

当代北京 铁路史话

Dangdai Beijing Tielu Shihua

当代北京编辑部 编
许 洵 著



当代中国出版社
Contemporary China Publishing House



1472959

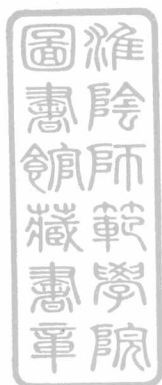
当代北京

铁路史话

Dangdai Beijing Tielu Shihua

当代北京编辑部 编

许 洵 著



淮阴师院图书馆472959

当代中国出版社
Contemporary China Publishing House



图书在版编目(CIP)数据

当代北京铁路史话/许洵著. —北京: 当代中国出版社,
2010. 12

(当代北京史话丛书)

ISBN 978-7-80170-946-2

I. ①当… II. ①许… III. ①铁路运输—史料—北京市
IV. ①K928. 5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2010)第 232761 号

本书图片为本书作者提供。因时间仓促, 不能完全确定摄影者姓名, 故未署名, 特向摄影者致歉; 并请相应著作权人见到本书后, 与当代北京编辑部联系, 以便支付稿酬及再版时准确署名。联系电话: 010—64872595

出 版 人 周五一
责任编辑 姜楷杰
责任校对 王小芸
装帧设计 北京雅顿纵横广告有限公司
出版发行 当代中国出版社
地 址 北京市地安门西大街旌勇里 8 号
网 址 <http://www.ddzg.net> 邮箱: ddzgcs@sina.com
邮政编码 100009
编辑部 (010)66572154 66572264 66572132
市场部 (010)66572281 或 66572155/56/57/58/59 转
印 刷 北京画中画印刷有限公司
开 本 640×960 毫米 1/16
印 张 11.75 印张 2 插页 插图 62 幅 89 千字
版 次 2012 年 5 月第 1 版
印 次 2012 年 5 月第 1 次印刷
定 价 28.00 元

版权所有, 翻版必究; 如有印装质量问题, 请拨打(010)66572159 转出版部。

《当代北京史话丛书》编委会

顾 问：陶西平 范远谋

主 编：陶一凡

副 主 编：陶信成 陈德仁

编 委：（以姓氏笔画为序）

马建农 许 方 关丽娟 齐敬宁 李建平

宋传信 杨良志 陈德仁 张妙弟 金 汕

陶一凡 陶信成

出版前言

《当代北京史话丛书》，是由当代北京编辑部和当代北京史研究会组织编写的《当代北京丛书》系列中的一种。它以史话的形式，记述和反映新中国成立以来北京方方面面发展变化的情况，与读者朋友们一起回顾历史，认识现在，展望未来。

这套丛书力求既体现“史”的宗旨，即以真实的史料为依据，注重完整性、科学性、知识性，纵向脉络清晰，横向展现充分；又具有“话”的特点，即注重叙述的通俗生动和议论的简洁明了，贴近实际，贴近生活，使广大百姓愿意读，喜欢读。这套丛书是已出版的《当代北京社会生活史话丛书》的延续和拓展。

以群众喜闻乐见的形式普及当代北京史的研究成果，帮助大家了解时代的进步、社会的发展、人民生活水平的提高和思想观念的变化，了解当代北京人创业的艰辛和收获的喜悦，了解爱国、创新、包容、厚德的北京精神，这是当代北京编辑部和当代北京史研究会着力探索和追求的一个目标。近几年里，我们尝试着组织编写了一套《当代北京社会生活史话丛书》，包括《菜篮子史话》、《米袋子史话》、《餐饮史话》、《居住史话》、《服装服饰史话》、《公共交通史话》、《医疗史话》、《社会保障史话》、《民用能源史话》、《电视史话》、《阅读史话》等，已出版了三十余种。实践证明，这个尝试和努力得到了读者的认可。《当代北京史话丛书》将继续朝着这个方向去做。

书是写给读者看的。无论是丛书的内容还是著述的形式，我们都愿意认真听取读者的宝贵意见和建议，争取把这方面的工作做得尽可能好些、再好些。

当代北京编辑部

2012年4月

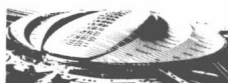
引言

北京是一座枕在铁轨上的城市，也是一座与铁路有着不解之缘的城市。从清末铁路在中国诞生之时到新世纪的今天，北京有着太多的与铁路有关的中国“之最”及“第一”，由此书写了中国铁路的历史。京城百姓在“之最”及“第一”中感受到了北京铁路带来的便捷与高效，而在未来更多个“之最”及“第一”中，京城百姓还将体验到北京铁路高速发展所带来的意外惊喜。

