

[文章编号] 1005 - 1597 (2024) 03 - 0105 - 08

# 新中国成立初期 开展铁路安全教育的历史考察

■ 田永秀 王 浪

[摘要] 新中国成立初期, 铁路安全事故频发, 安全形势严峻。铁路安全面临复杂局面、干部职工存在忽视安全问题的错误观念、人民群众安全意识不足等一系列问题, 给铁路安全管理工作带来新的挑战。从管理环节入手, 大力推进铁路安全教育, 普及铁路安全观念, 成为新中国成立初期破解铁路安全难题的一个重要着力点。铁路系统通过强化铁路干部职工的安全教育、加大对人民群众的宣传引导、推动安全教育管理制度化等途径, 开展了广泛而深入的铁路安全教育。这一工作取得了显著成效, 不仅减少了铁路安全事故, 提升了铁路内外人员的安全素质, 还初步建立起铁路安全教育机制, 为新中国铁路安全事业发展奠定了良好基础。

[关键词] 新中国成立初期; 中国共产党; 铁路安全教育; 铁路运输安全

[中图分类号] D232

[文献标识码] A

新中国成立之初, 百废待兴。铁路作为远距离、大批量陆路运输的“主力军”, 其准确、迅速、安全运转是推动经济恢复与社会建设的重要支撑。然而, 全国铁路系统频发各类安全事故, 仅以 1950 年为例, 全年铁路一共发生重大事故 569 件, 大事故 363 件, 恶性事故 6952 件, 一般事故 11380 件。<sup>[1]</sup> 这不但严重影响到人民群众的生命财产安全, 也不利于新中国铁路运输行业的长远发展。保证铁路运输安全成为铁路部门亟待解决的问题。一般来说, 引入先进的安全技术设备是最为直接的解决方法, 但此时新中国财力有限, 难以满足大量更新安全技术设备的需求。<sup>[2]</sup> 实际上, 影响铁路运输安全的要素不仅有技术设备, 也有铁路内外各群体, 即“人”也是关键因素。故而从管理环节入手, 大力推进铁路安全教育, 普及铁路安全观念, 便成为新中国成立初期破解铁路安全难题的一

个重要着力点。<sup>[3]</sup>

目前, 学界对铁路安全教育问题关注较少, 更鲜有聚焦于新中国成立初期铁路安全教育的研究成果。有鉴于此, 本文拟依据相关文献资料, 考察新中国成立初期铁路安全教育所面临的问题、主要举措及相关成效, 以期丰富和深化新中国铁路史的研究, 并为今天进一步推动铁路安全教育提供有益借鉴。

## 一、新中国成立初期铁路安全面临的严峻形势

新中国成立初期, 铁路安全形势严峻。根据铁道部统计数据, 仅 1950 年 5 月上旬, 全国就发生安全事故 49 次, 其中死亡 27 人, 伤 28 人。<sup>[4]</sup> 在造成人员伤亡的同时, 铁路安全事故导致的经济损失也十分严重。例如, 1951 年 6 月 5 日, 浙赣线上发生了重大安全事故, 使得 9

[1] 参见中国铁道学会安全委员会、《中国铁路安全志》编委会编著《中国铁路安全志(1876-2011)》, 上海交通大学出版社 2012 年版, 第 378 页。

[2] 参见《中华人民共和国发展国民经济的第一个五年计划(1953-1957)》, 人民出版社 1955 年版, 第 96 页。

[3] 本文研究的铁路安全教育主要为针对铁路运输的安全教育, 铁路施工安全教育、铁路企业劳动安全教育等不在讨论范围内。

[4] 参见《总监察室发表统计 全国铁路死伤事故 五月上旬 49 件》, 《人民铁道》1950 年 5 月 17 日。

辆货车脱轨，阻断行车 23 小时 39 分钟，还造成了 12.9 亿元（旧币）的经济损失。<sup>[1]</sup>

中国共产党接管的铁路系统属于“先天不足”。到新中国成立前夕，全国范围内能够维持通车的铁路“不仅陈旧落后，质量很差，而且类型极其杂乱。如机车、钢轨曾有百种之多”，“设备不齐不全，难以配套使用，且有 30% 左右的车站没有信号机，70% 左右的线路没有闭塞设备。设备质量差，线路病害多，行车安全得不到保障”。<sup>[2]</sup>新中国成立之后，铁路安全管理面临复杂挑战，铁路覆盖面更广、管理难度更大，但全国范围内尚未建立起完备的铁路安全管理体制机制，这严重影响铁路安全管理工作的开展。与此同时，在铁路系统内部，不少干部职工存在“重生产轻安全”、官僚主义等错误思想；在社会上，也有相当一部分群众安全意识不足、忽视铁路安全问题。

