

成都铁路局志稿

综合篇

成都铁路局志编纂委员会

新平
知

PDG

成都铁路局志稿

综合篇

成都铁路局志编纂委员会

《成都铁路局志》编纂委员会名单

主任委员 王源峰

副主任委员 袁希汉 曹 菁 王银书 严中地
徐茂敏

委 员 (以姓氏笔划为序)

王大燮	王天民	王守增	刘达银
刘振声	刘 起	刘育贤	刘 叔
刘太其	孙正明	那振文	李文林
李 军	宋秀岭	宋昌书	吴树恭
杨学贤	杨世清	陈之耀	陈彭年
季景林	严秋方	狄福荣	张成华
张同庆	周明盛	周国清	胡来仪
胡再荣	祝延庆	赵定填	赵琴携
俞 平	高善更	钱 琨	夏孝烈
徐国楚	顾熹雄	梁六吉	郭振周
黄 政	符兹和	葛履鑫	辜伯万
程炼生	曾咸亨	雷亚君	雷瑞之
潘居正	鲁文臧	滕玉和	霍 旦

成都铁路局志稿·综合篇

编辑工作人员

主 编 袁希汉
副 主 编 张如和 刘太其
贵 任 编 辑 薛启明 徐允升 王本礼 郭玉琪

作 者

第 一 章	程练生	张如和	王意明	
✓ 第 二 章	薛荣希	刘育贤	张和荣	谢树辉
	汪学荣	厉凤林	林富芬	李振伦
	谢兴国	张如和		
第 三 章	徐允升			
✓ 第 四 章	狄福荣	王家康		
第 五 章	张如和	陈力光	罗雪亮	俞 兵
	车 伟	李继鸣	刘湘泉	刘芷辉
	马根生	彭新德	陶谋民	王德碧
	陈述先	李振伦	谢兴国	贺开碧
	涂光清	罗加明	叶炳泉	奚立荣
	张锦程	申文修	宁世荣	郑忠吾
	李开文	董 烈	毕 明	陈先增
第 六 章	王本礼	黄作兴	张 瑞	

序

王 继 峰

正当全局职工同四川人民一道庆祝成渝铁路通车四十周年的前夕，《成都铁路局志稿综合篇》一书出版了，这是全局史志工作者在广大干部、职工支持下，献给成渝铁路通车四十周年的一份礼物，也是我局成立四十周年的一个纪念。

铁路是近代经济和科技发展的产物。建国前，西南地区交通闭塞，铁路尤其落后。虽然有法国修建的滇越铁路，以外国的技术设备修建的个碧石铁路，从浙赣等线拆下的路料修建的黔桂、滇缅、叙昆铁路各一小段和为重庆钢铁厂运输原料的綦江铁路，共1 000余公里，但这些铁路不仅质量低下，设备简陋，而且多属“盲肠”，米轨、寸轨、标准轨五花八门，官办、绅办、外国办各据一方，运输能力很小。人民群众殷切希望发展铁路交通事业，不少仁人志士曾奔走呼号，有的还为之流血献身。

新中国建立后，在中国共产党的领导下，我国人民发扬艰苦奋斗、自力更生精神，依靠自己的人力、物力、财力和技术，从成渝铁路开始，揭开了大规模铁路建设的序幕，相继建成宝成、川黔、贵昆、成昆、黔桂、湘黔、襄渝铁路干线和内昆铁路内江至安边段，17条铁路支线，并实现了宝成、成渝、湘黔、贵昆、川黔全线电气化。加上原有的窄轨铁路，目前云、贵、川三省共有铁路正线5 700余公里，形成了四通八达的路网骨架，初步改变了交通落后的面貌，为政治、经济、文化的发展和国防建设的加强，提供了有利条件。

40年来,西南铁路的建设和运营工作,积累了丰富的经验。无论从现实出发或从长远考虑,都需要编纂一部全面系统反映西南铁路建设及运输事业实践和经验的资料总汇性的科学著作。成都铁路局志将设若干篇目,进行归纳与总结,实事求是地反映西南铁路事业的巨大成就,发挥它“存史、资治、教化”的作用。相信局志的出版,对于帮助我们认清国情、路情、局情,指导当前,规划未来,推动铁路现代化建设;对于进行爱国主义、社会主义教育,坚持与发扬“人民铁路为人民”的优良传统,加强精神文明建设,都具有十分重要的意义。

我国编纂地方志有着悠久的历史,而作为铁路企业则无修志的传统。如何编好一部社会主义的、科学的铁路企业志,还缺乏经验。局志综合篇(志稿)尚属初步尝试,有待广泛征求意见,进行修改定稿。今后还将陆续编纂建设篇、运营篇、管理篇等篇章。

