

近代中国铁路革命精神的历史演进(1895—1949年)

罗桂生

(河南理工大学, 河南 焦作 454100)

[中图分类号] D642 [文献标识码] B [文章编号] 1006-8279(2024)01-0077-07

近代中国的铁路,具有浓厚的半殖民地半封建色彩。受资金和技术制约的影响,近代中国铁路大都由西方列强投资兴筑,利用债权人身份勾结国内反动力量,将铁路作为其侵略中国的重要工具。而与铁路直接相关的近代铁路工人,从一开始就身处“三座大山”的压迫,他们因此掀起了一次又一次的反帝反封建的斗争。在与帝国主义列强、清王朝、北洋军阀和国民党政府斗争中,近代铁路工人革命、奋斗、进取的坚实足迹镌刻在每一条铁路线上。在长期的反帝反封建斗争中,铁路工人形成了以爱国、爱党、团结、不怕牺牲、敢于斗争的铁路革命精神。

近代铁路革命精神发端于资产阶级领导的旧民主主义革命时期。中国共产党成立后,中国铁路革命精神不断发展丰富,成为中国共产党百年红色精神谱系的重要内容。作为党史研究的重要内容,铁路革命精神也颇受学者们的高度关注。就目前相关成果来看,一是聚焦于铁路红色文化、红色基因的研究。大多学者认为无论是在革命斗争中,还是在社会主义建设热潮中及改革开

放实践中,铁路人都书写了感人的精神史诗,传承了红色基因,积淀了丰厚的红色文化资源。相关成果参见《铁路红色基因》^①《传承弘扬铁路红色文化增强铁路先行精神动力》^②等。二是注重某时段的某种铁路精神研究,如“二七”精神^③、青藏铁路精神^④、铁道兵精神^⑤等,学界前贤在此领域取得一定的成绩。总的来说,前期成果要么偏重于铁路文化研究,要么只是专注于某时段某种铁路精神的碎片化研究,而对近代铁路革命精神的内涵、历史演进等问题缺乏全面具体地探讨。本文以近代中国铁路革命精神为研究对象,通过梳理近代铁路革命精神的历史演进,进而全面概括近代铁路革命精神的内容。

一、中国共产党成立前铁路工人自发反帝反封建的爱国精神和敢为人先的首创精神

作为现代文明的产物,铁路的出现不但促进了近代中国的交通运输革命,而且为近代中国革命催生了新力量。19世纪末20世纪初,伴随着近代中国铁路的兴筑与发展,铁路工人成为中国近代产业工人的重要组成部分。据统计,至

