

000763

南寧鐵路分局志

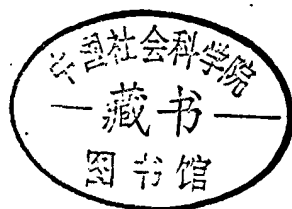
1990



南寧鐵路分局志編纂委員會

内部资料
注意保存

南宁铁路分局志



南宁铁路分局志编纂委员会

《南宁铁路分局志》编纂委员会

主任：田志歧

副主任：莫韦骥 刘君诊 屠文周

委员：许国平 梁义邦 丁仕铨 郁柱龙 彭绍谦 陈乃缘
刘玉中 陈德玉 王树德 丘冠鹏 谭传富 金和清
冯泳璇 潘仲华 邓旭英 杨良华 郑惠兰 吴振英
刘显楷 刘汉声 杨再兴 张光斗 黄永革 王介生
郑萌 施峰 左西崑 邓兴南 苏荣贵 胡胜铭

《南宁铁路分局志》编辑委员会

主编：屠文周

副主编：韦世光 温本忠

编辑：杨昌登 杨新庆 魏连生

《南宁铁路分局志》编纂委员会

主任：田志歧

副主任：莫韦骥 刘君诊 屠文周

委员：许国平 梁义邦 丁仕铨 郁柱龙 彭绍谦 陈乃缘
刘玉中 陈德玉 王树德 丘冠鹏 谭传富 金和清
冯泳璇 潘仲华 邓旭英 杨良华 郑惠兰 吴振英
刘显楷 刘汉声 杨再兴 张光斗 黄永革 王介生
郑萌 施峰 左西崑 邓兴南 苏荣贵 胡胜铭

《南宁铁路分局志》编辑委员会

主编：屠文周

副主编：韦世光 温本忠

编辑：杨昌登 杨新庆 魏连生

序

田志歧

南宁铁路分局，位于广西壮族自治区首府南宁市。地处广西西南部，与越南民主共和国铁路接轨，跨越广东省西部，背靠祖国大西南，面临南海、北部湾，为我国西南边陲的一个尽头分局。铁路运输成为沟通西南和出海的重要通道。

建国前，清朝政府曾修筑龙州铁路，后因八国联军入侵，银库中断，遂半途而废。民国时期，国民党政府广西当局修筑湘桂线柳州至镇南关，北面修通至来宾，南面由镇南关修至明江弄梅村，后因日军入侵，中断修筑。建国后，在中央人民政府和铁道部的领导下，来镇段铁路在铁路员工和广西人民的共同努力下，仅用一年零二十三天时间即全部修通，于1951年11月7日全线正式通车。从此结束了广西西南部没有铁路的历史。随后又修筑黎湛线、河茂支线，使南宁铁路分局扩展至广东省湛江、茂名市，营业里程达730.4公里。1986年又修通南防线。1990年12月南昆线开始破土动工。从铁路通车至今，南宁分局为发展广西、广东经济文化，巩固国防，沟通全国铁路运输，发挥了重要作用。这一切归功于伟大的中国共产党英明领

导的结果。

南宁铁路分局，自1952年成立至今已有39年的创业史。铁路运输生产，随着国民经济的发展而发展，从无到有，从小到大，尤以党的十一届三中全会后，分局运输安全生产以及各项工作都有长足的发展，稳步前进，取得了良好的经济效益和社会效益，物质文明建设和精神文明建设同步上新台阶，为改革开放作出了应有的贡献。四十年前，我投身铁路，目睹广西铁路的发展，从青年时代的所见所闻，所感所知，无时不浮现于脑际，印象格外亲切、清晰，使我对铁路感情至深，永不忘怀。我为南宁分局的发展感到由衷的高兴。

现在《南宁铁路分局志》问世了。这是南宁分局的一件大喜事。她记载了南宁分局管内铁路创建的史实，凝聚了广大铁路员工、铁道兵和地方人民群众的智慧和劳动结晶。《志》包括概述、大事记和铁路建设、运输生产、安全生产、经营管理、教育卫生、党群工作、政法等七章近60万字，翔实记载了南宁分局历史、发展变化及现状。我为《志》记载的成就感到欣慰和鼓舞。

