

全党全民办交通

(文集)

人民交通出版社

1083

出版社

統一書号: 15044·7014

定 价 (7): 0.20 元

全党全民办交通

(文集)

人民交通出版社

交通部在今年四月到六月間，先后在武汉和北京召开了南方和北方的交通工作座談会，根据党的鼓足干劲、力争上游、多快好省地建設社会主义的总路綫，总结了八年工作的基本經驗，确定了全党全民办交通和“地、群、普”的交通建設路綫，并提出了技术革命的方針，拟訂了今后跃进的计划。这两次会议，大大地鼓舞了全国交通运输职工和有关人員，力争在尽可能短的时间內建成一个以现代工具为主的、四通八达的全国运输网。

本書收集了这一时期党和国家机关交通部門的負責同志在报纸和会議上所发表的文章和講話，以及有关的报纸社論，共十三篇，是各级交通工作干部及有关人員学习当前交通工作方針任务的重要文件。

全党全民办交通

(文集)

*

人民交通出版社編輯出版

北京安定門外和平里

北京市书刊出版业营业許可證出〇〇六号

建筑工程出版社印刷厂印刷 新华書店发行

*

統一书号：15044·7014

开本：787×1092 1/32·印張：2 3/8·字數：63000

1958年8月北京第1版

1958年8月北京第1次印刷 印數：1—5000

定價(7)：0.20 元

目 录

全党全民办交通	人民日报社論 (4)
协作就是力量	人民日报社論 (7)
全党全民办交通	王首道 (10)
民間运输业也应当来个大跃进	张邦英 (17)
多快好省地发展交通事业	大公报社論 (23)

× × ×

中共中央交通工作部部长曾山同志在南方交通工作 座談会上的講話	(26)
多快好省地发展地方交通事业	

——交通部王首道部长在南方交通工作座談会上的講話摘要	(30)
进一步打开交通工作大跃进的局面	

——交通部潘琪副部长在南方交通工作座談会上的講話摘要	(36)
公路和交通运输业必須跃进	

——交通部饒明德部长助理在南方交通工作座談会上的发言	(43)
关于促进水运工作大跃进的几点意見	

——交通部地方航运局张文昂局长在南方交通工作座談会上的发言 ...	(50)
-----------------------------------	------

× × ×

中共中央交通工作部部长曾山同志在北方交通工 作座談会上的講話	(57)
交通部李运昌副部长在北方交通工作座談会上的发言 ...	(60)
关于全党全民办交通的若干問題	

——交通部潘琪副部长在北方交通工作座談会上的发言	(69)
--------------------------------	------

全党全民办交通

人民日报社論

交通部在最近期間，分別在武汉和北京召开了南方的和北方的地方交通工作座談会。根据党的鼓足干劲、力争上游、多快好省地建設社会主义的总路綫，总结了八年工作的基本經驗，确定了技术革命的目标，拟出了今后跃进的规划，并提出了“全党全民办交通”的响亮口号。这两次会议，大大地鼓舞了全国交通运输职工和一切有关人员，力争在尽可能短的时间内建成一个以现代工具为主的、四通八达的全国运输网。

在地方工业一日千里、农业生产万馬奔騰的形势下，国民經济的各方面对交通运输的要求更加迫切了。随着工农业生产大跃进而俱来的，是大量运输任务的增加。过去是百分之几的增长，现在是一倍或几倍的上升。这就促使了交通运输必須迅速跟上，否則就会妨碍工农业生产的进一步的大发展。

过去交通运输工作是有成績的。不論公路和水运方面，基本上适应了生产和建設上的需要。但是，在过去的工作中，还没有完全解决的交通运输事业的一个根本問題，即两种方法、两种指导思想的問題；现在，这个根本問題已經从思想上基本解决了。思想解放了，就能大大促进交通运输事业的发展。

建設交通运输事业的两种方法和两种指导思想是什么呢？一种是片面地強調垂直領導、行政管理、规章制度，而不認真依靠各級党委和政府、特別是依靠各級党委的統一領導，以实现全党办交通的方針；它片面強調专业化、正规化和技术性，单纯指望国家投資，而不認真依靠广大群众、依靠全民办交通；它片面強調高标准、近代化，把交通运输事业只局限在少数点綫上，而不面向山区、农村、厂矿和偏僻地区去普及交通。用这种方法和指导思想，交通运输事业的发展必然受到限制，其

