

第二章 铁 路

马鞍山境内的铁路建设是民国初期随着铁矿的开采而兴起的。最早的铁路是平岷岗至毛家桥的运矿铁路,全长2公里,系私营宝兴铁矿公司于民国7年(1918)5月建成通车的。之后其它一些私营铁矿公司也纷纷投资修筑铁路。民国12年,宝兴、益华两家铁矿公司成立马鞍山铁路管理处。至抗日战争前,矿区内的铁路已基本联通。最长的是南山矿区至江边马鞍山的南马铁路,全长19.3公里。民国24年,南京至芜湖的京芜铁路建成通车,马鞍山为四等车站,归属商办江南铁路股份有限公司。抗日战争期间,日本侵略者把京芜铁路改称南宁线,由华中铁路株式会社控制,铁路职员都由日人担任,同时雇用中国铁路工人。日本侵略者为掠夺马鞍山的铁矿资源,还修建了南马铁路复线和一些矿区支线铁路。抗日战争胜利后,马鞍山火车站由江南铁路公司派员接收。建国后,京芜铁路改为宁芜铁路,马鞍山火车站归属南京铁路办事处,按业务量仍定为四等站。1950年改属上海铁路分局领导。1951年,马鞍山站更名为金家庄站。1953年,金家庄站升格为三等站,划归南京运输分局领导,辖江宁镇至当涂之间各站。1958年成立金家庄中心站,管辖从中华门至芜湖间13个站。同年10月,更名为马鞍山中心站。1959年初,归属合肥铁路局。同年7月,划归蚌埠铁路局领导。8月,撤销马鞍山中心站,改为马鞍山直属站,同时由三等站升为二等站,辖慈湖站,隶属蚌埠铁路局。1960年6月,经铁道部批准,成立马鞍山铁路办事处,辖慈湖至芜湖全线各站及向山火车站。1963年7月,撤销马鞍山铁路办事处,同年底,划归南京铁路分局领导,辖慈湖、采石、向山(1964年6月移交马钢公司)3站。1966年9月,成立马鞍山站区革命委员会,辖慈湖至塔桥间7个站,全长42公里。1972年4月,恢复成立马鞍山中心站。1975年1月,划归芜湖铁路办事处领导。1978年8月,更名为马鞍山直属站。1980年1月,划归南京铁路分局领导。马鞍山直属站现辖3个站(马鞍山站、慈湖站、采石站),3个车间(客运车间、货装车间、运转车间)以及铁路运输服务所等,职工总数575人。日均办理各种车辆589.5辆,全年货物发送量340.29万吨,旅客发送量88.57万人次。

第一节 站 场 建 设

[马鞍山站]

马鞍山站始建于民国24年(1935),初期只有股道1条,20米长站台1座,48平方米候车室(兼作车站办公室)1间。至解放初,马鞍山站仍只有到发线两股,侧线有效长度530米,道岔两副。站房、候车室等建筑面积648平方米。1960年5月,马鞍山站北运转场和向山站及马向支线施工完毕,开通启用。1970年5月,新建1945平方米候车大楼1座,内设候车大厅、行李房、贵宾室、售票处等。经多年建设,马鞍山站已初具规模,共有线路13道,道岔49组,简易驼峰1座,水塔2座,水鹤5座,机车供煤煤台1处;一号站台4774平方米,二号站台2157平方米,货物站台1082平方米,货运仓库2422平方米;色灯进站信号机2座,色灯出站信号机12座(其中复示

信号机 2 座),色灯调车信号机 2 座(其中复示信号机 1 座)。到发线采用 64D 型半自动闭塞装置,还有集中对讲机、对讲广播机、电话总机、电报机、投光灯塔、投光灯、照明灯等通讯、照明设备。

[慈湖站]

慈湖站始建于民国 24 年(1935),原只有股道 2 条,其中正线有效长度 680 米,侧线有效长度 1000 米,道岔 3 副。解放后,经过 30 多年的发展,现有线路 4 股,一道到发线有效长度 436 米,二道正线有效长度 518 米,三道到发线有效长度 636 米,尽头式货物线有效长度 110 米,道岔 3 副,色灯进站信号机 2 座,色灯出站信号机 6 座,10 门集中电话机 1 部,行车方式采用 64D 型半自动闭塞,联锁设备采用色灯电锁器联锁。

[采石站]

采石站始建于民国 24 年(1935),当时只有股道 2 条,其中侧线有效长度 730 米,道岔 2 副,现有线路 4 股,一道到发线有效长度 650 米,二道正线有效长度 609 米,三道到发线有效长度 650 米,四道为货物线。配置有色灯进站信号机 2 座,色灯出站信号机 6 座,10 门集中电话机 1 部,行车方式采用 64D 型半自动闭塞,联锁设备采用色灯电锁器联锁。

