

1949—1952

中华人民共和国 经济档案资料选编

交通通讯卷

中国社会科学院 中央档案馆编

中国物资出版社

F129.7
14
2

**1949—1952
中华人民共和国
经济档案资料选编**

交通通讯卷

中国社会科学院 中央档案馆

中国物资出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

中华人民共和国经济档案资料选编：交通通讯卷/中国社会科学院，中央档案馆编．-北京：中国物资出版社，1996.6

ISBN 7-5047-1086-5

I. 中… I. ①中… ②中… II. ①经济-档案资料-中国-当代②交通运输经济-档案资料-中国-当代③邮电业-史料-档案资料-中国-当代 IV.F129.7

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (96) 第 12051 号

1949—1952

中华人民共和国经济档案资料选编

交通通讯卷

中国社会科学院 中央档案馆 编

中国物资出版社出版

天津蓟县印刷厂印刷

全国新华书店经销

开本：850×1168 毫米 1/32 印张：38 字数：987 千字

ISBN 7-5047-1086-5/F·0392

印数：0001—2000 册

定价：60.00 元

此項研究受國家社會科學基金資助

《中华人民共和国经济档案资料选编》
编辑委员会

顾问	薛暮桥			
主编	刘国光	王明哲		
副主编	董志凯	陈廷煊	张景堂	刘美玲
编委	(按姓氏笔划排列)			
	于渝生	王礼琦	王明哲	朱文强
	刘国光	刘美玲	陈廷煊	李光田
	李志宁	张 志	张 丽	张景堂
	张辑哲	武 力	剧锦文	董志凯
	赵增延	韩志宁	谢玉叶	

总 序

刘国光

中华人民共和国屹立于世，已经整整 40 个春秋。

40 年来，中国人民为了摆脱贫穷和落后，备尝创业的艰难，失误的痛苦和成功的欢欣，在半殖民地半封建的旧中国的基础上，建立起社会主义的国民经济体系；使落后的农业大国进入了工业化阶段，并正向着高度文明、高度民主的社会主义现代化强国迈进。面临新的世界性的现代化竞争的挑战，我们必须深化改革，完善社会主义生产关系，发展社会生产力。为此，我们要在马克思主义指导下，将国内外一切先进思想理论、管理经验、科学技术成果与中国的社会实践相结合，并在此基础上建立有中国特色的社会主义理论。这是我国社会科学工作者义不容辞的历史使命。为了完成这项任务，我们必须谙熟国情，了解自己，科学地总结历史经验教训，尤其需要系统、深入、有创见地研究中华人民共和国经济史。而广泛地、翔实地占有中国现代经济史料，包括 40 年来有关中国经济体制、经济运行、经济效益的统计、文书等档案资料，则是为学术理论大厦奠基和建设实践征途铺路的基础工作。

新中国的创业者和建设者们，以卓绝的智慧和劳动，为我们留下了浩如烟海的文献档案、资料书刊。然而由于历史上的种种原因，这些珍贵文献长期以来被束之高阁，难以发挥作用。十一届三中全会以来改革开放的春风促使档案部门和专业科研人员携起手来，共同编辑出版经济档案资料。从而使中华人民共和国经

济史的研究，有可能建立在一个扎实坚固的基础上。《中华人民共和国经济档案资料选编》就是中央档案馆和中国社会科学院共同努力的结果。

这是一部有关中华人民共和国经济史料的大型学术资料系列丛书。它既是资料性的，也是学术性的。说它是资料性的，因为书中正文内容全部采用原始的档案资料，在编辑过程中严格维护文献原意，对重要文献资料力求兼容并蓄，毋使遗漏，并且为读者进一步深入探索提供详尽准确的来源和出处。说它是学术性的，因为它是编者对汗牛充栋的文献资料进行去粗取精、去伪存真、由此及彼、由表及里研究分析的基础上，按照生产关系变革，生产力发展、经济体制演变、经济运行各个环节等方面分门别类，设立卷次，详列纲目，按类编排的。在编排的过程中注意到历史和逻辑的结合，每一卷资料都是一个有机的整体，使读者一目了然，便于比较分析和研究，而不同于一般的文件汇编。这部学术资料书还具有探索性的特点，它对于浩繁的新中国的经济档案资料所进行的全面系统的整理，是前人没有做过的，可以说是一种开拓性的尝试。

