

013690

开远铁路分局志

1903—1990
上册



中国铁道出版社

开远铁路分局志

开远铁路分局志编纂委员会

中国铁道出版社

1997年·北京

《开远铁路分局志》编纂委员会

顾问	叶元明				
主任委员	胡在荣				
副主任委员	刘程礼	王瑞江	张志良	王家章	
委员	黄凯旋	吕世瑞	胡孝金	陈仰滋	段恒胜
	赵兴华	唐明騫	李远大	沈国华	高乃信
	章杰	李洪明	施荣	李景昌	刘选忠
	张成才	刘德蔚	汪玉书	刘忠华	叶炳泉

《开远铁路分局志》编辑人员

主编	叶炳泉		
副主编	奚立荣		
编辑	李玉生	吴立群	
图片编辑	张长利		
摄影	张长利	王选忠	朱振昆

《开远铁路分局志》上册撰稿人

叶炳泉	奚立荣	吴立群	李玉生	袁肇丰	沈兆栋	孙伯庆
廖增善	周必康	何大芳	李应学	邱熔	尹承浚	钟云生
覃功禄	邓光林	饶淑芬	张伯侯	赵起	刘安全	陈红光
胡景和	夏应国	张惠卿	胡博文			

《开远铁路分局志》编纂委员会

顾问	叶元明				
主任委员	胡在荣				
副主任委员	刘程礼	王瑞江	张志良	王家章	
委员	黄凯旋	吕世瑞	胡孝金	陈仰滋	段恒胜
	赵兴华	唐明騫	李远大	沈国华	高乃信
	章杰	李洪明	施荣	李景昌	刘选忠
	张成才	刘德蔚	汪玉书	刘忠华	叶炳泉

《开远铁路分局志》编辑人员

主编	叶炳泉		
副主编	奚立荣		
编辑	李玉生	吴立群	
图片编辑	张长利		
摄影	张长利	王选忠	朱振昆

《开远铁路分局志》上册撰稿人

叶炳泉	奚立荣	吴立群	李玉生	袁肇丰	沈兆栋	孙伯庆
廖增善	周必康	何大芳	李应学	邱熔	尹承浚	钟云生
覃功禄	邓光林	饶淑芬	张伯侯	赵起	刘安全	陈红光
胡景和	夏应国	张惠卿	胡博文			

《开远铁路分局志》编纂委员会

顾问	问	叶元明				
主任委员		胡在荣				
副主任委员		刘程礼	王瑞江	张志良	王家章	
委	员	黄凯旋	吕世瑞	胡孝金	陈仰滋	段恒胜
		赵兴华	唐明騫	李远大	沈国华	高乃信
		章杰	李洪明	施荣	李景昌	刘选忠
		张成才	刘德蔚	汪玉书	刘忠华	叶炳泉

《开远铁路分局志》编辑人员

主	编	叶炳泉		
副主	编	奚立荣		
编	辑	李玉生	吴立群	
图片编辑		张长利		
摄	影	张长利	王选忠	朱振昆

《开远铁路分局志》上册撰稿人

叶炳泉	奚立荣	吴立群	李玉生	袁肇丰	沈兆栋	孙伯庆
廖增善	周必康	何大芳	李应学	邱熔	尹承浚	钟云生
覃功禄	邓光林	饶淑芬	张伯侯	赵起	刘安全	陈红光
胡景和	夏应国	张惠卿	胡博文			

《开远铁路分局志》审查验收人员

审查验收	郭其泰（云南省地方志办公室副主任、副编审）
	吴於松（云南省地方志办公室编辑）
	马素璉（铁道部路史编辑研究中心副主任）
	纪观群（成都铁路局史志办公室主任）
	狄福荣（成都铁路局史志办公室高级工程师）
	陈柱国（红河州地方志办公室主任、副编审）
	张德兴（开远市地方志办公室主任）
	肖桂芬（开远铁路分局办公室主任）
审 定	胡在荣（开远铁路分局分局长）
	段恒胜（开远铁路分局副分局长）
出版审批	开远铁路分局

