



蘇聯專家在中國

王 火 鍾 然 等 編 寫

勞 動 出 版 社

蘇聯專家在新中國

江苏工业学院图书馆

王 大 王 然 守 編 寫

藏 书 章

勞 動 出 版 社

蘇聯專家在新中國

編寫 王 火·鐘 然等

出版發行 勞 動 出 版 社

上海中山東一路十四號

印刷 勞 動 印 刷 廠

上海延安東路一三〇號

1950.6. A (0001—5000)

1950.12. B (5001—10000)

32K. 增訂本 (0001—5000)

目 錄

幫助建設人民鐵路·····	一
幫助搶修鐵路橋樑·····	六
中蘇合營的中長鐵路·····	十一
培養中國火車女司機·····	十八
贈送電氣烘爐製作權·····	二二
中長路上的蘇聯朋友·····	二四
大連的鐵路、船渠工廠·····	二七
對公路和航務的幫助·····	三二
對郵電事業的幫助·····	三七
幫助我們建設新首都·····	四二
對鞍山鋼鐵公司的幫助·····	四六

對西北鋼鐵公司的幫助·····	五一
對天津製鋼廠的幫助·····	五五
對太行山區工業的幫助·····	五九
遠電機械工廠的變化·····	六二
對瀋陽冶煉廠的幫助·····	六七
參觀瀋陽某橡膠廠·····	七〇
在中央食品工業部·····	七四
在中植油廠和東亞烟廠·····	七九
對紡織工業的幫助·····	八三
參觀天津中紡二廠·····	八七
對農業增產的幫助·····	九〇

尤金博士訪問土改了的農村·····	九五
林業專家在東北·····	一〇〇
對石油工業的幫助·····	一〇三
對煤礦工業的幫助·····	一〇七
對電力工業的幫助·····	一一四
對石景山發電廠的幫助·····	一一九
對天津發電廠的幫助·····	一二一
對唐山發電廠的幫助·····	一二五
在哈爾濱中央文化館·····	一二八
消滅鼠疫的防疫隊·····	一三一
蘇聯紅軍在旅大·····	一三五

幫助建設人民鐵路

現在人民鐵路已經可以從東北的滿洲里一直通到華南的廣州了，這是從中國有鐵路以來所沒有過的事。倘若沒有蘇聯老大哥的幫助，在今天是不可能有一種驚人的情形放在我們眼前的！

許多蘇聯的專家們到中國後，都說：「我們到這裏來不是作客，而是像替自己的祖國一樣地來工作的。」要想真正明白他們的話，事實就是頂好的說明，現在來看看他們幫我們建設鐵路的情形吧。

先說粵漢鐵路吧，白崇禧匪部被打垮的時候，曾經把這條聯接中華南的重要鐵路線，用炸藥炸壞得一塌糊塗，粵漢路上全部重要的橋樑一共有六十一座，長四千六百六十公尺，在白匪逃走後，這些橋樑沒有一座是完整的，所以白匪曾經說：「兩三年內，共產黨不要想叫粵漢鐵路通車。」可是我們的鐵路員工、鐵道兵團，在十七位蘇聯鐵路工程專家的直接幫助和指導下，不過半年時間，就把粵漢鐵路上

的毛病全醫好了。

再說津浦鐵路淮河大橋的修建工程吧，敵人在破壞這座大橋後，也說至少要化一二年的時間才能修好通車，但是在蘇聯專家的設計和幫助下，我們却只化了五十天的時間就修好了。又比如接通粵漢、湘桂黔兩大幹線的湘江大橋，國民黨統治時候，曾經化了四年的時間都沒有修好，這次我們的鐵路員工在蘇聯專家指導下，只化了三十五天就全部完成。尤其在黃河大鐵橋的加強工程上，許多舊的專家，都一致認為要重造，但這次經過蘇聯專家的研究和加強後，不但可以繼續使用，而且火車行駛在上面的速度和牽引力都提高了，從前火車過橋要換用小火車頭，每批只能掛二個車皮，全部車輛渡完，要兩個半鐘點，現在呢？不但可以一次渡過，而且只要化十三分鐘的時間。

