

縣社交通建設規劃經驗介紹

(第一輯)

江北縣 經驗
浚縣

交通部技術局 編

人民交通出版社

这本小册子是介绍县、社交通建设规划经验选辑的一种，介绍江北县和浚县开展短途运输的经验；使读者了解江北县“一网五化”的建设规划是怎样搞的，有哪些经验和应该注意的问题，以及浚县综合利用水利资源、结合河网化大搞航运的方法和经验。可供全国各地从事地方交通建设工作者参考。

縣社交通建設規劃經驗介紹

(第一輯)

江北縣 經驗
浚 縣

交通部技術局 編

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新华书店科技发行所发行 全国新华书店經售

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 厂 印 刷

1960年6月北京第一版 1960年6月北京第一次印刷

开本：787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張：1 張插頁1

全書：22,000字 印數：1—2,500 册

統一書号：15044·7040

定价(7)0.14元

目 录

前言.....	2
一、四川省江北縣“一网五化”建設规划的經驗.....	4
(一) 自然和經濟情况.....	4
(二) “一网五化”前的交通運輸情况.....	5
(三) “一网五化”的规划和建設.....	7
(四) 經驗和应注意的問題.....	13
二、河南省浚縣大搞河网化運輸的經驗.....	17
(一) 自然經濟和解放前后的交通面貌.....	17
(二) 大跃进中的水利化运动和全面大丰收对 航运的要求.....	19
(三) 大搞河网化運輸的經過和效益.....	20
(四) 开展河网化運輸的經驗.....	24
(五) 1960年的航运工作计划和今后的发展方向.....	32

前 言

1959年，我国人民在党的领导下，坚持社会主义建设总路线，坚持大跃进，坚持人民公社，因而在1958年大跃进的基础上，实现了1959年国民经济的继续大跃进。交通运输部门和其他国民经济部门一样，也取得了继续跃进的巨大胜利。

1960年发展国民经济的任务，总的说来是：更好地贯彻执行党的鼓足干劲、力争上游，多快好省地建设社会主义的总路线，更好地贯彻执行党的发展工业和发展农业同时并举的根本方针，在1958年和1959年连续大跃进的基础上，争取国民经济的继续跃进。根据毛主席的指示，为实现这个任务，1960年国民经济计划的安排，应当进一步地确定以农业为基础，按照优先发展重工业和迅速发展农业互相结合的原则，更好地处理农业、轻工业、重工业各部门之间的关系，并且有计划有步骤地加强运输业、动力工业、采掘工业等薄弱部门，创造以后年份更好的全面跃进的条件。很明显，在加强薄弱部门的工作中，交通运输业在整个国民经济中已被提为薄弱的一环。1959年12月在北京召开的全国运输会议总结报告中亦明确指出：1958年和1959年交通运输业虽然获得了连续的大跃进，但是仍然赶不上工农业生产、基本建设、商品流转等方面的需要。因而交通运输业仍然是国民经济中一个比较突出的薄弱环节。今年国民经济计划的能否实现，交通运输能否跟得上是主要的关键之一。为此，我们必须坚决贯彻执行党的社会主义建设总路线和一整套“两条腿走路”的方针，并继续贯彻执行全党全民办交通和

