

中長鐵路一九五二年生產財務計劃報告說明書中，扼要地總結了中長鐵路學習蘇聯經營管理鐵路的基本方向。茲將該說明書中關於「採用蘇聯經驗的幾個基本方向」部份印出，作為哈爾濱鐵路黨、政、工、團各級領導幹部學習蘇聯的重要材料之一。

編 者

一九五三年三月二十六日

中國長春鐵路採用 蘇聯經驗的幾個基本方向

遵照偉大中國人民的領袖毛澤東同志關於堅持一面倒的原則，也就是，走蘇聯的道路並利用蘇聯經驗的指示，中國長春鐵路公司領導機關，由蘇聯專家的幫助，在中長鐵路採用蘇聯鐵路和蘇聯鐵路員工經驗方面，曾作了些重大的工作，其基本方向如下：

- 第一——領導幹部學習列寧——斯大林工作作風；
- 第二——實行管理局及其各部門的新組織機構和新的定員表，以資縮減非生產的支出；
- 第三——編造綜合的生產財務計劃，以之作爲把中長鐵路辦成中華人民共和國鐵路中模範的、先進的、利潤高的鐵路競爭的基礎；
- 第四——制定技術組織措施並採用蘇聯工程師郭瓦了夫的方法，以期完成和超額完成生產財務計劃；
- 第五——在員工中展開愛國主義勞動競賽，以便完成和超額完成生產財務計劃；
- 第六——簽訂集體合同，作爲爭取完成和超額完成生產財務計劃並改善員工物質生活條件的最重要的手段；
- 第七——確定自有流動資金，實施商品材料的清查登記，並爭取加速流動資金的週轉；
- 第八——推行經濟核算制，作爲企業管理和提高鐵路利潤的基本方法，並在材料、零件、燃料、油脂和電力的支出上厲行節約的決定性的手段，這些都是降低運輸和產品成本最重要的條件；
- 第九——改善機車車輛的運用情況，以增加運輸量；
- 第十——徹底改善固定資產日常維修工作，縮減固定資產的維持費，保證其良好的狀態；

第十一——組織技術學習，培養幹部，更好地利用勞動力並提高勞動生產率；

第十二——加強對員工物質生活條件的關懷，作為有系統地提高鐵路工作的基本條件。

蘇聯管理鐵路的經驗，蘇聯鐵路員工的先進方法，和廣大中國員工群衆的創造主動性結合起來，在教育中國領導幹部和技術工人，提高其勞動生產率以及降低運輸成本中，帶來了肯定的成績。

一、學習列寧——斯大林工作作風

中長鐵路領導幹部們虛心地學習了全體勞動人民的天才領袖斯大林同志關於工作作風的指示，並且在實際工作中努力全面地運用列寧、斯大林式的工作作風。這一作風表現出俄羅斯人的革命坦率與實事求是精神相結合。

中長鐵路公司領導機關具體地、實事求是地研究了全路及其各業務單位工作上的根本問題，並將作為生產主人翁的本路全體員工吸收到為完成生產財務計劃，推行經濟核算制，實行嚴格的節約制度，執行技術組織措施，實現集體合同及改善物質生活條件，提高勞動者的文化水平等鬥爭中去。動員了本路全體員工掀起愛國主義勞動競賽的高潮，發揮創造主動性，開展批評與自我批評，以勇敢和大無畏的精神克服困難，以所有這些措施吸收工人和職員來參加生產管理。教育本路員工把每件開始的事情都進行到底。將日常工作和不久將來的根本問題的研究結合起來。

中長鐵路行政方面和本路政治部、工會及青年團等社會團體經常保持緊密的聯繫，並且在它們的幫助之下，以展開和經常地提高群眾性的愛國主義勞動競賽的方法，解決了在本路員工中間建立新的，社會主義的公共勞動紀律和吸收工人和職員參加生產管理的任務。

中長鐵路公司的領導機關，特別注意選拔幹部和組織檢查對自己

的決議和管理局長及副局長的命令執行情況的工作。

中蘇共管的期間內，在中長鐵路上，提升了 8,662 名中國同志。例如：機務處長宋力鋼同志被提升為管理局助理局長，機務處主任監察員張恩德同志被提升為機務處長，瀋陽工務段副段長藥國盛同志被提升為工務處長，車務處助理總工程師李參同志被提升為牡丹江分局長，瀋陽分局車務科長王樹恩同志被提升為分局長及其他等。

