



伟人与中国铁路

雷风行 才铁军 著

WEIREN

YU ZHONGGUO TIESHI

中国铁道出版社

1073897

中华人民共和国铁道部科技基金资助项目

淮
 阴
 师
 范
 学
 院
 图
 书
 馆
 藏
 书
 章

伟人与中国铁路

雷风行 才铁军 著



淮阴师范学院图书馆 1073897

中国铁道出版社

2001年·北京

7088701
(京)新登字 063 号

内 容 简 介

回眸 120 多年中国铁路发展史,有五位站在时代前列的伟大人物对铁路发展影响至关重要,他们是:孙中山、毛泽东、周恩来、邓小平、詹天佑。

本书以翔实的材料,生动的笔触,记述了这五位伟人对中国铁路发展作出的巨大贡献,文后分别附有他们有关铁路的讲话与论述。本书史料丰富,文笔流畅,可读性强,从铁路这一侧面折射出五位伟人的丰功伟绩,反映了中国铁路的百年巨变。

图书在版编目(CIP)数据

伟人与中国铁路/雷风行,才铁军著. —北京:中国铁道出版社,2001.11
ISBN 7-113-04441-7

I. 伟… II. ①雷…②才… III. ①铁路运输—交通运输史—中国—史料②名人—生平事迹—中国

IV. F532.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 085487 号

书 名: 伟人与中国铁路

著作责任者: 雷风行 才铁军

出版·发行: 中国铁道出版社(100054,北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑: 徐绍奎 熊安春 陈若伟

封面设计: 马 利

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

开 本: 850 mm×1 168 mm 1/32 印张:5.375 字数:145 千

版 本: 2001 年 12 月第 1 版 2001 年 12 月第 1 次印刷

印 数: 1 ~ 4 000 册

书 号: ISBN 7-113-04441-7/K·26

定 价: 10.00 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

发行部电话:(021)73169(路),(010)63545969(市)

第二章

目 录

第一章

孙中山与中国铁路 1

孙中山对铁路毕生牵挂,辞去临时大总统职务后一心筑路强国,接受“督办全国铁路全权”之职。宋教仁遇刺,惊醒了孙中山的铁路强国梦 3

辛亥革命失败后,孙中山发愤著书,《实业计划》成为中国铁路划时代的标志。然而孙中山的铁路梦又是一个悲剧,因为在当时这是根本不可能实现的 7

孙科出任中国第一任铁道部长,子承父志抓铁路,可结果却是筑路雄心付东流 12

附录 1 在北平全国铁路协会欢迎会的演说 18

附录 2 在北平中华民国铁道协会欢迎会的演说 ... 20

附录 3 中国之铁路计划与民生主义 21

第二章

毛泽东与中国铁路 28

毛泽东不但是中国农民运动的领袖,而且是早期中国铁路工人运动的卓越领导者..... 31

毛泽东利用铁路加速了革命战争的胜利。他组织了中国第一次铁路建设大会战。毛泽东——新中国铁路发展方略的伟大决策人..... 36

建国后,毛泽东的足迹遍及中华。他指点江山,喝令风雨,与人民心心相印..... 40

神秘的毛泽东专列,与许多重大历史事件联系在一起。专列——毛泽东的另一个“家”..... 45

附录 毛泽东论铁路(摘录)..... 57

周恩来与中国铁路 59

建国初期百废待兴,周恩来首先抓“恢复铁路”,整个局面搞活了..... 62

周总理主持编制“一五”计划,移山填海修鹰厦,长江天堑变通途,西南西北与全国“接轨”..... 65

从西南铁路大会战,到建北京地铁、修坦赞

目 录

001	铁路,周恩来统筹全局,指挥若定	69
101	“文革”头三年,铁路运输几近瘫痪,周恩来 “自己当起了铁道部长”	73
101	北京站发生撞车大事故,周恩来通宵达旦 处理事故,一次次敲响“安全第一”的警钟	79
110	从保护吕正操、刘建章,到牵挂普通火车司 机、乘务员,周恩来情系铁路职工	83
111	周恩来住院后对万里说:“不要紧,有小平 同志呢!”一代巨星殒落,“周恩来号”机车寄衷 情	86
119	周恩来关于铁路建设的光辉思想与实践, 是全路职工的宝贵财富。总理回眸应笑慰	89
151	附录 1 周恩来论铁路(摘录)	92
	附录 2 不许中断铁路轮船交通	94
153	邓小平与中国铁路	95
154	刘邓大军从破击铁路、争夺铁路到抢修铁 路,邓小平与铁路结下不解之缘	98

