

福建铁路

Fujian Tielu

建设历程

Jianshe Licheng

◎ 李其荣 编著



海峡出版发行集团 | 福建人民出版社
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP | FUJIAN PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

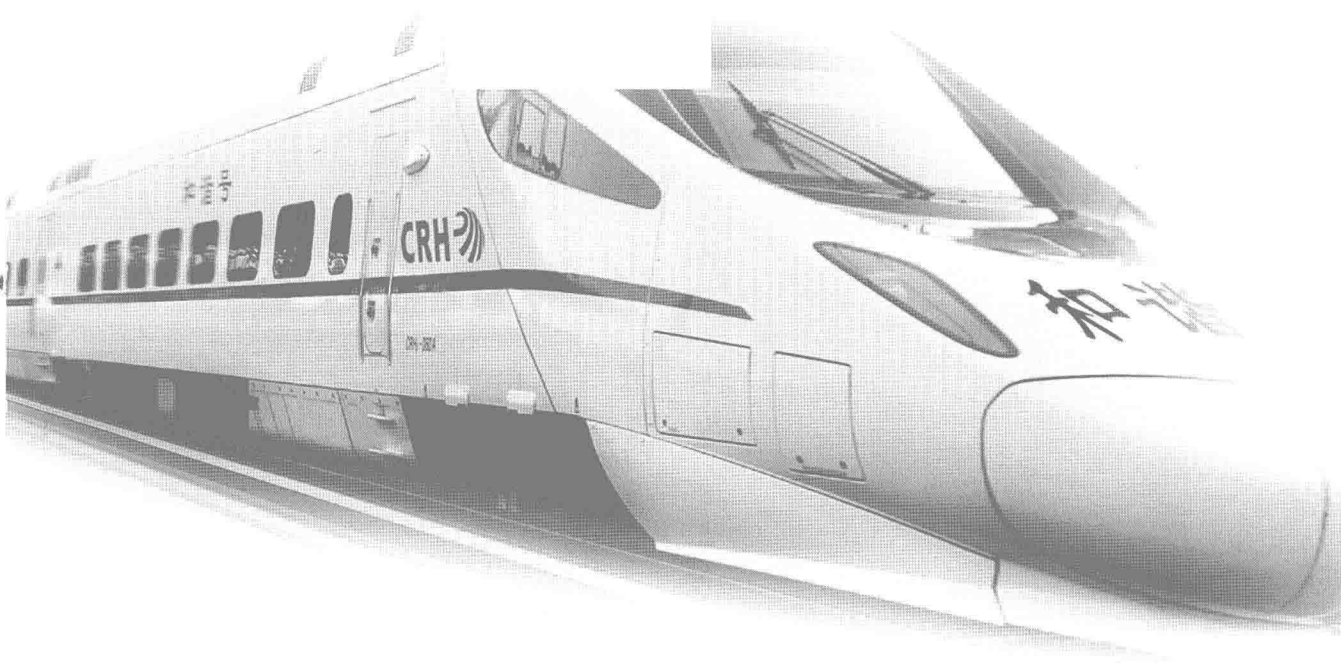
福建铁路

Fujian Tielu

建设历程

Jianshe Licheng

◎ 李其荣 编著



海峡出版发行集团
THE STRAITS PUBLISHING & DISTRIBUTING GROUP

福建人民出版社
FUJIAN PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

福建铁路建设历程/李其荣编著. —福州: 福建人民出版社, 2016. 1

ISBN 978-7-211-07237-8

I. ①福… II. ①李… III. ①铁路工程—建设—史料—福建省 IV. ①F532.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第255529号

福建铁路建设历程

FUJIAN TIELU JIANSHE LICHENG

编 著: 李其荣

责任编辑: 陶 璐

美术编辑: 白 玫

封面设计: 福州星锐文化传播有限公司

出版发行: 海峡出版发行集团

福建人民出版社

电 话: 0591-87533169 (发行部)