#### （一）铁路安全管理面临许多新的复杂挑战

中国共产党历来重视铁路安全问题。东北地区解放后，我们党接管了东北地区的铁路，多次组织开展安全旬、安全月活动，动员教育职工开展安全生产。<sup>[3]</sup>但在新中国成立之后，开展铁路安全管理工作的难度陡增。首先，铁路覆盖面更广，不稳定因素更加复杂多变，管理难度更大。1949 年，全国铁路系统的通车长度为 21046 公里，几乎是 1948 年铁路长度的两倍。<sup>[4]</sup>管理范围的扩大必然伴随着不稳定因素的增多。其中一类突出问题是“管理分割、经营落后”<sup>[5]</sup>。历史上大部分铁路是依靠外债修建的，多按照当时投资的国别分线设局，这就造成了一个地区的铁路由多个铁路局共同管理

的历史积弊。如北平地区的铁路就由北宁、平汉、平绥三个铁路局分管。管理分割，容易导致各自为政、各行其是。而新中国成立初期，全国范围内尚未建立起完备的铁路安全管理体制机制，管理不规范、标准不统一等问题尚未得到有效解决，这些都不利于铁路安全管理工作的开展。其次，大规模铁路新线建设和管理运营的需要，也对做好铁路安全工作提出了新的挑战。新中国成立初期，党中央确立了铁路“新线第一”的发展方针。在“一五”计划中，不但规划了八大铁路干线，还拟修建多条铁路支线、专用线，三者合计近 6600 公里。<sup>[6]</sup>为了适应这些新铁路建设和管理的需求，铁路职工队伍实现了迅速扩充。铁路职工总人数从 1949 年底的 41.4 万人增加到 1952 年的 71.9 万人，仅两年多时间便增加了 30 余万人。<sup>[7]</sup>如何运营好大规模的新建铁路，管理好铁路系统庞大的干部职工队伍、提升其安全素质，这些问题都对做好铁路安全管理尤其是开展铁路安全教育提出了新的更高要求。

#### （二）干部职工存在忽视安全问题的错误观念

新中国成立之初，一些铁路干部职工表现出忽视安全问题的错误认识。就领导干部而言，一是将安全与生产两者对立起来。例如，有的领导干部认为“要提高效率就不能讲安全”，“铁路上干活难免不了死人”，“碰手碰脚的轻伤就不算事故”。正是因为这些错误的思想观念，在违反安全规定的情况发生时，个别领导干部不但不加以制止，竟反而认为“不如此就完不成任务”。<sup>[8]</sup>二是官僚主义思想严重。比如，1950 年的花旗营事故是新中国成立后的一起重大行车安全事故，涉事干部在管理上的疏忽与官僚主义作风是酿成悲剧的重要原因。有关人

[1] 参见中国铁道学会安全委员会、《百年铁路安全大事记》编委会编著《百年铁路安全大事记（1876-2008）》，上海交通大学出版社 2009 年版，第 184 页。

[2] 铁道部档案史志中心编《新中国铁路五十年（1949-1999）》，中国铁道出版社 1999 年版，第 7-8 页。

[3] 参见中国铁道学会安全委员会、《中国铁路安全志》编委会编著《中国铁路安全志（1876-2011）》，第 292 页。

[4] 参见《全国铁路通车情况说明》，《人民铁道》1950 年 1 月 11 日。

[5] 铁道部档案史志中心编《新中国铁路五十年（1949-1999）》，第 8 页。

[6] 参见《中华人民共和国发展国民经济的第一个五年计划（1953-1957）》，第 98-99 页。

[7] 参见李鸿达主编《当代中国铁路劳动工资管理》，中国铁道出版社 1996 年版，第 128 页。

[8] 参见天津铁路管理局政治部宣传部编《铁路宣传手册》，天津铁路管理局政治部宣传部 1952 年编印，第 5-6 页。

员在事故检讨会上承认：“领导上没有把安全问题深入贯彻到每时每刻的工作中去，对于事故在逐月上升与蔓延”，“没有引起应有的警惕”。<sup>[1]</sup>除此之外，一些基层职工也有着轻视安全问题的错误思想。有的职工认为今天事故虽多，但比过去国民党时期少得多。<sup>[2]</sup>还有职工对铁路安全事故的发生不以为意，认为“线路上要走车就不能不出事故”。更有部分职工固守“撞大运”的封建观念，出了事故不作自我检讨，或非科学地认为是“触了霉头”，或归因到其他客观原因，把责任推到一边。<sup>[3]</sup>铁路干部职工中的这些错误思想、观念倘若得不到及时纠正，将带来更多安全风险。