这部系列丛书是协作的成果，除了中央档案馆和中国社会科学院通力协作外，还得到国务院、国家各部委档案部门的热忱支持，并承蒙当年领导我国经济建设的老同志的谆谆指教，在此向他们致以衷心的敬意和谢意。

薄一波同志为全书题辞，给予我们极大的鼓励和鞭策。

由于这部系列丛书的编辑是一种新的尝试，加之档案资料的分散和统计资料（特别是建国初期的）的不完备，编辑工作必然有诸多不足和不尽人意之处，敬请读者提出批评建议，以便再版时改进。

凡 例

一、《中华人民共和国经济档案资料选编》是一部大型经济学术资料系列丛书，也是一部工具书，编辑的目的是为经济领导部门、经济工作者和从事经济研究、历史研究以及教学等方面的人员提供比较系统全面的经济档案资料。

二、本丛书按中华人民共和国经济发展的各个历史时期顺序编排。第一批为1949—1952年即国民经济恢复时期的资料。全书力求全面系统地收集选录1949—1952年我国国民经济恢复时期有关生产关系变革、生产力的发展、经济体制演变以及生产、流通、分配、再生产等经济运行诸环节的主要档案资料，反映该时期我国经济生活方面的基本情况。

三、全书按专题立卷，包括综合、工商体制、农村经济体制、工业、农业、交通邮电、商业、外贸、基本建设投资 and 建筑业、财政、金融、劳动工资和职工福利、物资等卷。

四、部分卷的内容间有交叉，但从各卷的特点出发各有侧重。

五、各卷的结构大体一致，一般采用纲、目、子目三个层次，按“第×部分”、“一、二、三”、“（一）、（二）、（三）”排列，部分纲目设立分子目。多数卷写有《前言》，编有《附录》。

六、由于按专题立卷设纲目，并确保材料精练，增加信息容量，对档案资料大部采用节录、摘录处理。凡录用主要内容者题目在文前，出处在文后；凡局部采用者，题目、出处在文后。为便于读者了解档案资料原貌，尽可能整段选编，并对删节之处注明〔上略〕、〔中略〕、〔下略〕。对部分人名、事件资料及已变更的地名，在页下加以简要注释，当页编码。在每个子目之中，资料一般按时间顺序排列，并照顾事件、逻辑相关联者放在一起，以

便查阅。

七、凡属编者加在行文中间的文字，均加〔〕号；凡为讹误字，在该字后面加〔？〕号；残缺或模糊难辨的字，用□号表示。

八、各种资料标题下的日期以及资料出处的日期一律使用公元，用阿拉伯数字表示，资料中的年代日期和数字，一仍其旧。

九、1955年3月1日我国币值改变前的资料中的货币单位，一律为旧币，10000元相当于1955年3月1日改变后的1元。国民经济恢复时期本书个别采用新币为单位的资料，均在页下加注说明。

十、资料出处置于该件资料之后。为节省文字起见，档案资料出处以字母和数码代之，首为档案资料保存单位，次为档案资料分类编号，括号内为资料书的年号、卷次等。书后附部分资料书目索引。

前 言

中国近代交通邮电事业，已有几十年的历史。自1840年英帝国主义发动侵略中国的鸦片战争起，中国逐渐沦为半殖民地半封建的国家，中国的交通邮电事业同其它事业一样，也充分显现出半殖民地半封建的性质，成为帝国主义、官僚资本主义掠夺控制中国人民的工具。同时在管理上也形成了设备杂乱、规章不一、分散落后、各自为政的状态。又由于长期战争，特别是国民党败退时的大肆破坏，加之解放后美蒋对新中国实施封锁禁运，敌机轰炸和土匪的骚扰，就更增加了恢复交通的艰巨性。但是交通的恢复是国民经济恢复的重要前提之一，中央十分重视交通事业的恢复，在极端困难的情况下，投入大量资金用于恢复交通和新线建设。依靠广大工人和解放军指战员，在极短的时间内，不仅修复了原有的线路设备，而且进行了天兰、成渝等铁路、青藏康藏等公路、国内和国际的有线通信等若干重要工程建设，为国家经济的恢复做出了重大贡献。