网 址: <http://www.fjpph.com>

电子邮箱: fjpph7211@126.com

地 址: 福州市东水路76号

邮政编码: 350001

印 刷: 福建新华印刷有限责任公司

地 址: 福州市福新中路42号

邮政编码: 350011

开 本: 787毫米×1092毫米 1/16

印 张: 24.5

插 页: 5

字 数: 457千字

版 次: 2016年1月第1版

2016年1月第1次印刷

书 号: ISBN 978-7-211-07237-8

定 价: 80.00元

本书如有印装质量问题, 影响阅读, 请直接向承印厂调换

版权所有, 翻印必究



施工机械进入温福铁路开工点



村民拉出大标语庆祝龙厦铁路开工建设



浇筑成形待铺轨的无砟轨道基础



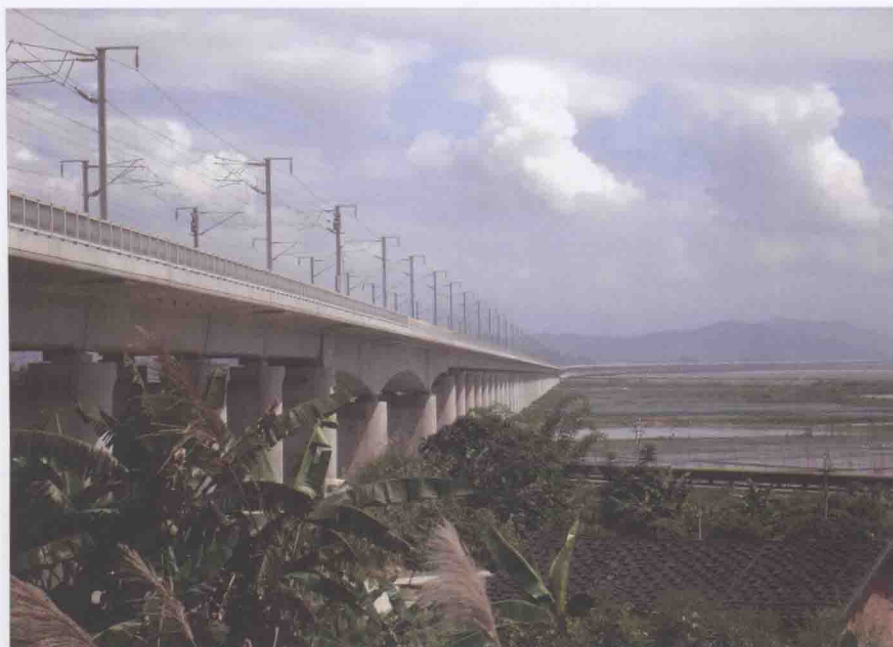
大型制梁机在温福铁路现场浇筑箱梁



合福铁路客运专线正在架梁施工



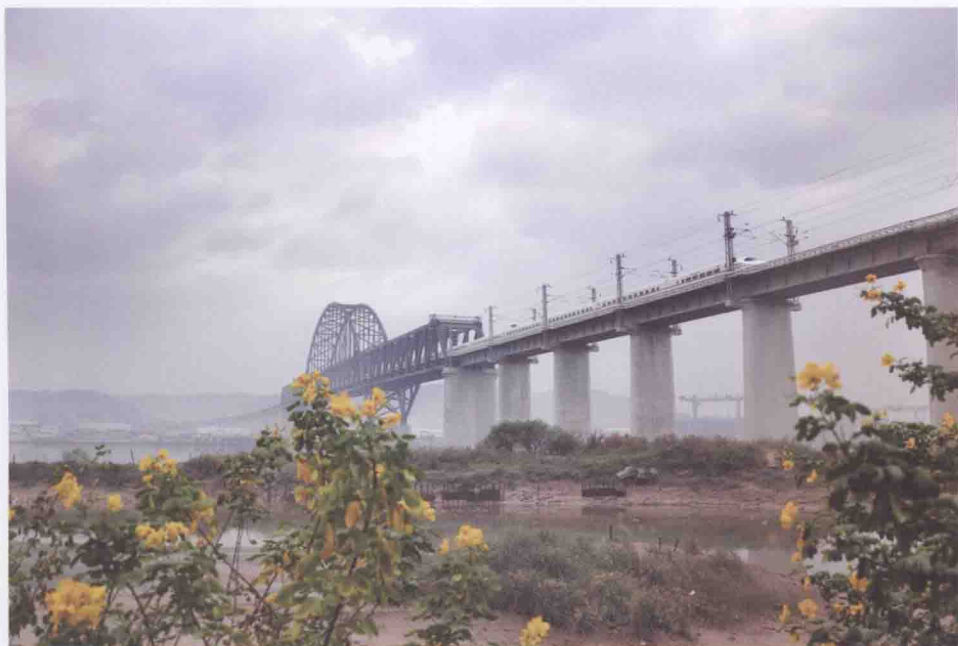
合福铁路客运专线安济特大桥正在铺架



温福铁路宁德跨海特大桥



动车组列车驶过樟林站站场



福厦铁路闽江特大桥



向莆铁路莆田特大桥（高处）与福厦铁路黄石特大桥（动车行驶处）并行



福厦铁路厦门跨海特大桥与杏林跨海公路桥并行



动车组列车行驶在合福铁路客运专线跨西岭互通特大桥上



2014年春运投入运营的福州站北站房及广场外景



2015年春运投入运营的厦门站南站房及广场外景



极富地域文化特色的尤溪站夜景



极富闽南建筑风格的漳州站外景

前 言

福建省何时会有铁路？大多数人可能会想到20世纪50年代中期建成通车的鹰厦铁路。然而，在20世纪初，福建的大地上还出现过一段商办铁路，那就是鲜为人知的漳厦铁路。

漳厦铁路始建于1907年（清光绪三十三年）7月。那时，正是中日甲午战争结束后的几年，西方列强疯狂瓜分中国，掠夺中国的路权，漳厦铁路就是那时反帝爱国的商办铁路高潮的产物。

1911年1月，漳州市郊江东桥至厦门岛对岸嵩屿一段28公里的铁路建成并投入运营，这就是漳厦铁路。后因管理不善、军阀混战等原因，导致连年亏损，只得于1930年11月停止运营。抗日战争爆发后，厦门岛沦陷，国民党军队溃退时又将铁路拆毁，大肆盗卖铁路器材。至新中国成立时，只剩下荒废的路基和倒塌的站房。

新中国成立后，福建铁路建设真正翻开了新的一页。尽管新中国百废待举，但党和政府十分重视福建铁路建设，并将鹰厦铁路建设列入了国家第一个五年计划之中。

