

002436

郴州地区铁路志

1933—1988

长沙铁路分局

郴州铁路地区办事处编

郴州地区铁路志

1933—1988

长沙铁路分局

郴州铁路地区办事处编

郴州地区铁路志编纂领导小组

组 长: 姜再明

组 员: 唐建社 王益恒 梁秋生 马荣生 李新华
黄义良 张述智 陈姣莲 张先灿

郴州地区铁路志编辑办公室

主 编 赵志勇

编 辑 陆 逊 赵志成 李铁城

资料员 陈国山

郴州地区铁路志编写人员名单:

概 述 赵志勇

大事记 赵志勇

第一篇

第一章 赵志成 第二章 陆 逊 (第二节赵志勇)

第三章 赵志成

第二篇

第一章 赵志勇 第二章 赵志勇 (第四节李铁城)

第三章 赵志勇

第三篇

第一章 赵志勇 (第六节陈汉潮) 第二章 赵志勇

第三章 应 兆 第四章 李书昌

第五章 李铁城 第六章 赵志勇

第四篇

第一章 李铁城 赵志勇 第二章 李铁城

第三章 李铁城 第四章 赵志成

第五篇

第一章 赵志成 赵志勇

第二章 赵志成 赵志勇

第六篇 陆 逊

附 录 赵志勇

郴州地区铁路志编纂领导小组

组 长: 姜再明

组 员: 唐建社 王益恒 梁秋生 马荣生 李新华
黄义良 张述智 陈姣莲 张先灿

郴州地区铁路志编辑办公室

主 编 赵志勇

编 辑 陆 逊 赵志成 李铁城

资料员 陈国山

郴州地区铁路志编写人员名单:

概 述 赵志勇

大事记 赵志勇

第一篇

第一章 赵志成 第二章 陆 逊 (第二节赵志勇)

第三章 赵志成

第二篇

第一章 赵志勇 第二章 赵志勇 (第四节李铁城)

第三章 赵志勇

第三篇

第一章 赵志勇 (第六节陈汉潮) 第二章 赵志勇

第三章 应 兆 第四章 李书昌

第五章 李铁城 第六章 赵志勇

第四篇

第一章 李铁城 赵志勇 第二章 李铁城

第三章 李铁城 第四章 赵志成

第五篇

第一章 赵志成 赵志勇

第二章 赵志成 赵志勇

第六篇 陆 逊

附 录 赵志勇

郴州地区铁路志编纂领导小组

组 长: 姜再明

组 员: 唐建社 王益恒 梁秋生 马荣生 李新华
 黄义良 张述智 陈姣莲 张先灿

郴州地区铁路志编辑办公室

主 编 赵志勇

编 辑 陆 逊 赵志成 李铁城

资料员 陈国山

郴州地区铁路志编写人员名单:

概 述 赵志勇

大事记 赵志勇

第一篇

第一章 赵志成 第二章 陆 逊 (第二节赵志勇)

第三章 赵志成

第二篇

第一章 赵志勇 第二章 赵志勇 (第四节李铁城)

第三章 赵志勇

第三篇

第一章 赵志勇 (第六节陈汉潮) 第二章 赵志勇

第三章 应 兆 第四章 李书昌

第五章 李铁城 第六章 赵志勇

第四篇

第一章 李铁城 赵志勇 第二章 李铁城

第三章 李铁城 第四章 赵志成

第五篇

第一章 赵志成 赵志勇

第二章 赵志成 赵志勇

第六篇 陆 逊

附 录 赵志勇

序

《郴州地区铁路志》记载了郴州地区近六十年来铁路修筑、改造、扩建、发展的史实，是一部反映全区铁路状况的工具书和资料书，全书资料翔实，取材广泛，体例完备，叙述流畅。

郴州地区有着悠久的历史，位于南岭山脉北麓，地势险要。粤汉铁路通车之前，全区交通闭塞，陆路全靠肩挑驮运，水路只能通行小木船，故有“船到郴州止，马到郴州死”的民谚。由于交通的落后，阻碍着全区经济的发展。全省和郴州地区物资辗转汉、沪，经海道抵达粤桂。1936年9月粤汉铁路的修通，推动着湘南经济的发展。但因连年战争，政治腐败，以致民不聊生，生产不振。新中国成立后，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展。近四十年来，郴州地区铁路建设与运输生产发生巨大的变化。衡广复线的建成，郴韶段电气化的开通，郴州成为京广线重要交通枢纽，京广线衡坪区段运输畅通无阻，运输能力大幅度提高，真正成为国民经济的大动脉，在全区交通运输事业中起着骨干作用，对进一步开发湘南、粤北广大山区的矿藏和山林资源，促进经济文化交流，将起着重要作用。