序

序

斗转星移，光阴荏苒。云南米轨铁路的历史快车驶过了风雨沧桑 80 余载；开远铁路分局的成长步履跨过了耕耘收获 20 余年。

在米轨铁路的风雨历程和开远分局的发展道路上，沉积着大量的历史文献、典籍、章制、照片和实物。把这些珍贵的历史遗产收集、整理并保存、相传，是历史赋予我们的使命。为此，分局于 1989 年建立了“窄轨铁路历史陈列馆”，现在又编纂了《开远铁路分局志》，这无疑是有益当代、惠及子孙的千秋大事。

为了编纂这部分局志，分局的修志人员“倾拳拳之忱、奋勤勤之劳”，克服重重困难，奔波千里铁道，跋涉迢迢山川，查找历史档案，寻访知情人士，广征博采搜集文献资料 2 000 余万字、历史照片 2 000 余幅、文物 1 093 件，历经 6 年伏案疾书，数易其稿，终于付梓成书，真可谓“倾注三江五湖水，挥动千钧写春秋”。

翻开这部分局志，我们不仅看到了丰富的文字、翔实的图片、分明的结构、规范的文体，而且深刻地感受到了“追览既往、奋扬开来”的历史昭示。在风云变幻的旧中国，在半封建半殖民地的黑暗天日里，中华民族被蹂躏，国土被蚕蚀，路权被掠夺，外国资本驱使中国劳工用血肉之躯筑成了中国较早的昆河米轨铁路。为争路权和扬我民族之尊，滇南乡绅、业主和广大有识之士集资创办了蒙宝寸轨铁路。这两条铁路在风雨飘摇中历尽苦难，千疮百孔，几近瘫痪，直到新中国成立回到人民的怀抱，才重新获得新生。在党和政府的关怀和铁道部、铁路局的领导下，米轨铁路走上了蓬勃发展的道路。而今开铁工人通过艰苦奋斗、励精图治和拼搏奉献，把米轨铁路改造和建设成为拥有雄厚固定资产和一万多名职工以及生

产经营、生活后勤、文教卫生等工作体系齐备的现代铁路企业，成为雄踞滇南地区、纵跨滇中南昆明市和3个地州所属12个市县的运输大动脉，为开发、建设和保卫边疆，为发展和繁荣边疆经济，为加强边疆各族人民的团结，为促进云南省的对外开放，作出了巨大贡献。特别是党的十一届三中全会以后，开远分局在改革和发展中蒸蒸日上，阔步前进，发生了翻天覆地的历史性巨变，取得了今非昔比的工作成就。安全运输生产连续4500多天无行车重大、大事故，成绩名列全路第二，分局先后被评为“云南省先进企业”和“国家二级企业”。

《开远铁路分局志》记述的正是米轨铁路和开远分局发展的历史印记。从中，我们可以看到筑路劳工的斑斑血迹和米轨先辈们不屈不挠的英勇抗争；可以嗅到米轨铁路保卫边疆、支援前线、壮怀激烈的炮火硝烟；可以聆听到开远分局几十年拼搏进取的奋进足音。它是开铁工人的革命斗争史，是米轨铁路的艰苦创业史，是开远分局的改革发展史，是米轨铁路不断奋进的历史诗篇，是开铁工人战天斗地的壮丽诗行。从这些历史的诠释中，从这些诗的韵律中，我们认识了米轨铁路的今昔，感受到了开铁工人的风貌，领悟到了“献身边疆建设，振兴米轨铁路”开铁精神的深邃内涵，获得了心灵的启迪和共鸣，增强了对现实奋斗的力量和对未来发展的信心。

历史写就的这些诗，今天需要拜读，未来需要珍存。让历史“彰往察来”警示现实，让历史总结经验告诉未来，让植根于肥腴历史沃土的米轨铁路振兴发展，让拼搏奋进的开远铁路分局蓬勃于改革开放的伟大时代！

1996年8月

凡 例

一、《开远铁路分局志》以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色社会主义理论为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，力争实事求是地记述开远铁路分局的历史与现状，反映米轨铁路的特点和时代性。

