

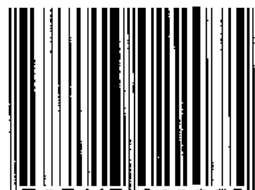
湖南省志
第十卷
交 通 志
铁 路

湖南省地方志编纂委员会编

中 国 铁 道 出 版 社
一九九五年·北京

(京)新登字 063 号

ISBN 7-113-02207-3



9 787113 022075 >

湖南省志第十卷

交 通 志

铁 路

湖南省地方志编纂委员会编

责任编辑:罗桂英

*

中国铁道出版社出版、发行

(北京市东单3条14号)

衡阳铁路印刷厂印刷

*

1995年12月第1版第1次印刷

开本:850×1168 1/32 印张:24.25 插页:4

字数:568千 印数:1—3000

ISBN 7-113-02207-3/Z·179

定价:85元

目 录

概 述	(1)
第一篇 铁路建设	(13)
第一章 线 路	(16)
第一节 株萍路(浙赣线)	(16)
第二节 粤汉路(京广线)	(20)
第三节 湘桂线	(55)
第四节 湘黔线	(60)
第五节 枝柳线(焦柳线)	(73)
第六节 支 线	(77)
第二章 车站及枢纽	(86)
第一节 车站设置	(86)
第二节 株洲枢纽	(103)
第三节 衡阳枢纽	(108)
第四节 怀化枢纽	(113)
第五节 形成中的长沙枢纽	(116)
第六节 主要车站	(125)
第三章 桥 隧	(132)
第一节 桥 梁	(132)
第二节 隧 道	(153)
第二篇 铁路运输	(163)

第一章 客 运	(166)
第一节 客运组织	(166)
第二节 客运设备	(181)
第三节 客运服务	(184)
第四节 行李、包裹运输	(191)
第五节 运 价	(193)
第二章 货 运	(202)
第一节 运 量	(202)
第二节 货运品类	(212)
第三节 计划运输	(218)
第四节 货运业务	(223)
第五节 联 运	(233)
第六节 货运设备	(238)
第七节 装卸工作	(246)
第八节 运 价	(260)
第三章 行车组织	(277)
第一节 车站作业组织	(277)
第二节 车流组织	(289)
第三节 调度工作	(310)
第四章 机 务	(316)
第一节 机车及配属	(316)
第二节 机车运用	(320)
第三节 机车检修	(333)
第四节 燃 料	(340)
第五节 水 电	(343)
第五章 车 辆	(347)

第一节 客 车	(347)
第二节 货 车	(357)
第三节 检修设施	(362)
第六章 工 务	(369)
第一节 线路的养护修理	(369)
第二节 桥隧的养护修理	(398)
第三节 防洪抗灾	(406)
第四节 道 口	(418)
第七章 电 务	(422)
第一节 通 信	(423)
第二节 信 号	(442)
第三节 通信、信号设备的维修	(451)
第三篇 铁路管理	(455)
第一章 体制机构	(458)
第一节 株萍铁路管理局	(459)
第二节 粤汉铁路管理局	(461)
第三节 湘桂铁路管理局	(465)
第四节 衡阳铁路管理局	(466)
第五节 长沙铁路局	(468)
第六节 铁路(运输)分局	(470)
第二章 安全管理	(485)
第一节 管理体系	(486)
第二节 安全措施	(488)
第三节 事故处理	(502)
第三章 劳动管理	(518)
第一节 职工管理	(518)

