

义县乡办县指导的 修養道路經驗

辽宁省交通厅 編

人民交通出版社

目



义县交通發展情况	1
过去的交通概况.....	1
面向生产，面向群众.....	2
接受外地經驗，工作大有发展.....	3
翻陡岭低头，叫河水讓路.....	5
丰满的劳动果实.....	8
群众欢呼共产党.....	11
道路修建的过程	12
政治挂帅.....	12
交通部門主动鑽研.....	15
結合外地經驗，检查本县工作.....	20
大力培訓民間技术干部.....	20
摸清情况，全面规划.....	23
明确县乡分工，进行工程分类.....	28
统筹安排生产与修路的劳动力.....	30
实行分片管理，加强技术指导.....	31
开工前的准备工作.....	31
合理負担.....	33
开展竞赛，交流經驗.....	33
加强劳动保护.....	36
認真检查驗收，严格規格質量.....	36
通發和领导羣众养路队	38
組織养路队前后情况.....	38

建队方法.....	38
組織形式.....	42
推行作业計劃.....	43
实行定額管理.....	47
技术群众化.....	48
制定管理制度.....	49
逐級領導，巩固提高.....	50
群众制造的小型測量工具.....	53
道路綠化.....	54
养路队的三大好处.....	
几点体会	
存在問題和解决办法	
二年(1958——1959)道路建設规划	
制定根据.....	56
规划內容.....	57
实现措施.....	58

义县交通發展情况

过去的交通概况

义县位于辽宁省西南部。地势南北长88公里，东西宽106公里。境内医巫闾山横卧东部，西部山嶺綿延起伏遍及全县10个乡，群众称之为“义县西藏高原”，南北部为平原。较大河流有大凌河、綏河，中小河流甚多，蜿蜒全县。全县面积2,531.6平方公里，其中山区1,518.86平方公里，平原地区1,012.64平方公里；人口32万，男女劳力106,400个；县辖17个乡鎮，30个农业合作社。东部山区不但有丰富的矿藏，且盛产各种水果。还有大量的山柴、药材；南北部地区主产棉花；西部山区则多产粮作物。境内虽有新（立屯）义（县）、錦（州）古（北口）铁路两条，可是只有三个乡通火车。

公路方面，解放初期接受敌伪遗留下来的仅有四条不成形的县公路，全长174.5公里，乡道216公里，其中分布在山区的仅占35.6%。县道技术等级过低，乡道仅有路形，许多是羊腸小道。大小河川缺少桥渡的很多，既有的桥涵已見坍塌，急待修葺。尤其是山区各乡道路崎嶇陡窄，有的道段冲成溝渠，失去路形。至于路面翻漿，坎坷不平，雨后泥濘难行，更是一般现象。山区許多农村产品运不出来，日用百货运不进去，人民生活很苦。由于山路險阻常常造成人畜伤亡事故。群众深深感到“行路艰难”。如清河門通往东部山区冷家溝的公路就有險路8处，其中占全长三分之一的路段变成为河套，这段路上曾有过一天翻七台大車的事。有民諺道：“冷家溝有三道关，最难走的是龙溝（指龙溝河套），輕者坏車輛，重者人畜伤”，“車行千里路，到这就打頓”。尤其群众所謂“要命坎”的路段尤苦。

