

28 其 他 館 藏

大字报选

10

上海人民出版社 合 編
上海文艺出版社

0
2;0

55510

23872;0 231830

大字报选

〔第十集〕

上海市交通运输业

上海人民出版社
上海文艺出版社
合 編

大 学 报 道

〔第十卷〕

上海市交通运输业

上海人民出版社 (上海 绍兴路 54 号)

上海文艺出版社 (上海 康平路 155 号)

联合出版

上海市书刊出版业营业所登记证 001 号

中和印刷厂印刷 新华书店上海发行所总经售

统一书号 T 3074·282

开本: 787×1092 卷 1/32 印张: 4 9/16 字数: 71,000

1959 年 2 月第 1 版

1959 年 2 月第 1 次印刷

印数: 1—5,000 定价 (大) 0.30 元

序 言

这本册子中收集的，是整風和双反运动前后上海各交通運輸單位职工所寫的大字报中的一小部份。交通運輸战线上的十几万职工，在整風和双反运动前后共貼出一千多万張大字报，体裁有文、有詩、有畫，宛如百花齐放，琳琅滿目。大字报以无比的威力，横扫了各級干部的“三風”和“五气”；揭露和解决了企業里的生產关键；解除了束縛生產力發展的不合理的規章和制度；职工羣众运用大字报对自己的錯誤和缺点也進行了認真的、同志式的批評和自我批評；真正地做到人人暢所欲言，个个心情舒暢。

交通運輸是國民經濟的重要部門，担負着繁重的物資運輸任务。上海的交通運輸部門每年要运送几千万噸的物資，把原料和半成品源源不断地送到工厂和工場；把粮食和制成品源

源不断地送到消费者的手中，使得工业与农业、城市与乡村、生产与消费在社会主义统一的经济计划内，联结成为一个整体。经过整风运动，上海的交通运输各部门，出现了一个飞跃：领导干部脱鞋下田，以普通劳动者的姿态在群众中出现，改善了党群关系，领导与被领导的关系；群众的共产主义精神高涨，斗志昂扬，意气风发，蕴藏着的无穷的智慧和干劲爆发了出来；在这个基础上交通运输业也如同全国工农业生产一样，出现了跃进的局面。原来认为需要若干年之后才能实现的事情，原来认为不可能实现的事情，都在职工的冲天干劲、苦心钻研下，克服了重重困难，在几天之内成为事实。这一切恰如人们所公认的，是出现了奇迹。这本册子中所记载的，就是奇迹的几个片段。

但是职工群众并没有以这样的成绩为满足，当八月间党中央和毛主席号召在今年把钢铁产量翻一番，即生产 1070 万吨钢时，更是大大地鼓舞了人心，都立誓为钢铁而战。为了保证钢铁元帅胜利升帐，交通运输战线上的十几万大

軍从今年十月份以來，一直处在緊張的战斗中，不辭勞苦，不畏艱難，不計報酬，日以繼夜地忘我勞動着，充分顯示了工人階級的崇高的共產主義風格。現在奪取 1070 萬噸鋼的大戰，已經提前告捷，以鋼為綱的大躍進也帶動了交通運輸部門以更高的速度向前發展，以現在的情況與今年上半年相比，又大大地跨越了一步。

尽管交通運輸的面貌日新月異，但把整風和雙反前後透錄的大字報重讀一遍，仍然覺得意味深長，振奮人心。其原因，一則是這些大字報的內容生氣蓬勃，富有戰鬥力，是時代的里程碑，記載着交通運輸事業大躍進的開端。再則，整風和雙反形成的躍進形勢與今年下半年的大躍進，其中確實有許多經驗教訓，發人深省。最重要的經驗之一，就是只要幹部不斷地改進思想作風，堅持羣眾路線的工作方法，永遠以普通勞動者的姿態出現在羣眾中，大搞羣眾運動，那麼羣眾的力量就會象原子核爆炸一樣，發出巨大的能量來，生產上的潛力也就會無窮無盡。同時大字報又確實是發動羣眾、發揚民主的最好

2A168/05

形式，它直接而又广泛地使职工羣众参加了管理工作，成为交通运输企业的主人。

现在党中央八届六中全会已经提出了1959年鋼產量1800万噸的斗争任务。为了迎接和保証完成以鋼为綱以及全面躍進的形势所帶來的更为艰巨而光荣的运输任务，把整風与双反前后的大字报重讀一遍，会使我們更加信心百倍地去迎接未來的战斗任务。这就是为什么要出版这本大字报的原因。

李 干 成

1958年12月24日

編 排 次 序

上海鐵路管理局 (32 張).....	(1 — 17)
上海市交通運輸局 (89 張).....	(18 — 45)
上海市公用事業管理局 (33 張).....	(46 — 63)
上海區海運管理局 (22 張).....	(64 — 76)
長江航運管理局上海分局 (30 張).....	(77 — 95)
上海港務局 (43 張).....	(96 — 122)
中國民用航空局上海管理處 (27 張).....	(123 — 137)

