

续表1-7-3

年 度	南岭铁路		曲仁铁路	梅龙铁路	
	旅客发送量 (人)	货物发送量 (吨)	货物发送量 (吨)	旅客发送量 (人)	货物发送量 (吨)
1996	507218	3365995	2428745	248965	492909
1997	368509	2998961	2158393	193933	420640
1998	304717	2926575	1745823	147183	524972
1999	257413	2699805	1516326	136634	529909
2000	221715	2670699	1561819	115147	298769

说明：曲仁铁路无客运业务

第三节 铁路支线和专用线

一、铁路支线

在广东省境内，先后共有黄埔、天文台、云浮、南岭、曲仁、龙潭、英城、坪乐等铁路支线8条（河茂支线纳入正线统计）。至2000年年底，仍在运营的有黄埔1条；废弃拆除的有龙潭、英城等2条；改作其他用途的有天文台支线；划归地方铁路统计的有岭南、曲仁、云浮3条（其中岭南、曲仁已在地方铁路中叙述）。1988年，衡广复线建成后继续保留京广铁路旧线一段（乐昌至坪石），为坪乐支线，一度用作旅游，并作京广线大瑶山隧道备用线。

（一）黄埔支线

黄埔支线建于民国28年（1939年），正线长5.36公里。该线位于广州市黄埔区内，在广深铁路吉山车站东端出岔，经由鱼珠至黄埔港区。

1979年，停止客运。1981年，将原每米42公斤的波兰再用轨更换为每米50公斤再用轨3.65公里、每米43公斤再用轨0.35公里，更换钢筋混凝土轨枕4042根，全面整修路基病害，重新调整线路平、纵断面。线路总长为5.49公里，其中末端0.42公里为非路产。

该线最小曲线半径为250米，最大限制坡度3‰，设有朱村、塘口和黄埔村3座小桥，桥梁总长48.7米，为钢筋混凝土梁，均达中—26级。涵洞有13座，长191横延米，其中钢筋混凝土箱涵2座，余均为单孔小于1米孔径管涵。

黄埔支线设有鱼珠和黄埔两个车站。鱼珠站有站线4股，2.578延长公里，出岔有木材公司、南海舰队、茅岗储运和木材厂专用线。黄埔站设站线8股，4.365延长公里，出岔有冷冻厂和港务局专用线。区间采用继电半自动闭塞，车站用色灯电锁器联锁。

1987年，货运量为352万吨，在下行货物134万吨中煤的运量为110万吨。

2000年，黄埔支线总长9.5公里，正线长5.1公里。该线货物到达和发送主要集中在黄埔站，货物品种有煤、钢材、木材、金矿、化工、鲜活、集装箱和纸等，年货运量319万吨。

（二）天文台支线

天文台铁路支线在广九铁路的石牌车站西头右侧出岔，初建时全长1.95公里，原系日军仓库专用线，于1939年由日军工兵及强征当地乡民参加修建。

中华人民共和国成立后，天文台支线改为专用线，逐步进行改造。该线钢轨为每米43公斤，铺Ⅱ类油枕和钢筋混凝土轨枕，有道岔5组，最小曲线半径250米，配属最大机车型号为东风₄型，允许最高速度为每小时25公里。

1984年10月，由广铁第一工程公司施工，在K2+540.3处出岔增铺一股尽头式卸车线，有效长225米，装卸站台与外部汽车通路相接，重型汽车与火车厢底板基本同高控制。

1987年年底，天文台专用线全线延至3.012公里，沿途出岔的还有罐头厂、玻璃厂等企业专用线。2000年10月，罐头厂专用线K0+407停止使用。

（三）坪乐支线

坪乐铁路支线位于粤北乐昌市境内南岭山脉南麓的瑶山地区，为原京广铁路坪石至乐昌的一段既有铁路，是衡广复线建成后作为铁路支线保留下来的。坪乐支线自乐昌站北端接轨至坪石站南端站外止，线路总长61.6公里，正线长48.6公里。线路位于武水河东岸，该处地势险峻，河道弯曲，浅滩交替，有九泷十八滩之称。坪乐铁路支线中平面曲线多、半径小，最小曲线半径为228米。沿线10个车站，道岔137组，桥梁18座520.1米，隧道11座1035米，涵洞219座3915.5米，线路最高允许速度每小时60公里，轨道结构为石灰岩碎石道床，铺垫普通木枕，每米50公斤钢轨。1988年12月16日，衡广复线全线通车后，坪乐铁路支线作为京广铁路大瑶山隧道备用线保留。由于该线沿武水河逶迤盘桓，沿线河流湍急，青山苍翠，风景如画。1995年3月，开行张滩至乐昌的旅游列车，利用“九泷十八滩”漂流等旅游项目，开展旅游客运服务。

