



馬克思 恩格斯 列 寧 斯大林

論 交 通 運 輸

人民交通出版社

馬克思 恩格斯 列 寧 斯大林

論 交 通 運 輸

韓 托 夫 編

人 民 交 通 出 版 社

1959·北 京

馬克思 恩格斯 列 寧 斯大林

論 交 通 運 輸

韓 托 夫 編

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1959年5月北京第一版 1959年5月北京第一次印刷

開本: 787×1092_{毫米} 印張: 12_張

全書: 51,000 字 印數: 1—9,000 冊

統一書號: 15044·7622

定價(7): 0.23 元

目 录

(一) 交通运输在国民经济中的意义和作用

1. 馬克思、恩格斯：交通与社会发展的关系…………… 6
2. 馬克思、恩格斯：人类历史是和交通史联系着…………… 7
3. 馬克思、恩格斯：生产与交通的分离…………… 7
4. 馬克思：运输业是社会物质生产的独立部門…………… 8
5. 馬克思：运输在生产领域和消费领域中的作用…………… 9
6. 馬克思、恩格斯：交通运输促进了工場手工业的发展…………… 9
7. 馬克思、恩格斯：交通对于保持各种发明的关系…………… 10
8. 馬克思：交通运输手段的发达对于工业加工过程有很大的作用…………… 11
9. 馬克思：交通运输对生产发展的影响…………… 11
10. 列 宁：运输与对外贸易的关系…………… 13
11. 馬克思、恩格斯：交通发展反过来促进工业发展…………… 14
12. 列 宁：运输对于恢复国民经济的意义…………… 15
13. 斯大林：交通运输对于人民消费的作用…………… 15
14. 列 宁：要建設新生活，首先是恢复运输…………… 16
15. 斯大林：运输对整个国民经济有重大的意义…………… 17
16. 列 宁：正常运输对城市和大工业中心的意义…………… 18
17. 馬克思：运输发达也能促进易腐性物品的生产…………… 18

18. 列 宁: 铁路是联系城乡和工农业的重要环节·····	19
19. 列 宁: 邮电在建设社会主义中的意义·····	20
20. 列 宁: 运输技术发达对于改善乡村人民文化 生活的意义·····	20

(二) 交通工业的特点

21. 马克思: 交通运输生产的特点·····	21
22. 马克思: 运输是生产过程在流通过程内的继续·····	22
23. 恩格斯: 运输工业劳动的特点·····	22
24. 马克思: 生产资料与运输手段的差别·····	23
25. 马克思: 当作劳动手段的运输工具的特点·····	24
26. 马克思: 运输劳动价值加到被运输的生产物去·····	24
27. 马克思: 交通建设的特点·····	25
28. 马克思: 交通工具修理的计算·····	25
29. 马克思: 工农业生产方式的革命会促进交通运输 手段的革命·····	26
30. 马克思: 交通运输业随着工业的发展而增加了 劳动量的要求·····	27
31. 列 宁: 运输业电气化的意义·····	28
32. 列 宁: 要注意运输业的电气化·····	28
33. 马克思: 铁路固定资本的折旧周期·····	28

(三) 交通运输在流通过程中的意义和作用

34. 马克思: 运输费用·····	30
35. 马克思: 运输和商业的区别·····	31
36. 马克思: 运输速度对资本周转的影响·····	32
37. 马克思: 运输流通资本支出的特点·····	32
38. 列 宁: 正常的分配取决于正常的运输·····	33
39. 马克思: 运输速度与资本的关系·····	33

40. 斯大林: 运输轉运額的增長需和商品流轉額的 增長互相适应·····	34
41. 馬克思: 改良交通和縮短流通時間的关系·····	35
42. 斯大林: 交通運輸对商品流轉的影响·····	35
(四) 交通運輸的經營管理	
43. 列 寧: 加强党对运输工作的領導·····	37
44. 列 寧: 在运输业中貫徹民主集中制·····	38
45. 恩格斯: 运输工作需要集中領導·····	38
46. 列 寧: 在革命胜利初期对运输集中領導的必 要性·····	39
47. 列 寧: 在革命初期水运要实行一長管理制·····	40
48. 列 寧: 要加强水运的管理·····	41
49. 列 寧: 应将分散的运输力量集中起来·····	42
50. 列 寧: 在铁路劳动大軍中建立铁的紀律·····	42
51. 列 寧: 根据自己的实际經驗来学习运输管理·····	43
52. 列 寧: 全民突击运输·····	44
53. 列 寧: 要搞群众性的突击的运输·····	44
54. 列 寧: 集中力量把粮食运到中心地区·····	45
55. 列 寧: 暫停客运、搶运粮食·····	46
56. 斯大林: 克服铁路运输中的保守观点·····	48
57. 列 寧: 利用軍隊来恢复运输·····	49
58. 列 寧: 要用軍事办法来搞粮食运输·····	49
(五) 交通運輸对战争和巩固国防的作用	
59. 恩格斯: 交通工具对于战争状况的影响·····	52
60. 列 寧: 铁路对于社会主义革命战争的意义·····	52
61. 列 寧: 铁路工人罢工对总罢工与武装起义的 意义·····	53