由于战备需要，鹰厦铁路（江西鹰潭至福建厦门铁路）提前于1955年2月动工修建。20多万铁道兵指战员和闽赣两省民工发扬“愚公移山”的精神，以雷霆万钧之力，排山倒海之势，开山架桥，移山填海，鏖战22个月，以惊人的建设速度，于1956年12月建成了举世瞩目的鹰厦铁路。1957年4月18日，两列客车分别从江西鹰潭站和福建厦门站出发，驶往对方。这标志着鹰厦铁路正式建成通车。

鹰厦铁路鏖战的尘土硝烟未尽，外福铁路建设的开山炮声又起。1956年3月，铁道兵转战闽江北岸开始修建福建省的第二条铁路——外福铁路南平至福州段（当时称南福铁路，外福铁路外洋至南平段与鹰厦铁路同时修建），并于1959年12月全线建成通车。

至此，福建省有了自己的两条铁路，总里程达到817公里（不含鹰厦铁路江西段74.2公里）。

此后，为了使铁路成龙配套，发挥运输效应，福建全省掀起了修建铁路支线的热潮：

1958年6月，建成漳州铁路支线（漳州铁路支线与鹰厦铁路同时建设），同年8月正式纳入运营。

1958年10月，开工建设漳平至泉州铁路梅水坑至大深段。1959年11月漳平至泉州铁路梅水坑至大深段建成后，因种种原因，漳平至泉州铁路进入断断续续的建设阶段。

1964年12月，建成漳平至龙岩铁路支线，1965年1月正式运营。

1965年，年末建成安丰铁路支线（后改名南平东铁路支线）。

1966年5月，修建天湖山铁路支线。

1970年8月，建成漳（平）泉（州）铁路大深至福德段。

1971年10月，建成福州至马尾铁路支线，1973年正式纳入运营。

1973年，建成龙岩至坎市铁路支线。

1976年，建成永安至嘉福铁路支线。

至此，福建省共建成6条铁路支线，共169.8公里（其中漳州支线、漳龙支线和龙坎支线后来列入正线管理）。

1979年12月，漳（平）泉（州）铁路福德至剑斗段建成，1981年5月纳入运营。

1991年10月，漳（平）泉（州）铁路剑斗至湖头段建成，并正式纳入运营。

1993年9月，漳（平）泉（州）铁路湖头至泉州段动工修建，1995年10月铺轨至泉州。1998年12月，漳泉肖铁路全线建成通车。

1993年12月，江西横峰至南平铁路（简称横南铁路）动工修建，1998年12月，横南铁路建成通车。从此，福建铁路有了第二条出省通道。

1998年4月8日，广东梅州至福建坎市铁路开工建设，2000年6月26日铺通，2000年9月30日开通临管运营（货运），2001年3月1日开行闽粤直通旅客列车。梅坎铁路是福建省建成的第三条出省铁路。

