

铁道部第五工程局史志丛书之一

018171

铁道部第五工程局志

1950~1999

中铁五局（集团）有限公司史志编纂委员会 编纂

贵州人民出版社

铁道部第五工程局史志丛书之一

铁道部第五工程局志

1950 ~ 1999

中铁五局(集团)有限公司史志编纂委员会 编纂

贵州人民出版社

1

图书在版编目(CIP)数据

铁道部第五工程局志:1950~1999/中铁五局(集团)
有限公司史志编纂委员会编纂. —贵阳:贵州人民出版
社,2002.10

(铁道部第五工程局史志丛书)

ISBN 7-221-06099-1

I.铁... II.中... III.铁道部第五工程局-概况
-1950~1999 IV.F532.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2002)第 091906 号

铁道部第五工程局志 1950~1999

中铁五局(集团)有限公司史志编纂委员会 编纂

责任编辑:姚必强 谢丹华 夏 昆

封面设计:王丹丽

出版发行:贵州人民出版社

社 址:贵阳市中华北路 289 号

印 刷:贵州兴隆印务有限责任公司

开 本:1/16 787×1092

印 张:48.75 印张

印 数:1~2000(套)

字 数:1500 千字 80 彩页

版 次:2002 年 10 月第 1 版

印 次:2002 年 10 月第 1 次印刷

书 号:ISBN7-221-06099-1/K·683

定 价:198.00 元

如发现质量问题,请与印刷厂联系调换。

卷首语

巍然屹立的保路运动纪念碑

见证成渝铁路往事沧桑

革命先烈的护路热血，仁人志士的兴国衷肠，
在硝烟弥漫中激扬！

巍然屹立的保路运动纪念碑

迎接新中国胜利的朝阳，聆听筑路号角的吹响！

西南铁路工程局（铁五局前身）的先锋战士们
领使命，奔赴征战沙场，
建成渝，筑宝成、攻川黔，克成昆……

巍然屹立的保路运动纪念碑

穿越时空，寄寓筑路人新世纪的畅想！

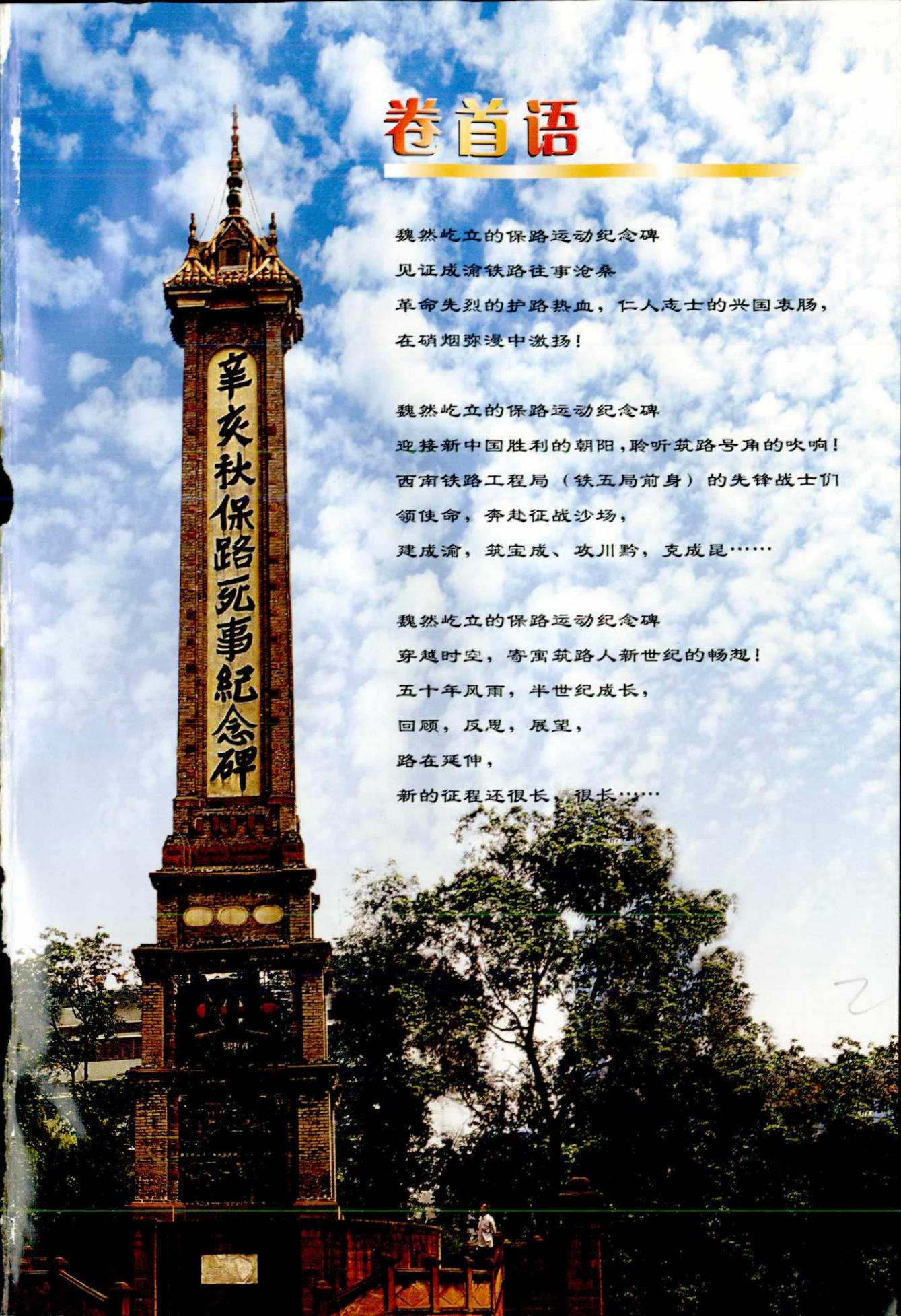
五十年风雨，半世纪成长，

回顾，反思，展望，

路在延伸，

新的征程还很长，很长……

辛亥秋保路死事纪念碑



第一篇

体制机构

- 机构体制
- 局属经营企业
- 局派驻机构

50年来,铁五局在前进的历程中,随着国家政治、经济形势的发展和铁路建设的需要,几经分合,多次变迁。从最早的重庆铁路工程局到现在的铁五局,先后十易其名,局机关前后5次搬迁,最后定居贵阳。领导体制也经历过多次变化,从建局之初到“文革”前夕,先后实行过党委领导下的——首长负责制、党政分工负责制、局长负责制等,都强调了企业党委的核心领导作用。进入“文革后”,党委靠边站,一切权力归革委会。但由于派性严重,武斗不断,在革委会前期又实行了三年多的军事管制,直到1973年军管结束,新党委成立,实行党委集体领导,分工负责。十一届三中全会后改为党委集体领导,局长行政指挥,职工民主管理。从1986年起,按照

