



中国共产党 领导创建人民铁路的初步实践

刘雨丝

摘要:解放战争时期,中国共产党领导军队和人民接管、修复修建和经营管理铁路,翻开了中国铁路史的崭新篇章,铁路的性质开始转变,人民铁路逐渐形成。虽然当时党对人民铁路的探索才刚刚开始,其内涵还不完善,但已经具备三方面的基本特征,即铁路是人民的公共财产、铁路事业依靠人民的无穷力量、铁路为人民的整体利益服务。这为之后中国铁路事业的发展确定了制度性、主体性和整体性三个基本原则。

关键词:中国共产党;解放战争;人民铁路

DOI: 10.13734/j.cnki.1000-5315.2022.01.002

10.3969/j.issn.1000-5315.2022.01.002

收稿日期:2021-11-25

基金项目:本文系国家社科基金一般项目“中国共产党的铁路接管及新中国铁路体系建构研究(1946—1957)”(19BDJ043)的研究成果。

作者简介:刘雨丝,女,四川阆中人,西南交通大学马克思主义学院博士研究生,E-mail:lysttxs@126.com。

中国共产党的百年奋斗“书写了中华民族几千年历史上最恢宏的史诗”^①,而解放战争时期党领导创建的铁路,对争取战争胜利以及建国后大规模现代化建设作出了巨大贡献,是党“百年奋斗重大成就和历史经验”的一个重要侧面和环节。对人民铁路进行研究,有助于当今我国铁路事业在党的领导下继续顽强奋斗,在改革发展中坚持正确的原则方向,从而为实现第二个百年目标作出更大的贡献。“人民铁路为人民”一直是中国共产党领导铁路事业的根本宗旨。围绕这一宗旨,中国共产党如何领导创建人民铁路并赋予其人民性特征是本文关注的焦点问题,这主要涉及到马克思主义的“人民”概念以及人民铁路的发生发展过程、基本特征和原则。马克思主义认为,“人民”是指推动历史发展和促进社会进步的决定性力量,是社会人口中的大多数。“人民”使“人民铁路”这一概念蕴涵着强烈的革命属性和制度属性。正是解放战争时期人民掌握并运用了铁路,使铁路成为新民主主义革命最后胜利的有力武器,才宣告了半殖民地半封建铁路旧制度的终结和新民主主义、社会主义铁路新制度的确立。目前,学界对“人民铁路”的研究主要是从历史学视角展开的,对人民铁路的发生发展过程进行实证性考查,以弄清事实脉络及其前因后果。例如,金士宣、徐文述在《中国铁路发展史(1876—1949)》中重点介绍了东北和全国铁路解放和整顿、抢修的情况,认为随着解放战争的节节胜利,半殖民地半封建铁路已经成为“为人民所有和为人民服务的社会主义铁路了”^②。《当代中国的铁道事业》和《新中国铁路五十年(1949—1999)》对铁路接管、民主改革、抢修抢运、统一管理等方面进行了全面综述,认为人民铁路是在“对旧铁路进行根本改造的基础上……逐步发展起来的”^③,是党“紧紧依靠工人阶级……发扬艰苦奋斗的革命精神”^④建立

①《中共中央关于党的百年奋斗重大成就和历史经验的决议》,《人民日报》2021年11月17日,第1版。

②金士宣、徐文述编著《中国铁路发展史(1876—1949)》,中国铁道出版社1986年版,第487页。

③《当代中国》丛书编辑部《当代中国的铁道事业》上册,中国社会科学出版社1990年版,第14页。

④铁道部档案史志中心编著《新中国铁路五十年(1949—1999)》,中国铁道出版社1999年版,第21页。

起来的。《晋冀鲁豫边区交通史》则对党领导解放区军民修筑的第一条人民铁路——邯涉铁路作了详细的叙述,认为这条铁路不但对支前运输、沟通物资交流起了十分重要的作用,更为重要的是“培养造就了一支既懂业务又会管理的铁路专业干部队伍和技术骨干”^①。这些研究有助于我们了解人民铁路的起源、发生发展过程以及人民铁路的根本性质和任务。然而,已有研究也存在一些缺陷和不足:一是整体上对人民铁路产生的社会政治语境分析不够,缺乏将人民铁路与当时党的战略方针相联系的论述,使人民铁路作为新民主主义革命的工具和成果没有很好地体现出来;二是对人民铁路的基本特征和原则鲜有进一步的分析讨论,导致人们对这一概念的理解不够全面深入,对其原则意义更难以把握。因此,人民铁路体现了我国铁路制度性质的根本转变,在对其进行历史实证分析的基础之上,再侧重政治学分析是很有必要的。本文拟将史学分析和政治学分析结合起来,重点揭示解放战争时期人民铁路的权力归属、发展动力、利益指向等特征,以及对于建国后尤其是当今我国铁路事业发展的原则意义,使人民铁路的丰富内涵和全貌尽可能地得到展现。

