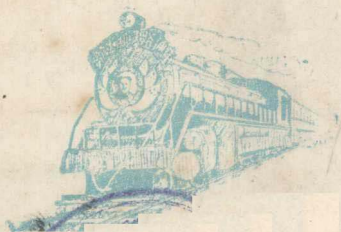


通蘭鐵路 車感想文選



天蘭鐵路通車感想文選



西北人民出版社

一九五二年·西安

書號：0450

天蘭鐵路通車感想文選

編輯者：西北人民出版社
出版者：（西安西五路138號）

印刷者：永安印刷廠
（西安端履門九二號）

發行者：新華書店西北總分店
（西安蓮壽坊正新巷8號）

1—11.000

九五二年十二月初版
定價：（甲）1,300元

編者的話

天蘭鐵路在一九五二年國慶節通車了。

兩年多來，天蘭路上的全體職工，盡了他們極大的努力，不僅是勝利地提前完成了任務，而且也豐富了祖國建設中的領導經驗與工程經驗。同時，通過這次偉大的修建工程，職工們本身也得到了很好的改造和進步。本書收集的幾篇文章，就是參加修建的職工們通過一些親切的感受與心得來說明自己的收穫的。這裏有：參與過二十多條鐵路修建的老前輩的感言；有政治工作者的體會；有和工人結合因而有所創造的工程師的敘述；有初下現場的女工程師和推土機女駕駛員的心裏話；有勞動模範向困難、向經驗主義作鬥爭的經過；……。在這些不同的感受中，他們都共同地認識了黨和羣衆的偉大力量。

這本書，對廣大讀者，特別是知識分子和技術幹部是有一定教育意義的。由於材料限制，可能還有這類的好文章沒有收集進來，特致歉意，並希讀者對本書提出意見，指正。

目錄

天蘭鐵路通車感言·····	中央鐵道部顧問劉寶善···一
政治工作的一點體會·····	西幹局第三工程段 政治委員呼子明···五
什麼力量支持我修復了氧氣製造機·····	西幹局內燃機修配廠 工程師朱永康···八
我要感謝毛主席·····	西幹局直轄四隊 女工程師胡文鴻···一一
修建天蘭路對我的教育·····	西幹局第五工程段 工程師戴統三···一四
回憶天蘭鐵路開始釘道的時候·····	西幹局第六工程段段長 全國鐵路勞動模範丁萬臣···一七
爲通車蘭州我們克服了一切困難·····	西幹局木橋隊隊長 全國鐵路勞動模範王德純···二〇
毛主席指引俺向光明的大道邁進·····	西幹局 推土機女駕駛員胡友梅···二三

天蘭鐵路通車感言

中央鐵道部顧問 劉寶善

天蘭鐵路提前通車了，這是新中國建設事業的又一勝利。這一事實充分表現了中國人民進行經濟建設的強大力量，充分說明了新民主主義制度的優越性。在中華人民共和國成立三週年紀念，慶祝天蘭路提前通車的今天，回顧本人數十年來參加鐵路建築工作的歷史，真有無限感慨。

一八九九年本人卒業於滿清政府設立的山海關北洋鐵路學堂，開始從事修築鐵路的工作，到現在已有五十三個年頭了。過去的五十年中，我也曾翻山涉水，四處奔波，想在中國鐵路建設事業中獻出自己的一分力量，我所參與修築起來的鐵路，也有二十餘條。可是仔細想一想，這許多條鐵路在反動統治下，帶給中國人民的不是幸福而是災難。那時的鐵路是人民出力出錢修築的，可惜它並不是爲人民服務的，它却成了帝國主義侵略中國的吸血管，成爲軍閥官僚以及後來國民黨四大家族調兵遣將進行內戰、鎮壓人民搜刮人民的工具。誰也不能否認，在反動統治時，鐵路通到那裏，那裏的珍貴物資就更大規模的遭受到帝國主義與買辦階級互相勾結的殘酷掠奪，那裏就變成了他們走私、傾銷的罪惡市場。粵漢鐵路修到廣州以後，我曾親眼看見英帝國主義把一系列裝滿銀元的貨車運走了。

