

191057

今日的蘇聯

2

蘇聯是偉大的鐵路國家

察連各洛特采夫著

方斐章譯

上海出版公司印行

今日的蘇聯

2

蘇聯是偉大的鐵路國家

察連各洛特采夫著

方 斐 章 譯

上海出版公司印行

原書名： СССР—Великая
Железнодорожная
Держава.

原著者： В. Е. царегородцев.

原出版局及年份：“Правда”, 1951.

1951年8月初版(5000冊)

1952年12月再版(5000冊)

譯 者

方 斐 章

出 版 者

上海出版公司

上海四川中路迦陵大樓七樓

電話17126號

定價1500元

版權所有・不准翻印

一 蘇聯鐵路運輸的偉大國家意義

一九三五年七月三十日，斯大林同志在克里姆林宮的鐵路員工招待會上，曾經在他演說內稱我國爲偉大的鐵路國家，並且對蘇聯鐵路運輸的國家意義下了一個經典性的定義。

「像蘇聯那樣的國家，如果沒有第一等的鐵路運輸把它無數行政區域聯成一個整體，那簡直是不成其爲國家了。」斯大林同志告訴我們，「蘇聯鐵路運輸的偉大國家意義就在於此。」（一九三五年八月二日真理報：配克里姆林宮鐵路員工招待會。）斯大林同志強調指出，要維持蘇聯那樣廣大領土的國家之存在與發展，鐵路運輸具有決定性的意義。

蘇聯領土佔全球陸地的六分之一，幾乎等於美國領土的三倍，英國、法國、意大利、西班牙、全部領土總和的十四倍。南北國境相距五千公里，東西一萬餘公里。世界上沒有一個別的國家有這樣巨大的陸地距離，征服我們祖國這樣巨大的空間主要是依靠鐵路運輸。

蘇聯的天然資源特別豐富。石油、鐵礦、泥煤的蘊藏量，我們祖國都佔世界第一位，石炭的蘊藏量佔世界第二位，我們還富於有色金屬，森林，與最肥沃的土地。國內全部所開採的，所生產的，以及土地上所收穫的，必須及時運達各工廠，各國營農場，各集體農場，以及人口稠密的地點。而這些都是鐵路運輸基本上所必須做到的。蘇聯的鐵路就担负着全國СССР的貨運與СССР的客運。

當然，沒有廣大而發達的鐵路網，藉以把工業中心和農業區域聯成一個統一的經濟整體，社會主義國家生產力的順利發展是不可能的。

В. И. 列甫曾經注意到鐵路運輸的重要性而指出：「……鐵路……這是都市與鄉村間，工業與農業間最明顯的聯繫現像之一，社會主義完全建立在這種聯系之上。」（原文列甫全集第四版，第二十七卷，第二七七頁。）

社會主義國家的全部發展史，顯明地證實了曾經指出蘇聯鐵路運輸的性質與意義的列甫——斯大林之天才預見。

假如沒有新鐵路的建築，假如運輸工作不能顯著地提高，那就不可能解決最偉大的歷史任務——國家工業化與農業集體化，就不可能利用我們祖國最豐富的資

源。

二 蘇聯新鐵路綫的建築

新的鐵路綫使工業能够利用過去僻塞不通地區的天然資源，使許多民族共和國與民族邊區的經濟和文化能够迅速提高。

在斯大林五年計劃時期，許多民族共和國與民族邊區內建築了數千公里的鐵路。土爾其斯坦——西伯利亞鐵路的建築，促進了卡查赫斯坦大平原的工業與社會主義農業之發展，溝通了中亞西亞和西伯利亞。

烏拉爾與庫茲巴斯的新鐵路，對於遠東第二個產煤與冶金基地之建立與發展起了決定性的作用。卡拉岡幹綫的建築，保證了蘇聯第三個產煤基地——卡拉岡礦區——的發展，並保證了蘊藏最豐富的銅礦之開採。布察爾鐵路打通了數世紀來的大森林與凍土帶，並且使查布略里的石炭和石油的生產品獲得出路。

卡查赫蘇維埃共和國的鐵路網已經延長了二倍以上，阿捷爾拜疆蘇維埃共和國已經延長了一倍以上。卡列里·芬蘭蘇維埃共和國，阿布哈茲，布略特蒙古，楚瓦

什，烏德摩爾梯等蘇維埃自治共和國，以及別的民族共和國與民族區，都已經敷設了許多新的鐵路綫。這些鐵路有助於溝通國內各遠隔地區積極的經濟生活與政治生活，有助於灌輸文化到我們廣大祖國每一個遙遠的角落裏去。

