

基本館藏

261472

沈阳鐵路

中共沈阳鐵路局委员会宣傳部編



C311
4378

人民鐵道出版社

261472

40311

54378

沈 阳 鉄 路

中共沈阳鉄路局委员会宣传部編

人 民 鉄 道 出 版 社

一九五九年・北京

這本書敘述解放后十年來沈陽鐵路職工在黨的
領導下，所取得的輝煌成就，所做的工作和它所走
的道路

它可供廣大鐵路工作人員學習參考



沈 陽 鐵 路

中國沈陽鐵路局委員會宣傳部編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010號

新 華 書 店 發 行

人民鐵道出版社印刷廠印

書號1516 開本787×1092 1/32 印張3 1/2 字數88千

1959年10月第1版

1959年10月第1版第1次印刷

印數0,001—1,500冊

統一書號：15043·1062 定價(7)0.28元

写在前面

解放后十年来，沈阳铁路职工在党的领导下，在全省人民大力帮助下，无论是在运输生产或铁路建设方面，都取得了辉煌的成就，有力地支援了国民经济的发展。随着运输任务的迅速高涨，新设备新技术的广泛应用和对旧有设备进行大力的技术改造；铁路经营管理水平有了显著的提高；职工队伍空前壮大；思想觉悟和技术文化水平不断提高；在生产发展的基础上生活也日益改善。这支劳动大军在过去十年工作的基础上，今后在社会主义建设中将担负更加繁重的运输任务。

这本书就是试图从以上几个方面，反映出沈阳铁路职工十年来所走的道路和所做的工作，并展望未来，借以从中吸取力量，增强信心，鼓足干劲，加速社会主义建设。但是由于编写时间仓促和写作水平的限制，加之材料蒐集的不够全面，所以一定有很多缺点，希望广大读者多多提出批评意见。

中共沈阳铁路局委员会宣传部

1959年9月1日

沈阳铁路

目 录

一、欣欣向荣的沈阳铁路	1
二、光辉的铁路运输成就	6
(一) 支援解放战争，巩固国防	7
解放军打到哪里，铁路就修到哪里	7
战斗在鸭绿江南北运输线上	13
(二) 中苏友谊的花朵——中长铁路	23
(三) 战斗的五年	34
装的满、拉的多、跑的快	34
走在时间的前头	39
(四) 当好先行官保证钢帅升帐	42
力争高速度，向时间要车	42
千军万马齐出动	47
一个不平凡的变化	50
钢铁元帅的千里驹——红旗列车	53
人民公社办装卸	57
(五) 活跃城乡经济，巩固工农联盟	60
城乡的纽带	60
兄弟同心，黄土变金	62
(六) 旅客之家	64
繁忙的旅客运输	65
亲如家人	65
设备好，票价低，速度快	67

列車变乐园，旅行不再难·····	69
三、技术设备日新月异，发明創造硕果累累·····	74
(一) 改旧添新，向现代化进军·····	74
駕駛着新中国制造的火车头·····	74
气壮山河，暢通无阻·····	76
“北大荒”的今天·····	81
綫桥换新装，質量猛提高·····	84
車輛翻新，設備改觀·····	86
鐵路神經中樞——通信信号齐跃进·····	87
幸福之路通向四面八方·····	89
(二) 思想解放开花朵，技术革新結果实·····	91
再也不做工具的奴隶——向机械化迈进·····	92
土設備解决大問題·····	96
向科学技术进军·····	99
四、职工队伍不断壯大，物質文化生活不断提高·····	101
(一) 闊步前进的鐵路大軍·····	101
职工队伍的壯大·····	101
在紅专道路上前进·····	102
(二) 劳动条件改善，职工福利增长·····	106
生活蒸蒸日上·····	106
劳动条件的改善·····	108
病人的福音·····	110
好处說不完·····	113
五、光輝的前景，壯丽的明天·····	115

一、欣欣向荣的沈阳铁路

打开我们伟大祖国的地图，一眼就可以看到，地图上有许多弯弯曲曲的铁路线，把一个又一个的城市联在一起。当你找到东北的南部中心地区铁路线密如蛛网的地方，就有一个引人注目的城市出现在你的眼前，她就是辽宁省的省会——沈阳。沈阳铁路局就设在这里。

