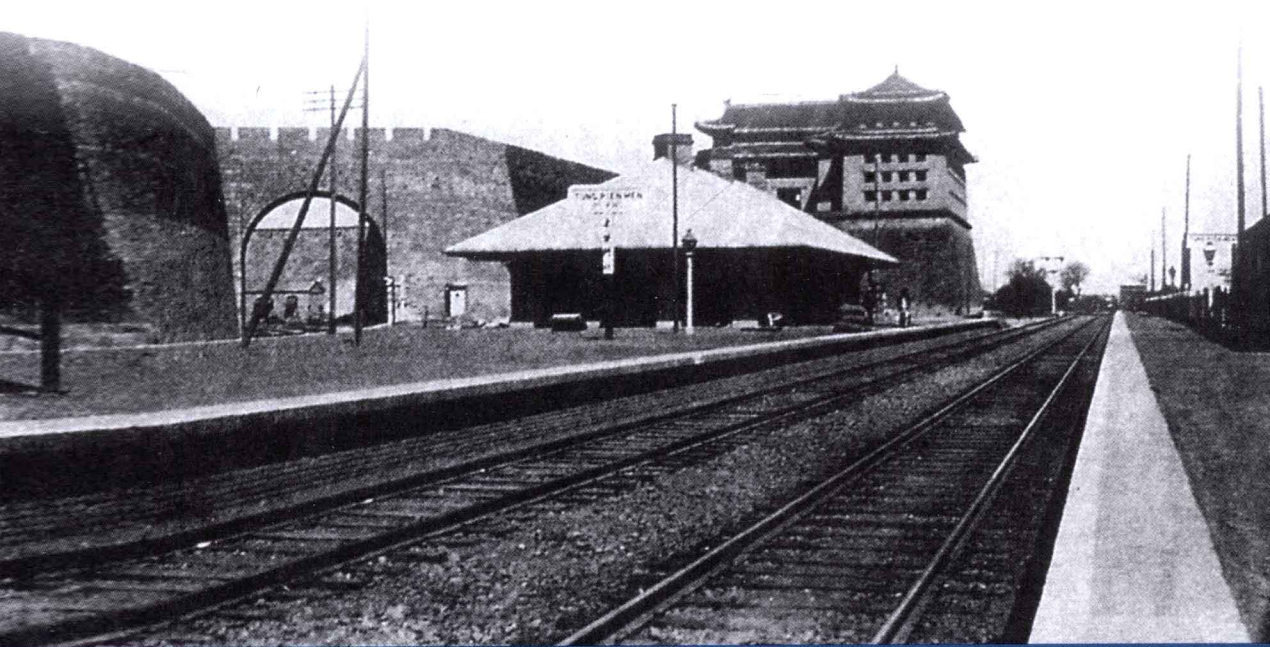


图说中国铁路史话



图说 TUSHUOMINGUOTIELU 民国铁路

龚建玲 谭瑞杰 纪丽君 编著



中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图说中国铁路史话



图说 TUSHUOMINGUOTIELU 民国铁路

龚建玲 谭瑞杰 纪丽君 编著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目 (CIP) 数据

图说民国铁路 / 龚建玲, 谭瑞杰, 纪丽君编著. —北京: 中国铁道出版社, 2011. 10
(图说中国铁路史话)
ISBN 978-7-113-13546-1

I. ①图… II. ①龚… ②谭… ③纪… III. ①铁路运输—交通运输史—中国—民国—图集 IV. ①F532.9-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2011) 第 196120 号

书 名: 图说中国铁路史话
图说民国铁路
作 者: 龚建玲 谭瑞杰 纪丽君

策划编辑: 许士杰
责任编辑: 许士杰 编辑部电话: (010) 51873204 电子信箱: syxu99@163.com
编辑助理: 吕 彪
版式设计: 纪 潇
责任印制: 陆 宁

出版发行: 中国铁道出版社 (100054, 北京市西城区右安门西街 8 号)
网 址: <http://www.tdpress.com>
印 刷: 中国铁道出版社印刷厂
版 本: 2011 年 10 月第 1 版 2011 年 10 月第 1 次印刷
开 本: 720 mm×1 000 mm 1/16 印张: 8.5 字数: 101 千
印 数: 1~3 000 册
书 号: ISBN 978-7-113-13546-1
定 价: 29.00 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, 请与本社发行部联系调换。