62. 斯大林：交通運輸對於支援前綫的巨大意義……………54

(六) 交通運輸工作者的任務

63. 馬克思、恩格斯：交通發達促進了無產階級的
團結……………55

64. 列 寧：運輸人員的重要任務……………55

65. 列 寧：運輸人員必須嚴重地對待自己的工作……………56

(七) 資本主義的交通運輸

66. 馬克思：在中世紀已形成航運資本的胚芽……………57

67. 恩格斯：交通發達促進資本主義工業循環破壞……………57

68. 馬克思：運輸業隨着世界市場的擴大而發展……………58

69. 恩格斯：資本主義運輸的不合理……………58

70. 恩格斯：資本主義國家將交通工具轉化為國有的
過程……………59

71. 列 寧：資本主義世界海運的競爭與壟斷……………60

72. 馬克思：交通運輸的發展引起世界市場的勃興……………60

73. 馬克思、恩格斯：資本主義世界航運的發展……………61

74. 恩格斯：十九世紀中葉法國的公路情況……………61

75. 列 寧：資本主義港口船隻進出的波動需要大
量臨時碼頭工人的存在……………62

76. 恩格斯：資本主義由競爭而減低運價，消費者
並不因此而沾到便宜……………62

77. 恩格斯：英國在中國建築鐵路使中國人民生活
惡化……………63

78. 馬克思：資本主義殘酷剝削鐵路工人……………63

79. 列 寧：資本主義為擴大世界市場而建築鐵路……………64

80. 恩格斯：工業革命促進了英國交通運輸業的發展……………64

81. 恩格斯：鐵路摧毀了奧地利君主制的根基……………66

- 82. 馬克思：資本主义对鐵路建筑工人的二重剝削……67
- 83. 列 寧：鐵路是資本主义煤炭和鋼鐵部門的總結……68
- 84. 列 寧：帝国主义将建筑鐵路当作压迫殖民地
和半殖民地的工具……69
- 85. 列 寧：建筑鐵路的公款落入工程师和包工头
的腰包……69
- 86. 列 寧：关于俄国道路修繕問題上的官僚主义……70
- 87. 列 寧：俄国鐵路工程中盜窃公款之风盛行……70

(八) 社会主义的交通运输

- 88. 恩格斯：社会主义社会运输比資本主义社会合理……72
- 89. 恩格斯：共产主义社会运输的合理性……72
- 90. 馬克思、恩格斯：世界共产主义是以世界交通
为前提……73
- 91. 斯大林：社会主义发展工业和运输业的积累来源……74
- 編后……75

(一) 交通運輸在國民經濟中的

意義和作用

1. 馬克思、恩格斯：交通與社會發展的關係

種種相異的國民間相互的關係，是依存於各該國民究竟把他們的諸生產力、分工以及國內的交通，發展到了怎樣的程度。這句話是一般人所承認的。但是不僅一國對於別國如是，就是同一國內之整個國內的編制，都是依存於他們的諸生產力與同對內對外的交通之發展階段。一國之生產諸力之發展程度，在分工之發展上是最明顯地表示着的。每種新的生產力，只要不僅是向來所已知悉的生產諸力之量的擴張（例如土地之開墾等），其結果是生出一種分工之新的發展。

一國內之分工最初是工業與商業之離開農業，因而是城市與鄉村之分，以及此二者間利害關係之對立。其更進的發展是商業與工業之分離。同時由種種不同的部門內之分工又有在一定的工作上協力着的個人們之種種不同的部類。各個的部類們相互間之地位是由農業、工業、商業之經營法所條件着的（宗法制、奴隸制、門閥、階級）。這種同樣的關係在交通更發展了時表現在種種相異的國民間相互的關係里。

