

浓缩的铁路历史 珍贵的安全明鉴

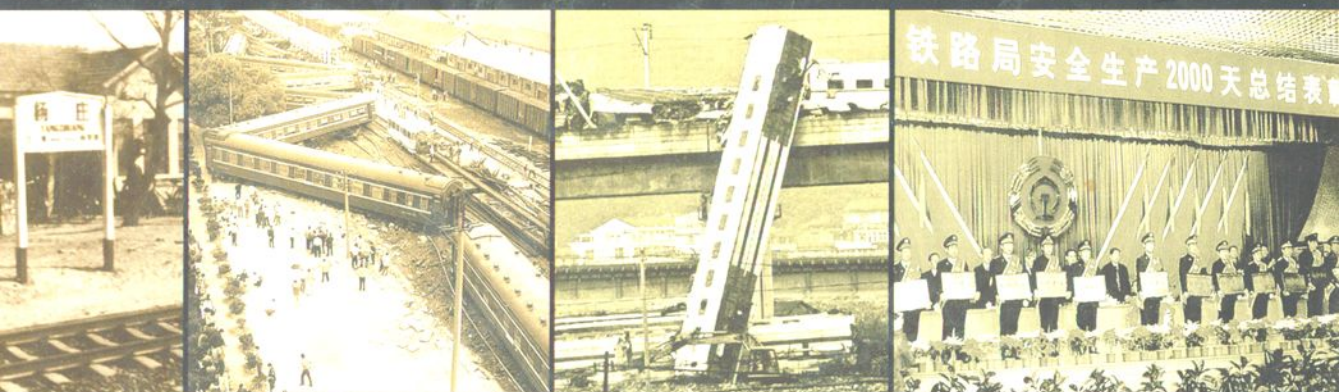
中国铁路

安全志

(1876~2011)

中国铁道学会安全委员会
《中国铁路安全志》编委会

编著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

**谨以此书献给 135 年来为铁路
运输安全做出贡献的和一直关心铁路
运输安全的人们！**

浓缩的铁路历史 珍贵的安全明鉴

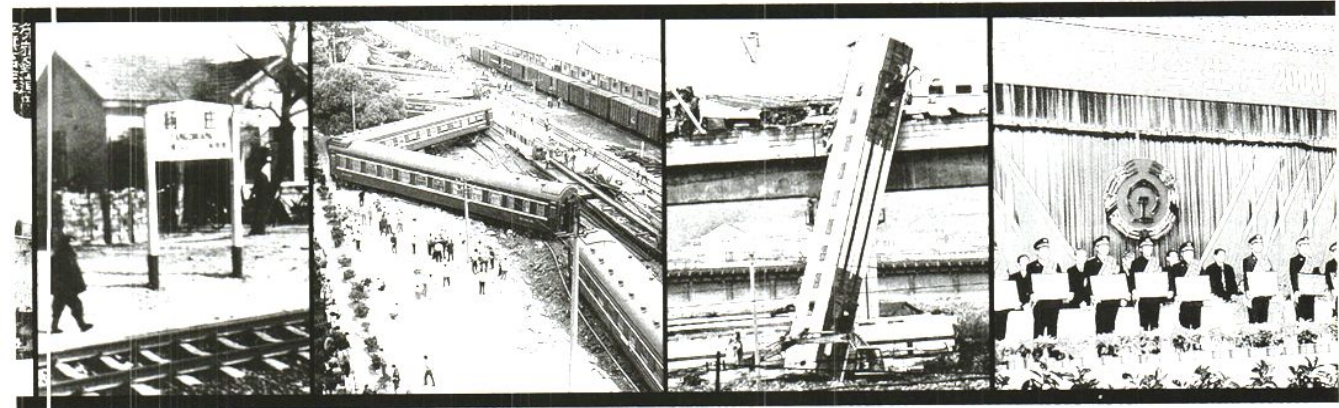
中国铁路

——安全志

(1876~2011)

