路修到郑州不久，我国铁路东西大动脉陇海铁路的前身——汴洛铁路，开始从郑州火车站向开封和洛阳修建，并于1909年12月建成。两条铁路建成通车，并在郑州交会，构筑成中国铁路史上首个“黄金十字架”，当时名不见经传的郑州，一跃成为我国铁路网的重要枢纽。

20世纪初，铿锵驶过的铁路，吸引了大批商人来郑办厂经商。到上世纪二三十年代，现在的大同路、德化街上已是商铺林立、车水马龙，郑州逐渐成为中原腹地物资集散和交流的重要商埠。

郑州的铁路发展，先后经历清政府统治时期、北洋军阀统治时期、国民政府统治时期，一直到1948年10月郑州解放，成立郑州铁路管理局，才真正迎来了郑州铁路大发展的良机。

新中国成立初期，历经战乱的郑州尚未恢复元气，铁路建设就被当做重要任务提上日程。1952年10月31日，毛泽东主席在时任铁道部部长滕代远的陪同下视察郑州，看到郑州火车站竟然用席棚作售票室、候车室，他长叹一声：“我们欠债很多唉。”并当即提出，要加快郑州车站基础设施建设。

1956年，国家拨专款113万元，对郑州车站客运站进行改造，一座当时全国一流的候车大厅拔地而起，旧中国留给郑州火车站的破旧面貌一扫而光。

1958年至1965年郑州铁路局管内铁路建设也迎来较大发展。3公里长的新黄河双线铁路特大桥、京广复线、陇海线郑州以西复线依次通车。1966年至1976年期间，在十分困难的情况下，河南境内仍建成了焦柳铁路焦枝线月山—魏集段、平顶山—宝丰等铁路。

1989年，郑州北站成为我国铁路首个综合自动化编组站。1991年，郑州北站作业过程已全部采用微机管理，自动化程度、编组作业量和效率达到国际领先水平。

1999年12月28日，郑州火车站站楼落成开通。郑州车站既是铁路特等客运站，也是全球最大的旅客中转站和行包中转站，被誉为中国铁路客运的“心脏”。

得益于郑州这一重要的交通优势，1953年，河南省政府驻地由开封迁往郑州，不仅进一步促进了郑州铁路的发展，更改变了郑州的城市格局。此后郑州被列入全国重点建设城市，城市规模不断扩大，但郑州城市布局在相当长时间内基本围绕铁路线而展开。郑州的工业迅速发展，建设六大国棉厂时，许多外地人都是乘火车来郑。



新型动车



★1994年10月1日，郑州铁路局有线电视台正式开播。

★1994年10月，郑州铁路局首次无缝道岔在京广线石桥车站更换成功。

★1995年1月，成立郑州铁路局驻北京、上海、成都办事处。

★1995年10月，在“中国的脊梁”——国有企业500强评选活动中，郑州铁路局名列第三位。

★1996年11月，京广线郑州至漯河间提速试验完成。

★1997年4月1日，第一次大面积提速开始，实施新的列车运行图。郑州铁路局106对旅客列车按新旧交替计划实现平稳过渡。

★1998年10月1日，第二次大面积提速，实行新的列车运行图。

★1999年4月，中国中西部地区最大的国际集装箱货场在西安西站建成并正式投入使用。

★1999年8月，郑州铁路局首家建立现代企业制度试点单位改制成功——西安铁路工程(集团)有限责任公司正式挂牌。



六次提速 郑州枢纽地位更凸显

郑州虽有铁路，可在漫长的几十年中，火车速度并不快。新中国成立后，铁路运力和规模有了大幅提高，但一直到了改革开放初期，整体速度仍比较落后。上世纪90年代末的六次大提速，使包括郑州铁路在内的整体运能步入新天地。现代文学史上一位河南籍作家王实味在上世纪20年代写到一个从郑州到驻马店的乘车经历：从晚上8:15乘车，车厢中被站着的乘客和堆积的行李充塞得毫无空隙，至第二天早晨6时，方才到目的地，耗时近10个小时。经过新中国成立的基础设施改扩建及改革开放20载的厚积薄发，中国铁路迎来了最值得铭记的时刻。

