

# 江西铁路百年图志

JIANGXI TIELU BAINIAN TU ZHI

(1899 ~ 2003)

《江西铁路百年图志》编委会 编



中国铁道出版社

# 江西铁路百年图志

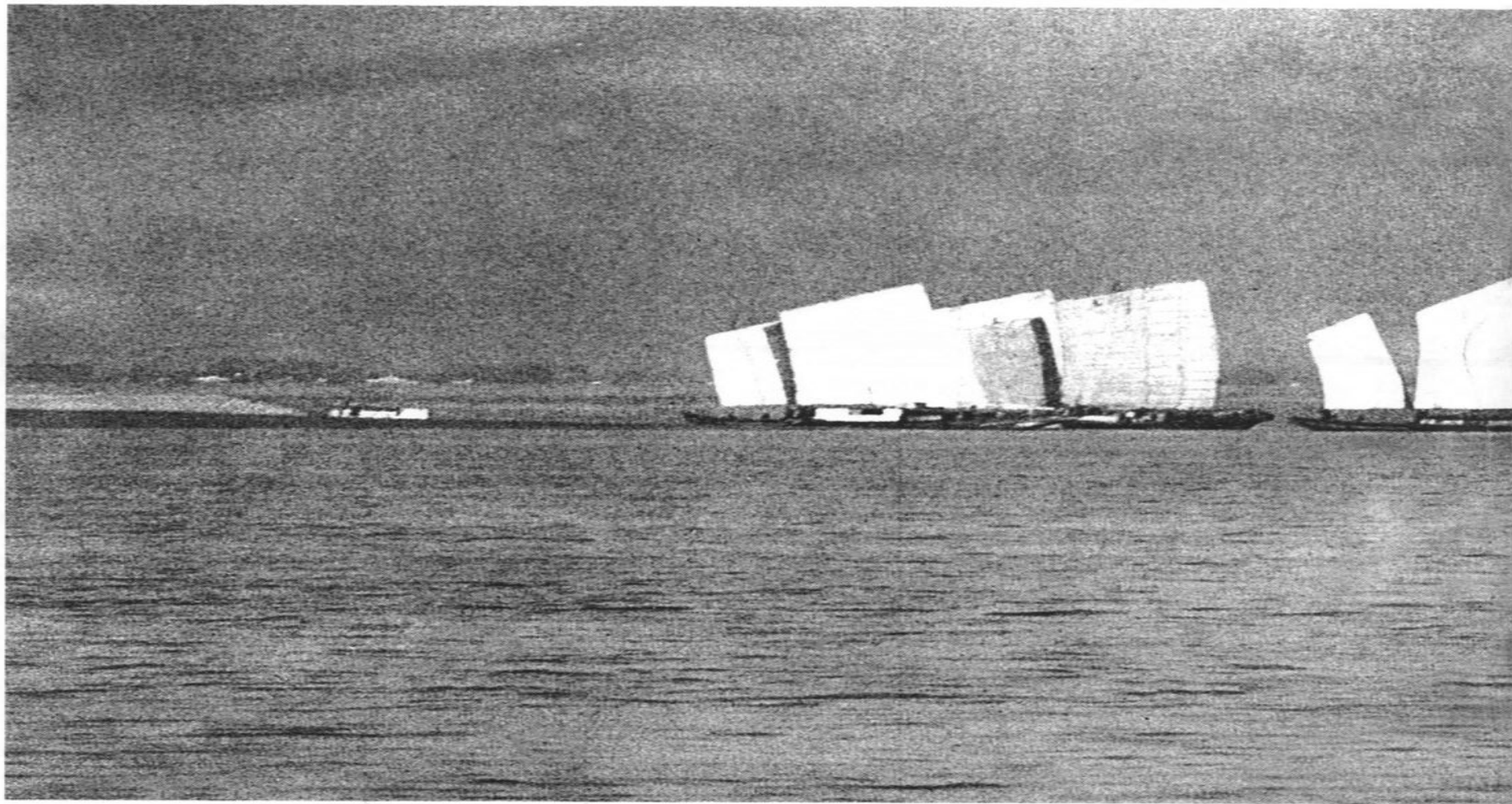