基金项目:本文系2023年度河南省高校人文社会科学研究一般项目:“百年铁路红色精神谱系研究”(2023-ZDJH-427)阶段性研究成果。

① 中国国家铁路集团有限公司党组宣传部:《铁路红色基因》,中国铁道出版社2021年版。

② 孙增举:《传承弘扬铁路红色文化增强铁路先行精神动力》,《理论学习与探索》2022年第3期,第35~38页。

③ 彭音:《“二七精神”的历史特质和科学内涵探析》,《中共郑州市委党校学报》2022年第3期,第96~99页。

④ 宋亚霖:《青藏铁路精神是中国共产党人精神谱系的重要内容》,《理论学习与探索》2022年第1期,第35~37页。

⑤ 吴晓曦,孙炳芳:《铁道兵精神的基本内涵研究》,《石家庄铁道大学学报(社会科学版)》2020年第1期,第95~100页。

1919年“五四”运动爆发前，中国近代铁路工人人数达到118651人，其中国有铁路73651人，外人独资铁路45000人。^①

近代中国铁路建设发展的独特性决定了近代铁路工人具有区别于其它产业工人群体的独有特点。事实上，近代中国铁路工人因遭到西方列强和本国反动势力残酷的压榨，他们的斗争一产生就具有反帝、反封建性。针对自身所处的不利境地，铁路工人早期斗争主要从反对洋工头和洋监工开始。早在1891年，津沽铁路唐山机厂工人就举行了反抗外国工头的斗争。1906年，沪宁、津浦、陇海等铁路工人也自发展开了反抗洋监工、洋工头的斗争。1909年，汉口江岸铁路工人集体停工反对洋工头虐待工人；1910年、1914年、1920年津浦铁路浦镇机厂工人举行了驱逐总工头的罢工。在东北，中东铁路工人还举行了要求华工与俄工待遇平等和增加工资的罢工斗争。在《马关条约》签订后，铁路工人的民族意识逐步被唤醒，他们以激烈的行动投入到轰轰烈烈的收回路权运动中来。1904至1905年，粤汉铁路工人就先后支援了湖北、湖南、广东三省人民收回粤汉铁路修筑权的斗争；1911年湖南、湖北、四川等省的铁路工人又率先发起反对“干路收归国有”的保路运动。

早期铁路工人的革命运动和近代中国人民的反帝反封建运动相呼应，成为近代中国旧民主革命的重要组成部分。铁路工人首当其冲遭受帝国主义和封建军阀最直接、最深重的欺压。因此，铁路工人的革命斗争具有开展时间最早，斗争最坚决，牺牲最大的鲜明特点。但是，由于缺乏统一的领导和组织，早期的铁路工人主要进行的是分散的经济斗争，斗争的成果很有限。

20世纪初，经过了新文化运动和马克思主义的洗礼，包括铁路工人在内的中国工人队伍思想觉悟进一步提高，这也促使铁路工人从旧民主主义革命时期主要以自发斗争，转变为具有鲜明政治色彩的自觉斗争。1919年“五四运动”爆发，

铁路工人和其他产业工人参加了中国历史上首次政治罢工。如长辛店留法预备班学员、铁路工厂艺员养成所的学员以及车务见习所的学员都参加了北京学生的示威游行队伍。接着，沪宁、沪杭铁路、唐山京奉铁路、江西南浔铁路等各路铁路工人罢工声援“五四”爱国运动。面对帝国主义和军阀威胁，铁路工人“坚心国事、帅不允从”，并“相率离站，不肯开车”^②，声明“国家败亡，甘愿待毙，非得政府圆满允可（人民要求），誓不开驶火车。”^③这都充分体现了铁路工人坚决、彻底的反帝反封建爱国主义情怀。总之，随着国内外兴起的资产阶级革命和无产阶级革命的政治熏陶，铁路工人的革命斗争已经有了自身的策略与方式。

铁路工人革命斗争的影响力及其表现出的强大革命力量引起了早期马克思主义者的重点关注。铁路工人也因此成为马克思主义在中国最早的、最重要的传播对象。1920年冬，北京共产主义小组派张国焘、邓中夏等深入长辛店铁路工厂宣传马克思主义，并在1921年1月1日成立中国共产党第一所劳动补习学校。接着，李大钊又派罗章龙前往唐山，帮助京奉铁路工人成立劳动补习学校，向工人宣传马克思主义和十月革命斗争情况。至1921年中国共产党成立前，党组织先后在京汉铁路郑州站、粤汉铁路徐家棚站以及天津、洛阳、张家口等地设立劳动补习学校，成为早期马克思主义宣传的重要阵地。

铁路工人工会是近代中国工人运动中成立最早的工会组织。张国焘曾指出，“我国北方中部的真正工会运动，发生于民国十年，尤以铁路工人得风气之先。”^④1920年12月，北京共产主义小组就在唐山建立了京奉铁路唐山制造厂工会，并迅速成为唐山工会运动的核心。1921年5月，邓中夏、罗章龙等组织成立了中国第一个新式产业工会——“长辛店铁路工人会”，且很快成为了全国各地工会组织学习的范本。毛泽东称赞：“中国

