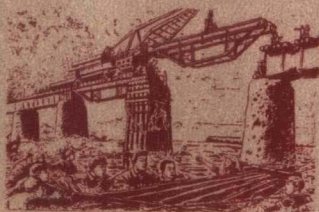


軍事常識叢書

鐵道兵

高光文編寫



中国青年出版社

軍事常識叢書
鐵 道 兵
解放軍戰士社編
高光文編寫

中國青年出版社出版

(北京東四12條老君堂11號)

北京市書刊出版業營業許可證出字第036

中國青年出版社印刷廠印刷
新華書店總經售

*

787×1092 1/32 1 3/16 印張 18,000

1957年10月北京第1版 1957年10月北京

印數1—10,000

統一書號：5009·12

定價(7)一角三分

355
K273

軍事常識叢書

鐵 道 兵

高光文編寫

中國青年出版社

1957年·北京

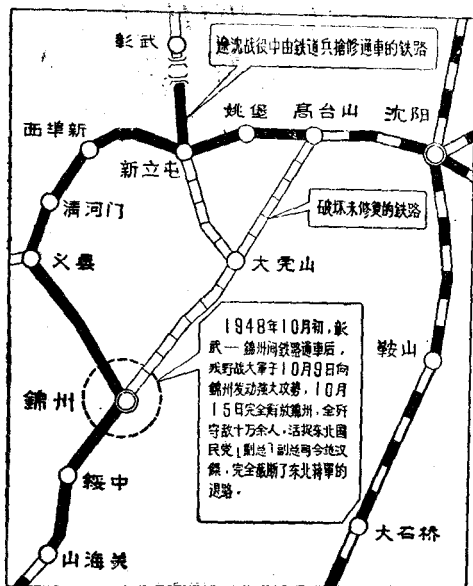
目 次

戰場上出現了鐵道兵·····	3
鐵路運輸和現代化戰爭·····	4
鐵道綫上的鬥爭·····	11
鐵道兵的性能和任務·····	16
鐵道兵的技术和技术裝備·····	19
鐵道兵走過了光榮的戰鬥道路·····	29
鐵道兵將成為一支更堅強的鐵道技術部隊·····	36

戰場上出現了鐵道兵

一九四八年夏天，全國就要舉行大反攻的時候，在東北解放區戰場上，出現了一支新型的兵種部隊。這支部隊和別的部隊不同，它既不用步槍、手榴彈同敵人作戰，也不用坦克、大炮向敵人沖擊，它的作戰方式是：搶修鐵路，架設橋梁；保證戰區鐵路暢通無阻，支援前綫作戰獲得勝利。這支部隊就是中國人民解放軍鐵道兵。

中國人民解放軍鐵道兵一出現在戰場上，就有力地配合了野戰兵團的作戰。當時，東北絕大部分地區都解放了，殘余的國民黨軍隊，象烏龜一樣，縮進了瀋陽、長春、錦州等幾個大城市里。為了迅速解放全東北，配合全國的大反攻，東北地區的人民解放軍，正準備對敵人發動大規模的圍殲戰和攻堅戰。就在這時，剛剛成立起來的鐵道兵部隊接到命令，要很快地把通往錦州的鐵路修好。錦州是東北的門戶，首先解放錦州，就會把國民黨軍隊增援和後撤的主要道路截斷，便於我軍全部殲滅殘余的敵人。鐵道兵部隊接到命令以後，一面克服嚴寒和缺乏器材的困難，一面跟敵人飛機的轟炸作鬥爭。他們在上級規定的期限以內，把這段鐵路修好了。我們野戰大軍就坐著火車迅速地開到前綫，來了個“出敵不意”很快就將錦州解放了。接著，遼沈戰役全面開始，不到一個月，我們部隊就



把全东北都解放了。我們可以看出，修好了这段鐵路，不仅直接支援了解放錦州的战役，而且有力地支援了整个的辽沈战役。辽沈战役期間，在鐵道兵修好的鐵路上，一共运送了19561輛車箱軍火和部队，給了前綫作

战部队很大的帮助，因而鐵道兵部队受到了东北野战軍首長的嘉獎。

从那时候起，年輕的中国人民解放軍鐵道兵部队，就在“大軍打到那里，鐵路修到那里”的口号下，紧紧地跟随着各路解放大軍，在全国各个戰場上，进行战时鐵路搶修工作，直到取得了解放战争的最后胜利。

