

縣办简易铁路

朱醒西、馬益标、黃郁青編



科学普及出版社

县办簡易鉄路

朱醒西、馬益标、黃郁青編

科学普及出版社

1959年·北京

总号: 1278

县办簡易铁路

編 者: 朱 醒 西、馬 益 标、黃 郁 青

出版者: 科 学 普 及 出 版 社

(北京市西直門外柳家園)

北京市書刊出版業營業許可証出字第091号

發行者: 新 華 書 店

印刷者: 工 人 出 版 社 印 刷 厂

(北京市北新橋臨駝胡同四号)

开本: 787×1092 1/32

印張: 1 $\frac{1}{4}$

1959年2月第 1 版

字數: 24,000

1959年2月第1次印刷

印數: 2,050

統一書号: 15051·236

定 价: (7)1 角 3 分

目 录

編者的話.....	(1)
土鐵路——地方運輸的新生力量	人民日報社論 (3)
縣的建設力量究竟有多大	人民日報社論 (7)
介紹孟縣人民鐵路	中共孟縣縣委 (10)
關於甘肅省渭源縣縣辦小型簡易鐵路的報告	國家經濟委員會交通局 (14)
關於山西省盩縣、河北省邢台縣縣辦小型 簡易鐵路的調查報告	國家經濟委員會交通局 (17)
廣安縣苦戰五個月修成礦區土鐵路	中共四川省交通工作部工作組 (25)
營口縣修建小型簡易鐵路，解決運輸問題.....	(28)
勃利縣辦鐵路	周威儀 (33)

編者的話

在工业战线上“以鋼为綱，全面跃进的方針”，也带动了交通运输事业的发展。工农业生产大跃进，特别是鋼鐵生产飞跃发展的新形势，迫切要求运输工作及时跟上去；同时，也为交通运输的发展提供了有利条件。山西省孟县于1958年6月間首創了一条小型簡易鐵路，不但为解决当地鋼鐵生产的运输問題找到了一条出路，并为全党全民办鐵路树起了一面鮮紅的旗帜。繼孟县之后，渭源、張掖、邢台、广安和营口等县都修建了簡易鐵路，勃利县也依靠自己的力量，修成了鐵路專用綫。

这些簡易鐵路的建成，有着極為重大的意义：

第一、它是地方运输中的一支新生力量，能够解决当地的运输問題，促进了工农业生产特别是鋼鐵生产的发展。

第二、打破了人們对修建鐵路的神秘观念，解放了思想，充分証明了在交通运输建設方面同样可以大搞群众运动；在鐵路建設中，完全能够貫徹“大洋群”与“小土群”相結合的方針，用两条腿走路，从而加速全国交通运输網的建設。

第三、充分說明了一个县的建設力量是非常可观的，只要充分調动这一力量，就可以大大加速社会主义的建設。

第四、可以就地取材，因陋就簡，建設快，收效快，技术易为群众掌握，县、公社、和中小厂矿、企业都能自办，可以遍地开花；可以节省大量的劳动力和資金。

第五、为地方交通建設培养了干部和技术工人。

目前，簡易鐵路虽还处于初創阶段，但已初步显示了它在

運輸中的重大作用。一九五九年工农业生产将有更大的跃进，各地还需要大大發展交通運輸，大量修建簡易鐵路。因此，我們把已經收集到的有关县办簡易鐵路的經驗編印成冊，供各地和有關部門在規劃与修建簡易鐵路时参考。但是，希望各地不要受已有經驗的限制，而应根据当地的具体条件，發揮独創精神，修建多种多样的簡易鐵路。

各地在修建簡易鐵路时，事先需要作出規劃，并与其他運輸方式如汽車列車運輸进行比較，以求經濟实用。目前，在地方陆路運輸中，具有較大運輸能力的，有两种運輸方式。一种是汽車列車運輸，一种就是簡易鐵路。这两种運輸方式都值得大力推广。各地应根据需要与可能，在貫徹就地取材、因地制宜的原則下，按照当地的不同条件和具体情况，进行規劃和建設。

