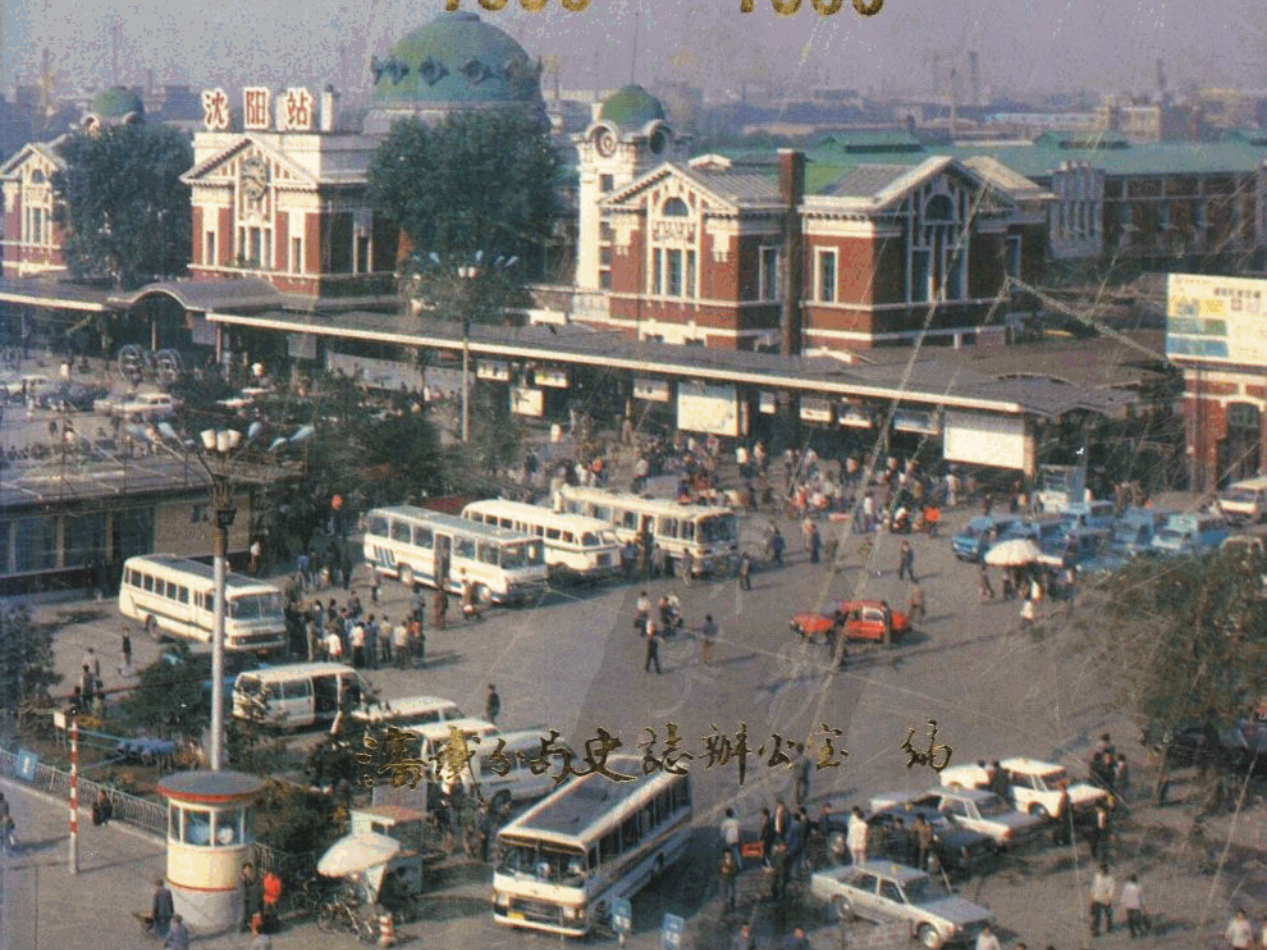


# 瀋陽鐵路

# 分局誌

1898 — 1988



瀋陽鐵路分局誌辦公室 編

---

瀋陽鐵路

---

分局誌

---

1898—1988

瀋鐵分局史誌辦公室 編

内部发行  
注意保密

## 沈阳铁路分局志

1898—1988

沈阳铁路分局史志办公室 编

(沈阳市和平区总站路100号)

