

2003

# 柳南文史

第十辑



柳南区政府办公大楼

(内部刊物·注意保存)  
政协柳州市柳南区委员会  
文史编委会  
二〇〇一年七月

# 柳南文史

第十辑

(内部刊物·注意保存)

中国人民政治协商会议

柳南区委员会

文史编委会

二〇〇一年七月

主 编: 覃宜贤  
副主编: 朱建修 潘小恺  
杜启勋 李言秀

责任编辑: 赵 焰

编 委: 杨文凤 伍齐信  
罗 维 刘春香  
马清江 周祖广  
卢 丹 侯杏仁  
赖玉萍

(内部刊物·注意保存)  
柳南文史(第十辑)  
政协柳州市柳南区委员会  
文史编委会出版  
柳州市第三印刷厂承印  
内部资料准印证号  
NO: 0016830  
字数: 78700 字 32K  
2001 年 7 月第一次印刷

## 《柳南文史》第十辑目录

### 〔柳铁文史〕

- 柳铁分局概况 ..... 何志杰 朱名扬(1)
- 腾飞中的柳州铁路通信段 ..... 彭冬云(13)
- 风雨征途兴报业《柳州铁道》报社发展历程 ..... 郁 平(20)
- 柳州铁路局解放前后教育概况 ..... 伍齐信(29)

### 〔柳南文史〕

- 柳州市餐具消毒中心发展概况 ..... 市消毒中心(47)
- 飞鹅市场在经济大潮中崛起 ..... 飞鹅市场(50)
- 有关柳州慈小的建校史实 ..... 赵 汀(58)
- 飞鹅路的变迁 ..... 孙定中(65)
- 回忆柳州群力工业社 ..... 罗 维(68)
- 编纂《柳南区志》始末 ..... 伍齐信(70)
- 柳州的马两益膏药 ..... 罗 维(74)

[柳州文史]

- 1952年柳州开展“五反”运动简况……………刘振先(76)
- 烽火岁月柳水文艺情缘散记……………陈雄子(79)
- 历代柳州人口进入概述……………陈铁生(88)
- 柳州山歌人物谱……………黄晓平(98)
- 愿此暗香长留 记在柳职校土地上默默耕耘者 阚维端 陈雄子(111)
- 柳州饮食五味俱全 ……………铁 戈(118)
- 清末民初柳州的典当 ……………朱光华(121)
- 封面:柳州市柳南区机关办公大楼 ……………蒋爱华(摄)

# 柳铁分局概况

何志杰 朱名扬

柳州铁路分局(简称柳铁分局,下同)是隶属于柳州铁路局的一个分局,原局址设在广西柳州市柳南区南站路19号。成立于1950年1月,1997年11月1日撤销,此期间机构几经更迭,分局建制共37年10个月。

—

1949年11月25日,柳州市解放,衡阳铁路管理局和柳州市军事管制委员会派遣干部接管湘桂黔区铁路管理局(原称湘桂黔铁路工程局)。1950年1月,成立柳铁分局,隶属衡阳铁路管理局。

1952年1月,柳铁分局迁南宁,改称南宁铁路分局。1953年,成立铁道部柳州铁路管理局(即今柳州铁路局),不设分局一级机构。1956年1月,柳铁分局再次成立,1957年底撤销。1958年10月,成立柳州铁路局柳州铁路办事处和桂林铁路办事处,负责运输生产的组织指挥工作。1964年1月,柳铁分局再次成立,仍隶属柳州铁路局。1968年8月,成立柳铁分局革命委员会,1978年6月恢复分局建制。