編者按：上海鐵路管理局在偉大的整風運動和波瀾壯闊的雙反運動中，全體職工對各級領導干部的保守思想和該局的浪費現象，進行了尖銳而懇切的批評。該局領導根據職工的意見，依靠廣大的羣眾進行了大整大改，從而促進羣眾的革命熱情空前高漲，生產指標一再跃进，服務質量大為改善，創造了鐵路歷史上的各項新紀錄。如機車日產噸公里由原來平均七十五萬噸公里跃进至一百萬噸公里以上；跃进運行圖在滬寧、滬杭試車運行成功，節約機車三十六台，列車從上海到南京的行駛速度由原來五小時二十分鐘縮短到三小時五十九分。廢除了陳規舊章五千余條。

缺乏遠期換軌計劃造成的損失

上海鐵路管理局工務部門，由於缺乏遠期換軌計劃，中修不久，又進行大修；過去中修●地段零星，以後又進行整段中修。另外由於中修時未解決路基冒漿●問題，以致中修不久又重複中修或冒漿處理，因此1954

● 車輛進行有重點的修理，使其恢復原來的質量。

● 指路基的質量不高，有泥漿冒出來。

年到1957年全局重复中修达一百十七公里，共浪费二十八万余元。

按：上海铁路管理局工务部门现已制订了远期换轨计划，以消除这一浪费现象。

短鋼軌報廢是浪費

我局規章規定，鐵路正綫●上不得使用六公尺以下的鋼軌，站綫●上不得使用四公尺半以下的鋼軌，这样短于四公尺半的鋼軌便形成廢品。我認為短鋼軌報廢了太可惜，应用焊接法焊接后使用（苏联卫国战争中也曾这样大量使用）。

工務處 石福星

按：在正綫上不得使用六公尺以下，站綫上不得使用四公尺半以下鋼軌的規定，是根据機車車輪周轉一次的寬度而定的，其次是焊接的技術問題尚未解決。目前有關部門已根據羣眾意見在研究鋼軌焊接的技術問題。

盲目申請枕木

工務處在第一季度提出申請枕木十一萬九千七百五十八根，經我處審查后，知道實用為九萬四千一百十四根，多申請了二萬五千六百四十四根，造成三十萬元

● 列車通過的主要干綫。

● 站內所用的綫路。

的积压。这样盲目申請对国家是不負責的。

材料处 賀殿魁

車小时浪費惊人

全局年度中轉[●]指标为两小时五分，停留[●]指标为七小时八分，但由于运量的波动大，措施没有跟得上等原因，上半年中轉指标实际上是两小时七分，停留指标实际上是八小时三分，这样共浪費了六十七万多車小时。

車务处 陆一清

車輛小时的浪費

1953年到1957年機車运緩发生100多万次，損失車輛小时在16万以上。1953年到1957年因機車准备不妥和機車故障，影响列車晚点有2200多次，損失車輛小时在8万以上，这个損失是相当惊人的。

何維民

修車時間浪費大

我局車輛部門过去由于經營管理不善，生产作业

● 火車在車站上等編組的时间。

● 火車停在車站裝卸的时间。

計劃貫徹不好，以及思想上的保守落后，造成修車時間的嚴重浪費。

如 1957 年中修指標為七十二小時，臨修● 指標一般車輛為二十八小時，而我們實際完成中修達一百零八小時七分，臨修達三十五小時四分。這樣共超過指標十萬餘車小時，平均每天接近有七輛車不能運用。

車輛處 尹志偉

按：這張大字報貼出後，上海鐵路局車輛部門的領導非常重視，隨即召集幹部進行研究，採取了適當措施，因此 1958 年上半年已完規定指標。

单机●和用煤的浪費

1957 年在機車使用方面，由於計劃不周，運量波動等原因，使单机走行比計劃增加 31%，如以每合機車一天走行五百公里，每百公里以用煤五百公斤計算，就多使用一百一十一機車台日●，并浪費用煤七百七十八噸。

計劃統計處 傅潤銳

● 一般的修理。

● 火車頭。

● 一台機車走二十四小時稱一台日。

万能机无用武之地

1951 年铁道部分配给我局六台万能装卸机，价值十多万元。机器运到現場，擱置很久未用，部分用了，使用效率也很低。原来这些机器不适用我們的装卸作业，万能机在我們这里无用武之地。

貨运处 潘宗性

按：万能装卸机是铁道部 1951 年为了装卸机械化而向国外訂购、分配給上海铁路管理局的，但它适合于工厂使用，对铁路运输的装卸用途不大，因此一直擱置未用，也未处理。交反后，上海铁路管理局已将这些万能装卸机大部分(五部)調撥給工厂部門了。