《三个条例》精神,改为局长全面负责,党委保证监督,职工民主管理。这种新的体制,一直沿用至今。对局机关各职能部门,根据不同时期的情况,尤其是市场经济发展的要求,及时进行了调整、撤并和增设,从而能够更有效地发挥其功能作用。下属各经营企业,随着局机构和体制的变化而变化,发展而发展,经过四五十年的艰苦奋斗,创新开拓,形成了各具特色的企业优势和较强的市场竞争能力。近十余年来,局及局属经营企业,在全国各地先后成立了一批派驻机构,构成了一个信息网络。这些机构在为企业追踪工程信息,拓宽建筑市场,促进生产经营,发挥了积极作用。

第一章 机构体制

第一节 铁五局分建前 (1950年~1978年)

1950年3月,为筹建成渝铁路,成立重庆铁路工程局。同年6月,经中央财经委员会批准,以重庆铁路工程局为基础,成立西南铁路工程局。局址设在重庆市上清寺交通巷3号。

西南铁路工程局设局长、副局长、总工程师,局机关设局办公室、工务、机运、材料、财务、人事、公安、劳动工资、总务、基本建设、设计、卫生、管理、计划等业务处(室)和巡视组。在成渝铁路沿线分设9个工务段,下辖29个分段,负责全线的施工技术管理。同时,在成都设成都工程处作为工程局的代表机关,在贵阳成立贵阳工程处,以及新线运输管理处、运输大队、建筑大队、修理厂、电务工程队、钉道架桥队、装修大队、码头管理所、重庆材料厂、内江材料厂、机具修理厂,还根据施工生产需要建立了钢筋混凝土预应力丁字梁制造厂、炸药厂、砖瓦厂、汽车保养厂等。1951年6月1日成立工程总队,下辖8个大队。1952年5月8日,西南铁路工程局以工务、材料、财务、人事、公安、劳动工资、总务、卫生、计划处为基础成立施工局。这时,全局共管辖6个单位,即施工局、贵阳施工筹备处(后来为第九工程局)、重

庆管理分局、昆明管理分局、设计处(后为西南设计分局)、基本建设处(后为第二基本建设分局)。

1952年12月15日,铁道部撤销西南铁路工程局,组建铁道部新建铁路工程总局第二工程局,局址驻成都通锦路,负责宝成铁路的修建。局机关设局办、施工、技术、计统、人事、劳动工资、财务、材料、生活、总务、教育、卫生、公安、人民监察室、工程监察室等处室以及运输、附属企业、机械独立科;下设第一至第六工程段,改善工程队、汽车运输队、成都中心医院、成都材料总厂、成都铁路工程学校及铁路卫生学校。工程段下辖工区,工区辖中队。1956年成立贵阳指挥所,1958年3月,局机关由成都迁贵阳后,指挥所同时撤销。

1958年10月15日,铁道部撤销第二工程局,并以铁二局为基础,组建贵阳铁路局,实行“工管合一”。局机关设局办、安监、施技、财务、计统、材料、人事、教育、公安、行政、生活、卫生、基建、机务、车辆、工务、电务、运输、货运、车务、房建、机械等22个处室。原铁二局一段、六段、遵义民工段、隧道二处、钉道架桥队、汽车队的三分之一、建筑处的两个作业队、电务维修队二分之一及贵阳机修厂、文工团等单位共16286人划归贵阳铁路局。其余单位划归成都铁路局。

1959年,局将一段改为一处,六段改为二处,遵义民工段改为三处,隧道二处的部分人员组建四处,

随后又以一处部分力量为主组建成五处,以二处部分力量为主组建成六处。

1961年,随着队伍的精简,局将一、五、六处合并为一处,二、三、四处合并为二处。8月15日,国务院批准撤销贵阳铁路局,成立西南铁路工程局。原贵阳铁路局的施工队伍划归西南铁路工程局,由“工管合一”改为工管分立。

1961年10月8日,铁道部西南铁路工程局在成都成立。局机关设置为局办公室、总工程师室、施技、计统、工程质量监察室、人事、劳动工资、财务、材料、教育、卫生、生活、总务、机械、公安等处室。局管单位有建筑工程处、电务工程处、新线临时管理处和第一至第五工程处、第一至第三直属段、铺轨架桥队及金堂干部学校。后根据中央“调整、巩固、充实、提高”的方针,组织机构也作了相应调整。1962年撤销3个直属段和二、四处,将人员分别并入一、三处。

为了适应西南铁路建设大会战的需要,1964年,局将原一、三、五处扩编为5个处,直属一、二段编为隧道一、二处。同年,铁道部从全路各局成建制地先后调来5个工程处。即:从郑州铁路局调来的编为六处;从东北铁路工程局调来的海城五处编为七处;从北京铁路局调来的编为八处;东北铁路局三处调来后编为隧道三处;华北铁路工程局老三处调来后编为隧道五处。同年9月,局机关由成都迁驻贵阳后,在成都设立留守处。为兼顾成昆铁路的重点工程施工,局于1965年1月5日在四川甘洛设立成昆铁路指挥所(同年7月改为成昆铁路指挥部)。

1965年,随着形势的发展,隧道二处改为二处,隧道一处改为九处,直属大队并入隧道三处后改为十处,隧道四处改为十一处,隧道五处改为十二处,二处改为机械筑路工程处。同年,铁道部又将东北铁路工程局北安四处调来编为十三处,南昌铁路局调来的处编为十四处。

局机关设置局办公室、总工程师室、技术委员会、施工技术处、计划统计处、财务会计处、安全质量监察处、劳动工资处、教育处、卫生处、物资供应处、公安处、人民武装部、生活供应处、机械电力处、汽车运输处、成都办事处。局管单位有建筑工程处、电务工程处、新线铁路运输处、机械筑路工程处和第一至第十四工程处。

川黔和贵昆铁路通车后,绝大部分施工队伍转战成昆铁路,局机关于1966年2月迁驻四川甘洛县。同年8月1日,局改为铁道部第二铁路工程局。

1970年~1978年,先后成建制地调出4个工程处。即十一处调给铁一局,七处调给铁三局,四处调

给电化局,十二处调给隧道局。

1970年8月,湘黔、枝柳铁路建设开始后,局机关由四川甘洛县迁往贵阳市。同年9月起,按照湘黔、枝柳会战总指挥部和军管会的安排,局、处机关设生产指挥部、政治部、后勤部,段、队改按营、连、排、班编制。

1971年9月1日,交通部和铁道部合并,改称交通部,铁道部第二铁路工程局改为交通部第二铁路工程局。

局机关迁驻贵阳后,1971年在湖南溆浦设立湖南指挥所,在贵州凯里设立贵州指挥所,在四川设立成昆指挥所。

1972年8月1日,局机关撤销生产指挥部、后勤部、政治部及三大部以下各组、室。原编列数字序号的直属厂、队,一律恢复原单位名称。

1975年4月1日,随铁道部、交通部分开,又更名为铁道部第二铁路工程局。

第二节 铁五局分建后 (1979年~1999年)