(一)

铁路的恢复和建设取得巨大成就。据1949年的统计，我国铁路干支线（包括台湾、海南岛）总里程为26,877公里，线路多集中于东北、沿海和中部地区，而西北、西南则几乎是空白。就是这少量的铁路特别是桥梁，又遭到战争的严重破坏，几乎没有一条线路能够畅通。为了取得解放战争的最后胜利和恢复国民经济，中央为尽快恢复原有线路和新线建设，作了多次的指示和进行了周密的计划。铁道兵团、铁路职工和广大群众，响应毛主席“解放军打到哪里，铁路修到哪里”的号召，很快修通了原有线路，保

证了军运和城乡物资的交流。1950 年开始了宝天、天兰、成渝、来镇等新线的建设，在施工中，广大军工民工战胜了人们难以想象的困难，甚至为工程的胜利献出了宝贵的生命。这些线路的建成通车，实现了人们世代代的梦想，沟通了西北、西南与内地的联系，为西北、西南的开发和人民生活的改善创造了条件。在短短的四年中，总计修复线路 9,991 公里，新建线路 1,473 公里，至 1952 年底，全国通车里程达到 24,232 公里。同时还大力建立整顿了各级机构，建立了各项规章制度，实现了全国铁路的集中统一领导，使铁道运输事业走上了健康发展的道路。

随着国民经济的迅速恢复，铁路各项建设顺利发展，对铁路运价作了及时调整，使运输效率逐年提高，运量逐年增加。三年间车辆的周转时间逐年缩短：1950 年为 3.34 天，1951 年为 3.22 天，1952 年即缩短为 2.90 天。货物发送吨数，1950 年完成 99518.8 千吨，1951 年完成 110390.9 千吨，1952 年完成 131613.5 千吨，1952 年为 1950 年的 132.2%；客运 1950 年为 156947 千人，1951 年为 160506 千人，1952 年为 163719 千人，1952 年为 1950 年的 104.4%。同时还保证了抗美援朝各项运输任务的完成。由于客货运量的增加，铁路营业收入也不断增加，如 1950 年为 7774053 百万元（旧币，下同），1951 年为 10931463 百万元，1952 年为 12634991 百万元，1952 年为 1950 年的 162.5%。

铁路是国家进行经济建设的大动脉，铁路的迅速恢复和发展，不仅使中央和大行政区、城市和广大乡村联成一体，对于国家政治的稳定起了重要作用，而且对于打破敌人封锁，开展城乡物资交流，帮助各大城市克服困难，救济灾荒，对整个国民经济的恢复，都作出了重大贡献。

（二）

解放初期，我国大陆公路总长 144,320 公里。旧中国的公路多是为国民党打内战和帝国主义为侵华战争和掠夺我资源的需要

修筑的，而且多集中在东北东南一带，西北只占8.1%。路质低劣，多为沙土路，晴通雨阻，运输不便，行车事故多，可以说没有一条线路是合乎标准的。1949年国民党军队败退时，绝大部分公路遭到破坏。

运输车辆缺乏，厂牌复杂，维修困难，汽车燃油只能靠进口，燃料缺乏。中国这样一个大国，当时只有两万多辆汽车，且十分破旧。

新中国诞生以后，在交通事业的恢复中公路虽不是重点，但三年中国家仍拨出1.9余亿元，恢复了近14,000公里，改建8,000余公里，新建1,700余公里，并勘测23,000余公里的线路。到1952年底，公路通车里程已达13万余公里，比1949年增加73%，约半数达到晴雨通车的要求。在青藏、康藏、昆洛及东南华南支前公路的建设中，广大员工艰苦奋斗，不怕牺牲，战胜了恶劣的环境和物质上的困难，完成了艰巨的修路任务，为支前，开发边疆，巩固国防，加强民族团结作出了巨大贡献。

由于公路的修复和改善，以及合理组织运输力量，较好地完成了各项运输任务。1952年国营汽车完成货运420余万吨，较1950年提高180%，货物周转量2.7余亿吨公里，较1950年提高126%；客运4,100余万人，较1950年提高92%，完成旅客周转量11亿人公里，较1950年提高65%。

