

蘇聯鐵路新發展

波·巴·別什切夫

伊·維·柯瓦畧夫

人民鐵道出版社

蘇聯鐵路新發展

波·巴·別什切夫

伊·維·柯瓦畧夫

人民鐵道出版社

一九五四年·北京

本書選譯了蘇聯交通部部長伊·維·柯瓦畧夫和波·巴·別什切夫兩同志的幾篇論文和報告。這些文件論列了蘇聯鐵路自偉大衛國戰爭勝利以來的發展問題。

本書除供鐵路人員學習外，並可供國民經濟建設工作人員的參考。

本書各篇，係鐵道部翻譯處、哈爾濱鐵路管理局翻譯處和本社工作同志分別譯成。

· 蘇聯鐵路新發展

波·巴·別什切夫

蘇聯 伊·維·柯瓦畧夫 著

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府十七號)

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市東單二條三十號)

一九五四年八月初版第一次印刷 平裝印1—2,080冊

書號：221 開本：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印張2 $\frac{1}{4}$ 44千字 定價3,200元

目 錄

新五年計劃中的鐵路運輸·····	蘇聯交通部部长	伊·維·柯瓦略夫(一)
蘇聯鐵路發展的基本問題·····	蘇聯交通部部长	波·巴·別什切夫(三二)
在蘇聯共產黨第十九次代表大會上的發言蘇聯交通部部长	波·巴·別什切夫(五一)	
改進鐵路運輸業的工作·····	蘇聯交通部部长	波·巴·別什切夫(六一)

新五年計劃中的鐵路運輸

——一九四六年十月十三日在莫斯科職工文化宮的演說

蘇聯交通部部長

伊·維·柯瓦略夫

運輸事業和工業農業，同為物質生產上的特殊部門。在工業農業裏所開始的生產過程，是由運輸部門把它繼續執行下去的，例如將甲地的物產運往乙地，或把製成品運往需用的地區等。由於鐵路業務的順利發展，才能提高工業農業，鞏固國防，發展貨物交流，繁榮貿易，和滿足蘇聯人民日見增高的物質上文化上的要求。

運輸事業給國家生產力的發展，開闢了遠大的前程。我們的國家，密佈着不可數計的天然寶藏，有着億萬愛好勞動的人民。例如庫茲涅次基及彼喬爾斯基的煤、伊森巴葉夫斯基的石油、麻各尼托郭爾斯基的五金、巴爾哈什的銅等，假若沒有鐵路，就不能用以供應國民經濟的需要。各地區之間的互相聯系，彼此間的產品交換，以及促進農村與工業中心間的貨物交流等，沒有高度效能和密佈的鐵路網，是不能實現的。列寧指示了我們：「鐵路——這是一個紐帶，是城鄉間和工農業聯系上最明顯的表現之一，社會主義就完全建築在這個基礎上。」（列寧全集二十二卷四九四頁。）

鐵路在各種運輸之中，對於蘇聯是具有決定意義的。我國擁有超過世界上任何大國的廣大領土。要想從東到西橫貫我國，必須經過一萬五千公里的路程，從南到北也達五千公里。而在英國，南北的行程僅為一千公里，從西到東不過二百公里而已。

蘇聯的鐵路，每天都編組並發出貨車一萬四千列，載運貨物幾百萬噸，並有客車六千五百列，載運旅客四百萬人。由此足可證明它的工作規模龐大、繁多、和種類複雜。如果把我們一日間所使用的貨車，編為一列，則它的頭部在莫斯科，而尾部將近於列寧格勒。

鐵路技術資材——如綫路、橋梁、機車車輛等的價值，佔我國主要基金的六分之一。鐵路運輸所需用的煤，佔全國總開採量的三分之一，而五金的需用也佔全國熔冶量的四分之一。

鐵路職工是我國最大的勞動行列，蘇聯全部的工人和職員裏，每十人中就有一人是鐵路人員。

在運輸中級教育學校裏，有百萬職工子弟就學；專科大學及工業專門學校裏，培育着專門人材在六萬人以上。在鐵路醫療機關，工作着十萬七千醫務人員。蘇聯各省區，共有療養院及休養所一百六十處專供鐵路職工療養之用。