大西南百废待举,邓小平果敢决策。两年 建成成渝铁路,从此蜀道不再难·····	100
邓小平分工抓铁路,要求铁路安全正点, “要像钟表一样准确”·····	105
三年“大跃进”,铁路付出了沉重代价。邓 小平首次整顿铁路,抓整章建制·····	107
邓小平复出,全面整顿,铁路先行。整顿系 统纠正“文章”错误,赢得民心·····	110
中国现代化建设怎么搞?总设计师指出, 铁路交通是重点,“宁肯欠债,也要加强”·····	114
邓小平南方谈话,中国铁路驶入高速发展 的“快车道”。铁路职工誓将遗愿化宏图·····	116
附录 全党讲大局,把国民经济搞上去·····	120

第三章

詹天佑与中国铁路·····	123
---------------	-----

11岁赴美国留学,詹天佑立下誓言:“今后 中国也要有火车轮船!”于是选择了铁路工程专 业·····	124
---	-----

从唐津铁路到滦河大桥,从帮工程师到总

目 录

工程师,詹天佑初露锋芒,脱颖而出.....	127
“全世界的眼睛都在望着我们,必须成功!” 詹天佑力排万难,指挥建成京张铁路,为中国人 扬眉吐气	131
出任四路六职,南北并进推动筑路。清政 府出卖路权,詹天佑悲愤抗争,保路运动引发辛 亥革命	137
呕心沥血,主持修筑汉粤川铁路。怒斥雷 诺,为中国工程师讨回公道.....	140
出任交通部技监,病倒在维护国家主权斗 争第一线。英年早逝,“所恨平生之志未尽舒”	144
附录 1 在京张铁路通车典礼上的演说词	151
附录 2 《铁路危言》序	153
附录 3 敬告青年工学家	154
附录 4 詹天佑生平大事年表	157
后 记	163

第一章

孙中山与中国铁路

孙中山 (1866. 11.

12—1925. 3. 12) 我国伟

大的革命先行者。名文，

字逸仙，后化名中山樵。

广东香山(今中山)人。

1892年(清光绪十八年)

在香港西医书院毕业后，

行医于澳门、广州。1894



孙中山

年上书李鸿章，提出革新政治主张，遭到拒绝，遂赴檀香山组织兴中会，提出了“振兴中华”的口号和“驱除鞑虏，恢复中国，创立合众政府”的政治纲领。次年，在香港设机关，准备在广州起义未成。1900年他派人至惠州(今属广东)三洲田发动起义，失败后继续在国外开展革命活动。1905年中国同盟会在日本东京成立，孙中山被推选为总理；确定“驱除鞑虏，恢复中华，建立民国，平均地权”的资产阶级革命纲领，提出“三民主义”学说；创办《民报》，宣传革命，同当时的中国改良派激烈论战。此后他在国内外发展革命组织，联络华侨、会党和新军，多次发动武装起义。

1911年(宣统三年)10月10日武昌起义,各省纷纷响应。12月29日,被十七省代表在南京推选为中华民国临时大总统,1912年1月1日在南京宣布就职,建立中华民国临时政府,月底组成临时参议院。2月13日,因革命党人与袁世凯妥协,孙中山被迫提请辞职。3月经临时参议院通过,公布他主持制订的《中华民国临时约法》。8月同盟会改组为国民党,被选为理事长。1913年3月因袁世凯派人刺杀宋教仁,即主张起兵讨袁,旋即失败。1914年在日本建立中华革命党,重举资产阶级革命旗帜,先后两次发表讨袁宣言。1917年段祺瑞解散国会,他在广州召开国会非常会议,组织护法军政府,当选为大元帅,誓师北伐。1918年因受桂系军阀和政学系的挟制,被迫辞职,到了上海。次年创办《建设》杂志,发表《实业计划》,并将中华革命党改组为中国国民党。1920年回到广东,次年就任非常大总统。1922年因陈炯明叛变,他退居上海。屡经失败,孙中山几乎陷入绝望境地。