交通不便的困难，不仅浪費了劳力、畜力，影响了农村業的發展，而且还严重地阻碍了城乡物资交流，影响了人民物質文化生活的提高。

盛产各种梨果的东部山区，在丰收年月常因运输不及时和在秋天水果成熟季节劳力不够用，忙着收割庄稼，而使大量水果霉爛。1955年水果丰收，但因摘不及时，运不出去，只好将水果喂猪，和任其腐爛損达40万斤之多。有的乡平均每个社員减少20余元的收入。每年秋、冬、春三个季节，特别感到劳力不足，不是忙于摘运水果，就是忙于清除腐爛水果，严重影响生产的发展。石佛嶺乡山产大量山柴，但运不进来，該山附近群众說：“吃不愁，穿不愁，就是燒的愁”。由于交通不便，工业品很少到偏僻的山区和平原区，连买点油、鹽、針、錢也要走二三十里路；有的老年人一辈子没有见过火車，进过义县城。西部山区和平原地区由于道路难行，束縛了很多劳力搞运输，不仅影响了农作物深耕細作，而且历年上繳的公粮、棉花不能及时运出；东部山区需要的粮食不能及时运入，群众紛紛找乡社要粮吃。

以上事例說明，山区人民所感到交通不便的痛苦是如何深重，因此他們迫切要求改善道路。在历届县、乡人民代表大会上，都要求改善交通。

面向生产，面向群众

“住在山溝不懂事，道路难行愁双眉，物价便宜車脚貴，臭魚才到咱嘴里，汽車、火車不敢想，鉄車啥时才能无阻擋”。——这是住在西部山区群众的呼声！义县党政领导为了改变山区面貌通过“統籌规划，全面安排”的办法，制定了“五年內改变全县交通面貌”的规划。当把规划發到各乡討論时，广大群众紛紛拥护，特别是山区人民紛紛向党保証：在党的领导下，要以愚公移山的精神，武松打虎的毅力，开山修路，遇河搭桥，苦干三年五載，实现党的号召。在群众出力与国家援助下，一个前所未有的群众性修路运动就这样逐步地开始了。

建国后几年来，該县在上級党政正确领导下，認真地貫徹执行了中央和省的指示，依靠广大群众，利用当地的天然筑路材料，發展了地方道路，改进了城乡交通，基本上适应了生产發展对道路的要求。1953年到1956年共新建和改建了县乡道路42条，全長455.9公里，中小型桥涵56座，全長448公尺。

如以解放初期工作量为一倍，1956年即为4.4倍，这些工作量的完成，民勤折价占60.1%，主要是依靠了群众的力量。1953年到1956年，群众共出工480,900个劳日，出车工39,200个辆日。

接受外地經驗，工作大有進展

1957年，我县党政领导认为必须以更快的速度发展交通以适应全县完全实现社会主义高级农业合作社的新形势。1956年10月間，省交通厅組織各市县到北鎮、北票兩县召开現場观摩会后，他們得到了很大啓示，1957年結合本县具体情况采取了一系列改进措施，学习推广了“乡办县指导”的修路經驗，从而充分發揮了基層組織和广大群众作用，使全县交通工作躍进了一大步。全县全年群众共出工325,600余工日（每个适龄劳力平均負担四个工日）、民車一万七千多輛日，（每台車平均負担4.7个輛日），新建和改建路基、路面13条276.9公里（其中改善土路132.5公里，鋪筑簡易砂石路面144.4公里），修建各种桥涵39座長376公尺（其中石拱桥二座12公尺），开山劈嶺13处延長18公里，修建防护工程8处，綠化公路27公里。全年土石方量共达37万余立方公尺。这些工作量是解放初期的8倍，是1956年的1.8倍。这些工程量的完成，国家投资仅36,000元，占全部养路投资总额的8%，而民勤折价达90%。

如果把五年来新建和改建的道路算在一起，累計里程共达55条733公里，在各种道路上新建和改建桥涵95座824公尺。平均每百平方公里土地就有道路28.95公里，而分布在山区的道路占65.1%。目前县道基本达到晴雨通車，行車时速一般的田边去的20公里提高到35公里。作到乡乡有公路，社社通大車，基本上建成了道路網。从而改变了解放前交通很不方便的面貌，把大批劳力从“肩挑、背負、牲畜驮”的运输方式上解放出来。这些工程如果由国家投资兴办，至少得需要1,621,000元以上，但实际国家仅补助221,309元。自1953年至1957年底，群众共出工806,500个劳动日，出车工56,200个輛日。义县依靠群众修养道路的事实，在辽宁省来说是比較突出的。