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

中华民国时期（1911～1949）历史上又分为北洋军阀政府时期（1912～1927）和南京国民政府时期（1928～1949）。这一时期，由于战乱频繁，政权更迭，内忧外患，社会动荡，因此铁路发展也受到严重影响。中华民国时期的中国铁路历经38年，到中华人民共和国成立前夕，初步形成了以东北地区铁路和东南沿海部分地区铁路为主干的中国大陆铁路网络格局。

旧中国铁路建设的投资形式主要分为：外国擅建、借款官办、商办、官办、官商合办、官督商办等。而在中华民国时期，则以借款官办和官督商办为主要形式。这一时期，北洋政府为得到外国列强的支持，不仅对清政府时期与外国侵略势力签订的不平等条约和借款合同都给予承认，还继续出卖中国铁路权益，签订屈辱条约，大肆举借外债。由此，造成了外国列强对中国铁路权益的掠夺进入了一个新的高潮期。

本书通过一些生动鲜活的事例，将这一时期中国铁路建设与发展中的重要事件、重要人物展现在读者面前。通过阅读本书，人们对中华民国时期的中国铁路可以有一个概括性的了解。

鉴古知今，继往开来，我们编辑这本书的基本思路是，立足于中国铁路历史发展的脉络，秉承尊重历史、客观公正的原则，以大量的历史照片和相关文字说明，向读者展示一幅民国铁路38年的艰辛历程。

