

GUANG DONG SHENG ZHI

● TIE LU ZHI

GUANG DONG SHENG DI FANG SHI ZHI

BIAN ZUAN WEI YUAN HUI BIAN

廣東省志

● 鐵路志

广东省地方史志编纂委员会 编



廣東省志

鐵路志

广东省地方史志编纂委员会 编

广东人民出版社

责任编辑:余小华
封面设计:张力平

广东省志·铁路志

广东省地方史志编纂委员会 编

*

广东人民出版社出版发行

广东省新华书店经销

广东精装印务有限公司印刷

(厂址:广州市五羊新城东兴南路3号)

787×1092毫米 16开本 28印张 16插页 635,000字

1996年11月第1版 1996年11月第1次印刷

印数1-1,500册

ISBN 7-218-02309-6/K·535

定价:110元

如发现印装质量问题,影响阅读,请与承印厂联系调换。

广东省地方志编纂委员会

主任：谢 非 (1984.3—1987.2)
杨 立 (1987.2—1988.11)
匡 吉 (1988.11—1992.3)
卢瑞华 (1992.3—)

第一届 (1984.3—1987.3)

副主任：杨 立 林 洪 王致远 黄勋拔
顾问：杨应彬 罗 天 尹林平 肖焕辉 张江明 黄 业
委员 (按姓氏笔划为序, 下同):
丁励松 于 侃 马恩成 方 骏 王伟光 王守初 古志德 卢思谋
苏 烈 陈 彬 陈乐素 李光中 李茂萱 李修宏 李海东 邱长云
吴群继 郑 群 杨 樾 杨子江 张 磊 张汉青 张朝贤 罗宗海
胡守为 骆胜安 唐 瑜 梁 钊 黄 每 黄朝中 龚鉴尧 鲁 阳
曾近义 曾昭璇 蔡 洛 廖 钺 欧阳述乾
办公室主任：黄勋拔 (兼)

第二届 (1987.3—1992.3)

副主任：林 洪 王致远 黄勋拔
顾问：杨应彬 罗 天 张江明 黄 业
委员：马恩成 王伟光 王守初 古志德 卢钟鹤 许任之 孙克杰 曲福寿
刘耀荃 苏 烈 陈乐素 陈遐瓚 李光中 李作铭 李修宏 吴群继
郑 群 张 琮 张 磊 张经炜 张振宇 杨 樾 罗宗海 林登云
柯义林 胡守为 骆胜安 唐 瑜 徐德志 梁 钊 梁 冀 黄华华
龚鉴尧 鲁 阳 曾近义 曾昭璇 廖 钺 欧阳述乾
办公室主任：黄勋拔 (兼)

第三届 (1992.3—)

副主任：邸长云 肖如川 张 磊 黄勋拔
顾 问：林 若 寇庆延 黄 业 张江明
委 员：马恩成 方志钦 王鼎昌 王善荣 古志德 朱 洪 许任之 伍明光
刘 陶 刘斯奋 刘傅海 陈功绵 陈遐瓚 李纯昆 李俊权 李修宏
吴群继 杨开茂 林华景 林登云 郑泽才 张经炜 张振宇 柯义林
胡守为 唐 森 侯国隆 高溥铿 梁 木 梁 钊 鲁 阳 曾近义
廖鸿兴 翟锦云
办公室主任：黄勋拔 (兼)
主 编：卢瑞华
副主编：黄勋拔 (常务) 侯国隆

《广东省志》审查委员会

主 任：邸长云
副主任：卢 荻 黄勋拔
委 员 (按姓氏笔划为序)：
陈胜焱 吴群继 周 川 张江明 柯义林 侯国隆 梁 钊
曾牧野 鲁 阳
广东省地方史志办公室编审人员：黄勋拔 侯国隆 侯月祥 吴国强 马建和
杨 波

