

# 长春市志

---

## 铁 路 志



# 长春市志

## 铁路志

长春市地方志编纂委员会

# 长春市第一轮修志收尾工作 领导验收小组

组 长：林 姍 刘远和  
成 员：孙彦平 宋丽虹 田 萍  
 李玉兰 侯曙光 祁贵鹏  
 张 辉

特邀成员：夏为民 于 涇 王永江  
 尤军丽

---

# 《长春市志》

---

## 凡 例

---

一、本志的编纂，坚持以马列主义、毛泽东思想为指导，坚持四项基本原则，坚持党的十一届三中全会以来所确定的路线、方针和政策，坚持实事求是和科学分析的态度，务求思想性、科学性与资料性相统一。

二、本志的断限；上限因事而异，下截止于1988年底。

三、本志的记述范围，以《长春市志》下限时间的长春市行政区划为准。个别历史资料按这一规定难以处理的，仍按历史行政区划记述，并作必要的说明或注释。

四、《长春市志》采用两级结构，即由总志和若干分志组成，记述层次为章、节、目。内容比较复杂的分志，在章前设篇。

五、总志与大部分分志都设《人物》一章（不标数序）。关于立传人物，坚持在世人和外国人不立传的原则；坚持以当代人物为主兼及各历史时期人物的原则；坚持以正面人物为重点兼及反面人物的原则。对于不够立传标准但需入志的人物，主要采取

以事系人的方法，同时也采用表、录的形式加以记载。

六、总志与大部分分志都设《大事记》一章（不标数序），原则上采取历史编年体，记录足以反映历史进程和各历史阶段基本特征的大事。

七、总志与部分分志必要时设《附录》。

八、入志人物均直书其名，必要时酌加职务，但不加尊称。

九、本志的境内地名，除历史地名外，今名以《长春市地名录》为准。国内境外的今地名，以1988年《中华人民共和国行政区划简册》为准。使用历史地名均加注今名。

十、本志涉及的外国人名的译名以新华社的《外国人名译名手册》为准。

十一、本志内容记述中的历史年代沿用通称。但自1931年“九·一八”事变起到1945年“八·一五”日本帝国主义投降为止，这一时期统称为沦陷期间。

十二、本志涉及的历史纪年，辛亥革命前，以中国传统纪年为主，加注公元纪年；辛亥革命后，以公元纪年为主，一般不加注民国纪年。除引文与特殊情况外，原则上不用伪满纪年与日本纪年。

十三、本志的用字一律以国家语言文字工作委员会1986年公布的《简化字总表》、文化部和文字改革委员会1955年发布的《第一批异体字整理表》为准。历史人名、地点为防混淆酌用繁体字。

十四、本志的标点符号一律以1996年6月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·标点符号用法》中的规定为准。

十五、本志的数字书写一律以1996年6月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·出版物上数字用法的规定》为准。

十六、本志涉及的计量单位的名称、符号，以1994年7月1日开始实施的《中华人民共和国国家标准·国际单位制及其应用》中规定为准。

十七、本志的引文统一使用页末注（脚注），注码标在引文之后。

---

# 目 录

---

---

《长春市志》凡例 ..... 1

## 铁 路 志

概 述 ..... 1

第一篇 机构沿革 ..... 20

第一章 中华人民共和国成立前各时期铁路 ..... 21

    第一节 东清(中东)铁路股份有限公司和东清(中东)  
        铁路管理局 ..... 21

第二节	南满洲铁道株式会社 .....	23
第三节	吉长铁路管理局 .....	27
第二章	解放战争期间的中长铁路 .....	27
第一节	中国长春铁路公司 .....	30
第二节	中长铁路长春分局 .....	31
第三章	新中国成立后的人民铁路 .....	34
第一节	吉林铁路管理局长春铁路分局 .....	34
第二节	沈阳铁路管理局长春铁路分局 .....	36
第三节	中长铁路局 .....	36
第四节	哈尔滨铁路管理局长春铁路分局 .....	37
第五节	沈阳铁路管理局长春铁路分局 .....	38
第六节	沈阳铁路局长春办事处 .....	38
第七节	沈阳铁路局长春铁路分局 .....	39
第八节	长春铁路分局革命委员会 .....	39
第九节	沈阳铁路局长春铁路分局 .....	40
第二篇	线路修建 .....	49
第一章	干 线 .....	49
第一节	长滨线 .....	50
第二节	长大线 .....	57
第三节	长白线 .....	62
第四节	长图线 .....	67
第五节	平齐线 .....	72
第六节	平梅线 .....	74
第二章	支 线 .....	78
第一节	陶榆树 .....	78

