

00439

許昌公路運輸公司

怎样实现車吨月产双万吨公里

宋一冰 張立 整理

0312
013

人民交通出版社

300439

內 容 介 紹

許昌公路運輸公司自貫徹了黨的八屆八中全會的精神以後，在1958年9、10、11三個月中連續突破了全公司平均車噸月產萬噸公里，12月份突破了雙萬噸公里，榮獲“雙萬噸公里公司”的光榮稱號。1960年1月份，又一馬當先，躍登新高峰，突破了二萬五千噸公里，是“安全、節約、車噸月產萬噸公里運動”中的全國性的標兵。

本書介紹了該公司在高產運動中的經驗，包括：全面持續大躍進的經驗，政治思想工作經驗，開展拖掛運輸的經驗，開展雙班運輸的經驗，變短途為長途、實行循環大調度的經驗等。這些寶貴的經驗，是該公司所得巨大成績的主要保證。

本書的出版，旨在交流先進經驗，以促使汽車運輸高產運動廣泛深入地開展起來，提高運輸效率，多快好省地建設社會主義。

本書可供全國各地汽車運輸部門學習和參考之用。

許昌公路運輸公司

怎樣實現車噸月產雙萬噸公里

宋一冰 張立 整理

*

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

*

1960年2月北京第一版 1960年2月北京第一次印刷

開本：787×1092 1/32 印張：1張

全書：23,000字 印數：1—8,000冊

統一書號：15044·4324

定價(8)：0.12元

目 录

前 言

許昌公路运输公司

持續大跃进的经验..... 3

許昌公路运输公司

連續实现“万吨公里公司”中的政治思想工作.....14

許昌公路运输公司

开展双班运输中的几点作法.....20

許昌公路运输公司

开展拖掛运输的几点作法.....25

改直綫調度，实行循环运输

大大提高了运输效率.....29

附：六大循环运输

六大循环运输綫路图.....32

前 言

許昌公路運輸公司在各級黨委的領導下，在總路線的光輝照耀下，在1958大躍進的基礎上，1959年獲得了持續大躍進，特別是從1959年8月分認真貫徹了黨的八屆八中全會精神以後，形勢越來越好，紅旗越舉越高，在九、十、十一，三個月中連續達到了“萬噸公里公司”，十二月分更是高奏凱歌，達到了“雙萬噸公里公司”。跨入1960年以來，又是一馬當先，捷足躍登新高峰，作到了開門紅，元月分榮獲“二萬伍仟噸公里公司”的光榮稱號，在全省遙遙領先。

這本小冊子的編輯與出版，就是為了介紹該公司在高產運動中的經驗，通過經驗交流，使汽車高產運動廣泛深入地開展起來，提高勞動生產率，多快好省地建設社會主義。

本書着重選輯了許昌公司在高產運動中幾個重要環節方面的經驗。其中分為：全面持續大躍進的經驗，政治思想工作經驗，開展拖掛運輸的經驗，開展雙班駕駛的經驗，變短途為長途、實行循環大調度的經驗。為了便於交流與學習，在循環調度經驗中，附有示意圖。

本書的整編工作，是在中共許昌公路運輸公司委員會的大力支持下進行的，經驗材料都是從基層單位總結起來的。但是，由於整編人員的政策水平、技術水平所限，難免有謬誤之處。我們衷心地希望讀者提出批評指正。

