

198500

基本館藏



在总路线照耀下 做好交通运输工作



上海人民出版社

23
74

在总路綫照耀下做好交通運輸工作

上 海 人 民 出 版 社

1958年

內 容 提 要

为了配合交通運輸部門(鐵路、市內運輸、邮电)的干部學習社会主义建設总路綫，我社特約本市各該部門的負責同志結合当前工作写了學習总路綫的心得和体会，汇编出版。这些文章不仅反映了上海交通運輸工作大躍进的情况，而且論述了今后进一步貫徹总路綫的具体措施。本書也可供其他部門的同志參考。

在总路綫照耀下做好交通運輸工作

*

上海人民出版社編輯、出版

(上海紹興路54号)

上海市書刊出版業營業許可証出 001 号

上海市印刷四厂印刷 新华书店上海发行所发行

*

開本 787×1092 公厘 1/32 印張 1 1/8 字數 20,000

1958年9月第1版

1958年9月第1次印刷

印數 1—4,000

統一書号：4074·197

定 价：(6) 0.11 元

封面設計：徐學成

目 录

大搞技术革命，使市内运输更好地

为工农业生产大跃进服务 顾开极(1)

坚决贯彻总路线，做好上海邮电工作 刘化乡(10)

铁路运输必须充分满足工农业生产的需要... 马 钧(20)

贯彻总路线，多快好省地建设交通运输事业.. 刘 云(26)

大搞技术革命，使市内运输更好地 为工农业生产大跃进服务

顧 开 極

刘少奇同志在党的八大二次会议上的报告，关于技术革命主要的任务中指出：“把包括农业和手工业在内的全国经济有计划有步骤地转到新的技术基础上，转到现代化大生产的技术基础上，使一切能够使用机器的劳动都使用机器，……”报告中还指出：“在集中领导、全面规划、分工协作的条件下，中央工业和地方工业同时并举，大型企业和中小型企业同时并举；……”这个方向大大启发和鼓舞了我们，必须大搞技术革命，才能使市内运输更好地为工农业生产大跃进服务。

当前，广大工人群众的意志昂扬，共产主义精神风发，跃进再跃进的局面必然形成。问题的关键在于领导能否政治挂帅，能否解放思想，能否坚决依靠群众，一不挡路，二能支持群众的先进倡议和先进行动，站在群众前面，领导群众前进。

一

上海市内交通运输在1950年才形成了一个全市性的组织——搬运公司，以后机构几经变迁，企业规模粗具，至1956年社会主义改造高潮后形成汽车运输、拖车运输和汽车修

理等几个企业、事业单位，划归交通运输局领导。

几年来，市内运输系统的各级领导干部一般是积极努力的，做了不少工作，也取得一定成绩。但是谈起运输工作上存在的问题来，感叹却很多，归纳起来大致有这些看法：

(一)这是一个烂摊子。2,000辆汽车中就有50余种厂牌，100余种型式，大多陈旧逾龄，有人说我们不仅是世界汽车的“展览会”，而且是世界汽车的“博物馆”。7,000余辆马车则纯是依靠人力拉动的运输工具。至于装卸工人，又都是使用着简单的工具，凭着体力进行操作的。

(二)运输难平衡。淡季吃不饱，旺季吃不了；闲了也不好，忙了也不好。每天接触大大小小1万多托运户头，从仓库码头到工厂商店，从郊区工地到里弄小户，觉得被动应付，工作难搞。

(三)企业基础差。几年来，从没有到有，辛辛苦苦，建立车场车间，筹划经营管理，也能完成运输任务。认为能够这样工作下去已经不差了。因此，听到工人的批评，客户的意见，就有些委屈情绪。

总之，过去不少干部对市内运输的落后面貌有自卑感，在货源组织上要求人家服从自己的多，对自己的工作又是自满的。认为纵然有缺点，也是客观原因造成的居多，似乎是无能为力，改变的信心也就不高。