目前，各地修建的簡易鐵路，在技术設備上还不够完備；機車大多是旧汽車或柴油机改装的，一般牽引能力較小；生鐵鑄軌的抗压强度較差；通过能力較小，等等。这些問題，曾成为某些人反对修建簡易鐵路的借口。今后在修建簡易鐵路的过程中，还是会遇到各种困难和阻力的。所有这些問題，根据各地已有經驗，只要党委加强領導，政治挂帅，依靠广大群众的智慧和革命干劲，都是可以得到解决的。

这本小冊子里收集的材料，有些我們在文字上作了一些刪改，如有不妥之处，希望指正。

一九五九年一月

土鐵路 地方運輸的新生力量

自从山西省的孟县，甘肃省的渭源、張掖等县創辦土鐵路以来，許多地方都學習这个經驗，自己創辦鐵路。有些省还制訂了或正在制訂修建土鐵路的规划，其中山西省的规划訂得比較早，动手也比較早，現在全省已有两百四十多公里土鐵路全面动工，还有六百多公里土鐵路已经开始勘测地形。这对于發展地方經濟和全国交通運輸事业有着重大的意义。

土鐵路是地方運輸中的一支新生力量。我們的地方運輸通常主要是依靠汽車、小貨輪以及木帆船、騾馬大車等民間運輸工具来担负的。汽車、小貨輪和木帆船、騾馬大車等等，固然是地方運輸中不可忽視的力量，今后我們在这些方面的工作还要繼續加强，在一切有可能的地方，汽車運輸和水上運輸都要进一步的發展，民間運輸工具更應該充分利用起来并适当發展；但是，仅仅这样还是不能适应地方經濟日益發展的需要。这在过去一年中已經被許多事实証明了。

过去一年中，各地認真貫徹了党所提出的关于發展經濟的一整套的两条腿走路的方針，發揮了各个方面的積極因素，使我国的工农业生产突飞猛进地發展，建設的声音不只来自少数工业城市，而且来自許許多多过去毫无工业的穷乡僻壤。这种工业遍地开花的形势，反映在運輸上，就不仅是量的增長，而且还要求面的扩大，要求在过去沒有道路的地方开辟出道路来，在过去沒有運輸力量的地方聚結起運輸力量来。为了适应这种形势的要求，过去一个时期，各地党委一方面動員了現有的全部運輸力量，一方面还發動群众，發展了多种多样簡便易行效

果显著的运输方式。土铁路就是其中之一。这种用铁水浇铸的轨道铺筑的铁路，技术比较简单，投资小，却能很快地收效，担负起很大的运量。

土铁路的作用，在最近一个时期看得更加清楚。最近一个时期，随着钢铁工业“小土群”进入整顿、巩固和提高的新阶段，特别是随便许多土洋结合的小型钢铁的联合企业的建设，地方工业发展的形势又有了一些重要的变化，这就是由分散走向相对的集中。这种形势，给地方运输部门提出了更繁重的要求：运量增加了，集中了，需要有固定的运输力量。在这种情况下，如果继续主要用骡马大车等民间运输工具，势必经常集中大批人力、畜力，这是有相当困难的。即使能集中这么多人力、畜力，道路也走不开，成本也嫌太高。而土铁路却能胜任这种大量的、经常的运输任务，节省大量的劳动力。例如山西省晋城县巴公红旗人民公社，用半个月的时间建成三公里长的土铁路，每天能给钢铁厂运八百吨煤，基本上解决了煤炭和钢铁等物资的运输问题，腾出了八百多个劳动力、一千头牲口和一千多辆铁轮大车。

也许有人说：“要搞铁路，为什么不搞钢轨的铁路呢？铁轨的铁路太落后了！”是的，钢轨的铁路比铺铁轨的土铁路先进得多，我们也正在大力建设钢轨的铁路。但是，目前我国的钢轨生产还不富裕，我们还只能把有限的钢轨用到最关紧要的运输线路上去，还不可能为各地土洋结合的小型钢铁联合企业修建钢轨铁路。何况这些土洋结合的小型钢铁联合企业，同分散的炼钢点、炼铁点比较起来，虽然是集中得多了，但仍然分布得相当广阔，产量也比大中型的钢铁联合企业少得多，为这些小型钢铁联合企业建造钢轨铁路，目前不仅不可能，而且也没有必要。