JIANGXI TIELU BAINIAN TU ZHI

《江西铁路百年图志》编委会 编

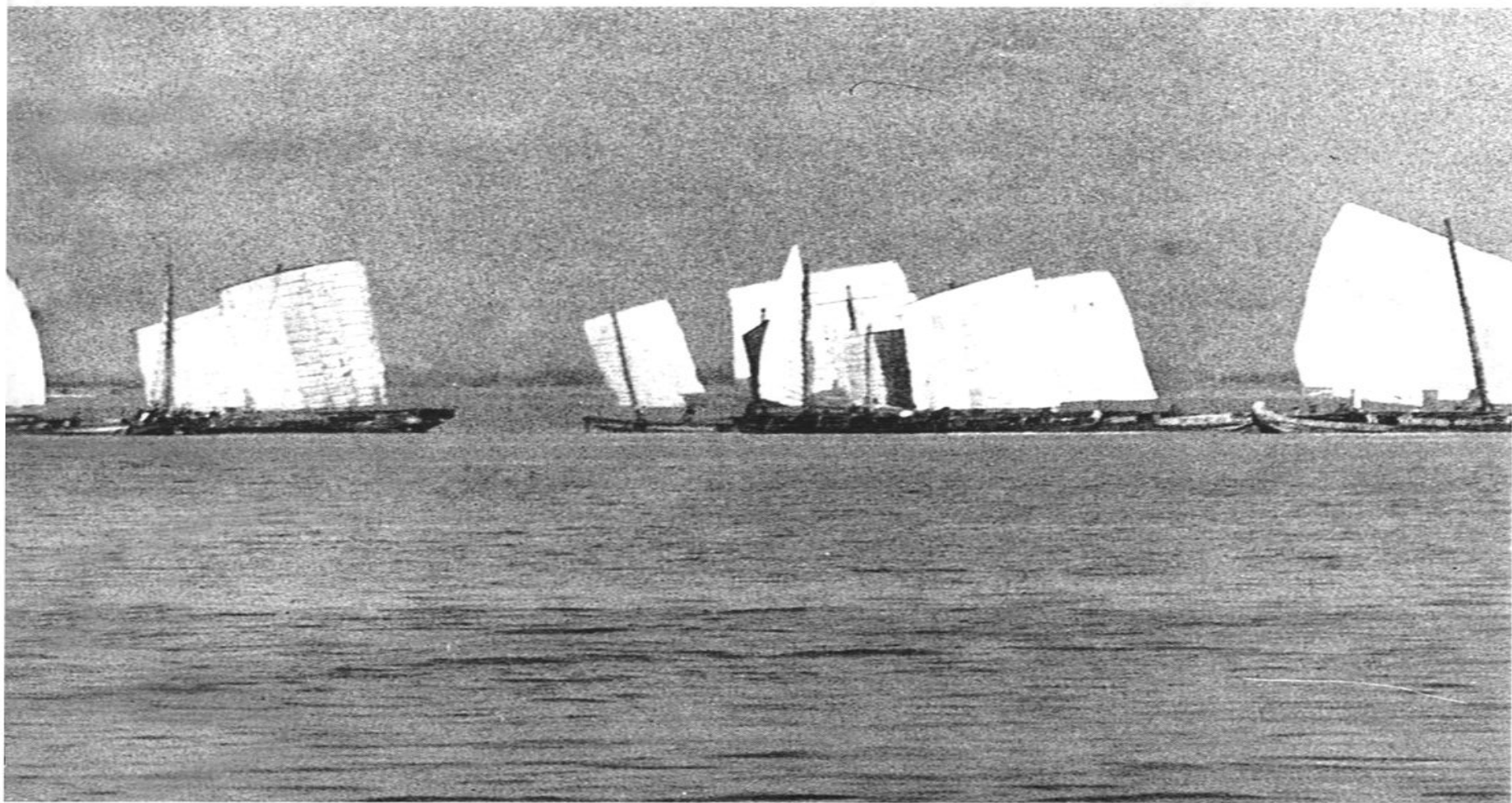


(国画·京九通车图)