---

印刷装订：沈阳铁路印刷标签厂  
彩图制版印刷：北京新华彩印厂

---

开本 787×1092 <sup>1</sup>/<sub>16</sub> 80万字  
1990年5月印刷 装订精装

---

书号：沈文内登字 105—50号 印数 1—600

山  
定 5000

# 总 述

沈阳铁路分局，位于我国东北地区南部中心地带，松辽平原南端，辽宁省腹地。在东经 $122^{\circ}59'$ 至 $124^{\circ}55'$ ，北纬 $40^{\circ}38'$ 至 $42^{\circ}32'$ 之间，属于暖温带半湿润气候。分局机关设在沈阳市和平区总站路100号。管内铁路网结着全国重工业基地沈阳，钢都鞍山，煤、油之城抚顺，化纤之城辽阳，煤炭基地铁岭与铁法及海城等7个大、小城市；昌图、西丰、开原、铁岭、抚顺、新宾、清原、灯塔、辽阳、营口等10个县。除东部铁路穿越辽宁东部山区外，大部分铁路处在平原地区，跨辽河、浑河、太子河的主流及其支流，地势平坦，土地肥沃，物产、地下资源丰富，经济发达。交通形成铁路与公路、民航、管道相互交织的运输网络。

沈阳铁路分局管内有长大、沈山、沈丹、沈吉、苏抚5条干线；有开丰、铁法、辽溪、海沟4条支线；有专用线808条。

沈阳铁路分局管辖区域以沈阳为中心，北至长大干线四平站（不含），与长春铁路分局临界；南至长大干线大石桥站（不含），与大连铁路分局相接；西至沈山干线马三家站（含），与锦州铁路分局毗连；东至沈吉干线清原站（含），与通化铁路分局接壤；沈丹干线至吴家屯站（不含），与丹东铁路分局连接；海沟线至盖家站（含）。1988年，分局管内有15个特、一、二等站，75个三、四、五等站，5个车务段，2个列车段，4个机务段，5个工

务段，5个电务段，5个车辆段，2个房产建筑段，水电段、线路大修段各1个，以及13个服务单位。全分局铁路线路总延长2,487公里，其中正线1,275公里，站线872公里，段管线117公里，岔线218公里，特别用途线5公里。营业里程805.8公里。无缝钢轨线路636公里，水泥枕线路1,174公里。道口725处，其中有人看守道口143处。机车拥有量是1952年的2倍多，内燃机车比重达到44.7%。长途通信线为841,182延长米，基本形成以沈阳为中心的完整的有线长途自动通信网络。运输生产指挥系统实现了车站与列车和调度与司机、车长的无线通信联络。车站全部使用先进的透镜式色灯信号机，自动闭塞里程达到317公里。70%的车站已经实现了电气集中操纵。1988年的客车拥有量，比1949年增长2.7倍，货车保有量，比建国初期增长4.1倍。

沈阳铁路枢纽是我国东北地区最大的枢纽，是连通关内与东北各地的咽喉，是长大、沈山、沈吉、沈丹与苏抚5条铁路干线的交汇地区。铁路运输通往北京、大连、哈尔滨、吉林、丹东、抚顺6个方向。联结大连、营口、丹东、秦皇岛等海港。沈阳枢纽以沈阳、苏家屯、沈阳西、大成、皇姑屯、沈阳东站等24个大小车站组成。1988年，沈阳枢纽日均办理旅客列车146列。全年旅客发送量为4,404.5万人，货物发送量为713.3万吨，比1975年分别增长31.7%、41.3%。

