



纪实文学丛书

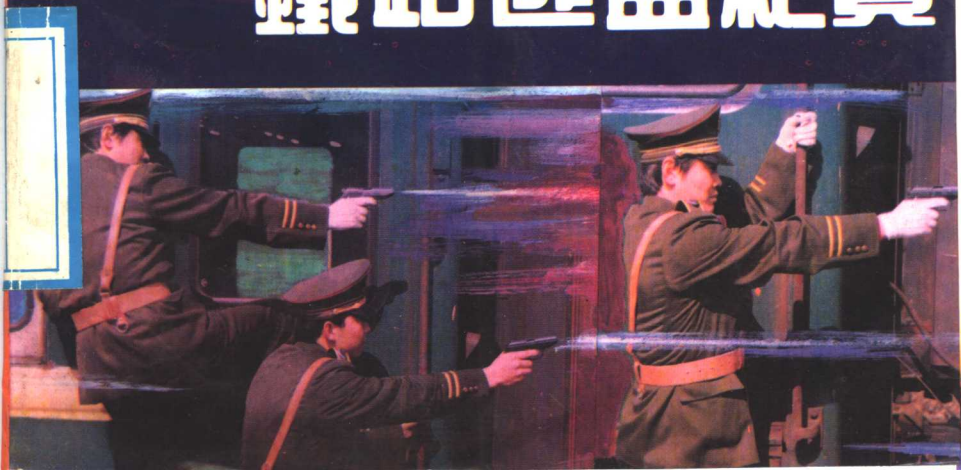
作者：张向持

江苏文艺出版社

中国农民大趋势



# 中國打擊 鐵路匪盜紀實



**(苏)新登字007号**

## **中国打击铁路匪盗纪实**

---

**著 者：**张向持

**责任编辑：**田迎春

---

**出版发行：**江苏文艺出版社（邮政编码：210009）

**经 销：**江苏省新华书店

**印 刷 者：**南京市句容县印刷厂

---

787×1092毫米 1/32 印张8 插页2

字数：160,000 1991年4月第1版第1次印刷

印数1-40300册

---

**标准书号：**ISBN 7-5399-0347-3 I·330

**定 价：**3.90元

---

（江苏文艺版图书凡印装错误可随时向承印厂调换）

# 目 录

## 序 章

- 警报！铁路发出的SOS……………（1）

## 第一章 黑色瘟疫

- 铁路治安危机扫描……………（12）
- 一、黑色云团……………（12）
- 二、黑色阴影……………（20）
- 三、黑色智能……………（32）

## 第二章 苦撑的屏障

- 铁路警察风采录……………（43）
- 一、血染的风采……………（43）
- 二、秦岭作证……………（47）
- 三、乘警的叹息……………（53）
- 四、深呼吸：自我排气法……………（60）
- 五、脚下有“蜀道”……………（64）
- 六、疲惫之师……………（73）

### 第三章 “五·一〇工程”

- “东北虎”受创纪实…………… ( 79 )
- 一、“东北虎”扑来啦…………… ( 80 )
- 二、“东北虎”揭秘…………… ( 92 )
- 三、白城之战…………… ( 111 )
- 四、强攻“三·二〇”…………… ( 119 )
- 五、江洋大盗…………… ( 129 )

### 第四章 “铁道游击队”的哀歌

- 打击车货盗纪实…………… ( 161 )
- 一、“扶贫线”掠影…………… ( 163 )
- 二、赃物出国记…………… ( 175 )
- 三、治安先进村的女盗…………… ( 182 )
- 四、第二种犯罪…………… ( 188 )
- 五、黑衣人…………… ( 193 )
- 六、黄与黑的仲裁…………… ( 205 )
- 七、权盗…………… ( 214 )

### 尾 声 忧与探

- 铁路治安的险境与出路…………… ( 225 )
- 一、黑色扩展…………… ( 226 )
- 二、敢问路在何方…………… ( 238 )

