



山西历史文化丛书 (第四辑)

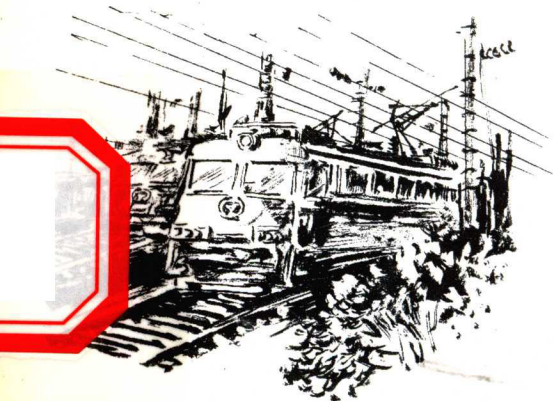
总主编/李玉明

山西铁路史话

李大钧

/ 著

翻开中国地图册,纵横交错的山西铁路线图直扑眼前;打开中国铁路史,山西百年铁路的成就跃然纸上。当我们乘坐飞驰的列车遨游在三晋大地上,就会自然而然地产生一种叙写山西铁路史话的冲动。



山西人民出版社

责编:王灵善 张建英
复审:田 红
终审:张安塞

山西历史文化丛书(第四辑)

图书在版编目(CIP)数据

山西铁路史话/李大钧著. —太原:山西人民出版社,
2001.12

(山西历史文化丛书·第4辑/李玉明主编)

ISBN 7-203-04438-6

I. 山… II. 李… III. 铁路运输—运输经济—经
济史—山西省 IV. F532.825

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2001)第 090829 号

8 晋大同文苑小史

9 姚范亭

10 人民作家赵树理

山西历史文化丛书 第4辑

山西铁路史话

李大钧 著

*

山西人民出版社出版发行

030012 太原市建设南路15号 0351-4922102

<http://www.sxep.com.cn> E-mail: sxep@sx.cei.gov.cn

新华书店经销 太原市新华胶印厂印刷

*

开本:850×1168 1/32 印张:15 字数:300千字

2001年12月第1版 2001年12月太原第1次印刷

印数:1-3000册

*

ISBN 7-203-04438-6

K·240 定价:30.00元

《山西历史文化丛书》编委会

顾问:王 谦 李立功 王庭栋 马 烽

姚奠中 侯伍杰

主任委员:赵雨亭

副主任委员:李玉明

委员:(按姓氏笔画为序)

马玉山	马志超	王志超	王宝库
王灵善	牛崇辉	申维辰	白云
任茂棠	刘 江	刘 巩	刘在文
刘伟毅	刘贯文	成葆德	齐荣晋
李元庆	陈扬炯	陈墨章	张 领
张国祥	张捷夫	罗广德	赵劲夫
赵瑞民	赵曙光	郭维明	高专诚
高培湖	陶正刚	柴泽俊	阎广洪
梁豫秦	谢洪涛	楚 刃	雷忠勤

山西历史文化丛书(第四辑)

- 1 长平之战
- 2 历史名人与五台山
- 3 唐王朝兴衰话山西
- 4 河东盐池史话
- 5 山西采煤史话
- 6 山西铁路史话
- 7 大同史话
- 8 古大同灾荒小史
- 9 续范亭
- 10 人民作家赵树理

目 录

一、百年铸就的辉煌 (1)

1. 三晋铁路 业绩辉煌 (1)

2. 别有特色 话短论长 (5)

二、四通八达的“大动脉” (7)

1. 干线铁路 通达四方 (7)

2. 其他铁路 尽显风光 (19)

三、技术创新结硕果 (31)

1. 七拼八凑的早期铁路 (31)

2. 不断更新的现代铁路 (32)

3. 复线与电气化改造 (35)

4. 山西铁路工业 (37)

四、一路狂鸣一路歌 (39)

1. 铁路管理 蒸蒸日上 (39)

2. 一路畅行 万千气象 (42)