第二节 铁路 运 输

[旅客运输]

民国 24 年(1935)5 月,京芜线通车后,马鞍山站开始办理旅客和行包运输业务。当时马鞍山的客运量较少,旅客中多数是矿山工作人员,少数是贩运大米的农民和商人等。正式旅客列车不停靠马鞍山站,每天只有南京至芜湖的混合列车(货物列车中附挂客车)停靠。抗日战争期间,通行马鞍山站的旅客列车中有软座和卧铺车厢,主要供日本人享用,旅客成分也以日本人为多。民国 37 年,每日往返于南京、芜湖间的混合列车和普通客车各 1 对,停靠境内的采石、马鞍山、慈湖 3 站。另有过境特快列车 1 对,马鞍山境内各站均不停靠。1953 年,每日办理南京至芜湖的混合列车 2 对,全年旅客发送量 7.34 万人次。马鞍山建市初,铁路客运量猛增,至 1966 年,仅马鞍山站(下同)全年旅客发送量即达 97.53 万人次。随后又逐年递减,至 1966 年,全年旅客发送量仅有 30.44 万人次。1967 年以后,客运量虽有增加,但起伏较大。直到 1978 年,客运量才稳步上升。1980 年,旅客发送量首次突破百万人次(含采石、慈湖两站)。1984 年,运输业务范围继续扩大,旅客列车辐射面达安徽、江苏、福建、江西、上海四省一市。每日办理旅客列车 8 对。其中普通列车 4 对:南京——铜陵(2 对)、南京——景德镇、南京——绩溪;旅客快车 3 对:南京——厦门、南京——南昌、上海——铜陵;特别旅客快车 1 对:南京——屯溪。全年旅客发送量 116.78 万人次,为历史最高纪录,其中马鞍山站 105.07 万人次,占 90%左右。1985 年以后,因铁路短途客票提价和汽车短途客运分流日增,旅客发送量连续下降。1987 年,马鞍山直属站共完成旅客发送量 88.57 万人次,比 1984 年减少 24%左右。(附表 16—1)

年度	发送量	年度	发送量	年度	发送量	年度	发送量
1953	7.34	1962	77.94	1971	49.53	1980	91.05
1954	9.76	1963	53.26	1972	60.22	1981	92.14
1955	10.48	1964	46.66	1973	63.11	1982	95.39
1956	14.04	1965	35.20	1974	64.28	1983	100.16
1957	24.67	1966	30.44	1975	67.43	1984	105.07
1958	31.34	1967	38.41	1976	62.85	1985	101.90
1959	53.25	1968	46.19	1977	67.64	1986	102.04
1960	71.63	1969	45.09	1978	69.67	1987	81.22
1961	97.53	1970	47.89	1979	82.04		

注:1986年因无分站资料,系采用直属站数据。

[货物运输]

马鞍山早期铁路货运,主要是为当地私营铁矿公司承运矿石,通过运矿铁路,将矿石由矿区运至江边码头装船,同时也把一些外购的器材、物资运往矿山。抗日战争时期,马鞍山站货运品类以供应日本占领军生活的零担货物为主,运输量很小。年货物发送量只有11吨,到达量仅44吨。民国32年(1943),马鞍山站至制铁所(今马钢第一炼铁厂)的准轨专用线建成通车,始有整车货物运输,主要为制铁所小高炉运送生铁、金属矿、硫铁矿和煤炭等原料。1953年,马鞍山站办理站内的整车和沿途零担业务,并派员分三班驻马鞍山铁厂,负责专用线货物装卸和货物运输。发送货物以生铁为主,到达货物以煤和焦炭为主。马鞍山铁厂专用线到发的货车,由车站机车进厂取送,装卸劳力由厂方和车站共同解决,车站驻铁厂专用线的包线司磅员负责办理车辆交换和装卸车作业。1958年,马鞍山人口激增,铁路货运量也达到高峰,马鞍山站成为宁芜线最繁忙的一个站,并开始整车零担货物的到发。站内到达的整车货物多为大米、食盐、柴油、水泥和木料等。厂矿专用线到达货物以煤、焦炭、矿建材料和机械设备等为主,外调以钢铁水渣、硫铁矿为主,其中以钢铁最多。1978年以后,为适应货运增长的需要,马鞍山站陆续增加人员和设备,形成了综合性的铁路货运能力。业务范围有国内联运、国际联运、水路联运、军事运输四种。运输种类有零担货运和整车货运两种。货运作业区分站内作业区和厂矿专用铁道作业区。站内作业区主要为企事业单位和城市居民服务,办理各种货物的整车、零担到发作业。厂矿(主要是马钢)专用铁道作业区办理货物的整车运输,其装卸车作业由厂矿自理,货物车辆由车站办理交接及各种运输手续。1987年,马鞍山直属站货运设备有:货物线2股道,有效长度2746米;货物站台3个,面积2775平方米,堆货量518吨;仓库2座,面积2360平方米,堆货量400吨;货场面积3.49万平方米,堆货量7992吨;露天货场5个,面积7074平方米,堆货量707吨。装卸设备有:门型吊、卸煤机、轮胎吊各1台,简易吊2台,电瓶叉车5辆,电瓶搬运车2辆。全年货物发送量340.29万吨,日均装车177.54辆,日均卸车213.06辆,货车作业停留时间19.58小时/次,货车正点率86.02%,车皮平均净载重52.51吨。装卸作业总量70.18万吨,其