二、记述时限上自1903年修建滇越铁路始，下至1990年末。为记述某些事物、事业的完整性，个别章节适当上溯。记述范围原则上以下限管辖现状为界。为记述方便，1970年8月1日开远分局成立以前，简称“管内”。对历史上的滇越铁路起点站昆明南站，适当予以记述。

三、体裁采用述、记、志、传、图、表、录，以概述统领全志，以大事记为纲，以人物篇和附录殿后，随文插有大量历史照片和文物照片，以资佐证。图片除署名者外，均为开远分局窄轨铁路历史陈列馆提供。

四、篇目结构按照先生产力后生产关系、先经济基础后上层建筑的顺序，从现代社会分工的实际出发，根据铁路运输的性质，结合开远分局的特点，进行科学分类，突出铁路建设、运输生产、多种经营、企业管理。尤其以运输主业为核心，其它围绕运输主业按大类归并划分。结构层次为篇、章、节、目，少数目下设细目。

五、除少数历史文献引用原文外，一律使用规范的语体文记述，文风崇尚严谨、朴实、简洁。除概述外，叙而不论，据事直书，寓褒贬于记述之中。详近略远，详特略同，通典不录。

六、人物篇设人物传、省、部级以上英模名录、其他人物表。立传人物以对本分局铁路事业有显著建树的人士为限，按生卒年先后排列。生不立传。在世人物采取以事系人的方法入志。

七、某些机构、会议、文件等过去的名称和常用语，在首次出现时使用全称，以后用简称。译名在括号内加注外文。

八、民国及其以前一律用历史纪年，括号内加注公元纪年。记述中具体时间难以查清的，用旬、月、季、年等相对时间记述。

九、计量单位除历史上旧计量单位照实记载外，一律以中华人民共和国法定计量单位为准。

十、引文、专业术语、名词需要注释的，均采用脚下注。

十一、机构演变、人事任免、英模人物等，均以组织、人事、劳资、工会等部门提供的决定、命令、通知或资料为依据。统计数据，中华人民共和国成立以前的，以档案、文献资料为准；中华人民共和国成立以后的，以路局、分局统计部门提供的数据为准。统计部门没有的，采用各部门的数据。

上册目录

概 述..... (1)	第五章 昆明枢纽 (米轨)..... (107)
大事记 (1885~1990) (7)	第一节 枢纽缘起 (108)
第一篇 铁路建设	第二节 枢纽改造 (108)
第一章 昆河铁路 (33)	第三节 枢纽站段 (109)
第一节 地理环境 (33)	第二篇 运输生产
第二节 修建缘起 (35)	第一章 行车组织 (112)
第三节 勘测设计 (38)	第一节 机 构 (112)
第四节 工程施工 (40)	第二节 车 站 (113)
第五节 技术设备 (48)	第三节 列车乘务 (141)
第六节 重要桥梁 (49)	第四节 调 度 (144)
第七节 破坏、修复 (54)	第五节 运输方案 (150)
第八节 废约赎路 (62)	第六节 列车运行图 (152)
第九节 技术改造 (64)	第二章 旅客运输 (154)
第二章 蒙宝铁路 (69)	第一节 机 构 (154)
第一节 地理环境 (69)	第二节 客运设施 (154)
第二节 缘 起 (70)	第三节 客运量 (160)
第三节 筹 资 (72)	第四节 客运服务 (164)
第四节 修 建 (74)	第五节 客运组织 (170)
第五节 延 展 (82)	第六节 行李、包裹、邮件运输 (172)
第六节 扩 轨 (83)	第七节 旅客票价、行李包裹运价 (174)
第三章 支 线..... (86)	第三章 货物运输 (176)
第一节 鸡个线 (86)	第一节 机 构 (176)
第二节 昆石线 (91)	第二节 货物运输量 (177)
第三节 昆小线 (94)	第三节 计划运输 (195)
第四节 草官线 (95)	第四节 货物运输组织 (198)
第四章 专用线..... (99)	第五节 货车满载 (203)
第一节 修 建 (99)	第六节 货物换装 (213)
第二节 管 理 (103)	
第三节 维 修 (104)	