副主
主
编 编

马李
志元
超庆

其：程对言路早铸南云咏西山诗只，阳嘉大元前西山关第
家成立，省省西照照内国引，版书，子，将部管训安，晋最西山中
因，照，内，照，西，中，大，自，国，外，前，西，现，按，原，京，连，前，手，照，QI，完，整
照，说，起，国，民，经，济，大，动，脉，铁，路，，在，全，国，范，围，内，，山，西，的，铁，路，
铁，路，很，有，名，气，，以，其，开，发，建，设，早、综，合，实，力，强，而，遐，迩，闻，名，；以，
运，输，效，率，高、技，术，装，备，新，而，声，名，远，扬。有，一，项，权，威，资，料，表，
明，，中，国，铁，路，系，统，是，世，界，上，单，位，运，输，效，率，最，高，的，，而，山，西，
铁，路，在，中，国，铁，路，系，统，中，单，位，运，输，效，率，又，居，首，位。就，此，而，言，，
山，西，铁，路，堪，称，具，有，国，际，先，进，水，平，的，铁，路，系，统。

一、百年铸就的辉煌

翻开中国地图册，山西境内铁路线条直扑眼前；打开中国铁路史，山西百年铁路成就跃然纸上。当我们乘坐飞驰的列车，遨游在三晋大地上，感受就更加亲切，体会也更加深刻……

1. 三晋铁路 业绩辉煌

山西省是全国最早拥有铁路的省份之一。山西商务局于1898年前就开始筹办正太路。那时，在全国范围内，东部仅有一条关内外铁路，南部台湾有一条不长的铁路，全国铁路总长度还不足500公里。到了清朝末年（1911年），山西已经建成正太路、京绥路两条铁路干线。正太路从山西省府太原直达河北正定府石门（石家庄），京绥线连通了山西北部 and 京津地区，继而沟通了许多地区。那时在京汉、

粤汉线以西的广大范围，只有山西和云南较早拥有铁路，其中山西是惟一拥有准轨铁路并连通国内路网的省份。

1949年前，京广线以西的我国广大中西部内陆地区，山西省是当时这一地区铁路事业较为发达的省份，拥有京包线、同蒲线、石太线等三条干线和一些支线，总长达1200多公里。不但线路里程较长，而且布局较为合理。当时其他内地省份，内蒙只有丰镇到包头一段京包线，陕西和甘肃只有潼关至天水一段陇海线，云南只有昆明到河口一段窄轨铁路，四川只有很短的綦江线，除此之外的其余内陆广大地区尚没有一寸铁路。因而在当时的内陆省份，特别是中西部地区，山西的铁路占有举足轻重的地位。

山西省是中华人民共和国成立后铁路发展最快的省份之一。解放后，国家为了加快发展山西煤炭生产，对山西铁路重点投资，重点建设。从解放初期至80年代末，华北地区先后新建了丰沙、集二、京承、京原、太新、京通、邯长、京秦、侯西、大秦共10条干线，山西就拥有其中的京原、太新、邯长、侯西、大秦等5条线路，而丰沙、京秦等线路也主要是为了山西煤炭输出配套修建的。90年代，国家在山西又修建了侯月、神朔、大准、朔黄等多条干线铁路。与此同时，在全省各地还修建了许多支线铁路，所有的干、支线铁路都以客货运输量较大而闻名全国。

山西省是我国最早发展地方铁路的省份。1958年大炼钢铁时，阳泉盂县在其境内建设了一条长1500米的民办铁路，这是新中国最早的地方铁路。该段线路使用的是铸铁轨道，机车用汽车改装而成，虽然被称为“土铁路”，却是

当时一大新鲜事物，被公认为地方铁路的先河。1963 年国家成立地方铁路局后，随着技术装备的更新改造，山西省的地方铁路不断向正规化、标准化发展，逐步形成了完整的地方铁路建设体系和完善的运营网络。全省各地建设起数量可观的地方铁路，成为国家铁路网的重要补充。