E-187/16

《广东省志·铁路志》编纂委员会

主任委员：任叔明

副主任委员：葛闻安 姚明信 王凤舞

委员：万纲泗 肖继龙 张梓威 彭积纯 俞纪根 伍寿南 刘日初 何国钧
 谌火根 朱金华 宋小阳 王勇平 戴始梁 张锦昌 黄金安 徐家和
 张保华 郭勇飞 言定邦 赵根荣 傅铁杰 黄厚填 隗广春 何子华
 郑玉堃 谷鸿溪 桂诗铨 曾祥瑞 彭祖穉 沈福顺 赵承安 黄 钟
 周和良 罗平洲 马国兴 沈 钧 伍正柏 李会同 甘伯铸 吴学家
 戚盛墀 邹伯兴 叶 坚 卢文伟 钟国宪

《广东省志·铁路志》主编、副主编、编辑

主 编：葛闻安

副主编：万纲泗 彭祖穉

编 辑：狄明义 张君牧 周济恒 顾寿椿 鲁壮猷 聂怡发 梁末妮 时敬兰
 骆金穗 吴 伟 李伯阳 曹邦超 周友唐

《广东省志·铁路志》编写分工：

概 述	张君牧	第四节	杨震鲁
大事记	张君牧 周友唐	第四章 运输安全	狄明义
第一章 国家铁路建设		第五章 科技、教育	张君牧
第一节	尚 澍	第六章 铁路管理	
第二、六节	桓开鸿	第一节	周济恒
第三、四、五、九节	聂怡发	第二、三、四、五节	张君牧
第七节	周承简 鲁壮猷	第六、七节	顾寿椿
第八节	曹大琛	第七章 地方铁路建设及运营	周济恒
第二章 铁路运输	鲁壮猷		
第三章 技术设备	狄明义	附 录	李伯阳 吴 伟
第一、二、三节	狄明义		

前 言

编修地方志在中国已有两千多年的历史，是中华民族优良的文化传统。从东汉起，今广东地区便有地方志一类的书出现，宋以前可考者有 101 种。广东专修地方志书起自宋代。元代有 14 种，明代有 224 种，清代有 370 多种，民国时期 49 种。《广东通志》的编修自明代起，曾纂修过 8 次。现存《广东通志》6 部，其中明代 3 部，清代 3 部。最后一部为清道光二年（1822 年）阮元主修。民国时期曾两次编修省通志，皆有始无终，只留下“未成稿”，没有印刷发行。

中华人民共和国成立后，共产党和人民政府十分重视修志工作。1950 年以后，广东各地有关部门重视旧志书征集、整理和新志书的编修工作。1958 年冬至 1963 年，广东 68 个县（市），先后有 48 个县（市）成立了修志机构，组织编修新志书，有 17 部县（市）志写成初稿，其中有的已在内部发行。1959 年，由广东省委宣传部组织编修了一部《伟大祖国的广东》（初稿）。在“左”倾错误的干扰下，广东各地修志工作受到不同程度的影响，不久半途而废。

1979 年，斗门县率先重修县志，并于 1980 年内部出版了《斗门县志》。接着，琼海县、临高县、龙门县、连县、新兴县等也较早地开展了修志工作。

80 年代，国家把编纂地方志列为哲学、社会科学的重要工程，1983 年 4 月成立了中国地方志指导小组；国务院把编修社会主义新方志工作正式纳入各级人民政府的工作。1984 年 3 月 17 日，中共广东省委、省人民政府决定成立广东省地方志编纂委员会（1992 年 3 月改称广东省地方史志编纂委员会），下设办公室，负责组织《广东省志》、《当代中国的广东》（全书 118 万字，已于 1991 年 12 月出版发行）的编纂和对全省编修新地方志进行规划、指导、审查及出版工作。1984 年 12 月 17 日，省委办公厅、省政府办公厅发出《通知》，对编修《广东省志》的指导思想、原则及修志机构设置、人员配备作了相应的规定，并对各分志的编修进行分工。自此，省直单位、

大专院校、中央驻穗单位及省军区共 110 多个单位开始了编修《广东省志》各分志的工作。

按规划,《广东省志》由概述、大事记、专业分志和附录组成,共 2000 万字左右,各分志单独出版。全书以建国后的历史与现状为主体内容,特别是充分反映改革开放后广东的新面貌。这是一部卷帙浩繁的地情资料著作,是认识广东、建设广东的不可缺少的参考材料,也是进行省情教育、爱乡爱国教育的一部生动翔实的教材。