蘇聯的鐵路運輸在實現列甯——斯大林的民族政策上起了良好作用，建立了優良的條件以供各民族共和國的經濟與文化之最迅速的上升。

三 蘇聯鐵路運輸的現代技術裝備

布爾什維克黨與蘇聯政府不吝惜一切力量和資財，以求用本國最新的技術配備運輸業。

蘇聯鐵路在斯大林五年計劃期間，陸續裝備了第一等的現代技術，現在我國鐵路綫上正行駛着許多新的，强有力的，非常經濟的蒸汽機車，電氣機車與內燃機車，許多新的，最完善的車輛，它們的數量正在一天天地增加着。

黨與政府特別重視我們鐵路的電氣化，首先是屬於貨運特別緊張的路綫與市郊綫。電氣牽引的高度經濟，電氣機車在任何氣候條件下工作的異常可靠性，以及它

設備的簡單——這一切都是此類牽引比較別種牽引無可置辯的優點。

由於戰後斯大林五年計劃順利成就的結果，蘇聯在鐵路上使用電氣牽引已經佔了世界第一位。

最近蘇聯政府通過了幾個議案，決定建造幾處能力空前的新水力發電站，這種共產主義最偉大的建設，使我們鐵路綫上進一步發展電氣牽引有了新的遠大前程。

我們祖國是製造內燃機車的開路先鋒，遠在蘇維埃執政的初年，我們在B·M·列甯的發起和積極支持下創造了十分新式的機車——內燃機車。

大家都知道，這類機車的優秀特點是：機車內部使用內燃發動機為動力裝置，而內燃發動機的燃料消耗量比蒸氣機車要減少75%至78%，並且幾乎可以不需要水。目前內燃機車正廣泛地使用在缺水地區與水質不宜於機車鍋爐使用的地區。

我們若干鐵路上使用的輕油旅客列車，是另一型的內燃機車，輕油列車的高速運行與對於旅客的莫大便利，使這類牽引在客運不發達的路綫上成為有前途的。

可是，儘管電氣機車和內燃機車正在廣大發展，而鐵路運輸的基本原動力，依然是蒸氣機車。許多卓越的蘇聯蒸氣機車正在為貨運與客運服務。蘇聯強有力的新

式「Д」型機車，即具有一個導輪和五個動輪的一—五—〇型機車，在我們鐵路上光榮地獲得了非凡的成就。

「Д」型機車是戰後斯大林五年計劃的傑作。它是科洛明斯基機器製造廠全體人員，在榮獲斯大林獎金的列布得維斯基同志領導下所設計而創造的。（即以列布得維斯基同志姓字之第一字母命名此種機車。）這類新型機車的特點是它的「無往不宜」與燃料消耗的經濟。這種機車可以隨便使用在任何路綫上而不必將道路加以強化。在同等的使用條件下，這種機車的燃料消耗比「ФД」型機車節省 6% 至 7%。「Д」型機車的牽引力達二二〇〇匹馬力，設計速度為每小時八十五公里。其牽引噸數為二〇〇〇至二五〇〇噸，而在路綫平直的地段可達三〇〇〇噸。

目前我們鐵路運輸業上已經配備很多這樣的機車。

在「Д」型機車之前，蘇聯強大機車製造業的傑作——「ФД」型機車，曾經在提高國民經濟最重要的一環鐵路運輸工作之提高中起過重大的作用。它是代替不再能滿足增多貨運的「Э」型機車的。

蘇聯牽引力強大的「ФД」與「Д」型機車的製造，就是蘇聯工業繁榮的新證。

據，就是我們工人階級，我們工程師與技術人員技術文化穩固上升的證明。

新式牽引力強大的「ФД」與「Д」型機車的製造，完全自動的制動機的採用，自動連接器的裝置，顯著地加強了鐵路通過能力與輸送力。

我國在客運機車的製造上也在大步前進。「С Y」型機車就是蘇聯鐵路幹線上客運機車的基本型式。它的牽引力有一三〇〇至一四〇〇匹馬力，設計速度為每小時一二〇公里。這種機車在高速度中牽引了長列的客車，執行着客運的基本任務。蘇聯「Д」、「ФД」、「И C」及「С Y」型機車在運用中顯出了它們在構造上是非常完美的，這證明祖國已經超過了外國的機車製造工業的巨大成就。

