

做好人民鐵道的工作

中國人民革命軍事委員會
鐵道部人民鐵道報社
叢書第三種



目 錄

全國鐵路工程會議滕部長講話

全國鐵路工程會議呂副部長總結報告

滕部長在鐵道部工程師座談會上的講話

呂副部長在鐵道部工程師座談會上的講話

全路工務職工動員起來，反對懶漢，加強養路工作（呂正操）

哈爾濱局養路工作上的負責制的介紹

依靠羣衆才能把養路工作做好（人民鐵道報短論）

模範養路區秦皇島（加里·英韜）

附 錄

發動全體工務職工加強養路工作（軍委鐵道部一九四九年六月十六日指示）

全國鐵路工程會議滕部長講話

同志們！現在已經二十三點鐘，時間不早了，呂副部長的結論我完全同意，所以我只簡單的和大家談一談。這次會議沒能够從頭到尾參加來聽大家討論和報告，很對不起。這次工程會議由呂副部長領導得到的結果，比較第一次鐵道會議所定一九四九年的工程計劃，更具體更週到了。由此可以證明第一次會議以後各局的確已經做了很多工作。例如鐵道縱隊搶修綫路四百餘公里，並繼續在補強。各管理局的補強工作，及統一調度，提高工作效率，保證大軍南下，三個月來都是做得很有成績。希望大家回去以後，努力實現這次會議中所作的計劃。這自然第一要靠人力，就是發動群眾大家動手，共同修建鐵路；第二要靠充分的供給材料。材料，有的是由自己搜集採購和生產，就地解決；有的是由東北支援的。過去東北的黨政軍民各方面對於供給工程等材料已經盡了很大的力量，按時給運送到現場。本年度前半年五六月還要輸送入關一批，到九月份以後又將有大量材料運來。我們的當前任務是要把津浦南段和平漢南段兩幹綫儘速修通，而且要達到我們的標準和要求；因為南下的二百多萬大軍就要渡江，南京上海很快解放，不久的將來，鐵路必須能負擔三四百萬軍隊及幾千萬人民糧、炭等的供給無缺，才算達成任務。尤其在平漢路未修通前，津浦路更要起交通的骨幹作用，就是說，盡到一條半鐵路的作用；由一根鋼軌鋪十四根改到鋪十八根枕木來修築，就是為達到這種目的。

這次會議出席的有各位正副局長、政委、處長、老工程司和老鐵路人員，本人是毫無經驗，奉令來主持鐵道部不過三個月，對於鐵路只是一個小學生，願意努力向大家學習。

談起中國的鐵路修築，第一條還是一八六八年開始的淞滬鐵路，經過八年到一八七六年才通車。迄今中國鐵路已有八十一年歷史，但只有鐵路二萬六千公里。孫中山曾提出修築十萬英里鐵路的計劃，在國民黨執政的二十二年，不但沒能實現，而且每況愈下。在民國二十年「九一八」時只剩綫路一萬五千里，「七七」事變時減少到一萬四千四百四十一公里，武漢廣州淪陷時再減到一萬一千四百一十五公里，湖南廣西淪陷時僅有三千三百一十七公里，日本投降前就剩下一千二百零九公里，到三十五年四月恢復二百公里綫路。過去國民黨勾結投降帝國主義，剝削人民，壓迫人民，敗家子的作風，腐朽無能的情形，在對鐵路的統治上同樣是充分地表現了出來。我們共產黨坦白承認對於鐵路是門外漢，但是每當我們接管一段鐵路時，動員全體職工的努力工作，說明現在的鐵路是人民的鐵路，今天鐵路的職工是鐵路的主人翁，對鐵路對人民對國家要負責，要把這一份財產好好保管而且要大大發展起來。只有這樣對於發展與建設新民主主義經濟，才會起更巨大的作用。各位同志對於這一點一定是抱有信心的。