在鐵路共同管理期間，一些蘇聯同志也提升到更高的工作崗位上。例如：中國長春鐵路公司理事會副主席參事辛果夫同志被提升為管理局總工程師，哈爾濱分局商務科長拉達夫斯基同志被提升為商務處長，管理局統計處科長魯得聶夫同志被提升為該處的處長，瀋陽車輛段長史地潤夫同志被提升為車輛處總工程師，哈爾濱分局車務科長高依得舍夫同志被提升為中國長春鐵路公司理事會顧問，以後又被提升為海拉爾分局長，瀋陽站副工程師克拉維次同志被提升為副站長等等。

組成了預備幹部，在預備幹部人員中，截至一九五三年一月一日止，計有中國同志 518 人。

製定了明確的任免範圍，規定了在平均原則上中蘇雙方每年輪換的領導職位的職名表。

隨着中國領導幹部增長的程度，縮小了依平均原則委任的職名表，並委派中國同志充任原為依平均原則委任的各業務單位首長的正職。在第一個階段內，依平均原則委任的有 131 個職務，在第二個階段內減少到 97，而在第三個階段內減少到 59。

在中長鐵路上建立了以委員會每年鑑定領導幹部的制度。

中國長春鐵路公司理事會、管理局長及副局長，曾進行過對理事會重要決議及管理局長命令執行情況的檢查。

會特別注意國家裝車計劃的完成情況，厲行節約，提高勞動生產率，降低成本和依照集體合同所提出的保證條件的完成情況，用清理

呆滯材料的方法，動員潛在資材和加速流動資金的週轉等。

檢查整個生產——財務計劃完成情况最重要的方式，是在中國長春鐵路公司理事會的會議上聽取管理局長及副局長關於季度計劃完成情况報告，和由管理局長領導貸借平衡表審核委員會去現場聽取關於鐵路各業務單位和企業的領導人員對生產——財務計劃完成情况的報告。

同時，中國長春鐵路公司監事會及稽核局，保證了對中長鐵路及其所屬一切業務單位生產——財務計劃完成情况的經常檢查。為增加收入的來源，遵守財務紀律和厲行節省資金及材料，而進行了不屈不撓的鬥爭。

實際經驗證明，成立稽核局及其沿綫機構是完全正確的。稽核局在中蘇共同管理中國長春鐵路的期間已進行了全面單據監察 276 次和部份的監察及檢查 1,971 次。此外，稽核局及其沿綫機構在本路所有分支機構裡進行了事先監察。

單據監察和日常事先監察相結合，保證了現金、商品材料的保管和遵守定員紀律情況的改善。在一九五二年度裡揭發了：現金、商品材料的虧短和盜竊事件 209 件，計 600,844 千元，而在一九五一年度裡則為 673 件，計 3,150,157 千元。違反定員紀律的次數由一九五一年度的 1,524 次減少到一九五二年度的 231 次。

由於事先監察制度的建立，單據監察的實施，以及生產財務計劃和定員表草案預先審查的結果，在中蘇共同管理中國長春鐵路期間，已防止了各種非生產支出，計 574 億元。

正確列寧——斯大林式的工作作風的運用，要求中國長春鐵路的指揮幹部經常地提高自己的思想——政治水平，並提高技術與財務——經濟知識水平。

提高指揮人員的政治知識水平的工作，是由有關的社會團體進行的，而指揮人員在生產的技術和經濟方面，以及在財務方面的各種知

識，是經中國長春鐵路的行政在蘇聯專家的幫助下所組成的學習中提高的。因而，在一九五〇年和一九五一年上半年特別地注意到中國領導幹部技術知識的提高，那末，從一九五一年下半年起特別是在一九五二年，主要的注意力放在提高中國長春鐵路中國領導幹部在經濟和財務方面的知識。

二、鐵路管理和其各部門的新組織機構和 新定員表的採用

中長鐵路公司成立以前，東北各鐵路上尚未建立精確的管理鐵路的組織機構，定員是龐大的，各職務的職責範圍和勞動力的消耗標準，也無明確的規定。這使機構重複，在工作中產生無人負責的現象，以及執行人員和領導人員對於執行其所擔任的工作造成了不負責任的現象。

