

009895

福州铁路分局志

(1905—1995)

福州铁路分局史志编委会 编



中国铁道出版社

福州铁路分局志

(1905 - 1995)

福州铁路分局史志编纂委员会

二〇〇二年十二月·福州

32-2

福州铁路分局史志编纂委员会

主任 黄焕忠 陈为坤

副主任 俞昌营 陈林芳

委员(以姓氏笔划为序)

王龙海 王永昌 王晓明 方 琪

方必全 甘国东 卢彦超 龙魁银

李希信 朱生垣 陈天华 陈启明

陈秋金 陈德儒 陈遵康 张仁光

张锡金 杨建中 杨炯华 肖 波

林 平 林 耕 林东石 林金藩

林震威 周殿揆 赵中林 俞建峻

唐才干 郭 彪 郭绪恣 高 鹏

高占元 黄桂章 阎志华 蒋振庭

《福州铁路分局志》编辑部

主 编 陈林芳

副主编 方必全 方 琪(常务)

编 辑 陈国华 齐致才 黄志院

王本枢 林海榕

主 笔 方 琪

福州铁路分局史志编纂委员会

主任 黄焕忠 陈为坤

副主任 俞昌营 陈林芳

委员(以姓氏笔划为序)

王龙海 王永昌 王晓明 方 琪

方必全 甘国东 卢彦超 龙魁银

李希信 朱生垣 陈天华 陈启明

陈秋金 陈德儒 陈遵康 张仁光

张锡金 杨建中 杨炯华 肖 波

林 平 林 耕 林东石 林金藩

林震威 周殿揆 赵中林 俞建峻

唐才干 郭 彪 郭绪恣 高 鹏

高占元 黄桂章 阎志华 蒋振庭

《福州铁路分局志》编辑部

主 编 陈林芳

副主编 方必全 方 琪(常务)

编 辑 陈国华 齐致才 黄志院

王本枢 林海榕

主 笔 方 琪

序

黄焕忠

《福州铁路分局志》在分局、分局党委的高度重视和大力支持下,经过全体编纂人员的共同努力,于2001年12月编纂成书。这是我分局在编纂《福建省铁路志》和编辑出版10部《福州铁路分局年鉴》之后的又一项重要成果。借此,谨向在各个历史时期为福建铁路事业发展作出重要贡献的领导和同志们致以崇高的敬意!对在分局志编纂过程中殚精竭虑,付出辛勤劳动的所有参与者表示诚挚的感谢!

《福州铁路分局志》记述自清光绪三十一年(1905年)由在京闽籍官员联名发起创办福建铁路,并于清宣统二年(1910年)十二月修成28公里漳厦铁路起,到中华人民共和国成立之后(截止1995年12月),陆续修建鹰厦铁路、外福铁路、漳泉肖铁路等3条干线及福马铁路等6条支线的历史和现状;记述福建铁路发展中的兴衰起伏的历史变化,其中既有取得巨大成功的丰富经验,又有造成某些失误的深刻教训;记述福州铁路分局“自信、领先、务实、团结”的企业精神和全分局37000多职工拼搏、奉献的战斗风姿。

江泽民总书记曾明确指出:“编纂社会主义新方志是两个文明建设的组成部分,是社会主义文化建设的系统工程,是承上启下、继往开来、服务当代、有益后世的千秋大业。”《福州铁路分局志》是一部企业志,分局历史的机构设置、铁路建设、运输生产、经营管理、科技教育文化、多元经济、生活服务、党委群团、政法人武等方面的工作尽囊其中,是一部百科全书,是昨天的记录、今天的佐证、明天的借鉴。本志总体上达到了观点正确、资料丰富、体例完备、文字通畅的要求,较好地体现了时代风貌和福建铁路的特色。《福州铁路分局志》为我们了解局情、借鉴历史、做好工作、减少失误提供了宝贵的参考资料;为继承和发扬优良传统,激发广大职工敬业爱岗、建功立业,都将发挥重要的作用。

