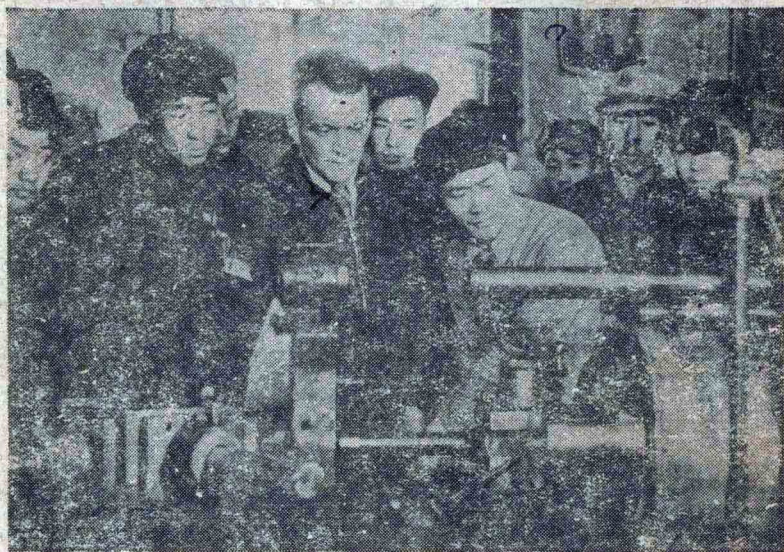


發展中蘇同盟 的強大力量

會員學習材料之三



瀋陽市中蘇友好協會宣傳部編印

一九五二年九月

前言

三年來，我們偉大的祖國在中國共產黨和毛主席的英明領導下，和全國人民的努力以及我們偉大的蘇聯盟邦的援助下，無論在政治上、經濟上、文化事業上都獲得了空前未有的輝煌成就。特別是在中蘇友好同盟互助條約簽訂以來，蘇聯派來許多專家到中國，幫助我們建設。最近發表的中蘇會談公報，關於中國長春鐵路由蘇聯移交我國和延長共同使用中國旅順口海軍根據地期限的換文，又一次有力地證明了中蘇兩國人民兄弟同盟是牢不可破的。這對於東方和世界持久和平將是起着保障的作用，對帝國主義和它的走卒們，將是又一次的沉重打擊。

今天，我們在歡欣慶祝中華人民共和國成立三週年之際，我們衷心的感謝蘇聯人民的幫助，感謝全世界勞動人民的領袖——斯大林！

我們編印這本小冊子的目的是希望每個友協幹部、會員，要認真地、深刻地學習公報的內容，並且要在群衆中展開廣泛、深入的宣傳，使全市人民都能認識中蘇公報對於鞏固中蘇兩國的友好同盟、保衛世界和平的偉大意義，以及蘇聯對於中國人民的真誠友誼和無私的幫助，從而加強中蘇兩國人民的永久團結，粉碎帝國主義侵略者的一切冒險計劃。

另外，我們還要學習蘇聯的先進生產經驗，學習蘇聯專家忘我的勞動熱情和崇高的國際主義精神，學習他們的工作作風和愛惜時間、反對浪費的優秀榜樣，來迎接祖國即將到來的大規模的經濟建設高潮。

目 錄

關於中華人民共和國政府代表團與蘇聯政府的談判的中蘇公報	一
中蘇關於中國長春鐵路移交中華人民共和國政府的公告	二
中華人民共和國外交部部長與蘇維埃社會主義共和國聯盟外交部部長關於延長共同使用中國旅順口海軍根據地期限的換文	三
發展中蘇同盟的強大力量	六
偉大的友誼	一〇
蘇聯的先進經驗幫助我國人民鐵路事業飛躍前進	一三
蘇聯專家對於我國東北森林工業的幫助	一九
蘇聯專家在我們工廠	二二
用最先進的技術進行建設	二七
來自頓巴斯的人們	三二
計劃和實際之間	三七
蘇聯專家愛護人民財產的優秀事蹟	四三
蘇聯專家爲我國培養技術幹部	四七

