

8714
KGN

1962.11. 查

140291

050616

改進運輸工程組織 推廣工業化施工方法

卡岡諾維奇 ✓



人民鐵道出版社

改進運輸工程組織 推廣工業化施工方法

（在運輸建設部建設工作者會議上的演說）

卡岡諾維奇

人民鐵道出版社

一九五七年·北京

1957年 12月 6日

改進運輸工程組織 推廣工業化施工方法

Улучшить организацию и развить индустриальные
методы транспортного строительства

卡崗諾維奇

Л.М.Каганович

賈參譯

鐵道部專家工作室校

根據蘇聯“運輸建設”(Транспортное строительство)
雜誌第七期所載原文譯出。

人民鐵道出版社出版(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版營業許可証出字第010號

新華書店發行

上海鐵路管理局印刷廠印

(上海虬江路1150號)

1957年1月初版第1次印刷

平裝印 1—2,085冊

書號620開本787×1092 $\frac{1}{2}$ 印張1 $\frac{5}{8}$ 字數36千定價(10)0.26元

老实說，我并未准备对各位講話，因为苏共中央及苏联部長會議召開的建設工作者會議，已是在高度的組織、技術和政治水平上，無須我再來講什么。

大家都知道，在克里姆林宮建設工作者全体會議上听到了很多重要報告和慎重的發言。出席會議的人們聚精会神地傾听了我党中央委員會第一書記赫魯曉夫同志的演說。他在演說中指出建設中的根本缺點，提出了很多新的建議并極其詳盡地指出徹底改進我國建設工作的途徑。

運輸小組会上也談到了改進建筑技術及施工技術作業过程方面的許多重要問題。但僅就个人参加的小組会，看到的會議記錄和听到的發言來說，關於克里姆林宮會議在告建筑工業工作者書中所指出的事項如何具体實現的問題，却很少涉及。

这种情况是值得嚴重注意的。因而我曾建議科仁夫尼闊夫同志*把那些未出席克里姆林宮會議的各工程公司和工程局的領導人召請來另開一次擴大會議，以便討論改進運輸建設的迫切問題。各工程單位的領導人是這項事業的主人，他們出席會議是非常重要的，因为党中央及苏联部長會議在全蘇建設工作者會議上所提出的徹底改進運輸工程的任务，正完全由这些同志來具体實現。

擴大會議的發言記錄我是看过了的，坦白地講，除了業務性的建議和重要的演說以外（当然这也是应当有的），我在諸

* 科仁夫尼闊夫同志係苏联運輸建設部部長——譯者注。

位的發言中始終也沒看到你們如何無條件地完成1955年計劃和在最近將實行某些措施，以便準備完成1956年及最近數年來日益增長的工作量的最後行動綱領。

會議以前預定作的和一般計劃上規定要作的事情，現在說來，都不合適了。

我們來開會和討論一些工程的重要問題，以及听取百十位先進分子給我們介紹他們所積累的豐富經驗并不只是空談，以及各歸原位仍按老一套來工作。

在戰爭前後時期及戰爭期間，我們的建設工作者都作了大量工作，我們的鐵路建設工作者也完成了巨大的工作。我應當特別提出我們光榮的橋梁工作者，他們從前和現在都是我們鐵路建設的先進隊伍。然而作的還很不夠。

我們面臨着巨大的任務。

我們仍落后於國民經濟對我們提出的要求。我們尚未發揮工程單位所擁有的巨大潛力。我們尚未利用社會主義經濟體系給予我們的巨大可能性。因此，我決定在你們會議上講話，針對運輸工程的情況談談建設工作者會議上所提到的一些問題。主要是要求各位同志注意現在和今後必須解決的迫切問題。

