

大道无垠

——江苏铁路百年变迁史

Jiangsu Railway

庞瑞垠 著

江苏文艺出版社
JIANGSU LITERATURE AND ART PUBLISHING HOUSE

庞瑞垠 著

大道无垠

——江苏铁路百年变迁史

 江苏文艺出版社
JIANGSU LITERATURE AND ART
PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

大道无垠: 江苏铁路百年变迁史 / 庞瑞垠著. --
南京: 江苏文艺出版社, 2011.12
ISBN 978-7-5399-4943-7

I. ①大… II. ①庞… 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 (2011) 第 237912 号

书 名 大道无垠

著 者 庞瑞垠

责任编辑 赵 阳

装帧设计 瀚清堂

出版发行 凤凰出版传媒集团
凤凰出版传媒股份有限公司
江苏文艺出版社

集团地址 南京市湖南路 1 号 A 楼, 邮编: 210009

集团网址 <http://www.ppm.cn>

出版社地址 南京市中央路 165 号, 邮编: 210009

出版社网址 <http://www.jawenyl.com>

经 销 凤凰出版传媒股份有限公司

印 刷 南京凯德印刷有限公司

开 本 718×1000 毫米 1/16

印 张 21.375

字 数 230 千字

版 次 2011 年 12 月第 1 版 2011 年 12 月第 1 次印刷

标准书号 ISBN 978-7-5399-4943-7

定 价 35.00 元 (平装)

(江苏文艺版图书凡印刷、装订错误可随时向承印厂调换)

序 篇

虎踞关，南京城西北的一个地名，咫尺之外便是清凉山驻马坡。相传 1700 多年前，诸葛亮为联吴抗曹，衔命沿长江东下，来到秣陵（今南京），面见孙权。其间曾策马观览了秣陵的山川形胜，盘桓于清凉山后坡，指点江山，不禁发出“钟阜龙蟠，石城虎踞，真帝王之宅也”的感叹。后人为纪念他联吴抗曹的功业，在此处立了一块“诸葛武侯驻马处”的石碑，成就了一段历史兴废的佳话。

一个色彩斑斓、风和日丽的日子，我也来到这里，却并非发思古之幽情，而是应约与张晓铃先生茶叙。张晓铃是位官员，头衔为江苏省铁路建设办公室副主任，驻蹕于此。眼前的他，没有一般高官的架势和做派。言谈举止，儒雅斯文，与其说是一个厅干，毋宁说是位学者。交谈中得知，他毕业于南京师范学院中文系，继而又取得了南京大学中文系语言学专业硕士学位，我的揣摩和判断居然没有错。我也读过汉语言文学专业，这样，两人之间便有了不少共通的语言。没有想到的是，一位本该从事语言学研究的人，却像螺栓、螺帽紧紧联结在钢轨上一样，与铁道事业结下了不解之缘。十四年的铁路生涯，摸爬滚打，风雨兼程，把他锻造成了一名铁路建设的行家里手，一位称职的领导者。

我们的交谈无拘无束，他时而沉浸在悠长而不失遗憾的回忆之中，时而兴致勃勃地讲述在建项目热火朝天的场景，再有，便是对将来，2020 年之前江苏铁路的规划和畅想，成就与不足，经验与教训，不夸大，不掩饰。对这一切，他像熟悉自己掌心的纹路一样，来龙去脉，

娓娓道来,从中透出他的坦诚和务实。冰冷的钢轨,在他心中是那样富有灵性,仿佛是流淌在大地母亲身上密如蛛网的经络,而让江苏充满了勃勃生机。

尽管他的介绍只是粗线条地勾勒了江苏铁路的昨天、今天和明天,却引起我浓厚的兴趣。这委实是一篇可作的大文章,接下来的日子,我走访,考察,调研,翻阅资料……经年累月的奔波,聚沙成塔的积累,比照、筛选、运思、谋划,终于取得了一定的话语权,自信可以用笔如实地追溯、反映江苏铁路百年变迁史。