“地群普”的交通建設方針，并以深入开展技术革新和技术革命为中心的增产节约运动，大搞交通建設。这是我們全体交通运输工作者的一项艰巨而光荣的任务。

短途運輸又是整个交通运输业中最薄弱的一个环节。1960年交通运输方針中，在提出繼續贯彻执行全党全民办交通和“地群普”的交通建設方針，深入开展技术革新和技术革命运动的同时，对繼續开展短途運輸的群众运动、推广短途運輸的“一网五化”，全面规划、大搞交通建設，都摆在很重要地位。因此，大力加强短途運輸建設规划的领导，繼續大力开展群众性的交通建設规划运动，是一项极其紧迫和繁重的任务。鉴于我們在一个县一个社內搞交通建設规划的經驗，目前还不很丰富，而交流現有的成功經驗，儘管是点滴的、局部的，对我們的工作还是有一定好处的。我們就本着这个願望，把四川省江北县“一网五化”建設规划的經驗和河南省浚县綜合利用水利資源結合河网化大搞航运的經驗，編写成冊，以供从事交通建設规划工作者参攷。今后，我們还将选择各种不同类型地区大搞交通建設规划的經驗陸續汇编編輯出版。但是，我們目前掌握資料还不多，为了使今后这方面的經驗能及时地广泛地介紹推广，并在內容上更臻完善，希望各地大力支持，将大搞交通建設规划方面的先进經驗，检寄交通部技术局。

在整理和編写这本小冊子的过程中，得到四川省交通厅、中共江北县委员会和中共浚县委员会、浚县交通局的协助和支持，提供了不少宝貴的資料，在此表示感謝。

由于我們业务水平不高，实践經驗缺乏，不妥之处在所难免，我們恳切地希望从事交通建設规划的同志和广大讀者給予指正，并提出宝貴的意見，以供今后編写时参攷。

一、四川省江北县“一网五化”

建設规划的經驗

(一) 自然和經濟概況

江北县位于四川省江津专区的东北部，长江、嘉陵江和御临河之間，三水环抱。南与重庆市毗邻，西北紧依华蓥山脉。境内多山和丘陵，平原极少。通航河流大部分布于县境的边界，境内仅有御临河一条，流经统井、麻柳等7个乡。陆上运输1958年仍仅有汉渝公路一条，貫通5个区，厂矿专用线3条，全县尚有70%的区乡不通公路，交通极为不便。然而该县矿藏资源却极为丰富，有煤、鉄、硫磺、鋁、石油等，尤以煤、鉄儲量为最大，遍及全县，据初步勘测所得資料，煤的蘊藏量約为20600万吨，鉄矿石約为5200万吨。农作物主要的有水稻、玉米、紅苕等。全县共有土地面积2160平方公里，耕地面积1,082,603亩。人口共計758,500余人，分11个行政区，5个直属乡，42个人民公社。

自1958年以来，该县在党的社会主义建設总路綫的光輝照耀下，在大跃进形势和人民公社化的鼓舞下，全县人民气势磅礴，干劲十足，取得了工农业生产的双丰收。銅产量达到了810吨，鉄产量26,978吨，原煤产量593,912吨，粮食生产在干旱空前严重的情况下，产量仍达347,600吨（平均亩产707.4斤）。1959年是该县工农业生产更大更好更全面地跃进的一年，全县主要工农业产品的产量指标，在1958年跃进的基础上都有成倍的增长，物资运输量亦有很大的增长。工农业生产的連續跃进，对当时交通运输业来说，是一个极其繁重的任

务。

(二) “一國五化”前的交通运输情况

由于江北县境内大部为山地或丘陵，平原极少，因此在自然条件上給交通建設帶來一定程度的困难，加上解放前国民党反动派的盘剥，民不聊生，根本談不上有什么交通建設；解放后，在党和人民政府的关怀下，交通建設随着国民經济的增长亦逐年有所发展；但仍远不能满足工农业生产发展的要求，特別經過1958年大跃进后，問題显得更为突出，据該县1958年統計，陆上交通仅有省道汉渝公路1条，貫通5个区，厂矿专用道3条，47公里，通航河流有长江、嘉陵江和御临河，通航里程共161公里，板架車路1300多公里，有木帆船286艘，架板車2100輛，騾馬393匹；虽然如此，全县仍有70%区乡不通公路，运力仍然不足，物資集散多靠人背肩挑，交通极为不便。

