

006931

湛江车站志

1956.1 — 2006.1



湛江车站 主编

湛江车站志

1956.1 — 2006.1

湛江车站 主编

编辑说明

一、《湛江车站志》（以下简称本志），以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导，坚持辩证唯物主义、历史唯物主义和四项基本原则，实事求是、全面系统地记述湛江车站五十年来发展变化的历史和取得的成就。

二、本志记事上限1883年（清光绪九年），下限2005年6月30日。部分史料截止本志付印之前。纪年一律用公元纪年，日、月均用阳历。行文中使用当时历史纪年时，均将历史纪年放在括号内。

三、本志编纂原则：实事求是，略古详今。突出车站专业特点，力求较为全面反映湛江车站五十年来发展变化基本概貌。

四、本志所有资料经过鉴别，去伪存真，力求详实。统计数字均以铁路局统计汇编及有关科室提供的数字为准。

五、本志概述和大事记后，分篇、章、节、目。篇下设章，共6篇31章。

六、地理名称、机构、部门等名称，均以当时历史习惯称呼。

七、本志以志体为主，图表插于文中；大事记用编年体，辅以记事本末体。

八、文内使用建国前后的概念，均系指1949年10月1日中华人民共和国成立之前后的时间。

九、本文不设生人传，劳动模范、先进人物列表简介。

十、本文使用的简化字，均按国家语言文字委员会1986年10月10日公布的《简化字总表》为准。



《湛江车站志》编纂委员会

主 任：李永泓 梁 军

副主任：林景东 钟幸生 黄 立 李世杰 黄 丽 杨 新

委 员：刘诗云 何树爱 黄爱丽 罗汉冬 韦仕锋 米 东

陈旺贵 钟 飞 庞兴元 陈宝珍 廖勇强 王建远

周元乾 吴贵燕 何 炎 黄红平 邓贤平 梁运平

石爱萍 杨景顺 盘绍文 李云涛 黄君玉 张辉和

黄 华 许 钻 庞田福 黄国伟 熊 涛

《湛江车站志》编辑部

主 编：刘诗云

编 辑：谭子齐（常务） 庞兴元 钟 飞 陈宝珍 陈道建

《湛江车站志》撰稿者

（排名不分先后）

何树爱 覃丕喜 谢文晃 辛伦明 陈 春 钟 飞 陈宝珍

庞兴元 米 东 陈旺贵 罗元勇 陆占生 李惠君 卢 伟

黄伟燕 王建远 李 纲 唐世钦 张辉和 吴桂萍 林培生

徐 刚 周春蓬 何铭全 刘惠杏 何国民 杨湛霞 吴海燕

覃焕桥 王金巍 徐 鹏 谭子齐

《湛江车站志》编纂委员会

主 任：李永泓 梁 军

副主任：林景东 钟幸生 黄 立 李世杰 黄 丽 杨 新

委 员：刘诗云 何树爱 黄爱丽 罗汉冬 韦仕锋 米 东

陈旺贵 钟 飞 庞兴元 陈宝珍 廖勇强 王建远

周元乾 吴贵燕 何 炎 黄红平 邓贤平 梁运平

石爱萍 杨景顺 盘绍文 李云涛 黄君玉 张辉和

黄 华 许 钻 庞田福 黄国伟 熊 涛

《湛江车站志》编辑部

主 编：刘诗云

编 辑：谭子齐（常务） 庞兴元 钟 飞 陈宝珍 陈道建

《湛江车站志》撰稿者

（排名不分先后）

何树爱 覃丕喜 谢文晃 辛伦明 陈 春 钟 飞 陈宝珍

庞兴元 米 东 陈旺贵 罗元勇 陆占生 李惠君 卢 伟

黄伟燕 王建远 李 纲 唐世钦 张辉和 吴桂萍 林培生

徐 刚 周春蓬 何铭全 刘惠杏 何国民 杨湛霞 吴海燕

覃焕桥 王金巍 徐 鹏 谭子齐

《湛江车站志》编纂委员会

主 任：李永泓 梁 军

副主任：林景东 钟幸生 黄 立 李世杰 黄 丽 杨 新

委 员：刘诗云 何树爱 黄爱丽 罗汉冬 韦仕锋 米 东