圖 1



圖 2

讓陡嶺低頭，叫河水讓路

由于改善道路給群众直接帶來便利和幸福，所以广大群众都積極熱情參加和支援公路建設。在公路修建期間，許多村庄的黑板报都寫滿了公路建設的內容，工地上張貼了無數大字報。他們提出很多口號來表示自己建設公路的信心和決心，如：“讓陡嶺低頭，叫河水讓路，一定要把公路修到巫巫關山的心臟”！“不怕熱家才怕寒，不怕困苦和艱難，不怕河溝泥濘路，不怕陡坡和高山，黨政領導都重視，全鄉人民爭先干，我們思想要鋼鐵，我們決心要堅又堅，青年才壯賽猛虎，婦女世道在木蘭，拿起鐵鎬和鐵錘，征服荒郊大自然，拿出血汗筑公路，建設幸福自家园”。“怪石攔路幾冬冬，決心力足全路通”等口號。為了爭取提前修好道路，實現自己的理想，參加公路建設的群众，在严寒的冬季里，不畏艱苦，向岩石搏鬥，開山筑路；在炎熱的夏季里，汗流浹背，晝夜激戰，趕修路基、橋涵、水利等工程。如万柳堂乡群众在起伏的山嶺上，新建土石方量達6万余立方公尺的路基1,800余公尺，就避免了大凌河水泛濫時阻塞往來的情況了；冷家溝乡群众沒用县里補助多少炸



圖 5

藥，用大石匠代小石匠的方法，開辟兩座高山建成公路；稍戶營千乡用

本乡自产的条石、木料，在稍户营子四街中心修建高达2公尺的兩孔石台木面桥一座，历史上該屯每年雨季季节往戶被淹，沿途各屯停止运输的困苦得到了解决（圖4）；头道河子乡群众就地采石修建长达290公尺

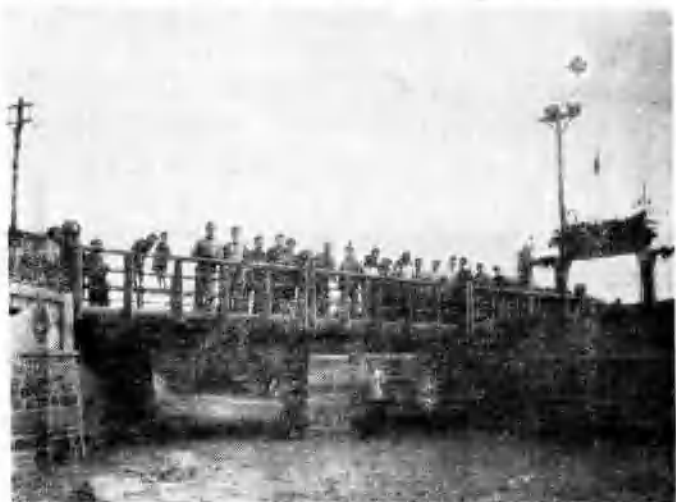


圖 4

的木制一道，不仅保证了运输畅通，而且制止了大量土地被河水淹没的情况。不仅如此，民工們还主动地帮助群众担水、扫院子、作零活。当地群众也积极帮助选线，提出施工意见，主动献条石、木材，给民工膳房舍，安排食宿，送青菜、水果，献旗，献词，演剧慰问等。



圖 5



圖 6

丰滿的劳动果实

地方道路修建后，就使义县出产的大量水果、棉花运到内地，支援祖国经济建设。义县人民需要的生产生活资料及时运入，对促进农业合作化发展和巩固，发展农村生产，改善人民物质文化生活，沟通城乡物资交流，巩固工农联盟等方面，都起了显著作用。

