

李大钧 李大宏 著

大同历史文化丛书（第八辑）
大同市三晋文化研究会

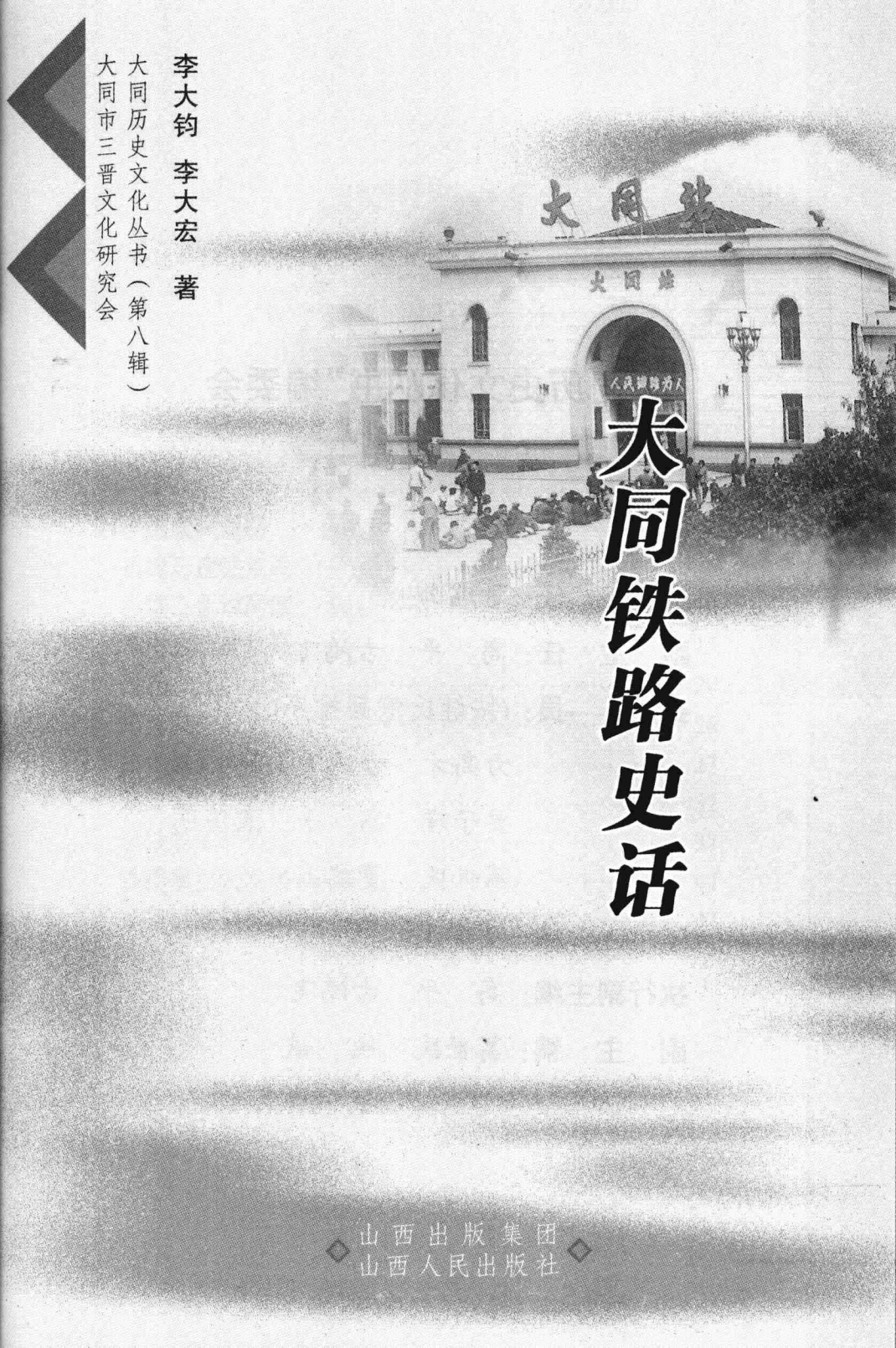


大同铁路史话

山西出版集团
山西人民出版社

李大钧 李大宏 著

大同历史文化丛书（第八辑）
大同市三晋文化研究会



大同铁路史话

◇ 山西出版集团 ◇
山西人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

大同铁路史话/李大钧, 李大宏著. —太原: 山西人民出版社,
2008. 3

(大同历史文化丛书·第8辑/董瑞山主编)