中车站自行装卸作业量 39.91 万吨,装卸劳动生产率月均 594 吨 /人力。机械作业量 39.79 万吨,机械运用率 22.1%,机械完好率 99%。

附表 16—2

马鞍山火车站历年货物发送量一览表

单位:万吨

年度	发送量	年度	发送量	年度	发送量	年度	发送量
1953	4.61	1962	53.47	1971	190.29	1980	256.77
1954	15.03	1963	44.59	1972	196.76	1981	259.48
1955	18.91	1964	68.95	1973	215.30	1982	302.96
1956	23.38	1965	120.83	1974	155.04	1983	319.81
1957	25.45	1966	116.93	1975	224.31	1984	320.48
1958	49.94	1967	51.88	1976	215.75	1985	329.14
1959	126.59	1968	61.38	1977	222.11	1986	343.06
1960	164.16	1969	91.93	1978	253.33	1987	324.60
1961	118.96	1970	166.01	1979	251.00		

注:1986 年因无分站资料,系采用直属站统计数据。

[袋卸搬运]

马鞍山的火车装卸业务主要由马鞍山火车站、马钢公司机械化站和市装卸运输公司 3 家承担。截止 1987 年,有装卸职工 599 人,年装卸量 1098.81 万吨,其中马钢机械化站装卸量占总装卸量的 70% 左右。

一、马鞍山火车站货装车间 1958 年,马鞍山站装卸作业所成立,有装卸人员 56 名,多为镇江、门台子、临淮关等站调来的铁路职工。1959 年,市劳动局从各地招收临时装卸工 1050 人分 3 个装卸连,承担站内和马钢的货物装卸业务。同年 6 月,在市人委的统一领导下、车站和马钢运输处联合成立总调度室,对马鞍山地区的铁路货运实行统一调度指挥。9 月,车站设立货运调度(二级调度),负责货运组织工作。在此期间,建成 452 平方米货物仓库及 8×100 米站台 1 座。还利用新铺设而未正式启用的站线 7~8 股道,做为临时货物线,进行装卸车作业。同年 12 月底,市人委决定各厂铁路专用线的装卸业务,均由各厂解决,车站不再负责装卸劳力,原有的装卸工分到各厂。1978 年以后,为保证车皮的及时周转和适应货物装卸的需要,装卸和货运两个车间合并为货装车间。其中装卸工 58 人,分为 7 个作业组,负责到达普通零担货物的交付搬出和货物的装卸车作业。1980 年以后,马鞍山火车站机械作业装卸量每年以 11.34% 的速度递增。至 1987 年,全年机械装卸量为 39.79 万吨,比 1980 年增加一倍。

二、马鞍山市装卸运输公司 前身是市革命建设兵团装卸营,于 1970 年 10 月由市区各街道办事处临工队合并组成,下辖 6 个火车装卸连,1 个板车运输连,共有职工 2300 余人。年底,改由市交通局归口管理,更名为马鞍山市装卸营。1972 年 10 月,原市搬运公司下属的搬运五连划归装卸营领导。此后,市装卸营先后改名为市装卸大队、市第二搬运公司,1984 年 10 月改为市装卸运输公司,下辖的单位中有 4 个队,专门从事火车装卸,有装卸工 369 人,年装卸量