（摘自“德意志意識形態”羣益出版社1950年版，第147頁）

2. 馬克思、恩格斯：人類歷史是和交通史聯繫着

……为要使德国人容易看懂时，也可以写成三种“要因”，这从历史之开端乃至自有最初的人们以还是同时存在着，就在今日也依然于历史无悖——人生之生产。不管是在劳动中生产自己的生活，还是在生育中生产他人的生活，在现在看来已经同时是两重的关系——一重是自然的，另一重是社会的——所谓社会的，在这儿是说的多数的个人们之协力，不问是在怎样的条件之下，是依怎样的方法，是有怎样的目的。由此可以知道，某种一定的生产方法或产业的阶段始终和协力或社会的阶段之某种一定的方式是一致的，而这共同作用之方式也就是一种“生产力”又可知道人们所能驱使的诸生产力之分量是规约着社会的状态，而“人类之历史”始终是不得不和产业史与交通史关联着而被研究被整理。……………

（摘自“德意志意识形态”羣益出版社1950年版，第63页）

3. 馬克思、恩格斯：生产与交通的分离

分工之其次的扩张是生产与交通的分离，一种特殊的商人阶级之形成，这一种分离，在历史地传承下来的城市中是一道（与别的事物连同犹太人一道）传承下来的，在新建的都市也很快地出现了。以此便有一个伸张到邻接境地的商业联络之可能，这一可能，其实现如何是依存于现存的交通机关，于由政治的所保障着的地方上之公安状态（全中世纪中商旅们组织武装的队商是人众皆知的），于由当时的文化阶段所条件着的，凡于交通上可以到达的地域之或粗野或繁复的诸多欲望。一件随着由一特殊的阶级所构成的交通，伴随着商业由商人之力向

城市鄰接地境之擴張，生产与交通之間立地便有交互作用出現。城市与城市互相連接起来，新的工具会由这一城市搬运到別一城市，生产与交通之分划立地在各个的城市間喚起生产上之一种新的分划，各个城市各各地立即开出一种專長的产业部門。开首的地方上之畛域便逐漸地开始解消了。

（摘自“德意志意識形态”羣益出版社1950年版，第103~104頁）

4. 馬克思：运输业是社会物質生产的独立部門

除了开采业，农业和工业，尚有第四个物質的生产部門，那也会通过手工业經營、制造业經營，和机械經營这三个不同的阶段。那就是运输业，那或是运输人，或是运输商品。生产劳动者的关系，那就是工資劳动者对資本家的关系，在这个部門，是和其他的物質生产部門完全一样。并且，在运输业上，劳动对象上也会发生物質的变化——即空間的或場所的变化。就人的运输而言，这好像只是一种服务，是企业家供給乘客的服务。但这种服务的买者和卖者間的关系，是和紗的买者和卖者間的关系一样，无关于生产劳动者对資本的关系。但若我們是就商品的关系来考察这个过程，則在运输业，劳动对象（商品）也会在劳动过程內发生一种变化。它的地位将会改变，并由此在它的使用价值上发生一种变化，因为这个使用价值的地位将会被改变。它的交换价值就看它的使用价值的变动需有多少劳动，而依同程度增加起来。这个劳动量，一方面是由不变資本的磨損决定，从而是由加在其內的对象化劳动的量决定；一方面是由活劳动量决定，就这层說，那是和其他一切商品的价值增殖过程全然一样的。商品一經达到它的目的地，它的使用价值的变化就会消灭，而只表現在它的已經增进的交换价值上，只表示在商品已經更貴的事实上，虽然在这个場合，实在

的劳动不会在使用价值上留下一点痕迹来，但它会实现在这种物质品的交换价值内。所以在这种产业上，是和其他各种物质生产部门上一样。那就是，它会体化在一个商品内，虽然它不会在商品的使用价值上，留下任何可以识别的痕迹来。

（摘自“剩余价值学说史”三联书店1957年版，第1卷，第405~406页）

5. 马克思：运输在生产领域和消费领域中的作用

在每一个生产过程内部，劳动对象的位置变化，和那种变化所需的劳动手段与劳动力——例如，棉花由梳刷室移到纺纱室、煤炭由煤矿送到地面——都有重大的作用。完成生产物当作完成商品，由一个独立生产场所，到别一个在空间上隔离的生产场所的移转，不过表示同一个现象在更大的规模上进行。生产物由一个生产场所到别一个生产场所的运输，又有完成生产物由生产领域到消费领域的运输跟在后面，生产物要完成这些运动，方才是完成而可以消费的。

（摘自“资本论”，人民出版社1954年版，第2卷，第164页）

6. 马克思、恩格斯：交通运输促进了工场手工业的发展

各种城市间之分工，其结果是工场制手工业之成立，这在行帮制下是长到了不能包容的生产部门。工场制手工业之第一次的繁荣一起初在意大利继而在佛郎德的一是以与外部诸国民之交通为其历史的前提。在别的国家一如英国与法国一工场手工业起初是局限在内地的市场。工场手工业在既揭的诸前提之外，还有一种已经进步了的人口之集中——特别是在乡村间的一与资本的集中，这一部分在帮口上违背着帮规，一部分在商人方面，开始集合在个人手里的，以为前提。

