

010393

瀋陽鐵路局誌

一八九一—一九九五

SHEN YANG TIE LU JU ZHI
SHEN YANG TIE LU JU ZHI
BIAN ZUAN WEI YUAN HUI BIAN

沈阳铁路局志编纂委员会编



瀋陽鐵路局誌

1891——1995

瀋陽鐵路局志編纂委員會編

中國鐵道出版社

《沈阳铁路局志》编审人员名单

沈阳铁路局志编纂委员会(1995.9.8)

主任委员 王振秋

副主任委员 孙祥林 张久达(兼主编)

委	员	焦俊峰	杜洪才	刘汉涛	张福海	朱焕文
		李润清	薛焕清	金成武	王子民	潘裕超
		朱友文	毕建华	丛东滋	刘永德	柴宝国
		陆俊生	邱发义	于宝忠	薛顺秋	李铁成
		李志恒	高奎林	全怀信	张玉民	建晓光
		赵铁林	吴可佳	张士俊	朱荣华	张 儒
		柴铁民	倪重发	任全胜	佟日明	宁培仁
		王喜贤	薛志孝	温有光	康维韬	赵吉斌
		吴敬湘	王明月	韩世彬	卢振国	郭新义
		李德中	张 伟	郭兆太	米振友	张耀锟
		才广忱	(兼副主编)			

编审人员名单:

主 审 王振秋

副主审 孙祥林 焦俊峰 杜洪才 刘汉涛 朱焕文
李润清

特邀审稿 马素琏 李文国

主 编 张久达

副主编 才广忱 米振友 张耀锟

修改统纂 才广忱 冯 彬 郭元清

编 务 李淑贤

编委会办公室成员:

主 任 米振友

17

副主任 张耀锃 才广忱 崔志刚

成 员 (按姓氏笔划排列)

马明凯 云献智 李淑贤 曹务民 雷明义

蔡元波

《沈阳铁路局志》编纂校对人员名单

各篇章编校人员:

才广忱 (概述、铁路建设第三、四、五章)

李淑贤 (大事记、机构设置)

曹务民 (铁路建设 第一、二章)

云献智 (运输生产 第一、三、五章)

孙开仁 (运输生产 第二章)

崔志刚 (运输生产 第四章)

徐志康 (运输生产 第六章)

张惠祥 (运输生产 第七章)

李景云 (运输生产 第八章)

张耀锃 (运输生产 第九章)

孙守礼 (运输生产 第十章)

吴若冰 (管理 第一、五章)

陈福瑞 (管理 第二章)

蔡元波 (管理 第三、四、七章)

丛培海 (管理 第六章)

徐凤羽 (基建 房建、修志始末)

马明凯 (工业生产 多元经济)

戴钧春 (科技)

邢瑞芝 (教育、卫生 生活、人武)

雷明义 (中国共产党组织、群团组织 民主党派、人物)

罗鸿鹄 (政法)

彩图摄影 崔志刚 邹毅 曹务民 郝永铨 李贵琛 吴光智等

图片编辑 统编定稿 张耀锃

目 录

序.....	王振秋(1)
凡例.....	(2)
概述.....	(3)
大事记	(19)

第一篇 体制机构

第一章 领导体制	(95)
第一节 东北解放前的管理体制	(95)
第二节 东北解放后的领导制度	(97)
第二章 机构设置	(98)
第一节 建路初期的铁路机构	(98)
第二节 中华民国国有铁路机构	(108)
第三节 日伪建立的铁路机构.....	(116)
第四节 解放战争时期铁路机构	(125)
第五节 东北解放后铁路机构.....	(131)

第二篇 铁路修建

第一章 干线.....	(153)
第一节 长大线.....	(154)
第二节 长滨线.....	(161)
第三节 沈山线.....	(164)
第四节 京山线.....	(167)
第五节 沈吉线.....	(172)
第六节 沈丹线.....	(177)