1978年12月1日,铁道部为了铁路建设发展的需要,调整了施工力量布局,决定将铁道部第二工程局从1979年1月1日起,分建为第二、第五工程局。分建后的铁五局机关驻贵阳,铁二局机关迁驻四川成都市。将原铁二局怀化指挥部、武汉指挥部、第二、六、七、八、十一、十三工程处,贵阳第二机械厂、芷江汽车修理厂、怀化第一医院、贵阳第二医院、第一汽车队、第三汽车队、贵阳第三中学、第四中学、遵义学校、贵阳第一小学、贵阳房建段、怀化第二材料厂、武汉第三材料厂、六枝水泥厂、长沙机械配件站、怀化机械配件站、贵阳机械配件总站、龙里生活采购站、怀化生活采购站、贵阳招待所、怀化招待所、怀化干部学校、湖南药材库、贵阳印刷所、麻阳食宿站、怀化食宿站、贵阳中心防疫站、长沙办事处、科学技术研究所划归铁五局。原二局建筑、机筑、电务、新运处和公安处,以及局机关各部门均一分为二。铁五局对归属单位进行了重新编排机构名称,将十一处改为一处,十三处改为三处,七处改为五处,二、六处不变。

分建后的铁五局机关设局办公室、总工程师室、施工技术处、安全质量监察处、机械设备处、物资管理处、计划统计处、财务处、人事处、教育处、卫生处、生活供应处。

1979年5月2日,铁五局根据铁道部《关于整顿铁路体制机构的通知(试行草案)》的规定,本着健全处、精干段、加强队的原则,实行处、段、队三级管理或处、队两级管理。严格控制非生产人员比例,规定综合工程处不得超过本单位职工总数的14%,专业处不得超过18%~20%。职工总员控制,第一、二工程处为7000~7600人,第三、四、六工程处为5000~6000人,第五工程处为4000人。职工总员在7000人以上的处设4个段,5000~6000人的设3个段,5000人以下的设2个段。工程段一般设4个队,也可设3个队和1个机修所。工程队编制按300~400人,专业工程队编制为500~600人。机械筑路工程处按1500~1600人编制,下设机械筑路大队2个,每个队400人,大队下设3个分队和1个机械修理所,另设机械修配厂、汽车队、工地材料厂等。建筑工程处因工程分散,编制为2000~2400人,下设2个建筑段,每个段编制750人,每个段下设3个队,每个队编制200~250人,另设水电安装队200~250人,机械修配厂150~170人,砖瓦厂100人,预制厂100人,工地材料厂100人。电务工程处编制为1500~1600人。下设通信、信号、电力及电务维修工程队各1个。通信及信号队各编300~350人,电力及电务维修队各编200人,另设机械修配厂150人,工地材料厂80~100人。机械厂总员控制在600人以内,汽车修理厂总员控制在700~750人以内,六枝水泥厂控制在230~250人以内,一、二汽车队总员控制在各为1000人以内,机械配件站按150~180人编制,一材厂为450人,二材厂180人,三材厂30人,房屋建筑管理段按300人编制。新线铁路运输处,根据铁道部的规定,暂由五局管理,枝柳线正式运营后,于1980年1月,分建为第二、第五工程局两个新线铁路运输处。

1980年3月,奉铁道部命令,调二处给隧道局。将六处改为二处。

1983年,铁五局根据全路劳动工资会议精神,并结合本局实际情况,重新编制了局机关的机构定员为425人,为原局机关现员的57.2%。分建局后4年多来,由于严格控制二、三线人员,局机关始终未达到1980年的定员标准,机关实际人员为410人,占定员的96%。随后通过机构改革,局机关各处、部、室的机构由原来的31个,整编为29个;科室由原来的64个,整编为54个,新编定员为450人,与1980年定员比,精简25.2%。其中:行政系统共设15个处室、40个科室,定员261人(干部239人,工人22人);党群系统共设14个部、室,定员189人(干部

185人,工人4人)。行政系统设置处、室为:局办公室、企业管理办公室、施工技术处、计划统计处、安全质量管理处、机械设备处、物资管理处、财务处、劳动人事处、对外经济办公室、教育处、卫生处、生活供应处、待业青年安置办公室(对外称劳动服务公司)、行政管理处。另外,人防战备办公室和体协定员包括在行政系统总定员内。党群系统:政治部设置政治部办公室、组织部、宣传部、调查研究室、铁道工地报社;局总工会设工会办公室、组织部、宣传教育部、生产部、生活女工保险部;局团委设团委办公室、组织部、宣传部、学校少先队工作部;局纪律检查委员会设办公室、检查组、审理组。另有人民武装部和直属机关党委(包括机关工会)。

1984年,为了不断完善企业的管理组织,提高企业管理水平,对局机关机构及定员作了部分调整,局属各单位定员也下达了控制数额。9月,根据铁道部下达局总员编制的规定,局对各单位定员进行了核定并公布。

1984年10月6日,根据铁道部基本建设体制改革会议提出的“立足铁路,面向社会,发挥优势,多种经营”的要求,成立铁道部第五工程局对外经营开发公司,国内名称为:中南土木工程公司;国外名称为:中国中南土木工程公司。

10月22日,将人民武装部划归行政领导。

10月29日,将生活供应处、集体经济管理办公室和枣山路生活服务公司合并为“铁道部第五工程局生活劳动服务公司”,物资处改为物资公司,实行一套班子,两块牌子,对内称物资管理处,对外称“铁道部第五工程局物资公司”。

11月6日,根据铁道部(84)铁基字1495号《关于各工程局改为工程公司的通知》,铁道部第五工程局改为铁道部第五工程公司(1985年9月,又改为铁道部第五工程局)。局属各单位名称也相应改变。

11月30日成立“铁道部第五工程公司科学技术研究所电子计算技术应用室”。

1985年,将机备处改为“铁道部第五工程公司机械设备工业公司”。撤销卫生处,成立卫生中心,变为职能职权单位。撤销教育处,成立教育中心,局党校、职工中专也与中心合并,成为职能职权机构。1986年6月撤销教育中心,恢复教育处。同年10月撤销卫生中心,恢复卫生处。

1994年4月,教育处与卫生处合并,成立教育卫生处。

1996年12月18日,以原广州地铁黄沙站项目经理部为基础,成立路桥处。主要从事高速公路、隧

道、桥梁、地铁和市政工程建设。

1997年,局机关机构根据企业管理需要,作了个别调整。先后成立总工程师室和企业管理策划处,将科学技术研究所的工法管理职能划归施工技术处,将原挂靠房地产管理处的房改办改为局直管职能机构,机构全称为:“铁道部第五工程局住房制度改革办公室”暨“铁道部第五工程局住房公积金管理中心”,实行一套机构两块牌子。

到1999年,局机关行政机构设置:局办公室、总工程师室、法律顾问室、经营计划处、施工技术处、安全质量处、劳动人事处、干部处、财务处、监察处、审计处、教育卫生处、退管处、企划处、科研所、综合治理办公室、史志办公室、改制办公室、贯标办公室、房改办公室、火车头体育协会和铁道学会。

在80年代和90年代,为加强重要干线和重点工程建设的就近指挥,相继成立了长沙工程指挥部、侯月工程指挥部、成渝公路工程指挥部、重庆工程指挥部、武汉工程指挥部、成都工程指挥部、京九工程指挥部、京九南工程指挥部、南昆工程指挥部、上海工程指挥部、西康工程指挥部、朔黄工程指挥部、广州地铁工程指挥部、神延工程指挥部、内昆工程指挥部、水柏工程指挥部、株六黔工程指挥部、株六湘工程指挥部和秦沈工程指挥部等。另外,为加强对外业务联络,分别在上海、广州、成都、北京、福州、厦门、西安、昆明、济南、郑州、南昌、武汉、兰州等地成立了办事处或经理部。其中侯月、成渝、广州地铁、京九、京九南和南昆工程指挥部,随着工程竣工交验而先后撤销。

