

秦皇岛港 铁路运输发展史

(1891—1992年)

交通部秦皇岛港务局铁路运输公司铁路史编委会 编

海洋出版社

秦皇岛港铁路运输发展史

QINHUANGDAO GANG TIE LUYUNSHU FAZHANSHI

(1891——1992 年)

交通部秦皇岛港务局铁路运输公司铁路史编委会 编

海 洋 出 版 社

内 容 提 要

秦皇岛港是当今世界上最大的煤炭输出港,也是中国对外贸易的综合性大港。1992年港口吞吐量达8121万吨,其中85%以上的货物要靠港区铁路集疏运。港口现有自备铁路161公里和先进的铁路设施。

本书运用该港大量的历史档案资料,从经济、技术方面叙述了港区铁路的发展历程,总结了港区铁路在港口装卸运输中的重要作用。本书可供港口同行业职工、干部学习,也可有关大专院校与专业人员研究现代港口铁路建设提供参考。

(京)新登字 087 号

特约编辑:孙光圻

责任编辑:钱晓杉

特约校对:草 明

秦皇岛港铁路运输发展史

(1891——1992年)

交通部秦皇岛港务局铁路运输公司铁路史编委会 编

海洋出版社出版发行(北京复兴门外大街1号)

大连海运学院出版社印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:8.5 字数:200千

1993年12月第一版 1993年12月第一次印刷

印数:1—1500

ISBN 7-5027-3998-X/U · 40

定价:8.80元

《秦皇岛港铁路运输发展史》编辑委员会成员

名誉主任 黄国胜 王世宝

主任委员 常印祥

委员 (按姓氏笔划为序)

王清文 计祥 刘建政 刘云祥

李淑萍 侯锦宗 黄景海

顾问 王占太 胡俊道 梁彦庆

辛润娟 卢其昌(特约)

总纂 黄景海

执笔 刘振华 傅仲溪(导言、第1~3章)

王庆普 关锡鉴(第4~6章)

张振华 刘万鹏 高元明(第7章)