到1955年底，全县新添汽车三台，开辟了县通往西部山区中心和满密货运路线，县通往东部山区的义（县）北（镇）、招（户）界（子），行程一百二十里每年存冬季节也曾开通汽车。随着山解放初中9台汽车到



圖 7

770台，鉄車由1,067台增加到1,511台。过去車輛最少的山区招龙册乡，由解放初中1台運輸車增加到40台。汽車大車能直接开到山脚下，沿公路的农业社能在果树底下装运水果和山柴。不仅修了新路而且改进了許多旧路提高了行車时速，增加了行車载重量。如清河門通往东部山区冷家溝公路改善后，冷家溝乡拱鎮社赶車的謝老大爷說：“过去往清河門拉水果装1,300斤挺费劲，还得两天回来；現在道修好了，拉3,000斤也



圖 8

容易，一天就早早回來，再也不愁吃酒這消美福了”。因此，全鄉1957年產水果400多萬斤，不到兩個月就全部運出，要多少去得多少。八個月，全年需要運進糧食200萬斤，想過去山路全多餘11台大車各拉糧500斤，還得需要外地支援很多大車，1957年僅木多車就夠了。由于水果糧食提前運出，就有更多時間，去、努力學大生產。去年冬季全鄉派運出了600棚地的大勞，打澆井的多眼，如車庫也有人，省了。如果和1956年同一時期對比，不但說冬季沒有參加生產，就是現在種地時（3月份）還得用很多大車拉水果、糧食；同年耕種，節省勞力9,000個左右。石佛堡鄉山產大量山柴，1957年新開辟一公里長的火車道，全年采伐八萬棚山柴，不僅為這個鄉的農民增加了2萬元的生活收入，而且全鄉較去年同時期節省了購銷消耗量很多地，減少了1萬五千多元的開支，僅這兩項使全鄉1,572戶農民平均每戶增加收益22元，同時還為國家培育了林木。由于开辟了道路，該社在大山里新蓋房舍十餘間，有固定群眾住宿，長年采伐山柴和看管果樹。大柳樹堡鄉副鄉長孫克勤同志說：“過去每台車只裝2,000斤左右，到爰縣50華里的路程往返得兩天，今年（1957年）由于修好了路，同樣的路程每台車裝2,500斤以上，一

天就回來了。水果、棉花、不僅提前運完，還能抽出大車到外處運輸，為社增加了6萬元的村業收入。全县平原地区和西部山区出产的大量棉桃都能及时运出，东部山区人民需要的粮食也能保证及时供应。由于大車運輸量大，時速快，就大大地节省了運輸費用，修路前的1949年每噸公里的運費是0.411元，道路修建后的1957年降到0.294元，計降低了0.47倍。

由于改善了交通条件，解放了大批劳动力，农药化肥及时運到农村，从而加强了农村生产，也加速了工业生产的发展，更加密切了工农关系，巩固了工农联盟。1957年全县出产粮食为1952年的122.4%；1957年棉花虽然遭受了早霜、虫、雹三大灾害，但也达到了丰收的1952年产量。果树产量也年年提高，基本上不分“大年、小年”了（大年指丰收年，小年指歉收年）。山区榆树屯乡，共有耕地6,000垧，各种果树195,400株，修路前的1955年全乡平均亩产粮食330斤，产果品300万斤。1957年由于把大批劳力、畜力投入农业生产，深耕细作，果树及时除虫，整枝，全乡平均亩产粮食达到400斤，水果350万斤。这个乡的曙光社1957年比修路前的1955年节省运水果的劳力18,000个。畜牧业和林业也得到了很大发展：1957年全县有大牲畜7,040头，比1949年增长了60.5%；猪1957年比1949年增长了69.1%；羊1957年比1949年增长了28.6%。从1953年到1957年共造林8,404垧，使秃山穿上了新装。工业也得到迅速发展，县设立了拖拉机站一个，下分七个机耕队，有拖拉机24台，占8%的土地使用了机械耕地；普遍使上了新式农具。还建立了国营拖拉机修配、机械、炼铁、炼油、粮米加工、油漆等工厂12个，煤矿一个；乡办的小型工厂达143个。