不久以前，瑞典的鐵路職工代表團曾經到過我們的專科大學和南方療養院。蘇聯鐵路人員的專科教育和保健設施的廣泛，頗使他們驚奇，他們怎麼也沒想到竟有像索城司

基那樣精美的療養院來療養工人——鐵路人員。經過和那裏療養的大部職工談話之後，他們才確信了這個事實。他們所以驚奇的原因，是不但在瑞典沒有工人的運輸專門學校和療養院，就是在英國以及其他國家也同樣是沒有的。

斯大林同志對於蘇聯鐵路運輸的特殊意義，曾首先指出：「英國如果沒有優良的海上運輸，來把它為數衆多的領土聯結在一起，其國家將不堪設想。同樣的，作為一個國家的蘇聯，如果沒有頭等的鐵路把它為數衆多的省和區聯結成爲一個統一的整體，也是不可思議的。」（一九三五年七月三十日在克里姆林宮鐵路職工招待會上講話）。

由於此次戰爭和戰後國民經濟發展期間的經驗，也可以證明鐵路運輸在擔負大量貨運上，有決定的意義。在戰前，許多國家曾經流傳着可用汽車運輸代替鐵路運輸的論調；但是戰爭一起，就像擁有三千萬輛汽車運輸的美國，也僅只提高了百分之九，然而鐵路運輸反增加了兩倍。

由於今年夏季二十五萬美國鐵路職工的罷工，可以證明鐵路業務，就是在美國，也具有相當重要的存在意義。此次罷工，立即破壞了所有經濟的聯系，急劇地削減了工業生產和貿易的數量。雖經政府動員其他各種運輸，但也沒能代替由於罷工而窒息的鐵路。致使幾十萬人於下班後不能由紐約回家，或不能到紐約去上班。

在蘇維埃國家發展的各階段上，黨與政府以及列寧和斯大林同志本人，對於蘇聯鐵路運輸的發展，都表示極大地關切。

在斯大林五年計劃的年份裏，我們全國人民以英勇的勞動，實現了鐵路技術的改進，增強了行車效率。

在五年計劃的年份裏，共興建了一萬三千四百公里新綫路，九千一百公里複綫，電氣化了一千九百公里綫路，並裝置了八千四百公里鐵路沿綫的自動閉塞設備。完成了路綫改善工作，發展了很多的樞紐站及車站，新建和機械化了三十五座以上的編車溜放場。在此期間內，鐵路擁有了一萬一千八百五十二台機車，二十八萬四千輛貨車。一萬一千八百輛客車。有四十七萬五千輛車輛裝置了自動制動器，二十四萬八千輛車輛裝置了自動連結器，同時並培育具有新式技術的優秀鐵路幹部人員。

蘇聯鐵路的貨運周轉，直綫地上升着。一九一三年至一九四〇年的貨運量，就增加了六倍，其中首先是因為煤、礦產、五金以及各種重要的工農業貨運的增加。蘇聯鐵路貨運增長的速度，超過了其他任何國家，直到第二次世界大戰開始，很多資本主義國家，都沒能恢復一九二九年的運輸最高水準。蘇聯鐵路的貨運載重率，到一九三八年已經比較美國超過了三倍，比英國超出五倍。

蘇聯在偉大的衛國戰爭的初期，就有了發達的鐵路網——全長十萬公里以上，並有了堅實的物質——技術基礎，所以它能够接受戰時的負擔。惟有如此，鐵路運輸在偉大的衛國戰爭時期，雖在最困難條件和重大破壞之下，也才能很有效地執行了它的任務——確保了前綫與國民經濟需要的運輸任務。