### 后 记…………… ( 250 )

# 序 章

## ——警报！铁路发出的SOS

轰！

一声巨响震惊铁路，震惊全国。

一九八九年六月二十六日，杭州至上海的364次客运列车在沪杭线松江至协兴区间爆炸，二十四名乘客当场死亡，鲜血染红了铁轨。

又是一起惨案！

龙年大悲，接连四列旅客列车被炸，死伤旅客百余人。

马年也不平安。

四月，广州站发生爆炸案。

六月，一列军列在成都爆炸。

七月，上海至厦门的一列旅客列车被炸，当场死亡十八人，伤数十人。

一起接着一起的爆炸惨案大多出于报复。罪犯借炸药向社会发泄不满，却伤害了无辜者。

在铁路线埋设爆炸装置的事多起来，浑身缠满雷管、炸药、手榴弹、导火索上车的亡命徒也多起来。

在铁路线，在火车站，在列车上，持枪行凶的歹徒也开始抛头露面。他们常常持枪威逼乘客交出钱财；他们向迎面而来的警察射击……

“砰、砰、砰”一连数声枪响，两名治安联防队员应声倒下。这是一九九〇年二月二日发生在四川南充的一起枪杀案。

时隔两天，重庆北碚车站枪声又起，两名警察和一名妇女又命归黄泉。

凶手是同一罪犯：酒泉钢铁公司工人黄某。

一条十足的恶狼。一九八七年十二月因强奸杀人罪被捕，四个月后又越狱潜逃，后流窜拉萨，盗出六四式手枪一支，大开杀戒……

铁路上持枪行凶案件在逐年增加，更直接严重威胁着铁路干警的安全。

一九八九年，铁路刑事案件大大小小，形形色色，逐季涨潮，形成建国以来的高潮期。

这一年刑事案件突破数万起大关！

这一年出现的重、特大案件近万起，比前两年的总和还多！

这一年广州铁路局刑事案件上升两倍！沈阳、柳州、乌鲁木齐铁路局的刑事案件上升一倍多！北京、上海、郑州、成都、济南、兰州铁路局的刑事案件上升百分之五十！

这一年铁路犯罪造成的经济损失高达五亿多元人民币，是一九八八年的两倍！

这一年发生了更可怕的事件：大批“东北虎”入关，在铁路沿线偷盗、抢劫、行凶杀人、劫持人质、绑缚乘

警……其手段之残忍，火焰之嚣张，举国震惊！

何至于此；让我们从这部“百年录像”看起吧——

一盘长长的录像，从百余年前绵延而来，它连接着这个泱泱大国无数代历史，摄取了无数充满辛酸与欢欣的镜头，毫无忌讳地把一本本真实的画卷投向那苍茫大地，并将呼唤与思考沉重地留给古老的民族。

它便是中国五万公里铁路线！

## 悲哉，没有动脉的民族

祖先的火药、造纸、印刷术、指南针为这个古老民族立起了“文明古国”的宏大牌坊，让后人陶醉了几千年！

然而，当西方现代文明勃勃兴起，中国的“四大发明”变为陈迹被甩在远古历史的深处时，这个“文明古国”仍没有从陶醉中醒来。当西方列强的炮火轰开了这座东方古堡时，突然发现：呵，一个没有动脉的民族。

的确，直到一八四〇年的鸦片战争，中国还没有铁路！

“文明古国”的“皇帝陛下”把通商口岸一个接一个向西方列强打开。但轮船满足不了海盗们的胃口，他们要修铁路，借这种现代交通运输工具继续向中国的腹地扩大各自的势力。

一八六四年，英国商人杜兰德在“皇帝陛下”的眼皮下——北京宣武门外——修建一条一里长的铁路，行驶蒸汽汽车。他的全部用意不过是以此作为广告，诱使清

政府满足外国人在中国修筑铁路的要求。

圣旨到：“观者骇怪，不可不废”。杜兰德接此钦旨，不得不拆除这段“广告铁路”。

呵，我们竟有看到火车也害怕的祖先。

此路不通，洋佬们干脆使出偷鸡摸狗的手段，表面声称要修一条上海至吴淞的“寻常马路”，却铺了一条窄轨铁路。一八七六年六月，这条“寻常马路”上终于汽笛长鸣。

古老的中国，终于被挂在蒸汽机上。

“寻常马路”是一条短命路。通车不久便压死一个行人，“皇帝陛下”出白银二十八万五千两将它赎回，同年十二月一日下令将这条十四公里长的铁路拆除，将机车和车辆统统沉入江底。