目录

大戴礼记



001 **序篇**

001 **第一章 历史瞭望塔**

002 一、西方的文明与大清的悲哀

004 二、江苏早期铁路鸟瞰

009 **第二章 突围——新淮铁路风云录**

011 一、认识分歧 裹足不前

016 二、立项受阻 一波三折

024 三、接轨之争 设计之困

029 四、“缓建论”和“擀面杖政策”

033 **第三章 跨越——新长铁路横空出世**

034 一、春天的畅想

039 二、资金的困扰

044 三、机构升格 汇聚人才

048 四、集资：多管齐下，聚沙成塔

057 五、我的新长之旅与体验

065 **第四章 资产重组——破解历史遗留问题之策**

066 一、“中国铁路第一股”

069 二、股票上市波折与资产重组

075 三、出奇制胜跑运输

079 **第五章 四月廉政风暴**

080 一、所谓创新发展之路

083 二、“张伯端案”始末

092 三、拨乱反正，迎来建设高潮

099	第六章 宁启铁路:横贯苏中的钢铁大动脉
101	一、“王牌”设计 志在一流
107	二、“天下第一难”
112	三、分兵合击 攻坚克难
125	四、监理也是一项神圣的职业
129	第七章 大地上炫目的凝固音乐——车站一览
130	一、前卫、时尚、典雅的样板——扬州火车站
134	二、驶向未来的“白色航船”——泰州火车站
141	三、“南京火车站全国第一”
146	四、飘逸、灵动的“大鹏展翅”——南通火车站
149	五、周恩来伟大人格的化身——淮安火车站
155	第八章 不寻常的 2006 年
156	一、省铁路办并入省交通厅
157	二、制定省“十一五”—2020 年铁路建设及发展规划
161	三、铁路建设的亮点
163	第九章 全面突破 创造历史
164	一、让事实说话
166	二、责任至上
173	第十章 “高铁革命”在江苏——沪宁城际的光与影
176	一、划时代的征地拆迁创新
200	二、高科技奇葩——无砟轨道
210	三、人命关天 安全第一
221	四、绿色、绿色、最美的颜色——沪宁城际“生态走廊”

227 五、独树一帜的昆山站

234 六、是挽歌,也是颂歌

245 第十一章 京沪高铁:中国的骄傲

246 一、征地拆迁:老问题,新办法

252 二、阳澄湖上的生态跨越

256 三、创下多项世界纪录的大胜关大桥

265 四、伟哉,壮哉,南京南站

275 第十二章 人物侧影

276 一、“铁路王”刘志军

288 二、励精图治张晓铃

299 三、“黑脸包公”杨建中

306 四、“呼风唤雨”文武松

312 五、“工作狂”刘建中

325 尾声

331 后记

第一章 历史瞭望塔



一、西方的文明与大清的悲哀

谁都知道，铁路运量大、运程远、低成本、安全性能好、占地少、能耗低、污染小，在现代综合运输体系中处于龙头地位，在经济社会发展中具有举足轻重的作用，这已是不争的事实。放眼国计民生的几乎所有领域，铁路与我们的生活，从来没有像今天这样密切。这里，不妨回顾一下它的历史。

常识告诉我们，铁路诞生于西方工业革命后期，1817年英国商人皮司，计划修筑一条从达灵顿到斯托克顿的铁路，遂聘请十年前制造了蒸汽机车的乔治·斯蒂文森为筑路工程师，此时钢铁工业与机器制造业已达到一定水平，为铁路铺设奠定了基础，斯蒂文森在这条铁路上采用了长4.57米的钢轨，两根轨道间的距离为1.435米，费时八年，于1825年9月27日建成通车，全程运行31.8公里，时速13公里，这是世界上第一条采用机车牵引并同时办理客、货运业务的铁路。自此，西方的铁路有了突飞猛进的发展，火车以其独具的优势，在长达一个多世纪的时间里居于陆上运输的霸主地位。