第七节 长图线.....	(182)
第八节 长白线.....	(190)
第九节 梅集线.....	(194)
第十节 平齐线.....	(198)
第十一节 通让线.....	(202)
第十二节 大郑线.....	(206)
第十三节 京通线.....	(209)
第十四节 四梅线.....	(213)
第十五节 锦承线.....	(216)
第十六节 魏塔线.....	(220)
第十七节 沟海线.....	(222)
第十八节 新义线.....	(225)
第十九节 叶赤线.....	(227)
第二十节 拉滨线.....	(229)
第二十一节 高新线.....	(232)
第二十二节 龙舒线.....	(233)
第二十三节 牡图线.....	(235)
第二十四节 烟白线.....	(239)
第二十五节 白阿线.....	(241)
第二十六节 鸭大线.....	(245)
第二十七节 浑白线.....	(248)
第二十八节 凤上线.....	(251)
第二十九节 辽溪线.....	(253)
第三十节 金城线.....	(255)

第三十一节 溪田线.....	(257)	第一节 机车配属.....	(440)
第三十二节 开丰线.....	(259)	第二节 机车运用.....	(442)
第三十三节 通霍线.....	(261)	第三节 机车检修.....	(452)
第二章 支线、联络线	(264)	第四节 机务设备.....	(459)
第一节 支线.....	(264)	第五节 燃料与软水化验.....	(468)
第二节 联络线.....	(284)	第五章 车辆	(471)
第三节 拆除、停建、移交线.....	(291)	第一节 客车.....	(472)
第三章 特大桥梁、隧道	(297)	第二节 货车.....	(479)
第一节 特大桥梁.....	(297)	第三节 轮对.....	(485)
第二节 长大隧道.....	(310)	第四节 设备.....	(488)
第四章 铁路枢纽	(323)	第六章 工务	(490)
第一节 沈阳枢纽.....	(323)	第一节 机构.....	(491)
第二节 大连枢纽.....	(325)	第二节 工务设备.....	(492)
第三节 本溪枢纽.....	(326)	第三节 线桥维修.....	(497)
第四节 锦州枢纽.....	(327)	第四节 线桥大中修.....	(504)
第五节 长春枢纽.....	(329)	第五节 抗震防灾.....	(507)
第六节 吉林枢纽.....	(332)	第六节 较大水害.....	(509)
		第七节 土地、林业.....	(514)
		第七章 电务	(518)
第三篇 运输生产		第一节 通信.....	(519)
第一章 车务	(337)	第二节 信号.....	(538)
第一节 运输组织.....	(338)	第三节 电源设备.....	(546)
第二节 技术管理.....	(348)	第四节 设备大维修.....	(547)
第三节 运输调度.....	(362)	第五节 电报电话.....	(549)
第四节 基层行车组织.....	(365)	第六节 灾害与预防.....	(553)
第二章 客运	(379)	第八章 军事运输	(555)
第一节 客运组织.....	(380)	第一节 各类军运.....	(555)
第二节 客运运价.....	(392)	第二节 基础建设.....	(558)
第三节 客运服务.....	(396)	第九章 运输安全	(563)
第四节 技术与设备.....	(400)	第一节 安全管理.....	(563)
第三章 货运	(405)	第二节 行车安全.....	(568)
第一节 运量与运价.....	(406)	第三节 客运安全.....	(575)
第二节 货运组织.....	(411)	第四节 货运安全.....	(576)
第三节 货运设施.....	(417)	第五节 路外伤亡.....	(577)
第四节 货物装卸.....	(423)	第十章 路风建设	(580)
第五节 专用线使用管理.....	(428)	第一节 路风教育.....	(580)
第六节 国际铁路货物联运.....	(432)	第二节 路风活动.....	(582)
第四章 机务	(439)	第三节 路风整顿.....	(583)