二

通过整风运动群众发动起来了。群众对领导的尖锐批评，

使干部首先是各级领导干部受到了教育。双反运动以后形势逼人，现状非改变不可。问题在于到底能否改变，过去为什么信心不高？

检查中得出了一个根本性的结论，过去政治思想未挂帅，立场观点方法上有问题。集中表现在：（一）没有依靠群众，而是依靠行政命令，要群众听我的话，以我为主。许多事实表明，群众有办法，有些人偏不相信，自以为是，自我陶醉。（二）交通运输为工农业生产服务的思想不明确，不认识到运输上不平衡是一个客观存在，要求服从我的平衡运输。显然，这是机械唯物论的看法。我们首先应当承认运输不平衡这个客观规律，承认货种发展不平衡的特点，承认货源的大宗与零星、集中与分散的特点，在这样的前提下，考虑如何来适应它，发挥主观能动性，深入组织货源，合理调度。不平衡系数总是存在的，应该努力作好高峰负荷的配备，应该有一支预备力量。这样才能变被动为主动，更好地为生产服务，并且在生产建设中能够起到先行作用。

当领导与被领导的矛盾一经得到调整，群众的积极性创造性进一步发扬，在 15 年或者更短的时间内赶上和超过英国的号召下，群众的要求是打破常规，整个运输战线“翻一个身”。

来自汽车运输工人的先进倡议“两工一休”，立即得到领导支持和群众拥护，短期间做到全面推广。这个倡议是根据市内运输的特点，相应地调整了劳动组织，实行三班人两辆車，工作两天休息一天。推行结果证明：在不增加車輛的条件

下，使運輸效率較以前單班運輸提高1倍。再從汽車修理上促進，提出“大修不占車日”。原來車輛大修理要在修理廠平均停留45—70天，雙反中經過車間工人反復研究，找到了竅門，創造了先進工作法，實現了這個創舉，做到一夜完工，次日照常參加營運，形成了汽車修理工作上的飛躍。“兩工一休”和“大修不占車日”的實現，觸動了管理部門——從局機關到場廠的職能部門，不能再照老一套辦事了。規章制度必須緊接着實行一系列的變革，使企業的面貌為之一新，步伐跨開了，到底能否改變？各級領導幹部有了信心，說能夠改變。

三

多年來，市內運輸工人在運輸戰線上辛勤勞動，為工農業生產和市民消費物資供應起到了紐帶作用。但在當前工農業生產大躍進形勢下，運量飛速上升，要求我們迅速提高運輸能力，提高裝卸效率，要求我們擔負更多的運輸任務，而這一切都與市內運輸迄今還存在着的落后面貌很不相稱。一個新的關鍵問題：設想來個技術革命，依靠群眾，自力更生，千方百計地克服困難，多快好省地進行，同時在有關部門的協作支持下，做到徹底翻一個身。

市內專業運輸近2,000輛汽車中，除解放後新增的車輛外，大部分是1946年以前進口的，其中1938年以前進口的將占一半。這些車輛的使用質量已經不高，雖經幾番整修，還須經常注意加強維修。至於已組織起來的場車，幾年來數量升降也不大。而各方面對市內運輸的需求卻與日俱增，特別是

近一两月来生产大跃进已经敏锐地反映到运输战线上来，压力是大的。今年的 2,700 万吨计划数已经打不住，看情况，下半年的高峰运量一天有达到 15 万以至 20 万吨的可能。这就需要保有 4,000 辆汽车的运能。如果不立即采取措施解决运能和运量间的矛盾，今年下半年这一关即不容易过。

到目前为止，市内运输战线上，还有近 2 万个劳动者使用着人力运输工具。几年来，他们为市内运输尽了自己的力量，他们在党和政府的关怀下，通过一系列的劳动保护措施，劳动条件有了改善。对社会主义改造问题，通过走合作化道路已经解决了。但是，改变这部分工具的落后面貌，以利于从根本上减轻劳动强度、提高劳动生产率，这个问题尚未得到解决。应该通过技术改造，变人力操作为机动。这样，劳动强度可以降低，并且他们一旦转为汽车工人，劳动生产率可以顿增 4 倍，由原来每人每天平均运 1.5 吨，增加到 6 吨以上。

1 万多装卸工人的操作都是肩扛背驮，杠棒绳子是唯一的装卸工具，迄未摆脱笨重的体力劳动。在汽车运输上，人力的装卸操作直接影响着运输车次的提高。现在，每次运输一装一卸和等装等卸的时间平均需要 40 分钟。如果能把这个时间压缩一半，则每辆汽车在一个工班时间内担任运输的次数就可以由目前的平均 8 次多提高到 12 次以上。同时在劳动组织上也可以进一步合理调整。