盛世修志，志以资治。为回顾过去，总结经验，探索规律，策励将来，郴州铁路地区办事处编修《郴州地区铁路志》，是时代赋予我们的光荣使命。郴州地区铁路志编写人员，经过长达五年的辛勤劳动，征集大量资料，认真编纂这部内容丰富、资料翔实的志书，在编纂郴州地区铁路志过程中，九次修改志稿篇目，四易其稿，并作了八次重大修改，付梓问世，为郴州地区做了一

件大好事，是值得庆贺的。

郴州历代志书、史书、典籍甚多，但铁路志书却是第一部专著。在振兴郴州建设四化之际，《郴州地区铁路志》一书的出版，将发挥资政、存史、教育的功能，对广大铁路职工可进行铁路路情、局情、地区情况的教育和爱国主义的教育。这对于全区社会主义物质文明、精神文明建设具有一定的借鉴作用，对于促进郴州地区的经济建设是有益的。

姜再明

1992年2月

前 言

古往今来，交通运输是经济、文化发展的先行。近代崛起的铁路运输已成为国民经济的大动脉，位于极其重要的战略地位，在交通运输业中起着主导作用。铁路运输的兴旺发展，促进社会经济的繁荣，文化的昌盛，人民生活的富裕。

京广铁路北起北京，南达广州，纵贯祖国南北，地位极为重要，而衡阳至坪石铁路区段位于京广干线的南段，系湘南交通要道，担负着郴州地区十一个县市以及零陵、衡阳、粤北等部分县市的货物集散和旅客运输。郴州地区从粤汉铁路修建至今已有近六十年的历史。如实地把这六十年来铁路的兴衰发展变化，献给参与这一事业的建设者，是我们编纂《郴州地区铁路志》的目的。因此，以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点，以翔实的资料为基础，全面地、系统地编写一部资料翔实、内容丰富、体例完备的铁路志书，为子孙后代留下一份历史遗产，为科学认识全地区铁路地情，提供建设与管理的现实依据。

郴州地区从1933年兴筑铁路起，在半个多世纪的岁月中，除有京广铁路贯通全区外，还修建了资许、白杨、南岭、永耒、郴嘉等铁路，已组成一个铁路网络。1988年京广线衡广段复线建成通车，大大提高了铁路运输能力，加快湘南经济的飞跃发展。

铁路具有高度集中统一性，由多部门联合协作的大联动机。车、机、工、电、辆等部门在这个大联动机中各自发挥重要的作

用。机车是运输生产的龙头，线路桥梁是铁路运输的基础，通信信号是运输生产的耳目，而车务部门是铁路运输的指挥。因此，在郴州地区铁路志中，重点记述铁路的修建，运输生产中运输能力，行车组织，客货运输以及运输动力的机务工作、运输基础的工务工作、运输耳目的电务工作和运输生命线的安全工作。郴州地区铁路志是一部修建铁路及其演变发展的经济专业志。它具有铁路行业特点和郴州地区的地方特色。

凡 例

一、本志记事上起 1933 年，下迄 1988 年，个别具体事项可延伸到 1990 年。

二、本志书按铁路门类横分竖写，以横为主，纵横结合。分篇、章、节、目、子目五个档次编排。

三、本志采用述、记、志、图、表、照、录七体编纂。彩色照片集中放在志书正文之前，图、表穿插于志书正文之中。大部分资料来自广州铁路局档案馆、原衡阳分局档案室和郴州铁路地区各基层单位，正文不列注释，其出处见附录中参考书目。

四、全志卷首排列郴州地区铁路志编纂领导小组、编辑办公室及编写人员名单。

五、本志使用公元纪元，必要时则括注中国历史纪元。

六、境内京广线铁路里程：1936—1945 年，使用老粤汉线里程，以广州站为全线里程的起点；1945—1957 年，长江大桥兴建前，使用新粤汉铁路里程，以武昌站为全线里程的起点；1957—1988 年止，以北京站为起点；1988 年 11 月衡广复线建成，由于线路缩短，使用复线里程。

七、关于标题格式、名称运用、时间表述、数字书写、计量名称、图表处理等方面的要求，均按《湖南省志编写行文通则》办理。

目 录

序

前言

凡例

概述..... (1)