再舉一個例子吧，齊齊哈爾鐵路管理局管轄的齊北線上有一座塔哈河橋，在解放時已經有三孔橋墩傾斜了，其中一孔傾斜得特別厲害，一般人的看法是非重造新橋不可，那樣至少要有兩個月不能交通，而且要化一筆很大很大的工程費，在當時，運輸任務很忙，材料又缺少，重造新橋實在是不大可能。大家因為想不出旁的辦法，只好讓火車一次一次地冒險在橋上慢行，蘇聯專家來了，他們實地去研究了

好多次，認為可以用扶正的方法挽救橋墩的傾斜，結果橋墩扶正了，並沒有停止交通，而且質量很好。

蘇聯朋友們不但技術好，最令人感動的，是他們的負責精神和工作熱情。專家巴可列夫同志們到達粵漢前線和湘桂前線時，正是南方雨季的時候，他們淋着雨，有時連汽車也不坐，腳底上走出泡來了，也還是很高興地工作着，巴可列夫同志是心臟病的，在修理新岩下橋時，爲了要看全面的地形，他一次又一次地爬到很高很高的山崗上去觀察。專家西多連可同志，生了很嚴重的瘡疾病，發燒到四十度的高熱，就在他說糊話的時候，還在說：「那一孔橋架好沒有？第二孔開始沒有？」

在隴海路西段修築八號橋的時候，專家們統統住在荒涼的破廟裏，窗戶上連紙也沒有糊。西北的風是寒冷的，有一位專家病得很兇，翻譯同志勸他回北京休養，他說：「我的任務沒有完成，我死也不離開此地！」

蘇聯專家們很顧到今天中國物資上的困難，所以表現在愛護器材、節省材料和利用廢料上，有時比我們自己還留意。有一次在沭河橋，因爲缺少工字鐵不能開工，蘇聯專家就說：「到衡山車站去拉運。」原來當他們來時，車子經過衡山，已

經仔細地注意到車站兩邊堆積着的材料了。

有一次，三位蘇聯專家到鄭州鐵路局視察養路工作，剛下車，就有一位專家用手錘把路緣作了一次詳細的檢查，又把魚尾加鉸打開一看說：「不太好，沒加油。」當時大家都覺得這是小事，但後來在調整站道接縫的時候，發現魚尾加鉸和鋼軌頭銹在一起，螺絲解不開，鋼軌的腹部和底部銹得透了氣，這才知道不加油的壞處。在檢查線路的時候，發現在換軌前沒計算好，差一段接不着頭，工友們就用新鋼軌截了一段去接上。蘇聯專家立刻提出批評說：「同志們！這樣做是很浪費材料的，應該截一條舊鋼軌才對。」在鄭州附近，他們發現鋼軌被鐵錘打掉了許多塊，這是因為釘道釘時，工作不細心，蘇聯專家就很注意地告訴工友們說：「釘道釘的時候，錘柄要拿平，上下直打，不要左右傾斜。不要讓鐵錘打壞了枕木，如果枕木上打下一個窩，下雨時會積水，枕木就容易爛掉」。還說：「把有裂縫的枕木用鐵絲紮緊，這樣可以不容易壞」。甚至像這樣的小事，他們也坦白地提出來：「鋼軌上的名字要朝裏放，如果朝外放，時間久了，容易被火車軸油流髒，把字跡淹沒，將來不好攷查鋼軌出廠的時間。」

提到鋼軌，我們更不能不感謝蘇聯。在搶修鐵路時，缺少鋼軌是我們最大的困難，但是蘇聯在一九四九年七月裏和我們東北人民政府訂立了貿易協定，我們在八月提出了購買鋼軌的請求，九月裏就從蘇聯運來了五百公里質量最新最好的鋼軌。當時美帝國主義正在指使和幫助蔣介石匪幫封鎖我們，這批鋼軌幫我們修好了京漢和粵漢兩條聯接華北、華中和華南的鐵路線，使敵人的封鎖基本上失去了作用。也使我们清清楚楚地認識了誰是我們最大的敵人，誰是我們最好的朋友！