由于我们认识水平所限,不少资料有的疏于文字记载,有的散失不全,不足和错讹之处在所难免,恳切希望路史专家及广大读者不吝赐正。

一九九二年四月

凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持中共十一届三中全会以来的路线、方针、政策，遵循中共中央《关于建国以来党的若干历史问题的决议》和《关于经济体制改革的决定》精神，实事求是，尽量全面反映成都铁路局的历史和现状。

二、本志上限从1903年自办川汉铁路开始，下限断至1988年，重点记述中华人民共和国成立后的40年。

三、本志除卷首及附录外，设六章：概述，机构沿革，铁路建设，铁路运输，局属单位，大事记，共22节。

四、概述：简要记述成都铁路局全貌及发展概况，为本志之缩影。

五、机构沿革：主要记述云、贵、川三省铁路及其管理机构发展简况。

六、铁路建设：记述云、贵、川三省铁路修建简况，着重记述中华人民共和国成立后修建的8条铁路干线、1条未完干线、17条铁路支线及4个铁路枢纽设计、施工、交验等概况，横排竖写，纵横结合，突出西南山区铁路建设特色及经验。

七、铁路运输：以时有序，记述铁路运输的发展以及铁路运输在发展西南地区经济方面的作用。

八、局属单位：分别记述6个铁路分局、两个工程单位、1个物资工业单位的简况及为发展管内经济所进行的各项工作，为上述各章的具体化。

九、大事记：其中大事纪年，以编年体简记成都铁路局及其有关历史上的大事；专题记述，以纪事本末体记述建国以来主要政治运动简

况。

十、附录：辑录重要文献、资料，拾遗补缺。

十一、本志适当选用图、表，以增强直观效果。

十二、中华人民共和国成立前，为区别时代，采用旧纪年夹注公元纪年；中华人民共和国成立后，一律以公元纪年。无纪年的记述，统称建国前（解放前）、建国后（解放后）。

十三、本志正文采用语体文，记述体。

十四、本志所用资料均经核实，出处不再一一作注。

目 录

第一章 概述	(1)
第二章 机构沿革	(16)
第一节 旧中国西南铁路机构	(16)
第二节 成都铁路局的建立与发展	(21)
第三节 中国共产党的组织	(70)
第四节 工会组织	(77)
第三章 铁路建设	(83)
第一节 旧中国的西南铁路	(83)
第二节 建国后西南铁路建设	(91)
第三节 病害整治及技术改造	(111)
✓ 第四章 铁路运输	(128)
第一节 国民经济恢复和“一五”计划时期	(128)
第二节 “大跃进”和调整时期	(135)
第三节 “文化大革命”时期	(141)
第四节 新的历史发展时期	(147)
第五章 局属单位	(161)
第一节 成都铁路分局	(161)
第二节 重庆铁路分局	(183)
第三节 西昌铁路分局	(205)
第四节 贵阳铁路分局	(226)
第五节 昆明铁路分局	(250)
第六节 开远铁路分局	(273)

第七节 物资工业管理处.....	(293)
第八节 工程总公司.....	(316)
第九节 昆明工程处.....	(344)
第六章 大事记.....	(372)
第一节 大事纪年.....	(372)
第二节 专题记述.....	(436)
附 录.....	(447)

铁道部《关于将川黔铁路和贵阳铁路分局划归成都铁路局管理的决定》

铁道部、铁道部政治部《关于撤销昆明铁路局并入成都铁路局的决定》

西南铁路干线建成通车题词、贺电

成都铁路局基层单位地处省区一览表

成都铁路局站名表

成都铁路局站名变化一览表

成都铁路局主要设备情况表

成都铁路局管内沿线解放时间表

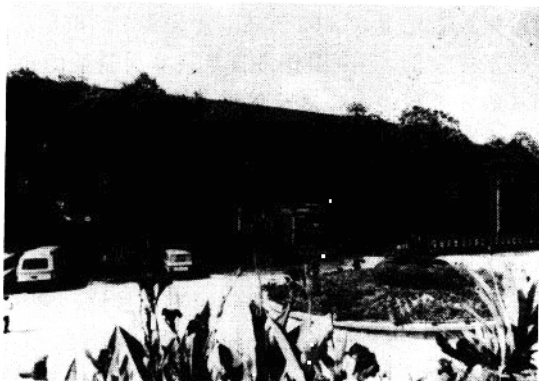
1988 年各铁路局客货运输量统计表

1988 年各省、区铁路客货运输量统计表

第一章 概 述

新中国修建的第一条铁路—成渝铁路建成通车后，重庆铁路局于1953年1月1日随之诞生。当时宝成铁路工程已全面展开，进展迅速，1956年7月13日在陕

西黄河接轨通车，打开了西南通往西北的第一条铁路通道。为便于组织指挥铁路运输工作，1957年5月，重庆铁路管理局迁成都，更名成都铁路管理局。1965年7月1日，原属柳州铁路局的贵阳分局划归成都铁路局管辖。1986年1月1日，