---

第三章 代维修非路产专用线 .....	80
第三篇 运输生产 .....	90
第一章 车 务 .....	90
第一节 机构沿革 .....	91
第二节 车站设置 .....	92
第三节 特、一、二等站(不含白城片) .....	94
第四节 车务段 .....	118
第五节 运输组织 .....	126
第二章 客 运 .....	156
第一节 机构沿革 .....	157
第二节 客运量 .....	158
第三节 客运组织 .....	163
第四节 客运运价 .....	185
第五节 专 运 .....	190
第六节 行李包裹运输 .....	192
第七节 客运设备 .....	193
第八节 车站及列车段客运(不含原白城分局) .....	197
第三章 货 运 .....	206
第一节 机构沿革 .....	207
第二节 各主要站货场 .....	207
第三节 货运组织 .....	215
第四节 货物运价 .....	225
第五节 货场管理 .....	227
第六节 装卸工作 .....	233
第七节 专用线管理 .....	239

第四章	机 务 .....	245
第一节	机务段、水电段 .....	246
第二节	机车运用 .....	250
第三节	机车检修 .....	257
第四节	机车整备 .....	261
第五节	机务设备 .....	262
第六节	给水供电 .....	264
第五章	车 辆 .....	266
第一节	车辆段 .....	267
第二节	客 车 .....	271
第三节	货 车 .....	277
第四节	轮 对 .....	279
第五节	车辆设备 .....	280
第六章	工 务 .....	284
第一节	工务段、大修段 .....	284
第二节	线路、桥涵、隧道 .....	288
第三节	线桥维修 .....	293
第四节	线桥大修 .....	297
第五节	防御灾害 .....	297
第六节	道口管理 .....	301
第七章	电 务 .....	302
第一节	电务段 .....	302
第二节	通 信 .....	305
第三节	信 号 .....	315
第四节	维修和抢险 .....	318

---

第八章 安全生产 .....	320
第一节 行车安全 .....	321
第二节 货运安全 .....	335
第三节 客运安全 .....	340
第四节 职工人身安全 .....	342
第五节 路外安全 .....	344
第四篇 企业管理 .....	349
第一章 计划统计管理 .....	355
第一节 机构沿革 .....	356
第二节 运输计划 .....	357
第三节 基建更改大修计划 .....	362
第四节 统 计 .....	366
第二章 财务管理 .....	369
第一节 机构沿革 .....	370
第二节 运输收入 .....	371
第三节 成本和利润 .....	376
第四节 经济核算制 .....	382
第五节 资金管理 .....	384
第六节 财务监察 .....	391
第三章 劳动人事管理 .....	392
第一节 机构沿革 .....	393
第二节 干部管理 .....	395
第三节 工人管理 .....	398
第四节 工资管理 .....	403
第五节 定额管理 .....	417

第六节 职工奖惩 .....	419
第四章 技术管理 .....	425
第一节 机构沿革 .....	426
第二节 标准化管理 .....	427
第三节 计量管理 .....	431
第四节 科技管理 .....	438
第五节 电子计算技术 .....	445
第五章 全面质量管理 .....	447
第一节 教育培训 .....	448
第二节 保证体系和方针目标管理 .....	449
第三节 质量管理小组(QC 小组) .....	450
第四节 现代化管理技法 .....	451
第五节 达标创奖 .....	452
第六节 全程联网运营 .....	454
第六章 物资管理 .....	454
第一节 机构沿革 .....	455
第二节 物资供应 .....	456
第三节 材料厂 .....	463
人 物 .....	470
大事记 .....	481
长春市第一轮志书编后记 .....	516

---

# 概述

---

---

长春铁路分局(以下简称长春分局)所辖铁路位于吉林省中、西部地区,分局机关设在长春市。长春分局管辖干、支线 8 条(包括 1986 年 12 月 5 日划归长春分局管辖的原白城分局),营业里程为 1434.0 公里,其中复线地段 274.5 公里。铁路总延长 2439.8 公里,其中正线 1688.7 公里、站线 589.0 公里、其他线 162.1 公里。以长春为中心,以哈长、长大、长图、长白为主干线,向四方辐射。哈长线北与黑龙江省相连;长大线南进入辽宁省与关内贯通;东沿长图线可达中苏、中朝边境,通边出海;西有长白、白阿线与内蒙毗邻。分局管辖线路跨越吉林、辽宁两省和内蒙古自治区,分布于长春、四平、白城、公主岭、乌兰浩特、大庆 6 个市,梨树、怀德、德惠、农安、扶余、前郭、大安、乾安、通榆、长岭、洮安、镇赉、泰来、肇源和科右前旗、科左中旗 16 个县旗。在吉林省境内有 1049.2 公里、辽宁省境内 2.5 公里、黑龙江省境内 76.1