ISBN 978-7-203-06046-8

I. 大... II. ①李... ②李... III. 铁路运输—交通运输史—
史料—大同市 N. F532. 9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 019263 号

大同铁路史话 (大同历史文化丛书·第8辑)

著 者: 李大钧 李大宏

责任编辑: 于辅仁

装帧设计: 冀建海

出 版 者: 山西出版集团·山西人民出版社

地 址: 太原市建设南路 21 号

邮 编: 030012

电 话: 0351 4922220 (发行中心)

0351-4922235 (综合办)

E-mail: fxzx@sxskcb.com

web@sxskcb.com

Renmshb@sxskcb.com

网 址: www.sxskcb.com

经 销 者: 山西出版集团·山西人民出版社

承 印 者: 山西省史志印刷厂

开 本: 889mm×1194mm 1/32

总 印 张: 19.125

总 字 数: 380 千字

印 数: 1—3000 套

版 次: 2008 年 3 月第 1 版

印 次: 2008 年 3 月第 1 次印刷

书 号: ISBN 978-7-203-06046-8

定 价: 86.00 元 (全 10 册)

“大同历史文化丛书”编委会

主 任：董瑞山

副 主 任：高 平 古鸿飞

委 员：(按姓氏笔画排序)

力高才 古鸿飞 姚 斌

要子瑾 高 平 袁海明

葛世民 董瑞山

主 编：董瑞山

执行副主编：高 平 古鸿飞

副 主 编：葛世民 姚 斌



引 子	1
百年铺就辉煌路	4
机缘巧逢话京绥	5
纵贯三晋说同蒲	10
军民会战建京原	15
世界一流数大秦	20
一路奔腾向前方	26
技术创新结硕果	27
路政管理谱新篇	32
运输效率节节高	37
铁路事业大发展	42
条条巨龙显神威	47



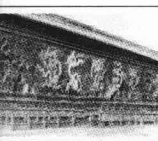
目
录

引 子

说起大同的铁路,那是相当的有名气。在全国范围内,大同的铁路以开发建设早、综合实力强而遐迩闻名;以运输效率高、技术装备新而声誉卓著。境内京包、同蒲、大秦等铁路干线,运输量均在铁路系统名列前茅。就连口泉、云冈两条支线,也都是全国运输量最大的支线铁路。即便在世界范围内,大同也有着全球单线运输量最高的单元重载电气化铁路大秦线。有一项权威资料表明,中国铁路系统是世界上单位运输效率最高的,大同铁路在中国铁路系统中单位运输效率最高,堪称具有国际先进水平的铁路系统。

大同是我国中西部最早拥有铁路的地区之一。京绥路 1914 年通车到大同后,那时在我国京广线以西地区,只有 1905 年修建的道清铁路从滑县通至博爱,1907 年建成的正太路通车到太原,1909 年建成的洛汴路连通洛阳和开封,1910 年修通的滇越路连接昆明与河口,1911 年建成的川汉路东段,从宜昌向西修筑了 63 千米,而那时在大同以西的广大地区,只有云南一些地区较早拥有铁路,大同则是这些地区唯一拥有准轨铁路的城市,唯一能够接轨国内其他线路通行的地区。





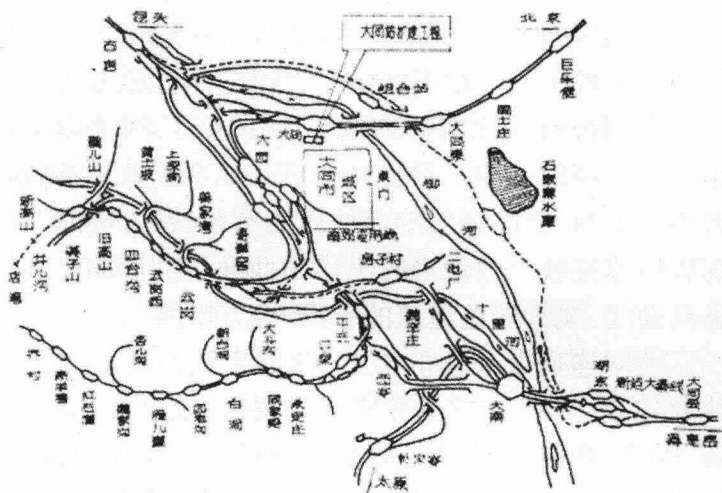
大同是中华人民共和国成立后铁路事业发展最快的地区之一。解放后，国家为了大力发展大同煤炭工业，对大同铁路进行重点投资、重点建设。从解放初期至 20 世纪 80 年代末，华北地区先后新建的丰沙、集二、京承、京原、太新、京通、邯长、京秦、侯西、大秦 10 条干线中，大同一地就拥有京原、大秦等 2 条线路，其它丰沙、京秦等线路，也主要是为了大同煤炭输出而配套修建的，同时集二线也与大同有着密切的联系。到 90 年代，国家在大同各地及大同铁路分局管辖地区又修建了神朔、大准、朔黄等多条干线铁路。