《志》批判地继承旧志的优良传统，以新观点、新方法、新资料编修成书，条目之多，实用之广，当属分局良史。诚为帮助分局管内各级干部和广大读者掌握分局局情，为社会主义现代化服务；是广大职工和青少年学生进行爱国主义和革命传统教育的本土教材；为我们了解分局

历史和现状提供大量翔实的科学资料；为我们今后研究工作决策提供成功和失败的宝贵财富，实可鉴历史之兴衰，考当今之得失，取是舍非，裨益分局员工，促进分局更大发展。

《志》付梓之稿，我感到特点突出，史事清楚，内容丰富，文字朴实，脉络清楚。全志贯通时代线和特点线，以运输生产、铁路建设为基础，宏微谋制，纠讹匡误，以事立体，以志寓理，志理浑然，不能说不是一个成功的尝试和创新。这一切都功于编委会诸君努力，穷三载之艰辛，五易其稿，才完成这项社会主义文化建设的系统工程，来之不易，故斯《志》较善，成绩斐然，读之有益。《志》之内容尚存些不足，但仍瑕不掩瑜。因之作《序》为贺。

1991年3月

凡 例

一、本志记事上限1885年,下限1985年末,个别内容适当上溯或下延至1990年末。纪年一律用公元纪年,月日均用阳历,在行文中使用当时历史纪年时,则将公元纪年放在括弧内。

二、本志概述和大事记,后分章、节、目,章下设节,共7章42节。

三、编纂原则:实事求是,略古详今,突出铁路企业的专业特点,力求反映南宁铁路分局发展的基本面貌。

四、所有资料,经过鉴别,辨伪存真,力求翔实。统计数字,建国前统计数字系根据历史档案和文献资料,建国后各种统计数字,均以路局统计汇编和分局计统科及有关科室提供的数字为准。由于分局几次更迭,加之特定历史时期,因而有些资料无考断线。录用资料不一一注明出处。

五、地理名称,站、段名称,机构、部门等名称均依当地当时历史习惯称呼,并在括弧内注明现名。各种名称第一次出现时应用全称,遇后文全称过长,可在第一次使用全称时用括弧注明:以下简称“×××”。

六、本志有述、记、志、录、图、表等体,以志体为

主，辅以图表、照片。

七、文内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。

八、不设生人传，但劳模及先进人物列表简介。

九、使用简化字，均按国家语言文字工作委员会1986年10月10日公布的《简化字总表》为准。文内个别术语、名称、附有释条或括弧内注明。

目 录

概述	(1)
大事记	(7)
第一章 铁路建设	(47)
第一节 建国前铁路	(47)
一、龙州铁路	(47)
二、湘桂线柳南、南镇段铁路	(47)
三、来湛、邕钦、钦北铁路	(48)
第二节 建国后铁路	(49)
一、湘桂线来镇段铁路	(49)
二、黎湛铁路	(53)
三、河茂支线铁路	(56)
四、南防铁路	(57)
五、南昆铁路	(61)
六、专用线(含专用铁道、战备专用线)	(63)
第三节 主要车站	(68)
一、南宁站	(68)
二、湛江站	(74)
三、凭祥站	(79)
四、黎塘站	(84)
五、贵县站	(89)
六、玉林站	(93)
七、茂名站	(97)
八、南宁南站	(101)
第四节 桥梁隧道	(108)
一、邕江大桥	(108)
二、郁江大桥	(111)
三、茅岭江特大桥	(112)
四、北宁隧道	(115)
第二章 运输生产	(119)
第一节 计划运输	(119)
第二节 行车组织	(121)
第三节 货物运输	(131)
第四节 旅客运输	(146)
第五节 军事运输	(158)
第六节 机务	(161)

