

共和国成长教育丛书

通向小康的大动脉

铁路建设

● 主编 邓先明 胡海 ● 魏红英 著



中国物资出版社

《共和国成长教育丛书》

⑮

通向小康的大动脉

—— 铁路建设

魏红英●著

中国物资出版社

图书在版编目(CIP)数据

通向小康的大动脉——铁路建设/魏红英著. 北京:中国物资出版社,1998.10

(共和国成长教育丛书;15)

ISBN 7-5047-1555-7

I. 通… II. 魏… III. 铁路运输—经济建设—中国 IV
.F532.3

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 29073 号

中国物资出版社出版发行

全国新华书店经销

中国政法大学出版社印刷厂印刷

开本:787×1092 毫米 1/32

印张:98 字数:1800 千字 印数:1~10000

ISBN 7-5047-1555-7/G·0333

(全套 27 册)总定价:128.00 元

目 录

一、历史从这里开始	(1)
“骇为妖物饬令拆卸”到遍地开花	(1)
孙中山的“大铁路计划”	(5)
中华民国铁道部成立	(7)
从“扒火车炸桥梁”到“护路队”	(8)
“解放军打到哪里，铁路修到哪里”	(9)
新中国铁路的起点	(10)
二、国民经济“先行官”	(11)
恢复经济，“首要的是恢复铁路”	(11)
复旧大“十”字——京汉粤汉铁路与 陇海线复旧	(13)
南北天堑变通途——武汉长江大桥	(16)
移山填海修鹰厦	(17)
蜀道不再难	(19)
火车已过嘉峪关	(22)
三、大讨论引起大会战	(25)
“如何改变滞后局面”大讨论	(25)
“先行官”掉队了	(26)

“八五”大会战	(33)
“八五”建设结硕果	(38)
四、大动脉喘口气——京九铁路的建成及意义	(39)
难忘的11月16日	(39)
小京九变成大京九	(42)
牵一发而动全身	(44)
香港有了好后方	(48)
京九龙头：北京西站	(49)
五、大西南的希望之路——南昆铁路	(51)
大西南的出海大通道	(51)
“中央最大的扶贫项目”	(53)
“困难线”难不倒南昆人	(55)
体现90年代设计筑路水平的大动脉	(57)
六、东边日出西边雨——运输市场群雄逐鹿	(60)
挤火车的人少了	(60)
小弟弟长大了	(64)
飞机：展开双翼	(68)
水运：抛锚起航	(71)
管道运输：潜力巨大	(73)
海陆空大战	(73)
七、硬化的“动脉”须手术	(76)
先天不足，后天失调	(76)
机制不活	(81)

机构臃肿	(82)
整体“手术”，志在必得	(83)
八、铁龙挟电腾神州——未来铁路趋势：	
高速、重载、电气化	(88)
列车提速了	(88)
运输业的“大力神”	(96)
电气化：腾飞的翅膀	(100)
九、子规夜半犹啼血，不信东风唤不回	(104)
“短缺”的木桶	(104)
加快铁路建设，道理何在	(107)
发展的关键在于“走向市场”	(109)
科技兴路，再造产业高地	(113)
夯实基础，提高劳动者素质	(115)
建立统一的交通运输体系	(117)

一、历史从这里开始

“骇为妖物饬令拆卸” 到遍地开花

英人献媚清朝廷

钢轨动脉在中国的落脚要追溯到一百多年前。作为“现代工业的前驱”、“资本主义煤炭和钢铁工业总结”的铁路于1825年在英国建成。50年后，英国人设想将它铺在中国的大地上，然而却颇费周折。清政府认为它是奇技淫巧，会使“山川之灵不安”，妨碍我风水，破坏我祖坟，震动陵寝，黑烟损害庄稼，因而拒绝它，不接受铁路。但是铁路以其高强的延伸性，最终仍将触角探到了中国。