勤勞、勇敢和有高度智慧的中國人民，在修建鐵路方面，也有光輝的成就和先進人物。如一九〇四年詹天佑先生主持修建京張路，當時帝國主義者都抱着懷疑與輕視態度，認爲我們一定要失敗。結果，恰恰相反。帝國主義者修築鐵路完工期限總是一再延長，工款也是一再增加。這條鐵路不僅比他們花錢少、修的好，而且也修的快。不過這些，只是不被歷來的反動統治者、帝國主義在中國的走狗

爪牙重視罷了。

辛亥革命以後，我們總以為中國的鐵路可以由中國自籌自辦了。但是國民黨反動派甘願充當帝國主義的走狗，在鐵路建設方面仍是處處依賴帝國主義。此後，中國所修的鐵路款項多是向帝國主義國家去「借」，工程師技術人員都是向帝國主義國家去「請」。所修鐵路標準極不一致，借德國的款是用德國標準，借法國的款是用法國標準，借英國的款又是用英國的標準。標準不一，就決定了修築鐵路所需要機械、器材以至火車上的每一零件，也便各有不同。因之那個機械零件壞了，就得到修築那條鐵路的帝國主義國家去配。這就是他們的「生財之道」。從這些不同的標準中，可以完全看出帝國主義在中國投資修建鐵路的陰謀，是要把中國變成他們各自的殖民地，控制中國的一切。

解放了，中國人民推翻了帝國主義、封建主義、官僚資本主義在中國的統治，中國人民站起來了！在毛主席和中國共產黨的英明正確領導下，一切翻身了，鐵路也翻了身。中國人民用自己的雙手和智慧，在蘇聯友人無私的援助下，於短短的三年過程中，不僅把全國所有鐵路全部修復，同時來（賓）鎮（南關）、成（都）渝（重慶）、和天（水）蘭（州）三條鐵路也都在好、快、省的原則下相繼提前完工。這是多麼偉大的事！

天蘭路是新中國成立後新修鐵路中工程最艱巨的一條。但是任何困難都被我們克服了。拿全長一千九百八十公尺的某隧道（這是我國關內最長的一條隧道）的修建情形來說吧！這樣長的隧道，工程本身就够困難了，何況我們在修建時機械設備方面還不够齊備，有的機械因地質關係也用不上，就造成了難上加難的情況。但是我們有了共產黨的英明領導，工人得到了解放，覺悟大大提高，實行民主管理，科學的組織了勞動力，發揮了羣衆的智慧，這就出現了很多創造發明，克服了一切困難。譬如在打導坑方面，由雙人打鉆法改為單人打鉆法，進而又創造了雙層三節開挖導坑的方法。如此，就增

加了工作面積和提高了工作效率。後來因爲開挖效率提高了，可又增加了新的困難，這個不到六尺寬的導坑，每天需要運進五百多公噸材料，運出五百多立方公尺廢碴。大家可以想見，這就像在狹長的地道裏來回搬運大批的東西一樣，該是多麼困難的事！爲了解決洞內、外的運輸問題，工人同志們又創造了「雙層滑梯」和「活動道岔」等方法。這就使得這個艱巨工程在今年五月底（最初計劃五三年六月完工）提前一年完成了。這是我參與中國鐵路建設的數十年中，從未見過，也從未聽過的事情。

我還要談一點，在修築路基方面，過去是將路基修好以後，令其自然沉落，兩三年以後才能鋪軌。現在採用蘇聯「分層填土打夯」的路基修築法，就可以在路基剛剛修起後鋪軌通過，這在時間上又是多大的節省！可是，在起初有些技術人員由於保守思想作祟，認爲「太浪費」。事實證明：這樣不但省工、省料而且能使路基堅固，從而不但保證了行車的安全，而且使提前通車蘭州變爲可能。其他像橋梁成品的製造等，都是蘇聯先進經驗對中國人民鐵路事業之重大幫助。我和蘇聯專家相處過，蘇聯專家看到我們的缺點，就毫不客氣的提出批評，同時又和我們的技術人員共同研究提出改進意見。他們不浪費一分鐘時間，整天辛勤的工作。像這種大公無私的國際主義精神，也是我五十年來從未見過的。天蘭路還採用了先架部分臨時便橋和遇到地形困難的情況下便繞繞過，以戰勝山地修路在材料運輸方面的困難，達到全面施工並便利改用正綫，改架正橋在工期方面縮短的施工方法，起初有些同志也認爲這樣太不「正規」，「還是慢慢來吧」！今天的事實證明，這樣新的工作方法是正確的。