俄国十月革命的胜利和中国共产党的成立,给了他新的希望。在中国共产党和苏俄共产党、列宁的帮助下,决心改组国民党。1923年回到广州,重建大元帅府,次年1月召开中国国民党第一次全国代表大会,通过宣言,实行联俄、联共、扶助农工的三大政策,把旧三民主义发展成为新三民主义;改组中国国民党成为工人、农民、小资产阶级和民族资产阶级的革命联盟。同年11月,他应邀北上讨论国是,提出“召开国民会议和废除不平等条约”两大号召,同帝国主义和北洋军阀段祺瑞,张作霖等作斗争。1925年3月12日在北京逝世,遗嘱“必须唤起民众,及联合世界上以平等待我之民族,共同奋斗”。在哲学上,提出“知难行易”说,批判了“知之非艰,行之惟艰”的保守思想。遗著编有《孙中山选集》、《孙中山全集》等。

孙中山作为我国近代民主革命的先行者、伟大的民主主义革命家，孙中山“全心全意地为了改造中国而耗费了毕生的精力，真是鞠躬尽瘁，死而后已。”（毛泽东语）

孙中山领导人民经过长期的艰苦斗争，终于推翻了封建专制制度的最后一个王朝，创立了资产阶级共和国——中华民国。

孙中山在中国共产党和国际无产阶级的推动和帮助下，采用革命的“联俄、联共、扶助农工”三大政策，改组了中国国民党，建立了三民主义和共产主义的革命统一战线，实现了第一次国共合作，从而推动了第一次国内革命战争的发展，促使中国革命走向新的高潮。

孙中山在拯救中国、改造中国过程中，高度重视实业建设，对铁路建设更是情有独钟，倾注了大量心血。他的《实业计划》是中国铁路建筑史上一个划时代的标志，代表了民族资产阶级的最高愿望，代表了历史发展的进步潮流，孙中山的铁路计划和实践，在中国铁路发展史上占有重要地位。

孙中山对铁路毕生牵挂，辞去临时大总统职务后一心筑路强国，接受“督办全国铁路全权”之职。宋教仁遇刺，惊醒了孙中山的铁路强国梦

孙中山从12岁至26岁，接受了14年的西方资本主义教育，学到了许多先进的自然科学知识，向往文明社会。

1894年夏天，孙中山写了一封长达8000多字的信——《上李鸿章书》，主张以西方资产阶级国家为楷模，采用先进的科学技术以发展工农业生产，达到国家独立富强的目的。可李鸿章没有接见孙中山，也毫不理睬孙中山的意见。

1894年7月25日,中日甲午战争爆发,中国惨败。这时孙中山认识到“和平方法,无可复施”,只有革命才能救中国。于是这年10月,孙中山胸怀革命的理想乘船去檀香山宣传革命思想,从此开始了他职业政治家的生涯。

1912年1月,孙中山出任中华民国南京临时政府临时大总统。

但是,刚刚成立的南京临时政府困难重重,最后在帝国主义和封建势力的强大压力下,不得不向帝国主义的忠实走狗袁世凯妥协了。

1912年2月12日,在袁世凯的“逼宫”下,清帝宣布退位。2月13日,孙中山宣布辞去临时大总统职务,同时推举袁世凯继任。3月10日,袁世凯在北京宣誓就职,4月1日,孙中山宣布解职。从此,中国进入北洋军阀统治时代。