我們的良師益友——蘇聯會計師維勒濶瓦同志·····	五〇
蘇聯專家布洛新和吉摩費耶夫·····	五三
蘇聯專家搶救我國災民的故事·····	五七
中長路蘇聯專家得利果的故事·····	五九
爲了和平·····	六三
蘇聯專家布可夫對荊江分洪工程的貢獻·····	六六
我們衷心地感謝斯大林他派來專家扶助我們成長起來·····	六八
我體會到了虛心學習蘇聯先進經驗的重要·····	七〇
我衷心感謝蘇聯專家的幫助·····	七三

關於中華人民共和國政府代表團 與蘇聯政府的談判的中蘇公報

【新華社莫斯科十六日電】關於中華人民共和國政府代表團與蘇聯政府的談判的中蘇公報如下：蘇聯部長會議主席約·維斯大林、蘇聯外交部部長安·揚·維辛斯基、蘇聯對外貿易部部長巴·尼·庫米金一方，與由中華人民共和國中央人民政府政務院總理兼外交部部長周恩來率領並包括政務院副總理陳雲、政務院財政經濟委員會副主任李富春、中華人民共和國駐蘇聯特命全權大使張聞天、人民革命軍事委員會副總參謀長粟裕的中華人民共和國政府代表團一方之間，最近在莫斯科舉行了談判。在談判過程中，討論了有關中華人民共和國與蘇聯兩國關係的重要政治與經濟問題。談判是在友好的互相諒解和誠懇之氣氛中進行的。這次談判證明了雙方都決心努力使兩國之間的友誼與合作進一步鞏固與發展，同時用一切辦法維護和鞏固和平與國際安全。

在談判過程中，雙方同意着手進行各種措施，以便蘇聯政府在一九五二年年底以前將共同管理中國長春鐵路的一切權利以及屬於該鐵路的全部財產無償地移交中華人民共和國政府完全歸其所有。

同時，中華人民共和國中央人民政府政務院總理兼外交部部長周恩來和蘇聯外交部部長安·揚·維辛斯基已就延長共同使用中國旅順口海軍根據地期限的問題互換照會。

上述換文和中蘇關於中國長春鐵路的公告公佈如下：

中蘇關於中國長春鐵路

移交中華人民共和國政府的公告

根據中華人民共和國與蘇維埃社會主義共和國聯盟之間業已建立的友好合作關係，兩國曾於一九五零年二月十四日在莫斯科簽訂了關於中國長春鐵路協定，規定蘇聯政府將共同管理中國長春鐵路的一切權利以及屬於該路的全部財產無償地移交中華人民共和國政府完全歸其所有。依上述協定，中國長春鐵路移交之實現應不遲於一九五二年末。

目前中華人民共和國政府與蘇聯政府業已着手進行實現該項協定的措施，並爲此目的已協議成立中蘇聯合委員會。

中蘇聯合委員會應於一九五二年十二月三十一日前將中國長春鐵路向中華人民共和國移交完畢。

一九五二年九月十五日

中華人民共和國外交部部長與
蘇維埃社會主義共和國聯盟外交部部長

關於延長共同使用中國旅順口海軍 根據地期限的換文

去 文

敬愛的部長同志：

自從日本拒絕締結全面和約並與美利堅合衆國以及其他若干國家締結片面和約後，日本因此未與中華人民共和國和蘇聯訂立和約，看來也不願意訂立和約，這樣就造成了危害和平事業的條件，而便利於日本侵略之重演。

因此，中華人民共和國政府，爲保障和平起見，並根據中華人民共和國與蘇維埃社會主義共和國聯盟之間的友好同盟互助條約，茲特向蘇聯政府提議，請同意將中蘇關於旅順口協定第二條中規定蘇聯軍隊自共同使用中國旅順口海軍根據地撤退的期限予以延長，直至中華人民共和國與日本和蘇聯與日本之間的和約獲致締結時爲止。

中華人民共和國政府上項提議，如獲蘇聯政府同意，本照會和您的覆照即成爲一九五零年二月十

四日中華人民共和國與蘇維埃社會主義共和國聯盟關於旅順口海軍根據地協定的組成部份，並自本照會互換之日起生效。

部長同志，請接受本人最崇高的敬意。

此 照

蘇維埃社會主義共和國聯盟外交部部長安·揚·維辛斯基同志

一九五二年九月十五日

周 恩 來

覆 文

敬愛的總理兼部長同志：

接獲您本年九月十五日照會內開：

「自從日本拒絕締結全面和約並與美利堅合衆國以及其他若干國家締結片面和約後，日本因此未與中華人民共和國和蘇聯訂立和約，看來也不願意訂立和約，這樣就造成了危害和平事業的條件，而便利於日本侵略之重演。

