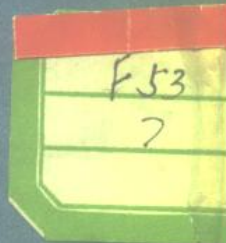




新中國的 鐵道建設

生活·讀書·新知三聯書店出版



新中國的鐵道建設

齊語編著

生活·讀書·新知

三聯書店

版權所有
生活·讀書·新知三聯書店出版
北京東總布胡同10號

*

1953年8月北京第一版
1953年8月北京第一次印刷
31''×43''1/32·34,000字·總號1034·分號Q554
1—10,000冊·定價1,800元

*

·發行者·
新華書店

目次

一	人民鐵道的性質及概況	一
二	人民鐵道的恢復	七
	(一) 解放軍打到那裏，鐵路修到那裏	七
	(二) 支援解放戰爭，粉碎敵人封鎖	二
	(三) 搶修中怎樣克服了困難	二
三	人民鐵道的建設	一七
	(一) 舊綫的改善	一七
	(二) 新綫建設	二〇
	(三) 各種制度的建立	二九
	(四) 新運價政策	三
	(五) 愛國主義生產競賽	三
	(六) 各種效率的提高	四
四	職工生活的改善	四
五	蘇聯專家對人民鐵道的幫助	四
六	今後的瞻望	五

一 人民鐵道的性質及概況

自從一八四〇年鴉片戰爭之後，侵入中國的帝國主義國家就爭先恐後地勾結中國的地主階級和官僚資產階級，並拿出資本來修築鐵路，如英資建築北寧鐵路，德資建築膠濟鐵路，沙俄投資建築東清鐵路（即中東鐵路），法資建築京漢鐵路及正太鐵路，德英合資建築津浦鐵路，比資建築隴海鐵路，美資建築株欽鐵路（即株州至韶關）等，作為控制中國和榨取中國人民血汗的工具。所以在解放以前，中國鐵路一直是為帝國主義、地主階級和官僚資產階級服務的。在軍事上，鐵路替他們運輸軍隊、軍火，以鎮壓中國革命，屠殺中國人民；在政治上，鐵路替他們把全國的大城市和鄉村聯結起來，以加強他們在中國的反動統治；在經濟上，鐵路替他們把用賤價買進的工業原料和糧食運到大城市（有的並由此轉運到了帝國主義國家），再把帝國主義國家和大城市生產的工業品運到中小城市和鄉村去高價出售，以加強他們對中國人民的經濟掠奪；在文化上，鐵路更便於他們散佈反動思想，以加強他們對中國人民的文化侵略。

又由於中國鐵路是分別從幾個帝國主義國家借債來修築的，就必然要分別受到幾個帝國主義債權國的把持和支配。因此，各路的建築標準既不相同，管理制度又不一致，軌距有的寬，有的窄（如同蒲路是窄軌），鋼軌有的重，有的輕，機車車輛的型式有好

多種，行車的調度不能統一，貨車的運轉僅限於本局所轄綫路（如津浦路上的火車不能開到京漢路或隴海路上去）。營業運輸沒有也不可能有所計劃，以致年年虧本，經常由國庫補貼。對於綫路的設備從來不曾認真保養，鋼軌機車過了使用年限，聽其磨損破舊，無人過問。總之一句話，舊中國的鐵路，只是帝國主義、地主階級和官僚資產階級爲了便於對廣大人民進行壓迫和掠奪而修築的一種工具。

隨着解放戰爭的勝利，中國人民終於贏得了全部鐵路。按照中國人民政治協商會議共同綱領第二十八條的規定：「國營經濟爲社會主義性質的經濟。凡屬有關國家經濟命脈和足以操縱國民生計的事業，均應由國家統一經營。凡屬國有的資源和企業，均爲全體人民的公共財產，爲人民共和國發展生產、繁榮經濟的主要物質基礎和整個社會經濟的領導力量。」毛主席在新民主主義論裏引用了國民黨第一次代表大會宣言的一段話：

