

蘇聯鐵路

46402

本館藏

苏联鐵路幹綫

人民鐵道出版社編



3341

832

270

人民鐵道出版社

23341
87832

46402

3341
23341

蘇聯鐵路幹綫

人民鐵道出版社編

人民鐵道出版社

一九五六年·北京

本書是根據哈爾濱鐵路管理局、哈爾濱鐵路政治部編譯的「學習蘇聯」半月刊中「蘇聯主要鐵路介紹」彙編而成。

本書內容包括蘇聯著名的鐵路幹綫的修建過程、沿綫革命史蹟及工農業發展情況，同時還介紹了社會主義國家對鐵路運輸業的巨大技術改造和鐵路職工由於黨和政府的關懷，文化物質生活普遍提高的情形。書後附有蘇聯鐵路幹綫略圖，係轉載自 Д. П. 札格列吉毛夫、А. П. 畢特洛夫、Е. С. 雷爾格也夫合著的『鐵路運轉組織學』譯本（人民鐵道出版社版）。本書是我國鐵路職工及一般讀者學習蘇聯、瞭解蘇聯的必要讀物，並可供學校地理教員教學中參考之用。

蘇聯鐵路幹綫

人民鐵道出版社編

人民鐵道出版社出版（北京市霞公府十七號）

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印（北京市建國門外七聖廟）

一九五六年一月初版第一次印刷平裝印1—1,080冊

書號 2446 開本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張2 $\frac{1}{4}$ 插圖1頁 50千字 定價(7)0.31元

目 錄

十月鐵路	阿·阿夫古斯特牛克(1)
莫斯科—梁贊鐵路	阿·別勞夫(6) 阿·涅斯捷洛夫(6)
高爾基鐵路	勒·伊萬諾夫(10)
嘉桑鐵路	嘉桑鐵路管理局「火車頭」報社編輯部(14)
古比雪夫鐵路	弗·多夫嘉洛(18)
鄂木斯克鐵路	勒·岳非(22) 西蒙諾夫(22)
遠東鐵路	弗·克瓦爾金(26)
波羅的鐵路	「波羅的海鐵路職工報」編輯部(32)
敖得薩—基森涅夫鐵路	黑海汽笛報(36)
東南鐵路	阿·杜德闊(41)
南方鐵路	波·歐西普楚克(46) 佛·巴特金(46)
西南鐵路	恩·西蒙諾維奇(51)
頓涅茨鐵路	「頓巴斯鐵路職工報」編輯部(55)
北高加索鐵路	恩·杜拉赤(59)
彼喬爾鐵路	波·布則列夫斯基(63)

附蘇聯鐵路幹綫圖

十月鐵路

阿·阿夫古斯特牛克

一八五一年十一月一日，是我們祖國運輸業歷史上有着重大意義的一天。在這一天的十一點十五分第一次由彼得堡向莫斯科發出了旅客列車。

在和鐵路建設的敵人——反動農奴主進行的激烈鬥爭中，我國的進步力量獲得了勝利。其中有祖國運輸科學和技術的創造人之一，彼得堡—莫斯科鐵路總設計師和建築師、彼得堡交通工程大學教授坡·坡·梅力尼科夫。

這條鐵路在修建當時是世界上最長的技術裝備最完善的一條複綫鐵路，它奠定了俄羅斯鐵路網的基礎。這第一條修建起來的鐵路加速了俄羅斯經濟的發展。

俄羅斯人民忍受了巨大的艱難困苦，犧牲成千上萬農奴的生命建築起來的這個龐大的建築物，成了包工人和彼得堡老爺們搶劫掠奪的場所。但是建築者們不是沒有血氣的馴服的羣衆，他們曾經爲反抗勞役式的勞動條件，爲反對包工人和憲兵的事橫而起過義。