第七节	车辆	(180)
第八节	工务	(191)
第九节	电务	(197)
第十节	车务段	(202)
第三章	安全生产	(323)
第一节	管理沿革	(323)
第二节	行车安全	(324)
第三节	货运安全	(331)
第四节	人身安全	(334)
第四章	企业经营管理	(337)
第一节	计划与统计管理	(337)
第二节	财务管理	(343)
第三节	物资设备管理	(357)
第四节	劳动人事管理	(361)
第五节	科技管理	(373)
第六节	地亩	(376)
第七节	基建管理	(377)
第八节	职工生活及退离休管理	(380)
第九节	集体企业	(383)
第十节	知青安置	(386)
第五章	教育卫生	(388)
第一节	教育管理沿革	(388)
第二节	教育发展变化	(388)
第三节	中小学校简介	(390)
第四节	医院、防疫站	(393)
第五节	计划生育	(395)
第六章	党群工作	(398)
第一节	中国共产党南宁铁路分局委员会	(398)
第二节	工会	(409)
第三节	团委	(415)
第四节	民兵	(417)
第五节	学术团体	(422)
第七章	政法	(426)
第一节	政法委员会	(426)
第二节	公安处	(427)
第三节	检察院	(429)
第四节	法院	(430)
	编后记	(432)

概 述

铁路是国民经济的大动脉。铁路工作最根本的任务是在安全正点、优质服务、良好效益的基础上，最大限度满足国计民生和国防军事的运输需要。

铁路运输业是一个设备庞大、复杂、生产环节众多、专业分工细密、指挥集中的现代化大生产企业，是社会化大生产的重要组成部分。各部门之间，紧密联系，协同作战，日夜不断协调运输，对运输生产的衔接工作要求极严，从而构成铁路运输生产过程的高度集中、大联动机、半军事性的特点。铁路实行高度集中，统一指挥，乃保证整个运输生产过程的准确性、连续性和协调性。

南宁铁路分局（以下简称南宁分局），位于广西壮族自治区首府南宁市，隶属柳州铁路局（以下简称柳州局）。辖湘桂线黎塘—凭祥（348.1公里）、黎（塘）湛（江）线（317.2公里）和河（唇）茂（名）线（60.8公里），及联络线4.3公里，总计营业长度为730.4公里。管内铁路以南宁市为中心，向祖国西南沿经扶绥、崇左、宁明县直达边陲凭祥市，并向边关延伸与越南民主共和国铁路接轨，桂东南从黎塘经贵县（今贵港市）、玉林、陆川、广东省的廉江、遂溪、化州等县直达湛江、茂名市，是祖国西南边疆的一个铁路分局。

分局管内的地理位置处于北回归线以南，属亚热带海洋性气候，全年无霜期或小霜，阳光充足，雨量充沛，年气温变化在 2°C — 40°C 之间，极限最低温度 -3.4°C ，极端最高温度 40.4°C ，年平均气温在 20.5°C — 27.7°C ，年降雨量1145—1786毫米，黎湛线玉林以南6—10月常受热带风暴及台风袭击，最大风力可达12级。湘桂线黎塘至南宁一带，山岭重叠，地形较为复杂，这个区段线路曲线最小半径为284.5米，最大坡度10.30%。南宁至中越国境区段，山脉纵横，群山环峙，线路迂回，山地、丘陵、台地、平原、盆地错综分布，尤以崇左至镇南关（今友谊关）间岗陵起伏，山势险峻，线路最小半径220米，最大坡度20.4%。黎湛线沿线经过丘陵，贵县平原，穿过花岗岩山地，沿陆川河谷进入湛江平原，线路最小半径590米，最大坡度6%。

铁路沿线在广西境内跨越南宁、玉林两个地区，直达广东省湛江地区。南宁地区含南宁市在内的农副产品有水稻、玉米，经济作物有甘蔗、黄红麻等，还盛产具有亚热带特色的香蕉、菠萝、柑桔、龙眼（桂圆）、荔枝、菠萝密、西瓜等30多种水果。矿产品主要有锰、铁、钨、铅、锌、大理石、膨润土等，膨润土矿藏量为目前国内探明之首。南宁市的工业有轻纺、冶金、机械、电子、化工、医药、交通、建材等初具规模生产体系的门类。