中国铁道学会安全委员会
《中国铁路安全志》编委会

编著



上海交通大学出版社
SHANGHAI JIAO TONG UNIVERSITY PRESS

编委会名单

主 编: 丁圻堦

执行主编: 贾新民 李仲刚

副 主 编: 毛庆祥 李宝珩 王黎明

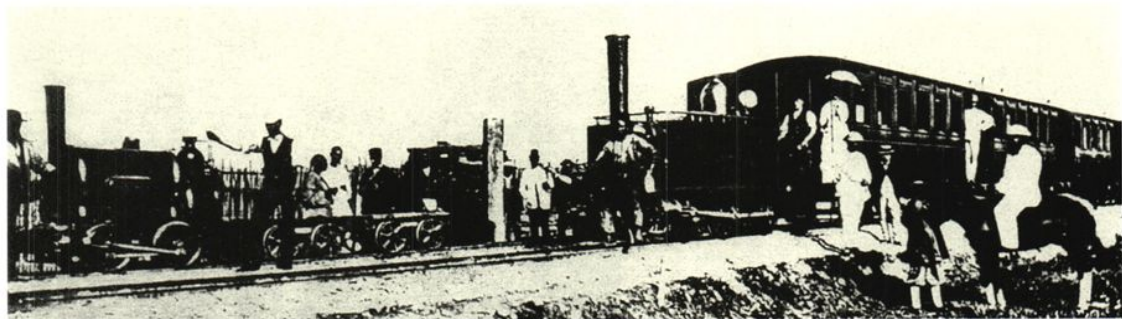
编委委员: (按姓氏笔画为序)

丁圻堦	于文江	于正新	于海岩	孔庆春	马德亮
王二甫	王建宾	王振国	王黎明	王成林	毛庆祥
龙文武	尹占胜	史志勇	史智惠	孙长鸣	孙兰生
李仲刚	李宝珩	李丁卯	李广元	关 健	刘思泽
刘 志	刘建新	刘启高	刘永发	刘小春	杨佳申
杨启明	沈铭华	陈 辉	陈家全	何庆平	张 杰
张久成	张先荣	张桃青	郑治文	赵星辉	赵新民
姜 镇	钟庆华	郭善宏	贾亚民	贾新民	袁伟全
徐建宁	高晓东	崔德志	常江东	程 鹏	

铁路安全图片集锦



吴淞铁路路外伤亡事故



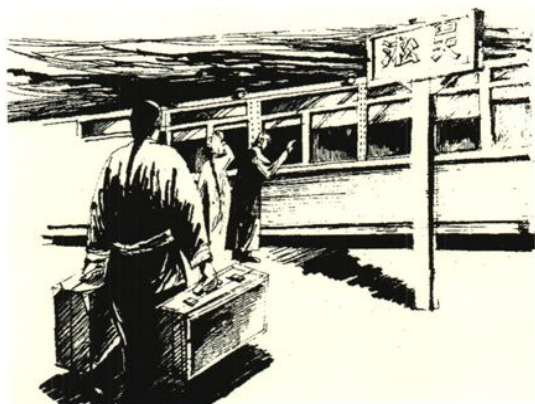
1876年7月投入运营的吴淞车站

1876年8月15日，中国铁路发生第一起路外伤亡事故。吴淞铁路是中国大地上出现的第一条铁路。

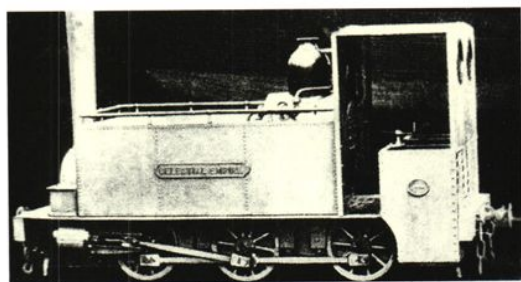
这天，运行的火车轧死了一个当地行人，这如同一颗巨型炸弹的导火线，沿线群众的情绪瞬间激发出来，男女老幼近千人齐集江湾一带。愤怒的群众将肇事的机车乘务员拉下来痛打，随即他们抬着被轧死的行人尸体聚集在“吴淞铁路公司”办事处门前，高喊口号，抗议示威，吓得办事处的洋人畏缩在屋内不敢出来。他们还采取卧轨和破坏铁路设施等手段，坚决阻止火车开行。抗议示威活动持续了十余天。在这样的形势下，英国殖民主义者才被迫答应停止行车。