陈旺贵 钟 飞 庞兴元 陈宝珍 廖勇强 王建远

周元乾 吴贵燕 何 炎 黄红平 邓贤平 梁运平

石爱萍 杨景顺 盘绍文 李云涛 黄君玉 张辉和

黄 华 许 钻 庞田福 黄国伟 熊 涛

《湛江车站志》编辑部

主 编：刘诗云

编 辑：谭子齐（常务） 庞兴元 钟 飞 陈宝珍 陈道建

《湛江车站志》撰稿者

（排名不分先后）

何树爱 覃丕喜 谢文晃 辛伦明 陈 春 钟 飞 陈宝珍

庞兴元 米 东 陈旺贵 罗元勇 陆占生 李惠君 卢 伟

黄伟燕 王建远 李 纲 唐世钦 张辉和 吴桂萍 林培生

徐 刚 周春蓬 何铭全 刘惠杏 何国民 杨湛霞 吴海燕

覃焕桥 王金巍 徐 鹏 谭子齐

刊 名 湛江车站志
主管单位 柳州铁路局
主办单位 湛江车站
主 编 刘诗云
编 辑 《湛江车站志》编辑部
出版发行 湛江车站办公室
地 址 广东湛江市霞山区解放西路40号
邮政编码 524013
出版日期 2005年12月
规 格 210×285 大16开
印 张 15
字 数 310千字
印 数 2500册
印 刷 柳州铁路局印刷厂

风雨五十年



热烈庆祝湛江车站成立50周年

序

五十年风雨兼程，五十年艰苦创业，五十年奋发图强，五十年丰硕成果。

二〇〇六年一月一日，湛江车站五十年华诞！

风雨沧桑五十年，湛江站人在上级的正确领导下，走过了艰难曲折的道路，为祖国的社会主义建设做出了自己的贡献。

今天，三十余万字的《湛江车站志》，以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论和江泽民同志“三个代表”重要思想为指导，在上级史志部门的帮助下，经过车站史志办同志两年多的努力，终于问世了。特作序，以示祝贺！

江泽民同志曾指出：“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义的重大的事业”。《湛江车站志》坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，坚持真实性、可靠性、科学性的原则，以新的观点、新的视觉、新的方法，翔实地、全面系统地记述了湛江车站自一九五六年建站至二〇〇六年五十年间，车站广大干部职工坚持党的基本路线，落实上级的工作部署，在企业管理、安全生产等方面所取得的工作业绩，是一部湛江站人艰苦创业的历史。它比较客观的反映了车站的历史和现状，是车站一部集思想性、科学性、资料性为一体的重要历史资料。

近几年，我站认真贯彻落实铁道部关于铁路跨越式发展的总体部署和铁路局“增吨、压点、加密、提速”的工作思路，不断夯实安全基础，以开创一流业绩的实干精神，为地方经济的发展，为开发大西南做出了积极贡献，创造了辉煌的业绩，促进了车站各项工作全面发展。

以史为鉴，可知兴衰。湛江车站五十年发展过程充分展现了物质文明和精神文明的丰硕成果，对继承发扬敬业爱岗、艰苦奋斗的火车头精神，激励全站干部职工开拓创新、不断进取，建立具有我站特色的企业文化都具有十分重大的意义。

以志为镜，励志图新。在党的十六大精神鼓舞下，我站全体干部职工坚持“人民铁路为人民”的宗旨，弘扬传统，务实创新，团结拼搏，执著追求，推动我站两个文明建设更上一层楼，在社会主义现代化建设的伟大事业中，争创新业绩，谱写新篇章。

《湛江车站志》的出版，是我站政治生活中的一件大事。在此，我代表车站、车站党委向参与编志的同志以及在各方面给予编志工作大力支持的广大干部职工，致以热烈的祝贺和诚挚的谢意！