1960年2月2日於鄭州

許昌公路運輸公司

持續大躍進的經驗

許昌公路運輸公司在1958年大躍進的基礎上，在黨的社會主義建設總路綫光輝照耀下，1959年又獲得了持續大躍進。元月份車噸月產將近5000噸公里，到6月份提高到7000多噸公里，比元月份增加三分之一以上。8月份由於貫徹了黨的八屆八中全會精神，大反右傾，大鼓干劲，因而，9月份達到了平均車噸月產萬噸公里公司。從此生產直綫上升，一月比一月高，12月份奪得了“雙萬噸公里公司”，車噸產量比元月份翻了四番。節約汽柴油404,813升，比定額降低23.7%，運輸成本比計劃降低31%。跨進1960年又首告大捷，十天全公司車噸產量平均即達萬噸公里以上，比1959年同期翻了十番。現正乘勝奮進，全體職工革命干劲愈來愈大，向多班化、列車化、甩掛化運輸進軍，誓奪車噸月產“三萬噸公里公司”，攀登生產更高峰。在這不斷大躍進中，還涌出了車噸月產三萬噸公里車隊、五萬噸公里小組，十萬噸公里單車的標兵。這樣大面積豐產和高產紀錄是大躍進中奇跡之一。它揭開了汽車運輸上新的一頁。這里也揭示了熱氣騰騰、滾滾向前的持續大躍進的偉大趨勢。如何實現持續大躍進的呢？主要經驗有以下几点。

干劲一鼓再鼓，生产才能一躍再躍

坚持政治掛帅，不断反右傾

1959年初，有些人的右傾思想和松劲情緒有所滋长，对形势任务作了錯誤的估計，趁休整之际，說什麼1958年大跃进太紧张，該歇一歇了，1959年任务小了，完成任务不成問題；还有人說：計劃大、指标高、任务紧、路面坏、綫路短、新司机多、搞技术革命缺材料、发动群众也解决不了技术設備差的問題、超耗燃料和行車事故难以避免、車吨月产万吨公里不可能达到，等等。这股逆流一吹，邪气上升，少数人鬧待遇，不安于崗位工作的个人主义随之而来。因此，元、2月份車吨产量仅完成計劃的65%；80%的車子超耗燃料，計共超耗22,879升。三月份党委针对这一情况，認真分析了形势，摸清了职工思想情况，找出了完不成生产指标的原因，采取了有效措施：一方面发动群众，以工作上有那些有利条件？有那些困难？如何克服困难？要想完成生产任务，不搞技术革命行不行？要搞技术革命不发动群众怎么办？为中心議題的展开大鳴大放大辯論大字报，共貼出大字报一万七千余张，挑应战和决心書三千份。从而，認清了形势，鼓起了革命干劲，打破了条件論，紛紛提出：“党咋說，咱咋干，千方百計破难关”的行动口号。同时，制定了大搞技术革命和技术革新的方案。在行車方面：要实现列車化，向車吨月产万吨公里进军；在保修方面：要实现机械化、自动化等十一化。从而，一个声势浩大的增产節約群众运动开展起来了。3月份平均車吨月产一跃而比元、2月份提高40%多，節約燃料17,000余升，并出现了高額丰产車吨月产万吨公里車队一个。在6、7月中右傾机会主义分

子刮起一陣阴风的时候，有右傾思想的入，借落实計劃之名強調雨季到来、天气热、政治运输任务大（运烤烟煤）、易出行車事故、思想需要进行整頓、車輛需要加固整修等，把車吨产量指标压得比6月份低20%多；有的还说材料配件不足难以解决，車吨月产万吨公里指标不能普遍达到，还有些人看到生产中出点問題，就冷潮热諷地说：“跃进牌”（快速培訓司机）、“黃馬褂”（指轉業軍人司机）不頂用等。这样大大挫伤了群众的积极性，出现了冷冷清清的场面，7月份車吨产量比6月份驟降26.5%，超耗燃料56,000多升，連續4个月車吨月产万吨公里車队也掉了下来。但是，在8月份認真貫徹了党的八届八中全会精神，大反右傾，大鼓干劲，开展了怎样貫徹执行党的社会主义建設总路綫？能不能大面积高额丰产的大辯論，總結检查了7月分“小馬鞍形”教訓，使全体职工明确了安全節約車吨月产万吨公里，是党的多快好省建設社会主义总路綫在汽車运输上的具体化，右傾思想是当前工作中的主要危險。因而，斗志昂揚，意气风发，生产扶搖直上，9月份获得了車吨月产万吨公里公司。10、11月份連續获車吨月产万吨公里公司，并有所提高，打破了月初松，月中紧，月末赶的“規律”，出现了開門紅、一紅到底、滿堂紅的均衡生产。在这連續高产中，有右傾思想的人，还未認輸，他們怀疑車吨月产万吨公里公司能否巩固，特别是党委提出，根据不断革命論精神，向平均車吨月产15,000吨公里公司进军时，他們又喊叫“潜力挖尽了，跃进到頂了”等等。公司党委据此及时召开了公司、車队、小組三級干部會議，并吸收部分高产标兵参加，再一次展开了“怎样才算持續大跃进？能不能持續大跃进？如何持續大跃进”的大辯論。高产标兵提出生产要一天比一天高，車吨月产修訂为五万、八万吨公里，批評了某些領導不敢攀登更高生产指标的右傾思想。