偉大衛國戰爭中的鐵路運輸

此次的世界大戰是大規模的、滿佈着進步技術部隊的戰爭，是需要絕對機動性的戰爭；所有戰爭的重擔，首先是放在運輸上的。爲了爭取勝利，在偉大的衛國戰爭中，鐵路表現了我們社會主義國家，在建立戰時國民經濟與動員物質資源上的優越性。如果沒有發達和組織健全的鐵路運輸，我們的全部經濟勢不可能轉入戰時軌範。法西斯德國熟悉鐵路在確保運輸上具有決定的作用，於是在進攻波蘭、比利時、法國、南斯拉夫、希臘等國時，首先從空中破壞了它們的主要鐵路樞紐、橋梁和其他鐵路建築物，用以窒息各該國的列車運行。

希特勒德國背信義進攻蘇聯，最初也妄想大量破壞鐵路來切斷軍事運輸，並以窒息蘇聯的鐵路。戰事初期，希特勒報紙怕力傑爾·切伊同格就曾登載過「德國空軍於東綫開戰之始，即對大多數鐵路作慘重的破壞，對通往前綫的鐵路，反覆轟炸，炸毀車輛，這樣，使得即到一九四一年還是毫無希望的蘇聯鐵路的情況，不久將更陷於絕境了。」但是事實揭穿了法西斯報紙與宣傳的一片鬼話。

德國法西斯的參謀本部，在計劃閃電戰術的時候，對蘇聯鐵路的效能與力量估計不足。法西斯的參謀本部滿想蘇聯的運輸，也像波蘭、比利時、法國及其他等國的立即解

體一樣，擔負不起戰爭所給與的任務。可是德國參謀本部的這種幻想，由於整個戰爭時期蘇聯鐵路的工作表現，予以推翻了。

偉大衛國戰爭時期鐵路工作的性質，與以往戰時的工作，可以說是根本不同的。在此次戰爭中，敵人從黑海至白令海的廣大戰線上突然進擊，大量空襲，以及摩托機械化部隊向我國內部急驟行動的結果，都給鐵路工作造成了完全新的條件。

蘇聯的運輸，在衛國戰爭的階段裏，必須同時完成龐大動員和戰術戰略上的各項輸送任務。所有這些，都是配合着大量的撤退運輸，以及國防工業上所需要的國民經濟的運輸來進行的。在此期間，成百萬的烏克蘭，別洛露西亞，以及其他西方共和國與各省的蘇聯公民和幾千座工廠，都由西向東輸送去了。

爲了表明在這緊張階段裏，鐵路工作在軍運上的發揮，我們列舉下面的事實來作比較。如一九四一年六月的一個星期內，軍用列車載運量，比帝俄時代一九一四年集中於兩個月期間的軍用列車載運量，要高出一倍半。

蘇聯的鐵路職工，在戰爭一開始，就在敵人的空襲或遠射程砲火之下工作。法西斯空軍於戰爭的最初兩年內，僅對蘇聯最主要的鐵路樞紐所投擲的巨型炸彈，就在四十萬枚以上，其中，在穆爾曼斯克投擲六萬二千枚，郭姆利四千枚，高羅斯坦及達爾尼次各二千枚。雖然對各鐵路樞紐殘酷地轟炸，並破壞了鐵路經濟，可是敵人並沒有達到窒息鐵路的目的。各樞紐站或車站的工作，即在最殘酷空襲之後，也沒有間斷過八小時以

上。

鐵路在戰爭時期不間斷地工作，適足以證明鐵路對戰爭的準備並沒有受技術問題的限制。我們的黨，很理想地培育了鐵路幹部人員，鍛鍊了他們的意志，教會了他們與困難作鬥爭並克服困難，教養了鐵路職工要有大無畏精神和對蘇維埃祖國的忠誠。因此，蘇聯的人們，發揮了他們的本能，在短期間內，把破碎的技術設備，由毀滅裏扶植起來。恢復並推動了列車，使之行駛於敵人認為永難恢復的鐵路綫上。敵人的炸彈，只能破壞鐵路樞紐的技術設備，但它永遠不能摧毀英雄的鐵路運輸勞動者們、軍事鐵路職工們和蘇聯軍事交通的官兵們的不屈不撓的意志。