谨以此志向站庆五十周年献礼！

李永泓
2005年12月

明天更美好

——湛江车站站歌

1=A $\frac{2}{4}$

坚定有力、自豪地

集体词曲

($\underline{5 \cdot \dot{6}} \underline{\dot{5} 5} \mid \underline{\dot{5} \cdot \dot{6}} \underline{\dot{5} 5} \mid \underline{6 3 3} \underline{6 \dot{1}} \mid \underline{\dot{3} \underline{\dot{2}}} \underline{\dot{3}} \mid \underline{\dot{5} \cdot \dot{6}} \underline{\dot{5} 5} \mid$

$\underline{\dot{5} \underline{\dot{6}}} \underline{\dot{5} 5} \mid \underline{6 3 3} \underline{6 \dot{3}} \mid \underline{\dot{3} \underline{\dot{2}}} \underline{\dot{1}} \mid \underline{5 5 5} \underline{5 5 5} \mid \underline{5 5 5} \underline{5 5 5 5}) \mid$

$\dot{1} \ 5 \mid \underline{\dot{3} \dot{3}} \ 0 \mid \underline{6 3 3} \underline{\dot{5} 6} \mid 5 \ - \mid \dot{1} \ 6 \mid \underline{\dot{3} 2} \ \dot{1} \mid \underline{\dot{5} 5} \underline{\dot{3} 2} \mid \dot{3} \ - \mid$
风笛 飞向 南海的波 涛, 车轮 牵动了 雷州半 岛;
优质 服务 生存的 法 宝, 高效 打造了 管理目 标;

$\dot{3} \ \underline{\dot{1} 6} \mid \dot{3} \ \underline{\dot{1} 6} \mid \underline{\dot{1} 6 6} \underline{\dot{6} 5} \mid 3 \ - \mid \underline{5 5} \underline{\dot{6} \dot{1}} \mid 2 \ - \mid \underline{\dot{2} 6} \underline{\dot{3} 2} \mid \dot{1} \ - \mid$
调车 连接着 繁忙的港 口, 站台情 涌 出海 大通 道。
快捷 传递着 车站的信 誉, 安全生 产 主题 要记 牢。

$\underline{\dot{5} \ -} \mid \underline{\dot{5} \ \underline{\dot{3} \cdot \dot{2}}} \mid \underline{\dot{1} \cdot \dot{6}} \mid 5 \ - \mid \underline{\dot{5} \ -} \mid \underline{\dot{5} \ \underline{\dot{3} \cdot \dot{2}}} \mid \underline{\dot{3} \cdot \dot{2}} \mid \dot{1} \ - \mid$
海风 蓝雨 蓝, 天 阳 高光 高, 照,

$\underline{6 \cdot 6} \underline{6 5} \mid 3 \ 0 \mid \underline{\dot{2} \cdot \dot{2}} \underline{\dot{2} \dot{1}} \mid 6 \ 0 \mid 5 \ 5 \ 6 \mid \underline{\dot{1} \dot{1}} \underline{\dot{1} 6} \mid \underline{\dot{2} \dot{2}} \underline{\dot{1} \dot{2}} \mid \dot{3} \ - \mid$
脚踏 这方 土, 心 中 最自 豪; 我们 是 湛江 站的干 部 职 工,
责任 永不 忘, 重 担 肩上 挑; 我们 是 湛江 站的干 部 职 工,

$\dot{2} \ \underline{\dot{1} 6} \mid \dot{3} \ \underline{\dot{1} 6} \mid \underline{\dot{2} \dot{2}} \ 0 \mid 0 \ \dot{2} \mid \underline{\dot{5} \ -} \mid \underline{\dot{5} \ \underline{\dot{2} \dot{1}}} \mid \underline{\dot{1} \ -} \mid \underline{\dot{1} \ 0} : \parallel$
汗水 浇灌的 明天 更 美 好!
前途 无量的 明天 更 美 好!

慢

(05 辉煌地

$$\dot{5} \ - \mid \underline{\dot{2} \ \dot{1}} \mid \underline{\dot{1} \ -} \mid \underline{\dot{1} \ -} \mid \underline{\dot{1} \ \underline{6 \dot{1}}} \mid \underline{\dot{5} \ -} \mid \underline{\dot{5} \ -} \mid \underline{\dot{5} \ 0}) \parallel$$

更 美 好!