沈阳铁路分局管内的铁路起步于19世纪末20世纪初。1898年，沙皇俄国为了掠夺中国东北的丰富资源，以中俄合办名义，强行修筑由哈尔滨经沈阳至大连、旅顺的东清铁路南满支路，1899年铺轨至沈阳，1903年，旅顺至长春间正式运营。1904年，又建成苏（家屯）抚（顺）铁路。这两条铁路均由俄国人一手操纵的中国东清铁路公司管辖。沙俄由于在日俄战争中失败，便背着中国将长春以南



铁路转让给日本。1904年至1905年，日本在日俄战争中，擅自建成安（东）奉（天）军用轻便窄轨铁路，以及新民至皇姑屯轻便铁路。1906年，日本成立“南满洲铁道株式会社”（简称“满铁”），管辖这几条铁路。1907年，清政府以166万日元从日本手中将新民至皇姑屯铁路赎回，划归奉榆铁路局管辖，接通沈阳至山海关铁路。1924年10月，奉天省成立奉海铁路事务所，决定不用外国人，不借外资，利用自己的资金和技术力量，官商合办，修建奉（天）海（龙）铁路。1925年5月，成立奉海铁路公司，7月正式开工，1927年9月铺轨至海龙，并开始营业。1928年3月，奉海铁路公司改为奉海铁路工程局，10月改为沈海铁路公司。1926年，开丰支线竣工营业。1929年，奉吉铁路全线通车。

“九·一八”事变后，1932年，沈海铁路改由“伪满”交通部管辖。1933年3月，“伪满”交通部将“国有”铁路委托“满铁”经营，在沈阳设铁路总局。1934年9月21日，苏联将满洲里至绥芬河1,481.2公里铁路及支线，以1.7亿元转让给伪满洲国，由“满铁”经营。从此，东北铁路全部被“满铁”霸占。“满铁”出于“统制”经营的目的，推行“一元化”，采取一系列殖民主义的管理办法，把大批日本人派到铁路担任重要职务，直接加以控制；把南满铁路同朝鲜北部的铁路联结一起实行联运，加强同日本本土的联系。“满铁”又设铁道建设局，垄断东北的新铁路建设，1936年11月，将铁道建设局合并到铁路总局。此时，铁路总局下设锦县、吉林、牡丹江、哈尔滨、齐齐哈尔5个铁路局和大连、奉天铁道事务所。不仅管辖东北铁路，而且还管辖朝鲜北部铁路，以及公路、水运等。1937年7月，日本帝国主义全面进攻中国，“满铁”成为重要军事补给运输线。1941年，太平洋战争爆发后，日本对铁路实行

所谓“战时体制”，完全置于军事管制之下。铁路总局将奉天铁道事务所改为奉天铁道局，管辖沈阳铁路，直至1945年8月日本帝国主义投降。

1945年8月，根据中苏两国共管中国长春铁路的协定，成立中国长春铁路公司，沈阳铁路隶属中长铁路沈阳区管理处。同年12月，国民党政府委派的中长铁路理事长、理事、监事赴长春任职，中国副局长在沈阳办公。1946年3月，苏方人员陆续离职回国，国民党政府交通部宣布实行铁路“分区管理制”，设东北区特派员办公处，下设5个管理局，沈阳铁路归沈阳铁路管理局管辖。

1946年7月，在东北解放区成立东北铁路总局。1947年6月，辽南解放区在瓦房店成立辽南办事处，管理沈阳以南解放区的铁路。1948年2月，解放区在鞍山成立辽南铁路局（也称辽宁铁路局，后迁至瓦房店），管辖石河至太子河间铁路（石河以南由苏军管理）。同年11月25日，成立沈阳铁路军事管理局。1949年2月27日，撤销辽南铁路局，将辽南、安（丹）东铁路局合并，归沈阳铁路军事管理局。1949年3月，成立大石桥铁路办事处，隶属沈阳铁路军事管理局。1949年3月15日，撤销沈阳铁路军事管理局和大石桥铁路办事处，成立沈阳铁路管理局，管辖哈大铁路陶赖昭以南的干支线。