在天蘭路整個修建過程中證明了一個很重要的道理，就是過去的單純技術觀點是行不通的，必須有政治思想的領導才能把鐵路修建好。在天蘭路修築中，由於政治領導了技術，就打破了一切陳腐的保守思想，發揮了羣衆的智慧和創造力量；採用了羣衆的合理化建議，學習了蘇聯的先進經驗，就使

工程達到了較好的要求和提前完成了通車任務。這是巨大的成就。在新中國成立剛剛三年的今天，無數像這樣令人驚心動魄的事蹟都擺在我們面前了。從這些事實裏使我確信：只有在中國共產黨領導下的新中國，才能發展人民的鐵路事業，也只有永遠跟着共產黨走，我們才能夠從勝利走向勝利。

（原載一九五二年十月三日「羣衆日報」）

政治工作的一點體會

西幹局第三工程段政治委員 呼子明

一九五〇年組織上從部隊把我調到西北鐵路幹綫工程局工作。

黨過去曾領導全國人民戰勝了國民黨反動派，今天要領導全國人民建設一個繁榮昌盛的新國家。無數革命烈士流血犧牲了；我能看到中國人民的勝利，能參加祖國的經濟建設，這是多麼幸福！多麼光榮！但是，由於個人對搞好經濟建設這一政治任務認識不足，思想上還存在一些模糊看法，總覺得鐵路建設事業是一種專門的技術工作，像我這個莊稼人出身從沒見過火車的人怎麼能修鐵路呢？不懂技術的人怎麼能領導技術工作呢？於是自己打了個小算盤：組織的分配，我堅決服從，將來能培養出一批政治工作骨幹，建設起黨、團組織以後就改行。五一年大批政權機關幹部陸續調到局裏來，有主要負責幹部，也有很多文化程度比我還低的同志。這些同志不也是「外行」嗎？沒有共產黨人克服不了的困難！想到這裏我逐漸樹立了「長期打算」的思想。

我初到第二工程段時，一般職工特別是某些技術人員對黨在企業中的政策不了解，抱著一種懷疑態度。有的說：「共產黨派人來監視我們了。」有的說：「你們的政治再高，可是光憑政治也打不通隧道呀！」有的技術人員乾脆不相信我們能領導鐵路建設事業。當時，一切工作沒入正規，黨、團力量較弱，別人常翻着眼皮兒看我。找人談話又是問一句說一句。在這種情況下，我回想到黨曾經不斷地教育過我：「只要和羣衆在一起，就會產生出無窮盡的力量來。」於是，我時刻警惕自己，永遠保持自己參加革命以來吃苦、耐勞、樸素的作風，緊緊地依靠羣衆。我在生活、工作上和職工同志打成

一片，使他們對我沒有絲毫「特殊」的看法。有一次，街上停放着一輛汽車，這部車到工地去，路過姚家莊，而姚家莊却正需要供給材料。這部汽車馬上就要離開這裏，情況很緊，本段材料主任看到以後說：「可以把院裏堆的一百多塊木板捐到那裏去。」工程段離汽車停放處有一里多遠，汽車又不能開到段上來，需要將材料扛出去。這時大家剛上班，材料主任吆喝了幾聲沒人回答，於是，我把帽子一丟，上衣一脫，揹起一塊木板就走，大家看到政委都揹起來了，也相跟走出了辦公室，完成了這件任務。這樣，就逐漸改變了一些同志的錯誤認識，他們再不把我當「官」看了。從此，大家也願意和我接近了。以後，我便抓住一切機會找職工談話，從思想上去提高他們，特別是對一般技術人員，光態度和黨和平共處是不行的，必須拿活生生的事實從思想上幫助他們，使他們知道自己的缺點，從認識自己的過程中不斷提高自己。有一回，有一個隧道場方了，工程師們雖然已經擬出了施工計劃，但是由於大家經驗不足沒人敢挺身而出負起責任。最後有個工人出身的老工程師說：「好，交給我吧！」其他人不言傳，於是我立刻啓發大家：「做事必須像這樣大胆負責，若不，啥事也難做成。」這對工程師們是個很好的教育。又有一次，我們某處涵管設計鋼筋是九公分，而技術人員在施工中却按九公寸使用，於是我拿這件事讓技術人員們討論，以後像這些不負責的現象就少了。