大事记..... (7)

第一篇 机构与管理 (51)

第一章 机构队伍 (51)

第一节 机构 (51)

第二节 队伍 (80)

第二章 经营管理 (84)

第一节 计划管理 (84)

第二节 技术管理 (89)

第三节 劳动管理 (93)

第四节 财务管理..... (103)

第五节 物资管理..... (108)

第三章 职工福利..... (114)

第二篇 线路建设..... (119)

第一章 线路..... (119)

第一节 京广线衡坪段..... (119)

第二节 资许、白杨线..... (136)

第三节 地方铁路..... (140)

第四节 专用线..... (149)

第二章 复线	(154)
第一节 综述	(155)
第二节 线路建设	(160)
第三节 桥涵隧道	(167)
第四节 电气化设施	(185)
第五节 通信、信号	(191)
第三章 车站	(193)
第一节 京广线衡坪段	(193)
第二节 资许线	(208)
第三节 地方铁路	(210)
第三篇 运输	(215)
第一章 客货运输	(215)
第一节 运输能力	(215)
第二节 行车组织	(221)
第三节 旅客运输	(228)
第四节 货物运输	(247)
第五节 联合运输	(269)
第六节 军事运输	(272)
第七节 地方铁路运输	(275)
第八节 专用线运输	(278)
第二章 机车车辆	(282)
第一节 机务设备	(282)
第二节 机车运用	(287)
第三节 机车检修	(299)
第四节 车辆、救援列车	(302)
第三章 工务	(306)
第一节 养护维修	(307)
第二节 抗御灾害	(313)
第四章 电务	(317)

第一节	通信	(318)
第二节	信号	(325)
第三节	电报电话	(330)
第五章	水电房建	(333)
第一节	给水	(333)
第二节	供电	(338)
第三节	房建	(340)
第六章	安全	(345)
第一节	安全管理	(346)
第二节	预防	(348)
第三节	事故处理	(352)
第四篇	文化	(367)
第一章	科技	(367)
第一节	技术力量	(367)
第二节	科技机构与活动	(368)
第三节	科技成果	(372)
第四节	新技术应用	(377)
第二章	教育	(380)
第一节	普通教育	(380)
第二节	职工教育	(391)
第三章	医疗卫生	(394)
第一节	郴州铁路医院	(394)
第二节	保健与防疫	(398)
第三节	计划生育	(400)
第四章	文娱体育	(404)
第一节	俱乐部	(404)
第二节	体育活动	(406)
第五篇	附属企业	(407)
第一章	全民企业	(407)

第一节	郴县机车车辆厂.....	(407)
第二节	采石场.....	(410)
第三节	耒阳水泥厂.....	(411)
第四节	郴州铁路砖厂.....	(412)
第五节	多种经营.....	(413)
第二章	集体企业.....	(416)
第一节	郴州铁路锅炉厂.....	(417)
第二节	郴州铁路金星服装厂.....	(419)
第三节	郴州站南开贸易公司.....	(420)
第六篇	人物.....	(422)
附录		(435)
编后记		(479)

概 述

(一)

1840年（清道光二十年）鸦片战争后，外国列强先后入侵，资本主义国家的现代交通运输工具随之入境，中国有识之士开始酝酿发展现代交通运输。1886年（清光绪二十三年），初议兴建粤汉铁路。1901年，粤汉线广（州）韶（关）段开始动工，并于1916年和1918年广韶段和武（昌）株（洲）段先后通车。其间株（洲）韶（关）段458公里约占粤汉全线40%，因山复水重，地势险峻，工程艰巨，经济无着而停顿15年之久。于1933年借用“中英庚款”三分之二，工程得以实施。但该段线路地处深山荒谷，材料远涉重洋，且防疫为患，直至1936年4月建成，接通全线。粤汉铁路从倡议到建成通车，几经周折，历经39年，始告完成。

粤汉全线的修通，推动着湘南矿藏的开发，促进郴县地区的经济繁荣。同时华北、华中各地和湘鄂各省客货运输，不再绕道津、沪、汉，经海道抵达粤桂，既缩短时间，又节省运费。

1938年秋，粤汉线南北两端为日寇沦陷，粤汉铁路局从武昌南迁衡阳，武昌武东机车车辆工厂搬迁郴县，改名郴县机车车辆工厂（简称郴县机厂，下同）。此时，粤汉线仅能在株洲至曲江间开行列车，为解决战时机煤紧缺的问题，三都至许家洞间资许线和白（石渡）杨（梅山）线先后动工，分别于1941年和1943年竣工通车。1944年夏，粤汉铁路局迁移至坪石办公，