大同是全国铁路专用线和专用铁路相对密集的地区，有相当数量的铁路专线分布在全市各地，直接归有关单位管辖。被誉为煤都的大同，矿山铁路密集地分布在大同矿区，国营煤矿，地方煤矿大都建有长度不等的铁路专用线或专用铁路。其它众多大型企业也在铁路两侧接轨有工厂、仓库专用线。近年来，为了大力发展晋煤外运，大同各地还兴建了许多煤炭整列装车线。这些线路呈网状在云中大地伸展，虽不像正线铁路那样榜上有名，总长度却非常可观。

近百年来一代代铁路职工不懈努力，使古城大同有了东达首都北京，西至钢城包头的京包铁路；纵贯全省南北，连接陕西的同蒲铁路；北京经灵丘至原平、太原的京原铁路；大同至河北秦皇岛的大秦铁路；大同至内蒙古准格尔的大准铁路（已延伸至内蒙古自治区伊金霍洛旗境内并与包神线接轨）等长大干线。拥有口泉线、云冈线、宁岱线等一批运量大、效益高的支线铁路。在大同铁路分局辖区内，大同铁路系统还代管神池至

河曲的神河线,宁武至静乐的宁静线、岢岚至瓦塘的岢瓦线等地方铁路的运输业务。

翻开《中国地图册》,大同境内铁路线条直扑眼前,打开《中国铁路史》,大同铁路百年成就跃然纸上。大同铁路的风采,大同铁路的辉煌,自然而然成就了一部《大同铁路史话》。



大同枢纽示意图



引
子



百年铺就辉煌路

大同铁路发展过程中一些耐人寻味的特点，一目了然地展现了历史留下的时代烙印与社会痕迹。

大同曾有着我国早期的“地方铁路”，阎锡山主持山西军政期间，为了阻止和防范其他军阀及日本侵略者染指山西，将同蒲线专门修筑为窄轨线路，同时不与邻省线路接轨。致使当时纵贯山西通达大同的干线铁路同蒲线，成为地地道道的省内“地方铁路”。

大同连通着我国的南北“国际干线”，这里由京包线北接集二线，从二连浩特直通蒙古、俄罗斯；南经同蒲、侯月、焦柳、湘桂线，从友谊关径到东南亚地区；这条跨越祖国整个版图，直达南北边疆的纵贯铁路，犹如一条巨龙的脊梁，挺起在祖国的中轴线上。

大同散布着铁路大动脉最丰富的“毛细血管”，煤炭部修建和管辖的专用铁路，地方煤矿和乡镇企业争相建设的矿山铁路，各级政府兴建的晋煤外运整列装车线，其它大型企业修建的铁路专用线，形成了毛细血管一样的路网，总长度加起来蔚为大观。

大同驾驭着一条堪称“世界冠军”的铁路，我国第一条自动化单元重载列车双线电气化铁路大秦线经过

不断扩能改造,承担了全国1/4的煤炭运输任务,全线2.5亿吨的运能,稳居世界单线铁路运输量第一位,并朝着年运输量4亿吨的既定目标奋进。

大同是内陆城市,铁路构架具有“承东启西,通南达北”的区位优势,现有的5条干线和若干支线,集中体现了时代赋予大同的历史特色。

机缘巧逢话京绥

京绥路即现今的京包线,是我国自筹资金、自主设计、自行建造的第一条准轨铁路,全线由京张路、张绥路分段修筑,前后历时18年建成。从北京经张家口、大同、归绥(呼和浩特)至包头,全长816千米。

清朝光绪年间,全国各地修筑铁路的热潮一浪高过一浪。官办铁路,外资铁路,民办铁路竞相上马,风起云涌。京绥铁路建成通车,使大同成为紧跟太原之后,山西境内率先通行铁路的城市。然而,当初清政府全国铁路蓝图中,并没有把大同作为重要城镇和干线站点首先规划在全国路网之内。那时拟定的北方地区干线铁路,是由京师(北京)经张家口、坝上、库伦(今蒙古乌兰巴托),到达中俄边境地区重要的商贸城市恰克图(今蒙古国境内),定名为京恰路。