一 中国共产党领导创建人民铁路初步实践的主要体现

关于人民铁路的起源,有学者视人民铁路为新民主主义革命完全胜利和新民主主义国家制度正式建立的结果,提出人民铁路诞生于1949年中华人民共和国成立或者1951年全国解放。例如,杨勇刚在《中国近代铁路史》中认为,1949年10月1日中华人民共和国成立,“中国铁路事业进入了一个新的历史时期”^②。李占才在《中国铁路史(1876—1949)》中提出,1951年5月大陆及海南岛铁路全部回到人民怀抱,“中国铁路史翻开崭新的一页”^③。而实际上,在日本投降后不久党就在东北、华北等解放区接管铁路,并成立铁路局修复管理铁路,有的因蒋军大举进攻得而复失,一些铁路局被迫停止工作,有的却始终掌握在人民手中。由于解放的铁路越来越多,铁路秩序极为混乱,1946年7月,东北局率先成立东北铁路总局,统一管理区内各线铁路以增强修复和运输能力。东北铁路总局在接下来的工作中取得了显著成绩并成为全国解放区的典范。从“‘人民铁路’这个口号提出来快一年多了”^④可以推断出人民铁路的起点至少可以往前追溯至东北铁路总局的成立。以徐增麟为代表的学者也赞同这一观点,他在《新中国铁路五十年(1949—1999)》中阐明:“中国共产党领导的人民军队和人民政权,从开始接管铁路到中华人民共和国成立后的三年经济恢复时期……使铁路……成为繁荣经济、巩固国防、方便人民生活的新型的人民铁路。”^⑤据此本文所说的人民铁路“初步探索”的时间跨度,是指从1945年8月党作出夺取和占领交通线的指示开始,直至1949年10月1日中华人民共和国成立。其间,解放战争的后三年是人民铁路取得显著成效和快速成形最集中的时期。在这段时期党创建人民铁路的初步实践,主要体现在党领导军队和人民接管铁路、修复铁路、修建规划铁路和经营管理铁路四个方面。

(一) 党领导人民接管铁路

党对铁路的接管首先是从东北开始的。解放军进入东北原本是想占领和控制中长铁路干线及其沿线大中城市,进而向边远地区发展,最后占领东北全境。但这一计划受到了苏联方面的限制。苏联为了巩固其从国民党政府所攫取的“外蒙古之独立”^⑥的既得利益,以及使国民党保持中立,不刺激美国以巩固其从《雅尔塔协定》所获得的更多远东利益,决定严守1945年与国民党政府所签条约和协定^⑦的承诺,继续维持与国民党政府共管中长铁路,并把沿线大中城市移交给国民党政府,明确表示中国共产党和军队不能在东北大中城市公开活动,只能在僻远的乡村开展工作。面对苏联的这种态度,刘少奇果断提出“让开大路,占领两厢”的战略方针,得到毛泽东的赞同。这个方针要求将党的工作重心放在远离交通干线和大城市的中小城市和广大乡村,放手发动群众创建巩固的根据地。由此党中央提出了接管东北铁路的两大政策。一是力争插足中长铁路。1946年5月

①河北省交通厅史志编委会、河北省邯郸地区交通局《晋冀鲁豫边区交通史》,人民日报出版社1989年版,第72页。

②杨勇刚编著《中国近代铁路史》,上海书店出版社1997年版,第131页。

③李占才主编《中国铁路史(1876—1949)》,汕头大学出版社1994年版,第331页。

④《论人民铁路的管理方针》(1947年9月15日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,黑龙江人民出版社1988年版,第409页。

⑤铁道部档案史志中心编著《新中国铁路五十年(1949—1999)》,第21页。

⑥王铁崖编《中外旧约章汇编》第3册,生活·读书·新知三联书店1962年版,第1330页。

⑦主要指《友好同盟条约》、《关于苏联红军总司令与中国行政当局关系之协定》、《关于中国长春铁路之协定》等。在这些条约和协定中,苏联承诺尊重所谓中华民国“主权”和“管理公务之全权”,不干涉“内政”,同意中长铁路由双方“共同所有,并共同经营”。参见:王铁崖编《中外旧约章汇编》第3册,第1328、1331、1339页。

苏军全部撤走后,党立即任命吕正操、郭洪涛为驻中长铁路局军事总代表,行使中方所拥有的权力。二是主要控制距离中长铁路较远的支线铁路和次要铁路^①。从1945年11月至1946年3月,解放军相继接管了以哈尔滨为中心的西满、北满、东满5000公里的铁路^②,并建立了相应的管理机构。1948年11月辽沈战役结束后,东北11066公里铁路全部回到人民手中^③。

解放战争转入反攻、决战阶段后,随着一些地区重大战役的胜利,关内解放军也接管了这一地区的铁路。在华北,1947年春,晋冀鲁豫解放军发动豫北战役,接管了豫北的平汉铁路。同时晋察冀解放军发动正太战役,接管了河北境内的正太铁路。1949年1月平津战役取得胜利后,解放军又接管了北京、天津、张家口、唐山地区的铁路。在华东,1948年9月华东解放军攻下济南,接管了津浦、胶济铁路的部分路段。在中原地区,1948年10月中原解放军解放郑州,接管了陇海、平汉铁路的部分路段。

铁路接管一般包括以下几个主要方面和环节。一是建立接管机关。每个城市或每条铁路建立一个接管机关,或由军管会直接接管,或由军管会指定铁道纵队、铁路管理局接管。二是确定接管方式。首先是负责机构的确定——受破坏严重的铁路由铁道纵队接管和负责修复,受到部分破坏的铁路由铁道纵队和铁路管理局共同接管,保存完整的铁路由铁路管理局接管;其次是接管状态的确定——对敌伪军全部撤退的线路进行全线接管,对尚未完全撤退的线路则进行分段接管。三是对物的接管。铁路及一切附属设施转归解放区政权所有,包括机厂、车辆、路轨、枕木、桥梁、站房、仓库、宿舍、学校、医院,等等。四是对人的接管。解除、解散原路警或护路队武装,车站由警备司令部派兵驻守,各线路交由武工队负责维持;原局长、处长、段长等高级附敌人员,一律扣押审查,危害人民利益严重者,交军事法庭依法惩处;原高级技术职员及站长以下员工,经审查后酌情录用。

