

比衡广双线建成前的 1986 年增大了 5.8 倍。

第二节 设置

一、京广铁路坪广段车站

广州站（特等客运站）宣统二年（1910）始建，原名大沙头站。民国 36 年（1947）改为广州东站，由英国人修建广九铁路时建造。民国 37 年该站仅有到发线 1 股，存车线 6 股。每日开行粤汉客车 2 对，广九客车 4 对。

建国后，该站客流量增长较快，原股道无法适应。1963 年扩建后，该站有到发线和编组线各 5 股，有效存车量 129 辆，实际存车已达 150 辆。站场站房狭小，建筑布局凌乱。1960 年 2 月 6 日，铁道部决定建造新客站，经广州市政府审定，站址设流花桥。1960 年 3 月 1 日动工，翌年 3 月因国民经济调整停工。1972 年 2 月复工，于 1974 年 4 月 10 日开业运营。该站位于市区西北，东侧为南北干道解放路，西侧有广东省汽车客运中心站，北达白云机场，环市路东西贯通。车站站场总面积 12 万平方米。受枢纽站线标高限制，站外广场比站台低 6.5 米，车站大楼二楼与站台相平，旅客出入站经由地道。站前广场面积为 4.3 万平方米，两侧绿化带和人行道各宽 20 米。主楼长 182.5 米，宽 66 米，高 27 米，面积 2.98 万平方米；大楼中部 4 层，两翼各 3 层。候车室面积 8504 平方米，售票处 1108 平方米，行包仓 3823 平方米，售货店 1170 平方米，站台 6 座共 2675 平方米，雨棚 6 座共 2524 平方米，地道 3 座共 301 米。站内股道采用通过式结合尽头式布置，利于旅客列车的直通和到发。

80 年代，开展旅客延伸服务，广州站大楼增设旅馆、酒楼、商店、歌舞厅等多项服务设施，成为以旅客运输为中心，多功能、多层次服务的客运站。1990 年该站开往北京、天津、上海、杭州、福州、武汉、长沙、郑州、西安、成都、昆明，以及佛山、肇庆、九龙、深圳等站的旅客列车有 51 对。

广州联检站 1984 年 1 月 1 日，利用广州站既有设备在广州站东侧开辟广州联检站。该站为广州市铁路口岸站，办理海关、防疫、外币兑换等联检业务，发售直通客票，始发终到广州—九龙直通旅客列车，由广深铁路公司经营。

广州客车技术作业整备站 办理旅客列车的解体、编组、检修及运用前的清洗、消毒、充电、上卧具、上餐料等整备工作，以保证客车的正常运用。从 1980 年起，广州车站到发客运列车对数逐年增加，客车数量增多，客车各项整备工作量加大，原大沙头简易整备场存车量不足，空客车每列往返走行距离长达 8 公里。该站于 1982 年 10 月 5 日开工，在广州站西北侧新建，1984 年 9 月 10 日建成投产，占地面积 300 亩，投资额为 2510 万元。该站共有存车线、修车线等 32 股，计 17.2 延长公里，并增设了整备设备，改善了作业。

广州南站（特等货运站）光绪二十七年（1901），粤汉铁路兴修时称黄沙站。民国

5年（1916）粤汉铁路广韶段通车，站内有20余家运输行，货仓面临珠江，船舶直靠江边，仓门有铁路衔接。民国25年黄沙车站有旅客站台2座、长廊雨棚140米、三合土柱货棚一座，站房为二层小楼。民国27年遭日本飞机轰炸，成为废墟。民国36年，黄沙站改名广州南站，主要办理货运业务。民国37年，该站有到发编解线4股，接发列车和调车混用，另有货物线4股。

建国后，广州南站运量增长很快。1953年，货物发送89.52万吨，到达136.49万吨。1969年以前，该站还担负编组任务。经1953年扩建，已有货物线10股、调车线8股、到发线4股、段管线3股和专用线3股，总计28股、13.06延长公里。1958年又增铺货物线2股，牵出线2股，总延长增至15.79公里。80年代，增加仓棚面积3.95万平方米。该站还向社会、向空间要货位，建立“二线仓”、“二线货场”1.3万平方米。1990年，广州南站共有站线34股，其中货物线18股，牵出线4股，到发线4股，调车线8股。此外还有段管线5股，专用线3股，总计42股，共17.86延长公里。另货物站台14座、面积5.6万平方米，硬化地面积4.6万平方米，装卸机械170台，成为华南最大的货运站。站场总建筑面积18.4万平方米，其中货场面积15.5万平方米。主要办理整车、零担物资、10吨集装箱、国际集装箱、笨重货物到发、粮食到达和内河航运为主的铁水联运业务。

广州北站（一等编组站）民国26年（1937）修建黄埔支线时，在广州市北郊棠溪乡增设棠溪站，后改名广州北站。该站为粤汉铁路的中间站，有5股到发线，1股存车线。

建国后，该站变化很大。1957年，增设北牵出线，到发线有效长延至500米；同时，增建存车线2股，装卸线1股，成为有9股道的区段站，分担部分广州南站的编组作业。

1960～1965年，因7道、8道有效长仅248.48米，存车量小，调车效率低，该站再进行改扩建，先后增铺调车线5股，到发线1股，改造北牵出线，新铺南牵出线，增设土驼峰调车设备。1966年铁道部投资65万元，占地57.1亩，在该站东侧新建下行编发场，设小能力驼峰调车场。至1970年，建成有20股道的双向一级三场横列式二等编组站。

70年代期间，该站由北口到达的重车流持续增长，到发场作业紧张，编发场分类线不足，重复作业多。1976年查定该站编解办理车数为日均3810辆，实际最高日达3893辆。1978年起，该站继续改扩建，增铺分类线3股，机待线1股。1980年下行编发场安装减速顶，1982年到发场装设7201型电气集中，1983年驼峰调车更新自动集中信号，1984年延长19道，1985年新建棠溪北场作为下行到达场，1987年改造南咽喉道岔。1987年日均办理车数达5172辆，为查定能力4111辆的125.8%。该站虽经多次扩建和技术改造，仍无法适应运量增长的需要。