京恰路作为当时全国五大干线铁路之一,从京师经张家口直插西北方向而去。然而一个偶然的机遇,成就了大同人多年的梦想。

光绪三十年(1904)清廷批准督办铁路大臣袁世凯、会办大臣胡燏棻,按年拨用关内外铁路(后改北宁路,现



百年铺就辉煌路



京哈线)的部分余利白银130万两作为筑路经费,先行修筑京师至张家口之间的京张铁路。紧接着光绪三十一年(1905)5月,京张铁路局在天津成立,又在北京设立了工程局,任命陈昭常为总办,詹天佑为会办兼总工程师。第二年,又由詹天佑接任总办,全面负责京张铁路的兴建。

光绪三十一年(1905),京张铁路正式开工。为了筑起我国自主修建的第一条铁路,整个筑路过程表现了我国各族人民伟大的爱国精神和无穷智慧,在中国铁路建设史上写下了光辉的一页。原计划6年完工的京张铁路,在总办兼总工詹天佑和全体筑路工人的不懈努力下,排除千难万险,提前两年竣工。清宣统元年(1909)10月2日,清政府邮传部尚书徐世昌在南口车站主持了盛大的通车典礼,热烈庆祝中国人自己修筑的铁路胜利通车。

鉴于当时的时局和建设经费,同时考虑大同矿业发展迅速,清政府决定,暂缓建设张家口至恰克图之间的长大干线,先行向西经大同展修张绥铁路。

历史的机遇来临了。张绥路仍由詹天佑担任总办,原线路设计的桥梁比较多,为了节省资金和时间,总办詹天佑亲自出马复勘线路,对施工方案进行了反复修改,找寻出许多节约开支的办法。然而铁路修建过程中,资金短缺仍一直困扰着工程进展,曾经多次因资金没有着落而辍工。同时建造铁路的许多材料都来自国外,外国的阴晴雨雪都影响到工程的进度。兴建张家口以西路段的经费,最初仍由清政府提拨北宁路余利,随着京张铁路的通车,改由本路进款,随时筹补。但京张铁路的赢利,根本不可能满足修路所需,后经3次筹募爱国公债,方为缓解。

宣统三年(1911)11月,张绥铁路阳高以东路段通车。阳高至大同段各项前期工程也均已就绪,只剩控制工程御河铁路大桥尚未完工,因辛亥革命爆发而工程一度中断。国民政府成立后,1913年再度开工,1914年(民国三年)4月张绥路张大段建成,在山西大同设大同县火车站。大同至张家口线路全长180千米,中间设有11个车站。1915年9月大同至丰镇段45千米建成,京绥路山西段全线通车(内蒙古西部一些地区原归属山西省)。

北洋政府统治期间,因受战争影响,全国铁路建设大部处于停顿状态,建设工程停滞不前。因袁世凯曾亲任京张铁路督办,张绥铁路的修建得到他的特别关注而成为这一时期全国仅有得以继续修筑的几条铁路之一。这等于历史再一次给了大同难得的机遇。

1916年京张、张绥路合并,称为京绥铁路。1921年修至归绥(今呼和浩特),1923年修至包头(今包头东站),整个京绥铁路从1903年开始筹建,1905年开工修筑,直到1923年全线建成,先后历经18年。1928年北京改称北平,路名也随之改为平绥路。1937年日本入侵中国,将路名改为京包线(国人仍称平绥路)。抗战胜利后,又沿用了一段平绥路的称谓。建国后,从北京经张家口、大同、呼和浩特、到达包头的干线铁路定名为京包线,这一名称一直沿用至今。

1937年9月日本侵略军侵占大同后,将京包线各站股道延长至350米,增建三条涧、随土营、夏小堡、东辛庄四个会让站,列车通过能力略有提高。

1947年,解放区军民为阻止国民党利用铁路运送军队和军事物资,开展破袭战,将平绥沿线设备与钢轨拆



百年铺就辉煌路



除。大同御河铁路大桥被守城的阎锡山军队拆毁。1949年5月大同解放后,沿线铁路职工和广大军民一道,全力抢修线路、设备与桥梁,平绥路于当年10月全线通车。

现今的京包线全长832千米,大同段长约150千米,共有15个车站及隋土营等乘降站。天镇县境内有永嘉堡、夏小堡、天镇等车站;阳高县境内有罗文皂、阳高、王官人屯等车站;大同县境内有聚乐堡、周土庄等车站;大同市境内有大同东、大同、大同北、古店、孤山、堡子湾、五台洼等车站。

