

# 乡村邮电建设文件汇编



人民邮电出版社

234  
783

4234  
1083

81339

鄉村郵電建設文件彙編

—\*—  
人民郵電出版社編

人民郵電出版社

## 內 容 提 要

本書收集了有關鄉村郵電建設的重要文件和論文共十篇。內容計有：國務院第六辦公室主任王首道的「加快地方交通和鄉村郵電的建設」報告，郵電部全國鄉村郵電工作會議總結，以及人民日報、大公報、人民郵電、中國郵電工人等報刊上關於鄉村郵電建設工作的論文。

這本書是各地郵電機構制定鄉村郵電建設規劃的主要依據，是全國各地郵電工作人員怎樣配合農業合作化的學習資料，並供各地黨委、報社、廣播部門工作參考。

## 鄉 村 郵 電 建 設 文 件 彙 編

編 者：人 民 郵 電 出 版 社

出版者：人 民 郵 電 出 版 社

北京東四區6條胡同13號

印 刷 者：郵 電 部 器 材 供 應 管 理 局 瀋 陽 印 刷 廠

發 行 者：新 華 書 店

書號 綜35 1956年4月瀋陽第一版第一次印刷 1—5,500册

787×1092  $\frac{1}{32}$  29頁印張1  $\frac{2}{32}$  字數32,000字定價(10)0.25元

★北京市書刊出版業營業許可證出字第〇四八號★

# 『鄉村郵電建設文件匯編』

## 出版說明

本書各文件發表的時間是在1955年底和1956年初，因印制關係，出版較遲。文件內某些具體問題，如：農業社郵遞員制度建立的速度、農村報紙發行的計劃數字及縣內電話建設的速度等，還不能體現中共中央和國務院關於勤儉辦社指示的精神。但主要內容是好的，可供讀者參考。

人民郵電出版社

### 勘 誤 表

| 頁 | 行  | 誤  | 正  |
|---|----|----|----|
| 2 | 末行 | 通交 | 交通 |
| 3 | 11 | 梢轉 | 搶轉 |

BA 1084/06

从1956年開始，按照各地情况，分別在7年或者12年內，完成鄉和大型合作社的電話網。在必要的地方，設置無綫報話器。在7年內普及農村郵政網，做好郵電傳遞和報刊發行工作。

——摘錄中共中央政治局提出的1956年到1967年全國~~農業發展~~綱要(草案)第三十一條；

## 目 錄

|  |    |
|--|----|
| 全國發展鄉村郵電的初步規劃確定·····                         | 1  |
| 加快地方交通和鄉村郵電的建設·····王首道                       | 2  |
| 鄉鄉要有電話，社社要通郵路·····                           | 13 |
| 全國鄉村郵電工作會議總結·····                            | 17 |
| 加快鄉村郵電建設·····                                | 34 |
| 做好鄉村郵電建設的具體規劃·····                           | 37 |
| 把建設和管理好鄉村郵電工作的光榮任務<br>担当起來·····              | 43 |
| 完成鄉村郵電建設任務，為農村的社會主義<br>高潮服務·····             | 46 |
| 中國郵電工會第二屆委員會第五次全體會議<br>（擴大）關於支援農業合作化的決議····· | 51 |

## 全國發展鄉村郵電的初步規劃確定

全國鄉村郵電工作會議提出了發展鄉村郵電的初步規劃：全國要在7年內建成鄉和大型農業生產合作社的電話網，並盡一切可能提前建成；通鄉的電話約需新建一百萬左右桿程公里的綫路，通大型農業生產合作社的電話要新建幾十萬公里的綫路。關於鄉村郵政，到1962年要在農村的集鎮和必要的鄉都設立郵電服務機構，發展規模將為1955年的6倍左右；到1957年，鄉郵路綫除極少數邊遠地區的鄉以外，要全部發展到鄉。