解职后,孙中山不计个人的名利和地位,决定将主要精力转移到民生主义方面来,从事实业建设。孙中山认为要进行经济建设,首先而且最重要的是要发展交通,交通是先行部门。

孙中山解职的当天,在南京同盟会员为他举行的饯别会上发表演说时明确表示:“解职不是不理事”,而是致力于“比政治要紧的”“民生主义”事业。孙中山提出“借外债以兴实业”和修筑铁路、防止资本家垄断的主张,阐述“平均地权”和兴办实业、发展铁路等政策问题。

1912年4月中旬,孙中山在武昌各界民众露天大会上兴致勃勃地发表演讲,建议修造长江公铁两用大桥或凿通隧道,使武汉三镇连成一片。他大声疾呼,振兴中国惟一的出路是发展实业,而建筑铁路则是“发展中国财源第一要策”,“无铁路,转运无术,工商皆废”。他呼吁从修建铁路入手,振兴中国。孙中山的演讲,在武汉三镇引起强烈反响,孙中山自己也兴奋不已。

6月,孙中山来到上海,就铁路强国之策与黄兴会商。他昼思夜想,草拟了一份修筑铁路的计划,为中国精心绘制了一幅宏伟的铁路建设蓝图。他准备修筑南路(自南海至天山之南)、中路(自扬

子江口至伊犁)、北路(自秦皇岛至蒙古乌梁海)三条沟通全国的主要铁路大干线。

1912年夏天,未识破袁世凯真面目的孙中山准备到北京走一趟,争取他的铁路建设计划取得“参议院之赞同,政府之特许”。老奸巨滑的袁世凯为了麻痹革命党人,也再三邀请孙中山北上会商内政纲领。

1912年8月24日,胸怀一片诚心、一腔热血的孙中山来到北京,得到袁世凯国家元首般隆重的接待。孙中山被袁世凯的假象欺骗了。他在北京逗留将近1个月,与袁世凯会谈13次,有时从下午一直谈到次日凌晨。孙中山向袁世凯表示,打算“十年不问政治”,“专求在社会上作成一种事业,即建设铁路的事业”。

9月9日,孙中山正式接受了袁世凯政府的任命,担任“全国铁路督办”,接受了袁世凯授予的“督办全国铁路全权”的头衔。孙中山发誓要在10年之内修筑20万里铁路,“使中国全境四通八达”,成为“全球第一强国”。不久,孙中山的得力助手黄兴也接受了袁世凯委任的“川粤汉铁路督办”的职务。

孙中山到达北京的第二天,以同盟会为基础与四个小党合并改组而成的国民党在北京正式成立,孙中山被推选为理事长。但不久他就委托宋教仁为代理理事长,自己专心致力于铁路。

为实现铁路强国之梦,孙中山“日夜筹思,不敢稍懈”。秋天,孙中山兴致勃勃千里奔波,先后考察了华北、华中的北宁、津浦和胶济铁路。到达济南时,在52个团体的欢迎会上,孙中山发表重要讲话,提出三大铁路政策:借资兴办;华洋合股;定期限批与外人承筑,期满无价收回。

10月初,孙中山风尘仆仆回到上海,10月14日正式成立了“中国铁路总公司”,又设立了铁路督办办事处。这期间,孙中山完成了全国铁路干线分布的设计,并着手筹措铁路建设经费。

1913年2月11日,孙中山以“督办全国铁路全权”的名义,东渡日本考察铁路,进行筑路借款。他在长崎、东京等地参观考察,又应日本铁道协会之邀,作了题为《中国铁道政策》的演讲。

1913年3月20日,袁世凯派特务在上海沪宁车站抢杀了国民党领袖宋教仁。随着“宋案”的真相大白,袁世凯露出了反革命的真面目。

血的事实,惊醒了孙中山的铁路梦。3月27日,孙中山赶回上海,力主“武力讨袁”。7月,“二次革命”爆发。9月,“二次革命”失败,孙中山逃亡日本。

孙中山奔走中外,为圆他的铁路强国之梦而殚精竭虑,而理想却不能实现。与此同时,袁世凯的北洋政府卖国求荣,向帝国主义列强出卖路权,以换取帝国主义列强对他称帝的支持,并藉此筹措军费。