由于这部《分局志》时间跨度大,许多资料散失不全,加之我们缺乏修志经验,因而不足之处在所难免,衷心希望读者帮助我们正误补缺。

凡 例

一、本志以马克思主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导,按照辩证唯物主义和历史唯物主义的观点,坚持“存真求实”的原则,客观地反映福建铁路的发展历史,突出企业特点和时代特色,力求达到思想性、科学性、资料性的统一。

二、本志时间断限,上限为清光绪三十一年(1905年),下限为1995年,个别内容略有上溯或下延。

三、本志采用横排纵写、以横统纵的编排方法,分类以篇、章、节、目记述。首立《概述》、《大事记》,末列《附录》,中设《机构设置》、《铁路建设》、《运输生产》、《经营管理》、《科技 教育 文化》、《多元经济》、《生活服务 医疗卫生》、《中国共产党福州铁路局、分局组织》、《群众团体》、《政法 人武》、《人物》等11篇54章,共78万字。

四、本志采用述、记、传、志、图、表、录等表述形式,以志为主体。图(含照片)部分集中于卷首,其余的和表附置于有关章节中。

五、本志行文除引用古籍资料,一律采用语体文、记述体。文字力求通顺、朴实、简明,使之文约事丰,言简意赅。

六、本志使用建国前和建国后的概念,系指1949年10月1日中华人民共和国成立前后的时间。建国前沿用历史朝代年号纪年,在后括弧内注明公元纪年。建国后,一律用公元纪年。

七、本志称谓书写,对人名直书姓名,必要时冠以职务、职称;对历史上的朝代、政权、党派团体、官职、地名均列当时名称;对有变更的车站站名,用现称并在括弧内标注旧名。各种名称在行文中首次出现时用全称,对多次出现使用简称的,在第一次出现时用括弧注明。

八、本志数字用法按1986年国家语言文字工作委员会等部门颁布的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行。

九、本志资料来自北京、上海、武汉、南昌、成都、福州等地历史档案、报刊资料,和上海铁路局、南昌铁路局、福州铁路分局、福州铁路勘测设计院、福州铁路工程总公司等单位提供的档案及资料长编。

目 录

序	
凡例	
概述	(1)
大事记	(7)

第一篇 机构设置

第一章 中华人民共和国成立前机构	(27)
第二章 福州铁路局成立前机构	(29)
第一节 铁道兴新线临时管理处	(29)
第二节 南昌铁路管理局南平办事处	(30)
第三节 8511 部队新线管理处	(31)
第三章 福州铁路局	(31)
第四章 福州铁路分局	(34)

第二篇 铁路建设

第一章 铁路干线	(43)
第一节 漳厦铁路	(43)
第二节 鹰厦铁路	(45)
第三节 外福铁路	(60)
第四节 漳泉铁路(梅湖段)	(70)
第二章 铁路支线	(76)
第一节 漳州支线	(76)
第二节 漳龙支线	(78)
第三节 龙坎支线	(81)
第四节 永嘉支线	(84)
第五节 安丰支线	(87)
第六节 福马支线	(89)
第三章 企业专用线	(92)
第一节 建设与养护维修	(92)
第二节 使用与管理	(92)
第四章 桥梁、隧道	(97)
第一节 桥梁	(97)

第二节 隧道	(101)
第五章 海 堤	(105)
第一节 集美——高崎海堤	(105)
第二节 杏林——集美海堤	(107)
第六章 车 站	(110)
第一节 编组站——来舟站	(111)
第二节 区段站	(112)
第三节 中间站	(115)

