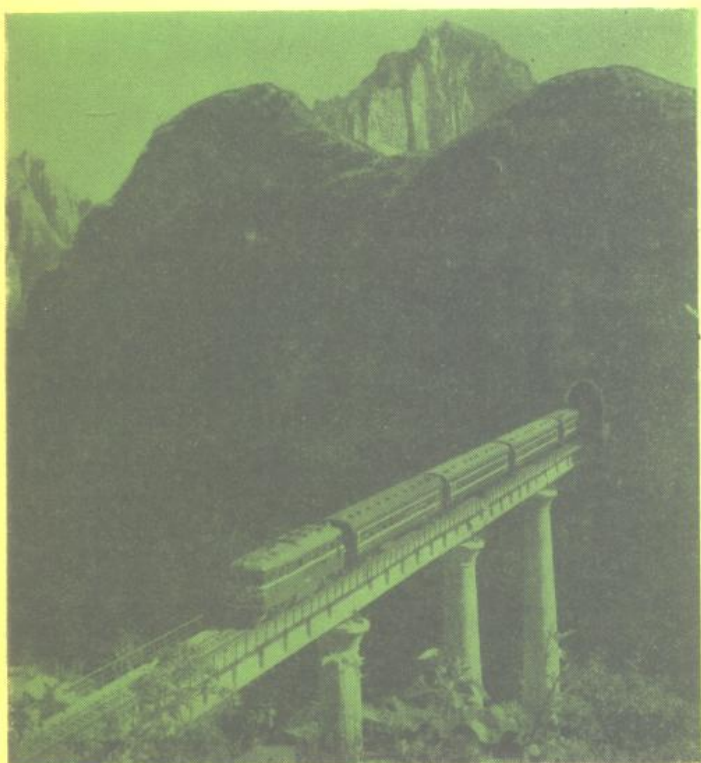




地理小丛书

我国的铁路

芮乔松

中国青年出版社



3686

地理小丛书

我国的铁路

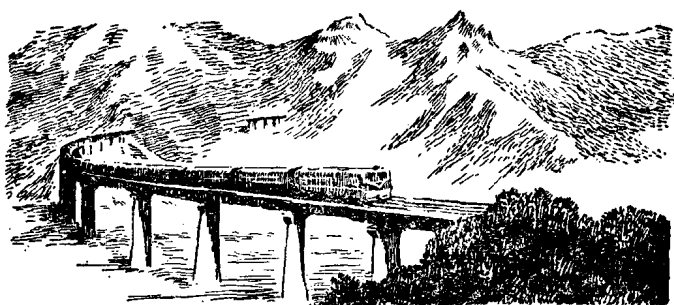
芮乔松



中国青年出版社

目 次

一	旧中国的铁路.....	2
二	人民铁路气象新.....	11
三	大量建设新铁路.....	17
四	不断改造旧铁路.....	37
五	重要的铁路枢纽.....	44
六	铁路运输事业在 不断地改造、建设中前进.....	55



交通运输，是工业和农业、全国社会主义生产各部门互相联系的重要生产部门，也是我国整个社会主义物质生产的重大命脉。工业要建设，交通须先行，所以交通运输业对于工业来说，有“先行官”之称。

在我国的铁路、公路、内河航运、管道运输、民用航空等现代交通工具中，铁路居于最重要的地位，它的客货运量占总运量的大部分。我国的铁路，由半殖民地半封建的旧中国，到社会主义的新中国，是怎样发展起来的；从交通运输地理的角度，应该如何认识铁路网布局的一些问题；从实现四个现代化的需要来考虑，我们还应该怎样继续发展全国的铁路运输事业，等等，这些都是本书所要探讨的问题。

一 旧中国的铁路

旧中国的铁路，是随着帝国主义势力的入侵而兴建起来的。早在一八七六年，英国资本家在上海郊区修筑了一段铁路——吴淞铁路，从吴淞到上海，只有十多公里。这是我国的第一条铁路。在当时，反对修筑铁路的势力很顽强，所以在吴淞铁路通车后不久，清朝政府就用款把铁路赎买下来，加以拆毁，并且把机车和车辆沉入江底了。

一八八一年，英国资本家同中国的大买办官僚李鸿章相勾结，在唐山附近修筑一段铁路——唐胥铁路，从唐山到胥各庄，长约十公里。修筑它的理由，是运煤供给轮船和军舰之用，所以勉强得到批准。一八八八年，清朝政府为了军事上的需要，向英、德两国借款，把唐胥铁路延长修筑到天津，全长一百二十五公里；一八九一年，又向东延伸到山海关。唐胥铁路所用的“标准轨距”，即英国采用的轨距，对于后来我国铁路的发展影响很大。现在我国的铁路系统，除了极少数窄轨铁路以外，采用的都是标准轨距。