自己不懂技術，怎麼辦呢？光坐在段裏嗎？不成。毛主席在「論人民民主專政」一書裏說：「……嚴重的經濟建設任務擺在我們面前。我們熟悉的東西有些快要閒起來了，我們不熟悉的東西正在強迫我們去做。……我們必須克服困難，我們必須學會自己不懂的東西。」於是，我便經常深入現場，老老實實地向職工們學習，見啥不懂就問。我覺得這是最好的學習方法，只有深入實際，才能學會更多的東西，才會發現更多的問題，解決更多的問題。

去年年底，我到某施工地點去，這是一座很高的山崖，它的頭向北伸，從路基上看這個崖頂，綠

子像要墜下來。爲避免山頂塌方，要花十八億元建築一座長達九十二公尺的明峒。

我站在山脚下，仔細看了一下山的表皮是風化碎石；再看看山的基礎沒有失去平衡。於是我想：把那看着快要掉下來的山頭刷去，就不用不着修明峒了麼？從過去在現場的學習中，覺得自己的意見對，可是，咱是外行，又沒把握。下來我便誠懇地徵求技術人員的意見，有的半信半疑，有的認爲是「狗捉老鼠多管閒事」；有的表示同意。我把這個意見提到了局的領導上，跟着派來了兩位工程師來檢查。結果是：可以不修明峒，但必須改綫，免得將來發生塌方事故。這樣合算下來能節省八、九億元。既然能刷坡爲啥又要改綫呢？我想不通，於是找了幾位技術人員一同去現場觀察。回來，我又向他們誠懇的請教說：「這個工程處理對了，可給祖國節省不少錢；弄不好就糟了，請你們慎重研究。」最後得到了所有技術人員的支持。結果明峒不修了，也不需要改綫了，只是在山根下修了一道長五十米的禦土牆，化費些錢，和修明峒相比，那數字太小了，最後使國家節省了十六億元。

天蘭鐵路通車了！我親身體驗到：過去一直和莊稼漢打交道的也好，和槍桿子不離身兒的也罷，只要我們能認真執行黨的決議，在工作中依靠羣衆，深入現場，虛心向工人和技術人員們學習，任何困難也能克服，我們完全可以領導好經濟建設工作。鐵軌前進一步，這種體會也就更深一點。這是黨長期而耐心地培養我的結果，今後一定要加緊學習，把鐵路建設工作做的更好。

（原載一九五二年十月二日「羣衆日報」）

什麼力量支持我修復了氧氣製造機

西幹局內燃機修配廠工程師 朱永康

我是一個機械工程人員。今年上半年，在上級的支持和同志們的幫助下，我們修好了西北僅有的一部氧氣製造機，從七月份起開始出氧了。

氧氣製造機是一個很複雜和龐大的機器。在鐵道工程中要用很多氧氣。過去西北鐵路幹綫工程局從上海、天津購買氧氣，不但成本高，而且由於長途運輸，容易發生危險。在這種情況下，西北鐵路幹綫工程局決定把接收的一部破爛氧氣製造機修復。去年十一月，設計處張學儒處長把這個任務交給我。在交給我這個任務時，張處長詳細說明這個機器對於西北建設的重要性，並請鐵道部給我寫了介紹信，以便到上海去了解製造配件情況。在做預算時，我分作修復、生產、改進三期編製，送請批審後，僅三天就批下。這不禁使我想到了國民黨統治時期我編造的一個預算的命運。那時我會提出一個建議，主張在軋石機後裝一圓筒形鋼絲篩，以加速篩石速度。主管人讓我編造預算，我依照實需數字做了，但他却批了按七折發給。原來他以爲我動了腦筋，必定是爲了從中取利。他認爲：「不然，你爲什麼要花這個腦筋呢！」我氣極了，只好放棄這個建議。