幫助搶修鐵路橋樑

卓觀培
周承簡
丁望
錢如豹
金士吉
李鳴

解放後，在我們人民鐵路事業中也和其他建設部門一樣，有着許多蘇聯專家幫助我們，使我們的鐵路提早恢復和發展起來，保證了運輸任務的完成。蘇聯專家無論在橋樑的搶修或復舊工作中，在鐵路運輸的加強工作中，或在業務行政制度上都盡了最大的力量，有着不可磨滅的貢獻。在橋樑方面，一年來由於蘇聯同志的幫助，衡陽鐵路局能夠及時完成蒲圻、汨羅、新牆河、沱河、耒河、淶口、曲江、新岩下等大小橋樑的便橋和正橋，保證了一九四九年底通車任務的完成，避免了洪水的災害，甚至國民黨反動統治時代許久未能修復的湘江大橋、柳江大橋，也由於蘇聯專家們的指導和幫助之下，在短期內就修復通車了。

搶修曲江大橋時，和我們一起工作的蘇聯專家格里申果同志是一位四十多歲左右的中年人，中等的身材，高大的鼻子，還長着一筆濃黑美麗的八字形鬍子，不時表露着嚴肅而和藹的笑容，見到中國同志總是客氣地說句：「達瓦里希！」（同志之意）他不懂中國話，有一位中國同志經常和他一起，給他做翻譯。我們時時跟他

開玩笑，叫他做「大鼻子」或「大鬍子」，他也非常喜歡我們這樣稱呼他。

曲江大橋的搶修工程是去年十一月二十一日開始的，那時鐵道部號召年底通車，祇有四十天的時間，就要把破壞慘重的曲江大橋趕修起來，這不是一件容易的事情。格里申果同志一開始就以非常負責的態度工作着，做計劃、定進度，每天和我們開會研究技術問題，他深入現場，很少離開工地，在深夜裏，還冒着嚴寒的天氣，和工友們在一起，工友們被他感動了，都說：「我們自己的橋樑，蘇聯同志這麼關心，我們怎能不加油幹！」

十二月十六日夜，曲江大橋北孔花樑的起樑吊架出了大毛病，吊架向下游方向傾斜了一公尺二公寸，眼看年底通車沒有希望了，很多人灰了心。可是格里申果同志并不着急，他冷靜地考慮着問題，出事後，馬上到吊架上檢查，找出出事的原因，是浮沙被冲刷走一公尺使樁木懸空太多的原故。最後提出了拋片石補救的辦法，解決了困難，保證了年底通車的任務。

格里申果同志和其他許多蘇聯專家一樣，有着謙虛、負責、實事求是的態度，愛護人民財產和忘我的工作精神。他雖然是一位蘇聯人，但他把我們的工作看做他

自己的工作一樣，甚至比我們還要關切。有一次，他看見工人從橋上將鋼軌掉下來，馬上對我們誠懇地說：「這些工人不愛護祖國財產，請你告訴他們，這是寶貴的東西，人民的血汗，以後不要這樣。」有一次衡陽來的慰勞團代表和一位記者要給他照相，他說：「請你們給勞動英雄照吧。」開會時，我們請他講話，他謙遜地說：「我沒有話，請勞動英雄講話吧！」槐樹下正橋復舊，我們用的花鈹樑根據英美標準計算要用四片，工務處批准了我們的計劃，并且快要完成了。那時蘇聯專家經過工地，他看見我們用四片太浪費了，他計算了一下說可以改用兩片，要我們反工，我們起初是有點不高興的，但他誠懇地說服我們說：「你們根據英美標準計算用四片是對的，但是，在我們蘇聯的標準和英美不同，根據我們的標準和我們的經驗用二片就夠了，你們國家缺乏鋼料，可以省下空用在別的地方。」曲江大橋搶修時，最初的計劃是不打撈北孔花樑，另外架設鈹樑，使橋樑變成曲線通車的，但經過蘇聯專家的建議，利用半孔花樑用「吊架」吊起來，節省了鋼料，蘇聯同志並不是時時堅持自己的意見的，在新岩下安裝 E. S. T. B. 時，蘇聯同志建議先做完腳手然後安裝，我們則堅持一面搭腳手，一面開始安裝的方法，他們愉快地接受了我