第四节 路风管理····· (584)	第二节 定额统计····· (709)
	第三节 物资储运····· (711)
	第四节 节约挖潜····· (714)
	第五节 物资监察····· (720)
第四篇 管 理	第七章 行政管理····· (722)
第一章 企业整顿与改革····· (587)	第一节 机构····· (722)
第一节 企业整顿····· (587)	第二节 文书管理····· (723)
第二节 企业改革····· (589)	第三节 秘书····· (725)
第二章 计划统计····· (595)	第四节 史志····· (725)
第一节 机构····· (595)	第五节 保密····· (727)
第二节 计划····· (596)	第六节 档案····· (728)
第三节 统计····· (607)	第七节 信访····· (731)
第三章 劳动工资····· (619)	第八章 监察审计····· (733)
第一节 机构····· (619)	第一节 行政监察····· (733)
第二节 劳动工资计划····· (621)	第二节 审计····· (737)
第三节 工人管理····· (628)	
第四节 工资管理····· (633)	
第五节 奖惩····· (639)	
第六节 劳动定额····· (643)	
第七节 班组管理····· (645)	
第八节 劳动安全····· (646)	
第九节 锅炉压力容器管理····· (649)	
第四章 干部管理····· (651)	第五篇 基建·房建
第一节 机构····· (652)	第一章 基本建设····· (741)
第二节 管理制度····· (653)	第一节 基建体制····· (741)
第三节 干部队伍····· (654)	第二节 基建管理····· (742)
第四节 干部来源····· (661)	第三节 勘测设计····· (748)
第五节 干部使用与培训····· (662)	第四节 工程施工····· (755)
第六节 干部审查····· (666)	第二章 房建管理····· (762)
第五章 财务管理····· (670)	第一节 机构····· (763)
第一节 机构····· (671)	第二节 房建设备····· (763)
第二节 管理制度····· (672)	第三节 房建大维修····· (765)
第三节 运输进款····· (675)	第四节 房建管理····· (768)
第四节 运营财务····· (682)	第五节 房建规划····· (770)
第五节 经济核算制····· (688)	第六节 住房制度改革····· (771)
第六节 资金管理····· (691)	
第七节 监察监督····· (701)	
第六章 物资····· (703)	第六篇 工业生产·多元经济
第一节 物资供应····· (704)	第一章 工业····· (772)
	第一节 机车车辆配件····· (773)
	第二节 工务器材····· (776)
	第三节 电务器材····· (779)
	第四节 通用机械····· (783)

第五节 运输装卸施工机具····· (786)	第一节 机构····· (871)
第六节 建材····· (789)	第二节 职工教育····· (874)
第七节 石材····· (794)	第三节 专业教育····· (893)
第八节 印刷····· (800)	第四节 普通教育····· (902)
第二章 多种经营····· (805)	
第一节 经营项目····· (806)	
第二节 经营管理····· (808)	
第三章 集体经济····· (809)	
第一节 机构····· (810)	
第二节 企业管理····· (811)	
第三节 经营项目····· (818)	
第四章 对外经济····· (822)	
第一节 机构设置····· (823)	
第二节 开发项目····· (823)	
第七篇 科技·教育	
第一章 综合技术管理····· (826)	
第一节 机构····· (826)	
第二节 技术管理责任制····· (827)	
第三节 科技条件管理····· (830)	
第四节 建设项目的前期工作····· (831)	
第五节 全面质量管理····· (832)	
第六节 技术监督····· (835)	
第二章 科学研究····· (840)	
第一节 机构····· (840)	
第二节 设备····· (843)	
第三节 科研活动····· (844)	
第四节 科研成果····· (847)	
第五节 科技服务····· (855)	
第六节 合理化建议和技术革新····· (857)	
第三章 电子计算技术····· (863)	
第一节 机构····· (863)	
第二节 管理····· (864)	
第三节 计算机设备和网络····· (866)	
第四节 应用开发成果····· (867)	
第四章 教育····· (870)	
	第八篇 卫生·生活
	第一章 卫生····· (907)
	第一节 医疗预防····· (908)
	第二节 卫生防疫····· (915)
	第三节 爱国卫生····· (922)
	第四节 计划生育····· (924)
	第五节 医学教育与科研····· (925)
	第二章 职工生活····· (928)
	第一节 机构····· (928)
	第二节 生活服务设施····· (929)
	第三节 生活供应····· (933)
	第四节 厨师技术培训····· (939)
	第五节 农副业生产····· (940)
	第九篇 中国共产党组织
	第一章 组织沿革····· (943)
	第一节 “九·三”胜利前党组织····· (944)
	第二节 “九·三”胜利后党组织····· (945)
	第二章 党员代表大会····· (950)
	第一节 沈阳铁路局····· (950)
	第二节 锦州铁路局····· (951)
	第三节 吉林铁路局····· (952)
	第三章 重要活动····· (953)
	第一节 生产运动····· (953)
	第二节 政治运动····· (956)
	第四章 党委综合工作····· (962)
	第一节 文稿起草····· (962)
	第二节 刊物····· (962)
	第三节 调研工作····· (962)
	第四节 信息····· (963)
	第五节 机要文书····· (963)

