

码头上的

政治经济学



上海人民出版社

码头上的政治经济学

上海港务局杨树浦装卸站工人写作组编写
复旦大学经济系工农兵学员

上海人民出版社

码头上的政治经济学

上海港务局杨树浦装卸站工人写作组编写
复旦大学经济系工农兵学员编写

上海人民出版社出版

(上海绍兴路5号)

新华书店上海发行所发行 上海市印刷六厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 2.125 字数 43,000

1974年9月第1版 1974年9月第1次印刷

印数 1-15,000

统一书号: 4171·42 定价: 0.13元

序 言

有人说，码头上只有吊车、铲车和货包，可没有什么政治经济学。这话不对！码头上不仅有非常丰富的政治经济学的内容，而且，在无产阶级文化大革命和批林整风、批林批孔运动中，还培养和锻炼了工人阶级自己的政治经济学的理论队伍。《码头上的政治经济学》一书的作者，就一批战斗在海港的码头工人和复旦大学经济系的部分工农兵学员。这本书，生动地向我们展示了码头上丰富多采的社会主义生产关系的内容。这本书，也是杨站码头工人参加无产阶级文化大革命和批林整风、批林批孔运动的斗争记录。

黄浦江浪急水深，码头上也不平静。无产阶级文化大革命摧毁了以刘少奇为头子和以林彪为头子的两个资产阶级司令部，批判了他们的修正主义路线，但是，两个阶级、两条路线的斗争远远没有结束。在码头上，靠什么人来管好码头？靠什么来提高码头的工作效率？靠什么来调动群众的社会主义积极性？围绕这一系列的问题，仍然存在着斗争。正是为了捍卫毛主席的无产阶级革命路线，为了捍卫无产阶级文化大革命的伟大成果，为了彻底批判林彪的修正主义路线和孔孟之道，我们的码头工人开始了马克思主义政治经济学的学习。同志们边学习，边战斗，用学到的政治经济学原理作为三大革命运动的战斗武器；在战斗的实践中又进一步加深对政治经济学原理的认识。什么文化低、工作忙，哪能难得住广大码头工人。即使在大伏、严冬，他们对学习也从不放松。这种自觉学习的坚强毅力是从哪里来的呢？码头工人的回答是：“我们

的铁肩膀再有力，也只能扛起几百斤的货包；有了马克思主义政治经济学的思想武装，斗争有方向，革命有劲道，我们就能彻底改变码头的面貌！”

我们的码头工人把政治经济学运用得很好，讲得也比较深刻。《码头上的政治经济学》一书，从码头的角度，着重写出了生动活泼的社会主义相互关系的丰富内容，写出了码头工人同修正主义路线流毒和资产阶级习惯势力作斗争的英雄气概。文字通俗易懂，富有浓厚的码头工人的生活气息，值得广大工农兵和专业理论工作者一读。

要把哲学从哲学家的课堂里解放出来，同样，也要把政治经济学从经济学家的课堂里解放出来。“理论一经掌握群众，也会变成物质力量”（马克思：《〈黑格尔法哲学批判〉导言》）。码头工人学了政治经济学，加深了对党在整个社会主义历史阶段基本路线的理解，提高了执行毛主席无产阶级革命路线的自觉性，使码头的面貌发生着巨大的变化，取得了可喜的成果。码头工人学习马克思主义政治经济学这样的社会主义新生事物，必将在斗争中不断发展、壮大。让工人马克思主义理论队伍的鲜花开得更加灿烂吧！

肖 楼

一九七四年六月

目 录

序 言

我们是码头的主人

——谈谈生产资料所有制…………… 1

从“挖井留山”到抢挑重担

——谈谈装卸工内部的相互关系…………… 7

一根杠棒上的前后肩

——谈谈装卸工和司机的关系……………12

急前方所急，想前方所想

——谈谈机修工人怎样当好配角……………17

热饭、热菜、热心肠

——改善相互关系，搞好食堂工作……………21

分工虽不同，思想一条龙

——谈谈管理人员和工人的关系……………28

依靠工人群众管好码头

——谈谈领导和群众的关系……………32

树立全局观点，发扬“龙江风格”

——谈谈同外单位的协作关系……………39

从“专人专车”到“一专多能”