鐵路運輸和現代化战争

在沒有正式介紹鐵道兵以前，讓我們先来談談鐵路運輸

和現代化戰爭的關係，以及鐵路在現代戰爭後勤運輸工作中的地位。了解了這些就能更清楚地了解鐵道兵。

“兵馬未動，糧草先行”

“兵馬未動，糧草先行”，這是古時候用兵的一句格言。不管在中國还是在外國，也不管是古代和今天，都有無數的事實證明：後勤補給工作對於保證作戰勝利有着非常重要的作用。看過“三國”的同志都知道“官渡大戰”的故事。那次大戰，曹操只有七萬人馬，袁紹却有七十萬大軍。當時的形勢對曹操很不利，可是曹操用了個辦法——把袁紹的軍糧都燒了，結果把袁紹打得大敗，最後只帶着八百多人過了黃河。

在一百多年以前，法國皇帝拿破崙的軍隊，幾乎把所有西歐國家都打敗了，但在進攻俄國的時候，却被俄國大將庫圖佐夫率領的軍隊打得頭破血流，一敗塗地。拿破崙失敗的原因固然很多，但其中有一個很重要的原因，就是他的補給綫被俄國軍隊割斷了，他的軍隊吃不上糧食，穿不上衣服，成千上萬的士兵被凍死、餓死，最後當然就失敗了。

現代化戰爭的消耗

古代的戰爭規模還是比較小的，不管在那一個方面，都不能和現代戰爭相比。在軍事補給方面，當然也是不能和現代戰爭相比的。就拿拿破崙發動的戰爭來說，那是十九世紀最大的一次戰爭了。他在進攻俄國的時候，糾集了所有被他打敗的歐洲國家的軍隊，但總共也不過五十萬人；動員這麼些兵

馬，在古代已是相当多了，可是在現代戰爭中就不能算多，比如苏联在四年反抗希特勒侵略的卫国戰爭中，前后動員的兵員共有一千多萬人。在整个第二次世界大戰中，共有四十四个国家参加，直接、間接为作战服务的有十七亿人口。这样大的兵員数目是古代戰爭根本无法相比的。这是一方面。

还有一个重要的方面，就是古代作战沒有很多的重武器，象坦克那样笨重的东西，是在第一次世界大战时候才出現的。在第一次世界大战中，把所有交战国的坦克都加起来，才有八千輛；全部沙俄軍隊的大炮也不过一万二千門。在現代戰爭中，軍火武器的数字就多得多了。苏軍光是攻打柏林的一次大会战，就用了四万一千多門大炮，八千四百多架飞机，六千三百多輛坦克。苏联在卫国戰爭的后三年中，国家每年就供給前綫苏軍坦克、炮車和裝甲車三万輛，大炮十二万門，迫击炮十萬門，輕重机枪四十五万挺，飞机四万架。在战斗中，彈藥和燃料的消耗，也多得惊人。在柏林大会战中，苏軍在一天之內向敌人发射的炮彈就有一百万发。在1944年一年內，苏联后方供給前綫的炮彈、炸彈、地雷彈，有二亿四千万发，子彈有七十四亿发。如果有这样的一个机械化的兵团：它有三千輛坦克，四万五千輛汽車，五百架飞机和九个摩托化步兵师，那末进行一天一夜激烈的战斗，就需要消耗掉整整三十列火車的彈藥和燃料。如果再把軍隊吃的、穿的和用的也計算进去，那就更多了。

戰爭規模越是現代化，消耗的作战物資也就越多。比如在防原子、防化学作战中，就要專門准备应付原子、化学攻击

的武器和防护用品。防御战中要用鋼骨水泥修筑工事，坑道战又需要大量挖掘坑道的工具和器材。总之，现代作战的物资供应是多种多样的，数量是非常龐大的。

“兵貴神速”