道路网的基本建成和运输工具的迅速发展，活跃了城乡物资交流。1950年，商业部门的山货收购量只有4,617吨，而1957年增加到13,377吨。过去运到山区物资很少，1957年运到山区的生产资料和生活用品有9,100吨。全县农村和山区，有了除虫药剂，一般日常生产资料和生活用品都能保证供应。由于道路畅通，山货价格就随着提高，以大榆树堡乡两种果品为例：1955年，白梨每百斤售价12.35元，换白细布41尺，1957年就提高到19元，换白细布61尺，1957年售价比1955年提高了0.53

倍；1955年山楂每百斤售價10元，換白細布31尺，1956年提高到15.18元，換白布50尺，1956年售價比1957年提高了0.58倍。

由於交通運輸方便和生產的不斷發展，人民生活的不斷改善和提高，商業工作和文化生活也活躍起來。從人們的購買力來看：修路前的1950年，全县每人平均是26.3元，修路後的1957年提高到63.5元，購買力提高了，物資銷售額也隨着增加，1957年實際相當於1952年的142.4%。修路前全县只有較大的鄉鎮有供銷社，現在全县有75個供銷社和綜合商店，平均每四個也有一個，群眾走十來里路就能買到需要的商品。以山區大榆樹堡鄉為例，1953年該鄉每人平均收入121.95元，1957年上升到185.94元。許多農民買了自行車，有的還戴上了手錶。隨着人民生活的改善與提高，文化教育也開始活躍起來。解放初期全县只有中學1所，小學374所，學生39,614人，1957年中學發展到26所（其中民辦中學20所）小學293所（學校合併、班次增多），共有學生48,530多人。全县有60%的作業區都有了有錢廣播，有2,600戶農民自己買了廣播喇叭，坐在炕上就能聽到國內外大事。郵電事業也大有發展，鄉鄉社社都有電話，鄉鄉有鄉郵員、社社有投遞員，能夠及時把書報和文件送到農民家裏來。

羣眾歡呼共產黨

由於修建道路給羣眾帶來了幸福，每當修建的新公路通車後，當地羣眾就興奮得熱情歡呼共產黨和毛主席英明的領導。冷家溝鄉公路打通後，羣眾都共同的歌唱：“開山搬嶺搭橋涵，路基堅固又平坦；不走山崗渡河川，沒有泥濘與砂灘；載重增加速度快，晝夜行駛保安全；物資及時運內外，支援農業大生產；共同歌頌毛主席，衷心感謝共產黨”石佛堡鄉開辟一條大車道通車後，該鄉羣眾說：“這裡從古以來也沒有大車道，只有有了毛主席、共產黨我們才能通車”。大榆樹堡至石匣子公路通車後，汽車開到閭山腳下，男女老幼站滿道旁，七八十歲的老人也拄着拐杖特地出來看望，並說：“這全是毛主席領導修好了路，才能開到汽車呀！這回死了也不屈了”。說明羣眾對黨和毛主席充滿着無限感激和熱愛。他們看到自己的山地也能開辟出寬闊平坦的公路，使他們深

刻体会到，只要在共产党和毛主席领导下，沒有不能战胜的困难，为了改变山区的貧穷落后面貌，实现美滿幸福的社会主义社会。他們有信心和勇气克服困難建設山区，如西部山区群众說：“誰說我們山溝里沒前途，現在汽車开到咱們山溝里來了，能够及时暢通城乡物资交流，也能及时看到書报，这將使我們生活过得更美好，咱們一定要努力增产，多打粮食，把穷山变富山，支援国家經濟建設”。

