

一九五九年全國交通工作會議
主要文件

2065

2591925

一九五九年全國交通工作會議
主要文件

*

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證出字第〇〇六號

新華書店發行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1959年3月北京第一版 1959年3月北京第一次印刷

開本: 787×1092 1/16 印張: 4¹¹/₁₆ 張

全書: 103,000 字 印數: 1—5000 冊

統一書號: 15044·7021

定價(7): 0.40元

一九五九年全國交通工作會議
主要文件

人民交通出版社

2986182065
106

目 录

进一步加强党对交通事业的领导，繼續开展 大办交通的群众运动，更好地完成今后的 运输和通信任务.....	曾 山 (3)
关于在交通企业中，进一步发挥党的领导作 用，加强职工共产主义教育，开展大规模 群众运动问题的报告.....	張邦英 (19)
总结經驗 改进工作 迎接全党全民办交通 的新高潮.....	王首道 (45)
高举紅旗 乘胜前进.....	孔祥禎 (72)
加强在职干部和职工教育及学校教育工作.....	馬輝之 (83)
贯彻“兩条腿走路”的方针 深入开展交通 运输技术革命运动.....	葛 琛 (92)
进一步扩大水上运输能力，发挥水上运输的 作用，迎接一九五九年工农业生产的更大 跃进.....	于 眉 (105)
深入贯彻全党全民办交通的方针 实现一九 五九年公路交通事业的全面跃进.....	連柏生 (119)
附录：做好开路先锋.....	人民日报社論 (144)

进一步加强党对交通事业的领导，繼續开展大办交通的羣众运动，更好地完成今后的运输和通信任务

——中共中央交通工作部曾山部長在省、市、自治区党委交通工作部長會議上的报告

一九五八年全国出现了空前的大办交通的群众运动。这个运动，是在全民整风胜利的基础上，認真地贯彻执行了社会主义建設总路綫，在工农业生产大躍进的形势下，逐步开展起来的。一九五八年工农业生产大躍进的出現，特别是八月北戴河中央政治局扩大會議，提出了以鋼为綱、全面躍进的方針以后，全党全民大办鋼鉄的群众运动蓬勃开展，給鉄道、交通、邮电事业带来了空前繁重的任务，运输、通信局面非常緊張。九月中央发出了“关于加强当前运输工作的指示”，指出：“为了扭轉当前运输的緊張局面，必須贯彻执行全党全民办交通的方針，”“要求各級党委在一手抓工业一手抓农业的同时，也把运输工作認真地抓起来”。各級党委根据中央指示，加强了领导，进行了統一安排，很快就形成了大办交通的群众运动。

这个运动，規模很大，发动的群众很广泛。在各級党委加强领导和全国普遍建立人民公社的有利形势下，各地在短

ADF83/2591925

時間內就組織起了大約有二千多万人的運輸、裝卸、搬運、通信和修路、挖河、架綫的隊伍，在水上陸上，高山平原，鋼鐵基地，港、站、碼頭，進行各種物資的運輸和交通建設工作。各地還在原材料異常困難的條件下，因地制宜，就地取材，製造和改良了大量的運輸、通信設備和工具。運動中，各地採取了黨委掛帥、充分發動群眾的辦法，很多領導幹部親臨前綫，與群眾同甘共苦、共同勞動，推動了運動的迅速發展；廣大群眾干劲沖天、不辭勞苦，充分地表現出建設社會主義的熱情和共產主義的覺悟。

由於各地黨委和鐵道、交通、郵電部門認真貫徹執行了中央“全黨全民辦交通”的方針、開展了大規模的群眾運動，一年來在交通戰綫上取得了巨大的成績。這主要表現在以下幾個方面：

（一）完成了比過去大得多的運輸、通信任務。在去年鋼鐵上馬、運量的增長很猛的情況下，各個鋼鐵基地的燃料、原料和幾千萬鋼鐵大軍的生活供應等物資，需要及時運送，通信聯絡需要及時跟上去，任務很大，時間很急。由於各級黨委大力進行了運輸、通信的組織與領導工作，充分發動了群眾，組織了各種各樣的運輸、通信工具，在十分困難的條件下，完成了較過去大得多的運輸和通信任務。據初步統計，一九五八年全國貨運量約完成十八億四千四百萬噸，比一九五七年增長105%；郵電方面，電報業務量比一九五七年增長111.6%，長途電話業務量增長100.4%，報刊期發數增長135.8%，基本上保證了以鋼為綱的工農業生產大躍進的運輸和通信需要。

