

13

一九五〇年

中國經濟論文選

第七輯

中國經濟論文選編輯委員會編

生活·讀書·新知三聯書店出版

20
50
十

一九五〇年
中國經濟論文選
第七輯

中國經濟論文選編輯委員會編

生活·~~讀書~~·~~新知~~

三聯書店



版權所有

生活·科學·新知三聯書店出版

北京西總布胡同29號

*

1951年9月在北京印造初版

312/243/1/25·284定價頁·總號963·分號Q514

0001—8000册·定價12,000元

*

三聯·中華·商務·開明·聯華聯合組織

中國圖書發行公司發行

編者前言

這部論文選共分八輯，每輯包括的各個部分如下：

第一輯

現階段的中國經濟——新民主主義經濟

第二輯

土地改革

土改後農村經濟新情況

第三輯

調整工商業

勞動政策與工人運動

第四輯

農業生產

林業

水利

第五輯

棉紡織工業的恢復與發展

6A1-119

輕工業的恢復與調整

第六輯

城鄉交流

對外貿易

第七輯

鐵道

公路

航務

郵電

第八輯

貨幣管理

城市稅收

新解放區農業稅

所選有黨和政府的負責同志的報告，有實際工作者的經驗總結，也有專家的論文。要研究一九五〇年中國人民在經濟戰線上獲得的重大勝利，這是必需的材料。

有些文章，是在進行編選時發表的，即一九五一年發表的，我們覺得有必要就編進去，而不是拘泥於書名，把這些文章攔到明年去。

文章原在報紙或雜誌上發表，其日期或卷期都在文末註明。但極少數的特撰稿沒有這項註。

“有幾篇文章，編者曾修改過個別字句。

中國經濟論文選編輯委員會 一九五一年四月

目 次

鐵 道

四通八達的人民鐵路·····齊 語	3
爲完成並超過今年鐵路建設計劃而奮鬥·····滕代遠	13
提高職工羣衆積極性、創造性，鞏固成績， 提高質量，把鐵路工作更提高一步·····呂正操	19
剷除鐵路系統中官僚主義作風·····滕代遠	36
一九五〇年鐵道運輸工作·····滕代遠	45
組織鐵路運輸工作幾個基本問題·····卜里別金	51
加強鐵路運輸計劃性·····葉 林	60
縮短貨車裝卸時間是各企業 的共同任務·····‘東北日報’社論	65
人民鐵路的新運價方案·····馮大生 黃悲天	69
發展西北經濟，建設天蘭鐵路·····王次蘅	76
成渝路修建意義和工程中的枕木問題·····劉岱峯	80

公 路

- 關於一九五〇年公路工作的決定……………政務院 91
- 經營汽車運輸事業應注意的幾個問題……………馮于九 95
- 怎樣才能管好車輛……………國營汽車運輸總公司 107
- 過去監理養路業務情況的檢查
 與新頒辦法的特點……………王一帆 115
- 提高羣衆養路的認識……………葛少川 127

航 務

- 關於一九五〇年航務工作的決定……………政務院 135
- 浦口碼頭搶護工程綜合報告……………中央交通部 140
- 半年來東北航務工作總結……………東北航務總局 153
- 華東區第一屆內河航務會議總結……………黃逸峯 161

郵 電

- 八個月來郵電行政工作報告……………朱學範 173
- 第一次全國郵政會議總結報告……………朱學範 188
- 堅決貫徹決議爲完成一九五〇年
 郵政生產任務而鬥奮……………趙志剛 209
- 報刊發行應視爲人民郵政的主要業務‘人民郵政’社論 224
- 代購貨物業務的新階段…………… 230
- 關於減低關內各地電信資費問題……………中央郵電部 234

鐵 道



四通八達的人民鐵路

齊 語

我國鐵路共長 26,856 公里(包括台灣),截至 1950 年 5 月底止,全國已解放的鐵路(包括海南島)共有 25,089 公里,其中已經修復通車的線路共為 21,700 餘公里(海南島解放後通車情況不詳,故未列入)。

