

中国铁道百年画册

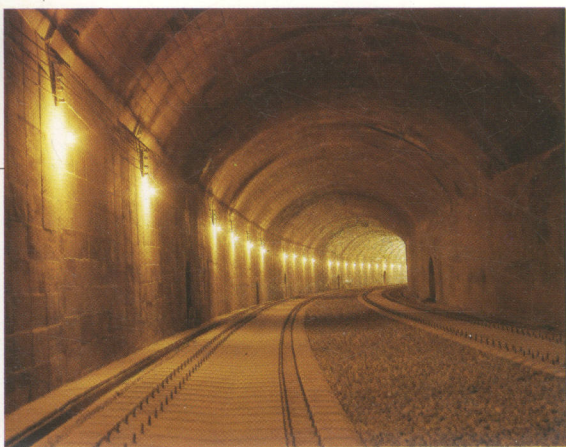


U2
003

中國鐵道百年畫冊

一九九一年·北京





前 言

中国铁路已经有一百多年的历史。这一百多年,中国社会走过了漫长、艰辛的历程,从被奴役、受屈辱的半封建半殖民地旧社会,发展成为独立自主、人民当家作主的社会主义新社会。两种不同的社会制度,决定了中国铁路在前后两个历史时期中具有截然不同的性质,因而在发展的方向、规模、速度以及技术装备和管理模式等各个方面有着各自明显的特点。

旧中国铁路的兴建是同帝国主义侵略政策相联系的。在清政府、北洋军阀政府和南京国民党政府三个历史时期,帝国主义曾经掀起过三次大规模的掠夺中国路权的高潮。他们与当时的封建统治阶级和官僚买办资本相勾结,修建了一些铁路,藉以掠夺中国资源和剥削压迫中国人民。当然,铁路的兴建,在客观上也发展了生产,促进了资本主义因素的增长,加速了中国社会发展的进程,同时也造就和锻炼了中国铁路工人队伍,使他们在长期的斗争中不断成长壮大。

从 1876 年英国资本集团无视中国主权,擅自修建吴淞铁路算起,到 1949 年中华人民共和国成立以前,旧中国在 73 年间一共修建了 26,000 多公里营业铁路。其中由帝国主义直接兴修管理或受外国资本控制的铁路,在历史上一度曾高达 80% 以上,这就充分说明旧中国铁路的殖民地半殖民地的性质。旧中国铁路不仅数量少,而且偏于东北和沿海地区,分布极不合理;铁路器材和技术装备主要仰赖外国进口,规格不一,标准杂乱;30% 左右的车站没有信号机,70% 左右的线路没有闭塞设备;而且线路分割,各自为政,制度不一,管理落后。这些铁路有些被拆除、废弃,有些经过战争破坏,到中华人民共和国成立前夕,全国铁路营业里程仅 21,000 多公里,能够勉强维持通车的不过 1 万多公里。

随着中国人民革命的胜利,铁路收归人民所有,中国铁路的性质起了根本的变化。中国铁路职工在中国共产党的领导下,抢修恢复了遭战争破坏的铁路,随后又



在国家财政经济还有很大困难的情况下,在自力更生的基础上,展开了有计划的新铁路建设,并对旧铁路进行了大规模的技术改造,使中国铁路的面貌发生了巨大的变化。新中国成立40年来,新建了铁路干、支线100多条,3万多公里,到1989年底,全国铁路的营业里程达到53,187公里(未含地方铁路,厂矿专用铁路及台湾省铁路),与1949年相比较,铁路营业里程增加1.4倍以上;双线及双线以上地段12,528公里,增加近14.4倍;电力和内燃机车牵引的铁路从无到有,已发展到6,372公里和15,086公里;采用自动、半自动闭塞的铁路已占全部营业里程的96.9%以上,大大提高了运输能力。同时,铁路的布局也起了很大变化,西南、西北广大地区的铁路已从占全国的5%左右,上升到25%以上,大陆各省、自治区的首府,除西藏拉萨外都已通了铁路,全国铁路网的骨架基本形成。铁路的技术装备如机车、车辆、桥梁、通信信号、混凝土轨枕和装卸、养路、施工机械等都靠自力更生、自行设计和制造,已形成了中国自己的铁路工业体系。铁路完成的国家运输任务大幅度增长,1989年与1949年相比,货运量从5,589万吨增加到14.68亿吨,货物周转量从184亿吨公里,增加到10,373亿吨公里。同期,客运量也从10,292万人次增加到11.28亿人次,客运周转量从130亿人公里增加到3,034亿人公里。与此同时,铁道科技和教育事业也有很大发展,为国家培养了大批铁道专业技术人员。

四十年来,新中国铁路在联系城乡、活跃经济、发展贸易、巩固国防、促进民族团结和加强内外交往等各个方面,都发挥了巨大作用,并作出了显著贡献。但是,由于工农业生产和国内外贸易的发展十分迅速,铁路运输能力虽不断提高,但远不能满足国民经济不断发展的需要,运能与运量的矛盾日益严重,铁路运输仍然是国民经济突出的薄弱环节,制约着国民经济的进一步发展。这个问题已经引起各方重视,并正在着手解决。随着治理整顿、深化改革的逐步实施,新中国铁路事业必将有一个更大的发展。

《中国铁道百年画册》编辑委员会

一九九一年四月



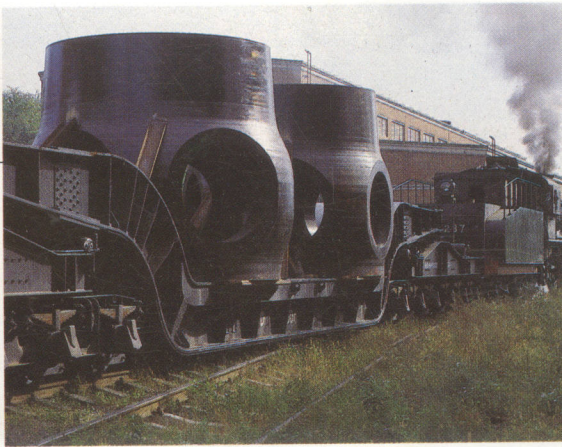
▲ 中华人民共和国铁道部



目 录

前 言

一、中国铁路的开创时期(1876~1893年)	1
二、帝国主义争夺路权,中国铁路缓慢发展时期 (1894~1948年)	9
(一)帝国主义强行修建并直接经营的铁路	10
(二)帝国主义通过贷款控制的铁路	17
(三)中国自力更生修建的京张铁路	27
(四)反帝爱国的商办铁路高潮	32
(五)风起云涌的保路运动	36
附:中国铁路图(1911年)	38
(六)孙中山发展中国铁路的设想	40
(七)帝国主义再次掠夺中国路权的高潮	42
(八)日本帝国主义加紧在东北修建的铁路	47
(九)东三省官商合办铁路的兴起	49
(十)京汉铁路工人“二·七”大罢工	51
附:中国铁路图(1927年)	54
(十一)帝国主义与南京政府“合资”修建的铁路	56
(十二)“九·一八”事变后日本霸占下的中国铁路	63
(十三)抗日战争时期南京政府在“大后方”修建的 铁路	73