該路在很長時間內，曾是技術知識的集中地點。亞歷山德洛夫機械工廠（現在是普洛列塔爾斯基機計修理工廠）和拉·莫·卡岡諾維奇十月車輛修理工廠）設計和製造了最新的機車和車輛，確定了祖國機車和車輛製造業長遠發展的道路。在組織行車安全，製做號誌和通信設備，橋梁建築方面，該路在五十年多的時期內，曾經是俄羅斯其他鐵路的榜樣。彼得堡交通

工程大學的畢業學生，促使了俄羅斯第一條鐵路獲得這樣的光榮。這裏培養出我國第一批各種職業的鐵路員工。在很長時期內由這裏向其他鐵路調派沿綫工作人員。

前一輩鐵路員工曾經是和彼得堡及莫斯科的工人運動，和莊嚴的革命事件緊密聯系着的，在一九〇五年革命運動時期，該路是掌握在沙皇政府的手裏，但是在個別地區內鐵路員工阻擋着爲鎮壓起義者而開往莫斯科的討伐隊的列車。當偉大的十月革命時期，在布爾什維克的領導下，第一次在全國鐵路上開始由工人來管理鐵路，在彼得格拉樞紐區布爾什維克組織領導下的鐵路員工，在與反革命進行殘酷的鬥爭中，保證了運輸由芬蘭起來幫助彼得格拉起義工人的革命隊伍的列車順暢運行。彼得格拉和莫斯科樞紐區鐵路員工組織的衆多紅色近衛軍隊伍，曾經攻破了社會革命黨的老窠。

在國內戰爭時期該路成千上萬的工人，拿起來武器保衛了紅色彼得格拉，免遭尤登尼奇匪幫的侵擾，很多人參加過鎮壓喀琅施塔特叛亂。

在蘇維埃政權年代裏，這條鐵路已經變得使人認不出來了。該路的心臟——列寧格勒—莫斯科編組站，在革命以前有幾個不大的運轉場、非機械化駝峯調車場和陳舊不堪使用的車站集中裝置，現在該站境界內鋪設了好幾十公里的新綫路，在駝峯調車場上安設了機械化裝置、無線電裝置，與駝峯調車場的駝峯自動和進路繼電集中裝置。在這個車站上還產生了不少很寶貴的創舉，其中有縮減集結停留時間的方法。這個方法每月爲該路節省數萬車小時。

在戰前幾個五年計劃的年代中，編組站和貨運站——普斯科夫、包洛郭也、諾威坡爾特等——都獲得了新的技術裝備，其中某些車站幾乎擴大了一倍。在列寧格勒區建築了新的編組

站——舒沙雷。

由於偉大的衛國戰爭，暫時停止了這一條幹綫的發展。該路員工在英勇保衛列寧格勒時起了很大的作用，他們把祖國送來的一切東西都及時地冒着槍林彈雨送到該城市的保衛者手中。拉道嘎湖上和什力謝力堡鐵路的英勇事蹟將永遠記入史冊，十月鐵路成千上萬的員工由於樹立了戰鬥和勞動功績，獲得蘇聯的勳章和獎章。

十月鐵路員工很快地醫治好了戰爭創傷，並廣泛地展開了新的建設，在短短的時間內近郊綫路——濱海、別洛奧斯特洛夫斯克、維捷布斯克已經全部實行電氣化；並建築了很多新的客運站和各種公務房舍，鋪設了幾十公里站綫，在許多大站上安裝了最新式的電氣集中裝置。

現在的十月鐵路——全國鐵路最大的一個，它的幹綫經過列寧格勒、加里寧、莫斯科、諾夫果羅得、維里克魯克和普斯科夫各省，擔任着各種不同工業和農業地區的運輸工作。

由列寧格勒樞紐區運出的貨物最多。當初這裏只有幾個不大的車站，而現在這個樞紐區是全國鐵路上最大的一個，在極複雜的錯綜交叉的樞紐區內綫路上，有將近二十個巨大的車站。約·維·斯大林工廠由這裏運出獨特的蒸氣透平機和水力透平機，斯·姆·基洛夫「電力」工廠由這裏運出大型發電機，我國最老的基洛夫（普基洛夫斯克）機器製造工廠、「謝夫卡別力」「布爾什維克」「涅夫斯基」等幾十個工廠的產品在這裏裝車。