1865年英国商人杜兰德为了引起中国人的兴趣，在北京宣武门外铺造了一条一里多长的广告铁路，意在“展览”，结果适得其反，人们“詫所未闻，骇为妖物”，“举国若狂，几致大变”。旋经步军统领衙门饬令拆卸，群疑始息。

然而英人并不甘心，再次放出试探气球：1872年，清同治皇帝按满族习惯举行18岁大婚庆典，英人觉得有机可乘，在英公使阿礼国策划下，由英兰逊·瑞碧公司筹款，驻京参赞威妥玛游说，准备修条“婚礼铁路”，遭清廷拒绝。

事情又隔了4年，1867年，再也按捺不住的英国商人在上海以修“寻常马路”为名，骗购了筑路用地。英商怡和洋行擅自筑成了中国第一条吴淞至上海的吴淞铁路，长14.8公里。终于将脚踏上了中国的土地，正式运营时轧死了一个中国人，且事关国家主权，被清政府用28.5万两银子买下拆毁，轨料机车则扔到了台湾打狗港（今高雄港）里去了。

吴淞铁路未保存下来，尽管它比世界铁路晚了半个多世纪，但它毕竟是古老的中华大地上出现的首条铁路。

“马车铁道”——中国人自己修铁路

铁路的优势渐为人们接受，李鸿章就是其中代表。他曾上书朝廷：“有内地火车铁道，屯兵于旁，闻警驰援，可以一日千数百里，则统帅当不至于误事。”李鸿章站在海防角度，意识到了铁路的国防价值。他还认为中国“将来欲求富强制敌之策，舍此莫由”（《中国近代铁路史资料》第一册第103页），看到其经济价值。在以李鸿章为首的洋务派努力下，1887年，清朝廷批准海军衙门在天津等处试办铁路，“以便调兵运械兼筹利益商贾”。

正是李鸿章的提倡、支持，才有了中国第一条铁路的诞生。这条铁路就是1880年秋冬间动工的唐胥铁路。这条路刚动工，就遭到顽固派的极力反对，认为“轮车所过之处，声闻数十里，雷轰电骇，震厉殊常，于地脉不无损伤”，下令停

工。在李鸿章、唐廷枢的请求下，朝廷勉强首肯，但不行机车，以骡马拉煤。1882年初，唐胥铁路启用，用骡马牵引车辆，为时人戏称“马车铁道”。后鉴于时局紧张，有了中国自制第一台“龙号”机车。唐胥铁路长9.2公里，单线，轨重每米15公斤。铁路虽短，却是中国自建并保存下来的第一条铁路。到1912年，这一条铁路向两端延伸到北京和沈阳，成为联络关内外的主要铁路干线，即今日京沈铁路。揭开了中国铁路建设的序幕。

它没有遭遇拆毁的命运，李鸿章在其中起的作用不可抹煞。他在铁路建设中讲究策略，循序渐进。在唐胥铁路竣工之后，先以骡马拖曳，继而自制机车代替骡马，最后进口外国机车，一步步展示铁路的功用，因而未被顽固派抵毁。

万国牌机车产生了

19世纪末，随着中日甲午战争中国失败，帝国主义国家纷纷乘机入侵中国，瓜分中国，割占势力范围，铁路路权也随之被帝国主义掠夺、瓜分。1889年后，英、法、俄、德等国通过种种不平等条约和威胁、欺骗手段，先后夺取了中国大部分路权：

俄国借尼克拉二世沙皇加冕机会，“请”去李鸿章，软硬兼施，迫使他签订《中俄密约》，从而夺取东北三省（满洲里至绥芬河）和南满支路（哈尔滨至旅顺和大连）的路权。在他的势力范围中，修造的中东铁路为宽轨型，5英尺。