偉大衛國戰爭時期，蘇聯的鐵路運輸，確切地保證了我們武裝力量的運送，並完成了祖國所付予的任務。斯大林同志指出：「我們的運輸所擔負的責任，幾乎是其他任何國家所不能擔負的。」

德寇於斯大林格勒潰敗之後，希特勒軍隊統率部爲了掩護撤退的軍隊，擬議了一個狡猾的典型法西斯式的計劃。他們敗走時，想要逃脫蘇軍的追殲，於是把鐵路、工廠、住宅、通信、水道全部破壞。被他們破壞的有六萬四千里鐵路，一萬三千座橋梁，四千一百處鐵路車站，一千六百座水塔，三百一十七個機務段，一百二十九座工廠，五十萬公里通信綫路，破壞或劫掠去的有一萬五千八百台機車和四十二萬八千輛車輛，並把鐵路職工住宅，掃數摧毀。這種對於鐵路嚴重而野蠻的破壞，是有史以來所未見的。

就是我們的同盟者，也曾表示過擔心：經過如此巨大破壞的運輸，是否能保證蘇聯軍隊的進軍？美國有一家報紙，於一九四四年一月，曾經以『蘇聯鐵路職工完成在戰爭期間無法完成的任務』為題，刊載着說：「一九四一年十一月希特勒發表已經佔領蘇聯鐵路四萬公里時，我們幾乎不能相信蘇聯的運輸組織，還能有再恢復起來作大規模進軍之用的一天。」然而那時的不相信，現在却成為事實了。

修復工作者的面前，擺着的任務是：保證高速度的工作，並且不允許在進軍時，發生鐵路中斷。重要線路的修復工作速度，每晝夜竟達到十六公里。就以普通人來說，即或不作其他任何工作，而只徒步行走，一天也不過能走二十五至三十公里，兩相比較，即可充分予以說明。

基輔附近的第聶泊河大橋，全長一公里多，雖在法西斯空軍不斷轟炸之下，竟能以每晝夜八十一公尺的平均修復速度，在十三天內，完全修好。同時美國人在一九四五年修復不受轟炸威脅的杜伊司堡的萊茵河橋，修復速度，僅能達到每晝夜五十六公尺，而維則爾萊茵河橋的修復，每晝夜僅十九公尺。

大規模和高速度的鐵路恢復工作，所以能够完成，而且使『羣疑盡釋』的緣故，是因為恢復者的工作，是由國防委員會與斯大林同志親自來指揮的。至於由法西斯奴役下所解放出來的前綫一帶的蘇聯人民，也供給修復機關以不可估計的幫助。前綫左近的農村城鎮居民，不分婦女老幼，對於減輕修復機關的工作，和增加工作速度，未曾吝惜過。

他們的勞動。重要的綫路上，在前綫軍事委員會指導下，有幾萬人民參加工作。

根據國防委員會的決議，建立了鐵道兵團、軍事運輸部以及機車特別預備隊。他們是保證前綫鐵路修復與運行工作成功的主要力量。如若沒有軍事運輸部與機車隊等，就不可能在敵人破壞的前綫鐵路各段上，建立起來不間斷的工作。由十五到三十台機車所編成的機車隊與活動修理工廠相互配合，替代了被毀的機務段。軍事運輸部在具有全部鐵路專門技術之下，立即修復綫路，保證了列車的運行。

偉大的衛國戰爭時期，在我們國土上，曾經保證了臨時修復工程計有：五萬多公里鐵路，一萬三千座橋梁，數千公里複綫、通信綫路、站綫等。戰事將終結時，我國所有各鐵路綫，幾已全部通車。

