



先行

献给建局
60周年

主编 邹开伟

中国铁道出版社

CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

先 行

——献给建局 60 周年

主编 邹开伟

中国铁道出版社

图书在版编目(CIP)数据

先行/邹开伟主编. 北京:中国铁道出版社,2009.4
ISBN 978-7-113-09900-8

I. 先… II. 邹… III. 铁路局-概况-上海市
IV. F532.6

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2009)第 050981 号

书 名:先 行——献给建局 60 周年
作 者:邹开伟 主编

责任编辑:罗桂英 电话:51873027
封面设计:胡志强 郑春鹏
责任校对:张玉华
责任印制:李 佳

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)

网 址:<http://www.tdpress.com>

印 刷:中国铁道出版社印刷厂

版 次:2009年4月第1版 2009年4月第1次印刷

开 本:850 mm×1 168 mm 1/32 印张:5.5 字数:141 千

印 数:1~20 000 册

书 号:ISBN 978-7-113-09900-8/Z·632

定 价:12.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社读者服务部调换。

电 话:市电(010)51873170,路电(021)73170(发行部)

打击盗版举报电话:市电(010)63549504,路电(021)73187

前 言

上海铁路局地处我国东南沿海长江中下游地区,铁道线路主要分布在安徽、江苏、浙江省和上海市,是国家特大型运输企业。区域内农业、工业和服务业的持续增长,推动国民经济快速发展;管内人口稠密,旅游资源丰富,吸引着大量国内外旅客,使上海铁路局成为全国客货运输最繁忙的铁路局之一。

全局主要运营线路有京沪、京九、沪昆、陇海四大繁忙铁路干线管内区段,其他主要干线还有符夹、水蚌、青阜、阜淮、淮南、皖赣、宣杭、合宁、合武、合九、新长、宁启、宁芜、芜铜、铜九、萧甬、金温等。至 2008 年 12 月底,营业里程 6 121.8 公里,其中国铁 4 109.7 公里,合资铁路 2 012.1 公里。共设有 547 个车站。

全局有运输站段 68 个。截至 2008 年 12 月底,全局职工总人数为 163 958 人,其中运输业职工 123 180 人。

上海铁路历史悠久,中国第一条营业铁路——吴淞铁路就诞生于上海。1949 年 5 月,上海解放,铁路回到人民怀抱,同年 8 月 1 日,上海铁路局成立,从此揭开了新的篇章。经过 60 年的发展,上海铁路局发生了巨大



变化,铁道线路布局成网,技术装备全面更新,运输质量不断提升,成为特大型国有企业,在发展国民经济、提高人民生活水平和巩固国防中,发挥着重要作用。

当前,上海铁路局正向着率先实现东部铁路现代化的宏伟目标奋进,2009年8月1日又将迎来建局60周年,全局每一名职工都应了解上海局的过去、现在和未来,珍惜前所未有的历史机遇,增强推进和谐铁路建设、投身东部铁路现代化建设事业的自豪感、紧迫感和使命感。为此,我们组织编写了《先行》这本局情教育读本,献给上海铁路局建局60周年,并供广大干部职工学习参考。

上海铁路局党委宣传部(企业文化处)

2009年4月

目 录

第一章 历 程	1
第一节 中国铁路的摇篮	1
一、中国的第一条铁路	1
二、铁路在中国的逐渐兴起和缓慢发展	2
第二节 上海铁路局的诞生和沿革	4
上海站的沧桑巨变	5
“红帽子”搬运服务谱新曲	9
上海铁路局的企业报	10
第三节 历经沧桑日显辉煌的铁路运输和建设	12
一、起伏波折艰难发展的铁路运输	12
二、由小到大日具规模的铁路建设	16
三、“中取华东”战役大显风采	17
四、“再取华东”战役再添辉煌	18
独领风骚的南京长江大桥	19
历久弥新的钱塘江大桥	21
安全行车的标兵——“周恩来号”机车组	23
第二章 崛 起	25
第一节 铁路建设高潮迭起	25
一、建设投资成倍增长,不断刷新历史纪录	26
二、线路规模不断扩大,扩能改造积极推进	26
华东“黄金通道”——京沪线沪宁段	29
繁忙的东西主通道——沪昆线沪杭段	31



