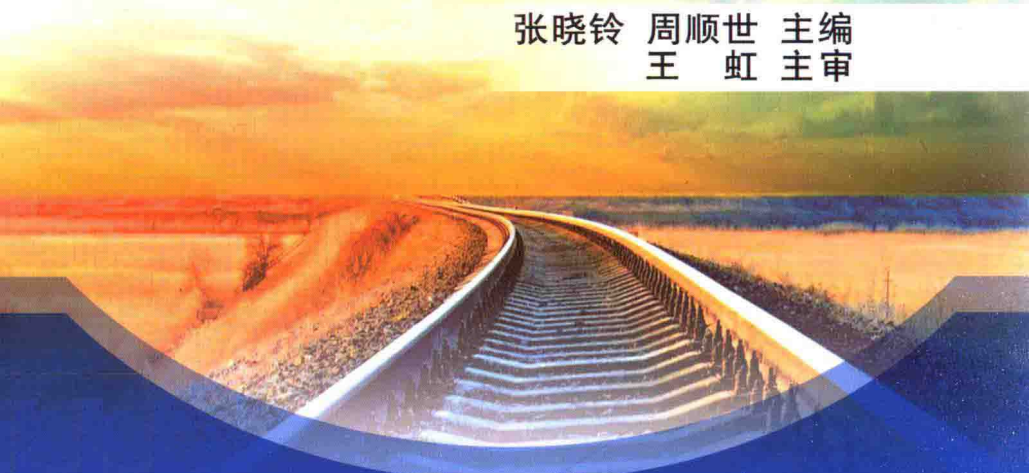




江苏铁路 发展史

J IANGSU TIELU FAZHANSHI

张晓铃 周顺世 主编
王 虹 主审



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

江苏铁路 发展史

J IANGSU TIELU FAZHANSHI

张晓铃 周顺世 主编
王 虹 主审

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

江苏铁路发展史/张晓铃, 周顺世主编. —北京:
中国铁道出版社, 2015. 12
ISBN 978-7-113-21191-2

I. ①江… II. ①张… ②周… III. ①铁路运输—交
通运输史—江苏省 IV. ①F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 286382 号

书 名: 江苏铁路发展史

作 者: 张晓铃 周顺世 主编 王虹 主审

责任编辑: 曾亚非 电话: 010-5187698 电子信箱: zyfbbooks@126.com

封面设计: 郑春鹏

责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 北京铭成印刷有限公司

版 次: 2015 年 12 月第 1 版 2015 年 12 月第 1 次印刷

开 本: 880 mm×1 230 mm 1/32 印张: 8 字数: 207 千

书 号: ISBN 978-7-113-21191-2

定 价: 38.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010) 51873174

打击盗版举报电话: (010) 51873659

序

FOREWORD

南京铁道职业技术学院组织编写的《江苏铁路发展史》即将付梓，这是一件很有意义的事情，我很高兴为这本书作序。

中国铁路从积贫积弱的土地上开始起步，经历了几个截然不同的发展阶段。江苏铁路作为全国铁路发展的缩影和代表，一百多年的发展历程经历了太多的苦难和艰辛，多少有识之士为铁路的发展贡献了智慧和心血，又有多少普通的人们以热血和汗水筑就了江苏铁路的基石。回顾这段历史，不由感慨万千。今天，中国高铁已经昂首阔步地走向世界，对比一百多年前中国铁路起步时一切全靠舶来品的情景，我们感到由衷的自豪。

如今的江苏铁路已经进入了高速铁路新时代，全省铁路网络骨架基本形成，已经建成了一批高速铁路、城际铁路和现代化车站，并有一大批铁路项目正在加快建设。到2020年，江苏铁路将形成“三纵四横”的现代化快速干线铁路网，为全省的全面小康和基本现代化提供有力的支撑和保证。孙中山先生百年前描绘的宏伟蓝图将在我们手中实现，能够参与这项伟大的事业是我们这代人的荣耀。

但是，不管我们取得多大的成绩，我们都不能忘记历史，不能忘记我们是在前人奠定的路基上建设新的铁路，我们不能忘记江苏铁路百年发展的经验和教训，我们更不能忘记为江苏铁路作出贡献的先贤和默默无闻的工人群众。我们应当继承和发扬江苏铁路百年发展中形成的百折不挠、攻坚克难的精神，始终将人民群众的利益放在首位，不断增强我们克服一切艰难险阻、实现江苏铁路梦的信心和勇气。