在美丽富饶10万多平方公里的东北南部中心地区，铁路四通八达，纵横交错，它把沿海和内地、城市和乡村、工厂和矿山、山区和平原连结成为一个整体。在铁路上，每天都有载运各种物资和旅客的列车，从这里奔向祖国各地，有成千上万的旅客，在列车上过着愉快而舒适的旅行生活。

沈阳铁路局管辖的铁路以沈阳为中心，包括长滨、长大、沈安等15条大小干线，通车营业里程将近2000公里，复线和支线1000多公里，站内行车线、调车线、装卸货物专用线1500多公里，分布在辽宁、吉林二省的中心地区，沿途经过10个市20个县。南起辽东半岛的旅大和鸭绿江畔的安东，北上直达陶赖昭。在铁路沿线到处蕴藏着丰富的矿产资源，有全国机械制造工业中心的沈阳；有钢铁产量占全国40%以上、煤产量占全国七分之一的钢铁和煤炭基地鞍山、本溪、抚顺等重工业城市；有国防重地的安东和旅大；有闻名全国的第一汽车制造厂所在地长春；有大量的国家重点建设工程；有丰盛的农产品，有全国闻名的苹果、柞蚕丝。长滨、长大和沈安铁路是中苏、中朝以及和东欧兄弟国家国际联运必经的道路之一，是关内外运输的大动脉。从辽东半岛南端的

大連港站，乘輪船可通沿海各大港口，是水陸聯運的中心。在全局各鐵路綫上，每天裝運20萬噸以上的貨物和運送22萬名旅客。沈陽鐵路局客貨運量占全國鐵路總運量的六分之一左右，客貨運周轉量占遼寧省交通運輸業客貨運總周轉量的二分之一以上。它的地位是特別重要的。象遼寧省有这么多的大工業城市，如果沒有鐵路運輸，要進行近代化大生產是難以想象的。因此，鐵路是生產的一個重要過程，被人民稱為發展國民經濟的“先行官”之一。

“沈陽鐵路”有60多年的歷史。回想起解放前50年的殖民統治，是一段悲痛的經歷。在19世紀末葉，隨着帝國主義侵略中國的槍砲聲，日俄兩國帝國主義開始爭奪東北的勢力範圍，修鐵路開港口。帝俄在1898年3月到1903年7月，修建了哈爾濱經長春、沈陽到旅大一段寬軌鐵路及撫順、營口等支綫，名叫“東清鐵道支路”，日本在1904年8月到1905年11月，修建了安東到沈陽一段的窄軌軍用鐵路，名叫“安奉鐵道”。在日俄戰爭以後，“東清支路”從長春以南被日本奪去，連同“安奉鐵道”在內，日本改稱“南滿鐵道”，並在1907年4月於大連成立了“南滿洲鐵道株式會社”。當時，“滿鐵”不僅掌握鐵路沿綫地區的行政、教育、司法和駐軍等特權，而且如鞍鋼、撫礦、大連航運等許多大廠礦企業，也都在它的控制之下，掌握了東北南部的重要經濟命脈，成為進一步侵略全中國的跳板。“九·一八”事變後，這些鐵路全部被日寇佔領。在日寇統治東北的十四年中，為了加緊侵略和掠奪我國的資源，又增修了遼陽一本溪等很多條鐵路。日本帝國主義者通過這些鐵路，搜刮和掠奪了中國大量財富，把數以萬萬噸計的中國寶藏運到日本，它象一條血吸蟲，吸吮着中國人民的血汗。在日寇統治下，鐵路工人過着極其悲慘的生活，勞動條件極為惡劣，終日勞碌，挨打受

罵，尙不能糊口，生命安全沒有保障。1945年8月15日，苏联紅軍出兵东北，日寇投降，“滿鉄”垮台。但紧接着国民党反动派又发动了內战，鉄路遭到严重的破坏。在国民党反动派統治时期，曾經流行这样一首歌謠：“反动派要完蛋，鉄路南站通北站，一趟列車編三宿，五吨貨物装两天”，人民都管鉄路叫“四屯鉄路”（即由沈阳通到大官屯、文官屯、苏家屯、皇姑屯）。1948年11月2日东北全境解放，鉄路才回到人民手里，它由敌人插在祖国大地上的吸血管变成了为人民造福的工具。

