

蘇聯的鐵路工務工作

中國人民革命軍事委員會
鐵道部人民鐵道報社

叢書第五種



一九四九年十月十五日

「聯共就是我們的最好的先生，

我們必須向聯共學習」

——論人民民主專政——

目 錄

蘇聯的鐵道建設

談談蘇聯的鐵路

工務人員的愛國職責

看看蘇聯工人如何養路

魯寧式的養路法

鐵路員工以社會主義競賽的新高潮來迎接職工會第十屆

代表大會

爭取優秀的工務段和工務段

巡道員的個人計算簿

落後於現實的標準

趕快從新審查陳舊的標準

鋼軌、枕木、配件、使用的年限可以延長

蘇聯的鐵道建設

蘇聯鐵道部長 別什切夫

黨、政府和斯大林本人，不倦地關心着鐵路的進一步發展及技術裝備的需要。社會主義工業供給鐵路越來越多的新的強有力的機車、第塞爾機車和電氣機車、貨車和客車、機器和鐵軌。鐵路建設的經費日益增加。許多新的路線正在敷設着。有一千多座橋樑，幾千所房屋和一百多座車站也正在建築。最大的鐵路連接點和火車站正在重修中。各主要幹綫正在裝置自動信號器和其他的機器，最重要路綫的電氣化正在繼續着。政府最近又通過決議，使莫斯科的鐵路連接點進一步電氣化。

鐵路職工的福利，也在不斷增進。今年撥充鐵路職工文化和其他服務的基金，相當於戰前一九四〇年的兩倍多。

鐵路職工社會主義的競賽正在擴展着，它提供了鐵路穩步發展的新的可能性。

機車司機在競賽中居領導地位。他們打破了陳舊的行車標準。通常的行車標準是每天二百公里到二百五十公里。而他們已能每天行車五百公里以上，這個運動在相當短期間就已迅速擴展到全國。

軌道是鐵路的基礎。軌道的狀況，對於行車的速度和速度增加與車箱的應用，十分重要。因此，莫斯科環行鐵路道工的創造性，就有巨大的重要性。道工領班嘉琴科領導一班道工，使他負責的那一段路軌的狀況非常良好。其他的道工也就學習他的榜樣。而

且，他們的競賽是以組織上與技術上的措施和修理工程的機械化為基礎的。結果，莫斯科環行鐵路現在全綫都有了最良好的路軌，使交通暢通無阻。

還有許多實例表現着斯塔哈諾夫式的鐵路職工們的創造性。去年，鐵路職工超過了他們減低運費，節省燃料和增加勞動生產率的保證。在今年上半年，計劃所規定的運費已經減低了百分之一·七，並節省了大量燃料。

鐵路職工正全力消滅戰爭所造成的惡果，除降低行車速率的一切特別信號系統，並改進每公里鐵軌的狀況。現在已經有好些鐵路線除去了這些權益之計的系統。車輛的檢查將於今年年底前完成。鐵路工人今年上半年所作的工作，比去年上半年多百分之五·三。

頓尼茲盆地、伏爾加區、烏拉爾和西伯利亞的鐵路建設發展得最快。鐵路上的新式裝備一天天增加。科學與生產已經更加緊密地結合起來，科學家與工程師更大的創造性活動，將可能進一步供給鐵路更多的完善裝備。

目前鐵路職工正在運輸穀物。這是件巨大的工作，鐵路必須及時輸送糧食、原料和燃料到我國的城市和工業中心去，以便貯存過冬所需要的物資。整個鐵路經濟為過冬所作的仔細的準備工作，對運輸最多的季節中的運輸工作之是否成功，有決定作用。在一九四九年過渡到一九五〇年的冬季，鐵路職工們決定在有組織的方式下工作，決心保證貨運有新的增加。

（新華社北平八月四日電）

談談蘇聯的鐵路

劉平

蘇聯的鐵路，在十月社會主義革命與土地、銀行和工業實行國有化同時，也實行了鐵路國有化，它在列寧、斯大林領導下，使鐵路從資本主義剝削的工具，變成了進行全國國民經濟社會主義建設的強大武器。