《广东省志》各分志从 1993 年开始陆续出版问世。这是广东文化建设中的一件大事,是广东社会主义精神文明建设的硕果。广东是祖国的南大门,是一个很有特色的省份。改革开放以后,广东省的经济建设取得了辉煌的成就,举世瞩目。《广东省志》出版后,将服务当代,惠及后世,意义深远。《广东省志》得以陆续出版,离不开有关编修单位党委、领导的关心和支持,离不开全体方志工作者的不懈努力;祖籍广东的侨胞、港澳同胞在提供资料等方面也给予不少帮助,谨此致谢。

广东省地方史志编纂委员会
1992 年 10 月

凡 例

一、本志以马克思主义、毛泽东思想为指南，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，全面系统地记述广东的自然与社会的历史与现状。

二、本志记事，上起事物在本省的发端，下限断至 1987 年。个别分志因情况特殊，下限适当下延。本志本着“详今略古”的原则，重点记述 1949 年 10 月中华人民共和国成立以后的史实。

三、本志叙事区域范围，以 1987 年广东省行政区划为界，包括原来的海南行政区，以及在此之前属于广东省辖的行政区域。

四、本志设《概述》、《大事记》、各分志及《附录》，均一级平行排列，有关图表、照片、附录归列各分志之中。各分志横排门类，纵述史实。全书除引用原文外，均以第三人称记述。文体采用现代汉语（语体文）、记叙体。

五、本志设一《人物志》，各分志不再设人物专章（《华侨志》除外）。人物立传按照“生不立传”的原则处理。

六、本志设一全省《大事记》，所载内容，是指在本省历史上发生的政治、经济、文化、科技、军事以及自然等方面的重大事件。记述采用编年体，辅以纪事本末体。各分志根据各自需要决定是否设立《大事记》。

七、本志记述历史朝代、机构、官职、地名、人名，均依当时称谓。历史纪年加注公元纪年；外国人名第一次出现时括注其外文原名；地名除经国务院和地方政府正式命名或更名外，一律沿用历史或习惯称谓，必要时加注今名；科技术语、名词、名称，一律采用中文名称；机构名一般以印鉴为准。文中所用“建国前”、“建国后”，系指中华人民共和国成立前、后。

八、本志各项数据一般采用省统计局公布的数字。省统计局缺乏的，采用主管部门或主办单位正式提供的数字。数字书写按国家语言文字工作委员会等 7 个部门 1987 年 2 月起试行的《关于出版物上数字用法的试行规定》执行；计量单位按国务院 1984 年 2 月 27 日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》执行。记述历史上的计量时，仍按当时使用的计量单位记载。

· 4 · 凡 例

九、书中字体，除必要时使用繁体字外，一律依《简化字总表》（1986年版）执行。

十、本志中的简称均在第一次使用全称时予以注明。志中凡简称“党”均指中国共产党，凡称省委、地委、县委、区委，均指中国共产党某地方委员会。

十一、各分志需要独自说明的事项，均在各分志的《出版说明》、《编后记》中记述。

十二、本志注释采用在当页下面编码脚注的方式，不编通码。

出版说明

《广东省志·铁路志》是一部记载广东省铁路事业的兴起、发展和现状的专业性志书。

铁路运输安全是铁路运输的命脉，为突出其重要性，故专辟“运输安全”一章。为了记述广东人民及侨居海外的广东籍爱国侨胞所进行的护路保权斗争，自力修建铁路的爱国精神，本志亦专辟“地方铁路建设及运营”一章。

铁路性质的划分，以铁道部统计口径为准，凡由地方投资修建的干线铁路，尚未交国家正式接管的，均不列入国家铁路统计数内，故本志将三茂铁路三腰段列入“地方铁路建设及运营”章内。