「凡本國人和外國人之企業，或有獨佔的性質，或規模過大爲私人之力所不能辦者，如銀行、鐵路、航空之屬，由國家經營管理之。」他指出「這就是新民主主義共和國的經濟構成的正確的方針。」中國鐵路自從回到人民手中的那一天起，就統由國家經營管理，變成了社會主義性質的企業，成爲整個國民經濟的領導成份之一。鐵路的修築與經營都是以國家的利益與人民的需要爲根據，與舊中國的鐵路性質迥然不同。由於鐵路的性質發生了這樣的根本變化，因而它的發展也隨之起了顯著的變化。

爲了更好地理解人民鐵道的發展情況，讓我們回顧一下舊中國鐵路發展的情況是很

有必要的。中國自從一八六五年（清同治四年）開始修築鐵路以來，已經八十八年了。當一九一二年中華民國成立時，全國鐵路共長七千八百十六公里。此後，雖然歷年都在繼續修築新的綫路，但到一九三一年「九一八」事變前的十九年中，所增加的里數總計不到一倍。孫中山先生在他的建國方略裏曾提出修築十萬英里鐵路的計劃，在國民黨執政的二十多年中，不但未能實現孫中山先生的理想，而且是每況愈下；在「九一八」事變前，中國原有鐵路一萬四千四百多公里，「九一八」事變後，由於國民黨反動統治對外採取了不抵抗政策，致使日本帝國主義輕而易舉地侵佔了我東北四省，東北的鐵路也由此被日本帝國主義所侵佔。從「九一八」到抗戰結束，在這期間，由於日本帝國主義對中國的全面進攻，國民黨反動派消極抗戰，領土日益減少，鐵路大部被破壞，再加上國民黨貪污盜竊，機構腐敗，鐵路更加遭受摧殘，到一九四四年，在國民黨管轄區內只剩下四千四百多公里。一九四五年日本帝國主義投降後，全國鐵路雖然增加到兩萬多公里，因為蔣介石發動了內戰，一部分在解放區人民手裏的鐵路未能很好地修復，全國大部被蔣介石反動派佔據的鐵路，則用來調運軍隊，把鐵路當作進攻解放區、壓迫與屠殺人民的工具，但他們能維持通車的鐵路，也不過一萬二千多公里。

人民鐵道自解放以來，它的發展像一條直綫，是逐年增加的，與國民黨反動統治時代的鐵路發展情況大不相同，計人民鐵道在一九四七年共長六千八百八十四公里，一九四八年爲一萬二千七百六十八公里，一九四九年爲兩萬一千七百七十五公里，一九五〇年

爲兩萬二千二百三十八公里，一九五一年爲兩萬三千零六十三公里，一九五二年爲兩萬四千二百三十二公里。人民鐵路到現在，在東北地區已經有了七年多的歷史，關內鐵路也有四年多的歷史。這個歷史就是變舊鐵路爲人民鐵路的歷史，它使得全部鐵路爲中國人民所有又服務於中國人民。

一九三〇年以來鐵路通車里程統計表

國民黨反動統治時期的鐵路				解放後的人民鐵道			
年	份	公	里	年	份	公	里
一九三〇年（九一八前）		一四、	四四一公里	一九四七年		六、	八八四公里
一九三一年		八、	四二七公里	一九四八年		一二、	七六八公里
一九三七年		一一、	四五一公里	一九四九年		二一、	七一五公里
一九三八年		三、	三一七公里	一九五〇年		二二、	二三八公里
一九四四年		一、	四〇九公里	一九五一年		二三、	〇六三公里
一九四五年		一二、	八八七公里	一九五二年		二四、	二三二公里

目前，全國鐵路共分爲東北、北方、南方三個地區。大致說來：以熱河省爲界的長城以北爲東北區，長城以南長江以北爲北方區，長江以南爲南方區。這些地區爲舊有綫路。經營管理這些舊綫路的共有十二個鐵路管理局，四十六個分局。另外還有兩個部轄鐵路局，一個是昆明鐵路局，一個是重慶鐵路局。