第二节	职工教育	(533)
第三节	劳动保护	(538)
第四节	职工生活	(540)
第四章	财务管理	(547)
第一节	财务体制	(547)
第二节	运输收入	(550)
第三节	成本与利润	(555)
第五章	路风建设	(564)
第一节	职业道德教育	(564)
第二节	整顿站车秩序	(566)
第三节	“文明路”建设	(569)
第六章	现代化管理	(572)
第一节	质量管理	(572)
第二节	开发运用电子计算机	(577)
第四篇	地方铁路	(581)
第一章	地方铁路建设	(586)
第一节	线 路	(586)
第二节	桥 隧	(614)
第三节	车 站	(622)
第二章	地方铁路运输	(632)
第一节	行车组织	(632)
第二节	客 运	(636)
第三节	货 运	(641)
第四节	机 务	(649)
第五节	车 辆	(653)
第六节	电 务	(655)

第三章 地方铁路管理	(662)
第一节 领导机关	(662)
第二节 基层单位	(663)
第五节 专用铁路和铁路专用线	(665)
第一章 专用铁路和铁路专用线建设	(668)
第一节 专用铁路建设	(668)
第二节 铁路专用线建设	(676)
第二章 专用铁路和铁路专用线运输	(692)
第一节 货运	(692)
第二节 客运	(695)
第三节 机车、车辆	(696)
第三章 专用铁路和铁路专用线管理	(697)
第一节 管理机构	(697)
第二节 管理工作	(698)
专记	(699)
株洲电力机车厂	(701)
株洲车辆厂	(707)
株洲桥梁厂	(712)
长沙铁道学院	(717)
衡阳铁路工程学校	(721)
株洲铁路机械学校	(726)

概 述

湖南是江南纵贯南北、横穿东西铁路网的中枢。1990年省内国家铁路有干线5条、主要支线4条,营业里程2272.8公里(正线长度为2897.5公里),为1950年的2.56倍,居全国第8位;铁路营业里程密度为每百平方公里1.07公里,为全国平均密度的1.93倍,居全国第12位。省内地方铁路正线总长519.32公里(标准轨距196.6公里,窄轨322.66公里);专用铁道和铁路专用线333条,展延总长985公里。国家铁路1990年发送旅客3426万人,是1950年的8.8倍,居全国第10位;1990年发送货物4654万吨(其中厂、矿专用线的货物到发量占64%左右),是1950年的30.72倍,居全国第10位;1990年完成旅客周转量160.28亿人公里,居全国第4位,占全省交通客运总量的47.53%^①;1990年完成货物周转量576.28亿吨公里,居全国第6位,占全省交通货运总量的91.32%^②。

1990年全省国家铁路职工总数13.56万人。

湖南省铁路建设始于19世纪末,至1990年有近百年的历史。清光绪二十二年十二月(1897.1),朝廷为筹建芦汉铁路,并次第兴办苏沪、粤汉铁路,在上海成立铁路总公司。光绪二十四年至三十一年(1898~1905)铁路总公司用官款建成以运输煤炭为主的湘、赣两省的第一条铁路——萍株路(民国初期改称株萍路)。萍株路以当时江西省萍乡县安源为起点,以湖南省湘潭县株洲为终点,全长56.67英里(91.18公里),其中湖南境内34.85英里(56.1公里)。萍株路的煤炭运量占货运总量的99%以上。宣统二年(1910)货运量达51.5万吨(其中煤炭51.1万吨),是清代运量最多的一年。因运量稳定,运价较高、盈利较丰。此路建成之初由萍

^① 不含交通企业之外企、事业单位、个体户车辆的运量。

乡煤矿管理,光绪三十三年(1907)改归邮传部管辖。

清末为筹集粤汉铁路建设资金与美国华美合兴公司(American China Development Company,简称合兴公司)订约借款。后经续约、废约、借款赎路等多次周折,鄂、湘、粤三省议定“各筹各款”、“各修各路”。湖南省境内为“官督商办”,光绪三十三年(1907)二月成立湖南省铁路公司(简称湘路公司)。湘路公司用两年多的时间招股集资 900 余万银元,于宣统元年七月至二年十二月(1909~1911.1)建成株洲至长沙北郊新河站间铁路,全长约 55 公里。宣统三年四月清廷实施铁路干线国有政策,引发湘、鄂、粤、川等省声势浩大的保路运动。自光绪二十二年至宣统三年(1897~1911)14 年间,省内建成两段铁路,计长 111 公里。