第七节 货场管理	(217)	第二节 车辆运用	(319)
第八节 货物运价	(223)	第三节 车辆检修	(330)
第九节 装 卸	(228)	第四节 车辆技术改造	(344)
第四章 国际联运	(233)	第五节 新技术	(349)
第一节 沿 革	(233)	第九章 工 务	(352)
第二节 联运协定	(239)	第一节 机 构	(352)
第三节 国境站	(244)	第二节 设 备	(355)
第四节 联运量	(245)	第三节 维 修	(368)
第五章 军事运输	(249)	第四节 大中修	(376)
第一节 机 构	(249)	第五节 抗 灾	(380)
第二节 运 输	(252)	第六节 修 配	(385)
第三节 管 理	(259)	第七节 采 石	(387)
第四节 运费清算	(260)	第八节 林 业	(388)
第六章 机 务	(261)	第十章 电 务	(389)
第一节 机 构	(261)	第一节 机 构	(389)
第二节 机务设备	(264)	第二节 信 号	(391)
第三节 机车运用	(281)	第三节 通 信	(396)
第四节 机车检修	(288)	第四节 设备检修	(406)
第五节 能 源	(299)	第十一章 运输安全	(409)
第七章 给水 电力	(303)	第一节 行车安全	(409)
第一节 机 构	(303)	第二节 路外安全	(422)
第二节 给 水	(304)	第三节 客运安全	(426)
第三节 电 力	(312)	第四节 货运安全	(428)
第八章 车 辆	(317)	第五节 装卸安全	(430)
第一节 机 构	(317)	后 记	(432)

概 述

开远铁路分局位于云南省南部工业重镇开远市，北距省会昆明市 248 公里，南距国家级口岸河口 217 公里，踞南疆之门户，扼边陲之要冲，是进出滇南的交通枢纽和物资集散地。

开远分局管内有昆（明）河（口）、蒙（自）宝（秀）两条干线，昆（明）小（石坝）、昆（明）石（咀）、草（坝）官（家山）、鸡（街）个（旧）四条支线。总延长线路 1000 毫米轨距 826.811 公里，其中正线 657.524 公里；600 毫米轨距 40.672 公里，其中正线 33.904 公里（另有准轨正线 2.740 公里）。是国家铁路网中唯一的米轨铁路。

米轨铁路宛如一条蓝色的玉带，绵亘在风光绚丽的云岭高原，它由北向南，沿南盘江蜿蜒，依南溪河延伸，在高山深箐中盘绕，于河流和悬崖间穿梭。沿途坡陡、弯急、隧道密，南北高差 1 807 米，全线平均坡度 4‰，最大坡度 30‰；曲线占正线总长的 52.2%，300 米以下半径曲线占全部曲线的 82.8%，最小曲线半径 80 米；桥梁 265 座，总延长 7 475.3 米；隧道 195 座，总延长 23 137.4 米，是典型的山区铁路，曾有“蛇形的铁路，船形的火车，英雄的司机，不怕死的旅客”之说。

铁路以开远为中心，北与准轨贵昆、成昆铁路衔接，南与越南米轨铁路相通。途经昆明市和玉溪、红河、文山三地州所属呈贡、宜良、华宁、弥勒、开远、蒙自、个旧、建水、石屏、屏边、马关、河口等县（市）。沿线世居哈尼、彝、苗、傣、壮、瑶、回、布依、拉祜、蒙古等少数民族。区内矿藏资源丰富，霞石矿储量冠全国之首，锡储量居全国第二位，锰矿保有储量占全国第六位，富矿储量占全国 50%，居首位。工业基础雄厚，是云南重要的能源、化工、建材、有色金属生产基地。农业盛产水稻、玉米和甘蔗、烤烟、花生等经济作物，草果产量居全国第一。沿线为喀斯特地貌，气候北部是“四季无寒暑”的暖温带，南部是“挥汗如雨”的热带和亚热带。旅游资源得天独厚，点缀在铁路沿线的名山胜景：有风景秀丽的昆明西山和滇池，有“天下第一奇观”的路南石林，有似人间仙境的宜良九乡，有“亚洲第一洞”的燕子洞，有规模宏大、甲于全滇的建水孔庙，有茂密的原始森林和珍禽异兽、奇花异卉众多的屏边县大围山自然保护区，有北回归线横贯其间的碧色寨站，有浓郁南国风情的边境口岸河口等。

