

铁路知识手册

《铁路知识手册》编写组

中国铁道出版社

1999年·北京

(京)新登字 063 号

图书在版编目(CIP)数据

铁路知识手册/- 1 版 .- 北京: 中国铁道出版社, 1999.
ISBN 7-113-03279-6

. 铁... . 铁... . 铁路- -中国-手册 .G · 111

中国版本图书馆 CIP 数据核字(98)第 号

书 名: 铁路知识手册

作 者: 《铁路知识手册》编写组

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑: 吴大公

封面设计: 陈东山

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

开 本: 787× 960 1/32 印张: 7 字数: 200 千

版 本: 1999 年 12 月第 1 版 1999 年 12 月第 1 次印刷

印 数: 1~ 册

书 号: ISBN 7-113-03279-6/G · 111

定 价: 10.00 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书, 如有缺页、倒页、脱页者, 请与本社发行部调换。

内 容 简 介

本手册是面向路内外广大读者介绍铁路的《铁道之友》系列丛书中的第一本,书中介绍了中国铁路的基本概况和发展前景,介绍了全国铁路京哈线及东北地区、京沪线及华东地区、京广线及中南地区、陇海线及西北地区、宝成线及西南地区、京包线及华北地区等6个方向100多条线路的走向、径路、公里数、修建过程等资料,还介绍了全国50多个火车客运站的情况和车站服务电话,以及这些车站所在城市的风景名胜、风味佳肴、地方特产。书中提供了有关铁路提速的最新科技知识,并列出了铁道部各部门、各铁路局和工程局、工厂等铁路单位的通信地址和联系电话,以及铁路长途电话区号。

本手册融知识性、趣味性、实用性于一体,既方便出差旅行,又可馈赠亲友,同时又不失为一本对铁路院校学生、铁路职工和广大旅客进行爱国主义教育的好教材。

谨以此书

献给千千万万个筑路者及其英烈们

献给所有为中国铁路发展而拼搏的人们

也献给广大的铁路旅客们

乘火车， 游中国。

知铁路， 爱中华！

“铁道之友”丛书 编写委员会成员

- 主任：盛光祖（铁道部副部长）
副主任：黄四川（全国铁路总工会主席）
于川（铁道部财务司司长）
鞠家星（铁道部科教司司长）
许守恬（铁道部科教司副司长）
路文德（铁道部劳动和卫生司巡视员）
王麟书（铁道部建设司司长）
童安炎（铁道部运输局局长）
张起增（铁道部公安局局长）
孙浅（铁道部政治部宣传部部长）
曹树祥（中国铁道出版社社长）

前 言

铁道运输,是现代化交通的骨干,社会化大生产的标志,国民经济的“先行官”。世界各国在工业化发展时期,铁路都是先进生产力的代表,它迅速推动了工业革命,带来了各国的经济繁荣。但中国铁路比西方铁路整整晚了半个世纪。旧中国在帝国主义的不平等条约下,铁路记载着无数的辛酸、血泪和伤痕。新中国的建立,开辟了人民铁道发展的新纪元;改革开放,为铁路的腾飞插上了金翅膀;社会主义市场经济体制的建立,为铁路企业注入了勃勃生机和活力。今天,用高科技武装起来的铁路不断再上新台阶,必将促进整个国民经济持续、快速、健康发展。

迎着新世纪的曙光,踏着新时代的旋律,我国铁路驶进又一个崭新的历史发展时期。为加大铁路对外宣传的力度,缩短铁路与人民群众的心理距离,努力树立铁路良好的企业形象,更好地为广大社会公众服务,我们特编写了这套《铁道之友》丛书。该丛书面向广大旅客、货主及关心铁路的各界朋友们,介绍铁路各方面的知识,介绍铁路各种服务项目,介绍铁路的高科技发展,介绍铁路的过去、现在和未来。丛书的内容丰富多彩,包括:《铁路知识手册》、《铁路服务指南》、《旅行健康》、《一路平安》、《乘火车游中国》、《人在旅途》、《中国铁路博物馆》、《世界铁路之窗》等。愿《铁道之友》丛书能成为您忠实的参谋和朋友,让我们