1950年2月14日，中华人民共和国政府与苏联政府签订了协议，成立中苏共管的中国长春铁路公司。同年5月1日，中国长春铁路管理局（简称中长局）成立并营业，同时撤销沈阳铁路管理局。在沈阳成立中长铁路管理局第四分局，管辖长大线北至陶赖昭站（不含），南至大石桥站（不含）、苏抚铁路全线及烟台（今灯塔）支线。1952年12月31日，中、苏两国政府发表公告，苏联政府将中国长春铁路移交给中国，撤销中长铁路管理局。1952年分局旅

客发送量为1,552.9万人，货物发送量为992.3万吨，比1950年分别增长46.8%、44.9%。

1953年1月1日，成立哈尔滨铁路管理局，沈阳铁路分局隶属于该局。管辖北至铁岭站（含）、南至大石桥站（不含）、西至裕国站（含）、东至营盘站（含）。分局为完成长大、沈安（丹）、苏抚3条干线的货运编解任务，投资3,985.1万元，对苏家屯编组站进行扩建和改建。1954年2月，修复沈阳至浑河三线、于洪至揽军屯间复线，以及对浑河、揽军屯、于洪和沈阳4个车站的部分改建投资451.6万元，增铺线路20.87公里，道岔35组，修复桥涵8座，1955年末交付使用。1955年分局客、货运量比1952年分别增长50.9%、49.5%。

1956年1月，成立沈阳铁路管理局，沈阳铁路分局隶属于该局，管辖区域与哈局时期相同。1957年苏家屯站开始建设上行纵列式单向三级四场机械化驼峰编组场，1960年投入使用。1957年，分局旅客发送量为4,243.9万人，货物发送量为1,926.4万吨，比1953年分别增长69.4%、65.2%。货车静载重平均每车为35.7吨，比1952年的29.3吨增载6.4吨，全年等于多装运118,239车货物。

1958年1月，沈阳铁路分局撤销，其所属基层站段直属沈阳铁路管理局各处管理。1959年1月，成立沈阳办事处，为沈阳铁路管理局的派出机构，管辖长大线北至毛家店站（含），南至大石桥站（不含），沈吉线至清原站（含），沈山线至裕国站（含）和苏抚全线。是年，为开发铁法煤田建成铁法支线。1960年3月，建成苏家屯上行纵列式机械化驼峰编组场。5月，修复开丰支线。沈阳站为方便旅客，曾与大连、青岛、上海、广州4个港务局实行水陆联运；在沈阳市内设立固定售票所4处；还将原动车库改建现在的第



一旅客候车室。1958年至1965年间，配属国产建设型大马力机车42台，牵引定数为3,200吨，比口型机车提高950吨，这对于完成日益繁重的铁路货物运输，起了巨大作用。铁路装卸作业机械不断增加，至1965年，拥有大型装卸机械7台，各种叉车20台，行李搬运车15台，站内装卸机械化比重达到35.7%。在这个期间还修建了货物专用线194条，占专用线总数的24%。

1964年1月，撤销沈阳办事处，恢复沈阳铁路分局。其管辖范围除沈山线延至马三家站（含）外，与沈阳办事处相同。1966年“文化大革命”，1967年5月，沈阳铁路分局实行军事管制，1968年5月30日，成立沈阳铁路分局革命委员会。管辖区域与原分局相同。“文化大革命”动乱时期，客、货运工作秩序混乱。“文化大革命”初期，客流构成发生了重大变化。国家各机关、大专院校和企业事业单位因公出差人员以及城乡居民探亲访友的正常旅客均大量减少，外出“串联”和外调人员则大量增多，因而铁路旅客发送量始终保持增长的趋势。1966年至1968年比1963年至1965年，旅客发送量增长4.2%。货物发送量显著下降，1967年至1968年比1965年至1966年货物发送量下降33.1%。1970年至1971年，随着辽河油田的开发，建成沟（帮子）海（城）铁路。1972年，苏家屯下行机械化驼峰编组场建成。沈阳机务段的客运机车，从1972年开始配属6台东风内燃机车，至1975年底增至63台，基本结束了蒸汽机车牵引旅客列车的历史。1977年沟海线中小站至五七站移交锦州铁路局。

