

苏联铁路运输业

T. C. 哈查圖洛夫著

人民鐵道出版社

苏联铁路运输业

T·C·哈查圖洛夫著

馬 秋 官 譯

人民铁道出版社

一九五六年·北京

書中敘述鐵路運輸業的發展簡史，指出了它在蘇聯國民經濟中所起的作用；列舉了鐵路運輸業各部門及各種主要技術裝備的技術—經濟特征；並研究了經濟核算和撥款等問題。

本書可供鐵路各級領導幹部和廣大的經濟工作人員在研究鐵路運輸業經濟問題時參考之用。

此書曾經哈爾濱鐵路管理局組織校閱。

蘇聯鐵路運輸業

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ
СССР

〔蘇聯 Т. С. ХАЧАТУРОВ 著〕

蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九五二年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

Москва 1952

馬秋官譯

責任編輯 周威東

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証出字第零壹零號

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）

一九五六年十月初版第一次印刷平裝印1—1,885冊

書號：623 開本：850 × 1168 $\frac{1}{2}$ 印張8 $\frac{1}{4}$ 字數206千 定價（10）1.40元

目 錄

序 言

第一章	偉大的十月社会主义革命前鉄路的發展·····	13
第二章	社会主义鉄路運輸業和它的主要發展階段·····	37
第三章	苏联的鉄路和其他种类運輸·····	61
第四章	苏联的鉄路網。鉄路的运营組織和編制計劃·····	74
第五章	鉄路的貨物運輸·····	87
第六章	旅客運輸·····	101
第七章	鉄路的运营·····	110
第八章	鉄路技術裝備的擴充·····	133
第九章	鉄路路綫和坡度。第二綫·····	142
第十章	綫路和桥隧建築物·····	151
第十一章	蒸汽機車和机務設備·····	166
第十二章	鉄路的电气化·····	185
第十三章	內燃機車·····	195
第十四章	車輛和車輛設備·····	199
第十五章	車站及其工作。信号、集中、閉塞的設備·····	212
第十六章	劳动和工資·····	224
第十七章	鉄路運輸工作的贏利性·····	238

序 言

苏联人民在列寧—斯大林党的領導下，於偉大十月社会主义革命后的一个短促的歷史期間，徹底全面地把一个落后的農業國家改成了一个强大的社会主义工業國家。由於推翻了長期的压迫和剝削制度，而揭开了人民所有的無窮力量的源泉。我國劳动者文化水平和物質生活狀況，都無比地得到了提高和改進。深入到人民羣衆当中的爱好知識和文化的熱潮，其規模之大，世界上沒有一個國家可與我們苏联相比。

在共產党領導下的社会主义國家，运用人民的力量和苏維埃人蓬勃的愛國主义精神、运用各族人民在道义上和政治上的一致与親睦、以及他們團結在列寧—斯大林党的周圍的精神，動員了苏維埃人为尽速地建設共產主义社会而奋斗。

列寧—斯大林學說所武裝起來的苏联人民，由於掌握了技術和科學知識，由於掌握了人類文化的高峯而在國內建立了強大的工業，而首先是重工業和它的心臟——機器製造業；他們把旧日貧困的、受壓制的農村，改造成了現代的集体農庄，同时，使苏联变成了世界上最大的社会主义機械化農業國家；他們建設了許多新的城市和改建了一些旧的城市；他們擴展和改建了運輸与通信設備；他們以強大的、不可戰勝的武裝力量保衛了祖國的邊疆。

苏維埃人为了在苏联建設社会的最高階段——共產主义社会創造必要條件，大大地提高了劳动生產率和全面地發展了國家的生產力。苏联人民之所以能獲致這些具有全世界歷史意義的共產主义建設成就和所有在我國建立起來的社会主义制度优越性的基礎上獲致的一切經濟上和文化上的成就，是應該歸功於布尔什維克