因此，中華人民共和國政府，為保障和平起見，並根據中華人民共和國與蘇維埃社會主義共和國聯盟之間的友好同盟互助條約，茲特向蘇聯政府提議，請同意將中蘇關於旅順口協定第二條中規定蘇聯軍隊自共同使用中國旅順口海軍根據地撤退的期限予以延長，直至中華人民共和國與日本和蘇聯與日本之間的和約獲致締結時為止。」

等由，蘇聯政府對於中華人民共和國政府上項提議，茲特表示同意您的照會以及本覆照成爲上述一九五零年二月十四日關於旅順口海軍根據地協定的組成部份，並自本照會互換之日起生效。

總理兼部長同志，請接受本人最崇高的敬意。

此 照

中華人民共和國中央人民政府政務院總理兼外交部部長周恩來同志

一九五二年九月十五日

安·揚·維辛斯基

（九月十六日「人民日報」）

發展中蘇同盟的強大力量

近七萬萬人口的中蘇兩國的兄弟同盟是不斷發展和牢不可破的。這個真理現在又得到了一個新的有力證明。中蘇關於中國長春鐵路移交中華人民共和國政府的公告、中華人民共和國外交部部長與蘇維埃社會主義共和國聯盟外交部部長關於延長共同使用中國旅順口海軍根據地期限的換文，說明了中蘇兩國在新的國際形勢下，根據兩國人民的根本利益，特別是根據我國的實際利益所採取的合作方式，完全是真誠無私的。蘇聯政府和人民，三年來對於我國政府和人民高度熱情的無私的幫助，早已爲舉世所週知；中國人民對於蘇聯人民的崇高友誼，感到無限的興奮與感謝。偉大的國際主義感情已經把兩國人民的心連結在一起了。這種友誼的合作，同時也完全符合東方以至全世界一切愛好和平與正義的人民的利益。

現在，按照中蘇兩國於一九五〇年二月十四日在莫斯科簽訂的「關於中國長春鐵路、旅順口及大連的協定」，蘇聯政府將兩國共同管理的中國長春鐵路的一切權利以及屬於該路的全部財產，無償地移交給我國政府，並由兩國協議成立中蘇聯合委員會，依照原來協定所規定的期限，於今年十二月三十一日前，將中國長春鐵路向我國移交完畢。對於原來協定第二條所規定的蘇聯軍隊自共同使用的中國旅順口海軍根據地撤退的期限，蘇聯政府也同意我國政府的提議，予以延長，直到我國與日本、蘇聯與日本之間的和約締結的時候爲止。這就更加充分地表明了蘇聯政府對於我國的國家獨立與民族榮譽的尊重，和對於中蘇兄弟般的同盟事業的無限忠誠。

爲什麼我國政府要向蘇聯政府提議延長蘇軍從旅順口撤退的期限呢？這是和目前的國際形勢有密切關係的。

人們都看見今天的國際形勢，總的來說，一方面是以蘇聯爲首的世界和平力量的空前增強；另一方面則是美國帝國主義正在危機中竭力掙扎，企圖延長和擴大朝鮮戰爭，並挑起新的戰爭。在東方，戰爭的危險直接地威脅着我們國家的安全。美國對我國近隣朝鮮的侵略戰爭，還有繼續延長與擴大的危險。侵略的美國空軍還在繼續不斷地襲擾我國的東北，並向中朝人民進行慘無人道的細菌戰爭；美軍還繼續佔着我國的領土台灣，封鎖着我國的沿海。尤其是美國正加緊復活日本的軍國主義，造成了日益嚴重的戰爭威脅。

在美國操縱之下，一九五一年九月八日舉行的舊金山會議，簽訂了沒有我國和蘇聯、印度、緬甸參加的片面「對日和約」，其後數小時，又有美日「安全條約」的簽訂；今年二月二十八日又簽訂了美日「行政協定」。這些「條約」和「協定」竟在今年四月二十八日被宣佈「生效」；同時在美國授意之下，日本的吉田政府竟與台灣國民黨匪幫殘餘集團簽訂了所謂「日華和約」。事實證明，日本已經拒絕與第二次世界大戰中對日作戰的同盟各國締結全面的和約，日本至今並沒有與我國及蘇聯訂立和約的意願；相反的，日本的軍國主義者一直勾結美國，依靠美國，企圖重新侵略。因此，我中央人民政府政務院總理兼外交部部長周恩來，在致蘇聯外長維辛斯基的去文中說：