历史是一面镜子，历史又在一代又一代人的继承和发展中延续。从这个意义上说，《江苏铁路发展史》这本书填补了江苏省的一项空

白,有助于大家了解江苏铁路的过去,更好地面向光辉的未来。希望南京铁道职业技术学院加强江苏铁路发展的历史文化教育,激发青年一代的责任感,培养更多的立志为江苏铁路作出贡献的现代化人才。也希望有志于铁路发展的同志们都读读这本书,从中汲取前进的动力。衷心感谢张晓铃先生和王虹女士为江苏铁路发展作出的新贡献,为我们编写出版了此书。

刘广忠

(作者为江苏省交通运输厅党组书记、江苏省铁路办公室主任)

前言

PREFACE

穿过浩瀚的历史烟云,江苏铁路走过了一百多年的历程。

江苏位于我国大陆东部沿海中心,长江下游,河湖众多,沃野千里,历代以来都是鱼米之乡,物产丰富,经济发达,是全国重要的财税之源。经济的发展催生了发达的交通,江苏历来是南北交通之要道。到了近代,随着铁路交通的出现,江苏铁路处于全国铁路交通的发达地区。

从1876年中国第一条铁路——吴淞铁路的修建,到2011年世界上线路最长、标准最高、速度最快的高速铁路——京沪高铁的竣工通车,江苏铁路始终走在中国铁路发展的前列。但其发展的道路并不平坦,130余年来,江苏铁路从积贫积弱的土壤上艰难发轫、蹒跚起步;在战争的烽火硝烟中几经磨难、徘徊前行;新中国建立后获得新生的江苏铁路,前进的步伐迅速而坚定;乘着改革开放的春风,江苏铁路步入快速发展、全面提高的新阶段;世纪之交,江苏铁路昂首阔步进入高铁时代,创造了一个又一个新纪录。如今,江苏铁路正以全新的姿态,为江苏经济和社会发展提供强大的支持和保障,并以更加矫健的步伐,走向光辉灿烂的未来。

回顾江苏铁路的发展历程,我们感慨万千。当我们乘坐风驰电掣的高速列车往返于沪宁之间时,可曾想到当年从上海到南京的火车至少需要七八个小时;当我们在洁净舒适的现代化列车上自由自在的休息时,可曾想到当年那拥挤不堪的绿皮车和车头飘来的煤灰;当我们欣赏一座座现代化的车站和铁路大桥时,我们可知道当年破旧的站房、过江靠轮渡的艰难岁月和建设者们流下了多少热血和汗水;当我们沉醉地享受铁路的发展成果时,可曾知道还记得这一过程中的狂风

暴雨、电闪雷鸣。这种感慨促使我们,要将江苏铁路发展的历程整理出来,激励更多的人不忘历史,为了美好的前景努力奋勇前行。

江苏铁路是全国铁路的一个缩影,江苏铁路的发展历程与社会和经济发展息息相关。根据全国政治、经济、社会发展的阶段,结合江苏铁路发展的实际情况,我们将江苏铁路的发展历程(至2015年)分为四个阶段:一是晚清时期,即从中国铁路的萌芽到“中华民国”成立,这是江苏铁路的发轫期,百般曲折,步履维艰;二是民国时期,即从“中华民国”成立到新中国成立,其中又分为四个小的阶段,既有发展的黄金时期,也有敌寇入侵而遭受重创的痛苦记忆,时起时伏,徘徊前行;三是新中国成立后的50年,即从1949年至1998年,铁路获得了新生,焕发出强大的活力和生机,开始步入正轨,但也经受了几次曲折,教训惨痛,1978年以后,在改革开放大潮的推动下,步入正轨,重振雄风,快速发展;四是从1998年至2015年,这是江苏铁路发展的黄金时期,江苏铁路得到了迅速的全面提升,跨入了高速铁路新时代,昂首阔步,高歌猛进。三、四阶段以江苏开始建设新长铁路为分界点,这有别于全国铁路的特点。最后,对江苏铁路的前景予以展望。