到會的各地代表經過10多天的討論，一致認為加快鄉村郵電建設，加強和改進鄉村郵電服務工作，迅速推行農業生產合作社郵遞員制度，積極擴大農村的報刊發行，是當前和今後鄉村郵電工作的迫切而重大的任務。

會議指出，為了能廣泛地便利鄉村報刊郵件的收寄投遞，主要的辦法是依靠在農業生產合作社設立郵遞員，在必要的鄉設立鄉郵站，使它同鄉村郵電機構密切結合起來。這是形成有力的鄉村郵政通信網的最好辦法。各地郵電部門應該從現在開始推行農業生產合作社郵遞員制度，到1959年普遍實行。會議認為，目前以農民為對象的報刊發行數量太少，農村的報紙的每期發行份數還不到2百萬份。因此，到1956年

農村的報紙發行份數要提高兩倍多，到1957年要提高5倍以上。會議認為，發揮全體郵電職工的積極性，特別是發揮農村群眾的社會主義積極性，是完成和爭取儘快完成這一規劃的決定性前提。各地郵電部門在進行鄉村郵電建設中，還必須作到經濟、適用和適應鄉村社會主義建設的需要。

這次會議是從1955年12月16日到28日在北京舉行的。

（新華社）

## 加快地方交通和鄉村郵電的建設

國務院第六辦公室主任 王首道

運輸和郵電部門是國民經濟的有機組成部分。隨着農業合作化和農業生產的大發展，農村對農業生產資料和生活資料的需要將大大增加，農村為城市和工業生產提供的商品糧食和工業原料也將大大增加，農村和城市的通信聯系特別是農村對於報刊的需要也將大大增加。因此，就向運輸和郵電部門提出了巨大的新的要求：提供便利的交通條件和通信條件，提供量大、質好、價廉、快速的運輸能力。

目前，地方交通和鄉村郵電工作，已經遠遠落在農業合作化新形勢的後面。在地方通交方面：全國至今尚有26%的



縣不通公路，許多省區的縣鄉道路不足；中小航道缺乏整治，橋樑、渡口失修失養；公路運輸和內河運輸沒有更多地開闢營運綫路，深入廣大的農村和山區。對資本主義運輸業和個體運輸業的社會主義改造停滯不前，對各種運輸工具缺乏統籌安排和充分發揮其運輸作用。廣大農村交通不便，特別是邊疆、山區仍然處於交通阻塞的狀態，嚴重地影響城鄉物資交流和新式農業機械的運送和推廣。在鄉村郵電方面：全國至今還有17%的區和81%的鄉不通電話，已有的機械設備質量低，缺乏經常維護和一套管理制度，通話質量不好。鄉村郵政服務機構少，還有22%的鄉不通郵，鄉以下各種郵件的投遞大多依靠群眾捎轉，延誤丟失等現象時而發生，許多農村需要的報刊收訂不上來，投遞不下去，黨和政府的政策法令以及上級黨政機關的指示不能及時下達。

如不迅速改善地方交通和鄉村郵電工作的落後狀況，不僅不能很好地支援和促進農業合作化和農業生產的大發展，而且會妨礙農業合作化和農業生產的大發展。擺在地方交通和鄉村郵電工作方面的基本任務是：

在地方交通方面：大量修建縣鄉道路，重點修建省道幹綫，7年內全國公路應達60萬公里以上，基本建成地方道路網，並且通過養護維修逐步提高道路的質量和等級。整治和開闢有運輸價值的中小河流，修建簡易的港口碼頭，積極改善航行條件，7年內全國內河通航輪船的里程要達到10萬公

里以上。廣泛發展淺水拖輪和木帆船結合的運輸，穩步發展汽車和拖車運輸，合理利用現有各種民間運輸工具，加強地區性的計劃運輸，及早完成對運輸業的社會主義改造。

在鄉村郵電方面：逐步增設鄉村郵電局所和鄉村郵遞員，普遍實行「農業合作社郵遞員」制度，基本建成鄉村郵政網，基本做到集鎮設局所、鄉鄉通郵路、社社有報刊、社社有郵遞員、各種郵件經過合作社郵遞員投遞到戶；積極架設和整頓縣內電話，在地廣人稀交通不便的縣、區設置和使用無線電通信，基本建成鄉和大型農業合作社電話網和有線廣播網，基本做到鄉鄉通電話，社社有廣播。