第三节 领导体制

1950年6月,西南铁路工程局成立。同年11月,经西南军政委员会直属党委批准,成立局党委,实行党委领导下的首长负责制。

1951年4月2日,局改由铁道部直接领导,西南军政委员会负责监督指导。1952年12月15日撤销西南铁路工程局,成立铁道部新建铁路工程总局第二工程局,执行党委领导下的党政分工负责制。

1954年,推行苏联和中长铁路管理经验,实行“一长制”管理制度。因为这种制度不适合党委领导下的首长负责制,未能普遍推行,仍坚持党委集体讨论决定,局长负责执行。1956年,按照中共第八次全

国代表大会的决定,局党委将企业厂长负责制改为党委领导下的厂长负责制。

1958年,由于受“左”倾思想的影响,铁路管理由20世纪50年代初期“一边倒”学苏联,变为全盘否定中长路经验;以书记挂帅代替了“一长制”;以“块块”领导冲击了高度集中统一;以大搞群众运动,代替了科学管理。“大跃进”以来,企业党的组织一改学中长时的保证监督作用,成为党委领导一切包揽一切;党委领导下的厂长负责制变成了党委委员分别对常委会负责,党委委员分片包干制。

1961年9月,中共中央发出试行《国营工业企业工作条例》,明确提出实行党委领导下的厂长负责制,并用条例形式肯定下来。

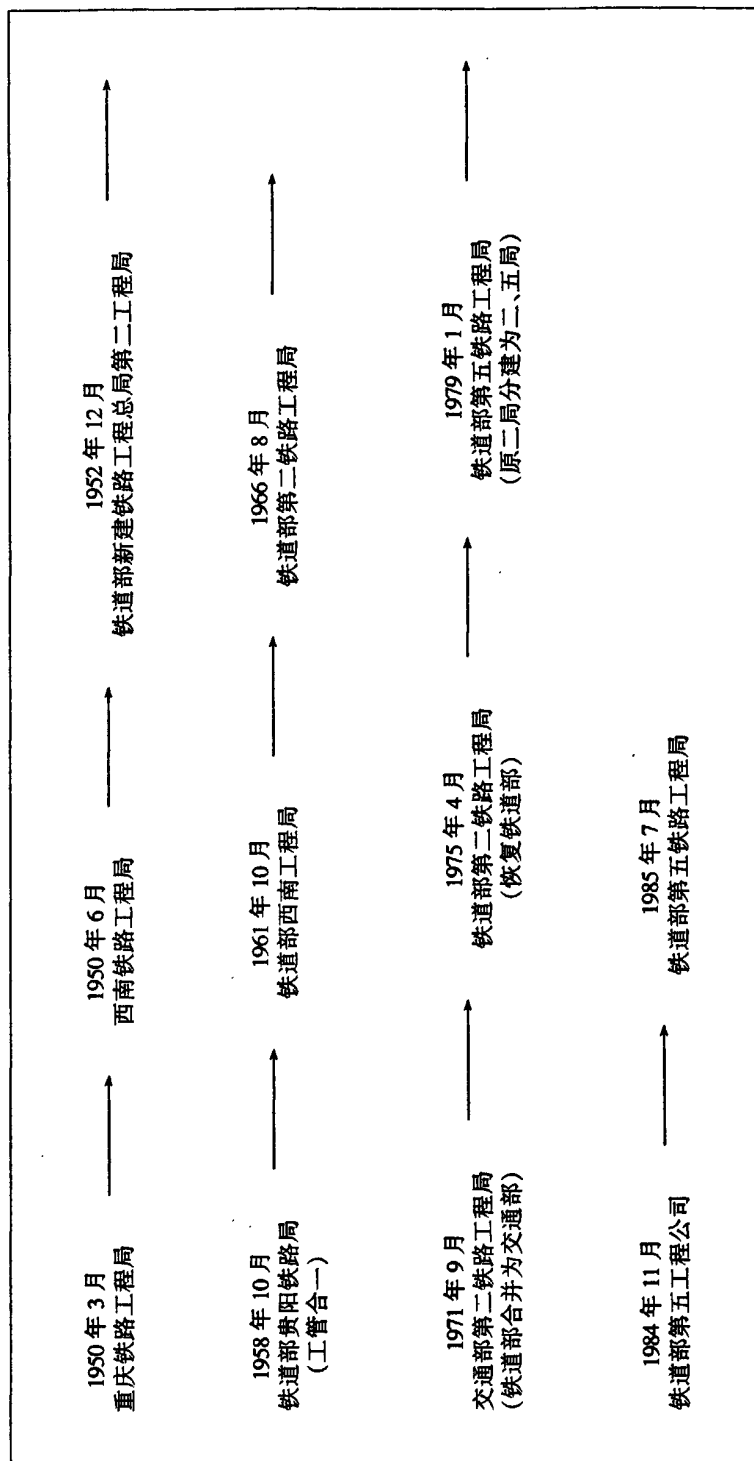
1966年底,由于“文化大革命”运动,局党委受冲击处于瘫痪状态。1968年10月,局成立由各派群众组织代表、革命干部代表和军队代表三结合的革命委员会,实行一元化领导。但由于革委会内部派性斗争激烈,群众组织武斗不断,革委会不能统一指挥生产,维持正常工作秩序。

为保证铁路建设,克服革委会内部无组织、无纪律、无权威的混乱局面,中央军委于1969年派铁道兵实行军事管制。军管后,通过深入细致的思想政治工作和组织发动工作,带领全局广大职工继续完成成昆铁路未完工程,确保成昆铁路全线于1970年6月29日接轨通车。成昆铁路通车后,各施工队伍先后转移湘黔铁路,局机关也于1970年11月转移到贵州贵阳。由于湘黔铁路地跨贵州、湖南两省,军事管制改由贵州省军区 and 广州军区执行,由军管会统一管理各种行政事务。1973年1月和7月,局、处军管会奉命先后撤销,结束军管。