中国铁道出版社  
北京



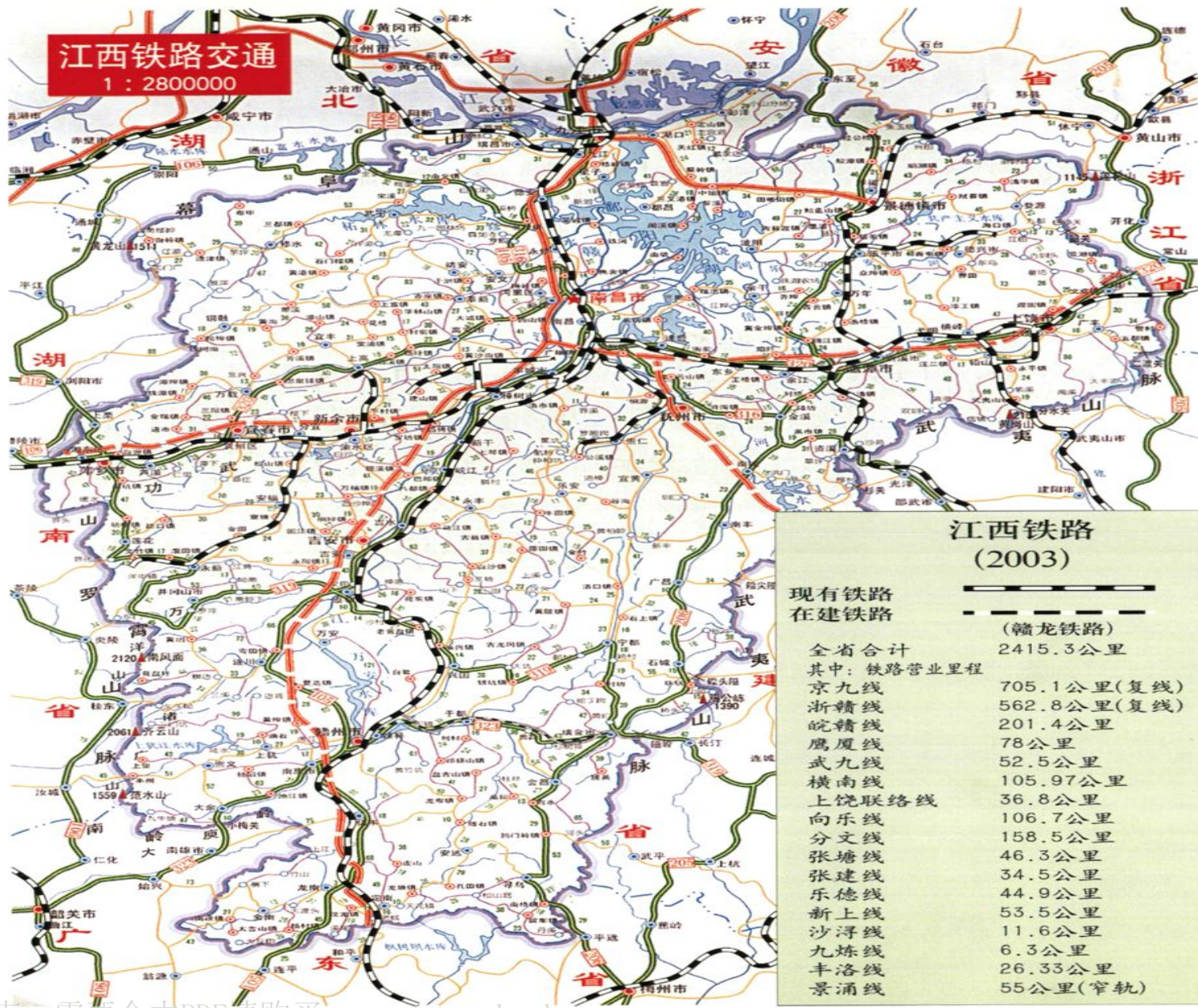
江西省位于长江中下游，东邻浙江、福建，南连广东，西接湖南，北毗湖北、安徽。所处地理位置为中原与岭南、沿海与内陆的结合部，修河、饶河五大河流构成完整的水系，如叶脉状遍布全省，航运发达。主要水道赣江纵贯省境南北，入鄱湖，出长江，北连运河，东下大海，在我国古代交通中占有十分重要的地位，成为举世闻名的海上丝绸之路的中枢。在唐宋年间，广东南洋金银、香药、犀象、百货的北上，鄱阳湖出现“沈檀珠犀杂万商，大舟如山起牙墙，输泻交广流荆扬”的繁荣盛况。图为鄱阳湖上的帆船运输。



部，自古就有“吴头楚尾、粤庭闽户，形胜之区”的美誉。千百年来江西的交通主要靠船运，由于有长江、鄱阳湖和赣江、抚河、信江、海，形成天然的便利航道，对疏通中国南北和世界贸易往来，促成文化交流，均作出了重要贡献。特殊的地理位置和水道流向，使江西文官武将和使臣的南北往返，文人举子的科场应试，四向商客的趋利奔竞，各宗各派的游走传法，均得益于赣江和鄱阳湖舟楫之便，使

# 江西铁路交通

1 : 2800000





江西自古以来航运发达，著名的水运交通枢纽有湖口、吴城、鄱阳、南昌、樟树、赣州等。图为江西湖口镇，为长江与鄱阳湖交汇处，湖水青而江水赤，两水汇合处界线分明，在古代是江西水路交通咽喉要地。《湖口县志》记载：“湖口江湖都会，水陆通津，时平则南北四达，舟车万里；有事则羽檄交驰，烽烟先被。”江西船舶从湖口航行西至汉口、渝州，南达洪州、虔州，东至江宁、扬州，北边由扬州转南北大运河抵天津、北京，南边由镇江转苏州、杭州



1856年(清咸丰六年),英国发动第二次鸦片战争,迫使清朝政府签订《天津条约》,增开九江等地为通商口岸,长江流域遂为英国侵略势力范围。最早提出在江西修筑铁路的是英国翻译梅辉立。他于1865年(清同治四年)首倡由广东开筑铁路入江西,并亲自至大庾岭踏勘,因工程过大,事遂中止。图为九江英国租界地及沿江码头。1906年南浔铁路从龙开河汇入长江处(南岸)启土开工

## 为江西在中部崛起“加速”

中国在4000年以前已有牛车、马车的道路和舟楫航道。“昔在黄帝，以舟车以济不通，旁行天下”（《汉书·地理志》）。早在三国的時候，柴桑和豫章的航运及造船业就很发达。从隋唐至明清，作为中部重地的江西，是中国经济、文化发达地区之一，如被誉为“黄金水道”的赣江，一度为赣江两岸带来了生机和繁荣。鸦片战争之后，由于外国殖民主义者的掠夺和国内封建统治的腐朽，中国逐渐走向贫穷落后，江西南北通道也失去了往日的兴盛。京广铁路通车后，江西交通日渐式微。交通落后，特别是铁路交通落后，严重制约江西经济的发展，这个教训不可谓不深刻。自1996年后，京九铁路贯通江西南北，江西交通面貌开始大为改观。由京九、浙赣两条中国铁路的主要干线在南昌构筑的大十字架，沟通大江南北，连接华东、西北和西南；另有鹰厦线、皖赣线、武九线、合九线、横南线，以及正在修建的赣龙线等铁路沟通东西南北邻省交通，构成了四通八达的铁路交通网。今日江西正抓住历史机遇，实现中部崛起，以交通条件的改善广纳人才、技术和资金，实现“客便其行，货畅其流”，江西经济的起飞指日可待。