维系南防边陲的米轨铁路，是云南发展经济，繁荣边疆的重要交通动脉。1990 年米轨铁路完成的货物发送量占全省铁路货物发送量的 21.9%，完成的旅客发送量占全省铁路旅客发送量的 38.3%，完成的出省物资运输占全省铁路出省物资运输的 11.7%。米轨

铁路是云南乃至大西南走向东南亚、走向世界的最经济、最便捷的陆上通道，铁路从昆明至越南海防出海全程 854 公里，比现在从昆明经贵昆、湘黔、湘桂铁路至广东湛江出海缩短 1 320 公里，也比今后经南昆铁路至防城出海缩短 458 公里，而且东南亚各国铁路均为米轨，便于联网，开展国际联运。

一

开远分局米轨铁路，始建于本世纪初，即清光绪二十九年（1903）。是中国近代铁路史上帝国主义在华最早修建的铁路之一，也是出现在云南乃至大西南的第一条铁路。

十九世纪末，当世界资本主义走向垄断、中国封建社会走向没落、帝国主义各国加剧瓜分中国之际，法国趁机于 1898 年夺取了自云南边界河口至省城昆明的铁路权。从 1903 年起历时七年，耗资 1.5 亿法郎，强索华工近 30 万人（其中死去 6 万余人）修建了这条铁路。从而把云南境内昆明至河口的 465 公里铁路与法属殖民地越南境内老街至海防的 389 公里铁路联结成跨国的滇越铁路。

滇越铁路的通车，使云南这个封闭的内陆高原地区有了一条走向海洋的通道，促进了云南与世界经济、科学、技术、文化的交流，铁路沿线兴起了一批近代工业企业和商业城市。但是，由于铁路为法国殖民者所操纵，它便成了其侵略掠夺云南的工具，给云南人民带来了灾难：铁路所经地段均为法国的势力范围，法国享有治外法权，外籍人员违犯中国法律，中国政府无权查办，概由法国处理，法国在蒙自设立监狱，关押中国反帝爱国志士和越南革命党人，法国还从滇越铁路运送军火支持云南地方军阀的统治；法国利用滇越铁路对云南经济进行掠夺，他们控制云南交通命脉，以运价作为杠杆，实行高运费政策，在运费之外加征通过税和名目繁多的杂费，以榨取高额利润，1915 年至 1920 年，法国滇越铁路公司云南境内一段年均盈利 100 万法郎，1921 年至 1930 年增至 600 余万法郎，法国东方汇理银行与滇越铁路运价相配合，利用汇率控制云南的外汇，收购中国白银，造成白银大量外流，自 1914 年至 1930 年的 17 年间，法国由云南搜罗外运的银元达 1 455 万元；法国通过滇越铁路大量向云南倾销法国商品和掠夺云南的经济资源，美国的统计报告称：“美、英、德、日四国（在滇）的贸易总额不过占云南贸易的百分之四十左右，而法国则占百分之六十至七十。”1909 年至 1938 年，法国从滇越铁路掠走的锡达 234 242 吨，价值 293 845 923 关平银两。滇越铁路象一根吸血管，吸吮了云南大量的资源和财富，而留给云南的却是一幅半殖民地半封建社会的贫穷景象。

陷入民族危急的云南人民，为夺回滇越铁路滇段路权，奋起抗争：1899 年杨自元聚众起义，夜袭蒙自城，赶跑了勘测铁路的法国人；1903 年周云祥领导个旧锡矿工人起义，响亮地提出了“阻洋修路”的口号；云南留日学生上书清政府，要求“废约赎路”，他们中的同盟会会员创办《云南》杂志，揭露法帝国主义的侵略野心和清政府丧权辱国的罪