* * *

不僅樞紐區，而且沿綫各站也變了樣，得諾當初是一個不大的很偏僻的車站，而現在是最大樞紐區之一，人們把車站週圍的很大的住宅區叫做鐵路員工城。

機務段也完全換了另一種面貌。最大的一個——列寧格勒—莫斯科編組站的機務段，在革命以前很像手工業的修理工廠，現在這是積累了豐富先進經驗的一個大企業。在它的試驗機車上試驗着工程師、技術員和司機會同列寧格勒鐵路工程學院科學工作者所研究出來的一切技術上的改良方法。

這一條幹綫上工作人員的文化水平有了空前的提高。在第一次世界大戰以前，百分之九五·五三的鐵路員工是文盲和文化水平很低的人，在沿綫幾乎沒有圖書館。目前，在沿綫企業工作的有一千二百零八名工程師和一千七百八十名技術員；在十五所青工學校和幾所技術學校裏有五千多名青年鐵路員工在學習，還有數百名員工在函授大學和夜校裏受着高等教育。

十月革命以前，該路上只有一個在手風琴伴奏下跳舞的「俱樂部」，這是一個善於經營的商人在留班車站板製倉庫內開設的。現在有二十三個俱樂部和將近三百個娛樂室可以廣泛地利用，得諾車站上正在建築一所很大的俱樂部，在包洛郭也和嘎特奇那車站上也將要建築俱樂部。

十月鐵路上有幾十個工會的、技術的和黨的圖書館，共有五十多萬冊書。技術館是很受人歡迎的，例如，列寧格勒涅紐區約·維·斯大林中央技術館是很大的一個技術宣傳機構。

就在革命的前夕，在霍夫利諾車站和彼得格拉編組站上才開始有食堂，每一個食堂只能做一百份飯菜。現在有將近八十個食堂，其中有一半是晝夜進行營業。還開設了三百九十個商店，二百三十一個食品商亭和二十二個設備有最新機械的麵包廠，有二十二個商店車經常到沒有商店的各沿綫車站。

這一條幹綫上有將近九百名醫師和二千二百名中級醫務人員在關懷着勞動者的健康，他們擁有很多醫療機關，最新的醫療器械，在有五個以上醫師工作的地點設有愛克司光室。

這一條幹綫員工生活上的需要，一年比一年更加充分地得到滿足。在車站和樞紐區出現了新的設備完善的房舍，僅在去年一年和今年上半年鐵路員工就領到了九十三所房舍，共一萬七千平方公尺的住宅。在風景美麗的地方建築起來了住宅區。

該路的工作量在不斷地增加。貨物週轉量較一九一三年增加了數倍，而較一九三九年則增加了百分之五十六。成千的人們成為高度勞動生產率的榜樣。列寧格勒—莫斯科編組站機務段司機在索引超軸列車的技術中獲得了很大的進展，燃料消耗量較一九三五年減低了百分之四十六。超軸司機弗·恩·貝斯特洛夫、依·坡·別斯帕洛夫、弗·耶·達威道夫等都是全路上馳名的人物。

本路上有幾百名生產先進工作者，全蘇列寧共產主義青年團第十二次代表大會的代表、主任司磅員利基亞·佛密娜就在列寧格勒—莫斯科編組站上工作。她和鄰站列寧格勒—莫斯科貨運站的主任司磅員共青團員耶夫格尼亞·瓦維洛娃的共同努力下，額外裝車騰出了數百輛車。十月鐵路上很多司磅員都採用她們的緊密裝車方法。養路領工員格·弗·道布雷金在列寧格勒—華沙工務段的某一個領工區勞動了二十多年，在正確計劃該領工區工作的同時，他經常不斷地在獲得高度勞動生產率和綫路的優良狀態。