爲了防止在中長鐵路上發生此類缺點，改進管理生產的工作，提高勞動生產率及工作人員個人的責任感，以及縮減非生產支出起見，中長鐵路公司領導機關參考蘇聯的經驗，編制了新的更合理的管理鐵路的組織機構，其中明確地規定了管理局各處科、各分局和各業務單位的基本任務及隸屬關係和對所執行工作的責任。

與東北鐵路不同之點乃是規定在管理局機構內建立了下列各處科：

- (1) 商務處——爲了保證對貨主接收及交付貨物，保證運送貨物的完整，裝卸及換裝作業組織，向貨主徵收貨物運費和保管費及其他費用，以及與貨主訂立經營專用綫與支綫的合同的一切商務工作；
- (2) 進款處——爲了保證充分和及時地徵集一切客貨運費，徵收出租費及監查車站的進款工作；
- (3) 廠務處——爲了領導哈爾濱和大連機車車輛修理工廠的業

務，其產品總額的比重很大，佔全路工業企業全部產品的39.1%。

- (4) 計劃經濟處——爲了將生產計劃提高到應有的高度和爲了編製生產財務計劃，組織基層計劃工作，制定標準及分析計劃的完成情況；
- (5) 勞動工資處——關於調整一切勞動工資的問題，編制和實行關於整理工資等級表，工資標準及工資額以及定員表的措施，推行計件工資制及改進勞動條件與技術安全；
- (6) 文教處——爲了組織培養與提高中國幹部技能的學習及領導本路各學校與文教機關；
- (7) 基本建築處——爲了監督及時完成新建復舊計劃及修建的質量；
- (8) 管理局財產清查登記室——爲了進行固定資產的全面清查登記。

在各分局內也建立了新的科：計有商務、計劃、勞動工資和文教各科。

隨着新組織機構的建立，編製了各處科工作規則及確定每一工作人員權利、義務及責任的執務卡片。

採用新組織機構的同時，合理地確定了各業務單位的管轄界限和均勻地分配了工作量，因此使分局由7個縮減到5個，工務段由24個縮減到18個及電務段由13個縮減到11個。

所有各業務單位，根據工作量分成了等級，按照此類等級，確定了定員和工作人員的工資。這就對於正確支付工資和在一等的及一級的業務單位幹部的成長創造了條件。

爲管理局、各分局和每一業務單位編制了定員表，並充分地利用了工作人員的工作時間，和消滅了重複性的工作。

批准的新定員人數很少，但是足以保證機動而有效地解決問題。

例如對於牡丹江分局的定員曾批准了 167 名，以此代替了過去的 502 名，又如對於長春工務段是批准了 24 名，代替了過去的 72 名等。

管理局及分局人員中的編餘人員，調轉到各業務單位，從而得以極其熟練的幹部鞏固了各業務單位。

隨着技能的提高，並爲了更合理地使用員工起見，在本路共管期間內，曾經數次改編和縮減。

全路所有工作人員是按照實際工作種類分成了三個基本種類：生產人員、行政管理人員和勤雜人員。

鑑於生產人員是從事生產產品，而行政管理人員和勤雜人員不直接從事生產產品的工作，爲了縮減間接費起見，所以曾設法按照全路員工總人數的比例，縮減了行政管理人員和勤雜人員的比重。合理的組織機構，業務單位數目的縮減和新定員表的制定，就減輕了這一問題的解決。

行政管理人員的月間平均人數，僅在一九五二年內，即由一九五二年一月一日現況的 9,094 人，減少到一九五三年一月一日現況的 6,464 人。

行政管理人員數在總運營人員中所佔的比重也降低了，一九五一年降至 14.8%，一九五二年降至 12%。

爲了更有成效地使用勞動力，正確地確定並統計勞動生產率起見，所有定員按照撥款來源進行了分類，亦即分爲：運營人員、工業附屬企業人員、大修人員及新建——復舊工程的人員。

與此同時，對於每一名運營人員規定換算噸公里勞動生產率指標和按照每一工業附屬企業和修建人員所攤的生產產品的價值規定款額，勞動生產率，並對於完成工作的每一計算單位規定勞力消耗標準。這些都促進了勞動生產率的提高。