目前全國鐵路共分為東北,北方,南方三個地區。大致來說:長城以北為東北區,長城以南長江以北為北方區,長江以南為南方區。

(一)東北區:在 1950 年 4 月 25 日以前,原有東北鐵路總局,下轄哈爾濱,齊齊哈爾,吉林,瀋陽及錦州等五個鐵路管理局,自 1950 年 4 月 25 日中長鐵路公司成立後,由滿州里至綏芬

河，哈爾濱至大連之丁字線，按照中蘇條約由中蘇共管（條約規定，在對日和約締結後，但不遲於1952年末移交給中國），鐵道部設立駐東北特派員辦事處，下轄齊齊哈爾，吉林，錦州等三個鐵路管理局。現東北區鐵路共長11,066公里，包括中長路在內，共有濱長，長大，濱州，綏佳等幹線27條，撫順，暉春，北票等支線61條。在“九一八”事變以前，東北原有鐵路6,100公里，在日寇侵佔時期又增建5,988公里，共有12,002公里，經拆除不必要的支線後（如北安到黑河等線），現有鐵路為11,066公里。

（二）北方區：有天津、濟南、太原、鄭州等四個鐵路管理局，由鐵道部直轄，線路共長8,386公里，包括京山、京綏、京漢、道清、津浦、膠濟、隴海、石德、石太、同蒲、京古、淮南等12條幹線和60條支線。

（三）南方區：僅上海、衡陽兩個鐵路管理局，直轄鐵道部。線路共長7,403公里，包括滬寧、滬杭、浙贛、湘桂黔、粵漢等幹線22條，淞滬、廣三等支線26條。

二

人民鐵路的成長，是從小到大，從分散到統一管理，它和人民解放戰爭的偉大勝利是密切相聯的。當人民解放大軍正在節節向前勝利推進中，毛主席號召全體鐵路職工：軍隊打到那裏，鐵路要修到那裏。全體鐵路職工和鐵道兵團的指戰員們，熱烈地響應了這一號召，在各地黨政軍民協力幫助之下，實現了毛主席

席的指示。1947年，當人民解放軍夏季攻勢開始時，東北解放區的鐵路僅有495公里，到1947年12月底，收復地區的鐵路迅速恢復，達到6,000多公里。1947年冬季攻勢中，收復的各鐵路線，在1948年春夏兩季間均告修復，到1948年11月間，東北全境的鐵路已修復70%，到12月份，東北全境解放，全部鐵路11,066公里，均歸人民所有，不久，全境各鐵路線均告恢復通車。在東北最後的幾次戰役中，鐵路工人的力量，也隨着人民解放軍的力量底強大而強大起來；人民解放軍打到新立屯，人民鐵路很快地就修到新立屯；打到了錦州，火車跟着就通到了錦州，解放了瀋陽，很快地鐵路也由四面八方通到了瀋陽。

關內鐵路，以北方區來說：1948年12月底共長4,921公里，1949年1月隨着軍事的勝利，增為6,627公里，到當年的12月底，則增為8,386公里，南方區在1949年3月以前，所有大江以南的鐵路，全部在蔣匪幫控制之下，1949年4月22日解放軍百萬雄師下江南，最後摧毀了國民黨反動派的罪惡統治，當南京到鎮江線於4月24日解放時，第二天該線即恢復通車，上海於5月27日解放，滬寧直達快車當晚即開進上海。自4月份起，南方區的鐵路由597公里，到7月份增為2,639公里，到12月份則為5,397公里。12月份較4月份增加了8倍多。

從上面所述鐵路的增長，1949年底解放鐵路的長度較1948年底增加了50%，1950年5月底比1948年增加了60%，1950年5月底比1949年底所解放的鐵路增加了1%。從這裏可以看出：1949年修復的鐵路比任何一年都要快而長。

三

的確，1949年，是人民鐵路自有史以來所擔負的任務最艱巨和獲得成績最大的一年。有下列三件大事值得加以介紹。

第一、是集中一切力量進行搶修線路和支援戰爭。1949年鐵道部剛剛成立，原訂修復線路的計劃是2,765公里，7月份即修復了2,423公里，8月份決定增修2,025公里，但到年終却修復了8,364公里，超過了原計劃的3倍。在修復8,364公里的線路中，有3,569公里的線路被破壞得極為嚴重，幾同重建；而且還包括總延長達90,798公尺的橋樑，共2,715座。但由於全體鐵路職工的積極努力，和沿線黨政軍民的大力支援，加上蘇聯專家的熱心指導，創造了修復工程的驚人速度。同蒲南段修復時，創造了每天鋪軌12公里的最高紀錄，在修復橋樑中也創造了每天打樁86根，修橋45公尺的速度，因此恢復通車非常迅速。