※

※

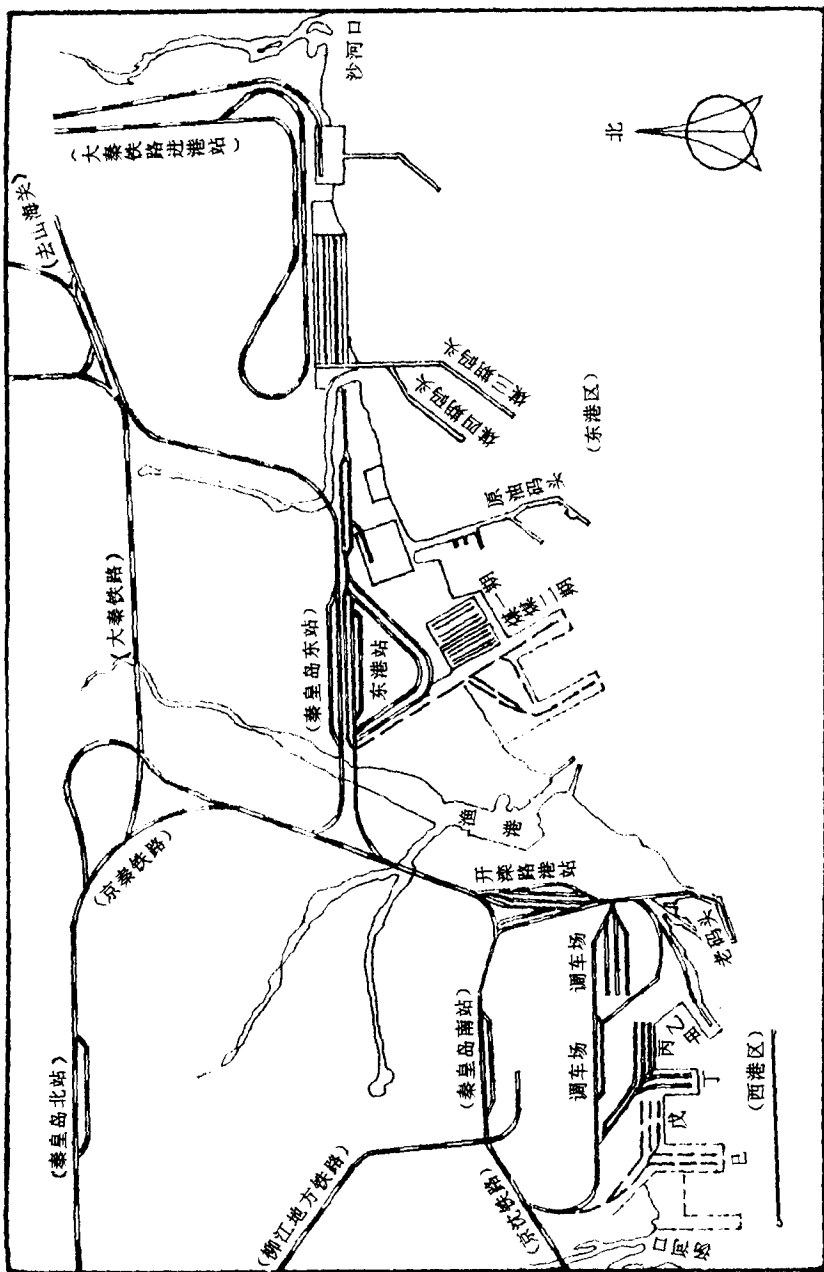
※

※

书名题写 王世宝(秦皇岛港务局工会主席)

扉页题词 黄国胜(秦皇岛港务局局长)

李德宣(中共秦皇岛港务局党委书记)



秦皇岛港口自备铁路与码头平面示意图

歷歷百年滄桑
傲挺鋼鐵脊梁

黃國陸

五九年十二月

港口鋼鐵動脈
牽引百年豪情

李法宣

一九九〇年十月廿五日

公司办公大楼(右)
秦皇岛港铁路运输



调度大楼(左)
公司开滦路港站
秦皇岛港铁路运输

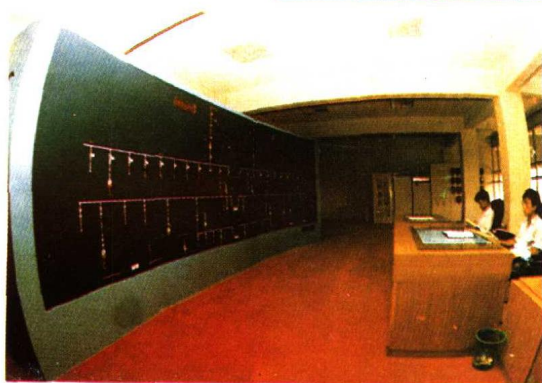


秦皇岛港铁路运输公司领导班子(上)

东港站铁路编组场(右)



机车调度室(左)



翻车机(右)



目 录

导 言	(1)
-----------	-----

上 篇

(近代部分)

第一章 秦皇岛开埠前后中国的早期铁路建设	(10)
第一节 中国首条自办铁路运输干线的形成	(11)
一、清朝政府修筑津榆铁路的动议	(12)
二、唐胥铁路修建及铁路机车厂创设	(13)
三、唐胥铁路展筑至津及中国铁路公司成立	(16)
四、津榆铁路建成和北洋官铁路局的设立	(17)
五、山海关北洋官铁路造桥厂的创办	(18)
第二节 港口自备铁路的初建和早期营运	(21)
一、港口自备铁路初建和庚子事变后的重建	(21)
二、自备铁路与码头及堆场配套建设	(25)
三、车务管理机构初步设立及早期营运收入	(27)
第二章 旧开滦时期秦皇岛港口自备铁路的初步发展 ...	(31)
第一节 自备铁路设施的扩建和改造	(32)
一、京奉铁路秦皇岛绕线工程竣工	(32)
二、京奉铁路唐秦复线工程投入运营	(33)
三、港区自备铁路的重大技术改造	(34)
四、加强调车场的建设	(38)
五、港口自备铁路向周围厂矿扩建分支专用线	(40)
第二节 港口自备铁路运输电气化	(41)
一、港口自备火力发电厂的兴建	(42)