現代战争不仅消耗多，而且軍隊的調动頻繁，調动快，所以前后方的交通聯絡也是很緊張的。古人說：“兵貴神速”，可以看出來古人用兵是很講究速度的。現代战争更是这样，軍隊运动的速度，是以一分一秒來計算的。在一个大的战役中，往往要求在很短的時間內，就把整師整團的人从这一个陣地調到另一个陣地；在持久的作战中，又要求第一綫兵团和后方預备兵团經常互相替換；战斗打响以后，二綫的預备部队又要源源不断地补上第一綫。同时，受伤的人和打坏的武器必須迅速地从前綫上撤下来；大批的急救用具和藥品又必須迅速地运上前綫。如果拖延了時間，就会影响整个战局，甚至会吃敗仗。

铁路——战时运输的主力

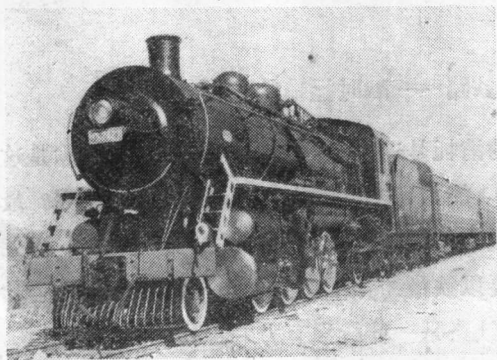
現代战争中的消耗是这样大，現代战争的交通运输是这样緊張，那么怎样才能把那么多的人員、物资送上前綫呢？最重要的就是要建立一条联接前綫和后方的交通运输綫，而且这条运输綫一定要以铁路为骨干。为什么一定要以铁路为骨干呢？这是因为，铁路是一种最强有力的現代化的交通工具，它的运输能力最大；它的优点比現有的任何一种交通工具都

要多得多。

我們可以做一番比較。大家知道，航空運輸是最快的，但花錢也最多；水路運輸花錢最少，但在現代化的交通工具中，它的速度也最慢；汽車運輸最靈活，但燃料太貴。至于那些馬拉、人推的落后交通工具，就更不能和鐵路相比了。

鐵路運輸的第一个优点是載重量大。就拿我国使用的П51型貨运機車來說，在比較平的坡道上，每台機車一次可以拉三十噸重的貨車五十节；我国1956年自制成功的和平(1—5—1)型機車，一次能拉貨車六十六节。也就是說，一列火車一次能够拉一千五百噸到二千噸。如果拿汽車來和它比較，那就差多了。每輛汽車平均只能裝貨物兩噸半，一列火車就等于六百輛到八百輛載重汽車。

一条裝置有电气訊号的單綫鐵路，一天一夜可以通过二十六对列車；一条复綫鐵路，一天一夜可以通过一百四十四对列車；也就是說，如果这一条鐵路光是开放貨車的話，一天一



我國制造的機車

夜，就会有七、八万吨到二十几万吨的貨物在它上面通过。1956年，我們全国的鐵路运送的貨物有二亿四千六百万噸，1957年預計由鐵路运送的乘

客可以达到二亿四千七百万人(次)。目前我国工农业生产产品和商品流通的任务,有百分之八十是由铁路担负的。从这里可以看出,铁路在载重量方面所占的优势地位,是远远超过其他任何一种交通工具的。这还是平时,如果在战时,铁路运输的能力还会大大提高。举个例子说吧:在抗美援朝战争期间,中国人民志愿军铁道运输部队,在朝鲜铁路上采用“续行列车”的办法,有一天,在一条线路上,十三小时之内就通过了三十九列火车。1952年12月份一个月,就从中国向朝鲜输送了三万一千多辆车皮的货物。

铁路运输的另一个优点是速度快。由蒸汽机车牵引的普通货车,一小时可以跑五十——六十公里(我国和平型机车每小时跑七十——七十五公里),而且火车还可以日夜不停地跑,一天一夜跑六百——七百公里是没有问题的。目前,世界上的蒸汽机车,最快行车速度已经达到每小时一百六十公里,而电气机车的试验速度每小时已经达到了三百三十二公里。大家可以看出,这样快的速度,对于支援作战是非常有力的。

铁路运输对于支援作战还有一个比较突出的优点,就是能够运输任何重武器。象海岸炮、轨道炮、长管炮、牵引炮、重型坦克和装甲车等,主要都是依靠火车运往前线的。

铁路运输的再一个优点是运输成本较低。也就是说,花钱比较少。按蒸汽机车计算,火车载运一吨货物跑一万公里才烧煤三百公斤,把火车运输的所有耗费都计算在内,平均一吨货物载运一公里的运输成本,价值才不过半公斤煤。但是,

