

全党全民 办铁路

本 册 编

人民铁道出版社

這本書是以“官亭、小墳經驗”現場會議的材料選編而成的。它的出版，是為了進一步貫徹黨的全黨全民辦鐵路的方針和推廣官亭、小墳以及漯河全黨全民辦運輸的經驗。

本書可供廣大鐵路職工、全國農村人民公社社員和城市人民學習參考。

全黨全民辦鐵路

本社編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可證出字第010號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

書號：1278 開本787×1092 $\frac{1}{2}$ 印張2 $\frac{1}{2}$ 字數63千

1950年2月第1版

1959年2月第1版第1次印刷

印數0001—10,300冊

統一書號：15043·877 定價(8) 0.26元

目 录

进一步贯彻全党全民办铁路的方针.....	铁道部余光生副部长的总结发言
为适应工农业发展的需要河南人民大办交通.....	
.....	中共河南省委书记处书记吴皓同志的报告
在党委的统一领导下掀起全党全民办铁路的高潮.....	
.....	中共郑州铁路局委员会书记赵聪
亦工亦农亦兵的运输大军.....	中共河南省长葛县官亭乡委员会
采用亦工亦农亦兵的办法，保证运输工作大跃进.....	官亭车站
全民办运输大家搞养路.....	官亭站区党支部
谢集人民公社全党全民办运输的经验.....	
.....	中共南邱县谢集人民公社党委会
谢集车站全党全民办交通.....	谢集车站
常州市的经验在漯河市开花结果.....	河南省漯河市人民委员会
我们是怎么组织“四合一”的.....	河南省漯河市副市长徐庆耀
泰东车站依靠人民公社办运输的经验.....	中共泰东车站支部委员会
安达县红色草原人民公社组织运输装卸大军的经验.....	
.....	齐齐哈尔铁路办事处
带岭站依靠人民公社办运输的经验.....	
.....	哈尔滨铁路局带岭站
吉林铁路局贯彻全党全民办运输的方针推行常州、官亭经验	
总结.....	吉林铁路局
取柴河站组织工农运输排的作法.....	中共取柴河站党支部

进一步贯彻全党全民办铁路的方针

——铁道部余光生副部长的总结发言

现场会议即将胜利结束。

经过几天会议的讨论、参观，大家统一了对全党全民办铁路的方针的认识，交流了贯彻这一方针的具体经验。与会同志表示了一致的愿望，要深入贯彻全党全民办铁路的方针，大搞群众运动，进一步开展技术革命和文化革命，迅速改善铁路运输工作情况，更好地为社会主义建设服务。

关于全党全民办铁路的方针与如何进一步贯彻的问题，我想提供一些意见，供大家参考。

全党全民办铁路的方针是在党的八大二次会议提出的。经过几个月的实践，证明这个方针是正确的。全党全民办铁路、修铁路，为我国铁路建设开辟了一条高速度发展的道路。

对于贯彻全党全民办运输，有两个有利条件。

第一个有利条件就是形势逼人。特别在全民办钢铁运动兴起以后，铁路运输局面更加紧张。情况已经非常明显：运输业不努力赶上去，尽先行之责，就会影响钢铁元帅升帐。各地党委都抓起运输工作来了。例如河南省委作出了全党全民办铁路的决定，召开了现场会议，推广全党全民办路、修路的经验，并提出了“人民铁路人民办，人民铁路人民修”的响亮口号。应当指出，今年第三季度全国铁路运输工作有了一个前所未有的跃进，这是和各地党委的加强领导分不

开的。

人民公社运动的发展，为全党全民办铁路开辟了新的途径。这是第二个有利条件。人民公社进一步促进生产力的发展，铁路沿线小站装卸量在很短时期内增长好几倍，这就要求铁路更好地为人民公社服务。另一方面，人民公社又公又大，力量雄厚，成为支援铁路运输的一个重要力量。遍布全国的二千多个中间站，其装卸作业量占全国铁路作业量的大部，如果单靠现有铁路装卸工人，确实是无法完成的。可是有了人民公社的支持，都象官亭、小坝那样，做到来多少、装多少，到多少、卸多少，中间站装卸问题就会迎刃而解。