們的意見。一位蘇聯專家對我們說：「我們被派到這裏工作，如果完成不了任務，我們是要受嚴格批評的。」從這段話可以看出蘇聯專家的組織性和對工作的責任心。蘇聯專家們對檢查工作也很注意，在修建曲江大橋時，格里申果同志給王團宇隊長一個吊架圖，第二天早上，他親到跑到辦公室來找王隊長說：「還有什麼懷疑的地方嗎？如果沒有，那麼，請你們明天開始這樣做，我以同志的立場預祝你們工作勝利。」

蘇聯專家們那種爽直的性格，那種熱愛勞動人民，愛護人民財產的工作作風，他們那種熱愛新中國的國際主義的偉大精神，祇有令人佩服！他們和國民黨時代那些喝醉了酒殺人放火，走路時摸女人胸膛的美國軍人，那些自命不凡，目中無人的所謂「援助我國建設」的美國工程師，和那些做了一點事情，生怕別人不知道，耀武揚威誇大自己的成績，壓迫別人請他講話爲他拍照的國民黨反動官僚們，真是相去有天淵之別！

一年來，許多蘇聯專家也正像格里申果同志們一樣，離開了溫暖的祖國，離別了妻子兒女，放棄了社會主義祖國的物質生活，奉了斯大林同志的命，來到新生的

中國，東奔西跑，備極辛勞，在各方面積極協助新中國的建設事業，使戰後殘破的交通生產能及時恢復起來，鞏固了人民的政權。回顧歷史，蘇聯是第一個對中國取消不平等條約，抗戰初期是唯一援助我國抗日，也是第一個承認中華人民共和國的偉大社會主義的國家。現在，她又派了許多專家學者來幫助我們建設。在聯合國裏處處爲中國人民的利益辯護，爲了和平向戰爭販子作無情的鬥爭，我們應該感謝蘇聯，它是新中國最好的良師益友。

我們應向蘇聯專家學習，不祇學習他們的先進技術，更要學習他們那種誠懇樸實、認真負責、實事求是的馬列主義的工作作風，和他們那種愛國家、愛勞動、愛人民、愛護祖國財產的國際主義的偉大精神和崇高的社會主義的品質。

（一九五〇年十一月七日廣州南方日報）

中蘇合營的中長鐵路

洪流

一九五〇年四月二十五日，中蘇合辦中國長春鐵路公司成立。這是中國鐵路史上的一件大事。世界上那裏有一個國家像蘇聯這樣願意支出一千五百個專家的鉅額津貼費來幫助我國建設一條模範鐵路，而又最遲不得超過兩年半就要將鐵路和公司所有的一切財產交給我國？每一個來中長路的蘇聯專家都在說：「斯大林告訴我們：要在兩年半內把技術和管理企業的本領教會中國同志！」

在鐵路管理工作中貫徹經濟核算思想，是蘇聯專家帶來的一個基本特點，經濟核算制的貫徹，使中長路的生產和財務管理，完全建立在一個科學的先進的基礎之上。中長路成立後，蘇聯專家和我國人員合作，製訂了八個月生產財務計劃，首次為我國鐵路樹立了積累國家財富的財務觀點。在此之前，東北鐵路實際上僅有運輸計劃，而對如何為國家獲取利潤積累資金的財務觀點是模糊的，常常只注意完成任務，很少計算成本。比如瀋陽分局有十部汽車，未訂生產財務計劃前就配備了電鍍工一個，旋盤工一個，有十幾把茶壺，就配備了鐸茶壺的洋鐵匠一個。當製訂生產