南满支路被日夺走后，日本把轨距改为3英尺6英寸。

法国以干涉日归还辽东半岛有功为名，首获由越南进入中国南大门广西龙州的铁路修筑权，以及滇越（昆明至沙

口) 的铁路直接经营权。它采用的是法国标准 1 米窄轨。

德国夺取胶济铁路和张博铁路支线的直接经营权，胶济铁路轨距为德车标准 1435 毫米。

英国夺取天津至镇江筑路权，并在它贷款修筑的京奉、芦汉、津浦、沪宁、广九等铁路上使用 4 英尺 8 英寸英国轨距。

由于轨距不统一，线与线间互不连通，列强各霸一方，“万国牌”机车由此产生。

据 1949 年统计，新中国共接管蒸汽机车 4069 台，型号达 198 种之多，还不包括象“0”号，“马力特”号等早期使用后被淘汰的机车。国别之多，型号之杂，为世界之少有，因而有“万国牌”之称。

除了列强直接修筑铁路外，清政府建了部分国有铁路，如津芦、芦汉铁路芦保段，淞沪、株萍、京张和张绥、京苑轻便铁路等。

同时，借外债修筑了芦汉铁路汉保段，沪宁等，选用的是英国标准。据称修芦汉铁路北段时，英美法德等大国积极钻营，企图把贷款权抓到手。然而特殊的国情，使得清政府不得不避开他们，转向相对弱小的比利时借款。可见中国修筑铁路时的良苦用心。

詹天佑砸下中国人的第一颗“道钉”

当我们回顾历史时，不能不提到一个人，他就是詹天佑。

是他，砸下了中国人第一颗道钉。过去各国修铁路都举行“砸道钉”仪式，以示铺轨开始。然而我国第一条铁路因为英擅建而没有中国人的份。1881 年 6 月 5 日，中国人自己修建的唐胥铁路开始铺轨，砸第一颗道钉者却是一个洋人

——开平煤矿英籍工程师薄内的妻子。1905年京张铁路兴建，12月12日从丰台铺轨，詹天佑举锤砸下，从此开始了中国人砸“第一钉”的先河，国人顿感扬眉吐气。

是他，结束了中国人不能主持修干线的屈辱历史，以实际行动回击了外国人的讥讽：“中国修京张铁路的工程师还没出世呢！”

是他，独具匠心，不借外国人分毫之力，筑成铁路，为中国人争了气。

是他，设计出为全世界推广的“詹天佑”自动挂钩。

是他，为中国的铁路建设写下了光辉的一页。

孙中山的“大铁路计划”

清政府闭关锁国及腐败无能导致了我国大量路权的丧失，给中国人民造成深重灾难，同时为自己的灭亡铺就了“轨道”。

1911年，“为我国进步打开阀门”的孙中山先生领导辛亥革命，推翻了统治中国几千年的君主专制制度。他喊出了“振兴中华”的口号，认为要振兴中华，必须发展铁路。“凡立国铁路愈多，其国必强而富。”“……（中国）苟能造铁路三百五十万里，即可成为全球第一之强国”，“今日修筑铁路实为日前唯一之急务，民国之生死存亡系于此举”（《孙中山全集》第2卷第391页）。

1912年，被迫辞去中华民国临时大总统职务后，孙中山受命全权筹划全国的铁路建设，在上海成立“中国铁路总公

司”，创办实业。他认为“交通是实业之母”，“铁路是交通之母”，站在全局的角度，潜心研究多年，于1919年发表了《实业计划》著作。而实业计划中最精华部分莫过于铁路大计划。

铁路大计划总体目标是使中国具有10万英里铁路的强国。

在铁路大计划中，指明了铁路布局的四项总原则：“必选最有利之途经吸收外资”；“必应国民之所最需要”；“可能减少社会因素和自然因素的抵抗”；“必择地位之适宜”。

他还依据四条原则，具体设计了具有网络布局意识的铁路系统，提出一个庞大的铁路筑路计划，包括中央铁路系统24条，西北铁路系统18条，西南铁路系统7条，东南铁路系统13条，东北铁路系统200条，高原铁路系统16条等。从宏观着眼，微观入手，对每条路线走向及与全国线路网的纵横连接，都作了详细的安排。计划的各铁路系统各成一体，又彼此相连，四通八达。