关于标准轨距的问题，这里顺便说一下。世界上

大多数国家采用的铁路轨距的宽度都是一点四三五米，并且成了国际上惯用的标准轨距。为什么都采用这样一个宽度，而不采用一个整数的宽度呢？原来古罗马战车的轨距就是这个宽度。公元前五十五年，罗马帝国的军队乘了这种战车侵入大不列颠，他们的战车为当地的人所仿制，这样一来就在大不列颠的道路上到处辗成了宽度为一点四三五米的车辙。为了适应这一车辙，后来的马车也做成这么宽的轮距。以后在许多国家出现了火车，也采用了这个轨距，就形成标准轨距。但也有些国家的铁路，采用了比这个轨距宽或窄的轨距。

清朝皇帝在批准修筑唐胥铁路的时候，规定了不准行驶蒸汽机车的条件。理由是：蒸汽机车这种庞然大物行驶起来，会震动清朝皇帝的陵墓（指唐山西北遵化县境内的东陵）。这样，唐胥铁路修成之后，暂时就用骡马代替机车，拉着车辆行驶。封建顽固势力阻挠作用之大，于此可见一斑。

关于封建顽固势力阻挠修筑铁路的情况，还可举出一个例子。二十世纪初，津浦铁路（天津-浦口）修筑的过程中，安徽凤阳的地主豪绅、朱元璋的后代，竭力反对线路通过凤阳城关一带。他们的理由是：朱元璋是明朝的开国皇帝，凤阳城关附近有明朝的皇城，修筑铁路会破坏风水。这样，津浦铁路只得放弃较好的选

线，改走地势低洼的临淮关。事情到此并未结束。津浦铁路通车之后，凤阳的朱家地主豪绅看到火车通行并不坏，反而可以给自己带来好处，所以提出要求，把线路改回到凤阳城关一带来。但是，津浦铁路是借外国资本修筑的，外国老板根本不同意再把铁路改线，朱家地主豪绅无可奈何，只得作罢。津浦铁路通过地势低洼的临淮关，却造成了后遗症，这就是淮河多次洪水为患，威胁津浦铁路的行车安全。

在帝国主义的强权压制下，封建顽固势力要想阻止修筑铁路，毕竟是不能持久的。一八九五年中日甲午战争以后，清朝政府签订了屈辱的《马关条约》。这次战争彻底暴露出这个封建王朝的腐败无能，使得帝国主义列强竞相开展瓜分中国的活动，因而也就出现了帝国主义在中国大地上抢修铁路的高潮。大致从一八九七年起，各个帝国主义国家划分的势力范围是：帝俄控制东北，德国控制山东，英国控制长江流域，法国控制云南以及两广的一部分，日本控制福建。帝俄在东北强行修筑了东清铁路。这条铁路后来改称中国东省铁路，简称中东铁路。它从满洲里起，经过哈尔滨，到达绥芬河，采用俄国式的宽轨距，实际上是帝俄西伯利亚铁路的延长。中东铁路还有支线，从哈尔滨起，经过长春、沈阳，到达旅顺和大连这两个重要的海港。所谓支线，实际上也是很重要的干线。中东铁路及其支线，

全长两千四百多公里，就构成东北地区“丁”字形的重要铁路骨架，便于帝俄势力的扩张。他们可以非常方便地把旅顺、大连两个不冻港控制在手里。德国以山东省为自己的势力范围，修筑了胶济铁路（青岛-济南）。法国从它的越南殖民地，向我国云南省修筑了滇越铁路（越南海防-中国昆明）。其中，在中国境内的部分（滇段）长四百六十四公里。

一九〇五年日俄战争以后，日本从帝俄手里夺得了旅顺、大连租借地和长春到旅大的铁路线，并把这条铁路改称南满洲铁路，简称南满铁路。自此，我国广大的东北地区，成为日本、帝俄南北分霸的势力范围。即使在一九三一年“九·一八”事变以前，中国人到了南满铁路的各处车站或“附属地”，如同亡国奴，一举一动都得受到日本人的限制。“九·一八”事变以后，日本帝国主义独占东北地区，“满铁”成了统辖东北所有铁路的最高机关。直到我国人民抗战胜利以后，日本帝国主义这个“满铁”王国才结束了它的罪恶历史。