1958年工农业生产的大跃进，特别是全党全民大办鋼鐵以来，工农业发展更为迅速。土高爐群的定点生产，矿石、焦煤和鋼鐵大軍生活日用品的供应大大增加，日运量达5500余吨。由于高爐、矿井分布在山区，山高坡陡，交通不便，物資运输全靠人背肩挑，虽从鋼鐵大軍中固定38,000多人（約占投入炼鋼鐵总劳动力的42%左右）昼夜不停、风雨无阻的进行运输，并且有时还在后方动员大批人力支援，但仍不能保証鋼鐵生产的需要。如茨竹大灣和柳蔭石壩二个鉄厂，在放高产卫星时，因焦炭运输跟不上，被迫将工房、木床拆来作燃料，柳蔭矿区生产出来的生鉄，也不能及时运送到集散点，經常大量积压。又如江北鋼鐵厂，需用的矿石、燃料都要翻过高山从几十里外运来，运输工人尽管增到2千人，并且还經常发动干部家属昼夜突击运输，但高爐还仍然处于严重的半飢餓状态。因此，运输

工人反映：“不是上坡就下坡，人背肩挑真恼火，挑得腰酸脚杆軟，高爐还叫肚子餓。”

在农产品和日用品的运输上，由于农业获得了空前的大丰收，人民生活水平又随之提高，因此，在农副产品和满足生产与人民生活需用的工业品的运量亦在急剧的增加，其运输紧张程度不亚于工业。

总之，在1958年大跃进中，该县的交通运输一直是处于紧张状态，一方面是山上的矿石、煤炭运不下来，高爐經常吃不饱；粮食运不上山，鋼鐵战士“燒鍋等米”。另一方面則短途支綫物資大量积压，港口碼頭堵塞。如大石碼頭就积压待运物資6万余吨。

在运输紧张的日子里，曾动员群众日夜奋战，突击抢运，有一次曾动员2000人调运80吨生鉄，经过苦战一天一夜，只运完70余吨。通过这些事实，他們認識到完全用大批人力的办法不能适应这种新形势，并非长久之計。

1959年是工农业生产更大更好更全面地跃进的一年，全县工农业生产各項指标在1958年跃进的基础上都有成倍的增长，物資运量比1958年亦有很大的增长。

如何完成1959年的运输任务呢？他們曾經想过：如果用修公路搞汽車的办法来解决，則工程大、時間长，緩不济急，不能解决现实問題。1958年11月省委在江彰县观霧山召开“一網四化”現場會議；地委在黃瓜山、柳蔭大矿山召开現場會議，提供了解决矿区爐群运输的成功經驗。1959年1月省委召开的地市(州)委工业交通部长會議，指示了大搞木軌道为主的“一網四化”的交通建設，采取小土群的方針，更全面的解决短途支綫运输問題。这样，使他們更加明确了只有依靠自力更生、大搞以木軌道为主的“一網四化”运动的这一条路才能走得通，

才是解决1959年短途运输关键的一个最好的途径，也是一个簡易可行、立杆見影的最好办法。由于明确了当前运输建設上的方向，所以在县委的直接领导下，各级党委亲临前线，发动群众，因而迅速形成了轟轟烈烈的“一网四化”的短途运输和建設运动。随着运动的发展，特别是经过重庆的现场会议以后，已形成为：水上船运化、陆上軌道化和車子化、坡地的索道化和溜槽化的“一网五化”^①。从而充分利用各种运输方式的特点更有效地为运输服务。

（三）“一网五化”的规划和建設

“一网五化”是彻底解决短途运输問題的重要措施。它的实质是：从实际出发，依靠群众，自力更生，就地取材，因地制宜，全面规划，综合利用各种运输方式，它根据地形、建筑材料、运量等条件来决定采用，并将各种运输方式相互聯繫起来，构成統一的短途运输网，实际上就是一个县的交通綜合规划。在江北县內的“一网五化”短途运输网中，主要是以木軌道为主。