行，成为唤起云南民众进行保路斗争的先声；1910年滇越铁路建成通车，法国欲展筑支线至个旧，染指锡矿。滇南锡业工商业者为抵制法国的这一图谋，以拳拳爱国之心，数次倡议集资修建个（旧）碧（色寨）石（屏）铁路，在蔡锷将军的支持下，一条长达177公里的民办铁路在云南崛起；在第二次世界大战中，1940年法国政府屈服于日本压力，中断中越铁路运输，并与日本缔结条约，准许日军登陆越南，假道滇越铁路进犯云南，云南各界人士提出强烈抗议，国民政府迫于形势，下令接管滇越铁路滇段，并拆毁河口至碧色寨段177公里铁路，第二次世界大战结束后，经过中法两国谈判，由中国赎回滇段路权。至此，云南人民历经半个世纪的斗争，才使路权得到回归。但是，国民政府接管滇段后，没有修复被拆毁的铁路，相反把铁路推向内战，使铁路陷入半瘫痪状态。

三

云南铁路工人是伴随着法帝国主义修建和经营滇越铁路而产生、发展起来的一支有3000多人规模的产业大军。它从诞生那天起，就饱受帝国主义的剥削和凌辱，不断为自己的生存而斗争。1907年暴发的7000名浙江籍路工向洋监工索取欠薪的斗争，是中国工人运动时间最早、规模最大的一次。但是，这类斗争是自发的经济斗争，最终都遭到帝国主义和清政府的镇压而归于失败。

1927年成立的中国国民党云南省特别委员会，遵照中共中央的指示，以滇越、个碧铁路作为工人运动的重点，派出许多优秀共产党员、共青团员到铁路沿线，组织发动工人，开展反对法帝国主义和云南军阀的斗争。6月1日开远铁路工人召开代表会，发表《告全体会员书》，号召铁路工人团结起来，反对法帝国主义的奴役和压榨。这是云南铁路工人首次向法帝国主义宣战的檄文。1927年底共产党员刘林元来到芷村铁路总车房，以洗炉工为掩护，在工人中传播革命思想，秘密发展党员，建立了云南铁路第一个党支部。从此，云南铁路工人在共产党的领导下，由自在斗争转向自为斗争。《中国劳动大会文献》记载，1928年当白色恐怖笼罩全国，革命斗争处于低潮的时期，滇越、个碧铁路工人向法帝国主义、反动军阀、资本家及其走狗监工把头的大小斗争就有13次。

30年代初，笼罩全国的白色恐怖席卷到云南，由于叛徒的出卖，云南省和铁路地下党组织遭到严重破坏，铁路工人运动转入低潮。但是，党在铁路工人中播下的革命火种并没有熄灭，铁路工人的爱国反帝斗争仍在此起彼伏地进行着。1931年为抗议法国稽查殴打四名无票乘车的中国妇女的罪行，开远和昆明南站两千多铁路工人、市民、学生举行反法大示威。“九·一八”事变，日本帝国主义发动侵华战争的消息传到云南后，愤怒的开远铁路工人与当地农民、商人、居民、学生举行集会，成立“滇越铁道区抗日救国总会”，通电南京国民政府，要求对日宣战。1937年为反对法国铁路公司裁员减薪，暴发震惊全省的滇越铁路滇段总罢工，迫使当局撤回裁员减薪令。云南《民国日报》称：“此

种大规模之罢工，在本省尚属创举。”

在解放战争年代，云南铁路工人在党的领导下，在“反内战、反饥饿、反迫害”的爱国民主运动中，进行了一系列争取生存权利和推翻国民党官办工会的斗争；建立和发展“云南新民主主义工人同盟”、“民主青年同盟”等革命组织；在滇越铁路滇段和个碧石铁路建立秘密交通线，传递情报和护送干部及物资到游击区，把优秀的铁路工人输送到“滇桂黔边区纵队”，积极参与云南的武装斗争；在云南和平起义后，当国民党军队反扑昆明时，铁路工人成立义勇自卫队，投入昆明保卫战，保护铁路，抢修机车车辆，迎接人民解放军进云南，为云南的解放作出了卓越的贡献。

四

中华人民共和国成立后，云南米轨铁路凭借着法国殖民者留下的简陋而残破的机车、车辆、线路等设备，为百废待兴的云南经济超负荷地运行。货运量由1950年的29.9万吨，迅速增长到1957年的234.7万吨，增长6.8倍；客运量由1950年的147.8万人，增长到1957年的380万人，增长1.6倍。