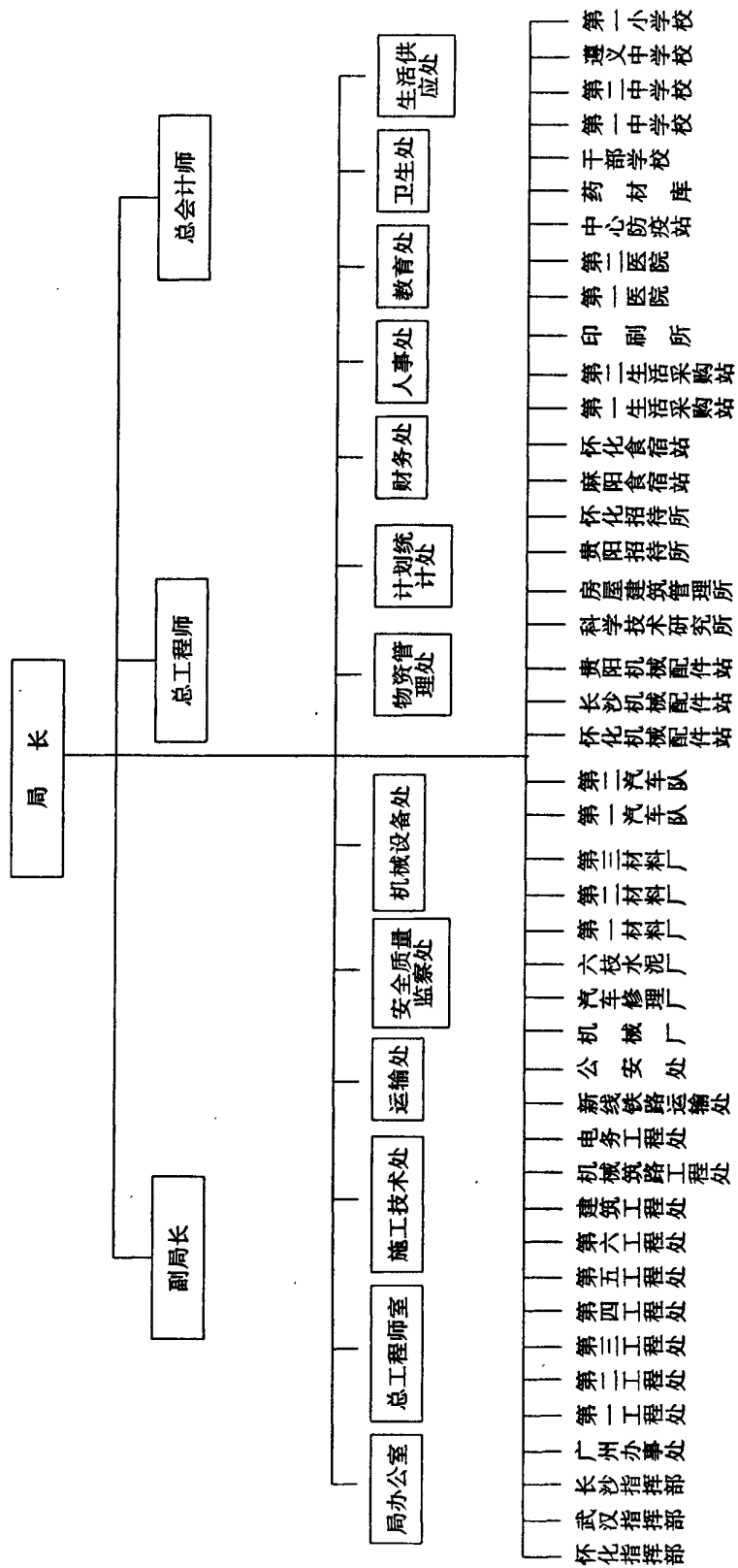
1973年1月成立新党委,党委实行集体领导,分工负责制。

根据1979年中共中央十一届三中全会提出的“党委集体领导、厂长行政指挥、职工民主管理”的原则,从局至处建立健全行政指挥各项规章制度,实行职工参加管理的管理体制。进入90年代,随着市场经济的深入发展,各级组织更进一步强化行政指挥,由党委领导下的厂长负责制转到厂长负责制,建立厂长全面负责,党委保证监督,职工民主管理的新格局。1999年12月28日,铁五局改建为中铁五局集团有限公司,开始实行董事会制度,朝着现代企业制度迈进。

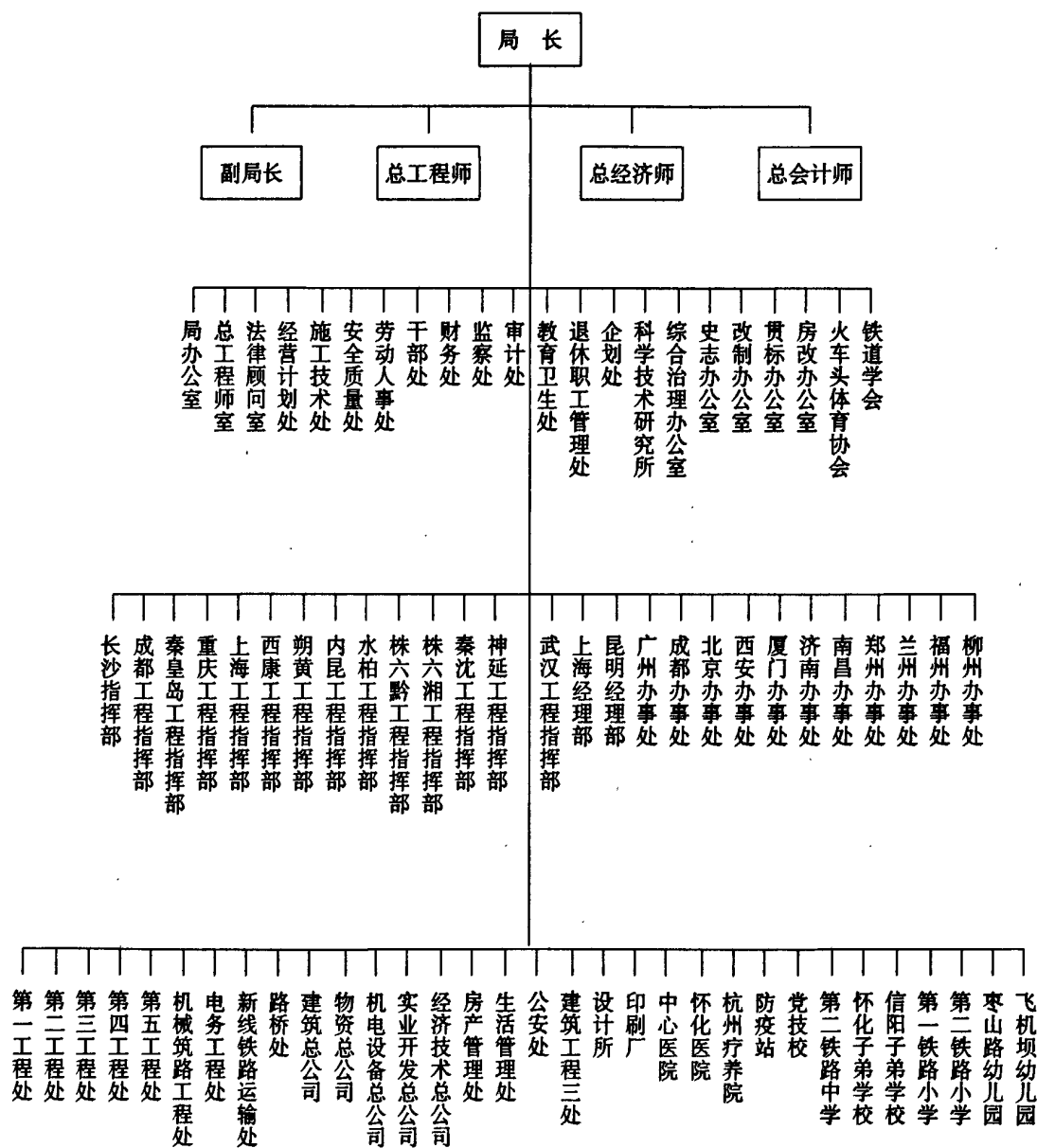
铁五局历史演变图



铁五局行政组织机构图 (1979 年)