铁路干线贯通全国，管理机构均以线划界，故有关党、工、团组织，公、检、法，普通教育，卫生，生活福利等方面的情况难以按省分述，故未列入本志，将在部门志中予以记述。

黎（塘）湛（江）铁路广东段，因属柳州铁路局管理，由于资料搜集不齐，故有的章内未包括该线，各附表数字凡未包括黎湛线的，均在表后予以说明。

因本志编写时间较长，为了使内容叙述完整及进一步了解1987年后广东铁路改革发展情况，本志特将概述、大事记及部分内容的下限延伸到1994年，并将有关1987年以后改革发展情况及重要文件，均列入附录。

目 录

概 述	(1)
大事记	(14)
第一章 国家铁路建设	(44)
第一节 京广铁路广东段	(45)
一、初 建	(45)
二、改 建	(48)
三、复线建设	(50)
第二节 广深铁路	(57)
一、初 建	(57)
二、改 建	(58)
三、复线建设	(59)
第三节 广三铁路	(63)
一、修 建	(63)
二、改善设备	(64)
三、升级改造	(65)
第四节 河茂铁路	(69)
一、修 建	(70)
二、改善设备	(70)
第五节 黎湛铁路广东段	(73)
一、修 建	(73)
二、改善设备	(74)
第六节 海南铁路	(76)
一、西环铁路	(77)
二、八石铁路	(83)
三、六安线	(85)
四、支线 专用线	(86)
第七节 广州铁路枢纽及省内 主要车站	(87)
一、早期状况	(88)
二、规划与建设	(89)
三、省内主要车站	(98)
第八节 大桥及长隧道	(102)
一、新岩下大桥	(102)
二、曲江大桥	(104)
三、西江特大桥	(105)
四、珠江大桥	(105)
五、江村南、北大桥	(106)
六、石龙南、北大桥	(107)
七、英德大桥	(107)
八、大瑶山隧道	(108)
九、雷公尖隧道	(109)
第九节 支线及专用线	(110)
一、支 线	(110)
二、专用线	(112)
第二章 铁路运输	(116)
第一节 行车组织	(117)
一、列车运行图	(117)
二、运输通过能力	(121)
三、运输方案	(126)
四、列车编组	(127)
五、车站作业组织	(128)
六、军事运输	(129)
七、调度工作	(129)
第二节 旅客运输	(130)

一、旅客运量	(131)	第四章 运输安全	(229)
二、客流组织	(136)	第一节 行车安全	(229)
三、客运运价	(136)	一、安全管理	(229)
四、客运设施	(139)	二、安全科技成果	(234)
五、列车乘务	(141)	三、救援列车	(236)
六、客运服务	(142)	第二节 货运安全	(236)
第三节 货物运输	(144)	第三节 客运安全	(238)
一、货物运量	(144)	第四节 路外安全	(239)
二、重点货物运输	(150)	一、路外事故	(239)
三、货运运价	(153)	二、防范措施	(240)
四、计划运输	(156)	第五章 科技教育	(242)
五、货运组织	(159)	第一节 科学技术	(242)
六、货场	(166)	一、机构设置	(242)
七、装卸机械化	(168)	二、合理化建议及技术革新	(244)
第三章 技术设备	(171)	三、科研成果	(245)
第一节 机务	(171)	四、科技情报	(253)
一、机车	(171)	五、科技经费	(254)
二、机车运用	(176)	六、广东省铁道学会	(255)
三、机车检修	(180)	第二节 技术管理	(256)
四、给水 供电	(186)	一、技术体制	(256)
第二节 车辆	(187)	二、标准 计量	(256)
一、客货车辆	(187)	三、电子计算机应用	(257)
二、车辆检修	(192)	第三节 职工教育	(258)
三、车辆运用	(198)	一、组织管理	(258)
四、基地建设	(198)	二、培训基地	(260)
第三节 工务	(200)	三、文化教育	(263)
一、线路维修	(201)	四、技术教育	(265)
二、线路大修	(204)	第四节 环境保护	(270)
三、养路机械化	(206)	第六章 铁路管理	(274)
四、桥隧维修	(207)	第一节 体制机构	(274)
五、防洪抗灾	(208)	一、建国前体制机构	(274)
六、房建 地亩	(211)	二、建国后体制机构	(278)
七、采石 绿化	(215)	第二节 职工队伍	(287)
第四节 电务	(218)	一、职工结构	(287)
一、通信	(218)	二、工人管理	(288)
二、信号	(222)	三、干部管理	(290)
三、设备养护管理	(227)		