从 1865 年最先在中国国土上出现的全长仅 0.5 公里的德小铁路算起，在不到 150 年的时间里，北京铁路局的正线铁路延展长度已经达到 7721 公里。如今，以北京为中心的京山、京广、京原、京包、京九等 15 条主要干线在中国的版图上纵横辐射，沟通南北，连接东西。

北京的铁路车站亦经历了重大变迁。从低矮简陋的马家堡火车站到现代化的亚洲第一大火车站——北京南站，如今的北京已经拥有了四个铁路特等车站，旅客的乘车与候车条件得到了显著的改善。

行驶在北京铁路线网中的机车与客车逐步升级换代，从新中国成立前的三等客车到成立后的绿皮车，再到第一列新空调列车，再到充满人性化设计、高智能、高科技的动车组软卧列车，京城百姓的“坐骑”不断升级。全国铁路六次大提速及随着高速铁路的逐步建成通车，进出北京变得更加便捷高效。



铁路正以各种各样的形式逐渐融进京城百姓的生活，改变了京城百姓的出行观并成为京城的重要一景。京城百姓越来越多地感受到铁路带来的快乐。

火车是一条龙，一条钢铁巨龙。无数条钢铁巨龙不断地从京城各大火车站腾飞，带着京城百姓的祝福和祝愿，飞向祖国的四面八方。



CONTENTS

目录

引 言 / 1

第一章 清末及民国时期的北京铁路 / 1

清末,随着中国国土上第一条铁路——德小铁路的修建,北京成为中国铁路的萌芽之地。中国人自主设计、建造的第一条铁路——京张铁路亦在清朝末年建成通车。随着更多铁路的修建,清末民初的北京形成了初步的铁路网。

一、清末北京:中国铁路的萌芽之地 / 2

二、詹天佑与京张铁路 / 8

三、晚清的北京铁路网 / 20

四、民国时期的北京铁路 / 22

第二章 新中国成立至“文革”时期的北京铁路 / 25

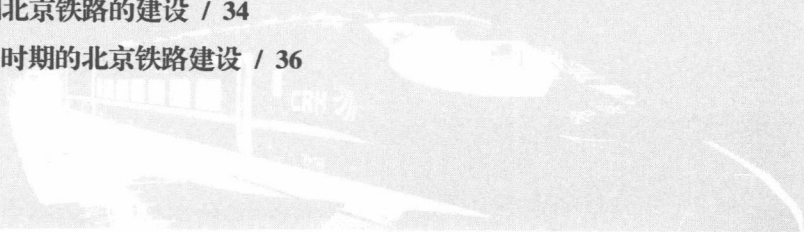
新中国建立后,北京铁路有了长足的发展。铁路运营里程进一步扩展,包括车站、机车、通讯信号设备在内的各项铁路配套设施有了长足改进。

一、经济恢复时期北京铁路的建设 / 26

二、第一个五年计划及“大跃进”时期北京铁路的建设 / 28

三、调整时期北京铁路的建设 / 34

四、“文革”时期的北京铁路建设 / 36





第三章 新时期北京的铁路建设 / 41

改革开放三十余年，北京铁路建设的发展规模与发展速度前所未有的。直通铁路、高速铁路、客运专线的陆续修建，铁路车站的修建与改造，铁路运行速度的提高，无不在诠释着铁路跨越式发展的内涵。

一、改革开放后至 20 世纪末的北京铁路建设 / 42

二、进入新世纪的北京铁路 / 48

三、编织更加快捷高效的铁路网络 / 56

第四章 北京铁路车站的变迁 / 59

北京铁路车站的建设经过了漫长的发展历程。这里不仅有经历了沧桑历史的百年老站，更有先进、高科技的新型车站。北京是全国特等车站最多的城市。“亚洲第一大火车站”、“亚洲日客流量最大的火车站”等冠名凸显着北京车站的雄伟与客流量的壮观。北京铁路“四主两辅”客运车站的格局正在逐步形成。