湛江车站站徽

—— 集体设计

目 录

湛江市地图

编辑说明

《湛江车站志》编纂委员会

《湛江车站志》编辑部

《湛江车站志》撰稿者

序

《明天更美好》——湛江车站站歌

湛江车站站徽

照片专辑

概述	1
大事记	5

第一篇 机构沿革	21
-----------------------	----

第一章 建站初期的组织机构	21
第二章 “文化大革命”期间的组织机构	24
第三章 1978年以后的组织机构	26
第四章 分局撤销以后的组织机构	31

第二篇 企业管理	34
-----------------------	----

第一章 行政管理	34
第一节 机构沿革	34
第二节 制度建设	34
第三节 企业管理	37
第四节 路风建设	38
第五节 职工生活	39
第六节 卫生	40
第二章 劳动人事	41
第一节 机构沿革	41
第二节 劳动工资	41
第三节 干部管理	48
第三章 计划财务	52
第一节 机构沿革	52
第二节 财务管理	52
第三节 物资与设备	59

第四章 科学技术管理	61
第一节 机构沿革	61
第二节 线路技术设备	61
第三节 科学技术	63
第四节 综合管理	65
第五章 职工教育	67
第一节 机构沿革	67
第二节 在职职工教育	67
第三节 教师、经费	68
第六章 安全	69
第一节 机构沿革	69
第二节 行车安全	69
第三节 劳动安全	72
第四节 路外安全	73
第七章 统计	75
第一节 机构沿革	75
第二节 运输统计	75
第八章 电算	78
第一节 机构沿革	78
第二节 电子计算技术	78

第三篇 运输生产

第一章 运输组织	81
第一节 机构沿革	81
第二节 行车组织	81
第二章 旅客运输	86
第一节 机构沿革	86
第二节 运量、运价	86
第三节 行包运输	92
第四节 客运安全	93
第三章 货物运输	95
第一节 机构沿革	95
第二节 货运组织	95
第三节 运量、运价	97
第四节 特殊货物运输	99
第五节 保险、保价运输	101
第六节 货运设备	102
第七节 货场管理、专用线共用	102
第八节 货运安全	104
第四章 装卸作业	107

第一节	机构沿革	107
第二节	货物装卸	107
第三节	装卸安全	109
第五章	塘口站	111
第一节	机构沿革	111
第二节	站场设备	111
第三节	行车组织	112
第四节	旅客运输	114
第五节	货物运输	114
第六节	安全生产	116
第六章	湛江北站	118
第一节	机构沿革	118
第二节	站场设备	119
第三节	行车组织	119
第四节	旅客运输	119
第五节	货物运输	120
第六节	安全生产	121
第七章	军事运输	123
第一节	总述	123
第二节	机构设置	123
第三节	业务工作	123
第四节	军交建设	124

第四篇 多种经营 126

第一章	湛江火车站综合服务公司	126
第一节	体制机构	126
第二节	经营业务	127
第三节	经营管理	128
第二章	柳州南方运输代理有限公司湛江分公司	130
第一节	体制机构	130
第二节	经营业务	130
第三节	经营管理	131
第三章	湛江市铁路服务有限公司(劳动服务公司)	134
第一节	体制机构	134
第二节	经营业务	135
第三节	经营管理	135
第四章	湛江铁路火车站职工技术协作站	137
第一节	体制机构	137
第二节	经营业务	138
第三节	经营管理	138

第五篇 党群组织 140

第一章 中国共产党湛江车站委员会	140
第一节 组织沿革	140
第二节 历届党代会	141
第三节 党委领导	142
第四节 党的建设	144
第五节 宣传教育	148
第六节 纪律检查	153
第七节 精神文明建设与路风建设	161
第二章 中国铁路工会湛江车站委员会	164
第一节 组织沿革	164
第二节 历次职工代表大会	164
第三节 工会工作	165
第三章 中国共产主义青年团湛江车站委员会	173
第一节 组织沿革	173
第二节 历届共青团代表大会	173
第三节 团的工作	174