铁路接管有强有力的组织领导,有严格的程序和政策规范,有正确的策略和周密的部署,对物的接管与对人的接管、教育齐头并进,成功实现了所有权意义上“旧铁路”性质的根本转变。建国前夕,党领导军队和人民接管铁路22460公里,约占全国已有铁路总长的84%^④,意味着中国的绝大部分铁路都已经掌握在中国人民手中。

(二)党领导人民修复铁路

为了恢复交通,加快、加大铁路运输,以支援战争、发展解放区经济和改善民生,党在领导人民接管铁路之后,便迅速展开了铁路修复、抢修工作。由于日本帝国主义和国民党反动派对铁路破坏严重^⑤,修复起来十分不易。但通过艰苦努力,大陆铁路网总算基本恢复了。到1949年底,已解放铁路24794公里,已修复通车铁路21046公里,占比84.88%^⑥。仅1949年就修复铁路8278公里,超过年初计划的3倍^⑦。这一成绩的取得应归功于党的坚强领导和军民的奋勇拼搏。主要体现在以下几个方面。

一是统一领导管理。在东北,1946年7月,东北局决定成立东北铁路总局,“统一领导各线铁路之方针政策”^⑧,开始组织工程队抢修铁路。1948年,决定集中力量,分头抢修。11月,锦州至山海关铁路修复通车。年底,东北铁路已通车9619公里^⑨。在华北,1948年9月,华北人民政府交通部领导平汉铁路北段和平津、平绥、正太、石德、南同蒲等铁路的修复。在华东,1948年10月,华东铁路管理总局着手抢修胶济铁路、津浦铁路北

①《中央关于撤出大城市和主要铁路线后东北的发展方针给东北局的指示》(1945年11月28日),中央档案馆编《中共中央文件选集》第15册,中共中央党校出版社1991年版,第447页。

②龚云《铁路史话》,社会科学文献出版社2011年版,第151页。

③《当代中国》丛书编辑部《当代中国的铁道事业》上册,第15页。

④滕代远《关于铁路建设计划向毛主席和党中央的报告》(1949年9月30日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,中国物资出版社1996年版,第148页。

⑤仅在东北,被日本帝国主义破坏的机车就达79.8%,客车42.1%,货车25.7%;被国民党反动派破坏的铁路达3780余公里,破坏桥梁、涵洞1033处,总延长为43500公尺;破坏土木建筑6417处。参见:邢安臣《东北近现代史讲座》,辽宁大学出版社1990年版,第258—259页。

⑥《新华社:大陆铁路网已修复了》(1950年1月2日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第154页。

⑦吴承明、董志凯主编《中华人民共和国经济史(1949—1952)》,社会科学文献出版社2010年版,第325页。

⑧《东北局关于加强铁路管理工作的决定》(1946年7月10日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第379页。

⑨《当代中国》丛书编辑部《当代中国的铁道事业》上册,第15页。

段,仅两个月修复312公里^①。在中原地区,1948年10月,陇海平汉铁路郑州联合管理委员会组织修复陇海、平汉铁路的部分路段。年底,关内通车里程已达3049公里^②。1949年1月,党中央决定成立军委铁道部,“统一全国各解放区铁路的修建管理和运输”^③。至10月,津浦、沪宁、沪杭、宁芜、浙赣、南浔、平汉、粤汉、陇海、平绥、同蒲等铁路全线或部分修通。

二是组建突击力量。1946年6月,东北民主联军组建几千人的护路军,参加铁路、桥梁抢修。1948年2月,东北局又以护路军为基础,加以部分铁路职工和技术骨干组建两个铁道团,展开吉长、哈大、大郑等铁路的抢修。7月再以两个铁道团为基础组建东野铁道纵队,下辖四个支队,分头抢修新义、沈吉、吉长、哈长等铁路。接着,铁道纵队又挥师入关,迅速修通了北宁铁路关内段。1949年5月,军委又以东野铁道纵队为基础组建解放军铁道兵团,使铁路抢修在更大规模上展开,抢修进度也加快了。

三是因应重大战役。1948年9月,党中央决定对国民党反动派进行战略决战,辽沈战役成为第一役,解放军大批部队需经阜新向锦州集结。阜新铁路办事处立即组建了200多人的抢修队^④,与从齐齐哈尔铁路局派来的抢修队一起,夜以继日地抢修新义和大郑两段铁路,直至全线通车。1948年11月,在淮海、平津战役即将发动之际,党中央要求加快关内铁路的修复^⑤,华东、华北解放区政府迅速组织抢修津浦、平汉两路北段。

四是制订目标任务。1948年底,毛泽东提出向长江以南进军,要求“铁路公路交通将要全部恢复”^⑥。1949年1月,石家庄铁道工作会议着重部署了全国铁路抢修任务。4月,为满足解放军渡江作战需要,全国铁路工务工程会议又决定除已修复700多公里外,到年底再修复2167公里,并提出了修复要达到的行车速度和对数要求,以及“快、好、省”的修复目标^⑦。7月,朱总司令参加全国铁路职工临代会指出,铁路工人阶级的最大任务是:“迅速恢复全国铁路交通,支援人民解放战争,争取全国最后胜利!”^⑧9月,由于铁路与前线脱节,党中央指令军委为铁道兵团补充一万名战士,并令军委铁道部制订修复铁路线路和桥梁的计划,确定修复期限和通车日期,要求东北局保证修复铁路所用的木材^⑨。