柳铁分局管辖湘桂、黔桂、焦柳三大铁路干线的部分线路。湘桂铁路是华南主要干线,黔桂铁路是西南铁路网中的重

要干线，焦柳铁路是贯通大江南北的四条铁路干线之一（另三条是京广、京九、京沪线）。分局对基层站段的运输生产实行统一管理，集中指挥。建国以来，国家为发展柳铁分局的运输生产，投入大量资金，不断改造旧设备，提高原有设备质量，增修新线，购置新设备，极大地提高了综合运输能力。至1996年末，柳铁分局已成为拥有56.7亿元固定资产的大型运输企业。全分局职工定员35974人，现员35601人。1997年10月末，柳铁分局设有分处、科、部、室、所、公司43个，附属机构6个，桂林、金城江地区设有办事处。全分局有运输生产、工厂等基层单位34个，中小学25所，幼儿园13所，医院3所，卫生防疫站1所。

1997年11月1日，铁道部为调整铁路运输企业结构，建立新型管理体制，决定撤销柳州铁路分局。中共柳州铁路分局委员会、柳州铁路分局纪律检查委员会、中国铁路工会柳州铁路分局委员会、共青团柳州铁路分局委员会同时撤销。柳铁分局撤销后，原由分局管理的各基层单位改由柳州铁路局直接领导。

## 二

湘桂、黔桂铁路修建于抗日战争时期，并曾先后成立湘桂铁路管理局、黔桂铁路工程局，1946年（民国35年）1月两局合并，成立湘桂黔铁路工程局，局址设在柳州市鹅山新村。管辖湘桂铁路衡阳——来宾段和黔桂铁路柳州——清泰坡段，线路总长度1072.4公里。1944年日军入侵广西和1949年广西解放前夕，两路均遭受严重破坏。

1950年1月，柳铁分局成立后即接管原湘桂黔区铁路管理局的全部铁路线路及所有基层运输生产单位。当时，湘、桂、黔

三省铁路通车总长度仅539公里(解放前被破坏未修复的铁路除外)。

建国后,广西境内铁路建设有了很大发展。1950年8月,新建湘桂铁路来宾——镇南关(今友谊关)段,1951年3月来宾——南宁段通车运营,10月30日通车至凭祥,1954年12月由凭祥延至国境与越南铁路接轨。

1956年,重建黔桂铁路金城江——都匀段300公里铁路。1958年12月31日,都匀——贵阳段建成通车,黔桂铁路全线贯通。

50年代末起,重点进行湘桂铁路葡萄——黄冕段、黔桂铁路长山——侧岭等限制区间落坡改线技术改造工程。新建和扩建柳州、柳州南、柳州东、柳州北、桂林、桂林北、金城江等车站。加强机务、车辆、工务、电务、给水、供电等行车设备和技术设备。管内各铁路干线经过技术改造,运输能力有较大提高,铁路运输紧张的状况得到一定程度的缓和。

1958年8月,在柳州市西南郊新建柳州南编组站,1965年11月建成投产。其后至1990年先后多次进行技术改造和扩建,使其由原一级三场编组站逐步改造成纵列式三级三场共60股道、机械化驼峰的现代化编组站。该站与柳州、柳州北、柳州东站等车站为主体,包括洛埠、龙塘、鹧鸪江、进德、新圩、太阳村、洛满、柳江、成团、福塘等共14个车站构成柳州铁路枢纽。枢纽内还设有柳州客运段、柳州机务段、柳州车辆段、柳州工务段、柳州电务段、柳州机械保温车辆段、柳州水电段等铁路运输生产单位。柳州铁路枢纽不仅沟通了大西南与出海通道的物资运输,而且对广西、贵州、湖南等省区的客流、货流的安全畅通起着极其重要的作用。



1970年10月,枝(城)柳(州)铁路(1987年12月与焦枝铁路贯通,改称焦柳铁路)广西境内路段动工修建,1975年5月建成并临管运营。1983年1月,柳铁分局接管牙屯堡——柳州段并开始运营。该线建成后,柳铁分局的路网格局发生了较大变化,形成以柳州为中心,北伸湘鄂豫,西接云贵川,东连华东,南联越南的铁路运输交通网。