成都铁路局办公大楼 曹 宁摄

昆明铁路局撤销，并入成都铁路局。至此，管辖范围跨越云、贵、川三省，成为经营管理西南地区铁路的大型企业。

成都铁路局管内有成渝、宝成、成昆、川黔、黔桂、湘黔、贵昆、襄渝8条标准轨距铁路干线及内昆铁路内江至安边段，昆河、蒙宝两条窄轨铁路，另有铁路支线17条。连同联络线、引入线、双线等正线延展长度为5 779公里，其中准轨5 080公里，米轨665公里，寸轨34公里，是全国唯一的三种轨距并存的铁路局。

全局有职工21万余人，下属成都、重庆、西昌、贵阳、昆明、开

远6个分局，其东、南、北三面分别与广州、柳州、郑州铁路局邻界；在云南的昆河铁路南端还与越南铁路一桥相连。营业铁路5 715.5公里，占全国铁路总营业里程的10.8%。其中，分布在四川境内2 683.7公里，贵州境内1 406.3公里，云南境内1 625.5公里。这些铁路跨越云、贵、川三省的14个地级市、113个县或县级市。其中，四川省有10个地级市、56个县（包括县级市，下同）通铁路；贵州省有2个地级市、29个县通铁路；云南省有2个地级市、28个县通铁路。1988年完成客运量9 805万人，货运量12 658万吨，换算周转量82 157百万吨公里，为全国铁路当年换算周转量的6.4%。成都铁路局所辖铁路的分布和运营，对于促进西南地区政治、经济、国防建设和改善人民生活有着重要的作用。

—

地处中国西南的云、贵、川三省，地质地形十分复杂，其西北部是青藏高原和横断山余脉，跨四川盆地、横断山脉及云贵高原等地理单元。三省大体都是西北面高，东南面低，呈倾斜状态。境内山峦起伏，河流纵横，高原及山地共占82%，丘陵及低山区占13%，而平原仅有5%左右。有名的高山大川如秦岭、大巴山、大雪山、雀儿山、大娄山、高黎贡山、玉龙雪山及金沙江、大渡河、长江、乌江、怒江等，不规则地纵向和横向平行排列。各江强烈下切成幽深的峡谷。高山一般海拔在2 000米以上，四川西部的贡嘎山主峰海拔高达7 556米。有的河流高差可达3 000米以上，汹涌澎湃，奔流急湍，而在云南的元江河谷一带，地势低下，海拔只有76.4米。由于地形高差悬殊，地势起伏急剧，气候特点区域性差异和垂直性差异都很明显，高原地区多为温带、亚热带气候，盆地坝子地区属亚热带湿润季风气候；降水量年均1 000~1 500毫米，气温随地势的渐增而渐减，降水量却随

地势的渐减而渐增，有“一山分四季，十里不同天”之说。由于强烈的构造运动，在断裂地带，间断呈不等程度的地震区。

云、贵、川三省，山川形胜，物产丰富。一些平原地区，由于气候温和，雨水充沛，古来就是膏腴之地。川西平原的都江堰灌区，沃野千里，农桑繁茂，是国内最早开发的产粮基地，素有“天府之国”美誉；四川的棉花、油菜、蔗糖，贵州的烤烟、油菜和云南的烟草、茶叶等经济作物以及蚕丝、井盐、药材、生漆等土特产，量大质优，在国内外久负盛名。境内蕴藏着殷富的矿产资源，现已查明和正在开发的即有煤、钒钛磁铁、磷、汞、铅、锡、石油、天然气等数十种；西部山区特别是滇西北地区，森林密布，向称“植物王国”，生长着许多世界闻名特有的珍贵动、植物。众多的大江巨川，对发展水力更是得天独厚。云、贵、川三省是多民族聚居地，仅云南省即居住有 25 个少数民族，人口 1 165 万，占全省总人口 32.5%，是中国民族最多的省。奇山丽川、丛林古刹、民族风情、边塞景色，众多的旅游胜地，也是云、贵、川三省一项颇具特色的富实的资源。