### （三）人民群众安全意识不足

铁路贯通全国，与沿线百姓的“交集”很多。新中国成立初期，一部分群众安全意识淡薄，忽视铁路安全问题，这直接导致了铁路安全事故的发生。例如，1952年10月18日，郑州机务段701次货车在行至偃师到白马寺间的寺里碑村时，村民正在铁路边的危险区域内观看演出《舞狮子》，列车在弯道行驶，停车不及，最终造成多人死伤，成为新中国成立初期的一起路外伤亡典型案例。<sup>[4]</sup>此外，一些群众常常违反安全规定在铁路上行走，也容易引发事故。1954年1月18日至22日，仅仅5天时间，成渝线上就发生多起轧死或撞伤行人的行车事故。这是因为当地群众不了解在铁路上行走的危险，成渝线沿线的坡道、隧道、桥梁又很多，行人时常随意过桥或跨越轨道，最终引发了火车轧人、伤人事故。<sup>[5]</sup>由此可见，人民群众安全意

识薄弱也是造成铁路安全事故多发的一个重要原因。

## 二、开展铁路安全教育的主要举措

新中国成立初期，为开展好铁路安全教育，铁路系统积极采取了强化干部职工的安全教育、加大对人民群众的宣传引导、推动安全教育管理制度化等一系列重要措施。

### （一）强化铁路干部职工的安全教育

铁路干部职工直接参与铁路的运营和维护，在铁路运输中扮演着至关重要的角色。因此，十分有必要对他们进行全面深入的安全教育。

一是召开行车安全会议。此类会议往往自上而下开展，通过总结一定时期内铁路行车重大事故、大事故发生件数以及财产损失情况等，让广大干部职工充分了解铁路运输安全现状，重视安全问题。例如，1954年4月2日，重庆铁路管理局召开全局行车安全会议，在通报上半年事故情况的同时，还安排优秀代表介绍了行车安全方面的经验。参会代表深受启发，纷纷表示：“回到本单位后，认真传达会议精神，把安全行车思想贯彻到全体员工的思想中去。”<sup>[6]</sup>此外，还召开以安全警示为目的而组织的事故现场会、展览会以及铁路沿线专门法院审理的审判会等，让干部职工切身感受到事故带来的危害。例如，1954年2月18日，哈尔滨铁路沿线专门法院召开了关于重大事故的公审大会。会后，广大职工自觉组织了座谈会，联系自身工作实际进行了深入对照检查。大家一致表示，要遵守纪律，努力工作，绝不浪费国家财产。<sup>[7]</sup>再如，1956年6月，北京铁路管理局为了最大可能减少或消除事故的发生，将此前发生的事故绘制成连环画，在管辖区域内进行巡回展览。沧县机务段司机田如林学习了事故连环画后表示：“我一定认真学习规章制度，