当地老百姓抬着被轧者的尸体向吴淞铁路公司施压



按照“收买吴淞铁路条款”的规定，清政府于次年按时付清了赎金，吴淞铁路由清政府接管。

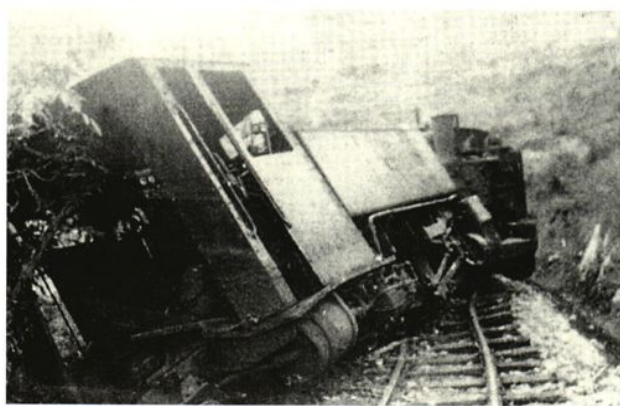


就是这台“天朝号”蒸汽机车制造了第一起中国铁路伤亡事故



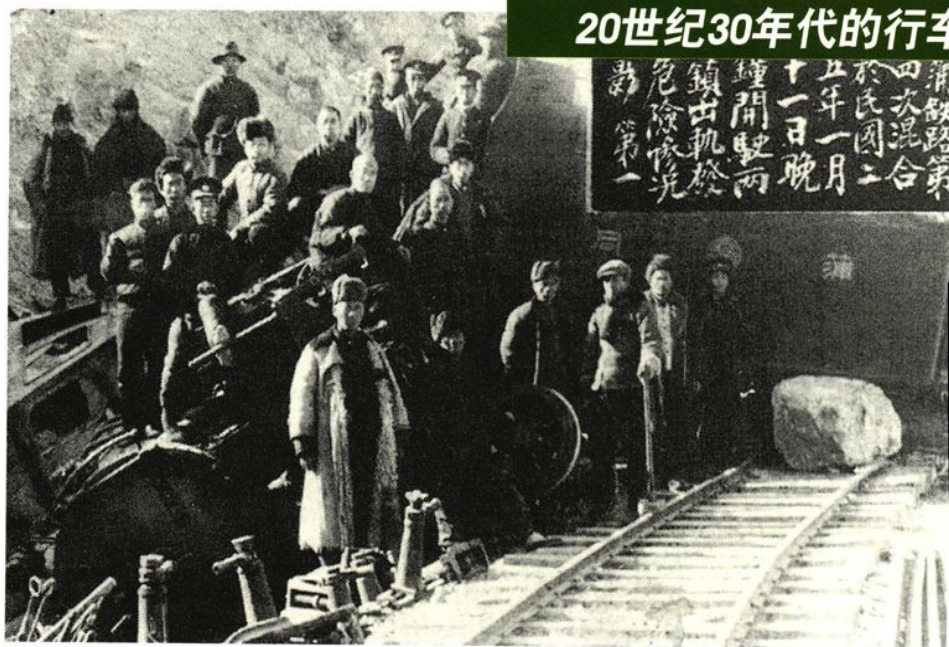
1925年秋，鸡街—建水间发生旅客列车与货物列车相撞事故。

20世纪20年代的行车事故



11号机车与12号机车相撞颠覆情景

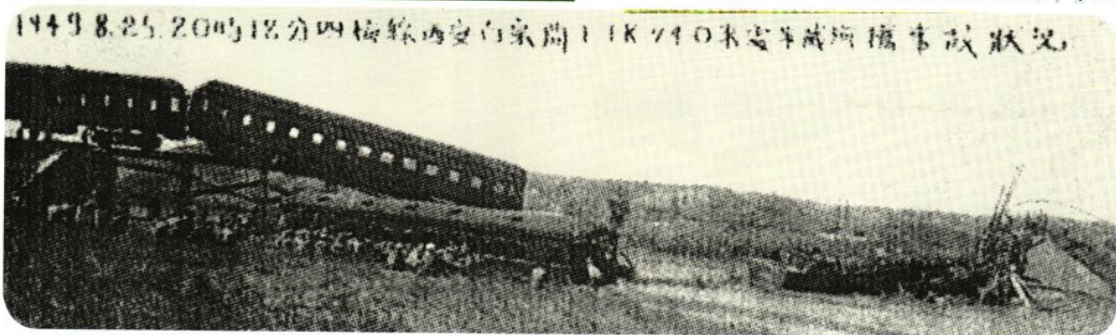
20世纪30年代的行车事故



1936年1月31日，南同蒲铁路第14次混合列车在两渡镇车站附近脱轨颠覆。图为事故现场。

20世纪40年代的行车事故