粤汉铁路仅在栖凤渡至乐昌间（152 公里）维持运输。1945 年 1 月，粤汉铁路全线沦陷。在抗日战争中，粤汉线郴县铁路地区肩负后方支援抗战重任，广大员工不愿做亡国奴，在敌机轰炸和炮火袭击中，忠于职守，为抗日救国作出了贡献。据粤汉、浙赣、湘桂三个铁路局统计，在抗日战争期间共运送军队 2740 多万人次，军用物资 540 多万吨。还有郴县机厂不仅支援粤汉铁路中段运输任务，还推动郴县地方工业的发展，开创郴县用电的历史，促进了郴县山区的经济繁荣。

抗日战争胜利后，本着“先求其通，后作其备”的原则，因陋就简，于 1946 年 7 月，粤汉全线仓促修复通车。1947 年开始修筑狗牙洞支线，于 1948 年 8 月简易通车。粤汉线恢复通车头二年忙于军事运输，无暇改造维修行车设施。1948 年后，粤汉铁路运量逐渐恢复和超过战前水平，铁路运输能力有所增强。由于郴县境内铁路在抗日战争期间，国民党军队实施的“致敌于死命的交通破坏战”和解放战争中国民党军队在溃逃时的破坏，境内铁路行车设施遭受严重创伤，元气大伤，铁路陷于瘫痪。直到 1949 年 10 月郴县地区解放时，全区铁路线路共有 259.6 公里，蒸汽机车 12 台。

（二）

1949 年 10 月，郴县地区境内铁路在衡阳铁路管理局抢修委员会指挥下积极抢修，同年 12 月底，粤汉铁路全线修复通车。但是，境内铁路设施由于长年失修和国民党军队的破坏，病害累累，行车速度极低，1952 年旅客发送 613113 人，货物发送 925279 吨，其货流密度：衡（阳）郴（县）间仅有 248 万吨，郴（县）坪（石）间 210 万吨，资（兴）许（家洞）间 85 万吨。以后，铁路局对郴县铁路地区境内线路、桥梁、隧道、机车车辆、站场、通信信号等有关行车设备，进行全面整修、改造和

扩建，逐步改善行车设备的质量，提高行车速度和机车牵引定数，增强了运输能力。境内铁路容许速度由1950年的30公里/小时，到1957年达到60—70公里/小时，机车牵引定数由1950年的1000吨，到1957年增至1900吨。货物发送量发展迅速，耒阳、马田墟、白石渡、三都成为境内最大货物发送站。随着国家经济建设的发展，铁路运输能力日趋紧张，1959年开始动工修建京广线衡广段复线和坪石至连县铁路。1961年全线停工。此时，铁路机构也发生很大变革，1959年初，撤销分局，成立长沙铁路局，并在郴州地区设铁路办事处，党组织改名为中共郴州地区铁路工作委员会，为铁路局派出机构。1959年至1961年间，郴州铁路地区相继恢复和建立机务段、工务段、电务段、车务段、医院、公安段、生活管理段、材料厂、调度所、铁厂、建筑分段、防疫站、林场、邓家塘采石场等独立基层单位，是郴州铁路地区有史以来基层单位最多的时期。在“左”的思想指导下，忽视客观经济规律，破除了合理的规章制度，运输生产出现“瞎指挥”和“浮夸风”，致使运输指标弄虚作假，铁路设施质量低下，运输秩序混乱，行车事故激增。1962年至1965年间，全铁路地区贯彻“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，精简机构，调整体制，先后撤销了调度所、公安段、生活管理段、材料厂等9个单位。同时衡阳运输分局改为管理分局，统一管理分局管内各单位，改变了机务段、工务段、电务段等长期归属铁路局业务处管辖的体制。1965年全铁路地区货物发送量回升至364万吨。但是，从1966年“文化大革命”开始，全区铁路运输能力又遭到破坏，境内铁路运量时高时低，极不稳定，但在客观上却掩盖和延缓铁路运输能力不足的矛盾。为改变“北煤南运”的局面，1969年修建坪石至梅田铁路，接着续修梅田至临武沙田铁路。耒阳境内的永耒铁路于1975年全线开通运营，1976年10月1日，坪梅、梅沙全线交付运营。

随着“文化大革命”的结束，全区境内铁路运输逐步恢复正