贯穿华东南北的“第二通道”——皖赣线	33
芜湖长江大桥	35
新长铁路建成通车	37
宁启铁路投入运营	37
浦东铁路一期工程建成投产	38
宣杭复线交付运营	38
京沪电气化铁路开通运营	39
沪杭浙赣电气化铁路开通	40
陇海线徐州段电气化改造	41
第二节 运输安全持续稳定	42
一、运输安全总体保持平稳有序	42
规范新体制新布局下的安全管理	43
二、安全技术保障水平显著提升	43
行车安全综合监测系统	44
通信信号技术飞速发展	44
CTCS-2 级列控系统	45
电务调度集中	47
电子计算技术广泛应用	47
三、提速安全保障体系初步形成	49
第三节 旅客运输全路领先	51
一、旅客运量大幅增加,客运收入持续增长	51
上海铁路旅客发送创历史纪录	52
二、客运设施不断改善,站车档次不断提升	53
新南京站开通启用	54
新上海南站建成投入运营	56
全局首台电力机车落户杭州机务段	58
客车车辆旧貌换新颜	58
三、运输产品不断丰富,运输组织不断优化	60



“先行号”开创既有线客车提速的先河	61
上海开行至西藏拉萨旅客列车	62
四、服务质量不断提高,服务品牌不断创新	63
永远的东方	65
何颖服务法:服务艺术也应与时俱进	68
天堂之窗:赵红卫服务网络班	70
张庆恒:服务旅客的全能选手	73
徐州站“顺心”服务品牌	76
第四节 货物运输稳步增长	78
一、货物运量连续增长,运输密度明显增加	78
货物运输的巨大变化	80
二、支持国民经济发展,确保重点物资运输	81
第五节 改革管理深化完善	83
一、主辅分离顺利完成	83
二、铁路局直管站段新体制顺利实施	85
三、生产力布局不断优化	87
四、管界调整成功实施	88
五、企业管理绩效斐然	89
产权股权管理	89
物资资源整合	90
卓越绩效先进企业	91
第六节 多元经营硕果累累	91
一、多元经营稳步成长	91
二、重组改制迎来新增长点	94
三、旅游事业蓬勃发展	97
第七节 合资铁路方兴未艾	100
一、从无到有不断壮大	100
二、公司制健康发展	103



三、合作双赢奏凯歌	104
第八节 党的建设迈出新步伐	106
一、理论武装取得新成效	106
二、领导班子和干部队伍建设取得新进展	108
三、党的组织建设取得新突破	108
四、党的作风建设取得新实效	110
抗击非典凸现组织优势	112
第九节 企业文化展现风采	114
一、精神文明开花结果	114
见义勇为积极分子王志祥	118
安全标兵“先锋号”司机鞠波	119
“神眼警探”刘云	119
二、职工培训和高技能人才培养成效显著	120
专业技术人员和高技能人才岗位管理	123
三、民主管理职代会制走向规范化	123
第十节 职工生产生活条件新改善	125
一、职工生活质量持续提高	126
二、职工收入和福利待遇随着企业发展不断提高	127
三、职工业余生活丰富充实	129
第十一节 铁路六次大面积提速	132
“和谐号”动车组概况	134
筑牢基础,备战提速	137
塑造新的客运服务品牌,提高动车组列车服务 水平	138
第三章 腾 飞	140
第一节 一个发达的铁路网在长三角初具规模	140
一、大城市群间快速客运初步成网	141
二、大能力客货运输通道通江达海	142



三、全局路网布局合理完善	144
四、八大铁路枢纽组合纵连横	145
第二节 铁路技术装备基本实现现代化	149
一、客货车辆装备全面升级换代	150
二、机车车辆检修初步实现现代化	152
三、线路基础设施适应高速重载要求	153
四、通信信号实现数字化智能化	154
五、铁路信息化建设全面推进	155
六、切实提高驾驭现代化技术装备的素质和能力	157
第三节 抓住历史机遇实现全局运输经营新发展	158
一、运输市场实现新拓展	158
二、服务质量达到新水平	159
三、经营管理取得新成效	160
四、职工生产生活条件获得新改善	162
五、立足岗位拼搏奉献,确保实现经营目标	163
后记	166