第三篇 运输生产

第一章 旅客运输	(117)
第一节 客运设备	(117)
第二节 客运组织	(118)
第二章 货物运输	(122)
第一节 货运设备	(122)
第二节 货运组织	(124)
第三节 保价运输	(127)
第三章 军事运输	(128)
第一节 军运组织	(128)
第二节 特殊运输	(129)
第三节 新老兵运输	(132)
第四章 运输组织	(133)
第一节 列车运行图及运输能力	(133)
第二节 列车编组计划	(135)
第三节 运输方案	(135)
第四节 调度指挥	(136)
第五节 车站作业组织	(137)
第六节 运转乘务	(139)
第五章 机 务	(139)
第一节 机务设备	(139)
第二节 机车运用	(143)
第三节 机车检修	(145)
第四节 机车整备、节能	(148)
第六章 车 辆	(151)
第一节 车辆设备	(151)
第二节 客车运用及检修	(154)
第三节 货车运用及检修	(157)

第四节	检修基地	(161)
第七章	工 务	(163)
第一节	工务设备	(163)
第二节	线路病害整治	(169)
第三节	防洪抢险	(172)
第四节	线桥路维修	(177)
第八章	电 务	(181)
第一节	通信设备	(181)
第二节	信号设备	(191)
第三节	设备维修	(195)
第四节	电报、电话	(197)
第九章	给水 供电	(198)
第一节	管理机构	(198)
第二节	给水	(199)
第三节	供 电	(202)
第十章	牵引供电	(205)
第一节	管理机构	(205)
第二节	牵引供电设备维修	(205)
第三节	电度计量与收费	(207)
第十一章	行车安全	(208)
第一节	安全教育	(208)
第二节	安全生产管理	(210)
第三节	安全成效与事故救援	(211)
第四节	安全设施建设	(213)
第五节	客运安全	(217)
第六节	货运安全	(219)

第四篇 经营管理

第一章	企业管理	(220)
第一节	企业整顿与升级	(220)
第二节	经济承包责任制	(221)
第三节	全面质量管理和管理现代化	(222)
第四节	班组整顿与建设	(224)
第二章	计划统计管理	(225)
第一节	计划管理	(225)
第二节	统计管理	(228)
第三章	财务管理	(231)

第一节	运输清算收入	(232)
第二节	运输成本及利润	(233)
第三节	资金管理	(239)
第四节	审计监督	(243)
第四章	物资管理	(245)
第一节	物资供应与管理	(245)
第二节	机械动力设备管理	(248)
第三节	物资节约与节能管理	(250)
第五章	劳动人事管理	(252)
第一节	干部管理	(252)
第二节	工人管理	(255)
第三节	定员定额	(256)
第四节	工资、津贴、奖励	(257)
第五节	运输劳动生产率	(260)
第六节	劳动保护	(261)
第六章	房建地亩管理	(262)
第一节	房建管理	(262)
第二节	地亩管理	(265)
第七章	退休退职职工管理	(267)
第一节	机构设置	(267)
第二节	退休职工活动经费	(267)
第三节	为退休退职职工办实事	(268)

第五篇 科技 教育 文化

第一章	科 技	(270)
第一节	机构队伍	(270)
第二节	科技主要成果和引进技术	(272)
第三节	电子计算机应用	(276)
第四节	环境保护	(279)
第二章	教 育	(282)
第一节	机构沿革	(282)
第二节	职工教育	(283)
第三节	普通教育	(286)
第三章	文 化	(294)
第一节	文化线建设	(294)
第二节	文学艺术创作	(294)
第三节	史志、年鉴编纂	(296)

第六篇 多元经济

第一章 多种经营	(298)
第一节 管理机构	(298)
第二节 经营业务	(299)
第三节 管理制度	(300)
第四节 直属企业	(300)
第二章 集体经济	(301)
第一节 管理机构	(301)
第二节 生产经营	(302)
第三节 经营管理	(303)
第三章 工业生产	(304)
第一节 邵武轨枕厂	(304)
第二节 三明铁路机械厂	(305)
第三节 沙县采石场	(306)
第四节 郭坑工务修制厂	(307)
第五节 厦门园林绿化工程管理所	(308)
第四章 地方铁路开发	(309)
第一节 管理机构	(309)
第二节 工程项目	(309)
第三节 铁路建设附加费	(310)