四、职工奖惩	(295)	一、潮汕铁路	(345)
第三节 全面质量管理	(307)	二、新宁铁路	(348)
第四节 劳动工资	(309)	三、南岭铁路	(352)
一、工 资	(309)	四、曲仁铁路	(357)
二、定 额	(316)	五、梅隆铁路	(361)
三、劳动保护	(317)	六、工矿企业自管铁路	(364)
第五节 计划 统计	(319)	七、三茂铁路(三腰段、 云浮支线)	(367)
一、计划体制	(319)	第二节 运 输	(373)
二、运输计划	(320)	一、运能运量	(373)
三、修建计划	(321)	二、客货运价	(376)
四、劳动工资计划	(321)	三、行车安全	(378)
五、统 计	(322)	第三节 管 理	(379)
第六节 财务会计	(323)	一、体制 机构	(379)
一、经济核算	(323)	二、职工队伍	(381)
二、运输收入	(325)	三、计划 财务	(382)
三、成本利润	(327)	附 录	(385)
四、资产资金	(330)	一、广东省交通综述	(385)
五、财会监察	(333)	二、重要文件选辑	(389)
第七节 物资 设备	(334)	三、广州铁路集团介绍	(419)
一、体制机构	(334)	四、1988年至1994年广东省 境内新建铁路简介	(420)
二、物资供应	(336)	五、1988年至1994年广东省 铁路旅客及货物运输统计	(426)
三、仓库管理	(339)		
四、设备管理	(341)		
第七章 地方铁路建设及运营	(343)		
第一节 建 设	(345)		
英文目录	(428)		
编后记	(434)		

概 述

广东的铁路是中日甲午战争结束后，帝国主义列强加紧对中国侵略而修建的。清光绪二十二年（1896年）清政府初议兴建粤汉铁路，因无工程款来源，未能动工兴建。后与美国华美合兴公司（以下简称合兴公司）签订借款合同和借款续约，议定先修粤汉铁路省三支路（广州至三水），于光绪二十七年开工，光绪二十九年完工通车，这是广东省修建铁路的开端。迄今（1987年）已有91年的历史。

从光绪二十七年（1901年）到民国25年（1936年）先后建成广三铁路、粤汉铁路及广九铁路。因为美、英帝国主义取得路权，所订借款合同条件苛刻，尤以合兴公司违反《粤汉铁路借款续约》规定，私售三分之二股票给比利时公司，激起粤、湘、鄂三省人民的强烈愤慨，掀起争取路权和商办铁路的热潮。光绪三十一年，清政府被迫与合兴公司签订《收回粤汉铁路美国合兴公司售让合同》，赎价为675万美元，并向港英当局借款110万英镑（约合550万美元）用以赎回路权。清政府准予粤汉铁路南段（广州至韶州）商办，湘段官督商办，鄂段官办。光绪三十二年成立商办广东粤汉铁路总公司，主持粤汉路南段筑路工程，于民国5年竣工通车。粤汉铁路北段（武昌至株洲）也相继通车。只有粤汉铁路中段（株洲至韶州）因工程艰巨，筹款无着而搁浅。直至民国18年国民政府决定借用“中英庚子赔款”修筑株韶段。由于铁路需要穿越长江和珠江分水岭，山岗交错，溪涧迂回，地形地质复杂，且沿线地处荒僻，瘴疠肆虐，这给铁路的选线和施工带来了极大困难。经过筑路员工的辛勤劳作，以染疾、遇险死亡3400多人为代价，终于民国25年4月完成了全段工程。同年9月1日粤汉全线通车。这对东南各省的经济联系，尤其是在抗日战争中对运输军队和战略物资，起了极为重要的作用。