黨的偉大組織力量和列寧-斯大林的領導。

斯大林同志對於蘇維埃社會主義經濟制度的優越性，作了詳盡的說明，這一制度曾使蘇聯人民，在共產主義建設事業中獲得了輝煌的勝利。

「什麼是蘇維埃經濟制度呢？

蘇維埃經濟制度就是：

(1) 資產階級和地主階級的政權已經被推翻而代之以工人階級和勞動農民的政權；

(2) 生產工具和生產資料即土地和工廠等已經從資本家那里奪取過來並轉為工人階級和勞動農民羣眾所有；

(3) 生產的發展所服從的不是競爭和保證資本主義利潤的原則，而是計劃領導和不斷提高勞動者物質和文化生活水平的原則；

(4) 國民收入的分配不是為了保證剝削階級及其為數眾多的寄生僕役發財致富，而是為了不斷提高工農的物質生活和擴大城鄉社會主義生產；

(5) 勞動者的物質生活狀況的不斷改善和勞動者的需要（購買力）的不斷增長既然是擴大生產的日益增長的泉源，因而也就保證勞動者免遭生產過剩的危機，免受失業增長和貧困的痛苦；

(6) 工人階級和勞動農民是國家的主人，他們不是為資本家而是為自己勞動人民做工的。」●

這些優越性能保證蘇聯整個國民經濟和它的所有各個部門，得到迅速的發展。

運輸業，而首先是它的一個主要形式——鐵路，是屬於蘇聯國民經濟極其重要的部門。在蘇聯鐵路運輸業同工業和農業一樣，得到了巨大的發展。

我們社会主义運輸業所以獲得顯著的成就，是由於它具有各種优越性，是由於它和資本主义運輸業有原則性的區別。我們的運輸業和我們的其他一切經濟部門同樣，都是社会主义公有財產；這一點就決定着我國經濟是統一的，同時它是為了極迅速地在全蘇聯建設共產主义社會，按照統一的國民經濟計劃而發展的。國民經濟的計劃性，使得能目標明確地、按比例地、毫無浪費地來發展國民經濟，而且能極其有效地運用投資。由於國民經濟所有部門，為了奠定共產主义的物質-生產基礎和為了做到有丰富的物品，都在有系統地提高生產，因此，對於鐵路運輸業的要求，也就不斷地增高。我們鐵路運輸業的運輸量，一直是逐年有所增長；貨物周轉量的迅速增長說明着推行新技術的高度效率，同時，要求經常改進運輸資材的運用情況。

我國運輸業之所以具有重大的优越性，也是由於我國消滅了人剝削人的制度。蘇聯人們是為自己工作，是為全體人民工作。這樣，就會使新的社会主义勞動方式得到推廣，就會使勞動生產率得到巨大的提高，因而推動生產向前發展。同時鐵路員工的物質文化水平，會提高起來。他們的工資會逐漸增高，並且運輸成本也會降低。

至於在資本主义運輸業中，則表現着帝國主义——垂死的資本主义的一切特點和一切矛盾。鐵路是掌握在鐵路所有者即壟斷資本家的手中，成為吸取超額利潤的手段。壟斷統治、發展不平衡、腐朽、技術設備不能充分運用現象的加重和新的世界戰爭的加緊準備以及垂死資本主义的其他矛盾。這對資本主义運輸業來說，也是很可作為特征的。美國和其他資本主义國家的鐵路綫，不是逐漸延長，而是逐年縮短。鐵路上的技術設備，極端片面和畸形地在發展着。資本家剝削工人更形變本加厲，失業現象益加嚴重，致使工人流浪街頭。同時，壟斷資本的利潤越益增高，一小撮壟斷資本家越來越富。鐵路，無論是在資本主义國家或是在殖民地，都不外乎是壟斷資本家壓榨千百万勞動羣眾的一種工

具，都不外乎是准备侵略的手段之一。但是，资本主义國家的劳动羣众，都厭惡战争的災禍，他們为了爭取和平和为了支持民主國家以及为了支持偉大和平战士斯大林同志領導的反帝国主义陣营，越來越積極地展开着斗争。苏联的铁路运输業，也和國民經濟的其他部門一样，是不断地發展和巩固的，它們在向全世界的劳动者顯明地顯示着社会主义制度的优越性。同时，它們對於人民民主國家的社会主义建設來說，也是一个很顯然的榜样。