100多年来,江苏铁路总体上是向前发展,但各个阶段具有显著不同的特点,发展最快最好的是第四阶段,但以前阶段打下的基础也不可或缺,各个时期铁路发展的功绩都不应当忘记。从历史的角度来纵观,铁路发展是一代代人共同努力的结果,虽然随着时间的流逝,许多历史人物和事件已经渐渐被人们淡忘,但作为历史的记载,本书本着尽可能真实的原则,对历史事件和相关人物进行记录。江苏铁路是随着全国铁路发展而发展的,许多事件需在全国大形势下看才能更清楚,为了便于读者更好地理解,我们在每一章开始都对当时的全国铁路形势作了必要的介绍,算是时代背景吧。

让我们拨开历史的迷雾,走进历史。

目 录

CONTENTS

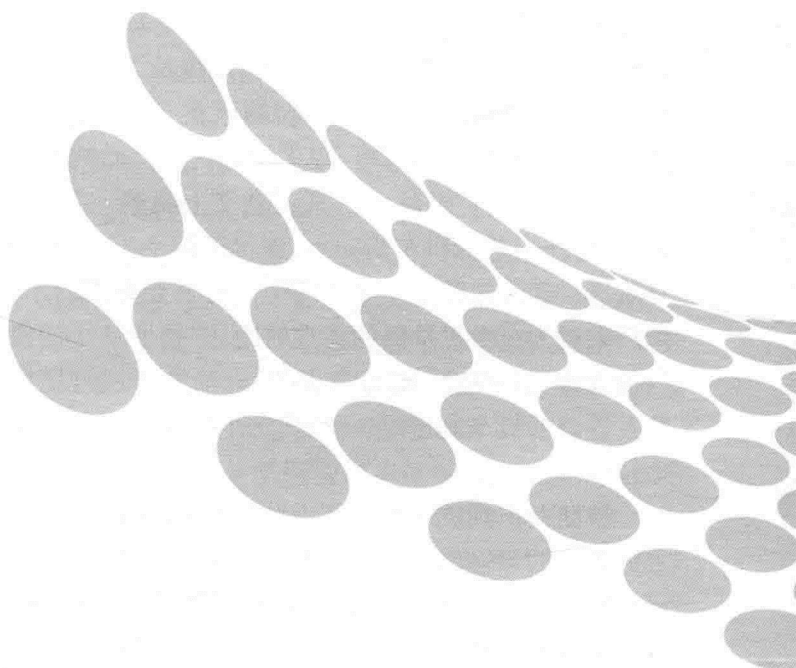
第一章 艰难发轫:晚清时期的江苏铁路(1875—1911)	1
第一节 晚清时期世界铁路和中国铁路发展情况	2
第二节 晚清时期江苏铁路概况	17
第三节 吴淞铁路	18
第四节 淞沪铁路	21
第五节 沪宁铁路	22
第六节 沪杭甬铁路沪枫段(苏路)	26
第七节 宁省铁路	29
第八节 清杨铁路	31
第九节 津浦铁路	31
第十节 贾汪铁路	35
第十一节 机厂	35
第十二节 推动铁路发展的江苏人	37
第二章 徘徊前行:民国时期的江苏铁路(1912—1949)	39
第一节 民国时期的中国铁路	40
第二节 民国时期江苏铁路概况	52
第三节 陇海铁路	54
第四节 宁芜铁路	55
第五节 首都铁路轮渡	57
第六节 苏嘉铁路	59
第七节 支线铁路和专用铁路	60
第八节 战争对江苏铁路的严重破坏	62
第九节 民国期间江苏铁路的运输组织	63

第十节	民国时期江苏铁路的技术装备	68
第十一节	民国时期江苏铁路工人的革命斗争	70
第三章	发展提高:新中国 50 年的江苏铁路(1949—1998 年)	75
第一节	新中国铁路 50 年的发展历程	76
第二节	新中国 50 年江苏铁路概况	90
第三节	南京长江大桥	91
第四节	双线建设	92
第五节	地方铁路和支线铁路建设	94
第六节	枢纽与车站建设	97
第七节	设施和装备	101
第八节	运输组织	105
第九节	铁路科研、教育、卫生和相关企业	116
第四章	全面跨越:新世纪的江苏铁路(1998—2015)	133
第一节	全国铁路发展的新局面	134
第二节	江苏铁路进入高速铁路新时代	139
第三节	江苏省铁路发展规划	141
第四节	既有铁路电气化改造	144
第五节	高速铁路建设	145
第六节	普速铁路建设	158
第七节	现代化车站和综合客运枢纽建设	166
第八节	六次提速调图	185
第九节	运输管理的全面提升	188
第十节	铁路管理体制的改革	191
第十一节	城市轨道交通	192
第五章	江苏铁路的美好明天	197
第一节	指导思想	198
第二节	发展目标	198