——谈谈规章制度的破与立……………45

社会主义积极性从哪里来？

——批判物质刺激，坚持政治挂帅……………50

千万不要忘记阶级和阶级斗争

——谈谈社会主义生产中的阶级关系……………56

我们是码头的主人

——谈谈生产资料所有制

我们都是在码头上干了几十年活的老码头了，大辈子是在旧社会熬过来的。两种不同的社会制度，对我们的感受特别深。旧社会，我们码头工除了“一根杠棒两只筐”外就没有什么了。新社会，在毛主席的领导下，我们工人阶级翻身当家作主人，有了生产资料的所有权，生活才一天比一天好。但在以前，我们对于毛主席给我们工人阶级掌握这份“家当”的重要意义，在理论认识上是比较模糊的，真有点“身在福中还不不知其所以然”。

在无产阶级文化大革命和批林整风运动中，我们站里掀起了学习马克思主义政治经济学的热潮，我们虽然文化低，但怀着对毛主席、共产党的深厚无产阶级感情，积极地参加了学习政治经济学的活动。尤其通过学习马克思的《哥达纲领批判》，清楚地认识到：我们广大码头工人只有获得了生产资料的所有权，我们的聪明才智才能得到最大的发挥，并以此推动社会主义生产高速度发展。而拉萨尔之流为了迎合资产阶级的需要，抹杀生产资料所有制这个具有决定意义的问题，空谈“劳动是一切财富和一切文化的源泉”，企图麻痹工人不去触动生产资料的资产阶级所有制，不去掌握生产资料。大家还联系新旧码头的巨大变化，看到了围绕着生产资料所有制问题而展开的激烈斗争，更认识到这“家当”正是我们无产阶

级专政的幸福泉。我们下定了决心：“头可断，血可流，毛主席给我们的‘家当’决不能丢！”

解放前，由于生产资料掌握在帝国主义、资本家手里，我们只能出卖劳动力，成为雇佣劳动者。俗话讲：“人间地狱十八层，码头小工压在最低层。”资本家和包工头根本不叫我们的名字，开口闭口都是“野鸡工”，“瘪三”。资本家和包工头任意打骂工人，我们亲眼看到多少阶级兄弟死在他们的皮鞭下。但这些吸血鬼却得意忘形地说：“死了一个‘野鸡工’，还不如死了一只狗。”

资本家千方百计地剥削、压迫工人，榨取高额利润。他们一方面拚命延长我们的劳动时间和提高劳动强度，另一方面却只付给极低的工资。记得寒冬腊月，我们没有棉袄，只能披着麻袋片，赤脚穿草鞋。每天凌晨三点到码头领牌子，领了牌子才能上工，直到天黑才放工回家。整天几百斤的货包压在肩上，走“螺丝跳”，穿“过山跳”，又饿又乏，多少阶级兄弟掉下去，再也起不来了。可这样拚死累活地干，连自己也难养活自己。真是“滔滔黄浦江，诉不尽码头工人辛酸肠”。

通过马克思主义政治经济学的学习，我们认识到：旧社会我们码头工在政治上经济上受尽了压迫和剥削，其根本原因，是生产资料为资本家占有。“一个除自己的劳动力外没有任何其他财产的人，在任何社会的和文化的状态中，都不得不为占有劳动的物质条件的他人做奴隶。”（马克思：《哥达纲领批判》）资产阶级掌握着印把子，占有了生产资料，这就决定了我们工人受欺压、受剥削的地位，决定了资本家和我们工人之间的关系，必然是剥削和被剥削、统治和被统治的关系。

解放后，在毛主席、共产党的领导下，我们推翻了压在头

上的三座大山，建立了无产阶级专政的国家，建立了生产资料的社会主义公有制，使生产资料回到了我们工人阶级的手里，我们成了国家和码头的主人了。我们在政治上翻了身。解放以来，我们自己的代表已多次上北京，见到了毛主席。在党的教育下，我们许多同志成长为无产阶级的先锋战士，光荣地参加了中国共产党，有的还参加了队、站的各级领导班子。广大码头工人都激动地说：“旧社会，码头小工是棵草；新社会，毛主席把我们当作宝。”

社会主义公有制的建立，国家的经济命脉掌握在无产阶级和广大劳动人民手里，使社会主义公有制经济不断发展壮大。拿我们杨树浦装卸站来说吧，这份“家当”也越来越发展。我们装卸站过去是靠“一根杠棒两只筐”来装卸的。短短几年，就在原来的荒滩上建起了几百米的宽阔码头。攒掉了杠棒，实行了机械化。现在，拖车飞跑，吊车成林，许多内燃机吊车、电动吊车，各种型号数都数不清。工人也从几百人增加到一千七百多人，吞吐量逐年上升。看着这一派繁荣兴旺的景象，联想起在旧社会走“过山跳”、挨皮鞭的悲惨境遇，真是天壤之别呀！我们老工人都激动地说：“能为社会主义出力，咱越干越年轻！”