263.3 万吨, 全员劳动生产率 7135.8 吨/人。

第三节 厂矿专用铁路

马鞍山有 14 家厂矿(不含境外的姑山矿和桃冲矿)拥有铁路专用线总长 274.2 公里, 年货物吞吐量 4181.12 万吨。其中马钢公司专用铁路 254.2 公里, 铁路机车 93 台, 各种车辆 1315 辆, 年运输总量 4091.22 万吨。马钢铁路专用线除南山、姑山、桃冲三大矿山自行管理外, 其余均由马钢运输部管理。

[马钢运输部专用线]

马钢运输部所辖铁路专用线 179.86 公里, 道岔 705 组(其中电动道岔 288 组), 蒸汽机车 4 台, 车辆 958 辆, 运输设备总重量 3 万吨, 年铁路总运输量 2763.64 万吨, 路局车在厂停时 10.3 小时/次, 设备完好率 90%。马钢运输部铁路专用线主要承担马钢各厂(矿)的矿石、原料、燃料材料、成品、半成品运输任务, 并承担向山硫铁矿等一些外部厂矿的铁路运输。专用线分三个厂区: 一厂区辖一厂站、一铁站、江边站和向山站; 二厂区辖二厂站、二铁站; 三厂区辖焦化站、平炉站和三钢站。各厂区相隔 2~5 公里, 设有以部调为中心的部、站、区三级调度系统, 统一调度指挥。运输组织方式基本上是以站保厂, 站与站的车流交换通过小运转列车来实现, 外部到达发送的货物用铁路局的车辆, 内部运输用马钢自备的普通和冶金车辆, 在公司各原料场地和各生产厂之间进行。

[马钢南山铁矿专用线]

马钢南山铁矿专用铁路总长 50.22 公里, 铁路运输设备 189 台、8266.5 吨。1985 年完成运输量 1414.82 万吨。铁路运输由矿运输车间管理。矿区的铁路由采场至选场, 用电气机车牵引, 产权归南山矿所有; 选场到平山火车站由蒸汽机车牵引, 产权归马钢公司运输部所有。由平山火车站至马钢矿山编组站 14 公里, 至第一烧结厂 18.3 公里, 至第二烧结厂 15.5 公里, 至马鞍山火车站 14.7 公里。铁路运输设计能力为 250 万吨/年。

[十七冶建设公司专用线]

冶金部第十七冶金建设公司铁路专用线, 有材料总库南场线和水泥厂线两条。总长 3.3 公里, 年货物运输量约 12.5 万吨。材料总库南场线起自马鞍山站的机行线最后道岔岔尖前 10 米处, 至该线终端十七冶材料总库止, 全长 1.59 公里, 年吞吐量约 5~10 万吨。主要货物是煤、钢材、沥青、石膏等。铁路运输由南京铁路分局承担, 铁路维修由马鞍山工务领工区承担。水泥厂铁路专用线, 系十七冶建造水泥厂时, 为运输石灰石、煤、水渣、粘土和石膏等原料进厂而铺设的。该线起点从马钢公司三厂站接轨, 延伸至十七冶水泥厂原料场, 全长 1.79 公里(含卸车线 0.68 公里), 每年运输水渣 5 万余吨。铁路运输和铁路维修由马钢运输部承担。

[黄梅山铁矿专用线]

马鞍山市黄梅山铁矿铁路专用线, 从矿内延伸与宁芜铁路接轨, 全长 5.5 公里(另有站线 1.9 公里移交南京铁路分局), 为水泥枕(32K 钢轨)准轨铁路, 每年运出矿石 6 万多吨。专用线由黄梅山铁矿维修, 运输业务由南京铁路分局承担。

[马鞍山铸管厂专用线]

马鞍山市铸管锻压设备厂铁路专用线, 从慈湖火车站接轨至该厂终点止, 全长 2.2 公里

运输货物种类为生铁、煤、焦炭和铸铁管等,年货物吞吐量7.5万吨。铁路运输由南京铁路分局承担,铁路维修由马鞍山工务段领工区承担。

[向山硫铁矿专用线]

向山硫铁矿铁路专用线,从矿内至向山站接轨,全长2公里(含4条作业线)。运输货物种类有建材、水泥、坑木和硫精砂。年货物吞吐量22万吨。铁路维修和运输业务均由马钢运输部承担。

[其它专用线]

除上述铁路专用线外,还有市硫酸厂、市炭黑厂、市水泥厂、市散装水泥库、铁道部上海铁路局马鞍山材料厂、市木材公司、市石油公司慈湖油库和市燃料公司宁芜路煤厂等8条专用线,铁路总长6.97公里(未含炭黑厂租赁马钢铁路)。全年完成货物吞吐量41.9万吨左右。铁路运输和铁路维修,由马钢运输部、南京铁路分局和马鞍山工务段领工区承担。