铁五局行政组织机构图 (1999 年)



第二章 局属经营企业

第一节 第一工程处

第一工程处(以下简称一处)是国营铁路综合施工一级大型企业,1997年获ISO9002质量体系认证。现有职工3228人。其中女职工717人,共产党员987人,共青团员936人,各类专业技术干部701人(高、中级职称136人),技术工人1689人。处领导班子16人,其中30~40岁的6人,41~55岁的10人;大学本科6人,大专6人,中专4人。机关设科室27个,下设2个分处,4个土石方机械化施工队,2个隧道机械化施工队,3个工程公司,18个综合工程队,6个办事处,10个指挥部,8个经理部,以及修配厂、材料厂、汽车队、医院等。拥有固定资产1.75亿元,保有机械设备510台,净值1.26亿元,全员技术装备率3.4万元/人,全员动力装备率13.22kw/人。具有年完成产值6亿元以上的施工能力。主要承建铁路、公路、市政、水利、工业及民用建筑等土木工程,以修建隧道、桥梁和路基土石方为特长。

一处前身是组建于1950年6月8日西北铁路干线工程局宝天工程处的第一、第二工程段。1955年5月1日,组建为铁道部第二工程局宝兰工程处。1956年3月1日划归铁道部第六工程局领导。同年10月1日,分建为铁道部第六工程局第四、第五工程处。1958年8月25日,更名为西宁铁路局第二工程处和第三工程处。1961年1月1日,更名为铁道部西北铁路工程局第四工程处和第五工程处,同年11月合并为铁道部西北铁路工程局第三工程处,处机关驻陕西韩城。1963年5月奉命改建鹰厦铁路,迁至福建省永安县西洋镇。同年7月,根据铁道部命令移交福州铁路局,改为福州铁路局工程指挥部第一工程处。1964年12月,更名为福州铁路局第一工程处。1965年7月1日与南昌铁路局基本建设处、勘测设计处合并,改为南昌铁路局基本建设处。同年8月21日,奉铁道部命令,迁往贵州省参加西南铁路建设,9月20日更名为西南铁路工程局第十四工程处,处机关迁到贵州省息烽县小寨坝。1966

年8月1日,随局更名为铁道部第二工程局第十四工程处。1972年7月15日,改为第十一工程处。1979年1月,第二工程局分建为第二、五两个工程局,十一工程处划归铁五局,改为第五工程局第一工程处。处机关从小寨坝先后迁至贵州省威宁县二塘、龙里县城,湖南省宜章县红岩镇、长沙市洞井铺,陕西省陇县,现驻长沙市洞井铺。

50年来,一处先后参加了宝兰、兰新、宝成、兰青、青藏、侯西、鹰厦、贵昆、湘黔、广茂、宝中、南昆、横南、京九、西康、水柏、神延、秦沈、达万、内昆20条铁路干线,津浦、贵大、衡广、浙赣、宝成、株六6条铁路复线,宁大、礼恒、开阳、水大、刘家峡5条铁路支线,贵阳车辆厂、凯里货场、广州南沙港等13条铁路专用线,西宁、贵阳2个铁路枢纽;成南、成雅、温厚、湘耒高速公路,九景一级公路;江西585、岳阳云溪公跨立交桥,绵阳西山立交桥,圣水寺人行桥;贵阳引水,泉州龙门滩电站引水,福清市调水,贵阳西郊水厂输水;贵阳丝普伦公司,贵阳水泥厂,贵阳中医附一医院,铜仁客车站,贵阳华侨精香料公司,贵阳轮胎厂下水道改建,茅台酒厂扩建等工程建设任务。还援建过坦桑尼亚、赞比亚、伊拉克、尼泊尔等国外铁路、公路建设项目。共建铁路干线2100.36km,铁路复线219.03km,铁路支线129.39km,铁路专用线101.15km,公路19.28km;完成隧道223座总延长151484.51m,桥梁467.5座总延长46946.33m,房屋 $28.92 \times 10^4 \text{ m}^2$ 。1979年以来完成产值29.79亿元。

一处依靠科技建路,科技兴处,一步步成长壮大。施工设备从简陋的生产工具,小型机具,逐步发展为机械化施工,大型机械配套施工。微机、核子密度仪、光电测量仪等亦应用于施工技术管理。桥梁基础施工由明挖基础、人力提升发展到钻孔桩、钢围堰、扒杆起吊、高架索道吊运。隧道开挖由传统的矿山法,发展到应用“新奥法”原理施工。施工能力从建处初期只能修建石砌矮桥墩、短隧道,发展到能施工各种旱、水特大桥,地质复杂的各种长大隧道,以及公路、水利、市政、房建工程。

一处自1979年分建局以来,工程合格率100%,优良率90%以上。先后获省、部级以上科技进步奖3项,QC小组成果奖44项,其中国家级工程建设优

秀QC小组成果奖6项,省、部级工程建设优秀QC小组成果奖38项。评为国家一级工法1项,国家二级工法3项。修建的广茂线三腰段、腰茂段评为铁道部甲级优质工程;广州港外二级公路评为交通部优质工程;衡广复线获国家银质奖,其中南岭隧道获中国建筑工程鲁班奖;宝中线、南昆线、西康线、水柏线、神延线53项桥、隧、路基、挡护等工程,获省、部级优质样板工程;宝中线四、五标段38.2km大段土石方工程评为全优工程,同时获得参建宝中铁路“质量信得过单位”称号;南昆线威舍至小雨谷27.9km和石头寨至白水河27.5km范围内的200多项单位工程,经建设、设计、监理等单位联合检查验收,一次验收合格率100%,优良率97%,实现了创国家优质工程的目标。

改革开放以来,职工生活水平有大幅度提高,1999年全处职工人均收入14468元,为1979年分建局时856元的17倍,人均住房面积达12m²。

1979年以来,一处先后获广东省开路先锋,贵州省双文明建设先进单位,陕西省、江西省、福建省重点建设先进单位,全路“火车头”奖杯,基建总公司三优文明先进集体,全路总工会文化线、生活线建设先进集体,南昆线建设先进单位,全路总工会模范职工之家,湖南省质量管理活动优秀企业,全国优秀施工企业等荣誉称号。一处十二工程队获全路先进集体,十一工程队获全路体育工作先进集体,六工程队和三分处获全路“火车头”奖杯。受局表彰的先进集体71个(次)。有1368人(次)被评为局以上劳动模范、先进生产(工作)者和先进标兵,其中全国劳模2人,“五一”劳动奖章1人,省、部级劳模3人,“五一”劳动奖章1人,“火车头”奖章17人,省、部先进个人标兵302人(次)。

第二节 第二工程处

第二工程处(以下简称二处)是国家建设部核准的铁路综合施工一级、市政工程施工一级、水利水电工程施工一级企业,公路工程施工二级企业。处机关现驻湖南衡阳江东区龙家坪45号,有职能科、室26个,下设2个分处、10个指挥部、2个项目经理部、15个工程队、4个机筑队、4个项目队、7个办事处,以及物资公司、机备公司、医院等单位,分布在全国11个省、市、自治区。全处职工2854人,其中女职工657人,共产党员770人,共青团员726人,各类技术干部716人(高、中级职称114人),高、中级技工