“最强大的一种生产力是革命阶级本身”（马克思：《哲学的贫困》）。社会主义公有制的建立，极大地调动了广大工人的社会主义生产积极性，工人的创造性得到了发挥，从而有力地推动了生产力的发展。我们站装卸三队，为改变港口面貌，提出了“为革命多做一关”^{*}的响亮口号。与装卸三队搭班的机械

* 用吊车每起吊一次的一组货物，叫做一关，重量一般为两吨左右。

队三班立即响应：“装卸工人多做一关，我们多拖一关，多吊一关。”大家都说：“我们分工虽不同，思想可要一条龙。”全站掀起了学习三队、三班的热潮，使“一根杠棒上的前后肩”的协作精神发扬光大。有一次，装卸六队和机械队六班在驳船上卸一千二百吨生铁，原计划需要两个工班才能完成，但大家发扬了主人翁的精神，司机、装卸工人亲密配合，仅用四小时就完成了任务。工人们爱护国家财产，经常主动带了扫帚、畚箕，把散落在码头、场地、马路上的货物扫起来。工人们为了进一步改变港口的面貌，有的深夜画图纸，甚至自己出钱买材料制造模型，进行技术革新。特别当大家看到随着毛主席革命外交路线的胜利，外贸任务越来越增加时，都高兴地说：“咱码头工人为了加快社会主义建设，为了支援世界革命，越忙越带劲！”

靠了毛主席给我们的“家当”，我们的生活才象“芝麻开花节节高”。吃穿不用愁，生老病死有依靠。我们这些在旧社会被人看不起的“瘪三”，现在当上了码头的主人了。每想到这些，我们心里就象黄浦江水平静不下来，打心眼儿里感谢毛主席，感谢共产党！

铁一样的事实证明：生产资料所有制的形式决定了我们工人在政治上、经济上的地位，决定了人与人之间的关系，决定了产品的分配。因此，我们工人阶级要大力保卫毛主席给我们的“家当”，巩固和发展社会主义公有制。但是，资产阶级决不甘心自己的灭亡，时时梦想复辟，改变社会主义公有制。这种激烈的阶级斗争必然反映到党内来，表现为路线斗争。企业的领导权是否真正掌握在马克思主义者和工人群众手里，就是两条办企业路线斗争的一个焦点，也是维护社会主义公有制还是复辟资本主义私有制斗争的一个焦点。

解放后，在毛主席无产阶级革命路线的指引下，我们在强大的社会主义国营经济的基础上，依靠无产阶级专政的力量，基本完成了生产资料所有制的社会主义改造。我们工人阶级掌握了生产资料，就从根本上确立了国家和企业的主人的地位。但是，刘少奇、林彪一伙代表地主、资产阶级的利益，挥舞孔老二“克己复礼”的破旗，在经济领域推行一条“管、卡、压”的修正主义办企业路线，企图用偷梁换柱的手法破坏工人在企业中的主人地位，破坏社会主义公有制，复辟资本主义私有制，使我们工人吃二遍苦，我们坚决不答应！

资本主义所有制在苏联的复辟，是国际共产主义运动中的严重教训。赫鲁晓夫一勃列日涅夫叛徒集团篡夺了党和国家的领导权之后，把无产阶级专政蜕变为资产阶级专政，把社会主义所有制蜕变为官僚垄断资产阶级所有制。他们在企业中推行修正主义的“一长制”，大搞所谓“新经济体制”和“谢基诺试验”等，使苏联广大工人从主人的地位沦为雇佣劳动者，遭受着饥饿、失业的威胁。可见，维护生产资料的社会主义公有制，把企业的领导权真正掌握在马克思主义者和广大工人群众手里，确保工人在企业中的主人地位，是何等的重要呵！

在无产阶级文化大革命中，粉碎了以刘少奇为头子和以林彪为头子的两个资产阶级司令部，狠批了他们的修正主义路线。但是，今天仍然有继续巩固和发展社会主义公有制的问题，仍然有走什么道路、执行什么路线的问题。我们站正是由于不断地批判修正主义办企业路线的流毒，不断地依靠工人管好码头，革命、生产才出现了一派热气腾腾的景象的。我们工人在斗争实践中体会到，要使生产资料的社会主义公有

