

毛主席哲学思想 指引着我们前进

2

河南人民出版社

毛主席哲学思想指引着我们前进

河南人民出版社

毛主席语录

让哲学从哲学家的课堂上和书本里解放出来，变为群众手里的尖锐武器。

人的正确思想是从那里来的？是从天上掉下来的吗？不是。是自己头脑里固有的吗？不是。人的正确思想，只能从社会实践中来，只能从社会的生产斗争、阶级斗争和科学实验这三项实践中来。

毛主席语录

一个正确的认识，往往需要经过由物质到精神，由精神到物质，即由实践到认识，由认识到实践这样多次的反复，才能够完成。

在生产斗争和科学实验范围内，人类总是不断发展的，自然界也总是不断发展的，永远不会停止在一个水平上。因此，人类总得不断地总结经验，有所发现，有所发明，有所创造，有所前进。停止的论点，悲观的论点，无所作为和骄傲自满的论点，都是错误的。

目 录

毛主席哲学思想指引着我们前进

……………上海市一百五十吨大平板车运输小组(1)

努力学哲学,探索常见病多发病新疗法

……………济南部队第一〇六医院(13)

学哲学 治盐碱

……………山西省汾阳县贾家庄公社贾家庄大队党支部(21)

真正亲知的是天下实践着的人

——治疗烧伤的“六号中药”是怎样试验成功的

……………沈阳部队某部军医 杨天开(28)

摸清客观规律 保证行车安全

……………山东省潍坊汽车运输公司驾驶员 刘学聪(33)

在实践中摸索低云规律……中国人民解放军某部气象台(38)

掌握辩证唯物论 不断向前进……大庆油田 蔡由工(44)

人的正确思想,只能从社会实践中来

——君山茶场职工用毛主席的哲学思想指导君山名茶不断

发展

……………岳第文(52)

毛主席的哲学思想指引我们夺高产

——记白杨河第四生产队长李志歧坚持科学实验夺高产的

事迹

……………新华社通讯员
新华社记者(58)

在毛主席的哲学思想指引下团结战斗

——沈阳部队某团党委加强集体领导的体会

.....《解放军报》通讯员(67)

实践出真知 斗争得自由

.....铁道兵某部水上运输队党支部(73)

人的才能只能从实践中来

——在治疗白内障眼病中学习和运用毛主席哲学思想的体会

.....某部汽车营军医 高如尧(78)

正确处理政治和业务的关系.....于军正(85)

运用毛主席哲学思想控制上海地面沉降

.....中国共产党上海市水文地质大队委员会(94)

毛主席哲学思想指引着我们前进

上海市一百五十吨大平板车运输小组

我们这个小组，是在无产阶级文化大革命中新建立的。党和毛主席交给我们的任务，是为全国各地重点工程运输大件设备。为了适应装运大件的需要，上海工人阶级特地造了载重一百五十吨的大平板车，十四米多长，三米多宽，象列小火车。我们驾驶着这部大平板车，感到非常光荣，因为从亲手装运的一件件大机器、大设备上，可以看到伟大祖国的社会主义建设事业跑得多么快！

我们小组八位同志，过去开的是小车，运的是小件，走的是平坦的城市马路。现在开的是这么大的平板车，装的是一两百吨的大家伙，走的又多高山、陡坡、窄路、险桥，前进当中的困难一大堆。战胜困难靠什么？靠的是学习毛主席的哲学思想。毛主席的哲学思想给我们开好大平板车带来了动力，照亮了前进的道路。

行车“路谱”是怎样摸清楚的？

对于运输工人来说，没有一本清楚的“路谱”，就会寸步难行。而我们呢？今天在西南，明天在东北，经常要走陌生路。怎样解决这个矛盾呢？毛主席说：“正确的决心来源于正确的判断，正确的判断来源于周到的和必要的侦察，和对于各种侦察材料的联贯起来的思索”。（《中国革命战争的

战略问题》) 我们认识到运输和打仗一样, 没有对地形、路面作周密的和必要的侦察, 就搞不出正确的运输方案。所以, 我们每到一个地方, 就先做“侦察”工作, 进行“五看”: 看路面, 看桥梁, 看地貌, 看土质, 看坡度。我们经常顶烈日, 冒风雨, 戳冰层, 爬高山, 钻岩洞, 努力掌握有关“路谱”的第一手资料。