事實上，東北現在就共有鐵路九千六百一十九公里。其中去年一年就修復了二千六百四十公里，今年計劃要修復四百零九公里，已經完成了二百公里。北方今年計劃要修

復二千七百公里，現已修復四百公里，相信在大家努力之下是可以完成的。例如津浦路由天津到桑梓店本來預定在三月底通車，結果三月二十四日就接軌，由開行一列車增到三列車，在四月十日正式通車，由天津至徐州每天開十二對車。由此看來，國民黨時期我們雖然曾破壞鐵路，可是一到我們手裏，就立刻把它恢復起來。國民黨在日本投降後曾擬計劃於五年中修建八千公里鐵路，似乎一點也沒實行。據我們所知道的，國民黨在民國二十四年曾經買進了機車一百七十台，客貨車一千五百台，在民國三十五年三月共有機車二千六百一十二台，客車二千七百零九台，貨車二萬六千一百三十三台；而現在我們所有的財產已經不比他少了。不久全國解放當然更要增多的。我個人意見，希望在相當的一個時期內，把人民的鐵道網發展到二十萬公里；這個計劃在廣大群眾支持下，在我們二十八萬職工努力下，在以毛主席爲首的中央正確領導下，一定是可以完成的。蘇聯自十月革命承受舊俄鐵路五萬八千五百公里及少量破舊的車皮，到現在已有鐵路十五萬公里；在鐵路電氣化方面，蘇聯將居世界第一。蘇聯由一個農業落後的國家一變而居世界第一等工業強國，這是我們很好的模範。而國民黨於民國三十三年全中國的軍運是一、二五九、八八七人，軍需品二五〇、二四四噸；三十四年軍運九一六、五五六人，軍需品三六五、一二四噸；抗戰八年中共計軍運二七、四三二、九三五人，軍需品共計五、四二九、二五五噸。平均起來每月是很少的。但是我們在最近一兩個月中間便要保證輸送二百萬大軍及其軍需品，加上大批的工程材料，這是中國鐵路史上所沒有過

的。這都是由於今年一月全國第一次鐵道會議和本次運輸會議工程會議所提的意見，交流的經驗，共同努力工作的好結果，才完成了這樣大的一個任務，使得人民的鐵路在全國人民面前發射出萬丈的光芒。我們預計要建修中國歷史上所沒有過的長江鐵橋，鄭州以北黃河鐵橋，也應該在這期間內新建正式大橋，完成南北交通幹綫。至於隴海鐵路自連雲港直達新疆，我們也將計劃修建這一條巨大的幹綫，縮短到歐洲的距離，這對於發展新民主主義的國家經濟上將有極大貢獻的，因為在運輸的任務上鐵路要擔任非常重大的任務。例如蘇聯鐵路於一九二八年至一九三二年便擔任全國運輸百分之九十，水運佔百分之八，公路佔百分之二。可見要使中國發展成為現代化工業化的國家，這個最繁重的然而是最光榮的任務，責任是要由中國人民的鐵路來負擔的。希望全體職工同志將最好的計劃最大的力量貢獻給人民。過去在國民黨時代那些當政的人光會買別人不要的東西，如平漢南段鋼軌有十七種類型之多，有錢就往自己口袋裏裝，又看不起技術人材，使英雄無用武之地；現在是人民的時代，為人民鐵道服務，就是為人民服務。全體職工的聰明獲智慧，可得充分的發揮的機會，凡對人民鐵路有功時，有發明的，均可得到精神上名譽上及物質上的各種獎勵，真正可以作到英雄有用武之地。

我們今年的任務首先要修復津浦及平漢兩大幹綫，其次是膠濟隴海平綏同蒲等路，東北應該有重點的修建幹綫來完成支援軍事的任務。我們要努力作到半年之內超過國民黨時的標準，而且一年之內要趕上日本時代的標準。例如平津段行車速度，在日本時須

一時五十分，國民黨時須二時二十七分，我們開始須五小時，現擬於「五一」縮到二時二十五分，這一點可以證實並不是空談。

現在談一談我們的工作態度。在東北中長路有許多蘇聯專家們都能實地和工人一起工作，彼此交流經驗，願意把他們數十年社會主義經營鐵路的經驗告訴我們，這是值得我們效法的。所以我也希望各位工程師們拿出百分之六十的時間到現場工作，不要再像國民黨時代，上級是官僚作風，整天辦公事，弄文牘，不明瞭情況，下面則造假報告，彼此欺騙鬧得烏七八糟。現如平津路局有五萬二千員工，鐵路只有一千二百公里，技術人員反比勤雜事務人員少得多，並且深感技術職工不夠用，這種現象是很不合理的。現在我們來到北平如不萬分的警惕，很容易染上官僚主義的作風；因為北平雖然是文化的故都，可是也是一個消費的城市，公子小姐政客官僚們造成了奢靡怠惰的風氣。所以李自成來到北平經不起這個考驗而失敗了；共產黨到北平必然也要經過這一個嚴重的考驗，可能有些同志難免墮落，掉下泥溝去，這是值得特別警惕的。