民国建立后,原清廷与“四国(英、美、德、法)银行集团”签订的湖广铁路借款合同仍然生效,第一次世界大战时,除英国尚可付款外,法、德、美三国银行无力付款。在湘、鄂两省绅商的力争下,实施汉、粤、川铁路督办詹天佑拟具的“就款计工”办法。自民国 3 年 7 月至 7 年 9 月(1914~1918),建成武昌(徐家棚)至长沙间的铁路,全长 365 公里(湖南省境内 198.85 公里),与长株段联接合称湘鄂路。湘鄂路与株萍路构成一个大写的“L”形。后因军阀混战,北洋政府不仅不筹资建路,还以建路为由大借外债以扩充军备,甚至截留路款,使“四路(京汉、京奉、津浦、京绥)协款”建造粤汉路的设想成为泡影。

民国 22 年(1933),中央政府用“返还”的“中英庚款”^①,建筑株韶段中的株洲至乐昌间的铁路,于民国 25 年 4 月竣工,计长

^① 《辛丑条约》规定中国赔偿西方列强 11 国本息共计 98200 多万两白银,其中英国占 11.24%。1931 年英国政府正式实施退还,约 350 余万英镑,其中一部分约三分之一由中英庚款董事会用于实业,除修建铁路外,还用于导淮、黄河水利等项。

405 公里,湖南省境内为 342.48 公里。抗日战争爆发后,铁道部与湘桂两省合资,于民国 26 年 9 月至 27 年 9 月(1937~1938),建成湘桂铁路衡阳至桂林段,计长 360.9 公里,湖南省境内 190.4 公里。民国 27 年至 30 年(1938~1941)间还修建成湘黔线田心至兰田段(计 175 公里),资(兴)许(家洞)支线(计 33.4 公里)。抗日战争期间,在日本侵略军侵占前对所有铁路设备特别是大、中桥梁均有计划地实施破坏或拆除。抗日战争胜利后,除资许支线和湘黔线湘潭至兰田段外,其余线路全部修复通车,并新建白杨、湘江支线。民国时期(1912~1949)省内共建成铁路 778.4 公里(拆后未修复者未计在内)。株萍路(浙赣线)与粤汉路、湘桂路、湘黔路(湘潭支线)构成一个“才”字形。

民国 34 年以前(1945)铁路实行分线管理。抗日战争胜利后,实行干线带支线的分区管理,省内铁路分属粤汉区、浙赣区、湘桂黔区 3 个管理局管辖。客货运量均按路统计(无省别运量数)。株萍路以民国 5 年(1916)完成的运量为最多,当年运送旅客 37.3 万人,运输货物 65.1 万吨,湘鄂路以民国 24 年(1935)完成的运量最多,当年运送旅客 103.85 万人,运输货物 58.83 万吨。抗日战争期间省内粤汉、湘桂两路以军运为主,湘桂路在民国 27~32 年间(1938~1943),运送军队 246.77 万人,运输军用物资 72.92 万吨,对抗日战争贡献巨大。抗日战争胜利后,粤汉路在民国 36 年(1947)运送旅客 116.27 万人,运输货物 145.43 万吨。

民国时期,军阀割据,战乱不止,管理混乱,物价飞涨,盈少亏多,特别是湘鄂路,民国 3~24 年(1914~1935)22 年中有 16 年亏损。

中华人民共和国成立后至 1990 年的 41 年间,省境铁路运营与建设,在发展中有调整,在改革中有新的突破,对湖南的经济发

展起着巨大的作用。

经济恢复时期和第一个五年计划期间(1950~1957),铁路建设方面主要是抢修解放战争期间遭到破坏的线路与设备,更换轻杂钢轨,抽换腐枕,补充道碴,改造便桥,更换载重等级偏低的钢梁,改造、扩建站场,完善、更新通信、信号设施等,以改善线路桥梁和电信设施的技术状态。1951年秋,湖南省政府出资,衡阳铁路管理局施工率先修复资许支线。

