

中國鐵路建設



中國鐵路建設

沈明鑑識



中国铁道出版社

1990年·北京

责任编辑 赵洪鑫 郭 宇

封面设计 刘景山

中 国 铁 路 建 设

中国铁道出版社出版、发行

各地新华书店经售

唐山市人民印刷厂印

唐山市新区印刷厂印

开本: $850 \times 1168 \text{mm}$ $\frac{1}{32}$

印张: 17.75 插页: 16 字数: 460 千

1990年1月第1版 第1次印刷

印数: 1—10000册 定价: 15.00元

ISBN7-113-00488-1/U · 146

《中国铁路建设》

顾 问	蒋才兴	陈嘉珍
主 编	庄 正	
副主编	聂德禄	何能金

《中国铁路建设》编辑办公室

主 任	李曙明		
副 主 任	叶 里	董维宁	
常务编辑	叶 里	董维宁	朱治安
	陈远谋	刘桃芬	徐绪功
	周德普	田恒山	孙孝凡
摄影编辑	傅培敏	商 祚	

序 言

中国是一个历史悠久的国家，在中华民族成长的历史长河中，修建铁路的历史并不长。从修建第一条铁路到现在只有一百多年，而独立自主、大规模兴建铁路的理想，只是在中华人民共和国成立之后才得以实现。

事物总是继承发展的。在守旧的封建王朝，以及在帝国主义侵略和掠夺、军阀混战、内乱不止的年代，虽然修建了一些铁路，但质量低、标准杂，明显地带有半封建、半殖民地的痕迹。中华人民共和国成立后，在修建铁路新线的同时，不断对既有线进行改造，才逐渐改变了旧有铁路的状况。

中华人民共和国成立后修建的铁路与旧有铁路相比，不仅在数量上，而且在质量上，无疑都有明显的进步，成绩是巨大的。但是问题也不少，新建铁路发生的问题固然与国家在某一时期所制定和执行的路线、方针、政策相关，也不无自身的失误与挫折。实事求是的肯定成绩，恰如其分的分析问题，才有利于积累经验、吸取教训，适应越来越繁重的铁路建设任务的要求。

《中国铁路建设》一书真实地概括了铁路建设的历程，以历史唯物主义的观点，全面地反映了在中国共产党领导下的广大铁路建设者和人民群众在修建铁路中的丰功伟绩；着意探索了有益于铁路建设的经验和教训。今后的铁路建设，以此为借鉴，就可以不走或少走弯路。相信，不仅铁路管理干部、技术人员和广大职工会从中受到启发，其他方面人士也会结合自己的工作经历，悟

出共同的哲理。因此,《中国铁路建设》一书的出版,是十分有意义的事情。

我国是一个土地面积辽阔、人口众多的发展中国家。现有的 5 万余公里铁路与发达国家铁路相比,无论在数量上还是在质量上都有很大差距。缩小这个差距是众望所归,人心所向。就国民经济持续发展和科学技术不断进步的要求而言,也急需发展国民经济大动脉、交通运输业支柱的铁路。到 20 世纪末,我国工农业产值要翻两番,特别是原料、原材料工业的发展,必将带来铁路客货运量的急剧增长。为了适应这个要求,就必须对既有线有重点的采用新技术、进行强化改造,同时,加快新线建设速度。如果每年平均建设新线 1800 公里,到 2000 年,铁路的营业里程就能达到 7 万公里,基本建成全国铁路网骨架。从现有的设计、施工能力看,既有较新的机械设备,又有掌握新技术、新设备的职工队伍,完成这样繁重的铁路建设任务,是完全有保证的。关键是资金不足;恰是党的改革、开放政策指出了解决资金困难的途径。如果我们采取中央与地方、国内与国外,多元集资的办法修建铁路,中国铁路建设在 90 年代一定会有一个历史性的发展。

中国铁路建设所取得的成就,是千百万铁路建设者前赴后继、艰苦努力的结果。我们看到《中国铁路建设》一书,自然会同时想起已故前辈和正在铁路建设战线默默无闻、忘我劳动的人们。鲜艳的花朵,应当献给他们。