東北區：在一九五〇年四月以前，原爲東北鐵路總局，下轄哈爾濱、齊齊哈爾、吉林、瀋陽、錦州等五個鐵路管理局。自一九五〇年四月二十五日中國長春鐵路公司成立後，鐵道部特設駐東北特派員辦事處，轄齊齊哈爾、吉林、錦州等管理局及安東分局，一九五二年春又將特派員辦事處改爲鐵道部東北辦事處。

中國長春鐵路包括兩大幹綫，一條幹綫是從中蘇邊境的滿洲里經哈爾濱到松江省的綏芬河，另一條是由哈爾濱直到遼東半島的南端大連。這個鐵路原是一八九六年以後俄國所建築的，後來爲日本帝國主義所佔據。一九四五年八月十五日，蘇聯紅軍幫助中國人民解放我國東北，中國長春鐵路也從日本帝國主義手中解放了出來。這條長達三千二百四十六公里的丁字形綫路（不包括複綫），根據一九五〇年二月十四日簽訂的中蘇友好同盟互助條約，關於中國長春鐵路的協定，由中蘇兩國共同管理。協定規定，在對日和約締結後，但不遲於一九五二年末，蘇聯政府將共同管理的中國長春鐵路的一切權利以及屬於該路的全部財產，無償地移交中華人民共和國政府完全歸其所有。一九五二年九月十五日又公佈了中蘇關於中國長春鐵路移交給中華人民共和國政府公告。具體規定於一九五二年十二月三十一日前向我國移交完畢。中國長春鐵路即於一九五二年十二月三十一日由中蘇聯合委員會在哈爾濱簽署了最後議定書之後全部移交給我國了。

蘇聯政府無償移交給中華人民共和國政府的中國長春鐵路的財產中包括：從滿洲里站至綏芬河站及從哈爾濱到大連及旅順口的鐵路基本幹綫，連同服務於該路的土地，鐵

路建築物與設備，車輛——機車、貨車及客車車廂，內燃發動機列車、機車及車廂的修理工廠，發電站、電話所與電機所，通訊器材與通訊綫路，鐵路輔助支綫，公務技術建築物與居住建築物，經濟組織，附屬企業及其他企業與機關，以及在中蘇共管期間內購置、恢復和新建的財產。

中國長春鐵路在戰爭中曾遭到日寇、偽軍的嚴重破壞。在中蘇共管時期，蘇聯以大量的人力、物力和先進的技術，幫助我國積極修復和進一步的建設，對我國鐵路事業作了巨大的貢獻。蘇聯的同志們把這條鐵路建設好了，蘇聯政府又把兩國共管的這條鐵路的一切權利，以及屬於這條鐵路的全部財產，毫無代價地移交給我國，完全為我國所有。這又一次證明了蘇聯對於中蘇友好同盟互助條約所承擔的義務是信守不渝的；這又一次證明了蘇聯政府和人民，在斯大林同志領導之下，對於我國所作的兄弟般的大公無私的援助，是不可估量的。中國人民對此兄弟般的友誼援助將永誌不忘。

現在鐵道部已將中國長春鐵路改為哈爾濱鐵路管理局（安東分局劃歸該局領導），鐵道部東北辦事處亦隨之撤銷。目前東北共有哈爾濱、齊齊哈爾、吉林、錦州等四個鐵路管理局，均由鐵道部直接領導。東北區鐵路共有：濱長、長大、濱洲、綏佳、瀋山、錦承、葉赤等三十條幹綫，撫順、北票等六十餘條支綫。在「九一八」事變前，東北原有鐵路六千一百公里，在日寇侵佔時期又增建了五千九百八十八公里，解放後，經拆除不必要的支綫如北安到黑河，及後來又恢復的綫路如金嶺寺至承德、葉柏壽至赤峯等綫，杏