（二）加快了鐵道、交通、郵電基本建設的速度。一九五八年，鐵路的新綫和復綫鋪軌里程達二千三百公里，較一九

五七年新建鐵路增長一倍，同時還有三千公里以上的鐵路，基本上完成了路基和部分橋梁工程，僅京廣、京滬復綫兩項工程，在三個多月內所完成的土石方工程，比解放以來全國平均每年完成的數量還要多80%以上。公路（包括簡易公路）新建十五萬公里左右，為第一個五年計劃期間增加公路里程的180%。內河航道修建了一萬公里左右，民航开辟了地方航空綫六千多公里。各地還修了很多土鐵路、木軌道、索道、滑道等等，過去沒有路的地方，現在有了路，過去的羊腸小道，現在成了交通大道。一九五八年長途電信綫路架設七萬二千六百餘對公里，相當於一九五七年架設綫路的八點七倍。全國97.8%的人民公社和66.9%的生產大隊（管理區）都能夠通電話。車站、港口、碼頭和工廠的建設，也取得了很大成績。所有這些，為今後工農業生產的更大發展，創造了有利條件。

（三）創造了許多大辦交通的組織形式和方法。常州市發動群眾，參加搬運、裝卸和組織運輸後各隊的辦法，解決了在貨運量猛烈增長和車船到達不平衡的情況下，如何組織搬運、裝卸和短途運輸的問題。河南官亭、小垸人民公社組織亦工、亦農、亦兵的運輸隊伍的辦法，指出了人民公社如何辦交通的方向。北京市東四區郵電局，打破陳規舊矩，大力改革業務管理，依靠群眾，普及服務點的做法，是群眾辦郵電的先例。河南、四川、河北、山東、甘肅、黑龍江等地在修鐵路、公路、挖河、架綫等方面所採取的專業隊伍同群眾相結合，由地方黨委統一領導、逐級分配任務、分段包干的辦法，為高速度發展交通事業指出了道路。鞍山鋼鐵公司運輸部同鐵路鞍山車站實行統一領導、統一指揮、統一調度、統一指標、統一設備運用、統一和簡化車輛檢查手續、

統一裝卸勞動力、統一班次、統一班次計劃、統一信號顯示方法等“十統一”的辦法，是運輸協作上一個新的發展。這些辦法，都對加速車船周轉，提高運輸、通信效率，加速基本建設，緩和運輸、通信緊張形勢，起了很大的作用。

（四）破除了迷信，解放了思想，鍛煉了群眾，培養了幹部和技術力量。經過大辦交通的群眾運動的實踐，打破了交通、通信事業只能由專業部門和專業隊伍獨辦的迷信，樹立了不僅要靠中央各部，還要依靠地方，不僅要靠專業隊伍，還要依靠群眾力量的思想。廣大群眾在大辦交通的運動中，受到了組織軍事化、行動戰鬥化、生活集體化的鍛煉，學到了一些有關鐵道、交通、郵電方面的科學知識和技術。廣大幹部不僅進一步認識了交通、通信事業的重要性，而且也提高對交通、通信事業的組織領導能力和管理水平。同時，通過大辦交通的群眾運動，也培養了一批新的技術力量。所有這些，都為今後交通、通信事業的進一步發展創造了極為有利的條件。

二

在大辦交通的群眾運動中，各地都創造了許多寶貴的經驗，並已在工作中運用和推廣，收到了顯著的效果。這裡僅概括地講以下幾點主要經驗：

（一）加強各級黨委對鐵道、交通、郵電事業的領導，是發動群眾、大辦交通的先決條件。

鐵道、交通、郵電是社會主義建設事業中的重要組成部分，它與工農業生產的關係非常密切。以鋼為綱的工農業生產大躍進以來，交通運輸的先行作用更加顯著。在去年八、九月以後，某些地區的運輸、通信能力成為生產大躍進的狹