人民鉄路的成长，是与祖国的发展息息相关的。为了迅速恢复被敌人破坏的鉄路，支援解放战争。在1948年11月成立了沈阳鉄路局，当时处于东北解放初期，許多綫路、桥梁遭到国民党反动派严重破坏，能通車的綫路只占40%左右。我局鉄路职工在物质条件极端困难的情况下，在党的领导下，英勇地配合中国人民解放军鉄道兵，不顧严寒和盛暑，日以繼夜迅速地修复了被破坏的鉄路，“解放军打到哪里，鉄路就修到哪里”，对支援大军进关，解放全中国，作出了应有的贡献。1950年开始，为适应国民經济恢复时期和抗美援朝的运输需要，恢复了长春一大连复綫和其他很多设备，积极地完成了繁重的軍事运输任务，支援了抗美援朝战争不断取得胜利。1950年5月，中、苏两国合办的中长鉄路成立，我局划到中长鉄路局內的有沈阳和大连两个鉄路分局。在中长鉄路两年八个月的过程中，在苏联专家的直接帮助下，生产改革迅速进展，并根据我国情况建立了社会主义鉄路的一整套管理經驗，劳动生产率不断提高，中长鉄路成为全国先进的模范鉄路。1953年全国开始实行第一个五年計划以后，我局鉄路职工在党的领导下，更以无比的辛勤劳动作出了很大的贡献，以四年五个月的时间完成了第一个五年計

划规定的运输任务。1957年以后，经过有历史意义的伟大的整风运动，职工思想觉悟空前提高。1958年党中央提出钢产量翻一番和“以钢为纲、全面跃进”的方针后，工农业生产飞跃发展，铁路运量急剧上涨，在运输战线上出现了一个波澜壮阔的全党全民办运输的高潮，技术革新遍地开花结果，使运输指标一跃再跃。1958年全局发送货物吨数和运送旅客人数，都超过了敌伪时期铁路运量最高年份的1948年水平一倍左右。1958年的货运量相当于解放初期1949年的9倍半，客运量相当于1949年的5倍半。

解放后的十年，在伟大的中国共产党的正确领导下，兄弟局支持和帮助，全局职工积极努力，客货运量的发展十分惊人。十年来总共运输了6亿2935万吨货物，如果用30吨的货车把这些货物装上排列起来可以绕地球赤道6圈。运送旅客达到5亿2835万人，等于全辽宁省每人平均乘火车22次。这十年的货物运量比伪“满铁”从1906年到1945年计40年间经营“南满铁路奉天铁道局”运量的总和还多260多万吨。十年来全局职工辛勤的劳动，为国家上缴利润15亿5千万元，利用这些钱可以修7750公里铁路。劳动生产率提高190%。

十年来，我们的火车装得更满、拉得更多、跑得更快了。职工们千方百计地挖掘车皮潜力，货车装载量由1950年平均每辆装25.5吨到1959年上半年提高到40.8吨，每辆车皮多装14.8吨货物，在目前货多车少的情况下，是多么可贵的成就呀！新中国铁路工人驾驶的火车头，劲头更足了，一台机车平均牵引吨数，从1223吨提高到3100吨；机车每小时技术速度由34公里提高到43公里；由于实行了先进的组织行车的办法，每台机车每天跑的里程也增多了，1950年每台机车每天平均只跑324公里，到1959年上半年达到450公里以

上，每天多跑 126 公里，給国家节省了数以千計的機車和車輛。

旅客在鉄路上旅行，感到十分愉快，旧鉄路的“黑、冷、脏、挤、慢”已經为人民鉄路的温暖、舒适、迅速、明亮、有文化的客运工作所代替，到处是一片扶老携幼、殷勤服务的新气象。