第一章



上海铁路局自成立之日起,走过了一段不平凡的历程。这段历史,是上海铁路局曲折前行、不断成长壮大的历史。一位伟人曾经说过,一个不懂得历史的民族,是没有希望的民族。让我们以上海铁路的诞生为起点,回顾这段历程。

第一节 中国铁路的摇篮

铁路,用两根钢轨承载的交通运输工具,其出现是工业革命的产物,是蒸汽机运用于交通运输的结果,是社会经济、技术不断发展的必然,从某种意义上说,它是人类发展史上的一个里程碑,是文明社会加速发展的重要标志。

世界上第一条现代意义的铁路出现在工业革命的摇篮——英国。1825年9月27日开通的从英国斯托克顿—达灵顿之间的铁路,承载着最高时速仅为4.5公里的列车,开创了交通运输发展史上的新纪元。而中国的第一条铁路出现在上海,上海是中国铁路的摇篮。

一、中国的第一条铁路

清朝光绪二年,也就是公历1876年,早已成为通商口岸的



中国第一大城市的上海又多了一件新鲜事：洋人在这块土地上修筑成的铁路要通车了。这条铁路是由英商怡和洋行负责修筑的，为窄轨轻便铁路，从上海经江湾到吴淞镇，全长 14.5 公里，史称吴淞铁路。由于这条铁路的修筑，没有得到清政府的同意，因而遭到清廷的反对，一些守旧大臣更认为修建铁路会“失我险阻，害我田庐，妨碍我风水”，是“坏了祖宗成法”，将不利于“大清社稷”，加之这条铁路通车不久又压死了人，引发舆论哗然，于是清政府出面与洋商交涉，要求收回。经过断断续续的谈判，终以 285 000 两白银于 1877 年“赎回”，并于当年 10 月拆除。



图 1-1 1876 年 7 月 3 日
吴淞铁路通车典礼

1876 年建成的吴淞铁路尽管不是中国人主持所建，尽管只是短短的一段，但它毕竟是在中国土地上最早出现的铁路，其问世已足以让中国人眼界大开，见识了沿着“铁马路”行走的火车。

二、铁路在中国的逐渐兴起和缓慢发展

吴淞铁路虽被拆除，但是铁路的重要性逐渐被国人所认识，清政府出于自身需要，也从一味反对修筑铁路转为赞成并着手修筑铁路。随着 1881 年清政府洋务派开始修筑唐山至胥各庄的铁路，在上海重建铁路又为舆论所关注。光绪二十三年，亦即公元 1897 年，吴淞铁路开工重建，次年竣工并举行通车典礼，全线自上海至吴淞炮台湾，全长 16.09 公里，采用 1.435 米标准轨距，并更名为淞沪铁路。到了光绪三十年即公元 1904 年，淞沪铁路被并入即将开工修建的沪宁铁路，改名为淞沪支线。

中国的第一条铁路在上海出现后，清政府和民间商办铁路



公司又陆续修建了沪宁铁路(1905年开工,1908年建成通车)和沪杭甬铁路(1906年开工,1937年建成)。到1949年解放前夕,今日上海铁路局所处的安徽、江苏、上海和浙江境内,除上述铁路外,还先后修筑了津浦铁路(1908年开工,1911年建成)、浙赣铁路(1930年开工,1937年建成)、淮南铁路(1934年开工,1936年建成)、江南铁路(即宁芜铁路,1933年开工,1935年建成)、津浦铁路(1908年开工,1911年建成)和1913年开工,1915年完工的陇海铁路开封至徐州段。这些铁路的修筑和运营,构成了旧中国上海铁路局境内铁路的网络。