1985年5月,湘桂铁路柳州——黎塘段复线建成通车。

柳铁分局管内除有建国前台山煤矿修建的来合铁路外,建国后随着广西经济建设的发展,自治区还在该分局管内先后修建屯秋支线(1996年改为专用线)和三罗、金红、洛茂、桂海等地方铁路。

1997年,柳铁分局管辖范围为湘桂铁路滩头——黎塘(不含)、黔桂铁路柳州——麻尾(不含)、焦柳线牙屯堡——柳州南间。线路分布在广西中部和北部地区,以及湖南、贵州两省部分地区,线路延展长度1933.786公里,其中正线总延长1245.368公里,总营业里程1110.6公里。管辖客货营业车站130个,计有特等站1个,一等站4个,二等站2个,三等站13个,四等站102个,五等站8个。

### 三

柳铁分局地处华南、西南交通枢纽,客货量较大,除承担客货运输外,还担负国际旅客联运与国际货物联运、涉外旅客(外国旅客、华侨、港澳台同胞)运输等,历史上还担负抗美援朝、对越自卫还击作战、抗洪救灾等军事运输任务。柳州市内4个火车站除柳州北站外,柳州、柳州南、柳州东站均分布在柳南区辖区内,这些车站共同承担着该分局的繁重的运输生产

任务。

建国后,随着国民经济的发展,铁路运输能力满足不了运量的需求。为适应客货运量不断增长的形势,柳铁分局采取调整列车运行图,改造原有线路,增开客货列车,提高列车牵引总重等措施,提高运输能力,尽最大努力满足运量对运能的需求。

50年代初期,柳铁分局开展爱国主义劳动竞赛和满载、超轴、五百公里运动。客货运量逐年增长,1950—1952年共完成货物发送量258.4万吨。1956年、1957年客货运量稳步增长,共发送旅客451.6万人,发送货物342.3万吨。

1964年1月柳铁分局再度成立后,广泛开展安全正点活动和四爱(爱车、爱路、爱货、爱设备)立功运动,客货运服务有较大提高,消灭了货运重大、大事故。1964年发送货物229.4万吨,1965年增至332.4万吨。

1966年“文化大革命”开始后,柳铁分局的运输生产受到严重干扰,客货运输经济中断,行车事故增多,广大职工在极其困难的情况下坚持生产。1975年,根据中共中央《关于加强铁路工作的决定》,加强铁路运输的集中统一指挥,客货运量有所回升,安全情况有所好转。1977—1978年,开展安全、正点、优质、高产的社会主义劳动竞赛,整顿规章制度,建立健全各级岗位责任制,加强基础工作,运输生产安全进一步好转,旅客发送量由810.0万人增至851.5万人,货物发送量由189.1万吨增至246.6万吨,行车重大、大事故大幅度下降,客货列车正点率亦有较大提高。

中共十一届三中全会以后,拨乱反正,柳铁分局正确处理“文化大革命”中的遗留问题,落实党的各项政策。1982—1984

年,全面整顿企业管理。1986—1987年,柳铁分局实现连续安全生产两周年。1988年6月23日实现安全生产1000天,获铁道部授予“安全杯”。

1988—1990年,实行全面经济承包,第一年全面超额完成年度任务,其后两年,由于全国开展治理整顿,压缩基建规模,铁路运量锐减,分局换算周转量等指标均未能完成原定计划。

1992—1993年,在邓小平南巡重要讲话和中共十四大精神指引下,全分局干部、职工解放思想,加快改革步伐,加强企业经营管理,深化内部改革,住房制度、医疗制度、分配制度改革进入实施阶段,完成了全分局劳动优化组合、干部聘用、岗位技能工资、劳动合同制和养老保险等劳动工资制度的综合改革。1993年,在客流下降,远运距货源减少的情况下,运输收入仍有较大增长。同年12月10日,分局实现连续安全生产5周年。