結果不是多快好省，而是少慢差費。

另一種方法和指導思想是全黨全民辦交通，具體的說就是：依靠地方、依靠各級黨委；依靠廣大群眾，走群眾路線，強調為工農業生產和人民生活需要而服務；面向山區、農村、廠礦和偏僻地區去普及交通，主張普及和提高相結合，並以普及為主。以此為指導思想建設交通，其結果不是少慢差費，而是多快好省。

經驗證明，按照後一種方針建設交通運輸事業是正確的，因為這一方針反映了我國工業、農業生產發展和廣大人民對交通運輸的客觀需要，反映了交通運輸跟國民經濟各部門之間的正確關係，就是全黨全民辦交通的方針。

全黨全民辦交通的經驗已經在全國各地大量出現。湖北省利川縣汪營區依靠全黨全民辦交通，只用四個月時間就發展了四千二百輛車子、三十艘木船，建設起二千五百條天綫（架空索道）、一百五十六條滑道、一千二百多公里的全區道路網，從而迅速實現了“改小路為大路、改人力運輸為畜力運輸、改肩挑為車船”的交通規劃，解決了當時迫切需要解決的田間運輸問題。陝西省榆林專區，依靠全黨全民修建公路，使一向貧瘠的山區發展了農業生產。湖北省黃梅縣東方紅木帆船運輸合作社，依靠全社努力貫徹民主辦社、勤儉辦社的方針，以自己的積累發展機動船舶，一年之內將迅速實現全社機械化。這些生動的事例說明了全黨全民辦交通的方針是完全正確的。交通運輸事業必須走這條正確的路綫。

有了正確的路綫建設交通，還必須針對當前的和今后的任務實行技術革命，普及交通建設，迅速提高運輸能力，以適應形勢發展的需要。

交通運輸業的技術革命目標，首先是改革運輸工具，以車船代替肩挑人背，解放農村特別是山區的大量勞動力；對現有的民間車船逐步革新。在盡多儘快地採用新技術的同時，必須充分利用現有設備，廣泛地展開群眾性的改良工具 and 技術革新運動。實行普及和提高相結合、在普及基礎上逐步提高、現代化新技術與一般技術相結合、機械化及半機械化與手工勞動相結合的方針。結合農業生產，注意推行排灌機械、水利發電與交通運輸的綜合利用。

在实行技术革命的同时，必須相应地改革經營管理，破除陈旧的规章制度，以解放被束縛的生产力。

实行技术革命，将为交通运输事业开辟广闊的前途。党的八届二次代表大会已为交通运输事业发出了战斗的口号，这就是要在全國范围内，建立一个以现代工具为主的、四通八达的运输网。通过技术革命的道路，这个远景发展的规模，将在較短的时期內获得实现。在今后交通事业的发展过程中，我們必須根据水利資源綜合利用的方針，开辟运河发展水路运输。采用經濟船型，并加速港口机械化，暢通江海直达运输，加强水陆联运，在一切有条件的地方积极发展水路运输，大力发展公路运输，并在规划工农业生产的同时，做出省(市)、专、县、乡、社的道路网规划，采取民办公助、分区分段、群众修路、群众养路、群众綠化的办法，实现全国地方道路网。

现在，我們正处在历史上伟大的飞跃发展时代。鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义的总路綫，引导着交通运输事业迅速向前发展。各地党委已經开始抓交通运输工作，广大群众正以巨大的力量支持交通建設。全党全民办交通的新形势，已經促进了交通运输业的发展，一个交通建設的新高潮正在形成。各級交通运输部門必須运用这一有利形势，插紅旗，拔白旗，政治挂帅，把社会主义建設总路綫的紅旗，插到各个角落。必須统一安排交通建設和国民經济各部門之間的全面协作，充分发挥地方的人力、財力、物力，在全国范围内掀起一个交通運輸建設的新高潮，有力地适应和促进工农业生产的大跃进！

(原載1958年6月12日人民日报)

协作就是力量

人民日报社論

在工农业大跃进的新形势下，今年全国的貨物运输量空前增长。铁路方面，今年第一季度的装車数比去年同期增长了20%，第二季度又比第一季度增长了33%，据估計第四季度將比第一季度增长50%左右。某些铁路綫現在已經出现了大量物资不能及时运输的现象，山西的阳泉煤已有三十万吨不能及时运出来。公路和航运方面，运输力量也同样不能满足日益增长的需要。