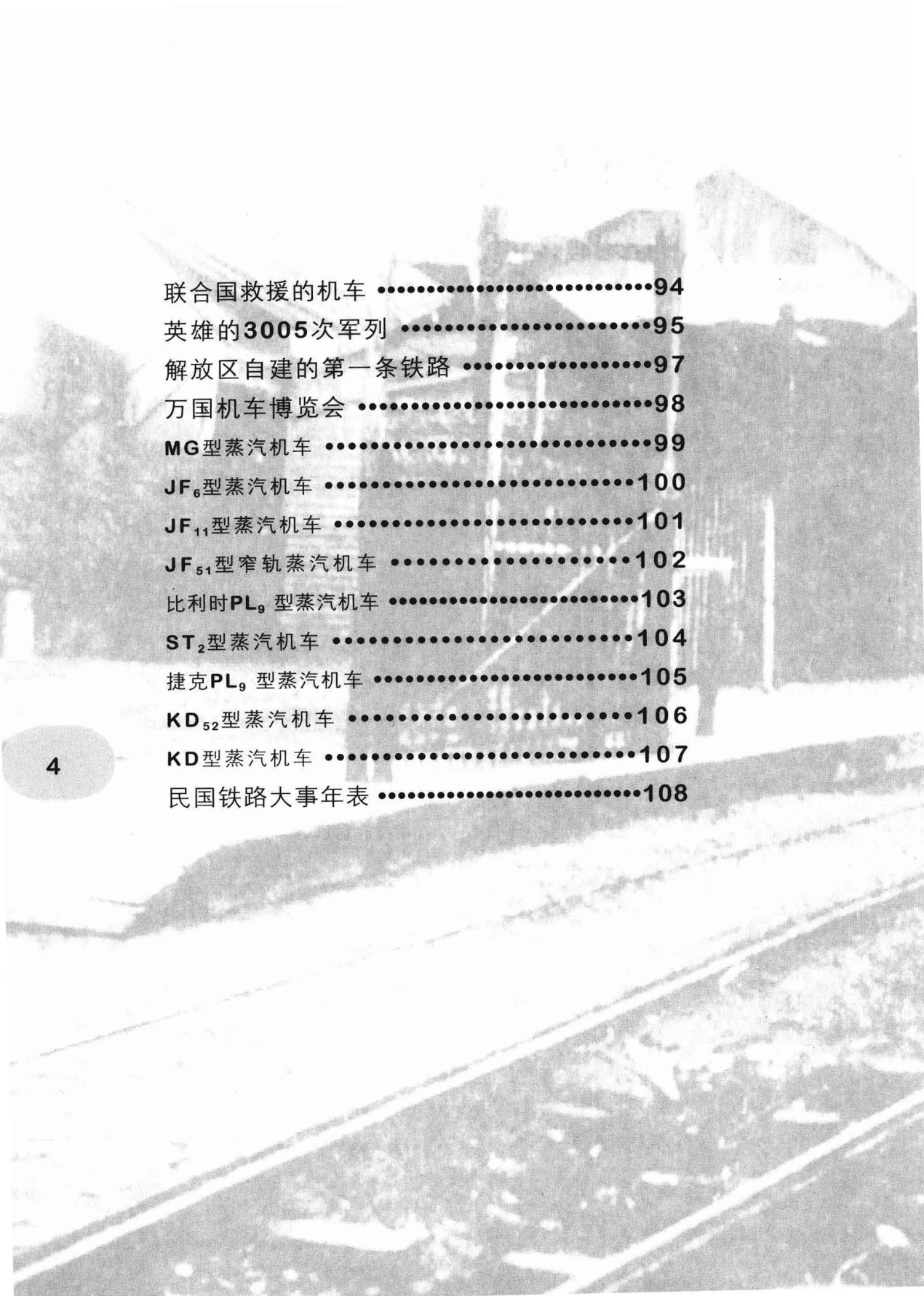


目录

心系铁路 壮志难酬	1
借外债修建的陇海铁路	2
一张珍贵的历史照片	3
中华全国铁路协会成立	4
中华工程师学会	5
交通博物馆建立	6
《津浦铁路规章汇览》	7
北洋政府的铁路借款	8
疗养胜地的旅游专线	9
寸轨铁路开行“大机车”	10
火车没有行人快	12
《京张铁路工程纪略》	13
便民的北京环城铁路	14
国内外铁路联运的开始	16
“国父”的大铁路计划	18
第一所铁路中学	19
一篇电报文 拳拳爱国心	20
詹公天佑铜像之建立	23
八百里秦川敞开大门	25
浦东兴自上川铁路	26
上川要驿庆宁寺	27
《修正铁路员工服制规则》	28
铁路统一标准和规章	29

早期铁路工人的斗争	30
“民国第一大案”——临城劫车事件	31
张作霖东北修路	32
第一面路旗	33
铁路之于兵变	34
“换”来的铁路	35
万能的“满铁”	36
“满铁”的阴谋	38
“皇姑屯事件”溯源	39
中东铁路事件	41
北宁铁路路界桩	42
筑路雄心付东流	43
先求其通 次求其备	45
北宁铁路局葫芦岛筑港开工纪念章	47
铁道部收回广东粤汉铁路公债	48
沙河口工厂的变迁	50
日本的资源供给线——北黑铁路	51
“降价”替代“回扣”	52
中国第一座公铁两用桥	55
“长江号”沉睡江底	57
窄轨的好处	58
凭空筑路	59
为民谋福利的正太铁路合作社	60

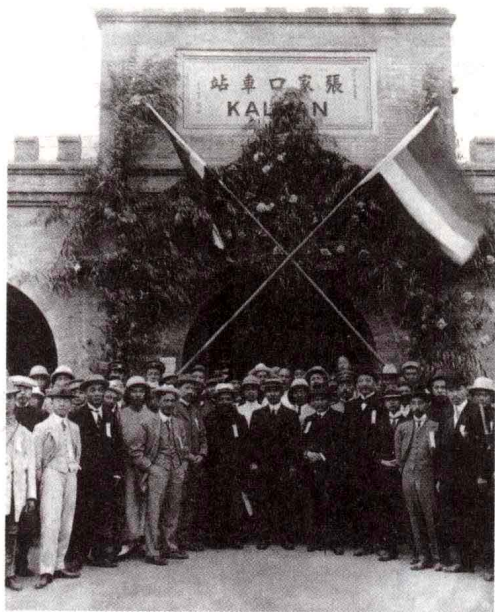
纸糊的铁路	62
坑人的拉滨铁路	63
超特快的旅客列车	65
支持铁路建设的银行	67
民国交通巨著——《交通史路政编》	69
困境催生欠薪兑换券	70
妙联巧贺粤汉贯通	71
KF₁ 型机车传奇	72
不复原桥不丈夫	74
望桥兴叹的日军	76
高速建成战略铁路	77
“华交”进站通行证	78
国际铁路通道	79
“华交”的兴趣	80
旧料拼成异型大桥	81
颇有作为的铁道部长	82
中途夭折的滇缅铁路	83
前门老火车站的日文站台票	84
湘桂铁路的战难列车	85
病害不断的宝天段	86
战后国民政府的复路工程	88
津浦区路徽的寓意	90
光荣的蒸汽机车	91



