

004390

襄樊铁路分局志

1958—1995

中国铁道出版社

襄樊铁路分局志

1958—1995



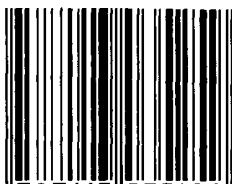
襄樊铁路分局史志编纂委员会

一九九九年九月

53-3

(京)新登字 063 号

ISBN 7-113-03525-6



9 787113 035259 >

图书在版编目(CIP)数据

襄樊铁路分局志 / 襄樊铁路分局史志编纂委员会编

- 北京: 中国铁道出版社. 1999. 11

ISBN 7-113-03525-6

I. 襄… II. 襄… III. 铁路局 - 经济史 - 湖北 - 襄樊市 IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 62892 号

书 名: 襄樊铁路分局志

著作责任者: 襄樊铁路分局史志办公室

出 版: 中国铁道出版社 (100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑: 罗桂英

封底篆刻: 郝渭臣

印 刷: 北京外文印刷厂

开 本: 787 × 1092 1/16 印张: 28.975 插页: 32 字数: 672 千

版 本: 1999 年 11 月第 1 版 1999 年 11 月第 1 次印刷

印 数: 0001 ~ 1000 册

书 号: ISBN 7-113-03525-6/F · 278

定 价: 99.80 元

襄樊铁路分局史志编纂委员会

主任委员	杨国勋			
副主任委员	金志申	陈少镒	熊建平	许金星
	李捍东			
委 员	毛恭福	朱碧煊	李玉莹	臧国兴
	丁云洲	程 卓	殷银甫	童秋照
	王正廷	骆加琪	宋保恩	王昌逸
	邓鼎著			

《襄樊铁路分局志》编纂审稿人员

主 审	陈少镒		
审 稿	朱碧煊	姚洪江	
特邀审稿	马素璉	冯国梧	马万水
主 编	邓鼎著		
总 纂	邓鼎著		
编 辑	邓鼎著	祝正华	彭德新
	罗 悌	周仪九	杨德政
	崔泽民	蒋江北	
校 对	邓鼎著	祝正华	蒋江北
摄 影	马承海等		

襄樊铁路分局史志编纂委员会

主任委员	杨国勋			
副主任委员	金志申	陈少镒	熊建平	许金星
	李捍东			
委 员	毛恭福	朱碧煊	李玉莹	臧国兴
	丁云洲	程 卓	殷银甫	童秋照
	王正廷	骆加琪	宋保恩	王昌逸
	邓鼎著			

《襄樊铁路分局志》编纂审稿人员

主 审	陈少镒		
审 稿	朱碧煊	姚洪江	
特邀审稿	马素璉	冯国梧	马万水
主 编	邓鼎著		
总 纂	邓鼎著		
编 辑	邓鼎著	祝正华	彭德新
	罗 悌	周仪九	杨德政
	崔泽民	蒋江北	
校 对	邓鼎著	祝正华	蒋江北
摄 影	马承海等		

襄樊铁路分局企业精神

团结 奉献

求实 创新

——一九八七年九月十四日中共襄樊铁路分局
三届三次全委会讨论确定

序

陈世金 杨国勋

《襄樊铁路分局志》几经寒暑得以问世，实为可喜可贺之幸事。值此出版发行之际，我们不仅要向为之付出心血的编纂者和所有提供帮助支持的同志致谢，更要向那些为鄂西铁道建设和发展作出贡献的同志们致敬。

襄樊铁路分局是一个正在发展中的分局，迄今历三十余载。旧中国的鄂西北没有一寸铁路。新中国成立后，在党的领导下，鄂西铁道从无到有，从小到大，走过了一条艰辛曲折的发展之路。如今已成为重要的铁路枢纽，管内襄渝、焦柳、汉丹三线交汇，纵横交错，绵延千里，是通西南、入川陕，下湘桂、达中原的重要通道，为国民经济的发展正在发挥日益重要的作用。