我想根据这次会议讨论的结果，再谈一谈全党全民办铁路的好处：

1. 全党全民办铁路是符合社会主义建设总路线的要求，可以做到多快好省。从修路方面来说，京广线安阳到郑州段复线长 174 公里，铁路工程队修了 18 个月。现在由于贯彻全党全民修路的方针，技术人员与广大群众相结合，京广复线工程速度大大加快。河南省修建的京广复线郑州到李家寨段全长 332 公里，长度几乎等于安阳到郑州的一倍，而需要时间不到半年。七天苦战就修起 154 座桥涵，狮子河上 200 公尺长的铁路桥几个月就修起来了。就地取材，就地加工（如沙、石等），大大降低了工程费用。

人民公社搞装卸，使列车在中间站可以不摘车进行装卸作业，这在过去是很难办到的。将来技术革命的进一步开展，效率还要提高。这样就大大有助于充分发挥铁路现有装备特别是机车车辆的潜力。

2. 全党全民办铁路，不仅对整个运输工作有利，满足了人民公社对铁路运输的要求，而且人民公社可以从装卸作业中积累资金，从而也促进了公社工业化。

3. 全党全民办铁路，便于大量培养技术工人和亦工、亦农、亦兵的多面手。参加修建京广复线的农民，有不少人已经达到了一定的技术水平。他们不仅会修路钉道，而且还能修涵洞及中小桥。官亭人民公社的运输营，不仅担任装卸工作，而且还会制作一些铁路器材，并参加养路工作。全党全民办铁路修铁路，使工地、现场成为红专学校，便于贯彻教育与生产劳动相结合的方针。通过生产操作，可以在较短时期内培养大量有实际经验并有文化技术的技术工人与技术人员，因而大大有利于我国铁路建设的高速度发展。工农一起劳动，可以巩固工农联盟，并为消灭工农差别创造条件。

4. 全党全民办铁路，特别是人民公社办运输，可以综合地最经济地使用劳动力。像官亭、谢集（即小坝车站所在地）等人民公社的运输营，亦工亦农亦兵，有车就装卸，无车就种田、做工或练兵，这样就把突击性的装卸作业和正常的工农业生产结合起来。

5. 全党全民办铁路，更便于综合使用运输力。漯河市的铁路、公路、水路及搬运“四运合一，联合调度”的经验，就是综合运输的一个典型。四运合一有下列优点：第一，简化托运手续，便利货主，托运单位只要一次向运输指挥部申请，就可按要求办理各种运输；第二，加速了汽车、船舶的周转；第三，及时疏散与搬运铁路车站积存的货物，保证车站畅通；第四，可以经济地统一地使用各运输部门的劳力。四个运输部门进行共产主义协作，大大地提高了运输效率。

6. 全党全民办铁路可以洋办法与土办法并举，便于就地取材，遍地开花，使技术革命有广大的群众基础。例如谢集人民公社办运输后，除购买了許多工具以外，还制作了架子车，目前正在向車子化方向努力。官亭人民公社白手起家，

制作了不少装卸工具。在河北省高碑店等地人民公社采用“高站台、低貨位”的办法（即抬高和降低貨位的办法），大大提高装卸效率。全党全民办鉄路的羣众运动发动起来后，羣众就会要求改进工具，改进作业过程，来提高效率，減輕劳动强度。这就替技术革命的开展，造成了有利条件。