[1] 《花旗营事故惨痛教训 济南赵副局长检讨》，《人民铁道》1950年2月26日。

[2] 参见《建立经济核算制，节约时间，消减事故，把铁路工作向前迈进一步！》，《人民铁道》1950年3月6日。

[3] 参见《建立先进的科学的工作态度，消减工务事故！——七月二十九日吕副部长在全国工务行车事故座谈会上的讲话》，《人民铁道》1950年8月30日。

[4] 参见中国铁道学会安全委员会、《百年铁路安全大事记》编委会编著《百年铁路安全大事记（1876—2008）》，第187页。

[5] 参见《宣传行车安全常识 防止行人死伤事故》，《重庆铁道》1954年1月29日。

[6] 《管理局召开行车安全会议 确定了“质量为主、安全生产”的方针》，《重庆铁道》1954年4月2日。

[7] 参见《哈尔滨铁路沿线专门法院公审行车事故案件广大职工受到教育增强了工作责任感》，《东北日报》1954年3月10日。

防止这类现象的发生。”<sup>[1]</sup>

二是开展行车安全运动。从开展范围来看，行车安全运动中有铁道部牵头的，也有各单位因一段时期安全形势严峻，为及时改善安全状况而自行组织开展的。从开展时长来看，主要以月为单位开展。例如，为减少安全事故、保证行车安全，东北地区规定将1950年6月作为东北铁路行车安全月。当地各铁路管理局及分局为配合此次行车安全月，安排组织了“检查小组深入现场，着重检查技术管理规程的遵守及各种细则实行情况，随时推广经验，介绍典型事迹，并及时研究防止事故办法”等相关工作。吉林铁路管理局安东机务段还根据自身实际情况，重点部署了防水工作，先后成立了防水委员会、防水分会以及水害抢修队，安排“各工区将管内可能发生水害的地点，绘制成表，由养路工人分地负责，雨天时即赴该地看守”。<sup>[2]</sup>还有一类是在春节等特殊时段开展的安全运动旬活动。例如，重庆铁路管理局为保证春节期间的安全运输，从1955年1月21日到31日开展了全局性的安全运动旬活动，并提出了提高警惕性、加强值班制度等具体措施。<sup>[3]</sup>

三是采取奖惩措施。一方面，针对具体事故，综合分析原因，给予有关人员相应惩戒，向铁路干部职工强化涉及安全问题的责任意识。例如，1950年，沈阳铁路管理局因相关干部职工违反劳动纪律，接连发生重大事故。该局根据责任大小，将主要责任人撤职，并交送人民法院依法处理，还分别给予了其他有关人员降级、降薪及记过等处分。<sup>[4]</sup>另一方面，针对事迹突出的单位、职工，铁路管理部门会给予奖励，并将其树立为正面典型，引导干部职工以此为

榜样，保障好铁路安全。例如，1950年3月到6月，青岛车站列车正点率达到了百分之百，同时未发生一起行车事故。为此，该站先后受到济南铁路管理局3次奖励，获得奖金共计人民币660万元（旧币），并被青岛铁路分局评为典型车站。<sup>[5]</sup>再如，1956年初，全国铁路系统组织了劳动模范评选活动，评选条件之一就是“保护运输生产安全有特殊功绩者”<sup>[6]</sup>。

四是强化安全技术教育。除了思想引领、物质激励以外，铁道部还注重加强对铁路内部干部职工的安全技术教育。新中国成立之初，安全技术教育大多是以师傅带徒弟的传统模式，采取口口相传的形式，随意性大，缺乏统一规范。为使全体铁路职工切实熟悉和掌握本职范围内的安全技术知识尤其是实际操作方法，铁道部于1953年颁布了《铁路职工安全技术教育制度的规定》。该规定的出台从制度层面有效规范了针对铁路职工的安全技术教育工作。具体实施时，针对铁路职工的不同工种，分别进行安全技术训练，并对从事危险性工作的工人实行安全技术的考试制度。<sup>[7]</sup>哈尔滨铁路分局还要求行政干部、工程技术人员、生产工人均需要通过安全技术考试，“未经安全技术教育和考试，或考试不合格的职工不能上岗，不能提级”<sup>[8]</sup>。1954年，铁道部发布了关于贯彻执行劳动部《关于进一步加强安全技术教育的决定》的指示，要求各单位必须认真贯彻执行，要在主要领导干部中指定一人负责安全技术教育工作，并建立经常性安全教育制度，制订切实的安全教育

[1] 《北京局的行车安全教育收到效果》，《人民铁道》1956年7月3日。

[2] 《东北铁道展开行车安全运动》，《东北日报》1950年6月10日。

[3] 参见《我局春节前后开展安全运动旬》，《重庆铁道》1955年1月18日。

[4] 参见《沈阳铁路管理局管内连续发生重大事故 肇事人员分别处罚有功者受奖》，《东北日报》1950年4月3日。

[5] 参见《青岛车站实行联合劳动 事故消减行车正点获济南铁路局三次奖励 分局评为典型车站》，《东北日报》1950年8月5日。

[6] 《全国铁路活动分子代表大会代表产生办法》，《人民铁道》1956年1月14日。

[7] 参见《铁道部关于贯彻执行劳动部〈关于进一步加强安全技术教育的决定〉的指示》（1954年9月24日），中华人民共和国国家经济贸易委员会编《中国工业五十年——新中国工业通鉴》第2部（上），中国经济出版社2000年版，第658页。