公里、内蒙古自治区境内 306.2 公里。

长春铁路地处东北中心的交通走廊地带,长春、四平两站又是长图、长白、平齐、平梅各线与哈大干线的交汇点和咽喉枢纽。铁路纵横交错,四通八达,在东北铁路网中占有重要地位。它不仅担负着本经济吸引区的客、货运输和通往苏联、朝鲜的联运任务,而且对于辽宁、吉林、黑龙江三省及内蒙的物资文化交流和整个东北区的工农业发展、国民经济建设起着重要作用。在解放战争和抗美援朝战争中,长春铁路是军事运输干线,对解放东北、全中国、战胜帝国主义的侵略做出了应有的贡献。

长春分局管界:长大线南起毛家店~四平间 577 公里处与沈阳分局交界,北至该线终点 701.9 公里的长春站;哈长线以长春站为起点,北至新陈山~陶赖昭间 120 公里处与哈尔滨分局交界;长图线以长春站为起点,东至龙泉~兴隆山间 12 公里处与吉林分局交界;平梅线以四平为起点,东至平东~哈福间 8 公里处与通化分局交界;平齐线以四平为起点,西至条子河~泉沟间 7 公里处与通辽分局相连,北段南起满汉营~太平川间 202 公里与通辽分局相连,北至街基~泰来间 450 公里处与齐齐哈尔分局相接;通让线南从 119.5 公里的太平川站起,北至太阳升~立志间 335 公里处与齐齐哈尔分局相接;长白线东从小南起,西至白城站,全长 329.5 公里;白阿线东起白城站,西至伊尔施站,全长 354.7 公里,沿线地势平坦,城市密布。经济吸引区以长春市为中心,自然条件优越,物产资源丰富,工业发达,科学技术力量雄厚。共有工矿企业 5150 个,以生产汽车、铁路客车、拖拉机等行走机械工业产品闻名全国,汽车产量占全国产量三分之一,铁路客车产量居全国首位,占全国产量二分之一。拖拉机产量占全国产量十分之一。吉林省 7 个油田都分布在该吸引区内,已探明的石油储量为 4 亿吨、天然气 23 亿立方米,石油储量居全国第 8 位。长春、公主岭、四平等地区又是全国商品粮基地之一,盛产大豆、玉米、高粱、谷子等农产品,耕地面积达 3923.2 万亩,粮食总产量达 96.7 亿斤。林地面积为 2834 万亩。活立木储量达 4640 万立方米。草原面积 9844 万亩。此外,还有光学、电子、化工、建材、毛纺、造纸、冶金等一大批重点企业。中共十一届三中全会以来,工业生产得到了迅速发

展,其中电炉、变压器、胶合板、全张切纸机、化肥、毛纺织品等都在全国各省畅销,为铁路提供了大量货源。1988年长春分局完成旅客发送量4089.2万人,货物发送量1551.7万吨,旅客周转量7274.8百万人公里,货物周转量21859.6百万吨公里,日均装车837辆,日均卸车1472辆,运输收入43101.1万元,运输利润10544.8万元。

长春分局为地师级单位。分局机关设43个行政职能科室处所,下辖基层单位(站、段、厂、院、校)87个,其中:车站(二等以上)9个、车务段10个、列车段2个、机务段4个、车辆段3个、工务段7个、电务段5个、房产段3个、水电段2个、建筑工程段2个、线路大修段2个、生活段2个、教育办2个、教育中心1个、职工学校3所、技术学校1所、医院4个、防疫站3个、装卸管理分所1个、材料厂3个、林场2个、汽车运输段1个、装卸机具修配厂1个、地区办事处4个。另有铁路中学12所、铁路小学22所。全分局共设大小车站125个,其中:特等站1个(长春)、一等站2个(四平、白城)、二等站6个(长春东、孟家屯、公主岭、前郭、大安北、太平川)、三等站12个、四等站78个、五等站26个,此外设旅客乘降所45个。