1949年8月25日，四梅线半截河桥重大行车事故现场。



东北王张作霖遇难记

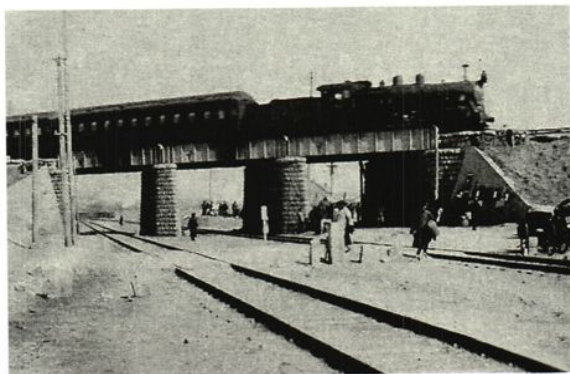


一代枭雄——张作霖

1928年6月4日5时27分，张作霖乘坐蔚蓝色专车返奉过皇姑屯站，至南满路与东奉路立交桥（三调桥），发生震耳欲聋的剧烈爆炸。贵宾车3辆，被日本关东军预先埋置的地控炸药摧毁于两百多尺的黑烟之中。事故后，日军还伪造现场，以示南方政府所为。

在爆炸前，张作霖等正在列车娱乐室打麻将。副官来报告说：“大元帅，快到奉天了。”就在黑龙江省督军吴俊升、军事顾问嵯峨少校站起来的时候发生了爆炸。第二、三辆车被炸到空中，吴俊升当场死亡。还没离开麻将桌子的张作霖，正想躲到桌子底下，一块很大的铁片，飞撞在张作霖的鼻子上。这是致命的一击。