我國機車充分保證完成社會主義國家突飛猛進的國民經濟所要求於鐵路的巨大運輸工作。我國鐵路上的車輛也完全改變了。那些雙軸的，或者被稱為「匣子」的貨車，都早已成為過去了，現在的載貨車輛極大多數是四軸的機車，高邊車及平車。它們的積載量比過去所製造的雙軸貨車大了二至三倍。

蘇聯的設計家創造了一種舒適的全金屬客車，這種客車成為依照一定標準製造客車的基本型式，數千輛這樣的客車已經在使用了。

我們首都偉大的建築物——世界上優秀的地下鐵道，最華麗的地下宮殿——地下車站——的新行列，年復一年地建設起來，這一類工程的建設，只有在我們的國家內，也就是只有在全部國民經濟用以增加勞動者的物質幸福與文化幸福為旨趣的社會主義國家內，才有可能。蘇聯的地下鐵道，是我們鐵路運輸業的驕傲，是全蘇聯人民的驕傲。

鐵路運輸的突飛猛進，及其技術裝備的大量增加，引起了工業的一個巨大獨立部門——運輸機器製造業——的建立與發展。

裝備了最新技術原理的，並且在最進步的工藝學基礎上工作着的運輸機器製造工廠，供給蘇聯鐵路運輸業以數千輛牽引力強大的蒸汽機車與電氣機車，數百輛的內燃機車，數十萬輛的貨車。

我們鐵路需要全國冶金工業生產額的四分之一，用以製造鋼軌，橋樑和建築物，車軸，輪箍，以及其他等等。在機車火室內燃去全國煤炭產量的三分之一。鐵路的物質價值佔全國國民經濟資產的六分之一。蘇維埃聯邦的經濟力與國防力，是與鐵路事業有最密切的關係的。鐵路工作導致了國家全部國民經濟的明確規律。

斯大林五年計劃的期間，鐵路運輸業建立了許多直屬的強大工業基地，用以修理車輛與製造機車及客貨車的零件。也建立了廣大電機廠網，製造信號機及電訊器材。

蘇聯鐵路用最新的器材，裝設了自動機和電氣信號機——道岔自動閉塞的和電氣化的集中管理。鐵路運輸業也有自己的分佈廣泛的電話，電報與無線電通信網，這種通訊網可以使交通部工作人員和每一個鐵路管理局，以及它的任何企業，取得聯繫。反之，鐵路上任何一處，不但可以由電話電報和路局或區局連絡，而且還可以直接和交通部連絡。

我們鐵路在戰後斯大林五年計劃期間，廣泛地採用調度員與調車機車司機的無線電連絡，作為指揮列車編組工作的手段。目前正在強化調度員與列車機車司機的無線電連絡。從莫斯科交通部用無線電和遠離首都而運行中的列車司機通信的試驗，已經順利完成了。

蘇聯鐵路運輸的行車安全技術做到了巨大的成功。鐵路工人發明家創造了一種特別的設備——自動停車裝置，這種裝置可以使列車在停車信號前不必司機動手

而自動停止。自動停車裝置的應用使鐵路能預先防止了許多出軌和覆車事件。

自動停車裝置使司機能够毫無顧慮地在任何惡劣氣候下，以高速度駕駛列車。現在數千公里行車繁忙的幹綫上已經設備了自動停車裝置。在最近的將來，還有數萬公里鐵路將設備這種自動停車裝置。

蘇聯鐵路運輸業更有大量的機械化駝峯溜放裝置^①，可以增加車輛調配和編組的速度，可以增加列車通行的速度。

運輸上的貨物裝卸作業的性質，徹底地改革了。機械愈形替代了手工勞動。就在最近十五年中，用機械化實施的貨場裝卸作業將近增加了十倍，比一九四〇年增加了二·五倍。在全部貨物裝卸作業實施到80%的企業專用綫上，機械化也在不斷增加，並且對於許多主要貨物已經達到90%至95%。目前在貨場上與企業專用綫

●自動停車裝置是一種閉車器，但不是裝在列車上而是裝在鐵路上，其控制操縱與行車信號相通，所以在停車信號之前，列車受鐵道上自動制動機之控制而自行停止。

●駝峯溜放裝置是一種新式調車設備，平時整車輛停放於一駝峯式的斜坡上，於調車時將車輛從斜坡溜下，經機械調整而將列車編組。可以免去調車時機車司機拉車之費。

上，廣泛地使用着許多新式的機器，例如：自動裝貨機、高架起重機、天橋式起重機、巨型倒載拖拉機、活動落底車廂、巨型卸貨棧橋，以及各種運貨機與起重機。蘇聯鐵路的工務部門設立了許多裝滿着第一等機器與動力機的工務修理廠，獲得了強有力的技術與物質的基礎。