愚昧容不得科学。

古老的中国与现代文明脱钩了，又开始了缓慢的步行。

中国命当如此。大权在握的重臣不乏顽固守旧者，他们只相信“王气”，只知道“四大发明”，而西洋传来的电报、铁路、轮船在他们眼里统统是“奇技淫巧，万不可取”。

但历史还是向前迈进了艰难的一步！

一八七七年，以李鸿章为代表的洋务派罗列修筑铁路的“大利”九条奏呈皇上，要求修筑南北铁路干线。尽管顽固派极力阻挠，但三年后李鸿章终于胜利了。他以运出开平煤炭以供海军之需为由，于一八八〇年破土修筑唐山至胥各庄的铁路。

“文明古国”最早的铁路线诞生了，尽管那还是在

“洋匠”的帮助下修成的。只有十公里长的唐胥铁路此后逐渐延伸，也终于成为一条大干线。

但是，愚昧又跟“文明古国”开了个极大的玩笑：

皇家东陵墓地坐落在唐山西北方的马兰谷，“皇帝陛下”害怕这机声轰鸣的庞然大物“震动山陵，坏了帝气”，所以龙言不悦，圣旨飞传，不允许这条铁路行走蒸汽机车，只允许用骡马拖拉车辆。

“文明古国”也创造了人类铁路史上的一大奇闻：“火龙”变“马龙”。

代表西方文明的蒸汽机仍未能把古老的中国牵上高速跑道。

但这个民族毕竟向前迈进了一步：艰难的步行终于被骡马的速度代替了。

中国命当如此！

## 痛哉，“杂交”动脉

“火龙”变“马龙”的大笑话刺痛了这个民族。

中国的机械工人顾不得龙颜是喜还是怒，凭着洋佬的几张图纸，土法上马，硬是制造出一台蒸汽机车，披红戴花运往唐胥铁路。

中国终于有了第一台自己设计的蒸汽机车：“龙号”。

中国工人的创造力和自尊心终于把这个民族挂到了蒸汽机上，“皇帝陛下”闻之虽愕，但既成事实，也只好任那庞然大物“震动山陵”了。

自此以后，洋务派的兴修铁路活动尽管受到顽固派

的极力阻挠，还是时明时暗时断时续地进行着。到中日甲午战争爆发为止，十五年的争争吵吵，十五年的起伏，唐胥铁路终于向西插入天津，向东伸展到了中后所，全程三百八十四公里。此外，自基隆至台北、新竹的一百公里铁路线相继通车。此时的“皇帝陛下”也似乎开明许多，公开宣布兴修铁路为“自强要策”。

中国的铁路建设从无到有，闯“险”度“关”，能够在历史的长廊中逐步延伸开来，并最终成为清廷认可的政策，实不易矣。如果历史不欠公正，此功应首推李鸿章为首的洋务派。尽管他的主要目的是为了贯通自己的地盘，以利扩张势力，但每一条铁路线毕竟修筑在中国的大地上，它最终是全民族的财富。

古老的民族总算有了自己的动脉，国人的那种陶醉不再是祖先的“四大发明”。

理当如此！

一八九四年，中日甲午战争炮声迭起，一个衣不遮体的民族又遭洗劫。

西方列强依靠现代技术优势征服了清廷，除了更多地在中国倾销商品和掠夺原料外，便是加紧在中国的铁路投资，夺取铁路修筑权、经营权。这是掠夺资源的需要，是高额利润的诱惑，是分割在华势力范围的手段。

列强逼迫清廷修筑全长一千二百公里的芦汉铁路。但中日甲午战争后清廷对日赔款使得银库空空，砸锅卖铁也修不起铁路。弹丸之国比利时竟向清廷伸出“援助”之手，借款一亿一千多万法郎，条件是，以铁路及其一切财产和营业进款为担保。

比利时所以如此胆大，自然是有俄、法两国当“后

台老板”，这样，俄法集团便捷足先登，攫取了芦汉铁路的承造权、经营权。清廷无力支付借款，芦汉铁路的全部财产只好任人承揽。

瓜分中国铁路权的狂潮自此涌起。

一八九六年，俄国以联防日本侵略为借口，在中国东北修筑一条横贯吉林、黑龙江两省的中东铁路干线，进而又于一八九八年取得了中东铁路支线——哈尔滨至旅顺、大连的直接建筑权。