短途运输的各种运输方式，出現于我国民間已有悠久的历史。就拿索道來說，据历史記載，远在唐宋时代就已存在，但由于封建及反动統治期間，沒有被重視，任其自生自灭。解放以来，党和人民政府对于交通建設給予极大的重視，特别是1958年大跃进以来，把交通运输当作“先行官”，因此，这些运输方式才重新在国民經济中發揮其积极的先行作用。

江北县“一网五化”的规划和建設，是解放了的人民發揮

^① 一网是短途运输网。五化是在平原地区和較平坦的地段大搞車子化、軌道化；在有河流可通的地方，積極整治河道，大搞船运化；在山区、丘陵地带和有坡度可利用的地方大搞索道化、溜槽化。

了共产主义风格，通过群众运动而创造的。它們分別适应各种各样的地形条件，而發揮其巨大作用，比之修公路、造汽車具有投資小、建成快、取材易、不受地形限制、而又能解決現實問題等的优点。因此，它是符合目前党在社会主义建設中提出的总路綫和两条腿走路的方針的，是解决目前短途运输紧张的有效途径。

1. 各种运输方式的特点

• 轨道运输 江北县目前已采用的轨道有：木轨道、铁轨道、铁木轨道和陶瓷轨道等，車輛的驱动用人力或畜力。轨道运输的主要特点有：

(1) 运量大，运效高：如柳蔭区小沟至公路干綫一条木轨道长3公里，单程运输每人每天可推运矿石5次，共1.5吨，而原来人力挑运，每人每天只能挑运4次，仅0.2吨，轨道运输比人力挑运效率提高6.5倍。

(2) 节省劳动力，減輕劳动强度：如靜观公社在沒有实现轨道化以前，运输劳动力占全部劳动力的66.9%，轨道化以后則降到21.5%，因而运输費用較低。

(3) 投資小，收效大：以靜观人民公社为例，鋪設137.5公里的木轨道，将所用人工、材料全部折价，平均每公里仅307元，而修一条簡易公路每公里需2000元，修大車路每公里需500元。

(4) 修建簡便快速：結構簡單，路基窄，修建容易，能快速建成，且占用土地少，又能晴雨通車。

(5) 适应条件較广：一般容許坡度为4~5%，下行單向运输的坡度可为7%，特殊困难的地形还可加大。

轨道运输不論对平原、丘陵或山区，在运量較大和貨源固

定的短途運輸綫上，如中小型厂矿、基建工地、乡村物資集散点以及部分有条件的耕作区，均可采用。

索道运输 架空索道一般是利用自上而下的自然山势，架設索道，利用物資本身的重力作用，从上經過索道溜滑而下。由于索道在空中架过，只需支架及索具，所費工程小，而对地形的适应性最大，一般用在20~50%的坡度上，在鋪木軌嫌过陡、設梭槽又过平或跨过河溪的地方，皆可使用。如为动力索道，則平坡或逆坡均可架設。索道的类型，按运距长短分，有单跨或多跨的；按运行分，有往复式和循环式的；按数量分，有单索道和双索道的。用竹索或鉛絲、鋼絲架設均可。索道运输的主要特点有：

(1) 建設省工、省时、省料、省錢：以公路的平均坡度为5%，高差200米的情况，需修路1公里；但架設索道，只需200米的索道一付。因此，在修建的时间、所需土石方工程，使用材料及金錢，索道約能节约10~100倍。

(2) 运输成本低：因索道可以利用所运送物資的重力，自然下滑，不需要消耗动力和燃料，所以运输成本很低；如以完成日运量500吨計算，索道支出为100%时，汽車則为1700%，人力則为3100%。