玉林地区是广西粮糖的主要产区，经济作物有甘蔗、黄红麻、烤烟等，土特产品有大蒜头、红碎茶、柑桔、香蕉、荔枝。矿产有锰、钨、铁、金等，尤以锰矿总储量居全国首位。工业有化肥、水泥、柴油机、自行车、制糖、制药、松脂、食品等。

广东省境内湛江地区、湛江市、茂名市，经济作物有甘蔗、香蕉、蔬菜等。工业有电子、家用电器、石油加工、化工等以及湛江港口过往的各种物资等。

从南宁分局管辖范围经济辐射的分布看，铁路的地位已经成为广西壮族自治区、南宁市工农业发展的重要交通命脉，黎湛线成为我国重要大港之一的湛江港贯通西南六省（区）进出口、经贸往来、发展经济的主要通道。

分局所辖的铁路，又是边防军事要线，无论保卫边疆，巩固国防，还是援越抗法抗美、对越自卫还击战等，都担负着大部分过往军事物资、兵员和东欧国家国际联运物资的运输任务，是祖国南疆军事运输的前哨要道，具有重要的国防战略地位。

从所处的地理位置及广西、广东经济发展的布局看，南宁分局反映在运输上形成了下述四个方面的特点：

一是尽头分局。管内线路，延伸边疆，凭祥、湛江均为尽头站。中越联运中断后无过轨车流，货物周转量靠接入重车。车流系自卸自装交出，影响分局经济效益。

二是货物到达量大于发送量，卸大于装。以1985年为例，年货物发送、到达量分别为1496.9万吨和1761.8万吨，日均装卸车分别为857.7辆和988.5辆。管内所需空车，靠卸后利用。

三是运能不均衡。因经济区域分布不平衡，装卸车较密集在南宁及黎湛、河茂线，造成黎湛线运能超负荷，南凭段运能剩余。

四是南凭段工业布局少，经济尚欠发达，又与越南接壤，受形势变化影响，运量波动较大。

分局管内铁路的修建历史，早在清末中法战争光绪十一年（1885年）签订的《中法新约》不平等条约开始，清政府承认法国对“中国日后建筑铁路应向法国商办”的特权，此后法国把侵略势力伸入了云南和广西。甲午战争（1896年），清政府又与法国缔约，同意法国在我国和广西修筑铁路的特权，由法商费务林公司承办的条约。当时法国拟以安南（越南）为根据地，实现其对华铁路修筑计划，兴筑同登至龙州铁路。光绪二十四年（1899年）法国以广西永安（今广西蒙山县）教案为藉口，又取得延长同龙铁路至南宁或百色，北海至南宁及别处的权利。但终清之亡，未正式修筑。

民国三年（1914年）法国又索得在广西独占修筑铁路的投资权利，北平政府竟同意“此后广西省内如何修造铁路或开办矿业之事，必须用外资时；函愿首先借用法国资本”。至此，法国已取得垄断广西投资的优先权。终因资金不足和外国利益问题，均未开工。直至民国二十六年七月（1937年7月），日本侵华战争开始，为战局需要，国民党政府才决定实施修筑南镇段（南宁至镇南关）和柳南段（柳州至南宁）铁路。1938年4月1日开始在隘口一带开工修筑南镇段，全长232公里，1939年10月从镇南关铺轨至明江（弄梅村）计67公里米轨。柳南段于1938年6月28日开工，全长260公里。两段铁路除部分铺轨外，路基涵洞、土石方工程大部完成，因1939年11月15日日军在钦防登陆，继而南宁失陷，两段铁路修建遂告停工。从1939年11月至1949年12月的十年间，管内铁路再未复工修建。