「自從日本拒絕締結全面和約並與美利堅合衆國以及其他若干國家締結片面和約後，日本因此未與中華人民共和國和蘇聯訂立和約，看來也不願意訂立和約，這樣就造成了危害和平事業的條件，而便利於日本侵略之重演。」

由於日本與美國相勾結而造成的這種嚴重威脅的情況，顯然與中蘇兩國於一九五〇年二月十四日締結同盟條約及協定的當時情況很不相同了。在新的情況下，我國政府提議「將中蘇關於旅順口協定第二條中規定蘇聯軍隊自共同使用的中國旅順口海軍根據地撤退的期限予以延長，直至中華人民共和國與日本和蘇聯與日本之間的和約獲致締結時為止。」並提議將本年九月十五日中蘇兩國的換文，作為一九五〇年二月十四日關於旅順口海軍根據地協定的組成部分。這是完全必要的。蘇聯政府接受並同意我國的提議，證明了蘇聯對於中蘇友好同盟互助條約的義務是信守不渝的，證明了蘇聯對一切有利於東方與世界和平的責任都是勇於擔負的。

我國的這個提議，不但與原來關於旅順口協定的精神相一致，而且與中蘇友好同盟互助條約的主旨完全符合。原來關於旅順口協定中，規定蘇軍從旅順口撤退，乃是以對日和約締結為前提的。中蘇友好同盟互助條約，一開頭就說明了它的主旨是「共同防止日本帝國主義之再起及日本或其他用任何形式在侵略行為上與日本相勾結的國家之重新侵略」。條約的第一條又明白地規定：「締約國雙方保證共同盡力採取一切必要的措施，以期制止日本或其他直接間接在侵略行為上與日本相勾結的任何國家之重新侵略與破壞和平。」如今，既然日本拒絕締結全面和約，而與美國及其他若干國家訂立了片面的和約，並無與我國及蘇聯訂立和約的意願；既然日本正在進行擴軍備戰，以「警察後備隊」名義建立日本的軍隊，而「警察後備隊」又已經參加了對朝鮮的侵略戰爭；既然日本已經變成美國的軍事基地，正在大量供應美國以軍火武器及細菌戰的人員與武器，來屠殺中朝的和平居民；既然美國已經在侵略行為上與日本相勾結，重新侵略與破壞和平；那末，依照中蘇友好同盟互助條約的宗旨，中蘇兩國就完全應該採取必要的措施了。延長蘇軍從旅順口撤退的期限，正是屬於此種必要措施的範圍的。

今年九月三日，毛澤東主席爲祝賀抗日戰爭勝利的七周年，在致斯大林大元帥的賀電中說：

「現在，當着日本軍國主義正在復活，日本侵略勢力又重新抬頭的時候，中國與蘇聯的牢不可破的友好同盟是共同制止日本和其他在侵略行爲上與日本相勾結的任何國家之重新侵略，保衛東方與世界和平的有力保證。」

毛澤東主席的這一段話，具有重大的現實意義。中蘇兩國爲了共同保障和平與安全，對於美國與日本互相勾結的侵略行爲，決不能不加以制止。中蘇兩國簽訂中蘇友好同盟互助條約及關於旅順口的協定，在過去兩年多的時間中，對於制止和打擊帝國主義侵略陰謀，保衛東方與世界和平，已經起了極其重大的作用；現在，在新的情況下，中蘇兩國關於旅順口的換文，對於制止美日勾結的侵略行爲，無疑地是具有重要意義的。

歷史告訴我們，旅順地區曾經是帝國主義進攻北部亞洲大陸的橋頭堡壘。甲午中日戰爭的時候，日本侵略軍除了由朝鮮進攻中國東北以外，另一路主力就是從旅順地區登陸的。旅順地區對於保衛我們祖國防止日本的侵略有巨大的戰略意義。在全面的對日和約沒有締結以前，延長蘇軍從旅順口撤退的期限，這對於保衛東方與世界的和平具有極大的重要性。