窄地帶，甚至影响了生产的进行。在这种情况下，各級党委，把鐵道、交通、邮电工作認真地抓了起来，加强了領導，批判了各种右傾保守思想，建立了組織機構，很多地方都是党委書記挂帅，亲自指揮，很快地掀起了一个轟轟烈烈的大办交通的群众运动，壯大了运输、通信力量，使运输、通信的緊張形势，逐步得到緩和。这說明了，在社会主义建設突飞猛进的形势下，运输、通信的任务越来越繁重，只有各級党委加强領導，才能很好地完成任务。同时，运输、通信事业，是与社会生产和人民生活密切联系的，涉及面很广，内外矛盾很多，許多問題的解决，往往不是一个部門所能办到的。只有把它置于各級党委领导下，全面安排，才能及时地解决各种矛盾，順利地組織运输、通信工作。各地的事实証明，那里的党委对鐵道、交通、邮电工作加强了領導，那里的群众运动，就搞得深、搞得透，工作就干得出色；那里的党委放松了領導，那里的群众就发动得不充分，工作勁头就不大，問題也就多。

（二）必須貫徹执行統一領導、分級管理的原則，实行层层包干、互相支援的办法。

交通事业，既有集中性、統一性的一面，又有地方性、分散性的一面。根据这个特点，鐵道、交通、邮电事业的管理，既不能过于集中，也不能完全分散，必須实行統一領導，分級管理的原則。这样，才能發揮各方面的力量，办好交通事业。有些同志片面強調集中統一的一面，也有一些同志又过分強調分散的一面，这两种想法，都是不全面的。

去年中央批准大部分企业管理权力下放后，鐵道、交通、邮电企业实行了不同形式的統一領導，分級管理的办法。交通、邮电兩部的直屬企业大部分下放給省、市、自治

區管理，對鐵道則實行雙重領導。凡是執行得好的，就充分發揮了地方和廣大群眾的積極性，有利於因地制宜、就地取材，根據實際情況解決問題，也便於結合當地工農業生產情況，對鐵道、交通、郵電事業進行全面規劃和統一安排。凡是沒有很好執行這個辦法，或者過分集中，或者過分分散的，就造成了運輸、通信力量的浪費，影響了交通建設的發展速度。

隨着企業下放、分級管理的實行，在完成緊張的運輸任務上，各地採取的統一指揮下的層層包干、互相支援的辦法，是個很好的經驗。所謂層層包干、互相支援，就是在逐級統一安排運量、运力，確定運輸任務以後，公社、縣、專區範圍內的運輸任務，由各級負責包干。由於運輸任務時有增減，變化很大，在時間上又不平衡，各個地區运力與運量的比例也不一樣，因此，在層層包干的同時，必須進行互相支援，防止本位主義。這種做法的好處是：有利於發揮大家的積極性，調動一切能夠調動的力量參加運輸；有利於發揮群眾的創造性，想盡一切辦法完成任務；也有利於組織各種運輸工具的綜合利用，提高運輸效率。

層層包干的辦法，對於鐵路、航運等長途運輸，不完全適用。鐵道運輸和交通部直接指揮的航運方面，則應當統一集中指揮，並在統一集中指揮的原則下，給地方以適當範圍內的機動。

（三）廣泛發動群眾，使專業力量同群眾力量相結合，是加速鐵道、交通、郵電事業發展的正確道路。

依靠群眾力量、走群眾路線，這是我們黨領導一切工作的根本方法。一年來在交通戰線上，所以能夠迅速改變冷冷清清的情況，形成轟轟烈烈的局面，表現出無窮的力量，出

現了很多的發明創造，完成了很大的任務，這主要是由於貫徹執行群眾路線的結果。但是，在運動的開始，有些同志曾經對大辦交通的群眾運動，抱着懷疑態度，他們認為，運輸、通信事業非常複雜，技術性很高，專業性很大，只能依靠專業隊伍去辦，很難依靠群眾去辦。他們沒有看到，群眾的力量和智慧是無窮的，運輸、通信事業又是同廣大群眾生產、生活密切關聯的，群眾不但可以辦交通，而且積極性是很高的；他們沒有想到，把群眾廣泛地發動起來，就可以解決許多專業部門難以解決的問題。