为了不断适应工农业生产大跃进的需要，市内运输彻底翻一个身不仅必要，而且要尽可能快地实现。在充分发挥潜力，进一步加强内外协作，调整劳动组织，利用现有设备，增开

夜间运输的同时，必須大搞技术革命。尽一切可能推行机动车辆的总成互换，加强保养修理；以最高速度增加拖挂车，土洋并举，实现运输工具全面机械化，实现装卸机械化、半机械化。这已成为广大工人群众普遍而且迫切的要求，也是摆在领导面前的一个主要问题。

四

进行这样一个技术革命的条件有没有？从过去看，从常规看，自然的结论是没有。但大胆设想一下，条件是可以不断创造的。双反中，实现了“大修不占车日”的创举以后，一方面推动了车辆各级保修工作不占用运输时间，向完好率百分之百跃进，另一方面也推动了总成互换修理法。为解决车辆总成部件供应的困难，就需要自己制造部件；要制造部件，又必须改进工具；如此环环相扣已经涌现各种技术革新 2,000 多件，使汽车各总成部件的制造工作成为可能。一系列的实践证明，在社会主义建设总路线的红旗下面不断跃进，就要发挥主观能动作用，敢想敢作。我们的工人虽然没有造过汽车部件总成，但各式各样的汽车修得多，见识广；有着丰富的使用和修复经验，可以取各种型号车辆的优点，加以集中进行自制。我们的机具设备虽然陈旧残缺，但这些小厂出身的工人，有好些人车钳铣刨样样都来，大家脑筋一动，一般机床就能顶专用设备使唤。去年年底，经过多次局党委三级干部会议决定的 16 项整改措施中，决定了车辆大修下车场，保养小修下车队，这样，就可以在保证车辆技术情况完好的同时，腾出力量来，由自己的

修理厂和修理车间制造各种运输工具和装卸工具。

在技术革命道路上迈步前进不是一帆风顺的，促进与促进、先进与保守两种思想之间的斗争不断出现，而前者总是不断战胜后者。过去在拖挂车使用上、总成互换上、大修不占車日上以及每一件較大的技术革新措施上总是有这么一些人不同意的，现在要进一步大搞，自然有人怀疑，甚至公开反对。就拿制造汽車这个比較高級的工业产品来说，按照他们的说法：“制造汽車是工业部門的事，国内已經出了汽車何必再标新立异、异想天开”、“我们主要是搞保养修理，现在搞总成部件是不务正业，不是方向”。技术人员說这是不可能的事，設計图纸力量不够，机具設備要大量投資，主件不能自制……。总之，他们在一大堆的困难面前畏惧起来，設想了种种理由，束縛了自己的思想，不敢打破常规，以致有的退在一旁成了“观潮派”。

可是，和工人群众一商量，又是另一番議論：“党号召我们 15 年赶上英国，我們沒有不能克服的困难，一定能够向制造跃进”、“让車場的駕駛员开上修理工人造的車子！”工人以老工人、先进工人為骨干，随即行动起来，掀起了改进工夹具和靠模，改装机床的热潮。依靠了工人群众的干劲和钻劲，苦思多想，以至廢寝忘食，终于突破了制造中的关键問題——主傳动系统的角尺牙齿和盆子牙齿，轉向系统的蜗杆齒輪——制成了。构造复杂的发动机汽缸体也澆鑄成功了。前后不过 50 天，上海自己制造的第一辆載重汽車誕生了。小吨位的三輪汽車和竹木結構的拖挂车也出来了。在車队工人的协作

下,大量的、各种式样的土制装卸工具如各种手推車、手搖吊車、神仙葫芦、竹蔑滑梯、滑板、滾筒等等正在不断涌现。各种电动的、机动的翻斗車、吊車、鏟車、輸送机和升降平台等相继制成陸續投入运输。这一切充分地说明了群众的智慧无穷。