今年七月一日，開始試製氧氣時，因爲漏氣，製出來的氧氣純度只有百分之五十，根本不能使用。當時有些同志心裏冷了半截，有的同志怕浪費汽油，就說把車關了吧。但我想，假若不在開車時找出原因來，關了車就更沒辦法了；而且再開車試驗就更浪費。所以我請求湯廠長再繼續開一會車以找出原因。湯廠長立即支持了我的主張。後來我們發現漏氣的原因是螺絲太鬆。湯廠長聽到了，馬

上就說：「去車一個螺絲吧！」我說：「怕時間來不及！」湯廠長三步併作兩步地跑了出去，十五分鐘後，拿回一個新螺絲來。我們立刻換上，消滅了漏氣的現象；四十五分鐘後，氧氣純度上升了，由七十度，直到九十八度七。領導同志這樣親切地支持，使我們的技術能够很好發揮，為祖國的鐵路建設服務。在國民黨時，能够得到嗎？絕對不能够。在那時候遇到這樣的情況，只會得到譏笑和責備。

今年六月二十四日，我因為配藥品時麻痺大意，使兩眼立刻失明。在診治期間，機械處夏處長和湯廠長都親自到醫院慰問我。協理員也派人詢問病情。我的有力助手青年工人王兆雲，一天幾趟跑來看我。這都使我非常感動。在我的眼睛還沒有完全好的時候，我不願醫生的勸阻，就決定出院工作。

我那裏來的這股勁呢？

我曾經出國抗美援朝，親眼看見敵人的殘暴，更加體會祖國的偉大可愛。每一個朝鮮人民，都會用激動的心情，向我們述說中國人民志願軍英勇殺敵的故事。有一次我們的戰士在挖掘定時炸彈，剛挖了一半，上級命令他們去吃飯，就在他們離開的一剎那，炸彈爆炸了，可是我們的戰士，並想不到那種可怕的「萬一」，他們却很坦然地笑一笑：「啊！爆炸了！再挖一個去！」這些英勇的戰士，他們爲了什麼？還不是爲了保衛我們祖國的建設事業嗎？回到祖國的建設崗位以後，他們的英勇精神就變成了我的力量。我想：要不好好工作，就對不起那些挖掘定時炸彈的人。這也就是我能够堅定地爲修復這部機器而奔走的原因。譬如做這部機器的橡膠袋，我到上海，不知跑了多少家工廠，他們都說不能製，最後到大成橡膠廠，我解說氧氣製造機對西北建設的重要性。這個廠的工程師同意試試看。經過多次的試驗，不怕氧化的橡膠配製成功了，那時我喜得真要跳起了，但是，馬上蒸缸的問題又來了，從那裏去找那樣大的蒸缸呀？我們便動腦筋，想辦法，絞盡了腦汁還是行不通，這個廠的工程師宣佈他已毫無辦法，這時我建議他召集工人談談，當時他很不以爲然，他反問我：「你們廠裏生產中

出了問題，是工人問你呢？還是你問工人呢？」我回答他：「以前是工人問我，現在是工人問我，我也問工人」，他總算勉強接受了我的建議。於是，我們便一起召集工人座談。「三反」、「五反」後，工人的覺悟提高了，為着建設祖國的西北，工人們開動了腦筋，克服了沒有蒸缸的困難：我們用該廠一個很大的水泥房間，堵住了門窗，當作蒸缸。氧氣機上的第一條巨大的橡膠袋在新中國製出來了。為什麼我會想到問問工人同志呢？因為我牢記了黨經常教導我的，技術人員必須與工人羣衆相結合，才能發揮無窮的力量真理。

僅僅由於這一點修復氧氣製造機成績，上級却給了我很大的獎勵，還召開了大會。這是我從前沒有受到過的。在國民黨時期，我也曾提出過好多次合理化建議。在修滇緬路中，在修京湯（南京到湯山）高級柏油路中，都會因我的建議而縮短了工期，但是我得到的只是打擊、遣散，那時我自嘆走錯了路，一生完了。今天，想想過去了的黑暗年代，怎能不興奮！怎能不感到無比的幸福呢！