进入21世纪后，福建铁路建设开始了新的纪元。

2001年12月8日，江西赣州至福建龙岩铁路（简称赣龙铁路）正式开工。2003年11月3日福建段开始铺轨，2004年12月30日全线铺通。2005年4月1日正式开通运营。这是福建省建成的第四条出省铁路，也是福建省当时等级最高、运行速度最快的铁路。

2004年12月17日，福建省与铁道部就加快福建铁路建设举行会谈（简称省部会谈），双方签订了会谈纪要。从此，福建铁路建设进入加速发展的时期，不仅铁路建设速度加快，而且铁路等级提高，复线、自动化闭塞、动车组列车开始出现在八闽大地。福建铁路建设发生了质和量的巨大变化。

2004年12月24日，浙江温州至福建福州的高等级铁路动工建设。

2005年9月30日，福州至厦门的高等级铁路开工建设。

2006年12月25日，龙岩至厦门的高等级铁路开工建设。

2007年11月23日，江西向塘至福建莆田的高等级铁路和厦门至深圳的高等级铁路同时开工建设。

2008年7月10日，福厦铁路厦门西站、莆田湄洲湾港口铁路支线、福州可门港铁路支线、福州江阴港铁路支线同日召开开工动员大会。

2009年12月31日，新建福厦铁路福州南站迎来了海西铁路建设的重要时刻：铁道部、福建省在这里共同召开温福铁路、福厦铁路、峰福铁路电气化改造峰南段开通仪式暨合福客运专线福建段、赣龙铁路扩能工程福建段、港尾铁路、三条疏港铁路、向莆铁路三明北站建设动员大会。部省携手，加快推进海峡西岸经济区铁路网建设。

“三线”同时开通、“六线一站”同时开工，这在福建铁路建设史上前所未有。温福铁路、福厦铁路胜利开通运营，这标志着福建进入了高铁时代。

“六线一站”同时开工，标志着福建铁路建设掀起了又一个新高潮。（注：同时开工的除合福铁路客运专线福建段、赣龙铁路扩能工程福建段、港尾铁路外，另三条疏港铁路分别为罗源湾北岸铁路支线、湄洲湾南岸铁路支线、宁德白马港铁路支线。）

2009年9月28日，温州至福州铁路正式开通运营。

2010年4月26日，福州至厦门铁路正式开通运营。

2012年6月29日，龙岩至厦门铁路正式开通运营。

2013年9月26日，向塘至莆田铁路正式开通运营。

2013年12月28日，厦门至深圳铁路正式开通运营。

至此，省部会谈确定的第一轮铁路建设项目全部建成通车，福建铁路网已见雏形。

2009年12月31日合福客运专线福建段、赣龙铁路扩能工程福建段召开开工动员大会后，省部会谈确定的福建省第二轮铁路建设项目陆续开工建设。

2010年5月28日，合福铁路客运专线福建段全面开工建设。

2010年11月，赣龙铁路扩能工程（即赣龙铁路复线）福建段重点控制性工程开工建设。

2013年11月，福州至平潭铁路正式动工建设。

2013年12月，南平至三明至龙岩铁路正式动工建设。

根据国家公布的《中国铁路中长期发展规划》和省部会谈协议，除已建成的和已开建的以上铁路线外，福建省还将规划建设昆明至漳州至厦门铁路福建段、九江至景德镇至衢州至宁德铁路福建段（简称九景衢宁铁路）、浦城至建宁至龙岩至梅州铁路福建段（简称浦建龙梅铁路）、长汀至泉州铁路、福州至长乐机场铁路、宁德至福州至厦门至漳州城际铁路、东南沿海铁路货运专线，及泉州秀涂、漳州古雷、福州松下、宁德溪南等港口铁路支线项目。届时，福