## 二

為保證完成發展地方交通和鄉村郵電建設的任務，要堅決克服運輸和郵電部門中的右傾保守思想。

右傾保守思想在地方交通和鄉村郵電工作中，首先表現在對於地方交通和鄉村郵電建設的需要及其迫切性體會不夠，長期輕視對廣大農村交通運輸工作的領導。在地方交通工作中，只注意公路幹綫建設和幹綫運輸，忽視縣鄉道路、內河支流的整修以及廣大農村運輸的需要；郵電部門有些幹部以為縣內電話不是當務之急，可以慢慢架設，忽視黨政機關指導農村工作的迫切需要。

其次，對於地方組織和廣大群眾的力量和積極性以及工

作中的各种有利因素認識不足，过分強調困难，忽視發揚積極因素和挖掘潛在力量。

第三、对个体運輸業的合作化，裹足不前，無窮憂慮，長期停留在試點階段，老是在个体運輸業的發展前途上兜圈子，大大影响了廣大勞動群众要求走社会主义道路的積極性。对資本主义運輸業的社会主义改造工作，抓得不緊，進展緩慢；对合营企業，沒有在已有的工作基礎上進一步加以提高，踏步不前。

第四、在運輸方面的資本主义經營思想还很嚴重，还有運輸計劃不合理和運輸成本高的現象。加之有些地區沒有面向廣大農村、偏僻地區、支錢支流經營運輸，而是挤在幾条幹綫上爭奪貨源，因而形成幹綫貨源不足，廣大農村和偏僻地區物資積压的嚴重情况。

第五、有些幹部滿足於已有的工作成績，沾沾自喜，驕傲自滿，安於現狀，看不到工作中的缺點和問題，看不清前進的方向。有些幹部往往不顧需要和可能，不顧具体条件，制定和頒發大批冗長的指示、命令、規章、制度，形成了約束廣大群众積極性的「清規戒律」。

產生右傾保守思想的主要原因：一方面是我們中央主管部門放松領導，未能將地方交通和鄉村郵電工作擺在重要的位置上，加以通盤考慮和全面規劃。对既定的工作方針和任务，未能採取有效措施認真貫徹执行，缺乏具体幫助和檢查

督促。对各地工作中的先進經驗，未能及時地認真總結和大力推廣。对实际工作中的情况和問題，缺少深入的調查研究，限於一般化的了解，解決問題不深不透。各省主管部門也未能發揮应有的主動性積極性，尽到应有的責任。另一方面，主要是由於我們对我國社会主义建設和社会主义改造的特有規模、速度認識不足，对我國國民經濟日益高漲的新形勢缺乏銳敏感覺，对运输量必然隨着工農業生產不斷提高而相应增長这一客觀規律缺少深刻分析；有些幹部不从政治上着眼去考慮經濟問題，陷入日常經濟事務中，不注意貫徹執行党的政策，看不見新情况新变化，有忽視政治的傾向，以致未能更好地結合党的總路綫，積極地規劃和安排自己的工作，因而在工作中就顯得缺乏朝气和勁頭，缺乏高度的思想性、政策性和預見性。今後必須努力克服这些缺點。

### 三

發展地方交通和鄉村郵電工作，要正確貫徹執行「多、快、好、省」的建設方針，要加強全面規劃，依靠和發揚群眾的社会主义建設積極性和創造性，有計劃有步驟地進行。

在地方交通和鄉村郵電建設中，必須貫徹執行適用、經濟和适当照顧將來發展的方針，貫徹執行依靠民力、就地取材和因地制宜的原則。既要採用適合於現實需要的各種措施，又要考慮到將來發展遠景的要求。既要發動和組織民工