（原載一九五二年十月十九日「人民日報」）

我要感謝毛主席

西幹局直轄四隊女工程師 胡文鴻

人民盼望已久的天蘭鐵路提前通車了。當我想着我也是建設這條鐵路的一員時，就引起了我很多的回憶。在解放以前，一個女工程技術人員的前途是越走越窄的，直到沒有可走的路。而今天，我完全同男工程技術人員一樣，站在自己的崗位上，向着光明長遠的前途邁進。

我生長在一個封建落後的家庭裏，從小就常看見女人受欺壓的事實，並且犯養下的女孩子叫做「賠錢貨」。當我母親接連生下我們姊妹三個時，就遭到了族鄰親友的歧視，說她只會生「賠錢貨」。這些給了我很大的刺激，因此當我得到機會上學時，就很努力於自己的功課。當我進入大學選擇職業的時候，因我讀過韜奮的「萍踪寄語」，想和蘇聯的女子一樣當女工程師，女飛行員。但我當時並不知道：女人要得到徹底解放，必須首先推翻舊社會建立新社會。我幻想只要自己學得一身本領後，就可以得到解放。所以選修了自己以為與政治無關的工程專科，由於喜愛周遊各地，就更稱心的選上了土木工程。入學口試時，我們系裏只有我一個女的。口試的先生頭一句話就是勸我轉系，唯一的理由是因為我是女的。他說了很多似是而非的道理：說土木工程功課太緊，女的趕不上；野外實習時女的不方便，而且身體吃不消；將來畢業後工作不好找……。我堅持了我的意見，總算就學了。在學習與實習過程中，我受到了很多刺激和諷刺。我開始工作是在僑給桂鐵路設計科。一天，我坐火車拿着自己職稱的免票，查票員不相信一個工務員會是女的。又一次，也是我生平中最難忘記的一件事，我們集體參觀金城江架設橋梁時，有人不許我上橋，恐怕「女」人帶來掃興，發生事故。我因考

取了偽考試院高等建設人員考試，並取得優等成績的原故，被調到偽交通部工作。人事處辦手續的人懷疑我是假的，譏笑我。用了我，又不讓參加現場工作，他們以「沒有女廁所」拒絕了我。幸好我當時沒有孩子，結了婚，也不敢要孩子，否則連坐辦公室那點工作也很難維持下去。

解放了，共產黨、毛主席給我帶來了希望，帶來了幸福。我開始了解到：我學的技术沒有白廢，我決心要參加現場工作，從實際工作重新鍛鍊自己。所以，當軍事代表要介紹我到鐵道部去時，我要參加了鐵道兵團工作。後來調到西幹局。三年來在京漢綫參加了洛河大橋的修復工程，接着參加了天蘭路某號大橋的修建，又担任某處中橋的修建，以及某地山洞的工程。除在某號大橋及某號山洞我是担任現場的室內工作外，其餘的都是真正作了現場工作。起初我對和工人在一起工作是很害怕的，尤其害怕別人會看不起我，會不服從領導；怕我自己缺乏實際工作經驗，碰他們的釘子。實際工作經驗，使我了解到一個知識分子出身的人，不是在口裏說與工人打成一片，而是要表現在實際行動中。這樣，上述一切顧慮都是不必要的了。

三年的現場工作，除了把理論應用到實際上去，得到一些經驗外，我更體會到技術必須與羣衆結合的道理。如果一個工程技術人員，只顧到技術問題，而不管其他的事，結果是脫離了羣衆，技術便發揮不出來。我開始也是這樣工作的，結果工人在那裏工作，我必須化全部的時間守在那裏。洛河一號大橋我就是採取了這種方法，結果是自己變爲辛辛苦苦的官僚主義，而工人的偉大潛在力無法發揮。在這次担负某地山洞工作中，遇見的土質相當複雜，而我本人和共同工作的許多同志不但沒有作過流沙的山洞，就是作普通洞子的經驗也沒有，依靠了羣衆，才取得了成功。我們遇到困難時，首先和基層幹部徵集羣衆的意見，且召集幹部開會討論，把各種不同的方法，根據自己所知道的技術理論加以分析研究得出一個初步結論後，讓羣衆討論，最後再照着討論的結果去做。我們就這樣克服了流