广九铁路是英国强迫清政府借款修建的铁路。分华、英两段，以深圳为界，华段是向英借款修建，英段由英自修。光绪三十三年（1907年）两段同时开工，宣统三年（1911年）华英两段在深圳罗湖桥接轨通车。

广东的资本主义工商业发展较早，在南洋和美洲各地的华侨众多，在收回路权和商办铁路的高潮中，除商办粤汉铁路广韶段外，尚有陈宜禧、张煜南等爱国华侨投资修建的新宁、潮汕铁路。建设速度快，经济效益高，可称中国商办铁路的模范。这两条商办铁路在抗日战争爆发后被军事当局拆毁。新宁、潮汕铁路作为中国最早两条的商办铁路已成为历史陈迹，但铁路创建者的爱国主义精神至今仍令人钦佩。

为了使国外进口物资能直接转入内地，民国 26 年（1937 年）8 月，利用原设计修筑黄埔支线一段路基，建成粤汉铁路广北联络线，接通广九铁路。民国 30 年，日军侵占海南岛，为掠夺海南资源，先后修建榆林至北黎铁路本线及三亚、田独、汐见、石碌等 4 条支线的窄轨铁路。抗日战争胜利后，海南铁路经过多次台风破坏，全部不能通车。为开发粤北南岭煤矿，国民政府于 1948 年至 1949 年修建了坪石至狗牙洞支线。

早期广东铁路的修建，多是借用外债及海外华侨投资，无论官办或商办都是分线经营，各自为政。民国期间铁路收归国有。抗日战争胜利后，国民政府实行线区管理制，粤汉、广九、广三铁路由粤汉区铁路管理局负责运营管理。民国 36 年（1947 年）是客货运量高峰期，全年三条线旅客发送量 1160.3 万人，货物发送量 136.1 万吨。

广东省境内，除已建成粤汉、广三、广九、潮汕、新宁等 5 条铁路外，尚有清政府和国民政府多次向美、英、德、法、葡等国政府借款和海外华侨集资筹建的广州至澳门、广州至湛江、广州至厦门、广州至梅县以及海南环岛等铁路，但均因政局动荡或经费无着而作罢。

在半殖民地半封建的旧中国，铁路建设甚为缓慢。广东省的铁路建设至 1949 年末，全省只有标准轨距铁路 576.2 公里，且技术标准低，弯多坡陡，设备残旧，而且粤汉铁路广东段在国民政府余汉谋军队溃退时被炸毁，能通车地区连同广三、广九线合计仅有 266 公里。

广东铁路的修建，对沟通粤、湘、鄂三省交通，粤盐运销赣南和湘赣米南运，促进广东城乡经济繁荣，起着重要作用。同时，华北、华中各地和湘鄂各省客货运输不再绕道津、沪、汉经海运抵达粤桂，既缩短时间，又节省运费。

二

1949 年 10 月，中国人民解放军广州军事管制委员会成立交通接管委员会铁道处，负责广东省境内铁路的全面接管工作。是年 12 月，中央人民政府铁道部成立衡阳铁路管理局广州铁路分局，统管全省铁路工作。1950 年初，由于美国推行敌视中华人民共和国的政策，封锁台湾海峡，中国南方的客货运输都集中由粤汉铁路承担。为迅速恢复粤汉铁路运输，1949 年 11 月，中国人民解放军铁道兵指战员和衡阳铁路管理局职工并肩日夜奋战，修复被炸毁的 5 座桥梁，于 12 月 29 日恢复通车。粤汉铁路恢复通车后，广大铁路职工立即转入整修路基、加固桥梁、整修通信设备等。1952 年经过整修后的坪石至乐昌段，列车速度由原来的每小时 35 公里提高到每小时 50 公里。1950 年至 1952 年 3 年间，逐步建立运输生产指挥系统和各项管理制度，全省旅客发送量为 2317.4 万人，年平均 772.5 万人，货物发送量为 477.2 万吨，年平均 159.1 万吨。货运量超过建国前的最高水平。