为了加快运输业的恢复和发展，从中国运输力的现状出发，中央和各级政府都非常重视组织民间运输力量，充分发挥人力畜力运输工具的作用。

(三)

中国有开展水运的优越条件，沿海航线长达21,325海里，内河航线39,799公里。但旧中国的航运事业却非常落后，大的轮船公司多为帝国主义官僚资本主义所控制，并多是落后的木帆船运输。解放初期，由于美蒋对海运严密封锁，大的港埠遭到战争破

坏；大的船舶大部被劫往台湾；驶往海外和香港地区的船舶起义回归时，又遭到英帝国主义阻挠，使我国的海运特别是南洋海运几乎陷于停顿状态。内河航运，港口设备落后陈旧，航道淤积，航运业多为封建把头所把持，广大船民处于困难境地。

为尽早恢复航运，中央先后对航务港务工作作了重要指示，建立整顿了各级机构、统一航运领导和规章制度、改造私营航业、开展了民主改革、争取海轮回归、进行了塘沽新港、黄浦港、浦口码头及沿海内河港埠的建设和改善、打捞修理沉船，成立中波轮船公司、开展远洋运输、大力组织木帆船等等，不但打破了敌人的封锁禁运，而且使航运事业迅速恢复。到1952年底，内河通航里程达90,000余公里；有机动船舶4,700余艘，353,000吨，100,000客位。1952年全国内河轮驳共计完成货运量960余万吨，货物周转量36.7亿吨公里，客运量2,700余万人，旅客周转量17亿人公里；木帆船货运2,800万吨，货物周转量34亿吨公里，客运量300余万人，旅客周转量7,900万人公里。海上机动运输船舶达400余艘，255,000余吨，9,000余客位。1952年全国沿海运输共完成货运量400余万吨，货物周转量20余亿吨海里，客运量76万余人，旅客周转量1亿余人海里。

(四)

旧中国的邮电事业，同交通运输业一样，也处于分散落后的状态，同样遭到战争的严重破坏，尤其是华北地区的通信线路受破坏最为严重。随着解放战争的胜利，各地分大区接管了邮电机机构。为尽早恢复邮电业务，在接管中采取了不打乱原企业机构，按原系统自下而上整套接管的方针。随着新中国的诞生，这种分区的邮政电信已不适应形势发展的需要。为实现全国邮电事业的统一，于1949年12月召开了第一次全国邮政会议，决定成立邮政总局，领导全国的邮政工作，各大行政区的管理局改为全国邮政总局的总分局，归邮政总局直接领导；并人员职称、工资福利、业

务方针、财务、供应等都作了具体规定。1950年初又召开了第一次全国电信会议，决议采用四级制，统一全国电信组织机构。但由于邮电分立，不仅人力财力使用上不经济，广大城乡用户也不方便。为此，决定对邮电实行“集中领导，分别管理”的原则，逐级合并全国邮政电信机构，实现了全国性的邮电合一的集中统一领导，为邮电建设创造了良好的基础。同时，在国民经济十分困难的情况下，为实现通信重心向北京的转移，使中央的方针政策及时在全国得到贯彻，尽力抓了邮电的基本建设。在广大员工的奋斗下，很快开通了北京至各大行政区的有线电话、电报电路，并完成了世界陆上最长的北京至莫斯科的国际有线电路。至1952年，长途线路总长达41万多公里，使全国通信联络根本改观。邮政方面，到1952年底，邮路里程达到134万公里，邮电局所达到5万多处，大陆邮路已基本畅通。

随着基本建设的发展，邮电业务量也逐年发展。邮电业务总量，1950年为172,190千元，1952年达到252,622千元。各项业务量也得到了迅速的恢复，如函件1949年为598,744件，1952年达到808,935件。包件1949年为2,771千件，1952年达到13,958千件。电报1949年为11,286千份，1952年为12,036千份。长途电话1949年为9,016千张，1952年达16,278千张。报刊发行实行了邮发合一的制度，1952年报刊发行量达1,682,105千份。同时，还与苏联、朝鲜等国家签订了邮电协定，加强了国际通信联系。