建国后，原来镇段（来宾至镇南关）路基土石方工程，历十余载沧桑，坍塌已非原貌。为巩固国防恢复和促进广西国民经济建设，发展边疆经济文化，中央人民政府铁道

部决定修通来镇段。1950年8月20日成立来镇段工程处，由衡阳铁路管理局负责，铁道兵、路工、民工、包商等联合修筑，计划分两段施工。第一段来宾至南宁，第二段南宁至凭祥。第一段于1950年10月7日开始动工，以来宾为起点跨过红水河，沿经黎塘至南宁，全长185.692公里，1951年2月23日铺轨至南宁，3月5日下午3时举行南宁开往柳州通车典礼。南凭段于1951年3月11日动工，起点由南宁跨过邕江，沿经扶南（今扶绥）、崇善（今崇左）、宁明县直达边境口岸凭祥站，全长218.9公里，同年10月30日铺轨至凭祥，11月7日在南宁举行来镇段全线通车典礼。

为支援越南人民的解放事业，发展社会主义国家联运，1954年11月由柳州局和中国交通公司负责施工，从凭祥站延伸至隘口站外中越国界处与越南铁路相衔接，铺设米轨15.2公里，同年12月15日接通。1955年3月1日在凭祥举行中越通车典礼，同年8月1日起办理中越联运。1965年将这段米轨铁路改建为标准轨和米轨合用的套轨13.3公里，并延伸越南内地。

为贯通全国和大西南内地与港口的线路交通，发展广西、广东两省（区）地方经济和巩固海防边疆的需要，国家决定由铁道兵负责修筑黎塘至湛江铁路。于1954年9月25日开工，起点黎塘车站，沿经广西东南部的贵县、玉林、陆川及广东省廉江、遂溪直达港城口岸湛江站。1955年5月19日铺轨完成，同年7月1日全线通车。1956年1月1日正式交付运营。黎湛线修建时为314.772公里，后于1980年7月1日改线竣工，全长延展至318.229公里。

为开发茂名油页岩矿和石油加工工业，国家决定修筑廉茂线（河唇至茂名），由柳州局发包，铁道兵施工，于1956年3月重点开工，后因茂名建矿方案未定，于同年年底停工。1958年1月复工，同年10月全线62公里贯通，11月1日起办理临时营业。1959年3月11日交柳州局接管。

由于广西百色地区和右江北岸的煤、铝、铁矿等资源有待开发，1958年6月开始，铁道部第二设计院对滇桂铁路进行勘测（即南昆线）。根据1959年全国铁路天津路网规划会议要求，先修南宁至百色铁路。同年12月自治区决定修建南宁—百色铁路，成立南宁、百色地区修建指挥部组织领导施工。南宁、百色地区分别于1960年2月16日和3月4日正式开工。参加筑路民工和铁路员工1.4万人。同年7月，因压缩基本建设停工。

地方铁路建设，有东罗煤矿支线。东罗支线乃广西壮族自治区决定由地方投资修建，起点湘桂线渠黎站○公里，迄于东罗23公里加764米处。由柳州局员工、地方民工共同施工。于1958年11月22日动工，同年12月14日竣工。1959年1月1日通车典礼。现由南宁分局代管。

南防铁路，系国家和地方合资修筑，经历两个阶段，第一阶段由国家投资，于1978年开工，1979年因国民经济调整停建。第二阶段是1982年底经铁道部和广西壮族自治区协商，以1:1.5比例（1亿元:1.5亿元）合资修建，实行承包，由柳州局发包，铁道部第二工程局总承包（不含茅岭江特大桥），于1983年初复工续建。该线从沙井站（今南宁南站）出岔，沿经吴圩、小董、钦州、防城直达防城港。沿线地形复杂，山峦起伏，隧道相连，填海筑路难点多，全长172.244公里，于1986年12月15日全线贯通。该线对加速广西经济发展，发挥防城北海二港优势，开发北部湾和西南各省丰富资源交流