第七篇 生活服务 医疗卫生

第一章 生活服务	(311)
第一节 机构	(311)
第二节 服务设施	(312)
第三节 生活供应	(316)
第四节 铁路制服	(318)
第二章 医疗卫生	(319)
第一节 机构	(319)
第二节 卫生、防疫	(320)
第三节 医疗设备	(324)
第四节 医疗技术	(326)
第五节 妇幼保健	(328)
第六节 爱国卫生运动	(329)
第七节 计划生育	(330)

第八篇 中国共产党福州铁路局、分局组织

第一章 组织机构	(332)
第一节 组织沿革	(332)
第二节 历次党员代表大会	(335)
第三节 组织建设	(338)
第四节 重要活动	(346)
第二章 宣传教育	(348)
第一节 政治宣传	(348)
第二节 安全生产宣传	(351)
第三节 理论教育	(353)
第四节 统战工作	(355)
第三章 纪律检查	(358)
第一节 建置沿革	(358)
第二节 党风党纪教育	(359)
第三节 纠正不正之风	(361)
第四节 落实政策、违纪案件	(363)
第五节 信访工作	(365)
第四章 老干部工作	(367)
第一节 老干部机构	(367)
第二节 老干部政治生活	(368)
第三节 老干部生活待遇	(369)
第四节 老干部文体活动	(370)
第五章 党校工作	(371)
第一节 建置沿革	(371)
第二节 教师队伍	(372)
第三节 教育教学	(373)

第九篇 群众团体

第一章 工会组织	(376)
第一节 建置沿革	(376)
第二节 组织建设	(376)
第三节 宣传工作	(379)
第四节 群众生产	(380)
第五节 工会会员代表会 职工代表会	(383)
第二章 共青团	(386)
第一节 组织设置	(386)

第二节	组织建设	(387)
第三节	团代会	(389)
第四节	团的活动	(390)
第五节	学校团队工作	(391)
第三章	学(协)会、研究会	(392)
第一节	福建省铁道学会	(392)
第二节	财会学会	(393)
第三节	体育协会	(394)
第四节	老战士协会	(395)
第五节	企业管理协会	(396)
第六节	思想政治工作研究会	(396)
第七节	文学艺术工作者联合会	(397)
第八节	关心下一代工作委员会	(397)

第十篇 政法 人武

第一章	公安	(398)
第一节	机构沿革	(398)
第二节	惩治犯罪	(399)
第三节	治安管理	(402)
第四节	内部保卫	(406)
第五节	消防	(408)
第二章	检察	(410)
第一节	机构设置	(410)
第二节	刑事检察	(411)
第三节	经济检察	(412)
第四节	监所检察	(413)
第五节	法纪、控告申诉检察	(413)
第三章	审判	(415)
第一节	机构沿革	(415)
第二节	刑事审判	(416)
第三节	经济审判	(417)
第四节	申诉信访工作	(418)
第四章	治安综合治理	(420)
第一节	机构设置	(420)
第二节	铁路治安治理	(421)
第三节	法制宣传教育	(422)
第五章	法律监督	(424)

第一节 法律顾问	(424)
第二节 行政复议	(425)
第六章 人武 人防 战备	(425)
第一节 人民武装	(425)
第二节 人民防空	(427)
第三节 铁路战备	(428)

第十一篇 人 物

第一章 人物传略	(430)
第二章 人名录	(431)
老红军战士	(431)
中国共产党中央委员会委员	(431)
中国共产党全国代表大会代表	(431)
全国人民代表大会代表	(431)
中共福建省党员代表大会代表	(432)
福建省人民代表大会代表	(432)
福建省政治协商会议委员会委员	(432)
福州铁路分局高级专业技术职务	(433)
第三章 人物表	(434)
福州铁路局、福州铁路分局历任党政正职领导名表	(434)
福州铁路局、福州铁路分局、工程总公司、设计院先进人物表(省部级以上) ..	(435)