- 第六节 群众治安 (1049)
- 第七节 队伍建设 (1052)
- 第三章 检察** (1054)
- 第一节 机构 (1054)
- 第二节 刑事检察 (1055)
- 第三节 经济检察 (1056)
- 第四节 法纪检察 (1058)
- 第五节 监所检察 (1058)
- 第六节 控告申诉检察 (1059)
- 第七节 其它业务 (1060)
- 第四章 审判** (1062)
- 第一节 机构 (1062)
- 第二节 刑事审判 (1063)
- 第三节 经济审判 (1065)
- 第四节 审判监督 (1065)
- 第五节 法定执行 (1066)
- 第六节 调查研究和法制宣传 ... (1068)
- 第七节 人民调解组织 (1068)
- 第八节 自身建设 (1068)
- 第五章 武装人防战备** (1069)
- 第一节 机构 (1070)
- 第二节 民兵 (1071)
- 第三节 人民防空 (1074)
- 第四节 战备 (1077)
- 第一节 早期工运人物 (1080)
- 第二节 爱国人士 (1084)
- 第三节 革命烈士 (1086)
- 第四节 英模人物 (1089)
- 第五节 逝世局领导(正职、以卒年为序)
..... (1096)
- 第六节 其它人物 (1101)
- 第二章 表录人物** (1103)
- 第一节 抗美援朝牺牲者名录 ... (1103)
- 第二节 抗美援朝特等功臣名录
..... (1114)
- 第三节 追认烈士名录 (1115)
- 第四节 国家级劳模、先进生产(工作)者
名录 (1116)
- 第五节 铁道部劳模、先进生产(工作)者
名录 (1118)
- 第六节 省级劳模、先进生产(工作)者名
录 (1132)
- 第七节 老红军名录(参加过二万五千里
长征者)..... (1166)
- 第八节 特级教师名录 (1166)
- 第九节 享受国务院政府特殊津贴人员名
录 (1167)
- 附录:
修志始末..... (1169)

第十二篇 人 物

- 第一章 传略人物** (1079)

序

在铁道部有关部门的关心帮助下,在全局各级组织的热情支持下,经过修志人员3年的艰苦努力,一部近200万字、记述沈阳铁路105年历史的《沈阳铁路局志》终于出版了。这是沈阳铁路局第一部志书,这部志书的出版发行,对于我们认识过去、服务现在、开创未来具有重要意义。

沈阳铁路局历史悠久,从1891年7月修筑关内外铁路到“八五”计划末的1995年,这105年间经历了清末封建社会、沙俄、伪满的殖民统治;经历了东北解放、抗美援朝战争和国家的恢复建设时期;直至改革开放经济发展的今天,沈阳铁路发生了翻天覆地的变化。建路初期铁路长度仅65公里,到1995年营业里程已达8811公里,增加了134.5倍。在中华人民共和国成立前修筑的6250公里铁路中,有清政府投资修建的早期铁路,有沙皇俄国和日本殖民者为掠夺而强行修筑的东北干线,还有北洋军阀与日本满铁竞争修建的地方铁路。这些不同时期、不同投资者怀着不同目的修筑的铁路,使这个地区始终保持着全国(直辖市和台湾省除外)铁路密度最大的地位。然而,密集的路网并没使民族经济振兴,铁路线的延长却使三江平原的丰富物产源源流入反动统治阶级和侵略者手中,广大东北民众包括日益壮大的铁路工人队伍依旧生活在最底层。为反抗封建势力、外国殖民者和国民党政府的残酷统治,沈阳铁路工人在共产党组织和一些工人运动领袖的带领下,进行了英勇的抗争,留下了可歌可泣的英雄事迹。在东北解放和支援全国解放的战争中,沈阳铁路职工在战火中运送弹药、运送子弟兵,立下了不朽的功勋;在建国后国民经济的恢复建设和抗美援朝战争中,铁路职工也用自己的无私奉献谱写了壮丽的篇章。中华人民共和国成立后,沈阳铁路职工以其对新中国无比深厚的感情,积极投入到社会主义建设中去,并总结经验创造和树立了一批全路闻名的先进典型,如:苏家屯机务段火车司机郑锡坤的“满超五”多拉快跑经验,沈阳站调车组的李锡奎调车法等;涌现出一批全国闻名的英模人物和先进集体,如新中国第一位女火车司机田桂英,一心扑在线路上、一丝不苟严要求、一分钱掰成两半花的孙家养路工区,勇战洪水、保护旅客、救助灾民的沈阳~北京11/12次列车