在建造鋼軌鐵路的同时，修建用鐵軌鋪筑的土鐵路，也是一个用两条腿走路的問題。两条腿走路的方針并不是哪一个人憑空想出来的。在社会生活中，比較先进的技术和比較落后的技术总是并存的，土和洋也总是并存的。沒有落后，便无所谓先进；沒有土便无所谓洋。我們的党只不过分析了这种社会現象，認識到土洋并存是一种客观規律，从而提出了土洋并举的方針，来利用这个規律。拿鐵路來說，世界上任何一个国家的鐵路，都有双軌單軌之分，也都有重軌輕軌之分。双軌的通过能力大，重軌在技术上比較先进；單軌的通过能力比較小，輕軌在技术上比較落后，但它們却同时并存着。双軌重軌鋪在运输繁忙的地段，單軌輕軌鋪在运输量比較小的地段，誰也不認為这是什么不合理的事情。既然鐵路有双軌單軌、重軌輕軌之分是完全合理的，为什么不可以再有一种鋼軌鐵軌之分呢？这种分別适应运量大小不同的各个地区的不同要求，是完全合理的，任何輕視土鐵路的想法都是不正确的。

建造土鐵路，一定要同周圍的运输綫路，特別是要尽可能同周圍的洋鐵路、同运输干綫联系起来。运输，貴在四通八达。土鐵路不同周圍的运输綫路，特別是运输干綫联系起来，就不能达到暢通无阻的目的，土鐵路的作用也就受到很大的限制。大家知道，“全国一盘棋”，地方經濟的發展不能离开全国經濟的發展，地方运输也不能同全国的运输網割裂开来。过去一个时期，各省的生鉄外調成为一个很大的問題。其中重要原因之一，就是短途运输落后于干綫运输，散在四乡的生鉄不能很快地集中到运输干綫上来。土鐵路的建設應該注意到解决这个問題。对于地方說来，也只有把土鐵路同洋鐵路或其他运输干綫連結起来，才能使地方上的建設取得外地的支援，使地方經濟生活随着全国經濟生活的脉搏一起跳动。这就需要各地在規

划土鐵路布局的时候，不只考虑到地方經濟的發展，而且要考虑到周圍運輸綫路，特别是同洋鐵路等運輸干綫的銜接。当然，由于某些特殊的情况，例如地方偏僻，交通不便等，土鐵路一时难于同運輸干綫連結起来，只能建筑一段土鐵路，也是不应该反对的。

土鐵路的建造，还是一个新問題，我們在这方面的經驗还不多，还有待于繼續从实践中提高認識，总结經驗。但是，土鐵路的作用，却是完全可以肯定的。它同汽車列車運輸、索道運輸，木軌運輸、木船拖帶運輸等一样，都是在1958年經濟生活的偉大实践中經受过考驗的。我們一定要重視这支新生力量，支持它的發展。

几年来我国鐵路建設事業的發展是惊人的。但是，同我国辽闊的国土比較起来数量还是太少了。如果在抓紧建設鋼軌鐵路干綫的同时大办土鐵路，就不仅能充实地方運輸的力量活跃地方經濟的發展，而且能够用比較短的时候，在全国範圍內形成一个四通八达的鐵路網。这是一个多么美好的前景啊！

(原載一九五九年一月四日人民日報)

县的建設力量究竟有多大

在山西省孟县自办的小鐵路試車之后，甘肅省渭源县和張掖县自办的小鐵路也已通車。甘肅省并决定在今后三年内依靠群众动员各县的力量自建一万公里的中小型鐵路。这是我国鐵路建設事业中一项重大的創举。