西方铁路的强势发展，闪现着令人炫目的光辉。地处世界东方的大清帝国，再怎么封闭，也抵挡不了这光辉的辐射，况且，正值洋务运动兴起，“维新强国”已不再是一句口号，而衍化为一系列有声有色的行动。自然，其过程，风谲云诡，充满曲折。

这里，我们首先要提到从吴淞口到上海的淞沪铁路，它是英商未经清政府同意，擅自修建的，全程仅30华里，历时三年，于1876年建成通车，这是我国出现的第一条铁路。然而，腐朽昏庸的清政府不但未能“为我所用”，反认为铁路和机车“乃淫技邪物”，会破

坏“祖坟风水”，违背“神灵天意”，且“有损国威”，一怒之下，花费白银二十八万两，将其赎回，火车铁路旋被一并拆毁。其封闭锁国，抱残守缺，竟一至于此。

苍老的残阳，在紫禁城琉璃瓦屋顶洒下一抹余晖。大清帝国积贫积弱，百孔千疮，但洋务派仍试图振作，西学为体，中学为用，办学堂、开矿山、修铁路也都在规划实施之中。北洋大臣李鸿章为解决河北开平矿务公司的煤炭运输，下令修建开平煤矿至北塘口铁路，未料遭到朝廷反对，胥各庄至北塘口一段只得改为运河运输。可是，唐山至胥各庄一段因地势不能建造运河，李鸿章力排众议，最终获准兴建铁路，并于1881年建成通车，但是，顽固守旧、愚昧无知的清政府却限制不准行驶蒸汽机车只允以骡马拖运。

所谓“淫技邪物”，骡马拖运，如此黑色幽默，见证了一个文明古国的衰败与没落。

接着，由詹天佑主持修建了新易铁路（京张铁路早期的一段，新城至高碑店），此为中国人自主建设的一条铁路。尽管用上了蒸汽机车，其唯一功能是供慈禧太后祭祖之用，可悲可笑，夫复何言？而詹天佑矢志不渝，终于在1909年全程建成京张铁路（北京—张家口），在西方列强面前扬眉吐气。詹天佑这个名字成就了一段史话和佳话，至今为中国人所乐道和缅怀。

此后，中国陆续开筑了京哈（北京—哈尔滨）、哈大（哈尔滨—大连）、京广（北京—广州）、京沪（北京—上海）、京包（北京—包头）、陇海（连云港—兰州）、浙赣（杭州—株洲）等多条铁路，20世纪二三十年代，中国修建铁路有了一定的自主权，有了自己的技术力量和统一的技术标准，并开始具备了制造机车车辆的能力。从1876年修建淞沪铁路到1945年这七十年间，中国大陆共有铁路达

25523 公里，到 1949 年，可以通车的铁路为 21989 公里，到 1981 年底，大陆铁路营业里程为 50181 公里（另有地方铁路 3725 公里）。

二、江苏早期铁路鸟瞰

好了，在概述了铁路沿革和国铁发展历程之后，我们来具体谈一谈江苏铁路的历史。

二次鸦片战争后，欧风美雨东进，洋务派人士痛切地体认到变法维新强国之重要。1872 年（清同治十一年）即提出“电线铁路应仿设”的主张，四年后，淞沪铁路建成，后虽拆除，但毕竟是中国第一条正式运营的铁路。彼时的上海道，归两江总督管辖。因而，说淞沪铁路为江苏的第一条铁路也不算错。

稍后，1907 年（光绪三十三年）有过泰仪（泰州—仪征），1921 年有过沂通（新沂—启东），1935 年有过镇东（镇江—东台）铁路之议，由于种种原因而成一纸空文。设计沂通铁路时，晚清末代状元张謇大声疾呼：“交通疏解困难，非以铁路不行，以此为枢，联结十万方里，居民五百万户，南通没有铁路就没有希望。”可是，尽管他有超高人气，四方奔走，仍斗不过手握实权的海州军阀孙永佩，只有孤独地伫立于江头海角仰天长叹。

