

抗美援苏战争
后勒总结

资料选编

秘 密

抗 美 援 朝 战 争
后 勤 经 验 总 结

资 料 选 编

铁路运输类 下册

《抗美援朝战争后勤经验总结》

编 辑 委 员 会

一九八六年七月

朝鲜平壤铁路牵引重量与牵引力的比较

总参军事学院军事学系军事学教研室

工兵工程学院编

一九八四年二月

京义线使用1-2吨牵引力，牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。

$$\times \frac{(81 \times 13)}{1300}$$

100% = 28.8%

平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。

平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。平壤铁路牵引重量为1300吨，牵引力为130吨，牵引重量与牵引力的比率为1:10。

$$\times 100\% = 83.4\%$$

抗美援朝战争后勤经验总结

资料选编铁路运输类 下册

《抗美援朝战争后勤经验总结》编辑委员会

*

解放军出版社出版

一二〇一工厂印刷

*

开本：850×1168毫米1/32 印张：17.875 字数：46万

1986年12月第1版 1986年12月第1次印刷

印数：0001—2200

书号：17185·120 定价：5.50元

六、这套选编，在《抗美援朝战争后勤经验总结》编辑委员会和编写办公室的领导下，由张凤桐、王鉴非负责总的编辑工作和组织计划工作。各类的责任编辑，财务、军需、卫生、铁路运输、油料类，分别由各业务部编写组承担；其他各类，由编写办公室资料组、编写组的同志承担。本类的责任编辑是刘启元、窦洪钧。资料组先后参加文电资料的搜集、复制、分类、校订工作的有施广民、赵纪安、杜晓明、魏红野、李红炬、裴先玲、范小明、胡常。

编 者

一九八六年七月

(27) 联合国军十二景..... 朝鲜铁道军事管理总局

月二年三五八一

(28) 铁道军事管理总局..... 朝鲜铁道军事管理总局

日十二月四年三五八一

目 录

运 输 部 分

(38) 铁道军事管理总局..... 朝鲜铁道军事管理总局

一年来朝鲜铁路通信工作总结

月二年三五八一

..... 朝鲜铁道军事管理总局 (3)

(39) 一九五一年十二月..... 朝鲜铁道军事管理总局

建立临时定点运行的经验..... 刘震东 (16)

一九五二年七月

朝鲜铁道军事管理总局

关于组织信号队的情况..... 张鸿逵 (20)

一九五二年七月

月二年三五八一

关于超额完成排空任务的经验..... 朝鲜铁道军事管理总局

(40)..... 朝鲜铁道军事管理总局车务部 (22)

一九五二年七月

月八年三五八一

关于起复掉江机车的经验..... 朝鲜铁道军事管理总局

(41)..... 朝鲜铁道军事管理总局机务部 (27)

一九五二年七月

月三年四五八一

关于运输冬服的总结..... 朝鲜铁道军事管理总局 (30)

(42) 一九五二年十月十二日..... 朝鲜铁道军事管理总局

部队车运的几点体会..... 朝鲜铁道军事管理总局 (34)

一九五二年十一月十日

朝鲜铁道军事管理总局

第四十二军车运回国总结..... 朝鲜铁道军事管理总局 (37)

一九五二年十一月二十二日

日五十月一年三五八一

部队车运中存在的问题..... 刘居英 (42)

一九五二年十二月七日

朝鲜铁道战时行车暂行办法..... 朝鲜铁道军事管理总局 (44)

(43) 一九五二年..... 朝鲜铁道军事管理总局

部队铁路输送总结.....第二十军司令部 (75)

一九五三年二月

卫生列车的管理与运用办法.....朝鲜铁道军事管理总局 (82)

一九五三年四月二十日

战时朝鲜铁路运输工作总结摘录

.....朝鲜铁道军事管理总局熙川分局调度所 (86)

一九五三年七月

战时朝鲜铁路运输工作总结摘录

.....朝鲜铁道军事管理总局定州分局 (123)

(81)一九五三年七月

战时朝鲜铁路运输工作总结摘录

(82).....朝鲜铁道军事管理总局新成川分局 (159)

一九五三年七月

朝鲜战时铁路军运工作实习总结摘录

(83).....军委军事运输司令部第一期赴朝干部实习团 (247)

一九五三年八月

战时朝鲜铁路运输经验总结摘录

(84).....朝鲜铁道军事管理总局 (271)

一九五四年三月

抗美援朝战争东北军区军事运输工作的基本情况

.....东北军区军事运输司令部 (395)

(85)一九五五年一月十五日

配合前方抢运的运输组织方法

(86).....东北军区军事运输司令部 (403)