鉄路技术設備也出現了嶄新的面貌，无論是綫路、機車、車輛、通信、信号等設備都进行了規模巨大的技术改造工作。十年来，共恢复复綫和新建綫路 1000 多公里，恢复和新建大小桥梁 1000 多座。鉄路新技术和新設備不断在出現，在运输繁忙的长大干綫上安装了自动閉塞，列車通过能力大大地提高了。在这条干綫上奔馳的火車头大部份是我国自己制造的“建設型”機車。新建和扩建了許多主要編組站站場，近代化的苏家屯駝峰調車場和灵山車站电气集中裝置部是最新的技术装备，为鉄路运输的发展提供了良好的物質条件。

随着运输任务的急剧增长和鉄路建設任务的日益繁重，我局职工队伍也在不断壮大，技术、文化水平有了显著提高。現在，全局职工总人数已达 10 万人以上，比解放初期增加 1 倍多。在职工队伍不断壮大的同时，干部队伍也在日益壮大。我局的干部，絕大部分是解放后在党的教育培养下成长起来的。他們基本上已經学会了管理社会主义鉄路的方法。1949 年初还是一个信号工的劳动模范杜奎山同志，現在是电务处的副处长。在敌伪时期，許多技术复杂而重要的工作，大部是由日本人操縱着，而中国鉄路工人只能从事一些重体力劳动，那时的火車司机、調車員和掌握全面运输情况的調度員等，差不多全是日本人。解放后，鉄路工人做了人民鉄路的主人，在党的无微不至的教育关怀下，采取了各种方

法，很快地掌握了先进技术，有的已成了多面手。就拿全局的機車司机來說，有 80 % 以上是解放后經過艰苦的培养过程，由不会開車而达到熟練地駕駛機車的程度，他們不仅会開車，同时学会了修理機車。全局工人由于技术水平的不断提高，已經成为国家建設中一支力量雄厚的勁旅了。

十年来，我局职工的文化面貌发生了巨大的变化。解放前，铁路工人大部分是处在文盲和半文盲的状态。解放后，通过学校培养和广泛开展了业余文化学习等活动，青壮年中的文盲基本上扫除了。“文盲”二字，即将成为历史的名詞。

解放后，我局职工的生活、劳动条件得到了根本的改变，人們都过着美滿幸福的生活，敌伪时期那种牛馬般的生活，已經一去不复返了。

在中国共产党的英明领导下，十年来所取得的这些光輝的成就，給我們带来了巨大的鼓舞和力量。現在，这支强大的铁路工人队伍，在党的领导下，高举总路綫的紅旗，正为建設偉大的社会主义社会而奋勇前进。

二、光輝的铁路运输成就

铁路运输业是国民經济各个部門的一条紐帶。运输对工农业生产的作用，馬克思早就說过，运输工业是一个“物质生产部門”（注）。运输工业看起来，它好象并不生产什么东西，但是它是进行生产的必要条件。在产品的生产过程中，从一个工序到另一个工序，或者以一个生产場所到另一个生产場所，从头到尾，运输都扮演着一个必不可少的重要角色。例如，鞍鋼若沒有厂內和厂外的铁路担任运输，它就无

（注）：見“剩余价值学說史”第一卷第 405 頁。

法进行生产。在继生产过程以后的流通过程中，也需要有运输。所以一般的說，产品不論在它的生产过程中或者从生产領域轉到消費領域，都是离不开运输的。尤其是現代化的大工业生产，沒有强大的运输工具，是难以想象的。去年下半年以来的生产大跃进和运输紧张的局面，更使人們深深地認識到运输工业在整个物質生产部門中的巨大作用，如果少了这个“先行”，就必然会影响到整个生产的高速度发展，可見铁路运输在社会主义建設中起着非常重要的作用。

(一) 支援解放战争，巩固国防

沈阳铁路职工，在解放战争和抗美援朝斗争中，发挥了高度的忘我劳动热情和革命英雄主义，用丰功伟绩写下了光辉的诗篇；在历史上留下了不可泯灭的一页。

解放军打到哪里，铁路就修到哪里

我們打开沈阳铁路局的綫路示意图，看到四通八达，密如蛛網的铁路时，不能不回忆到这些铁路，在解放战争的年月里，它們曾經遭受过战争多么严重的破坏。当时，除了人民民主政府管理的旅大地区 200 多公里铁路以外，其他的铁路綫都不止一次的遭受过战争的破坏。路基坍塌，彈坑到处可見，鋼軌炸的长短不一，枕木奇缺，能維持通車的綫路，也是破烂不堪，慢行处所很多，列車不敢快跑，說不定在什么地方就会脱綫，平均每小时只能跑 20 公里远；桥梁几乎全部被炸毀；机車的质量很坏，开起来东搖西摆，不知走到什么地方就出故障不能动了；貨車缺风管少零件；客車座席不全，缺窗少門，沒有电灯和暖气，冬天旅客們坐車冻的直打哆嗦；机車上煤水设备也差不多都不能使用，有很多水塔崩的七零八碎；通訊信号等设备少的可怜，电綫乱成一团；沿