（四）云浮支线

云浮铁路支线位于云浮地区境内，主要为云浮硫铁矿的外运服务。大体沿广海公路西行，自腰古站出岔，经思劳、初城、云浮至大降坪。设有平交道口16处，立交桥5座，交通涵39处。

云浮支线正线长32.54公里，站线长12.374公里，其他用途线2.26公里，桥梁11座788.3米，涵洞164座3300米，隧道2座1159.3米。线路最高允许速度每小时45公里。

1975年，国家计委在决定扩建云浮硫铁矿的批文中，同意外部运输采用铁路方案，并要求与建设三茂铁路三腰段时同步进行。1978年，铁道部第四勘测设计院完成施工设计，1983年修改施工设计，按Ⅱ级工业企业专用线建设，限制坡度6‰，最小曲线半径一般地段400米，困难地段300米，到发线有效长850米，为继电半自动闭塞，年输送能力1931万吨。

1985年11月22日开始铺轨，12月29日铺轨到大降坪，1986年施工配套工程，1987年3月基本竣工。是年5月31日在肇庆举行通车典礼。云浮支线由三茂公司代管，1987年7月10日正式运营。

1989年，建立云浮中心站，在云浮货场修建10吨龙门吊。1990—1996年，货物发送由

149万吨上升至183万吨；货物到达由29.6万吨上升至124.7万吨；客运年收入由13.1万元上升至17.7万元。随着公路网的形成和西江航运的发展，客货运量从公路、水路分流，铁路支线客运量明显减少，1997年4月客车停开。加之云浮铁矿等经长期开采，产量逐年减少，云浮铁路支线货运量亦随之下滑，至2000年，货物发送量仅有75.3万吨，货物到达仍保持119.6万吨，是年云浮货场综合改造，修建40吨龙门吊。

二、铁路专用线

专用线一般按产权划分为路产（铁路资产）专用线和非路产专用线。路产专用线基本上为铁路内部专用，其运营、维修原则上由铁路部门统一管理。非路产专用线基本由各工矿企业分别委托铁路部门运营维修，每年签订合同，交纳有关费用。有些规模较大的工矿企业，铁路专用设备多，有自己的专业队伍和独立机构，自行管理。

据2000年年底统计，广东省境内共修建铁路专用线226条，全长489.9公里。其中由铁路部门代维修的专用线约220条，线路延展长度为241.4公里。专用线主要分布状况是：京广铁路广东段专用线最多，共61条，总长度118.2公里，最长的一条为韶关钢铁厂专用线。广深铁路共有专用线40条，总长度121.03公里，最长的一条为黄埔新港专用线。广茂铁路共有专用线30条，总长度为42.06公里，最长的一条为广州钢铁厂专用线。黎湛铁路广东段和河茂铁路共有专用线41条，总长度为124.3公里，最长的一条为茂名石油化工总厂专用线。京九铁路广东段共有专用线11条，总长度为9公里。

此外，1979—2000年间，先后有源潭煤气线、大朗煤气线、广州西中煤线、石围塘煤场线、茶山煤气线、茶山危险品装卸线、石牌罐头厂线、深北石油线、深北水泥库线等9条专用线停用。

1. 韶关钢铁厂专用线

韶关钢铁厂位于韶关市以南约13公里，20世纪末，该厂列为中国500家最大工业企业之一，也是广东省20家国家资产授权经营企业集团之一。该厂铁路专用线自京广线马坝车站东侧出岔，于1966年7月1日正式通车。进厂货物主要有炼焦煤、动力煤、重油、矿石、重型机械设备、耐火材料和废钢铁等。出厂的大宗货物主要有钢材、钢板、高炉水渣、水泥、焦炭和生铁等。

1985年，韶关钢铁厂设铁路车间，是全厂铁路运输的指挥中心。铁路车间归厂运输部管理，从事铁路运输的职工有403人，线路长43公里，机车8台，车辆157辆，年总运量117万吨。机车架修大修委托衡阳、柳州铁路机务段进行。1995年年底，铁路车间有职工433人、铁路延展长度44.5公里，机车10台、车辆173辆，年运量超700万吨。1996年1月，韶钢将运输部属下的铁路运输部分和汽车运输部分分别重组为运输部和汽车运输公司。运输部主要负责进出厂车辆的到达、解挂、编组、发运和厂内保产运输任务。运输部固定资产3780万元，年运量超850万吨。2000年年底，运输部有职工518人，有蒸汽机车6台、内燃机车6台、车辆220辆、铁路延展长度54公里，道岔215组，自动化道口35处，固定资产增至1.1亿元。

1986年以后，韶关钢铁厂延长了厂内部分线路，1988年投资1500万元建设工业站，1991年1月15日竣工通车。工业站位于钢铁厂南部、马坝车站东侧，设9股道，线路总长7.95