1994—1997年,柳铁分局大力开展安全基础建设和安全标准建设,湘桂、黔桂、焦柳铁路均先后达标,湘桂铁路建成柳州铁路安全标准示范线,黔桂铁路经铁道部验收基本达到全路干线建线标准。至1994年6月2日,柳铁分局实现连续2000天无责任行车重大、大事故。在经营管理方面,针对资金短缺、物价上涨、成本增高的局面,广泛开展“学邯钢、转机制、抓管理、增效益”活动,努力提高经济效益,重点抓好高运价、远距离的货物运输,增运增收。但因货流结构发生变化,大宗远运距货物减少,低价短运距货物比重增加,成本支出上升,以致连续3年收不抵支。1996年7月,管内发生罕见的特大洪水灾害,广大干部、职工英勇抗灾,抢修设备保安全,灾后超运补欠。当年,完成旅客发送量1205.7万人,是1950年114.5万人的10.53倍;

货物发送量1786.4万吨,是1950年61.5万吨的29.05倍;换算周转量296.0亿吨公里。上述指标分别占柳州铁路局主要运输生产指标的52.81%、47.42%和69.67%。其中,柳州车站发送旅客362.6万人,占全分局旅客发送量的30%;柳州东站发送货物124.7万吨,占柳州市内货物发送量的69%。柳州南站是柳州铁路枢纽的中心,列车编解任务十分繁重,它对广西全区以及柳州市的经济建设起着极其重要的作用。

1997年,分局管内运行的客车达27对(其中特快列车5对,直快列车13对,管内快车2对,直通客车1对,管内客车6对),是1950年仅有1对的26倍;各区段开行的货物列车达180对,是1950年13对的13.8倍。

1997年柳铁分局管内开行、通过的旅客列车

| 开行(通过)区段    | 等级 | 车 次     | 开行(通过)区段    | 等级 | 车 次     |
|-------------|----|---------|-------------|----|---------|
| 北京西—南宁      | 特快 | 5/6     | 岳阳—衡阳—桂林    | 直快 | 513/514 |
| 广州—柳州       | 特快 | 37/38   | 南宁—衡阳—柳州*   | 直快 | 517/518 |
| 成都—北海       | 特快 | 121/126 | 贵阳—湛江       | 直快 | 587/590 |
| 桂林北—南宁*     | 特快 | 201/202 | 长沙—湛江*      | 直快 | 591/592 |
| 桂林北(东安)—湛江* | 特快 | 207/208 | 柳州—茂名*      | 管快 | 605/606 |
| 南宁—西安*      | 直快 | 315/318 | 柳州—南宁*      | 管快 | 619     |
| 郑州(武昌)—昆明   | 直快 | 323/324 | 金城江—麻尾*     | 直客 | 709/710 |
| 广州—昆明       | 直快 | 363/365 | 柳州—金城江      | 普客 | 831/832 |
| 南宁—无锡*      | 直快 | 379/380 | 柳州—黎塘*      | 普客 | 833/834 |
| 武昌—湛江*      | 直快 | 461/462 | 柳州—融安*      | 普客 | 835/836 |
| 襄樊—柳州       | 直快 | 473/474 | 丹头圩—桂林北—柳州* | 普客 | 837/840 |
| 柳州—上海*      | 直快 | 479/480 | 牙屯堡—融安*     | 普客 | 841/842 |
| 广州—贵阳       | 直快 | 485/488 | 柳州—金城江*     | 普客 | 843/844 |
| 怀化—柳州       | 直快 | 503/504 |             |    |         |

注:有“\*”者为柳州铁路分局担当乘务

## 四

柳铁分局始终把依靠科技进步作为企业发展的关键。该分局围绕运输生产,以安全、效益、效率为重点,大力引进和推广新技术、新工艺、新设备、机车车辆、线路桥梁、通信信号等主要行车设备和设施逐年改善,铁路科技成果不断在运输生产中得到广泛应用,铁路综合运输能力持续提高。