附 录

附录一	(444)
重要文献资料辑存	(444)
陈嘉庚致毛主席的电报	(444)
陈嘉庚给陈云副总理的信	(445)
叶飞省长给陈云副总理的信	(446)
商办福建全省铁路公司招股章程	(447)
商办福建全省铁路有限公司暂定章程	(448)
福州至漳州初勘路线说略(福建铁路公司暂定章程附录)	(450)
附录二	(452)
管界变迁表	(452)
附录三	(453)
为《福州铁路分局志》提供资料名单	(453)

概 述

福州铁路分局(简称福州分局)成立于1965年5月,其前身是成立于1959年1月的福州铁路局。福州分局管辖的铁路,除福建省境内的全部国家铁路外,尚有71.8公里鹰厦铁路余家站以南的线路在江西省境内。

福州分局是全国铁路网东南部的尽头式分局,1995年与全国铁路只有一个鹰潭口相连接,与南昌铁路分局(现为南昌铁路局)在鹰厦铁路K7+000交界。管内气候属亚热带湿润季风气候,年平均降水量为800—1900毫米,夏秋之交多台风,常有暴雨造成线路病害。线路所经地形为东南沿海和丘陵区,山峦起伏,河流纵横,河谷盆地穿插其间,鹰厦、外福两大干线大部分都是沿闽江、九龙江的干支流河谷而行。

1995年,福州分局管辖鹰厦、外福和漳泉(梅剑段)3条干线,漳州、漳龙、龙坎、永嘉、南平东和福马6条支线。运营里程1104公里,线路延展长度1654.85公里,其中正线1108.70公里,正线中有电气化铁路712.57公里。

—

福建历史上的铁路可追溯到清朝末年曾有过一条短短28公里的铁路。1905年(清光绪三十一年)8月,在京闽籍官员联名发起创办福建铁路。同年10月,经清廷商部奏准,在福建成立商办福建全省铁路有限公司,向社会人士及海外华侨筹集筑路资金。1906年4月进行路线初勘,计划修建漳(州)—厦(门)铁路。1907年7月动工,历时三年半,至1911年1月,仅修成漳州市郊江东桥至厦门对岸嵩屿一段28公里的铁路,并投入运营。后因管理不善、军阀混战等原因,导致年年亏损,只得停止运营。抗日战争爆发后,1938年厦门沦陷,国民党军队在溃退时,拆毁并盗卖铁路器材,直到中华人民共和国成立前,只剩下荒废的路基和倒塌的站房。

斗转星移,岁月沧桑。中华人民共和国成立后,党和政府十分重视福建铁路建设。1955年2月开始修建鹰厦铁路,铁道兵指战员和闽赣两省民工,发扬“愚公移山”的精神,以雷霆万钧之力、排山倒海之势,开山架桥,移山填海,鏖战22个月,以惊人的建设速度,于1956年12月建成举世瞩目的鹰厦铁路。鹰厦铁路北起江西省鹰潭站与浙赣铁路接轨,由资溪县进

入福建省境内,经光泽、邵武、顺昌、沙县、三明、永安、漳平、华安、长泰、龙海等县市至终点厦门市,全长 695.19 公里。鹰厦铁路的建成通车,是福建开天辟地的一件大事,福建人民奔走相告,欢欣鼓舞。

1956 年 3 月,铁道兵转战闽江北岸开始修建外福铁路南平至福州段(外洋至南平段与鹰厦铁路同时修建),后因资金和材料不足而停建一段时间,于 1959 年 12 月全线建成通车。外福铁路由鹰厦铁路外洋站出岔,经南平、古田、闽清、闽侯等县市,到达省会福州,全长 193.6 公里。鹰厦铁路和外福铁路的建成,对巩固东南国防,发展福建经济,具有极其重大的意义。

此后,福建全省掀起了修建铁路的热潮。

1958 年 6 月建成漳州支线,从鹰厦线龙海县郭坑站出岔,至漳州市郊,全长 11.517 公里,1958 年 8 月正式纳入运营。

1964 年 12 月建成漳(平)—龙(岩)支线,从鹰厦线漳平站出岔,沿雁石溪南岸至龙岩市,全长 55.95 公里,沿线设苏坂、坂尾、雁石、苹林、龙岩北等站,1965 年 1 月正式运营。