五是提高修复效率。为提高技术能力,华东局要求开办训练班,大胆启用原有职工、技师,并号召年轻职工虚心向老工人学习。吕正操副部长强调要训练大批人才,建立一支包括工程师、工人甚至农民在内的工程队伍。他还认为,“修路修的快,其诀窍就在于依靠群众”^⑩。胶济、石德、正太等铁路的修复,完全向农民征集枕木,并由他们运送到铁路线上。铁路职工和铁道兵团夜以继日、流血流汗地抢修,涌现出众多像“登高英雄”杨连第那样的英雄人物。

(三)党领导人民修建规划铁路

党在领导人民修复铁路的同时,也在着手修建规划铁路。邯涉铁路就是党和人民白手起家建成的第一条铁路,被周恩来称赞为“中国历史上的一奇”^⑪。为支援解放军战略反攻,刘伯承、邓小平领导的晋冀鲁豫中央局决定修建一条由平原上的邯郸通向山区涉县的窄轨铁路。在边区政府工矿局筑路处的组织管理下,邯涉铁路

①《当代中国》丛书编辑部《当代中国的铁道事业》上册,第16页。

②铁道部档案史志中心编著《新中国铁路五十年(1949—1999)》,第25页。

③《军委关于成立军委铁道部的决定》(1949年1月10日),中共中央文献研究室、中央档案馆编《建党以来重要文献选编(1921—1949)》第26册,中央文献出版社2011年版,第35页。

④《恢复铁路交通 支援辽沈决战》,《烽火三年》编写组《烽火三年——解放战争时期的辽吉五地委》,辽宁教育出版社1988年版,第281页。

⑤《中央关于修复华北各铁路的指示》(1948年11月5日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第138页。

⑥毛泽东《将革命进行到底》(1948年12月30日),《毛泽东选集》第4卷,人民出版社1991年第2版,第1379页。

⑦中国铁路史编辑研究中心编《中国铁路大事记(1876—1995)》,中国铁道出版社1996年版,第174页。

⑧《全国铁路职工临代会 七一在平隆重揭幕 朱总司令号召:迅速恢复全国的铁路交通,支援人民解放战争,争取全国最后胜利!》,《人民日报》1949年7月3日,第3版。

⑨《中国共产党中央委员会指令》(1949年9月15日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第140—141页。

⑩吕正操《在铁道部工程会议上的总结报告》(1949年4月16日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第165页。

⑪赵寿山、冯田夫、赵军威编撰《华北解放区财经纪事》,中国档案出版社2002年版,第573页。

于1947年2月动工,次年10月建成通车,全长103公里^①。邯涉铁路把太行山各兵工厂生产的军需物质快速、大批量运出山区,为淮海战役的胜利立了大功。同时,平原的粮食、棉花、工业品运进山区,山区的煤炭、山货供给平原,既解决了群众的生活需要,又繁荣了当地经济。更重要的是,邯涉铁路的修筑培养、造就了一支过硬的铁路干部和专业技术队伍,成为建国后大规模铁路建设的骨干力量,也为后来的铁路建设积累了宝贵的经验。

1948年元旦前后,华北财经办事处在石家庄召开华北交通会议,董必武作了总结报告。关于铁路修筑,他首先提醒大家要注意困难,铁轨自己不能制造,桥梁也不容易,资金开支很大,尤其“要考虑货运多少,单单供给军运很难维持”^②。接着,他对晋察冀、晋冀鲁豫和渤海区提出的三个铁路修筑计划从军事和经济意义上进行了比较,并考虑到现有材料的多少,建议德州到海边的铁路今后再议,重点修筑阳泉经石家庄到德州的铁路以及涉县至南馆陶的铁路,还对石德段的修筑在分工、管理、机车来源等方面进行了部署。他关于铁路修筑要多方权衡,尤其要考虑货运规模的观点、依据战略价值大小进行铁路规划的观点等,都充满了真知灼见,成为后来我国铁路建设遵循的主要原则。

1949年7月1日,全国铁路职工临代会在北平召开,滕代远部长发表了广播讲话。他说,为使我国由落后的农业国变成先进的工业国,我们要修筑几条巨大的东西干线和南北干线,把铁路网发展到一倍乃至十倍。今后五年内为加强国防及建设西部工业基地,“应该新修约一万余公里的线路”^③。朱总司令也出席了会议,他强调在党的工作重心已由乡村转向城市的形势下,铁路工人阶级的任务是“迅速恢复全国原有铁路和建设新的铁路”^④,以支援人民解放战争的最后胜利,以及推动生产事业的迅速发展。9日会议结束时,毛泽东接见了与会代表,他说,我们这样大的国家,只有二万多公里铁路太少了,“我们需要有几十万公里的铁路。要修成几十万公里铁路”^⑤。

(四)党领导人民经营管理铁路

大力贯彻“人民铁路为人民”的根本宗旨。解放战争时期,党始终把军运放在第一位,组织广大职工不辞辛劳,甚至冒着生命危险,快捷地、大批量地把军队和军用物质送往前线,不折不扣地支援人民解放战争。1949年3月,党的七届二中全会决定党的工作重心由乡村移到城市,恢复和发展生产事业。各铁路局立刻行动起来,在继续承担军运任务之外,积极拓展民运业务,大力发展工农业运输。