是不是到现场看一两眼就算完成“侦察”任务了呢? 不行。有些复杂多变的地形、路面, 是不能一眼看透的。有一次, 在西北某地运输一台一百多吨重的大机器, 要经过当地人叫作“阎王壁”的地方。这是一个傍山的弯头, 外形看去好象老虎口: 一边是悬崖峭壁, 一边是几十丈深的山涧, 路就在老虎口中间伸过去。当地的贫下中农和驾驶员告诉我们, 这段山路是山腰中开出来的, 山顶岩石已经风化, 受到震动就会大片大片地坍塌下来, 这里发生过多多次翻车事故。我们就请他们当向导, 沿路考察, 弄清楚什么地方风化的岩石最多, 什么地方塌方的危险性最大。通过反复琢磨, 在脑子里打上了“路谱”。

周密“侦察”之后, 大平板车才稳步启行。当行驶到一个“S”形弯头时, 当地同志对我们说, 为适应过大平板车的需要, 部分路基是新加宽的。这个“情报”立即引起了我们的警觉: 这段山壁大部分是风化石, 新加宽的路基会不会是用风化石填平的呢? 我们在险路弯头拿了几块石头一分析, 果然有的是风化石。这种风化石, 一经重压, 就会变成碎粉。我们考虑到, 用风化石加宽的路面经不起载有一百多吨重设备的大车的重压, 就将大车尽量朝山脚老路基一边靠紧, 步步小心, 沉着坚定, 终于通过了“阎王壁”, 穿过了

老虎口，把设备安全地运到了目的地。

察看地形、路面，可以为运输中作出正确的判断提供重要依据。但这还不是全部依据。这是因为，事物的矛盾并不是在任何情况下都能充分地暴露出来。毛主席指出：“**从事变革现实的人们，常常受着许多的限制，不但常常受着科学条件和技术条件的限制，而且也受着客观过程的发展及其表现程度的限制（客观过程的方面及本质尚未充分暴露）。**”

（《实践论》）遵照毛主席这个教导，我们决心在“侦察”过程中努力寻找那些最能反映事物本质的现象。好比打仗，敌人筑起的明碉易找，布下的暗堡难寻，来一次“火力侦察”，就更能暴露敌情的本质。根据这个道理，为了减少运输过程中可能出现的意外，我们在一些特别复杂艰险的地段，一般都要进行空车试运，以便暴露在实际装运中可能出现的困难问题，预先想好对付的办法。

有一次，我们为东北某工地抢运一台大设备，工地上等着安装，必须及时赶到。那正是严冬腊月，气温在零下三十多度，到处冰天雪地，白茫茫的一片，分不清那是路，那是沟。整个运距有一百一十公里，还要翻四座“冰山”。我们翻山越岭察看了地形、路面，认识到路滑是在冰天雪地运输的主要矛盾。当地的驾驶员同志也向我们介绍了一些在这种情况下行车的好经验。但是，在冰天雪地开大车运大件究竟会遇到那些具体矛盾，大家心中还无数。“**大略的调查和研究可以发现问题，提出问题，但是还不能解决问题。要解决问题，还须作系统的周密的调查工作和研究工作，这就是分析的过程。**”（《反对党八股》）要有把握地解决在冰天雪地行驶大车的问题，认识有待进一步深化。于是，我们决定先

用空车试运，深入了解沿途路面情况和大车在冰雪道路上行驶的适应性。

在空车试运翻“冰山”时，果然出现了我们意想不到的情景：轮子在地上打滑空转，带起的雪花四处飞射；尽管车头向山脚靠拢，后半截车身还是自动向山路边斜滑。这些情况告诉我们：一定要在茫茫冰雪中探出一条比较可靠的行驶路线，要想尽一切办法增加轮胎与地面的摩擦力，并且要在出现打滑的险情时能够控制得住。为此，我们群策群力，提出了一系列具体措施：防止轮胎打滑，就在轮胎上套上粗链条，在打滑的路面上撒碎石片；防止大车自动滑出路面，就采取慢起步、勤刹车、挂低速档的驾驶方案，把冲力减到最小程度，控制大车一步步向前移；准备好大道木，万一刹车控制不住，就可以用米堵住轮胎；车子尽量靠山开，如果出现轮胎“撒野”，就“宁可傍山靠，不可离山滑”。由于充分估计了“敌情”，从各个方面采取了克“敌”制胜的措施，保证了我们的大车把设备及时运到工地。工地上的领导和工人同志握着我们的手，感谢我们为工程建设“雪中送炭”。我们说，不是我们本事大，全靠毛主席哲学思想威力大。