有着重要的意义，是西南各省又一条重要进出口通道。现由广西壮族自治区南防铁路公司管理。

至此，南宁分局的铁路建设，已初步形成网络骨架，并与公路、航运、民航联成交通网络。

建置沿革。建国前，1938年1月，国民党政府交通部在南宁设湘桂铁路南镇段工程处和南镇段工程监督处。1939年10月越南同登至明江铺通后，南镇段又添设运输处，后因战事，铁路停修，机构随之撤销。1947年1月，湘桂黔铁路工程局成立来湛段桂、粤境工程处，分别设在广西贵县新村和广东湛江西营，直至国民党去台之日止，筑路计划终未实现。建国后，来镇段全线贯通，铁道部令于1952年1月1日将衡阳铁路管理局柳州分局迁设南宁，改称南宁分局，同年12月31日撤销衡阳铁路管理局南宁分局。自1953年1月1日起成立柳州铁路管理局南宁运输分局，但仅月余，即行撤销。1956年1月1日第三次成立南宁分局（运输），1958年1月1日撤销，设南宁、湛江地区工作委员会，同年10月29日成立南宁、湛江办事处。1964年1月1日第四次成立南宁分局（运输），至1965年9月改为管理分局。1967年3月12日南宁分局实行军事管制。1968年8月3日成立南宁铁路分局革命委员会，至1978年7月1日撤销，恢复南宁铁路分局名称，仍隶属柳州局至今。

南宁分局址设在南宁市衡阳路白苍岭，她是分局经营管理和运输指挥的中心。分局机构，机关行政职能科、室、所29个，附属机构7个，党群部门，设分局党委、分局工会、分局团委、分局纪委，还有柳州局属南宁铁路公安处、南宁铁路运输检察院、运输法院。分局直属的基层站段单位43个（各学校归教育办）。有大小车站72个，其中一等站2个，二等站6个，余为三、四等站。到1985年末，分局有汉、壮、瑶、苗、满、回、水、京、白、侗、蒙古、朝鲜、布依、仫佬、毛南等15个民族职工23821人，其中少数民族2461人，占职工总数10.33%，女工4504人，占职工总数19.84%。

据1985年统计，全分局营业长度为730.4公里，管辖线路延展长度为1170.9公里（包括正线738.1公里、站线346.5公里、段管线52.0公里、岔线31.5公里、特别用途线2.8公里），其中正线广西壮族自治区境内587.7公里，广东省境内150.4公里。与柳州铁路分局在黎塘站外K660+500处为分界点，南凭段至隘口站外中越国界处与越南铁路接轨点为临界。拥有各类桥梁217座，总长9424米，隧道4座总长681米，涵渠1968座总长40063米，道岔1331组，道口374个，其中有人看守的103个。配属蒸汽机车127台，客车520辆。长途通信架空明线762.831公里，电缆335.952公里，半自动闭塞688.791公里，大站继电集中7站，小站继电集中12站。分局生产及办公房屋3005栋559885平方米，固定资产53125.9万元，流动资金206.2万元。

南宁分局在中国共产党领导下，30多年来坚持自力更生，艰苦创业，在运输生产、大修更新改造、经营管理、技术进步、安全、质量都取得很大成绩。随着改革开放的深入，在运量剧增的情况下，一方面为缓解黎湛线运量与运能的矛盾，从1979年开始陆续投资8402万元，对线路及设备更新改造，使该线路的运输量由原来的800万吨提高到1200万吨，货车开行达24对。另一方面，千方百计挖潜扩能，拓展经营领域，保证运输生产任务的完成。从1979—1985年运输生产实绩年年完成或超额完成，换算周转量平均

年递增3.8%，货物周转量平均年递增2.2%，货物发送量平均年递减3.5%（茂名原油管道1981年开通湛江港所致），旅客发送量平均年递增6.4%。在经营管理上，把增加进款收入提高经济效益与经济责任制挂钩，辅以相应的奖励政策。货运部门积极组织货源，做好延伸服务，合理安排站段装车计划，组织快运列车，扩编客车，提高货车牵引吨数等措施增加收入。1979至1985年货运收入平均递增8.1%，货运收入率平均递增9.1%，客运收入平均递增14.5%，客运收入率平均递增7.8%。到1985年全面完成了第六个五年计划指标：完成货物发送量6836.6万吨，旅客发送量5331.6万人，运输收入13.5亿元，人均创利53921元。1985年与1953年比，货物发送量增长18.3倍，旅客发送量增长7.9倍，运输收入增长52倍。