第二、是完成軍事運輸。這是中國歷史上第一次大規模的軍運，時間由4月11日開始到5月31日止，共51天，平均每天5.5個列車，使用車皮200輛，總計約為75,600萬噸公里。此次軍運之龐大，使用車輛之衆多，旅行路程之遼遠，運送時間之短促，線路設備之簡陋，均為我國鐵路史上所僅見；但在全體員工的努力下，終於順利地完成了任務，保證了百萬大軍和大量物資的及時南運，因而保證了人民解放軍在江南的節節勝利。尤其難得的是：在運輸過程中沒有發生行車事故及搶車誤點等問題，並提前5天完成任務。其關鍵在於事先有計劃和有準備，召

開了全國運輸會議，並制訂了鐵路軍運暫行條例，使軍運工作中統一；同時也由於解放以後的鐵路職工政治上提高了覺悟，改變了勞動態度，在工作上發揮了積極性和創造性，這都是完成軍運的有力保證。

第三，是支援江南人民粉碎敵人的海上封鎖。長城以南的鐵路，自1937年抗日戰爭爆發以來，所有主要鐵路如縱貫南北的津浦、京漢、粵漢等線，橫貫東西的京綏、隴海、浙贛等線，12年來就沒有全線通車；但在1949年國家財政和器材設備極端困難的條件下，上述這些主要線路都已先後修通。從5月1日京瀋間的直達通車開始，到7月10日又恢復了中斷已12年的京滬直達列車，11月1日開行了京滿（洲里）、京哈（爾濱）等線直達客車，15日恢復了京青（島）、京包（頭）、京漢等各主要幹線的直通快車，12月底恢復了粵漢通車，從此，北到滿洲里，南達廣州，東到海州，西迄寶鷄的鐵路，均已暢通無阻。由於這些綫路直達列車的開行，中國人民的首都和各地緊密地連接起來。由於中國大陸鐵路網的恢復，溝通了關內外各大行政區間的城市和鄉村的物資相互交流，支援了解放大軍渡江南下作戰，以及向東南、華南、西北和西南的大進軍，最後消滅了大陸上蔣介石匪幫的殘餘武裝。特別是京瀋和京滬的直達通車，使東北糧食大批入關，北煤源源南運，南北物資的交流，對於支援上海、南京、武漢等大城市和華中、華東等地克服經濟困難，粉碎蔣美海上封鎖，起了決定的作用。計自5月25日上海解放後，海上交通被阻隔，東北及華北人民就利用鐵路交通積極支援，經由浦口運往上海、南京等地

的物資，截至去年9月18日止，共有811,357噸，糧食27,736噸（約合全上海450萬市民4個月的食糧），木材12,270噸，其他貨物共24,040噸。

四

在搶修全國鐵路的巨大工程中，首先遇到的困難是缺乏鐵路器材，而國家的財政又是很困難的，任務又如此緊急，怎麼辦呢？鐵道部曾經號召全體鐵路職工和沿線廣大羣衆，踴躍地獻納和搜集器材，而華北、華中等大軍區及各地城市的黨政軍民機關團體，也發出指示，佈告以及召開座談會等，用種種方式號召人民參加這一運動。京漢鐵路沿線人民，聽到這一號召，紛紛把在抗日戰爭和解放戰爭時期在交通戰中所埋藏下來的鋼軌，枕木，鐵道零件等，全數從山溝裏、河流裏、深井裏挖掘和打撈出來，獻給人民鐵路。邯鄲專區的人民在滏陽河內和磁縣的煤井內撈出了兩千多根鐵軌，安新的農民也從二丈深的水裏撈出400條鐵軌，定縣閻村農民更從地裏挖出8條鐵軌，自動地送到區公所去。修復保定到北京段145公里的鐵路所用的器材，就全部是由鐵路沿線的人民所獻納的。僅天津局搜集的鋼軌廢鐵即達12,738噸。至於粵漢和湘桂黔路，由於白匪崇禛退却時把全部83座橋樑（共長6,648公尺）都破壞了，衡陽鐵路管理局遵照鐵道部的指示：克服困難，就地取材，於是立即派人上山砍伐枕木，下水打撈器材，由於當地黨政軍民的協助。加上大江以北運去的器材，終於如期地把粵漢路和湘桂黔路修通了。