① 刘明逵，唐玉良主编：《中国近代工人阶级和工人运动》第1册，中共中央党校出版社2002年版，第128页。

② 宁波市总工会：《宁波工人运动史》，中国工人出版社1994年版，第12页。

③ 刘明逵，唐玉良主编：《中国近代工人阶级和工人运动》第3册，中共中央党校出版社2002年版，第86页。

④ 刘明逵，唐玉良主编：《中国近代工人阶级和工人运动》第3册，中共中央党校出版社2002年版，第840页。

工人运动还是从长辛店铁路工厂开始的。”^①长辛店铁路工人工会的成立为中国共产党早期组织工作经验的积累和中国共产党的创建都有着重要的历史意义。不久，长辛店机厂建立了中国铁路工人第一个党组织。

早期马克思主义者在铁路上实现了马克思主义与中国工人运动的结合。1918年和1919年，毛泽东先后两次到长辛店向铁路工人介绍俄国十月革命的情况。这些活动对于毛泽东由革命民主主义者向马克思主义者的转变产生了重要的影响。毛泽东在回忆这段历史说：“我第一次在政治上把工人们组织起来了，在这项工作中，我开始受到马克思主义理论和俄国革命历史的影响的指引”，“从此以后，我越来越相信，只有经过群众行动取得群众政治权力，才能保证有力的改革的实现。”^②中共一大代表陈潭秋、王尽美、邓恩铭、张国焘、包惠僧等都是铁路工人运动领导者，还有幕后参与党的创建的李大钊、陈独秀，以及中国共产党早期领导人邓中夏、罗章龙、项英等均直接参与或指导早期铁路工人运动。此外，在铁路工人运动中还成长了许多的优秀共产党员，如京汉铁路的史文彬、杨宝昆、康景星、林祥谦、施洋；京奉铁路的邓培；陇海铁路的姚佐唐、程圣贤；大同铁路的张树珊；中东铁路的张有仁等。这些共产党员为党的创建和中国革命都作出了重大贡献。

综上所述，在旧民主主义革命时期及至党的成立以前，近代铁路工人本质上代表着近代中国革命最积极的新生阶级的重要组成部分。但由于缺少党组织的统一领导，“此时的铁路工人运动虽然还处于自发性斗争阶段，开展斗争的目的也仅是为了经济权利，还没有形成阶级斗争意识以争取政治权利”，^③铁路工人在早期工运中的突出表现，最终成为马克思主义输出的重要对象之一。早期铁路工人运动也是引燃马克思主义在中

华大地燎原的星星之火，充分体现了播撒革命火种，敢为人先的革命首创精神。

二、中国共产党成立到大革命时期英勇、团结、牺牲、奉献的“二七”精神

1921年7月，中国共产党宣告成立，铁路工人自此有了主心骨。为进一步唤醒工人觉悟，中国共产党创立伊始就提出“启发他们组织工会的需要”“党应以阶级斗争的精神灌输予各工会”。^④并在《中央局报告》中明确全党首先集中力量“组织全国铁道工会”的任务。中国劳动组合书记部成立时，强调该组织的任务是“向劳动者宣传组合之必要，要联合或改组已成的劳动团体，使劳动者有阶级的自觉。”^⑤即“劳动组合的目的，不仅在团结劳动者以罢工的手段取得优益的工资和缩短工作时间，尤在养成阶级的自觉，以全阶级的大团结，谋全阶级的根本利益。”^⑥在中国劳动组合书记部统一领导下，各地铁路工会不断兴起壮大。1921年11月，中国劳动组合书记部北方分部和武汉分部共同领导了陇海铁路工人大罢工，罢工很快得到了京汉、粤汉、津浦、京绥、京奉、正太等各铁路工人的声援。1922年初，京汉铁路长辛店工人“八月罢工”再次得到了各路工人的积极响应。为呼应各地铁路罢工斗争，京奉铁路山海关机械厂和唐山制造厂、粤汉铁路长武段、京绥铁路等铁路工人相继举行罢工斗争。