樹屯至城子疇等綫，東北現有鐵路共長一萬零八百十九公里（不包括複綫及其他非營業綫）。

北方區：有北京、天津、太原、濟南、鄭州等五個鐵路管理局，由鐵道部直轄。綫路共長七千四百六十八公里（不包括複綫及其他非營業綫），包括京山、京綏、京漢、津浦、膠濟、隴海、石德、石太、同蒲、京古、淮南等十二條幹綫和六十餘條支綫。

南方區：有上海、廣州、柳州三個鐵路管理局，直轄鐵道部。綫路共長四千三百九十四公里，包括滬寧、滬杭、浙贛、湘桂、來睦、粵漢等幹綫二十二條，淞滬、廣三、南潯等支綫二十六條。

此外，成渝路五百零五公里、昆明局所屬四百八十一公里，均屬鐵道部直轄的鐵路局。寶天鐵路一百五十四公里，天蘭鐵路三百四十六公里歸西北幹綫工程局管理，尙未成爲正式營業的綫路。

二 人民鐵道的恢復

（一）解放軍打到那裏，鐵路修到那裏

人民鐵道的成長，是經過殘酷戰爭，在支離破碎及各種物質條件均不充分具備的情況下，堅持以自力更生、刻苦與家的精神恢復與發展起來的。人民鐵道的成長，是從小

到大，從分散到統一管理，它和人民解放戰爭的偉大勝利是密切相結合的。當抗日戰爭勝利後，東北區有四千九百八十六公里歸人民所有，華北地區的鐵路，已被破壞得支離破碎，華南鐵路全部在蔣匪控制之下。自從蔣介石匪幫發動了全國範圍的反人民的內戰後，所有東北地區南起山海關，北到松花江，東到臨江，西達通遼，匪軍佔領下的鐵路綫被破壞了近三千七百八十公里，橋梁涵洞被破壞了一千零三十三處，總延長四萬三千五百公尺。當人民解放戰爭節節向前勝利推進中，上級黨號召全體鐵路職工：「解放軍打到那裏，鐵路修到那裏。」全體鐵路職工和鐵道兵團的指戰員們，以他們的積極行動，熱烈地響應了黨的偉大號召，在各地黨政軍民協力幫助之下迅速地進行敵前搶修，實現了黨的指示。到一九四七年十二月底，東北收復地區的鐵路迅速恢復，達到六千八百多公里。一九四七年冬季攻勢中，收復的各鐵路綫，在一九四八年春夏兩季間均告修復，到一九四八年十一月間，東北全境的鐵路已修復百分之七〇，到十二月份，東北全境解放，全部鐵路一萬多公里均歸人民所有，不久，全境各鐵路綫均告恢復通車。

在東北最後的幾次戰役中，鐵路的恢復十分迅速，人民解放軍打到新立屯，我們的鐵路很快地就修到新立屯，打到錦州，火車就跟着通到錦州；解放了瀋陽，很快地火車就從四面八方通到了瀋陽。

關內鐵路：以北方區（原包括天津、濟南、太原、鄭州四個鐵路管理局，現在除上

述四局外又增加北京局，共五個局）來說，一九四八年十二月底共長四、九二一公里，一九四九年一月，隨着軍事的勝利進展，增爲六、六二七公里，到十二月底，增爲八、三八六公里。鐵路修復得如此之快，是由於從關外搶修鐵路到關內的鐵道兵團的指戰員們，爲了給野戰大軍鋪好南下道路。他們冒着華北平原春季特有的大風沙，克服了材料供給不及時的困難，在「早修一天，早勝利一天」的口號下，日以繼夜地工作，終於在一九四九年三月二十四日，把被破壞得「犬牙交錯，支離破碎」的津浦鐵路通車到蚌埠，使南下的解放大軍在運輸上解決了許多困難。南方區（包括當時的上海、衡陽兩鐵路管理局，現在分爲上海、廣州、柳州三管理局），在一九四九年四月中旬以前，所有長江以南的鐵路，全部在蔣介石匪幫統治之下。一九四九年四月二十一日，解放軍百萬雄師下江南，最後摧毀了國民黨反動派的罪惡統治，次第解放了江南各城鎮及鐵路沿綫。當南京到鎮江鐵路於四月二十四日開放時，第二天該綫即恢復通車；上海於五月二十七日開放，滬寧直達快車，也在第二天開進上海；廣州於十月十四日解放，粵漢路上的大部分橋梁，在白匪崇禧退却時遭到嚴重的破壞，但經過搶修，於十二月底就修到廣州。從此，一條嶄新的人民鐵道就可以從遙遠的滿州里經過京滿、京漢、粵漢等路只需一百零二小時的長途旅行就可到達新中國的南海沿。（若從滿州里經過津浦路、滬寧路、浙贛路到廣州，共需一百一十六小時零三十分。）