运输業在社会生產体系中佔的地位怎样？

运输業是物質生產部門之一。無論是对於人員运输或者是商品运输，都是可以这样說的。馬克思直接地指出說：「除了开礦工業、農業和工業，尚有第四个物質的生產部門，那也会通过手工業經營，制造業經營和机械經營这三个不同的階段。那就是运输，那或是运输人，或是运输商品」。[●]在商品社会中，运输業所生產的產品——运输就是商品，是价值和使用价值相一致的產品。但是，运输業產品与工業產品是不同的，那就是运输業的產品同运输業的生產过程本身是不能分开的，同时，它只能在生產过程中消費。运输業可出售本身的运输，运输也就是商品。在运输过程中，對於所运送的貨物和人員發生物質变化——位置的变化。这种移动，就是运输業工人劳动產品的具体表現。至於在运输中花費抽象劳动所創造出來的价值，是加入到貨物价值之中，來提高貨物的价值。如果是运送旅客，那末运输業的產品——运输，作为运输業的商品，在价值和使用价值上也是一致的，並且完全是使用於运输过程之中的。

馬克思称人員的运输为运输業對於人們的服务，但是，意思决不是說对人員运输所付出的劳动是非生產的劳动。他說：「这种服务的買者和賣者間的关系，是和紗的買者和賣者間的关系一

● K·馬克思「剩余价值學說史」·第1卷，党出版社1936年版，第265頁。

样，無關於生產劳动者对資本的关系」。^①但是，看來某些經濟學家，根据馬克思所用的「服务」這句話，把旅客運輸列入了非生產的範圍以內，並且宣稱只是運輸業中运送商品而不是运送人員的那些工人的劳动，才是生產的劳动。这种見解同馬克思指示的根本意思是矛盾的；这种見解純粹是以旅客運輸和物質消費品外表上的区别作为出發点的，而不考慮客运的經濟實質，作为商品以及作为价值和使用价值一致的东西來看，和其它商品是同样的。商品(客运)，它滿足人們在迁移上的需要的同时，是消耗在該生產过程当中的，它和生產过程是不能分开的。客运同其它消費品不同之点，也只是在消費的特点上，这类消費品是和生產过程分开存在的，如粮谷、啤酒、木柴等，它們是滿足人类其它需要的。至於生產方面，客运的物質生產过程和粮谷加工、啤酒或木柴的物質生產过程之間，在經濟上，在實質上，是沒有任何区别的。

解决客运經濟實質問題的重要性是很明顯的，因为是否把客运人員的劳动算作創造价值的劳动和是否把这一价值加入國民收入之內，都是以此为轉移的。目前 实际上是不把这一价值加入進去的，因而，降低運輸業在創造國民收入中的作用。

於是，運輸業是物質生產部門，並且它參加物質財富的生產。運輸業不生產新的物質產品，它繼續此类物質產品的生產过程。馬克思寫道：「生產物要在消費中才得到最后的完成」^②。因此，運輸業把產品運到它們的消費地点，不論是生產消費或非生產消費，总之都是繼續產品的生產过程。運輸業运送的（生產內部的貨物除外）貨物，在商品貨幣的条件下，是用來交易的商品和產品，它們是在流通範圍內的，因此，運輸業也表現為「……生產过程在流通过程內的繼續，好像是为了流通过程才有

① K. 馬克思「剩餘價值學說史」，第1卷，黨出版社1936年版，第265頁。

② 馬克思「政治經濟學批判」，國家政治出版社，1949年版，第202頁。

的」。^②

在这里，資本主義運輸業和社會主義運輸業的本質上的區別（關於其它根本上的區別暫且不談）在於運行本身，於資本主義制度下是自發的，而在社會主義制度下，它是服從計劃領導的。資本主義運行的自發性也能使運輸工作和運輸業全盤工作的自發性加大，可是在社會主義制度下，運行的計劃性是社會主義運輸業有計劃發展的基礎之一，是它的優點之一，關於這些情況，在上面已加敘述。