(十四)回归祖国的台湾省铁路..... 75
 附:中国铁路通车示意图(1949年)..... 76

三、人民政府接管铁路,抢修和恢复铁路运输生产时期
 (1949~1952年)..... 77

四、有计划地开展铁路建设,中国铁路网骨架基本形成时期
 (1953~1978年)..... 83
 (一)加快新铁路建设,改善铁路网布局..... 84
 (二)逐步改造既有铁路,提高运输能力..... 152
 (三)发展铁路工业,大量制造机车车辆..... 187
 (四)建设中的台湾省铁路..... 214

五、贯彻改革开放政策,中国铁路步入新的发展时期
 (1979年以来)..... 215
 (一)加强营业铁路改造,扩大运输能力..... 216
 (二)有重点地进行新铁路建设..... 251
 (三)采用先进技术,加速铁路现代化建设..... 261
 (四)大力培养人才,发展铁路科学技术..... 284
 附:中国铁路示意图(1990年)..... 290

附表:
 1. 中华人民共和国铁路运输发展概况表..... 292
 2. 中华人民共和国铁路运输设备概况表..... 292
 3. 中华人民共和国新建主要铁路及电气化铁路表..... 293

编 后..... 294

1

中国铁路的开创时期

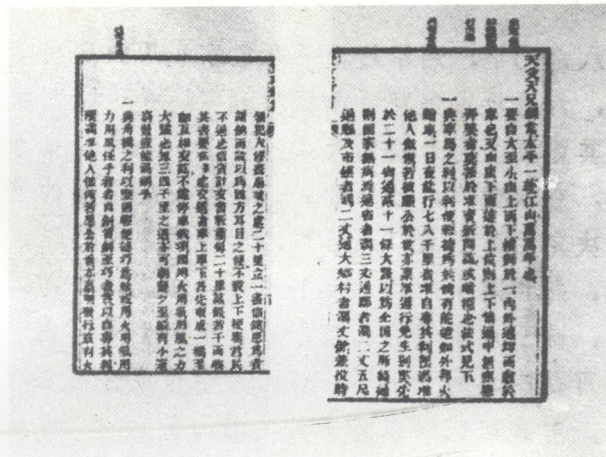
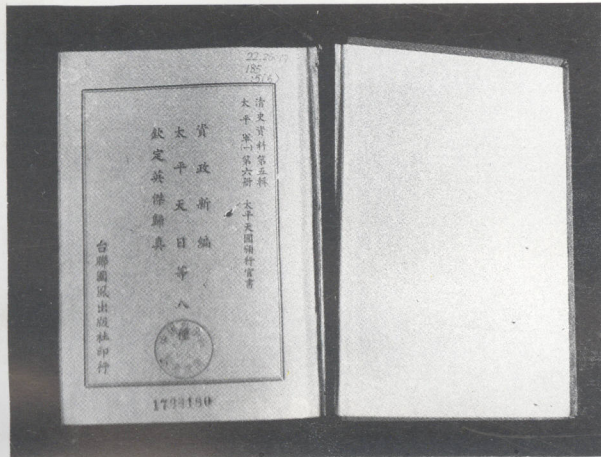
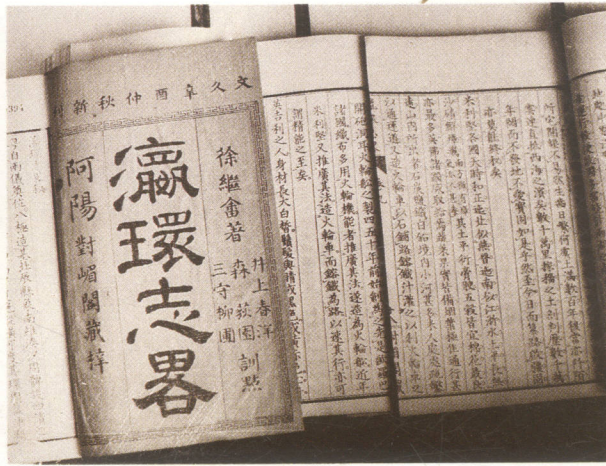
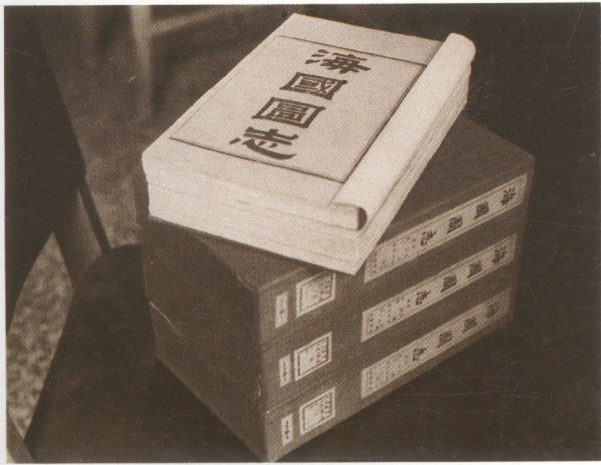
(1876~1893年)

有关铁路信息和知识开始传入中国,大约是在1840年鸦片战争前后。当时中国的爱国有识之士,如林则徐、魏源、徐继畲等人先后著书立说,介绍铁路知识。特别是太平天国干王洪仁玕于1859年所著《资政新篇》中,强调近代交通运输对巩固政权和建设国家的重要性,提出了发展近代交通运输的倡议。但这一理想由于太平天国的失败而未能实现。在这期间,帝国主义列强纷纷谋求在中国修建铁路,以便把它们的侵略势力从中国沿海伸向内地,并为此展开种种活动,如1865年英商在北京宣武门外修建了一条长约0.5公里的展览铁路,广为宣传,但都遭到清政府的拒绝。

1876年,中国土地上出现了第一条铁路,这就是英国资本集团采取欺骗手段擅筑的吴淞铁路。这条铁路经营了一年多时间,就被清政府赎回拆除了。五年后,在清政府洋务派的主持下,于1881年开始修建唐山至胥各庄铁路,从而揭开了中国自主修建铁路的序幕。此后又在台湾修筑了台北到基隆港和到新竹的铁路。但由于清政府的昏庸愚昧和闭关锁国的政策,早期修建铁路的阻力很大,到1894年中日甲午战争前夕,近二十年的时间里仅修建约400多公里铁路。