1922年7月，中共二大确定了反帝反封建的民主革命纲领，并将发展工农运动作为党的中心工作。京汉铁路工人大罢工就是党成立后领导工人运动的高潮顶峰。在党的领导下，从1921至1922年底，京汉铁路各站陆续建立了16个工会组织，会员达到3万余人，并决定于1923年2月在郑州举行京汉铁路总工会成立大会。2月4日，京汉铁路总工会决议：“我们为自由而战，

① 吴太伯：《毛泽东早年考察长辛店工人夜校考》，《北京党史》1990年第5期，第63页。

② [美]斯诺著，董乐山译：《斯诺文集》第二卷，新华出版社1984年版，第135页。

③ 邱铁鑫：《马克思主义的传播对早期中国铁路工人运动的影响及启示》，《西南交通大学学报(社会科学版)》2018年第4期，第22页。

④ 《中国共产党历次代表大会(新民主主义革命时期)》，中共中央党校出版社1982年版，第22页。

⑤ 《中国劳动组合书记部宣言》，《共产党》1921年第6期，第21~22页。

⑥ 毛泽东：《所希望于工会的》，《湖南劳工会周年纪念特刊号》，1921-11-21。

为争人权而战，决无退后。”^①罢工最终遭到北洋军阀的残酷镇压，制造了举世震惊的“二七惨案”。据统计，此次惨案中，铁路工人被打死 52 人，受伤达到 300 多人，被开除和流亡 1000 多人。断头台上，共产党员林祥谦大声呵斥敌人：“我头可断，工不可复！”^②面对敌人的枪口，施洋毫不畏惧对敌人厉声呵斥：“我不怕死，堂堂做人，反对强暴，你们杀了我一个施洋，还有千百个施洋！”^③毛泽东在《中国社会各阶级的分析》中称赞“他们特别能战斗”。^④共产国际就此发出宣言：中国工人阶级已经登上了世界的政治舞台。京汉铁路工人大罢工被誉为是中国共产党领导下第一次工人运动高潮的顶峰，是“这次罢工高潮的最后一个怒涛”。^⑤充分显示了铁路工人在党的领导下坚定的革命性、坚强的战斗力和大无畏的英雄气概，孕育出了英勇、团结、牺牲、奉献为核心内容“二七”精神。

1924 年第一次国共合作实现后，全国革命形势的快速发展。第二次全国劳动大会召开和中华全国总工会的成立，是工人阶级大革命高潮的前奏。1925 年 5 月，中共中央执委会明确强调发动工人阶级参加革命斗争的重要性。在此后五卅运动中，铁路工人积极支援了全国工人同盟罢工，胶济铁路总工会、京汉铁路总工会都发动铁路工人组织“沪案”后援会，并以加工所得工资救济上海罢业工人，充分表现了铁路工人团结一致的反帝爱国精神。在大革命初期的革命中心广州，广九、粤汉、广三三大铁路工人展开了各种政治经济斗争。在参加平定滇军杨希闵、桂军刘震寰叛乱斗争中，铁路工人同仇敌忾取得胜利。

国民革命军出师北伐后，中华全国铁路总工会发布通电赞助北伐，强调“是以铁路工人不惜粉身碎骨，在枪林弹雨中，为民众的利益而战”，“要和一切革命之武力携手”。^⑥铁路工人成立了

北伐铁道交通队、破坏队、侦探队等，用行动诠释了何为“二七”精神。

三、土地革命战争时期坚定信念、敢于斗争的革命精神

1927 年大革命失败后，虽然有些人产生悲观情绪，但大多数铁路工人坚信在党的领导下革命必将胜利。在八七会议精神指导下，铁路工人以各种方式积极支持党领导的反抗国民党反动派的武装斗争。“八一”南昌起义后，南浔铁路和潮汕铁路工人分别参加和支援了起义；9 月，株萍铁路工人参加了秋收暴动。中共湖南省委书记彭公达在给中央的报告中指出“在秋收暴动经过中，湖南的无产阶级——安源工人、铁路工人等的奋斗精神特别表现得十分坚固和勇敢，确是革命的先锋队。”^⑦此后，铁路工人积极响应党的号召，支持了苏区和红军对国民党反动派的反围剿斗争。在蒋介石进攻中央苏区的主要运输线南浔铁路上，铁路工人利用工作之便多次破坏铁路，有效支援中央红军。粤汉铁路湘鄂段工人参加苏维埃政权，举行武装暴动，破坏敌人交通线。徐州铁路工人为了阻止蒋军南下进攻苏区，把钢轨拆掉。这些斗争，有效延缓了国民党对苏区和红军“围剿”的步伐。