“侦察”只是暴露和认识矛盾，还不等于解决矛盾。有时，经过“侦察”，矛盾已经明摆着了，但是要解决它，还会受到一系列条件的限制。这是由于：第一，我们车上随装的装卸工具只能是简单轻巧的；第二，大平板车的载重量是有限的；第三，我们运的是特大件，一般的路基、桥梁的宽度、弯道、负荷总是不适应的。这样，我们的运输条件总是处于劣势。在劣势条件下不敢有所作为；是懦夫懒汉。一个

劲向国家伸手要条件，也决不是我们工人阶级的思想。那么，能不能象有人瞎吹的那样，“只有胆大才能艺高”，盲目地乱撞乱碰一番呢？那简直是拿国家建设当儿戏！要正确解决客观存在的矛盾，最重要的是要把革命精神和科学态度结合起来。毛主席教导我们：“**矛盾着的双方，依据一定的条件，各向着其相反的方面转化。**”（《矛盾论》）我们的任务，就是要在充分认识矛盾的基础上，“**促成事物的转化，达到革命的目的**”。（《矛盾论》）下面就谈一谈我们根据毛主席的哲学思想促成事物的转化的体会。

小小顶泵是怎样把百吨以上的大设备装上车上的？

装卸工具与要装卸的货物是一对矛盾。我们装卸的都是百吨以上的“庞然大物”，那来这么大起重能力的吊机呢？再说，我们在各地执行任务，总不能拖着吊机满天飞呀。因此，这个小与大的矛盾是我们常常碰到的。毛主席教导我们：“打仗只能一仗一仗地打，敌人只能一部分一部分地消灭。工厂只能一个一个地盖，农民犁田只能一块一块地犁，就是吃饭也是如此。我们在战略上藐视吃饭：这顿饭我们能够吃下去。但是具体地吃，却是一口口地吃的，你不可能把一桌酒席一口吞下去。这叫做各个解决，军事书上叫做各个击破。”毛主席的话打开了我们的心窍。一台大设备的重量是那里来的？还不是由一个一个零部件装配起来，许多本来并不重的东西连在一起就重了。在装卸过程中，能不能用化整为零的办法，使整体的“重”，转化为局部的“轻”呢？

我们第一次到外地执行任务，就要装运一台有一百三十多吨重的设备，没有大的起重吊机，怎么装上车呢？有人

说：“嗨，要有架大的直升飞机来帮个忙就好啦！”而我们，一不靠大起重吊机，二不靠直升飞机，就靠毛主席教给我们的“各个解决”、“各个击破”的办法。先用顶泵将大设备一只角顶起来，把圆钢管塞进大设备底下，再顶起一只角，又塞进几根圆钢管，攻其局部，托起整体。然后，用绞盘把这台大设备一寸寸、一尺尺地顺着用圆钢管组成的滚动“滑板”拖上了大平板车。运到工地之后，又用同样的办法，把大设备稳稳当当地卸了下来。看起来办法很简单，想想还是有科学道理。大设备的整体是重的，当你攻其一点时，它的这一点是轻的；当我们把大件用绞盘顺着圆钢管一步一步挪动的时候，这中间的滑动又起了化重为轻的作用。这样，就使我们的装卸条件从整体上的劣势变为局部上的优势。在反复的装卸实践中，我们逐步摸索和掌握了许多规律，可以做到“举重若轻”。

一百五十吨的平板车是怎样装运二百八十吨的高炉的？

车子的核定载重量与特大设备的实际重量也是一对矛盾。我们这部大平板车，一次能够装运一百几十吨重的大设备，已经不算小了。但是，随着国家建设的蓬勃发展，工人阶级自行设计、制造出了许多特大的设备，使装运工具又显得不相适应。在九四二四工程大会战中，我们承担了整体高炉的运输任务。这座高炉直径十米半，高三十四米半，重二百八十吨，竖起来象幢高楼，横下去象艘大船。它的重量超过大平板车的核定载重量一倍，长度超过一倍半，宽度超过近二倍。要装运这么高、大、重的设备，我们的大平板车就显得小了。高炉摆在大平板车上，就好比大象踩皮球，怎么