今日的江西铁路运输一派繁荣景象，从南昌站始发和途经的客车达160列，途经向塘站的客车多达200余列。2003年南昌铁路局每日开行客货列车350余对，全年发送旅客3605万人，发送货物4315万吨，各项营业指标的增长率居全路先进行列。江西2400公里营业铁路和南昌铁路局八万铁路职工为江西的经济建设发挥了先行作用。

2003年正值四千二百万江西人民为江西在中部崛起奋发作为之时，又适逢中国铁路实施跨越式发展之机。“春潮带雨晚来急”，铁路实施跨越式发展战略，为南昌铁路局实现大发展提供了难得的历史机遇。全路六大路网主干线中有两条通过江西境内，准备建设的五条客运通道中有一条通过江西境内。特别是浙赣线按照200公里时速的目标值，建成中国的干线高速铁路，将使江西铁路的运输能力得到质的飞跃，江西铁路的区位优势进一步凸显，路网大通道地位更加突出。南昌局正全力抓好京九提速基础设施建设和浙赣铁路电气化改造。2004年4月，京九干线的允许速度已分别达到140~160公里/小时，浙赣线电气化改造工程正全面展开，到2005年，列车运行最高时速将达到200公里，铁路运输能力、运输装备水平得到快速扩充和提高。铁路提速为经济发展注入强劲动力，江西的明天必将更加美好。

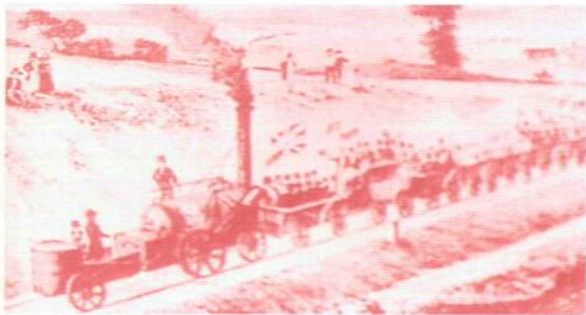
百年江西铁路，百年风雨坎坷。随着新世纪中国铁路推进跨越式发展的号角吹响，江西铁路将书写崭新的一页。史志者，传承和记载历史；图志者，以图画记叙历史。继《江西铁路志》、《南昌铁路局志》成书后，南昌铁路局又成立《江西铁路百年图志》编委会，路局史志办将广为搜集来的历史图片资料，精心编撰了这部反映江西铁路一百余年历史的图书，以近千幅珍贵的历史图片，展示江西铁路百年沧桑巨变，反映近现代江西人民奋发图强的历程。“以史为鉴，昭示后人”，相信这部图志的问世，必将启迪和激励人们为加快江西铁路的发展，为早日实现铁路现代化，而开拓进取，顽强拼搏！

是为序。

编委会

2004年5月1日





▲ 1825年英国创办了世界上最早的铁路



▲ 日本铁路创办于1872年



▲ 中国唐山铁路于1881年创办

## 概述

世界第一条铁路于1825年在英国建成。这是工业革命的产物。随后美国、法国、德国、俄国相继修建铁路。日本也于明治维新后的1872年修建了铁路。

1876年，英国人在中国擅自修建吴淞铁路，遭到当地人民的激烈反对，旋即拆除。对于能使外国势力深入腹地的铁路，清政府极具戒备之心，由于自身的腐朽愚昧，产生了对铁路的错误认识，采取了错误的政策。他们在拒绝外国侵略者筑路要求的同时，自己又坚决不肯修筑铁路，认为铁路会“失我险阻，害我田庐，妨碍我风水”；“势必群起攘臂相抗，众愤难当”。这种对铁路的拒绝和拖延的政策既违反历史进程，也不符合中国利益，充分暴露了清政府统治阶级拒绝采用近代科学技术，阻碍社会生产力的发展，妄图维持腐朽落后的封建社会行径。同时也在西方侵略者面前彻底暴露了自己的愚昧无知，使他们侵略中国的野心恶性膨胀。1881年，洋务派首领李鸿章排除统治阶级内部重重阻力，创办了唐山铁路，从此开创了中国人自己修建铁路的历史。随着汉阳铁厂的举办和芦汉铁路的修筑，也启动了江西铁路的创办。