結果12月分更上一层楼，奪得了車吨月产双万吨公里公司，平均車吨月产由11月分12,000吨公里猛增到21,600吨公里。

上述事实証明，不断跃进是一个先进思想与落后思想、多快好省与少慢差费的两种思想两种路綫不断斗争的过程。只有坚持不断革命論精神，不断反右傾，人們思想才能得到不断解放，政治思想才能牢固地掛起帅来。

橫紅旗，立标兵，开展学、比、赶、帮社会主义大競賽，

广泛調动群众积极性，不断地刷新生产紀錄

在不断跃进中，各个时期各个方面都涌现了先进人物和先进单位。如1959年第一季度出现了李云貴車吨月产15,000吨公里的标兵。元、2月分全公司80%以上的車子油料超耗时，出现了一个单車节油800升的李銀振。保修方面出现了“二保不过时”、装卸方面出现了“吨不过分”等先进集体。公司党委就抓住这些先进旗帜，广树标兵，組織了学、比、赶、帮的多种多样的竞赛。由于指标具体，目标鮮明，使人人有了学、比、赶、超的具体对象。从而，出现了标兵成列、紅旗成林、一馬当先、万馬奔騰的局势。在对手賽中，人与人、組与組、队与队互相激励，爭夺上游，如五車队原来較后进，人們称它是“拉后腿”車队，10月分他們提出学、比、赶、超紅旗一車队，激发了全队全体职工，因而，由平均車吨月产7000吨公里一跃而为“双万吨公里車队”，超过了一車队。繼而，一、四、五三个車队，你追我赶，車吨产量日日上下仅相差数十吨公里，結果車吨月产皆达31,000吨公里以上。张光荣与王风亭两个青年行車小組的竞赛，創小組平均車吨月产80,056吨公里高产記錄。漯河車队有15对夫妇之間开展竞赛，結果都大大提高了生产指标。傅成根和刘成甫互下战表，打擂台，提

出車子进行一次二級保养不超过一小时，賽的結果压縮到12分鐘。高产标兵王天祥与楊松波的标兵賽中，互相学习，互相鼓舞，王天祥12月分創造了車吨月产10万吨公里的奇迹。1960年元月一开始，楊松波就快馬加鞭，搶分夺秒，半个月車吨月产达66,966吨公里，又超过了王天祥。在竞赛中，为了加强协作，組織了对口賽，如行車方面，提出車吨月产双万吨公里，保养方面相应提出保証完好車率在95%以上，拖車厂提出修光，司机提出拖光，运输方面提出組織貨源保証在95%以上的实載率，科室管理方面則面向生产，为生产服务。这样就形成了一个行車与保修、生产与管理之間的“一条龙”协作竞赛网，使各个环节拧成一股繩，圍繞一个共同的生产目标而奋斗。在竞赛中，领导一方面帮助提高原有标兵，同时，紧紧抓住不断涌现出来的新标兵，积极扶植、支部帮助它成长壮大。这样日新月异地不断刷新生产纪录，大大解放了人們的思想，使竞赛循环不断地持續高涨下去。先进帮后进，就可以使先进水平迅速普及为普遍生产水平。如五車队帮后进采取了六大措施，从思想上技术上帮助提高，并且在物質上給以照顧，很快就使全队車吨月产皆达15,000吨公里以上。一、四两个車队用这个办法消灭了車吨月产万吨公里以下的單車。从这里可以深切体会到，发动群众，开展竞赛，是不断跃进的原动力。