根据《中国铁路建设》编者的要求,我写了上面的话,代为序言,也是读此书后的感想。

吕正操

1989 年 7 月

前 言

自 1840 年鸦片战争到 1949 年中华人民共和国成立的 109 年间,中国人民在帝国主义、封建主义、官僚资本主义压榨下,深受文化、技术落后之苦。国民经济受到严重摧残,生产凋敝,民不聊生,铁路建设蹒跚不前。中华人民共和国成立后,举国上下共同努力,不到 3 年时间,克服了遗留下来的经济困难,生产复苏,财政经济根本好转,为国家进行大规模经济建设奠定了良好的基础。铁路建设早在三年经济恢复时期,就从西南、西北地区开始,随着国家第六个五年计划的实施,取得了很大的发展,对促进工农业生产,改善人民生活,改变边远地区文化落后面貌,沟通国际交往,巩固国防,起了重要作用。

中华人民共和国成立以后,铁路布局有了很大改善,初步形成了全国铁路网骨干。截止 1986 年,铁路营业里程达到了 52 487 公里,比 1949 年的 21 810 公里增加 1.41 倍。除西藏自治区外,各省、自治区、直辖市都有铁路相通。回顾中华人民共和国成立以前,辽阔的西南、西北地区,交通十分闭塞。自西安南下巴蜀,重峦叠嶂,关山险阻;自兰州西出阳关,千里戈壁,荒无人烟。虽然当时已修筑公路行驶汽车,但运输能力有限,又不能保持经常畅通,主要还靠畜力运输,限制着物资交流。这两条路,自古被商旅视为畏途。自从铁路越秦岭而入四川,巴山蜀水,如履平地;兰新铁路经嘉峪关西达新疆,茫茫塞外,近若比邻。这就开始改变了旧有铁路偏于东北和沿海一隅的格局,加速了京广铁路以西广大地区生产、生

活资料的集散,呈现了经济活跃、生产蒸蒸日上的气象。

铁路技术装备也有了较大的改进和加强。至 1986 年,双线铁路达 10 613 公里,为 1949 年的 12.26 倍;新建和扩建了一批铁路枢纽和重要编组站;有 4430 公里铁路实现了电力机车牵引;有 13 074 公里由内燃机车牵引。铁路运输能力大幅度增长,1986 年的客、货运输量分别比 1949 年增长 9.4 和 22.7 倍。

铁路工业在自力更生的基础上,新建和扩建了 34 个机车车辆工厂和 33 个铁路专用器材工厂,形成了比较完整的铁路工业生产体系。结束了机车车辆只修不造,全部依赖国外进口的历史。铁路专用器材,已经基本做到自给。

铁路承担了全国半数以上的运输任务,起着国民经济大动脉的作用,成为发展生产的先行企业。由于铁路具有运输能力大、载重多、速度快、受天气变化影响小,以及成本低廉等优势,特别适用于长途大宗物资的运输,尤其对中国这样幅员辽阔的大陆国家更具有特殊意义。1986 年,铁路承担全国旅客周转量 56.3%、货物周转量 71.1% 的运输任务。其中运输煤炭占煤炭产量的 59.4%,石油占石油产量的 47.8%,木材占木材产量的 73.9%。1986 年为完成全国 5220 万吨钢产量的生产任务,铁路相应运输了 24 450 万吨冶炼物资。中国是国土宽广、人口众多、生活还不富裕、资源丰富而急待开发的发展中国家。经济发展和资源分布很不平衡,运输距离很长,货物平均运程 1986 年达 662 公里,又正处于工农业迅猛发展的阶段。根据这样的国情和自然条件,中国铁路将在很长时期内继续肩负全国主要运量的任务。

铁路事业一向受到国家的关注。毛泽东主席曾把铁路比作发展经济的“先行官”。周恩来总理对发展铁路极为关心,许多重大的铁路建设工程是在他亲自指导下决定的。老一辈无产阶级革命家对铁路建设的重视,给铁路建设者以巨大的鞭策和鼓舞。

中国共产党十一届三中全会以后,社会主义现代化建设取得

了较大成就。铁路建设事业也出现了循序前进、稳步发展的新局面。由于“四化”建设的迅速发展和铁路布局还欠合理,全国 70% 的货物周转量集中在只占全国铁路总营业里程 30% 的东部地区的主要铁路干线上,使这些干线负荷过重,经常发生堵塞,成为阻碍国民经济发展的薄弱环节。当前铁路建设正全力以赴,为提高东北和沿海地区主要干线综合运输能力和开辟晋煤外运新通道而努力,同时为实现 20 世纪末国民经济翻两番的宏伟目标创造必要的运输条件。