江西省修建铁路的历史在中国算是较早的，至今已有100余年，大致可分为四个时期。从光绪二十五年即1899年修建株萍铁路开始，至1916年南昌至九江的128公里南浔铁路建成。这是江西铁路的创办时期，即第一个时期，共修了167公里。从1928~1949年8月为南京国民政府在江西统治时期，也就是江西铁路发展阶段的第二个时期。在这个时期，1930年开始修筑浙赣铁路，1937年9月建成，同时京赣铁路(南京至江西贵溪)乐平至贵溪段铺轨。至抗战前夕，共计修筑630余公里铁路，全省铁路里程达800公里。后因日本帝国主义侵华战争的破坏，上述铁路全部拆除和炸毁。江西40年的铁路建设成就毁于战火之中。抗日战争胜利后，修复南浔、浙赣两线729公里。在建国前50年铁路历史中，株萍铁路运输煤炭主要供应湖南、湖北，对江西本土运输影响有限，而南浔铁路偏隅赣北，真正具有全省铁路运输价值的浙赣铁路，也仅仅在1937、1938年发挥了运输作用，尤其是抗战运输作用巨大。此后毁于战火。从1939年至1947年，江西将近10年中断了铁路建设和铁路运输。

新中国成立后，江西继续修建铁路，从1949~1977年为江西铁路发展第三个时期。1957年鹰厦铁路建成，江西铁路增至808公里。1958年1月1日，为了加强铁路运输的管理，铁道部决定成立南昌铁路管理局。在50、60、70年代，江西铁路运输发展很快，客货运量占全省运输总量的69%~70%，铁路运输发挥了国民经济大动脉的作用。

从60年代至80年代初期的20年中,由于遭受“三年经济困难”的影响和“文化大革命”的冲击,江西铁路建设曲折缓慢,尤其是与周边经济发达地区沟通的铁路网结构不完善,这期间虽然修建了向乐、分文、上新、乐德等支线或专用线,但对全省铁路状况没有根本性的改变。江西主要缺少南北走向铁路线,赣中、赣南没有铁路干线,交通闭塞。吉安、赣南地区经济长期处于滞后状态,也制约了整个江西经济的发展。

江西铁路的第四个时期,即改革开放时期,是江西铁路大发展时期。经过上个世纪80年代中后期“中取华东”和90年代中期“再取华东”两次铁路修建高潮,再到1995年九江长江大桥建成,特别是1996年贯穿全国大江南北和江西南北的京九铁路通车后,江西省铁路网已经形成,运输能力大幅度提高,基本改变了江西铁路交通落后的面貌,为江西经济腾飞打下了良好的交通基础。20世纪末,江西省境内铁路运营里程达到2415公里(正线延展长达3437公里)。其中6条铁路干线营业里程为:浙赣线563公里(复线,正线延展长1123公里),京九线701公里(复线,正线延展长1402公里),鹰厦线78公里(实现电气化),皖赣线201.4公里,武九线53公里,横南线106公里;铁路支线有:向乐线107公里,分文线158公里,张塘线46.3公里,张建线34.5公里,新上线53.5公里,乐德线45公里,丰洛线26.33公里。鹰潭、向塘西编组站成为全国铁路重要的路网性地区性编组站。江西至福建的第三条通道赣龙铁路也开始动工修建。

2003年,南昌铁路局运输收入和货物发送量增幅居全路第一位,旅客发送量增幅居全路第四位。年完成旅客发送量3434.1万人(其中江西省3310万人),货物发送量4315万吨(其中江西省4120万吨),换算周转量为1020.9亿换算吨公里(其中江西省823.96亿吨公里),运输营业收入85.7亿元。

21世纪头十年江西省继续完善铁路运输网络,建设赣龙、铜九铁路。2005年完成浙赣铁路200公里时速电气化改造、京九铁路向塘西至定南段实现自动闭塞和武九复线建设,做好九(江)景(德镇)衢(州)铁路、向(塘)抚(州)瑞(金)铁路、衡(阳)茶(陵)吉(安)铁路的前期准备和京九铁路南昌至向塘区段及皖赣线扩能。江西铁路和江西经济发展的前途无限光明。



▲ 1937年9月浙赣铁路建成通车



▲ 1996年9月1日京九铁路通车



▲ 1998年6月18日中国首列双层内燃动车组开行于南昌至九江两城间

# 目 录



株萍铁路创办于1899年。图为株萍铁路老关站。



抗战时期的浙赣铁路(1942年)



解放战争胜利浙赣铁路的修复通车(1949年)

## 概述

第一篇 清末民初时期江西铁路的创办(1898~1916).....	(1)
第一章 株萍铁路的创办(1898~1905).....	(3)
第二章 南浔铁路的创办(1904~1916).....	(13)
附录: 安源路矿工人大罢工(1922).....	(20)
第二篇 南京国民政府时期江西铁路的兴衰(1927~1949).....	(25)
第三章 浙赣铁路的修建(1930~1937).....	(27)
第四章 京赣铁路的修建和停建(1935~1938).....	(43)
第五章 抗战时期的南浔铁路(1937~1945).....	(46)
第六章 抗战时期的浙赣铁路(1937~1945).....	(53)
第七章 抗战胜利后南浔、浙赣铁路修复(1945~1948).....	(68)
第八章 南浔、浙赣铁路再遭战争破坏(1949).....	(89)
第三篇 新中国成立后至改革开放前江西铁路的曲折发展(1949~1978).....	(91)
第九章 解放战争中的铁路抢修(1949).....	(92)
第十章 新中国成立初期铁路运输的恢复(1950~1956).....	(100)
第十一章 鹰厦铁路的修建(1953~1957).....	(110)
第十二章 南昌铁路管理局成立(1958).....	(115)
第十三章 江西铁路修建高潮(1958~1965).....	(121)
第十四章 宁赣铁路复工(1958~1977).....	(136)
第十五章 井冈山铁路(分文线)和湾里铁路的修建(1970~1972).....	(142)
第十六章 铁路整顿(1975).....	(149)
第十七章 铁路运输恢复和科技教育的兴起(1977~1978).....	(155)