中华民国一成立,日本就制订了以经济侵略为手段的扩张政策。1913年10月,袁世凯与日本驻华公使山座圆次郎做了一笔肮脏的交易,他们以秘密换文的方式达成协议:日本政府支持袁世凯称帝,袁世凯借日款修筑满蒙5条铁路。早在1913年,袁世凯就向英、法、德、俄、日5国银行团借款2500万英镑,用来镇压孙中山领导的“二次革命”。袁世凯挪用的铁路外债及其垫款高达4000万两银元。帝国主义列强夺得了总计超过1万公里的铁路路权,线路遍及除台湾岛以外的中国大地。

1914年,第一次世界大战爆发了,欧洲列强们忙于战争,来不及将从中国夺得的路权变成掠夺中国财富的吸血铁路。他们的大量人力、财力,都扔到战争的火海中去了,而狡猾的暴发户日本则乘虚而入钻了空子。

第一次世界大战期间,日本出口贸易额达54亿日元,1915年至1918年外贸顺差高达28亿日元。大量的黄金滚滚流入日本,日本有了充足的对中国进行经济侵略的本钱,欧洲的列强们又都忙于打仗,这给日本提供了一个绝好的机会。于是,日本张开了对中国进行经济侵略的血盆大口。

1915年1月,日本逼迫袁世凯政府承认灭亡中国的“二十一条”,攫取了铁路特权,妄图独霸中国。

日本先出兵进攻被德国霸占的中国高徐(高密至徐州)、顺济

(邢台至济南)铁路沿线,从德国人手中夺得路权。接着,日本取得了吉会(吉林至朝鲜会宁)和所谓“满蒙四路”,即赤峰至葫芦岛和长洮(长春至洮南)、开吉(开原至吉林)、洮热(洮南至热河)的筑路权。进而日本又疯狂地夺得了吉敦铁路(吉林至敦化)的贷款控制权。

日本在北洋军阀统治时期,为方便其在中国的经济掠夺,修建铁路 4 264 公里。除东北地区的铁路外,京绥铁路的张家口至包头段、粤汉铁路的广州至韶关段、南浔铁路的德安至南昌段,等等,都留下了日本在中国大地上掠夺的印迹。

中国国有铁路的修建却如老牛拉破车,缓慢无比。北洋时期是中国铁路借外债最多的时期,款约 40 多项,可总共才修建国有铁路 3 036 公里,平均每年只有 200 多公里。

辛亥革命失败后,孙中山发愤著书,《实业计划》成为中国铁路划时代的标志。然而,孙中山的铁路梦又是一个悲剧,因为在当时这是根本不可能实现的。

辛亥革命失败后,革命处于低潮,但孙中山毫不气馁,在继续不屈不挠地领导中国资产阶级革命的同时,仍念念不忘中国的铁路建设。

孙中山为了“启发国民”,“唤醒社会”,从 1918 年至 1919 年,在上海莫利爱路住所深居简出,发愤闭门著书。孙中山以“痛心疾首”的心情,把“奔走国事 30 余年”的经验,在理论上作了总结,写成了《孙文学说》、《实业计划》两本书。

《孙文学说》是孙中山的哲学代表作。

《实业计划》阐述了开发中国实业的途径、原则和计划。书中提出了包括关于交通、商港、都市、水力、灌溉、工业、农业、造林、移

民等方面的宏大建设计划。《实业计划》是一个以国家工业化为中心、使中国国民经济全面近代化的大规模建设规划,包含着孙中山关于经济建设的一系列理论观点、方针政策和方法步骤,其目的是要把贫穷落后的半封建、半殖民地的中国,改造成为资本主义强国。

《实业计划》中最精华的部分莫过于铁路计划,这是孙中山多年潜心研究中国铁路问题的总结。孙中山的目标是使中国成为拥有 10 万英里(约合 16 万公里)铁路的现代化强国,摆脱列强对中国铁路的控制,扭转中国铁路的落后现状,建设覆盖全国的铁路网,与世界交通大体系接轨。

