

## 概 述

天津市是中国第一个使用铁路运输的大城市。其地方铁路事业发展亦较早。

20世纪60年代初,天津大港地区发现储油构造。1964年1月,大港油田开始开发。此后,大港这块被称为卫南洼的盐碱荒滩,变成闻名遐迩的全国石油生产基地之一。

70年代,为充分利用大港石油资源,国家决定在大港地区兴建炼油厂、化工厂及与其配套的大港发电厂等大型骨干企业。随后,中国石化第四建设公司等一批大型企业以大港为基地,使大港很快形成拥有30多万人口和400多个企业的卫星城,成为天津市名副其实的石油化工基地。天津市把大港列为市辖行政区。但大港地区地处渤海之滨,离市区近50公里,交通十分不便,运输成为制约和影响石油化工工业和该地区发展的突出矛盾。据当时调查分析,建设炼油厂和化纤厂整个投资约11亿元,而预算中的运费(汽车运输)即占7000万元,如果修铁路,只需投资2600万元左右。铁路建起后,不仅对各工厂的建设有利,且在企业投产后原材料及产品的运输乃至地区的发展和人民生活都将发挥长期效益。为此,1974年3月天津市政府决定,经铁道部同意,修建联结大港与市区的李港铁路,并委托炼油厂与化纤厂负责铁路的勘察设计,提出预算,修路费用列入建厂的总投资中。同时,市建委组成李万铁路工程处。1974年9月,由市建委负责,李港铁路工程指挥部成立。其前期工程于1974年9月破土动工。本着“固本简末,先通后备”的原则,工程进展迅速,1975年底,李港铁路建成试运转。此时,指挥部为适应形势发展,开始酝酿把机构一分为二,设铁路工程处和临管运营两套机构。1976年3月,李港铁路临时开通货物运输,人员从国铁借调153名运输职工,主要运输任务是从蓟县为大港的重点建设工程运送砂石料,平均每天进5~6列,最多时达15列。如此运输量,若选用汽车运输,每天需动用6200余辆大型卡车,其运费比火车高出2倍,且消耗大量汽油,造成公路运输紧张,加重城市负担。

1978年,天津市地方铁路工程处成立。李港铁路的开通运营,使大港地区有了一条畅通的钢铁大动脉,初步解决了物资运输问题,从而对海河下游大片地区的发展产生了巨大的影响,一些企业纷纷要求与李港铁路接通专用线。同时,大港区的崛起,城市居民到该区工作的与日俱增,迫切需要开通客运,以彻底解决大港居民进市交通难的矛盾。特别是大港被设为市辖行政区以后,当地政府更急切希望使李港铁路成为该区与市区联系的坚强纽带,以加快该区的开发与建设。为此,1980年始,在市政府的关怀下,制订将李港铁路从万家码头延伸到大港,进而通向塘沽东大沽,实行客货两运的发展规划,并于1981年起付诸实施。

1982年,李港铁路由万家码头延伸到十米河。1982年8月16日,在大港区召开的现场办公会上,天津市市长李瑞环强调要进一步发展地方铁路,并提出成立地方铁路局的构思,会上决定开通李港线客运,以解决大港区交通问题。

1982年7月19日和11月25日,铁道部部长吕正操两次到津,指示一定要把地方铁路搞上去。还就所需钢轨和客运车厢问题明确表示给予支持。

1982年8月20日,市长李瑞环进一步提出天津市地方铁路要有一个规划的意见。9月,地方铁路工程处向市政局起草了李港铁路开通客运的报告,在市政府批示后,便着手制订方案和现场勘察比选工作。11月24日,市政府在工程处召开市政府第九次现场办公会,研究和审议了李港线开通客运的方案,确定把开通李港客运作为1983年全市改善城乡人民生活的10件好事之一来完

成,要求“十一”实现北通水(引滦入津)、南通车(李港线开通客运)。

1982年12月10日,成立天津市地方铁路管理局筹备组,并立即开始实施李港线开通客运的各项工作。1983年2月23日,筹备组召开第一次会议,明确筹备组两大任务是:开通客运和筹建地方铁路管理局。此后还按照市长李瑞环指示,提出地方铁路长远规划和初步意见,即延伸到东大沽;修建第二通道口——周芦铁路;修建李港复线;从板桥修到歧口,与河北省地方铁路联接;收回津蓟铁路;把天津5县用铁路联接起来。后又进一步提出修别山到下仓线。于1983年9月13日形成地方铁路“八五”规划的雏形,为天津市地方铁路的发展提出了一个基本蓝图。

1983年3月10日,地方铁路工程处招收高中文化的第一批工人170名全部进行培训。5月和6月,运输处筹备组和维修处筹备组相继成立。8月20日,李港线进行了全线压道试车。9月20日,在李七庄车站举行了李港线客运开通典礼。天津市地方铁路管理局正式成立。标志着天津地方铁路进入一个崭新的发展阶段。

从1983年到1989年上半年,天津市地方铁路管理局经历了艰苦创业和规模发展两个阶段,机构更加健全,人员更加完备,铁路建设稳步发展,地方铁路的运营和维修管理有了新发展,改革迈开新步伐,路风明显好转,地方铁路声誉得到提高。

1989年下半年开始,天津地方铁路的发展面临着严重的困难,形势极度严峻。由于压缩基本建设规模,地方铁路建设资金严重匮乏,市场竞争更趋激烈。已定的地方铁路工程项目裹足不前,难以为继。铁路运输在经历了1988、1989年高速发展之后,1989年下半年开始运量呈下降趋势,往日货主上门求援、门庭若市的繁忙景象被萧条冷落所代替。

1990年6月18日,市委任命邝先福为局党委书记、局长,张志强为党委副书记,张凤岐为副局长的新领导班子。新的局党委主要领导带领局机关干部,走访车站、工区和工地,开展深入的调查研究。通过调查,新的党委看到了地方铁路能够进一步发展壮大的优势和潜力。在市委、市政府的领导和国铁及有关部门的大力支持下,坚持“以路养路,以路建路”的方针,走出一条“自筹资金,自建自营,自负盈亏,自我约束,自我发展”的具有天津地方铁路特色的建设之路。1991年建成李港铁路第二条进出口通道周芦铁路;1992年建成津南铁路,结束津南区无铁路的历史;1993年建成邓东段铁路,实现了地方铁路打通两头、完善中间的发展战略;大港车站在全国地方铁路同行业率先实现了微机连锁。至1995年,全局直接管辖的地方铁路有李港、津南、周芦、官许、别山线,全长160公里。承担着大港油田、天津炼油厂、大港发电厂、大沽化工厂、14万吨乙烯等一批国家大中型骨干企业及沿线各区人民生活数百亿产值的客货运输任务,为天津市滨海新区建设发挥着重要作用。