在列寧和斯大林的著作中，關於在共產主義建設事業中的社會主義運輸業及其發展與作用等問題，載有嚴整的理論。

列寧和斯大林確定了我國運輸業，首先是鐵路的作用，制定了組織運輸業全盤工作所依據的原則，並且擬定了發展運輸業的途徑。

關於鐵路的作用這一點，列寧早在1918年4月就說過：「鐵路這是關鍵，這是城鄉之間、工農業之間最顯著聯系的表現之一，而社會主義完全建立在这种聯系上面。為了把它們聯系起來有計劃地為全民利益進行活動，就要有鐵路。」^①

斯大林同志，曾經詳盡無遺地說明和分析了蘇聯鐵路運輸業的作用。斯大林同志在1935年7月30日，於克里姆林宮鐵路員工招待會上作了具有歷史意義的發言，在發言中述說了鐵路運輸業，對於像我們蘇聯這樣領土遼闊的大國的生存與發展的決定性意義。他說：「如果沒有組織得很好的鐵路運輸業把工業基地和工業中心同各省、同供給原料和糧食的各農業地區聯結成為一個經濟整體，那末這樣大的國家的國民經濟的發展也是不可能的……。作為一個國家的蘇聯，如果沒有頭等的鐵路運輸業把它為數眾多的省和區連結成為一個統一的整体，也是不可想像的。斯大林同志說——蘇聯鐵路運輸業的偉大的國家意義就在於

① 馬克思「資本論」，第2卷，1949年版，第148頁。

② 「列寧全集」，第27卷，第4版，第277頁。

此。」^②

在党和蘇維埃國家的創始人與領袖列寧和斯大林的這些講話中，對於作為一個把工業、農業、城鄉和全國個別地區聯結成為一個國家整體的國民經濟部門——鐵路運輸業的意義，作了最重要的原則上的定義。

由於我國的領土廣大，所以鐵路在保證全國為數眾多的地區之間和蘇聯國民經濟各個部門之間的聯繫方面所起的作用，是特別大的。在蘇聯領土上的交通運輸和把這個領土的個別部分聯成為統一整體的這一任務，正是要鐵路同其它各種運輸合作，才可以很好地完成。

蘇聯鐵路運輸業是否能勝利地完成它當前的任務，多半是要看它全盤工作組織的是否正確合理。這一組織原則，乃是列寧和斯大林論運輸學中的重要環節。運輸業工作的組織基礎，為集中管理、統一指揮、鐵一般的勞動紀律和在全盤工作中的協調一致。В.И. 列寧早在1918年出版的「蘇維埃政權的當前任務」這一小冊子里就寫道：「為要使按照大機器工業式樣組成的工作過程獲得成效，則無條件地服從統一意志，便是絕對必要的了。在鐵路上，此種服從更是加倍必要的。」^③ 人民委員會根據列寧的建議，通過了根據集中管理、統一指揮和鞏固勞動紀律原則所擬定的有關管理鐵路的法令。在十月社會主義革命後的初期，由於實行了此類原則，得以杜絕了小資產階級孟什維克——社會革命黨份子破壞運輸工作的現象。列寧曾強調指出了，在運輸業中樹立鐵一般的勞動紀律的重要性。

列寧在1920年2月召開的莫斯科樞紐區鐵路工作人員大會的發言當中指出：「我們所以能夠引導紅軍走向勝利，不僅是由於作了宣傳鼓動工作，並且還由於有嚴格的鐵一般的紀律……。需

② 克里姆林宮鐵路員工招待會、國家鐵路運輸出版社，1938年版，第22—25頁。

③ 「列寧全集」，第27卷，第1版，第239頁。

要把建立紅軍的全部經驗，轉用到鐵路的勞動者大軍中去，以便把鐵路大軍隊伍也提到紅軍那樣高度的水平。如果沒有犧牲、沒有鐵一般的紀律和不利用專家的話，那末紅軍就得不到勝利，同時鐵路隊伍也不會勝利」。● В.И. 列寧的指示得到了實現，而鐵路大軍則如所周知，也獲得了輝煌的勝利，它使運輸業擺脫了破壞的狀態，並且把它恢復了起來。