架起理解、信任的桥梁,携手共进,奔向新世纪的远方。

“铁道之友”丛书编委会

1999年10月1日

中国铁路:现状和发展	(1)
铁路提速科技问答	(6)
铁路线路你知道吗?	(13)
京哈线及东北地区——京哈、京承、锦承、 新义、高新、京通、通让、通霍、大郑、 平齐、长白、白阿、沈大、营口、沟海、 沈丹、沈吉、四梅、梅集、鸭大、浑湾、 长图、拉滨、滨绥、牡图、牡佳、林东、 城鸡、哈佳、佳富、福前、南乌、绥北、 北黑、滨洲、齐北、富西、牙林、伊加线 ...	(13)
京沪、京九线及华东地区——京沪、石德、 胶济、淄东、蓝烟、桃威、新兖、兖石、 符夹、潍阜、阜淮、淮南、宁铜、皖赣、 沪杭、浙赣、杭甬、宣杭、金温、鹰厦、 来福、京九、合九、广梅汕线	(29)
京广、焦柳线及中南地区——京广、石太、 太新、邯长、焦柳、漯宝、汉丹、鸦宜、 石长、湘黔、湘桂、黎湛、南防、钦北、 广三、三茂、广九线	(39)
陇海、兰新线及西北地区——陇海、西延、 咸铜、侯西、宝中、干武、兰青、青藏、 兰新、南疆、北疆线	(50)
宝成、成昆线及西南地区——宝成、成渝、 襄渝、阳安、达成、川黔、贵昆、成昆、 广大、昆河、南昆线	(56)
京包线及华北地区——京包、包兰、集二、 集通、丰沙、京秦、大秦、京原、北同蒲、 南同蒲、侯月线	(61)
铁路车站和城市游览	(67)

目 录

哈尔滨铁路局——哈尔滨站、齐齐哈尔站、牡丹江站	(67)
沈阳铁路局——长春站、沈阳站、沈阳北站、大连站、丹东站	(70)
北京铁路局——承德站、秦皇岛站、北京站、北京西站、天津站、石家庄站、太原站 ...	(73)
呼和浩特铁路局——呼和浩特站	(80)
郑州铁路局——郑州站、洛阳站、西安站、武昌站、汉口站、宜昌站	(81)
济南铁路局——济南站、青岛站、烟台站	(86)
上海铁路局——南京站、无锡站、苏州站、上海站、杭州站、福州站、厦门站、合肥站、黄山站	(89)
南昌铁路局——九江站、南昌站	(97)
广州铁路(集团)公司——长沙站、张家界站、广州站、深圳站、汕头站、三亚站	(99)
柳州铁路局——桂林站、南宁站	(104)
成都铁路局——成都站、重庆站、贵阳站	(106)
昆明铁路局——昆明站	(108)
兰州铁路局——银川站、兰州站、西宁站	(109)
乌鲁木齐铁路局——柳园站、乌鲁木齐站	(111)
中国历史文化名城清单	(114)
国家重点风景名胜区一览	(115)
火车站服务电话	(120)
自备列车时刻表	(122)

2000 年年历	(130)
备忘录	(132)
铁路及国内长途电话区号	(191)
铁道部各单位地址电话	(197)
通讯录	(204)

目 录

自 1876 年外国人擅自在上海修建吴淞铁路算起, 中国铁路已蹒跚地走过了 122 年的历程。但是, 百年铁路, 几多心酸, 几多曲折。至今, 中国人均拥有铁路仅 5.5 厘米, 还不及一根香烟长, 在世界上排在 100 位之后; 中国每万平方公里国土面积只有铁路 68 公里, 在世界上排在 60 位以后。

中国铁路建设长期滞后, 在于先天不足和后天失调。

1881 年, 中国筹资建起第一条铁路——唐山至胥各庄 9 公里的运煤铁路, 起步比英国晚了 56 年, 比印度也晚了 28 年。到新中国成立前夕, 68 年间共修建铁路 2 万多公里, 平均每年约 320 公里。旧中国铁路不仅数量极少、分布畸形、设备简陋, 而且近 90% 由外国资本控制, 管理分割, 运输不畅。1949 年全国铁路客运量仅 1 亿人次, 货运量才 5000 多万吨。这就是先天不足。

新中国成立后, 铁路建设有了长足发展, 但颇不平衡。“一五”至“四五”期间, 铁路建设发展较快, 铁路建设投资占全国基建投资比重平均 10% 左右, 平均每年新建铁路 1000 公里左右。可是从“五五”到“七五”, 铁路建设投资比重逐年下降, 平均只不过 6.7%, 每年新建铁路不到 500 公里, 1991 年只有 197.5 公里。从新中国成立到 1991 年, 我国工农业总产值增长 40 倍, 铁路完成客货周转量增长近 43 倍, 而铁路营业里程才增长 1.4 倍。这就是后天失调。