《襄樊铁路分局志》如实地记载了分局管内铁路建设运营 37 年的发展历程，镌刻着一代又一代襄铁人艰辛跋涉的足迹，志中既记载了以汉丹线修建为起点的鄂西铁道创业经历，又客观记述了“文化大革命”时期的曲折历史，特别是对党的十一届三中全会以来分局改革发展的成就和“两个文明”建设取得的各项成果有着翔实的记载。该志囊括了分局运输生产、经营管理、文化教育、生活福利、党委群团、政法、人物等各方面的丰富史料，是一部较为系统的资料性著述。

“以史为鉴，可以知兴替”。《襄樊铁路分局志》对于我们认识过去、服务当代、开创未来更具有重大的现实意义。它是一本“局情书”，为我们了解分局的昨天打开了“窗口”；它是一部“创业史”，为我们开展爱岗、爱局、爱路和爱国主义教育提供了好教材；它是一个“智慧库”，为各级管理者作出科学决策提供了有益参考。我们相信，分局广大干部职工会从中受到启发，获取教益。该志虽然在体例、内容、文字诸多方面尚存不足，但仍不失为一部“襄樊铁路之全书”，可资政、可教化、可存史，为我分局精神文明建设的一大成果。我们期望大家能从该志中得到裨益，以鉴往知来，共同开创襄樊铁路分局更加美好的明天。

一九九九年十月

凡 例

一、《襄樊铁路分局志》以马列主义、毛泽东思想和邓小平理论为指导,依据中共十一届三中全会以来的路线、方针、政策和《关于建国以来党的若干历史问题的决议》,运用辩证唯物主义和历史唯物主义的观点、方法,记述襄樊铁路分局管内 37 年的历史与现状。

二、志书上限始于 1958 年汉丹铁路修建之时,下限止于 1995 年末,国家第八个五年计划结束之日。因本志成书于 1999 年,故在书后附缀志书限外 1996—1998 年分局简要大事及主要生产技术指标完成情况,以供读者查阅。

三、体裁采用述、记、志、传、录、表、图等,以志为主。根据分局运输生产特点等实际情况,篇目设计采用大篇型体,“事以类从、类为一志”,结构科学合理,按事物性质横排门类;按领属关系纵向记述事物发展历程;层次为篇、章、节、目和子目,均以序号标示。全志 1 述、1 记、1 附录,9 篇分志计 41 章 133 节;彩色图片编排集中卷首,表随文排。

四、大事记以时为序,编年体为主,记事本末体为辅。

五、使用现代语体文,第三人称;文风力求严谨、朴实,言简意赅;突出专业和时代特点,详异略同,详近略远,述而不论。

六、坚持“生不立传”的原则,人物志入传人物为 1995 年底前襄樊铁路分局已故职工中有较大影响者,主要事迹善恶并举,据事直书。人物录、表记载获铁路局级及以上劳动模范称号的人物和曾任分局党政正职领导人物。分局历任党、政副职领导人以及工会、团委正副职领导人见有关章节“职务表”,不入人物志。

七、采用公历纪年。书中计量单位、数字书写、标点符号用法严格遵守国家有关规定。

八、各类名称在文中第一次出现时均用全称,为后文书写方便,有的全称后加注规范化简称。地名、单位名称记述采用当时称谓,并注明现名称。

九、统计资料以分局计划统计部门提供的数据为准。

目 录

概述 (1)

大事记 (6)

第一篇 机构

第一章 机构设置 (43)

第一节 从铁路办事处到分局 (43)

第二节 直属基层单位 (47)

第三节 职工队伍 (51)

第二章 管界 (52)

第一节 地理环境 (52)

第二节 管辖范围 (53)

第二篇 铁路建设

第一章 线路 (54)

第一节 汉丹铁路 (54)

第二节 焦柳铁路 (56)

第三节 襄渝铁路 (59)