铁路信息的传入

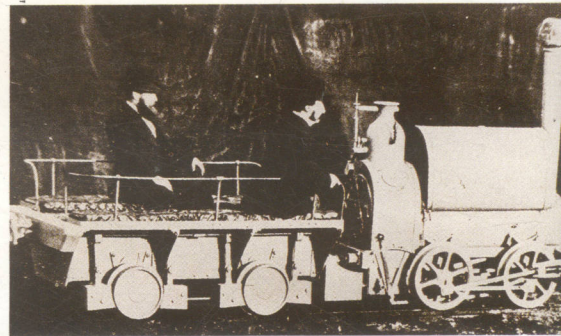
中国近代史上伟大的爱国主义者林则徐于 1839 年主持编译的《四洲志》、参加过抵抗英国侵略战争的魏源于 1844 年编撰的《海国图志》，都介绍了当时外国的铁路、火车等科学技术信息。清末地理学家徐继畲于 1848 年编著的《瀛环志略》，进一步介绍了一些国家的铁路情况，如“造火轮车，以石铺路”，“熔铁为路，以速其行”，并称赞这种运输工具“可谓精能之至矣”。



这是太平天国干王洪仁玕所著《资政新篇》和天王洪秀全的眉批：此策是也。洪仁玕在讲到交通运输时说：“通则国家无疾焉”。他建议“先于二十一省，通二十一条大路”，并主张制造“如外邦火轮车”，“可朝发夕至”。

吴淞铁路

吴淞铁路从上海起到吴淞镇止，长 14.5 公里，轨距 762 毫米，轨重每米 13 公斤，于 1876 年建成，是中国最早出现的一条营业铁路。这条铁路是英国怡和洋行采取欺骗手段擅自修建的。清政府以 285,000 两白银于次年赎回，并于 1877 年 10 月拆除。



1874 年英国公司为吴淞铁路装配的第一台蒸汽机车“先导号”，重约 1.3 吨。1876 年 2 月 14 日开始在修筑吴淞铁路时使用。

FOR NEW COUNTRIES

The following is the first railway time table issued in China

WOOSUNG ROAD CO., LIMITED.

ON AND AFTER

MONDAY, JULY 3rd, 1876,

UNTIL FURTHER NOTICE, TRAINS WILL RUN ON THIS LINE

BETWEEN

SHANGHAI & KANGWAN

AS UNDER

Trains will leave Shanghai at

A.M.	P.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.
7	9	11	1	3	5

Trains will leave Kangwan at

A.M.	A.M.	P.M.	P.M.	P.M.	P.M.
7.30	9.30	11.30	1.30	3.30	5

FARES:

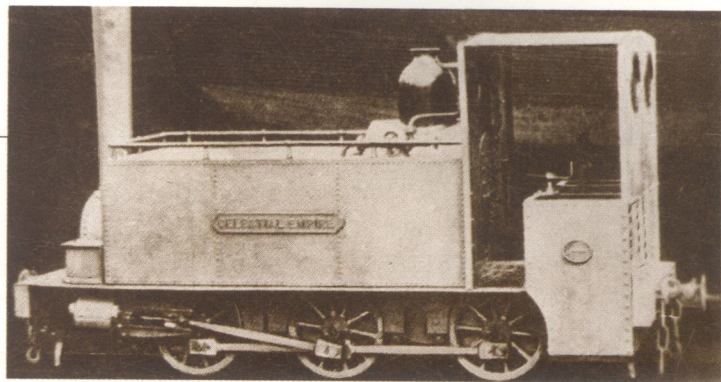
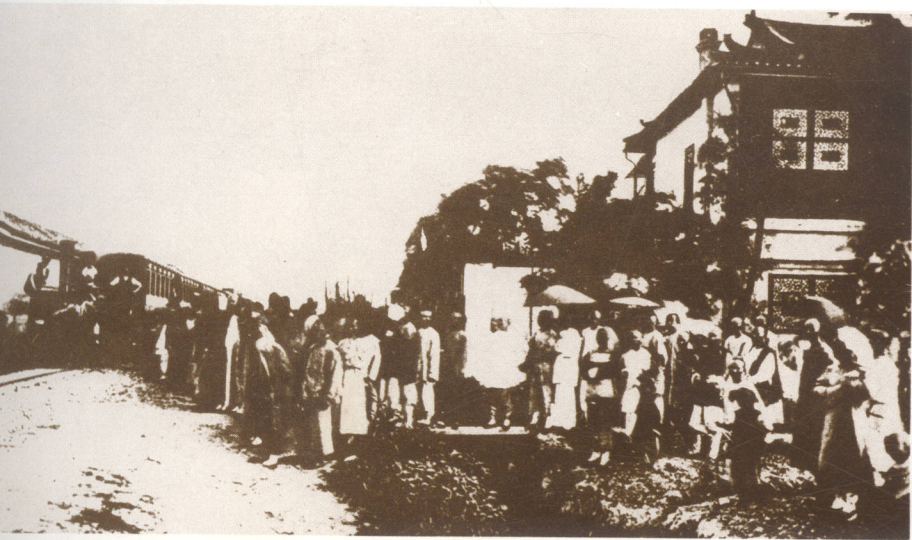
Single Ticket	Return Ticket
First Class, 300 Cash, or 10 \$	400 Cash, or 15 \$
Second Class, 150 Cash, or 5 \$	200 Cash, or 7 \$

The Full Number of Good Cash will be demanded. Children under 10 Years will be charged Half Fare.

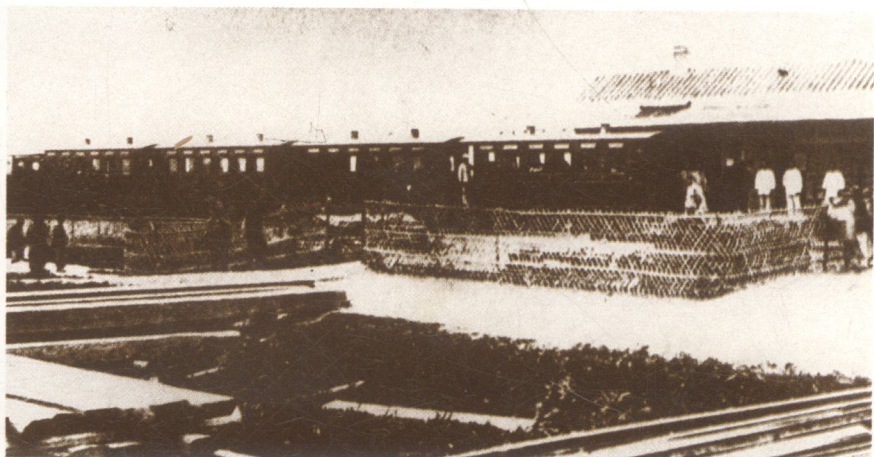
Trains marked thus * will not run on Sundays.