二、引进电力机车及其设备·····	(43)
三、电力机车与蒸汽机车的功能比较·····	(44)
四、铁路设施的维护保养·····	(47)
第三节 港口铁路管理体系的重要调整·····	(49)
一、组建车务系统管理体制·····	(49)
二、建立港口铁路管理系统·····	(53)
三、港口铁路运输收支费用·····	(56)
第三章 帝国主义的榨夺与港口的畸形发展·····	(60)
第一节 日军入侵华北英日共管港口·····	(60)
一、英日修订使用港口的密约·····	(61)
二、日军当局加紧控制港口运输·····	(63)
三、大肆掠夺煤炭资源·····	(67)
第二节 日本对港口实行“军管理”·····	(70)
一、“军管理”下的车务运输·····	(70)
二、港口生产每况愈下·····	(76)
三、水深火热下的工人斗争·····	(78)
四、日本投降后车务管理的和平移交·····	(79)
第三节 美蒋统治下的港口运输·····	(80)
一、抗战胜利后的港口形势·····	(80)
二、美蒋统治下的港口贸易·····	(82)
三、国民党军队撤离港口,工人迎接胜利·····	(84)

下 篇

(现代部分)

第四章 秦皇岛港口自备铁路的恢复与初步发展·····	(87)
第一节 港口及其铁路摆脱运输困境·····	(88)
一、英人消极经营,加重铁路困难·····	(89)

• I •

二、人民政府解救港口运输危机·····	(89)
三、人民政府对港口及其铁路实行代管·····	(90)
第二节 港口铁路管理体制的改变与确立·····	(92)
一、公开中共车房支部,进行民主改革·····	(92)
二、港口及其铁路由交通部统一领导·····	(94)
三、港口自备铁路分支线的租借与转让·····	(98)
第三节 港口铁路运输生产的迅速恢复与发展·····	(101)
一、整备铁路运输,保证装卸生产需要·····	(102)
二、港口纳入国民经济发展的“一五”计划·····	(107)
第五章 “大跃进”中的港口铁路运输及其调整后的稳固 发展·····	(113)
第一节 挖掘运输潜力,加强港口铁路技术改造·····	(114)
一、开展技术革新与技术革命·····	(114)
二、延长7号泊位铁路线路 改进运输作业·····	(116)
第二节 组织“一条龙”运输大协作·····	(117)
一、路港缺乏协作,中转货物受损·····	(117)
二、统一作业组织,实现“路港一家”·····	(119)
三、改革生产组织,挖掘运输潜力·····	(121)
四、“一条龙”运输大协作的推广·····	(126)
第三节 大跃进的失误对港口铁路运输的严重影响·····	(128)
一、机车车辆超载作业,铁路设施失修失养·····	(128)
二、职工精力疲惫,工作质量下降·····	(130)
第四节 调整后铁路运输的恢复和发展·····	(131)
一、贯彻《条例》加强铁路管理·····	(131)
二、港口自备铁路扩建规划的提出·····	(134)
三、乙码头配套铁路工程建设·····	(137)
四、港口首次对自备铁路较大的技术改造·····	(139)