1966年起,黔桂铁路使用国产东风型内燃机车。1975年,管内各区段开始使用国产东风型内燃机车牵引旅客列车;1976年起配属大功率东风4型内燃机车。

1978年,柳铁分局获全国优秀科技成果奖2项、铁道部奖3项、自治区奖6项。该分局与柳州铁路局科学研究所共同研制的“菲德型蒸汽机车矩型通风装置”在全国科学大会上获优秀科技成果奖,并作为基础定型在全国铁路推广。1980年起,科技工作围绕铁路运输生产,扩能提效,广泛开展群众性的技术革新与合理化建议活动。

1987年,柳州南编组站编组场新建半自动化驼峰,采用雷达测速、音频测长、峰尾电气集中、平面无线调车,调车作业单采用微机传输、车辆减速器和可锁闭式加减速顶等新技术、新设备,车辆编组、溜放实现半自动化,日均办理车辆解编能力从1987年的5900辆提高到1992年的7600多辆。

柳铁分局电子计算机开发和应用技术得到较快发展。1988年分局研制的“党员微机管理系统”在全路党内统计工作会议上得到好评,被推广到全路各部属单位使用,并获自治区科技进步三等奖。1988年开发研制的“柳州站货场现代化综合管理系统”全部投产,并通过自治区的鉴定,该系统的信息

共享和广泛应用范围在全国铁路货运部门的同类系统中达到先进水平,在广西也处于领先地位。

1991年起,贯彻“科技兴局”的战略方针,加大科技经费投入,突出应用科技,技术装备不断更新。

至1992年,柳州、桂林机务段逐步淘汰旧杂型蒸汽机车,先后完成由蒸汽机务段到内燃机务段的过渡,至此全分局4个机务段(柳州、桂林、金城江、融安)全部实现列车牵引机型内燃化、国产化。机车均安装了机车信号、自动停车装置、无线列调三项设备和机车安全运行记录仪(俗称“黑匣子”)。机车检修使用铁谱技术、声像调度系统、微机控制超声波探伤仪、水阻试验微机监测、机车电器状态地面微机检测等新技术、新工艺、新设备。

1996年开始,柳州、桂林车站采用电子计算机售票,行包检斤计价及到达查询、各主要站货运制票等均实现微机管理,有效地提高了客货运输的管理水平。

客车车辆不断更新、改造。从80年代起,在原有21、22型的基础上,先后配备部分23、24型客车。1996年,湛江—武昌161/162、南宁—上海179/180次快车换型为全列空调新型列车。柳州车辆段、柳州车轮厂相继建成货车滚动轴承流水线,配备固定式轴承压装机及微机控制系统、轮对自动检测台、平衡试验台等新型检测装置,车辆检修质量不断提高。为防止车辆燃轴、切轴事故,沿线设置红外线测温站,各次旅客列车均安装轴温报警器,以确保旅客列车运行的安全。

工务部门依靠科技进步,积极推广新技术。湘桂、黔桂、焦柳三大干线逐步换铺钢筋混凝土轨枕和50公斤/米以上重型钢轨及无缝线路。线路上采用道岔辙岔分开式扣件、道岔辙叉

护轨和道岔成组胶垫、无缝线路接头等10多项新技术。推广使用轨道动态检测仪、危石报警装置、道口报警及自动信号、钢轨涂油器、单侧枕底清筛机、隧道帘幕通风和射流通风技术等。1993—1995年,为适应重载高速运输的需要,将湘桂铁路冷水滩——新塘坪间的50公斤/米钢轨无缝线路改换成60公斤/米钢轨无缝线路,并首次在湘桂铁路铺设区间超长无缝线路。至1997年10月,柳铁分局管内50公斤/米以上重型钢轨及无缝线路,分别占全部线路的74%和37%。