第四节 鸦宜铁路(支线) (61)

第五节 专用铁路线 (62)

第六节 卫安铁路(联络线) (65)

附 记 川汉铁路 (66)

第二章 桥隧 (66)

第一节 桥梁 (67)

第二节 隧道 (72)

第三章 襄樊铁路枢纽 (74)

第一节 设计施工 (74)

第二节 扩建改造 (77)

第四章 车站 (80)

第一节 汉丹线车站 (81)

第二节 焦柳线车站 (86)

第三节 襄渝线车站 (90)

第四节 鸦宜线车站 (92)

第三篇 运输生产

第一章 运输组织 (95)

第一节 计划运输和均衡运输 (95)

第二节 行车组织 (96)

第三节 运输调度 (101)

第四节 站务管理·列车乘务 (103)

第二章 客货运输 (104)

第一节 旅客运输 (105)

第二节 货物运输 (111)

第三节 装卸作业 (120)

第三章 军事运输 (122)

第一节 军用物资、人员运输 (122)

第二节 军交正规化建设 (123)

第四章 机务 (124)

第一节 机车配属 (125)

第二节 机车运用 (126)

第三节 机车检修 (130)

第四节 给水供电 (131)

第五章 车辆 (136)

第一节 客车配属 (136)

第二节 车辆运用检修 (137)

襄樊铁路分局志

第六章 工务 (140)

第一节 工务设备及维修、大修 (140)

第二节 防洪·采石 (144)

第七章 电务 (146)

第一节 通信信号设备 (146)

第二节 电务设备维修、大修 (152)

第八章 安全 (153)

第一节 行车安全·路外安全 (153)

第二节 车务及客货运安全 (161)

第三节 机务、车辆安全 (166)

第四节 工务、电务安全 (168)

第四篇 管理

第一章 企业改革 (171)

第一节 学大庆运动 (171)

第二节 企业整顿和上等级 (173)

第三节 体制改革 (177)

第四节 现代化管理建设 (180)

第五节 法律事务 (182)

第二章 计划统计 (183)

第一节 计划编制与执行 (183)

第二节 计划管理改革 (186)

第三节 统计 (187)

第三章 财务 (189)

第一节 运输收入 (189)

第二节 会计 (193)

第三节 财务管理 (196)

第四章 审计·监察·路风 (201)

第一节 审计事务 (201)

第二节 行政监察 (203)

第三节 路风建设 (205)

第五章 人劳管理 (207)

第一节 劳动工资 (208)

第二节 干部管理 (215)

第三节 干部培训 (222)

第四节 劳动安全 (223)

第五节 退休职工管理 (226)

第六章 物资 (228)

第一节 物资管理 (228)

第二节 设备管理·能源节约 (230)

第七章 基建·房地产 (232)

第一节 基建工程 (232)

第二节 住宅建设 (235)

第三节 房地产 (237)

第八章 行政事务 (241)

第一节 文秘信息 (241)

第二节 档案管理 (242)

第三节 信访 (242)

第五篇 科教文体

第一章 科学技术 (244)

第一节 科技管理 (244)

第二节 电子计算技术 (255)

第二章 职业教育 (257)

第一节 职工文化教育 (258)

第二节 技术教育 (259)

第三节 基础建设 (262)

第三章 普通教育 (263)

第一节 学校和教师队伍建设 (264)

第二节 中小学教育 (267)

第三节 教学与教改 (270)

第四章 文化·体育	(275)
第一节 报纸、史志编纂	(275)
第二节 文体活动	(277)
第三节 文艺创作	(281)

第六篇 多经·生活·卫生

第一章 多元经济	(282)
第一节 工业生产	(282)
第二节 多种经营	(283)
第三节 集体企业	(287)
附记:知识青年上山下乡与待业青年安置	

第二章 生活	(290)
第一节 生活服务设施	(291)
第二节 生活物资供应	(293)
第三节 生活线建设	(295)