交通、通信方面的專業隊伍，畢竟是有限的。而運輸、通信的任務又很繁重，特別是運輸上存在着很大的不平衡，（註：原文有“基礎工程”字樣）基礎工程很大部分有一定程度的季節性、突擊性，光靠專業隊伍，很難適應這種情況，因化，只有廣泛發動群眾，組織後備力量，使專業力量和廣大群眾力量相結合，才能更好地完成繁重的運輸、通信任務，適應季節性突擊性的基礎要求。在鋼鐵生產運輸中，某些地區的運量，突然成倍地、几倍地增長，港站物資堆積如山，如果不組織廣大群眾參加裝卸、搬運，就不可能在很短時間內完成大量的運輸任務，保證鋼鐵元帥升帳。在修路、挖河、架綫工程中，如果不採取專業力量同群眾力量相結合的辦法，也就不能又多又快又好又省地完成修路、挖河、架綫任務，使運輸、通信工作發揮先行官的作用。

（四）必須貫徹執行土洋結合、逐步提高的方針。

由於運輸、通信任務的急劇增長，只靠已有的現代化運輸、通信工具，遠遠不能適應當前的需要。根據中央土法生產和洋法生產同時並舉的方針，我們一方面要大力發展現代化的運輸、通信工具，盡量多筑一些鋼軌的鐵路，晴雨通車

的公路和載波电路等現代化的運輸、通信的道路和綫路，盡量多造火車、汽車、輪船、飛機和多路載波機、微波機等現代化的運輸、通信工具。這是我們鐵道、交通、郵電事業的主力軍。但是，目前我國原材料生產還不足，更多地增加這些洋設備、洋工具，還有一定的困難。因此，我們還必須充分發揮土法運輸的力量，大量建造土設備、土工具。這樣“土洋結合”、“兩條腿走路”，才能緩和以至解決當前运力與運量不相適應的嚴重矛盾。各地在鋼鐵生產運輸中，把各種各樣的民間運輸工具都組織起來參加運輸，並且還創造了無數的土吊車、土鐵路、木軌道、索道、滑道、溜板等設備和工具，進行土法運輸，不但為遍地開花的小高爐群供應了燃料和原材料，而且為干綫運輸集散了大量物資。同時，還創造了土電話機，土載波機，解決了鋼鐵生產中的通信問題。這說明，在大辦交通的運動中，貫徹執行土洋並舉的方針，是十分必要的。

土設備、土工具，建造簡易，不但現在便於發動群眾建造和參加運輸，而且也不是在短時期內可以完全被洋設備、洋工具所代替的。要知道，就是在一萬年以後也還會有跟大企業並行的中小企業的，不僅有那時的“小土群”和“小洋群”，還會有“土洋結合”這種事情。因此，我們必須重視有關土法運輸方面的組織和領導工作，總結這方面的經驗，並進一步開展技術革命，改進現有的土設備、土工具，逐步提高它的運輸、通信能力，使它在運輸、通信上發揮更大的作用。

三

一九五九年，國民經濟將有更大的發展。鋼產量將達到一千八百萬噸，煤炭產量將達到三億八千萬噸，糧食產量將

达到一万零五百亿斤，棉花产量将达到一万万担，其他許多产品，比一九五八年也将有很大的增長。适应工农业生产这样的躍进和商品流轉扩大的需要，一九五九年的运输、通信任务，将比一九五八年更加繁重更加艰巨。一九五九年全国货运量，据铁道部、交通部初步估算，将比一九五八年增長一倍以上。全国邮电业务量，也将增長35%以上。交通部門的基本建設任务，也比以往任何一年大得多。这样，就要求我們进一步加强党的领导，繼續开展大办交通的群众运动，大搞技术革命，做出比一九五八年更大的成績，以迅速改变目前铁道、交通、邮电事业不能完全适应工农业生产大躍进需要的状况。为此，特提出如下意見：

（一）要求各級党委进一步加强对于铁道、交通、邮电事业的領導。

一九五八年，铁道、交通、邮电事业所以能够取得空前的发展，是同各級党委加强了領導分不开的。一九五九年的运输、通信和基本建設任务更加繁重，要求各級党委在加强对工农业生产領導的同时进一步加强对交通、邮电事业的領導。