同志們！工作如此不好，我們準備拖到什麼時候為止呢？到什麼時候才能不誤工期，及時交付使用，才能消除大量的未完工作呢？

阿克摩林斯克—巴夫洛達爾一是在1953年驗收，交付正式營業的。這條綫路的通過能力是一晝夜6—8對列車，本來不應當驗收，交付正式營業。這是一個很大的錯誤。

但問題不僅僅在於這一條鐵路。遺憾的是同樣的例子還不少。

運輸建設部雖然在1954年按絕對指標來說，比1953年多

完成价值 32,400 万盧布的工程量，但是僅僅完成全部計劃的 93.1%，其中烏拉爾鐵路工程總局只完成計劃的 84.6%。

这个鐵路工程總局是最弱的。我故意不說最坏而說最弱，意思就是說人們在这里的工作条件比較困难，施工能力不僅受到气候条件的限制，还受到該地區缺乏工業化基地的限制。

但是，如果說在烏拉爾和西伯利亞地區工作的單位比運輸建設部其他單位都弱，也是不对的。

这是在總結本次會議時应当作出適當結論的第一个問題。

第二个大問題——建築物的交付使用。各位同志都知道，克里姆林宮會議對此項問題是極為重視的。

由于國家資金同時分散到很多工程上，加上工程進度很慢，因而規定的交付使用任务老是完不成，未完工程也就逐年增多。

1954年鐵路運輸工程交付使用的情況究竟怎樣呢？

1954年複綫交付營業計劃中規定的是 896 公里，却只交付了 649 公里，其中阿克摩林斯克—卡爾達雷綫預定交付 50 公里，实际一點未交。斯維爾德洛夫斯克—彼爾姆綫交了 28 公里；斯維爾德洛夫斯克—庫爾干綫只交了 17 公里；維爾斯克—沃尔庫達綫交了 74 公里等等。

對新建鐵路所定交付使用的任务为 614 公里，只交了 268 公里。

其他建設工程完成情況我就不一一列举了，這些情況諸位知道的都很清楚。

鐵路運輸工程交付使用的情況是不能令人滿意的。

应当認真地分析這個問題，找出交付誤期的原因，制定適當措施，歸根到底是要我們認真從事建設工作。

鐵路運輸改延和擴建問題及建設工作者的任務

關於建築物，特別是鐵路運輸業建築物的交付使用問題為什麼提得這樣尖銳呢？因為我們鐵路的輸送能力和綫路通過能力都很不夠，鐵路的發展遠遠落后於突飛猛進的國民經濟。

那麼，這些情況和我在發言中所談到的鐵路運輸業的成就之間是不是有矛盾呢？沒有任何矛盾的。請諸位鐵路建設工作者們回憶一下：我們曾經從何處下手提高鐵路運輸業，在提高工作量、發展鐵路方面我們得到了些什麼。請諸位解釋一下：目前為什麼把進一步擴建和改建鐵路，尤其是烏拉爾、西伯利亞鐵路及其出境綫的問題提得如此尖銳。

大家都知道，蘇維埃國家繼承帝俄落后的鐵路運輸業，它反映出全國經濟的落后性。1913年俄國共有鐵路58,500公里。約90%鐵路鋪的是Ⅲ—а型鋼軌（每延公尺重33.5公斤，有的還更輕）。1913年平均牽引力為8.4噸。主要機車是“ОБЕЧЕК”和“ИЛЫК”。我們接收的車輛，載重力僅為15—16.5噸。有20%以上的車輛載重力僅為12噸。機車車輛用鏈鉤連結。列車運行的聯絡手段主要是電報、電話和路籤。自動閉塞裝置、道岔電氣集中裝置根本就沒有。全國鐵路上連一個機械化駝峯調車場、一公里電氣化綫路都沒有。1913年貨物列車平均總重僅為573噸。貨物列車旅行速度未超過13.6公里。輸送能力，特別是東部鐵路，是很低的。

人所共知，在帝國主義和國內戰爭期間鐵路幾乎全部破壞。

1923年鐵路貨物周轉量僅為1913年的30.8%，旅客運輸量僅為51%。

我黨在社會主義建設每個新的階段里都尖銳地提出了關於發展鐵路和水路運輸的問題，把它當作順利完成一切任務的重

要条件。

十月社会主义革命以后不久，1917年十二月，偉大的列寧曾提出把消滅鐵路運輸混亂現象当作革命的一項首要任务。列寧說：“我們应当恢復農業与工業的周轉，为了恢復这种周轉，就必需有物質的支柱。联系工農業的物質支柱是什么呢？这就是鐵道運輸和水路運輸。”*

列寧事業的繼承者——斯大林也一再強調我們國家發展運輸業的特別重要意义。斯大林說：“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供給原料和糧食的各省和各農業地區联結成为一个經濟整体，那么这样大的國家的國民經濟的發展也是不可能的。”*

在战前几个五年计划的各年代里，在鐵路修復和改造方面作了不少的工作。战前作过的工作你們都很清楚，因为在座的多數同志都直接参加过鐵路運輸業物質技術基礎的發展和鞏固工作。