第四篇 改革开放中江西铁路的快速发展(1979~2003) .....	(161)
第十八章 华东第二通道皖赣铁路全线建成通车(1984) .....	(165)
第十九章 浙赣线蒸汽机车向内燃机车过渡(1983~1987) .....	(170)
第二十章 运铜运煤专用线的修建(1971~1989) .....	(179)
第二十一章 “中取华东”铁路建设在江西的成就(1987~1991) .....	(188)
第二十二章 鹰潭铁路枢纽建设(1980~1990) .....	(194)
第二十三章 鹰厦线电气化(1986~1993) .....	(201)
第二十四章 向(塘)吉(安)地方铁路修建(1988~1992) .....	(205)
第二十五章 九江长江大桥建成通车(1995) .....	(209)
第二十六章 合九铁路全线铺通(1995) .....	(217)
第二十七章 “再取华东”浙赣复线建成(1995) .....	(220)
第二十八章 向塘铁路枢纽建设(1988~1996) .....	(234)
第二十九章 南昌铁路分局46年(1950~1996) .....	(241)
第三十章 京九铁路建成通车(1993~1996) .....	(247)
第三十一章 江西铁路路网续建(1998~2003) .....	(286)
第三十二章 江西铁路现代化建设和管理(1979~2003) .....	(295)
附录 新中国成立后江西铁路运输成就 .....	(322)
江西铁路史编年 .....	(326)
江西铁路修建史表 .....	(330)
编后记 .....	(332)



1957年鹰厦铁路建成通车



鹰厦铁路实现电气化(1993)



京九铁路通车了(1996)

# 第一篇 清末民初时期江西铁路的创办(1898~1916)

甲午战争，中国的战败增强了中国人的危机感，维新改良运动促使中国人的思想觉醒。江西籍户部郎中兼军机章京陈炽，作为《庸书》的作者，是中国近代著名的维新启蒙思想家，是全国维新变法运动先驱者，1896年撰写《续富国策》，主张急修铁路：“欲考天下万国之贫富，以铁路之多寡定之矣。”

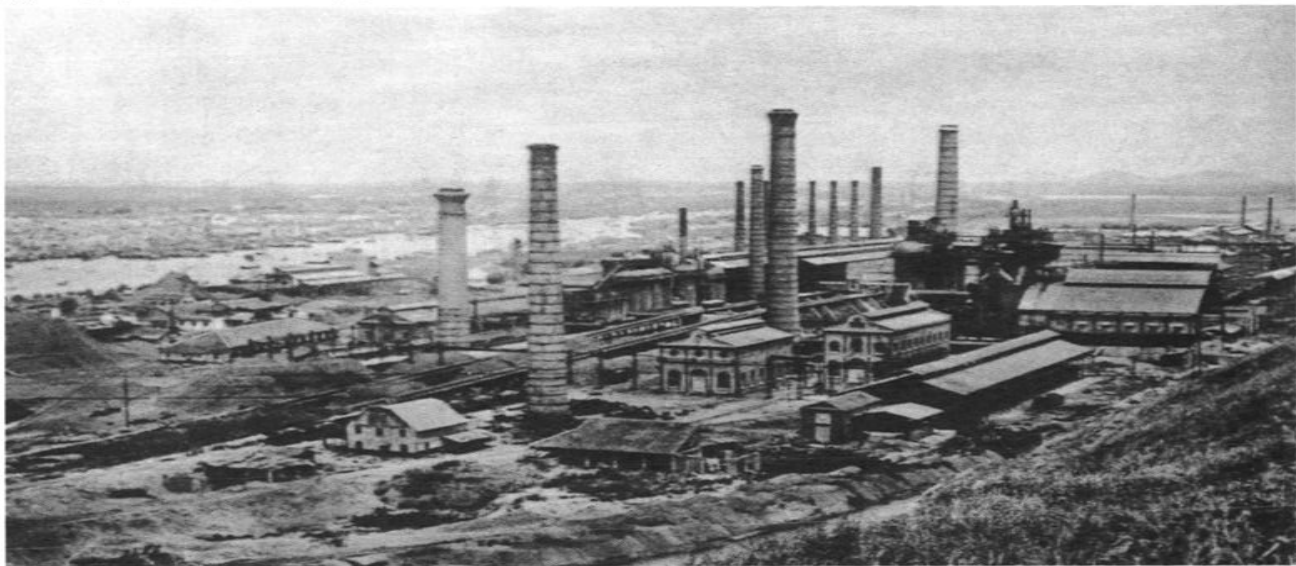
维新改良运动不仅促使了江西人士的思想觉醒，也使江西在文教、政治、军事、经济各领域都有些明显的维新变革。1895年江西开始改革旧教育，创办新学堂，出版维新时报，立会结社，创办武备学堂，实行西式操法。1896年在江西高安设立蚕桑学校，在九江成立江西首家轮船公司。在工业上，1896年初景德镇绅士兴办的西式瓷业，陈炽与友人在赣合办制纸局，南昌有官办织布局；在矿业上，1896年文廷式合股在萍乡创办广泰福商号，经营煤矿。这一系列维新变革的举措，也为铁路的创办打下基础。