一、从露天小站到“亚洲第一”火车站 / 60

二、正阳门火车站的前世今生 / 67

三、北京站：中国铁路建设史上的奇迹 / 75

四、北京西站：全国日客流量最大的火车站 / 78

五、从“平绥铁路西直门站”到新“北京北站” / 81

六、丰台站：沧桑历史下的综合车站 / 85

七、丰台西站：北京唯一的特等编组站 / 88

八、功能逐步转换的北京东站 / 90

第五章 北京铁路机车、客车的发展与铁路客票的升级换代 / 91

从蒸汽机车到内燃机车再到电力机车，从新中国成立前的“三无”客车到新中国成立后的绿皮车再到飞速的动车组列车，从硬纸板火车票到计算机联网火车票到磁卡火车票再到手机火车票，北京铁路机车、客车的发展与铁路车票的更新换代是北京铁路现代化的一个个缩影。

一、北京铁路机车的发展 / 92

二、北京铁路客车的发展 / 104

三、铁路客票的升级换代 / 116

第六章 铁路与京城百姓生活 / 127

铁路正在与京城百姓的生活逐步相融合，铁路正在悄无声息地改变着人们的出行观与出游观，并发挥着自身承载的文化元素。铁路已经成为京城一道亮丽的风景，更多的京城百姓开始挖掘铁路给生活带来的无尽快乐，使得铁路成为京城百姓生活中一个不可或缺的组成部分。

一、春运：北京铁路最忙碌的时刻 / 128

二、铁路与京城百姓的出行与出游 / 138

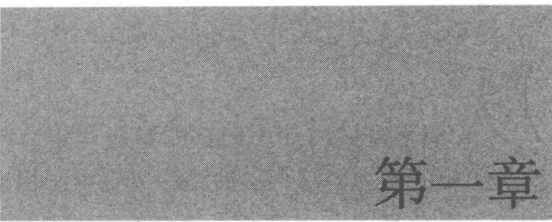
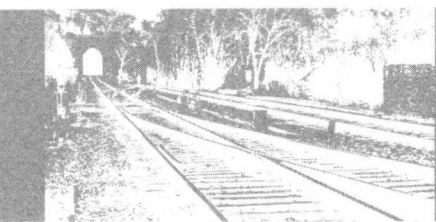
三、奥运列车：流动的奥运宣传站 / 148

四、铁路：京城一景 / 151

五、京城百姓的“铁路热” / 164

参考文献 / 176

后 记 / 177



第一章

清末及民国时期的北京铁路



从清末宣武门外小铁路的修建开始，北京，这座古老而拥有着悠久历史的城市便与中国铁路的历史紧密相连。1865年，中国国土上的第一条铁路——一条仅长0.5公里的小铁路出现在北京宣武门外。1909年，由著名爱国工程师詹天佑主持，中国人自主设计并修建的第一条铁路——京张铁路建成通车。从此，以北京为起点，中国进入了铁路时代，而北京的铁路也掀开了历史的一页。

一、清末北京：中国铁路的萌芽之地

晚清的闭关锁国，没有将现代化的铁路挡在国门之外。这既有列强希望通过铁路在中国开辟新的疆土的原因，又是中国人自身杰出智慧的体现。

从德小铁路至紫光阁铁路

1865年的北京宣武门外，护城河水清澈而有些冰凉。这一年，北京宣武门外突然出现一条小铁路，史称“德小铁路”。这是一个名叫杜兰德的英国商人偷偷修建的铁路，只作展览之用。杜兰德希望清政府能够认识铁路，进而借此打开中国市场。由于这条铁路始自宣武门

终至菜市口，国人又称其为“宣菜路”。可惜，这条铁路的寿命与它0.5公里的长度一样短，因为铁路和机车“惊了龙脉”，破了风水，清政府很快便勒令拆除。

铁路的引进，本应使得闭关锁国的清政府更加清醒地认识到世界之巨变，风靡世界的工业革命已使“天朝上国”被众“夷国”远远抛在后面。然而，遗憾的是，昏庸的清朝统治者并没有因此而感到自身的危机，反而以“观者骇怪”为由，勒令把这条铁路拆掉。“诧异所未闻，骇为妖物，举国若狂，几致大变”描述的正是当时清朝官民见到德小铁路的感受。