努力调动广大铁路职工的生产积极性。广泛开展新旧铁路对比教育,广大职工无产阶级思想境界和觉悟有了较大的提高,贡献铁路器材的多了,主动加班加点不求回报的也不在少数。把一些政治表现好、实践经验丰富、有技术专长的职工提拔到各级领导岗位上来,引导年轻职工积极上进。建立段站管委会,吸收工人参加管理,职工的主人翁意识和工作责任感明显增强。实行合理但有差别的工资制度,努力改善职工的生活条件,使旧职员、工程师能够留下来发挥他们的专长。开展群众性生产竞赛运动,如节约运动、立功运动、“铁牛”运动,等等。这些运动大大激发了铁路职工的工作热情。

实行集中统一的管理制度。首先,统一铁路的组织和领导,使权力相对集中。1946—1949年,先后建立了东北铁路总局、晋冀鲁豫交通厅(下设铁路局)、华北人民政府交通部(下设铁道处)、军委铁道部等,对于制定和执行铁路修复和运输计划、保障重点等起着核心作用。其次,统一全国调度。1949年5月,军委铁道部公布了《车务调度统一暂行办法》,并推行调度负责制,及时调整列车车辆,克服了过去各自为政的混乱现象。第三,统一客货运规则。1949年7月,军委铁道部制定实行了《货物运送规则及补则》、《旅客行李包裹运送规则及补则》。客货运规则统一,减少了很多营运上的障碍、积弊和陋习,大大提高了工作效率。第四,统一货等运价。军委铁道部公布实行统一的《货物分等》、《全国铁路客货运价》。由于货物分等比较详细,使各种货物运价负担比较合理,同时采用递远递减制,在很大程度上便利了客货交流运输。最后,强化监督检查。对违反规定造成重大事故和损失者给予必要的处罚,以确保各项决议和命令的彻底执行。

^①河北省交通厅史志编委会、河北省邯郸地区交通局《晋冀鲁豫边区交通史》,第70页。

^②董必武《适应形势发展,统一交通工作》(1948年1月4日),《董必武选集》,人民出版社1985年版,第186页。

^③《中国人民革命军事委员会铁道部 滕部长向全国人民广播词》,《人民日报》1949年7月1日,第3版。

^④中国铁路史编辑研究中心编《中国铁路大事记(1876—1995)》,第176页。

^⑤毛泽东《依靠群众办好铁路建设事业》(1949年7月9日),中共中央文献研究室编《毛泽东文集》第5卷,人民出版社1996年版,第306页。

推行企业化和负责制改革。从1947年5月开始,东北铁路总局就开始在全路宣传推行企业化这一方针。随着战争的推进,军运只占全部运输的12%—14%^①,其余都是客货运输。这种情况客观上需要铁路部门进行企业化改革,以最低的运价和最大的运力为发展国民经济服务。首先,树立正确的利润观。国营铁路当然不能实行垄断高价掠夺人民,但也不能亏本经营,只有取得“合理经营的正当盈利”^②,才能维持企业的活动,更好地为人民服务。其次,有计划地组织生产和运输。根据铁路企业现有条件和市场需要,以及解放区政府提出的任务,由领导、专家和职工代表共同讨论,制订出具体的年月度计划、指标,把人财物整合成一个有机的整体,增强预见性,避免浪费和滥用车辆。再次,建立精确的统计和严密的会计制度,“要把不讲效率无限供给的思想从我们脑子里赶出去”^③。通过精密计算生产和运输成本,合理使用有限资源,从而降低成本,提高产量和运力,达到最为经济的目的。

铁路负责制也是首先从东北铁路开始的。1948年9月,东北铁路党委作出《关于乘务负责制的决定》,迅速得到东北局的批准。负责制是“人民铁路管理的方向”^④,首先在乘务、机务工作中开展并取得成效,1949年逐步推广到电务、站务乃至全路党务、政务等各项工作中。7月,军委铁道部对东北铁路的负责制改革给予充分肯定,并作为经验向其他解放区推广。负责制要求每个职工高度发挥其积极性、创造性,对一定的机器和一定的工作负责,“消灭无人负责的紊乱现象”^⑤,提高劳动生产率。负责制的实行,使工人的主人翁地位和技术水平不断提高,责任感、爱护心和创造性不断增强,从而延长了机车的寿命,增强了机车的牵引力,提高了机车的使用效率,保证了企业运输计划的完成,使社会生产得到发展,为全国解放后大规模工业化建设积累了宝贵的资金。

二 中国共产党领导创建人民铁路初步实践的基本特征

解放战争时期,中国共产党领导创建人民铁路初步实践涵盖了从接管、修复修建到经营管理铁路等主要活动,展现了解放区人民铁路事业的状态进展、战略策略、影响因素、党群关系、军民精神状态以及所取得的巨大成绩,从而在铁路的制度性质、发展动力、服务对象等方面彰显出人民铁路的基本特征。

(一) 铁路是人民的公共财产

革命是历史发展的火车头,是“被压迫者和被剥削者的盛大节日”^⑥。正是党领导人民付出巨大牺牲,逐步取得革命战争的胜利,才能在建立解放区直至全国人民政权的同时及之后接管“旧铁路”,“一步一步地夺取资产阶级的全部资本,把一切生产工具集中在国家即组织成为统治阶级的无产阶级手里”^⑦。铁路一旦被接管,就不再是帝国主义和军阀官僚的铁路,而是“人民的事业和财产”^⑧。解放区人民政权进一步将铁路纳入生产关系全民所有制范畴,使铁路正式成为人民的公共财产,人民从此获得了长期为之奋斗的,包括所有权、管理权、经营权等在内的一切铁路主权。人民铁路取代半殖民地半封建社会的“旧铁路”,消灭了“旧铁路”这一“压迫、榨取我们的工具”^⑨,使人民尤其是铁路工人阶级成为铁路的主人,成为“智力劳动的工人”^⑩。人民铁路也因此消灭了异化劳动,工人阶级亲手创造的铁路、机车等不再成为“反对自身的、异己的对象世界的力量”^⑪,而成为实现自己利益和全面发展的工具。