在竞赛中根据分散流动的生产特点，针对各个时期的生产、思想情况，加强宣传鼓动工作，大造声势，不断地提高群众政治思想觉悟，推动群众运动广泛而深入地向前发展。在群众运动中抓住真人、活事，进行形象化的总路綫教育和社会主义教育，如編演了数百篇說唱詞，表彰了大量的先进人物和先进事跡。同时紧紧結合生产思想情况，及时地提出和总结群众創造

的响亮的政治鼓动口号。如1959年初发现有些人滋长了松劲情绪，党委针对这个情况提出了：“十万件好事”号召（揀一个螺絲釘也算一件），广大群众风起云涌，响应党委号召，在短短20多天內，涌现好人好事20多万件，拾废鉄数十万斤；技术革新和发明創造层出不穷；工人之間团结友爱，遵师爱徒，互相学习，共产主义协作之风大盛（女工帮男工套被子、洗补衣服），涌现了一大批“五好”学徒和先进模范人物。在开展拖掛运输中，总结了群众提出的：“掛車好！掛車好！掛車是个宝，跃进高产少不了。主車是母亲，掛車是儿子，母拉儿子跑，体贴照顾步步离不了。”这个口号大大鼓舞了群众拖帶掛車和养护掛車的积极性。在社会主义竞赛中总结了各个工种提出的有战斗性的行动口号。如司机提出：“鼓足干劲反右傾，車子不停一分鐘，保証日产达千吨（一車一日产一千吨公里），力争高产当标兵”。保修工人提出：“政治掛帅思想紅，各个工种攥成一股繩，大搞备品第一条，快速保修有保証；只叫車子路上跑，不讓停庫一分鐘”。掛車厂工人提出保証“三光”的口号即：修光、掛光、路上光（路上无坏掛車）。这些生动活泼的内容，对群众激励作用很大。此外，还紧密结合党各个时期的中心工作和有计划地安排五一、七一等节日献礼，进行政治思想工作。在宣传方法上，組成了一个强有力的宣传大軍和宣传网，适应分散流动的特点，如举行誓师大会，組織群众向高产进军；下边送喜报、上边发賀信、互相鼓舞；张贴醒目的光荣榜、标兵台，及时公布战果；充分运用广播；組織快板說唱；送喜报到家；車上掛花张彩；不断巩固提高与发展宣传員，組織流动宣传組，深入路綫进行宣传鼓动工作等等。通过多种多样的宣传形式，使各个角落人人受到教育，到处呈現着跃进气氛、竞赛声势。

大鬧技術革新和技術革命

大搞拖掛運輸和雙班運輸

大鬧技術革新和技術革命，是實現不斷躍進的決定性的環節。拖掛運輸和雙班運輸，是大挖汽車運輸潛力，提高運輸效率的兩個重要關鍵。加強組織調度工作，改直線運輸為循環運輸是充分發揮汽車運輸效能多拉快跑的一項極為重要的工作。

現在全公司394部車，已實現了雙班化和拖掛化，平均每車已達2.6掛。少數車輛已實現了多班駕駛。1959年在運力趕不上運量發展的形勢逼迫下，在中央“車噸月產萬噸公里”的號召下，特別是在黨的八屆八中全會鼓舞下，掛車運輸迅速地發展起來了。從開展拖掛運輸的過程來看，共闖了五關。首先，是突破了使用關，採取了領導、技術人員、工人三結合的辦法，創造了一車三掛到八掛的典型拖掛運輸，收到了增加運力、節約燃料、提高運量的三大效果，並摸索了一套拖掛運輸操作規程，從而掃清了怕不安全、損壞機件、不敢掛、怕麻煩不願掛等思想障礙。由一掛到多掛，由不掛到爭掛。實踐證明，拖掛運輸是實現汽車運輸多快好省的一個最有效的方法之一。第二是製造關。在群眾迫切要求大量掛車時，有的人兩手向外、兩眼向上要掛車，滿足不了要求就消極埋怨。公司黨委採取了自力更生，自制為主、購買和依靠上級調撥為補的辦法，開展了一個大造掛車的群眾運動（現有800多部掛車，90%以上是自制的）。在製造中碰到了材料技術困難，一方面派人出去“取經”，學習了杭州竹木結構掛車經驗，一方面成立專業製造力量（每個車隊30人到80人），發動群眾，人人獻計，个个獻策，領導人員、技術人員、工人三結合，邊設計邊製造，土洋結合，就地取材，廣泛採用代用品，創造了木質結構掛車和