第三节 规划布局	201
第四节 近期开始建设的主要项目	207
江苏铁路大事年表(1876—2010)	219
参考书目	241
后 记	243

第一章

艰难发轫： 晚清时期的江苏铁路 (1875—1911)



第一节 晚清时期世界铁路和中国铁路发展情况

一、世界铁路的兴起和发展

世界上第一条铁路于 19 世纪初期诞生于工业革命的发源地英国。

早在 16 世纪,欧洲的一些矿山就已经出现了轨道运输,用马力牵引矿车在木制轨道上运行以提高运输效率,后来将木制轨道包上铁皮,并进一步使用角铁式的轨道,这就是铁路的雏形。真正意义上的铁路是蒸汽机车的使用。1803 年,查理·特里维西克(Richard Trevithick)就曾经制造出一台蒸汽机车,并成功地用于一家钢铁厂的货物牵引,牵引重量 9 吨,时速 5 英里,但其并非公共使用的铁路。1825 年建成的“斯托克顿—达灵顿”铁路(Stockton—Darlington Railway),一般被认为是世界上第一条铁路,该线长 25 公里,单线,主要在矿山与港口之间运输煤炭,仅有一台蒸汽机车,大部分列车还是使用马匹牵引,但它却是公共铁路。很多学者认为,1830 年 9 月建成开通的“利物浦—曼彻斯特”铁路才是真正意义上的第一条铁路,这条铁路是双轨,全程使用蒸汽机车为动力,连接了两个当时最重要的城市,并且客货兼运。这条铁路还产生了两个具有重要影响的事件,一是选定的轨距后来成为全世界铁路的标准轨距,二是所使用的机车是通过组织专门的大赛选出来的,史蒂文森的“火箭号”机车以时速 30 英里而夺得这条铁路的机车制造权,一举奠定了史蒂文森机车在世界铁路史上的地位。

铁路一出现就引起了工业化进程中国家的高度关注,铁路展现出来的强大的运输能力正是当时工业化国家所急需,其良好的经济收益更是吸引了众多的投资者。“斯托克顿—达灵顿”铁路铁路刚开通时因货车车厢没有准备好,主要用于旅客运输,运营满一年,旅客运输量就达到 50 万人,取得了出乎意料的经济收益,投资者们收获了丰厚的

红利。这进一步激发了铁路投资的热情。

英国在 19 世纪三四十年代掀起了狂热的铁路建设高潮。到 1840 年,就建成了纵贯英格兰的主干线,将伦敦和伯明翰、利物浦、曼彻斯特连接起来,铁路总长达 2 000 英里;1844 年,英国议会收到了 249 份修建铁路的申请,三年之内得到批准的铁路线接近 10 000 英里,最终有三分之二得以修建,到 1850 年前后,全国铁路里程已经达到 7 000 英里。在 20 年时间里修建 7 000 英里铁路,确实令人惊讶。

1823 年,法国国王路易十八签署法令,批准建设一条 11 英里长的铁路,圣爱蒂安(St-Etienne)线,1829 年开通,使用马匹牵引,1832 年改为机车牵引,并逐步延伸至里昂,总长度达到 36 英里。法国于 1837 年开通了第一条铁路主干线“巴黎—乐佩克”铁路,到 1849 年,铁路总长达 350 英里。此后,铁路以每年 450 英里的速度稳定增长了 40 年。

比利时 1830 年刚刚从荷兰的统治下独立,便开始修建铁路,1834 年开始建设的第一条铁路便长达 154 英里,到 1843 年,构建铁路系统心脏的大部分基础线路都完工。

德国将修建铁路网作为德意志统一的重要措施,从 1834 年前后开始修建铁路,1850 年达到近 4 000 英里,到 1870 年之后,超过了英国,成为欧洲铁路网最发达的国家,并有效地促进了德国的统一。

美国 1828 年开始修建“巴尔的摩—俄亥俄”铁路(Baltimore—Ohio Railway),计划修建长度近 400 英里,虽然这条铁路因种种原因在 25 年之后才全部完成,但在它的带动下,美国东海岸的铁路迅速发展起来。美国铁路的大手笔在于修建横跨美洲、连接两大洋的铁路,到十九世纪末,在美洲建成了 5 条横跨美洲大陆的铁路,对美国的西部开发发挥了重要的作用,也一跃成为世界上铁路里程最长的国家。