京包铁路全线穿越燕山山脉、太行山脉和阴山山脉,地形地貌相当复杂。许多地段山高路陡,河宽桥长,施工难度很大。其中建成隧道总长1645米,大中小桥梁125座,涵洞200多个。我国早期的铁路建设者们排除万难,艰苦创业,立下了不朽的功勋。

口泉支线 在京绥铁路接轨修筑的支线铁路口泉线,正线全长约45千米,设有10个区间站和5个乘降所。主要有五里店(大同西)、平旺、矿务局、口泉、永定庄、同家梁、白洞、四老沟、雁儿崖、魏家沟、红石崖、青羊湾、乔村等客运乘降站和口泉沟内一连串的矿山货运车站。这条线路虽然不算很长,却是分三段建成于不同的年代。

大同至口泉段是京绥铁路修筑到大同后不久,由北洋政府京绥铁路局局长丁士源申请修建的。由于京绥路机车用煤“向取开滦,路远费巨,甚不经济,口泉煤产丰富,质量尤佳,该线修成,机车用煤均以口泉供给。”该路于民国七年(1918)4月开工修建,同年9月1日建成通车,初始称作大同运煤支线。从大同至口泉全长19.8千米,设有平旺、口泉两个车站。

大同运煤支线铁路建成通车，一方面保证了京绥等线路的机车用煤，另一方面促进了大同地区的煤炭生产。除供应机车用煤外，通过铁路运输，大同煤炭远销京、津及全国许多地区，不久便使大同优质煤炭声名远扬，誉满四海。

口泉至四老沟段是民国时期和日伪时期由大同煤矿各方自建的运煤专线，线路蜿蜒于两山之间的口泉沟内，长约12千米。沿线途经永定庄、同家梁、白洞、四老沟等较大矿井，为发展大同煤炭生产打下了基础。建国后，口泉支线又逐年向前展修，四老沟至王村段于1961年建成通车。从口泉站至王村站（后改为乔村站）线路总长33.8千米，产权归属煤炭部大同矿务局，营运业务由大同铁路分局代理。

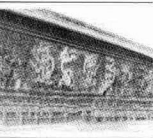
口泉线沿途山势陡峭，沟谷蜿蜒曲折，线路穿行于常常山洪暴发的夹谷河床之间，绵延于步步高升的长大陡坡之上，时而迂回盘绕，时而直穿峭崖，工程蔚为壮观。

在口泉线的平旺站、口泉站及沿线一些矿山车站间，建国前就修筑有泉峰线、保晋线、电厂线、煤峪口线、忻州窑线、南厂材料线等铁路专用线。建国后又修建了柴油机厂线、石油库线、肉联厂线、石料厂线、狼儿沟线、大同糖厂线、西石油库线、红旗水泥厂线、大同水泥厂线、机修厂线、化工站线、氮肥厂线、杏儿沟线、南郊装卸线等大量的厂矿专用铁路线。线路总长度达100多千米。

口泉线虽然是一条短距离支线铁路，然而在全国铁路行业却遐迩闻名。它是目前国内运输量最大的支线铁路，全线年运输量达到4000多万吨；它也是目前国



百年铺就辉煌路



内技术装备最先进的既有支线铁路，电气化双线的运营能力逐年提高。

纵贯三晋说同蒲

同蒲铁路的修筑，经历了漫长的年代。清光绪三十三年（1907）二月，山西巡抚根据光绪皇帝的批折，成立了“同蒲铁路有限公司”，以商办形式征集民间股金，筹建从大同到蒲州（今永济）贯穿山西南北的全省干线铁路；取名为同蒲路。

光绪三十四年（1908年）清廷设立了修筑同蒲铁路的贷款。但是，这笔款在原山西巡抚胡聘之等人的纵容下，被曾任正太铁路总办的刘笃敬部分挪用，修建了“太原电灯公司”的发电厂，致使同蒲铁路的工期一再拖延，迟迟不能上马。