不要讓資金睡覺

運輸收入存款專戶(直通●部分)在上海鐵路管理局界內，每天平均約有五十萬資金，逐日上升到十天就約達五百萬。這筆資金在上繳給鐵道部之前(十天繳一次)困守在銀行里，不得動用，沒有發揮為生產服務的作用；鐵路管理局在資金缺乏時只好向銀行貸款，不得占用直通收入款項。我認為應該考慮活用這筆資金，允許各鐵路管理局在把這筆款子解繳鐵道部之前

● 全國各站相互間的運輸稱直通。

可以动用，以減少流动資金及銀行信貸等。

童 达 胡炳劍

按：上海鐵路管理局已採納了這一意見，利用了这笔資金，每次約二三百萬元，最多可以使用六七百萬元，既不影響上繳，又解放了資金。

应处处節約資金，加速資金周轉

为了祖國建設的需要，应处处注意節約資金，加速資金的周轉。我局有些地方却没有这样做。如1957年，我局将由基建处集中清算的綫上料^①款的办法改变为向各工程队分散清算，就不合理，造成了資金經常在途中旅行，单1958年2月份，各工程队清算的在途中資金即达二十余万元，使大量資金不能充分周轉。

材料处 胡鶴鳴

按：綫上料款的清算办法，上海鐵路管理局有關部門已經協商提出了改进措施。

新崗会社站^②的建成和拆除

在沪宁铁路綫的常州站到新聞鎮之間，1955年根据運輸任务的需要，新增加了一个車站，投資十八萬元，命名新崗会社站。1955年9月份，这个站建成，但

① 铁路路基上部的材料（如鋼軌、道木、石渣等等）。

② 为了縮短列車交會時間而专設的車站。

由于运输任务增长不多,不需要这个站了,因此在1955年9月份又把它拆除。我认为增加一个车站不是一件小事,应该事先做好调查研究工作,深入了解运量增长的情况,尽量发掘现有设备的潜在力量,不应这样盲目施工,使国家造成巨大浪费,我们应该从中吸取深刻的教训。

计划统计处 徐澄宇

设计桥梁的官气

1957年在设计浙赣线121号桥梁时,原来是设计固定吊篮[●]的,但设计好后,又恐洪水期间水位高,把吊篮淹没烂掉,因此在施工时重新改为活动的吊篮,添置了大量的铁链,但做好了以后,因铁链太重无法拉起来,同时洪水涨不到吊篮的地位,因而造成了浪费。

谢益根

大手大脚乱花钱

1956年冬季,铺镇站因有临时性交会,要求造一个土月台来解决问题。可是旅客处不顾分局和铺镇站的意见,坚持造了一个标准月台,现在已无用处,多花

● 吊篮是桥墩台的检查设备,使养路工人便于检查和维修桥梁墩台和钢梁支座等。

了一千多元，真是大手大脚乱花钱。

计划统计处 余 明

保守思想站不住脚

車輛处领导保守思想严重，如修車時間指标，浦口車輛段和上海貨修段实际上中修已达到二十小时五分，而車輛处和管理局领导，在跃进指标上提的是：

第一次九十六小时， 第二次八十四小时，
第三次七十二小时， 第四次六十小时，
第五次四十小时， 修訂了五次还是保守。

車輛处 姚国邦

按：車輛处领导上在多次修訂修車時間指标时，都存在着保守思想，在整改中，通过羣众討論，修車時間指标已跃进为二十二小时。

让機車多拉，让車輛增載

機車能多拉，車輛也能适当增載，建議車輛部門审查各种类型車輛的結構資料，計算应力[●]，以訂出增載标准。

机务处 方 靖

按：上海铁路管理局有關部門，研究了这一建議，认为装貨的車輛的裝載負重能力，确实还有潜力可挖，如果将每輛車輛的标准裝載量

● 車輛裝載最高負重能力。

提高三到四吨，全国就可以大大节约车辆。因此目前车辆的装载量已经提高。

机车牵引保守

现行客车规定牵引定数，直快为 650 吨，管内列车为 750 吨，但事实上机车牵引能力大大超过规定的定数。例如 27 次可拉 15 辆计 800 吨，16、18 次拉 15 辆计 750 吨，从未发生过事故。在这机车日产百万吨公里的热潮中，货物列车大力推广多超多拉，为什么旅客列车牵引定数还这样保守呢？

邢景初 王产福

按：现机务处已与旅客处研究，在制订运行图时已改进。

过岔速度太保守

工务处规定津浦线浦口车站过岔速度为 40 公里，实际早已跑到 50 余公里。浙赣线白门车站过岔速度为 60 公里，现牵引超轴列车时都是按 70 公里过岔的。类似这样的情况还是不少的，由于过岔速度规定得保守，使机车速度跑得不快。

何凤阁 邓少周

按：上海铁路管理局工务部门对过岔速度已根据实际情况作了修正，浦口车站过岔速度已修正为 60 公里，白门车站过岔速度已修正为 70 公里。