从一八八一年到一九四八年，我国共修筑铁路干线五十八条，全长二万三千四百四十三公里，连同支线共为二万四千九百四十五公里。这些铁路的兴建有过两个高潮。第一个高潮在中日甲午战争到辛亥革命时期（一八九五年到一九一一年）。第二个高潮，是在日本帝国主义侵占我国东北地区到抗日战争开始的时期

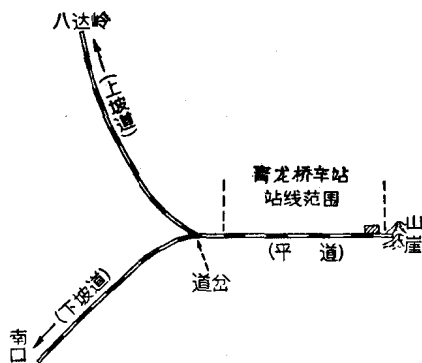
(一九三一年到一九三七年)。在第一个高潮的年代里,修建了中东、胶济、滇越(滇段)、京汉(北京-汉口)、粤汉(广州-武昌)、津浦、沪宁(上海-南京)、京绥(北京-包头)、京奉铁路^①的山海关至奉天段等几条较长的干线。其中的中东、胶济、滇越三线,实际上是俄、德、法三国在中国境内所筑的铁路,其他各线也多借有外债。这些铁路,除了粤汉、京绥等少数几条以外,大部分在辛亥革命以前就完成了。

在第一个高潮里,我国出现了一条不借外债、不用外国工程技术人员修成的铁路,即京张铁路(北京-张家口),是现在京包铁路的组成部分。它是我国近代杰出的工程师詹天佑主持修建的,全长二百零一公里,其中关沟段(南口-八达岭)工程特别艰巨。在青龙桥车站及其附近地段,詹天佑还利用地形,延长里程,设计了“人”字形的线路。列车在青龙桥车站停靠以后,无论是上行或下行,都得调头行驶。这在当时的技术条件下,是一种巧妙的设计。

在第二个高潮的年代里,修建了浙赣铁路(杭州-株洲)、淮南铁路(蚌埠-裕溪口),以及日本帝国主义侵占东北期间修建和完成的许多铁路。从一九三一年

^① 北京至包头的铁路解放以后改称为京包铁路。北京至沈阳的铁路,因沈阳旧名奉天或奉天府,故初名京奉铁路,后也曾叫北宁铁路,现为京哈线北京-沈阳段。

“九·一八”事变起，到一九四五年日本投降止，日本帝国主义为了巩固在我国东北的血腥统治，对中国扩大侵略和准备进攻苏联，以及为了更大规模地掠夺东北资



“人”字形线路示意图

源和奴役东北人民，在东北地区共修筑铁路近六千公里。这些铁路，同中东、南满等铁路系统沟通，基本上组成了东北地区的铁路网。在台湾，甲午战争以前大约修了一百公里铁路。通过甲午战争，日本割去台湾，直到一九四五年投降止，台湾的铁路通车里程增加到一千多公里，其中有不少为窄轨铁路。

一九二七年到一九四八年，国民党政府修筑的铁路只有二千六百七十九公里，二十二年中，平均每年筑路仅一百二十三公里。另外，封建军阀阎锡山在山西省修筑了窄轨的同蒲铁路(大同-风陵渡)^①。阎锡山在山西只修窄轨铁路，很能反映他搞封建割据、当土皇帝的丑恶面目。中国的民族资产阶级，在铁路建设历

① 风陵渡旧属蒲州。这里铁路名称中的“蒲”字，是旧蒲州的简称。

史上表现得极端地软弱无力。解放前的六十多年中，民族资产阶级自己经营的铁路不过三百七十五公里，并且是很不重要的短短几条，如广东省的新宁线（白沙—宁城）、福建省的漳厦线（嵩屿—江东桥），而且到了抗战期间都拆毁了。

在旧中国，铁路是帝国主义对我国进行侵略的工具。帝国主义控制我国的铁路，主要有下述三种方式。

（一）直接经营。在这方面，中东、胶济、滇越（滇段）三线最为典型。它们和它们的支线，虽然在中国的土地上，但是中国无权过问。俄、德、法三个帝国主义在他们独占的这些铁路沿线，不仅公然侵犯我国的行政权、司法权、采矿权、设厂权，帝俄在中东铁路还掌握了警察权，并擅自派驻军队。一九〇五年日俄战争以后，日本霸占的南满铁路系统，情况也一样。由此可见，在直接经营的名义下，帝国主义把铁路通过的地区，变为他们的殖民地，成了中国大地上的“国中之国”。

