

新中國的人民鐵道



新中國的人民鐵道



齊 語 編
文化供應社出版

新中國的人民鐵道

版權所有・翻印必究

編 者：齊 語

出版者：文 化 供 應 社

(代 表 人 陳 劭 先)

總 經 售：中 國 圖 書 發 行 公 司

及各地三聯・中華・商務・開明・聯營書店

¥ 2,900 1951.12. 京初版 0001—8000



中國編號

錄 目

一、四通八達的人民鐵道·····	一—七
二、人民鐵道運輸業務的成就·····	二六—三六
三、從北京到南寧·····	三七—四六
四、後記·····	四九—五〇

四通八達的人民鐵道

齊語

一、舊中國的鐵路概況

中國自從一八六五年（滿清同治四年）開始修築鐵路以來，今天算來，已經八十多年了。當一九一二年中華民國成立的時候，全國鐵路共長七八一六公里，自此以後，雖然歷年都在繼續修築新的路線，但所增加的里數總計不到一倍。孫中山先生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；在一九三一年秋「九一八」事變前，中國原有鐵路一萬四千七百公里，「九一八」事變後，由於國民黨反動統治對外採取了不抵抗的結果，東北鐵路六千一百多公里全部被日本帝國主義侵佔去，關內僅剩下八千六百公里。自「九一八」到抗戰結束，其間由於日本帝國主義的進攻，國民黨反動派消極抗戰，領土日蹙，鐵路大都

被破壞，再加上國民黨貪污盜竊，機構腐敗，鐵路遭受摧殘，到一九四四年，在國民黨管轄區內只剩下一千四百多公里。在一九四五年日寇投降時，全國鐵路總計有二萬四千里（其中有東北各省在日本佔領時期，除原有六千一百公里外，又添建了五千九百八十八公里），但因國民黨反動派破壞國內和平，發動內戰，把鐵路當作進攻解放區、壓迫與屠殺人民的工具，他所能維持通車的鐵路，也不過一萬二千多公里左右。

解放以前的鐵路，是替帝國主義、地主、買辦和大資產階級集團服務的。在軍事上鐵路替他們運輸軍隊軍火，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成一片，加強他們在中國的反動統治；在經濟上，鐵路替他們把鄉村生產的糧食原料運到帝國主義國家裏和大城市裏去，再把帝國主義國家和大城市生產的工業品運到中國的鄉村去出售，以加強他們對中國人民的經濟剝削。在文化上，鐵路便於他們散佈反動的奴化教育，以加強他們對中國人民的文化侵略。由於中國的經濟性質是殖民地半殖民地的經濟，因此決定了中國的鐵路是殖民地半殖民地性質的鐵路。正因為如此，所以帝國主義集團自鴉片戰爭侵入中國之後，就爭先恐後地勾結中國反動勢力拿出很大的資本來建築鐵路。由於中國鐵路是借外債修築的，受制於帝國主義債權團

的剝削和把持，因此所修的每條鐵路的建築標準各不相同，每條鐵路所實行的管理制度也不一致，軌距有的寬有的窄，鋼軌的種類和重量也不同；機車車輛的型式有好多種，行車的調度不能統一，貨車的週轉也只限於本局所轄綫路。營業運輸沒有計劃，年年虧本，數達億萬以上。他們對於綫路的設備，從來不去保養。鋼軌機車，過了使用年限，眼看着磨損破舊了也無人管。總而言之，解放以前的鐵路，不論在軍事上、政治上、經濟上、文化上，只是爲了帝國主義、地主、買辦和官僚資產階級謀利益，對廣大人民的生活是漠不關心的。

二、人民鐵道的成長

一 綫路的修復

人民鐵道的成長，它是經過殘酷戰爭，在支離破碎及各種物質概不充分具備的條件下，堅持以自力更生、刻苦興家的精神恢復與發展的。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。當人民解放軍正在節節向前勝利推進中，毛主席號召全體鐵路職工：「軍隊打到那裏，鐵路要修到那裏。」

全體鐵路職工和鐵道兵團的指戰員們，熱烈的響應了毛主席的號召，在各地黨政軍民協力幫助之下，實現了毛主席的指示。一九四七年，在人民解放軍夏季攻勢前，全國解放區僅有東北解放區有鐵路四千九百五十一點一公里，到十二月底，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七十，到十二月份，東北全境解放，全部鐵路一一、〇六六公里均歸人民所有，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，我們的鐵路很快的就修到新立屯，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，一九五一年八月份，太原局與天津局合併為天津鐵路管理局）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，增為六六二七公里，到十二月底，增為八三八六公里。鐵路修復之快，這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，就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，於一九四九年三月二十四日，使被破壞得「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（包括上海、衡陽兩鐵路管理局），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，一九四九年四月二十二日，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解放時，第二天該綫即恢復通車。上海於五月二十七日解放，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，粵漢路上的大部份橋樑，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，經過五十七小時零十分（現縮短爲五十五小時零五十九分），暢通到新中國的南海沿。