在旧中国，西南地区交通闭塞。除四川东面有长江可与外界沟通外，大片地区为山川梗阻。唐朝诗人李白曾感叹：“蜀道之难，难于上青天”；明代思想家王阳明形容黔中“连峰去天兮不盈尺”。自古以来先民们为改变这种状况，开辟和形成了一些古道，如四川通向陇西中原的陈仓道、褒斜道，贵州、云南通向南域诸海的夷道、南丝绸之路等，但都是翻山越岭，崎岖难行，只能供人行马走，跋涉攀登，根本无法承担大宗的人员和物资运输。而大片山地有的连羊肠小道都没有。由于交通阻绝，长期以来社会发展缓慢，经济比较落后，资源不能开发，人民生活甚为贫苦。近代始有现代化交通出现，光绪二十三年（1897），英轮“利川”号闯入川江，逐步兴起汽轮机船航行；民国十四年（1925），四川修了第一条公路——成都至灌县公路。以后 20 年间，

云、贵、州三省都修了一些省际和县际公路。抗日战争时期，国民政府还修了几条贯通三省而达缅甸的川滇东、西路等。但这些公路数量少，质量低，又疏于维修，有的在抗日战争胜利后即破烂不堪难以通车了。

二

出现在西南大地上的第一条铁路，是法国人于宣统二年（1910）建成通车的由越南劳开（今老街）至云南昆明的滇越铁路，即现在的昆河铁路，这条465公里长的米轨铁路是帝国主义侵华政策的产物。

早在道光二十年（1840）鸦片战争，帝国主义用大炮轰开了中国闭关锁国的大门，列强闯入中国，掠取特权，强修铁路，划分势力范围。对云、贵、川这块宝地，更是觊觎已久。同治二年（1863）英国人麦克唐纳·斯蒂文森（MacDonald Stephenson）拟的《中国铁路》中，就策划要以华中的汉口为中心，东面修到上海、杭州；西面修到四川、云南并一直修到缅甸、印度。英国军官理查德·斯普莱（Richard Sprye）还草拟了由缅甸经思茅达昆明的所谓“斯普莱路”蓝图。法英两国，先后夺得了滇越、滇缅两条铁路的修建权，并准备将这两条铁路延修到四川成都。一方面于光绪二十九年（1903）开工修筑滇越路，一方面派人入川窥测铁路线。

对于帝国主义肆无忌惮的掠夺和清政府丧权辱国的行径，云、贵、川人民同全国人民一样义愤填膺，自觉起来进行爱国保路斗争。光绪二十七年和二十九年（1901和1903），云南蒙自和个旧的数万工人、农民，揭竿而起，强烈反对殖民主义分子“到处测量”、“搭棚钉桩”、“占地修路”。愤怒的群众，围攻法人机构，殴打县令，焚烧海关，一度迫使法人逃逸，路事停顿。特别是宣统三年（1911）在四川爆发的保路运动，发展为与清朝政府针锋相对的武装斗争，不仅对帝国主义

的侵略政策以沉重打击，而且有力地推动了全国革命形势的发展，促进了辛亥革命的胜利。孙中山先生指出：“若没有四川保路同志会的起义，武昌革命或者要迟一年半载。”

在中华民国时期，云、贵、川三省铁路事业发展甚微。以袁世凯为首的北洋军政府，继续实行贷款修路的政策，结果掀起了帝国主义列强掠夺中国铁路权的又一次高潮。法国夺得了钦渝铁路（广西钦州经贵州、云南到四川重庆）、叙成铁路（宜宾至成都），比利时、法国夺得了同成铁路（山西大同到成都），德国夺得了湘黔铁路（湖南株洲到贵阳），英国夺得了昆大铁路（昆明到大理），美国夺得了川湘线襄渝段（湖北襄阳至重庆）的贷款权，这些铁路以后因各种原因未能修建。国民政府执政期间，也曾在西南地区有过贷款修路的打算，但都是“纸上谈兵”。民国四年（1915）云南绅商为解决锡矿运输，曾集资修了一条低标准的由个旧经碧色寨达石屏的寸轨铁路，全长177公里，历时20年始成，它是国人自办的一条铁路。民国二十八年（1939）抗日战争时期，国民政府为延修黔桂铁路，调集黔桂两省民工23万人，在贵州省境内的独山县泗亭至都匀县清泰坡段，修了167公里铁路，全线尚未修通，日军即沿该铁路北上，造成铁路破坏，贵阳吃紧。民国三十二年（1943），国民政府为解决重庆一带内迁工厂煤铁原料供应，在綦江县境内修了一条67公里的准轨铁路，民国三十七年（1948）猫儿沱至綦江段通车后，即没有按原计划续建。至于四川人民盼望已久的成渝铁路，几上几下，到1949年四川解放，只搞了部分工程，寸轨未铺。