一八九七年，德国取得了从青岛到济南的铁路——胶济铁路的直接建筑权，全程三百九十四公里。

从一八九六年到一八九八年，中国一万多公里铁路修筑权、占有权皆被“皇帝陛下”拱手让给列强，包括李鸿章修筑的那条贯通山海关内外的唐胥铁路。

没有动脉的民族终于有了动脉，却是“杂交”而成的洋动脉。洋动脉自然去不掉与洋鬼子的“血缘关系”，它注定要为洋鬼子效劳。

## 难哉，大动脉争夺战

中国的老百姓渴望长出流动着华夏血液的大动脉。

一九〇三年，由中国资产阶级领导的收回路权运动爆发了。

“收回粤汉铁路主权！”湖南、湖北、广东率先声讨美国佬，全国各地纷纷声援。湖广总督张之洞不得不掏出六百七十五万美元把粤汉铁路赎回自办。

随后，全国各地要求收回路权的浪潮铺天盖地，京汉铁路、苏杭甬、津浦、广九铁路主权也全部或部分收

回。

可惜的是，这次收回路权运动稍见成效便草草收场了。但此后出现的两件大事为中国铁路史增添了光彩的一页。

一是各地的商办铁路公司雨后春笋般出现，短短三年间竟有十四家。这些商办铁路公司的主要方法是集资自办铁路，打破了外国人对中国铁路建筑的垄断局面；

二是一九〇九年中国出现了一条不借外债、不靠“洋匠”修成的京张铁路。安徽人詹天佑为中国人大大地争了一口气。

两年后，“帝国”变为“民国”，但并没有改变出卖铁路主权的历史。袁世凯以出卖九千公里铁路线的主权为代价，换取法国、比利时、英国、俄国、美国的军费援助；又以承认日本在“满蒙五路权”为条件，换取日本对他的支持。

其后的北洋军阀段祺瑞出卖铁路权的“功绩”丝毫不亚于清廷和袁世凯：

他承认清廷和袁世凯所签订的所有出卖铁路主权的协约；

与日本订立吉长铁路借款合同，把此条铁路管理权全部奉送日本；

与日本又订立《满蒙四铁路借款预备合同》，把日本从袁世凯手里得到的“满蒙五路权”加以具体化、扩大化；

他答应日本直接修筑顺德至济南、商密至徐州两条铁路……

段祺瑞“卖鸡换蛋”，解决不了经济上的困难，又

触怒了国人，引爆了震惊世界的一九二三年二月七日京汉铁路工人大罢工。段祺瑞也终于失败了。

一九二七年，蒋介石控制了中国。

蒋委员长也要讨好西方诸国，又接过了袁世凯、段祺瑞的旧帐本。

一九二四年后中国中止了对西方列强的大部分铁路的还本付息。但蒋介石颇有父债子还之风雅，“非常及时”地将早已停付本息的帐目“一一整理”，继续保证以全部“国有”铁路的收入还本付息。即便在日本人强占中国东北，进一步向华北进攻之际，蒋委员长仍不失“大家风范”，照付胶济铁路所欠日本的本息。接着又把浙赣、湘黔、平汉铁路的投资权交给德国；把粤汉、沪杭甬、广（州）梅（县）、浦（口）襄（阳）、梅（县）贵（洛）、三（水）梧（州）铁路投资权交给英国；把陇海、宝成铁路投资权交给比利时；把贵昆铁路投资权交给法国。中国历史上形成了又一次拍卖铁路主权的新高潮。

从清廷到袁世凯，从段祺瑞到蒋介石，出卖铁路主权已有定论。但后来又有了这样一种说法：中国修不起铁路，把铁路投资权修筑权交给外国人，使中国大规模铁路建设提前了几十年，此举不失英明。但世人毕竟懂得，出卖铁路权终究是一桩“卖鸡换蛋”的亏本生意，还本付息搞得国库空荡，资源外流。此外，外国人毕竟不是在自己的国土上修筑铁路，大多质量低劣无比，极快报废。从一八六四年到一九四九年，八十五年间，中国名义上修筑五十八条铁路，共计二万一千多公里，可到一九四九年底能够通车使用的铁路不过万余公里。