三八红旗包乘组,人民的好车站新民车站,执行规章制度一点也不差、差一点也不行的安全集体小东车站等,为沈局赢得了荣誉。随着全国铁路建设的发展,沈阳铁路局又为全路输送了大批技术人才,支援内地、支援大西北和大西南,成为当地铁路生产和工作骨干,为加快国家经济建设做出贡献。

沈阳铁路局地处辽、吉和内蒙东部,是全国重要的工业基地和农林牧资源产地,有最长最密的专用线路为工矿企业服务。随着东北重工业的发展而迅速发展,新建干线、增加复线、电化改造、扩建站场、改建站舍,逐步适应国民经济不断增长的需要。改革开放以后,面临国民经济大发展的挑战,沈局努力转换经营机制、加强安全基础建设、改善客货服务、发展多种经营,各项经济指标稳定增长。在加强基本建设的同时,加大对职工生活设施建设的投入,职工工资、住房、医疗卫生条件都到相应改善。党的十一届三中全会以来,沈局在安全运输、经营管理、企业改革等方面都做了一些有益探索,取得了可喜的成就。改革开放使沈阳这个百年老局充满生机和活力。

编纂《沈阳铁路局志》,就是要记录沈阳铁路一百多年的沧桑变迁,总结历史经验,借鉴历史的成败得失,发挥其“资政、教化、存史”功能,就是使其成为领导决策的参谋、职工爱国主义教育的教材、可为各项事业提供借鉴的历史教科书。正如江泽民同志所指出的“编修新方志,不是一件可有可无的工作,而是一项认识过去,服务现在,开创未来,不仅有近期社会效益,而且可以产生久远的社会效益的意義重大的事业”。在此,我代表沈阳铁路局,向编修局志的全体同志,特别是在修志工作中作出突出贡献的老同志,向给予热心指导的铁道部路史编研中心的领导,向给予热情支持的兄弟局和有关部门的同志表示衷心感谢!

是为序。



1997年9月

凡 例

一、《沈阳铁路局志》，以马列主义、毛泽东思想和邓小平同志建设有中国特色社会主义理论为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的立场、观点、方法，实事求是地记述沈阳铁路机构、修建、运输生产、经营管理等各个方面的历史和现状。

二、《沈阳铁路局志》记述时间，上限为 1891 年津(天津)榆(山海关)铁路兴建，下限为国家“八五”计划完成的 1995 年。按“详今略古”的原则，重点记述中华人民共和国成立后，特别是 1956 年沈阳铁路局重新成立和 1983 年合局后以及改革开放以来铁路的发展变化。

三、《沈阳铁路局志》记事空间，以 1995 年沈阳铁路局管界为限，对 1983 年 10 月 1 日吉林、锦州、沈阳三局合局前的历史记述，采取分、合记述方法，能合则合，不能合则分别记述。

四、《沈阳铁路局志》为记述文体，采用述、记、志、传、图、表、录七种体裁，以志为主体，卷首设概述，大事记(不入篇)，入篇的有体制机构，铁路修建、运输生产、企业管理、基建房建、多元经济、科技教育、卫生生活、中国共产党组织、群团与民主党派、政法人武、人物等 12 篇，后有附录。

五、《沈阳铁路局志》按横排竖写的体例，科学分类，设篇、章、节、目，少数目下设有子目，大部分条目是从目开始以时为序记述。

六、《沈阳铁路局志》人物篇中的传略人物，是以对全局发展有重要影响者为基本依据，以当代人物为主，兼及历史人物(记述曾在沈、锦、吉局担任过正职的党政领导及革命先驱、烈士、英模)，在世者不立传。对本局历史发展产生过重要影响、但不够立传条件的人物，采用以事系人或列“人物表”、“英模录”等形式予以记