广大铁路职工和铁道兵指战员,在中国共产党、人民政府领导和广大人民群众支持下,艰苦创业,贡献了聪明才智,付出了辛勤劳动。为记述中华人民共和国成立以来铁路建设的发展历程,颂扬铁路建设者的英雄业绩,探索铁路建设中某些重要的经验得失,使关心中国铁路建设的人们受到鼓舞和激励,使铁路建设者及有关同志有所借鉴,我们编写了《中国铁路建设》一书,对截止 1986 年的 37 年间中国铁路建设发展情况作比较全面的介绍。为了使更多的读者阅读方便,凡涉及专业技术方面的问题,尽量用简明易懂的文字加以叙述。

任何事物的发展前进,都是不断“扬弃”的过程。社会主义中国铁路历史正在发展,科学技术的进步日新月异,经济体制、管理制度也将在不断探索中得到完善,很可能现在看来是成功的东西,未必完全适用于将来的情况。任何珍贵的历史经验,都不应成为妨碍前进的桎梏。我们不仅不能重复过去的错误,也应力戒被成功经验所束缚而故步自封。历史经验的可贵,在于提供给人们继续前进的力量,在于给人们研究新问题的启迪。如果读者能从本书中吸收到爱国主义和建设社会主义的教益,也就达到了我们编写此书的目的和愿望。