在十月革命以前，鐵路是在沙皇、地主、資產階級控制之下，為極少數的資產階級所佔有；蘇聯人民在十月革命當時把鐵路從資產階級和沙皇的手中用革命的手段奪取過來，並以奪取鐵路的勇氣和精神，從事了鐵路的建設。到今天為止，三個斯大林五年計劃使得鐵道得有一日千里的發展，從而使它真正成為國民經濟的命脈。不但如此，並且在全體蘇聯人民努力之下，在蘇聯政府的正確領導之下，大踏步的進行建設這個落後於歐美先進資本主義國家的鐵路，並大大地超過他們。這個驚人的成就，只有社會主義社會的國家才能做到。

在第一次世界大戰以前，全世界鐵路總長約在一百萬公里左右，其中美國佔五十萬公里以上，而俄國則僅有七萬三千公里，那時歐俄每一萬公里，僅有鐵路十二公里，而在亞俄就只有十公里。以人口來計算，每一萬個俄國人平均只有五公里的鐵路；但每一萬個美國人却有四十多公里的鐵路，阿根廷和加拿大每一萬個人也擁有六十多公里的鐵路。這是革命前俄國鐵道的情形。

十月革命後因內戰等關係，直到一九二五年，也沒有把這落後的局面扭轉過來。一九二八年蘇聯實行了第一屆斯大林五年計劃，那時蘇聯僅擁有一萬七千個火車頭。七萬六千八百八十七公里的鐵道，在一個五年計劃中，蘇聯才建設了四千六百六十七公里長的新鐵路。從一九三三年到一九三七年間的第二屆五年計劃中，蘇聯又建設了三千七百十六公里長的新鐵路。從一九二八年起蘇聯政府又着手在佔全世界六分之一的自己祖國的土地上開始建築了大量的鐵路。斯大林大元帥曾在克里姆林宮招待鐵路工人時扼要的說：「蘇聯的面積比世界上任何國家來得大，不列顛帝國，如果把它的自治領除外，是沒有蘇聯這樣大；所以蘇聯如果沒有一種良好佈置的鐵路網，把境內很廣的各部分地方聯結成爲一體，那末，在生存上和發展上，勢將不堪設想。……英國如果沒有第一級海上運輸網把它許多領土聯合成爲一體，是不能立腳的。蘇聯如果沒有第一級鐵路運輸，也是這樣。因此蘇聯的鐵路運輸，對國家前途有重大意義，就是在此。」

從一九三八年起蘇聯政府擬建築的鐵路有：1 卡桑——斯維德洛夫斯克線；2 刻松——阿波斯托洛瓦——聶泊洛彼得夫斯克——哈爾科夫線；3 莫斯科——瓦洛希洛夫格勒第二線；4 赤里曼——維魯依基——彭查——蘇志蘭——古比雪夫線；5 以西伯利亞鐵道爲主幹把薩拉托夫、烏拉爾斯克、奧爾斯克、麥格尼高爾斯克、車里雅賓斯克與整個烏拉爾北部聯貫起來；6 沿貝爾加湖濱鐵道經由卡拉干達及阿克召賓斯克與彼得洛帕夫洛夫斯克、鄂木斯克和整個伊爾的什河流域聯結起來；7 土耳其斯坦——西伯利亞線

；8 塔斯科鐵道；9 西伯利亞大鐵道的支線。這個對蘇維埃祖國建設有極其重要而偉大的計劃，由於蘇德戰爭受到相當的影響，但蘇聯政府絲毫沒有放鬆過鐵道的建設，正如一九四二年十月十日瑞士新建設報登載該報駐柏林訪員的一篇通訊裏說：「蘇聯的運輸不斷的使進攻者驚異，譬如說：柏林方面現在才曉得，從阿斯特罕到中央亞細亞的鐵路，是四軌並列的，而兩年前德寇最好的地圖只劃了一雙軌道」。無疑的，優良鐵道運輸是這次蘇聯澈底戰勝德日的重要因素之一。在第一個五年計劃中，蘇聯新建的鐵道其中五分之四是敷設在遠東，第二個五年計劃除把全世界最長的鐵道西伯利亞鐵道改鋪雙軌外，還在遠東完成了兩條具有重要意義的鐵道：即貝黑鐵路（貝爾加湖至黑龍江長約一千八百公里）和卡阿摩塔鐵路（由卡爾塔利通至阿克摩積斯克、庫茲尼茨河流域及塔什克長約一千五百公里）。在機車與車皮製造廠裏出產了機車五千九百六十台、車皮二十五萬六千輛。總之，在蘇維埃政權建設年代中，鐵路增加了三萬公里，即增加了幾乎等於十月革命前蘇聯鐵路總長的百分之五十，並且重要的鐵道幹線，都改鋪為雙軌。