1897年1月6日(光绪二十二年十二月四日)，清政府在上海设立铁路总公司，督办大臣为盛宣怀。铁路总公司兴办芦汉、粤汉两路，所用钢铁材料均需焦煤熔铸，因此由铁路总公司在江西萍乡开采煤矿，以供汉阳铁厂之用。

湖广总督张之洞



铁路总公司督办大臣盛宣怀



张之洞创办的汉阳铁厂于1894年6月投产，为当时亚洲最大的铁厂

1898年5月12日(光绪二十四年三月二十二日)建立萍乡煤矿,采用西式办矿,机器采煤,铁路运煤。1899年修筑萍乡至安源7公里铁路,这是江西近代铁路修建的开端,以后修建的株萍铁路就是从此开始展筑。江西铁路的建成虽然比唐胥铁路晚17年,也比1894年修建的湖北大冶铁路晚5年,但和京汉(芦汉)铁路的修建几乎是同时的。那时中国仅建成津沽铁路和关东铁路一段,合计345公里,台湾铁路一段107公里和大冶矿山铁路28公里,加上刚铺轨通车的芦沟桥至保定铁路132.7公里,总共613公里的铁路。萍乡至安源铁路的修建对江西以后的铁路发展起到了先导作用。

1904年(光绪三十年),江西京官李盛铎等百余人上书朝廷,请求设立江西铁路公司,获得批准。1906年(光绪三十二年)冬,南浔铁路筹建,为江西省地方商办铁路,1908年兴工,1911年修到德安城郊,共53公里,1916年全线建成通车。南浔铁路纵贯江西省北部,北起九江,南止南昌市的赣江北岸牛行,全长128.35公里。这样,江西省从1899~1916年修建了株萍铁路(株萍铁路安源至老关38公里)和南浔铁路两条,合计营业里程167公里。株萍铁路和南浔铁路的建成,不仅使当时处于中国腹地且闭塞的江西人士大开眼界,更新观念,更主要的是对江西省近代工矿业发展起到推动作用。同时,在铁路的修建、运输和运营管理过程中,带动铁路学校、医院的创办,带来现代数学、物理、化学、电学及其测量学、桥梁学、热机学、机械学、冶金学、机械制图、铁道学、铁路法规等一系列学科的引进和蒸汽机车、通讯信号(电报、电话)、发电机等各种机器的运用。现代科学技术知识的传播和应用推动了社会生产力发展,造就了一批新式科技人才。



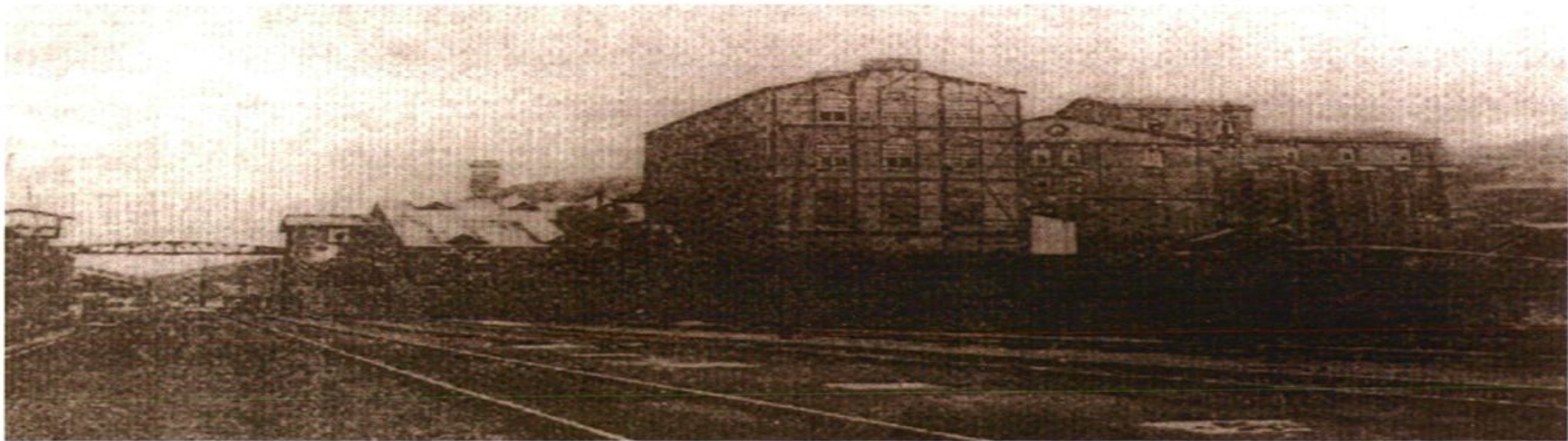
江西萍乡最早的铁路创办于1899年,1903年已具规模。图为萍乡安源运煤的铁路和车辆