吴淞铁路首次使用的列车时刻表

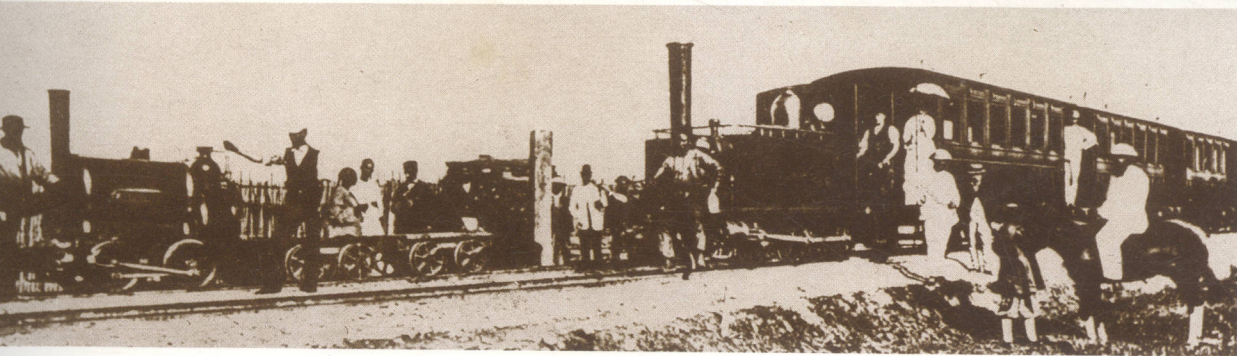
1876年7月3日,吴淞铁路通车典礼。使用的是“天朝号”蒸汽机车。



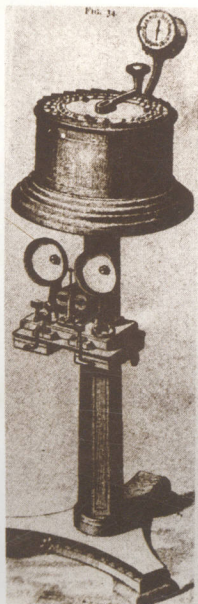
吴淞铁路“天朝号”蒸汽机车



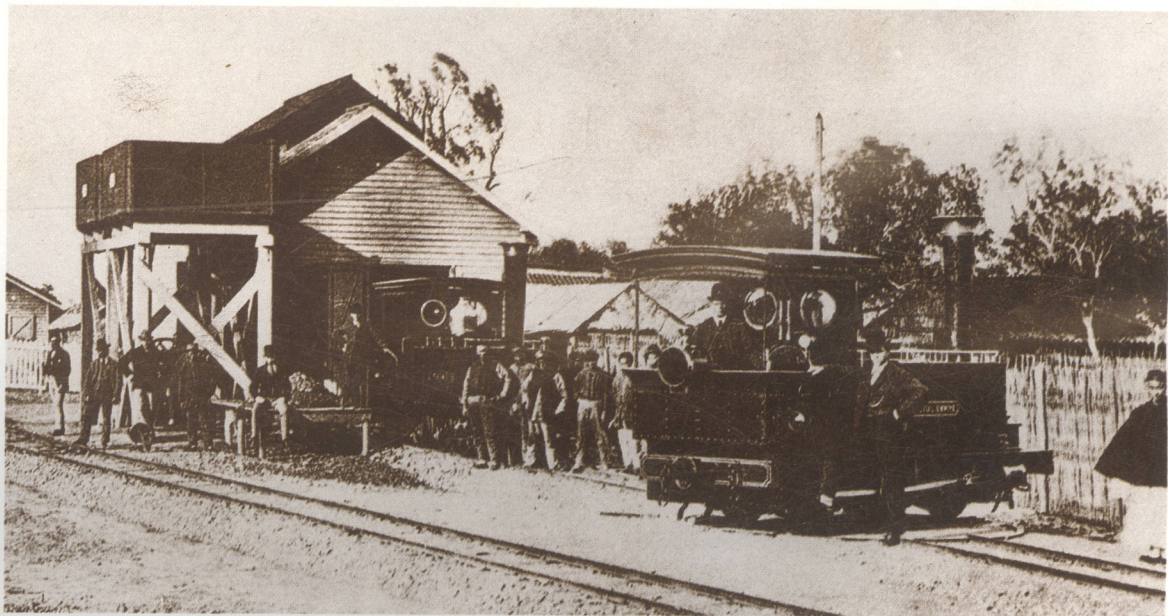
吴淞车站和一系列点运营的列车



1876年7月1日,吴淞铁路试车列车待发,骑马者为引导员,准备先行出发,警告行人避让。



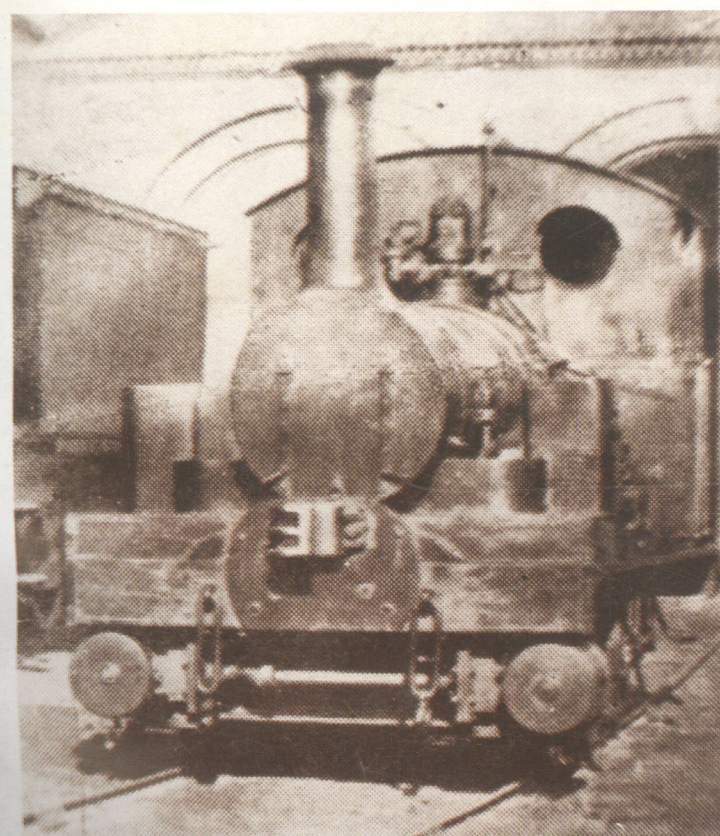
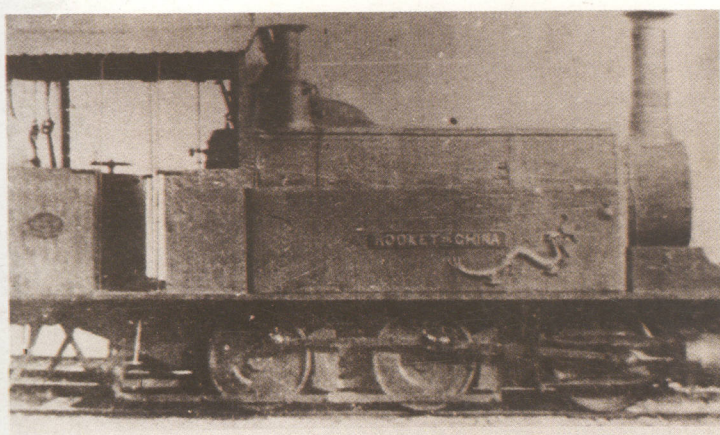
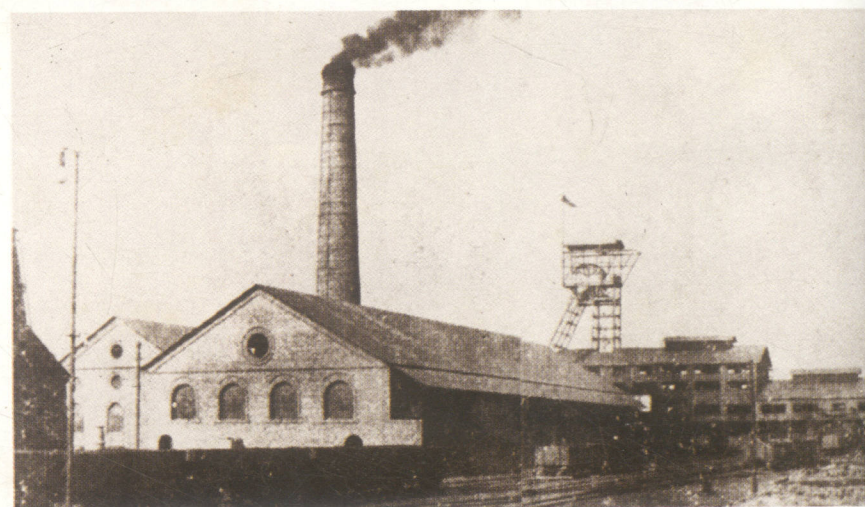