长春铁路主要设备,线路营业里程1434.0公里(复线区段274.5公里),线路延展长度2439.8公里,有大小桥梁232座,延长32322米,隧道2座,延长3572米,涵渠711座,延长12165米;配属机车278台,客车468辆;有通信电线路1572.5杆路公里,电缆线路1123.5皮长公里,实现了与铁道部、铁路局和有关分局之间的电话直拨;有联锁道岔2360组,其中电气集中道岔1918组;各种装卸机械215台,实现了机械化装卸;给水站36个,给水所108处,给水管道242.1公里,形成铁路机车上水独立网络;电力高压架空线915.3公里,低压架空线601.8公里,低压电缆142.5公里,配电所16个,供电车站121个;客运房屋总使用面积53129.5平方米,其中为旅客服务面积33949平方米;货场总面积1847530平方米,货物仓库86座,面积439503平方米,货物站台91座,面积106399平方米。到1988年末,全分局固定资产为11亿6千万元。

1988年末,长春分局职工总数为66241人,其中全民所有制职工为43712人,集体所有制职工为22529人。

在全民所有制 43712 名职工中,有管理干部 3690 人,占职工总数的 8.4%, 各类专业技术干部 4791 人, 占职工总数的 11%; 工人 35231 人, 占职工总数的 80.6%。在 4791 名各类专业技术人员中,聘任担当高级职务 78 名、中级职务 1523 名、初级职务 3190 名。在 35231 名工人中,有合同制工人 3013 名,占工人总数的 8.6%;有女工人 6300 名,占工人总数的 17.9%;有技术工人 19611 名,占工人总数的 55.7%。

长春铁路(今哈长和长大线)的前身是吉林省和长春市最早修建的一条铁路,原为沙皇俄国修建的东清铁道南部支路。自从 1840 年中英鸦片战争之后,帝国主义列强相继侵入中国,把中国变成了它们的殖民地和半殖民地。沙俄、日本等帝国主义国家,把它们的侵略魔爪,直接伸向中国的东北,开始了开矿山、修铁路等活动。

沙俄修建东清大铁道蓄谋已久,早在清光绪十七年(1891 年),就开始修建西伯利亚大铁道(总长 7146 公里)。清光绪二十一年(1895 年),中日甲午战争时,西伯利亚铁路已经修到中国外贝加尔地区的上乌丁斯克(今乌兰乌德)。沙俄政府无视中国主权,单方面决定西伯利亚铁路穿过中国东北领土达海参崴。1896 年俄国照会清政府,提出西伯利亚铁路穿过中国东北领土的要求,被清政府拒绝。中日甲午战争以后,日本获得辽东半岛,触犯了沙皇俄国的侵略利益,乃带头纠集德国、法国出面干涉,迫使日本退还辽东半岛给清政府。沙皇以“三国干涉还辽”有功,在清光绪十二年(1896 年 6 月 3 日),借沙俄尼古拉三世加冕典礼机会,胁迫清廷特使李鸿章与其签订了《中俄御敌互相援助条约》(即“中俄密约”),清政府同意沙俄在中国东北的黑龙江、吉林两省境内,修建一条“东清大铁道”(中华民国成立后称“中国东省铁路”,简称“中东铁路”;以后又称“中国长春铁路”,简称中长铁路),干路从满洲里经哈尔滨至绥芬河,与西伯利亚铁路接轨。清光绪二十三年(1897 年 8 月 28 日),东清铁道干路在中俄边界的吉林省东宁县三岔口村(今黑龙江省东宁县),举行开工典礼。

沙俄的侵略本性是贪婪无厌的,既得东清铁路,又进一步策划夺取旅顺和大连的两个不冻港。1898 年 3 月 27 日沙俄又以德国强

占山东半岛胶州湾为借口,迫使清廷签订《旅大租地条约》,7月签订《东省铁路公司续订合同》,取得东清铁路南部支路修筑权,南部支路的起点为哈尔滨,经由长春、沈阳、大连。南部支路工程哈(哈尔滨)长(长春)段从清光绪二十四年(1898年6月9日)从哈尔滨动工,长(长春)旅(旅顺口)段北端从长春北宽城子、南端从旅顺口,于1898年7月6日和9月3日分别动工,1901年7月18日在吉林省公主岭会合。

参加修路的工人有10万人以上,多数是从山东、河北逃难来东北的灾民,到处流浪,无家可归,成了低廉的劳动力。劳动条件极为恶劣,待遇只能勉强糊口。在修路过程中,正值中国关内爆发义和团反帝运动,扩展到关外辽宁、吉林省等地,修路工人和团民联合起来,在长春、沈阳、辽阳等地拆铁路、毁桥梁、烧车站,使工程进度受阻。沙俄借口保护修建铁路,悍然派兵,占领了沿东清铁路线各地区,强行恢复施工。