## 翻开新的一页

新中国的成立，谱写了中国铁路史上翻天覆地的新篇章。

一九五一年，旧铁路全部恢复通车，随之而来的便是修筑新线。

京广线、京沪路、京沈线、京包线、哈大线等复线相继筑成。同时，大批通往工厂、矿山、港口、林区的诸多专用线路出现。

各省、市、自治区的地方铁路线也如经纬纬缀上大地。

至此，中国人民依靠自己的双手，自己的智慧修起了四通八达的铁路网！旧中国铁路线分布不均的状况得以彻底改变。

日本铁道技术访华团无不感到惊讶：截止一九七六年，中国铁路线由一九四九年的二万一千公里发展到五万多公里。旧中国平均每年修筑的铁路仅二百多公里，而新中国成立后平均每年修筑铁路一千一百多公里。

新中国的大动脉几十年来为国民经济的大发展立下汗马功劳！

当然，直到今天，中国人还无法感到满足，我们的铁路建设在世界上并不处于领先地位。

中国人均铁路线长度只有半米。当西方世界的列车时速开始与飞机赛跑时，我们还只能与吉普车比速度。

日本的列车全部安装了软椅，极少有旅客满座的时候，现在又向“让旅客上车更舒服”的目标发展，拟拆

掉软椅，铺上地毯，适应日本民族席地而坐的习惯。而中国还在异常困难地为缓解旅客乘车难而奋斗。每一趟客运列车从八节增至十节，又从十节增至十二节、十四节、十六节，但车厢内仍然挤得水泄不通，即便票价成倍地提高，列车还是超负荷运行，累得气喘吁吁。

任何抱怨都属多余，共产党人已经尽了力，中国人民已经拚了劲。

一方面是国穷民贫，路少车缺。

一方面是人口的超级巨国，千千万万摆脱土地羁绊的人们涌向流通领域，出发地是涓滴细流，汇聚到大动脉已是泱泱江河。如蜂群、蚁群般密集的群落，拥向哪里，哪里便是灾难。

铁路首当其冲。

共和国大动脉不能不的塞。

车辆危机、运载危机、环境危机、治安危机等等便杂拥而至。

这些危机必然方便了“蚊蝇”的孳生，大动脉的通达性又便于病菌的传播，当卫生和防疫抓得不紧的时候，黑色的瘟疫便蔓延了。

# 第一章 黑色瘟疫

## ——铁路治安危机扫描

铁路线上的犯罪活动历史并不难追溯其源流：

清廷时期有之：“唐胥开通，引贼入道，多有货物沿途被盗之……”

北洋军阀时期有之：“蒙面贼时上时下，胶济线骚扰不息……”

国民党时期有之：当年冯玉祥驻守开封，闻听陇海线客列受劫案件屡次发生，曾派出“打狗队”沿线治乱。

新中国的铁路线大大增多了，沿线犯罪案件也成正比增长。这正如多一片林木，必然多一片枯叶，不足为怪。

### 一、黑色云团

人们至今仍怀念五十年代的“太平盛世”。“那时候多好哇，夜不闭户。唉，看眼下……”

眼下乡村的农家院墙越垒越高，城市住户的防盗门越装越多。

铁路线的治安状况也出现了同样的演变。

五十年代的铁路警察（初期为军管）队伍远没有眼下庞大，他们的工作负荷也远没有眼下沉重。那时候诸如爆炸、凶杀、洗劫、哄抢、巨盗之类的重大刑事案件，在公民们的意识中只能发生在腐朽的资本主义国家的铁路线上。中国铁路上，最严重的问题顶多是一小撮掏腰包的蠢贼，用不着铁路警察出面，仅旅客就足以对付。

五十年代的中國鐵路治安狀況可謂“萬里晴空，殘雲薄碎”。

即使文化大革命期間，中國的鐵路線也並不讓公民們感到有多少畏懼。

后来的状况变了，变得惊人心魄。

## 铁路线上的“麻醉线”

一九八二年，全国第一例旅客列车麻醉案出现了。在上海至成都的182次客车上，浙江省乐清县一位旅客遇上了“热心人”，喝下了递来的一杯开水，便昏昏沉睡；一百二十元现金不翼而飞。同类案件全国罕见，公安部极受震动，指令限期破案。罪犯在温州落网后，受刑八年，向罪犯提供麻醉药者也服刑三年。

上海杭州一带铁路线为麻醉案多发区段，沿线警察对付麻醉案也颇有招术。一九八九年十二月二十日，上海铁路局某站派出所两位执勤警察发现两名可疑青年，上前盘问：

“从哪里来？到哪里去？”