綫站舍絕大部分都是东倒西歪，有的只剩下个破房框子。就在这样的破烂摊子上，解放了的沈阳铁路工人，怀着无比兴奋的心情，响应了党提出的“解放军打到哪里，铁路就修到哪里”的战斗号召，英勇地担负起支援解放战争的艰巨任务。

随着我军大规模的反攻，1947年在安东、瓦房店先后成立了辽东和辽南铁路局，1948年在四平成立了铁路办事处。在各地地方党委统一领导下，组织工人、农民和军队迅速修复了被破坏了的铁路。积极运送作战物资，支援解放大军。在抢修的日子里，修路工人们冒着敌机轰炸扫射的危险，不惧严寒，日夜战斗在铁路线上。当夜间遇到敌机空袭或风太大不能点灯照明时，就在道钉和桥桩头上抹上白灰，作为黑夜打锤的标记；架设通信线路没有合乎规格的电綫，就用一般的铁綫来代替；缺少电话机就自己动手利用废旧材料拼凑制作；机车没有煤烧，有时就用木料、旧枕木、豆餅来代替；没有水鹤就跑到沿綫的水泡子去担水；没有軸油就用肥皂来代替，职工們共同的目标是争取早一分鐘修好铁路，把作战物资运到前綫，狠狠地打击敌人。1948年10月，营口、鞍山解放后，当时太平山—大石桥間田家屯桥梁全部被匪軍炸坏，辽南铁路局瓦房店抢修队的工人们随軍来到被炸坏的現場，从很远的綫路两旁抬来鋼軌、枕木和零件，冒着敌机的扫射坚持抢修，仅四个小时就鋪上了鋼軌，架起了临时桥梁，使一列又一列支援解放沈阳的列車向前开去。沈阳解放的第二天，火車就从鉄岭、太石桥、本溪、清原开了过来，紧接着无数列滿載着軍队和物资的列車源源不断的通过这里开进关去，支援了平津的迅速解放。

东北全境解放后，沈阳铁路成为支援解放全中国的主要运输干綫之一。任务更加艰巨，当时还有将近全长1400公里

的綫路，沒有修復通車。1948年冬，我局鐵路職工，為支援大軍進關，早日解放全中國，又立即投入了大規模地医治鐵路戰爭創傷的戰鬥熱潮里。當時在人力不足，材料奇缺，又無經驗的困難條件下，黨領導着英勇頑強的工人們，克服了重重的困難。一個羣眾性的搜集和獻納器材的高潮，迅速出現在全局的各個角落。廣大職工組成搜集隊，紛紛跑到鐵路沿綫搜集散失的鋼軌、枕木和其它器材。到蔣匪軍修的碉堡上去拆，到廢鐵堆里去找。沈陽電務工程隊職工在沿綫的電綫杆子上，把敵人打斷的電綫，一條一條地剪下來，有的工人把手都磨出血了，仍然日夜堅持工作，不多日子搜集了廢鐵綫達百餘噸。當時搶修任務非常緊急，但苦於沒有測量儀器，大石橋工務段工人馮明印就主動地將在國民黨時設法保存下來的經緯儀等器材獻出來，鐵嶺工務段工人牛世恆解放後怀着興奮的心情說：“我們再不受國民黨欺負了，工人當家作主，要啥有啥。”他一下子從自己家裡拿出幾十件工具來，有撬棍，有起釘器等，都是在國民黨時期埋起來的。搜集和獻納器材運動，已成為全體鐵路職工自覺的行動。僅幾個月的時間，就搜集和獻納各種鐵路器材一萬餘噸，為迅速搶修鐵路提供了物質條件。