## 第一章 株萍铁路的创办(1898~1905)

### 一、近代江西萍乡西式煤矿的创办(1898)

株萍铁路的修建,起源于萍乡煤矿的创办。1895年12月7日(光绪二十一年十月二十一日)清政府颁发“上谕”,准许芦汉铁路商办,先修芦沟桥至保定一段,由清廷拨款,盛宣怀督办,津榆铁路英籍总工程师金达承办。芦汉铁路1897年3月完成定测,4月开工兴筑。所用钢轨,购买英国的有48公里,其余为汉阳铁厂生产。

为解决汉阳铁厂燃料,1897年(光绪二十三年),盛宣怀委托汉阳铁厂提调张赞宸和德国矿师马克斯、赖伦到萍乡勘查煤矿,确认安源一带煤矿丰富,质地优良,最宜炼焦,是建矿理想之地。于是盛宣怀拨银100万两筹办萍乡煤矿。1898年5月12日(光绪二十四年三月二十二日),萍乡煤矿成立,张赞宸为总办。萍乡煤矿仿用西法,聘请德籍工程师,购置机器大举开采,设置铁路专线运煤。萍乡煤矿在创办阶段,一边筹建,一边收购已有煤井、窑煤和土焦。1898年,该矿煤炭产量1万吨、焦炭2.9万吨,由萍水河航运至淶水再抵达湘江。但到枯水季节,船运停顿,故急需铺设铁路。1903年萍乡至醴陵铁路筑成后,煤炭产量急剧上升。1906年煤炭产量达到34.7万吨、焦炭8.2万吨。1914~1918年是萍乡煤矿的兴盛时期,工人达到1.7万余人。1914年煤炭产量为80万吨、焦炭19.4万吨,1916年煤炭产量达95万吨、焦炭产量达24万吨。其中绝大部分由铁路运送到汉阳铁厂。



1903年建成萍乡安源洗煤厂和铁路,运往汉阳铁厂的煤由此装车

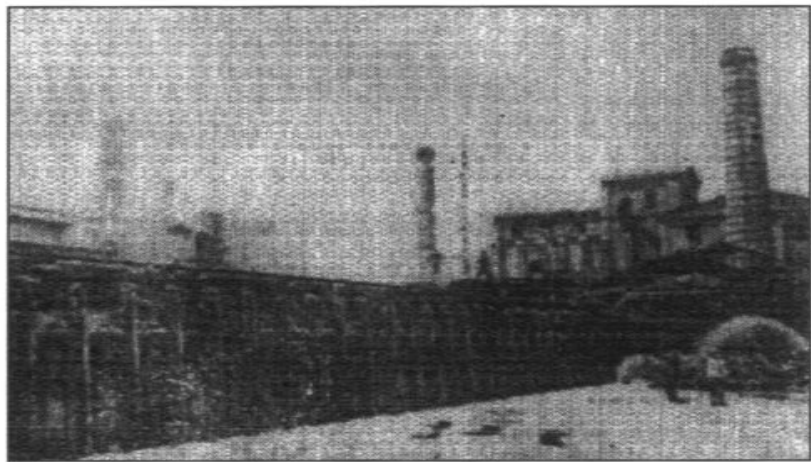


萍乡煤矿在汉代已被发现和利用。宋代煤业大兴，与盐铁并重。汉至清代，都为小煤窑手工挖煤。1896年9月和1897年6月，汉阳铁厂为冶炼燃料的需要，两次派德国矿师勘探煤源，决定建矿采用西法采煤。于是，自1898年开工、1907年建成的萍乡煤矿(安源)成为中国近代较大的工矿业基地，号称南方煤都





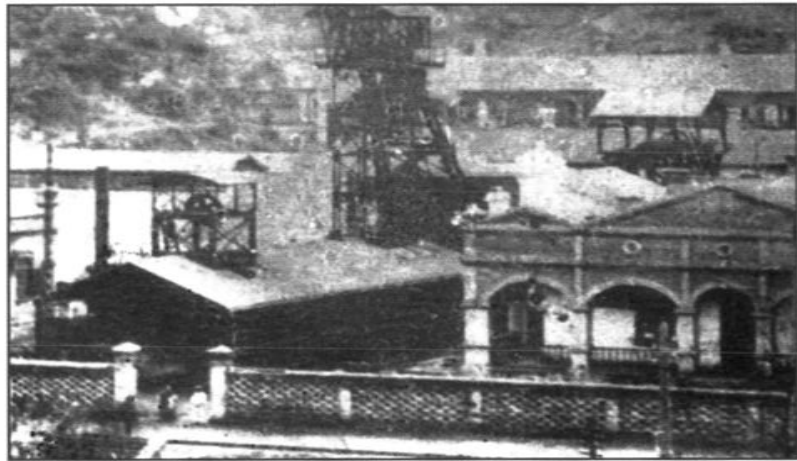
萍乡煤矿仿用西法，聘请德籍工程师，购置机器采煤。图为建矿时留影。左起：德国矿师赖伦、会办李寿铨、姜格士、翻译、史密特



建矿完成时的炼焦处，焦炭由铁路运往汉阳



建矿完成时的制造车间



建矿时的八方井、六方井及井口办公房