(3) 受自然影响小：它在恶劣天气条件下，如霧、雪、雨等，仍可發揮其运输效率，不像汽車和人力，在冰雪、泥濘和大霧中运输困难。

(4) 运输綫路最短，时间最經濟：联系二点之間的人行道，車行道，公路，无輪如何，均不会比架空索道的距离短，因此在运输时间上也是最經濟的。

(5) 結構簡單，架設方便，掌握容易：它随处可以安裝，用时架起，用完可以拆去挪到需要的地方去架設，使用不需复

杂技术，任何人都能很快学会使用。

梭槽运输 梭槽运输是利用地势较陡的山坡和港口码头的坡坎，用竹木等材料铺成槽道，使物资从顶上沿槽道自行滑下的一种运输设备。梭槽运输运量大、速度快，如长64米、宽和高0.63米、坡度为70%的梭槽，每小时可梭煤300吨；它的造价和维修费用较低，修筑也简易。

梭槽的种类很多，按形状分，有：长方形、正方形、圆筒形、梯形、三角形等；按构造分，有：槽式、滚柱式和履带式的；按线路分，有：直线的、折迭式的和螺旋式的。

梭槽的坡度，一般在50%以上，但选用坡度的陡缓，需根据物资性质和包装情况，以及要求溜滑速度大小而定。

此外，对于車子化和船运化运输，各地已广泛运用，且多有悠久的历史和丰富的经验，不再赘述。

2. 短途运输网的布局

江北县有水、陆交通，境内南北纵向运输线较多，东西横向运输线路较少。省道汉渝公路纵贯南北，沟通县内5个区，南至重庆，北经邻水县至陕西省汉中市。以汉渝公路为分野，则东西面积各居其半。东部横向有联接长寿县公路，纵向有御临河（该县境内的通航河流）和联系巴县海棠溪公路。西部线路较多，纵向除有2条由西南到西北通往合川县的公路外，还有嘉陵江环抱县境西、南边缘，北通合川县，南联重庆市，为该县进出口物资的重要交通线路之一。另外，还有合川县康佳至江北县水土镇北的铁路通过其间。横向有县内的兴隆至北碚公路，经静观人民公社。南端有长江流经县界。从这里可以看出，该县干綫交通与对外联系方面，基本还能适应，惟县内由于70%的区乡不通公路，依靠人背肩挑，不能解决干綫物资的

集散問題。因此，如何圍繞生產點與公路、水運干綫間建立短途運輸網，是江北縣大搞“一網五化”的中心問題。

靜觀人民公社根據該社的具體情況和條件，在作軌道規劃時，提出了二個原則：（1）干綫以公路為中心，達到三通，即通廠礦、耕作區、場鎮；（2）支綫以軌道干綫為中心，達到七通，即通田間、工廠、商店、倉庫、食堂、飼養場、晒場。柳蔭礦區實現“一網五化”時，則要求達到五通，即通高爐、礦井、煤井、焦窩和公路。

這些“一網五化”的建設，不論“五通”或“十通”，它們中各種運輸方式構成網的比例並不一定，而是根據當地地形、材料和運量等因素靈活選用的，如啣接索道運輸的有軌道運輸，也有車子運輸；有二端是軌道運輸，而中間以索道運輸聯接起來等。因此，不同類型地區，網的形式就各有其特性，一般說，在平原地區或比較平坦地段，主要是大搞軌道化和車子化；有河流可通的地方，就積極整治，充分實現船運化；在山區山高坡陡或丘陵地帶，或有坡度可利用的地方，就採用索道化和梭槽化。而各種運輸方式又互相配合和啣接，使干綫與支綫、水上與陸路、工廠與碼頭、公社場鎮與耕作區之間構成一個四通八達的短途運輸網。

3. “一網五化”實現後的交通運輸新面貌

江北縣經過一個多月的突擊，全縣修建了木軌道（包括1958年數字）1496條、974公里，鉄木軌道4條、3.9公里，土鉄軌道和輕便軌道4條、3.75公里，梭槽、索道、絞車228條、43公里，其它各種車道1021條、1766公里，公路239.8公里；製造木軌車5154部，架車6800部，牛車144部，其它各種車子4028部。它們的形成，迅速的發揮了巨大作用，大量的物