在搶修的戰鬥日子里，時值嚴冬，工地沒有住宿設備，工人們就住在破房框子里、倉庫里、臨時工棚里；沒有床就鋪土草在地上睡。工作十分艱苦，但職工們愉快的提出：“為了早日打垮反動派，徹底得翻身，再艱苦一點也沒啥！”1949年1月，搶修工程隊千餘名員工迎着風雪，在零下二十幾度的天氣里日夜不停地戰鬥在長大綫沒有恢復通車的四平～鐵嶺段上，搶修第二隊，把搶修人員分成兩路從四平與鐵嶺分頭動工，遇到被蔣匪炸成深坑的路基，已經結了冰，影響着修路工程迅速進展，小組長耿忠義刨開堅硬的冰塊，就

带头跳进带冰渣的水里工作。小组的25名工人看他跳下水去，深为这种英勇顽强的行为所感动，都毫不迟疑地跟着跳下水去，顿时，手脚就象触落到无数棵针尖上一样，疼得难忍；一会儿，由疼痛而麻木。可是这些算得了甚么呢！凭着20几个英雄们那颗赤诚的心，什么困难都是可以克服的。冰块清除了，数百袋装着砂石的麻袋，一袋一袋架起来了，铁路迅速修通了（图1）。由于这些修路工人的英勇带头，各项抢修任务都提前完成。到1949年2月20日由沈阳通往山海关、大连、吉林、长春、安东五条大干线先后都恢复通车了。从黑龙江和吉林开来的长龙般的军用列车，荡漾着英雄们的战歌，通过沈阳开进关去，支援大军渡江南下。



图1 “解放军打到哪里，铁路就修到哪里”这是抢修队伍在架电线、修铁路的情景。

在抢修线路的同时，铁路工人们还对遭受敌人破坏的铁路通讯、信号、水塔、机车等设备展开了艰巨而复杂的恢复工作。在敌人破坏的废墟上，水塔、信号、站舍等一个一个的

聳立起來了。長春地區給水工人們，懷着緊張而喜悅的心情，向被破壞的水塔進行搶修。從1948年10月到1949年3月，不足5個月的時間里，修復了從陶賴昭到四平19個給水所、24台鍋爐、45台揚水泵與機械。另外還修復3座不能用的水塔。同時，在水塔徹底破壞的車站上修建了臨時水塔。有許多車站是利用20噸的機車水箱架起14米高代用的臨時水塔。在搶修臨時水塔的人們，不分晝夜地戰鬥，他們忘掉了休息，忘掉了吃飯。長春給水段19歲的徒工楊傳金，已經三天三宿沒睡覺了，誰要勸他睡一覺去，他笑呵呵的說：“為了支援全國早日解放，不休息算啥。”有一天，小楊從高高的工作台上，打算下來取件工具，突然兩眼發黑，金花閃閃，一腳踏空，從十米高的台上摔了下來，當時摔昏過去。大家趕忙扶起來，過了30分鐘，他才蘇醒過來，怎麼勸他回去休息還是毫無效果，到底堅持和大家修起了三座臨時水塔，更好的保證了機車用水和軍事運輸任務的完成。破爛不堪的機車、車輛也復活了。它們又重新地投入到支援解放全中國的行列里前進。沈陽機務段工人，眼看着幾台死機車不能投入生產運輸，急的直打轉轉，他們組織起來，利用搜集和獻納的器材，很快地把一台一台的破機車修起來。在天津解放前夕，又把一台滿身有48處槍眼，被風吹雨淋生着滿身黃鏽的“死機車”復活了，命名為“天津號”。機車開動的那天，工人們個個臉上都露出勝利的笑容說：“這是獻給天津市人民最好的禮品！”。當天津剛一解放，它拉着一列軍用物資雄赳赳地開到了天津車站。僅半年的時間，全局職工修復了41台滿身瘡痍、零件奇缺的死機車（圖2）。

隨着大軍的節節勝利，繁忙的軍事運輸任務擔負在鐵路職工肩上，大家日以繼夜地去完成自己的任務。調度員們緊張地指揮着列車運行，火車司機牽引着滿載軍用物資的列