联合国救援的机车	94
英雄的3005次军列	95
解放区自建的第一条铁路	97
万国机车博览会	98
MG型蒸汽机车	99
JF ₆ 型蒸汽机车	100
JF ₁₁ 型蒸汽机车	101
JF ₅₁ 型窄轨蒸汽机车	102
比利时PL ₉ 型蒸汽机车	103
ST ₂ 型蒸汽机车	104
捷克PL ₉ 型蒸汽机车	105
KD ₅₂ 型蒸汽机车	106
KD型蒸汽机车	107
民国铁路大事年表	108

心系铁路 壮志难酬

辛亥革命后，孙中山以为革命成功，可以把主要精力放在“民生主义”的实业建设中。他曾表示“十年不问政治”，“专求在社会上做成一种事业，即建设铁路的事业”。袁世凯喜出望外，任命其为全国铁路督办，实际是想把需款最多、兴办最难的全国铁路交其筹划，使其孤立无援，闭门设想，必将一事无成而失去他在民众中的威望。1912年秋冬，孙中山先后巡视了京张、京奉、津浦、胶济、沪杭、南浔等铁路。为实现铁路强国梦，他“日夜筹思，不敢稍懈”，发誓要在十年内修筑10万英里的铁路，“使中国全境四通八达”，成为“全球第一强国”。但是宋教仁在上海北站被暗杀这一血的事实，惊醒了孙中山力图通过发展铁路带动中国实业振兴的梦想。



孙中山视察张绥铁路工程局时
在张家口车站留影

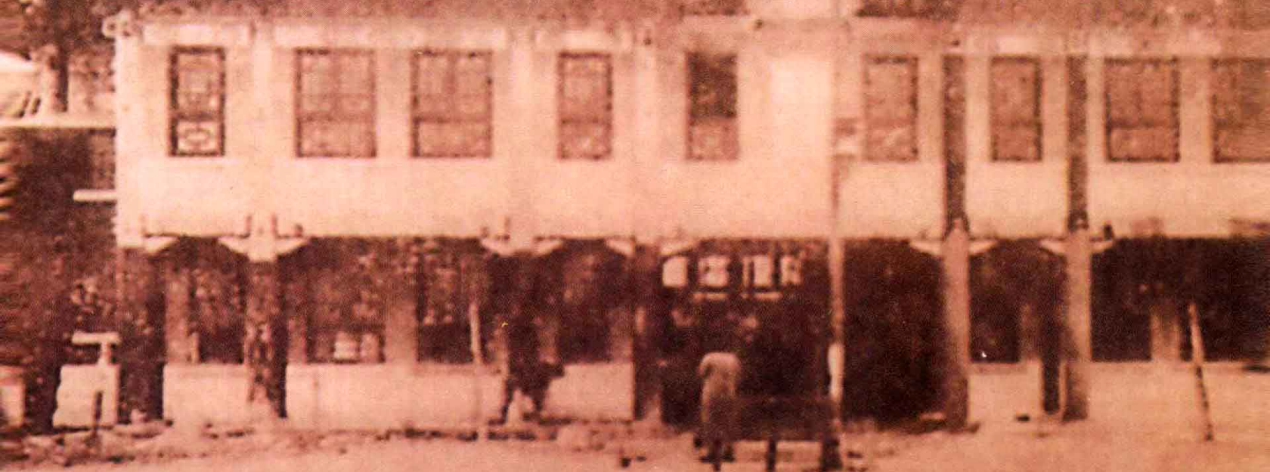
借外债修建的陇海铁路

陇海铁路，原名陇秦豫海铁路，西起甘肃省省会兰州，东至滨海城市连云港，全长1380.6公里，是我国东西方向的一条铁路大干线。由于历史条件的限制，导致这条铁路是逐段修建、逐段通车的，其建筑资金几乎全部来源于借款。1912年9月，北洋军阀政府财政总长和交通总长与比利时国家铁路电车公司代表签订了《一九一二年五厘利息陇秦豫海铁路金贷款》，也称《陇秦豫海铁路借款合同》，并将汴洛铁路归并在内。1920年5月，民国政府又与荷兰建筑海口公司及荷兰安士第坛地方的银行团会同比公司，签订了《陇海铁路比荷借款合同》，比公司发售中国政府债券15,000万法郎，