在各条铁路线上，铁路工人补习夜校、俱乐部、兄弟团、友谊社等相继重新组织起来，在一些路站还建立了秘密的赤色工会小组，党利用这些公开、半公开和秘密组织，领导铁路工人与反动派当局进行斗争。在国民党反动派背叛革命后的一年里，粤汉铁路湘鄂段、株萍铁路、津浦铁路等工人就发起加薪和复工运动，胶济铁路工人进行了经济斗争。

在国民党当局不断对铁路工人欺骗和威逼情形下，大部分铁路工人拒绝加入国民党反动派设立的黄色工会，并利用黄色工会进行斗争。1928 年

① 东北铁路职工总会筹备会：《京汉铁路工人争自由的二七斗争史》，出版者不详 1947 年版，第 16 页。

② 陈素秀：《京汉铁路工人大罢工史料汇编》，河南人民出版社 1999 年版，第 700 页。

③ 皮明麻：《武汉历史举要》，武汉工业大学出版社 1988 年版，第 200 页。

④ 《毛泽东选集》第一卷，人民出版社 1991 年版，第 8 页。

⑤ 邓中夏：《邓中夏文集》，人民出版社 1983 年版，第 442 页。

⑥ 《中华全国铁路总工会通电》，《民国日报》，1926-7-2。

⑦ 中共萍乡市委：《安源路矿工人运动》（上），中共党史资料出版社 1991 年版，第 636 页。

11月，国民党建立正太铁路工会，铁路工人中的共产党员巧妙打入其中，利用黄色工会在铁路工人中进行工作。1929年，趁国民党在北方大办黄色工会之际，党在天津进行恢复中华全国铁路总工会的工作，并决议加强对各铁路工人运动的领导。1930年1月，平奉路工人举行示威活动，包围路局和黄色工会。中东铁路工人还成立赤色工会，领导群众一起反对黄色工会和国民党。^①1930年初发生的唐山机厂工人的罢工是国民党叛变革命以来北方铁路工人最重要的斗争，被称为“是北方工人重新抬头的象征”，“在经济斗争和政治斗争相结合上，在坚决反对黄色工会上，在组织和加强工人自己的武装上，在英勇的斗争精神上，都给今后的工人运动做出了辉煌的榜样。”^②此后，北宁、平绥、平汉、陇海、胶济、津浦、正太等铁路工人，在共产党地下组织的领导下，纷纷组织自己的工会，严重抵制打击黄色工会，积蓄力量，为更大的斗争作准备。

土地革命战争时期，国民党反动派在背叛革命后，对铁路工人进攻采取了白色恐怖镇压和改良主义欺骗的反革命政策。在极端困难的环境下，铁路工人对国民党反动派的暴行和阴谋给予坚决回击，表现出对革命事业的坚贞不渝。

四、抗日战争时期不畏强敌、宁死不屈、血战到底的革命精神

抗日战争爆发后，日军一开始就对铁路交通实施严密控制，依托铁路推行法西斯政策和实施暴行。“九一八”事变后，石家庄正太铁路员工迅速成立正太路同人救国会，全力支持马占山部队打响东北抗日第一枪；“一二八”事变后，正太路同人救国会又转为正太铁路员工救国会，积极支持上海十九路军抗日。与此同时，沪杭甬、平绥、平汉、津浦、北宁、滇越以及南浔等铁路工会也纷纷发出抗日通电。东北磐石铁路工人还参加当地的吉林救国军；据统计，1931年和1932年间，哈尔滨东铁华工组织的义勇军，在不到两年内就袭击日军达2500次。1934年3至10月，