1956年，年轻的共和国以雄伟的气魄踏上全面建设社会主义的征途，铁道兵奉命来到南疆，仅用一年多的时间，修复了被国民政府1940年拆除的碧河段铁路，恢复了中断十八年之久的中越国际联运。通过越南转口运输，沟通了云南与内地的联系，较过去由川黔桂经汽车运输到云南，每年可节约运费1.5亿元。1958~1978年共运输出口物资198万吨，接入195万吨，为云南经济建设和越南抗美救国斗争作出了贡献。1973年7月24日越南国会授予山腰国境站一级抗战勋章。

在1958年至1960年的“大跃进”中，米轨铁路在“左”的思想支配下，盲目追求高指标，竞相放“卫星”，浮夸风、瞎指挥盛行，货运量由1958年的245.2万吨，突增至1959年的428.4万吨和1960年的546.8万吨，创米轨铁路最高历史水平。然而，这样的“成绩”却是以规章制度松弛、管理混乱、设备失修、事故迭出的巨大代价换来的。1958年~1961年米、寸轨铁路年均发生的行车重大、大事故达到160件，是历史上从未有过的纪录。1961年至1965年经过贯彻中共中央“调整、巩固、充实、提高”的方针，米轨铁路才逐步医治了“大跃进”中造成的创伤，得到稳步的发展。

1966年开始的、持续十年的“文化大革命”，打断了米轨铁路在调整后出现的健康发展进程，管内各级领导机关被“造反派”夺权，职工分裂成对立的两派，打派仗，搞武斗，无政府主义思想泛滥，规章制度废弛，运输生产陷于瘫痪，列车时停时开，1968年完成货运量155.3万吨，跌至1954年以来最低谷。粉碎江青、张春桥、王洪文、姚文元反革命集团后，米轨铁路运输拨乱反正，逐步走向正常。

1979年，在祖国的尊严受到威胁和挑衅的严重时刻，处于战争前沿的米轨铁路，冒

着枪林弹雨，出色地完成了支前运输任务，开行军列上千趟，趟趟正点，列列安全，没有发生任何差错和事故，受到铁道部和省军区的嘉奖。

中国共产党十一届三中全会揭开了改革开放的帷幕。开远分局在改革开放中，确立了以提高经济效益为目标，以实现安全生产为重点，以搞好经济承包，调动职工增运增收积极性为动力，以推行现代化管理为手段，以抓基础上等级和建设文明单位为途径的发展方针。采取积极稳妥的步骤，建立起党委实施政治领导，行政依法指挥生产，工会发挥民主管理职能的新的企业领导体制。针对过去统得过死、管得过细、卡得过紧的高度集中的管理体制的弊端，从放权站段，搞活基层入手，实行了一局多型，分类承包，包死基数，定额上交，鼓励多产，多超多留的承包模式，把运输生产任务逐项分解，层层落实，从分局到站段、车间、班组和个人，形成了全员承包的格局。在分配上，分局根据管内各单位工作性质不同、考核要求不同的特点，采取工资总额包干、利润工资含量包干等分配模式，并配套制定了“万含工资考核办法”、“安全经济责任制奖励办法”、“企业升级承包责任制奖惩办法”，逐步形成了责、权、利相结合的激励机制。

在实行经济承包责任制中，分局把激发起来的职工积极性，及时引向改善企业内部经营管理，向管理要效率、要效益，探索出适合米轨特点的“以方针目标为主线，以全面质量管理为中心环节，以教育为先导，以标准化和班组建设为基础，有计划地运用现代化管理方法和手段”的管理模式，使分局由传统管理步入现代化管理，全面提高了企业素质。分局继1989年跨入云南省“先进企业”行列之后，1990年晋升为“国家二级企业”。