第六篇 人物 179

第一章 车站历年广西壮族自治区劳动模范、先进生产者	179
第二章 车站历年铁道部“火车头奖章”获得者	179
第三章 车站历年广西壮族自治区优秀企业家	179
第四章 车站历年省、部级各类先进人物	179
附录：车站历年省、部级以上各类先进集体	180
第五章 车站历任副站长、党委副书记、纪委书记、 工会主席	180

附录 183

第一章 湛江市历史沿革	183
第二章 湛江市基本概况	185
第三章 湛江市风景名胜	187

编后记 192

概 述

湛江车站,隶属于柳州铁路局,是黎湛铁路的终点站(区段一等站),中心里程为黎湛铁路317.247公里。站址设在广东省湛江市霞山区解放西路40号,邮政编码524013。

湛江站成立于1956年1月1日,隶属柳州铁路管理局南宁铁路分局,为二等站编制,下设货物室、客运室和装卸作业分所等部门。

1957年,车站增设会计室。

1958年1月1日,根据铁道部决定,撤销南宁铁路分局,由铁路管理局直接管理基层站段,湛江车站属柳州铁路管理局运输处直接领导。

1964年1月1日,成立南宁铁路分局。湛江车站隶属于南宁分局领导,一直到1997年11月1日,南宁铁路分局撤销,由柳州铁路局直接管理基层站段。

2005年,湛江站有站房面积19167平方米,站房主楼高23.9米。新站房为1997年1月14日再次重建。1994年10月开工,历时两年竣工,工程总投资1.2亿元。一楼为客运设备、设施,包括旅客候车厅、母婴、军人候车室、售票厅、问讯处、客运值班室、间休室等,面积3000多平方米。

湛江站站场为一级三场,共有20股道,其中:东场1—3道为客车到发线,有效长度791—850米;编组场1—11道为编组线,有效长度835—973米;西场1—6道为货车到发线,有效长度791—850米;简易驼峰1座,驼峰牵出线795米和峰尾牵出线1条长526米,禁溜线1条90米。另有存车、联络、洗消、安全、站修1、2线等6条线路。查定编解能力为49.7列/日,1162辆/日。车站与16条专用线接轨,专用线总长16858米,一次可容车900辆左右;段管线4条,总长8453米;并与湛江港专用铁道相连接。

湛江站货运设施有:南、北货场两处,总面积157209平方米;有货物线8条,总有效长度2422米。整车仓库9座5673平方米、零担仓库8座4832平方米、军用仓库2座533.2平方米,备品仓库2座704平方米,共计仓库21座(其中北货场13座,南货场8座)12475平方米;货物雨棚3座,1766平方米、货物站台8座5717平方米、露天货区6处8060平方米、集装箱场地1800平方米。有装卸机械39台,其中36吨龙门吊机1台、20吨龙门吊机3台、各类叉车35台。货场一次存货量13228吨,年办理货运能力94.8万吨。本站货运特点:货运发送量大于到达量,装大于卸。车站主要到达货物有:重晶石、铝矾土、磷矿石(砂)、粮食等;主要发送的货物是:金属矿石、石油、鲜活、饮食、烟草制品、硫磺、化肥等。

(一)

湛江市位于广东省西南部,东经109度31分至110度55分,北纬20度12分至21度35分,包括雷州半岛和半岛北部一部分地区。东临南海,西濒北部湾,南出太平洋,北倚大西南,与海南省隔海相望。湛江区位优势,踞粤、桂、琼三省(区)交汇处,是中国西南地区最重要的出海口,是中国沿海到东南亚、中东、非洲、欧洲、大洋洲航程最近的港口城市,在北部湾经济圈、亚太经济圈中有重要的战略地位。天然深水良港——湛江港,在黎湛铁路终点318.228公里处,通过专用铁路与湛江站相连接。