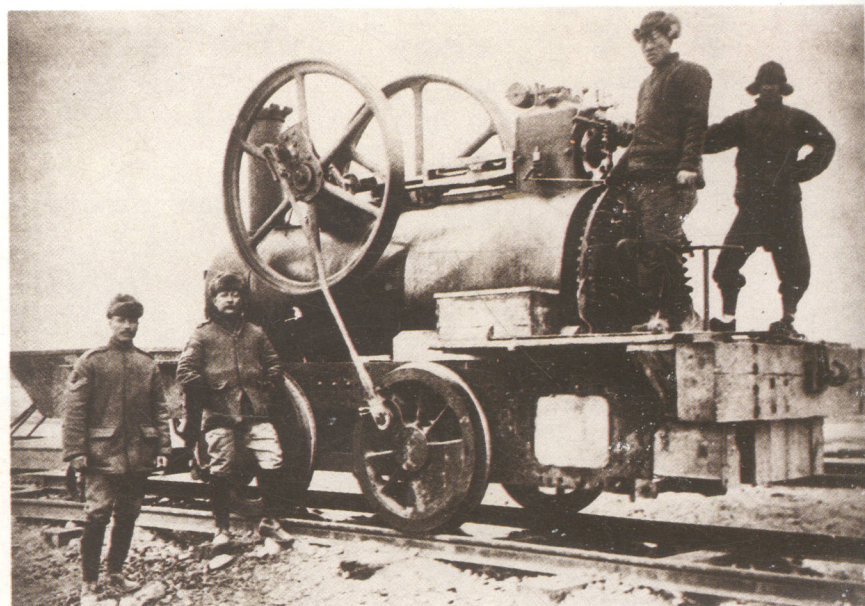
用于吴淞铁路的电报机



吴淞铁路上海机车库。在转盘上的是“天朝号”蒸汽机车,库内的是“华国号”蒸汽机车。

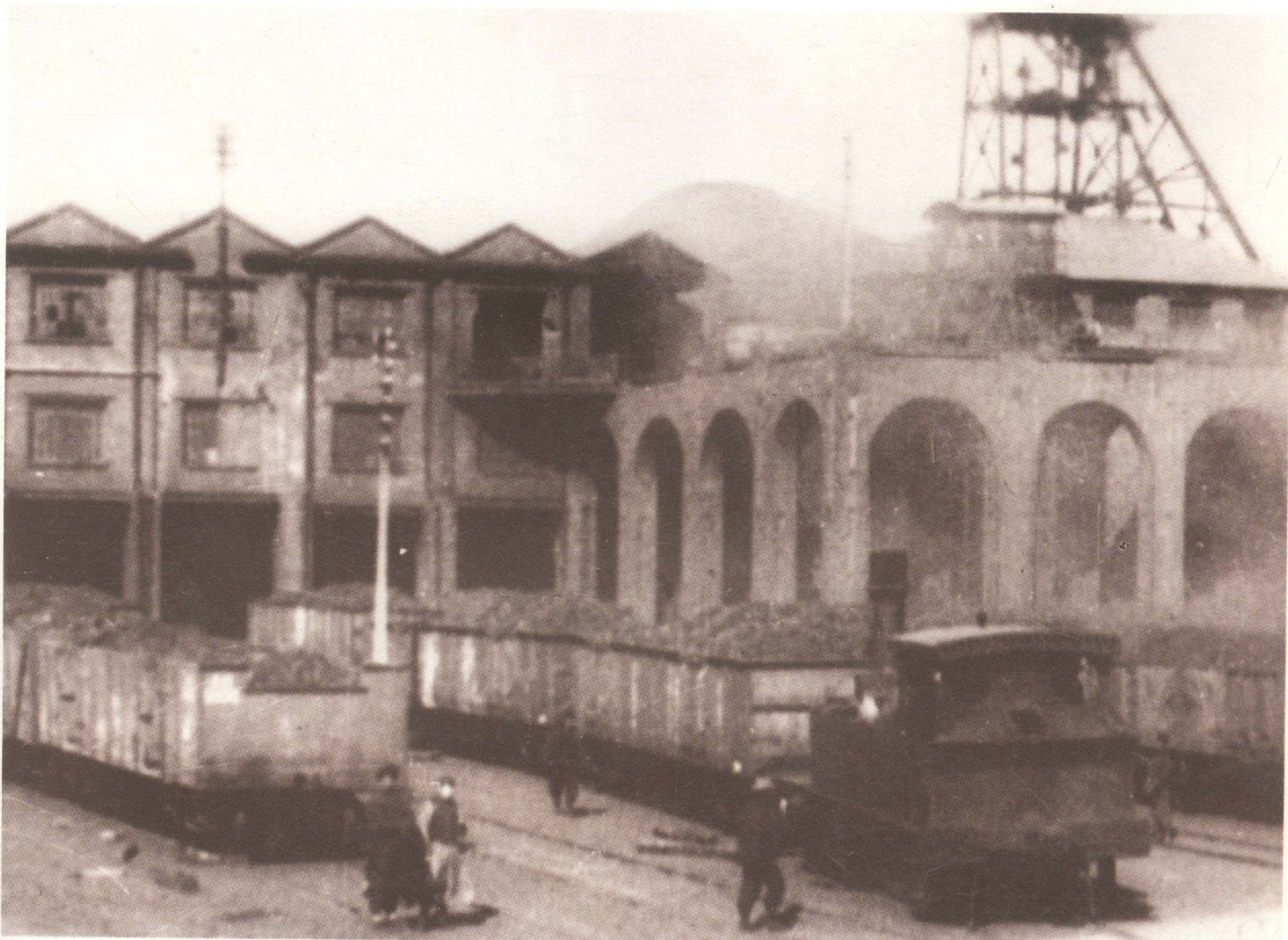
唐胥铁路及其展筑

唐胥铁路自唐山起至胥各庄(今丰南县)止,全长 9.7 公里。采用 1,435 毫米的轨距和每米 15 公斤的钢轨,于 1881 年建成,为中国自办的第一条铁路。这条铁路是为开发开平煤矿,在清政府洋务派主持下,由开平矿务局负责集资修建。1886 年,成立开平铁路公司,收买唐胥铁路后开始展筑,并独立经营铁路业务。开平铁路公司是中国自办的第一个铁路公司。1887 年,唐胥铁路展筑至芦台,1888 年展筑至天津,1894 年天津至山海关间通车,改称津榆铁路。