資通过軌道、大小車路运输到公路边和港口碼頭，不仅为車船集散貨源，而且还把工业品和人民日常生活用品运输到农村和厂矿。原来在短途运输方面的紧张状况，迅速得到了好转，不但消灭了过去由于运输问题使一些工矿企业被迫处于停工待料或半饥饿状态，而且在很好完成运输任务情况下，还大大地节省了劳动力，减轻了运输工人的劳动强度，节约了运费，从而促进了工农业生产的发展。据该县估计，就本軌道化一项而言，全县即可节约劳动力约8万人，原来水利工程计划需要的6万劳动力，因实现軌道化和車子化后，只要2万人就够了，比原计划节约67%。静观人民公社也作过一些统计，“一网五化”前，完成全社全年貨运量，需要固定4700余人去从事运输，占全社劳动力的52%多；实现軌道化后，现在只要662人就就行了，仅占全社劳动力的7.3%，而比原来节约72.41%。和鉄煤矿在未实现軌道化前，月产原煤600吨，軌道化后，提高到2040吨，增长2.4倍。过去积压下来的大批物资，也迅速得到了清理，如大石碼頭，在广泛采用軌道运输后，不仅抽出了45%的工人去办交通工业和支援兄弟运输单位，而且还将原来积压的6万余吨物资，很快就全部运清，大大加速了車船周转。更重要的是，通过“一网五化”运动，原来只管生产、不管运输的厂矿，也参加了运输工作，形成既生产、又运输的日产自清、自产自运的运输、生产双丰收的生产企业。例如太平煤矿在軌道化前，月产原煤1246吨，焦炭209吨，軌道化后，月产煤提高到2139吨，比原来提高0.64倍；焦炭516吨，增1.42倍；而运出物资亦增加1.7倍。

从上面情况我们可以看出，由于实现了“一网五化”，短途运输面貌已焕然一新，它除了很好地解决了人背肩挑的繁重体力劳动，和高爐吃不饱、碼頭堵塞的严重运输紧张外，运输

效率迅速得到提高，从而节约了大批的运输劳动力。这样就使得他们有可能把更多的劳动力投入农副业生产当中去。因此，“一网五化”不仅是解决短途运输紧张的问题，同时也是解决农村劳动力全面紧张的一项有效措施。

(四) 經驗和应注意的問題

江北县以轨道运输为主的“一网五化”的交通建设，大致分为三个阶段。第一阶段是使高爐与高爐、矿井、煤井、公路、航道相通，钢铁运输问题基本得到解决；第二阶段是在爐群、矿山、基建工地、港口碼頭实行轨道运输的基础上，要求农村田間也要因地制宜，发动群众修建以轨道为主的四通八达的运输网；第三阶段是巩固提高，主要是对某些道路加以改善，例如：降坡，改弯，取直，损坏的木軌加以更換，改善路基和平整路面，使轨道通过能力加强，大量造車，改良車型，进一步开展技术革新和技术革命，提高运输效率。由于生产运输的迫切需要，江北县的短途运输网是在边生产、边运输、边建设、边提高的情况下建成的，在时间和人力等条件容許的情况下，力求先进行全面的规划，則更有助于达到预期的建设效果。

但是該县“一网五化”建设过程，并不是一帆风顺的，在运动的初期，曾經碰到不少的思想障碍，部分干部借口缺劳力、缺材料、缺技术，迟迟不动，怀疑木軌道的作用，不相信王办法能解决问题。这些形形色色的思想，实质上是反映了当时在某些干部中存在的右倾保守的畏难情绪和迷信“大洋”的思想。由于县委针对这些问题及时进行了分析研究，采取了措施，因此运动高潮仍迅速形成，从而在短期内实现了“一网五化”的交通建设。在整个建设过程中，該县取得了如下經驗：