载。

七、《沈阳铁路局志》纪年，原则上一律采用公元纪年。日本帝国主义侵占时期，根据行文规定和语言环境，称“东北沦陷时期”或“满铁时期”。历史久远（辛亥革命前）有的采用传统纪年。

八、《沈阳铁路局志》数字使用方法，以 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》为标准。所有使用的数据，基本依据局计划统计处历年的统计资料汇编为准，兼用各主管部门提供的数据。

概 述

沈阳铁路从 1891 年修建第一条铁路——津榆(今京山段)铁路开始,到 1995 年已有 105 年的历史。较 1881 年中国自办的第一条铁路——唐胥铁路晚建 10 年,较 1876 年由英国商人擅自在中国领土上修筑的第一条铁路——吴淞铁路晚建 15 年。

沈阳铁路历经百年沧桑,经过两个不同性质的社会,即:以清政府、北洋军阀政府和国民党政府的统治为一个时期的旧社会;以中华人民共和国诞生以后为一个时期的新社会。前者长达半个多世纪,后者将近半个世纪。两个性质不同的社会,决定了沈阳铁路事业的发展道路截然不同。

自 1949 年 10 月 1 日新中国成立以来到胜利实现国家第八个五年计划的 46 年,沈阳铁路事业在铁道部党组和辽宁省、吉林省省委、省政府的领导下,坚持自力更生,艰苦奋斗的方针,充分发挥广大铁路职工当家作主的积极性和创造性,迅速改变了沈阳铁路半封建半殖民地性质的落后面貌,并取得了前所未有的巨大成就,推动了现代化建设的进程,为振兴经济地区发挥了积极的作用。

沈阳铁路地处中国东北的中南部,跨及辽宁、吉林省的全部,内蒙古自治区东南部,黑龙江省南部,河北省东北部分地区。在“四省一区”之内涉及 212 个市、地、县级行政单位,经济吸引区总人口达 7 000 余万人。全局管辖地处东经 $117^{\circ}47'$ ~ $129^{\circ}30'$,北纬 $38^{\circ}44'$

~ $48^{\circ}58'$ 之间。南临黄海、渤海,西南与河北省接壤,西北与内蒙古相邻,北、东北与黑龙江省毗连,东南部与朝鲜民主主义人民共和国隔江相望,总面积 90 万平方公里,山地、丘陵占三分之二,平原、河流占三分之一。主要山脉有长白山及其余脉千山和太兴安岭余脉。主要水系有辽河、松花江、鸭绿江、图们江水系,其中辽河水系为全国七大水系之一。年平均气温在 -2°C ~ 10°C 之间,平均日照在 2 300~3 100 小时之间,年降水量在 370~1 300 毫米之间,无霜期大多在 100~150 天之间。自然资源种类繁多,已探明储量的矿藏近百种,其中储量居全国首位的有 10 种。动植物数千种,其中珍稀动物 100 余种,森林资源居全国的第二位。辽宁、吉林两省是国家重点工业基地,有特大、大型企业 51 家,占全国十分之一。全国著名的长春第一汽车厂,吉林化学工业公司,辽阳化纤厂,鞍钢、本钢、通钢及清河、辽宁、锦州、吉林、长春、双辽电厂等多家大型企业均座落在沈阳铁路局经济吸引区之内。

沈阳是东北地区最大的铁路枢纽,是联系东北与关内主要交通中枢。它衔接沈哈、京沈、沈大、沈丹、沈抚、沈吉 6 个方向的铁路干线,是中国对朝鲜、俄罗斯、日本贸易和友好往来的孔道。全局有干线、支线 54 条,临管线 1 条,联络线 33 条,大型铁路枢纽 6 个,全局线路总长度 16 451 公里,交织成网、四通八达。铁路网密度:吉林省每百平方公里拥有铁