90年代起,通信事业实现通信网从模拟传输交换向数字传输交换的过渡;实现从开放单一的电话、电报业务,向程控、传真、数据、电子信箱、无线寻呼、移动通信等多种先进通信手段过渡。柳州—冷水滩开通综合光纤电缆546.34公里,实现通信线路数字化,并采用光缆监测系统和气压遥测系统,大大提高通信传输系统的能力和可靠性。信号设备不断得到加强。为提高综合运输能力,保证行车安全,各主要干线全部采用继电半自动闭塞。管内湘桂、黔桂线电力贯通线全部建成,两线全部实现电气集中,并安装列车无线调度电话、车站电码化设备和移频机车信号。1997年,湘桂铁路永州(冷水滩)—柳州全长397公里单线计轴自动闭塞全线开通。

至1996年,柳铁分局共取得科技成果298项,其中有20项成果分别获国家、铁道部、自治区奖励,142项获柳州铁路局奖励。

## 五

1960年,铁道部组织全国铁路主要车站、旅客列车开展竞赛,桂林车站和柳州客运段衡阳—湛江153/154次旅客列车分

别荣获华南五铁路局“红旗车站”、“红旗列车”称号。

80年代起,柳铁分局柳州站、柳州东站、桂林车站,以及柳州客运段南宁—上海179/180次旅客列车,参加每年一次的全路主要客运站、货运站、进京进沪旅客列车竞赛评比,并接受当地人民政府的检查,不断提高客货运服务质量,车站客运设备及旅客列车设备逐年改善,尽量满足社会各界对铁路运输的要求。

1983年起,柳铁分局贯彻铁道部“严字当头、铁的纪律、团结协作、优质服务”的路风建设十六字方针,开展维护路风路誉活动,组织各主要站、各次旅客列车参加竞赛。1984年起,开展“文明货场”竞赛评比。1988年,全分局建成文明单位占分局单位总数的77.6%。1990年起,执行铁道部制定的铁路职工不得“以车谋私”、“以票谋私”双十条规定,聘请当地地方政府与新闻界114人、路内208人作为路风监督员,对车站与旅客列车进行社会监督,取得一定效果,路风明显好转,精神文明建设取得较大成绩。其中,柳州车站1983—1993年,获铁道部全路较大客运站竞赛评比第一、第二名各1次、第三名4次。1985年获柳州市“文明单位”、1988年获自治区“文明单位”称号,1990年获自治区“先进企业”称号,1994—1997年连续4年获铁道部“文明车站”称号。柳州客运段南宁—上海179/180次(后改开南宁—无锡379/380次)旅客列车1984—1995年获铁道部全路进京进沪快车竞赛评比第一名1次(1996年获得)、第二名3次、第三名6次,1995年获自治区“精神文明建设先进单位”称号,1997年获铁道部“红旗列车”、“全国卫生列车”称号。柳州东站1984—1995年连续12年获铁道部“文明货场”称号,1988年获自治区“文明单位”称号,1996、1997年获铁道部“三级优质



货场”称号,1997年获自治区“安全生产先进企业”称号。

柳铁分局建局以来,在中国共产党的领导下,全分局职工艰苦创业,励精图治,特别是中共十一届二中全会后,坚持不断改革,开拓进取,分局的运输事业发生了巨大变化。1989年,柳铁分局获广西壮族自治区先进企业称号,并保持至1997年分局撤销时止。1987、1990、1992年,还先后三次被评为广西壮族自治区经济效益先进企业。1994年,经国务院发展研究中心《管理世界》中国企业评价中心、国务院研究室工业交通研究司、中国人民银行总行、铁道部、国家新闻出版署等部委联合评价,柳铁分局荣列中国500家最大服务业企业铁路运输业第26位。

根据铁道部、柳州铁路局运输管理体制改革的部署,柳铁分局于1997年11月1日撤销。此重大举措克服了铁路两级法人以同一方式经营同一资产的弊端,有利于企业焕发生机,增强活力,加快建立现代企业制度。

柳铁分局为广西、柳州经济建设的发展,为华南、西南地区物资交流的繁荣,为维护社会稳定和保卫国家安全等方面作出了重大贡献。该分局虽然撤销了,但原分局的广大职工在加快社会主义现代化铁路建设的跨世纪伟业中将再创新业绩。