第二次世界大戰使蘇聯的鐵道系統受到了嚴重的考驗。一九四一年春夏之際，數以千計的列車運載工廠設備，開向相反的方向，在極短時期內，便有一千三百餘家工業企業從蘇聯的西部和南部轉移到東部，運載人貨，共使用車皮五十萬輛。當蘇軍於一九四二年到四三年冬從斯大林格勒開始勝利的向西進時，退却的德寇，破壞了蘇聯的鐵路和橋樑；鐵路工人曾緊緊地跟着蘇軍的先頭部隊，當戰爭尙酣時，便在由德寇手中解放

出來的地區，迅速地修復了鐵路五萬餘公里，橋樑一百八十五公里。鐵路修復的工作迅速，也是世界各國所望塵莫及的，下面的兩個例子也是以證明這一點。當第一列蘇軍彈藥火車於一九四五年四月十日駛進維也納時，維也納城中心區仍在進行巷戰；蘇軍於一九四五年四月二十三日攻入柏林，而在四月二十五日下午四時，第一列蘇軍火車便開入了柏林車站。在對德戰爭前夕，蘇聯政府曾建設了大量的鐵路，而在對德戰爭期間，蘇聯建設鐵路的工作，也沒有停頓過。蘇聯北部敷設了橫跨廣大森林區的北波巧拉線，長達一千二百公里，伏爾加河右峰沿岸建造了長達一千公里的鐵路，一條新的白海鐵路則將摩曼斯克不凍港與莫斯科——亞爾千日爾幹線聯結起來了。

蘇聯鐵路在對德戰爭期間，由於德寇法西斯侵略者的毀壞，蒙受了浩大的損失。因此修復與進一步發展蘇聯的鐵路系統，乃是戰後新五年計劃重要任務之一。按照計劃上的規定：保證一九五〇年平均每晝夜的平均載量為十一萬五千車廂，貨物的運轉為五千三百二十萬萬公里。大量復興德寇佔領之各區中的鐵路運輸，致力把頓巴斯——中心、頓巴斯——克里維依羅格、頓巴斯——伏爾加流域、高加索通往各地、莫斯科——列寧格勒、莫斯科——基輔、莫斯科——斯莫稜斯克——明斯克——哥尼斯堡、莫斯科——大丐城——里加等各鐵路的運輸能力超過戰前水平。在重要的路線上將鐵路加以機械的改裝，與保證在冬季條件下的正常工作，首先將用電氣與內燃機車。車輛總數統有幹線車頭六千一百六十五個，幹線電氣車頭五百五十五個，幹線內燃機頭八百六十五個，貨

車車輛自動制器爲九三%，自動掛鉤爲總車輛的七五%，完全恢復被毀之車輛，批准五年期內鐵路運輸方面基本建設總額爲四百零一億盧布。在曾遭佔領的鐵路線上，恢復與建築一千八百座大型與中型的橋樑，復興並建設一千五百個火車站，一千三百個車頭庫，一百二十八個車廂庫與車廂修理廠。在五年計劃內建設全長七千二百三十公里的新鐵路線，建設與復興全長一萬三千五百公里的第二線，電氣化五千三百二十五公里鐵路，在一萬零四百公里的鐵路上設置自動閉塞信號，建設與復興二十一個機械化的裝卸場，在現有的鐵路網敷設五萬公里的新的鐵軌，其中三千公里新建設，二萬九千公里加以修理，復興在佔領期內被破壞車頭與車廂修理廠，建設十一個新的車頭修理廠，一所電氣車頭修理廠，一所內燃車頭修理廠，十一所車廂修理廠及三所材料製造廠（摘自新五年計劃）。這個對建設共產主義社會具有重大意義的鐵路建設計劃，已經進行了三年半還多，在這個期間有的已經實現了，有的即將實現，如頓尼茨煤礦盆地與克里維依羅格生礦盆地，連接莫斯科與頓巴斯、列寧格勒、高加索全長一萬五千公里的鐵路已在一九四八年內復興了。據塔斯社莫斯科六月十日電：莫斯科地下鐵道從庫爾斯克車站到克里姆斯卡亞廣場一段沿線的六所新車站即將完工，不久第一批列車就要載着旅客沿着這地下環形鐵道行駛。目前有四個地方隧道在莫斯科河底下穿過，新路線設有十二所火車站，六個通到各交切路線的地下通路和十七個出入口。這些火車站中最大的一個名爲「共產主義青年團」，將有二十二個自動電梯。這個新的地下環形鐵道建設完竣後，將使地下