所以呂副部長號召同志們下樓上路到現場去是必要的，否則上面不了解情況，下面工作做不好，工作效率不能提高。本年度的計劃就沒有保證了。東北鐵路接管之初，只派去三四百幹部，現有十五萬員工，通車九千六百多公里，從工作的經驗裏培養出來許多人才。我們應該要老老實實的向群眾學習，全心全意的為人民服務，要抓緊學習才識天天求進步，日日有成就，才能由門外進到門內，才能由不懂技術而懂技術，熟練技術

，掌握技術。希望老鐵路工作同志要拋開舊的驕傲和守舊，多向群眾學習，而且要多培養人民鐵道所迫切需要的人才。本次會議的缺點就是沒有請工人代表參加，下次開這樣的會時，一定要請工人代表參加討論的。請各位同志回到各局傳達本次會議的計劃時，必須吸收工人代表們共同討論，求得大家同意，希望全體共同努力實行並保證計劃勝利的完成，向着呂副部長提出的「快、好、省」這個目標奮鬥。談起節省，在工程裏是非常重要的，每處一個細微的耗費，全國統計起來就是很驚人的數目。一個工程的成本，倘不注意而多消耗一倍或幾倍，又是多大的損失！這就要求我們有計劃，會核算，不要作第二個張宗昌，連自己的軍隊和財產有多少都不知道。假若我們連一個工程所用成本的確實數字也搞不清楚，那就不是爲人民服務，而將是人民的罪人了。

今後工程局要和工務局分工合作，發動群眾，提高生產效率。過去群眾沒能儘量發揮他們的能力，現在應該通過教育使他們在人生觀上有根本的改變，那麼職工們對於所負的責任就可以覺悟到是最光榮的任務，而且是最大的安慰，於是毫不保留地貢獻出來他們的能力，可以很容易的完成了計劃。

下面就談到今後鐵路建設的方向。大家都知道火車的發明是在一八二五年，當年九月二十五日第一次通車。那時只有車皮七個，載重七〇噸，到現在已經有很大的發展了。像英、美、德、日這些帝國主義國家的鐵路歷史都要比較我國早些，所以毛主席說：我們的老師有兩個：一個是我們的敵人，我們可以批判的接受他們好的科學技術；另一

7

個就是我們的朋友，這是最主要的。我們要向我們的友人蘇聯學習。這一個社會主義國家的建設在無產階級的導師斯大林同志的領導下，經過了三十多年的鬥爭，已經有了極大的發展。到一九六〇年時蘇聯的工業生產量就要趕上現在佔世界工業半數以上的美國而居世界第一。不久全中國勝利解放，那時蘇聯對我們的幫助就可以由間接的進一步成為直接的，這力量對我們的幫助是無比的偉大的，於是我國的鐵路建設，就可以更迅速的發展而完成了。

反動南京國民黨政府代表團與我們代表團的和談談了十幾天，已經開始正式談判，我們希望南京政府趕快交出軍隊，接受八項條件，向人民投降，向北平和平解決的傳作義將軍學習；否則死硬到底，終究免不了一個一個被俘擄，被審判，被懲處。總之，無論如何鐵路支援前綫的偉大任務，不會有所改變。所以希望能夠如期甚至提前的完成我們預定的計劃，這是對各位同志的一點意見。

呂副部長和各位討論的結論，相信軍委可以批准的，如果是有新的指示或者更改的時候，再另外通知。

全國鐵路工程會議呂副部長總結報告

工程會議開了五天，到會各位工程師工務人員對於工程計劃都很認真很負責，尤其是對於材料數目計算很努力，使工程計劃更接近於實際情況，希望下次會議能够更進一步好好準備。

(一) 自第一次鐵道會議以後，修復工程是有成績的，這是各中央局的領導各鐵路管理局全體員工以及各地黨政軍廣大群眾共同努力的結果，其中鐵道縱隊修路最多。三個月內修通的鐵路如下：

- 一、津浦綫 陳官屯至桑梓店長二七四·〇九〇公里
- 二、平綏綫 西灣堡至王官人屯長七七·八五〇公里
- 三、平漢綫 涿縣至高碑店長 二〇·一一〇公里
- 四、隴海綫 白塔埠至曹蒲長 九·〇二三公里
- 五、津浦綫 固鎮至曹老集長 二八·八二〇公里

總計關內共修四〇九公里八九三公尺。

修通這些路，保證了大軍的南下，這是主要成績。但其中也有因情況了解不清楚，材料供給不及時，未能按計劃如期完成——如灤河橋及金溪河橋的修復工程。

在綫路補強方面，也有很大成績。濟南局和鄭州局都改善了綫路狀況，各管理局管

內的橋梁大多已經開始改建或計劃改建，防水害的準備工作也在開始；如果我們的養路工作不好，運輸能力不能加強，大軍南下就會遇到許多困難，在這方面工程局及各管理局都作了應有的努力。