[8] 刘成轩主编《哈尔滨铁路分局志（1896-1995）》，中国铁道出版社1999年版，第422-423页。

计划。<sup>[1]</sup>这推动了安全技术教育的进一步落实，丰富了针对铁路职工的安全教育实践。

## （二）加大对人民群众铁路安全意识的宣传引导

人民群众是我们党开展铁路安全教育的重要对象。铁路系统采取了许多卓有成效的措施，以切实帮助人民群众提高安全意识。

一是大力开展铁路安全宣传。铁路部门主要是在铁路候车室、列车车厢以及铁路沿线进行宣传。例如，成渝铁路通车后不久，西南铁路工程局便拟定告示，提醒沿线群众注意行车安全，指出：“沿线居民和行人，时有任意跨越铁道或在铁道上休息、牧放牲畜等行为，这不仅严重地妨碍了行车安全，且迭次造成碾压伤亡的惨案。”该布告也明确了“铁路沿线行人须按规定通行，不得任意跨越或在轨道枕木上行走”，“桥涵、隧道除铁路检查人员及养路人员外，一律禁止通行”等禁令，以严格规范沿线群众的行为。<sup>[2]</sup>铁路局还专门印制铁路安全常识宣传资料进行宣传。例如，1956年，青岛铁路分局印制了《铁路安全常识画册》5000本，配置在旅客列车、候车室及车站附近文化站等处供人阅览。<sup>[3]</sup>此外，铁路系统组织了若干宣传队伍，通过写标语、发传单、召开群众会等方式，深入到人民群众中开展铁路安全宣传。

二是联合沿线政府共同开展铁路安全教育。例如，铁道部因1952年底陇海线发生重大事故，提请政务院通报各级政府加强沿线群众的安全教育。江西省人民政府随即发出通知，要求省内各级政府认真配合铁路系统加强沿线农民的

宣传教育工作。<sup>[4]</sup>再如，1956年，重庆铁路管理局印制了以铁路安全常识为主要内容的宣传资料，请铁路沿线各级政府予以配合宣传。四川省人民政府立即要求省内铁路沿线的各级人民政府，适当组织力量，配合铁路部门，采取多种多样的形式，广泛而深入地对广大人民群众宣传铁路常识和进行安全教育。<sup>[5]</sup>

三是发动人民群众参与养路、护路运动。发动人民群众参加实际工作，既能为维护铁路运输安全凝聚力量，又能对人民群众进行实地教育。1949年10月17日，全国铁路工务会议指出：要加强养路工作和在全国推行养路负责制。<sup>[6]</sup>为此，各铁路局纷纷成立养路委员会，发动铁路干部职工和沿线人民群众参加义务养路运动。例如，天津铁路管理局发动了有职工家属、华北大学和军政大学的学生以及沿线居民共计12000余人参加的群众性义务养路运动。<sup>[7]</sup>通过亲自参与养路劳动，人民群众深感维护铁路安全既十分重要又来之不易，在思想上得到了进一步的教育。铁道部还在铁路沿线广泛发动人民群众，建立群众性的护路组织。在东北地区，1950年上半年就组织起护路委员会105个，护路分会与护路区478个，护路中队243个，护路小组5541个。仅哈尔滨与吉林两地，参与护路的群众就达到了97.7万多人。<sup>[8]</sup>一些地区在组织护路运动时注重结合抗美援朝运动，对群众开展经常性的安全宣传与教育。

[4] 参见《关于展开对铁路沿线农民的安全教育工作的通知》，《江西省人民政府公报》1953年第1期。

[5] 参见《四川省人民委员会关于加强对铁路沿线广大群众进行铁路安全常识的宣传教育的通知》（1956年7月4日），四川省内江市隆昌县档案馆藏，档案号25-1-207。

[6] 参见《配合胜利形势抢修全国线路 全国铁路工务会议闭幕 滕部长号召重视养路工作》，《人民铁道》1949年10月21日。

[7] 参见《养路人人有责 津铁路局群众性义务养路运动 完成三八〇公里线路检修工作》，《东北日报》1949年10月28日。

[8] 参见《保证铁路运输安全 各地群众英勇护路 打击特务破坏分子防止发生事故》，《人民日报》1950年6月23日。

[1] 参见《铁道部关于贯彻执行劳动部〈关于进一步加强安全技术教育的决定〉的指示》（1954年9月24日），中华人民共和国国家经济贸易委员会编《中国工业五十年——新中国工业通鉴》第2部（上），第658页。