1998年10月1日，郑州铁路迎来了第二次大提速。这次大提速以京沪、京广、京哈三大干线为重点。郑州作为京广线上的重要枢纽，提速任务繁重。此次提速，最高运行时速达140~160公里，非重点提速区段快速列车运行时速达120公里，广深线采用摆式列车最高时速达200公里，其他线路具备提速的区段列车运行速度也有一定幅度提高。

2000年10月21日，全国铁路实行第三次大提速。这次提速使郑州所在的陇海、兰新(亚欧大陆桥)、浙赣线等横向铁路实现提速，中国铁路形成了“四纵两横”提速网络，覆盖全国主要地区。

2007年4月18日起，铁道部又实施了第六次大面积提速。此次提速范围包括京哈、京广、浙赣、沪杭、京沪、陇海、胶济等干线，覆盖全国17个省、直辖市。提速后，我国铁路既有提速干线旅客列车最高运行时速达200公里以上，京哈、京沪、京广、胶济等提速干线部分区段可达到时速250公里。这标志着我国铁路既有提速已经迈入世界先进行列。

2004年4月18日，郑州迎来了第五次大面积提速。全路旅客列车平均旅行速度65.7公里/小时，直达特快列车旅行速度129.2公里/小时，特快列车旅行速度92.8公里/小时。东北老工业基地、中部崛起区域、西部大开发和环渤海经济圈、长江三角洲、泛珠江三角洲等国民经济的一系列战略增长点通过大提速后的铁路干线网实现纵横连接，快速发展。

2001年10月21日，全国铁路实施第四次大面积提速。提速的范围主要是京九线、武昌至成都、京广线南段、浙赣线、沪杭线和哈大线。全路旅客列车平均旅行速度达到61.92公里/小时，比2000年平均提高2公里/小时。这次提速网络基本覆盖了全国主要地区。

1997年4月1日，是中国铁路可载入史册的日子。从这天起，铁路自新中国成立以来第一次实施大面积提速。京广、京沪、京哈三大干线全面提速，以北京、上海、广州、沈阳、武汉等大城市为中心，开行了最高时速达140公里、平均旅行时速90公里的40对快速列车和64列夕发朝至列车。第一次列车提速不仅是中国铁路走入市场经济的重要一步，而且成为铁路发展史上的一次突破。

郑州因为处于京广、陇海两条线的交会处，在6次大提速中，郑州铁路人为之付出了巨大的努力。郑州铁路局按照铁道部要求，以服务中原崛起为己任，对铁路技术装备和既有线路进行了大规模改造升级，

对运输生产力布局和运输组织进行全面优化，最大限度地挖掘和释放了既有运输资源的潜力，为同一时期郑州经济社会的发展起到了重要促进作用。同一时期，郑州的公路、民航也处于大

发展阶段。铁路、公路、民航，相互补充，相互促进，郑州的中部枢纽地位更加凸显。本报记者 王文霞 黄永东 文 唐强 宋晔 李焱 图

背景资料 >>>

郑州铁路局

郑州铁路局所辖区域位于全国铁路网的中心，京广、陇海、京九三大主干线在此交会，管辖线路横跨河南、山西、山东三省，通过15个分界口，与周边北京、太原、济南、上海、西安、武汉等6个铁路局交界。

从1904年建成卢汉铁路至今，经过一个多世纪的风雨兼程，郑州铁路局已经建成汇集京广、京九、

太焦、焦柳、陇海、侯月、新月、新菏、宁西以及郑西、石武高铁等多条铁路干线于一体的发达铁路运输网络。

当前，全局线路营业里程2838.5公里，现有职工12.2万人，共管辖单位73个，其中运输单位35个、非运输单位36个，另设郑州、洛阳2个办事处。

如今，郑州铁路局所辖旅客列车最高时速已达到300公里，货物列车最高时速达到160公里。动车组列车追踪间隔缩短为5分钟，京广、陇海、京九线等主要干线客、货列车追踪间隔为6分钟和7分钟。京广线、东陇海线、侯月线、新兖线等4个区段的货物列车牵引重量由4500吨提升到5500吨。