山西省是全国铁路专用线和专用铁路密集的省份之一，有相当数量的铁路线分布在全省各地，直接归有关单位管辖。由于煤炭工业发达，全国约有 1/3 的矿山铁路分布在山西，国营煤矿、地方煤矿、乡镇煤矿、冶金矿山都建有大量的铁路专用线或专用铁路，其他各行各业也在城市周边建有工厂、仓库专用线。近年来，为了大力发展晋煤外运，山西省各地兴建了许多煤炭整列装车线。这些线路成网状在三晋大地伸展，虽不像正线铁路那样榜上有名，但总长度是非常可观的。

100 多年来，经过一代代人的不懈努力，使山西拥有了太原通往河北石家庄的石太线，纵贯全省南北、连接秦、晋两省的南北同蒲线，北京经大同至包头的京包线，北京经原平至太原的京原线，太原至河南新乡的太新线，大同至河北秦皇岛的大秦线，侯马至陕西西安的侯西线，侯马至河南月山（焦作市境内）的侯月线，长治至河北邯郸的邯长线等多条干线铁路；拥有口泉线、云冈线、宁崙线、忻河线、太岚线、上兰村线、玉门沟线、介西线、二峰山线、礼垣线等运量大、效益高的支线铁路；还建成了孝义至柳林的孝柳线、阳泉至河北涉县的阳涉线、朔州至神木的神朔线、神池至河曲的神河线，以及宁静线、崞瓦线、武墨

线、沁沁线、长龙线、晋沁线等相当规模的地方铁路。另外，山西省还有全国第一条企业自管干线铁路大准线的一部分。现在，山西铁路的总长度已达到 5000 多公里。其中中央管理的干线和支线铁路长 2700 公里，山西省地方铁路总长约 1000 公里，各企业管理的专用铁路和铁路专线长达 1500 公里，成为全国铁路网的密集区域之一。

山西全省以铁路为骨干的交通网络，沟通了全国各地。通过石太线和京广线连接，再经过石德线和京九线、京沪线相通，和胶济线相接，是山西通向华北、走向全国极其重要的出省通道；京包线、京原线构成了山西联系首都北京、通向全国各地的铁路网络；大秦线形成了山西连接东北地区和沿海地区的捷径通道；南同蒲线、侯西线和陇海线相接，形成了山西通往西北地区和西南地区的钢铁通道；北同蒲线连接了京包线、集二线、包兰线，构成了山西走向北方和西北方的干线；太新线、侯月线向南连接焦柳线通往中南地区，向东经新兗线、兗石线、陇海线通向华东地区，成为山西和东部地区及南方沿海地区联系的交通要道；邯长线、神朔线、孝柳线、阳涉线都是山西连接相邻省区的交通干线。

山西又是一个多山的省份，群山绵延，峡谷交错，全省有 2/3 多的面积是山区。太行山脉高耸于省境东部，巍峨挺拔，险峻陡峭。吕梁山脉纵贯在全省西部，峰峦重叠，沟壑纵横。中部一系列串珠状盆地，群峰环抱，险隘阻隔。在这样复杂的地形条件下，建设和拥有合理的铁路网络是非常不易的。

2. 别有特色 话短论长

在山西铁路史上，许多耐人寻味的特点，把山西铁路发展过程中的历史烙印、社会痕迹，一一展现在我们面前。

(1) “地方铁路”

我国早期修筑的铁路，大都是由中央政府主持修建的，或是官办，或者斥资。然而1932年修建的山西南北纵贯线同蒲铁路，却是本省出资修建的一条特殊的“地方铁路”——一条加强地方割据的铁路。

阎锡山把持山西军政期间，为了巩固自己的地盘和加强统治势力，拒绝和防范其他军阀以及日本侵略者染指山西，在使用军工修建南北同蒲铁路时，执意不按当时全国统一的1453毫米标准轨距修，而是将轨距缩小为1000毫米，而且不与邻省相邻线路接轨。即便在当时全国铁路轨距混杂、标准无序的情形下，这种做法也是比较特殊的，致使当时纵贯山西的主要干线铁路成为地地道道的封闭式线路，而且其运营机构也由山西自己掌管。这虽对阻止外来势力有一定的作用，却形成了山西固步自封的特点，使山西省的铁路成为一个“独立王国”。