斯大林同志使運輸業工作組織原則得到了發展，並且使它更加提高。斯大林同志在第二個五年計劃年代里，揭露了運輸業所以工作做不好的原因，揭露了文牘主義和官僚主義領導方式，同時並揭露了當年在運輸業中流傳的一種在實質上是反革命的限度論。由於黨根除了這些缺點，消滅了反革命限度論者和動員了鐵路員工起來為提高運輸業的工作而進行鬥爭，結果都得到了它們應有的效果，並且在1935年，已使運輸業的工作有了轉變。

斯大林同志於1935年7月30日，在克里姆林宮鐵路員工招待會上的發言中，指出了鐵路運輸業工作中的布尔什維克紀律和協調性的意義。斯大林同志說：「……鐵路員工中有職位高的員工和職位低的員工，但是運輸業中卻沒有用不着的人或不重要的人。從最高領導人員到低級職工，一直到扳道員、給油工、清掃員，都是偉大的、都是重要的，因為運輸業是一個傳送機，這裡每一個員工、每一個小螺絲釘的工作都是重要的。鐵路員工同志們，當你們了解這一點的時候，當你們把運輸業這一機械中所有的零件、所有的員工安排得協調一致的時候，這就是真正的、布尔什維克的紀律。」●

斯大林同志在這一發言當中所申述的至為重要的意義，成了蘇聯鐵路員工的指導綱領，在進一步發展鐵路運輸業和整頓好鐵路運輸業的全部工作以及改進鐵路的運營工作各方面，起到了巨

● 「列寧全集」，第30卷，第4版，第321頁。

● 克里姆林宮鐵路員工招待會，國家鐵路運輸出版社，1938年版，第26—27頁。

大的作用。

列寧和斯大林确定了鐵路在我國的作用和鐵路工作組織原則的同时，並且还規定了鐵路運輸業的發展途徑。布尔什維克党和苏維埃國家，遵循列寧和斯大林的指示，曾不倦地关怀運輸業的發展同时，在社会主义建設的所有各个階段里，为了順利地發展運輸業撥出了巨大的人力和物力。

列寧在苏維埃共和國遭受武裝干涉和國內战争最艰难的年代里，根据他所提出的「一切为了食粮和運輸的口号，特別重視了運輸業的加强和高漲的問題。由於列寧的关怀在这些年代里，鐵路的建設事業始終沒有間断，進行了機車車輛的大修，並且制造了新的機車和車輛。1920年，列寧决定了轉入和平建設任务的同时，要求：「最初的主要步驟就是無論如何要迅速地恢复運輸，以革命的力量來恢复運輸，以軍事的堅決、團結、迅速和矢忠的精神來恢复運輸。」[●]1920年末，曾遵照列寧的指示，制訂了我國建設社会主义的物質基礎的計劃——全俄電化委員會計劃，这个計劃規定了鐵路的电气化和在我國建設運輸能力強大的鐵路幹綫。全俄電化委員會計劃內規定的運輸業發展原則和綱領，在以后，特别是在几个斯大林五年計劃的年代里，都得到了实现。

斯大林同志不倦地关心運輸業的發展和改建問題。斯大林同志早在布尔什維克党第十四次代表大会的報告中就提出了工業化的口号，並且強調指出了堅決發展運輸業的必要性。他說：「車輛工作的需要竟是如此之大，以致於來年我們对機車和車輛的使用不是要达到百分之百，而是不得不达到百分之一百二十——百分之一百三十。」[●]斯大林同志在一些主要經濟問題当中指出說，必須採取断然的措施，以便使運輸業適應那种增長了的对它的要求。斯大林同志在党第十六次代表大会上，指出了運輸業的改建工作落后於一般發展速度的情况，並且提出了任务：「任务

● 「列寧全集」，第30卷，第1版，第323頁。

● 「斯大林全集」，第7卷，第318頁。

在於用布尔什维克精神从事运输事业並把它向前推進。」^②在几个斯大林五年计划的年代里，遵照斯大林同志關於發展鐵路技術設備的指示，完成了巨大的鐵路運輸業發展和改建計劃。全國鐵路綫有了很大的發展。全部機車車輛之中，增添了成千上万台新的強力機車和几十万輛車輛，許多鐵路幹綫裝備了电气化設備，改建了綫路。添設了各種新的通信和信號設備。此外，在鐵路上建立了修理機車車輛的工業基礎。發展鐵路設備和改裝鐵路技術設備的這一無所不包的計劃，乃是列寧-斯大林關於社會主義鐵路運輸學說的具体表現。