路 1.86 公里,辽宁省为 2.47 公里,分别为全国铁路网平均水平 3.4 倍和 4.5 倍。全局管辖线路东西长 1 216 公里,南北长 822 公里,营业里程 8 810.9 公里,占全路营业里程的 16.3%。营业里程按行政管辖区分:辽宁省 3 568 公里,占 40.5%;吉林省 3 381 公里,占 38.4%;黑龙江省 109 公里,占 1.2%;河北省 152 公里,占 1.7%;内蒙古自治区 1 602 公里,占 18.2%。线路分界点:长滨线新陈山~陶赖昭间 119.9 公里;拉滨线五常~杜家间 120.9 公里;牡图线鹿道~斗沟子间 146.3 公里;通让线太阳升~立志间 35 公里;平齐线街基~泰来间 450 公里与哈尔滨铁路局分界。京山线山海关站外 417.1 公里;京通线河洛营~隆化间 244.6 公里;锦承线榆树林~平泉间 335 公里与北京铁路局相接。通往边境的长图线到图们江国际铁路大桥 529.3933 公里、梅集线到鸭绿江国际铁路大桥 250.7776 公里、沈丹线到鸭绿江国际铁路大桥 254.392 公里,分别与朝鲜人民民主主义共和国接轨。全局线路东邻朝鲜,北邻哈尔滨铁路局,西南与北京铁路局相接、西北部延至内蒙古自治区境内的白阿线伊尔施站,终点为 354.7 公里。

沈阳铁路局机关行政机构共设正式处室 23 个,科室 129 个,机关另列编处室 10 个。局党委机构设正式部室 4 个,局工会设 6 部 1 室,局团委设 3 个部室。全局下属 9 个铁路分局,1 个铁道责任有限公司(大连),23 个局直属单位,26 个附属单位,3 个临时机构。基层站、段、厂、场、院 435 个。全局实行两级法人(局、分局)三级管理(局、分局、站段),1995 年末,全局职工总数为 381 011 人,其中干部 79 666 人,占职工总数的 21%,女职工 86 235 人,占职工总数的 22.6%。职工总数较建国初期 1952 年 125 640 人增加两倍。

沈阳铁路局 1995 年设有营业站 877 个,其中特等站 5 个(长春、沈阳、沈阳西、苏家

屯、山海关)一等站 24 个,二等站 40 个,三等站 141 个,四等站 576 个,五等站 91 个。属于路网性编组站 7 个,区段站 61 个,国境站 3 个(丹东、集安、图们)。属于客运营业站 800 个,货运营业站 702 个。全局综合运输能力不断提高,正、站、岔线等总延长为 16 451 公里,比解放初期 5 839 公里,提高 1.8 倍,铁路行车信号、联锁、闭塞、通信设备基本实现自动化、半自动化。架空明线逐步为地下电缆所取代,设有电缆 10 589 皮长公里。自动闭塞 1 346 公里、半自动闭塞 7 363 公里,电气集中车站 640 个。全局配属机车 2 172 台,其中内燃机车 1 054 台,蒸汽机车 1 118 台。机车总台数较 1950 年 863 台增加 1.5 倍,客车配属 4 263 辆;其中配有空调的客车 514 辆,客车总辆数较 1950 年 499 辆,增加 7.5 倍。固定资产原值计 3 833 505 万元,比合局后 1983 年 784 799 万元,年增加 4.1 倍。全局综合运输能力的提高,基本适应了运量增长的需要。各项主要运输指标,均有不同程度的增长。

1995 旅客发送 228 483 千人,比 1956 年 74 880 千人,增长 205%;货物发送量 1995 年 212 028 千吨,比 1956 年 68 232 千吨增长 211%;换算周转量 1995 年 210 381 百万吨公里,比 1950 年 38 997 百万吨公里,增长近 440%;日均装车、日均卸车、货物静载量分别增长 94%、133%和 61%。

在“八五”期间,沈阳铁路局营业长度占全路 16.1%,居首位;旅客发送量占全路 22.4%,居首位;货物发送量占全路 13.3%,列第二位;换算周转量占全路 12.8%,列第三位。但在“七五”以后旅客发送量平均增长速度已出现负增长,1995 年旅客发送量 228 483 千人,较历史最好年度 1984 年 309 693 千人下降 26.2%。全局行车安全趋势明显好转,事故总件数由合局前 1982 年 2 773 件,逐年下降到 1995 年的 283 件,几乎为 1982