(2) “国际干线”

山西铁路主干线北同蒲线、南同蒲线、侯月线、太新线这个大写的人字形线路，北接京包、集二线，从二连站直通蒙古、俄罗斯；南连焦柳、湘桂线，经友谊关径到东南亚地区；还通过黎湛线，跨越琼州海峡，踏上海南岛，走向全世界。这条南北大干线构成了与京沪线、京广线、京

九线平行的南北大动脉，而且是全国惟一的一条可以直达南北连疆、跨越祖国南北整个版图的纵贯铁路，并在两端与相邻国家接轨。经这条大动脉，从二连至凭祥 3415 公里，二连至湛江 3319 公里，堪称全国最长的南北干线。它犹如一条巨龙的脊梁，挺起在祖国的中轴线上，而山西正处在这条大动脉的心脏部位。

(3) “起始线路”

山西省是内陆省份，铁路骨架具有“承东启西，通达南北”的区位优势，是国家铁路网的重要组成部分，因而目前全国通达山西的铁路干线，除京包线以外，其他所有的线名均是以山西的地名作为线路起始点来命名的，如石太线、同蒲线、京原线、太新线、邯长线、侯西线、大秦线、侯月线、神朔线、大准线、朔黄线等。这一现象在全国其他内陆省份中较为少见。形成这一现象的原因，一方面是由山西地理环境的复杂性所决定，另一方面则是由山西运输结构的特殊性所决定，这也是山西铁路尤为独特的一面。

(4) “毛细血管”

山西是我国著名的“煤铁之乡”，全省各地修筑了大量的运煤专线，仅原煤炭部修建和管辖的专用铁路就分布在全省许多大型矿山。改革开放以来，各地的地方煤矿和乡镇企业也都争相建设矿山铁路，不少地方还兴建了晋煤外运整列装车线。此外，其他一些大型企业也建有数量可观的铁路专用线。还有和京包线平行的我国第一条企业自管线大准线山西段。这些专用线加在一起，其总长度非常可

观。众多的铁路专用线接轨在全省干支线路网两侧，形成了毛细血管一样的专用线网络，蔚为壮观。要重千万别小看在钢铁大动脉上接出的多如毛细血管的专线铁路，它是山西经济的重要支柱。只有规模和效益都具备的企业，才能建有专线铁路。企业发展了铁路，铁路壮大了企业，相互促进，相互依存，相得益彰。

二、四通八达的“大动脉”

山西东起太行山，西到黄河，北抵长城，南达王屋山，是一个矿产资源富集、农业物产丰饶的省份。其中煤、铝、钛的储量极为丰富，铜矿和石膏的藏量也位居全国前茅。然而 100 多年以前，苦于无路的山西人却空守资源，难以富足。那时在全省各地，到处是崎岖坎坷的羊肠小道，遍地是人拉肩扛辛勤劳作。一首山西民歌中唱道：“灰毛驴驴上山灰毛驴驴下，一辈子也没有坐过好车马。”正是当年山西广大地区门难出、路难行的真实写照。

不甘封闭的山西人民，始终为打开幸福之门而奋斗不息。早在几千年前，人们就设想着成为愚公，把门前的太行山、王屋山搬走，修出平坦大道。近现代史上，山西人民为发展现代交通事业，前赴后继，英勇奋斗。

1. 干线铁路 通达四方

(1) 解放以前修建的铁路
清朝末年到解放前夕，山西人民饱受三座大山的压迫，

生活极为困苦。铁路的兴起给山西带来了希望，资本主义工商业得到发展，煤铁等资源逐步得到开发，工人阶级队伍不断壮大。许多史料表明，铁路是山西近代发展的重要标志。

正太路（石太线）

正太路是山西修建的第一条铁路。这条铁路从直隶省正定府的柳林堡修起，经娘子关、寿阳、榆次等地，到达山西省城太原府，是山西人冲出太行山的重要通道。

1898年5月22日，山西商务局和华俄道胜银行签订柳太铁路借款合同，向该银行借款2500万法郎，清朝政府指定由山西商务局负责修建柳林堡至太原的柳太铁路。同年7月，设计为1000毫米的窄轨线路正式开工。但由于种种原因，起初的几年时间只做了一些前期开发工作。1902年，中国铁路总公司督办大臣盛宣怀又将此路转让给法国巴黎银公司承办，这条铁路开始大规模施工。从筹建到竣工前后共用了9年时间，于1907年7月建成通车。