第一、各級党委要經常了解和檢查中央的方針政策在铁道、交通、邮电部門中貫徹執行的情况，发现問題，及时解决，并要經常總結經驗，以統一干部的思想，提高干部的認識和工作水平。各級党委在对本地区工农业生产进行規劃的同时，也要对铁道、交通、邮电事业，进行規劃。对有关运输、通信和基本建設方面所需要的原材料、資金、劳动力和技术力量等等，根据“全国一盤棋”的思想，作通盤考虑、全面安排，使运输、通信事业能够同整个工农业生产一起，有計劃、按比例地发展，以保証工农业生产和人民生活的需要。

各級鐵道、交通、郵電部門的黨組織，要經常向所在地的地方黨委匯報工作，反映情況，提出解決問題的意見，在各級黨委領導下，作好自己的工作。

第二、要加強各級運輸委員會和運輸指揮部的工作。經驗證明，運輸委員會和運輸指揮部這一類綜合管理交通運輸工作的機構，作用是很大的，它可以及時組織各種運輸工具的綜合利用；及時組織運力和運量之間的平衡；組織各部門的運輸協作，解決生產和運輸之間的問題。因此，各地已經建立起來的各級運輸委員會和指揮部，應當加強，要配備一定的幹部，健全組織，改進工作，進一步發揮它的作用。並且要進一步明確各級運輸委員會和指揮部的職責，使它切實成為本地區在運輸指揮上的權力機關，而不僅僅是一個協商機關。同時，運輸委員會和指揮部，也應該注意交通建設方面的問題，向有關部門提出建議。

各級黨委對運輸委員會和指揮部的工作，應該經常進行檢查和領導，通過運輸委員會和指揮部，加強對本地區運輸工作的組織和領導。

第三、要注意幹部的思想作風。在大辦交通的羣眾運動中，有些幹部曾經發生過一些不切實際的、“貪大輕小”、“重洋輕土”的想法和做法，也存在着強迫命令的作風。這些現象，雖然是少數的，但發展下去，就會在某些方面，造成不良的後果。因此，今後在大辦交通的羣眾運動中，一方面必須繼續反對保守思想，發揚敢想、敢說、敢幹的精神，同時還必須注意掌握需要與可能、沖天干劲與科學分析相結合的精神，教育幹部，用實事求是的科學方法考慮問題，把工作做得更加細緻，做得接近實際或者符合實際，反對浮夸和不切實際的作風，更要反對脫離羣眾的強迫命令的作風。

第四、要重視運輸安全問題。有些交通運輸部門由于忽視安全，曾經發生了一些事故。事故的發生，雖然有很多客觀原因，主要還是由于運輸管理工作上存在着缺點。各級黨委要特別重視這個問題，督促鐵道、交通部門對安全問題進行檢查，分析各種事故的原因，並對群眾廣泛進行安全教育，依靠群眾，採取有效措施，大力減少各種事故，力爭消滅重大事故。

（二）整頓、鞏固、提高群眾性的交通、通信隊伍。

在鋼鐵生產高潮中，各地組織起來的千軍萬馬的群眾性的交通、通信隊伍，在修路、挖河、架綫、裝卸、運輸、通信等方面，起了極大的作用，這是應該肯定的。但是，有些地方由于計劃不周、組織管理工作不善，運輸秩序沒安排好，浪費了一些人力。為了適應鋼鐵生產的基地化、工廠化和一九五九年運輸、通信任務的需要，各地對群眾性的交通、通信隊伍必須進行整頓、鞏固和提高的工作，以便提高生產效率，節約勞動力，更好地完成今後運輸、通信任務。