湛江地处北回归线以南,属热带季风气候,受海洋性气候调节,年平均气温23摄氏度,冬无严寒,夏无酷暑,气候宜人,四季如春。年平均降雨量1396~1959毫米,夏秋之间热带风暴和台风较为频繁,一年受台风影响四次左右,最大风力达12级以上。

全市海岸线绵长, 1556公里的海岸线居全国各地级市之首。港湾密布, 港口资源十分丰富。位于雷州半岛东北部的湛江港, 自然条件十分优越, 可与世界上最著名的鹿特丹港相媲美, 海岸线长241公里, 内港海域面积200多平方公里, 有97公里深水航道, 最大水深26~40米, 远远超过世界十大港口的前沿水深, 是我国西南部地区货物出海的主航道。湛江港是全国十大港口之一, 年吞吐量4000多万吨。

湛江市是一个海洋大市, 海洋渔业资源丰富, 有经济鱼类520种、虾类28种、贝类547种, 海水养殖珍珠产量占全国的三分之二, 对虾养殖产量占全国的四分之一, 海盐产量占广东省的一半, 北部湾沿海大陆架有丰富的油气聚集, 是世界四大海洋油气聚集中心之一。

由于该地区光照资源充足, 年降雨量丰富, 独特的地理环境和气候条件, 使湛江成为一块热带作物的宝地。湛江是全国重要的橡胶产区和蔗糖产区, 甘蔗种植面积165万亩, 糖产量占全国的七分之一, 拥有全国最大的420万亩桉树林, 10万亩剑麻基地和18.6万亩红树林基地。盛产蔬菜和龙眼、荔枝、菠萝、香蕉等优质热带水果, 并通过铁路北运。

湛江市矿产资源十分丰富, 已探明储量的矿产有25种: 硅藻土、泥炭、锆英沙、银矿、石墨等。其中位居广东省前五位的有: 硅藻土、泥炭、高岭土、玻璃用沙、地下热水、矿泉水、地下水, 特别是高岭土为全国品位最高、储量最大的。

湛江市旅游资源十分丰富, 湛江市及所属县(市)旅游景点有: 湖光岩, 是国家级地质公园和省级名胜, 是国内唯一的玛珥湖、全国著名的火山口游览区; 湛江港——中国第一个自行设计和建造的现代化深水良港; 东海岛龙海天是省级旅游度假区, 东临大海, 一望无涯, 碧波万顷, 连绵28公里的沙滩, 是国内最长的沙滩, 仅次于澳大利亚黄金海岸, 居世界第二; 以及雷州市的三元塔、雷祖寺; 徐闻县的贵生书院、登山塔; 遂溪县的笔架山; 廉江市的罗州故城、鹤地水库; 吴川市的极浦亭、梧山岭贝丘遗址等等, 吸引着众多的中外游客。

全市总面积12471平方公里, 其中平原占66%, 丘陵占30.6%, 山区占3.4%, 陆地大部分由半岛和岛屿组成。耕地面积508.9万亩, 林业用地面积420万亩。流经湛江市较大的河流有: 鉴江、九洲江、南渡河等, 三条江下游沿岸, 土地肥沃, 良田千顷, 是富庶的农业区。雷州半岛土壤以红壤为主, 故有“红土地”之称。

(二)

建国初, 为了打破美国帝国主义对中国沿海, 特别是对台湾海峡的军事和经济封锁, 1952年中央人民政府决定修建黎湛铁路。

黎湛铁路于1954年9月25日动工修建, 1955年7月1日建成通车, 1956年1月1日交付运营。

湛江站站房由铁道部中南设计分局设计, 由铁道兵施工。1955年3月开工, 7月1日建成。

1956年1月1日, 湛江站正式成立, 按二等站设置。交付运营时, 建有到发线、编组线9条, 有效长度339—679米; 站房1座330平方米, 雨棚1座720平方米, 站台2座2970平方米; 货物线3条, 有效长度245—254米, 货物雨棚528平方米, 军用仓库1座259.2平方米。1956年发送货物52.08万吨, 发送旅客6.97万人。