第三章 卫生·环保	(296)
第一节 医疗·疗养	(297)
第二节 防疫	(302)
第三节 计划生育	(305)
第四节 环境保护	(306)

第七篇 党群组织

第一章 中共襄樊分局组织	(309)
第一节 组织机构·一至五次党	
代会	(310)
第二节 党员队伍	(319)
第三节 组织建设	(326)
第四节 宣教统战	(332)
第五节 纪律检查	(340)
第六节 党务	(345)

第二章 分局工会组织	(346)
------------------	-------

第一节 一至五次会员代表	
大会	(346)
第二节 民管宣教	(348)
第三节 竞赛·生活·保险	
·女工	(352)
第四节 劳动争议调解·经	
济事业	(356)

第三章 分局共青团组织	(357)
第一节 组织机构	(357)
第二节 团组织建设	(357)
第三节 团的活动	(362)
第四节 学校团队活动	(365)

第四章 社会团体	(366)
第一节 湖北省铁道学会	
襄宜分会	(366)
第二节 分局企业管理协会	(367)
第三节 分局文学艺术工作	
者协会	(368)
第四节 分局火车头体协、老	
年人体协	(368)
第五节 分局老战士协会	(369)
第六节 分局思想政治工作	
研究会	(369)
第七节 分局关心下一代工	
作委员会	(370)

第八篇 政法·武装

第一章 治安综合治理	(371)
第一节 综合治理	(371)
第二节 打击刑事犯罪	(372)

第二章 公安	(373)
第一节 刑事侦察	(374)
第二节 内部保卫	(375)
第三节 治安	(376)

襄樊铁路分局志

第四节 消防	(377)
--------------	-------

第三章 检察

第一节 刑事检察	(379)
第二节 经济检察·监所检察	(379)
第三节 法纪检察·控告申诉 检察	(380)
第四节 检察技术	(380)

第四章 审判

第一节 刑事审判	(382)
第二节 经济审判	(382)
第三节 告诉、申诉审判	(383)
第四节 审判队伍建设	(383)

第五章 武装战备

第一节 民兵·征兵	(385)
第二节 人防战备	(387)

第九篇 人物

第一章 人物传

一 武翠国	(389)
二 余忠文	(389)
三 田明忠	(389)
四 王 保	(390)
五 江礼银	(390)

第二章 人物录

第一节 全国劳模、“五一”劳动 奖章(奖状)获得者	(390)
第二节 全国人大、中共湖北省党 员代表大会代表,省政协委员	(392)
第三节 历任分局(办事处、管理 处)党政正职领导	(393)

第三章 人物表

第一节 湖北省、铁道部劳模	(395)
---------------------	-------

第二节 “火车头”奖章(奖状)获得 者,铁道部、湖北省先进集体	(396)
第三节 铁路局劳动模范	(397)

附 录

一、分局基层单位简况

(一) 襄樊北车站	(400)
(二) 襄樊车站	(401)
(三) 襄阳车务段	(402)
(四) 荆门车务段	(403)
(五) 随州车务段	(403)
(六) 六里坪车务段	(403)
(七) 襄樊客运段	(404)
(八) 襄樊列车段	(404)
(九) 十堰车站	(405)
(十) 宜昌车站	(405)
(十一) 襄樊北机务段	(406)
(十二) 六里坪电力机务段	(407)
(十三) 随州机务段	(407)
(十四) 紫荆岭机务段	(408)
(十五) 襄樊水电段	(408)
(十六) 襄樊供电段	(408)
(十七) 襄樊北车辆段	(409)
(十八) 襄樊车辆段	(409)
(十九) 襄樊工务段	(410)
(二十) 长江埠工务段	(410)
(二十一) 六里坪工务段	(410)
(二十二) 荆门工务段	(411)
(二十三) 枝城桥工段	(411)
(二十四) 襄樊线路桥隧段	(411)
(二十五) 襄樊铁路工程公司	(412)
(二十六) 襄樊电务段	(412)
(二十七) 六里坪电务段	(413)
(二十八) 荆门电务段	(413)
(二十九) 紫荆岭电务段	(413)
(三十) 襄樊建筑段	(414)
(三十一) 襄樊东建筑段	(414)