从来就是以机器为前提的那种劳动，尽管那机器就在极粗

率的形态，那时刻便表示着是最有发展性的劳动。織布，这从来在乡村間由农民为衣被之必要所經營着的副业，是由交通之擴張受着刺激，受着更进一步的发展的，最初的劳动。織布是最初的而且时常是最主要的手工場工业。随着激增着的人口而激增着的对于衣被資料之要求，由于促进了的流通而开始着的自然发生的資本之累积与动态化，以及因以喚起的并由交通之漸进的擴張所培养出的奢侈慾望，在質量双方給与織布业以一刺激，这一刺激把它由向来的生产形态中超拔了出来。仅为自給而織的农人虽終始保存其旧态且犹維持于今日，而与之并列的則在城市中有織布业者之一新的阶级发生了起来，他們的織物是規定着提供于全部国内的市場，而且大部分还要行銷到国外的市場。……

（摘自“德意志意識形态”羣益出版社1950年版，第105~106頁）

7. 馬克思、恩格斯：交通对于保持各种发明的关系

在一个地方上所获得的生产力，特别是种种发明，对于往后的发展会不会失掉，那是專于靠在交通之擴張上。向直接的鄰境外尚无若何聯絡的交通存在时，每个地方上的每种发明不能不各个的发明出来，仅仅單純的偶发事件，如野蛮民族之侵入，甚至連通常的战争，都足以把一处有发达的生产力与慾望的地方蹂躪到不能不再起爐灶的地步。在开初的历史中，每种发明必然是日新地在各个地方各不相关地发明出来。就在商业比較擴張了的時代，既成的生产力是怎样难以免掉全灭，腓尼基亞人与中世紀之玻璃画便是証明，腓尼基亞人之大部分的发明由于該国之被迫出商业界，由于亞历山得之侵略与因而召致了的灭亡，是長久地遺失了。在中世紀中玻璃画也正是适例。到交通成为了世界交通，大工业有了基础，万国都被卷入了競爭

战中，然后已获得的生产力之持续才可以确保。

（摘自“德意志意识形态”羣益出版社1950年版，第104~105頁）

8. 馬克思：交通運輸手段的发达对于工业加工过程有很大的作用

……第二，一个生产过程的生产物能够当作生产資料移轉到其他生产过程去的速度，是取决于运输交通手段的发展。在这种問題上，運費的低廉，有大的作用。例如，煤炭由煤矿到紡紗厂的不絕更新的运输，在運費比較便宜时，比之为較長期間准备好多量煤炭，也許是更多費的。这两件事情，都发生于生产过程内部。……

（摘自“資本論”人民出版社1954年版，第2卷，第154~155頁）

9. 馬克思：交通運輸对生产发展的影响

……交通工具和运输工具的改良，会絕對縮短商品移动的期間；但各种商品資本因移动，或同一商品資本各部分因向不同市場移动而在流通時間上发生的相对的差別，不会因此消灭。例如，改良的帆船和汽船，会縮短商品移动的，不但会縮短远地港口的距离，也会同样縮短近地港口的距离。相对的差还是存在，虽然屢次在縮小。但在运输工具和交通工具发展时，这种相对的差，会依一种与自然距离不相符合的方式发生变化。例如，一条从生产地点通到內地人口大中心的鐵道，可以絕對地或相对地，使內地一个不与鐵路連接的較近地点，和一个天然更远但与鐵路連結的地点比較，变为距离更远的。这同一个事情，还会变更由生产地点到大販賣地点的相对距离。也就因此，所以，跟着交通工具和运输工具的变更，会有旧生产中心地衰落，新生产中心地崛起（此外，远距离的运输費，