在十月鐵路上有不少合理化建議者。僅在去年一年和本年九個月內，推行到生產中去的就有四千六百件合理化建議和發明創造，共節約五百二十萬盧布。

該路員工在全國鐵路上成為推行技術經濟措施計劃和機車乘務組記名乘務表的倡議者。

(李金玉譯自一九五四年十一月四日
第二六二期「汽笛報」，王景武校)

莫斯科—梁贊鐵路

阿·別 勞 夫

阿·涅斯捷洛夫

莫斯科共青团廣場，莫斯科—梁贊鐵路就以此處為起點。旅客列車由莫斯科嘉桑客運站一列跟着一列地開往阿捷爾拜疆、卡查赫、基爾吉茲和其它共和國的首都，以及烏拉爾和伏爾加河流域。滿載機器、機床、食品和人民消費品的貨物列車絡繹不絕地奔馳着。而對面開來的列車，則載着：煤炭、金屬、糧食和石油。

莫斯科—梁贊鐵路是我國極古老而貨運極繁忙的鐵路之一。這條鐵路貫穿：莫斯科省、梁贊省、唐波夫省、平茲省和莫爾多瓦自治共和國。

該路的第一段是一八六二年建築的。該路的股份有限公司遠在一八六二年以前就開始籌備建築這條鐵路。原來，準備建築到薩拉托夫而不是建築到梁贊。但是，整整三年的時光完全消耗在批准該公司的章程上。等到線路敷設到薩拉托夫的時候，已經過去許多年了。

莫斯科—梁贊鐵路（原來的莫斯科—嘉桑鐵路）的員工們，在工人革命運動史中增添了不少光輝燦爛的篇幅。他們是一九〇五年十月總罷工的發起人，這次罷工表現出無產階級運動的偉大力量和威力。一九〇五年十二月間，罷工運動擴大到全路。司機、革命家阿·弗·烏賈托姆斯基所領導的革命工人部隊在十二月武裝起義中起了極大的作用。

莫斯科—梁贊鐵路的無產者——鐵路員工們，在共產黨的領導下和整個工人階級一起，在爭取偉大十月社會主義革命勝

利的戰鬥中起了卓越的作用。根據一九一七年四月在莫斯科編組站機務段最初成立的幾個共產黨支部中某一支部的倡議，組成了武裝的革命工人部隊。在七月當中，共產黨開始準備武裝起義，過了七月，該路上就開始組織赤衛軍。別洛夫斯克製造廠支部的共產黨員向鐵路工會全蘇執行委員會中所存在的孟什維克及社會革命黨人進行積極的鬥爭。在十月突擊運動的日子裏，莫斯科—梁贊鐵路員工組成的武裝革命工人部隊以大無畏的精神和自我犧牲的精神而聞名。他們和其他武裝赤衛軍部隊共同對士官生們作戰而佔領了克里姆林宮。

……在革命前的時期，該路建築得不好，車站的業務不大發達，機務段和車輛修理工廠存在着簡陋的裝備。股東們很少關心鐵路的技術裝備問題。

只是在偉大的十月革命成功，該路被掌握在真正的主人——人民的手裏以後，該路才開始蓬勃地發展起來。設立了數十處新的車站，其中有許多的大樞紐區。

莫斯科編組站被稱為首都的列車工廠。該站裝備完善，能够改編極大的車流。

莫斯科編組站還有着光榮的歷史。在這裏的機務段中，在蘇維埃政權的初期就組織了第一次共產主義義務星期六。這裏，在三十五年以前就給新的社會主義的勞動態度打下了基礎。

我們把這個著名的機務段的各車間巡視一遍。我們看看洗修車間，這裏，以前是想不到那樣的髒，天棚和牆壁上滿披著煙垢，費力的機車修理作業是用手來進行，而現在這個車間裏，又潔淨、又敞亮。陽光照耀在雪白的交傳牆上。目前，這裏，你遇不到用手執行繁重工作的人了——一切費力的作業都機械化了。