1949年8月,衡阳铁路管理局在株洲成立(10月迁衡阳),负责接收、管辖湖南、广东、广西3省和湖北省长江以南的铁路。1953年初撤消衡阳铁路管理局,将其分为广州、柳州两个铁路管理局,省内设衡阳、株洲两个铁路运输分局,均隶属于广州铁路管理局。在管理体制上,1950年初实行工长以上干部的责任制。1954年学习并推行“中长路”^①的“一长制”,实施以“高、大、半”(高度集中、大联动机、半军事化)为特点的管理制度。1956年纠正“一长制”脱离群众、独断专行的弊病,改为党委领导下的厂(局、站、段)长负责制。

随着国民经济的恢复和发展,省内铁路客货运量稳步增长。1957年发送旅客710.32万人,发送货物551.12万吨,分别为1950年的1.85倍和2.64倍,年递增率分别为9.2%和20.3%。是年的旅客发送量、周转量和货物发送量、周转量,分别为全省交通系统完成总量的34%、67.39%、28.38%、76.35%。

随着运量的增长,成本逐年下降,每换算万吨公里成本,1957年仅为1950年的1/3。运输利润亦成倍增长。

1958年开始“大跃进”,省内掀起“全民办铁路”的热潮。全省

^① 中、苏共管的“中国长春铁路”的简称,其管辖范围:满洲里~绥芬河,哈尔滨~大连的铁路。

上百万民工参加京广复线、湘黔线、娄邵线以及醴南(醴陵~南桥)、郴桂、耒新、益阳等地方铁路的建设工程。未久国民经济实行调整,铁路建设工程在1961~1962年陆续停工。1958~1961年,省内建成湘黔线湘潭~金竹山段和娄邵线共264.6公里;建成醴南、益阳(益阳~灰山港)和新邵共青团等地方铁路72条,903公里^①。在此期间基本建设强调“大干快上”,基建程序被打乱,施工队伍一轰而上,采用“三边”(边勘测、边设计、边施工)办法,工程质量难于保证,造成巨大损失,仅武昌~衡阳段复线工程已施工部份,因返工、报废造成的损失即达4216.3万元,为已投资总额的46.53%。调整时期拆除地方铁路35条,192公里;划给厂矿管理的32条,118公里。

1958~1965年国家铁路客、货运量大起大落。由于流动人口的增加,1962年发送旅客2304万人,为1957年的3.24倍,年递增18.3%;1965年发送旅客降至1054万人,年递减23%。在货物运输方面强调“多、快”而忽视“好、省”,出现抢装抢卸、“打擂比武”、“放卫星”等高指标和浮夸风。为“放卫星”,前一天装好车不报,后一天准备装的车提前报,甚至以装黄土等无效货物来凑装车数。1960年发送货物1178.2万吨,为1957年的2.14倍,年递增28.8%;1962年降至724万吨,两年内减少61.5%;1965年才恢复到1960年的水平,当年发送货物1217万吨。

1958~1960年,运量增幅较大,增加的运量主要是运价较低的矿建物资,再加人为的降低折旧提成,成本利润等指标很不稳定。1962年货运量又大幅度下掉,货运收入亦相应减少。