在江苏这块土地上，从清末至 20 世纪三四十年代，呼应时代的需要，相继建成了京沪、陇海、宁芜几条铁路，因它们在中国铁路发展史上的重要地位，值得一说。

先说说京沪铁路。

这是一条从北京通往上海的铁路，全长 1462 公里，它的全部竣工，头尾耗时七十年。应当说，它的建成，北洋大臣是功不可没的。早在 1874 年（同治十三年），直隶总督李鸿章上奏朝廷：“极陈铁路

利益，请先造清江至京，以便南北传输。”接着，1886年（光绪十二年）卸任驻俄公使曾纪泽（曾国藩长子）奏请清廷修建北京至镇江铁路。1896年（光绪二十二年），江苏候补道容闳又倡议修建天津至镇江铁路。几位站在时代潮流前列的有识之士，均痛感修建南北铁路大通道的紧迫和必要，正是他们的执著坚守，奔走呼号，才促成了清廷采用向西方财团借款的方式，并借助其技术力量，才在中国东部建成了一条钢铁大动脉，畅通了人流、物流、信息流，促使了社会经济的巨大进步。人们不应因李鸿章等是顶戴花翎的封建官僚而忘却他们做过的好事。

按地理位置，京沪铁路可分为北、中、南三段。北段为京山（北京—山海关）铁路的北京至天津段，建于1897年至1900年。中段从天津至南京浦口（长江北岸）称为津浦铁路，于1908年动工，1911年建成，分别由德国和美国财团投资建设。南段从上海到南京下关，称为沪宁铁路，于1908年动工，1912年建成，为英国财团投资建设。

1933年在南京下关与浦口之间的长江江面上建成火车轮渡，从此，开通了从上海直达北京的快车。

1968年，公路、铁路两用的南京长江大桥建成通车，津浦、沪宁两条铁路接轨，易名为京沪铁路。这条铁路连接中国最大的两座城市北京和上海，沿途大都为沿海经济发达地带（环渤海、长三角），成为中国最繁忙的铁路干线之一。

陇海铁路系1903年（光绪二十九年）由清政府与比利时铁路合股公司订立“借款合同”开始筹建，先期修建开封至洛阳东站铁路，长183公里，1905年6月开工，1909年12月建成。四年后，1913年5月，向东延伸，于1915年5月修通至徐州，长276公里。1921

年徐州至大浦段开工，长 198 公里，原计划向东横贯江苏最北部，1925 年通车至海州。其间，因荷兰财团无力修建大海港，工款不足，不得不临时改线至新浦，展筑 8 公里，至东海之滨的临洪河口大浦站为终点。1932 年，由中国自筹资金，自行设计施工，由新浦延伸至连云港码头，长 27 公里，至此，陇海路东段全部建成。后来，西段又延至甘肃兰州，1952 年修建完毕，全长 1735 公里，成为连接中国东、中、西部最主要的铁路干线。

下面就要说到宁芜铁路。

开头，1932 年国民政府决定在安徽省境内自芜湖至孙家埠建条铁路，后又东延至南京中华门，三年后，南京至孙家埠铁道建成，这就在京沪铁路南段苏皖连接之外，又多了一条沟通两省的铁路，加强了两省的联系和交流。

检索历史资料，早在 1905 年江苏即成立了商办省铁路有限公司，规划修建苏嘉（苏州吴江—浙江嘉兴）、沪嘉（上海—嘉兴）、清徐（清江浦—徐州）、清瓜（清江浦—扬州瓜洲）、清海（清江浦—海州）五条铁路，因遭官方阻挠均告吹。1914 年，江苏铁路公司被收归国有。1934 年筹建苏嘉铁路，翌年 2 月开工，1936 年 4 月铺轨，同年 7 月通车，1944 年被侵华日军拆除，钢轨移往浙赣铁路，为开辟所谓太平洋战场，成为日寇战争机器的一部分。只是，它的一度存在毕竟是事实，何况，它印证了日寇欠下的一笔血债，历史不应忘记。