（二）参加管理。旧中国的许多铁路是借外债修筑的。帝国主义国家凭借债权人的地位，侵夺了管理上的特权。例如，沪宁线设有总管理局管辖全路事宜。按照合同规定，总局领导成员由中国人两名、英国人三名组成。这样，总局领导的多数票就在英国一方，经营铁路的实权也就落在英国人的手中了。京奉铁路也有类似的情况，管理实权是落在英国人手里的。这类所

谓参加管理的合同，条文规定都是很苛刻的。

(三) 占据重要的技术职位。有些铁路，如吉长(吉林-长春)、津浦等线，在借款合同中都明确规定，有关工务、车务、会计的总工程师、会计师必须任用债权国的人员。于是，中国人自己在这些铁路的管理工作上，只能充当较低的职司，如局长之类，成为傀儡；而技术上、财务上的实权，则操纵在一批洋人的总工程师、会计师手里。至于日本帝国主义在一九三一年以武力侵占东北地区以后，在那里所修筑的铁路，则完全控制在他们的手里。

关于帝国主义控制我国铁路的情况，还可从下面一些数字来说明。一九三七年，帝国主义国家直接经营的铁路占我国铁路总通车里程的百分之四十六点六，控制经营的占百分之四十四点一；当年我国完全自主经营的则不足百分之十。

旧中国的铁路主要在帝国主义控制的情况下，由于帝国主义与中国人民的矛盾，以及帝国主义之间的矛盾，所以产生了这样一些特点：(一) 铁路建设的进度很慢；(二) 分布极不平衡，线路多从沿海深入内陆，便利帝国主义的侵略；(三) 设备落后，质量低，效率差，标准复杂多样，管理制度腐败。旧中国遗留下来的机车有一百二十多种，钢轨型号有两百多种，车辆类型五花八门。在线路技术标准方面，即使在一条线路上，坡

道、弯道、桥梁等的标准也不一致。因此，铁路运输能力受到了很大的限制。还有人把旧中国铁路的特点概括为少、偏、低三个字。少，即铁路的通车里程少。偏，即铁路在地区分布上极不平衡。低，即铁路的运输效率很差。所有上述这些特点，都能反映在半殖民地半封建的旧中国铁路运输的落后性。



二 人民铁路气象新

旧中国既少又差的铁路,经过八年抗战,许多线路遭到严重破坏,到解放战争的时候,全国的铁路通车里程已经大大减少。但是,随着解放战争的不断胜利,铁路就逐步回归到人民手里。各地人民在中国共产党的领导下,积极抢修铁路,铁路恢复十分迅速。解放军打到哪里,铁路就修到哪里,支援了人民解放军的胜利进军。在解放区,在新中国,铁路被亲切地称为“人民铁路”。下面是人民铁路的通车里程逐年增长的情况:

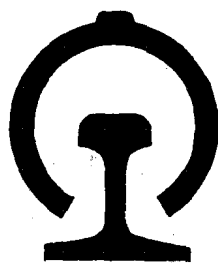
1946年 4,868公里

1947年 6,884公里

1948年 12,760公里

1949年 21,989公里

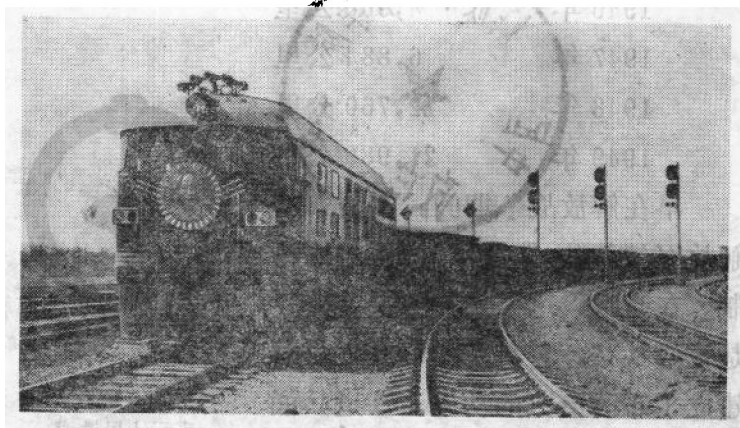
早在解放战争期间,中国人民解放军就单独成立了铁道兵的建制。在当时,这个兵种的主要任务是抢修铁路,它在人民解放事业中建立了不可磨灭的功勋。铁道兵涌现了许多英雄模范人物,如登高英