目 录

(三十二) 襄樊生活供应段	(415)
(三十三) 襄樊铁路运输技工 学校	(415)
(三十四) 分局职工培训中心	(415)
(三十五) 襄樊铁路医院	(416)
(三十六) 六里坪铁路医院	(416)
(三十七) 紫荆岭铁路医院	(417)
(三十八) 襄樊铁路防疫站	(417)
(三十九) 张家界疗养院	(417)
(四十) 襄樊材料厂	(418)
(四十一) 襄樊轨道车辆工厂	(418)
(四十二) 分局装卸总公司	(419)
(四十三) 襄阳采石厂	(419)
二、沿线风光	(419)
(一) 武当山	(419)
(二) 古隆中	(420)
(三) 玉泉寺	(420)
(四) 擂鼓墩	(421)
(五) 东风汽车集团公司(工矿 企业游览)	(422)
(六) 葛洲坝水利枢纽工程(工 矿企业游览)	(422)
(七) 丹江口水利枢纽工程(工 矿企业游览)	(423)

(八) 神农架林区	(423)
-----------------	-------

襄樊铁路分局历届史志编纂委员会、主管史志工作领导、史志办工作人员名单

《襄樊铁路分局志》 资料提供人员名单

《襄樊铁路分局志》评审人员名单

限外附记

一、1996—1998 年分局大事记	(431)
二、1998 年襄樊铁路分局领导 人名单	(442)
三、1996—1998 年分局运输生 产主要指标完成情况	(443)
编后记	(444)
索引	(447)

概 述

襄樊铁路分局(以下简称分局)隶属铁道部郑州铁路局(以下简称郑铁局)。清末至民国初年,曾动工修建川汉(成都至汉口)铁路,不久即停工,一直未建成。自1958年修建汉丹(汉口至丹江)铁路起,管内铁路交通已走过37年历程。

1995年,分局管辖铁路线路总延长1571.778公里,其中正线延长957.838公里,营业里程933.5公里。分局下属基层单位44个,其中车务10个、机务6个、车辆2个、工务7个、电务4个、工附业后勤15个,另有公检法单位3个。在册职工35400人,为1966年的7倍;人均收入9326元,为1966年的14.5倍。管辖车站111个,其中一等站2个、二等站4个、三等站9个、四等站95个、五等站1个,还有站管线路所2个。从成立历史、管辖范围、职工人数、运输生产任务量等各方面比较,分局在郑州铁路局6个分局中名列第五,在全国铁路各分局中也是一较小的分局。

辖区铁路主要分布在湖北省西北、西南部,经由武汉、孝感、襄樊、十堰、荆门、荆沙(原荆州)、宜昌7个直辖市的20多个市县(含省直管市随州市),多为亚热带湿润性气候。经济吸引区内资源丰富,矿产有石膏、石油、石棉、原盐、磷、铁、金红石等;水力资源尤其丰富,已建成汉江丹江口水利枢纽和长江葛洲坝水电站、清江隔河岩水电站,举

世瞩目的三峡水利枢纽工程正在修建。沿线大型工矿企业有十堰东风汽车集团公司(原二汽),荆襄磷矿,应城膏矿,荆门炼油厂,荆门火电厂等。襄樊、荆门、荆沙等地区是国家商品粮生产基地,盛产稻、麦、油料和棉花;土特产有生漆、茶叶、柑桔、猕猴桃、黑木耳、桐油等。