新路線的建築與修路工程的實施，都是機械化的。高度的工業文化，已經成為我們建築人員與工務人員的生活習慣。

我國是世界上最初在鐵路的建築上，在鐵路的主要修理上使用有高度生產率的重型築路機器，例如：鋪石渣機、平路機、敷軌機和開山機。使用於鐵路之建築與修理的手工勞動，日益被機械化勞動淘汰了。

下列數字說明了築路工作實行機械化的巨大效率：一部鋪石渣機一天內可以完成需要五千多工人徒手勞動的工作。一部平路機可以替代八千以上的工人，一部敷軌機比手工勞動可以節省一半的工作力，一部柏拉辛式開山機可以替代四百個工人的勞動。

就蘇聯鐵路運輸的新式技術裝備而論，那是全世界沒有可以比擬的。

四 蘇聯鐵路運輸學的發展及鐵路在衛國戰爭中所起的作用

我們蘇聯的運輸學在鐵路運輸的發展中起着巨大的作用。運輸專家與生產改革者以創造性的協同精神建立新的技術，研究基於斯達哈諾夫工作方法的進步技術過程，完成運輸業流水作業法全部環節的工作組織。在鐵路運輸業內有三個科學研究院，以及許多附設在運輸高等學校的科學研究部，在他們管理之下，有供全面科學研究的大試驗室，有自己製造新機器、動力機和築路機等模型的試驗工場。在全蘇鐵路運輸科學研究院中，有一條世界上唯一的特製環形試驗鐵路。機車和車輛，在這條環形路上，既可以作與連用同樣的各種試驗，也可以作因為考慮列車運行安全和不能破壞列車運行圖而在普通鐵路上不容許作的各種試驗。

正像飛機在大量製造以前要在空中試驗過一樣，各種機車和車輛都要在環形試驗鐵路上周密地試驗過。在這樣之後，才決定大量製造它們。

正在不斷增長的鐵路運輸科學人員的團體，現在已經到達二千人以上。這是一種巨大的力量，運輸業每天都感覺到它的幫助。

蘇聯鐵路工作人員在爭取鐵路運輸技術改良的鬥爭中，在爭取其全部工作提高的鬥爭中，堅決地進行黨和斯大林同志個人關於運輸在國防上重大意義的指示。

在偉大衛國戰爭間，國家特別明顯地感覺到斯大林各種指示的高深智慧與最偉大的預見性，特別清楚地看到了斯大林關心鐵路之發達與增強而獲得的果實。就在軍事行動開始的初幾天，除了運送大量部隊，軍需品與武器彈藥外，還有世界歷史上空前未有的工作落到鐵路員工身上，就是把工業和數百萬人民從受威脅地區運到國家東部。由西到東數千公里的路綫上，鐵路員工運輸了大量的機器、物資、原料、糧食等等。

在極端困難的戰爭條件下，蘇聯鐵路毫無間斷地把一切戰勝敵人的必需品送達前綫，光榮地完成了最高統帥的任務。

斯大林同志對鐵路員工的英勇工作給予極高的評價，他指出：「蘇聯的鐵路運輸業支持住了其他國家運輸業所未必能勝任的重担。」（斯大林：論蘇聯偉大衛國戰爭，一五八頁——一九四七年，國家政治書籍出版局再版。）

斯大林同志在戰時對於鐵路員工工作的這種評價，鼓舞了他們在國家過渡到和

平建設的時候從事新的勞動偉業。在戰後幾年，蘇聯鐵路運輸業已經在繼續不斷發展的道路土跨了新的的一大步。

我們祖國運輸業的歷史上，還沒有像今天所實現的這種規模的運輸。

蘇聯鐵路運輸的成就在美國鐵路衰落的襯托中特別顯得鮮明，美國的鐵路越來越感受到正在增長中的經濟危機之影響。

大家都知道，美國鐵路在一九五〇年第一季中，貨運比一九四八年第一季減少了18%。美國鐵路的貨運量在最近二年內減少了22%。客運的減少在一九四九年是15%，而整個戰後期間却在28%以上。

在以公里噸計算的貨運方面，蘇聯很早就超過了美國。在客運方面，蘇聯的鐵路運輸在一九四〇年便超過了美國鐵路的二倍。

五 蘇聯鐵路運輸的幹部訓練

鐵路員工永遠記住斯大林同志關於每一個在運輸上工作的偉大榮譽的話，說到工作人員明白了運輸的意義便會自動地爲自己親愛的祖國之幸福而勞動的話。