正太路起初的运营，只作为一条支线来对待。当时路产、路权都在法国人手中，因而经营管理等事项也由法国人“代管”。所有客货运输业务，只能在正太路本段往返回。这一局面一直持续到1939年。其间1923年后虽然加入了全国铁路联运，而所谓联运也并不是接轨直达，客运需买好通票，在正太路本站下车，再到京汉路本站换乘；货运还须在终点卸车后再去另一条线路装车。1932年还清贷款后，正太路由中国政府收回自办。1939年10月，占据了正太铁路的日本侵略者出于掠夺山西资源的目的，将全线

改造为准轨线路并接轨于京汉线石家庄站，此后正太路上的列车才可以驶入其他铁路线。

正太铁路建设初期，定名为柳太路，后来因线路建在直隶省正定府境内，为提高铁路的知名度，建成后改叫正太路。线路全长 243 公里，沿线只有寿阳、榆次等县城是较热闹的所在。随着阳泉、井陘矿区的逐渐发展，才使这条铁路有了多个较大的车站。以后正太路在石家庄与京汉路接轨，又改名为石太线，一直沿用至今。现在，经过改造后的石太铁路全长 231 公里，共设有 37 个车站，其中山西段约 160 公里，设有娘子关、岩会、白羊墅、阳泉、赛鱼、寿阳、榆次、鸣李、北营、太原等 22 个车站。

正太路上的娘子关，自古以来就是有名的太行八陉之一，是山西高原穿越太行山脉东去华北平原、联系晋冀两省最重要的交通孔道。这条线路从海拔 50 米以下的华北平原，跨越山势陡峭、峰峦重叠、最低海拔在 1 000 米左右的太行山脉，进入海拔 500 多米的太原盆地，工程极为艰巨。

京绥路（京包线）

京绥路即现在的京包线，全线由京张铁路、张绥铁路等分段建成，陆续通车，是中国当年的五大干线铁路之一。起初这条路计划从北京经张家口通往中俄边境的恰克图（现蒙古境内），称为京恰路；后来线路因故改变方向，通过山西修往绥远（今内蒙古），建成了京绥路。这条路从 1903 年开始筹建，1905 年开工修筑，直到 1923 年全线建成，先后历时 18 年。京绥路修建中，资金短缺一直困扰着工程进展，曾经多次因资金没有着落而辍工。

清光绪三十一年（1905年），京张铁路开工建设，这是我国自筹资金、自行设计建筑的第一条铁路。原计划6年完工的京张铁路，在詹天佑和全体筑路工人的不懈努力下，排除千难万险，提前2年竣工。清宣统元年（1909年）10月2日，清政府邮传部尚书徐世昌在南口车站主持了通车典礼，同时确定向西经山西展修张绥路。起初，张大这段铁路由勘测队进行了实地测绘，但设计的线路桥梁太多太长，施工难度较大，总办詹天佑先生又亲自进行复勘，确定了比较合理的施工线路。

清宣统三年（1911年）11月，张绥路阳高以东路段通车。1914年（民国3年）4月，张绥路张大段建成通车，在山西大同设火车站。1915年9月修至丰镇后，山西段全线通车，从此改称京绥路。1921年京绥路继续向前展筑到归绥（今呼和浩特），1923年1月通车到包头。1928年北京改称北平，路名也随之改为平绥路，1937年日本入侵中国，将路名改为京包线，抗战胜利后又使用了一段平绥路的旧称。解放后，从北京经张家口、大同、呼和浩特到达包头的铁路称为京包线，名称一直沿用至今。现京包线全长830余公里，山西段长约150公里，有天镇、阳高、大同东、大同等15个车站。