① 黄逸峰《在经理工作会议上的发言》(1947年12月15日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第421页。

② 《论人民铁路的管理方针》(1947年9月15日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第414页。

③ 黄逸峰、马钧《改进机务厂务和材料工作》(1947年8月22日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第406页。

④ 吕正操《关于乘务负责制》(1948年10月27日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第456页。

⑤ 《企业管理中一个极其重要的改革》(1948年11月2日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第462页。

⑥ 列宁《社会民主党在民主革命中的两种策略》(1905年6—7月),中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译《列宁选集》第1卷,人民出版社2012年第3版,第616页。

⑦ 马克思、恩格斯《共产党宣言》,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译《马克思恩格斯选集》第1卷,人民出版社2012年第3版,第421页。

⑧ 吕正操《铁路工作报告》(1947年7月24日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第398页。

⑨ 毛泽东《依靠群众办好铁路建设事业》(1949年7月9日),中共中央文献研究室编《毛泽东文集》第5卷,第305页。

⑩ 吕正操《关于乘务负责制》(1948年10月27日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第456页。

⑪ 马克思《1844年经济学哲学手稿(节选)》,中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译《马克思恩格斯选集》第1卷,第51页。

铁路公有的经济基础也奠定了工人阶级对铁路事业的领导地位。其中,党是工人阶级的先锋队,具有坚强的领导力和执行力,自然是领导铁路事业的核心力量。铁路工人阶级参与企业管理是其政治领导地位的要求和具体体现。管理民主化也使铁路工人阶级“更有效的体验到自己是铁道的主人翁”^①,从而更加积极、负责任地工作。通过宣传教育和贯彻解放区铁路法规,人民群众逐步懂得铁路是人民的血汗财产和公共财产,意识到铁路在赢得战争、恢复发展经济和改善民生方面给自己带来的切身利益,因而“加倍爱护自己的铁路”^②,与破坏铁路、违反铁路法规的行为作斗争。

(二)铁路事业依靠人民的无穷力量

首先,铁路事业依靠人民戮力齐心和奋不顾身的革命精神。旧中国的铁路长期掌握在帝国主义和军阀官僚手中,人民失路权、纳路款、受剥削,遭受着“旧铁路”带来的种种苦难。因而在解放区铁路接管、抢修、新筑和初步经营的过程中,人民总能表现出戮力齐心和奋不顾身的革命精神,汇聚成人民铁路事业的冲天干劲。铁道兵团战士和铁路职工喊出“解放军打到哪里,铁路就修到哪里”的豪言壮语,无数的艰险、无比的困难,都被他们踩在脚下。各地翻身农民也大力支援,例如12万民工10天之内修好了胶济铁路坊子至固河的路基^③,约15万涉县民工参加了邯涉铁路的建筑^④,等等。广大铁路职工积极响应企业化、负责制改革,开展劳动竞赛,创造出人民铁路前所未有的巨大业绩。在东北铁路局,到1949年年底已开通铁路9818公里,比1946年4694公里增长109.16%;机车速度每小时60—70公里,比1946年30公里增长100.00%—133.33%^⑤。在铁路的修复和经营过程中,涌现出一大批英雄人物和英雄机车,如老英雄王学增、“铁牛号”、“884号”等,激励着广大铁路职工办好人民铁路的信心。

其次,铁路事业依靠工人阶级的责任感、组织纪律性和创造力。铁路职工由过去的雇佣劳动者变成铁路的主人,能以主人翁的态度,即高度的工作责任感和劳动积极性来回报党的信任。同时由于思想政治工作到位、劳动模范得到社会普遍赞扬和相应的物质鼓励,劳动光荣的思想也逐步深入人心。随着责任制和管理民主化的推进,铁路职工的主人翁感受更加强烈。大家都立志奋勇当先,努力为新民主主义铁路事业多做贡献。铁路职工坚决执行铁路局的决议与命令,按期、保质、保量完成铁路局分配的各项任务,表现出铁路工人阶级特有的组织纪律性本色。铁路职工为承担责任制的任务而主动钻研技术,再加上劳动竞赛的社会学习取长补短,使得不少铁路职工能够做出一些技术创新。例如马金峰领导废铁翻身、杨发明用废铁改造地炉,等等。^⑥这些技术创新不但增加了生产效益,而且使职工自身的素质和能力也得到了提升。

第三,铁路事业依靠党在教育和团结广大铁路职工中的领导核心作用。铁路职工的政治觉悟和劳动热忱参差不齐,当时还有一些技术职员刚从“旧铁路”的环境中走出来,还带有“旧铁路”的不良习气,再加上不少工人的劳动技能较低,在这种情况下,党认为要依靠群众,首先要对铁路职工进行无产阶级思想和铁路业务的教育培训,提高其政治觉悟和工作技能。铁路局举办各种学习班和训练班,学习马列主义,领会劳动创造世界,认识工人阶级的历史使命,畅谈新旧铁路性质的变化和自己当家作主的感觉,以此树立为人民服务思想,肃清职工中“磨洋工”、无政府主义、轻视劳动人民等旧思想残余,改造主观世界。铁路职工要靠得住,还需要树立符合人民利益的新作风。各铁路局加大宣传教育,努力树立严守纪律、讲求效率、准确细致、顽强切实等新作风,去代替那“腐朽、保守的官僚主义作风”^⑦,使铁路系统从上到下风清气正,面貌焕然一新。