这种鐵路，可以叫做簡易鐵路。在鐵路技术上当然不是先进的，但在我国目前的具体情况下，却是一项值得注意的先进經驗。

和我国的其它建設事业一样，为了从根本上进行技术改造，大大發展社会生产力，鐵路的建設也必须尽可能采用世界上最新的技术成就（例如，鐵路的电气化、自动閉塞、內燃機車等等），必須用最快的速度来發展現代化的鐵路網。然而，这种最新的技术成就、現代化的鐵路網，还不可能馬上普及到全国每一个角落；而全国工农业生产大跃进的新形势，又迫切要求运输工作能及时跟上来，否則就可能影响生产的迅速發展。在这种情况下，和兴建現代化鐵路網的同时，举办既經濟又能迅速收效的小型鐵路，就有十分迫切和现实的意义了。以甘肅省渭源县为例，由于工业和农业生产的大跃进，今年粮食亩产量由二百一十斤提高到五百斤，地方工业产值由不足千万元上升至八千万元，一年即超过农业总产值一倍多。这样，全县需要流动的十四种物资，如粮食、肥料、燃料、农具、工业产品、生活用品、各种原料等，約十二亿四千万斤，等于去年运量的两倍。如果用汽車，需要載重四吨的卡車一百輛，連續运

送一千五百多天。如用兽力車，需要載重四百斤的車一萬輛，不間斷地運輸三百多天。如果用人背、肩挑、牲口馱，根本無法完成運輸任務。渭源县還不可能立即取得大批汽車，也沒有那樣多的兽力車，更沒有那樣多的人力、畜力。這樣，生產迅速發展和落后的交通運輸狀況之間，發生了矛盾。渭源县大辦小型鐵路，提出了全縣兩年內運輸鐵路化的規劃，就是為了解決這個矛盾。

從山西孟縣和甘肅渭源、張掖兩縣自辦小鐵路成功的事實中，從甘肅省決定今後三年內建設一萬公里簡易鐵路的計劃中，人們應該懂得一個問題：究竟一個縣的建設力量有多大？這對於許多人說來，是需要做一番正確的估計的。

簡易鐵路雖說簡易，但畢竟是一條鐵路，是一桩辦起來頗不容易的工程。一個國家能不能自己建設鐵路，有多少鐵路，並不單純是一個鐵路事業是否發達的問題，而且是整個國家建設力量強弱的問題。一個縣能不能自己建設鐵路，也是對這個縣的建設力量的考驗。我國有二千多個縣，但這些縣大多數過去沒有工業。縣的財政收入和技术力量也是有限的。因而，在許多人的印象中，縣的建設力量總是微小的，依靠縣的建設力量，“辦不了多少事情”。渭源县在醞釀辦小鐵路時就有人說：“這是太不量力了。”現在，小鐵路建成了，事實擺在面前，証明了縣的建設力量非常可觀；忽視這種建設力量，或對它作過低的估計，都是不利於社會主義建設的。

孟縣和渭源、張掖等縣原來都是工業很落后的地區。為什麼他們有這樣強大的建設力量能夠自己辦鐵路呢？他們的建設力量從何而來呢？最主要的是他們的思想解放了，是他們依靠群眾、善於發揮人民群眾的主觀能動性。在孟縣簡易鐵路的建設中，解決了澆鑄鐵軌和改裝小火車頭等重大問題的，不是什

么第一流的現代化企业，而是一个刚由手工业生产合作社联合組成的鉄业加工厂。在几天時間內完成全部路基、枕木和鋪軌工程的，也不是什么施工專家，而是二百多个临时被組織起来的普普通通的人。当怀疑派不相信群众力量的时候，中共渭源县委把办鉄路的事交給群众辯論，結果絕大多数人都同意。农民們表示：“保險办成，鉄路嗎，有鉄就成。”于是大家想办法，用廢鉄鑄造鉄軌，用手工打道釘，搜集各种木材做枕木，只用了二十天的時間，就修成了一条五公里的鉄路。可見当群众的積極性、創造性被發动起来組織起来以后，力量是无穷无尽的，尽管是一个財力、物力和技术力量都很有限的县，一样可以产生强大的建設力量，来完成像办鉄路这样比較复杂的工程。有人說，这是奇迹。我們說，是奇迹，也不是奇迹。是奇迹，因为历史上确实沒有一个县自己办过鉄路；不是奇迹，因为只要相信群众和發动群众的力量，别的县也能做到。