桑、榆木彈簧鋼板。試制成功了，但大量制造，技術設備、制造力量仍感不足，于是在當地黨委統一領導下，與很多兄弟單位，大力開展共產主義協作，互通有無，互相支援。如勘探隊借給電焊機，機械廠借給電鑽，並幫助制造車軸、轉盤。木材加工廠、農具廠幫助制車廂和螺絲等，這樣就大大加快了制造速度，在短短數月之內，掛車猛增數倍。第三，管理關。實行分隊分組管理，定車定人，小組統一調度使用。這個大固定小機動的做法，使主車修理掛車不停，掛車修理主車不等，提高了車輛利用率。第四，是修復關，一方面採取“總成組合備品更換法”壓縮修理車日，同時組織突擊修理小組，深入綫路，作到壞到那里修到那里。從修理實踐中建立了“掛車四級保養作業範圍和大修技術規範”。根據使用情況，選擇各種優良車型，進行了統一定型、統一形式，統一輪距的定型工作，統一材料規格，制造了三角架、木鋼板、轉盤等大量的備品，進一步擴大了總成更換範圍，提高了保修效率，使掛車完好率經常保持在95%以上。第五，是甩掛關。汽車實現列車化以後，載重量增加數倍，所以裝卸時間相應的延長了。為了解決這個矛盾，在重點綫路上實行了循環甩掛運輸，效果良好，加速了車輛周轉，提高了運輸效率。現在當地黨委統一領導下，已着手在全區範圍內根據甩掛需要，適當擴大貨場、增加制掛車、改進掛車之間的連結（便于甩掛）、改進站務工作、調整裝卸力量等，為普遍實行甩掛運輸創造有利條件。

在開展雙班運輸方面，同樣碰到了兩手向外、兩眼向上要司機的條件論者。為了迅速開展雙班駕駛，公司黨委採取了一方面積極地開辦訓練班，進行專業培訓；同時又採取了戰場練兵，隨車訓練，在生產中以師帶徒進行快速培訓。創造了“四先四後一勤一短”的結合生產快速培訓司機法。四先四後即：

先平路后山路，先空車后重車，先低載后高載，先低速、中速后高速。一勤一短即：勤开短开。由于发动了群众，在两三个月內，先后培养出新司机599名，充实了双班駕駛。在双班駕駛中，根据新老司机技术状况，进行了适当配备；加强了团結互助教育；建立交接班制度，定交接班地点，不定时间，宁叫人等車，不叫車等人，把非生产时间压缩到几分钟。这样新老司机并肩作战，不仅大大提高了运输效率，而且加强了工人之間的互助协作，提高駕駛操作技术水平；进一步加强了車輛保养；使劳逸結合得更好，促进了安全行車。正如职工們歌唱的：“双班运输真是好，一車当作两車跑，生产有劳又有逸，汽車高产少不了。”