一九五五年一月十五日

(87) 美县候

防 护 部 分

朝鲜高射炮部队作战经验的体会

.....军委防空司令部高射炮兵处 (415)

- 一九五二年七月十五日
 保护清川江大桥的经验 高炮第六一〇团 (428)
- 一九五二年七月
 白昼机动作战的经验 高炮第六十二师 (431)
- 一九五二年七月
 大宁江桥被炸的教训 高炮第六十二师 (436)
- 一九五二年七月
 铁道兵配合高炮部队打击敌机的经验 龙桂林 (438)
- 一九五二年七月
 一年来高射炮兵反轰炸反封锁的几点体会 吴昌焯 (440)
- 一九五三年一月二十九日
 高射炮兵在反登陆作战中应明确的几个问题
 铁道高炮指挥所 (452)
- 一九五三年三月三十一日
 一九五二年高射炮兵在铁道线上的对敌斗争经验
 炮兵指挥所 (465)
- 一九五三年六月
 铁道高炮部队战斗序列表 铁道高炮指挥所 (479)
- 一九五三年八月
 高射炮兵掩护交通运输线的经验 炮兵高射炮兵部 (488)
- 一九五四年六月
 防空部队对空作战基本情况 防空军 (491)
- 一九五五年三月十日
 防空部队高射炮兵的护路作战经验 防空军 (498)
- 一九五五年三月十日
 高射炮兵在交通线上的作战经验 炮兵指挥所 (510)
- 一九五×年×月

统计部分

- (824) 国〇一六乘战高..... 铁道兵团工程部部长 (547)
- 一九五三年十一月
- 朝鲜战争铁道战线兵力和人员伤亡、武器物资损失统计..... 前方铁道运输司令部 (558)
- 一九五三年十二月二十日
- 三年来主要材料损耗统计 东北军区军事运输司令部 (561)
- (101) 九五五年六月..... 东北军区军事运输司令部 (562)
- 九五五年六月
- 抗美援朝战争铁路运输能力下降比例的匡算..... 总后军交部抗美援朝战争铁路运输工作经验总结编写组 (563)
- 一九八四年二月
- 朝鲜平时时机车牵引重量的比较..... 总后军交部抗美援朝战争铁路运输工作经验总结编写组 (565)
- 一九八四年二月
- (104) 平空初..... 总后军交部抗美援朝战争铁路运输工作经验总结编写组
- (804) 平空初..... 总后军交部抗美援朝战争铁路运输工作经验总结编写组
- (016) 平空初..... 总后军交部抗美援朝战争铁路运输工作经验总结编写组

运 输 部 分

长 陪 解 云

一年来朝鲜铁路通信工作总结

朝鲜铁道军事管理总局

一九五〇年十二月

一、朝鲜铁路通信线路特点

朝鲜铁路通信线路，多系日本侵略时期所建筑，其规格标准与我国东北铁路相仿，距离铁路在二三十公尺以内者，约占设备的90%以上，几乎全部设在铁路与公路附近，且地多山脉、水田、河流，大小桥梁即占铁路全长的5.2%，山洞占2.4%，车站占20%，对于抢修、维修均感不便。

通信工区管界原系和平时期的建制，大多管辖三四十公里，约五六个车站。由于敌机轰炸破坏较重，平均每月被炸三百二十二处，炸坏通信线路亘长约六七公里，折合损伤铜铁线条七百四十七公里(相当七十余吨)，所以要经常保持二百公里以上的长途通话是有困难的。

朝鲜境内原有电力送电线路比较普遍，其高压线与铁路通信线路横越及平行处所较多，电力线也经常被打坏，所以对我铁路通信也时常干扰。

二、胜利进军的铁路通信恢复经验

(一)一九五〇年十二月铁路通信设备破坏情况

一九五〇年十二月过江援朝，当时铁路通信线路，遭到敌机

炸射，受到很大损失，线条零乱，电柱歪斜，尤其在桥梁、车站、山洞附近的有80%被炸毁，仅勉强通的一对线，还是临时用胶皮线连接的，时常混线；每站只有一台破旧电话机，三个站以上通话就很困难；信号也遭破坏，列车进站要在站外停车十几分钟，加上不懂朝鲜话，办理一次闭塞手续有时需要一点半钟。因此，由于通信设备不好，严重地影响了行车速度，一夜只能走行二三十公里，三四个车站，天明就要找山洞待避。列车一夜由新义州只能开到南市站，由辑安只能开到时中站。因通信不灵，行车调度常常不知道列车开往何处，所以行车指挥也非常困难。