遺憾的是，县的这种强大的建設力量，并不是人人都看到了的。尽管县办鉄路，县建高爐等“奇迹”不断出現，仍然有一些县对自己的建設力量缺乏信心，抱有自卑感。他們的眼睛总是向着上面、向着外面，而看不見自己的力量。我們的編輯部曾收到許多产品銷售部門的讀者来信，訴說他們被采購員“包圍”的苦惱。第一机械工业部銷售局的一位同志来信說：我們每天接待要机器的人几十个，每天办公室都是滿滿的。在这些要机器的人們当中，有县委干部、合作社主任、农业战綫上的生产能手、生产隊長、中央下放干部。他們的决心都很大。有的說：“买不到机器不回去”，有的說：“头可断，血可流，搞不到机器不要休”。这种精神固然可嘉，但由于大城市的机械工业一下还无法滿足全国各地的所有要求，結果有些人跑遍全国各大工业城市，还是沒有买到机器。这位讀者建議各地

今后“不要到处乱闖，应积极貫徹就地取材、就地加工的办法”。

讀者的这个建議是正确的。固然，上級有責任来帮助下級，兄弟地区之間也应该互相支援。任何官僚主义、本位主义都是要坚决反对的。有些县工业的重要装备，也的确需要大工业供給。但是各个县的建設，畢竟主要还是依靠自己的力量。为什么有些县忙于“到处乱闖”，甚至撞遍全国各大工业城市呢？最主要的原因是，他們只看到上級的力量、別人的力量，而沒有看到自己的力量、群众的力量。孟县和渭源、張掖县自办鉄路成功的“奇迹”，对这些同志是一个很好的啓發：为什么这几个县有这么大的建設力量能够自办鉄路，而自己就沒有力量制造一些普通的机器、生产一些普通的农具呢？是果真沒有这种力量，还是沒有把这种力量动員出来組織起来呢？事实告訴我們，只要解放思想、敢想敢干、只要依靠群众，發揮群众无穷的智慧和創造力，各县地方工业大跃进中的許多困难就完全可以解决。这一点，甘肃办小鉄路的“奇迹”可以說明，許許多多其它“奇迹”也可以說明。而問題的關鍵在于鼓足干劲、力爭上游，把群众的力量动員出来、組織起来。

（一九五八年六月二十九日人民日报社論）

介紹孟县人民鉄路

中共孟县县委

我們修鉄路，是在全民整風后出現的工农业生产大跃进形势中逼出來的。为了适应工农业大跃进的形势，县委在三月份提出了修鉄路通火車的任务，通过近两个月的醞釀，从五月二十六日开始發動群众，經過二十四天的苦干，终于在六月十九日修成了一条長达一点七公里的人民鉄路。这条鉄路虽然不長，

但是有灣道，也有桥梁，工程較复杂。

这条铁路的路基、铁轨和机车車輛，都是依靠群众自己解决的。起土一千九百方，打石子一百五十吨，是发动五五铁业联合加工厂、石店煉焦厂和机关干部在业余时间完成的，共用工一千八百余个，折款二千二百元，占全路总投资数的百分之四点三一；枕木是买的，每根长达两公尺，厚十二公分，宽十五公分，平均每公尺鋪两根，共用三千根，折款九千元，占总投资的百分之十七点六。原计划自制蒸汽机车，后因农田水利任务繁重而推迟，先用十五馬力的铁路檢道車来代替，经过試驗，由于道軌和車輪都是新的，拖載量小。于是我們用了一台七十五馬力的柴油机来改装，由于改装得不好，牵引能力也不大。后来我們用旧汽車进行改装成功，在新路新車輪的条件下，能載八万斤左右，每小时可跑二十公里。車輛完全是自制的，每个可載煤五吨左右。机车、車輛共用款一万八千元，占总投资的百分之三十五点三。我們用铁軌代替鋼軌。开始用熟铁与灰铁合制的铁軌，質量較高，抗压力也較大，但材料来源困难，我們就用白铁制成了道軌，经过試驗，能承受五吨左右的压力，但易损坏。我們又逐步用灰铁軌来代替白铁軌，这种铁軌一般可承受八吨左右的压力。铁軌的長度有一公尺五、二公尺和三公尺三种，经过試驗，一公尺五太短，費夾板多；三公尺太長，容易断坏；以两公尺最好。全部生铁鑄軌共用铁七十五吨，折款一万八千七百五十元，占总投资的百分之三十六点八。道釘、夾板、螺絲都是自制的，共用款三千元，占总投资的百分之五点九。以上全部投資共五万零九百五十元，平均每华里一万五千四百四十元。这条铁路的效果不小，每运输一次的运量即相当于五百六十头毛驢的运输量。