分局机关所在地湖北省襄樊市是国家历史文化名城,居汉水中游;建城已有2800年历史。襄樊自古为交通要道,素有“南船北马”之称,号“七省通衢”,“北通汝洛,西带秦蜀,南遮湖广,东瞰吴越”,为历代兵家必争之地。汉丹、焦柳、襄渝三条铁路在这里交汇,形成中南沟通西南、华北路网的大型铁路枢纽。铁路交通建设大大增强了襄樊在现代交通中的地位,促进了襄樊及毗邻地区经济的发展。

分局管内铁路沿线风景名胜古迹甚多。“三国胜迹襄樊多”,襄樊古隆中为诸葛亮隐居躬耕之地,现辟为国家级风景名胜区;其它著名的有随州擂鼓墩曾侯乙墓,出土春秋战国时期青铜编钟60多件,堪称地下音乐宝库;随州厉山神农洞相传为神农氏炎帝出生之地;枣阳白水寺为汉光武帝刘秀故里;丹江口市武当山为道教名山,被联合国列入世界文化遗产名录;当阳玉泉寺是中国最早的四大佛教寺院之一;三峡风光更是闻名遐迩。

1958年,中共湖北省委为了从根本上改变鄂西北地区的落后面貌,支援丹江口水利工程建设,报请中央批准修建汉口到丹江的地方铁路,并于当年10月动工,边修建边临运。因受自然灾害等影响,汉丹铁路两度停建,历时7年余才修通。汉丹铁路修建初期,采取“先通后备”方针,铺设18公斤/米轻轨,使用星火型蒸汽机车牵引,每小时行车速度只有十多公里,40吨以上载重货车不能进入汉丹线;通信先是在湖北省邮电线路上租杆挂线,后逐渐建设专用架空明线;各站无正式客货运设备。1965年,汉丹线续建配套,运输设备初步得到改善。1966年1月,汉丹铁路全线通车交付临时运营;6月,襄樊铁路分局成立,管辖汉丹铁路410公里轻轨线路,配属23台小型蒸汽机车(客车车辆无配属),有通信明线432公里,信号主要为手动臂板信号,路签闭塞;全分局固定资产总值1.2亿元。分局管辖基层单位21个,其中车务7个、机辆1个、工务4个、电务1个、工附业后勤7个、公安1个,职工总数4020人,管辖车站40个,无一、二等车站。汉丹线铁路办事处、管理处和分局成立初期,设备简陋,管理落后,运输生产水平低,行车事故多。1966年分局完成旅客发送量224.6万人,货物发送量110万吨,换算周转量6.2亿吨公里;发生行车事件182件,事故率高达91.2件/机车百万走行公里。

20世纪60年代,鄂西北、西南地区成为国家“三线”建设的重点,铁路新线修建首当其冲。20世纪70年代初期到中期,焦枝、襄渝、鸦宜诸线相继建成通车,其部分区段(鸦宜线全部)交付分局管辖运营。分局

管辖范围基本固定。在此期间,国家投入大量资金对汉丹铁路继续进行续建和更新改造,分局开始配属内燃机车和客车车辆,职工人数大幅增加。

1966—1976年“文化大革命”十年里,分局运输生产和其它工作遭受严重干扰破坏。运输秩序混乱,管理失控,主要指标下降,事故多,影响运输生产的增长。1976年,分局管辖铁路正线904.3公里,配属机车116台,职工18273人,完成旅客发送量543.1万人,货物发送量689.4万吨,换算周转量26.64亿吨公里。

1977—1978年,襄渝线东段正式交付运营,分局又配属电力机车,管内客货运量有所增长,换算周转量增长较快。1978年,长达8年的焦柳线配套续建工程结束;分局管辖汉丹线(朱家台至丹江)、焦枝线(郢营至枝城)、襄渝线(莫家营至胡家营)及鸦宜线全线,正线910.4公里,车站98个;配属机车125台(其中内燃、电力机车43台),客车144辆,正线主要铺设50公斤/米钢轨,通信明线818.9亘长公里,电缆151.3皮长公里,电气集中车站32站,自动、半自动闭塞线路580.8公里,固定资产总值12.2亿元。分局下属基层单位30个(车务8个、机务4个、车辆1个、工务5个、电务4个、工附业后勤7个、公安1个),职工人数20546人;完成旅客发送量686.4万人,货物发送量986.3万吨,换算周转量41.11亿吨公里。