运输过程是生产过程在流通范围中的繼續，是整个国民經济联系的紐帶。运输落后于生产的需要，就必然給生产的发展造成困难。迅速解决运输能力和运输量不相适应的矛盾，保証以工农业为中心的社会主义建設事业的大跃进，是运输部門当前一項十分紧迫的任务。

怎样解决运输能力和运输量不相适应的矛盾呢？鼓足干劲，力爭上游，多快好省地建設新的铁路、公路、航道和航空綫，增加更多的运输设备和运输工具，是一个办法；在交通运输部門广泛开展技术革命，提高运输效率，又是一个办法；加强运输协作，發揮现有运输设备的潜在力量，也是一个办法。中共中央交通工作部最近召开了运输协作問題座談会，介紹了許多这方面的經驗，証明了加强运输协作，对于緩和当前运输能力和运输量之間不相适应的矛盾，有着巨大的现实意义。

部門和部門之間、地区和地区之間、企业和企业之間的协作，是社会主义生产关系的基本特征之一。协作关系处理得不好，必然阻碍生产力的发展。运输方面的协作更是这样。运输过程总要涉及运输部門和物资托运部門，或几个运输部門之間的关系。如果运输协作搞得好，就可以縮短貨物的交接、装卸等的時間，加速运输工具的周轉，提高运输工具的使用效率，从而可以在不增加或者少量增加一些新设备的条件下，增加很大的运输能力。这已經被四川、黑龙江、天津等許多地区的經驗所証明。协作就是力量，那里加强了运输协作，那里就增加了运输力

量。四川乐山专区，在生产大跃进以后，經常积压大批的物资，当中共乐山地委把各个运输部门和托运单位組織起来，开展协作大竞赛以后，运输工具的使用率就提高到95%，基本上解决了物资积压的现象。天津市内的各种运输工具，过去总共每天只能运五万吨貨物，經過組織运输协作，现在提高到每天能运近八万吨貨物。

組織运输协作的問題，已經引起了許多地方的注意，并且有不少很好的經驗。特別是經過整风运动，人們的共产主义思想大大发扬，运输协作也更加深入了。有些长期得不到解决的問題，解决了；有些长期协作关系不好的单位，关系搞好了。許多运输部門进一步明确了为生产服务的思想，修改了不合理的规章制度，簡化了物资托运手續，减少了托运部門的許多麻煩；許多物资托运部門也給运输部門提供了很多便利条件，使运输部門能够有计划地組織运输。这些都使得现有的运输设备能够發揮更大的力量，承运更多的貨物。但是，这并不是說目前在运输协作方面就沒有問題了。就全国范围来看，运输协作还没有普遍引起足够的重視，本位主义的思想仍在兴风作浪。有些运输部門往往只图自己方便，不考慮生产的需要，只算局部的小賬，不算国家的大賬。运输部門之間也有互不信任、互不照顾、互不配合的现象。某些生产部門、商业部門和其他物资托运部門也往往強調特殊，沒有認真解决运输计划准确性和及时性的問題，給运输部門增加了困难。有些地方党委的交通工作部門、特別是有些企业的党委，还没有經常地抓运输协作中的政治思想工作。在运输协作的組織工作上，有些地区还没有建立运输协作的組織，有些地区还没有組織运输部門之間的计划銜接。这种情况，造成了一种矛盾的现象：一方面是运输力量不足，大批物资积压；另一方面由于运输协作不好，又有大批运输力量被浪費了。如果加强运输协作工作，必然能够把这部分运输力量組織起来，發揮作用。就是那些在运输协作方面做了許多工作，有了一些經驗的地区，由于生产和建設事业的跃进，由于大批中央交通企业下放，运输协作也需要进一步提高，才能發揮更大的作用。

运输协作是一个牵涉范围很广的組織工作，除了运输部門和托运部門之間，以及运轉部門内部需要协作以外，铁路、航运、公路、民用航

空等部門、各个省、各个地区之間，也应该組織密切的协作配合。運輸协作的总原則應該是經常保持運輸暢通、提高運輸效率，保證工农业生产、保證人民生活的需要。在总的原則下，運輸部門和托運部門的协作原則應該是：服务生产，節約运力。運輸部門的首要任务是要經常提供量大、質好、价廉、安全、迅速的运力，保證城乡交流和工农业連續生产的需要。托運部門也应当十分注意節約使用运力。地区之間運輸协作的原則應該是：互相支援，共同发展。許多地区的運輸綫路是相互交叉的，需要在組織貨源上互相支援，有計劃地組織往返運輸，尽量减少单程運輸，以节省国家的运力。各个運輸部門之間的协作原則應該是：互相配合，共同提高。