年的十分之一。百万走行公里事故率由0.623件下降为零。全局运输收入逐年增加,1995年为636 093万元,较1956年63 412万元增加9倍,较并局时1983年206 433万元增加2.1倍。运输全员劳动生产率1995年为72.4万吨公里/人,比1956年30.2万吨公里/人提高1.4倍,比并局时1983年51.5万吨公里/人提高40.5%。

沈阳铁路局是全局最早修建干线的两个铁路局之一。1891年4月,清朝政府派李鸿章督办关东铁路,同年6月开工兴建京山段,其中龙家营~山海关间有2公里属现沈局管辖。同时,清政府在山海关成立“北洋官铁路局”,开工兴筑站舍和机车房。自1893年5月,从山海关破土动工向关外修筑路基工程,到1894年7月,中日甲午战争开始时路基修到山海关外的中后所(辽宁省绥中县城),铺轨到高岭站,此时关内段正式通车到山海关站,改称津榆铁路(山海关古称榆关)。中日甲午战争爆发,筑路工程暂停。战后继续修建关东铁路,1903年修到新民,山海关~新民间开办营业,此间还修筑了沟(帮子)营(口)支线(河北线),中国铁路奠基人、著名工程师詹天佑,先后派驻锦州段、沟营段负责技术指导。这条铁路由设在天津的关内外铁路总局管理,后改称北宁铁路局、京奉铁路局。

1896年,清朝政府派李鸿章为“钦差头等出使大臣”,赴俄国祝贺尼古拉二世加冕。同年6月3日,李鸿章与俄国外交大臣罗拔诺夫和财政大臣维特签订《中俄密约》,其中第4条规定:“中国国家允于中国黑龙江、吉林地方营造铁路,以达海参崴。”1898年3月27日,清政府屈于沙俄的压力,在北京又签订了《旅大租地条约》,从此,俄国攫取了东清铁道南部支路(今长大、长滨线)的修筑权,并签约肯定南部支路的起点为哈尔滨,终点为大连。同年6月9日、9月3日,分别从哈尔

滨和旅顺南北相向施工。1903年1月14日东清铁道干、支线全长2 489.2公里(南部支路944.3公里)开办客货临时营业,同年7月14日正式营业。与南部支路同时修建的还有营口支线,柳树屯支线、苏抚支线、烟台(今灯塔)煤矿线等。沙皇俄国为把持铁路的修建和经营特权,特成立东清铁路公司和东清铁路管理局。1904年2月12日,日俄战争在中国东北领土爆发,清廷宣布“局外中立”。东清铁路沿线民众,开展破坏铁路、中断交通的斗争,反抗日俄战争。1905年,沙俄战败,9月5日由美国总统罗斯福出面调停,签订《朴资茅斯条约》。俄国将宽城子(长春)以南的铁路及支线和附属地的一切特权和财产让与日本,北部仍由中俄共管,从此沈阳铁路所辖哈大线形成“南日北俄”的势力划分局面。1906年5月11日,日本将宽城子以南铁路(长大线)改称南满铁路。11月26日,日本南满洲铁路株式会社(以下简称“满铁”)在东京正式成立。在日俄战争期间,日本出于侵略战争需要,强行修建了安奉铁路(今沈丹线)全长255.7公里,新奉铁路(新民~沈阳)全长59.8公里。这两条铁路1907年4月由“满铁”接管。其中新奉铁路在1907年6月1日,由清政府以166万日元赎回中国所有,并着手将窄轨改为标准轨距,又经与“满铁”签订《关于京奉铁路延长协约》,解决了京奉铁路延长问题,从此京奉铁路全线开通。关内外全线通车后,关内外铁路总局改为京奉铁路总局。1908年,东三省总督徐世昌提出,要建设一个与日本修建管理的大连港相匹敌的不冻港,地点选定葫芦岛。建港前先修一条铁路支线,从连山(现锦西)站出岔,到葫芦岛港口止,1910年10月开工,1911年8月建成,全长13.4公里。

自1891年,修建关内外铁路,到1911年辛亥革命成功的20年间,关东铁路、东清铁路、南满铁路,在满清政府执政时,受到沙皇