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負

的任務最艱鉅的一年。一月份，鐵道部奉中國人民革命軍事委員會令正式成立，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，有三千五百六十九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樑，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米的最高紀錄，提前二十天完成了隴海路的搶修任務。担負修淮河便橋的鐵道兵團某支隊，以兩個月的時間，完成了三個月的任務，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。而潛水六次在水中工作達五小時的潛水英雄王吉珍同志，就在這一工程中光榮犧牲。

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樑，特別是橋樑大隊在涇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，平均每天五點五個列車，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，線路設備的簡陋，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、南京及武漢等各大城市，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，成爲全體鐵路職工最光榮的任務。

長城以南的鐵路，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、粵漢等線，橫貫東西的平綏、隴海、浙贛等線，多年來就沒有全線通車；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線的直達快車。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。由於這些線路直達列車的開行，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，源源不斷的運到南方去，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在海上的封鎖，起了決定的作用。計自五月二十五日上海解放後，海上交通被阻隔，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，截至九月十八日止，共有八十一萬一千三百五十七噸，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食糧），木材一萬二千二百七十噸，其他物資共二萬四千九百九十噸。

三 人民鐵道的新面貌

一九五〇年，主要的任務是修築與補強已有的鐵路，是中國鐵路建設歷史上最有成績的一年。大家都曉得：一九五〇年，我們中華人民共和國才告建立，在全國範圍內戰爭還沒有完全結束，幾十年來中國積壓的貧困還沒有解除，而中央人民政府對鐵路却投下了鉅額的資金；這筆資金的數目，在中國鐵路的建設歷史上也是空前的；據一位幹了三十多年的老鐵路人員說：他自參加鐵路工作以來，從來沒有看到那一個政府能像今天人民政府這樣重視鐵路工作；他計算一下，一九五〇年國家對鐵路的投資，約等於抗戰

前國民黨反動政府全國全年經費開支的七分之一。

一九五〇年人民鐵路第一次有了全國完整的運輸計劃，經過一年的努力，全年裝車任務提前二十一天完成，全年乘車人數提前二十八天完成。鐵路營業，在國民黨反動統治時代，推而遠之北洋軍閥政府時代，從來都是入不敷出，需要國庫補貼；但鐵路歸到人民手裏掌握以後，去年全年的營業收入計劃，提前六十七天就完成了，不但爭取到收支平衡，並且還爭取了有相當數目的利潤上繳。對鐵路的管理效率，也比過去空前的提高了。一九五〇年二月間，全國鐵路運行列車，只有一半達到正點，旅客列車上的設備，清潔衛生及秩序等也不夠好。四月份全國鐵路展開了列車正點運行，號召全體人員加強對旅客服務，到六月份工作就有了顯著的改進。旅客列車百分之九十九點四出發正點，百分之九十六點九到達正點，貨物列車百分之九十七點七出發正點，百分之九十二點七到達正點。旅客列車上改變了過去「髒、黑、冷、擠」的現象，好多車上裝置了擴音器，為旅客報告時事新聞及旅行常識，某些列車並為婦女幼孩以及吸煙旅客增設了車廂。列車人員也實行了負責制，固定了班次，組成了包乘組，專門包乘固定的列車。職工們對旅客的態度，也由過去漠不關心而變為積極為旅客服務了。

由於列車運行和調度工作的進步，車輛停留時間大為縮小，天津站過去列車停留時間平均是二十二小時，到十一月份減到十二小時。

關於行車安全方面。新接管的線路，質量很差，大部都是十多年或是二十年未曾翻修；因此枕木腐朽，道釘浮起，螺絲鬆動，野草叢生，幾乎成為普遍現象，大大的影響了行車安全；新修線路，又因臨時搶修，很多地方，因陋就簡。因此整修線路，提高線路質量，保證行車安全，便成為緊急任務。於是一九四九年羣衆性的義務養路，首先在天津管理局發動起來。秦皇島車站，在公安段長王繼成領導下，發動了該段職工及其家屬以及沿線居民進行清除垃圾，整理站容，清篩道碴，拔除野草等義務養路運動，榮獲「養路模範區」光榮稱號。這一運動，爲天津局領導上的重視，立即廣爲宣傳，推廣到全局各站，參加的人，自劉建章副局長至職工，以及鐵路沿線的農民、軍隊、學生和家屬有五萬人以上，整理了在國民黨統治時期長年失修的一千多公里的線路。羣衆性的義務養路，很快地又推廣到全國各鐵路，都獲得了很大的成績。這一運動，不僅提高了線路質量，保證了行車安全，提高了行車效率，延長了枕木的壽命，給國家節省了巨額整修費用，而且在政治上提高了職工們的覺悟，加強了職工們的相互團結，從勞動中改