汽車運輸的成本却要高得多。比方說，我國玉門油礦出產的原油，如果用汽車運到重慶的話，光汽車本身就要耗去所載油量的十分之七。在一般情況下，火車運費只有汽車運費的十分之一多一些。實在是便宜得多了。

鐵路運輸不僅載運量大，速度快，成本低，而且不受氣候、季節和時間的限制，不論風雨電雪，它照樣通行無阻。因此，近代以來，各國通常都是主要地依靠它來擔負戰時和平時的運輸任務。

鐵路對作戰的支援作用

自從出現了鐵路以來，不管在中國還是在外國，都有很多事實說明鐵路對支援作戰有着重要的作用。比如第一次世界大戰開始時，法國就是依靠發達的鐵路網，及時地糾正了戰爭初期兵力戰略集結方面的錯誤，打退了德國的軍隊。蘇聯的鐵路，在衛國戰爭時期，不論對前線和後方運輸，都起了很大的作用。在整個戰爭期間，蘇聯鐵路方面專門騰出來為前線軍隊運輸軍火、給養的車箱就有一千九百多萬輛；在戰爭初期，蘇聯鐵路曾把一千三百多個大型企業，幾千個集體農莊和國營農場，幾百萬人 and 幾百萬牲畜，從前線撤退到後方去。如果把戰爭期間蘇聯鐵路供應前方的軍火物資都裝滿火車排起來，就夠從蘇聯最東邊的海參崴一直排到德國的柏林。

在我國解放戰爭後期，鐵道兵和全國鐵路員工迅速修復的鐵路網，也有力地支援了大軍作戰。東北鐵路系統為了支援第四野戰軍南下作戰，在1948年的一個季度中，就輸送了

軍火物資三百多列車；東北各鐵路干綫的迅速恢復通車，對於加速東北和華北的解放，都起到了非常重要的作用。

战时各种交通工具的密切合作

鐵路在战时運輸工作中，虽然占有头等重要的地位，但是，也决不能小看了其它運輸工具的重要性。不論在战时或平时，光有鐵路運輸而沒有航空運輸、公路運輸和水路運輸，是不能完成運輸任务的。在战时，鐵路虽然能够担負前后方主要的運輸任务，却不能担負全部的運輸任务。特別是在战争前沿地区，火車的動作就远远不如汽車灵便、机动；要想把大批的物資分散运往各个前沿補給基地和倉庫，那就一定要依靠汽車和其它比較灵便的交通工具。同时，鐵路的建筑也受到地形和時間的一定限制，比如在海上作战时，就要更多地依靠水上運輸和空中運輸了。因此，战时運輸除了主要依靠鐵路以外，还必须依靠各种交通工具的密切合作，特別是火車和汽車的合作。只有各种交通工具都能充分發揮作用，并且配合得很好，才能完成繁重的战时運輸任务。

鐵道綫上的斗争

正因为鐵路運輸在战争中占有非常重要的地位，所以在战争中鐵道綫上的斗争是很緊張、很激烈的。在現代战争中，各国軍隊往往从战争一开始，就利用自己的空軍部队、海上部队和地面部队，不断地去破坏对方的交通綫，破坏的重点之一

就是鐵路。在抗美援朝戰爭中，敵人的空軍常用80%的力量，對北朝鮮的鐵路進行轟炸破壞；三年中間，專門出動轟炸鐵路的敵機共有五萬八千多架（平均每天六十二架），在鐵路上投下炸彈十九萬多枚，破壞了總長六十多公里的橋梁，四百多公里的綫路，和一百八十多萬方土石。在蘇聯衛國戰爭期間，德國法西斯軍隊對蘇聯鐵路的破壞也是非常瘋狂的，光是蘇聯國內的鐵路干綫，就被破壞了六萬五千公里；鐵路上的其它設備破壞得更嚴重。