以江泽民同志为核心的党中央第三代领导, 对铁路严重不适应国民经济发展的状况极为重视。铁路作

为基础产业,其建设所需投资大,周期长,形成能力慢。为解决长期困扰铁路的建设资金紧缺的问题,党中央、国务院给予了一系列政策支持。铁道部抓住机遇,从1993年新年伊始,就紧急动员全路,决战“八五”后三年,开展了铁路建设的大会战。“八五”以来,我国铁路有了不同以往的大发展。到1997年,全国铁路营业里程已达6.6万公里,复线里程1.8万公里,电气化里程1.1万公里。1997年,国家铁路完成了货运量16.19亿吨、客运量9.19亿人次、换算周转量16589亿吨公里。

但由于中国铁路长期发展滞后,欠账较多,至今仍不能适应国民经济与社会发展的需要。1996年全路运输负荷已达2868换算吨公里/公里,是美国的3倍,日本和俄罗斯的2倍,为世界最高。京沪、京广、哈大、京沈、陇海五大干线平均运输密度为全路平均负荷的3.4倍,能力利用率已达80%以上。目前,全国路网密度每万平方公里国土面积为68公里,其中,东部地区为153公里,中部地区为107公里,西部地区仅26公里。西南地区铁路通道不畅,客货运输仍处于限制状况。整个路网机动能力和应变能力差,难以适应多层次、多变化的市场要求。春运及暑运期间,客座利用率已达90%以上,买票难问题没有彻底解决。

我国国土辽阔,资源分布和工业布局不平衡,决定了北煤南运、西煤东运、北粮南运和西棉东运的格局,需要一种长距离、大运量的运输方式;我国的能源结构是煤多油少,必须发展能够利用多种能源的运输方式;我国是一个人口大国,必须发展以公共交通为

主的大容量运输设施。铁路具有运能大、能耗小、成本低、占地少、全天候、安全好、利于环境保护等优势,完全符合我国国情的需要。铁路建设对于促进国土资源开发、增强经济发展后劲具有重要作用;铁路投资相关产业链长,可以带动钢铁、建材、机械、电子和能源工业等一大批相关产业发展,从而增加国内市场需求,吸纳社会劳动力。作为社会主义市场经济的基础设施,铁路应该超前发展;作为中国交通运输体系的骨干,铁路应该重点发展;作为制约经济发展的突出薄弱环节,铁路应该优先发展。中国铁路既错过了 70 年代的国际发展机遇,又失去了 80 年代与经济同步发展的时机,要改变长期形成的滞后状况,光靠一个“八五”大会战显然是不够的,中国铁路必须还有一个历史性的新发展。

1998 年初,党中央、国务院再次作出加快铁路建设的重大决策,决定五年内投资 2500 亿元,平均每年 500 亿元。面对本世纪留给铁路的最后一次发展机遇,铁道部紧急动员,组织全路迅速掀起了铁路建设的新高潮。铁道部的总体部署是,在 1998- 2002 年的五年内,计划安排大中型项目 63 项,包括新建铁路 31 项,既有线复线改造 20 项,既有线电气化建设 11 项,车站 1 项;其中续建项目 29 项,新开工项目 34 项。具体部署是:

决战西南——加快建成西康线(陕西西安至安康)、广大线(云南广通至大理)、达成线(四川达县至成都)、达万线(四川达县至万县)、水柏线(贵州六盘水至柏果)、宝成复线(陕西阳平关至四川成都段)、渝

达电气化(重庆至四川达县)、成昆电气化(四川成都至云南昆明)及湘黔电气化(湖南株洲北至贵州贵定),开工建设内昆线(四川内江至云南昆明)、株六复线(湖南娄底至贵州六盘水)、阳安线扩能(陕西阳平关至安康)、襄渝线扩能(湖北襄樊至重庆)、湘桂线黎南段扩能(广西黎塘至南宁)、盘西线电气化(云南沾益至贵州柏果)、内江至宜宾电气化。研究建设成都至重庆客运新通道、川渝东通道以及昆明至东南亚国际铁路通道。

强攻煤运——加快建成朔黄线(山西神池至河北黄骅)、邯济线(河北邯郸至山东济南)及新菏复线(河南新乡至山东菏泽),开工建设包西线神木北至延安北铁路、邯长线扩能(河北邯郸至山西长治)、阳涉线(山西阳泉至河北涉县)左权至麻田段、北同蒲线太原至朔州段复线、菏兖石复线(山东菏泽至石臼所)、侯西线扩能(山西侯马至陕西西安)及天津港煤码头铁路配套工程。

建设高速——加快建成京郑电气化(北京至郑州)、武广电气化(武汉至广州)、哈大电气化(哈尔滨至大连)及北京西站配套工程,开工建设秦沈客运专线(秦皇岛至沈阳)、北京站至北京东站复线等项目。三大运输繁忙干线基本实现客货分线,北京至广州方向实现京广线以客为主、京九线以货为主的格局;京沈方向形成新的客运专线通道;积极作好京沪高速铁路前期工作,力争开工建设。