1540人。处领导班子成员16人,其中30~45岁的6人,46~55岁的6人;大学本科9人,大专学历3人;高级职称8人,中级职称5人。有固定资产7175万元,先进施工机械404台,总功率28368.76kw,全员动力装备率9.94千瓦/人,技术装备率1.7024元/人。“电算中心”和“中心试验室”拥有先进的计算机和网络技术,有各种测量仪110台,试验设备405台(套),有全自动控温控湿的标准养护室全套设备,各种型号的万能材料试验机、压力机、MC-3型全自动核子密度仪、静态电阻应变仪等精密仪器24台(套)。标准化管理和测试计量体系获国家一级企业资质,中心试验室经国家计量认证为一级试验室。1998年12月获ISO9002质量体系认证。具有承担铁路、高速公路、机场、码头、水利水电、市政、地铁等大型工程施工能力,年完成施工产值可达6亿元以上。

二处前身是西南铁路工程局第六工程处,建于1964年9月1日,处机关设在四川省眉山县城北大街。1965年7月迁至甘洛县苏雄区。1966年8月,随局名变更,改为铁道部第二工程局第六工程处。1967年2月,处机关迁到冕宁县松林公社,1970年9月迁至贵州省凯里县。1971年9月,铁道部合并于交通部,处改名为交通部第二工程局第六工程处。1972年9月,处机关迁到湖南省黔阳县黔城镇。1975年4月,随“两部”分开,又概为铁道部第二工程局第六工程处。1979年1月,第二工程局分建为第二、五两个工程局,六处划归五局,改为铁道部第五工程局第六工程处。同年9月,处机关迁到湖南耒阳。1980年4月1日,改为铁道部第五工程局第二工程处。

二处先后参建过成昆、湘黔、枝柳、京广、石长、达成、湛海、水柏、秦沈客运专线、阳涉10条铁路干线,衡广、浙赣、黎湛、黎南、株六5条铁路复线,怀化、武东、衡北3个铁路枢纽站,上海地铁一、二、三号线和郑武、武衡电气化技改等铁路工程;武汉天河机场进场高等级公路、京沈高速公路、四川广渝高速公路、湖南耒宜高速公路、320国道、湖南1814公路,岳阳市七里山高架桥、琵琶王立交桥、武汉市黄浦路立交桥、衡阳市东风路立交桥、四川渠江三汇公路大跨度钢筋混凝土拱桥等公路工程;汉口新火车站地下商场、上海杨高路20×10⁴m³煤气柜、上海吴泾、三林、程桥污水处理厂、东海平湖油气岱山原油中转站、武汉市常青花园康居等市政工程;上海黄浦江引水、四川都江堰引水拦水闸、府河扩建、罗家桥电站、上海大涨泾水利枢纽船闸土建、四川郫县花园电站

进水枢纽等水利水电工程和其他一些房建工程。还参加了坦桑尼亚、赞比亚、伊拉克、尼泊尔、利比亚等国的铁路和公路建设。共建铁路干线 343.258km, 铁路复线 285.855km, 铁路专用线 27.53km, 既有电气化技改下部施工 11.68km, 公路 34.05km, 城市道路 12.597km; 完成土石方 $4390.31 \times 10^4 \text{ m}^3$, 隧道 93.5 座 36319.31m(延米), 桥梁 361 座 34369.45m(延米), 涵渠 2313 座 50409.61m(横延米), 正式房屋 16.79 $\times 10^4 \text{ m}^2$ 。完成投资 319880.59 万元。

二处推行新技术、新工艺, 在软土路基高水位处理、大爆破和控制爆破、山体滑坡整治、长大隧道、桥梁、既有车站改造、转线大拨接等方面的施工, 积累了经验, 取得了一定的技术突破。成昆线铁马大桥采用的滑动钢模, 湘黔线凯里车站装药 301t 的抛掷大爆破, 衡广复线的顶进桥涵和既有线路旁的控制爆破, 浙赣复线渌水大桥深水长桩和悬臂梁灌注, 羊石隧道采用的新奥法, 石长线资水特大桥双臂钢围堰施工和深水石方爆破、开挖等, 技术都达到国内同行先进水平。获省部级以上 QC 小组成果奖 25 个, 其中国家级优秀 QC 小组 1 个, 国家建设系统优秀 QC 小组 1 个。

二处先后荣获省部级以上各类优质工程 16 项, 其中, 创国家级优质工程 3 项, 部级优质工程 9 项, 省市级优质工程 4 项。二处承建的上海地铁一号线车辆段获中国市政工程金杯奖, 衡广复线衡阳至郴州段 131km 被铁道部评为优质工程, 京九铁路毛家河大桥、残月河大桥、浮桥河大桥、鄱家河大桥获铁道部优质样板工程称号, 黄浦江引水工程、杨高路煤气柜工程、都江堰拦水闸工程、武汉天河机场场道及进场南线高等级公路被评为省市级优质工程。

随着改革开放的深入发展, 职工生活水平有明显提高, 1999 年人均收入 14365 元, 为 1979 年 887 元的 16.2 倍, 人均住房面积 23.59 m^2 。

1979 年以来, 二处先后被评为湖南省“百强企业”(名列第十一位), 衡阳市“明星企业”、“六强企业”(名列第一)、双文明单位, 贵州省思想政治工作先进企业、双文明单位, 荣获铁道部火车头奖杯。受局以上表彰的先进集体 63 个(次), 先进个人 360 人(次), 其中全国劳模 2 人、铁道部劳模 7 人, 火车头奖章获得者 11 人, 贵州省“五一”奖章获得者 2 人。

第三节 第三工程处

第三工程处(以下简称三处)是国家一级施工企

业, 具有铁路综合工程施工一级, 公路工程施工一级和市政工程施工二级资质。现有职工 2510 人, 其中女职工 481 人, 共产党员 784 人, 共青团员 644 人, 各类专业技术干部 617 人(高级职称 9 人, 中级职称 99 人, 初级职称 509 人), 主要技术工种工人 715 人。处领导班子 15 人, 其中 30~40 岁的 7 人, 41~58 岁的 8 人; 大专以上文化程度 10 人, 中专(含高中)文化程度 5 人; 高级职称 5 人, 中级职称 7 人。处下设工程指挥部 6 个, 分处 2 个, 经理部 1 个, 工程队和专业队 18 个, 工区 1 个, 以及修配厂、材料厂、配件站、医院、实业开发公司等。有固定资产原值 9522.79 万元, 流动资金 22761.5 万元。拥有各种先进机械 342 台, 原值 5809.92 万元, 总功率 26431.90kw, 全员动力装备率 14.04 千瓦/人, 全员技术装备率 1.81 万元/人。能承担铁路、公路、隧道、桥梁、机场、码头、水利、水电、市政、地铁、工业与民用建筑等工程。尤善于桥梁、隧道、土石方、基础工程施工。年施工能力 4.5 亿元。