數万公里新綫和復綫交付了營業，許多重要鐵路綫裝上了自動閉塞裝置，數万公里鐵路鋪上了I—a及II—a型鋼軌（这是當時最重的鋼軌），修建了駝峯調車場并实行了駝峯調車場的机械化，擴充了車站和樞紐，工業供給鐵路運輸部門更大型的機車和車輛，機車車輛裝上了自動車鉤和自動制動机，開始采用电气機車和內燃機車，所有这些都在鐵路運輸工作總結中肯定下來。

采用所有这些技術裝備的結果很快地表現出來了。1940年平均每天裝車數比1928年提高了兩倍多。同一時期鐵路的貨物

* 列寧：“在全俄運輸工人代表大會上的演說”。列寧文選1949年莫斯科外文版第2卷第839頁。

* 在克里姆林宮鐵路員工招待會上的演說。見1935年8月2日真報報。

周轉量和旅客運輸量提高了三倍多。列車平均總重、技術速度和旅行速度平均約提高了半倍。

這些指標在當時的情況下好像並不算壞。但是從1938年開始，我們對所有1930年以來進行的那些改造工作已然不能滿足。我們從1938年就開始感到困難，那時我們需要加緊進行鐵路運輸業的改造工作。

正因為如此，交通人民委員部早在1940年就編制出1940—1947年進一步發展鐵路並完成鐵路改造任務的計劃。在這個計劃里規定出一個宏偉的工作綱領。

對諸位說出幾個數目字，就足以充分說明這個計劃中所規定的建設規模。預定在八年的期間內改造重要鐵路綫路五萬公里，鋪以重型鋼軌及碎石道碴。擬修建復綫一萬八千公里，新綫一萬多公里，在四萬八千公里的綫路上安裝自動閉塞裝置，並以七萬副機械集中和電氣集中來裝備道岔，使六千公里鐵路電氣化，增建16個大型駝峯調車場和77個中小型駝峯調車場，加強樞紐及車站的配綫並增鋪站綫五千五百多公里，預定進行許多有關擴大客貨運部門建築物、住宅及文化生活建築物的工作，還進行許多有關發展鐵路運輸業建築工程工業化和修理基地的工作。

可惜的是戰爭阻礙了這個計劃的實現。戰爭期間運輸業的技術裝備遭到了嚴重的損壞。全部報廢的鐵路有26條，局部破壞的鐵路有8條。毀壞了鐵路綫路六萬五千多公里、橋隧建築物約一萬六千座、車站四千餘處和其他許多鐵路建築物。

當然，在修復工程量這樣龐大的情況下，在戰後第一個五年計劃期間，我們不僅來不及消滅鐵路輸送能力和鐵路個別部門發展上戰前就存在的落後現象，另外有些地區的鐵路，特別是烏拉爾和西伯利亞地區鐵路的技術裝備就更加落後了。我把

這些問題講給諸位建設工作者們，為的是諸位都是有義務協助我們提高鐵路技術裝備的基本人物，正因為諸位應當了解我們在鐵路運輸部門，特別是在東部地區所實行的各項措施的國家意義。

烏拉爾和西伯利亞地區的經濟早在戰前就發展很快，由於大部工業企業在偉大衛國戰爭期間，都遷移到這些地區，戰后第一個五年計劃及本屆五年計劃各年度計劃勝利完成，致使烏拉爾和西伯利亞地區的工農業都有顯著的增長。

1953年烏拉爾和西伯利亞西部地區煤的產量比1940年提高了1倍，原油6.4倍，銑鐵生產1.9倍，壓延鋼材2.3倍，鐵礦產量1.7倍，經濟用材輸出量1.2倍。這些經濟地區1953年上述產品比重約為全國總產量的30—50%。因此，雖然烏拉爾和西伯利亞鐵路總長僅為全國營業鐵路的12%，但1953年所承擔的貨物周轉量約為蘇聯全國鐵路總貨物周轉量的25%。

正因為如此，1953年這些鐵路的平均貨運強度約增加到1940年的2倍；其中許多重要干綫，如烏發—齊良賓斯克、鄂木斯克—新西伯利斯克，都超過全國鐵路平均貨運強度4—6倍。

由於順利地實現了黨和政府提高農業的措施，1954年需要從烏拉爾向西運送卡查赫斯坦、烏拉爾和西伯利亞新墾生熟荒地所收穫的糧食就達到1953年的2.5倍以上。

諸位都知道，根據黨和政府關於在上述地區進一步發展農業的決定，需要從速修建寬、窄軌鐵路，以便運出1955年內地收穫的糧食，還需要採取許多重要措施，以加強烏拉爾、西伯利亞和通往伏爾加河流域及中部地區各出境鐵路的通過能力。在這些地區進一步提高生產，到1960年貨運量將比1953