1978年8月25日，撤销沈阳铁路分局革命委员会，恢复沈阳铁路分局建制。管辖区域未变。党的十一届三中全会以后，加快了对沈阳枢纽的改造和建设，沈阳站新建1,958平方米的售票大楼和960平方米天桥。1984年扩建的沈阳东货场交付使用；新建的沈阳西站

投入运营。建成后的沈阳西站，占地面积3,400亩，东西长7公里，南北宽1公里，生产、生活用房建筑面积为12万余平方米，为正线外包式双向二级四场（含上下行直通场）自动化驼峰编组站。共有站线172条，总延长120.7公里。沈阳西站的开通使用，使货物列车绕行市外，既使辽北、辽西、辽南铁路运输畅通，又解决了铁路货物运输与城市交通的互相干扰，使枢纽内的通路更加便捷。减少了枢纽内其他编组站的作业量。1986年11月6日，新沈阳北站开工，1988年6月25日，已完成沈吉、长大铁路转线工程，并开始部分接车，同时封锁原沈阳北站。1986年12月10日，长春分局昌图车务段划归沈阳分局，沈阳分局管辖区域延至四平站（不含）。1988年旅客发送量为8,759.2万人，货物发送量为5,146.3万吨，比1975年各增长16.9%。沈阳分局客运量居全国各铁路分局之首，货运量为第四位。



# 线路桥涵

## 干 线

### 长 大 线

长大线，北起长春，南抵大连，全长701.8公里。是原东清铁路南满支路（哈尔滨至旅顺）的一段。沈阳铁路分局管内南起大石桥（不含），北至四平（不含），共337公里。从沈阳南行，经苏家屯、辽阳、鞍山、海城、大石桥、熊岳城、瓦房店、普兰店、金州直至大连；从沈阳北行，经铁岭、开原、昌图、四平、公主岭、直至长春。这条干线纵穿辽宁省全境和吉林省南部广大富庶地区，是沈阳与东北三省、内蒙东部地区部分重要城镇、矿山相联系的纽带，是沟通大连、营口等重要海港的交通动脉。

中日甲午战争后，中国面临着被世界列强肢解和瓜分的严重危机。1896年，沙皇俄国乘清政府内外交困之机，最先下手将我国东北划为自己的势力范围，并攫取了东清铁路的筑路权。1898年5月和9月，由8个工区分别从哈尔滨和旅顺相向施工，1899年11月，南线工程铺轨到沈阳，1900年1月铺到铁岭。

正当沙俄加紧修筑铁路，图谋更大规模扩张时，我国北方爆发了震撼世界的义和团反帝爱国运动。义和团在铁岭、沈阳、辽阳一带同沙皇俄国展开了英勇斗争。1900年6月14日，在鞍山附近烧毁铁

桥，6月21日在沙河站（林盛堡）袭击沙俄铁路建设队，7月1日在奉天（沈阳）向“盛京铁路公司”发起猛烈进攻，烧毁公司大楼，给沙俄以沉重打击，铁路修建中断。7月6日，沙俄以保护铁路为借口，调集18万军队，分六路入侵我国东北，10月1日，占领沈阳后，在武力掩护下强行施工。到1903年7月，旅顺至长春间铁路正式交付运营。当时，全线只有29个车站，线路轨距为1,524毫米；钢轨为32公斤B型；桥梁活载等级为古柏35；最小曲线半径为320米；最大坡度为10‰；每公里铺设枕木1,500根；区间通过能力仅7对。

1904年2月，日俄战争爆发，沙俄军队节节败退，日军由南向北推进，并将所占有的铁路，由宽轨（1,524毫米）缩铺为窄轨（1,067毫米）。1905年9月，日俄战争结束，沙俄与日本签订了《朴茨茅斯和约》，日本强占了长春以南的铁路。1906年6月，成立“南满洲铁道株式会社”。8月，日本决定，将长春以南的铁路由窄轨改成标准轨（1,435毫米），并铺设成复线。改轨工程于1907年7月动工，到1908年5月改成。复线铺设于1907年5月动工，1920年11月，奉天（沈阳）以南复线开通使用。到1934年9月才铺到长春。