实践证明:汽車修理是可以向制造跃进的。闹技术革命,如果不自己动手,只想依賴别人,那怎能成。只有打破了經驗主义和教条主义的束縛,才有闹技术革命的自由。同时,群众的干劲和钻研精神也有力地批駁了那些认为技术革命是少数技术人员的事不必发动群众的錯誤看法。

新車子出来了,“观潮派”又有了新的議論:“制造几辆是可以的,成批制造还有問題。”让他们等着瞧吧。經和群众一起研究,在集中领导、全面规划、分工协作的条件下,如何进入成批制造,根据大家的意見,实行定人、定业务、定机具,进一步全面改刀具、改工夹具、改样板卡具和改进管理調度。这就为成批生产打下基础,从而制訂了今年下半年的跃进計劃。目前在制造方面,材料供应首先是鋼鉄供应上的困难是可以預料到的。在干部中必須克服“眼睛向上,等米下鍋”的思想,依靠群众,做好深入的思想工作和組織工作,下定决心寻找材料,挖掘廢鋼鉄,利用廢旧料,研究代用品,自搞翻砂、澆鋼。事实证明,經過一番努力,已經撈到不少东西,这一次“观潮派”还是輸定了的。

場車的技术改造,变人力操作为机动是肯定了的。现在是快一点还是慢一点的問題。根据工农业生产大跃进对市内运输提出的要求,应该快一点。从目前情况看,只要加一把勁,

快一点也是可能的。大約一年或再多一些的时间就可以基本上为机械工具所代替，让人力拖拉的运输行业在上海消失。

改进装卸工具，从实际出发，土洋并举，使之机械化、半机械化。根据不同的貨种和条件，采用多种多样的形式。在目前已经出现了一批新的装卸工具的基础上，继续推动成为广大群众的装卸技术革新运动，经过评比总结，加以推广，做到人人动手，遍地开花。这项工作和主要物资部门、码头仓库的关系很密切，如改进现场运输条件，尽可能地装置输送带及其他装卸设备等都需要加强协作配合，俾能收到更大效果。

五

通过整风，市内运输的面貌有了很大改变，但从发展的形势看还很不够。在国民经济各部门全面大跃进中，特别是来势极猛的钢铁、机械工业大跃进中，今后市内运输任务将愈来愈繁重，需要不断改变面貌，大搞技术革命，跃进再跃进。为此，必须在整风取得胜利的基础上，进一步打掉干部中首先是领导干部中的三风五气，进一步发扬共产主义精神，和工人群众打成一片，再接再厉，发奋图强，尽快赶上形势的发展。让我们上海市内运输全体职工在党的领导下，高举总路线的红旗，胜利前进！

坚决貫徹总路綫，做好上海邮电工作

刘 化 乡

最近学习总路綫以及在整风运动群众的教育启发下，我想对邮电工作中几个問題的粗淺認識談一談。

一 关于充分發揮社会主义建設中邮电 通訊工作的主觀能动作用問題

邮电企业是为国家的政治、經濟、文化、国防和人民的通訊需要服务的。它本身并不生产社会财富，而是通过它縮短人們的空间和时间的距离。我們应从这个意义上来發揮邮电工作在社会主义建設中的积极作用。誰都知道，在社会主义建設中，无数个大大小小的集体貢獻出智慧和劳动。在鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义的总路綫的照耀下，进行着英勇豪迈的建設事业。在亿万人們劳动的实践中，每时每刻都会出現很多先进經驗和先进事迹。試想，及时地通过邮电通訊工具把劳动中的先进經驗和事迹，介紹給各个方面，那将会产生何等深远的影响！另一方面，在社会主义建設事业中需要广泛地、密切地加强各方面的組織領導和协作配合，人与人之间的联系是非常密切的。因此，亿万人的劳动和工作都必须有着一个調度指揮的神經系統。通过它，把亿万

人的智慧和劳动汇成一个巨大的劳动整体。这种神经系统的作用，将在很大程度上取决于邮电通讯联络工作能否赶上和适应这种需要。列宁同志早就说过：“社会主义没有邮政、电报、机器——这是最没有意义的空话。”列宁把邮政、电报与机器并提，充分说明了社会主义制度下邮电通讯的重要性。