比近距離的運輸費，相對的說，是便宜得多）。在運輸工具發展時，不僅空間運動的速度會加速；空間距離也會在時間上縮短。發展的，不僅是交通工具的量（例如同時有許多船向一個港口開行，又如兩地間有幾個列車在同時由不同的路線開行）；並且，還有運貨船，在一星期內，依次依不同的日期。比方說，由利物浦開往紐約，或有運貨列車，逐日依相異的時間，比方說，由孟徹斯德開往倫敦。當然，這最後講的一件事情，在運輸工具的運送力不變的限度內，不會變更絕對的速率，也不會變更流通時間的這個部分。但依次的各個商品量，可以依較短的依次的時間，開始它們的旅行，從而，可以依次到達市場，無須在實際運送之前，大量地，當作可能的商品資本堆積着。從而，資本的歸流，也被分配在較短的依次的各個期間內，以致不斷有一部分，可以在別部分還當作商品資本流通的時候，轉化為貨幣資本。但因為資本的歸流象這樣依次分配在更多次的期間內，總流通時間就縮短了，周轉也縮短了。一方面，運輸工具發生機能的次數（例如鐵路列車的數目），會在生產地點的生產增加，成為大生產中心的時候，依相同的程度，發展起來。這種發展，是以已有的販銷市場，從而是以大生產中心地，人口中心地，輸出港等等為方向的。但另一方面，這種特別的交通便利，及由此加速的資本周轉（在這種周轉受限制於流通時間的限度內），又會一方面使生產中心地，另一方面使販賣場所，有加速的集中。而當大群人口和大量資本在一定地點的集中過程這樣加速時，大量資本在少數人手中的集中也會增進。同時，又會發生轉變和變遷，因為跟着交通工具變化，生產地點與販賣地點的相對位置也會改變。一個生產地點；因為位置在大路或運河上，一向占有特別的位置利益的，現今却是在一個單軌鐵道的支線旁邊，要隔許久，才有一

次列車開行；別一個生產地點，原來和交通要道完全隔絕的，現今却成了好幾條鐵路的交叉點。前一個生產地點因此要衰落；後一個生產地點因此要振興。……………

（摘自“資本論”人民出版社1954年版，第2卷，第295～297頁）

10. 列寧：運輸與對外貿易的關係

1921年是我們同外國進行貿易的头一年，這一年中我們前進了一大步。這也同運輸問題有關，因為運輸是我們整個經濟的主要基礎，也許是最主要的基礎之一。這同進出口有關，對這一點我可以舉幾個極簡單的數字。我們一切難以置信的困難，我們一切困難的重心和根源在於燃料和糧食，在於農民經濟，在於侵襲我們的飢荒和災難。我們清楚地知道，這一切都同運輸問題有關；關於這一點應當說，也應當讓地方上來的所有同志都知道，並且向地方上的所有同志反復地說，我們應當用全付精力去戰勝糧食和燃料的危機，由於上述原因，我們的運輸—對外聯系的物質工具仍然有困難。

這一年我們運輸方面的組織工作有了改進，這是毫無疑問的。1921年我們內河運輸量大大超過了1920年。1921年每列火車每晝夜的平均運程是100萬普特俄里，而1920年只有80萬普特俄里。組織方面的進步無疑是有的。應當指出，我們第一次開始得到國外的幫助，訂購了幾千台機車，而且已經接到第一批機車：瑞典的13台，德國的37台。這是一個小小的開端，但總算有了一個開端。我們還訂購了好幾百輛油槽車，其中約有500輛已經在1921年運到，我們買這些東西都非常貴，貴得不得了，但這終究說明，先進國家的大工業在幫助我們，資本主義國家的大工業在幫助我們恢復我國經濟，雖然這些國家是由

那些對我們恨之入骨的資本家領導的。……

(摘自“全俄蘇維埃第九次代表大會”，“列寧全集”人民出版社
1957年版，第33卷，第125～126頁)

11. 馬克思、恩格斯：交通發展反過來促進工業發展

美洲以及環繞非洲航路底發現，給興起着的資產階級开辟了新的活動場所。東印度和中國的市場，美洲的殖民化，對殖民地的貿易，交換工具以及一般商品的增加，給予了商業、航海業和工業一種空前未有的刺激，因而也就使崩毀着的封建社會里所產生的革命原素迅速地發展起來。

先前封建的或行會的工業組織已不能滿足隨着新市場的增大而增大起來的需求了。於是便有手工工場起而代之。行東被工業的中層等級擠倒了；各個行業組合間的分工也就從此消滅而由單個作坊內部的分工所代替了。

但市場總是在擴大着，需求總是在增加着。工場手工業也不能滿足這種需求了。於是蒸汽和機器便在工業中實現了一個革命。現代大工業代替了工場手工業；工業的富豪，整批產業軍的統領，即現代的資產者，代替了工業的中層等級。

大工業建立了由美洲底發現準備好了的世界市場。世界市場引起了商業、航海事業和陸路交通工具大規模的發展。這種發展又反過來促進了工業範圍的擴大，並且按照工業、商業、航海事業和鐵路交通發展的程度，資產階級也在同樣的程度內發展了起來，逐漸增加着自己的資本，將中世紀遺留下來的一切階級都排擠到後面去了。

(摘自“共產黨宣言”人民出版社1955年版，第33～34頁)