五、路港“交换车辆”技术经济论证	(142)
第六章 “文化大革命”期间港口铁路运输曲折发展	(145)
第一节 运输一度瘫痪铁路事故频繁	(145)
一、港口铁路运输不畅	(146)
二、港口铁路运输事故频繁	(147)
第二节 铁运职工排除干扰坚持港口运输生产	(152)
一、冲破极“左”阻力,整顿运输秩序	(152)
二、抵制错误思潮,促进港口运输	(153)
第三节 加快港口自备铁路建设步伐	(155)
一、乙码头调车场铁路信号首次试装	(155)
二、甲码头铁路铺设及西进港线建设项目的提出	(157)
三、乙码头 9 号泊位后沿的铁路工程	(159)
第七章 新时期港口铁路建设蓬勃发展	(162)
第一节 港区自备铁路再次进行大规模技术改造及新线建设	(163)
一、开滦路港站调车场的技术改造	(164)
二、海滨路调车场的设立	(167)
三、线路继续技术改造工程	(168)
四、新建铁道线路工程	(171)
五、煤炭码头一、二、三期自备铁路配套工程建设	(172)
第二节 港口铁路运输管理体制的改革	(174)
一、铁路运输管理体制的改革	(174)
二、基层生产、维修单位的建设	(180)
三、建立生产调度指挥系统	(192)
四、改善经营机制,加强港口铁路运输收费管理	(193)
五、开展多种经营业务	(195)
第三节 进行企业整顿,改进经营管理	(195)
一、加强港口自备铁路的运输管理	(196)

二、推行全面质量管理	(204)
三、加强安全管理	(209)
四、创建科研先导型企业	(216)
第四节 加强教育,提高职工文化素质	(221)
一、建立教育运行机制	(222)
二、按需施教,突出岗位培训	(224)
附录一 秦皇岛港铁路运输部门历任负责人名录	(228)
附录二 港区铁路货物运输管理制度	(234)
附录三 秦皇岛港务局铁路运输公司历年方针目标 (1985~1992 年)	(243)
附录四 秦皇岛港务局铁路运输公司历年主要经济技术 指标统计	(246)
一、港口吞吐量及机车拖运量情况	(246)
二、机车运用情况	(247)
三、主要财务指标	(248)
四、职工分类情况	(249)
五、铁路机车一次作业在港停留时间	(253)
六、人身事故情况	(253)
七、机械事故情况	(254)
八、机车、车辆及线路情况	(254)
九、铁路运输公司全员劳动生产率情况	(257)
后 记	(258)

导 言

秦皇岛港历史渊远,春秋战国时代的碣石港是燕国的通海门户;随着碣石海上交通的发展和变迁,隋唐时代形成了平州河港(今秦皇岛市卢龙县城西门外);到了明初,在石河入海处建成了码头庄河口港;此后,秦皇岛沿海岸曾出现一系列自然寄泊港。

19世纪中叶,西方殖民主义者大举入侵,中国开始沦为半殖民地半封建社会,沿海大部分重要海港成为“约开口岸”;各重要铁路线的投资建筑权和重要矿山的投资开采权也被侵略者攫取,国家主权丧失殆尽。

清朝政府为“兴复海军”、“振兴商务”,极力谋求京畿出海通道,于1898年(光绪二十四年)自行宣布秦皇岛为通商口岸,兴办码头,修筑铁路。

1900年,英帝国主义者乘义和团事起,骗取“保护”矿产文据,使秦皇岛港成为中英合办的开平矿务局的一个专用码头——开平矿务局秦皇岛经理处。

1899年,港口修筑第一条自码头至汤河火车站的单线4.8公里的铁路与1893年中国第一条铁路干线—津榆铁路接轨;同时建成港区车站,即最早的港口铁路、施工和车务的机构,这就是秦皇岛港口铁路运输公司的前身。

英国资本家垄断秦皇岛港半个世纪以来,出于其掠夺财富,倾销开平(开滦)煤炭的根本目的,锐意经营,港口的基础设施有了一定程度的发展,建造了7个深水泊位和47万平方米的堆煤场,修筑标准轨距的铁道线路和购置机车车辆,港口年吞吐量曾创造过近460多

万吨的高水平,但企业性质和管理体制没有根本性的改变。建国前,港口铁路线总长达 42 公里,有中小型机车 9 台,其中蒸汽机车 7 台、电力机车 2 台,车皮 160 辆。