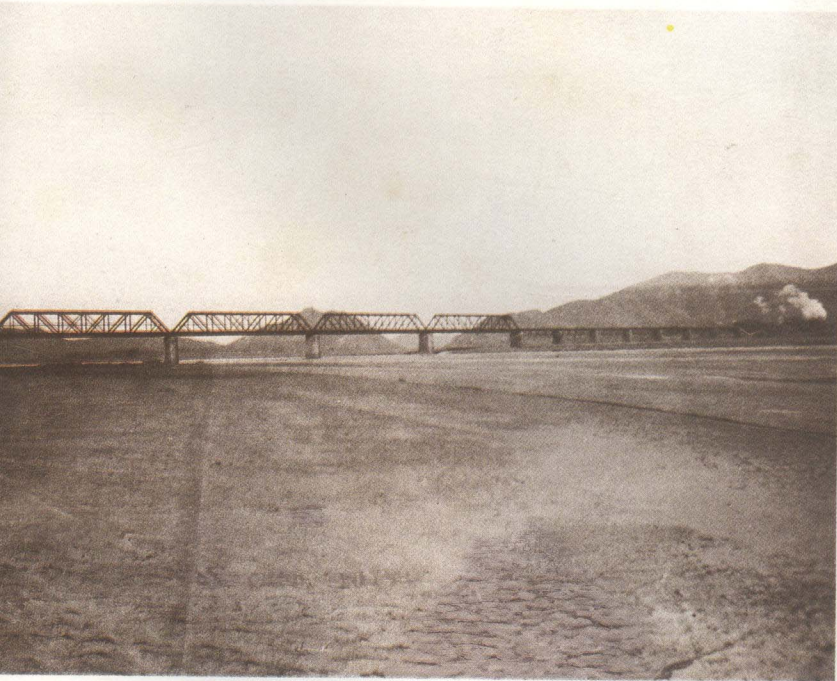
1881 年 6 月 9 日,中国早期制造的机车,机车全长 5.69 米(18 英尺 8 英寸),时速 32 公里,机车两侧各刻有一条龙,通称“龙号”机车。图为“龙号”机车的侧面和正面。

1882 年从英国购进两台蒸汽机车,通称“0 号”机车。

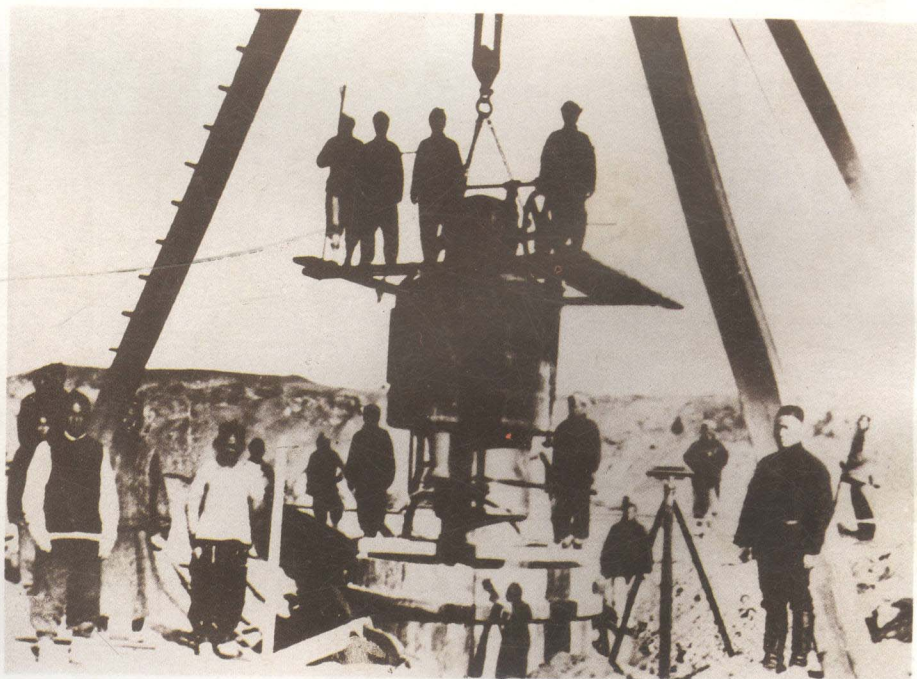


铁路早期的蒸汽机车

唐胥铁路运煤的列车



竣工后的深河大桥



1889年,唐胥铁路向山海关展筑,正在修建中的深河大桥——中国最早采用气压沉箱基础的铁路桥梁。



1888年唐胥铁路展筑至天津，清政府洋务派李鸿章等巡视并主持通车仪式。路方特备花车一辆供来宾乘用。

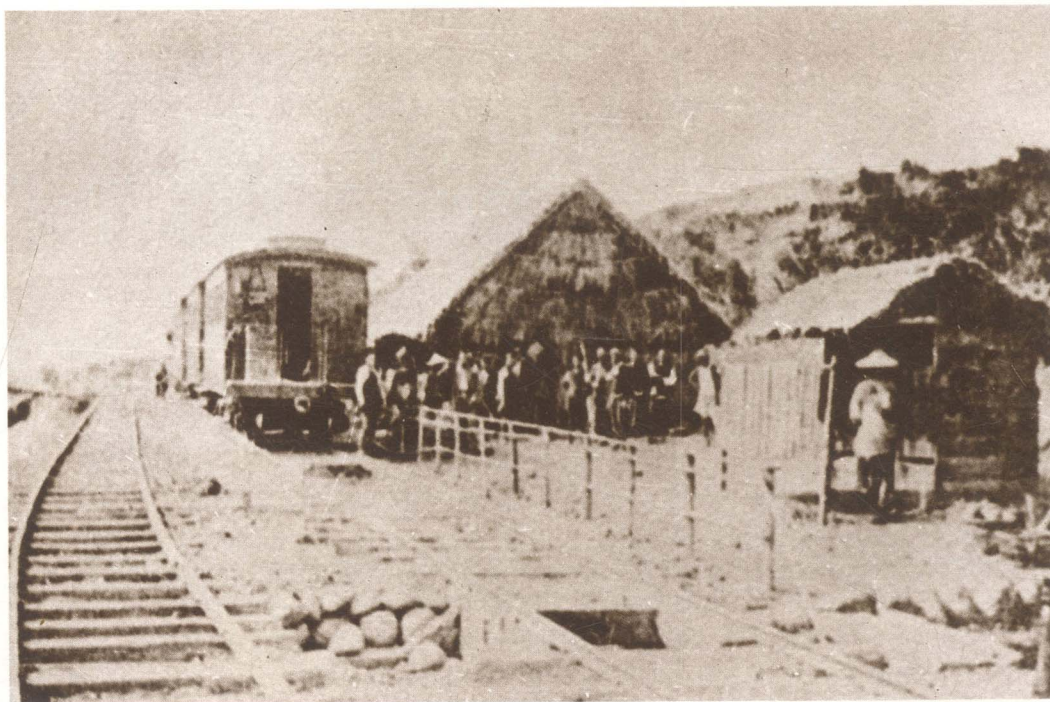
H.E. LI HUNG-CHANG MR. TONG KIAN SIN
 MR. CHU YU-GHE AND DR. WU TING FANG
 ON A FLAT CAR FITTED UP WITH RAILINGS
 PRIVATE CAR KNOWN AS "VICEROY SALOON"
 TRAILING BEHIND.