当职工的政治觉悟和劳动热忱有所提高、工作作风有所改进之后,党又开始对职工进行铁路经营管理经验

①滕代远《向全体职工代表提出四点希望》,《人民日报》1949年7月4日,第1版。

②吕正操《在铁道部工程会议上的总结报告》(1949年4月16日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第166页。

③《军委铁道部综合工作报告》(1949年6月10日),中国社会科学院、中央档案馆编《1949—1952中华人民共和国经济档案资料选编:交通通讯卷》,第148页。

④河北省交通厅史志编委会、河北省邯郸地区交通局《晋冀鲁豫边区交通史》,第71页。

⑤林枫《东北三年来的政府工作报告》(1949年8月21日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第1辑,黑龙江人民出版社1988年版,第137页。

⑥余光生《为完成1949年国家运输计划而奋斗》(1949年5月10日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第514页。

⑦《吕正操副部长报告业务情况》,《人民日报》1949年7月4日,第1版。

和专业技术的教育培训。主要是学习“社会主义苏联的先进经验”^①,同时也批判地介绍资本主义一些好的做法和经验。在政治与技术的关系问题上,党的态度十分鲜明。既反对技术万能的单纯技术的观点,因为它模糊了人民铁路的方向;也反对一切依靠政治、轻视技术的单纯政治的观点,因为它违背了铁路和运输在技术层面的科学规律和方法,降低铁路和运输的效率。主张政治与技术相结合,“技术要为政治服务,政治工作要保证业务技术工作的完成与提高”^②,二者不可偏颇,群众工作才能深入,才能保证铁路最有效地服务于人民。

党在铁路事业依靠人民的问题上特别强调团结合作,主张“领导骨干与员工群众相结合,以群众路线为基础”^③,形成强大合力。其一,主要依靠铁路工人。他们是职工的大多数,是铁路为人民服务的主要劳动者和执行者,是“真正的英雄”^④。各铁路局都非常尊重工人、尊重劳动,工资水平较高,一个熟练工人的工资“足够维持两至两个半人生活费用”^⑤,一线优秀工人还被选拔到站长、段长等领导岗位。其二,依靠职员,包括技术职员和行政职员。铁路工作是专业性很强的工作。各铁路局对知识分子都极为重视,对“旧铁路”的进步职员除帮助他们思想上进步外,还非常关心他们的生活困难,努力使他们留下来。其三,依靠各级领导。领导大多懂管理,他们把握政策方向,动员组织群众,协调各方,经营铁路“没有领导也是不行的”^⑥。

(三)铁路为人民的整体利益服务

“办人民铁路的基本观点,就是全心全意为人民服务”^⑦。这是因为,首先,无产阶级领导的解放区政权性质决定了铁路要为人民服务;其次,既然铁路是全民所有制生产资料,当然要为公共利益服务;并且,既然铁路归人民所有,由所有权产生的收益权和收益自然归于人民;另外,人民铁路为人民也体现了无产阶级的基本道德要求;最后,铁路部门只有在促进整个经济社会发展的前提下才能实现自身发展。铁路为人民服务与“旧铁路”旨在为帝国主义和地主买办、军阀官僚服务是截然不同的。

铁路为人民服务贯穿整个解放战争始终,对于战略进攻、战略决战、南下作战、恢复经济等党的每一项战略决策和重大部署,铁路都积极参与其中并做出了巨大贡献。铁路为人民服务包括两个方面。其一,铁路为战争服务。无论是铁路抢修、修建规划,还是运输经营,都必须首先满足军运的需要,毕竟争取战争的胜利合乎人民的根本利益。“一切为了前线,一切为了战争”,“抢修铁路,恢复运输,支援前线”,“修通陇海路,解放大西北”,“恢复交通,支援南下大军”等口号是铁路为战争服务的直观表达。其二,铁路为恢复发展经济和改善民生服务。发展铁路运输,促进城乡交流,发展整个国民经济,巩固解放区根据地。党的七届二中全会强调,鉴于北方的大部分解放区已经推翻了国民党的反动统治并建立了人民政权,这些地区的中心任务是“动员一切力量恢复和发展生产事业”^⑧。据此东北、华北、中原地区各铁路局响应党的号召,积极推进内部改革,提高工农业运输能力和效率,满足解放区经济民生恢复发展的需要。

为了把铁路为人民服务落到实处,各铁路局特别注重调动人的精神力量。对全体职工尤其是从“旧铁路”过来的职工“开展有针对性的思想工作”^⑨,帮助他们树立为人民服务的人生观和劳动态度,以及节约、廉洁和向货主负责的美德。同时培养英雄模范,号召其他职工向他们学习。这样铁路职工的思想境界逐步提高,工作热忱也相应调动起来。在经营理念上,各铁路局树立和贯彻了铁路部门和人民“两利”的理念。以便利的交通和低廉的运价服务于人民,使人民日益增长的运输需要拉动铁路事业的发展,最终实现铁路部门和人民的“两利”共赢和整体发展。

三 中国共产党领导创建人民铁路初步实践奠定的基本原则及其意义

①《全国铁道职工临代会上 滕部长报告任务及方针 号召提高效率降低成本 学习苏联经验贯彻负责制》,《人民日报》1949年7月4日,第1版。

②黄逸峰《在经理工作会议上的发言》(1947年12月15日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第420页。