全党全民办鉄路，大搞羣众运动，大鬧技术革命，就能把实干、苦干和巧干結合起来，把洋法生产与土法生产結合起来，这是我們在过去一个时期中摸到的一条道路。

1959年鉄路运量增长的速度比今年大得多。要完成1959年的更加艰巨的运输任务，要实现更大的跃进，就必须进一步贯彻全党全民办鉄路的方針。

今后怎样进一步贯彻全党全民办鉄路的方針呢？

1. 坚决依靠地方党委的领导。鉄路工作者不管在什么地方，一定要老老实实地在当地党委领导下进行工作，一定要經常地、系統地向当地党委彙报工作。凡是做到这一条的，工作就能有成效。官亭站、小坝站的經驗就是很好的証明。有些鉄路工作者对当地党組織采取“无事不登三宝殿”的态度，应当坚决糾正。有些人去找党委，仅仅單純地从解决“我”的問題出发，也是不正确的。应当認識到一切工作都必须要在党的领导下，鉄路运输工作不能例外。我們鉄路工作者应该主动地取得地方党委对鉄路工作的领导和支持，这样才能贯彻全党全民办鉄路的方針。

有些人认为全国鉄路是一个联动机，地方各級党委的领导会妨碍全国鉄路的統一調度指揮。但是眞实的情况恰恰与此相反。以河南省为例，从省、地、市、县委，一直到乡党委，都密切关心与积极领导运输工作。結果不仅沒有妨碍全国鉄路的統一調度指揮，而且中央的运输政策更能贯彻到底了。郑州鉄路局从十分被动的运输局面，开始好轉，在运量

增长的情况下运行秩序逐步正常化。这一成績就是在省委和各級地方党委的領導与支持下取得的。全党全民办鉄路这一方針的正确性，已是无庸置疑的了。

2. 彻底走羣众路綫。要貫徹全党全民办鉄路的方針，就必须政治挂帅，进行深入思想动員工作，发动羣众进行大鳴大放大爭大辯。只有这样，才能够統一認識，鼓足干劲，一致行动。謝集（小垵）、官亭、信阳等地的經驗，生动地証明这一点。

3. 大搞技术革命。要使全党全民办鉄路进一步开花結果，就要大鬧技术革命。“螞蟻搬泰山”，要和技术革命相結合，实干苦干要和巧干相結合。在技术革命中，土洋要結合。总之要学会用两条腿走路。

几个月来，各地同志貫徹全党全民办鉄路的方針，已經取得了初步的成績。

为了爭取1959年运输战綫上更大的跃进，以保証完成年产1,800万吨鋼的光荣任务，我們希望在这次會議后，各位代表們广泛傳播官亭、小垵、漯河、高碑店等地的先进經驗。在全国範圍內，掀起一个全党全民办鉄路的高潮。

为适应工农业發展的需要

河南人民大办交通

——中共河南省委書記处書記吳皓同志的報告

在党中央和毛主席的英明领导下，在鼓足干劲，力爭上游，多快好省地建設社会主义总路綫的光輝照耀下，在全党全民办交通運輸方針的指导下，河南省和各兄弟省市一样，在交通運輸和邮电方面，这一段都有了一些新的发展，出現

了跃进的局势。从1958年大办钢铁以来，据9月到11月这三个月的统计，铁路完成发送量（包括西安）是8,135,373吨，比去年同期增长近半倍。装车数，1958年11月和1月相比，增长了将近一倍。公路、航路、搬运完成货运量9,782万吨，比1957年同期增长了将近四十倍，周转量为10亿5千多万吨，比1957年同期增长将近十五倍。在交通建设方面。河南地区489公里的京广复线工程已完成路基土石方工程7,438,172公方，修筑大中小桥涵902座。3个月来，新建和改建公路11,000公里，共完成土石方95,797,341公方。全省十七个县市形成了公路运输网，十四个县市基本上实现了公路石子化，电讯线路1958年比1957年增长了一倍，全省有十六个专市实现了线路载波化。民间运输也有一定的发展，全省在10月、11月有400多万劳动力参加了交通运输和交通建设，发展运输工具568万多件。目前全省人民正在为准备过冬，准备好冬季生产和生活的物资而继续大搞运输，同时，趁着目前天气还未大上冻，赶时间开展了抢修公路和铁路的突击运动。