编者

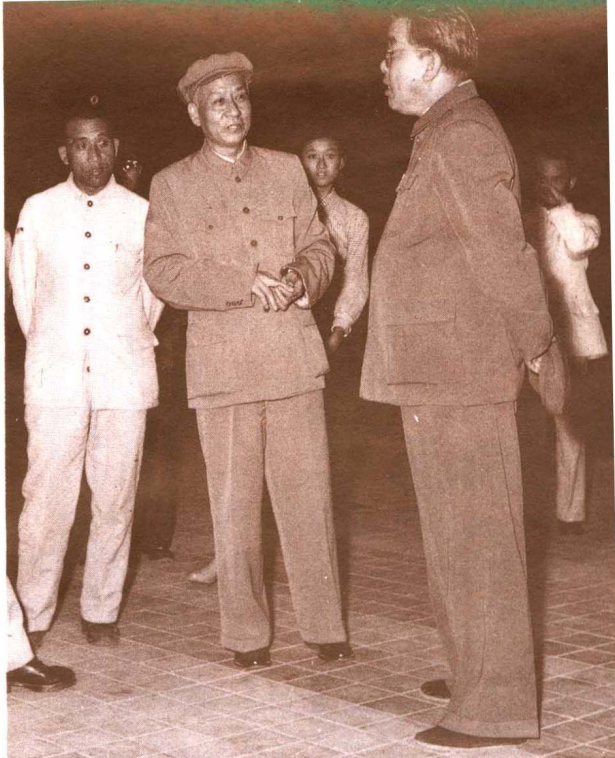
1989 年 7 月



1 一九五九年十一月毛泽东主席在滕代远陪同下视察京
广铁路 郑州黄河大桥

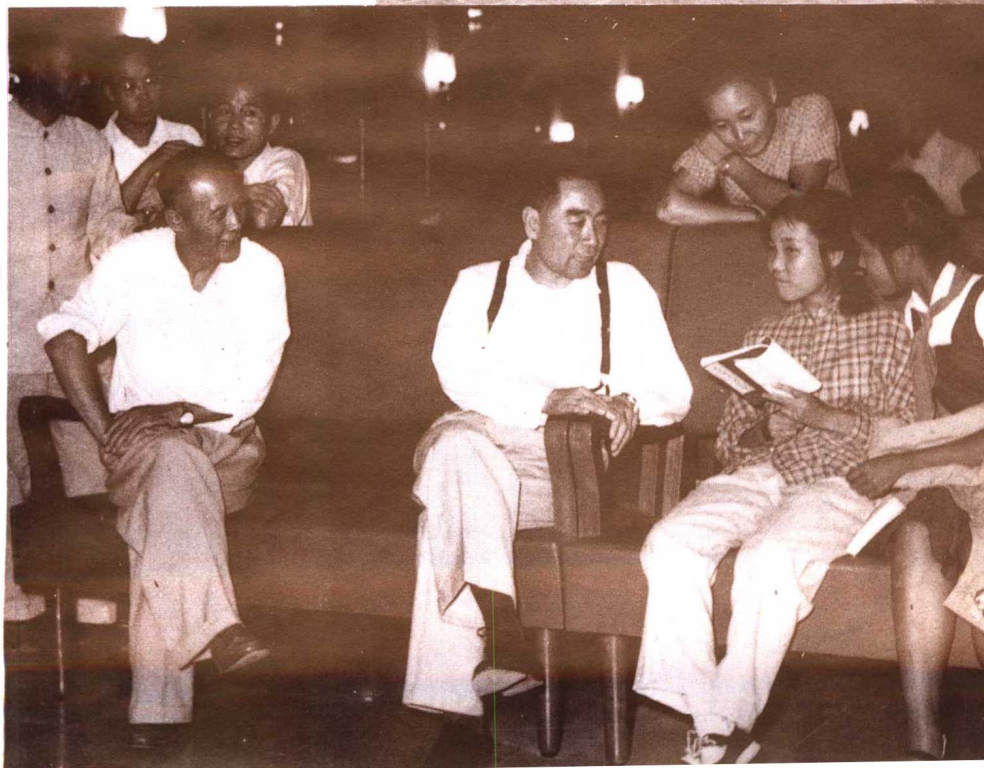
2

一九五九年九月刘少奇主席在武竞天陪同下
视察新建成的北京站



3

一九五九年九月周恩来总理在
吕正操陪同下视察新建成的北
京站时在候车室休息





4 一九六五年七月朱德、邓小平、彭真、李先念、罗瑞卿
为北京地下铁道工程破土动工



建于一九五九年十月的北京站，是首都向国庆十周年献礼的十大建筑之一



7 一九七八年建成的襄渝铁路，工程艰巨，桥隧众多。这是位于桥隧相连地带的松树车站三线隧道



8 京秦铁路的建成，加快了晋煤外运。这是卸完煤炭的单元列车驶出秦皇岛码头

9

一九五八年修建的宝成铁路，
在群峰叠起的秦岭山区盘旋展
线（图中圆所示为车站）



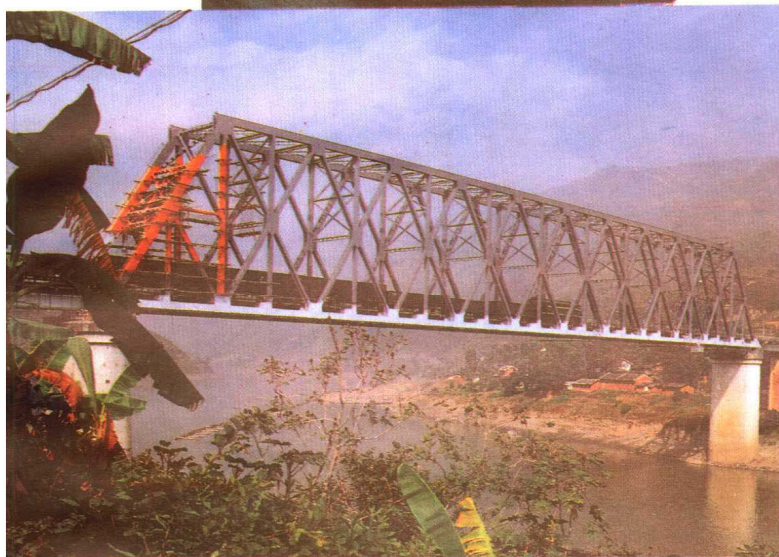
10

秦岭隧道盘山线路示意图



11

一九七〇年建成的成昆铁路三堆
子金沙江大桥，中孔为一百九十
二米大跨度简支铆接下承钢桁梁



12

新菏铁路长东黄河大桥，全长一万零
二百八十二米，为目前亚洲最长的铁
路桥。它仅用二十个月，于一九八五
年建成（左图为大桥上的会让线路）