扩展路网——加快建成石长线(湖南石门至长沙)、横南线(江西横峰至福建南平)、金温线(浙江金

华至温州)、南疆线(新疆库尔勒至喀什)、萧甬复线(浙江萧山至宁波)、黎湛复线(广西黎塘至广东湛江)、包兰复线(包头至兰州)、襄石复线(湖北襄樊至湖南石门)、徐连复线(江苏徐州至连云港)、杭州枢纽、芜湖大桥和包兰电气化工程,开工建设梅坎线(广东梅州至福建坎市)、粤海铁路通道(广东湛江至海安的铁路及海安至海口的琼州海峡轮渡)、新长线(江苏新沂至浙江长兴)、武汉至荆门铁路、铜九线(安徽铜陵至江西九江)、烟大轮渡(山东烟台至辽宁大连)、蓝烟复线(山东蓝村至烟台)、洛湛通道(湖南益阳至冷水滩)、宁西线(江苏南京至陕西西安)和外福电气化(福建外洋至福州)。研究建设进藏铁路和中吉乌国际铁路。

突破七万——到 2002 年,我国铁路总营业里程可突破 7 万公里,其中复线里程可达 2.1 万公里,电气化里程可达 1.5 万公里,铁路路网综合能力、整体功能和现代化水平将显著提高,客货运输紧张的状况将有明显缓解,铁路将基本适应国民经济发展和社会进步的要求。

(摘自 1998 年 4 月 25 日
《人民铁道报》特刊)

一、什么是高速铁路？

目前世界上把不同速度的铁路划分为几个档次，一般定义为：

时速在 100 ~ 120 公里的称为常速铁路；

时速在 120 ~ 160 公里的称为快速铁路；

时速在 160 ~ 200 公里的称为准高速铁路；

时速在 200 ~ 400 公里的称为高速铁路；

时速在 400 公里以上的称为特高速铁路。

我国铁路现行旅客列车，凡标有 G 字头的车次为高速列车，最高时速达到 200 公里；凡标有 Z 字头的车次为准高速列车，最高时速达到 160 公里；凡标有 K 字头的车次为快速列车，最高时速达到 140 ~ 160 公里。

二、为什么要发展高速铁路？

高速铁路与高速公路和中长途航空运输相比较具有明显的优势：

1. 速度快。目前高速铁路最高时速已达 300 公里，超过小汽车一倍以上，为亚音速飞机的三分之一，就节省旅行时间而言，在距离 100 ~ 700 公里范围内优于高速公路和航空。

2. 安全舒适。高速铁路从开始运行至今，在日本已有 30 年、法国已有 10 年，从未发生过列车颠覆和旅客死亡事故。“高速铁路的安全性和可靠性最高”已被世人所公认。高速铁路列车上旅客活动的空间比汽车和飞机上都大得多，而且列车运行平稳、震动和摇

摆较小,并可躺卧休息,因此长途旅客更感舒适。

3. 运行准确可靠。航空和公路运输受气候影响难以做到准点,有时可能停运;高速公路还可能发生堵塞,延误行车。高速铁路则是全天候运行,线路全封闭,并设有先进的调度指挥自动化控制系统,能确保列车运行安全正点。

4. 运输能力大。据国外资料,高速列车(按每列车800人计)年均单向运输能力可达5000万~7000万人,如采用双层客车,则可达1.1亿~1.4亿人;而4车道高速公路客运专线,大小轿车年均单向运输能力为8800万人;至于航空大型客机的年均单向运输能力,只能达到1500万~1800万人。可见高速铁路的运能远大于航空运输,一般也大于公路运输。

5. 能源消耗低。据日本近年来的统计,若以普通铁路每人公里的能耗为1,则高速铁路为1.42,小汽车为8.2,飞机为7.44。

6. 占用土地少。4车道高速公路占地宽度为26米,复线铁路占地宽度为20米,若以单位运能占地相比较,高速铁路仅为高速公路的三分之一左右;航空运输需要大型机场,占地约20平方公里,相当于1000公里复线铁路的占地面积,而且在1000公里航线内至少需要二三个大型机场,总用地约为铁路的2~3倍。

7. 环境污染小。各种交通工具有害物质的换算排放量,公路为铁路的8倍;喷气式客机排放的废气是造成大面积酸雨、使植被生态遭到破坏和建筑物遭到侵蚀的主要原因之一。高速电气化铁路基本上消除了