我們相信，中國長春鐵路由蘇聯移交我國，蘇軍延長從旅順口撤退的期限，這兩件事和它們所發生的效果，將會使中蘇兩大國的友好合作關係繼續發展，使兩國間不可戰勝的同盟繼續增強，使東方與世界的和平更有保障。對於帝國主義者和它的走卒們，這將是又一次的沉重打擊。而對於爭取對日全面和約的簽訂，這個措施也將會發生重大的作用。一切愛好和平與正義的人們都會懂得我們的措施將對全體進步人類有益。我們中蘇兩國間無私的友誼和日益強大的力量，一定要使帝國主義侵略者的一切冒險計劃都被打破。

（轉載九月十六日「人民日報」社論）

偉大的友誼

力 文

——記蘇聯專家幫助我國經濟建設

在談到中蘇人民的友誼時，蘇聯名作家愛倫堡說得好：「天空出太陽的時候，我們在一起，黑雲密佈天空的時候，我們同在一起，在患難中，在勝利中我們都在一起。」中國人民永遠記得：正當我國遭受英、美、日等帝國主義慘重壓迫的時候，是蘇聯首先對我國廢除不平等條約；在艱苦抗日戰爭年月裡，是蘇聯人民給予我國人民有力的援助；當英雄的中國人民推翻美蔣匪幫的統治，宣告中華人民共和國成立的時候，是蘇聯第一個承認我國，並簽訂了中蘇友好同盟互助條約。當我國大部解放，國家建設迫切需要各方面的幫助時，是中國人民的導師和摯友斯大林同志，派遣大批蘇聯專家來到了我國。

我國是一個幅員遼闊的國家，恢復交通是我國經濟建設的一件首要而急迫的工作。在鐵路恢復中有決定意義是修建橋梁，蘇聯專家在這方面作了許多極為寶貴的貢獻。如對津浦路全綫通車有決定作用的淮河大橋的修復工程，就是用和洪水賽跑的速度進行的。根據原來一般工程人員的估計，這座橋梁的修復，起碼要用半年時間，如果洪水期到來，施工就更為困難。這時，蘇聯專家來了，他提供了戰勝時間的辦法，結果只用了六十天，大功告成。三天以後，洪水暴漲，但新修的大橋屹然不動，及時保證了津浦路全綫通車。

當蘇聯專家們參加了鐵道運輸、鐵路工廠、養路、材料供應等各部門工作後，在這些部門中，改

進技術創造生產新紀錄的捷音便空前地增多了。在運輸部門，產生了李錫奎的新調車法，使瀋陽站調車工作效率提高了百分之六十以上；中長路蘇家屯機務段學習了郭瓦廖夫先進工作方法，由一九五零年一月到一九五一年八月，共超軸一百一十四萬四千八百六十八噸，節省國家財富四十三億零二百萬元；南京工務段高資工區學習蘇聯聶非鐸夫養路法後，制止了鋼軌的爬行，消滅了鋼軌拱背，提高了綫路質量，僅五公里綫路，就為祖國節省四億七千八百萬元。

蘇聯專家對我國經濟建設的幫助是表現在各個方面的。他們像對待自己的祖國一樣，無限熱忱地參加我國經濟建設。蘇聯專家教會我們熱修煉鋼爐前牆的方法，過去「冷修」耽擱生產二百小時以上，現在「熱修」可在三十小時內完成。這一方法已推廣到全國各煉鋼廠，大大增加了我國的鋼鐵產量。蘇聯專家幫助撫順電機廠機械車間在舊式床上推行高速切削法，由此發揮出來的機器效能，約等於增加兩個同樣設備的機械車間和五百名技術工人。高速切削法向全國推廣獲得了很大的成績。在治淮戰綫上，關鍵性的巨大潤河集分水閘建築，按照美國影響下舊技術傳統，至少需要一萬二千根基樁，一萬方公尺板樁。蘇聯專家布可夫同志介紹了蘇聯對基礎工程的先進理論與經驗，和設計工作人員、民工們一起，克服了設計與施工中的各種具體困難，使分水閘整個建築不用一根基樁，一塊板樁。在布可夫大公無私的幫助下，使中國人民第一次用自己的材料、自己的技術、自己的雙手修築起歷史上第一個大水閘。在農業戰綫上，蘇聯專家介紹的深耕、密植、輪作、合理灌溉和施肥等先進經驗，對於提高我國的農作技術貢獻很大。北京雙橋國營農場在蘇聯專家盧森科的直接指導下實行棉花密植，每畝產量提高了一倍。更重要的是蘇聯專家介紹農作物的產量（如棉花每畝最高產一八八九斤，小麥最高產一三五〇斤等），增強了我國人民提高單位面積產量的信心。在北京，為了考察下水