图1-2 1908年第一列
抵达南京的火车

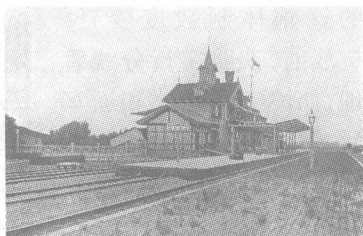


图1-3 旧中国的火车站台

除华东地区和华北的唐胥铁路外,早期的中国铁路,还有中法战争后由刘铭传奏准修建的台湾铁路和配合张之洞开采大冶铁矿及创办汉阳铁厂创建的湖北大冶铁路。1894年中日甲午战争后,列强乘机对清政府施加压力,攫取中国的铁路权益,先后修建了东省铁路、胶济铁路、滇越铁路、安奉铁路等。被列强通过贷款控制的铁路有京汉铁路、正太铁路、汴洛铁路、京奉铁路等。由中国自力更生修建的则有京张铁路等。

在半封建半殖民地的旧中国,铁路的发展受到严重制约,沪宁、津浦等铁路都曾借英款修筑,借款条件非常苛刻,路政大权均落在外国人手。加之历经战乱,铁路设备陈旧,技术落后,发展十分缓慢。对旧中国铁路的里程作一个简单统计,其中清



政府时期(1876~1911)共修建铁路约9 400公里;北洋政府时期(1912~1927)在关内修了约2 100公里,在东北修了约1 800公里;国民党政府时期(1928~1948)在中国大陆共修建铁路约13 000公里。1948—1949因内战未修铁路。

第二节 上海铁路局的诞生和沿革

上海铁路局是在欢庆上海解放的凯歌声中诞生的。旧中国的上海铁路局管内铁路的管辖体制数度变迁。抗战前,铁路实行分线管理,如沪宁线始建和通车后,管辖体制和名称均不相同。抗战胜利后,上海铁路设京沪区铁路管理局,管辖沪宁、沪杭等线。其他如津浦铁路、淮南铁路、浙赣铁路等,分别由



图1-4 上海铁路职工庆祝上海解放

津浦铁路总局浦口分局、淮南铁路局、浙赣铁路局等管辖。1949年5月27日上海解放,原京沪区铁路管理局由上海市军事管制委员会接管,随即组成江南铁路管理局。1949年8月1日,正式成立中国人民革命军事委员会上海铁路管理局,标志着上海铁路局的诞生。

上海铁路局诞生60年来,名称、归属、体制和辖区也屡经变迁。一是在名称上,先后叫上海铁路管理局、上海铁路局、上海铁路总局、上海铁路局、上海铁路局革命委员会、上海铁路局。二是在归属上,先后归属于中国人民革命军事委员会铁道部、中央人民政府铁道部、交通部、铁道部。三是在辖区



上,时大时小,其中与南昌铁路局更是几合几分。1949年8月1日上海铁路局诞生时,南昌设铁路办事处,与南京、杭州铁路办事处同属上海局管辖;1950年7月1日,南昌铁路分局成立,原有办事处撤销,仍属上海局管辖;1953年1月1日,南昌铁路分局划交广州铁路管理局。1963年4月1日,上海铁路总局改称为上海铁路局,原南昌铁路局管辖范围全部并入上海铁路局。1965年,上海铁路局所辖的南昌铁路分局划交南昌铁路局管辖。1984年10月1日,南昌铁路局撤销,并入上海铁路局。1996年8月,南昌铁路局成立,南昌铁路分局与上海铁路局脱钩。2004年5月,福州铁路分局与南昌铁路局合并。2005年,铁道部决定撤销分局这一管理层次,实行铁路局直管站段。从2005年到2006年,上海铁路局先后实行了两次生产力布局调整。2008年3月25日,铁路徐州地区正式并入上海铁路局。到目前为止,上海铁路局下辖分布在安徽、江苏、浙江省和上海市68个运输站段和其他非运输单位,在徐州、蚌埠、南京、上海、杭州设有5个办事处,并作为铁道部出资者代表和行业主管部门,对管内浦东、合九、新长、萧甬、金温、合宁、合武、衢常、沪宁城际、杭州铁路枢纽、沿海铁路浙江、芜湖长江大桥等16个合资铁路公司行使产权管理和安全监管的职能。