我国铁路路徽,
表示人民铁道

雄杨连第的事迹至今仍为人们所传颂。今天，铁道兵依然是我国铁路建设的一支重要力量，许多艰巨的工程由铁道兵的指战员去承担。广大指战员转战南北，不但要克服酷暑、严寒等困难，而且要完成施工过程中的各项艰险任务。他们发扬革命乐观主义的精神，经常豪迈地说：“为了祖国修铁路，越是艰苦越幸福”；“革命哪怕艰苦多，越是艰苦心越乐，我为祖国架彩虹，愿将汗水流成河！”

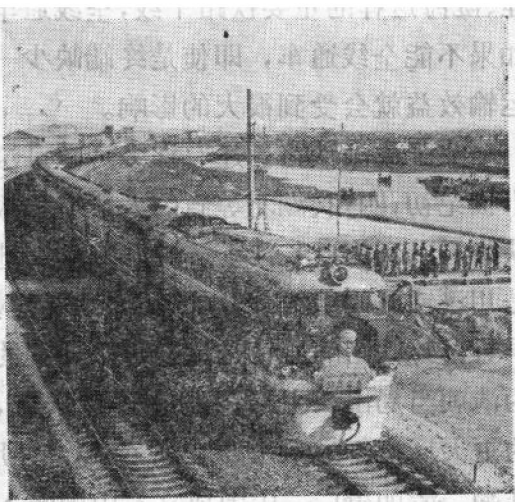
早在解放战争期间，人民铁路就命名了两台先进的机车集体——毛泽东号和朱德号。这两台机车，在党的关怀下，在全体职工的努力下，支援解放战争，支援抗美援朝战争，支援社会主义建设，都出色地完成了任务。现在，这两台先进的机车集体，连同一九七八年



毛泽东号机车

命名的周恩来号，都奔驰在人民铁路上，起着光荣的模范带头作用。

一九五〇年至一九五二年为国民经济恢复时期。在这期间，高速度修建了来睦铁路(来宾-睦



周恩来号机车

南关，睦南关后改称友谊关)、成渝铁路(成都-重庆)和天兰铁路(天水-兰州)，以及一些森林铁路和矿山铁路。来睦铁路是湘桂铁路(衡阳-凭祥)的组成部分，国民党政府修筑多年而未能完成。铁路回到人民手里，湘桂铁路很快地全线建成通车了。与此相似的还有天兰铁路，它是陇海铁路(兰州-连云港)的组成部分。陇海铁路从二十世纪初开始修筑，由比利时资本控制，但是直到解放前夕，它仍未修到兰州。国民党政府修建的宝鸡到天水一段，质量极差，通车不久即因塌方严重，处于瘫痪状态。我们在新建天兰铁路的同时，对宝天段大力整治，清除病害，才使火车顺利地通到兰州。湘

桂、陇海这样的重要铁路干线，全线通车的意义很大；如果不能全线通车，即使是终端缺少一小段，全路的运输效益就会受到很大的影响。

关于成渝铁路，还有许多可歌可泣的事。早在二十世纪初，四川、湖北等省的人民就积极筹款修筑川汉铁路，以利沟通长江上、中游的广大地区。成渝铁路是川汉铁路的组成部分，四川交通不便，四川人民渴望早日修筑铁路的心情是完全可以理解的。但是，反动的清朝当局出卖主权，镇压和屠杀人民，结果掀起人民的更大反抗。最后爆发辛亥革命，清朝的专制政权被推翻。清朝覆亡，民国成立，中国陷入军阀混战的局面。四川军阀割据、混战的情况更为严重。因此，四川人民渴望修筑铁路的事情始终未能实现。一九五〇年，新中国成立不久，党和政府就决定修筑成渝铁路。人民铁路人民修，四川人民踊跃地参加了修路工程。成渝铁路沿线多为丘陵起伏的地区，开方炸石的任务很重。大量的土石方工程，基本上由民工包下来了。铁路沿线大小河谷极多，有些河谷还是下切很深的。怎样建设桥梁，在当时钢筋、水泥都还比较缺乏的情况下，许多大桥工程，由于石匠们发挥了聪敏才智，硬是用石砌拱桥的办法妥善地解决了。石料就地取材，石拱桥建成后坚实耐用，美观大方。成渝铁路全长五百零四公里，只用两年时间就建成通车了。它联系四川