在日本帝国主义占领下的长大线技术标准很低。1908年以前，平均时速仅为28.8公里，1912年以后，逐步提高到47.7公里。1927年更换成50公斤重型钢轨后，旅客快车时速达到57.6公里。1934年以后，对线路、桥梁等设备再进行了改造，对83.4延长公里冻害地段的路基进行了加固，对俄式钢梁、墩台进行了全面加固，旅客特别快车时速为82.5公里。

到1945年，日本帝国主义投降时，长大线701.8公里铁

路中有复线544.6公里，单线157.2公里，为第四种线路；铺设50公斤型钢轨667.3公里，60公斤型钢轨34公里；石碴道床厚度为450毫米；桥梁活载等级为L—22（部分为L—18）；站场股道有效长为600米，限制坡度：上行为8.3%，下行为9.5%，最小曲线半径为362米；区间通过能力：单线区段为25对、复线区段为60对、沈阳至苏家屯间为90对。

日本帝国主义投降后，根据中苏《关于中国长春铁路协定》，国民党政府在哈尔滨原中东铁路管理局旧址，成立了中国长春铁路管理局。长大线除大连至石河区段仍由苏军驻扎外，从普兰店到长春均被国民党所控制。在国民党统治下的长大铁路，管理混乱，线路毁损，设备散失，能够维持经常通车的区段仅在辽阳至铁岭之间，而且以军运为主，客货运输时办时停。

解放区的军民为支援解放战争，发展生产，面对瘫痪的铁路，积极组织抢修。辽南地区于1947年在瓦房店成立了辽南铁路局，组织抢修普兰店至太子河间线路。1948年2月，普兰店至芦家屯间通车。2月20日开始抢修芦家屯至太子河间线路。在人力不足，材料十分缺乏，国民党飞机狂轰滥炸的情况下，日铺轨平均进度仍在2公里以上。不到3个月时间，共修复线路180公里，道岔58组，桥梁26座，重建通信线路1,117延长公里，修复汤岗子、他山、分水等8个车站和海城、盖县给水所，新建海城临时水塔。1948年5月27日，芦家屯至太子河间线路抢修任务全部完成。

由于太子河大桥上下行的桥墩、钢梁全部被毁损，沈阳铁路军事管理局于1948年11月组成抢修工程队和工程总队，12月7日，完成临时桥梁抢修任务。12月17日太子河至沈阳间正式通车。

沈阳以北的铁路工人，在铁岭工务段的组织下，日夜抢修，5



天内就修复了铁岭至沈阳间的下行线。11月2日，在沈阳解放的当天晚上，第一列军用列车安全开进了沈阳。

沈阳解放后，沈阳铁路军事管理局，继续组织铁路工人抢修铁岭以北线路，由南向北进行，12月20日又组成四平工程队由四平向南进行，1949年1月20日，在541公里150米处接轨。修复线路106.8公里，道岔39组，桥梁27座。1949年2月1日正式通车。

从1949年第一季度起，对长大线进行全面修复，第一季度完成了铁岭至四平间的桥梁修复，恢复了开原至长春间21个车站的站线，修复了长春至孟家屯的复线，新建昌图、双庙子两座水塔；第二季度完成四平编组场的部分修复工程和铁岭、开原、昌图、双庙子、泉头等车站站舍修复；第三季度重建大屯车站站舍，修复孟家屯站站舍和四平站的跨线桥；第四季度修复长春站编组线和公主岭、范家屯站的站线及杨木林等三个车站的安全线。完成了开原至铁岭、苏家屯至辽阳等区间的复线。

建国后，党和人民政府十分重视长大线复线修复。1950年初修复孟家屯至开原、辽阳至鞍山两段，至同年底，长春至鞍山间复线通车。到1954年沈阳铁路分局管辖内的长大复线全部修通。