年增加 1.5 倍。

分析当地情况，就能够了解烏拉尔和西伯利亞鐵路技術裝備的实际状态，拟出保証急剧增高的运输量的必要措施。

为了防止我國这些經濟地區在运输上發生困难起見，預定進行擴建和改建这些鉄路的許多工作。

从下列資料中可以看出所拟定的措施的規模是如何龐大：在 1940—1953 年期間，即十四年的工夫，鄂木斯克、南烏拉尔、斯維爾德洛夫斯克及卡拉岡達鐵路完成了 70 億盧布的投資工程，从 1954 年—1960 年，即七年的工夫，需要完成不少于 200 億盧布的投資工程，或是說每年需要完成的投資工程平均增加到 5 倍多。这幾年这里应修建復綫 3,000 公里，其中有：卡尔達雷—阿克摩林斯克、斯維爾德洛夫斯克—彼尔姆、斯維爾德洛夫斯克—久棉—鄂木斯克、斯維爾德洛夫斯克—庫尔干等綫路。貨运繁忙的主要區段，將有 2,800 余公里綫路改为电气化鐵路。其中包括：烏發—齊良賓斯克—鄂木斯克—新西伯利亞—斯大林斯克及烏拉尔區全部鐵路。需要修建寬、窄軌鐵路 3,000 余公里，其中包括：斯大林斯克—亞巴干，通往西方的南西伯利亞鐵路干綫等。5,400 公里鐵路需要安裝自動閉塞裝置。需要進行擴充車站和樞紐，道岔安裝电气集中裝置等等大批工程。

需要做大量工作，以改善烏拉尔和西伯利亞鐵路職工的文化生活条件。

从以下的資料中可以看出：目前烏拉尔和西伯利亞鐵路共有住宅 210 万平方公尺，1954—1960 年將有 250 万平方公尺住宅交付使用，即增加一倍多。学校、幼兒園、托兒所、医院的席位或床位預定增加一倍左右。

能否給烏拉尔和西伯利亞鐵路職工以及全部鐵路職工建立

必要的文化生活条件，主要取决于各位建設工作者。

不僅烏拉爾和西伯利亞鐵路在提高輸送能力方面落后，其他許多地區也是一样。在提高輸送能力方面最落后的有烏發、嘉桑、奧連布爾克、古比雪夫、高尔基、莫斯科—果贊等鐵路。

目前莫斯科与烏拉爾之間的連一條復綫干綫还没有修通。經基洛夫到斯維爾德洛夫的北綫復綫早在1938年就開工了，但到1951年只有基洛夫—彼尔姆一段復綫通車，彼尔姆—斯維爾德洛夫斯克及基洛夫—高尔基的復綫尚未完工。

嘉桑鐵路差不多完全是單綫。莫斯科到塞藥蘭有61%的單綫區段。烏發和古比雪夫鐵路、布古爾馬方向是單綫，而塞藥蘭到齊良賓斯克的復綫方向又忙于运送顯著增多的管內貨物，以供發展迅速的石油工業的需要，并接运从烏拉爾运到中部地區的通过貨物。奧連布爾克鐵路基涅爾—奧連布爾克—奧爾斯克間也是單綫。

有的鐵路輸送能力的提高与運輸量的增長也不相適應，即如彼尔姆鐵路，由于輸送能力不夠，阻碍着木材工業及煤炭運輸的發展。其他許多鐵路也有類似情况。

1954年貨物周轉量比1940年增加一倍多，到1960年約增加二倍。因此，掌握鐵路運輸業顯著增長的貨物周轉量的問題乃是最近期間和不久將來國民經濟最迫切的問題之一。

这些情况都說明必須从速采取措施，以消滅目前鐵路技術裝備的落后現象，并在最短期內作好准备，以滿足國民經濟在客貨運輸方面日益增長的要求。

用什么办法来解决這個問題呢？应同時从以下兩方面着手：

当鐵路各方向每天运送貨物噸數的增長比列車通过对數的

增長迅速時，應提高列車總重來加強鐵路輸送能力；

提高鐵路本身的輸送能力來增加每天的行車對數。

上述兩方面互相關聯，所以在實現各項措施時，應當同時雙管齊下。

我在自己的講話中已經說過：解決提高鐵路輸送能力，問題最根本最有效的措施主要是大量提高列車總重，同時並提高行車速度。因此，我黨中央及蘇聯部長會議採取許多措施，以便供給鐵路運輸業重型機車及載重力大的車輛。