1965 年末建成安丰支线(后改名南平东支线,现为横南铁路的一段),位于南平市境内,从外福线洋丹仔站出岔,沿闽江向北,到南平东,全长 10.6 公里。

1971 年 10 月建成福(州)—马(尾)支线,从外福线终点福州东出岔,向东延伸至马尾镇,全长 21.248 公里,沿线设樟林、魁岐等站,1973 年 3 月正式纳入运营。

1973 年建成龙(岩)—坎(市)支线,起自漳龙线的龙岩北站,至永定县坎市镇,全长 36.18 公里,沿线设红炭山、富岭等站。

1976 年 5 月建成永(安)—嘉(福)支线,从鹰厦线永安市益口站出岔,至嘉福矿区,全长 27.773 公里,沿线设坑边、峰海等站。

1958 年 10 月开工建设漳(平)—泉(州)铁路,从鹰厦线漳平市梅水坑站出岔,1959 年 11 月建成梅水坑至大深段;1966 年 5 月,修建天湖山支线,将大深至剑斗段列入该线建设项目内;1970 年 8 月建成大深至福德段;1979 年 12 月建成福德至剑斗段,1981 年 5 月纳入正式运营;1991 年 10 月建成剑斗至湖头段并正式纳入运营。1976 年福建省政府决定将漳泉铁路延伸至湄洲湾肖厝港,全长 263.8 公里(包括天湖山、肖厝港支线、后渚港专用线等),1993 年 9 月动工,1995 年 10 月铺轨到泉州。

1993年12月动工修建横(峰)南(平)铁路。横南铁路北起浙赣线横峰站,南接外福线南平南站,全长251公里,全线设22个站,其中江西段5个站,福建段17个站。1998年12月建成通车。

此外,还有许多部门从60年代起,先后修建各种行业专用铁路线。截至1995年底,全省共有专用线136条,总延长为185.002公里,分布在50个车站。

二

由于50年代中期历史条件的限制,福建铁路建设的设计技术标准较低。铁路线依山傍水,高堤深堑,桥隧相连,坡度大(最大坡度为22‰),弯道多(曲线总长占正线52.4%),曲线半径小(半径250米的曲线有335个),再加上自然灾害频繁,台风暴雨,山洪暴发,因而线路病害十分严重。

60年代至70年代,为了确保铁路畅通,福建铁路实施了大规模的整治路基病害,补充增加运营设施等工程。为此,国家共投资13065.05万元,其中基本建设1702.17万元,更新改造3725.94万元、大修7636.94万元。

80年代,改革开放政策促进了福建省经济迅速发展,也为福建铁路建设提供良好的机遇,各项投资大幅度增加。这一时期共投资132091.41万元,其中基本建设54888.63万元、更新改造50781.03万元、大修26421.75万元。

从1959年至1989年,鹰厦、外福干线路基大修整治达50433件,完成投资18252.96万元。

1978年5月,国家批准对鹰厦、外福两条干线进行大规模技术改造,截至1990年,鹰厦线技术改造共投资41183万元。

1983年7月,国家批准鹰厦线进行电气化改造,1986年8月正式开工。根据国家计委提出的“分期建设,分段开通,分期取得效益”要求,整个工程分4期4段进行。1988年7月,永安至漳平段105公里电气化开通;1990年1月,来舟至永安段124公里开通;1991年5月,鹰潭至邵武段147公里开通;1991年6月,邵武至来舟段137公里开通;1993年12月漳平至厦门段181公里开通。至此,鹰厦铁路694公里电气化全线开通,福建从鹰潭口的接车能力比电气化前提高了一倍,为华东地区的经济发展和福建省的改革开放做出一定的贡献。

与此同时,外福铁路为修建福建省最大的水电站——水口电站进行了