所有上述關於組織機構和定員人數方面所進行的工作，使得勞動生產率有了適當的增高。正因爲如此，提高了全路工作人員的工薪。

三、綜合生產財務計劃的編製

在中蘇合辦中國長春鐵路公司成立以前，中長鐵路各區段曾包括在東北各鐵路系統中。

東北鐵路在中長鐵路成立當時，沒有統一的綜合生產財務計劃。

僅是對於工作量擬定了計劃，而撥款工作是根據預算制度的原則來辦理的。在計劃內未曾規定生產成本和勞動生產率那樣極為重要的指標。

中長鐵路公司領導機關，由共同管理本路的最初起就利用蘇聯鐵路通營業務計劃工作的豐富經驗，着手擬定有科學基礎的統一的綜合生產財務計劃。

爲了很好地編制這一極其重要的文件，於編制該文件的同時，對於統計和決算統一制度的整頓，每一工作單位的材料、燃料及勞動力消耗標準的編制以及定員組織的整理，進行了很大的工作。

在綜合生產財務計劃內，規定了工作量和完成工作用的資材，如材料、燃料、電力、勞動力以及間接費。

計劃中制定了工作單位的成本和勞動生產率——每一人的生產量。

根據全路生產財務計劃，對各業務單位、附屬企業及工業企業編製了具體的季度別的計劃。

此類計劃要求各企業的領導人員和局領導人精確組織工作，經常地進行鬭爭，爭取以極少的開支完成計劃。有系統地檢查計劃執行的進度，以便採取必要措施，發現先進的和落後的部門，並在他們中間展開爲更好地完成和超額完成生產財務計劃的愛國主義勞動競賽。

生產財務計劃在中長鐵路成了千千萬萬工人和職員無一不知的文件，他們積極地參加了計劃的討論，提出了幾百個具體的建議，如何更好和更快地完成國家任務。

中長鐵路的生產財務計劃成為本路全體員工愛國主義勞動競賽強大高漲的旗幟。

在中長鐵路生產財務計劃中，制定了貨物裝、卸作業量和旅客貨物發送量，工業企業和附屬企業產品出產量，機車車輛運用的指標。例如：車輛週轉，檢修間走行公里，機車日車公里，靜載重和空車率，機車補助走行率等。

計劃規定了下列質量指標的完成，技術速度和旅行速度，列車平均重量及其他。

計劃中也規定了運營收入，各附屬企業和工業企業工作的收入，其他收入，並計算出本路整個工作的計劃利潤。

當然，中長鐵路上製訂的一九五〇年八個月的第一個綜合生產財務計劃，根據下列原因還遠不是完善的：

未能正確計劃工作量，因為那時在中華人民共和國整個國民經濟還未能，也不可能完全包括在計劃中。相當多的商業和小工業企業屬於私人資本，它們沒有參加整個國家計劃。

到中長鐵路來的蘇聯專家——在蘇聯的條件下計劃運營工作有很多經驗的計劃工作者和業務單位的領導人員，未能詳細知道，也未能考慮到中國東北的所有經濟特點。

計劃內所載的新的人工和材料消耗標準，因為沒有全面確定標準的統計和其他資料，未能正確地確定。

雖然有這些本質的缺點，一九五〇年度的生產財務計劃在組織本路及其各企業的工作中，在縮減開支提高勞動生產率和減低成本中，起了肯定的作用。

在編製一九五一年和一九五二年兩年度的生產財務計劃時，中長鐵路的領導人員考慮到編擬和實行一九五〇年度生產財務計劃中的優缺點，因此這些生產財務計劃都是更完善的。

在這些文件中明確地規定了工作量，並且考慮中華人民共和國在

經濟情況和政治情勢中所發生的變化。

無論數量或者是質量指標都是更為進步的，規定了逐年增加裝車和客貨運量。進一步加速車輛週轉，提高列車速度及重量，減低燃料消耗量，縮減材料和人工的消耗額，以及所有這些措施的結果——提高勞動生產率和減低成本。