鐵路運輸業技術設備的改裝和改建的所以能够實現，是由於國家實行了工業化。是由於我國建設起來了強大的重工業，重工業會使之在新的技術基礎上改造了整个國民經濟。鐵路的改建，是由於建設了新的和加強了現有的那些生產鋼軌、機車和車輛的工廠而得到了實現。

如設有鋼軌軋軋機的庫茲涅茨基工廠，伏羅希洛夫格勒機車制造工廠，尼日尼塔基勒車輛制造工廠和烏蘭烏德機車車輛修理工廠以及許多其它工廠，曾是鐵路運輸業改裝技術設備的強有力的基礎。除此而外，必須指出還有生產車床和其它設備的工廠，還有生產金屬結構、木柴、碎石、磚以及鋪設新綫和改建現有鐵路用的其它各種材料的工廠。由於國家實行了工業化，會使鐵路得到了改建。另一方面，在蘇維埃政權年代里，由於鐵路的發展，有助於勝利完成黨和蘇維埃國家所提出的極為重要的國民經濟計劃。

社會主義運輸業曾是建立社會主義物質基礎的重要因素，而它本身也是社會主義物質基礎的一個組成部分。鐵路是我國經濟活動的主要神經，是城鄉之間、工業與農業之間以及蘇聯各個不同省份之間聯系上的物質基礎。

在烏拉爾、西伯利亞、伏爾加河流域、頓巴斯和在德聶伯等地區，修建極其巨大的工業企業，如：馬格尼托戈爾斯克、庫茲

② 「斯大林全集」，第12卷，第338頁。

涅茨基、尼日尼塔基勒、克拉馬托爾斯克及許多其他冶金和機器制造工厂，以及修建發電站、煤井和化学工厂等，此外，建設一些新的城市，如：闊姆索莫立斯克、斯大林斯克、卡拉岡達和馬格尼托戈爾斯克等，所有这一切，曾要求运送大量的建筑材料、機器、設備和燃料，以及运送劳动力和粮食。由於現有和改建的各个企業的生產增長以及新企業的投入生產，曾使燃料的運輸量，首先是煤炭的運輸量增加了很多。由我國旧有的主要煤区——頓巴斯煤区和从新开採的煤区——卡拉岡達，庫茲涅茨基等等煤区，及时地运出煤炭，乃是運輸業的首要任务之一，因为若是完不成这一任务，那末工業就得不到發展。運輸業也承担了运送各种原料和成品——礦石、黑金屬、金屬制品、化学產品、紡織品和靴鞋等的任务，以及承担了把这类貨物运往其它企業或直接消費者手中去的任务。

運輸業曾促進了農業的集体化，同时也促進了國營農場和集体農庄裝備以先進機器設備的工作。運輸業保證向農村运入拖拉机及其他農業機器和設備，以及液体燃料、肥料和工業品，而且它还保證由農業地区运出粮谷、蔬菜、肉类、牛乳、毛、技術作物及其加工品。發展和強化铁路綫以及建設几万和几十万公里的铁路，用以改善了我國多数地区和省份的交通，並且減低了運輸費用，这一点對於徹底改造由落后的、貧困的農村变成了現代的、富裕的集体農庄來說，是有过很大意义的。

運輸業在实行列寧-斯大林民族政策方面的作用，是非常之大的。苏維埃政权完全消滅了民族压迫，实现了各民族的平等。巩固了苏联各民族的友誼关系，建立了强大的多民族的苏維埃國家。在苏維埃政权年代里，於各民族共和國修建的新铁路計有：卡查赫苏維埃社会主义共和國的土尔克斯坦—西伯利亞铁路和卡拉岡達铁路，基尔吉茲苏維埃社会主义共和國的魯果瓦亞—伏龍芝铁路，塔什克苏維埃社会主义共和國的切爾海茲—斯大林納巴德铁路，科米苏維埃社会主义自治共和國的彼乔尔铁路，楚瓦什