禁得住，摆得稳呢？

有人提出：要装运这座大高炉，非造一辆三百吨的特大平板车不可，不然，就只好把整体高炉割成几段分几次运。我们坚决反对了这种错误思想。毛主席教导我们：“**军事家不能超过物质条件许可的范围企图战争的胜利，然而军事家可以而且必须在物质条件许可的范围内争取战争的胜利。军事家活动的舞台建筑在客观物质条件的上面，然而军事家凭着这个舞台，却可以导演出许多有声有色威武雄壮的活剧来。**”（《中国革命战争的战略问题》）装运特大的重型设备也是这样。解放初期，我们没有平板车的时候，大件是靠儿部榻车拼起来运的；一九五八年以后，才有了十几吨、二十吨、六十吨的平板车，直到无产阶级文化大革命中，才造出了现在这部一百五十吨的大平板车。以前，我们用二十吨平板车运过四、五十吨的设备，六十吨平板车运过近百吨的设备。用毛主席的哲学思想总结过去的实践经验，使我们懂得了一个道理：只要在认识和掌握客观规律的基础上，充分发挥人的主观能动性，就能使有限的客观物质条件得到充分的利用。

根据这个道理，只要采取一定的辅助措施，以原来的平板车为主体，配上一定长度和宽度的挂车，就可以解决货物重量与现有车子载重量有限的矛盾。于是，我们把以前用过的一台土的活络平板车找了出来，改装成一辆三十二只轮胎的前挂车，横接在一百五十吨大平板车前面，形成一前一后的“丁”字形活络平板挂车，车身长短可以根据需要自由调节，使它适应了装运特长、特重的大高炉需要，并且在车上前后都装上了马鞍形托架，以保持稳定。这样，就使“大象

踩皮球”变成了“大象躺列车”。我们终于在一百五十吨大平板车这个“舞台”上，导演了装运二百八十吨整体高炉的“活剧”。

十三吨级的桥梁是怎样通过载重一百多吨的大车的？

一般桥梁的负荷和大平板车装运的大件的实际重量又是一对矛盾。有一次，我们在某地为了一项重要工程装运一台一百二十多吨的大设备，沿途要过十六座桥。这些桥都是根据“汽十三、拖六十”的载重级设计建造的水泥桥，就是说，汽车载重不能超过十三吨，履带式拖拉机不能超过六十吨。而我们的平板车载重一百几十吨，能不能过这些桥呢？有的桥梁工程师和技术人员断定不能，理由是：桥有限额载重量，超过负荷就要坍。我们认为一切结论产生于调查情况的末尾，在没有完全弄清桥的负荷和大车载重的矛盾之前，不应当轻易下结论。毛主席说：“我们看事情必须要看它的实质，而把它的现象只看作入门的向导，一进了门就要抓住它的实质，这才是可靠的科学的分析方法。”（《星星之火，可以燎原》）我们抓住“汽十三、拖六十”这个现象进行了分析：为什么只能通过载重十三吨的汽车的桥，六十吨履带式拖拉机也能通过呢？原因就是一辆履带式拖拉机同桥面的接触面积比一辆汽车轮胎同桥面的接触面积要大。我们就把这个现象当作入门的向导，进一步分析矛盾的本质。大家认为：一、桥面的单位面积承受的压力与接触面积有关，就好比同样一个人，站着与躺着给接触面的压强是不一样的，接触面积越大，负荷分散，压强越小。大平板车既长又宽，装有五十六只轮胎，接触桥面的面积要比履带式拖拉机大两倍

多，这样，载重一百五十吨的大平板车和六十吨履带式拖拉机，对桥的单位面积的压力相差不多。二、桥面承受的压强与行车的速度有关，车速快，震动大，压强就大；车速慢，行驶稳，压强就小。只要大车上桥后，保持稳步慢速，就可以减小桥面因剧烈震动而造成的压强。三、实地考察表明，这些桥的桥面、桥墩、桥头、桥洞的结构比较坚固，这种水泥桥在一定安全系数范围内，有一定的弹性弯曲，就好比一根扁担挑东西时弯曲，不挑东西时会挺直一样。根据这样的分析，六十吨履带式拖拉机能过的桥，载重一百多吨的大平板车一般也能过得去。

但是，我们又想到，我们担负的是党和毛主席交给的重点工程的大设备的运输任务，只有八分、九分把握还不行，必须争取做到有十分的把握才行。因此，又依靠当地领导机关发动群众，对有些结构较差的桥适当作了加固。启运那天，当地同志和我们一齐努力，使驮着大型设备的大平板车，平稳地通过了一座座桥。