1. 必須加強黨的領導，大搞羣眾運動

該縣“一網五化”能迅速的開展起來，並取得了良好的效果，主要是加強了黨的領導，大搞羣眾運動。運動一開始，縣委就決定縣、區、人民公社管工業的書記要親自抓，廠礦也要有一個書記或廠長抓軌道建設。並決定縣、區和大的廠礦成立軌道建設委員會或領導小組，書記掛帥，同時還設置專管機構，專人抓這項工作。工作做到有布置有檢查，有經驗及時推廣，派工作組種“試驗田”，抓典型，開現場會議，以點帶面。運動自始至終都緊密依靠羣眾，發揮羣眾智慧，大鬧技術革命，從而克服了沒有技術人員、不會測量、不會鋪軌、不會造車的困難，創造了在路基窄彎道急軌道車不能大轉彎的地方採用迴車岔道和簡易轉盤的辦法，突破了技術大關。對材料缺乏的困難，由於依靠羣眾採用了砍（社內砍伐）、獻（發動羣眾開展獻料運動）、代替（鐵釘用竹釘代替）等三個辦法，材料問題也很好地解決了。

2. 必須堅決貫徹“小土羣”方針

根據實現“一網五化”所收到的實際效果證明，土辦法、土工具不僅取材易、投資小、建成快、收效大、能綜合利用，而且是迅速增加運輸能力、解決運輸緊張最現實最有效的辦法。但剛開始的時候，並不是所有幹部都已認識清楚，部分幹部還存在“大洋”的思想，希望修公路，搞汽車，而看不起土工具，懷疑木軌道作用，不相信土辦法能解決問題。各級黨委針對這些思想情況，運用不信就看、不通就辯、並與現場會議和電話會議相結合的辦法，打通思想，批判錯誤認識，並指出了對軌道化漠不關心、任憑勞動力浪費的態度是一種生產觀點

和群众观点不强的表现。另外在干部和广大群众中，广泛开展鳴放辯論，大講生产发展形势，大談“一网五化”的好处，并运用算帳对比的办法，算清提高运输效率、节约劳动力、促进生产发展和节约运输費用等四笔賬。通过鳴放辯論、算賬对比、批判重洋輕土思想，从而認真貫徹了“小土群”方針。

3. 必須全面规划，统筹安排

該县在“一网五化”的建設时期，各項生产工作都很紧张。在工业方面，要搞高产优質运动；在农业方面，要搞积肥、造肥、小春管理、深耕土地和兴修水利。劳动力显得十分紧张。因此，“一网五化”的建設工作如何結合当前生产，妥善安排劳动力是当时要慎重解决的一項重要关键問題。大搞交通建設会不会影响生产呢？从去年某些地区的經驗来看，不仅不会影响生产，而且还能推动生产发展，只要各級党委統一安排，妥善解决劳动力，“一网五化”建設是完全能够开展起来的，生产和修路并没有什么矛盾。因为实现“一网五化”也正是为了解决劳动力紧张的問題。因此，县委安排工农业生产的同時，亦对交通運輸作了統一规划，具体安排。对交通建設所需劳动力、投資、材料等問題的解决，决定了两条原則：一条是工厂負責工厂，工地負責工地，公社負責田間道路的建設；另一条是系統包干，分工負責，在劳动力問題上，干綫由区集中修建，厂矿、管理区綫路自行負責，如劳动力不足，由县統一調濟。在具体工作中还推行了群众所創造的“六边、五定、四包、一安排”^①的經驗，使生产、修路、造車得到密切的結

^① 六边即：边规划、边調路、边施工、边造車、边使用、边改進；五定即：定責任、定工程、定質量、定時間、定人員；四包即：普通工包修路基，木工包鑄料、釘軌道、裝車子，鉄工包打鉄釘、篾工包編竹貨箱；一安排即生產修路、造車、運輸的劳动力統一安排。