这一段，交通运输工作为什么能够出现这样一个跃进的局势呢？除了形势逼人，工农业大跃进必然带动交通运输和邮电大跃进以外，应该归功于党的方针政策正确，“小、土、羣”的路线正确。河南原来交通基础是比较薄弱的，我们的工作也很落后。如铁路有许多地方失修，好些设备比较陈旧，公路少，汽车少，民用船只也少，架子车、胶轮马车、牛车都没有很好的进行技术改革，因此，在今年工农业生产大跃进以来，就显得这一方面十分被动。特别是自9月大办钢铁以来，到处积压货物，公路铁路堵塞不通，钢铁基地也吃不到足够的“粮食”，炼铁的炉子缺煤；可是从煤矿这一方面来看，又因为煤运不出去，积压很多，影响到不能很

好地进行生产。在这样的情况下，省委经过研究，根据中央的全党全民大办交通运输的方针，大搞群众运动，主要抓了这么几件工作：

首先，进行了全党全民思想大动员，开展了全党全民大办交通运输工作的大辩论。辩论交通运输和工农业生产到底是什么关系？辩论依靠群众特别是采取“小、土、群”这个方针能不能办起交通的问题等等。通过辩论，解决了某些干部单纯等待或伸手向上级要火车皮、要汽车等思想。认识到交通运输工作的重要性，解决了“小、土、群”方针以及土洋并举，大中小相结合的问题。接着省委又连续地召开了几次交通运输工作会议，强调要象过去大兴修水利和这次大办钢铁一样地来办交通运输工作。于是，各级党委就真正地抓起交通来了，挂起帅来了，很好地建立了各级交通运输指挥部。

第二，在思想发动的基础上，组织了一支比较大的交通运输军。在全省范围内把专业汽车和机关用的汽车、民间胶轮马车、架子车、牛车、手推车、船只、拖驳等等，都很快地动员组织起来了。另外，还组织很多机关、学校、企业，拿出一部分力量参加了运输工作。组织了許多运输专业队，如象靠近城市运输任务比较大的火车站、汽车站和航运码头，就组成运输基干队、常备队和后备队；靠近农村的铁路中间站和公路、航运集散点上，装卸任务原来很多还没有固定，就组织了亦工亦农亦兵的装卸运输队。同时还进行了装卸体制的改革。民间运输初步实现了公社化，象航运、胶轮马车，都组织参加了人民公社。交通运输队伍比较强大了。

第三，大放交通运输的“卫星”。许昌专区开始放卫星，一昼夜运输货物达12万吨。当时我们感到很了不起。把这个情况交流了一下子，开了个电话会议，于是各地方都仿

照許昌这个样子放起卫星来了。新乡专区放卫星最高的时候曾达到一昼夜运送了 800 余万吨貨物。通过大放卫星，解放了人們的思想。人們都这样說：只要任务明确，組織准备好，是沒有运不完的貨的，就是再大的困难也能够解决，一时解决不了，只要依靠羣众，也能想一些办法，創造条件，很快的得到解决。这时候，羣众劲头更大了。

組織交通運輸的大跃进，交通部門之間的协作，以及運輸部門和托运部門之間的协作，是个很重要的問題。还有长途和短途也要很好的协作。各地方在大放卫星中間，对这些都是比較注意的。許多地方都組織了“四运合一”，就是公路、鉄路、搬运、航运四运合一的办公室。貨运部門和托运部門也比較密切的联系起来了。另外，还打破了許多过了时的、不能用的規章制度。如象过去汽車起运貨物要經過會計、統計、調运、記帳、保管这五道手續，現在改变这五道手續为一道手續。这样就大大地打开了交通運輸怎样跃进之門。