其中半数供工程之用，另一半留在欧洲购买材料及支付利息，作为继续履行1912年陇海铁路借款合同的承诺；荷公司发售5,000万佛罗令债券，供海口工程及徐海段之用。1932年11月，铁道部以月息1分的高息，向中国、交通、金城、盐业、中南、大陆等六家银行借款450万元，又由北宁、津浦、平汉等路段拨款169万元，同时还签订了国外购买材料合同，才得以保全潼西段铁路工程的继续进行。



1920年民国政府发售用于修筑陇海铁路的债券



民国时期的西安车站

一张珍贵的历史照片

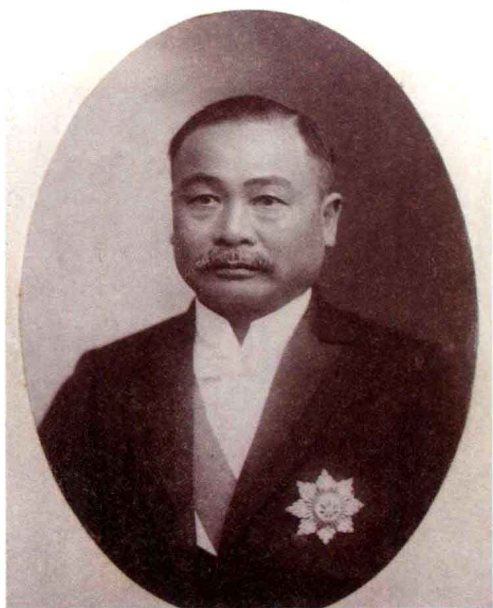
1912年8月，孙中山离沪北上，负责全权筹划全国铁路交通的建设。9月底，孙中山在黄兴、宋教仁、胡汉民等人陪同下，经天津来到唐山考察工业、交通，在唐山受到热烈欢迎。孙中山一行先后参观了开滦矿务局、铁路工厂、启新洋灰公司和唐山铁路学校，发表了鼓舞人心的演说。他说：“要中国富强起来，就需要修铁路十万英里，公路一百万英里。希望大家努力向学，以身许国，承担起历史重任”。此前，孙中山曾致电袁世凯，电云：“文此次游历中外，纯从铁道政策上着眼，惟筹备之先，应将煤矿预先计划，我国产煤区域几遍全国，往年产额都在一万万吨以上，近更增加，设再整顿，定能生色……”。这张珍贵的历史照片永久地记录下这一时刻。



孙中山视察开滦矿务局

中华全国铁路协会成立

1912年，孙中山视察各地铁路工作时指出：“交通为实业之母，铁道又为交通之母”。6月，由叶恭绰、关庚麟等人发起组织的中华全国铁路协会在北京成立，会所设在北京，各路设分会。其宗旨是为联络全国有志于铁路事业者，研究铁路学术，并协助发展全国铁路。协会选举梁士诒为会长、叶恭绰为副会长、詹天佑、关庚麟等30人为评议员、邝孙谋、钟文耀等20人为干事，并推举孙中山为名誉会长。

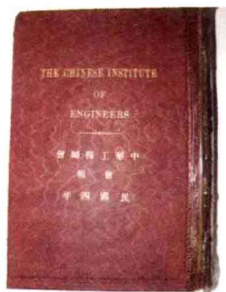


担任铁路评议员时的詹天佑



中华工程师学会

1913年，詹天佑倡议将广东中华工程师会、上海工学会、上海路工同人共济会合并成立中华工程师会。中华工程师会成立后，詹天佑被推举为首任会长。该会的宗旨是：统一工程营造规定制度；发展工程事业以增进社会幸福；革新工程学术，力求自辟新途。中华工程师会经北洋政府批准，作为全国实业系统咨询机关，后来更名为中华工程师学会。