火車站的總數增加到四十所。

現在莫斯科的地下鐵道共有六路，全長四十公里，一律雙軌，與隔三、四分鐘，即有一列列車通過，速度是六十公里，每天載運乘客達二百萬人之多。如果莫斯科環形鐵路全部完工以後，每日將能載運乘客增加到三百萬人，這僅是莫斯科的地下鐵道的縮影，就此一斑，也可以窺見蘇聯鐵路建設的全貌。蘇聯人民，將以高度的勞動熱情，貢獻給蘇維埃祖國的建設，他們已經提出了四年完成五年計劃，因此這個鐵路建設的龐大計劃，也和其他部門的計劃同樣，將在一九四九年底即可完成。到那時，我們可以想像得到的蘇聯鐵路網，是如何的四通八達，為國民的經濟建設服務，並成為扶助其他弱小民族的強力基石。

——轉載「友誼」雜誌——

工務人員的愛國職責

載一九四九年四月二十日蘇聯「汽笛報」

四月二十一日夜間零點（莫斯科時間），在鐵路全綫公佈了新的夏季運行表。

這一事件，對於所有運輸人員以及全國，都有重大的意義。因為在我們社會主義的經濟情況下，每一個新運行表，都標誌着前進並爭取下一階段運輸事業的提高。在一九四九年夏季運行表中，樹立着先進的標準：更加提高裝卸水準，增加列車重量，提高軸承載重。運行表是確定不移的鐵路法規，所有各鐵路人員以及一切運輸部門的工作人員，都應從公佈之日起迅速遵行；但是，目前工務人員的作用，是最關重要的。把平均日行里程發展到五百公里的進步司機，已經尖銳地提出了問題，認為工務人員在路綫上很多區間，阻礙了機車行車速度的發展和走行公里的提高。高爾基編成站的機務段司機要求：「消除列車在綫路上的障礙」。在高爾基——魏特魯日斯克亞區間，已經換了新鋼軌，可是不知道為什麼仍舊規定了在運行表內並無記載的長距離徐行警告區呢？司機們又說：「取消這徐行警告區已經應許我們兩年了，可是在這個區間，幾乎所有各站仍舊要用每小時僅十五公里的行車速度」。奧布魯赤耶機務段的指導司機費九申，直接地指責此區間工務段長馬卡洛夫的過分保險行為。在奧布魯赤耶——畢拉間的這一徐行警告區，全長三十公里，其實這個警告區的大部份，早就應當取消。前進的運輸人員公正地質問

：我們的工務人員同志們，幾時能撤消對行車速度的限制呀！」

很顯然的，如果工務人員不再妨碍機車技術速度及日行公里的發展，則新運行表還可以更加提高。在新運行表內所表現出來的指數，除掉有關工務人員的工作之外，差不多都高於戰前。爲什麼造成如此使人不能容忍的現象呢？難道在工務上就缺少能以其經驗推廣到全綫的「斯達漢諾夫」者和先進工作者嗎？像「斯達漢諾夫」者的涅佛多夫，烏達洛夫，巴堪諾夫，馬方才娃，以及其他很多的人，都能採用前進技術和勞動組織的新形式。最糟糕的是這些先進的方法未能推廣，在經常養路和修路上，還沒有接受與普遍採用改進了的技术。

難道在工務部門缺少機械設備嗎？斯大林獎金曾經發給革新者巴拉申闊及雷切娃，他們發明了高度效能的剷土機，代替了將近四百人的勞動力。巴雷金阿遼申，別勒郭爾才夫，普拉托夫等同志和另外一些工程師，設計了一種綜合的機器，因而在綫路修建工程上，大量縮減了繁重的勞動過程。電鍍鋼軌機器發明人，也得過斯大林獎金。然而最糟的是在工務上不善於使用機械，使機器停頓着的比工作着的要多，不少的機器不堪使用。即使初步的機械化，也未能推廣起來。

國家以新技術裝備了鐵路，在戰後期間，給與運輸部門很大數量的鋼軌和枕木；但是有些工務上的領導人，不注意正確地使用這些材料，而不斷地請發新材料，對於各工務段和工務分段所確有的大量後備器材置之不理。有害的理論在深深地存在着，彷彿沒