孙中山第一次站在全国和世界的角度，总体设计和全盘规划了全国铁路发展蓝图。他表明了中国对铁路地位作用认识的飞跃。从清政府拒绝开始，到顽固派的抵制，列强的瓜分，各省商民集资办路，人们对铁路认识都局限于局部的或集团的利益，因而出现了铁路布局不合理和不平衡。而孙中山的“建设之大计”，“远则于十百年后”，故“能立国基于永久”。

孙中山发表《实业计划》时，中国正处于北洋军阀黑暗统治下。当时政局动荡，军阀混战，各届政府是你方唱罢我登场，像走马灯一样更换频繁，根本没有实施铁路计划的条

件，因而计划流产。

中华民国铁道部成立

1928年，国民党北伐后成立南京政府。不久，便宣布整顿国民经济，振兴实业。并声称秉承孙中山“交通为实业之母、铁路为交通之母”的遗教，重视铁路。于10月23日发布命令：效仿文明国家，设立铁道部。把铁道部从1925年成立的交通部中分离出来，特委任孙中山之子孙科为铁道部长，专门管理全国铁路，以加强铁路建设和路务管理。

孙科成为了中国历史上第一任铁道部部长。在铁道部长人选问题上，南京国民政府是费了一番心思的，“以国父哲嗣孙科博士为第一任部长”，是想表明他们秉承孙中山铁路建设遗志，寓意深远。

孙科在1928~1931年任职3年内，利用自己的声望和特殊地位，提高了铁路部门的权威性，唤起了世人对铁路建设的重视。通过颁布一系列铁道法规，构筑了较为科学的中国铁路管理模式。他还提出“庚关两款筑路”筹资计划，提出了以“管理统一”、“会计独立”为一项基本原则的施政纲领，为今后铁路建设的进一步发展奠定了基础。

国民党统治期间，一些新军阀和地方实力派开始认识到交通尤其是铁路交通对于开发经济、固定地盘的意义，开始积极筑路。其中杭江铁路、同蒲铁路及东北地区铁路的修筑最为典型。

同蒲铁路是阎锡山主建的。当时任太原绥靖公署主任的“山西王”阎锡山，一直把山西当作自己的“独立王国”来经

营，不让“中央势力”染指，因而当国有铁路逼近山西时，阎锡山当机立断，不惜血本，动用自己在法国的巨额存款，假名为山西生产保护费和公营事业费，用于修筑同蒲铁路。

精明的阎锡山选用轨距与相连的正太线相同，轴重、钢轨采取比正太线轻的轴重 8.5 吨、每码 33.2 磅的轻轨，而正太线每轴载重 14 吨，轨重每码 55 磅。这样，同蒲路上的机车可在正太路行驶，而正太路的机车不能在同蒲铁路上行驶，阎锡山从而阻止中央势力扩展。同蒲线已建成通车线路，在抗战前和抗战中，起了很大的作用。

从“扒火车炸桥梁” 到“护路队”

“西边的太阳就要落山了，鬼子的末日就要来到了……”，这首歌给我们勾画了一幅图画：在落日的晚霞下，游击队员扒上了日军控制的火车，抢物品、炸火车、拆铁路。中国铁路进入了“黎明前的黑暗期”——铁路破击战。

在那动荡日子里，中国铁路多灾多难。刚出生就遭到清廷拆毁，在英商人及清朝廷的铺、拆拉锯战中死里逃生，后又在洋务派与顽固派的支持与反对斗争中艰难伸展，同时又驻足于列强势力范围，不能成网，紧接着进入了“黎明前的黑暗”——抗日战争时期破击战时期。在日本侵华战争中，铁路充当了日军侵略中国的工具。为了使铁路不致于落入敌手，为敌所用，八路军、新四军及敌后抗日游击队在各战区，尤其是华北、华东战区开展有组织的拆除，破坏铁路的破击战，津浦铁路临枣支线上的“铁道游击队”就是代表。