第四，与放卫星的同时，开展了羣众性的技术革命运动。当然，这一点还很不够。据了解，最近一段，我們各个運輸部門針对本部門的一些特点，分別提出了一些口号，也抓了一些不同的环节。象鉄路部門，这一段主要是大搞羣众性的献車运动。鼓舞广大职工羣众技术改革的热情，掀起了广泛的合理化建議。事項較多，其中有增加車輪粘着力装置，提高機車牽引力百分之五至十；还改进了裝車方法，平均提高了車皮的靜載重 2.9 吨；修了十一个土駝峯；延长了股道等等。在公路方面，是大搞拖車化，前后共制造了拖車 2874 部，等于两千部載重 4 吨的“解放牌”汽車的運輸力；另外，还訓練了 2,843 名司机，全省汽車基本上实现了双班制；公路多数是加寬了，有的修了付路；不少地方設了民兵

交通警（因为大办钢铁以来，动员了很多群众来搞运输，所以交通秩序一度很混乱，解决的办法是设了一些民兵交通警），来维持交通秩序。在航运这一方面，河南这几条内河，这一段制造了一批浅水船，名叫“爬山虎”，大概有2~3公寸深的水都可以上，适合到山区里头。其它民间运输，有九十一个县、市基本上实现了各种车子滚珠轴承化，有一部分胶轮马车也带拖车。

这一段交通运输工作是有相当大的成绩的。当然这主要是中央领导的正确和全省人民的干劲，才取得以上成绩。

摆在我们面前的是如何在已有基础上继续前进的问题。我们应该不骄不燥，根据中央八届六中全会的精神，检查总结我们过去一段交通运输工作，把交通运输战线上的大跃进继续下去。特别是铁路，应该在继续大跃进中起到带头作用。当前河南省的交通运输任务仍然是很重和很紧张的，虽然经过几个月的努力比较好些了，但总的看来还没有完全扭转被动局面。同时，在前进中存在的问题也不少，特别是劳动强度过大，有许多地方交通秩序也还是个很大问题，所以需要一番很好的休整。而进行休整又必须很好的结合当前的运输和基建、生产任务。因为当前我们正在赶天气，特别是运输生活物资。过去一段主要是为钢铁元帅服务，运煤、运矿石、调拨，对生活物资当时没有顾得着很好地满足各方面的运输需要，最近还得突击运输。另外因为赶天气，要修公路、修铁路，所以任务是很紧张的。我们要进一步加强技术改革，要更合理地组织劳动力，组织运输力，同时继续加强与各方面协作。要避免还有个别汽车、马车空驶现象，严格地制止某些不合理的运输；要切实注意改善参加运输的群众生活。现在看起来主要是严格实行8小时工作制，民间运输最忙的时候也不得超过10小时。这样的工作制，在武汉会议

上提出来了。在农村，一般农闲要实行8小时，农忙时实行10小时，最忙时不得超过12小时。考虑到交通运输比农业还要紧张一些，劳动强度要大一些，所以我们提出来执行8小时这样的工作制，保证参加运输的群众能够吃饱、穿暖、睡足8小时；另外，要更好的加强民间运输的技术指导，提倡巧干。要消灭车站码头某些搬运、装卸工人单纯拼体力的现象。铁路和汽车运输公司要参考长春汽车厂大搞群众运动的比较系统的经验，来更加系统的发动群众。这一段我们总的看来都是大发动群众，这是没有问题的，但是我们搞的很粗糙，不很系统，主要是缺乏具体领导。我们铁路和汽车运输公司基本上属于大洋群这个范畴，因此要参照长春汽车厂的经验，系统的发动群众，充分发挥在交通运输战线上的骨干带头作用。