第一次鐵路會議以後，各區的情況已大體瞭解，使我們能够訂出修路計劃，但是必須指出，雖然有了計劃，而工程成本的計算還沒有引起注意。譬如每公里須要多少工，多少材料，還沒有精確計算；鐵路工程規模龐大，如不精密計算成本，一個地方多化費一點，積少成多，整個工程的浪費就會是很大的。

這次會議，材料沒有詳細統計，沒有確實瞭解需要數目，所以就可以討價還價；今後應該克服這種情況，嚴格核算工數及材料。

還有這次會議沒有將各地的經驗報告出來，以便交流。例如平保築路處使用工料均較少，可是沒有說明怎樣省的；工程局用工較多，也沒有說明原因。以後我們要把經驗盡量總結出來，即使只有一點或一個工程的真實經驗也是寶貴的。

可以總結的經驗只有一條。根據石家莊、濟南、鄭州鐵路局的經驗，他們所以能够短期內很快的修成鐵路，完全是依靠廣大群眾；因此今後一切工程設計，必須吸收這一寶貴經驗，結合群眾，組織群眾，只有走群眾路線才能解決困難，迅速修復鐵路。這裏的群眾包括工人、工程司、農民、兵士以及一切可能使用的群眾力量，這是保證完成工程計劃的中心環節。

(二) 北方鐵路的基本情況 (東北目前已通車綫路九千八百公里)

(1) 通車的

1 平津鐵路局 幹綫六段共計一、二八八·八二〇公里 (其中包括四一三·七三〇公里新修的)

支綫八條共計七五·七一〇公里 (其中包括三·九八〇公里新修的)

2 濟南鐵路局 幹綫六段長一、〇四八·四五三公里 (其中包括新修綫四二一·三三〇公里)

支綫六條長一三六·四四五公里

3 石家莊鐵路局 幹綫三段五五一·一九七公里 (全係新修)

支綫一二〇·六六五公里 (全係新修)

4 鄭州鐵路局 幹綫兩段六四三·二六八公里 (其中包括新修一一四·二四〇公里)

支綫 無

以上共計幹綫三、五三一·七三八公里

支綫 三三二·八二〇公里

(2) 計劃修復的有：1 津浦南段，曹老集到浦口。2 平漢南段，鄭城到漢口。3 平

八公里，支綫五九七·八二〇公里。這個數字與第一次鐵道會議的統計很有出入，因為

漢中段，新鄉到石家莊，新鄉到老田菴。4 平漢北段，涿縣到保定，保定到柳辛莊。5 道清支綫，新鄉到清化。6 隴海東段，白塔埠到新安鎮。7 隴海西段，洛陽到潼關。8 膠濟綫，坊子到青島。9 平綏綫，陽高到豐鎮，卓資山到包頭。10 石太綫，榆次到北營。11 同蒲綫，北營到太原，靈石到臨汾。

共計劃修復二、一七一·八〇〇公里，其中包括破壞不嚴重的路綫八五八·三一四公里。

(3) 暫時不擬修復的：1 同蒲綫，臨汾到風陵渡，缺乏鋼軌（由靈石修到臨汾還差三〇公里鋼軌預備由東北供給），這一段路基已經修復。2 同蒲綫，太原到大同。惟太原到忻客支綫定襄站有調查報告，以後再另作計劃。3 同蒲支綫共一三〇公里。4 隴海綫，潼關到天水，現在敵區通車（據報載咸同支綫已有七〇公里解放通車）5 平古綫，密雲到古北口。