张作霖即刻被送到奉天医院，但由于伤势过重，失血过多，上午10时许，一代枭雄张作霖结束了其54年坎坷而又富有传奇的一生。



张作霖的专列就是在此桥被炸



线路设备遭到严重破坏

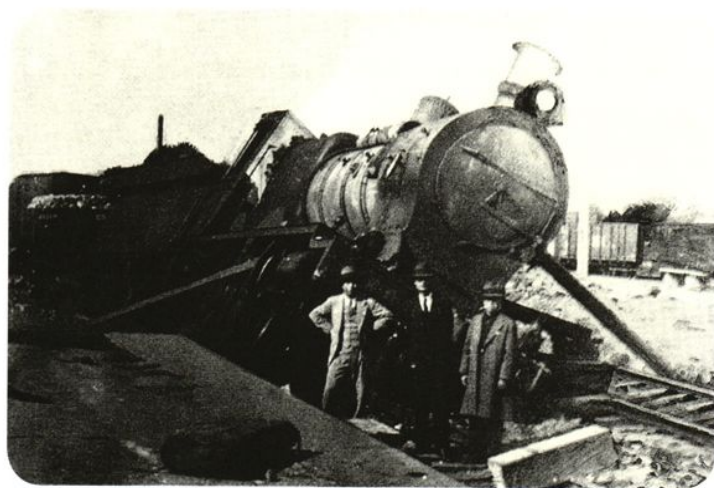


张作霖的坐车

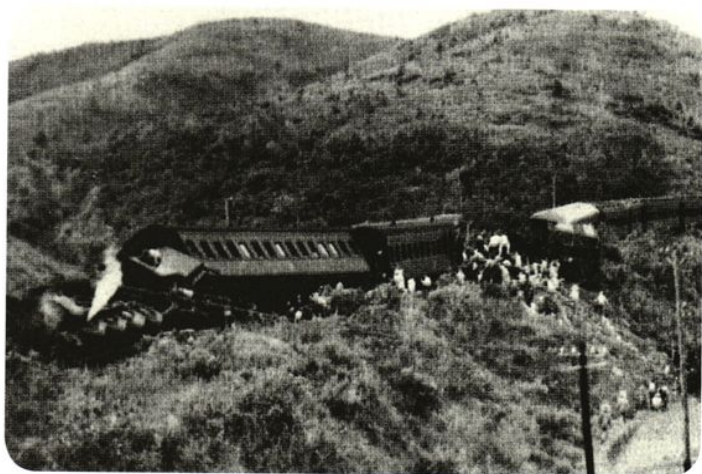


女间谍川岛芳子刺探到张作霖回奉（沈阳）的准确时间，使日军实施准确炸车。

旧中国铁路的悲惨命运



日本侵略军推翻的京沪铁路客运列车（1937年）

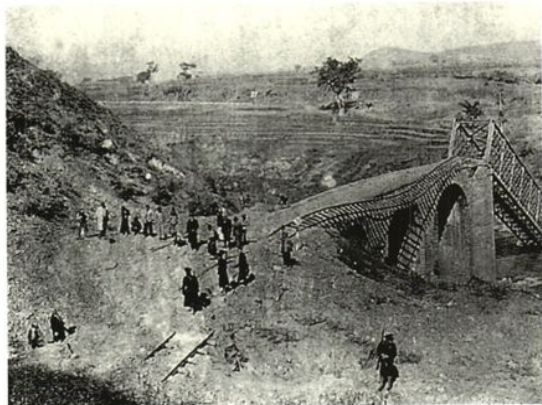


日本侵略军炸毁的广州铁路列车（1937年）

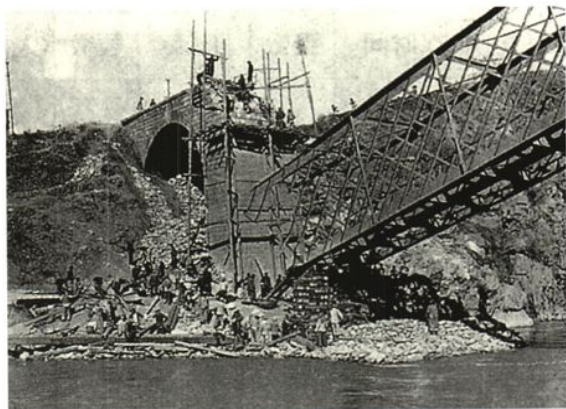


上海火车北站被日本侵略军炸成了一片废墟（1937年）

旧中国铁路的悲惨命运



1940年1月5日滇越铁路小龙潭大桥被炸情形



铁路工人正在抢修小龙潭大桥

北宁铁路滦河大桥有新、旧两桥，相距45米。旧桥建于1894年，长670米，已改为公路桥。新桥建于1939年，双线桥墩，长677米。图为解放战争中新桥的破坏情况。新桥于1949年3月8日开工修复，5月1日修复通车。



津浦铁路上蚌埠淮河大桥建于1911年，长586米，解放战争中遭破坏。1949年5月1日开工修建临时便桥，6月30日竣工通车。同年11月13日动工修复正桥，1950年7月7日竣工，便桥随即拆除。图为淮河大桥遭破坏情况。

命运多舛的钱塘江大桥



钱塘江大桥仅开通88天就被炸毁



炸桥前军民大撤退

1937年9月26日，杭州钱塘江大桥正式完工通车，工期近30个月，在当时世界建桥史上也是绝无仅有的。抗日战争中，为阻止日军推进，1937年12月23日，大桥仅开通88天，由中国军队自行炸毁。作为大桥的总设计者茅以升又亲自指挥炸掉大桥，不能不说是一件令中华民族悲哀的事情。