在旧中国，云、贵、川三省虽有各类铁路1 063.7公里，但三分之一不能通车。能通车的线路，也是标准低、质量差、设备旧、运营条件简陋。牵引动力是本世纪初外国制造的杂小型蒸汽机车。滇越铁路滇段机车牵引定数只180吨左右。綦江铁路机车牵引定数也只200

第一章 概述

吨。多数线路无信号机，以手信号指挥行车。钢轨均为轻型，綦江铁路每米 17.4 公斤，云南米轨重 25 公斤，寸轨只 14 公斤。通信线路为架空明线。运输能力极小，滇越铁路滇段，法国管理时年均货运量 15 万吨左右，客运量 26 万余人；国民政府管理时期由于该线是抗日战争期间大后方唯一的陆上出海通道，运量较大，年货运量最高时 30 余万吨，客运量约 300 万人。个碧石铁路年均货运量约 7 万吨，客运量 43 万余人。綦江铁路年均货运量约 8.4 万吨，客运量 7.2 万余人。

为修建这些铁路，云、贵、川人民付出了沉重的代价。在云南，法国人为修滇越路，强索华工 30 多万人，外人对华工“不以人类相待”，劳役驱使，凌辱折磨，生活不及牛马，生命没有保障。湖南巡抚所派候补道沈祖燕在查访后称：“此次滇越路工所毙人数，其死于瘴、于病、于饿、于虐待者，实不止六、七万人。”可谓“一根钢轨一条人命”。在四川，人民为早日修建川汉铁路和成渝铁路，含辛茹苦，备受煎熬，清朝及民国政府官员以修路为名横征暴敛，鱼肉百姓，中饱私囊。史载：凡无力交纳路捐的“小农下户”，官府即“借抗粮之题目，办愚柔之百姓，复何爱惜，惨无天日，无县无之，以此卖妻鬻子，倾家破产者不知凡几。”老百姓说：“40 年来说修路，派款又拉夫，只见他们（注：指官家）盖洋楼，百姓愿望付东流，成渝路不是成渝路，是官府的摇钱树。”

三

1949 年中华人民共和国诞生，在中国共产党领导下，拓开了西南铁路建设蓬勃发展的新纪元。

建国伊始，新中国百废待兴。1950 年，中共中央为尽快建设大西南，毅然决定靠自力更生，艰苦奋斗，靠民族奋发精神和人民群众的创造力修建成渝铁路，提出了“依靠地方，群策群力，就地取材，修

好铁路”的方针。当时中共中央西南局第一书记邓小平说：“我们进军西南就下决心要把西南建设好，应从建设人民的交通事业开始作起。”接着以军工为前导，10万民工上阵，各省各铁路局及苏联专家，在人力、物力及技术上予以有力支援。这条全长505公里的铁路，1950年6月开工，在原有工程的基础上，仅两年于1952年7月即建成通车，实现了四川人民40年的愿望，赢得了西南人民当家作主后第一项社会主义宏伟建设的胜利。

四川与中原，自古秦岭巴山阻隔，“尔来四万八千岁，不与秦塞通人烟”。1953年7月，刚组建的新中国第一代专业筑路大军和川陕人民热烈响应中共中央毛泽东主席“努力修筑天成路”的号召，奔向千里宝成铁路工地，南北夹攻，逐段施工，在各方支援下，这条长668公里的陕西宝鸡至成都的铁路，1958年1月建成通车，开辟了第一条出川通向中原的坦途，为彻底改变“蜀道难”的历史局面创造了条件。从此，原来只靠长江唯一通道出入四川的客货，大部转由从宝成铁路运输，而且一直承担着出入川客货运输的大宗。1988年由铁路4个分界口的出入川客货运输中，分别有40%和33%是经宝成铁路进出的。1955年，国家又决定黔桂铁路复工，到1958年，这条被日军和国民党军队两度破坏而中断15年的铁路全线贯通，线路质量相应改善。该线南部与湘桂铁路、黎湛铁路连结，为沟通西南地区与华南、华中诸省以及湛江、海防等沿海城市，开辟了一条最短通道。

在第二、第三个五年计划期间，按中共中央制定的加强西南经济建设和国防建设的战略决策，成昆、贵昆、川黔等铁路相继上马。毛泽东主席提出了“成昆路要快修”、“川黔、贵昆路也要快修”的要求。国务院周恩来总理亲自部署，调集铁道兵、铁路职工和民工30万人，展开了一场西南铁路大会战。赓即湘黔、襄渝铁路也开工修建。5条干线总长3100公里，在三省境内达2877公里，约为三省当时已成铁