尽管清朝政府对德小铁路骇为妖物，但德小铁路却着实让清朝官民知道了铁路的发明与存在。李鸿章也由此认识到铁路所具有的独特优势，他成为晚清最早提议修筑铁路的主要官员。1872年，也就是在德小铁路因为“诧异所未闻，骇为妖物”而被拆毁后的第七年，李鸿章提出“自开煤铁矿与火车路，则万国缩伏，三军必皆踊跃，否则日蹙之势也”的修建铁路建议。当然，李鸿章主要是从铁路对于军事的重要性来考虑的，然而，令人遗憾的是，除李鸿章外，清政府的其他主要官员则“闻此议者，鲜不咋舌”。因此，修筑铁路的计划迟迟没有实现。

1888年，经慈禧太后同意与批准，李鸿章命人修建了一条横贯西苑三海的宫廷铁路，即紫光阁铁路。紫光阁铁路南起中海瀛秀门（居仁堂宝华门外），经紫光阁、中海北门（福华门）、北海南门（阳泽门）、北海极乐世界，北止镜清斋（静心斋），全长约两公里。建成后，慈禧太后经常乘坐黄绸座车，在手执黄缎幡旗的太监的引导下往返于仪銮殿和静心斋之间。静心斋是慈禧太后用餐的主要场所，因而这条小铁路成为慈禧太后名副其实的就餐小铁路。

1900年八国联军入侵北京，紫光阁铁路被毁。令人欣慰的是，北海公园管理处表示，拟在不久后依原样重修紫光阁小铁路，这条慈禧就餐铁路不久将原貌再现于世人面前。



新易铁路：慈禧专用线

庚子年，即公元1900年，八国联军从天津打到了北京城。慈禧不得已，带着光绪帝和一批王公贵族，化装逃出了西直门，经过太原，从风陵渡过黄河，进潼关，过华县、临潼，于10月26日到达西安避难。尽管那年陕西大旱，受灾地区多达60余州县，不少地方颗粒无收。但慈禧却全然不顾300万灾民的死活，在西安的行宫内照样摆谱、摆御膳，过着奢侈无度的生活。

1901年《辛丑条约》的签订，让慈禧感到安全得到了保障，便在这年的八月从西安起程返京。沿途经洛阳、开封，转道北上，过安阳，抵达正定，由正定乘火车北上。从正定到马家堡车站（今北京南站的前身）的铁路给慈禧太后留下了很好的印象。

当时，长辛店机车厂（即今日的北京二七机车车辆厂）有两辆非常高级的进口外国包车。但是，由于是进口的，不合清朝皇室的要求，因此长辛店机车厂特意请来当时著名的木匠王翠，在车厢里雕龙刻凤，意为“吉祥如意”、“龙凤呈祥”。同时，将包车内原有的座位全部拆掉，安上与宫里一样的宝座，车厢内壁都用黄缎子障壁，地上铺黄龙图案地毯，金碧辉煌，称为“龙车”。车辆改装好之后，谁给慈禧太后开车呢？当时，中国人连铁路尚没见过，更不要说有会开火车的司机了，只得请了法国人祚曼。已经执掌直隶总督大权的袁世凯也同车护驾回京。车行不及一日，即到达终点马家堡车站。

这趟火车的体验令慈禧龙颜大喜，赐给袁世凯穿黄马褂和在紫禁城骑马的特权。袁世凯趁热打铁，于1902年上了一道奏折，奏请修建一条专供皇室祭祖之用的铁路——新易铁路，即河北新城县高碑店至易县梁各庄的铁路。由于西陵在梁各庄左近，故该铁路又名西陵枝路，亦名高易枝路。慈禧当即钦批了该奏折，并决定两年后坐火车到西陵祭拜祖先。谕旨中说：“现在时事艰难，民情困苦，常在朝廷廛念之中，此次抵谒西陵，兴修铁路，以省地方供给之繁。”这条御用铁路，斥资60万两白银。当时，一两白银可购粮一石，一石相当于