[2] 《四川省政府公布成渝铁路沿线人民注意行车安全的布告和本局代拟此布告的来往文书》（1953年1月29日），中铁二局档案馆藏，档案号（53）总7。

[3] 参见山东省地方史志编纂委员会编《山东省志·铁路志》，山东人民出版社1993年版，第332页。

例如，河北保定地区定兴、徐水、清苑等县的护路队员们在参加以抗美援朝、保家卫国为主题的集会座谈后展现出高涨的建设热情，主动作出保证：一定开展好护路护线工作，保障交通畅通无阻。<sup>[1]</sup>

四是利用铁路行业报刊加大宣传引导。铁道部以主管的行业报《人民铁道》为主要平台，适时发布包括各类运输安全会议成效、安全运动进展概况、正反面典型的具体案例、技术规程考试情况等安全教育相关信息，将铁路安全教育实施的全过程向全社会公开，在加强对人民群众铁路安全意识宣传引导的同时，接受广大群众监督。《人民铁道》还开设专栏刊发人民群众关于铁路安全教育的建议，加强了铁路系统与人民群众的联系。除《人民铁道》外，部分地方铁路局还创办了局属报刊，比如重庆铁路管理局的《重庆铁道》、哈尔滨铁路分局的《前进列车报》等，这些地方铁路报刊结合本地区实际，有针对性地通过各类报道宣传铁路安全知识，积极营造“安全第一”的舆论氛围，帮助广大群众树立安全意识。

### （三）推动铁路安全管理制度化

新中国成立初期，为了在全国范围内顺利开展铁路安全教育工作，还必须建立起统一、规范化的制度体系，以严格的制度保障铁路安全教育的长远落实。

一方面，颁布完善铁路安全工作的规章制度。为了规范行车事故的处理，1949年12月29日，东北行政委员会公布了《东北铁路总局行车事故处理细则》；同月，衡阳铁路总局也制定了《运输事故处理办法》。<sup>[2]</sup>在吸收各地经验的基础上，铁道部于1950年颁布了《行车事故处理规则（草案）》，规定了行车事故的分类和判定；行车事故通报的时机、程序和内容；行车事故调查处理的组织、调查取证的内容、报告时机和处理意见；行车事故的统计、分析

及总结报告等，充分体现了严肃认真、责任明晰的原则精神。<sup>[3]</sup>1951年5月，该规则经修改后权责规定更为细致，要求：重大、大、恶性事故由管理局一级负责处理，一般作业事故由分局一级处理。<sup>[4]</sup>完善的事故处理规则不但有助于明确事故处理的程序和责任，而且对于防范事故、汲取教训，进一步提高广大铁路职工的安全意识至关重要。除此之外，铁路部门还通过完善劳动纪律的管理制度来强化干部职工的安全责任感。1950年颁布的《行车事故处理规则（草案）》提出，铁路运输“应该像完好的钟表机件一样，不断的工作及无事故的工作”，必须将安全和效率结合起来。该规则要求铁路干部职工“必须不断的对怠工现象、破坏劳动纪律和违反规章制度的人们，进行强烈的斗争”；“积极提高劳动纪律和生产纪律，彻底执行各项有关行车规则办法及上级命令”。<sup>[5]</sup>1956年，铁道部公布了《铁路企业内部劳动规则》，并附发了有关条文的解释，对铁路职工的基本职责、铁路劳动纪律的主要内容、职工违反劳动纪律的处理等，都作出了全面详细的规定。<sup>[6]</sup>为保证机车乘务员的专业能力，铁道部出台了《机车乘务员提升甄审标准》《机车乘务员职务及机车司机等级核定考试办法》等制度文件，规定了机车乘务员只有笔试、口试以及实操全部合格，才能参与乘务工作。<sup>[7]</sup>这些规章制度的出台为完善铁路安全工作提供了重要遵循，也从制度层面进一步强化了干部职工的安全意识，起到了安全教育的作用。