整个交通运输战线都要通过这次休整，来准备好1959年更大的交通运输任务的到来。1959年是我们工农业生产更大跃进的一年，也是我国建国的十周年，为了迎接1959年更大运输任务的到来，彻底扭转我们河南省的交通运输工作比较被动的局面，切实当好三大元帅的先行官，我们除了继续贯彻执行全党全民办运输这个方针和继续坚持以钢为纲来组织交通运输的全面大跃进而外，还打算有计划地增加一些车辆、船只，有计划的修铁路、公路和航运。这就要求铁路这一方面能够早一点把京广复线、陇海复线以及国家最后确定1959年在河南要修的铁路早一点修起来，要在运输上做出更大的成绩，为1959年建国十周年献礼。

在党委的統一领导下 掀起全党全民办铁路的高潮

中共郑州铁路局委员会書記 赵 聪

党中央政治局扩大会议提出为鋼而战的偉大号召后，河南省和全国一样，迅速形成了全党全民办鋼鉄的高潮。以鋼为綱的工业全面大跃进和农业的大跃进，給铁路运输工作带来了极其艰巨的任务，产生了交通运输工作跃进速度赶不上工农业跃进速度的尖銳矛盾。当时，郑州局遵照省委、铁道部的指示，开展了以“時間砍一半，效率加一番”和“大卸車”为中心內容的献車运动，組織全局职工昼夜苦战，向時間要車，向协作要車，向重車要空車，收到了很大的效果。这使我們深刻地認識到，必須坚决地貫徹中央所提出的全党全民办交通的方針，才能把铁路运输工作从专业部門“包办”的圈子里解放出来，才能滿足工农业跃进需要。

“八大”二次会议提出了全党全民办铁路的方針以后，常州市的“螞蟻搬泰山”的經驗和錦州局以羣众运动的方法办运输的經驗，为我們在具体作法上提供了生动的榜样。与此同时，在我們这里的一些中間站，如官亭、小坝，也在形势促进下，創造了人民公社办运输的經驗；一些城市車站，如漯河，在学习常州經驗的基础上，創造了組織运输常备軍的經驗。中共中央交通工作部、铁道部都肯定了这些經驗，认为是貫徹执行中央全党全民办交通方針的范例，我們决定在全省範圍內加以推广。形势的促进，上級的指示，先进經驗的启发，基层单位的大胆創造，教育和督促我們更加

坚定了信心和决心，找到了具体贯彻全党全民办交通方针的广阔道路，从而使我们的铁路运输工作开始跨入到一个新的阶段。

我们对中央这一方针的贯彻，是从以下几个主要方面入手的：首先，通过全面推行官亭、小坝、漯河的经验，在各地党委的直接领导下，组成了一支千军万马的铁路装卸搬运大军。官亭、小坝经验适用于中间站，漯河的经验，适用于各区段站、货运站及城市地区较大的车站。漯河市建立了运输指挥部，把所有的专业装卸搬运队伍集中起来，统一使用，作为保证铁路运输的基干队伍，并在这支基干队伍的后面，组成包括街道居民、机关干部、职工、学生和驻军的运输突击队和后备队，人数近七万名；当大量集中的装卸搬运任务来到时，紧急出动，以补充基干队伍的不足。同时，在运输指挥部的领导下，把铁路、公路、航运、搬运统一起来，实行“四运合一”，联合调度，保证了城市里较大运输任务的需要。有了城、乡这两种类型的经验，就基本上解决了铁路装卸搬运劳力不足的困难，克服了装卸车不及时，货物搬运迟缓，重车积压，车站堵塞的现象。这两种经验，已在河南境内的118个车站全面推广了。

其次，实行铁路装卸体制改革。这是推行官亭、小坝、漯河经验自然引发出来的结果。它本着既要实行当地党委的统一领导，又要适应铁路运输的特点和需要的原则，作了如下的一些重要规定：原有的铁路装卸工人移交当地的人民公社或运输公司后，仍应首先保证铁路运输所需要的足够劳力，工人和社员在车站作业时仍应受站长的统一指挥；原铁路装卸工人的工资和福利待遇在提高思想的基础上逐步与当地运输公司工人、公社社员统一起来，但装卸费收入，仍应抽出一部分作为逐步实现装卸搬运机械化的基金；现有的大型