道是不需要重建，蘇聯專家高萊托夫曾親自鑽進污臭的暗溝中，察看溝磚被侵蝕的程度。證實這一明朝時代修建的暗溝，再使用幾十年也沒問題，這就使整修下水道的費用和時間大大節省下來，加速了整修工程的進度。在重慶，蘇聯專家菲列浦夫是我國建築設計工程師的好榜樣。他不僅認真構圖設計，在施工中，他時刻掌握測量儀器，察看工程的質量規格，把斯達哈諾夫式的砌磚法教給了建築工人，砌磚工人的工作效率由每工砌磚七百塊提高到二千二百塊。原來需要兩年多才能完工的建築在一年中便完成了。

隨着蘇聯專家工作的深入，隨着我國經濟建設的每個勝利，深厚的友誼是越來越深刻地刻畫在中國人民首先是經濟部門人們的心裡，並成為鼓舞中國職工前進的力量。這是中長鐵路昂昂溪機務段勞動模範王吉奎的一段自述：「蘇聯專家馬力基雅諾夫同志（我們都管他叫『老馬』）提出要開展五百日車公里運動時，不少司機憑狹隘經驗說：『這是白日做夢，我活半輩子沒見過每天跑五百公里的機車，能經常保持四百公里就了不得！』老馬同志耐心的向我們解釋，開大會講，開小會談。有一次，老馬同志在段上做完了繁重的工作，這時我正好乘務完畢回來。他問我：『機車有沒有發生故障？』我說：『沒有』他又問我燒煤的情形，發現我這次燒煤特別多。他就追問『為什麼又突然費煤呢？』那時他已很疲倦，嗓子嘶得厲害，却堅持着幫助我檢查機車，終於檢查出多燒煤是因為煙室內外尺碼不對頭。原來我不會『採寸』（即量尺碼），他又不顧疲勞立即教會我『採寸』法。這使我很受感動。我想：老大哥辛辛苦苦到中國來幫助咱們，這樣愛咱們的國家，愛咱中國工人弟兄，咱們不應當更愛自己的祖國嗎？從此我下决心跟老馬學習。在老馬同志幫助下，一九五一年六月二十日就創造了七百三十八日車公里的全國最高紀錄。接着五百日車公里運動在東北鐵路展開了！」

蘇聯的先進經驗幫助

我國人民鐵路事業飛躍前進

呂

竹

鐵道部滕代遠部長在今年八月的蘇聯斯大林鐵路員工節時，曾熱情地寫信給中國鐵路上工作的蘇聯專家祝賀，信上寫道：「你們這些優秀的蘇聯鐵路工作者，正在中國鐵路上以斯大林所殷勤培育的偉大國際主義精神，將你們的先進經驗，教會給中國兄弟來建設中國人民鐵路，你們的成就會和在你們的祖國一樣，將受到中蘇人民的熱烈讚揚。」的確，人民鐵路在短短的數年中，已經由恢復、整頓舊有綫路進入到修建新綫路，這種飛躍的進步和輝煌的成就，很顯然是與蘇聯專家的幫助分不開的，這是中國鐵路工人在中國共產黨領導下發揮高度的生產熱情，並吸收蘇聯許多先進工作方法而達到的成就。全國人民讚揚人民鐵路輝煌的成就，同樣也讚揚蘇聯偉大的國際主義精神和蘇聯專家在中國人民鐵路上所作出的卓越的貢獻。

全國鐵路展覽會雄辯的證明了蘇聯先進經驗的偉大

這次在北京舉行的全國鐵路展覽會，有許多具體材料告訴人們：中國鐵路自有以來，年年都是賠錢的，但在一九五〇年，人民鐵路營業收入達到了計劃的百分之一〇三，營業盈利佔收入的百分之二