东北铁路工人对伪满奉天铁路局所辖各线袭击136次，对伪长春铁路局所辖各线袭击105次，对伪哈尔滨铁路局所辖各线和洮南路分别袭击127次、166次。^③这些行动有利地配合当地抗日武装斗争，体现了铁路工人团结一致、不畏强敌、誓死抗战的爱国情怀。

1937年全面抗战爆发后，日本侵略者对占领区铁路工人实行残酷的殖民主义统治。为反对日军残酷的殖民统治，粉碎其“以战养战”的企图，铁路工人以各种形式开展抗日斗争。在中国共产党提出“持久战”策略指导下，各铁路工会组织在斗争中提出“不为敌人开车，不为敌人修路！破坏敌人的运输”，“一切为了抗战，一切适应抗战的需要”^④等口号。他们采取怠工、破坏机器等方式，使日军的军事运输受阻。

在敌后，中国共产党强调“各铁路附近的道棚工人（即修道工人）是破坏铁路阻碍敌人交通最好的武器……若能每条铁路组织一个或几个铁道队，专司组织铁路工人破坏铁路，这对相持与反攻阶段，均有极大的意义。”^⑤铁路工人在党的号召下纷纷组织抗日游击队，其中活跃在津浦铁路鲁南段和临枣线上的鲁南铁道游击队，成为铁路工人英勇善战抗击日军的杰出代表。在河南成立了平汉铁路工人破坏队和道清铁路的焦作铁道义勇队；在河北组建了保定铁路工人游击队。这些抗日队伍常年活跃在沦陷区的工矿和交通线，配合抗日根据地和八路军的作战，在输送物资和情报等方面，都作出了极为重要的贡献。

在抗日民主革命根据地，许多的铁路工人抗日队伍在抗日烽火中建立起来。如在华北就有平汉铁路游击队、正太铁路游击支队、同蒲铁路工人自卫队、道清工人游击队等组织，随着这些抗日队伍不断的壮大，日益成为各解放区主力军的组成部分。如平汉铁路工人在党的领导下，由最初20多个赤手空拳的铁路工人发展到一支数百人的铁道游击队。同蒲铁路铁工自卫队获得阎锡

① 中华全国总工会中国职工运动史研究室：《中国工会历史文献》第3册，工人出版社1958年版，第51页。

② 石楚：《唐山工人武装斗争中的教训》，《劳动周刊》1930年第23期，第3页。

③ 刘明逵，唐玉良主编：《中国近代工人阶级和工人运动》第9册，中共中央党校出版社2002年版，第634页。

④ 刘明逵，唐玉良主编：《中国近代工人阶级和工人运动》第11册，中共中央党校出版社2002年版，第333页。

⑤ 中共中央档案馆编：《中共中央文件选集（1936—1938）》第11册，中共中央党校出版社1991年版，第733页。

山奖给的除奸先锋的奖旗。^① 1945年《解放日报》发表题为《为独立与民主而战》社论，指出“自抗战迄今，由平汉、正太、胶济、同蒲、港九等铁路……所组成的抗日武装游击队，转战数年已成为强大的武装队伍，已成为各解放区主力军的组成部分。”^②综上所述，在民族危亡之际，铁路工人毫不退缩，勇于斗争，坚持抗战，在最艰苦的年代里，用自己的行动，为全民族抗战贡献了自己的力量，为祖国解放独立事业作出巨大牺牲和贡献，表现出不畏强敌、宁死不屈、血战到底、百折不挠的保家爱国精神。

五、解放战争时期忠于职守、艰苦奋斗、勇当先锋的革命精神

抗日战争胜利时，铁路基本处于解放区军民的控制下。但在美国支持下，国民党反动派以“恢复交通”为借口，采取各种手段，试图抢占铁路，并企图利用铁路来运输几百万国民党军队到前线，以期发动内战。为保护人民铁路，推翻国民党反动统治，铁路工人积极参加了护路、护厂、抢修铁路的斗争，有力配合人民解放军的战略进攻，为解放战争的最后胜利提供了强大支援。