根据現有經驗来看，組織運輸协作，主要應該抓紧以下几个环节：第一、使物資部門的托運計劃和運輸部門的運輸計劃，以及各个運輸部門之間的運輸計劃互相平衡、互相銜接，協調地进行運輸。第二、組織平衡運輸，在淡季充分發揮運輸設備的效力，在運輸繁忙時避免運輸堵塞和物資积压。第三、統一掌握貨源，有計劃地分配运力，綜合利用運輸工具(包括机关運輸工具)，充分發揮各种運輸工具的效能。第四、組織各企业間装卸、貨物交接等運輸作业的协作配合。第五、組織各个部門的联合劳动。第六、組織各种運輸工具的联合運輸。如鐵路和航运之間的水陆联运，鐵路、公路、航空、水运的联运等。

加强運輸协作，必須政治挂帅，从解决思想問題入手，破本位主义思想，立社会主义思想。只有广大职工、特别是企业领导干部的思想問題解决了，其他具体問題才能迎刃而解。同时必須走群众路綫。搞好運輸协作，提高運輸效率，是广大职工的迫切要求。他們直接从事運輸工作，对本位主义的危害体会很深，也能想出許多协作的好办法；一切协作措施，最后也都要通过他們去实现。只有把群众动员起来，才能真正搞好协作。各地党委必須来領導運輸协作工作。因为運輸协作牽涉到很多部門，只有党委統一領導，从政治思想上統一大家的認識，才能正确地实行運輸协作，加强運輸的巨大力量，以适应全国工农业在大跃进的形势下日益增长的需要。

(原載1958年7月13日人民日報)

全党全民办交通

交通部部長 王首道

我們的奮鬥口號是：

全黨全民辦交通 技術革命大躍進

水陸空綜合發展 運輸網四通八達

随着全国生产建設大跃进的新形势的到来。作为联系工农业生产的物质支柱的交通运输事业，也在全国范围内出现了一个大跃进的高潮。这个高潮的主要标志是：全国人民和广大职工表现了一种空前未有的进行交通建設的热情和干劲；許多地方党委和政府已注意抓交通运输工作。

高山低头河水讓路的气概，愚公移山精卫填海的干劲

刘少奇同志代表党中央委员会向第八届全国代表大会第二次會議的工作报告中，号召“在全国范围内建立一个以现代工具为主的四通八达的运输网”。全国各地正在为实现这个伟大的号召而努力。自去冬以来，許多地方已經出现了生产和交通共同跃进的局面，到处都在热火朝天地兴修道路、疏浚河道。有的在很冷的天气下水挖河；有的白天进行生产，晚上加工修路。許多地方为了实行“車子化”、“船运化”，改变肩挑人背的运输方式，群众踊跃地献計、献料、献力，夜間滿山灯光，戶戶灯火通宵，形成“家家是工厂，人人是木匠”。許多地方的地委书记和县委书记亲自帶头上山修路、下水挖河、造船造車。专县乡社之間，在交通建設上，相互学习，相互评比的声浪，此起彼伏，妇女青年老人参加修路挖河、造船造車的事迹，到处可见。甚至有的妇女白天刚結婚，晚上就去修路；有的人将自己保存了許多年的棺木料拿出来造車。广大群众这种进行交通建設的革命干劲，充分表现了“让高山低头，让河水让路”的英雄气概。

正是由于許多地方党委和政府把交通運輸工作列入了議事日程，由于广大群众和干部的这种“愚公移山”、“精卫填海”的干劲，在全国范围内，已經掀起了一个轟轟烈烈的“交通運輸大革命”的运动。从而，許多长期不能解决的問題，得到了解决；許多过去认为不可能办到的事，已經成为现实。如湖北省当阳县跑馬乡，在水利建設高潮中，只用了三天的時間，就实现了“車子化”，使水利建設由原来的十一万土方，扩大到十六万土方。群众說：“往年泥土一上肩，压得汗珠如雨点，今年改用車子运，肩膀歇架人輕便”。貴州省遵义县今年1至3月份，已經修了簡易公路一百九十一公里，大車道三百三十六公里，全县十九个区鎮，一百一十五个乡，都有了公路。每年节省劳动力一千万工日以上。湖南省常德县韓公渡乡，今年2月份发动群众开沟疏濬，修造船只，在一个月內，也基本上消灭了肩挑人背，实现了全乡“船运化”。二十五个农业生产合作社，社社都能通船，每年可以节省一百一十六万个运输工。这种迅速改变我国交通落后面貌的奇迹，真是不胜枚举。