1978年以后,分局在郑州(武汉)铁路局领导下,贯彻中共十一届三中全会以来的路线、方针、政策,工作重点转到社会主义现代化建设上来,进行经济体制改革,运输生

产稳定发展,安全日益好转,社会主义物质文明和精神文明建设取得丰硕成果。

1979年,分局开始兴办集体企业。

1980年,汉丹线达到国家一级干线标准;同年8月,襄渝线襄樊至胡家营电气化工程完工交付使用,成为湖北省境内第一条电气化铁路。

1980—1981年,由于加强职业教育,职工素质迅速提高。1981年分局和主要站段成立职工教育委员会,逐渐建立三级教育网,围绕运输生产和安全工作,对干部和主要工种的工人进行岗位技术培训和初高中文化补习,初中文化和初等技术培训“双补”合格率均达90%左右。分局成立职工培训中心并筹建运输技工学校,各单位建立技能培训基地,并组织职工读书自学指导委员会,开展读书自学成才活动。

1982—1984年,分局进行企业整顿,健全各种管理制度,初步建立起经济责任制。

1983年初,分局又接管枝柳线46公里线路。1985年襄樊铁路枢纽基本建成。襄樊北编组站日均办理车数达5336辆,成为全国13个路网性编组站之一。

1986年,分局开始组建多经企业,发展多种经营。

20世纪80年代中后期,贯彻《中共中央关于经济体制改革的决定》,全面推行厂长负责制和党委领导下的职工代表大会制,进行企业上等升级工作和干部、劳动用工、分配“三项制度改革”,加强班组基础工作,企业管理水平不断提高,“八五”期间,完善不同形式的经济责任制,各项改革进一步深化发展。

分局各级中共组织得到巩固发展,成为带领职工群众进行“双文明”建设的核心,工会、共青团组织在党组织领导下发挥了积极作用。20世纪80年代,分局党委创造的

“‘双文明’一体化管理”经验在全局、全路推广。1989年,分局获“湖北省先进企业”称号。1994年,分局被中共中央宣传部等四单位命名为“1991—1993年度全国思想政治工作优秀企业”。

至1995年,分局参加读书自学活动的职工有1万余名,约占职工总数的30%;先后有42个集体、238名自学成才者及其260项科技成果受到省、部、局表彰;有1200人走上车间、站段领导岗位,其中317人、122人分获初级、中级技术职务,有5人被破格晋升高级技术职务。1995年,分局10所中小学认真贯彻党的教育方针,基本实现从应试教育向公民素质教育的转变。1962—1995年,累计培养小学、初中毕业生各2余万名;高中毕业生8681名,其中近2000人考入各类大、中专院校。

1995年,分局35400名职工中,具有大专以上学历文化程度的2745名,占7.7%;中专、高中、中技毕业生15304名,占43.3%;各类专业技术人员2974名,占职工总数8%。

改革开放以来,分局坚持“科技是第一生产力”和“科技兴局”的方针,推广应用新技术、新工艺、新材料,对管内三条干线和襄樊铁路枢纽进行技术改造,电子计算机在各个领域普及应用。1978—1995年,分局多次制定科技发展规划,召开4次科学技术大会,取得科技成果973项,为推动分局运输生产发挥了重要作用。

1995年,分局既有铁路正线有76%铺设50—60公斤/米重轨,66.9%为无缝线路,电气化里程占26.3%。牵引动力向内电化发展,分局配属机车299台,保证行车安全的“四项设备”配备齐全,内燃、电力机车占总数的67.9%;客车车辆不断更新车型、扩大编组,向空调化发展,配属客车469辆,组成29列车底。通信信号采用通讯工