目前，鐵路運輸業對採用重型內燃機車是很注意的。大家都知道，內燃機車是最經濟的牽引工具之一。內燃機車有效系數比蒸汽機車大三倍，因而標準燃料消耗量也比蒸汽機車少到 $\frac{3}{4}$ 。

採用內燃機車時，就不需要修建許多的給水所，這對缺水地區修建鐵路來說，是特別重要的。

蘇聯是內燃機車的祖國。我們早在1924年初就制出了世界第一台內燃機車，列寧熱情地親自參加了這台內燃機車的設計和製造。

雖然內燃機車比蒸汽機車有顯而易見的優點，但內燃機車在蘇聯鐵路上的發展是非常落後的。預定在最近五年大量地製造內燃機車，交付鐵路使用。

在中亞細亞、伏爾加河流域、北高加索等地區鐵路的大部分改用內燃機車牽引。

建設工作者應時刻作好準備，以便在上述地區及時修好內燃機車有關的機務設備，交付使用，在各處建立必要的修理基地，以便迅速採用和最有效地運用最近將撥給鐵路使用的大批內燃機車。

貨運繁忙的干綫迅速改用电氣牽引，對提高鐵路的輸送能

力有很大意义。采用电气牵引時，就能夠提高列車重量标准，即或綫路坡道很陡，亦可提高到4,500—5,500噸。按照現在的重量标准來說，每天需要运行60—80对列車，如果采用电气牵引，每天只要运行一半的列車就可完成同样的运量。电气牵引能夠提高鐵路工作，在嚴寒气候条件下的可靠性。电气牵引節省的燃料比蒸汽牵引多1—2倍；还可以降低运输成本，改善劳动条件，大大提高鐵路有關行車各工作人員的劳动生產率。

电气牵引的經濟效果，即或在利用火力發電站供电的条件下，也可以根据新西伯利亞—巴拉賓—塔塔爾斯克鐵路运营工作總結來判断。1954年在巴拉賓區段改用电气牵引后，虽然車流平均每天增加1,000車，但运用的电气機車數比蒸汽機車却少 $\frac{1}{2}$ 。巴拉賓机務段職工人數差不多壓縮到 $\frac{1}{2}$ 。这个鐵路分局的运输成本降低 $\frac{1}{2}$ 还多。巴拉賓机務段冬天的工作也不再像前幾年那样成为尖銳的問題了。

大家都知道，在貨运極繁忙的鉄路上采用电气牵引、效果最大。在这情況下，初期的投資，由于降低运营費用，短期間內即可取得補償。低廉的水力發電是个重要的因素。苏联有貨运強度占世界最高位置的鉄路和占世界第一位的水力資源，因之具有廣泛發展电气牵引的一切条件。鐵路电气化从前是、現在仍然是我國电气化計劃的組成部分。

目前，苏联电气牵引的比重，僅占鐵路运输的5.7%。

这种情况說明鐵路电气化任务完成的不好。战后期間在鐵路工程機構的“帮助”下，計劃中規定的10,000公里左右的鐵路改用电气牵引的任务仍未能实现。这在很大程度上阻碍了某些重要鐵路區段輸送能力的提高。

为了加強鐵路輸送能力并進一步發展苏联的鐵路运输業，

需要完成大量的建設工程。最近十年中需要建成和交付使用的新綫約 25,000—30,000 公里、復綫 20,000 公里、电气化鐵路至少為 20,000—25,000 余公里；全部重要的鐵路綫都裝上自動閉塞裝置及其他的完善的行車聯絡裝置；擴充車站及樞紐；鞏固全國鐵路材料—技術基地，給鐵路職工建立必要的文化生活條件。

我之所以對你們—各位建設工作者，談這些問題，因為是為發展鐵路運輸、以及為不使鐵路運輸阻礙我國生產力的發展創造條件所擬定的一切措施能否實現，多半取決於你們。

我對你們—各位建設工作者，講所有這些問題是讓你們都徹底解地、明確地了解 1954 年完成的建設工程量（特別是重要鐵路建築物的交付使用）和最近幾年中需要各位實現的建設規模之間的距離是如何巨大。

我們每年交付使用的綫路不應當像 1954 年那樣只交付了 270 公里新綫，而每年需要交付的新綫是 2,500—3,000 公里。這不僅是必要，而且是完全可能的。應該回憶一下，1940 年曾有 4,500 公里新綫交付營業。甚至在困難的戰爭時期，1941—1945 年期間，雖有大量的修復工程，在五年期間就曾修鐵路 8,793 公里，或是說平均每年有 1,785 公里新綫交付營業。