米轨铁路地处边疆山区，自然条件恶劣，技术标准低，设备落后陈旧，行车事故一直是困扰米轨运输的头号问题。1984年以来，分局牢固树立“安全第一”的思想，党、政、工、团齐抓共管安全，从思想教育入手，狠抓“两纪”（劳动纪律、作业纪律），从严治路，落实标准化作业措施。采取科学管理手段，把影响运输生产的各种不安全因素纳入安全网络图，实行有效控制。不断采用新技术、新设备，提高铁路安全系数。强化全员防洪，总体防洪，立体防洪的“三防”机制，把防洪抢险工作落到实处，确保铁路行车安全。截止1990年末，分局连续2461天无责任行车重大、大事故，实现第六个安全年，安全成绩名列全路56个分局的第4位。

五

随着云南经济的迅速发展，设备老化，病害严重的米轨铁路愈来愈不适应需要。为了挖潜提效，国家早在50年代后期和60年代初期，对米轨铁路进行了技术改造，机车、车辆改装成自动钩及空气制动机，取代了落后的链子钩及真空制动机；昆河干线安装使用了机械臂板信号和联锁设备，结束了车站值班员敲击钢轨与扳道员联络接发列车的历

史；在昆河线增设了9个会让站，提高了区间的通过能力；从外局调入了部分米轨和准轨改米轨机车、车辆，缓解了运力的紧张。1970年，国家投资1700多万元，把本世纪三十年代民间集资建成的蒙宝干线的轨距由600毫米扩为1000毫米，实现了滇南人民米轨联网、一票直通的夙愿。为了满足云南省经济社会发展第五、六两个五年计划提出的米轨昆河干线货物发送量1985年达到768万吨的要求，从70年代中期开始，铁道部投资6708万元，对米轨昆河干线实行“以工务设备为主，以牵引动力为中心，以提高运能为目的”的全面技术改造。在保持轨距、限制坡度和小曲线半径的现状下，将全部25公斤/米轻杂钢轨更换为38~43公斤/米钢轨；对桥、隧、路基重点病害进行整治；新建小龙潭大桥，增建开远北编组站；扩建王家营米准轨换装站、昆明北站、宜良区段站以及开远南客运站；从1978年开始运用国产“东方红”21型液力传动内燃机车，淘汰外国产的各种老式蒸汽机车，1985年全部实现米轨牵引动力内燃化，平均牵引定数提高10%；新造各种货车553辆，客车118辆；开远南北场分别采用6502继电半自动闭塞，并实行无线平面调车指挥；机车安装了自动信号、自动停车装置和无线电话……。所有这些技改项目的实施，使古老的米轨铁路焕发了青春，跟上了铁路现代发展的步伐，提高了米轨整体综合运输能力。

米轨铁路经过全面技术改造，改革内部经营机制和强化基础管理，运输生产达到历史最好水平。1978年至1990年货物发送量年均654.6万吨，较党的十一届三中全会以前28年年均377.1万吨，增长73.6%，为法国管理时期年均15.5万吨的42.2倍，为国民政府管理时期年均20.3万吨的32.2倍。旅客发送量年均638.7万人，较党的十一届三中全会以前28年年均454.6万人，增长40.5%，为法国管理时期年均26万人的24.6倍，为国民政府管理时期年均120万人的5.3倍。

进入九十年代的米轨铁路，将面临严峻的挑战和新的发展机遇：云南和滇南经济持续、稳定、高速的发展，使昆河铁路昆明~开远段已接近饱和的运能与日益增长的运量不相适应，滇南地区出省物资运输将越来越受到准轨车辆不足的制约；而地区经济发展的不平衡性，又使开远以南的运量增长缓慢，运能富余；随着社会主义市场经济建立与发展，铁路死运价对市场活物价的矛盾日渐加剧，米轨铁路低运价、高支出尤为突出；南昆铁路和昆河高等级公路通车后，标准低、设备老化的米轨铁路将面临强劲的竞争……。挑战既是发展的压力，又是发展的机遇。随着东南亚经济的崛起，以及云南省全方位的开放，联结东南亚各国的云南米轨铁路，将成为云南和大西南“打开南门，走向亚太”的前沿通道，并带动米轨铁路沿线外向型经济的发展。抓住机遇，深化改革，转换机制，强化管理，扩能改造，拓展通道，发展多元经济，将使米轨铁路以新的姿态跨入21世纪。