俄国于 1836 年开始修建铁路,1851 年,莫斯科至彼得堡铁路全线建成。俄国铁路的杰作是修建西伯利亚大铁路,从波罗的海沿岸的彼得堡到太平洋沿岸的符拉迪沃斯托克,全长 6 200 英里,1884 年开始动工,历时 13 年建成。这条铁路有 1 000 英里左右是建在中国的土地

上(从满洲里到绥芬河)。

加拿大 1850 年建成 66 英里铁路,到 1860 年,铁路就达到了 6 000 英里。

殖民主义者敏锐地发现了铁路在掠夺资源方面的功用,几乎同时在殖民地兴建铁路。1853 年 4 月,英国在最大的殖民地印度建成了第一条铁路“孟买—特纳”线,之后的 10 年间,铁路长度达到 2 500 英里,十年后又翻了一番。西班牙的殖民地古巴于 1837 年建成了第一条 16 英里长的铁路,也是拉丁美洲的第一条铁路,成为世界上较早拥有铁路的国家,比它的殖民统治国还早了 10 年。

到 19 世纪末,世界上已经有近 100 个国家或地区修建了铁路,见表 1-1。欧洲强国英国、法国、德国都形成了较为发达的铁路网,每人拥有铁路 10 公里左右,见表 1-2。

表 1-1 19 世纪中期建成铁路的国家

国家或地区	开始营业年份	国家或地区	开始营业年份
英国	1825	列支敦士登	1844
法国	1829	牙买加	1845
美国	1830	匈牙利	1846
爱尔兰	1834	丹麦	1847
德国	1835	西班牙	1848
比利时	1835	墨西哥	1850
加拿大	1836	秘鲁	1851
古巴	1837	智利	1851
俄国	1837	印度	1853
奥地利	1838	巴西	1854
荷兰	1839	挪威	1854
意大利	1839	澳大利亚	1854
捷克	1839	日本	1872
瑞士	1844		

表 1-2 19 世纪铁路里程统计

单位:公里

	世界总里程	欧洲	美国
1870	210 000	105 000	85 227
1880	373 000	169 000	144 000
1890	617 000	224 000	269 000
1900	790 000	284 000	320 133

二、晚清时期关于铁路的激烈斗争

19 世纪上半叶的中国,还处于闭关锁国的状态。鸦片战争中,西方列强用坚船利炮打开了中国的大门,惨痛的教训促使中国的有识之士开始“睁开眼睛看世界”,提出了“师夷之技以制夷”的主张,后来演化为著名的“洋务运动”。铁路的有关知识也逐渐传入中国。

1840 年左右刊行的郭士立撰写的《贸易通志》中,对铁路开始有比较详细的记载,并提出此“亦中国所当法”。林则徐命人代译的《四洲志》,魏源编撰的《海国图志》,都提到了火轮车和铁路。而《海国图志》后出版本比先出的版本更加详明,表明编撰者对铁路、火车的认识在逐步深入。徐继畲撰述的《瀛环志略》对铁路、火车的建设和运营,已开始具有明确的概念,将铁路叫做“铁轱辘路”,称道这种运输工具“精能之至”。丁拱辰著有《西洋火车火轮船图说》,并于 1843 年根据外国火车的原理制作出一台小火轮车,能拉 30 斤重物前进或后退,这是中国最早的蒸汽机车模型。值得一提的是,太平天国的洪仁玕在《资政新篇》中提出,“兴车马之利,以利便轻捷为妙”,“倘能造如外邦火轮车,一日夜能行七八千里者,准自专其利,限满准他人仿做”,还提出“先于 11 省通 11 条大路以为全国之脉络”。洪秀全在上面批道,“此策是也”。这不仅说明太平天国对建设铁路的积极态度,也说明当时铁路的有关知识已经在中国较为广泛地传播。但围绕着是否修建铁路、如何修建铁路爆发了一系列激烈的斗争,包括清朝统治集团与西方列强的斗争,清朝统治集团内部的斗争,清朝政府与商界的斗争,西方列强内部的斗争,以及中国民众反对修建铁路的斗争。