为了实现这个目标,孙中山提出了建设铁路的四项总原则。

第一项原则是“必选最有利之途吸收外资”。孙中山认为在当时的国情下“若用本国资本筑路,则一年筹 1000 万,亦需 60 年,始达 60 亿之数,而已精疲力尽。一切流动资本,悉归于铁路建筑之上,金融机关必然停止。则铁路告成之日,即为国家灭亡之时”。孙中山认为,利用外资也是有条件的,“铁路由外人承修,40 年后仍归中国。另附条件,不及 40 年,亦得依股票时折,随时收归所有”。“利用外资,可以得外资之益,故余主张开放门户,吸收外国资本,以筑铁路”。但国家主权“务期权操于我,而不妨利溥于人,所有条件及抵押,总求故胜于前,断不令启(彼)野心,以滋妨害”。

孙中山提出的第二项铁路建设原则是“必应国民之所最需要”,以确定和保证建设重点。孙中山认为:“现以交通运输机关缺乏之故,丰富地域,委为荒壤;而沿海沿江烟户稠密省份,麋聚贫民无所操作,其弃自然惠泽而耕人力于无为者,果何如此?倘有铁路与此等地方相通,则稠密省区无业游民,可资以开发此等实足之地,此不仅有利于中国,而且以利于世界商业于无穷也。”按孙中山的铁路布局构想,应优先考虑在东南部沿海沿江大城市与边远地区之间修建铁路,以利于移民实边,解决两地就业与发展生产。

孙中山确定的第三项铁路建设原则是“必须抵抗之至少”。孙中山认为,建设铁路布局时要减少社会障碍和自然障碍。社会障

碍是人为的,如当时俄国控制着中国东北的中东铁路,日本控制着南满铁路。孙中山认为在东北地区修建新铁路时,应尽量考虑既要与中东、南满铁路争利,又不能受这两条铁路的威胁。自然障碍指的是高山大川,修铁路时应尽量避免,同时又要考虑沿线的人口因素。

第四项铁路建设原则是“必择地位之适宜”。这条原则强调铁路布局应注意连系政治、经济中心城市,又要注意路网建设,干线铁路要与国际铁路接轨、与出海口相通。在具体线路选择时,应注意接近原料产地与加工地,选择政治、经济和军事上最适合的地区建设铁路。

孙中山提出的四项铁路建设原则,可以说是具备政治家的眼光和经济学家的智慧,是切合中国实际的,就是在今天看来也仍不过时,是铁路干线路网布局时要认真考虑的原则。

根据这四原则,孙中山昼思夜想,反复谋划,几经完善,最后终于制订了一个宏伟、庞大的铁路建设计划,即六大铁路系统:

中央铁路系统。此系统为中国铁路系统中最重要的核心部分。该系统计划线路 24 条:1. 东方大港塔城线;2. 东方大港库伦线;3. 东方大港乌里雅苏台线;4. 南京洛阳线;5. 南京汉口线;6. 西安大同线;7. 西安宁夏线;8. 西安汉口线;9. 西安重庆线;10. 兰州重庆线;11. 安西州于阗线;12. 诺尔羌库尔勒线;13. 北方大港哈密线;14. 北方大港西安线;15. 北方大港汉口线;16. 黄河港汉口线;17. 芝罘汉口线;18. 海州济南线;19. 海州汉口线;20. 海州南京线;21. 新洋港南京线;22. 吕四港南京线;23. 海岸线;24. 霍山嘉兴线。

西北铁路系统。该系统计划修筑 18 条铁路:1. 多伦恰克图线;2. 张家口库伦乌梁海线;3. 绥远乌里雅苏台科布多线;4. 靖边乌梁海线;5. 肃州科布多线;6. 西北边界线;7. 迪化乌兰固穆线;8. 戛什温乌梁海线;9. 乌里雅苏台恰克图线;10. 镇西库伦线;11. 肃州库伦线;12. 沙漠联站克鲁伦线;13. 格合克鲁伦节克多博线;14. 五原洮南线;15. 五原多伦线;16. 焉耆伊犁线;17. 伊