鑑於經常完成和超額完成標準，及本路上展開了為大力節約材料的鬭爭，在計劃中規定了進步的標準，動員了全體員工來爭取勞動成就。

於是，生產財務計劃就真正成了為使中長鐵路變成中華人民共和國的先進的、模範的和利潤高的鐵路鬭爭的基礎。

四、擬定技術組織措施和採取蘇聯工程師

郭瓦了夫的工作方法

為了保證完成和超額完成生產財務計劃，在中長鐵路上每年都按蘇聯鐵路的經驗，編擬了技術組織措施，其中規定了廣泛推行蘇聯先進方法來提高勞動生產率，大力節約材料、燃料、油脂和電力，並從而減低成本，改善質量指標，保證行車安全。

在計劃中指出了措施名稱、施行期限、執行的責任者以及由於實現每個措施和整個計劃時折成金額的預期成果。

根據全路技術組織措施計劃，在各現地——各分局、各業務單位及在各企業內，適應現地條件，編擬了本單位的措施。

編擬措施時，行政會同工會和其他社會團體吸收了廣大的工人群眾，生產先進者，合理化建議者，發明創造者和工程技術人員參加。

有生產財務計劃直接執行人參加此項工作，就使措施成為明瞭的，是工人力所能及的。他們在執行技術組織措施計劃過程中，大膽地打破了陳腐的觀點、傳統和標準，並提出了能夠超出計劃規定任務和愛國主義勞動競賽的保證條件的、新的、進步的標準。

在中蘇共同管理中長鐵路的各個階段中，其每一階段的特點在技術組織措施中也都反映了出來。

在一九五〇年特別注意了爲節約材料、燃料和油脂的鬥爭。因爲在總的開支計劃中，這些開支的比重佔了極大的地位，也就是：運營計劃中佔42.2%，大修計劃中佔75.6%，新建和復舊計劃中佔76.7%，及在工廠計劃中佔80.6%。

因此，在技術組織措施的計劃中採取了下列方針：盡力推行保證最大限度縮減材料、燃料和油脂的辦法，爲此來改變陳舊標準，用價值比較低的材料代替貴重材料，用黑色金屬代替有色金屬，變更採購材料的制度，並盡量利用本路材料廠現有的材料和備品等。

一九五一年技術組織措施的計劃中與繼續爲節約材料、燃料和油脂而進行鬥爭的同時，特別尖銳地指出了加速車輛週轉和提高勞動生產率的問題。

在貨車運用率比較固定的情況下，中華人民共和國各鐵路裝車量的增長，要求必須施行加速車輛週轉的措施。不加速車輛週轉就不能保證裝車計劃的完成。因此車輛週轉問題在一九五一年度技術組織措施計劃中成爲主要問題，並且順利地解決這一問題，不僅使本路在十二月九日以前完成了年度裝車計劃，而且較年度計劃還多裝了53,521車。

爲了提高勞動生產率，在計劃中規定了合理的組織生產，推行先進的技術作業過程，組織技術學習，培養幹部 and 加強現職，改善勞動條件，利用減輕繁重體力勞動的簡單機械化和重大機械，在許多生產作業過程中採取快速方法，推行流水作業方法和橫作業法的措施。

施行這些及其他措施，保證了每一運營工作人員的每月平均勞動生產率在一九五一年度較一九五〇年提高27.8%。

一九五二年度技術組織措施計劃，考慮到本路過去階段所獲得的經驗和成果，並規定了主要任務是提高勞動生產率和減低成本來繼續

擴展生產和獲得超計劃的積累。爲了這個目的，要開展超軸五百公里運動和滿載運動。

爲了響應中央人民政府和東北人民政府關於發展生產和超計劃積累資金，並爲響應鐵道部和鐵道部社會團體的五一聯合決定，在中長鐵路上補充製定了專門措施。這個措施在將愛國主義勞動競賽提高到新階段上起了重大的作用，該競賽結果保證完成了本路生產財務計劃和超計劃積累資金的保證條件。

共同管理期間內，在本路上共計推行了一百多種各種重要的新工作方法，這些新工作方法在說明書中有關部份有詳細的記載。

特別注意地掌握了蘇聯工程師郭瓦了夫同志的方法，因爲他的方法是推行一切先進勞動方法的綜合方法。

在蘇聯工程師們的幫功之下，這個方法開始在車輛段、機務段、電話局、電報電話所、煤礦和機車車輛修理工廠推行。

在各該業務單位裡，對優秀的先進生產工作者按個別作業進行觀察工作和測定工時，挑選最完善的個別作業的方法，隨後按這個工作方法製定最優越的技術作業過程，就按這個作業過程組織該組班間所有工作人員來學習，使之顯著地縮減了整個生產週期的時間和提高勞動生產率。