由于实现了拖掛运输和双班駕駛，車輛保修任务就相应地大大加重了。保修工作为实行快速保修，当好“先行官”的“卫士”，开展了机械化、自动化、电气化等“十一化”的技术革新和技术革命群众运动，自制与改进机工具665項，1349件，自己武装了自己，基本上实现了“十一化”，解决了离合器压板、掛車圓轉盘、軸头、变速器箱、油泵心子、各型牙輪等大型或較精密机件130多种的制造与修理問題。同时大大減輕了劳动强度，提高了生产效率。如創造的“机械化保养操作台”，代替了一、二級保养的手工操作，提高工效数十倍。鉗工潘潤身自制的“冲床”，較手工操作提高工效180倍。再如一車队木工間电气机械化后，由20人工作减少到9人工作，加工一片木鋼板由30分鐘压缩到2分鐘。在进行快速保修中，还开展了群众性的大搞旧件修复，旧件复活65,000多件，战胜了配件材料缺乏的困难，作到了无料不停車。突破了技术关和材料关后就大搞备品制造，普遍地实现了保修“总成更换”，换一架鋼板由4小时压缩到5分鐘，二級保养一部車子平均压

縮到40分鐘，低者仅达14分鐘。从而使保养工作提高到一个新的水平。

实现列車化和双班运输后，在組織調度工作上，也出现了新的矛盾，全区20多条50公里左右的短途运输綫上，出现了車輛密度大、报班排队待装待卸等窝工現象，貨源不对流的情况也較前严重，車日行程一般在200公里左右，实載率仅达70%左右。这样就直接影响着車輛多拉快跑。公司党委针对这个矛盾，进行了分析研究，采取了：把全区20多条短途运输綫，规划为六大循环运输綫，变短途为长途，变单程貨为双程貨；把公司运务科直接調度車輛的权利下放到車队，实行調度、統計、車务、机务、掛車等一条龙五員合署办公室，克服了过去的掌握不住車貨情况、报班排队、錯調等現象；加强站务工作，加派得力干部分駐各綫路，分工包干，組織貨源，指揮調度装卸工作。在这个破旧立新的过程中，有人提出这样会“乱”，会影响“統一調度”等等，而实践結果不但未乱，而且基本作到了“五定四知”。五定：定人、定車、定綫、定時間、定任务的有计划运输。四知：司机知道綫路和任务，心中有数；現場調度員知道車輛到发時間、装卸力量、貨源情况；值班調度員知道車輛动态，貨主知道物資发送時間，事先作好收发貨物准备。同时，每一循环綫平均长达500公里以上，比过去直綫运输延长8.5倍，实載率平均达到99~100%，比过去提高20~30%，装卸時間比过去压縮了50%，車日行程亦成倍提高。因此，广大职工群众歌唱这一革新，司机說：“循环运输真是好，短途当作长途跑，一趟比几趟，越干劲越高”。

拖掛和双班运输，还引起了劳动組織上的一系列变化。如車輛按厂牌編組，保养化大組为小組，行車与保养对口，分工包干，便于进行快速保修。油庫、食堂、調度、交接班地点，

在主要綫路上，增設分点，适应掛車、双班化运输的要求。

加强党的領導，不断改进工作方法

加强党的組織領導，是持續大跃进的根本保證。不断改进工作方法和工作作风，才能适应不断大跃进的客观形势要求。在坚持貫徹党委領導下的經理負責制的原則下，公司党委为了抓好生产第一綫，根据分散流动的特点，采取了集中領導和分工包干相結合的办法；对車队一天早、午、晚三抓，及时发现問題，就地解决；抓两头帶中間，生产、生活、思想一起抓起来。从上到下加强党团工会組織活动，对任务实行自下而上四保，即：人保組，組保队，队保公司，人人保安全。这样就把任务放在一个可靠的組織基础上。根据分散流动的特点，实行了八下路，即：干部、技術人員、保修工人、炊事員、医务員、宣传員、材料員、油料員深入綫路进行工作。这是两参一改在交通运输上的一个新发展。

組織一条龙大协作，加强企业內外联系，把运输各个环节扣紧，也是持續跃进的重要保證。全区各县、市推广了漯河“十合一”，“一条龙”大协作經驗，分別建立了“四合一”或“六合一”协作办公室或运输指揮部，把产运銷連成一个有机的整体。全专区开辟了102个适应掛車迂迴出入的大貨場，普遍地实行了快装快卸，不少地区达到了吨不过分，有的还达到了車不过分（装一車不超过一分鐘）；人民公社对公路养护作到了雨后鋪砂，雪后扫雪，保證了运输暢通，使汽車运输大雨大雪不停，小雨小雪飞行；千軍万馬的民間运输工具为汽車集散貨源，充分发挥了汽車运输的效能。所有这些，都是汽車运输持續大跃进的不可缺少的物質条件和重要环节。