随着运量的增长, 1957年增建10、11两股道, 延长1—8股道, 改建9道。完工后, 湛江站共有11股道, 其中1—6道为到发线, 有效长度392—868米, 7—11道为编组存车线, 有效长度766—868米。另有牵出线一条601米。查定编解能力36列/日, 846辆/日。

1956年5月1日, 湛江新港开始使用。随着湛江港开港, 经济吸引地区日渐扩大。

为适应运输生产发展需要, 1958年4月, 车站站房扩建, 总面积达2123平方米, 并在左右两侧建有地下室各1座, 面积共527.21平方米。1956—1959年, 修建货物仓库3座1664.8平方米; 货物站台2

座，分别为4128和2688平方米。

(三)

“文化大革命”期间，在错误路线影响下，铁路运输遭到严重干扰。

1966年5月开始的“文化大革命”，搞乱了人们的思想，搞乱了政策，搞乱了规章制度，使铁路企业管理和工作秩序陷入严重的混乱，造成运输生产下降，事故频繁，效益低下。车站也和其他单位一样，运输生产受到很大冲击，生产指挥失灵，客货运输经常中断，但车站广大干部职工在极其困难的情况下，坚持运输生产。

1967年6月18日，中国人民解放军广州军区成立湛江站军事管制小组，对湛江站实行军事管制。

1968年8月23日，湛江车站革命委员会成立。

1973年6月，车站军管结束，军事管制小组撤销，军管人员回部队工作。

1975年3月，通过贯彻执行中共中央《关于加强铁路工作的决定》（即中共中央9号文件）和铁道部提出的“畅通无阻、四通八达、安全正点、当好先行”的十六字方针，车站广大干部职工坚决贯彻执行周总理、邓小平等国家领导人所采取的一系列措施，全面整顿车站运输秩序，加强铁路运输的集中统一指挥，同时，贯彻“鞍钢宪法”，开展“工业学大庆”，普及大庆式企业活动，建立健全各项考核制度，使运输生产和经营管理工作收到显著成效，运输生产得到迅速恢复和发展。1975、1976年的旅客发送量、货物发送量分别达到16.40万人、19.51万人和475.94万吨、480.65万吨。

(四)

党的十一届三中全会以后，坚持改革开放，推行经济承包责任制，进行转换经营机制试点，使车站运输生产和安全进入一个新的历史阶段。

1978年6月，撤销革命委员会，恢复铁路局、铁路分局、站段建制。

1979～1985年，全面整顿企业管理，实行站长负责制和经济责任制，实行与企业经济效益挂钩的万换算吨公里工资含量包干的分配制度。

1986年，按照“两制、四全、一网络”（即厂长负责制、经济责任制，全面计划管理、全面质量管理、全面经济核算、全面劳动人事管理，电子计算机网络）的模式，全面推行现代化管理。至2005年，全站共取得局级以上现代化管理成果奖27项，其中铁道部级3项，广西壮族自治区级3项，广东省级3项，铁路局级18项，取得较好的经济效益和社会效益。

按照铁路局和南宁分局的要求，车站从1988年～1990年实行“运营承包，一包三年，现收现支，定额上缴，超收多留，万含挂钩”的全面经济承包方案。

1990年起，依据铁道部铁体法《关于进一步完善铁路经济承包责任制，基层站段全面实行综合指标管理与考核的通知》精神，车站由原来推行的以利润为中心的经济承包改为全面实行综合指标管理与考核。

按照建立现代企业制度的总体思想，车站对货场、客运、行包、装卸、集装箱、运输计划等运输组织和运输经营方面进行改革，并稳步发展。全面推行以捆浮、计件工资为主要形式的内部分配制度的改革，使奖金分配向一线，向危险性大、劳动强度大的岗位倾斜，同时实行干部制度的改革；实行全员劳动合同制，调动广大干部职工的生产积极性。

车站认真贯彻“以运为主，多种经营”的方针。1986年10月23日，以原湛江材料厂的人员为基础，成立湛江火车站运输服务公司。后更名为湛江火车站综合服务公司。

1988年4月19日，湛江车站旅行服务支公司成立，隶属车站综合服务公司，实行“两块牌子，一