中华工程师会会报



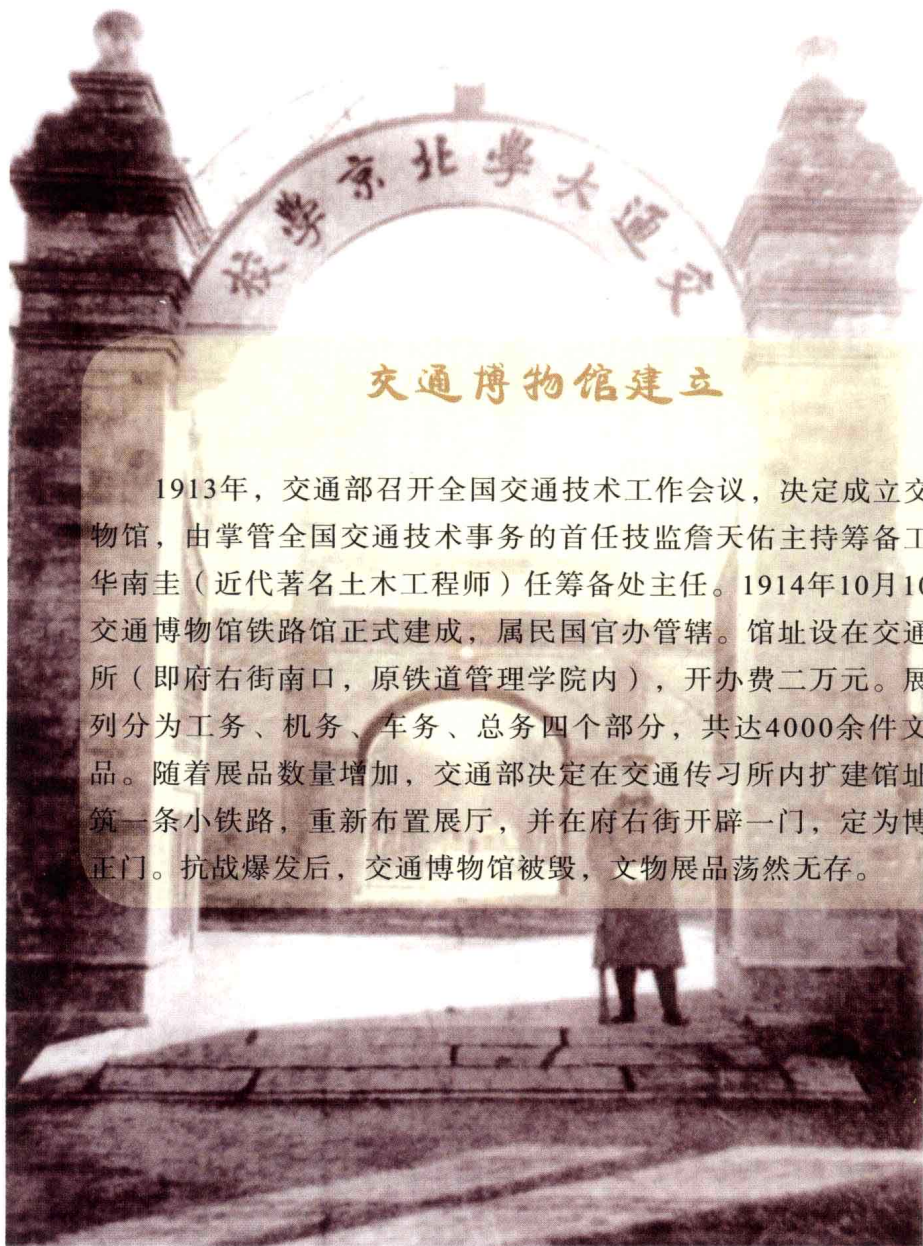
中华工程师学会部分会员合影



中华工程师学会汉口会址



1916年，中华工程师学会由汉口迁往北京，在西单报子街设立学会礼堂



交通博物馆建立

1913年，交通部召开全国交通技术工作会议，决定成立交通博物馆，由掌管全国交通技术事务的首任技监詹天佑主持筹备工作，华南圭（近代著名土木工程师）任筹备处主任。1914年10月10日，交通博物馆铁路馆正式建成，属民国官办管辖。馆址设在交通传习所（即府右街南口，原铁道管理学院内），开办费二万元。展厅陈列分为工务、机务、车务、总务四个部分，共达4000余件文物展品。随着展品数量增加，交通部决定在交通传习所内扩建馆址，修筑一条小铁路，重新布置展厅，并在府右街开辟一门，定为博物馆正门。抗战爆发后，交通博物馆被毁，文物展品荡然无存。

府右街校门

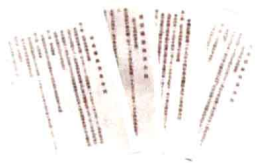
《津浦铁路规章汇览》

1913年1月1日，津浦铁路由南北分段通车改为全线正式直达通车。之后，津浦铁路管理局编印《津浦铁路规章汇览》。该书内容详实，共分8类，其中第一类为通则：介绍续借款合同，并附临时垫款条件、南段临时借款合同、管理局暂行职制；第二类为总务：介绍局报编辑暨发行简章、聘任车务洋员合同、全路电务分段条文；第三类为营业；第四类为厂务；第五类为工程；第六类为会计；第七类为巡警；第八类为地务等。