1887年唐胥铁路向天津展筑。图为天津至芦台间施工的情景。

台湾省铁路

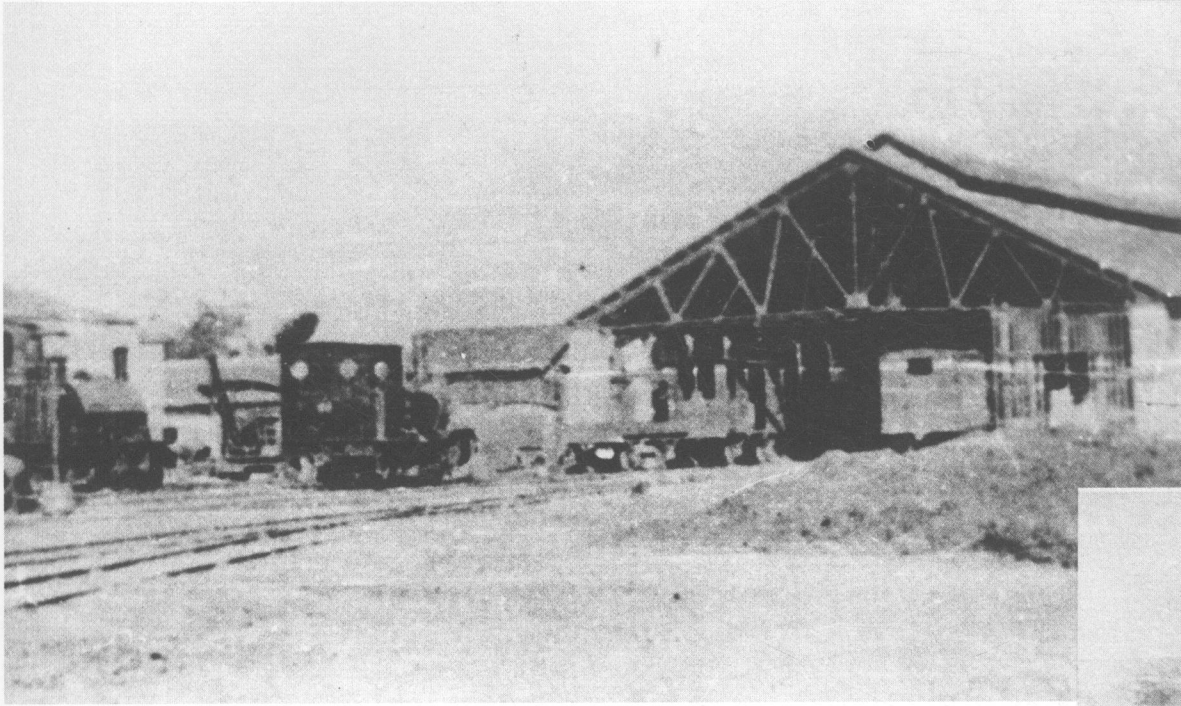
台湾原属中国福建省。中法战争后单独设省。刘铭传于1887年奏准修建台湾省铁路。线路以台北为中心，向东到基隆港，向西南到新竹，分别于1891年和1893年建成，两段共长约107公里，轨距1,067毫米，轨重每米18公斤。



运营中的台湾省铁路



台北车站



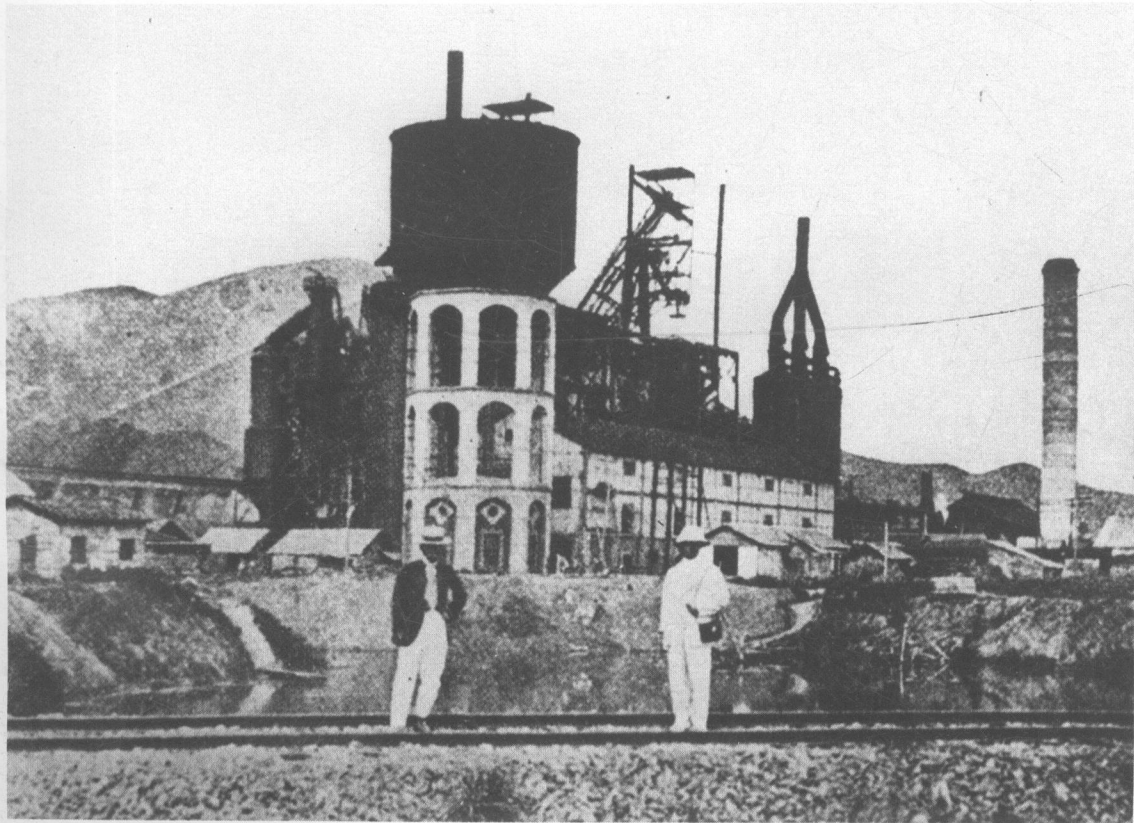
台北机车库



基隆川桥

大冶铁路

为筹筑芦汉铁路并制造枪械，张之洞着手开采大冶铁矿和创办汉阳铁厂，为了从大冶运矿石到长江边，于1894年建成大冶铁路，长28公里。



通向大冶铁矿的大冶铁路

2

帝国主义争夺路权,中国铁路缓慢发展时期

(1894~1948年)