东清铁道南部支路于清光绪二十八年(1903年1月14日)开办客货临时营业,清光绪二十九年(1903年7月14日)与干路一起正式开通营业。东清铁道干、支路全长2489.2公里,在吉林省境内(按原省界)为913.6公里,占东清铁路长度的36.7%。南部支路全长941.7公里,在吉林省境内285.5公里,在长春市境内146.3公里,在长春铁路分局管内314.9公里,占南部支路长度的33.4%。

东清铁路干路、支路均采用沙俄宽轨铁路标准,轨距5英尺,合公制1.542米。沙俄在修建东清铁路时,为了战争需要,尚有5700万卢布的工程量未完工,就于1903年7月14日正式营业。当时,车站给水、站舍、机车库等设备很多没完工,通信、信号设备比较简陋。最初只架设5毫米铁线1条,后增加到3条,信号设备采用臂板信机,各站设机械联锁装置。由于线路质量差,设备简陋,列车运行速度低,当时区间通过能力每昼夜仅为7对。1904年2月8日发生了日俄战争,沙俄对东清铁路实行军事管制,停办一般客货运输。沙俄当时要求南部支路在1904年4月以前将区间通过能力提高到13对,6月提高到16对,9月提高到19对。采取的主要措施是开设41处信号所,加速完成给水设备工程,继续抓紧未完成项目。实际第一期只完

成 13 对, 第二期为 15 对, 第三期为 17 对。大量的运输设备的技术改造与扩建, 是在日本“满铁”统一经营时期进行的。

1904 年 2 月 8 日发生了日俄战争, 沙俄战败。1905 年 9 月 5 日俄国根据《朴茨茅斯条约》将东清铁路南部支路长春以南的铁路割让给日本, 日本将其改名为南满铁路。日本帝国主义为了运输军队和掠夺物资, 于 1904 年初至 1905 年 11 月, 将南满支路原有宽轨铁路改为 1067 毫米的窄轨铁路。1907 年 6 月 13 日, 经日俄会谈, 决定宽城子车站由东清铁路管理, 日本在宽城子以东新建长春站。1907 年 7 月 1 日到 1908 年 4 月 30 日, “满铁”又将南满铁路由窄轨改为 1435 毫米的标准轨。在改轨的同时, 开始长大线的复线建设工程, 到 1934 年全部建成为复线铁路。从 1919 年至 1927 年, 又将长大线原 30 公斤旧型钢轨, 全部换上 50 公斤的新型钢轨。在“满铁”初期, 行车速度很低, 1908 年以前平均时速为 28.8 公里, 列车区段通过能力为每昼夜 17 对, 到 1912 年提高 47.7 公里, 1927 年达到 57.6 公里。1934 年为了行驶特快“亚细亚号”列车, 对该路的线路、桥梁、整备设备都进行了技术改造。枕木下道碴厚度由 30 厘米, 加厚到 45 厘米, 每 10 米铺设的枕木由 15 根增加为 18 根。桥的钢梁及墩台全面加固, 将桥梁活载等级由 I—18 级, 提高到 I—22 级。通信设备, 由单线式改为复线式。逐步安装臂板信号机, 代替用手信号接发列车。长春和四平站南部采用电气集中联锁设备和电气机械集中联锁, 各站场原有的 9 号和 11 号道岔逐步更换为 12 号道岔。旅客列车使用胜利 7 型, 货物列车使用解放 2 型机车牵引。这时, 由长大、长图各线与京滨线之间的旅客都要在长春换车, 南北经由长春的货物列车, 也需在长春进行捣装, 对于日本帝国主义的经济掠夺和军事运输很不利。因此, 在 1934 年长大线复线工程竣工后, 从 1935 年 8 月 15 日起, 进行了京滨线缩小轨距工程, 将宽轨改为标准轨, 解决了长春南北列车的直通。

1935 年 11 月 1 日, 长白线铁路建成通车, 从此长春站成为 4 个方向铁路交汇点。为了侵略战争和掠夺东北资源的要求, “满铁”于 1936 年 4 月开始修建京滨复线, 同年扩建了长春站, 修建了北调车场, 使该站编制列车能力每昼夜达 1988 辆之多, 但仍满足不了要求。