制不断巩固和发展,就必须以主人翁的态度参加企业管理,充分发挥当家作主的社会主义积极性,在党的一元化领导下,自觉地抵制资本主义势力的侵蚀和破坏,只有这样,才能使我们的码头始终沿着社会主义方向发展。

从“挖井留山”到抢挑重担

——谈谈装卸工内部的相互关系

我们是码头上的装卸工。我们的工作，正如人们说的，“关系着国民经济的农、轻、重，七亿人民的吃、穿、用”，是社会主义建设中很重要的部分。一艘艘轮船待装，一船船货物等卸，品种数千件，数量成万吨，我们码头工人担负着中国革命和世界革命的重任啊！

我们搞装卸，看起来，每天接触的是生铁、煤炭、白云石，箱子、包子、柏油桶，好象就是和货物打交道。但这个看法是片面的。马克思说：“人们在生产中不仅仅同自然界发生关系。他们如果不以一定方式结合起来共同活动和互相交换其活动，便不能进行生产。”（《雇佣劳动与资本》）货物是靠人把它装上船，又是靠人把它从船上卸下来的，没有人的劳动，货物本身是永远不会长翅膀飞的。所以，我们不仅仅同各种各样的货物打交道，更重要的是，我们装卸工之间每天都在打交道，相互之间有着密切的联系。别看我们装卸工的工种一样，就在这同一工种里面，每天都发生着大量的相互关系问题。就拿我们从轮船上卸货来说吧，整个卸货过程中，要有许多分工，有的在船舱里，有的在场地上，有些人负责挂钩，有些人负责拆钩。有分工就有协作。这几部分人如果不是联结成一个整体，互相配合、互相协作的话，工作就会出现紊乱，甚至停顿。再比方我们各个装卸队之间，因为班次不同（分早中晚三班），相互之

间就存在着交接班的关系。同一个班次中,又有许多班组,许多作业线,它们之间也有着相互联系、相互协作的关系。

这种在生产活动中的协作,在不同的生产资料所有制下,有着本质上的不同。在资本主义生产资料私有制下,工人不得不出卖劳动力,为资本家干活。虽然企业内部也有协作,但这是在资本强制下的协作,资本家把这种协作当做他们加强对工人的剥削、榨取更多利润的手段。协作在社会主义条件下则截然不同。社会主义生产资料公有制极大地调动了广大工人的生产积极性,劳动者之间的协作本质上是一种集体主义的活动。协作所创造的生产力,在社会主义制度下得到了充分的发挥。我们码头工人有一个共同的信念:为了加速社会主义建设,我们应该发扬互相配合、互相协作的革命精神,完成党和国家交给我们码头的任务。

但是,社会主义社会劳动者之间的相互协作关系并不是没有矛盾的。人们之间的相互关系总是受上层建筑包括人的思想影响的。社会主义社会是一个相当长的历史阶段。在社会主义这个历史阶段中,还存在着阶级、阶级矛盾和阶级斗争,存在着社会主义同资本主义两条道路的斗争,存在着资本主义复辟的危险性。社会上存在的复杂的阶级斗争,必然会反映到党内来。由于混进党内的一小撮资产阶级代表人物推行修正主义路线,由于资产阶级思想的侵蚀,劳动者之间的相互协作关系就会受到破坏,生产就会受到影响。我们港口,我们装卸站,以前在刘少奇、林彪一伙的修正主义路线影响下,曾经刮起过一阵“奖金挂帅”、“吨位第一”的资本主义歪风。这股歪风,破坏了装卸工内部的相互协作关系。一些班组在它的影

响下,只管埋头搞生产,不愿抬头看路线。有一次一个班组在

一艘海轮上卸货，舱里面有木头，有黄沙。木头在上面应该先卸，不过木头卸起来慢，而且产量也不高；黄沙呢，只要用抓斗抓就是了，速度快，产量高。当时有些人只想到抢吨位，先卸黄沙。结果，黄沙抓得差不多了，木头却架在上面，也就是我们装卸工常说的“挖井留山”。这一来，自己班组的吨位高了，却给接班工人带来无穷后患，不但工作难做，而且容易出事故。

这个例子告诉我们，在社会主义的条件下，工人阶级内部虽然没有根本的利害冲突，相互关系是建立在社会主义公有制基础上，为共同革命目标而互相协作的革命同志关系，但并不是说就没有矛盾了。旧社会遗留下来的各种剥削阶级思想，上层建筑中不适应社会主义经济基础的部分，总是在影响人们的相互关系，它对完善我们社会主义企业内部人与人之间的关系是十分有害的。