（五）

我国民用航空事业，在解放初期可以说是一张空白。1949年民航局成立后，建制归军委，当时主要任务是筹备开航工作，两航起义后的接收清理工作以及机构人员的清理整顿等。由于英帝国主义的阻挠，中航央航起义飞抵京津的飞机只有12架，两航大部分的飞机及设备仍留在香港。这少量的飞机，经过整修，成为

开展航运工作的基础。根据当时的条件，只能实行小飞的原则，而且也多为试航的性质。经过认真的筹备，1950年8月1日民用航空正式开航，三个月补贴了47亿多元，虽然费用高昂，但新中国开始有了自己的民用航空。这是民航事业发展的基础。当时的几十架飞机完成了支援进藏空运及救灾、专项飞行，民用等重要任务。1952年民用航空货运达2.047吨，货物周转量2,432千吨公里。同时还开展了国际间航运工作，1950年3月中苏签订了关于创办中苏民用航空股份公司的协定，开辟了北京——赤塔、北京——伊尔库茨克、北京——阿拉木图等航线，并于1950年8月1日正式开航。这不仅对我国经济文化的发展及加强中苏经济文化合作有重大作用，而且对中国民航事业的发展也有重要意义。

(六)

本卷分为铁路、公路、水运、邮电、民用航空五大部分，所选材料主要来源于中央档案馆保存的有关档案资料，也得到国家有关部委的帮助。本卷涉及面广，档案资料浩繁，只能节选其中很少一部分，但也力求作到能基本反映出三年恢复成就。在选材过程中，有些重要的档案资料缺乏，使本卷内容不够全面，更由于当时各项统计工作不健全或方法不同，使有些数字不一致。本卷由谢玉叶编辑，张志同志参加了部分工作。由于编者水平有限，又对交通邮电工作不熟悉，选材编排不当之处，请读者拟评指正。

谢玉叶 张 志

1995年7月

目 录

总序	(1)
凡例	(1)
前言	(1)
第一部分 铁路运输业的恢复和发展	(1)
一、建国初期铁路的接管	(3)
(一) 建国初期铁路运输概况	(3)
1. 铁路运输概况	(3)
2. 加强护路工作, 严防匪特破坏	(9)
(二) 中央关于铁路接管工作的方针政策	(16)
(三) 接管工作简况	(21)
1. 大区铁路的接管	(21)
2. 对中长铁路的接管	(26)
二、全国铁路的集中统一管理	(34)
(一) 全国铁路领导的统一——中央铁道部的建立及各 级组织机构的调整与完善	(34)
(二) 铁路工作制度的统一	(51)
1. 统一运输管理	(51)
2. 统一客货运价	(68)
3. 统一财务管理	(96)
4. 在铁路各部门实行经济核算制度	(106)
5. 统一人事、工资制度	(121)
(三) 开展劳动竞赛, 促进生产发展	(126)
(四) 中苏铁路联运协定的签订	(135)
三、铁路修复和建设的巨大成就	(138)
(一) 铁路的修复、新建与养护	(138)

1. 铁路的修复	(138)
2. 铁路新线的修建	(165)
3. 铁路养护	(277)
(二) 机务工作	(333)
(三) 车辆的清查、检修和调度	(340)
(四) 电务设备的恢复与建设	(355)
(五) 铁路工厂的恢复与发展	(367)
1. 铁路工厂的接收、整顿与建设	(369)
2. 管理工作的改进	(372)
3. 车辆修复与生产任务的超额完成	(380)
(六) 材料供应	(386)
1. 铁路器材的搜集	(386)
2. 铁路仓库物资的清理与调配	(392)
3. 材料工作制度的建立与铁路器材的计划供应	(398)
4. 材料供应工作的成就	(405)
(七) 铁路基本建设投资情况	(412)
四、铁路运输任务完成情况	(415)
(一) 运输计划工作	(415)
1. 统筹计划是完成运输任务的保证	(415)
2. 吸取教训, 改进运输计划	(424)
(二) 运输任务超额完成	(432)
1. 军事运输	(432)
2. 客货运输	(439)
五、铁路财务收入逐年增长	(458)
第二部分 公路运输的恢复与发展	(485)
一、建国初期公路运输状况	(487)
(一) 全国公路运输概况	(487)
(二) 各地区公路运输概况	(488)
1. 华东区	(488)
2. 华北区	(490)