1958~1965年省内铁路的隶属变动频繁。1958年筹建长沙铁

^① 含专用铁道和部份专用线。

路局,管理体制由铁道部垂直统一领导向铁道部与地方政府双重领导和“工管合一”转变。1958年11月成立长沙铁路局(1959年1月接管运输生产),管辖省内铁路(基本上以省界为局界)。1961年撤销长沙铁路局,省内铁路分别由武汉局(京广线衡阳以北,湘桂线冷水滩以东)、广州局(京广线衡阳以南)、柳州局(湘桂线冷水滩以西)、南昌局(浙赣线五里墩以东)和铁道兵(湘黔线湘潭以西)①管辖。1963年武汉铁路局撤销,京广线蒲圻(不含)以南划归广州铁路局,省内长沙、衡阳两铁路分局于4月1日成立。地方铁路的管辖机构亦多次变更,1959年1月至1960年3月在长沙铁路局内设“地方铁路指导处”;1960年4~10月省政府下设地方铁路管理局;1960年11月~1961年3月又划归长沙铁路局,改为地方铁路处;1961年4月由湖南省交通厅领导,设地方铁路管理局。

1966年“文化大革命”开始后,运输生产、基本建设受严重干扰。由于湖南省是毛泽东的家乡,“三线”建设的主通道,成为国家投资建铁路的重点省份。1966~1978年建成武昌至衡阳间的复线(施工中亦受影响),贯通湘黔全线,新建枝柳线、韶山线、醴茶线,正线铺轨1472.8公里,年均建路113.3公里,是建成铁路最多的时期。营业里程在全国的排位由1965年的第13位升至第8位。京广、焦柳(枝柳)、浙赣、湘黔、湘桂5条干线二纵三横构成不完整的“井”字形,省内铁路网已初步形成。此期间内还先后建成江南最大的编组站——株洲北三级三场编组站,全国七大零担中转站之一的株洲新货场,全国十大客运站之一的长沙新客站,怀化枢纽亦在紧张施工中。在地方铁路的建设上,先后完成永耒铁路建设和醴南、南岭、益阳铁路的展筑,共计184.1公里。此期间建成的铁路在

① 广州、郴州、南昌3局及铁道兵管辖范围,均不含注明的车站。

发展国民经济、满足人民旅行需要方面,作用极大。但个别铁路的效益不佳,为开采铁矿资源而修建的醴茶线(湘东铁路),设计初期运量每年 200 万吨,远期(建成后第十年)每年 600 万吨。由于资源未经认真勘测探实,实际与设计相距颇大,矿床分散,储量不足,至 1990 年(建成后的第 18 年)年运量不足 120 万吨,不到设计运量的 20%,致使本线长期亏本经营。

“文化大革命”开始的 1966 年,铁路企业受到的冲击较小,客、货运量比 1965 年仍有增加。1967 年以后运量(主要是货运量)随政治气候的变化而大幅度波动。1966 年 8 月开始的“红卫兵”“大串联”免费乘车,售票少运人多。1967~1978 年间的旅客发送量,除 1975 年比上年略有减少外(-2.9%),年增率在 5.7%~8.7% 之间。货物发送量到 1968 年降至 993 万吨,比 1966 年下降 33.1%;1969~1973 年间回升,1973 年发送 2763 万吨,为 1968 年的 2.78 倍;1974 年开展“批林批孔”运动,货物发送量比上年又减少 29.1%;1975 年贯彻中共中央整顿铁路的“9 号文件”,运量又恢复至 1973 年的水平;1975 年末开展“批邓”、“反击右倾翻案风”,1976 年运量又下降;1976 年“文化大革命”结束后,运量才有较大增长,1978 年发送货物 3621 万吨,为 1965 年的 2.98 倍。1966~1978 年平均年递增率为 8.7%。地方铁路(不含广东省管辖的南岭铁路)的旅客发送量 1966 年为 40 万人,1970 年增至 111 万人,1978 年约 180 万人。货物运输亦受“文化大革命”的影响,1966 年发送货物 26.76 万吨,1969 年降至 16.78 万吨,1970 年增至 95.18 万吨,1978 年约 350 万吨。

“文化大革命”开始后的第二年,铁路各级共产党的组织大都瘫痪,行政管理亦受冲击。派性斗争和无政府主义思潮严重地干扰各项管理工作,许多有效的规章制度形同虚设,除造成运输组织上