完成技術組織措施計劃和推廣工程師郭瓦了夫同志的工作方法，使一九五二年度的勞動生產率較一九五一年度提高22.4%，雖然材料和燃料的價格和工資大大提高，而每一換算噸公里的運輸成本較一九五一年度却減低2.7%。

五、本路員工愛國主義勞動競賽的發展

中長鐵路成立以前，東北各鐵路上的「鐵牛隊」的競賽包括少數工種，並且未能解決將中長鐵路全體工作人員捲入競賽的任務。鐵牛隊的主要標準是保證機車或工區在一定期間內無事故的工作，不計算其

他指標。

中長鐵路公司的領導機關深知，解決將中長鐵路變成先進鐵路的這樣主要和重大的任務，如本路全體工作人員不能積極參加為完成生產財務計劃的鬭爭，即是不堪設想的。

因此，自一九五〇年開始，以很大的革命氣魄展開了提高愛國主義勞動競賽的鬭爭，其目的是完成生產財務計劃。

所擬定的一九五〇年八個月生產財務計劃為組織和展開廣泛的、有中心的愛國主義勞動競賽，造成了便利條件並成為它的基礎。幾乎全路全體員工都積極參加討論計劃和製定完成計劃的各項措施。

計劃的討論幫助了工人、職員、行政技術工程人員瞭解生產財務計劃所擺在他們面前的任務，並擬定超額完成任務的具體保證條件。生產財務計劃會成為競賽的旗幟。

哈爾濱分局的全體人員做了競賽的發起人，他們提出在中華人民共和國成立的第一週年以前，超額完成第三季度生產財務計劃的具體保證條件，向其他各分局提出了愛國主義競賽的挑戰，並使本路業務單位的全體員工互相開始競賽。

中長鐵路的行政，協同工會及本路其他社會團體領導競賽，採取了展開競賽的各種積極措施。

本路全體員工和各分局、業務單位、車間、小組等先後開始提出超額完成生產財務計劃的具體保證條件。在競賽中的保證條件，一般地是，在群眾大會上或積極分子會上經過討論。為完成集體的保證條件，本路的個別員工提出了個人的保證條件。

競賽合同是有一定期限的，或者為迎接那些有重大意義的節日，如中華人民共和國的國慶節，偉大的十月社會主義革命週年紀念和五一節等。

為了推動競賽，中國長春鐵路公司理事會決議在各部門建立優勝循環紅旗。該紅旗自一九五〇年九月起始，每月授給各業務單位和工

業企業——愛國主義勞動競賽的優勝者，並同時發與獎金以獎勵特別優秀的先進工作者。

爲本路以下的各業務單位和企業共設了十九面優勝循環紅旗：

各分局、特等站、一等站、旅客室、列車段、一等和二等機務段、燃料廠、車輛段、工務段、房產工務段、電務段、材料分廠、機車車輛修理工廠、生計科、煤礦、林業所、優秀的商店和食堂。

在全體大會上以隆重的儀式進行頒發優勝循環紅旗：由管理局長或副局長發給分局的全體員工，由處長或副處長，發給各業務單位和企業的全體員工。除了管理局的優勝循環紅旗外，還設立了各分局的優勝循環紅旗和小紅旗，這些是爲授給較小的各業務單位，各車間，各班，各小組和各聯合小組。

會製定和建立了總結競賽的辦法。由管理局、各處、政治部、區委會和青年團的領導人員組成的管理局委員會，每月的三一四日總結競賽結果，和確定各主要業務單位的位次，並將優勝循環紅旗授給優勝者，按照競賽的總結頒布命令，而在每月五一六日召開全路電話會議，此後在各現場召開工人大會並討論競賽總結。

在各業務單位中，競賽的總結廣泛地在黑板上、宣傳畫上、報紙上等發表出來。

經常地以物質獎勵先進的競賽參加者來刺激生產情緒。

在中長鐵路共同管理期間，以各種的獎金共獎勵了245,892人，共計25,032百萬元。

在中長鐵路上的愛國主義勞動競賽變成了差不多包括所有工作人員的真正群眾性的競賽。在一九五〇年度競賽參加者爲18,177人，一九五一年底參加人數就增加到60,859人，一九五二年底就增到83,131人，幾乎全部工作人員都參加了競賽。