道路修建的过程

政治掛帥

該县党政領導在思想上明确地認識到交通運輸事業是国民經济不可缺少的一个組成部分，它是發展生产、繁榮經濟、改善人民物質文化生活的重要条件。但是，在国家进行社会主义建設时期，还不可能拿出大批資金修建地方道路，这就必須坚决貫徹中央提出的“依靠群众，就地取材，因地制宜，經濟适用”的方針来發展地方交通。在做法上必須加强領導，把交通工作納入生产計劃之內。

但是，該县領導，并不是一开始对交通工作就有足够認識的，在开展交通工作的初期，虽然一般地也能听取交通部門的請示彙報并加以指示，帮助解决問題，但仍着重忙于領導農業生产，特別是修路与生产产生矛盾时，便忽視了交通工作。1956年全县全部实现了農業合作化，生产規模扩大，生产有了高速度的發展，修建道路的就成为突出的問題了。同年10月省交通厅总结推广了北鎮县“乡办县指导”的修路經驗；特別是1957年省委召开了建設山区積極分子大会，籍付省長強調指示了山区交通建設問題；并認真地學習了中央建設山区座談会和朱副主席在会上关于交通工作的重要指示，从而更进一步認識了交通建設的重大意义。开展交通工作的初期，由于县領導抓的較少，加上交通部門有一定程度的純業務观点，交通工作和生产密切結合不够，因此在部分干部中特別是平原地区乡社干部中認識不足，不明确交通建設的方針政策，甚至有一定程度的消極抵触思想表現。主要是：（一）認為生产还忙不

过来，那有时间修路，只要能走，修不修都行，因而忽视对交通工作的领导；（二）有一种“自扫门前雪”的本位主义思想，缺乏全局观点，只愿本乡民工修本乡道，不愿支援外地公路建设，因而调工不给，即使出工也是出劳动力弱的，出次重次者；（三）对“依靠群众，就地取材”的方针认识不足，有依赖思想，本乡能办的工程强调县办，本乡能解决的原材料强调县供给，显然，这些思想问题如不解决，就阻碍交通工作的开展。因此，该县党政根据“统筹兼顾，适当安排”的方针，加强了领导，正确地贯彻与执行了“依靠群众，就地取材，因地制宜，经济适用”的方针和“需要与可能”“生产修路两不误”的原则。

首先，确定专人负责领导，县委决定，由县委副书记、和一个县长来领导交通工作；各乡也确定一名副书记、副乡长负责，并建立起交通委员会的管理机构；各农业生产合作社也指定一名社主任管理交通建设。这样由县到乡，到社都有专人负责交通工作，从组织上起了保证作用。

其次，在领导方法上，贯彻了“全面领导，统一安排”的方针。县党政领导在以农业生产为主的工作安排上，把交通工作也列入议事日程，摆在一定位置上。几年来，该县召开了七次交通工作会议，认真地总结了每年交通工作取得的成就，肯定修好道路畅通运输对工农业生产所起的良好作用；同时分析和批判了部分干部的不正确思想认识，反复说明国家“依靠群众，就地取材，因地制宜，经济适用”的交通建设方针的正确性和必要性，分析了开展全县交通工作的有利条件和不利条件，布置如何把交通工作组织到生产建设中去的具体办法。在县人民代表大会上，县长报告工作时，把交通工作也列为一项，让交通科长在大会上发言；并把发言材料印发给各位代表。在召开的农村工作会议上，县党委也根据农业季节的特点给予布置，让交通部门深入各讨论组研究开展交通工作的具体办法。有关交通工作计划经验通报等，党政领导都在一定会议上研究审核，下达各乡。此外，关于县乡分工、培训民间技术干部、民工的报酬等具体问题，还颁发了多次指示或通知。

县的党政领导在计划实施过程中也经常进行检查。1957年富景隆县长去冷家溝乡检查农业生产时，亲自到该乡施工工地检查开山筑路情况，指示干部应如何注意安全、质量、节约等。县委书记也经常找交通



圖 9



圖 10