自一九四九年四月份起，南方區的鐵路由五九七公里，到七月份增爲二、六三九公

里。十二月份比四月份增加了八倍多。

一九四九年，是人民鐵路在搶修與恢復工作中最快的一年，也是自有史以來所担负的任務最艱巨的一年。一月份，鐵道部奉中國人民革命軍事委員會命令正式成立後，即召開全國第一次鐵道會議，集中一切力量進行搶修和支援戰爭，原訂全年的修復鐵路計劃是二、七六五公里，七月份即修復了二、四二三公里，八月份決定增修二、〇二五公里，但到年終却修復了八、三六四公里，超過原計劃的三倍。在修復八、三六四公里的綫路中，有三、五六九公里的綫路被破壞得極為嚴重，幾同重建，而且還包括總延長達九〇、七九八公尺的橋梁，共二、七一五座。但由於全體鐵路職工的積極努力，和沿綫黨政軍民的大力支援，加上蘇聯專家的熱心幫助和指導，創造了修復工程的驚人速度。

同蒲南段修復時，創造了每天鋪軌十二公里的最高紀錄。鐵道兵團某支隊，一九四九年六月，搶修隴海鐵路洛潼段的工程時，冒着中原的酷暑和連綿月餘的陰雨，在彎道多、坡度大等困難條件下，創造了隴海鐵路一小時搶修綫路五百六十公尺的最高紀錄，提前二十天完成了搶修任務。担负修淮河便橋的鐵道兵團某支隊，以兩個月的時間，完成了三個月任務，在洪水期前勝利完成，使中斷十二年的京滬直達列車，得於同年七月一日暢通無阻。

鐵道兵團某支隊奉命渡江搶修粵漢鐵路，在材料缺乏等條件下，用二十二天的時間，修復了岳陽到長沙間八座橋梁，特別是橋梁大隊在淩河橋上創造了一晝夜間打樁八

十六根和一天修橋四十五公尺的新紀錄。因而提前完成了粵漢路的搶修任務。

(二) 支援解放戰爭，粉碎敵人封鎖

在搶修中有兩件大事應該提到的：一件是完成軍事運輸，一件是交流南北物資，粉碎敵人海上封鎖。

一九四九年大規模的軍事運輸是中國歷史上第一次。時間由四月十一日開始到五月三十一日止，前後共計五十一天，平均每天五·五個列車，使用車皮二百輛，總計約為七億五千六百萬噸公里。此次軍運的龐大，使用車輛的衆多，旅行路程的遼遠，運送時間的短促，鐵路設備的簡陋，均為我國鐵路史上所僅見；但在全體鐵路職工的努力下，終於順利地完成了任務，保證了百萬大軍和大量物資的及時南運，因而保證了人民解放軍在江南的節節勝利。尤其難得的是：在軍事運輸過程中，沒有發生過行車事故及搶車誤點等問題，並且提前五天完成了任務。這件工作為什麼做得這樣好呢？它的關鍵在於事先有計劃有準備，召開了全國運輸會議，並製訂了「鐵路軍運暫行條例」，使軍運工作能夠集中統一；同時也由於解放以後的鐵路職工政治上提高了覺悟，改變了勞動態度，在工作上發揮了積極性和創造性，這都是完成軍事運輸的有力保證。