三处前身是中国人民解放军铁道工程第八师 23 团。1954 年 6 月, 铁八师 23 团集体转业到铁道部, 改为铁道部第四工程局隧道二队。1955 年 5 月改为第二工程处, 机关由北京雁池迁到陕西凤县双石铺, 1958 年初转移到河南焦作。1959 年 10 月, 实行“工管合一”, 更名为武汉铁路局第二工程处, 机关迁至湖北省咸宁市。1961 年精简机构, 二处缩编为武汉铁路局工程处第二工程段。1963 年 4 月扩建为工程处, 机关迁到黑龙江北安市, 更名为东北铁路工程局第四工程处, 1964 年 6 月迁到辽宁锦州沟帮子。同年 9 月调入西南铁路工程局, 更名为西南铁路工程局第十三工程处。1966 年 8 月, 随局更名, 改为第二工程局第十三工程处。1971 年 9 月, 铁道部合并于交通部, 处更名为交通部第二工程局第十三工程处。1975 年 4 月, 又恢复为铁道部第二工程局第十三工程处。1979 年 1 月, 随局分建为二、五两个局, 第十三工程处划归五局, 更名为铁道部第五工程局第三工程处。随着新线铁路建设的需要, 处机关先后搬迁于贵州省黄平县谷陇镇, 湖南省古丈县城, 河南省开封市, 现驻广东省肇庆市。

三处先后参加了丰沙、宝成、焦黄、北黑、汉丹、贵昆、湘黔、枝柳、三茂、钦北、南昆、广梅汕、京九、西康、水柏、内昆 16 条铁路干线, 石阳、京九、陇海、宝成、株六 5 条铁路复线, 枝刘、水大 2 条铁路支线; 广佛、广州环城、广州新国际机场、遂回、渝合、京珠 6 条高速公路, 广州抽水蓄能电站永文公路, 105、106、107 国道, 成渝高等级公路; 重庆上桥立交桥、重庆杨公桥、

上海杨浦大桥、遂宁涪江二桥；上海市轻轨莘闵线；广州双桥污水处理厂、上海第三钢铁厂；上海地铁、珠海、肇庆市政等工程建设，以及坦桑尼亚、赞比亚、伊拉克、尼泊尔等国家的铁路、公路建设。共建铁路879.37km，其中隧道169座，大、中桥508座；公路174.33km，其中大、中桥109座。评为省、部级优质工程10项，被省、部指挥部评为优质工程29项。

1990年~1992年，国家取消指令性计划，三处一时适应不了形势的发展，施工任务严重不足，连续3年累积亏损1242万元，处于负债经营。从1993年起，提出“立足铁路，面向社会、优质服务、信誉至上”的经营方针，抓住国家建设高潮，加强管理，转换经营机制，当年完成产值14363万元，实现扭亏为盈。1994年完成产值达到25404万元，至1999年，平均每年完成产值3.92亿元，累积实现利润1151万元。1999年人均收入14370元，为1980年965元的14.8倍，人均住房面积9.80m²。

建处以来，三处推广运用新技术、新工艺、新材料，全处生产力逐年提高。从人工到半机械化，到大型机械联合施工，在桥梁、隧道、土石方、基础工程施工中形成了产业优势。50年代，在宝成铁路首创隧道施工“百米成洞”的全国纪录，修建了当时亚洲第二大跨度、全国最大跨度的焦黄线丹河拱桥。60年代，在汉丹线滚河大桥创造浮动沉井施工方法，在枝刘支线隧道施工首创木锚杆施工方法。在贵昆线攻克了滥坝至水城西软土病害。70年代修建了建处以来第一座柔性墩铁路桥——枝柳线罗依溪贮木场中桥。80年代，攻克了三茂线、衡广线多层溶洞钻孔桩，三茂线的软土处理。90年代，修建了我国首座铁路弯梁桥——南昆铁路板其2号大桥，首次采用32m槽形梁建成了梅溪特大桥，攻克了铁道部科研项目——宝成铁路复线电气化既有线路旁控制爆破。

1979年分建局以来，三处先后被广东省、铁道部衡广复线建设指挥部授予“开路先锋”称号，被广东省人民政府、四川省人民政府、广西重点工程建设领导小组评为“先进集体”，被广东省肇庆市评为“精神文明建设先进集体”，被局评为科技工作先进集体。涌现出全国劳动模范、先进生产(工作)者4人，省、部级劳模、先进生产(工作)者34人，局先进生产(工作)者604人(次)。

第四节 第四工程处

第四工程处(以下简称四处)是国家建设部核准

的铁路综合施工一级企业，公路二级、市政二级施工企业。以承建铁路工程为主，擅长“长、大、难、险”隧道施工，同时具有公路、水利、码头、市政、工业和民用建筑的施工能力，年产值可达6亿元左右。

四处前身是铁道部西南铁路工程局第八工程处，成立于1964年10月，处机关驻贵州省桐梓县城关镇。1965年5月迁至四川省甘洛县苏雄三合乡。1966年8月，因局更名改为第二工程局第八工程处。同年9月迁往喜德县城。1970年8月迁到湖南省溆浦县大江口镇。1971年9月，随铁道部合并于交通部，改名为交通部第二工程局第八工程处。12月，处机关迁到黔阳县江市。1975年4月，又随“两部”分立，恢复原名称。1979年1月，第二工程局分建为二、五两个局，第八工程处划归五局，更名为铁道部第五工程局第四工程处。1980年10月，处机关迁至广东省韶关市十里亭。

四处现有职工3634人，其中女职工715人，共产党员912人，共青团员656人，工人2629人(高级技工834人，中级技工813人，初级技工213人，技师11人)，专业技术干部746人(高级职称13人，中级职称102人，初级职称631人)。处领导班子成员15人，其中30~40岁的5人，41~55岁的9人，55岁以上的1人；大学本科4人，大专4人，中专6人。机关职能部门23个，下属机构有：6个指挥部，5个经理部，3个办事处，24个工程队，2个机械队，1个房建队，4个机修所，以及修配厂、材料厂、广华公司和处医院等。

四处现有各种机械设备347台，其中从日本、俄罗斯、美国、芬兰、瑞典、意大利引进轮式挖掘机、履带挖掘机、自行式平地机、轮胎式装载机、轴流通风机、推土机、拖式铲运机、混凝土输送泵、混凝土搅拌输送车、双臂液压凿岩台车、三臂液压凿岩台车、露天钻机，以及载重汽车、自卸汽车等81台。机械设备原值7781.30万元，总功率28913.76kw，全员动力装备率8.28千瓦/人，技术装备率4.49万元/人。主要施工机械完好率89.64%，利用率71.72%，设备新度系数78.56%。

四处先后参加过川黔铁路、成昆铁路、湘黔铁路、枝柳铁路、广茂铁路、侯月铁路、广梅汕铁路、京九铁路、南昆铁路、朔黄铁路、水柏铁路、达万铁路、内昆铁路、衡广铁路复线、湘黔铁路复线、焦柳铁路复线、襄石铁路复线、株六铁路复线、秦沈客运专线、湖南东江铁路专用线；洛阳火车站扩建和广州北环高速公路、隆纳高速公路、成乐高速公路、达渝高速公路、济泰高速公路、福建永春三郊公路、深圳坪西