从1986—1988年，南宁分局经过三年全面经济承包，运输生产、经营管理、经营方式、经济效益、安全生产等方面更上一层楼，1986—1988年三年与1985年比较，货运收入年平均递增11.31%，货运收入率平均递增4.28%，客运收入年平均递增15.43%，客运收入率平均递增5.94%。三年共上交税利46672万元，与1985年相比年平均递增101.11%，在柳州局运输收入中处于举足轻重的地位。人均收入也逐年提高，1985年为1642.70元，1986年为1758.90元，1987年为1880元，1988年为2427.20元，使职工生活有所改善。在企业经营管理机制的变革中，又促进了企业升级工作，全分局27个升级基层站段，至1989年8月止，经自治区、路局、分局通过评审，为区级的单位有4个，局一级的单位有2个，局二级的单位有1个，局三级的单位有1个。

分局还坚持把精神文明建设摆在与物质文明建设同等重要的位置上，按照“有理想、有道德、有文化、有纪律”的要求，抓好职工思想教育，提高职工队伍素质，积极开展“尊客爱货、优质服务”活动，坚持“人民铁路为人民”的宗旨，使路风建设有了新的发展，到1988年有27个单位被广西壮族自治区、柳州局和分局命名为文明单位，其中局定的16个窗口单位已有15个被命名为文明单位。55个中间站被分局命名为文明车站。

在科技研究开发利用方面，这个分局组织领导、科研人员和工人三结合，围绕运输生产开展科研活动。1979年以来共有15项科技成果获铁路局一级科技奖，有4项获分局科技奖。南宁车辆段红外线轴温探测装置的推广应用，解决了长期靠人工手触测温，对防止惯性燃轴、切轴起了很大作用。至今管内机车都有了自动报警、自动停车装置、无线列车调度电话等。25个运输生产单位建立了715个QC小组。

党的十一届三中全会以来，分局安全生产从思想认识和安全措施上都有了新的突破，注重抓好意识教育，落实党的安全生产方针，做到任何情况下安全第一的思想不变，安全第一的位置不变，安全第一的措施不变。按工种达标上岗，实行各级安全生产责任制，层层把关，积极采用新技术新设备，发挥党政工团各级组织作用，把安全生产纳入方针目标管理，加强思想政治工作，从上至下建立安全监督控制信息网络。从1984年1月14日起至1990年12月31日止，实现2543天无责任行车重大、大事故的好成绩，居全路56个分局的第三位。

1990年9月26日分局被广西壮族自治区评为先进企业。南宁铁路分局在四个现代化建设中是大有作为的，必将作出更新的贡献。

大事记

清朝

(1883——1912年)

光绪九年(1883年)

中法战争时期，法国掠夺越南，逼其为法国的保护国，并向中国提出“赔偿一切军费，建筑内地（滇、桂）铁路”等无理要求，从此法国已伸向中国掠夺修筑铁路权。

光绪十一年(1885年)

6月9日 《中法新约》签订，法国在广西取得修筑铁路特权。

光绪二十一年(1895年)

5月 中法政府签订《中法商务专条附章》规定：“日后越南铁路修成接至中国境内，由两国商订办法”。

7月 法国驻京公使施荷兰，照会清政府，要求法国费务林公司承办龙州铁路（越南同登经镇南关至龙州）建筑合同，并延至百色，清政府允许先办龙州铁路。

10月 桂抚史念祖受令，派康际清赴龙州组织人员，勘测线路，至11月勘测完毕。苏元春被奏派为龙州铁路督办，康际清为邦办。

光绪二十二年(1896年)

4月 清政府与法国费务林公司正式签订修筑龙州铁路合同。

8月 清政府拨款，开建龙州铁路官局、火车站、铁路起货码头、材料仓库、货栈等，并在民间收买地段，购买轻便材料。

光绪二十四年(1898年)

8月 龙州铁路开始由法国费务林公司修筑。

光绪二十五年(1899年)

秋 苏元春同费务林公司续订《中法龙州至镇南关续立合同十条》，由于轨距之事，使铁路修建陷于停顿。

光绪二十六年(1900年)

6月 八国联军入侵北京，银库中断，龙州铁路完全停工，共耗银30万两。