交通事业这种大跃进的形势，充分表明了它具有很大的地方性、群众性，它既为生产服务，又对生产有促进作用。哪里有人民，哪里有生产，哪里有物资，交通事业就需要伸展到哪里去。特别是公路和內河支流短距离的运输方式，运输路綫纵横交叉，深入到各个經济区域和最小的貨物产地，直接关系到广大人民的生产和生活，关系到人民的农食住行；对于农业和地方工业的发展，有着極其密切的关系。“行路难”是我国人民的长期痛苦。广大群众早就渴望着改变交通不便的情况。自古以来，修桥补路、疏浚河道，就被认为是一种美德。当全国人民在党的多快好省的总路綫的照耀下，掀起了工农业生产高潮之后，他們对于交通运输的要求，就更为迫切。例如广大农民說：“不怕亩产千斤粮，就怕挑担送余粮”；他們还說：“推广社会主义的农具，必須改变封建时代的道路”。因此，广大人民为了实现生产跃进指标，首先进行了田間运输的改革，并从田間运输的改革发展到整个地区交通运输的改革，而交通运输的改革，又促进了生产事业的大跃进。这是完全合乎规律的。

批判“直、专、高”的指导思想， 坚持“地、群、普”的交通建設路綫

交通事业的这些特点，要求交通运输工作者必須全心全意地为六亿人民的生产和生活服务，为农业和工业的大跃进服务；要求交通部門必須坚决依靠地方和广大群众办好交通事业，必須充分发挥地方和广大群众进行交通建設的積極性和創造性；要求各級党委和政府，必須加强对交通工作的領導，必須在安排工农业生产的同时，一并安排交通运输工作。

过去由于我們的政治水平低，对于党的多快好省的社会主义建設路綫缺乏自覺的認識；对于交通事业的这些特点，也多是在口头上談談，沒有在实践中进一步地認識和注意，因此，我們在过去工作中，曾經发生了一些偏向：总是把眼光放在如何完成现有車船的运输任务和利潤計劃上，而忽視从六亿人口出发，全面考虑如何更好地为工农业生产服务；总是把精力放在少数的直属企业事业单位上，而放松了对于地方交通的領導；总企图把許多事权，都集中到部，而不相信地方党委和政府；总是把希望寄托在专业建設力量上，而不相信广大群众；总是孤立地管理少数近代运输工具，而忽視利用和改造为数众多的落后运输工具；总是过分强调少数大型港口和干綫公路的建設，而忽視面向广大农村和山区，普及交通建設。

1956年，全国交通事业曾經在毛主席多快好省的方針的鼓舞下，有过一次大跃进。以公路建設为例，解放后八年，平均每年修二万公里；仅1956年一年，全国人民在各地党委和政府领导下，就修了八万七千五百公里。这时，我們本来應該对多快好省的路綫，有比較深刻的体会，但在所謂反“冒进”的一陣风的迷惑下，我們对多快好省的方針，又发生了动摇，有些同志也跟着浇了些冷水，以致伤害了干部和群众的積極性，影响了1957年交通建設的速度。

自去年9月以来，由于党重申了多快好省的方針，由于农业发展綱要修正草案的重新公布，由于毛主席提出了十五年赶上英国的战斗号召，由于整风运动的带动和鼓舞，交通事业才随着工农业生产的大跃进，