不僅在莫斯科編組站，而且在全路上都發生了我們整個蘇聯現實生活所應有的變化。在莫斯科—梁贊鐵路的一個區段上首先實行了調度集中制。在該路上建成了我國第一個機械化車輛經常維修的處所。莫斯科—梁贊鐵路是屬於近郊運輸首先改用電氣機車牽引的鐵路。在一九三三年當中，由莫斯科到拉面斯闊耶開行了第一次電氣列車。

在該路上廣泛地採用無線電裝置：貨運機車、調車機車、旅客列車、客運站、編組站的調車場以及許多的機務段都安裝了無線電裝置了。目前，正在試驗傳真電報。

該路的業務，以稀有的速度增長和發展着，請看留別爾次車站。這個車站以前是一個毫不出奇的小地方，在蘇聯政權的年代裏變成了一個極大的工業都市。由留別爾次市烏賀托姆斯基農業機器製造廠的專用線上，向全國各個角落發出滿載着機器的列車，以供社會主義農業勞動者使用。這個鐵路樞紐區也隨着這個城市發展起來。

沃斯克列先斯克，這個城市在幾個五年計劃各年代裏也成長為極大的工業中心了。遠遠地就可以望見「巨人」水泥工廠和沃斯克列先斯克化學工廠的煙囪。這個化學工廠製造過磷酸鹽、肥田粉和其它礦質肥料。這兩個企業的產品，整列車地由沃斯克列先斯克車站運出，使該站成為該路的重要樞紐區。

闊勞木那是莫斯科—梁贊鐵路的一個大站。過去很少有人知道這個渺小而且蕭條的城市。現在則著名於全國。在這裏的古比雪夫機車製造廠裏製造頭等的客貨運機車。闊勞木那的其它企業也製造重要的產品。所有這些工業品都是由高陸特文站的站線上運往全國各個角落。高陸特文站過去是一個偏僻的小站，而現在則是一個極大的鐵路樞紐區。

在革命以前，在梁贊站的周圍，密密地排列着一些陰暗無

光的歪斜傾頹的小木房，街道則陷於難以跋涉的泥濘中。現在，該市柏油路縱橫交錯，並以柏油路和兩個鐵路車站聯系起來。近幾年來，只是在梁贊市一個鐵路區內就建築起來一片一片的帶有一切公用設備的多層樓房。

在一九三五年當中，在距梁贊市不太遠的地方，簡直就是在荒野上建成了雷布諾耶機務段。在該機務段的旁邊，建築一個設備完善的鐵路住宅區，並設有食品工廠、商店和幼兒園。車站的設備也擴充了。在雷布諾耶建築了車輛段、煤台和發電所。

莫斯科—羅斯托夫的列車，可以把你送到以偉大的自然改造者依·弗·米丘林為名的城市去。在米丘林斯克市的周圍，有着全國最大的果園和苗圃。該市的附近有闊切托夫卡車站，這個車站是一個極大的列車編組工廠。三十多年以前闊切托夫卡站每晝夜通過兩、三次列車，而現在，該站的站線散佈數公里，每天由該站向蘇聯的各個角落發出的列車達數十次之多。該站南北機械化駝峰調車場的燈光遠遠地就可以望見。

在該路上成長了一些卓越的幹部：司機、調車員、調度員、修理工以及在各種鐵路業務方面都能幹的指揮人員。莫斯科—梁贊鐵路的革新者們不僅在蘇聯國內聞名，而且其聲名遠達於國外。司機維·格·布拉日諾夫——蘇聯最高蘇維埃代表——誰都知道，他是牽引超軸列車，提高日車公里這一競賽的最初發起之一。在首都分局中工作的：調度員克·別·郭洛了娃——斯大林獎金榮獲者——和指導司機伊·費·巴寧——社會主義勞動英雄。別洛夫站調車調度員阿·阿·什密了夫制定出提高車站改編能力的寶貴方法。闊切托夫卡工務段的線路巡道工闊·依·切爾莫申才夫對於養路工作的改進做了極大的貢獻，知道他的名字的人很多。