1894年,清政府在中日甲午战争中战败后,割地赔款,国力大损,英、俄、日、法、德、比、美等帝国主义国家乘机对清政府施加压力,攫取中国的铁路权益。它们或强行擅筑,或假借“合办”,或通过贷款控制,1万多公里的中国路权被吞噬和瓜分,形成帝国主义掠夺中国路权的第一次高潮。随后,它们按照各自的需要,分别设计和修建了一批铁路,标准不一,装备杂乱,造成了中国铁路的混乱落后局面。在清政府时期(1876~1911年)共修建铁路约9,400公里。其中帝国主义直接修建经营的约占41%;帝国主义通过贷款控制的约占39%;国有铁路,包括中国自力更生修建的京张铁路和商办铁路及赎回的京汉、广三等铁路仅占20%左右。

1911年,辛亥革命推翻了清政府,建立了中华民国。但革命果实被大地主、大买办阶级的代表北洋军阀袁世凯篡夺。他在1912年宣布“统一路政”,解散了各省商办铁路公司,把各省已经建成和正在兴建的铁路全部收归国有,用以抵借外债,因而形成了帝国主义掠夺中国路权的第二次高潮。从1912到1916年各国夺得的路权共达13,000多公里,只是由于当时帝国主义正在进行世界大战,他们没有力量把得到的路权变为现实。北洋政府时期(1912~1927年),在关内修了约2,100公里铁路,大都是原有铁路的展筑和延续;在东北修了约1,800公里铁路,多数是日本帝国主义采用借款、垫款或“合办”等方式修建和控制的,还有一些是官商合办的铁路。

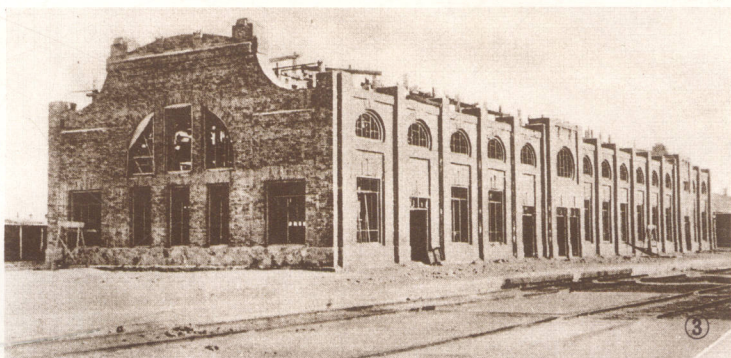
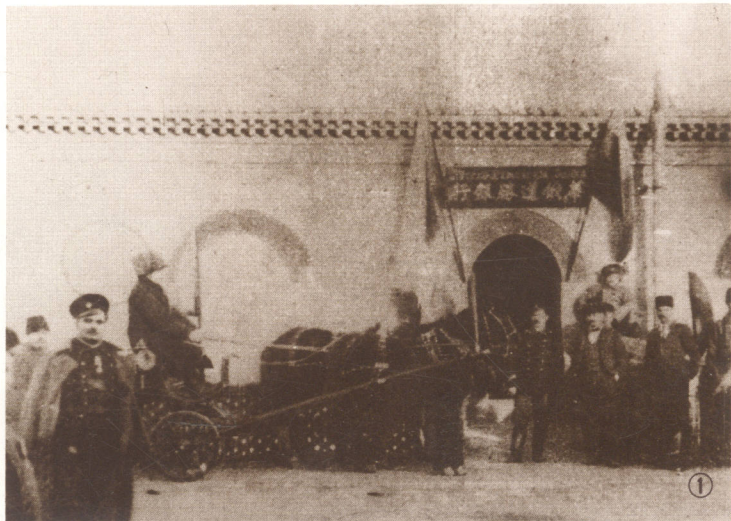
1928年,南京国民党政府执政以后,主要是以官僚买办资本与帝国主义垄断资本“合资”方式修建铁路,从而出现了帝国主义掠夺中国路权的第三次高潮。从1928到1937年在关内修建了约3,600公里铁路;在东北以官商合营方式修建约900公里铁路(1928~1931年)。从1937到1945年抗日战争期间,在西南、西北“大后方”修建约1,900公里铁路。在这期间,日本帝国主义妄想独霸中国,1931年发动了“九·一八”事变,侵占了整个东北地区,成立了伪满政府。继而于1937年又发动了“七·七”事变,掀起了全面的侵华战争,中国铁路大部沦于敌手。从1931到1945年,日本侵略者在东北共修建了5,700公里铁路;从1937到1945年,在华北、华中和华南的占领区修建了约900公里铁路。综上所述,南京国民党政府时期(1928~1948年),在中国大陆上共修建铁路约13,000公里。

(一)帝国主义强行修建并直接经营的铁路

1894年以后,帝国主义在中国领土上强行修建和直接经营的铁路有:俄国修建的东省铁路,德国修建的胶济铁路,法国修建的滇越铁路,日本于日俄战争期间擅自修建的安奉铁路。1905年日俄战争结束,日本帝国主义无视中国主权,又夺取了南满铁路支线,并于1906年成立了南满洲铁道株式会社(简称“满铁”)。通过“满铁”疯狂掠夺中国东北地区的路权和其他权益。

东省铁路

1894年甲午战后,俄国乘机通过华俄道胜银行掠夺了东省铁路的建筑权和经营权。华俄道胜银行是一个政治、金融的混合体,是俄国财政部的分支机构,总行设在彼得堡。1897年成立东省铁路公司,修建、掌管北部干线(满洲里至绥芬河)和南满支线(宽城子至旅顺)及其他一些支线,全长约2,500多公里,采用俄国铁路的1,524毫米轨距,于1897年动工,1903年完工。干支线相联恰如“T”字形,分布在中国东北广大地区。



- ① 俄国控制的哈尔滨华俄道胜银行
- ② 1897年8月16日,东省铁路开工典礼。
- ③ 满洲里车站
- ④ 齐齐哈尔二等站东侧



哈尔滨车站