同蒲路（南北同蒲线）

同蒲铁路的修筑经历了漫长的年代。清光绪三十三年（1907年），山西绅商集资筹建从大同到蒲州、贯穿山西南北的全省干线铁路，取名为同蒲路。光绪三十四年（1908年），清廷设立了拟修同蒲铁路的贷款。但是这笔贷款被曾

任正太铁路总办的刘笃敬部分挪用，修建了“太原电灯公司”的发电厂，致使同蒲铁路的工期一再拖延，迟迟不能上马。宣统三年正月（1911年2月），同蒲铁路南段榆次至太谷一线拟开工，由于辛亥革命的爆发和随后的军阀混战，工程又被迫停工。

直到1932年，阎锡山设立了晋绥兵工筑路总指挥部并亲任总指挥，同蒲铁路正式开工。工程聘请德国顾问，动用本省资金，以兵工为主，包工为辅，采用1米轨距从太原向南北两方展修。南同蒲路进展迅速，1935年底先行修通，于1936年1月1日正式通车。北同蒲路需跨越恒山山脉，工程比较艰巨，线路不能直穿雁门关而盘延至宁武。到1937年7月，十里河大桥即将建成，只差8公里就铺轨到大同，因日军侵华而停建。

日军占领大同后，为了侵华战争的需要，加速对北同蒲铁路的抢修，并将接轨点改在口泉支线的平旺站。同时，为了适应其现有设备，将1000毫米的窄轨线路改成1435毫米的准轨线路。1938年4月由大同通车到朔县，1939年北同蒲铁路全线通车到太原。

南同蒲路建成后，一直按窄轨线路运营，所有车辆都只能在太原进行换装作业后才能上北同蒲路。这一运营方式持续了近20年，直到解放初期。1955年，国家决定对南同蒲线原有铁路进行彻底改造，将全线改为准轨。从1955年12月开工至次年2月完成，由于基础工作做得好，实际改轨时间只用了4天。从此，南北同蒲铁路才得以贯通。

为了使秦晋两省铁路接轨通行，1958年国家又修建潼

关黄河便桥，这是建国以来修建的第二铁路长桥。其后，经过改造三门峡水库淹没区段的线路，以及陇海线淹没地段线路南移，1970年潼关黄河大桥（山西人又称风陵渡黄河大桥）建成，同蒲铁路延伸至陕西孟源，实现了同蒲线、陇海线两大干线的接轨，变成了跨越秦晋两省的铁路，从原来大同至风陵渡的860公里延长为883公里。

北同蒲线建成后，一些地方政府机关为靠近铁路方便交通，先后搬迁到或设置在铁路沿线的村镇，使这些村镇发展成为县、市级机关的所在地。其中阳曲县迁到了黄寨，原平设为县级，山阴县移往岱岳，使这些地方都得到较快的发展。与此相反的是，代县这座曾经几次设置郡署、统领山西北部历史文化名城，由于铁路通行较晚，发展稍显滞后；崞县由于交通偏远被撤消县级建制；山阴城则被“冷落”成为偏远乡镇。

南同蒲线修筑时，虽然尽量途经沿线的知名县、府所在地，发展成全省的政治、经济纽带，使沿线地区迅速发展壮大起来。但是，汾阳这座曾为郭子仪封地的名城、以杏花村闻名于世的酒都，由于稍稍远离铁路，渐渐地有些落伍，从州府下降为属县。

北同蒲线现共有46个车站，大同、平旺、怀仁、岱岳、朔州、宁武、原平、忻州、阳曲、太原北、太原东、太原是沿线较大的车站。南同蒲线现共有57个车站，山西段有55个车站，较大的车站有太原、榆次、太谷、祁县、平遥、介休、灵石、霍州、洪洞、临汾北、临汾、襄汾、侯马北、侯马、闻喜、运城、永济、蒲州、风陵渡等。