莫斯科—梁贊鐵路的勞動羣衆的生活內容是極其豐富的。他們有地方可以休息，他們有地方可以把業餘的時間消磨在文娛方面。該路上設有：俱樂部二二處、紅角娛樂室一五七個、大圖書館二五處、技術室三五個。

莫斯科—梁贊鐵路的勞動羣衆，爲了報答共產黨和蘇聯政府關於提高蘇聯人民福利的慈父般的關懷，廣泛地展開旨在進一步改進運輸過程的社會主義競賽。他們以高漲的情緒進行工作，並且以創造的精神來解決他們面臨的任務。

（王吉恩譯自一九五四年十月二十二日

第二五一期「汽笛報」）

高爾基鐵路

勃·伊萬諾夫

高爾基鐵路過去稱爲莫斯科—尼熱果洛德斯克鐵路，它是我國最老的一條幹綫。俄國的工程師們早在前一世紀的三十年代裏就設計過從莫斯科到俄國的兩條大河流——伏爾加河和歐卡河匯合處的鐵路。但沙皇政府失去信心沒能把鐵路鋪到尼日涅。

到尼日涅的鐵路僅是在一八六二年克里木戰爭結束以後才修建的。修建這條鐵路的時候，有很多地方違背了當時的設計：例如，用死綫來當作列車的越行綫和會車綫，而且車庫建築得很窄小，同時內部的設備也不好。

直到偉大的十月社會主義革命勝利，該路員工處在牛馬不如的生活中，人們稱它爲臨時「趕集」式的鐵路。當時行政方面大事貪污受賄，而工人們則是住在簡陋的木棚裏。本世紀初期以前，全路只有兩處不大的醫院和九座教堂，十五名教員和

二百多名憲兵。殘酷的剝削曾經引起過工人們的極大憤怒。莫斯科、歐列霍沃、柯夫洛夫、尼日涅等地的鐵路員工有過好幾次起來反抗。一九一四年莫斯科——尼熱果洛德斯克鐵路全年的貨運量不過才等於現在高爾基鐵路三個星期的貨運量。

旅客曾經毫不客氣地批評過該路。其中有一位旅客給一個有名的編劇家阿·恩·奧斯特洛夫斯基寫信說過：「最敬愛的亞歷山大·尼古來耶維赤：敬啓者……自從在尼熱果洛得斯克鐵路的再糟糕沒有的三等車廂裏，經過了極其痛苦的旅程以後……」這樣的語句。

從蘇維埃政權建立的初期，便開始改建這一鐵路。一九一九年內戰還沒結束的時候，年輕的蘇維埃政府就修建了通往歐卡河畔巴甫洛夫的新綫。

現在的高爾基鐵路已經不像原先的尼熱果洛德斯克鐵路那樣，就好像是今天的蘇維埃人們的生活不像他們的父親和祖先的生活那樣，已有天壤之別。在幾個五年計劃的年代裏，凡是設有鐵路的地方都起了巨大的變化。在這個期間內增加了一些新的工業城市，如：艾列克特羅斯達利、普拉弗金斯克和捷爾任斯克等城市。此外，歐列赫沃——是耶沃和古老的弗拉基米爾城也都發展了起來，而且完全改變了面貌。成了工業城市的柯夫洛夫、古西——赫魯斯達利內和巴甫洛夫斯基——巴薩德等已經異常地繁榮起來。同時，以偉大無產階級作家阿·姆·高爾基爲名的尼日涅·諾夫果洛德城已經變成了我國最大的工業中心。如果從捷爾任斯克到高爾基坐火車，在這一段需時一小時的旅程中，將會看到從列車旁邊飛奔過去一些規模宏大的工廠。在蘇維埃年代裏高爾基和它的附近地區建立起來了一些世界聞名的企業，如：莫洛托夫汽車工廠，機床製造工廠和造船廠，以及巨大的造紙工業——捷爾任斯克聯合工廠以及許多