在修復鐵路中，技術上也遇到了很多困難。但這些困難，由於蘇聯專家把蘇聯第二次世界大戰後迅速修復鐵路的先進技術和經驗帶到中國來，和我國鐵路職工的積極性和戰鬥性結合起來，創造了我國鐵路建設史上的光輝範例。例如對津浦路全線通車有決定作用的淮河大橋，因恢復舊橋的工程很大，需時太多，蘇聯專家就用對德作戰時修復第聶伯河橋的經驗，建議另修一座臨時橋。這個建議，當時曾在國內工程界人士中引起疑慮，他們恐怕這會是一個極大的冒險，因為淮河北岸是無底的細泥，南岸又是堅固的岩石，不能打樁，即使動工，亦非半年到8個月不能完成。但鐵道部還是批准採用了蘇聯專家設計の木沉箱的辦法，加上鐵道兵團指戰員及潛水工水手等，捨身和淮水奮鬥，結果60天大橋落成，這座橋的修復，實際是和洪水賽跑，在修成後的第三天，淮河的洪水就暴發了。在開始修復隴海路8號橋的工程時，中國的工程師們都認為在鐵路修好後，這座橋却不可能完工，因為它的橋墩有的高過38米以上，而且當地砂子奇缺，施工的困難是很多的。但由於採取了蘇聯專家打混凝土的方法，用一方石碴加上600到650公斤洋灰打成混凝土，4天以後即可加載，結果橋樑和線路同時完工。

蘇聯專家所建議的方法，是憑藉着他們的先進技術和科學的精密計算，和親身的調查研究，而不是單憑主觀的願望和熱情，因此，經過檢驗，修建的結果都很良好。正因如此，某些舊工程人員中過去盲目崇拜英美日技術的思想，以及技術上保守主義的觀點，已經開始有了轉變，他們虛心地向蘇聯的先進經驗學

習。粵漢路上某座橋樑的修復，蘇聯專家按照蘇聯的精密計算方法和規定的標準，每根鋼軌下面使用一個工字鐵（這樣可以節省許多工字鐵，解決材料的困難），我國工程師很耽心會出危險，但當 12 位工程師在修復後的試車中看到了良好的效果以後，就從內心裏欽佩蘇聯專家的確精通技術，並融洽地和他們一起工作。至如因超過了兩個保固期限而被一般工程人員認為不能繼續使用的京漢路黃河鐵橋，經蘇聯專家到現場勘察，進行精密計算並化驗鋼質，結果判明該橋仍可繼續使用；經進行初步加固工程以後，使該橋的行車速度由每小時 5 公里提高到 10 公里，牽引力也提高了一倍。

新接管和新搶修的線路質量都很差。大部線路的枕木腐朽，道釘浮起，有的線路甚至有 10 年或 20、30 年沒有翻修過石碴，如何提高線路質量，保證行車安全，便成為工務方面的緊急任務。於是羣衆性的義務養路，首先在天津局發動起來，秦皇島站在公安段長王繼成領導下，清除垃圾、整理站容、清篩道碴、拔除野草，動員了職工及其家屬以及沿線的軍政民進行養路，使該區獲得了“養路的模範區”的光榮稱號。這一運動，為天津局領導上所重視，廣為宣傳介紹。在該局各線掀起了羣衆性的養路運動。自局長至工人、農民、軍隊、學生和家屬等 5 萬人以上捲入了這一運動，整理了全局在國民黨統治時期十幾年來長年失修的 1 千多公里線路。這個清篩道碴的運動，不僅保證了行車安全，提高了行車效率，而且延長了枕木的壽命，替國家節省了大批的木材和大量的道班工人的工資。