(二)恢复情况

在敌机不断炸射下，我们分两路开始恢复，每路只有四十来人。一九五一年二月以后，相继由运司增援工总电务队等三百余人，经四个多月的抢修，沟通了以安州为中心的朝鲜铁路运输通信网，恢复满浦至熙川六对半线，熙川至新成川七对半线，新成川至高原六对半线，安州至新义州八对半线，安州至价川七对半线，安州至平壤八对半线，平壤至顺川五对线，平壤至新幕两对线，计恢复线路亘长一千三百公里，线条延长一万四千三百零四公里，恢复一百七十三站的通信设备，新装一千二百三十台电话机，开设十九个电话所，十个电报所，新装设十七个调度室，成立十个电务段，增添了人员、设备，加强了业务管理。

在恢复过程中，因员工没有战地经验，人力少，材料缺，供给不便，又无交通运搬工具，只能以有限的人力，集中进行恢复工作，形成了前面修好，后面炸断，前后照顾不到。当时敌机低空扫射扰乱，白天行动受限，晚上工作效率又低，但是各抢修队终于克服了困难，迅速完成了恢复任务。在恢复过程中，我们对付空袭，曾采用如下几种方法：

1. 分段恢复法：以三四十公里，四五站为一段，组成抢修小队，有二三十名通信工，修通一站，即叫通一站，马上装好一站设备，同时留下驻在员工负责保修，由抢修小队抢修那段，

即保修那段，使抢修与保修结合起来。这样经过一次抢修，熟悉了该段回线情况，抢修完了负责保修，便于提高责任心，保证通信质量。随抢修随留驻在员，可防止一旦被炸，无人进行恢复的现象。

2. 六线条要逐步恢复：当一月份开始恢复线路时，正值第四次战役后，我军迅速南下胜利进军，所以运输繁忙，因此在头半月内首先修通两对线，一对短调度，一对短中继，以后每半月恢复两对线，逐渐把长途中继，长途调度也恢复了，使行车指挥的效率也逐步提高。所以，切忌采取一次同时恢复七八对线的办法，以免长时间不能保证行车。

3. 架设位置要统一：恢复线路初期，首先要统一架设位置，避免用皮线上下乱连和不规则地改换线条，否则一段被炸断，恢复时找错位置，反而会延长障碍时间。

4. 要注意线条绑扎：当线条紧完弛度后，在磁瓶上绑扎时，最好每五空施行双重绑扎法（俗语绑头线），这样一旦被炸断，不致于断一孔，而十孔落地，给再恢复造成困难。

5. 要加强通信调度与试验室的工作：恢复期中，应在每隔三四十公里处设一试验室，因回线情况变化很快，经常被炸，易发生地气混线等障碍，所以需要试验员与各抢修队紧密联络，以便配合行车机动改线，并可督促现场提早恢复。如无正式试验台，可用普通电话耳听口喊。

6. 抢修干部要亲临现场：研究敌机空袭规律，灵活安排各项工作，以及防空待避和休息时间，这样可以减少许多损失和窝工现象；并可开展抢修竞赛，提高员工情绪，加速抢修进度，改善线条质量。

三、加强战地铁路通信，提高运输效率

四月份以后，由于线路普遍恢复，每个车站至少装有四台电

话，用于调度、闭塞和车站，此外在煤水站及交叉站，还装了搬道闸楼电话和给水电话，这样大大缩短了列车停站时分，办理闭塞只要两三分钟且可预先做好。由于电务配合了车务、机务、工务，共同努力把列车旅行速度提高了八倍，必要时还可在数站通过，运行距离由每夜三十公里延长到二百三十公里，五六月份一夜从辑安可开到价川，从新义州可开到渔波。

关于加强战地通信设备，提高运输效率，需要注意以下各事项：

(一)要加强随炸随修的抢修力量：在六月以前，敌机活动是重点轰炸，故有重点地设立了抢修组，配有足够人力，在干线定员平均每公里一名，这样由于中朝现场员工的努力抢修，障碍平均时分从四月份的七小时三分，减到六月份的二小时三十二分。

(二)通信设备要与行车指挥密切结合：上半年，随着通信的恢复，为了提高旅行速度，除了增设各站行车电话外，特别注意调度电话，由短途发展到长途，务使总局与各分局调度都设有长途调度电话及长途中继线，这样，保证行车指挥能够更加灵活，总局调度可以直接指挥各分局调度，分局调度可以掌握各车站的作业。