其他工廠。

從前，在烏拉爾林區的一些偏僻的城市裏，建立了許多新的林業、化學工業和冶金工業的企業。

該路隣近城市生產的國民消費品，恐怕是應有盡有。例如，歐列赫沃——足耶沃、古巴費納、維亞茲尼基能够生產紡織品、針織品、毛呢；保果洛德斯克和基洛夫能生產靴鞋、皮革和服飾品；高爾基能生產汽車、腳踏車和機床；斯洛保特斯克能生產火柴和毛皮；歐卡河畔的巴甫洛夫能生產金屬製品；古西——赫魯斯大利內能生產玻璃和精製玻璃器皿。許多車站在發送着膠板和傢具。

高爾基鐵路運送貨物的品名表裏列有幾百種貨名。其中主要的是木材、汽車、機床以及煤炭、糧食、石油和棉花等。但是農產品，特別是蔬菜佔着很大的比重。

該路的運輸量逐年都在增長，它的設備也逐漸擴大。高爾基樞紐區的貨運量較一九四〇年提高了兩倍，若是同一九一四年比起來的話，那就是提高了十八倍。在幾個五年計劃的年代裏設立了一些大的編組站和車輛段，修建了高爾基編組站機務段、熱烈茲諾達洛日那亞的電氣機車庫、梁嘎索沃站的車輛修理廠和許多商務部門與貨運部門的建築物。舊有的企業都徹底地進行了改造，裝設了新的機床設備。

在工務設備擴展工程方面投入了鉅額的資金，許多的木橋改成了鋼橋。目前該路在推行現代化通信和信號的處理辦法；行駛着高度性能的國產機車；經過幾年以後莫斯科到熱烈茲諾達洛日那亞電氣化鐵路將延長到別杜什科夫；已經擬定使高爾基樞紐區電氣化。

該路廣大員工中，有成千上萬的鐵路員工達到了高度的勞動生產率，其中有很多的人已聞名於全國各地。在基洛夫工作

的有名的革新者卡達也夫原來是調車員，現在是副站長；庫斯闊沃站調車員古路夫和調車機車司機維謝洛夫對於調車技術作業過程貢獻了許多寶貴的革新意見；在高爾基站上工作的有汽車緊密裝載的倡議者阿赫洛美闊；在蘇霍別茲沃得諾耶站上工作的有木材緊密裝載的能手——司磅員那佩洛夫和基謝了夫。高爾基鐵路的超軸司機們都是享有盛名的。本年六月和七月裏，他們牽引超軸列車額外多運送的貨物，在數量上來說，佔全國鐵路的第三位。

社會主義國家經常在關懷勞動人民文化生活條件的改善。在高爾基鐵路上自一九三六年至一九五三年一共給本路員工修建了八萬多平方公尺的住宅，在梁嘎索沃站和弗拉基米爾以及沙胡涅等地建設起來了大量的鐵路村。

有多數的學校、公用設備、文化教育機關和醫務衛生機關以及貿易機構在為高爾基鐵路員工及其家屬服務。如果把全路的鐵路村都聯合起來的話，將會成為一個擁有四十六個學校，兩個專科中學，三個鐵路技術學校和九個青工學校，以及三十四個幼兒園的設備完善的大城市。為全路的工作者們設有十三處俱樂部和五輛文娛車，數百個紅角娛樂室，十六個電影放映隊以及許多工會系統的，技術方面的和黨組織的圖書館。為了進行體育活動，他們那裏設有五個體育場，四個室內體育場和一些運動場。

全路各中間站和巡道員小房已經普遍地無線電化和電氣化。巡道小房未設無線電收音機的已不多見。許多住在莫斯科和高爾基附近的鐵路員工都有無線電傳真機。

商業網的擴展和公共食堂的增多，顯明地證明了鐵路員工生活條件的改善。鐵路生活供應機構內包括有二二〇個商店，其中有好些個百貨店、十七輛商店車、五十處食堂、六十處商