机具及其使用人員因数量較少，仍应留在鐵路內部以便机动使用；同时，在必要的情况下，通过一定的手續，鐵路仍应有权临时調动人員及一般机具，以便协助邻近車站完成突击性的装卸車任务。这项体制改革工作，已于1958年11月上旬基本完成。

再次，在实行全党全民办运输的同时，也掀起了全党全民修铁路的高潮。在省委提出的“在市由市包，在县由县包，在那里由那里包”的原则指导下，铁路负责统一规划及技术指导，鋼軌、枕木等由国家調撥，大型建筑由国家投資，其余都由人民公社基本上包起来。如铁路占用土地，拆迁房屋，磚、石、木料都由公社分段包干，就地解决，在新建铁路附近的劳动力由公社計工分，酌情付工資等。这套办法，已經在搶修河南境內京广复綫、隴海复綫、郑州樞紐及其它的一些支綫工程中普遍实行。

到目前为止，虽为时不过三个月左右，已充分显示了全党全民办交通的巨大威力，取得了比較显著的效果。主要表现在下列几个方面：

第一，由于各地党委加强了对铁路运输及建設工作的具体领导，把铁路工作提到了党的重要議事日程上来，因而为铁路运输和建設工作的大跃进提供了最可靠的保証。在党委的领导下，通过各级运输指揮部和铁路修建指揮部，根据一定的任务，統一制定計劃、安排使用劳动力和运输工具，在运输方面解除了铁路装卸劳力不足的困难，大大地提高了装卸車能力，加速了車輛周轉，更合理地發揮铁路运输工具的使用效能，保証了重点物資的运送。同时，由于实现了铁路与公路、航运、搬运的联合运输，也更好的發揮了各种运输工具分工合作的效能。在铁路建設方面，可以动員大量队伍分工包干，就地取材，在施工和設計工作中走羣众路綫，既保

証了高速度的鐵路建設，又便于把鐵路建設和农田水利建設、城市建設結合起来，全面规划、統一安排。

第二，通过亦工亦农办运输、亦工亦农修铁路的办法，并逐步縮小了工农的差别，进一步加强了工农联盟。

第三，通过全党全民办运输、修铁路，鍛炼和培养出了大批人材，为今后铁路工作的大发展准备了一支人数众多的、具有一定技术业务知識的后备軍。

第四，貫徹全党全民办交通的方針，是对铁路工作的領導方法、組織形式、規章制度的一次深刻的革命，它必然引起铁路一系列工作的联鎖反应，通过大胆的实践，将为建立中国的社会主义铁路运输組織学准备条件，为铁路运输事业的大跃进开辟广闊的道路。

在具体貫徹执行全党全民办交通方針的过程中，也还存在着一些問題：一是由于各地領導重視的程度不同，工作的发展还有較大的不平衡性；另一个問題是由于時間紧，进展快，缺乏經驗，因此有些可以解决的問題还没有完全解决或解决得比較粗糙。如有些亦工亦农运输队伍建立起来以后，組織制度还不够健全等，但这些問題，經過一段摸索的过程之后，也是可以逐步得到解决的。

在执行这一方針的过程中，我們深深地体会到关键問題在于政治挂帅，加强党的領導，貫徹羣众路綫，把专业部門的工作和羣众运动結合起来，把“大、洋、羣”和“小、土、羣”結合起来。我們的具体体会主要有以下几点：

第一，必須保証当地党委对铁路运输和建設工作的直接領導。河南省委对于铁路工作是极其重視的，在1958年9月下旬召开的全省交通运输會議，專門研究和确定了今后铁路运输及建設工作的方針、任务和规划，成为我們工作的新的轉折点。以后召开現場會議，全面地推广了官亭、小坝、漂