建勤，又要注意愛惜和節約使用民力。堅決克服不考慮各地具體條件而強求千篇一律的作法，堅決克服脫離目前農業生產需要和群眾需要的偏向。應該採取先求普及而後逐步提高的步驟。為了適應當前農業合作化和農業生產大發展的需要，必須加快今後兩年的建設速度。

地方交通建設必須同全國交通運輸幹綫的發展相結合。將鐵路、水路、公路和航空等各種不同的運輸有計劃地結合起來，組成一個全國統一的運輸網，是我國交通運輸事業的發展方向。修建省道幹綫應該做好綫路經濟調查和勘測工作，並且做出綫路的比較方案，根據沿綫政治、經濟和文化發展的需要以及水文地質資料，選擇最經濟最合理的綫路，應該分別地區和運輸量發展情況採取不同標準。對現有的縣鄉道路，應該根據當地的實際需要，在合理利用原有路基、節省耕地面積和便利交通的原則下，重新加以規劃和改建。整治和開闢內河航道時，要結合灌溉、防洪、發電等綜合利用水利資源的需要和可能，作綜合研究和規劃，按照運輸需要選擇最經濟最合理的綫路，在公路和航運均可開發的情況下，應該盡先開發內河航運，以節省國家投資。

鄉村郵電建設必須同全國郵電幹綫的發展相結合。必須通盤籌劃鄉村郵電機構、郵電綫路的合理分佈，力求適用、經濟和通信便利，並且使鄉村郵電通信網和全國郵電通信網密切結合成為一個整體。縣內電話網路的組織原則，基本上採

用彙接輻射式。縣內電話的架設，應該根據網路的組織原則，結合區鄉行政區劃和當地交通地理條件，選擇最短的和適合通話傳輸標準要求的桿路及交換機裝設地點。對現有的縣內電話機綫設置，應該根據上述原則和充分利用已經有網路的條件下，重新加以規劃並且通過整修加以改建。鄉村郵政應該充分估計日益增長的群眾需要，逐步擴大服務面，增加鄉郵路綫和加密郵運班次。為了提高郵件投遞時效，擴大報刊發行，便於管理鄉郵人員，郵電部門應逐步增設鄉村郵電自辦局所。郵運班次一般應以農民報刊適時到達為標準。

為適應地方交通和鄉村郵電建設發展的需要，必須大量培養技術幹部，並且積極地團結、教育、改造和提高現有的技術幹部。各地應該根據事業發展的計劃，相適應地制定培養訓練初級技術幹部的計劃。

想迅速完成上述任務，就要進行全面規劃。在制定全面規劃的時候，必須從長遠着眼，從現實需要和可能入手，分別輕重緩急，充分發揚地方和群眾的積極性創造性，根據挖掘潛力的可能來計算能力，發揚積極因素，克服消極因素；不僅一個省要有全省的全面規劃，一個縣、區、鄉（村）都要有全縣的、全區的、全鄉（村）的全面規劃。這個規劃必須以地區性的國民經濟發展計劃、特別是應該以農業合作化的全面規劃作為主要依據，並且能反映出各方面的實際需要，要對全省、全縣、全區、全鄉（村）的生產計劃和農業

合作化的全面規劃進行綜合分析，並作好綜合經濟調查，對地方交通和鄉村郵電工作的基本情況進行普查；制定全面規劃，必須制定實現規劃的各種有效的具體措施，和分期分年的具體實施方案；在制定地方交通建設的全面規劃的時候，要制定安排改造各種非社會主義經濟成份運輸業的規劃，使之相互結合起來組成統一的發展地方交通的全面規劃。