抗战胜利后，解放区军民为了阻挡国民党军队对解放区的进攻，一方努力“修复”，一方致力“破坏”。铁路再次遭受厄运。

“解放军打到哪里， 铁路修到哪里”

长达8年的抗日战争胜利后，为了恢复和建立东北铁路的正常秩序，1946年，东北铁路总局成立，陈云兼局长，吕正操、郭洪涛任副局长。同时组建护路军，抢修吉长、哈大、大郑等线，抢修桥梁、车站，为辽沈战役胜利作准备。随着战略决战全面展开，一切解放了的恢复通车的铁路，全力以赴投入军运，支援前线。为了支援解放战争，1948年11月的一个晚上，周恩来在党中央所在地西柏坡向滕代远传达中央组建军委铁路部的决定，庄重地强调说：“铁路工作十分重要，做好铁路工作，保证当前解放战争军事运输和全国解放后经济建设的需要，任务十分艰巨。”1949年1月10日，中国人民解放军军事委员会铁道部成立，滕代远任铁道部长。铁道部成立后，召开了一系列全国铁路工作会议，会议确定了铁路职工的行动方针：“解放军打到哪里，铁路修到哪里。”5月16日，担任抢修主力的铁道纵队奉中央军委命令改为铁道兵团，划归军委铁道部建制，由滕代远兼任铁道兵团司令员，继续抢修铁路。

在修铁路中，解放区人民为自己修筑了第一条铁路，即1948年10月通车的邯郸至涉县之间的一段，长59公里，它是利用抗战胜利后拆除的轨料及磁县铁矿山机车车辆修复的

窄轨铁路。通车后立即投入军运和民运，有力地支援了解放战争。

新中国铁路的起点

1949年新中国成立时，中国大地已修建起26,200公里的铁路干支线。其中：

1876~1911年清政府时期总共建成9100公里铁路。这里有45%的铁路是由清政府向国外借款自办，11%筹款和商办。而国外直接投资并管理的占44%。

1911~1949年9月，民国时期共建成铁路17100公里。

不过，在中华人民共和国成立时，中国大陆仅留下铁路22600公里（不包含台湾、香港及工矿企业、森林等专用线），其余3600公里要么被战争彻底破坏，要么被他国拆除运走。就这22600公里的铁路，却并不全好走，能勉强通车的仅有约1.1万公里。当时铁路特点：（1）技术标准杂乱：列强瓜分中国势力范围及借款修路，采用本国标准，因而出现英、法、德、日、比、俄、美等国铁路标准同时出现在中国铁路线上。铁路线上的桥梁、隧道的限界、曲线、坡度、桥梁载重等标准，即使在同一条铁路上，有时也不统一。铁路的通信、信号、机车、车辆修理设备更是五花八门、各式各样。（2）数量少，而依靠国力自行修建的铁路则更少。（3）布局不合理，地理上过分偏于东北部及东部沿海地区，其结果加重了今后的建设和复旧负担。

这就是新中国铁路的起点。

二、国民经济“先行官”

恢复经济， “首要的是恢复铁路”

政策“先行”

解放战争期间，中央军委于1949年1月10日成立军委铁道部，界定其任务为：统一全国各解放区铁路的修建、管理和运输，同时还指明，为全国解放后经济建设作准备。并将这项“十分重要”、“十分艰巨”的工作交给从平江起义的战火中走出来的滕代远将军。1949年10月，中华人民共和国成立，中央军委铁道部改为中央人民政府铁道部，由滕代远任新中国第一任铁道部部长。当铁道兵团于1953年从朝鲜战场回国后，立即整编成中国人民解放军铁道兵，继续承担铁路修建任务，为新中国铁路建设增添了一支作风顽强、纪律严明的突击力量。这在组织上为铁路先行作了铺垫。

更重要的是，中央高层决策者很早就看到铁路在经济建