爲了保證在波蘭、南斯拉夫、捷克、羅馬尼亞、保加利亞、匈牙利、德國等國境內蘇軍的聯系，曾經修復數萬公里綫路，數千座大型建築物（橋梁、涵洞、隧道）。在修復給水、通信以及其他鐵路建築物上，也曾作了很大的工作。

恢復與發展鐵路運輸的新五年計劃

蘇聯人民和它的武裝力量，在對希特勒德國和日本帝國主義戰爭上，獲得了完全勝利。蘇聯在這次戰爭上，把我們的軍事和經濟威力，國家與社會制度的鞏固，和人民生

存能力，以及多民族的社會主義國家的不可摧毀性，又一次地顯示給全世界。

勝利地結束了這次戰爭，我們國家重新步入了和平的社會主義建設時期。蘇聯人民，用他們原有的力量 and 無盡藏的精力，來着手恢復被破壞了的經濟，同時更要完成偉大的斯大林所創制的五年計劃。

恢復和發展蘇聯國民經濟的五年計劃，預先規定了一九五〇年工業生產量，比戰前水準要增加到百分之四十八，農產品要增加百分之二十七。國民經濟投資總額，每年要增長百分之十二，五年間達到二千五百零三億盧布。為配合這樣的國民經濟發展速度，在一九五〇年，鐵路應完成五千三百二十億噸公里的工作，也就是比一九四〇年的運輸，增加百分之二十八，為了保證完成這個五年計劃所擬定的蘇聯經濟發展速度，鐵路運輸，不僅要和其他的國民經濟重要部門看齊，而且要超過它們。因此，新五年計劃最重要的任務，首先要將鐵路運輸與重工業並駕齊驅地恢復起來。對於當前業務的尺度，由於鐵路運輸在五年內能得到投資額四百零一億盧布——幾乎相等於全部國民經濟投資額的六分之一——就可充分說明了。

在這五年中的運輸業，不僅要恢復它技術上的裝備和行車效率，而且要大大地超過戰前水準。尤其是烏拉爾和西伯利亞區、中央區、頓巴斯和高加索等地區。這是一個有趣的關於鐵路運輸的對照，比如德國在第一次世界大戰後，為了使它的運輸達到戰前水準，就經過十年之久，雖然德國境內，在此期間中，並沒有軍事行動，也沒受到空襲的

影響。

大宗的款項，要用在什麼地方呢？要用在主要的恢復工作，建設新鐵路，重新裝置運輸技術設備，以及發展科學和改善鐵路職工居住生活條件上。幾乎佔有鐵路運輸全部主要工作量的四分之一，預定要用在烏拉爾和西伯利亞鐵路上。雖然這些還是在戰前進行的，可是烏拉爾和西伯利亞的鐵路運輸落後於該區工業發展的一般水平。在戰爭期間，烏拉爾和西伯利亞的工業生產，有猛烈的發展，因此，該兩區鐵路技術基礎與國民經濟在運輸上的要求之間，更擴大了不均衡的現象。加以惡劣的嚴冬條件——奇寒、狂風和大雪——這些給烏拉爾和西伯利亞鐵路構成了更多的困難。

爲克服這些困難，五年計劃擬定了整個的辦法，特別是使主要幹線電氣化，建設新綫和恢復舊綫，改修樞紐站、機務設備、給水設備、通信設備和信號裝置，並使除雪工作機械化。這一切可使向庫茲巴斯——烏拉爾方面的行車效率增加到一倍半，向卡拉幹達——烏拉爾方面增加二倍。

頓巴斯——克里涅洛日鐵路的技術設備和行車效率，因戰爭受到了重大破壞的影響，造成在這些鐵路上對於逐漸增多的貨物周轉有難以掌握的困難，因此，五年計劃規定了用大部的工作（運輸的全部投資八分之一）儘先來修復頓巴斯——克里涅洛日鐵路。