“9·23” 玉林山列车脱轨事故



玉林山列车脱轨事故现场

1939年9月23日，由河口驶往开远的一列客货混合列车在机车后边挂了3节军运货车，其中第三节装有10吨汽油，第四节是行李车，第五节至第八节是客车。军运保密，司机并不知道装有汽油。

大塔至玉林山是25%的下行陡坡。列车由大塔向玉林山开去，因雨天轨滑，超速溜逸，于玉林山大桥前脱轨。第三节货车里的汽油桶因冲撞而桶盖松脱，汽油溢出。

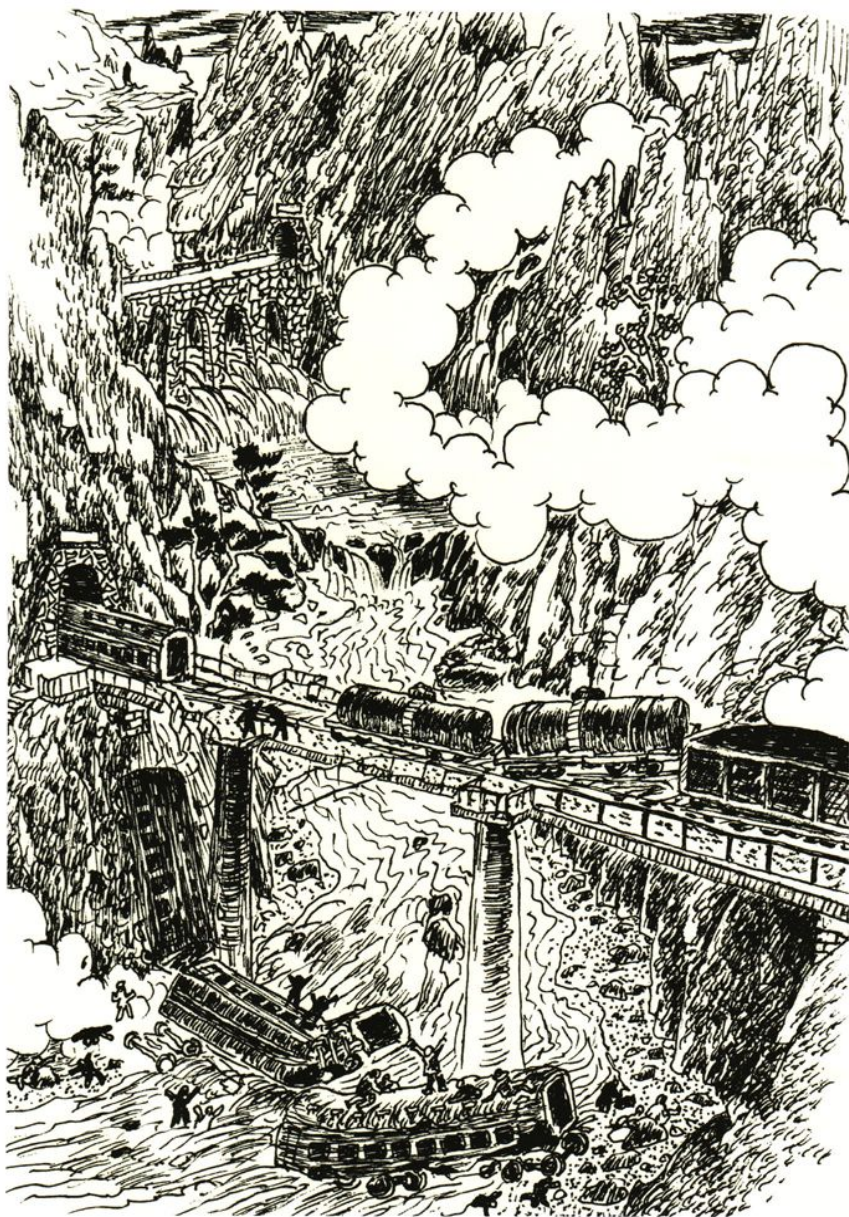
夜幕降临，司机杨庚生点燃油纱照明，从机车上下来检查脱轨货车的底部轮轴。查到第三节，一声爆响，溢出的汽油引燃了车上的油桶。杨庚生猛然醒悟，疾呼旅客下车逃命，同时与列检工摘下车钩，与旅客一起奋力将尚未脱轨的第七、第八节客车往后推离，50余名旅客因此得以生还。