許昌公路運輸公司連續實現 “万吨公里公司”中的政治思想工作

許昌公路運輸公司，在黨的總路線的光輝照耀下，繼1958年大躍進之後，1959年又取得大躍進的全面勝利。特別是從8月份“反右傾、鼓干劲、開展勵行增產節約運動”以來，在9、10、11，三個月中，連續出現了“万吨公里公司”。到12月份更是高奏凱歌，全公司394部汽車，車吨月產平均達到21631吨公里，同時，還出現了高產車隊、行車小組和單車。第一、四、五三個車隊平均達到三万吨公里以上，張光榮、曹金生、鄭云亭三個小組平均達到五万吨公里以上，五萬到十萬的單車二十三部，單車高產標兵王天祥12月份達到了車吨月產101102吨公里。真正是標兵成列，英雄輩出，呈現着萬紫千紅的景象。

在轟轟烈烈、萬馬奔騰的生產大躍進中，是如何作好政治思想工作的呢？

第一、認真貫徹黨的方針政策，是運動步步深入、持續發展的根本保證。因為黨的方針政策，是廣大職工群眾意志的體現，它代表着廣大群眾的根本利益。所以，黨的方針政策一旦被群眾所掌握，就會變成無窮無盡的力量。但是任何使黨的方針政策迅速貫徹到群眾中去，變成職工的實際行動，他們有這樣幾點作法：首先是黨委領導上要反復認真學習黨的方針政策，領會精神實質；加強調查研究工作，摸清生產、技術情況，群眾思想情況，以及群眾的要求，提出保證實現方針政策的措施與意見；根據黨的不同時期的方針政策，進行大張旗鼓

的宣传活动，使它深入人心，家喻户晓；在贯彻党的方针政策过程中，注意了两种思想的斗争，针对落后思想开展鸣放辩论。很多事实都已证明了这一点：1959年3月份，中央提出“安全、节约、车吨月产万吨公里”的号召以后，根据这一指示，公司党委进行了研究，分析了形势，并针对本公司的具体情况，提出了保证实现车吨月产万吨公里的先进措施。此外，又继续召开了党委扩大会、支部书记会、职工大会，向广大职工讲明实现车吨月产万吨公里是党的多快好省地建设社会主义的总路线在交通运输部门的具体化。因此，绝大部分职工都纷纷表示拥护公司党委的决议，保证实现，力争超额。但也有人怀疑动摇。有的人说：“1958年有史无前例的大跃进，还没有实现月产万吨公里，现在恐怕不行。”有的说：“许昌地区运距短、物资不对流，实现车吨月产万吨公里有困难，别地方可以，我们不行。”发现这些思想情况后，就立即组织鸣放辩论，内容是：车吨月产万吨公里能不能实现？怎样实现？经过这场思想大辩论，大大提高了职工的政治觉悟，鼓足了前进的信心和勇气，结果3月份指标直线上升，出现了车吨月产万吨公里的车队一个，在全省领先。特别是在8月份党中央提出“反右倾、鼓干劲、励行增产节约运动”的指示以后，公司党委便立即行动起来，召开党委会、支委会，对党的指示反复进行了讨论，分析了有利形势，并根据党的指示，迅速作出了开展增产节约运动的方案，同时针对当时的右倾保守思想，展开讨论与批判，从而一个规模宏伟、波澜壮阔的生产高潮迅速开展起来。在9、10、11三个月中连续达到了车吨月产万吨公里公司，12月份突破了车吨月产双万吨公里关，在全国领先。由此可见，及时地认真地贯彻党的方针政策，是搞好一切工作的根本保证。