抗日战争胜利后，国民党当局将铁路“接收”变成“劫收”，铁路管理极为混乱。铁路工人对国民党的罪恶行径深感愤怒。为改变被欺压的现状，支持人民解放战争，铁路工人在中国共产党的组织下开展了各种形式的请愿和罢工斗争。如京沪铁路、沪宁铁路、粤汉铁路、津浦铁路等铁路工人分别举行了要求改善待遇的罢工运动；胶济铁路发动了抗议济南国民党警察屠杀工人罢工风潮等。这些斗争与国统区内以学生为主的其他民主运动相呼应，形成了反抗国民党反动派统治的第二条战线，有力地支援了人民解放战争的发展。

1945年8月，面对国民党军迅速向各铁路

线扩展，进而大举进攻解放区的态势。中共中央军委提出要开展以破坏铁路和公路，阻止敌人进攻的交通战。毛泽东同志严正指出“而阻碍这种进攻，亦即有效地制止内战的武器之一，就是不许他们在铁路上运兵。”^③中共中央专门强调要在“破路”斗争中加强对铁路工人的联合，“对于铁路工人和路警，应十分注意联合和解释，其失业者须加救济，使其参加破路，不反对我军破路。”^④在党中央号召下，铁路工人和沿线民众紧密配合，奋勇拆钢轨，搬枕木，把铁路器材沉入水底、埋入地下。技术工人故意破坏机车，使其不能运转，这让国民党控制下的铁路陷于瘫痪之中，成功延阻了国民党内战阴谋。

在反攻阶段，国民党军队为了阻止解放军的追击，在溃败时疯狂地抢掠各种铁路机器设备、炸毁铁路线路、桥梁等各种铁路设施，还设法拉走或破坏火车机车。中共中央号召铁路员工发起保护人民铁路财产、进行赶修铁路、支援解放军运输的行动。铁路工人不负党的重托，不怕牺牲，誓死保护铁路设施和机车。他们声称“保卫我们自己的家，不让一部车辆跟着白匪走”^⑤，“机器是我们的命，绝不能让他们破坏了，咱们好好保护着，交代给解放军……”^⑥虽然铁路工人积极进行护路斗争，但终未能完全制止国民党反动派疯狂地毁路行为。在党的号召下，为恢复铁路运输秩序，铁路工人又以主人翁的姿态积极投入到抢修铁路斗争中，许多铁路工人不仅把过去埋藏的器材献出来，而且设法收集和利用废弃材料……他们从深山中、从河底下、从矿井里收集钢轨；他们到几十里外的森林里采伐木材制造轨枕。^⑦人民日报登载消息写道：“冀中各地人民仅二十余天就修复了平汉、津浦两大铁路路基二百余里，修好交叉冀中各地的三千二百五十余里的公路线，及各个河流上的（下转第85页）

① 刘明逵，唐玉良：《中国近代工人阶级和工人运动》第11册，中共中央党校出版社2002年版，第300页。

② 中共中央档案馆编：《中共中央文件选集1945》第15册，中共中央党校出版社1991年版，第19页。

③ 《毛泽东选集》第四卷，人民出版社1991年版，第1169页。

④ 中共中央档案馆编：《中共中央文件选集1945》第15册，中共中央党校出版社1991年版，第346页。

⑤ 蔡克诚：《粤汉职工的护路斗争》，《人民日报》1949年09月16日第28版。

⑥ 《保定铁路工人反抗蒋匪破坏奋不顾身保护机器》，《人民日报》1948年12月6日第01版。

⑦ 《京汉、粤汉铁路修复记》，《新华月报》第1卷，1950年，第923页。

展示作为。

(二) 抓好培训管理必须坚持从严治校

从严治校是培训秩序和培训效果的基本保证。只有管理严起来,学风才能好起来,学员才能紧张起来,实现管与学的统一、教与学的互动,培训内容才能最终兑现,才能把习近平总书记要求的“遵循最严格的政治标准、学术标准、教学标准、管理标准”落到实处,进而发挥好党校不正之风“净化器”、党性锻炼“大熔炉”、全面从严治党“风向标”的作用。