我們每年需要交付使用的復綫不得少於 2,000—2,500 公里。1955 年就應當修成復綫 1,800 公里並交付營業。

鐵路其他一切部門的建築物，首先是烏拉爾、西伯利亞各主要鐵路以及各該鐵路東、西各方的出境綫，都應當盡量增加並加速交付使用。

制定的措施不許延緩實現。提高鐵路輸送能力的問題應予立即解決，1955 年就應當開始。這就是 1955 年鐵路基建投資

構成和投資方針与 1954 年大不相同的原因。

1955 年及 1956 年基建投資計劃的主要特點，是把主要工作移到烏拉爾、西伯利亞各鐵路及其出境綫去進行。1955 年運輸建設部建築安裝工程量同 1954 年比較平均增加 23 %。同時，烏拉爾的十四條鐵路及其出境綫 1955 年的基建投資額增加了 76 %，其中烏拉爾及西伯利亞五條鐵路——斯維爾德洛夫斯克、南烏拉爾、卡拉岡達、鄂木斯克及托姆斯克各鐵路增加了 113 %，即一倍多。

為了完成這些地區急劇上升的工作量，必須為烏拉爾和西伯利亞工程機構，配備足夠的工人，並保證所需各種機具和設備。

運輸建設部應特別注意鞏固和發展這些地區建設單位的工業化基地。運輸建設部建設單位的工業化基地很薄弱，而且分布的不均衡。其中有 70 % 位於西部地區，只有 30 % 位於烏拉爾和東部地區。這種情況不能認為合乎正軌。

運輸建設部提出，經會議討論的建議——打算從其他地區給東部地區抽調 9,600 工人，而在 1955 年初就需要 50,000—60,000 工人——顯然是不夠，而且錯誤的。

也沒擬定出具體措施，以保證 1955 年計劃中某些決定性工程所需物資和技術設備。

這樣，實際情況和你們會議上討論的問題實質之間有了很大的距離。從部領導及各地代表的發言中看不到要採取什麼樣的措施，用何種辦法來糾正業經造成的情況，以期在任何條件下都能保證完成建設計劃；首先完成烏拉爾、西伯利亞各鐵路及其出境綫的建設計劃。

遺憾的是，運輸建設部沒有這種行動綱領。無論如何必須有這種綱領，以便人們知道：明天作什麼，採取什麼方法和措施

來保證完成烏拉爾、西伯利亞各鐵路及其出境綫的建設計劃，应当采取什么办法來保證完成1955年計劃，準備完成1956年計劃。

同時，我們所關心的不僅是化用所撥資金的問題，而且還關心如何保證無條件地實現計劃中所規定的建築物交付使用的措施，特別是幾個重點工程，例如阿克摩林斯克—卡爾達雷、彼爾姆—斯維爾德洛夫斯克、阿格雷茲—卡納什、奧爾斯克—奧連布爾克—依列茨克、庫爾干—斯維爾德洛夫斯克，彼喬爾等鐵路的複綫。

在新墾生熟荒地各地區建設新綫，西伯利亞干綫塔塔爾斯克—鄂木斯克—伊西爾庫爾、捷馬—拉耶夫卡等鐵路的電氣化及其他和加強烏拉爾、西伯利亞各鐵路及其出境綫輸送能力及綫路通過能力有關的許多重要工作，都要求我們來做。

為了完成以上工作应当做到：

(1) 從中部、西部及南部各地區向東部地區鐵路遷移建築安裝工程單位70個、有組織的勞動力約40,000人。

早在戰前組織的流動性的建築安裝工程機構，是運輸建設部建設骨干的基本核心。我們組織這些機構的目的是在必要時使它們能夠迅速地遷移到工作量大、勞動力缺的地區。

在這些建設機構中必須創造條件，使我們的光榮青年擔任經常性的工作。青年們將願意參加烏拉爾和西伯利亞地區運輸的發展工作。

(2) 東部個別鐵路區段的複綫、窄軌鐵路、橋梁等工程，交給中部、西部、南部及高加索地區的建設機構去作。

我想，中部、西部、烏克蘭及高加索地區的建設工作者，因為他們1955年計劃任務不大，是可以勝利完成這個任務的。

無條件地完成烏拉爾和西伯利亞各鐵路1955年基本建設計