第一、在組織上加以整頓。群眾性的交通、通信隊伍，有的地方，經過突擊以後，沒有進行必要的整頓，沒有把需要固定的固定下來；有的地方，雖然隨着鋼鐵生產的基地化固定了一部分，但是對這個隊伍的組織管理制度，還沒有很好地解決。因此，在鋼鐵生產的基地，應該採取定任務、定人員、定工具、定領導、定制度等辦法，把需要固定的鋼鐵運輸、通信隊伍固定下來，建立起一支精干的專業隊伍。在車站、港口、碼頭、城市，應該根據需要，把必要的、不脫離原來生產的後備隊伍切實地組織起來。在人民公社中，也應該隨着公社工業化和農林牧副漁多種經濟的發展，根據實際需要，建立一支專業運輸隊伍，或亦工亦農的運輸、養路、

通信队伍。

第二、加强思想政治工作。群众性的交通、通信队伍来自四面八方，大部分没有专门做过交通、通信工作，由于工作条件的改变，在他们的思想认识上，必然会产生各种各样的问题。过去一个时期，任务特别紧张，没有抓紧对他们进行思想政治工作，在他们思想上存在的问题，还没有很好地得到解决，因此，今后必须利用一切机会，经常地或者集中一定时间对他们进行社会主义、共产主义教育，不断地提高他们的政治觉悟。在新建立的专业队伍中，要配备一定的领导干部，建立一定的政治教育制度，使政治工作经常化；还要建立和巩固党的组织，密切联系群众，加强党的核心领导。

第三、在抓生产、抓思想的同时，抓生活。党在领导人民群众大办交通的过程中，不仅要抓生产，抓思想，而且也要抓生活。正如中央“关于人民公社若干问题的决议”中所指出的，“必须关心人，纠正那种见物不见人的倾向。群众的干劲越大，党越要关心群众生活；党越关心群众生活，群众的干劲就会越大。”群众性的交通、通信队伍，干劲是很大的。为了保持和发扬这种革命干劲，对他们的生活方面，必须十分注意和关心。要适当解决吃饭、穿衣、住房、休息娱乐、医疗、劳动保护等方面的问题。人民公社中参加运输、修路、挖河、架线等专业队伍工作的社员，他们的工作和生活条件与一般社员有所不同，对他们的生活待遇，应该适当加以安排，并保证每天有八小时睡眠和四小时吃饭、休息的时间，避免过于疲劳，使他们经常保持饱满的劳动热情。

第四、贯彻执行民主集中制的原则。目前各地对参加交通、通信的群众队伍，大都采取了“组织军事化、行动战斗化、生活集体化”的组织形式，这是很好的，也是必要的，

否則就不能很好地完成緊張的運輸任務。但是，還必須充分地實行管理民主化，提高群眾的自覺性，做到既有紀律，又有民主，防止單純依靠行政命令辦事的傾向。交通、通信隊伍的領導幹部，必須貫徹執行黨的群眾路線，發揚幹部參加勞動、密切聯繫群眾、遇事和群眾商量的優良作風，做到以普通勞動者的姿態出現，堅持耐心說服教育的方針，反對以粗暴態度對待群眾的行為。

（三）大力增加設備，繼續開展技術革命運動。

設備不足，道路、綫路不多，工具不夠，而且落後的設備和工具比重很大，肩、挑、扛、揹的現象，在許多地方，還比較普遍。這是當前交通、通信方面最突出的問題。

一九五八年我們雖然在大辦交通的群眾運動中，修建了不少道路和綫路，增加了不少設備和工具，但是距離根本改變我國交通、通信事業的落后面貌，滿足工農業生產躍進的要求，還是差得很遠。在鋼鐵生產高潮中，我們發動廣大群眾，使用落後工具，以“螞蟥搬泰山”的辦法，進行運輸和建設工作，固然是十分必要的，但是應該看到，我國雖然有六億五千多萬人口，而在社會主義建設高速度發展的情況下，已經感到勞動力不足，如果長時期地依靠“螞蟥搬泰山”的辦法來解決問題，是不可能的，也是不應該的。因此，大力增加設備，繼續開展技術革命運動，改造現有設備、工具，就成為擺在我們面前的最迫切的任務。

第一、各地應該根據需要與可能，發動群眾，大力修路，開辟航道，架設綫路，積極增加各種設備，製造各種工具。在修路、挖河方面，各地可因地制宜，結合工農業生產，發動群眾，有計劃地，經常地進行、並且可以每年選擇適當時機，進行突擊。在增加設備和工具方面，各地應該作