宣统三年（1911年），山西绅商集股至白银200万两。当年2月同蒲铁路榆次至太谷一线破土开工，同年9月全长35千米的该段线路建成，具备了通车条件。但由于辛亥革命的爆发和随后的军阀混战，山西省在这一时期连续发生了多起政权争夺，这些政治斗争使同蒲铁路这项工程不得不再次下马停工。

1913年袁世凯执政，北洋政府将各省自办铁路的路权全部收归国有，同蒲铁路并入同成铁路（大同至成都）。然而其后筑路计划始终得不到真正落实，工程只得继续搁浅。

1928年阎锡山政府动用本省资金，计划以一省之力修筑同蒲铁路。是年10月聘请德国工程师王鼎率队

勘察线路，第二年8月改聘德国工程师米勒续任队长，至1931年3月，前后历时29个月完成了线路勘察。因工程费用浩大，设计时决定修筑轻型窄轨铁路。

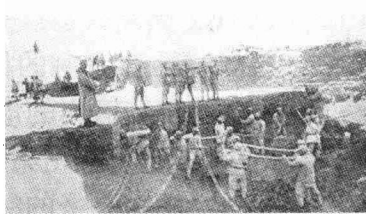
1932年，阎锡山设立了晋绥兵工筑路总指挥部并自任总指挥，实行以兵工为主，包工为辅，采用1米轨距，正式开工铺筑同蒲铁路。其间阎锡山调动4个工兵师、1个独立旅团，从太原起始向南北两方同时展修。南同蒲路工程进展迅速，1935年底先行修通。北同蒲路原平以南线路也同期完工。原平至蒲州风陵渡口于1936年1月1日正式通车。原平以北需跨越恒山山脉勾柱山，工程比较艰巨，线路不能直穿雁门关而盘延至宁武。1937年7月铺轨至大同十里河桥南岸，十里河大桥也建成在即，只差8千米就铺轨到大同站，因日军侵华而停建。

日军占领大同后，为了侵华战争的需要，加速对北同蒲铁路的抢占抢修。为避开耗资巨大的桥梁工程，将接轨点改在口泉支线的平旺站。同时，为适应日本现有设备，将原1000毫米的窄轨线路拨成1435毫米的准轨线路。1938年4月由大同通车到朔县，1939年北同蒲铁路全线通车到太原。

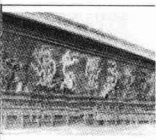
解放战争时期，同蒲线设备、钢轨被解放区军民破袭。阎锡山政府虽组织抢修，但始终不能保持正常营运，1947年以后线



百年铺就辉煌路

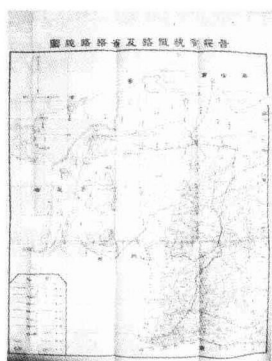


晋绥兵工筑路图



路瘫痪。1948年晋中战役胜利后,处于解放区的南同蒲铁路榆次至灵石段线路经抢修后恢复通车。1949年4月太原解放,南同蒲线抢修到太原。同年底,南同蒲全线修复通车。1950年北同蒲线修复通车至原平,1951年8月北同蒲全线恢复通车。

北同蒲线拨为准轨后,南同蒲线一直按窄轨线路营运,所有车辆只能在太原进行换装作业。这一营运方式从同蒲铁路建成起,经历了抗日战争时期、解放战争时期、解放初期等相当长的阶段,同蒲铁路因此而始终被称之为北同蒲线和南同蒲线。1955年国家全面改造原有铁路设备,对南同蒲窄轨线路进行了彻底改造,全线一次性拨为准轨。这项工程从1955年12月开工至1956年2月完成,由于基础工作搞得好,实际拨轨时间只用了4天。从此,南北同蒲铁路得以全线贯通。1956年1月18日,同蒲线与石太线接轨。为了使秦晋两省铁路接轨通行,1958年修建了潼关黄河便桥(是建国以来修建的第二长桥),同蒲铁路延伸至陕西省孟塬站(今华山站),实现了同蒲线、陇海线两大干线的接轨。使原来单纯建在山西省境内的同蒲铁路,包含了陕西省境内的港口、公庄等车站,变成了跨越秦晋两省的铁路,总长度由原来的860千米延长为883千米。其后,经过改造三门峡水库淹没区段的线路,以及对陇海线淹没地段线路的南移,1970年潼关黄河大桥(山西人又称风陵渡黄河大桥)建成,同蒲



同蒲铁路修筑图