从1953年起，长大线被列入重点技术改造线路，改造的主要项目有：

1、**建设沈阳至浑河间第三线路。**沈阳至苏家屯区间，是交通咽喉之地，列车密度大，仅靠复线难以满足运输要求，1953年末，铁道部投资544.1万元，由哈尔滨铁路管理局设计并组织施工，利用原有桥墩修建沈阳至浑河间第三条线路。1954年6月13日动工，同年11月10日完成。交付运营后，区间通过能力提高了28对，缓和了

沈阳至苏家屯区间运输紧张的局面。

**2、扩建灵山编组站。**灵山编组站担负着鞍钢和鞍山市厂矿企业的运输任务。建国后，由于钢铁生产的发展，运量和运能之间的矛盾日渐突出，编组站迫切需要扩建。从1954年到1961年，扩建工程分两期进行。

第一期工程有灵山、鞍山、立山、首山站、机务段、车辆段和4条运行线、联络线等的修复（包括鞍钢所属的灵山）。于1954年4月15日动工，至1955年12月29日完工。铺设正线12.68公里，站线26.73公里，道岔156组，修复桥梁1座，涵渠12座，修复和新建房舍6,517平方米，给、排水道4,995米，补修水塔、贮水池各1座，煤台2座，清灰设备4座。

第二期工程有到达场、编组场、出发场扩建和旧场改造与新旧场间联络线、油库专用线建设等。于1959年9月开工，至1961年8月23日完成。投资519万元。新铺线路25.8公里，道岔86组，改铺线路26.5公里，道岔17组，新建桥梁1座，涵渠6座和到达场公路立交桥1座。

灵山站扩建后，编解能力由原来的1,150辆，提高到1,702辆，提高48%，基本满足了鞍山市运输的需要。

**3、他山至分水间落坡。**他山至分水原下行坡度最大为9.2‰，曲线半径最小为950米，机车仅能牵引1,700吨，成为鞍山至大石桥区段牵引定数2,700吨的梗阻区间，列车通过该段时，后部需要加挂补机，影响了区段的通过能力。1959年4月1日开工对该段进行落坡，至翌年6月27日交付使用，共完成土石方43.1万立方米，铺轨2.8公里，投资186.5万元。竣工后，下行坡度为6.2‰，牵引定数达到了2,700吨，取消了补机，提高通过能力16%，线路允许速

度达到110公里/小时，消除了大石桥车站补机作业时间，节省了营业费支出，提高了车站作业能力。

**4、扩建开原站。**随着清河电厂的投资和建设，开原站运量剧增，原有设备已不能满足运输需要。经铁道部批准对开原站进行扩建。于1975年8月开工，到1978年2月竣工。主要工程有：在原站场南侧增设纵列式新车场，新铺到发线4条、分类线4条、改设货物线2条；在北侧新建站修所和机务整备设施各1处、新建房舍4,000平方米，铺轨12.94公里，道岔37组，水鹤2座，灰坑2个，灯桥3座，转盘1座，方涵33米，投资727.2万元。

**5、扩建新城子站。**新城子是沈阳的卫星城镇，新城子站原为四等中间站。除办理客货列车到发、通过作业外，还办理旅客乘降、行包到发和货物整车、零担装卸作业及7家铁路专用线的取送车作业。党的十一届三中全会以来，运量成倍增长，而设备仍是三十年代的，不能满足接发列车和装卸车的需要。1982年9月22日由沈阳工务段施工，增设了到发线和停留线各1条，1983年11月15日竣工。投资为36.7万元。

**6、更换无缝钢轨和混凝土轨枕。**长大线是东北铁路交通的大动脉，建国后随着生产建设的发展，运量猛增。为了提高通过能力，加快列车运行速度，从1965年起，把更换无缝钢轨和钢筋混凝土轨枕作为重点技术改造项目。该项工程分两个阶段进行：

第一阶段于1965年开始，首先在辽阳至灯塔间，更换为国产50公斤钢轨，在现场采用湿模铝热焊焊成长轨（每个信号分区1根），同时将木枕更换为钢筋混凝土轨枕。到1969年，沈阳铁路分局管辖内长大线的下行线全部更换完毕。从1972年起，对上行线开始更换，至1973年更换完毕。