建铁路将形成“三纵、六横、九环”的运营格局，各设区市与省会福州间形成4小时交通圈。

福建铁路从新中国成立初期的2条正线817公里，发展到21世纪初运营里程达到6条正线近1600公里，几乎翻了一番。到2014年上半年，福建铁路正线运营里程达到近2800公里（11条正线，未计复线长度）。待在建的合福铁路、赣龙铁路复线、福平铁路、南三龙铁路建成，福建铁路正线运营里程将超过3500公里（未计复线长度），比本世纪初将再翻一番。

目 录

上篇 新中国成立前的福建铁路

第一章 漳州至厦门铁路 / 3

福建省何时会有铁路？大多数人可能会想到20世纪50年代中期建成通车的鹰厦铁路。然而，在20世纪初，福建的大地上还出现过一段商办铁路，那就是鲜为人知的漳厦铁路。

第一节 漳厦铁路建设过程 / 3

第二节 漳厦铁路的消亡 / 6

第二章 福建铁路建设溯源 / 7

世界上第一条铁路出现在1825年，中国第一条铁路出现在1876年，而福建铁路则出现在1907年，较之世界上第一条铁路晚了80多年，较之我国第一条铁路也晚了约30年。那么，为什么要开建这条既短程又短命的铁路呢？

第一节 列强觊觎福建铁路建设权 / 7

第二节 孙中山《实业计划》中的福建铁路 / 8

中篇 新中国成立至世纪之交的福建铁路

第一章 鹰潭至厦门铁路 / 13

20万铁道兵指战员和闽赣两省民工发扬“愚公移山”的精神，以雷霆万钧之力，排山倒海之势，开山架桥，移山填海，鏖战22个月，以惊人的建设速度，于1956年12月建成了举世瞩目的鹰厦铁路。

第一节 鹰厦铁路建设过程 / 13

第二节 鹰厦铁路福建段建设的重点与难点 / 18

第三节 移山填海的现代版神话 / 24

第四节 爱国侨领陈嘉庚与福建铁路 / 29

第五节 鹰厦铁路建设的历史与现实意义 / 30

第二章 外洋至福州铁路 / 33

叶飞很赞成这一意见，要梁灵光立即找王震商量。梁灵光当即前往南平“八零部”找王震，王震痛快地答应下来：“你们这个意见很好，现在钱也有，人也有，材料也有，趁热打铁，再说，我们也不能窝在这里光吃饭呀！”

第一节 外福铁路建设过程 / 33

第二节 利用鹰厦铁路建设余款修建的外福铁路 / 37

第三章 鹰厦、外福铁路的病害整治与技术改造 / 38

这个“人”字形铁路处于全国铁路网末梢的尽头线。它只有一个口子与全国铁路联网，里大口小的铁路结构，使得余家（鹰厦铁路第一站）成为全国铁路有名的“限制口”，成为制约福建经济发展的瓶颈。

第一节 先天不足的福建铁路 / 38

第二节 鹰厦、外福两线路基病害整治 / 39

第三节 鹰厦、外福两线技术改造 / 40

第四节 鹰厦铁路电气化改造 / 46

第五节 外福铁路改线工程 / 56

第六节 外福铁路电气化改造 / 59

第七节 福建铁路建设寻求突破 / 60

第四章 漳平至泉州、肖厝铁路 / 63

漳泉肖铁路虽然命运多舛，两次上马又两次下马，建建停停，时间长达40年，但漳泉肖铁路也有自己的亮点：它不仅是福建省第一条由地方政府主导修建的铁路，而且也是第一条干线直通港口的铁路。

第一节 漳泉肖铁路建设过程 / 64

第二节 漳泉肖铁路建设的难点和亮点 / 67

第五章 横峰至南平铁路 / 70

为了解决福建经济的长远发展问题，尽快建设福建铁路第二条出省通道成为当务之急。那几年，铁路和地方的有识之士纷纷提出建议方案，为尽快建设福建铁路第二条出省通道出谋献策。后来，一个偶然的建议，成就了横南铁路。

第一节 横南铁路建设过程 / 70

第二节 横南铁路福建段建设的重难点与创新 / 75

第三节 横南铁路首创合资建设铁路新模式 / 77

第四节 横峰至福州铁路提速改造 / 79

第五节 峰福铁路峰南段电气化改造 / 81