(三) 抓好培训管理必须做到以变求变

新的形势下,催生了新的培训方式。线上培训虽然是疫情时期的特有培训方式,但因其对场所、师资等方面的便利要素,使其成为常态化的培训方式。但这种培训方式在培训管理尤其是学员管理方面的弊端,是培训品质的主要因素。因此,有必要考虑在硬件设施上予以补强,通过现场抓拍、回传的设备等信息技术手段约束学员、

(上接第 82 页)

桥梁四十余座,使通达前线的交通更加畅通。”^①铁路工人夜以继日修复铁路和恢复通车,为赶修路线,工人们连阴历年都自动工作。工友们喊话:“现在不同了,我们都认识到这是替自己干活。”^②

铁路工人在抢修铁路的同时,还开展了抢运军需,积极支前援军运动。在党中央“打倒蒋介石,解放全中国”号召下,铁路工人发出了“解放军打到哪里,铁路就修到哪里,火车就开到哪里!”的战斗誓言。铁路工人为此开展了轰轰烈烈的“死机复活”运动。为了保证军需物资运输任务,齐铁昂昂溪 3005 号列车乘务员,不畏敌机袭扰和轰炸,高度发挥自觉负责精神,胜利完成重大军运任务,集体记特等功。^③哈尔滨机务段工人修复的“毛泽东号”机车,随解放军南下,承担运输部队和战争物资任务,先后走遍全国 13 个省区,被誉为“机车领袖”“火车头中的火车头”。

总之,在整个解放战争时期,铁路工人以自己的实际行动有力地支援了人民解放战争的顺利

管理学员。另外,也要发挥好培训管理人员的导学、促学和督学作用,以管理人员的作用保证新型培训方式的质量和效果。

(四) 抓好培训管理必须强化队伍建设

组织员(班主任)是培训管理尤其是学员管理的落实者、实践者,而且工作性质有一定的特殊性。要把住入口,选用政治意识强、理论素质高、管理能力强,善协调、会沟通,有责任心的教职工担任组织员(班主任)工作。要培养学习能力,在导学、督学、促学中能出色做好解读、催化、总结和提炼等工作。要培养应急处理能力,在各类突发事件中,能快速反应、有效处置。要为组织员(班主任)多创造学习、培训和交流的机会,拓展能力提升的空间,适应学员管理需求。

(作者系中国铁路哈尔滨局集团有限公司党校副校长)

[见习编辑:霍竹韵]

进行,充分体现了铁路工人爱党爱国、忠于职守、艰苦奋斗、勇当先锋铁路革命精神。

六、结语

在半殖民地本封建社会的近代中国,铁路工人始终遭到帝国主义、封建主义和官僚资本主义的压迫,多重压迫的残酷性为世界罕见,使得铁路工人一开始就具备最坚决、最彻底的革命斗争精神。铁路工人在长期的革命斗争中,以坚定的理想信念、大无畏的革命精神,高度的组织性、纪律性,成为近代中国工人阶级的先进代表和近代中国革命的主要动力之一。近代铁路工人反帝反封建斗争史既是一部铁路发展史,也是铁路革命精神史诗凝结的过程。

(作者系河南理工大学马克思主义学院讲师)

[见习编辑:霍竹韵]

^① 何子立:《冀中平原支前洪流排山倒海 三十万人架桥修路 通达平津前线交通畅通无阻》,《人民日报》1948 年 12 月 28 日第 01 版。

^② 刘明逵,唐玉良:《中国近代工人阶级和工人运动》第 14 册,中共中央党校出版社 2002 年版,第 658 页。

^③ 刘明逵,唐玉良:《中国近代工人阶级和工人运动》第 14 册,中共中央党校出版社 2002 年版,第 975 页。