③《东北局关于铁路工作的指示》(1946年),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第381页。

④毛泽东《〈农村调查〉的序言和跋》(1941年3月、4月),《毛泽东选集》第3卷,人民出版社1991年第2版,第790页。

⑤宓汝成《帝国主义与中国铁路 1847—1949》,经济管理出版社2007年版,第433页。

⑥毛泽东《依靠群众办好铁路建设事业》(1949年7月9日),中共中央文献研究室编《毛泽东文集》第5卷,第306页。

⑦《论人民铁路的管理方针》(1947年9月15日),东北解放区财政经济史编写组《东北解放区财政经济史资料选编》第2辑,第409页。

⑧毛泽东《在中国共产党第七届中央委员会第二次全体会议上的报告》(1949年3月5日),《毛泽东选集》第4卷,第1429页。

⑨刘建章《投身人民铁路 支援全国解放》,孙万勇主编《见证——纪念石家庄解放六十周年新闻作品选编》上卷,河北人民出版社2008年版,第59页。

解放战争时期,中国共产党领导军队和人民接管、修复修建和经营管理铁路,取得了彪炳史册的辉煌成就,为赢得解放战争胜利、迅速恢复发展经济和改善民生做出了巨大贡献,宣告了人民铁路的诞生。虽然当时党对人民铁路的探索才刚刚开始,其内涵还不完善,但已经具备上述三方面的基本特征,即铁路是人民的公共财产、铁路事业依靠人民的无穷力量、铁路为人民的整体利益服务。这为建国后中国铁路事业发展、为当代铁路改革开放确立了三个基本原则。

一是制度性原则。解放区铁路十分注重对铁路职工进行无产阶级思想教育引导,以提高政治觉悟,调动生产积极性和增强责任感。当今在市场经济条件下,要抵御金钱诱惑和消极腐败,履行“人民铁路为人民”的庄严承诺,仍要加强思想政治工作。全体铁路职工要永葆铁路工人阶级的政治本色,坚定马克思主义和社会主义理想信念,以报效祖国、服务人民为己任,奋勇担当“交通强国、铁路先行”的历史使命。解放区包括铁路在内的重要生产资料回到人民手中,人民才享受到这些资产带来的巨大经济利益,并使工人阶级成为当时新民主主义重要经济成分——公有制经济保证的政治领导阶级。如今我国是人民民主专政的社会主义国家,建立在公有制经济基础之上,坚持铁路公有是巩固人民民主国家政权、维护工人阶级领导权和领导地位的需要。铁路发展带来规模收益递增、促进国家统一和巩固国防、带动沿线产业聚集和城市化,具有明显的正外部性和社会效益,是国家重要的公共基础设施。铁路因其投资规模大、资产专用性程度高,客观上适合国有铁路企业一体化经营。无论是政企分开,还是吸收民间资本“入铁”,都必须坚持党对铁路事业的领导,强化政府对铁路经营的监管,保证铁路领域公有制主体地位不动摇。

二是主体性原则。人民是铁路的利益主体。在解放战争时期,人民铁路为战争服务、为恢复发展经济和改善民生服务。今天的铁路要立足于人民日益增长的美好生活需要,用更先进的技术装备、更高的效率、更热情周到的态度,为亿万旅客货主提供安全快捷的服务。在铁路企业内部,解放区铁路工人成为机器的主人、工人参加管理、实行合理但有差别的工资制度,从而消灭了“旧铁路”的劳动异化。今天更要巩固这一成果,使广大铁路职工通过自己的辛勤劳动不断增加收入,健全职代会民主形式,实现职工自我全面发展。人民也是铁路的建设主体。解放区人民曾经贡献铁路器材和劳动力,积极支持铁路的抢修和建设。如今全体人民更要努力工作,促进经济社会发展,为铁路建设积累资金和扩大需求。另外,还要遵守乘车规范,爱护铁路设施,为铁路改革献计献策。目前我国铁路还需大力发展,铁路职工要继续发扬解放区军民艰苦奋斗精神,不怕苦累,忠于职守,厉行节约,为铁路事业多做贡献,多创效益。当然,全体铁路职工和科技人员更要勇立改革潮头和科技发展前沿,推动铁路体制和技术创新,勇做走在时代前列的奋进者和开拓者。

三是整体性原则。马克思主义历史合力论提出,历史发展不是单个人意志的结果,但“每个意志都对合力有所贡献”^①。系统论也主张协调要素之间、要素与整体之间的关系以达到整体功能最优。解放区铁路经营管理非常重视整体性原则及其运用,例如强调领导与群众相结合、政治与技术相结合、集中统一领导与分级管理相结合、行政管理与民主管理相结合、为人民提供廉价运输服务与铁路局合理盈利相结合,等等,因而取得了铁路修复修建和经营管理的良好效果。在当代,我国铁路改革发展仍要坚持这一原则。国家铁路局、国家铁路集团公司要紧紧依靠人民群众,把广大职工的积极性、主动性和创造性调动起来,形成建设铁路强国的磅礴伟力。要坚持国家铁路局对全国铁路的集中统一领导和管理,同时让国家铁路集团公司拥有更多的经营自主权。要把“人民铁路为人民”的社会效益放在首位,在此前提下努力实现国家铁路集团公司自身效益的提高。

[责任编辑:何毅]

^①《恩格斯致约瑟夫·布洛赫》(1890年9月21—22日),中共中央马克思恩格斯列宁斯大林著作编译局编译《马克思恩格斯选集》第4卷,人民出版社2012年第3版,第606页。