上海解放後，海上的交通被阻，上海、南京及武漢等大城市，經濟上發生了某些困難，要支援江南人民粉碎敵人海上封鎖，必須迅速恢復鐵路交通，而這就成為全體鐵路

職工最光榮的任務。

在長城以南，自從一九三七年抗日戰爭爆發以來，所有主要的鐵路如縱貫南北的津浦、京漢、粵漢等綫，橫貫東西的平綏、隴海、浙贛等綫，十二年來就沒有全綫通車，但一九四九年在國家財政和器材設備極端困難的條件下，由於全體鐵路職工及鐵道兵團全體指戰員的努力，以及各地黨政軍民的協助之下，先後恢復了北京到瀋陽、北京到上海、北京到滿洲里、北京到哈爾濱、北京到青島、北京到包頭、北京到武漢，以及武漢到廣州等各主要幹綫的直達快車。從此，北到滿洲里，南達珠江口，東自海州，西迄寶雞，鐵路暢通無阻。由於這些綫路直達列車的開行，使中國人民的首都和各大城市與鄉村緊密地聯結起來。由於中國大陸鐵路網的恢復，溝通了關內外各大行政區間的城鎮和鄉村的物資相互交流，支援了解放大軍渡江南下作戰，以及向東南、華南、西北和西南的大進軍，最後消滅了大陸上蔣介石匪幫的殘餘武裝。特別是由於京瀋和京滬的直達通車，使東北的糧食大批入關，北方出產的煤炭，源源不斷地運到南方去，南北物資的交流，對於支援上海、南京、武漢等大城市和華中、華東等地克服經濟困難，粉碎蔣介石匪幫和美國帝國主義的海上封鎖，起了決定的作用。計自五月二十七日上海解放後，海上交通被阻隔的時候起，東北及華北人民就利用鐵路交通積極支援江南，經由浦口運往上海、南京等地物資，至九月十八日止，不到四個月的時間，共達八十萬噸以上，其中煤佔七十四萬六千三百六十一噸，糧食二萬七千七百三十六噸（約合上海四百五十萬市

民四個月的食糧），木材一萬二千二百七十噸，其他物資共二萬四千零四十噸。

（三）搶修中怎樣克服了困難

在修復全國鐵路的巨大工程中，曾遇到一些困難，主要是缺乏鐵路器材。因為當華北在抗日戰爭和人民解放戰爭初期，解放區軍民爲了切斷日寇和蔣匪幫的輸血管，以爭取戰爭的勝利，曾把縱橫交叉和分割解放區的綫路，予以徹底破壞；鐵路沿綫的人民，把鋼軌埋藏起來，把枕木搬走，甚至連路基也給挖平；這在當時是完全正確和必要的。隨着革命形勢的發展，鐵路回到人民手裏，它不再是吸取人民血液和絞殺人民的工具了。當要修復鐵路時，首先遇到的困難，是缺乏鐵路器材。修復鐵路需要大量的鋼軌及枕木，其中尤以鋼軌最爲重要。當時國內既不能製造鋼軌，向國外購買又來不及，加上國家財政又很困難，怎樣來完成這個重大而緊急的任務呢？鐵道部就號召全體鐵路職工和沿綫廣大羣衆，踴躍獻納和搜集器材，同時華北、華中等大軍區及各地黨政軍機關團體也發出指示和佈告，以及召開談話會等，用各種方法號召人民參加這一運動。京漢鐵路沿綫人民聽到這一號召，都盼着鐵路迅速修築起來，紛紛把抗日戰爭及解放戰爭時期，在交通戰中所埋藏下來的鋼軌、枕木、鐵道零件等，全數從山溝裏、河流裏、深井裏挖掘和打撈出來，用自己的車子運到鐵路沿綫，獻給人民鐵道。邯鄲等區的人民在滏陽河裏和磁縣的煤井內撈出了兩千多根鋼軌，安新的農民也從兩丈深的水裏撈出四百多