具有讽刺意味的是,最早积极推动中国铁路建设的是西方列强。第二次鸦片战争之后,清朝政府被迫签订了《天津条约》和《北京条约》,外国侵略势力压迫中国的特权体制已经基本完备,为进一步扩大和加强对中国的侵略和掠夺,西方列强开始推动在中国修建铁路,他们的目的十分清楚,就是掠夺中国的资源,控制中国的经济命脉,进而占领中国的领土。英国外交大臣马尔萨斯伯利于 1858 年提出,在中国建筑铁路应当作为在中国开辟市场的“国家工作”,这个政策后来演化为西方列强各国同样采用的政策。自此,西方列强开展了一系列在中国修建铁路的活动。

19 世纪 60 年代起,英国国内几个重要工商团体,如曼彻斯特、哈德斐尔德、格拉斯哥、利兹、利物浦、哈里法克斯等市的工商团体,一再向英国国会和政府提出备忘录,呈递请愿书,力陈中国西南地区是很有希望的市场,要求从缅甸修建一条铁路伸展到云南。英国的《泰晤士报》、《伦敦中国电讯报》等则连篇累牍地鼓吹这样一条铁路将是打开中国“后门”,进入中国广漠内地的“捷径”。

1862 年,英国使馆汉文翻译梅辉立从广州亲至粤、赣界岭大庾岭踏勘,鼓吹修建一条从广州至江西的铁路。同年冬,英国公使布鲁斯指使其使馆人员柏卓安,私往北京附近的斋堂勘测煤矿,并企图修建铁路。

1863 年,上海怡和等英、美、法三国 23 家洋行联名。向江苏巡抚李鸿章具禀要求“买受”地基,“豁免一切钱粮”,给予承办从上海到苏州铁路的建筑特权。

1864 年,在印度负责铁路建筑工程多年的英人麦克唐纳·斯蒂文生应怡和洋行的邀请到中国,凭着地图提出了一个所谓的“中国铁路网”的计划,拟在中国建设四条干线、三条支线。四条干线是:①上海沿长江至汉口,②汉口至广州,③汉口经四川、云南外通缅甸,④上海经镇江至天津、北京。三条支线是:①上海经杭州、宁波至福州,②从福州通入内地茶叶产区,③从广州起与上述第三条干线上某站相接。他想通过这个铁路网,不仅把当时中国四个重要商业中心——广州、

汉口、上海、天津——联络起来,而且把中国与当时的英国殖民地缅甸连成一片。

英籍中国海关总税务司赫德,1865年秋交给总理各国事务衙门一份题作《局外旁观论》的说帖,提出“做轮车以利人行”,是“外国可教之善法”,清朝政府“应学应办”。1866年,英国驻华公使馆参赞威妥玛向总理各国事务衙门提交《新议略论》,要求清朝政府准许在“各省开设铁道”。

1865年,英国工程师威廉斯上书英国政府,要求从速建筑从仰光到车里的铁路,以利商务。英国政府批准了他的计划,威廉斯受命组织探路队,于1867年春从仰光出发,直至缅甸东北边境。

法国殖民主义分子不甘落后,也在谋划建筑一条从越南通往云南的铁路。1866年,法国人安邨率领一支探险队对湄公河作“探险”,闯至云南大理,被迫停止前进折返后。

英国政府于1867年命令驻曼德勒政务官施兰登组织探察团,探察滇缅之间可能建设铁路的路线,“如果可能的话,继续前进直到广州”。

当时的中国还是传统的农业国家,根本没有大工业生产,对铁路没有需求和完整的认识,对西方的“洋玩意”存在畏惧,面对西方列强提出的在中国修建铁路的要求,清朝政府采取了坚决不同意的立场,其主要理由则是,一旦修筑铁路,将会造成“车驴任辇旅店脚夫之生路穷矣”,并担心因此而引发“民变”。但在西方列强的压力之下,又不敢硬顶,只能“但以婉言求之,诚意动之”。通过外交斡旋,也取得了一定的效果。1868年,美国驻华代办引用曾国藩向朝廷的奏折,向美国国务院报告称,“一当粗野的、紧握拳头的、一向恃劳动为生的,像船夫、车夫等亿兆中国人民的生计,忽被汽船或铁路所剥夺,以致穷蹙无归时,是可能成为他们的统治者的严重灾害和真正的危险”,“除非等到这些人民的知识增加了,这个政府的力量增强了,所有各省的秩序更稳定了,企图在目前即从事铁路网的修建,是否安全,确实是一个问题。”他建议,建筑铁路的要求“值得我们郑重考虑”。英国外交部认为