60 公斤。也就是说，这条御用铁路，要耗费 3600 万公斤的粮食，可见慈禧“兴修铁路，以省地方供给之繁”的说辞是多么的荒谬！

慈禧把修筑新易铁路的事情交给袁世凯负责，要求在六个月内完工，时间十分紧迫。袁世凯想请英国工程师金达主持筑路工程。金达在当时是很知名的铁路工程专家，李鸿章主持修建中国第一条营业铁路唐胥铁路时，金达就参与了，还设计了著名的“中国火箭”号简易蒸汽机车。此后，李鸿章把唐胥铁路向两端延筑到天津和关外。1897 年 1 月，清政府成立铁路总公司，以盛宣怀为督办大臣，筹建卢汉铁路；1899 年 2 月卢沟桥至保定段竣工通车，金达在这些工程中都任总工程师。新易铁路是“皇差”，办好了是大功一件，办得不好是要掉脑袋的，交给金达最有把握。

不成想，半路杀出个程咬金。法国公使听到清廷要聘任金达当总工程师的消息后，十分不满，提出了抗议，理由是：正在修筑的卢汉铁路，虽然用的是比利时公司贷的款项，但法国是比利时的后台老板，注入了五分之四的资金，而新易铁路是卢汉铁路的支线，理当由法国工程师来主持设计建造。

两国相持不下，这可把袁世凯难住了，谁也得罪不起，而时间不等人，几经权衡，他放弃了任用外国工程师的初衷。

于是，清朝政府决定由时任关内外铁路总办的“留美幼童”梁如浩主持此事。梁如浩推荐了同为“留美幼童”身份的詹天佑主持修建铁路。10 月 19 日，詹天佑被任命为新易铁路总工程师。从此，詹天佑这个名字，逐渐为中华大地所熟知。

新易铁路建设工程于 1902 年 11 月，在不易施工的冰天雪地里，迅速开了工。但工程面临诸多困难：一是季节不好，整个施工期正是天寒地冻的冬季；二是材料短缺，运输困难；三是工期紧迫，已被英法争权耽误了两个月。但这些困难都被詹天佑克服了。詹天佑不仅技术精湛，而且有超乎寻常的组织能力，善于从实际出发，机动灵活地应对各种困难。他在新易铁路上用的钢轨全部是从关内外铁路局借来



的旧钢轨，省去了购买新轨、运输等必需的繁杂手续，赢得了时间，争取了主动。他考虑到，这不是干线铁路，不走重车，枕木可以适当铺稀些，这样既可缓解枕木短缺的困难，也可加快施工进度。全线需要修建大小桥梁 37 座，其中跨越南拒马河和易水支流的两座较长，照理应架永久性铁桥，可迫于工期，只能来个“缓兵之计”，即先搭便桥，保证祭陵专列安全通过，以后再架铁桥。按规定，路基建成必须风干一年后方可铺轨，但新易铁路显然等不及，只好对路基加倍夯实后紧接着铺轨。施工日夜不停地进行着，詹天佑亲临工地，经常每天工作 15 个小时以上。

在这段线路中，架设滦河大桥是关键工程，由英籍工程师喀克司负责，但他指挥桥墩基础的打桩屡遭失败。滦河水流湍急，桥基所在的河床流沙层甚厚，建起的桥墩几次被水冲毁。喀克把这个难题交给詹天佑。詹天佑经缜密调查测量，决定改变桥址，并在桥墩施工中采用当时最新技术——气压沉箱法，结合中国传统的打桩方法，施工获得了成功。一座座桥墩结结实实地立在激流之中，一座长达 670 多米的滦河大桥终于傲然挺立在滦河上。从此，詹天佑的名气越来越大。

仅仅四个月的时间，新易铁路就建成了。1903 年 2 月下旬，新易铁路正式竣工。袁世凯验收后亲自向慈禧上疏：臣于本月二十七日乘坐火车“沿途逐段细心勘验，计由高碑店至涞水二十七里，由涞水至易州三十七里，由易州至梁各庄十七里，地段一律平坦，长桥亦尚稳便。惟期限太迫，不及修建铁桥，且新造之路，土性较松必须往复垫压，方能十分坚结。现在行车尚未敢过于遑速，此七十八里约行六刻钟之谱。臣查此项工程，前奉旨本限六个月报竣，今仅四月，即已完工，所需款项，不过六十万两”。

铁路修建好了，专列也准备好了，接下来的问题便是谁来开这趟专列。几经筛选，技术精湛、为人可靠的张美被选为该趟祭陵专列的司机。张美出身贫寒，八国联军进攻天津时，其父遭俄国侵略军枪杀，生活无着，很小就外出打短工。13 岁进铁路系统，在机务段当童