#### 四

發展地方交通和鄉村郵電工作的基本措施是什麼呢？

（一）加強地方運輸計劃性，推行地區性合理運輸。工農業生產計劃性的逐步加強，提供了推行地方計劃運輸和合理運輸的有利條件。地方運輸部門要加強運輸計劃工作，制定編制和執行運輸計劃的辦法，並且加強經濟調查，掌握貨源及貨流變化情況，逐步提高計劃質量；統籌安排和合理使用各種運輸工具，根據其特點和分布情況，在營運線路、貨源分配、運輸價格等方面作合理的分工和安排，做到分工協作，互相銜接；推廣地區性的主要物資分區產銷平衡合理運輸制度和統一送貨制度，根據本地區經濟特點，從幾項主要物資的平衡運輸入手，而後擴及其他。

（二）充分發揮地方和群眾的積極性，組織民工建勤，利用自籌經費和地方財政節餘，進行地方交通建設。遼寧省桓仁縣和河北省薊縣的黨政負責人親自領導，通過制定計

劃，發揚了群眾建設道路的積極性創造性，密切結合生產和各項中心工作，組織群眾義務修路，採取分期分段逐步整修公路的辦法，是修建地方道路的最好的榜樣，各地都應該仿行。為統一地方道路建設的規格，交通部應該迅速頒發簡易道路標準，應該設計和推廣適用、經濟的小橋涵標準圖樣，以解決縣鄉的設計問題。各地在動員民工建勤修建道路，應該注意加強技術指導，以提高工作質量，減少人力浪費。大力推廣採用砂石及當地各種材料來改善土路面的經驗。各地應該根據氣候、土壤條件，結合興修水利的工作逐步在所有的道旁、河岸，普遍種植易於成活、繁殖快和有經濟價值的樹木。綠化工作應該依靠當地群眾並和群眾利益相結合，採取由沿綫農業生產合作社分段包栽、包養、收益歸社的辦法。

(三) 汽車運輸應儘可能採用煤炭、木炭、木柴、天然瓦斯等為燃料，以克服我國液體燃料不足的困難。燒汽油的汽車應推廣加強車輛保養、掌握經濟速度、採取緩速滑行、提高操作技術以及加裝空氣節油器等先進經驗，以節省汽油的消耗。同時，還應該大力推廣拖車運輸。

對獸力車、人力車應進行技術改良，推廣採用膠輪、硬膠輪和滾珠軸承，根據常運貨物種類改進車身構造，以增加運輸效能。有關部門對各種落後運輸工具的改良和生產等問題，應該加以管理和研究。



(四) 發展淺水拖駁運輸是今後地方內河運輸的發展方向，要積極推廣拖輪和木帆船結合運輸的方法，合理利用現有木帆船。在我國內河如能普遍採用淺水拖輪，現有的300多萬噸木帆船中有近半數以上可實行拖帶，效率可提高一至二倍，這樣不僅可以大大提高木帆船的效力，而且將使我國內河通航輪船的里程比現在延長一倍以上。因此，應該大量建造內河淺水拖輪，以適應淺水支流和拖帶木帆船運輸的需要。

(五) 資本主義運輸業和個體運輸業社會主義改造的速度，一般應該和資本主義工商業、農業社會主義改造的速度相適應。1956年內，對私營輪船運輸業應該按水系、對私營汽車運輸業應以省（市）為單位，採用定值定息辦法，完成全行業公私合營。對個體運輸業，除部分轉入農業、漁業合作社外，其餘應在1956年或1957年內完成半社會主義的合作化，並且試辦高級合作社。此外，各城市交通部門應對市區內的裝卸工人加強組織管理，使之更好地為城市運輸服務。

(六) 縣內電話的建設，應該採取就地取材（電桿）、統一籌劃（鐵綫、交換機等）、動員民力（施工）、分期分批建設的辦法。郵電部應該盡速制定簡易通俗、切實可行的綫路架設規程和器材標準，既要能保持一定的通話質量，也要照顧各地實際需要和可能條件，還要調整現行不合理的收費標準，並且簡化手續。

有綫廣播和縣內電話應採用同桿同綫，但是必須制定嚴