有新鋼軌和新枕木就不能有健全的路綫。這種依賴性的、違反國家利益的傾向，不能使人容忍，必須揭發；如屢次阻碍工作前進，過分保險行爲，無原則寬容等：這些對於我們的國家是很大的消耗。大家都知道，經常養路對保健路綫有着決定性的意義。但是有些工務人員的領導者，雖然在理論上並不反駁這一原則，但實際上對於當前情形下的經常養路工作，甚麼都不幹。可是在這個重要的部門裏，却有些前進份子和革新人物，主動的表現了很好的範例。他們爲了預防路綫發生障害，和設法使各項材料用品延長其使用期間的壽命而奮鬥。他們保持着自己管轄區內路綫的整潔和優良狀態。「斯達漢諾夫」者正確地使用技術，並預防事故的發生。總之，前進的經常養路的方法，還是不普及和不够貫徹。這就是工務上落後的重大原因之一。

以上所指的缺陷，如果領導人善於領導，是可以消滅的。從鐵道部工務總局到任何一個工務段，領導人都要懂得：他們必須按照斯達漢諾夫的方法去帶頭，發動群眾，儘速改善工務工作。更應當了解：這樣重要部門的落後現象，不但牽制了運輸事業的發展，使運輸量不得增加；並且在很多地方不能保證行車安全。這種現象，不能長此容忍下去。鐵路工作者已經向斯大林同志誓言：在本年第三期，將達到五年計劃中最後一年的裝載水平；爲了完成這一任務，爲了履行自己的諾言，所有鐵路管理局和分局的領導人、政治部、黨以及工會的組織，主要應注意到健全線路，達到一九四九年成爲進行工務業務的模範年。

以黨的政治工作方針號召運輸部門中的政治部，要堅決保證運輸的提高，並在各部門中加強紀律。政治工作的經常特定的目的，是集中力量來解決主要任務。既然健全路線是運輸業務的主要任務，所以政治機關直接的責任，是發動工務人員，迅速克服困難而鬥爭。政治工作人員，應當向每一個工務人員說明愛國勞動的意義，這是他對祖國應有的貢獻。

政治部應多方促成社會主義競賽的開展，貫徹機械化，並且支持人們主動的創造性，從速貫徹執行創造者和合理化生產工作者的提案。

在工務各部門中，黨的政治工作和群眾的組織工作的大力加強，是完成以上任務的條件；尤其是在工務段和工務分段，要加強共產黨員和共產主義青年團團員在生產中的帶頭作用。盡力設法支持與發展這些集體創造，即是：道路綠化，閘樓及公共宿舍的無線電化和電氣化等。但是要注意，這種設施不單純是改善人們的生活，而且與改進工作和提高工務人員的政治和文化技術水準，有直接關係。

健全線路，是發展運輸事業的基礎，也是現在和將來成功的保證。工務人員的愛國職責，就是必須在最短期間內消除落後現象，並將工務業務提高，成為我們人民運輸事業之前進部份。

（王錫鐸譯）

看看蘇聯工人如何養路

載一九四九年四月二十二日蘇聯「汽笛報」

——莫斯科工務段道班班長茲洛比葉的講話——

莫斯科工務段工務員工們，又臨到繁忙的時候，早晨出去，到區間路綫上，枕木還被霜蓋着，可是向着太陽光的那邊，已經可以看到在融化了，再經過兩三天，我們就能開始工作。

冬天裏，在本段的路綫保養上來講，很多東西全舊啦，其中特別要修補的是枕木；我們這裏的枕木全是已經很舊的，不要忘記，在一九四六年就應當更換的，不更換是不許可的；因為在我們段內路綫上通過很多列車，它是一個幹綫！按照技術規程，我們應該負責保護它，不應當有一點的疏忽。

在我們管內，任何時評點不能多於十點，我們已經用舊枕木來維持很多年限，盡量想法向國家少要求新的，要知道對於交通部門，是須要以百萬計的枕木；可是那裏貯藏着這麼多呢？最好讓特別緊急需要的地方鋪設新的吧。

在我們的管內，我們自動地制定了專門研究枕木的一本冊子，在那裏邊可以找到每根枕木的號數，可以見到它一生的狀態：何時鋪設的，何時暴露某種現象，施行某種補修。巡道夫分類檢查所有枕木，如找出各樣的裂紋，即通知給我，三天一次，我校對着