新中国成立以来,港口铁路经历了三次较大规模的技术改造,原始状态的生产方式已由新技术、新设备所代替。60 年代,重点是机车、车辆及线路的改造,机车、车辆由小到大,线路由不规范到规范。70 年代初,改造港区铁路咽喉要道,扩大通过能力;在码头调车均安装电气集中控制,用自动转辙机取代原始手工重锤式扳道;拆除线路两侧灯杆,全场装备灯桥、灯塔,第三代光源高压钠灯在港区落户。党的十一届三中全会以后,新开发的东港区现代化原油码头和煤码头陆续投产,由秦皇岛站新辟一条西进港线,对总调车场进行大规模改造,彻底摒弃了英帝国主义在港口留下的落后作业方式,实现了调度的屏幕控制和计算机管理。

今日秦皇岛港是中国沿海重要外贸港口,也是我国能源输出第一大港。东西港区拥有 1 万吨级至 5 万吨级的大中小配套、多层次、多种装卸工艺的机械化煤码头、管道输油码头、先进的杂货码头和集装箱码头等 25 个生产泊位,通过能力高达 9500 万吨。港口吞吐量自 1985 年以来连续居中国大陆沿海港口的第二位,1992 年达 8120 多万吨。按照秦皇岛港得天独厚的自然条件、地理位置、腹地经济的发展趋势,“八五”期间国家重点投资 16.65 亿元,建设煤码头四期工程和戊己杂货码头计 10 个泊位。到本世纪末,港口的通过能力将达到 1.2 亿吨,秦皇岛港将对整个中国现代化建设乃至世界经济发展产生越来越大的影响。

在港口装卸运输业的不断前进中,秦皇岛港务局自备自营的铁路建设得到了同步发展。港口铁路对外联结着京山、沈山、京秦、大秦 4 条铁路干线,对内联结着东西两个港区的 6 个装卸公司和耀华玻璃厂、秦皇岛发电厂、柳江煤矿及其它单位的铁路专用线。1985 年到 1989 年,港口铁路在完成全局煤杂吞吐量中的平均比重为 96.1%。

1992年,港口进出口煤杂总数为6286.8万吨,其中港区铁路运输量为5500多万吨,占87.48%。现在港区铁路160.96公里,大型蒸汽机车20台左右,内燃机车8台,车皮394辆,固定资产总值1.6亿元,在全国拥有铁路设施的港口中,是铁道线路最长、设备先进、门类齐全、整体实力强的生产运输单位。

港口铁路的特点是自修、自营、自管。秦皇岛开埠之初,由开平矿务局以兴办码头铁路之名义向英国贷款20万英镑,作为港口建设资金。在码头水工工程未开工之前,就在岛上东南岬角开山采石铺路(标准轨铁路),由自备的小型机车运送石料填海筑堤,码头修到哪里,铁路就铺到哪里,建成一个泊位后就简易投产。甚至建国前铁路局的机车、车辆以及铁路器材也都是以贷款形式由开平矿务局购进,再转租给铁路局的。

秦皇岛港区铁路还有一个特点,凡经本港进出口大宗货物的厂商,设置本厂商的堆场和仓库,均由港口铁路机构负责设计施工以及维护保养,并由港区岔道铺设分支“专用线”,诸如美孚石油仓库、太古洋行仓库、柳江煤矿、长城煤矿和耀华玻璃厂等库场均是如此。其铁路局车辆运费,由港口代收代转;其它费用则列港口铁路收入,实际上这些与港口铁路衔接的“专用线”也属于港口铁路的一部分。

港口是水陆联运的中心,港口铁路与厂矿企业的专用线不同,企业仅仅是通过专用线运进原材料、燃料、运出成品或半成品而已。港口铁路则是水陆联运的纽带,联运的全过程归结起来也就是“点”(换装港、枢纽编组站)和“线”(线路)两大环节之间的各种能力的结合,协调“点”和“线”的货运作业的中心环节就是港口铁路。

港区铁路是为船舶服务的,是港口装卸工艺中的主要环节。实践证明,港口管理港区铁路有很多好处。秦皇岛开埠之初是开平煤矿专用码头,现已发展成以能源(煤炭和原油)输出为主的综合性国际贸易港口。秦皇岛港形成综合生产能力分为5个主要部分:码头泊位、装卸能力、仓储能力、港口铁路和装卸机械。港区铁路在港口运输中