爲克服鐵路日常工作及完成五年計劃工作上的困難，需要訓練和教育新的鐵路人員幹部，並且要普遍推廣優秀的有系統地超過標準的斯達漢諾夫運動者的先進經驗。

隨着—部分紅軍進軍後所進行的鐵路修復，保證了被破壞的鐵路的迅速通行。可是敵人在鐵路運輸上所造成的創傷，在戰爭進行中，未能完全治好。許多臨時建築物，尤其是在修復初期所建造的木橋，既妨碍鐵路正常運輸，又限制了列車運轉速度。需要大量的資材，才可以使它恢復正常狀態。

五年計劃預定在一九四八年內，要完成基本修復工作的鐵路，計有：頓巴斯煤礦和克里涅洛日礦區、從莫斯科至頓巴斯和列寧格勒以及高加索等地的綫路，全長一千五百公里，——這是我們首要的任務。至於收復區其他鐵路的基本修復工程，應在一九五〇年以前完成。

在此次五年計劃期間，應在曾被佔領的鐵路中修復並移交使用八千公里以上的複綫，其中包括强有力的複綫幹綫如下：莫斯科—里加、莫斯科—加里寧格勒、莫斯科—布列斯特、莫斯科—里沃夫各綫以及由莫斯科到頓巴斯、到高加索、到列寧格勒和由頓巴斯到克里涅洛日、到波涅勵日耶等。

在此次五年計劃期間，修復複綫的同時，並要徹底修復所有綫路的其它建築物：車站和樞紐站機務設備、給水設備、通信設備和信號裝置等。已經修復的大部分將要裝置自動閉塞器，因為它能提高行車效率。

在已經修復的鐵路上，實際還要重新建築一萬三千座以上的橋梁，其中有十六座是經過第聶泊河的，十一座經過頓河和北頓涅茨河，還有其它很多的橋梁是經過蘇聯各大

河流。在這五年期間僅爲建築橋梁，就需要約五十萬噸的金屬桁梁和一百萬噸的水泥。

在一九四六—一九五〇年間將要建築七千二百三十公里的新鐵路。

在新五年計劃中所要實現的最大的鐵路建築，是南部西伯利亞幹綫，這條幹綫保證了西伯利亞和烏拉爾以及蘇聯歐洲部分新的補充的聯系。南部西伯利亞幹綫由阿巴堪到古比雪夫地區全長有四千公里。爲了建設這條幹綫，要做一億一千四百萬立方公尺的土方，鋪墊九百萬立方公尺的道碴，八百萬根枕木，四千五百公里長的鋼軌，興修二千五百座大型建築物（其中有四十五座大橋），及三處全長五公里的隧道。在這條預定綫上，計劃建築二百零五處會議站和車站。靠近它們，不久將有村莊和城市出現。

在我們國家裏，從來沒有過在如此短促的期間內，而能完成如此巨大的鐵路建設。如土耳科西伯鐵路是第一次五年計劃中最大規模的鐵路建設，但其主要工程數量比南部西伯利亞幹綫還要小百分之七八十。

南部西伯利亞鐵路幹綫，在國民經濟上具有特別的重要意義。它把庫茲巴斯的煤和南部烏拉爾的冶金，用直達的鐵路綫聯系起來，並能改善哥薩克司坦和西伯利亞地區的運輸狀況，使天然的富源——鐵礦和有色金屬礦、化學原料、豐富的林產、肥沃的土地等得以開發。幹綫的西段，由馬格尼托哥爾斯克到古比雪夫城的這一段，縮短運輸馬格尼托哥爾斯克金屬和卡拉幹斯克煤的路程，保證南部烏拉爾和巴什基里亞共和國新的富庶區域的發展，這將成爲橫貫烏拉爾山脈的又一條鐵路。