蘇維埃社会主义自治共和國의卡那什—車保克沙雷鐵路，巴什基里亞蘇維埃社会主义自治共和國의烏發—伊什姆巴耶洛鐵路，格魯吉亞蘇維埃社会主义共和國의哥里—斯大林尼爾鐵路，阿捷爾拜疆和阿爾明尼亞兩蘇維埃社会主义共和國의祝里芬斯克鐵路以及許多其它鐵路，這些鐵路促進了各民族共和國和各省份工業的發展，曾使它們的農業在新的社会主义基礎上得到提高，同時也助長了人民文化水平的提高。

運輸業具有重大的國防意义。在偉大的衛國戰爭时期，運輸業的工作顯明地証明了这一点。社会主义鐵路運輸業在偉大的衛國戰爭期間，由於它是后方和前綫之間的至为重要的交通工具，所以它曾經是蘇維埃國家軍事經濟實力不斷增大中的一个最大的經常起作用的因素。

運輸業完成了一切為了保證我們武裝力量的联系和后方的需要所必要的運輸任务。这一点，在苏联人民戰勝希特勒德國和日本帝國主义方面，起了很大的作用。

苏联的運輸業所以能够在國民經濟和國防上起这样重大的作用，是由於它在蘇維埃政权的年代里，發展到了高度的水平。苏联的鐵路在進行着巨大的運輸工作。全國鐵路的貨物周轉量（以噸公里計），早在战前就超过了欧洲所有其它國家貨物周轉量总和的一倍。

1950年，这一差額更形增大。苏联鐵路1950年的貨物周轉量，大大地超过了1940年的貨物周轉量。

我國鐵路運輸業，不僅是有強大的技術裝備，同时在工作方面也有極其高的質量指标。我國的機車和貨車平均日車公里數，較之其他任何國家都多。車輛載重量的运用水平是非常之高的。在工作上所以能有高度質量指标，是由於社会主义制度和社会主义計劃經濟制度，都具有它們各自的优越性。鐵路在進一步改進工作上有着莫大的潛力，而充分地运用這些潛力，正是鐵路員工的光榮事業。

第一章 偉大的十月社会主义革命 前鉄路的發展

我國鉄路有悠久的歷史，偉大的俄罗斯人民，虽然处在沙皇、地主和資本家的压迫下，在这歷史期間表现了它們的創造能力和主动性。

有軌的道路在俄國很早就为人民所熟知，最先需要它的是礦業，在十八世紀採礦工業虽然以使用農奴劳动为基础，可是在其發展上仍达到很顯著的成就。在十八世紀的后一个五十年代，俄國鑄鉄工業的規模較英國並無遜色，尚在彼得一世和他的繼承人的时代在烏拉尔建設了許多新工厂，擴充了原有工厂，並且採用在当时是最新的技術。運輸業部門中也随着礦業的發展而進行了新技術施設。

在1763至1765年間庫茲馬伏罗洛夫在阿尔泰的皇室科列瓦諾-伏斯克來生斯基工厂中建筑了为洗煉及搗碎含金銀礦砂的一套裝置。建筑者採用了新的技術理論。一切裝置都由中央动力机—水輪來發动。就是这个水輪，利用纜繩帶动裝載礦砂的木輪小車在木軌上行动。整个工厂区到处都鋪設了这样的木軌，伏罗洛夫所設備的裝置很順利地使用了許多年。

在十八世紀八十年代末尾在当时新建設的彼得洛札伏得斯科的阿歷山大罗夫兵工厂中由官家的欧魯工厂厂長亞尔佐夫的倡導鋪設了鑄鉄軌道。

在1806至1810年間庫茲馬伏罗洛夫的兒子彼得伏罗洛夫在他父親工作过的阿尔泰地方的科列瓦諾-伏斯克來生斯基工厂中建筑了用鑄鉄軌鋪設的鉄路，長約二公里。在这条路上完成了許多