又出现了目前的更大规模的跃进形势。

从交通事业在两年多的时间内，所经历的这种跃进、保守和更跃进的反复中，我們清醒地認識了鼓足干劲、力争上游、多快好省地建設社会主义的总路綫的正确；看清了我們过去的毛病，也認識了发生毛病的根源。我們的病根是什么呢？就是我們对毛澤东同志的著作和指示学习不够，領会膚浅，在思想上存在着严重的經驗主义和教条主义，缺乏辯証的唯物主义观点和群众观点。有鉴于此，我們在最近一个时期內，重溫了毛澤东同志关于社会主义建設的指示。这次学习虽然还不够深刻，但我們感觉在思想上获得了很大的解放，使我們看清了多快好省地建設我国交通事业的途径，認識了交通事业應該为谁服务和依靠誰，認識了在建設社会主义交通事业上，同样存在着两种不同方法的斗争。一种是片面地強調垂直領導，強調行政管理、規章制度，強調专业化、正规化，盲目追求高标准、近代化。按照这种片面的“直、专、高”的指导思想和方法去办交通事业。就必然形成独家經營，包而不办，束縛群众手足，单纯依靠政府投資，局限在少数点綫，而忽視广大地区的面的交通建設。其結果不是多快好省，而是少慢差費。另一种則是依靠地方，依靠群众，普及为主的交通建設路綫。按照这种“地、群、普”的指导思想和方法办交通事业，就可以充分發揮地方党委、政府和广大群众对交通建設的積極性和創造性，依靠全党全民办交通，面向广大农村、山区和偏僻地区，普及交通建設。其結果是速度快，花錢少。如河北薊县人民就是用自己的力量建成了全县的公路网，做到了“乡乡有公路，社社通大車”。而当地政府只補助了所需資金的17%，其余都是群众自办。又如湖北省为了疏通清江河上游，曾由有关部門組織了勘测队进行多次勘测。原规划需投資六万元，并且要到1962年才能通航。而在这次大跃进的声浪中，利川县汪营区的群众，在地委、县委书记亲自帶动下，只用了三天時間、二百斤炸药，就疏通了二十五华里。实践证明，这是一条真正多快好省的交通建設路綫。

有些交通工作人員，直到现在，对于全党全民办交通的方針和“地、群、普”的交通建設路綫，还抱着怀疑或反对的态度。他們的理由就是“怕多、怕乱、怕爭”。他們認為交通事业的“专业性很大”，應該由交通

部門獨家經營，寧可少一點，才能管好；讓全黨全民來辦，就會把運輸市場搞亂，就會發生盲目競爭。這些論調，是和黨的鼓足干劲、力爭上游、多快好省的建設路綫，背道而馳的。怕多嗎？事實上道路少、航道少、車少、船少，已經成為生產大躍進的障礙。多了又有什麼不好呢？怕多了管不好嗎？而評價交通工作好壞的唯一標志，是看它能否更好地為工農業生產服務。維持运力不足、障礙生產的落後情況，還談得到什麼好呢。怕亂嗎？當然，交通運輸的大發展，必然要帶來許多新的問題；但是，只要依靠各級黨委和政府的領導，注意加強計劃平衡和相互協作，問題是可以得到解決的。怕競爭嗎？應該相信，由於黨的正確領導和羣眾共產主義覺悟的不斷提高，可能發生的某些資本主義經營思想和地方主義、本位主義的傾向，也是可以加以克服的。但是，絕不能把比多快好省的工作競賽，也看做是盲目競爭。只有右傾保守主義者才害怕這種競賽。由此可見，這些“怕多、怕亂、怕爭”的論調，是完全站不住腳的。為了使交通事業跟上全民大躍進的新形勢的發展，更好地為農工生產的大躍進服務，為六億人民的生產和生活服務，就必須貫徹多快好省的“地、群、普”的交通建設路綫，實行全黨全民辦交通，加快交通建設速度。

在實行全黨全民辦交通和貫徹“地、群、普”的交通建設路綫時，必須進行交通建設的全面規劃，並把這種規劃作為當地整個國民經濟發展規劃的組成部分。在交通建設規劃中，應特別注意適應農業和地方工業的發展情況，發展各種區域性的運輸方式，面向廣大農村、山區和偏僻地區，普及建設地方公路網和水運網。要首先作到有路可通，有橋可過，港能停泊，河能通航。使全國大小河流通舟楫，縣城要鎮有公路，鄉社之間通大車；做到貨暢其流，旅行方便。為了保證交通建設規劃的順利實現，我們認為各級黨委和政府，都應有專人經常領導交通工作。河北藹縣所以能取得交通工作的巨大成績，主要是由於該縣黨委和政府特別重視交通工作。縣委有一位副書記、縣人委有一位副縣長、鄉有一位副鄉長、農業社有一名社務委員，經常負責領導交通工作，他們這種從縣到社，都有專人負責的作法，值得各地推廣。