

周口火车“变形记”

——新中国成立70年我市铁路发展综述

□记者 牛思光 文/图

从无到有砥砺奋进

岁月不居，时节如流。周口铁路主题公园有一台颇有年代感的蒸汽机车——上游型机车，经常有市民驻足拍照留念。这是一台很有来头的铁路蒸汽机车，它本身就是周口铁路发展的一座“铭碑”。

上世纪70年代，这台机车辗转来到周口，在当时新建的周口铁路上奔驰，见证了周口铁路数十年来发生的巨大变化。如今，在完成自己运行的使命后，它又以一种新的形式继续着自己的新使命。

从最初烧煤冒着浓烟的蒸汽机车，到载着旅客穿梭各大城市的内燃机车，再到如今风驰电掣的电力机车，以及不久之后即将通车运行的郑合高铁，周口铁路与周口经济社会发展一路同行。

说起周口境内最早的铁路，就不得不说许郸铁路。许郸铁路轨距762毫米，只有准轨铁路1435毫米的一半多一点，俗称“小铁路”。许郸铁路扶郟段始建于1967年，全长151.2公里(含淮阳至周口中心城区段)，由扶沟县入境，经太康、淮阳至郸城县，在淮阳分岔，通往周口中心城区。

许郸铁路主要承运煤炭、砂石及农副产品。运输形式有整担和零担两种。客运允许乘客携带牲畜1头、农具及小件物品。1968年，许郸铁路货运量4.73万吨，周转量397.45万吨公里；客运量13.63万人次，周转量500.86万人公里。1971年年底，该路段拥有蒸汽机12台、内燃机5台，各种客、货车158辆。1986年至1990年，客、货运输量有所下降。1990年，货运量43.6万吨，周转量4123.27万吨公里；客运量59.97万人次，周转量2089.49万人公里。

当年许郸铁路是我国运营里程最长的一条地方铁路，被外界誉为“原生态的工业革命的活景观”和“活着的18世纪工业革命博物馆”。21世纪以来，随着公路网的不断完善，许郸铁路的货运和客运收入都大幅度萎缩。2009年，许郸铁路停运。

周口第一条准轨铁路是漯阜铁路。“引进的第一辆牵引机车是上游型1009机车，那是一台天津产的蒸汽机车。”一名周口漯阜铁路老员工回忆，这大约是1975年的事。

1971年至1972年间，当时的周口地区年需运输物资165万余吨，而载货汽车仅有170部，年运输量仅有30万吨。沙河船运因河水枯减，经常停运，加上其他地区支援汽车的运量，每年总计也不过运输物资55万吨，尚有110万吨物资无专业运力承运。

为缓解运能不足，以及由此导致的能源缺乏状况，1973年11月，漯阜铁路开始施工建设，河南、安徽两省本着“先通后备、固本简末”的原则，多方筹资，分段建设，边建边运，历经17年建成。

运营初期，货场货线因缺轨未铺，周口车站只有两股道，几十公里的道床没有道碴，加之钢轨、轨枕、连接件等都是旧料，没有达到设计标准，因此线路通过能力很低，给行车、运营带来许多困难。在这种情况下，广大职工、民工靠着艰苦创业的精神，边建设边运营。

随着社会的发展，人们对铁路出行需求也越来越广泛，增加客运迫在眉睫。1974年，屋顶为锯齿形的

老火车站站房开始建设，总面积为1979平方米，分为候车大厅、行包房、母子候车室、售票厅。

1975年2月5日，一台2116蒸汽机车牵引第一列货车驶进周口站，漯河至周口段正式贯通。煤炭、矿建(砖、瓦、灰、沙、石)、钢材、木材、竹竿、化肥、盐……一系列的物资源源不断地输送到豫东地区，有效解决了该地区物资匮乏的状况。1978年4月1日起，周口火车站正式开办货物发送业务，产自周口的粮食、外贸、副食、棉麻、鲜活货物等物资可以顺利发往全国各地。

自1975年4月运营到1993年末，漯周铁路共完成货运量4344.74万吨，其中，平均年运进煤炭100多万吨、化肥农药20多万吨、建筑材料约30万吨、石轴10万多吨、粮棉油外运30多万吨。截至1993年年底，仅铁路比汽车运费节支一项，就使社会受益5亿多元，有力地促进了沿线经济的发展，集约农业、庭院经济及轻纺、化工、畜牧等产业长足进步，一批较大的工厂纷纷建成投产。1981年1月25日，周口车站至漯河车站正式开行客列。1996年，铁道部把漯阜铁路纳入国家铁路网管理，漯阜铁路成为连接京九线、京广线的一条最佳路径。

从内燃机车到电气化

2006年是周口铁路客运史上的重要一年。这年1月18日，周口至北京西K402次旅客列车从周口火车站首发。周口有了进京列车，这在当时地级市中十分罕见，从此“周口”这个名片出现在首都北京。同年9月28日，周口至广州的K2506/7次旅客列车从周口火车站首发。

两年后，周口铁路迎来一次巨大转折，2008年根据原铁道部与河南、安徽两省会议纪要精神，以整合漯阜铁路河南段、安徽段运输资源为基础，成立漯阜铁路有限责任公司，注册资本20亿元。

同年9月，铁道部分别与河南

省、安徽省签署纪要，决定对漯阜铁路进行战略重组和复线电气化改造，12月28日开工奠基，设计列车运行时速120公里，预留160公里提速条件，设计年客货输送能力1亿吨。

这时的漯阜铁路有限责任公司管辖漯(河)阜(阳)线、漯(河)舞(钢)线和范(庄)辛(安)线3条铁路线：漯阜线西起京广线的漯河站，东连京九线的阜阳站，全长206.74公里，为国家I级复线电气化铁路，总投资70多亿元；漯舞线西起舞阳钢铁公司专用铁路，东跨京广特大桥与漯阜线相连，全长64.43公里；范辛线北端与

平禹铁路范庄站接轨，南端至漯舞铁路辛安站，全长48.4公里。

漯阜铁路在全国路网中具有重要的经济和战略地位，它是连接京九、京广两大国铁主干线的黄金联络线，是我国中原腹地通往华东沿海地区的一条最便捷的铁路运输通道，作为全国铁路网中构建洛阳—漯河—周口—阜阳—南京大能力铁路运输通道的重要组成部分，是“一部两省”的重大决策，关系到国家“中部崛起”战略的实现，对推动我国铁路建设发展，优化路网结构，更好地服务全国经济大局有着重要的战略意义。

(下转5版)



火车疾驰在漯阜铁路上

壮丽70年
奋斗新时代