【上海站的沧桑巨变】

上海最早的火车站出现在清光绪二十三年(1897年)吴淞铁路建成时,位于苏州河二摆渡北岸、后来的天后宫附近(今河南北路塘沽路口),时称“上海火轮房”,站台长仅50米,站场500平方米。翌年9月,清政府拆毁吴淞铁路。光绪二十四年(1898年),沿原路走向重建,改称淞沪铁路,上海车站移至靶子路北(今东华路虬江路口附近)。光绪三十年(1904年),淞沪



铁路并入即将开工兴建的沪宁铁路后,在宝山路西侧另建新站,改名淞沪车站。

清光绪三十一年(1905年),沪宁铁路开工,三年后竣工通车。沪宁铁路上海站称沪宁车站,建在上海、宝山两县交界处,东邻淞沪车站,南面公共租界。站址原是一片芦苇荡,经大量运土填造而成。站屋仅平房6间,除作售票、电报房、邮政、办公等用外,另两间作候车室,站台2座,到发线4条。清宣统元年(1909年),淞沪车站并入沪宁车站。同年6月,沪宁铁路局在沪宁车站建成一座四层办公大楼。大楼由英国人设计,造价32.9万银元,底层外墙用青岛石构筑,第一层楼以上均用钢柱支架横梁,红砖砌墙,饰以浅色条形嵌石,配大理石廊柱和拱形门窗,内有房76间。当时堪称:“构筑精美,气势雄伟”。因该楼建在上海站,人们就习惯把它作为上海站的标志(今已恢复、修缮成为上海铁路博物馆)。



图1-5 上海站前身
沪宁车站办公楼



图1-6 “八一三”遭日军
轰炸的上海南站

到民国5年(1916年)12月,沪宁、沪杭铁路接轨,沪宁铁路上海站成为两路总站,改名上海北站,沪杭铁路上海站改名上海南站,习惯称南火车站。1932年日本帝国主义挑起“一·二八”事变,沪宁铁路局的四层办公楼房毁于战火。翌年5~8月,修复残楼的底层,重建二层中间部分。底层大厅供旅客候车及通行,该楼真正成为车站,其



左右修建候车室、行李房,并修建月台、雨棚。1937年“八·一三”事变时,北站再遭日机轰炸破坏,南站也在这一事变中被毁。日军占领期间,北站修复,改称“上海驿”,继续办理运输营业,南站毁后废置,不复存在。

抗日战争胜利后,华中铁路管理委员会于1945年10月30日接管上海北站,之后两年里曾对车站进行修复和扩建。1947年4月,上海北站升格为上海总站,辖上海北站、上北货站、麦根路货站、麦根路分路站(麦根路旗站)。

1949年5月27日上海解放。5月28日20点50分,上海北站于沪宁线上驶出上海解放后的第一列客车。新中国成立后,上海铁路管理局于1950年2月将上海总站恢复原名上海北站,并对车站进行改造和扩建,扩大候车室,改建出口处。同年8月1日,经铁道部批准,正式更名为上海站,随后核定为特等站,办理客运和零担货运。原麦根路货站及旗站改为上海东站。

随着建国后经济的迅猛发展,上海站旅客发送量增长较快,1960年达695万人,与解放前夕相比增加近一倍,车站原有设施已远不能适应日益增长的客运量的需要。1960年,上海铁路地区枢纽方案实施,决定将上海站零担货物运输移到上海东站,上海站改为特等客运站。之后,上海铁路局对上海站不断进行扩建和改造,但因受地理环境限制,上海站狭小的站场、有限的运能,愈来愈不适应客流增长的需要。

1984年4月,国务院批准上海新客站设计及概算,由国家、铁道部、上海市共同投资兴建新客站,9月20日在天目西路原上海东站处正式开工。

上海新客站的兴建得到了上海市各行各业的热情支持和通力合作,解放军战士、大学生和市民纷纷参加建站公益劳动;有7000多户居民和200多个单位分担动迁困难。1987年12月