鐵道綫上的鬥爭，是多種多樣的，往往要根據敵我力量的不同情況和戰爭形勢的變化，而進行各種不同的鬥爭。

交通破擊戰

在抗日戰爭時期，我國的鐵路絕大部分都落在日本侵略軍的手里。那時候，我們還根本談不上利用鐵路為自己服務，相反的鐵路對我們是非常不利的。因此，當時我們在鐵道綫上的主要任務，是對敵人展開鐵道交通破擊戰，給敵人造成各種困難和障礙，削弱敵人的力量，阻止敵人的進攻。1940年的百團大戰，主要地就是交通破擊戰。八路軍用很多的兵力，同時向日本侵略軍占領下的正太、同蒲、津浦、北平、膠濟、平綏、德石等鐵路干綫發動進攻，使這些鐵路綫很快就不能通車。八路軍一二〇師在同蒲路上，僅十九天就破壞了鐵路約六十公里，橋梁十九座，使這條鐵路一个多月沒有通車。破壞德石鐵路時，光是群眾就有十三萬一千多人參加。抗日群眾炸毀了鐵橋，挖翻了路基，使敵人的鐵路運輸停頓下來。交通破擊

战是我們抗日游击战争的重要作战手段之一，毛主席在“抗日游击战争的战略問題”一書中，就曾經对交通破击战的战略配合作用給了很高的評价。

在苏联卫国战争中，苏联军队和群众也曾經用交通破击战的办法，配合前綫作战。比如在白俄罗斯三年游击战中，游击队就破坏了敌人一万多輛軍車，炸毀了四千二百多座桥梁。

破坏和反破坏

前面已經說过，鉄道綫上的斗争，是跟随着战争形势的改变而改变的。这一点，在抗美援朝战争时期，表现得最明显。在抗美援朝战争中，中朝人民有强大的鉄路运输网。朝鮮人民軍和中国人民志愿軍，除了利用自己的空軍去轟炸敌人后方鉄路和其它交通綫以外，他們在鉄道綫上的任务，主要就是反封鎖、反轟炸，保証鉄路暢通无阻。

在战争期間，鉄道綫上的斗争和前綫作战同样地緊張而激烈。就跟前沿陣地上同敌人爭夺一个高地或一个桥头堡一样，在一个重要車站或一座重要桥梁上，鉄道兵部队和防空部队、运输部队一起，往往要連續几个晝夜，甚至几十个晝夜，同敌人进行生死斗争。鉄道兵在战时修复被敌人炸毀的一座桥梁或一段鉄路，不能象平时那样用几个月甚至几年的时间，而是只能用几天甚至几个小时的时间。比如1953年1月，在大宁江上修建的一座三百二十九公尺長的便桥，就只用了四天的时间。百嶺川桥，被敌机連續轟炸了七十六个晝夜，挨了七千多顆炸彈；但是，志愿軍鉄道兵部队总是在被炸的第二天早

上，甚至敌机刚刚炸过之后，就把它修好了。有时，在一条河流上，要同时架设几座便桥；在一个地区里要修建几条铁路，以便一条线路或一座桥梁遭受轰炸之后，立即开放另一条线路，另一座桥梁，继续通车。

战时抢建

战时抢建铁路也是铁道线上很重要的军事斗争。在苏联卫国战争中，曾经发生过这样一件事：1943年春天，德国法西斯准备向库尔斯克地区进攻。苏联最高统帅部在得到这个消息以后，立即决定在库尔斯克地区修建一条铁路，以便运送部队。原来计划是六十天修好，可是后来因为情况紧张，改成三十五天。修这条铁路，光是桥梁就有五十二座，需要填挖的土和石头有一百多万立方。这么大的工程，三十五天确实太短了。但苏军铁道兵部队和群众在一起，只用了三十二天就把它修成了。就在铁路修成的三天以后，德国法西斯真的开始了进攻。但是完全出乎敌人意料，苏军的预备兵团早就坐火车从这条铁路开上了前线。结果，敌人的进攻转成了败退，被苏军打得大败而逃。

苏军铁道兵和铁路员工，战时在自己的国土上新修的铁路总共有一千多公里，对卫国战争的胜利起了很大的作用。

中国人民志愿军铁道兵在朝鲜战争中，不仅维护了朝鲜原有铁路线的不间断通车，而且在战争期间用六十天时间为朝鲜人民新建了一条一百二十多公里长的铁路，这条铁路对战时运输也同样起了非常重要的作用。

宗其香作

修 抢