《津浦铁路规章汇览》

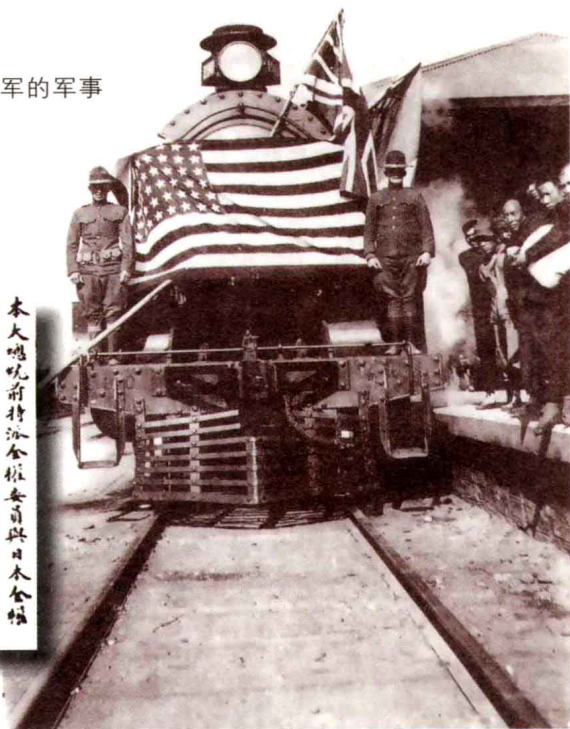
北洋政府的铁路借款



北洋政府签订的部分铁路借款合同

为了筹集军政费用，扩充实力，削除异己，以武力统一中国，自袁世凯始，北洋军阀历届政府均向外国大量借款，而各国也伺机通过贷款在中国修建铁路，进而攫取铁路沿线的各项权益。日本是最大的受益者，它强行索取了修建“满蒙五路”和“满蒙四路”的部分权益，夺取了吉长铁路的代管权和顺济、高徐、吉会等铁路的贷款权，为其侵略势力深入满蒙打开了方便之门。

民国初期外国联军的军事列车到达北京东站



本大總統前特派全權委員與日本全權委員在北京議訂關於山東省之餘的及關於南滿洲及東部內蒙古之餘的業經兩全權委員於民國四年五月二十五日被此簽字蓋印本大總統親加核閱特予批准並署名用璽以昭信守

袁世凱

中華民國四年六月一日

川省師 徐世昌

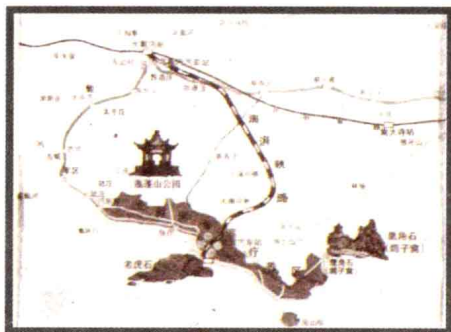
袁世凯手签《二十一条要求》的稿本

疗养胜地的旅游专线

1900年德军侵入北京，并派军队驻守北戴河，修建了自小辛庄通往北戴河火车站的军用铁路，但撤走时又将这条铁路废弃。1914年，许静仁掌管交通时另行选址重新修筑海滨铁路支线，其起自北戴河站，终至其海滨疗养区的海滨站，全长9.96公里，1917年正式通车。海滨支线开通后，中外人士往来避暑、旅游颇为便利。该路每年均为5月1日开始通车，10月30日停止行驶。1934年路局下令冬季照常通车，每日列车往返各4次，均能与干线列车衔接，解决了海滨铁路一年中有半年多无车造成的交通不便，铁路营业额大幅增长的同时进一步加快了北戴河海滨的建设。海滨铁路通车后屡遭战火。1922年直奉战争起，铁路悉归军用。直奉二次战争，榆关大战炮声轰耳，奉军飞机终日盘旋，掷炸弹于车站，11月战事停止后铁路才通车。1944年日军拆除了海滨铁路支线，其铁路器材移为军用。这条曾给中外旅居人士带来极大方便的海滨铁路就此被毁。



北戴河海滨地图



原北戴河海滨铁路示意图



《北戴河海滨志略》