另一方面，构建监督体系。首先，建立铁路行车安全监察机构。1950年，铁道部为实现

[3] 参见苗秋林主编《中国铁路运输》，中国铁道出版社1994年版，第456页。

[4] 参见《部发铁路公务行车事故处理、行车事故赔偿的暂行办法》（1951年5月31日），中铁二局档案馆藏，档案号（54）临3。

[5] 中国铁道学会安全委员会、《中国铁路安全志》编委会编著《中国铁路安全志（1876-2011）》，第428页。

[6] 参见李鸿达主编《当代中国铁路劳动工资管理》，第198-199页。

[7] 参见中国铁道学会安全委员会、《中国铁路安全志》编委会编著《中国铁路安全志（1876-2011）》，第292页。

[1] 参见《保定专区十七个县人民 展开抗美援朝活动参军缴粮保证巩固治安》，《人民日报》1950年11月27日。

[2] 参见中国铁道学会安全委员会、《百年铁路安全大事记》编委会编著《百年铁路安全大事记（1876-2008）》，第180页。

安全运输的目标，在全国铁路系统筹备设立了行车安全监察机构：铁道部设行车安全总监察室，铁路局设行车安全监察室，铁路分局设监察分室。<sup>[1]</sup>这些机构还被赋予了进行铁路安全教育的重要职能。铁道部要求各行车监察室“集中力量推动技术管理规程的学习”，不但要“向职工群众宣传学习技术管理规程的重要性”，帮助职工“克服与纠正目前所存在的违法乱纪的现象”，还要组织各级行车人员进行有关行车安全规章的考试。<sup>[2]</sup>其次，组建安全监察通讯队伍。1950年10月，铁道部颁布《行车安全监察通讯网暂行办法》，要求各行车安全监察分室从各行车单位生产第一线选聘出一批熟悉规章业务、责任心强、能密切联系群众的职工，作为不脱产行车安全监察通讯员，其主要职责之一就是带头遵章守纪和宣传安全生产思想。<sup>[3]</sup>1952年，铁道部要求各局建立监察通讯制度，选聘人民监察通讯员，监督干部职工违法违纪行为，并要求人民监察通讯员在处理违法失职人员时，秉持“教育与惩戒相结合”的原则，让违法失职人员彻底认识到错误、树立安全意识。<sup>[4]</sup>由此，各地迅速组建起铁路监察队伍，仅山东省的济南铁路管理局，到1955年底，全局监察通讯员就达到1270人。<sup>[5]</sup>这批监察人员既是安全运输的监督者，又是安全教育的执行者。他们遍布生产一线，推动了铁路安全教育深入到最基层。

[1] 参见《当代中国》丛书编辑委员会：《当代中国的铁道事业》（上），中国社会科学出版社1990年版，第350-351页。

[2] 《滕代远部长在电话会议上发布监察工作指示会上并检查了本年二月运输情况》，《人民铁道》1951年4月24日。

[3] 参见山东省地方史志编纂委员会编《山东省志·铁路志》，第322-323页。

[4] 参见《西南铁路局施工局关于建立人民监察通讯员的指示命令》（1952年2月27日），中铁二局档案馆藏，档案号（52）人21；《一九五三年人民监察工作总结》（1954年1月9日），中铁一局档案馆藏，档案号3.2-7-6-1。

[5] 参见济南铁路局史志编纂领导小组：《济南铁路局志（1899-1985）》，山东友谊出版社1993年版，第306页。

### 三、开展铁路安全教育的成效与影响

新中国成立初期开展的铁路安全教育工作，取得了显著成效。铁路安全形势实现了明显好转，安全事故逐年下降；铁路内外人员安全素质得到了显著提升，在安全知识、安全技能、安全意识方面都有了大幅进步；铁路安全教育机制也初步建立起来。

#### （一）铁路安全事故大幅减少

通过大力推行铁路安全教育，铁路安全形势实现了明显好转，安全事故呈现逐年下降的趋势。相较于1950年，1957年全国铁路的重大事故、大事故分别减少425件、307件，恶性事故下降了85%。<sup>[6]</sup>同时，群众占用铁道的现象也大大减少，因行人错误行为引发的铁路事故有了明显下降。铁路系统各项安全指标均创新中国成立以来最好水平。例如，截止到1957年8月，“毛泽东号”机车包乘组一共安全行驶了1000652公里，创下货运机车安全行驶百万公里以上的全国纪录。<sup>[7]</sup>新中国成立之初由于人为因素导致安全事故频发的问题得到了有力解决，铁路运输更加通畅，人民群众的生命财产安全得到较好保障。

#### （二）铁路内外人员安全素质显著提升

经过铁路安全教育，不论是铁路干部职工，还是人民群众，在安全知识、安全技能、安全意识方面都有了显著进步。一是安全知识储备更加丰富。1956年，在沈阳铁路管理局组织的面向分局长、处长级干部的《铁路技术管理规程》考试中，干部全部能够达到及格水平，并有接近半数达到满分。<sup>[8]</sup>二是安全技能更加完善。职工们在工作中逐渐把安全放在第一位，掌握和完善了不少安全技能。如鹤岗机务段599包机组在工作中贯彻了“互监制”，还总结出了“眼快”“手准”“腿勤溜”“勤呼唤应答”