1953 年至 1957 年第一个五年计划时期（以下简称“一五”时期），调整管理机构，广东省铁路建设和运输得到初步发展。1953 年元月，衡阳铁路管理局撤销，分别成立广州铁路管理局和柳州铁路管理局。广州铁路管理局管辖的广州铁路分局改为广州铁路

运输分局，统管广东省内铁路运输工作。1956年又将运输分局改为铁路分局，对机务、车辆、工务、电务在日常运输工作有直接指挥权。随着国民经济的发展，粤汉线广东段的运输能力日感不足，自1954年起即采取提速、延长股道、增设会让站等提高通过能力的措施。“一五”时期，为巩固国防，开发西南地区，新建黎（塘）湛（江）铁路，全长314.7公里，横跨广东、广西两省，其中广东省境内83.5公里。修复海南石碌至八所的窄轨铁路。这一时期，各单位学习、推广中国长春铁路经验，改革企业管理形成热潮。开展“满载、超轴、五百公里”运动，推行“运输综合作业”方案，学习、推广全国铁路先进工作方法和经验，使运输生产效率明显提高，铁路运输得到初步发展。全省铁路客货运量都翻了一番以上，换算周转量年递增率为8%，基本上适应国民经济发展的需要。

1958年至1965年“大跃进”与调整时期。1958年，全国铁路实行“一省一局，工管合一”及铁路企业受铁道部和地方政府双重领导的管理体制。广州铁路管理局更名为广州铁路局，既管运营，又负责基本建设。广州铁路分局撤销，设立广州、韶关两个办事处作为广州铁路局的派出机构，实行广州铁路局直接领导基层站段的体制。这对发挥中央和地方两个积极性，改变统得过死的管理制度是有益的，但这种做法大大削弱铁路运输指挥的集中统一。在运输上强调多快，忽视好省，不讲科学，高指标，拼设备，规章制度破除较多，行车安全日趋恶化。1959年发生行车责任事故453件，其中重大事故6件，1960年上升到622件，其中重大、大事故10件。货物列车出发运行正点率由94.5%和90.4%下降至84.9%和70.9%。但是由于广大职工的共同努力，也取得许多成绩。1958年至1962年间，“二五”时期客货运发送量为“一五”时期的1.97倍和2.38倍。同时，建成河（唇）茂（名）支线以及横跨珠江的铁路、公路两用大桥。为解决海南岛的矿石、木材和生盐的外运，修复安游至黄流、黄流至岭头以及石碌至八所等铁路。1959年以后在粤北地区修复和修建曲仁和南岭两条支线，在粤东地区修建梅隆窄轨铁路，促进广东煤炭工业的发展。省内一些重要的厂矿企业也修建一批铁路专用线。从1961年起，贯彻执行“调整、巩固、充实、提高”的方针，恢复由铁道部集中统一管理的体制，衡阳以南划归广州铁路局管辖，1963年京广铁路蒲圻站以南仍划归广州铁路局，恢复广州铁路分局建制。纠正浮夸风和生产上瞎指挥，加强调度集中统一，整顿和健全规章制度，对京广铁路衡（阳）广（州）段的路基和桥梁进行加固和整修，新建或扩建一批中间站，延长各中间站股道的长度，改进铁路通信、信号设备，积极推行装卸货物吊机化、搬运货物车子化。在管理上试行《国营工业企业工作条例（草案）》，各项工作稳步发展。1963年到1965年三年调整时期，平均每年发生责任事故249件，其中重大、大事故2件，较“大跃进”期间，年平均分别减少52%和62%。1965年列车出发运行正点率，客车为99.9%、98.6%，货车为95.8%、96.8%。

1966年至1976年“文化大革命”期间，广东铁路受到很大冲击，客货运输时有中断。1967年6月广州铁路局成立军事管制委员会，对铁路实行全面军事管制。从7月30日起，广州地区运输瘫痪，造成广州车站中断行车45天，货物到发量接连下降。1968年各单位均先后成立革命委员会或革命领导小组，实行党政“一元化”的领导体