刘少奇同志在党的第八届全国代表大会第二次会议上的报告中提出要在全国范围内建立一个以现代工具为主的四通八达的运输网和邮电网，就说明了邮电通讯在社会主义建设中的积极作用。但是在某些同志的思想中却存在着“邮电工作被动论”的片面认识，认为我们是为社会服务的，但又不能强迫人家拍电报、打电话，或者强迫人家寄信，因此，我们的工作要随人家的需要而定，无法争取主动。这是甘居中游或是衙门思想的根源。6月2日“人民日报”社论指出：“生产和需要总是相辅相成的。生产以需要为前提，生产也影响需要。……电报没有发明以前，人们也活了下来，好象社会上并不需要电报；但电报发明之后却普遍推行开来，变成不可缺少的通信工具。今年1月1日以前，电报的价格高，电报设备大有富裕，好象社会需要量很小；后来降低电报费，打电报的多了，社会需要量就增加了。可见，邮电工作的发展虽然以社会需要为前提，但社会需要的增长和减少，也无时无刻不被邮电部门本身的工作所左右。”这段话十分有力地说明了邮电工作中主动与被动这个对立统一的关系，值得我们从中吸取教益，扭转“被动论”的想法，主动地为适应工农业生产高潮的需要，适应技术革命和文化革命的需要而奋斗！

二 恰当地規定邮电資費，适应社会需要， 并以此来促进邮电事业的发展

党的八大二次会议上，刘少奇同志报告中提出：“無論国营经济和集体经济，都应当适当地提高积累在国民收入中的比重，……国家关于工資、补贴、福利、奖金、价格、稅收和利潤等方面的政策，都必须合理地兼顧国家、集体和个人三方面的利益。”这是完全正确的。但是，邮电資費中的部分資費如长途电话、电报和邮政包裹等資費显得高了一些，这就在很大的程度上影响和限制了公众对于这些現代通訊工具的广泛利用，影响了邮电現有設備潜在力量的發揮，更影响了邮电企业内部的技术改革、改造的进展。由于資費高，用戶用不起，就尽可能地不用或少用。这样，反映在邮电业务和工作上，势必就是少得很，空得很。正因为少和空，反映在机械設備和电路上，就显得現有設備条件已完全可以滿足这虛假的通訊需要，無需再增添新設備了。解放几年来，邮电資費中某些过高的資費，象一堵圍牆，使我们被一种虛假的所謂“反映社会需要的业务量”所困惑，看不到社会对于邮电通訊的真正的需要。陶醉于“現在邮电設備已能适应需要”的結果，使我们在全国和上海工农业飞跃发展的形势下，完全处于被动状态中。当然，这和我们政治上缺乏敏感，思想上存在着形而上学的观点以及受章則制度的束縛也是有关联的。

今年元旦邮电部將資費調整了一部分后，事实証明，仅仅半年的时间，业务量就有了不少增长。如电报、长途电话就都

增加了1倍。收入不仅不会减少，相反还会大大增加。因而那种“冷冷清清”的局面改变了，职工的热情更高了，他们说：“不怕忙，不怕累，就怕闲得发慌，有力无处使。”同时也正由于业务的发展，迫使我们不得不主动积极地增加新的技术设备。例如从上海到嘉定、宝山等三县之间的电话资费原来打一次电话是4角5分，那时上海到上述各地仅有五对电路，看起来似乎很能满足通讯需要了。但以后将资费调整到每次1角5分（最近已调整为5分），业务量就大大增加，感到不敷需要了。因此，就必需采用新的技术装备增加电路。现已增加到20路，但仍然不能适应需要。这就充分地说明了这样一个问题：如果把邮电资费调整到既照顾到国民经济收入的积累，又照顾到机械设备的负荷量及与各种通讯工具之间的平衡协调关系以及人民的合理负担，就能真实地反映出社会上对邮电的需要，业务量就会大大增加，供求之间就会不断地出现平衡——不平衡——新的平衡，结果会促进邮电事业的不断发展来适应国家和人民的通讯需要。

以前在资费上那种作茧自缚的保守思想，在服务上看不见社会需要的“被动论”的观点，实际上是政治没有挂帅，是一杆白旗。

三 坚决依靠群众，打破技术上的迷信，大闹技术革命，用最快的速度建立一个以现代工具为主的四通八达的邮电网

由于历史原因，我们现在所使用的通讯工具都是各种不