以上共計幹綫一、〇九五·六〇〇公里。支綫二六五公里，總計一、三六〇·六〇〇公里。

以上共計已通車的有三、八六四·五五八公里，計劃修的有二、一七七·八〇〇公里，暫時不擬修復的有一、三六〇·六〇〇公里。

總計北方已通未通鐵路長度是七、三九六·九五八公里，內幹綫六、七九九·一三

其中淮南鐵路一段，早就被國民黨拆走，還有實際早已不存在的支綫沒有計算在內。以後根據我們的需要再修支綫。

(三)今後工程方針是統一計劃，分工負責，組織群眾，大家動手，貫徹群眾路線，使用一切可能使用的力量。根據以前華北的工程經驗，群眾力量，還可以更大的發揮，這可以算是最重要的經驗。鄭州局濟南局，石家莊局修復鐵路以及平保築路處修復平保段對群眾工作都有經驗。他們的修路在質的方面，因條件限制可能比較差，譬如平夾板和當地的楊柳木枕木等可是他們發動了群眾很快的完成了任務。修路修的快，其妙訣，就在於依靠群眾。將來中國要修十萬甚至二十萬公里的鐵路，現在不過是一個開端，中國鐵路工程的前途是遠大的。爲了實現這個前途，必須訓練大批的人才，訓練工程隊伍，包括工程師，工人及農民大眾，這也是一條群眾路線。過去鐵路在帝國主義者和國民黨控制時代，人民尤其農民大眾，認爲鐵路是人民的禍害，人民仇視鐵路；現在就不同了，鐵路已經爲人民所有，與廣大人民經濟利益息息相關。這個真理一經爲群眾所瞭解，人民大眾就會加倍愛護自己的鐵路，我們就有可能廣泛動員群眾力量參加鐵路建設。戰爭勝利發展很快，需要很快修復鐵路以及今後大量建設新路，沒有廣大群眾的力量參加進來就不能設想很快完成任務。

可是快了常常發生另一種情形，就是快了修的不好，而我們人民的事業是既要快還要好，而且一定要好。不過這並不是說，沒有好材料就不開工，非等好材料來了才下手

。我們好的標準是在現有條件下力求修好。如作橋墩爲百年大計載重可以大些，假使目前條件不夠，有些工程可以先作粗略一些，以後再補強，但橋墩橋座一定要好。也有例外，因爲軍事的需要，應該以快爲第一。如有必要，即使以後完全重修，亦所不惜。

既然要好，節省就成爲難題。可是節省問題是建設新民主主義國家的重要因素。爲了建設富強的新中國，必須積蓄資本以發展生產。節省是積蓄資本，重要來源之一。我們在工程上，一個工時，一塊鐵，一塊木頭，應該提到最節省的原則上，以發揮其最大的效力。應該在工程計劃上和工程標準上詳細計算。對一件工程一定要有計劃，並且要有總結。就是計劃多少，實際使用多少，相差多少，爲什麼多和爲什麼少，都要澈底弄清楚。這個意義是非常重大。比如道釘，每一個省一錢鐵，幾千萬個就省幾百噸鐵。二萬六千里鐵路，每公里省一個工，就是二萬六千工。所以提出任何節省的經驗，告訴給大家，這是每一個工程人員的責任。這種經驗即使是一點一滴也好。工程計劃要依靠廣大群衆來完成，節省也要靠群衆。依靠工人信任群衆，並發揮群衆的創造能力就一定能够作到省工省料。好、快、省，是我們的工程標準。只有切切實實發動群衆，依靠群衆，才能達到這種標準。

(四) 第二期工程具體計劃如下：

1 津浦南段 曹老集至浦口長一八八·五九〇公里，主要的是橋梁工程，包括二座大橋（淮河橋及明光橋，正在進行中）及其他八橋座，路綫除淮河橋外

要求六月十五日通車，淮河橋要求七月底完工。材料已到，由鐵縱三支隊負責。

2 平漢南段 鄆城至漢口長三七八·六七一公里。可能有二一六·六六三公里沒大破壞。一六二公里全部破壞，現在就開工，六月底完成者，計有淮河橋，武勝關隧道及潯河橋工程較大，由鐵縱二支隊負責。

3 隴海綫 洛陽至潼關二三七·二二二公里全部破壞。橋梁多，工程艱難，六月十五日開始，由鐵縱一支隊擔任（現一支隊在北寧綫擔任修橋與補強工程，五月半可完工。）目前即着手勘察，發動群眾，築路基，作計劃，收集材料。

4 平綏綫 陽高至豐鎮一〇一·四七〇公里，卓資山至包頭二四一·〇一〇公里有四處橋梁破壞，有些地方情況不大明白，限於大同解放後一個月內通車，由平津局張家口分局負責。

5 平漢綫 涿縣至保定八一·六五〇公里，有二八公里還未通車，限於五月二十日通車；完成後即修保定至柳辛莊段一二四·八八〇公里，六月十日開始，首先勘察作計劃，築路基，收集材料，不給期限，由平保築路處擔任。

6 隴海綫 白塔埠至新安鎮五七·九九五公里，其中已通車九·〇二三公里，現正進行中，所需九萬枕木自己解決六萬，如枕木如期到達，限五月十五日