襄樊铁路分局志

程和电子技术新成果,实现了机械化和半自动化。在襄樊建成全国铁路通信分枢纽,长途通信以电缆为主;有电气集中联锁车站 99 个,占总数 86.8%,半自动、自动闭塞公里 970.5 公里,信号基本实现自动化,远程化。全分局固定资产 58.4 亿元,为 1966 年的 47 倍,1978 年的 4.8 倍。

“以运为主,多种经营”。1995 年,分局管辖正线里程、营业里程分别比 1966 年增加 2.3 倍与 2.2 倍,职工人数比 1966 年增加 8.8 倍,由于技术装备更新,运输设备完善,经营管理水平提高,管内各线客货列车对数增加,客货运输量大幅度增长。全年完成旅客发送量 818.8 万人,货物发送量 1 648.4 万吨,换算周转量 240.88 亿吨公里,分别是 1966 年的 3.65 倍、15 倍与 6.6 倍;为 1978 年的 1.2 倍、1.67 倍与 5.86 倍。运输进款收入 5.98 亿元,分别为 1970 年、1978 年的

28.5 倍与 5.3 倍。运输全员劳动生产率 79.11 万换算吨公里/人年,为 1971 年的 20 倍。有集体企业网点 113 个,固定资产原值 1 329 万元,经营收入 5 442.0 万元,固资和收入分别为 1981 年的 225.3 倍与 36.6 倍;多种经营网点 251 个,从业人员 3 575 人,固定资产 1.56 亿元,营业收入 3.87 亿元,实现利润 3 704.3 万元;固资、营业收入和利润分别为 1986 年的 351 倍、26.7 倍与 11.9 倍。

加强管理、科技进步和多年不懈整治行车设备病害,促进了分局的安全生产。1994—1995 年进行的安全基础建设和安全标准线建设,使分局行车安全基本达到可控状态。1995 年 3 月 28 日,实现建分局 30 年来第一个连续无责任行车重大、大事故 1 000 天,至年底实现连续安全 1 278 天,安全生产成绩在郑铁局 6 个分局中名列前茅。

三

湖北省西北、西南地区历来交通闭塞,经济比较落后。20 世纪初叶,清政府和国民党政府修建川汉铁路计划流产,历史上无铁路交通。即是素有“七省通衢”之称的襄樊,自京汉、粤汉(武昌至株州段)铁路于 1906、1913 年相继通车后,南北交通要道东移,其交通地位每况愈下。20 世纪 50 年代,中国共产党领导的人民政府开始大规模经济建设,规划浦襄、平宜等铁路在襄樊交会。60—70 年代铁路建设的发展为从根本上改变两地区的贫穷落后面貌创造了条件。50 年代末,国家在鄂西北动工修建丹江水利枢纽,初期靠襄丹铁路转运建设物资。1966 年汉丹铁路全线通车后,由于减少了转运环节,使大坝每立方米混凝土造价平均降低 98%;丹江水电站安装的 6 台各重 165

吨的主变压器和 1 台重达 306 吨的特大型变压器均经铁路精心安排运送到工地。汉丹线为丹江水利工程运送各种建设物资 200 余万吨,不仅大大降低了工程造价,还为其提前蓄水发电创造了条件。大型引丹灌溉水利工程总干渠长 70 公里,其咽喉工段排子河渡槽长 4 公里,高 40 米,128 跨;施工中需水泥砂石计 30 多万立方米。分局闻讯后立即予以大力支持,每月优先调拨 600—800 辆车皮,固定机车专列运送,使该工程得以提前竣工,13.34 多万公顷农田变为丰产田。60—70 年代国家又在鄂西北、西南地区修建第二汽车制造厂、葛洲坝水电站等多项三线工程和其它重点建设工程。1969 年 9 月,国家指令襄渝线武当山隧道暂缓施工,先修便线绕避,莫家营至白浪间