机车和前面6节车辆顷刻葬入火海。脱轨地点正在路堑深处，逃逸不易，旅客被

烧死70余人，烧伤40余人。随车员工，除杨庚生、车长和4位检车工因抢救旅客得以逃生外，司炉等人以身殉职。死伤旅客部分是从敌占区逃难来滇的同胞，还有一个由南洋华侨组成的机工救国团，从南洋到云南来支援抗日救亡。20余人壮志未酬葬身火海遇难。滇越铁路公司蓄意逃避责任。法籍车务段长毕布洛、分段长那果和医生白吉吾于察看现场时密谋了一番，回到开远就给受伤的当事人（司机）杨庚生打了一针，杨当即气绝身亡。法方乃声称事故是因“天雨路滑，刹不住车，闸瓦抱死导致摩擦起火烧了车辆，抢救不及而造成旅客伤亡。”民国政府和开远军警总局也与法人沆瀣一气，百般推卸责任。

“9·8” 陇海线列车脱轨事故

1946年9月8日，陇海线交叉口车站一列运送国民党军队的火车，因乘车军人胁迫车站站长要抢先超越先于到站的一列客车开车，行至观音堂至硖石的8号桥上，3辆客车颠覆翻于桥下，300余名军人和旅客死亡。



“9·8” 陇海线列车脱轨事故现场



20世纪初，俄国派驻在中国领土上的东省铁路守备队。

安全管理



清末民初时期的铁路运输安全警察



民国时期执行安检的铁路女警察

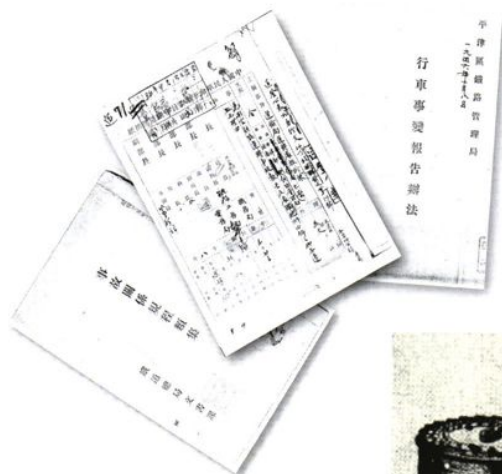


长春铁路公安七大队旧址



上海交通大学对学员进行运输安全教育
(20世纪30年代)

安全教育与安全设备



不同铁路系统的安全法规



19世纪70年代用于吴淞铁路的电报机



20世纪早期指挥运输生产上使用的通信设备



为保证下坡方向的行車安全，在青龙桥与南口间的各会让站建有避难线，以防列车溜逸失控造成事故（1909年）。

崇高荣誉



毛泽东同志于1951年10月全国政协一届三次会议期间接见了列席会议的“毛泽东号”机车第三任司机长郭树德，亲切地说：“你回去向工人同志们问好。”

“毛泽东号”机车组

“毛泽东号”机车于1946年10月30日命名。

1964年7月15日，铁道部授予“毛泽东号”机车包车组“坚持不断革命，永当开路先锋”的奖旗，中共铁道部委员会宣布了《关于在全路进一步推广“毛泽东号”机车包车组先进经验的决定》。这个包车组自组建以来，6次提高牵引定数，都能坚持超轴，共超轴牵引68万多吨，节约大量燃料、油脂和其他材料，带头推行了负责制。

截至2011年10月30日，“毛泽东号”机车组已安全行驶65年，安全里程名列全路货运机车之冠。



1960年1月，汉丹线建设功臣（含安全标兵）被请上第一趟开行的客车。

崇高荣誉



21世纪初，铁路劳动模范（含安全标兵）登上天安门城楼。



2004年5月，北京铁路局工会组织机务系统安全行车千趟无事故的机车乘务员及家属到北京游览。图为原天津铁路分局职工家属在天安门城楼上。