[6] 参见中国铁道学会安全委员会、《中国铁路安全志》编委会编著《中国铁路安全志（1876-2011）》，第378页。

[7] 参见《“毛泽东号”安全行驶十年 铁道部奖励包乘组全体成员》，《人民日报》1957年8月28日。

[8] 参见《沈阳局举行技规考试》，《人民铁道》1956年7月21日。

等工作经验,取得了优异的运输成绩。<sup>[1]</sup>三是安全意识更为强化。在铁路系统内部,干部职工过去的错误观念得到了转变。例如,重庆九龙坡车辆段制动室曾经是一个事故车间,但经过教育后,干部职工的工作态度发生了转变,表示:安全是一切工作的前提,“绝不能因为我们不負責任而造成损失”<sup>[2]</sup>。与此同时,人民群众积极参与到维护铁路安全的工作中,通过参与养路、护路实践,逐步树立起爱护铁路、维护行车安全的意识。例如,重庆市黄沙溪人民护路队的杨志碧除了自己经常打扫路基、拔除野草、抢修塌方外,还提醒行人不要在轨道上行走。<sup>[3]</sup>再如,成渝铁路沿线的农民不但利用晚上守桥护路,还主动配合铁路职工排除险情,展现出热爱铁路建设、保障铁路安全的良好觉悟。<sup>[4]</sup>

### (三) 铁路安全教育机制初步建立

在新中国成立初期开展的铁路安全教育实践中,铁路安全教育机制也初步建立起来。铁路部门由铁道部总负责,通过部、局、分局以及站段、车间、班组进行多级教育,形成了以铁路安全法律规章、安全技术和安全常识为主要内容,铁路内外人员为主要对象,安全会议、

安全运动、安全手册等为主要载体,技术培训、警示教育、宣传引导等为主要途径的安全教育机制。这一机制推动了铁路安全教育的常态化、规范化、系统化,为在全国范围内开展铁路安全教育提供了根本制度保障,使覆盖全国的铁路安全教育得以有序开展。经过多年实践,其有益经验在后来的铁路安全教育中也得到继承和发展。例如,这一时期颁布的《铁路技术管理规程》《铁路企业内部劳动规则》等重要制度,为后续相关法律、规章的出台提供了借鉴;对铁路新职工进行站段、车间、班组的教肓制度得到了不断优化,后被命名为“铁路三级安全教育”,成为铁路系统的一种基本教育制度。此外,选树安全生产集体和劳动模范、组织安全技规培训与考试、利用列车广播和宣传队伍进行安全常识宣传等行之有效的安全教育措施也被沿用推广。

新中国成立初期,铁路系统从管理环节入手,大力推进铁路安全教育,维护了铁路运输安全,保障了人民生命财产安全,产生了明显的经济效益和社会效益。经过教育,铁路干部职工和广大人民群众实现了从忽视安全到重视安全的转变,安全素质得到提升,安全认知更加清晰,为新中国铁路运输行业的有序发展奠定了良好基础。总结、回顾这一历程,不仅具有重要的学术意义,也可为今天进一步推动铁路安全教育提供有益借鉴。

[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)”的阶段性成果,项目编号为19BDJ043]

[作者田永秀,西南交通大学马克思主义学院教授;王浪,西南交通大学马克思主义学院博士生,四川成都 611756]

(责任编辑:王梦昕)

[1] “互监制”:乘务员在出乘前后交接时,都互相缜密地检验,双方承认后方可盖章;并以碰头检讨会的方式来研究工作中的优缺点,彼此交流经验。“眼快”即前后瞭望快;“手准”即投煤、给油、制动准;“腿勤溜”即到各给水站时,司机检查机车周围,副司机拿工具小修,司炉撒水,清炉调整火床。参见《鹤岗机务段五九九包车组 千天无事故 安全行走二十万公里》,《人民铁道》1951年6月12日。

[2] 《一个事故车间的转变——记九龙坡车辆段制动室是怎样消滅事故的》,《重庆铁道》1953年8月27日。

[3] 参见《杨老太太冒雨查道》,《重庆铁道》1953年7月16日。

[4] 参见《农民兄弟热爱铁路》,《重庆铁道》1955年1月18日。