最后要说到京市小铁路，这是一个颇有兴味，撩人遐想的话题。

时间闪回一个世纪，1907 年（光绪三十三年）9 月，两江总督端方，奏准清廷，动支藩库公帑四十万两，自下关江边筑一条铁路入城，直抵中正街（今白下路）。委任江南商务局总办王燮（二品衔

候补道)为工程总办,聘英人格林森为总工程师,当年10月动工,次年12月建成。1909年(宣统元年)正月正式通车营业,全长7.3公里,定名宁省铁路。起点为下关江边,跨惠民河经栅栏门,从金川门入城,经三牌楼、丁家桥、无量庵,走北极阁南麓和两江师范学堂(今东南大学)后墙,跨珍珠河于今太平北路东侧折向南,经督署衙门(总统府)东墙外至中正街为止。铁轨为窄轨,车厢较一般所见的绿皮车厢要小,故称“小火车”。

辛亥革命后,这条铁路易名为江宁铁路,1912年月1月1日,孙中山就任临时大总统,经由上海专车来南京,即由下关乘坐小火车直达长江路站(总统府站),旋换乘马车进入总统府。

北伐战争期间,由于军阀混战,这条铁路备受摧残,元气大丧。1927年(民国十六年),国民政府定都南京,又更名为京市铁路。1936年,从中正街延伸经雨花门出城至养虎巷口,与江南路接轨,全长3.8公里,于当年7月竣工,入中华门车站,至此,京市铁路全线建成。

1937年12月,南京沦陷,日占期间,日军将路基、枕木等设施只用于军事,不谋修缮,以至毁坏残破几不成路。抗战胜利后,京市铁路恢复运营,但因路收短绌,经费窘困,在凄风苦雨中勉强支撑。

直到解放,斯路又改名为宁市线,且作了一定的整修、维护和保养。后来,应南京市政府要求,铁道部决定另辟沪宁、宁芜联络线,由尧化门出岔,过紫金山东麓,经沧波门、光华门、中华门,与宁芜线衔接,于1958年初动工,当年7月建成。至此,运营长达半个世纪的京市铁路全部拆除,但这并不能抹去老南京人的记忆。如何来评价它的得失,坊间见仁见智。然而,正是它将孙中山送往

总统府去就任中华民国临时大总统，开创了中国历史一个新的时代。笔者曾在少年时代坐过一回“小火车”，从丁家桥至长江路，足足过了一把瘾。多少年过去了，那沿途街市风光和“嗡嗡嗡嗡”车轮碾压铁轨的声音，依然不时地在耳畔响起，别有一番情趣。这条铁路在中国所有的都市中大概是独一无二的，倘有幸保留至今，当会给古都南京增添一道奇特的风景，无论就城市风貌或旅游开发而言都是大有裨益的，可惜了，难以弥补的遗憾。

诚然，纵观历史，京沪、陇海、宁芜三条铁路干线的建成，在江苏乃至全国铁路发展史上，都具有里程碑的意义，可是，它们又都偏于江苏东、南部，从其建成通车一直到改革开放的1978年，七十年内，江苏就没再修建新的铁路，而总里程只有732公里，人均仅10厘米左右。尤其应予关注的是，占全省三分之二面积，地域广阔的苏北地区，更是地无寸铁。

拂去岁月的风尘，我们发现，无论是志士仁人抑或是普通老百姓，在苏北大平原上修筑一条铁路，始终是他们心中的一个梦，并为此锲而不舍的坚守，在漫长而艰难的跋涉中，一代又一代，追寻着这个梦。