愛國主義勞動競賽引起了群眾創造的主動性，和廣泛地開展了合理化建議與發明創造。

爲了支持和適當地引導這一主動性的發展，在各分局，大的業務單位和各工廠中，都已指定有合理化建議與創造發明工程師，該工程師給予發明者以必要的幫助。

定期也舉行創造發明與合理化建議者的會議，以便總結工作和研究當前的任務。爲幫助和適當地引導創造發明者，製定了各種研究題目。

所有這一切措施，促進了合理化建議與創造發明的運動大大開展。在一九五〇年八個月內收到了1,980件建議，在一九五一年就已增加到7,310件，而在一九五二年就已增加到12,235件，在共同管理期間，共收到——21,575件建議。

應該說明，最主要的成績是在愛國主義勞動競賽過程中增長了中國幹部，他們掌握了蘇聯先進經驗，並根據當地條件，創造性地發揮了這一經驗。

在中長鐵路上，已有8,000多同志在愛國主義勞動競賽中獲得了特別的功績，其中有這些先進勞動方法的能手，競賽中的帶頭者，如司機鄭錫坤，調車員李錫奎，主任司磅員楊茂林，養路工長郭春林，車輛工長白曉生及其他等。

偉大的斯大林同志的話：「競賽運動中最出色的地方，就是它使人們對於勞動的觀點發生根本的變革，因爲它把勞動由從前認爲是可恥的和繁重的負擔，變成了光榮的事業，榮耀的事業，豪邁和英勇的事業」，在實際生活中體現出來了。

總結中國長春鐵路勞動競賽運動，應當指出：鐵道部從一九五一年下半年起，在全國各鐵路間組織了愛國主義勞動競賽，並且爲各鐵路及各主要的業務單位備置了優勝循環紅旗，

中國長春鐵路全體員工積極地參加了這個競賽運動，並且六次取得全國鐵路的第一位和鐵道部的優勝循環紅旗。

中國長春鐵路各業務單位，在全國鐵路的勞動競賽中，42次取得

了第一位和優勝循環紅旗

中國長春鐵路全體員工，在一九五二年，積極地響應了中華人民共和國中央人民政府主席，中國人民的領袖毛澤東同志和東北人民政府主席高崗同志的關於增加生產、厲行節約的號召，以及響應了鐵道部、鐵道部政治部、鐵路工會全國委員會和新民主主義青年團鐵路工作委員會關於開展滿載超軸五百公里運動的「五一」聯合決定。

在本路全體員工中廣泛地討論了這個號召，擬定了各項措施並且提出響應號召的各項具體條件。在八月份裡召開了中國長春鐵路全路先進工作者會議，並且討論了「關於愛國主義勞動競賽的繼續高漲，以便保證完成本路全體員工所提的保證條件」的問題。中國長春鐵路全體員工，在一九五二年下半年，無論對勞動競賽的群眾性或對爭取完成保證條件的鬥爭的具體性來說，均使愛國主義勞動競賽提高到空前未有的高度上。

結果，全體員工光榮地完成了所提的各項保證條件，並保證了超額完成生產財務計劃的各種主要指標。

鐵道部和鐵道部社會團體，根據一九五二年全年度的和十二月份的愛國主義勞動競賽的總結，公佈了由鐵道部長滕代遠同志，鐵道部政治部主任譚光廷同志和鐵路工會全國委員會主席李頤伯同志共同簽字的命令如下：

中央人民政府鐵道部	令	鐵人獎(52)字第296號 一九五二年十二月二十七日
中央人民政府鐵道部政治部		
中國鐵路工會全國委員會		

決定將全國鐵路優勝循環紅旗一面贈與中長局由

中長鐵路管理局：

中國長春鐵路管理局以自己卓越的工作成就，在全國鐵路愛國主義優勝循環紅旗競賽運動中，迭次得獲優勝。一九五一年曾獲得一次，一九五二年曾獲得五次。特別是在滿載、超軸、五百公里運動開展以來，中長鐵路局在各項主要技術指標方面，一直是顯著而又穩步