“长车龙”是怎样通过短半径的弯道的？

在丛山峻岭中有时会碰到转弯半径很短的盘山弯道，车身很长的大平板车怎么过得去？加上运大件爬山，还要前挂牵引车，“车龙”就更长了，要通过短半径的弯道，矛盾就更加尖锐。

有一次，在某地为一个新建工程装运一台大设备，途中要过一个地势险要的高山。山腰间上下坡交界的地方有个急转弯，过去被人称为“鬼门关”。这个弯道的转弯半径只有十米，而我们这部平板车转弯时至少要十点四米的转弯半

径。当地的群众提醒我们：“路面窄，弯道小，车龙要过，可得格外小心谨慎啊！”究竟怎样闯过“鬼门关”？大家展开了热烈的讨论。有的说：干脆脱开前面加挂的牵引车，把长车龙切成两截。多数同志认为，脱开牵引车，万一大平板车因牵引力不够，爬不上去而卡在山腰，一滑就可能掉进深渊。个人的安危是小事，损坏了国家的设备，拖了工程建设的后腿是大事。到底怎么办？毛主席在《矛盾论》中指出：

“矛盾着的两方面中，必有一方面是主要的，他方面是次要的。其主要的方面，即所谓矛盾起主导作用的方面。”这象一盏明灯，使我们的心亮堂起来。原来，在长车龙和短半径弯道这对矛盾中，弯道半径是死的，但是车龙的长度还是有一定的伸缩性的，是矛盾的主要方面。只要设法把车龙转弯的半径缩短到十米以内，矛盾就可以解决。于是，我们想出了一个办法：缩短前挂牵引车和大平板车之间的距离，而在转弯时，大平板车的驾驶员同志就加大油门，开足马力，主要依靠本身的牵引力绕过弯道。这样，车距一短，车龙所需的转弯半径也就短了。

但是，**“世界上的事情是复杂的，是由各方面的因素决定的。看问题要从各方面去看，不能只从单方面看。”**（《关于重庆谈判》）即使找到了缩小车龙转弯半径的办法，并不等于全部解决了问题。不同路面、坡度的山路，转弯也有不同的转法。在“鬼门关”这样的山腰，如果顺着山壁转，势必靠住山转不过去，要通过弯道，必须沿着山路外边缘转过去。这样一来，大平板车七档八排轮胎可能有一排轮胎会发生一刹那间的腾空。万一出现这种情况，会不会滑进山涧？我们又分析了大平板车的性能，由于这种车子的轮胎是油泵

控制，具有自动转向的特点，只要沉着驾驶，就可以充分发挥液压自动转向的特长，即使出现一排轮子腾空，车子的重心仍然在路面上，其余七排轮胎可以吃住，不会翻车。

经过这样周密的分析和准备，启运后，驾驶员沉着地开车，车班长镇定地指挥，其他同志在车轮前后四周观察动向，一双双眼睛盯着平板车前进。急转弯时，大平板车开足了马力，缩短了与牵引车的距离，终于顺利地通过了“鬼门关”。

几年来，我们跑遍了祖国十八个省、市、自治区，各种艰难险阻都没有挡住大平板车的车轮滚滚前进。我们亲眼看到伟大祖国社会主义建设的欣欣向荣，亲眼看到祖国工业建设的布局发生了深刻变化，亲眼看到毛主席的“备战、备荒、为人民”的伟大战略方针在一步一步落实。我们小组全体同志，在党的领导下，依靠各地有关领导部门和当地群众、人民解放军，为在这样伟大的事业中做出了一点贡献，感到无比自豪。

我们从实践中深深体会到，毛主席的无产阶级革命路线是我们开车的生命线，无产阶级世界观是管我们开车的总的方向盘。

我们的大平板车服从社会主义革命和社会主义建设的需要，那里急需就开到那里，经常要在山区雪地和恶劣的自然环境里行车，随时都可能发生意想不到的情景。但是，一想到每多运一台设备，都是在支援社会主义建设，支援世界革命，就乐于野宿露餐的艰苦生活，勇于担最大的风险。我们从毛主席的哲学思想中，懂得什么是无产阶级的生死观，什么是无产阶级的苦乐观，全组同志发扬了一不怕苦、二不怕