毛主席教导我们说：“思想上政治上的路线正确与否是决定一切的。”我们装卸站在批林整风运动中，结合斗争实践学习了马克思主义政治经济学。通过学习，我们认识到：上层建筑和经济基础，生产关系和生产力这两对矛盾是社会发展的动力。要使我国社会生产力得到发展，必须在毛主席革命路线指引下，不断进行上层建筑领域的革命，不断在意识形态领域里粉碎资产阶级的进攻，不断调整和完善社会主义的相互关系。广大码头工人对林彪鼓吹的“不同心也要协力”的谬论狠狠地进行了批判，指出，“不同心也要协力”完全是胡说八道，不同心根本不可能协力，就好象两股道上跑的车，永远跑不到一块。林彪抛出这个黑论点，就是猖狂反对伟大领袖毛主席，反对毛主席的革命路线，阴谋复辟资本主义。大家认识到，要使社会主义的江山永不变色，必须在马列主义、

毛泽东思想基础上,统一思想,统一行动。为了回击林彪的谬论,大家针锋相对地提出要同心协力地和资本主义、修正主义斗争,同心协力地为社会主义建设贡献力量。在批林整风运动中,广大码头工人大破“吨位第一”和本位主义的资产阶级思想。

由于贯彻执行了毛主席的革命路线,坚持了无产阶级政治挂帅,人们之间的相互关系,装卸工人内部队与队、班与班之间的关系得到了很大改善。比如以前在“吨位第一”思想影响下,一些班组只愿做吨位高的工作,对没有吨位的工作就不愿做,现在就不同了。三队一个班组有一次几乎一个工班都在排皮带运输机,这个工作纯粹是为下一工班开工打好基础,自己班没有一点吨位,而且工作起来费时费事。但是,当有人提出向调度员另要工作时,同志们坚定地说:“抓紧时间排好皮带运输机,可以让兄弟队一接班就开始装卸,我们乐意当好这个配角。”还有一次调度员分配三队卸生铁,这是个好作业、吨位高的工作。但三队工人知道还有一批面粉急待装到江心的船上,就主动提出去开江装卸队码头装面粉,承担难作业、吨位低的货种,把方便让给四队。他们表示:“敢为革命挑重担,学习‘龙江’见行动。”

由于改善了装卸工之间的相互关系,许多班组为了照顾整体利益,自己宁愿多干些比较麻烦的活。装卸五队有一次卸外轮上的聚乙烯包子,舱里的货有一批堆得很整齐,但大批堆得比较混乱,如果先卸整齐的包子,就会给下一班工作带来困难,影响装卸效率的提高。是把困难留给自己,方便让给别人,还是相反。同志们坚持前一种态度,先拣混乱的一批货卸。这一来,就给下一工班卸货带来了方便,为提高装卸效率

创造了良好条件。

我们装卸工之间也不象以前那样分工等于分家了，而是相互合作，相互帮助。由于相互关系的改善，我们的装卸水平也在不断提高。记得有一次，一艘外轮要在十四点开航，要求在十二点前把四舱的一批钢管卸完。这些钢管有好几票（即好几种规格），都混在一起，而且长度都在十几米以上，几乎与舱口长度一样，如果照以前那样在舱底分票，工作各管各，那么肯定卸不完。大家出主意想办法，场地上的同志主动配合舱里同志，提出先混票吊到码头上，然后利用空闲时间分票，这样就给舱里同志工作带来很大方便。舱里同志又积极协助开船吊的同志，把每一捆钢管都稳在舱口的对角里起吊，开船吊的同志思想集中，避免了钢管太长卡住舱口的现象。就这样，在船上船下、舱里舱外同志们的密切配合下，我们终于提前完成了任务。

我们装卸工之间的相互关系，对装卸生产起着巨大的作用。当受到修正主义路线的干扰、资产阶级思想的影响时，相互关系就遭到破坏，生产就受到阻碍。反之，当粉碎了修正主义路线的干扰，扫除了资产阶级思想的影响时，相互关系就得到改善，从而促进生产的发展。我们只有认真学习马克思主义政治经济学，认识和运用这个规律，坚持搞好上层建筑领域的革命，不断完善装卸工内部的相互关系，才能搞好装卸生产，从而为社会主义建设事业作出更大的贡献。