(三)战时调度电话区间以短途为宜：因敌机常来破坏，如果调度区间过长，只要有一个区间遭受破坏，便影响行车指挥。朝鲜战时经验，普遍把调度区间划短，由分局中央调度指挥各分调度，每个分调度区间最好指挥五六个车站，一般不超过四五十公里，这样可以发挥行车调度的机动性，不致一处中断而影响其他区间运输。

(四)电话所要适当增加：这也是因为轰炸多，此通彼不通，所以增设电话所与调度区间划短的意义是相同的，通常要每隔四十公里，配合运输需要，就可设立一个电话所，如长途线被炸，短途线仍可以联络，这样还可照顾到军事装卸站的需要。

(五)要装设山洞、桥梁电话：朝鲜战场，因在昼间要将列

车开入山洞待避，傍晚要使列车按时出洞；战地桥梁，因常遭敌机破坏，多是临时修复，有时不能通过机车，只能用顶牛方式将车辆送接过江，所以在重要山洞、桥梁装设调度和闭塞电话，确实是办理运输的需要。

此外，为了向前方大量运送物资，还常在区间内沿途增设信号所、越行站、及装卸支线等，这些处所都需要安装电话，以便加强配合，提高运输力。

(六)为保证运输，战时通信需要加强通信调度及试验室的工作，并与行车调度紧密联系，随时了解当晚行车的主要、次要方向，以便配合掌握回线的运用。此外，战地回线被炸刚刚恢复，常易出现接头不良等现象，往往通话质量不好(有地气杂音等)，长途通话音量小，所以战地电话员还需要帮助调度实行“传话”，特别是刚被炸坏时，电话员往往成了业务的联络中心。又如通信线路被炸，铁路、桥梁也常同时被破坏，这时通信工到事故现场后，也主动设法报告铁路、桥梁破坏情形，这样有利于抢修、抢运和高度发扬联合劳动作用，也是通信与运输相结合的一个特点。

四、战时铁路通信抢修

(一)敌机空袭情况

敌机侵入我后方80%以上是破坏铁路交通的，据初步统计，通信线路与铁路同时遭到破坏者，约占总数的40%，而铁路未遭破坏，仅通信线路被炸断和扫断者，约占总数的60%。从今年二月至十一月，管内通信线路被炸三千三百二十二次，共被炸四千五百四十四处，这十个月内平均每公里被炸三点五处，被炸亘长共一千一百八十七公里一百七十公尺，被炸线条延长计九千零三十七公里，约折合损失铜铁线二百七十一吨，铜铁线损失比例是三比一，因铁线抗涨力较强，不易折断。四月至九月，以八月份被炸处所较少，因该月阴雨水害多，仅

被炸二百零六处，以九月份被炸情况最严重，共被炸九百二十一处，平均每天有三十处，严重地区线条七零八落，不堪收拾，该月损伤线条二千七百公里，几乎相当于二月至八月共七个月损失的总和。

障碍时分以六月份每件障碍平均时分为最少，只有二小时三十二分。原因是由于中朝现场员工共同努力，对随炸随修工作有了经验，抢修技术也有提高，并且进行了线路维修，线路质量也有改善，所以该月断线障碍较少。但九月份障碍时分大增，每件延长十七小时十七分，有些长途线连续十几天不通，回线运用率由六月份的89%，减到53%。

被炸地区较严重的多在咽喉线路、交叉站以及前沿地区，如定州新安州间、球场一带、价川顺川间、黑桥黄州间、元山一带，敌企图阻止我运送物资南下清川江、东去大同江。

轰炸时间白天一般在拂晓六点左右，以后是九十点，下午两点左右，黄昏五六点不等，最严重的是傍晚的一次，线路炸坏了，天也黑了，工作不得手脚，延长了恢复时间。至于夜间，在朝鲜后方多半在八九点钟以后空袭，每隔一小时、半小时不等，夜间次数常有多至十次者，主要是捕捉公路汽车灯光及铁路车站和列车，但命中率较小，一般情况被炸遭受损失，白天占85%，夜间占15%。

被炸地点六月份以前多系重点轰炸，据统计有30%炸桥梁，30%炸车站，16%炸山洞，另有24%炸沿线其他(包括夜间打汽车波及铁路通信线路)。重点轰炸一般是小区间，空袭时间较短，通常约一小时，一次被炸最多破坏线路十几孔(约六七百公尺)，波及铁路外侧约三四百公尺。但八月后情况不同了，敌机数量增多，改为封锁性轰炸，往往在大区间，一次来三四十架轻轰炸机，破坏漫延三四十公里，如新安州至渔波一次连续炸坏五个区间，在九月二十三日一天共炸十四处，破坏线路长达三公里九百公尺。被炸地点，八月份区间线路增多，占40%，主要是见铁路