这条铁路是在工农业生产大跃进的高潮中出現的。工农业

生产大跃进，迫切要求交通运输迅速跟上去。从四月份到现在，全县新建了大小厂矿七百八十七个，运输量突增；赶年底新建厂矿争取达到二千三百个，运输量就会更大。仅就目前已建成的两个铁厂来说，每天就需要运送一千吨以上的各种矿石入厂才能保证生产。运这些矿石，如用毛驴就需一万三千头，如用大小铁轮车也需二千辆，要用这么多毛驴和车辆既无可能，而且道路会全被堵塞。想用汽车，但是我们很少。因此，逼着我们自己修建铁路。

修建这条铁路，从头到尾碰到的困难是很多的。首先是技术人员给我们提出了难题。我们为了掌握修路的初步知识，在三月份召开了全县各种技术人员会议，在会上提出修铁路的问题，与大家商量，只有少数人表示同情，有不少人不表示自己的态度，有的还给我们出了难题，他们说生铁制轨根本不成，机车也不能自制，等等。我们分析了他们的意见，表示了修路的决心，并把修铁路通火车的任务提到群众中去酝酿。经过近两个月的酝酿，得到了群众的大力支持，在四月份组成了修路委员会，从五月二十六日起经过广大群众二十四天的苦干，终于修成了这条铁路。其次，是资金不足和原料困难。对这些问题的解决，我们采取了党委全盘规划，书记挂帅、现场指挥，各部门有什么支援什么的办法。在修路过程中，地质公司保证了枕木的供应，有汽车的保证了运输，机关干部参加了劳动等。我们在解决各种困难的过程中，得出一条结论，这就是：只要党委领导决心大，什么困难都不怕。

对于许多复杂的技术问题，我们发扬了敢想敢干的精神，采取了依靠群众，先粗后细的办法得到了解决。我们修铁路一无专家，二无工程师，就连领导铁路修建工程的同志，也只坐过火车而不懂得修建铁路的技术。但是，我们并没有在困难面

前低头，而是依靠了群众，勇敢地、大胆地干了起来。并由去年还是單純鑄鉄今年才轉为修造农具的五五鉄业联合加工厂来担負技术任务。

通过这条鉄路的建設，使我們取得了不少的經驗，使大家学会了起土方、打石子、整道木、制鉄軌、鋪軌、整路等方面的知識，培养了大批的人才。

这条鉄路的修成，对全县人民的鼓舞很大，对当前工农业生产大跃进起着直接推动的作用。它不但保證了五五鉄业联合加工厂能經常得到焦炭等原料的供应，而且能够节省大批的劳动力和运输力投入农业生产。因此，我們已經确定赶年底要修建从孟城到牛村、郭村、刘家村、孙家庄四条鉄路，长达三十七公里，以便配合全县工业化、电气化的發展需要。我們現在正从各方面迎接这种大变化，我們的口号是：压倒英国超过美国。我县在原有工业很少的基础上，一月份到现在共建大小各种厂矿一千零三个，內有一百五十立方公尺的煉鉄高爐，赶年底再建七十立方公尺的高爐，今年可产鉄四万吨。全县每人平均的鋼产量明年达到七百二十斤压倒英国，一九六二年达到一千四百斤，超过美国。根据这个奋斗目标，我們规划一九六二年的生产指标是：鋼十三万吨，鉄二十万吨，粗銅五千万吨，煤一千一百五十万吨。我县的农业要和日本較量，全县今年水利化，十年綱要一年完成，粮食亩产在去年一百五十三斤的基础上明年达到八百斤。全县人民在中国共产党的领导下，正为实现这个偉大而光荣的任务和把孟城建設成为一个五十万人口的中等城市而努力。

一九五八年七月一日