

29.614

QJH

29.614

QJH

045930

1962.11.查

# 人民公社办交通

一九五九年全国交通运输会议经验选编

人民交通出版社



# 人民公社办交通

一九五九年全国交通运输会议经验选编

人民交通出版社

## 內 容 提 要

本書是从去年11月全國交通運輸會議上各省代表帶來的資料里選出較有代表性的二十篇匯編而成的。它集中地介紹了“人民公社怎樣辦交通運輸”，“人民公社怎樣建立、鞏固和提高專業運輸隊”，“人民公社如何搞交通基本建設”以及人民公社如何辦裝卸、交通工業、運輸統計和飼養好運輸牲畜等方面的經驗。

### 人 民 公 社 辦 交 通

一九五九年全國交通運輸會議經驗選編

\*

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毫米      印張：4張

全書：97000字      印數：1—30000冊

統一書號：15044·7037

定價(7)：0.35元

## 目 录

### 前 言

- 辽宁省人民公社办交通，建立一站四队的經驗…………… 3
- 山西省蔭城公社是怎样办交通运输的……………10
- 甘肃省西峰人民公社是怎样組織短途运输的……………17
- 吉林省磐石县烟筒山人民公社是怎样办运输的……………25
- 广东省增城县派潭公社大搞交通运输，改变山区面貌……………36
- 关于磐石县人民公社办交通情况的調查报告……………49
- 黑龙江省拜泉县关于巩固提高常年运输队的几点作法……………76
- 吉林省长岭县太平山人民公社专业  
运输队是怎么巩固的……………80
- 建立規章制度，提高社办运输管理水平……………84
- 新疆英吉沙县忙申公社畜力运输队組織管理經驗……………90
- 湖南省泗汾人民公社办好专业运输队的經驗……………93
- 吉林省淨月人民公社交通运输管理站管理工作試行草案……………98
- 贵州省铜仁县濠头人民公社推行一网五化的經驗…………… 105
- 磐石县富太、呼兰等人民公社組織群众养路的經驗…………… 108
- 甘肃省党家岷人民公社代表工养护公路好…………… 114
- 依靠人民公社党委的領導，解决装卸力量不足的困难…………… 117
- 四川省仁寿县人民公社办交通工业的經驗…………… 123
- 大浦人民公社专业运输队是怎样办統計工作的…………… 124
- 河南省商丘市公路运输人民公社牲畜管理、  
使用、飼养和繁殖的經驗…………… 128
- 湖南省西岩公社牛車运输队养牛的方法好…………… 132

## 前 言

本書是从1959年11月召开的全国交通运输會議上各省代表帶來的資料里挑选較有代表性的廿篇汇编而成的。它集中地介紹了人民公社怎样办交通运输，人民公社怎样建立、巩固和提高专业运输队，人民公社如何搞交通基本建設以及人民公社如何办装卸、交通工业、运输統計和飼养好运输牲畜等方面的經驗。其中中共吉林省委交通工作部、中共吉林市委第二工业部、吉林省交通厅、吉林市交通局所作“关磐石县人民公社办交通情况的調查报告”，对磐石县人民公社办交通运输作了詳尽的闡述，有情况介紹，有总结評述和具体作法等，写得很詳細。这些經驗可供全国人民公社的党政领导参攷和人民公社交通运输部門的同志学习。

編 者

## 辽宁省人民公社办交通，建立 一站四队的經驗

我省人民公社办运输，是在省委和各地党委的直接领导下，遵循着中共中央、国务院关于开展短途运输群众运动的指示，经过狠反右倾，大鼓干劲，大搞短途运输群众运动发展起来的。全省472个人民公社已有381个（即82%）建立了交通運輸管理站，配备管理干部1,053名。截至十一月上旬止，全省建立了972个常年运输队，拥有17,500余台胶車（占农村胶車总数的29%），建立1,534个副业运输队，拥有31,845台鉄車（占鉄車总数的16.%），建立常年养路队345个，計6,933人。在铁路沿线的火车站还組織装卸队60多个，2,000多人。

我省公社办运输，采取了“一站四队”的組織形式，即在公社一级建立交通運輸管理站，站下面建立亦运亦农，以运输为主的专业运输队；亦农亦运以农业为主的副业运输队和养路队；亦农亦工的装卸队。这样就把人民公社的运输、养路、装卸力量統一組織起来，使交通运输工作在基层中有了广泛的群众基础，使社办运输成为一种有领导、有組織的力量，构成一支专业与群众、常备与后备相结合的运输队伍。目前基本上达到了社社有站、站站有队，构成了农村的短途运输网。在短途运输战线上发挥了极其显著的作用，运输生产蒸蒸日上，逐月上升。九月分完成貨运量258万吨，比八月分提高38.7%；十月分在全力进行秋收的情况下，仍完成了368万吨，比九月分提高42%；十一月分完成402万吨，比十月分提高9%。随着群

众养路队的建立与健全，公路经常养护里程由七月分前的3,748公里增加到6,000公里，使公路质量有了显著提高，汽车时速一般都提高5~10公里以上。铁路中间站的装卸任务也得到了保证。

我省人民公社办运输的发展是比较迅速的，所以能如此，主要是坚决依靠党委领导，大搞群众运动和坚持“两条腿走路”的方针的结果。其主要体会如下几点：

(一) 依靠党委领导全面安排。

省委和各級党委都非常重视交通运输工作。省委不仅在各种会议上抓交通运输工作，并且多次专门召开电话会议，具体布置检查，提出人民公社办运输是一个长期的、方针性的问题，指示各地认真地抓起来。各地党委也都这样做了。市、县、人民公社党委都有一名书记主管交通运输工作。大部份人民公社的大队、小队也有一名队长（总支委员或支部书记）抓。开始，部份干部是有顾虑的，认为农村车辆分散不好管。有些农村干部和社员存在着：一怕影响农业生产；二怕赔钱；三怕搭工思想。我们根据总路线的精神对各种右倾保守思想进行了批判、教育，用算细账的办法解除了他们顾虑。如岫岩县委和人委组成工作组，到运量较大、物资积压较多的大管子人民公社进行试点，通过算两笔账的办法，组织了609台车的常年运输队。这两笔账就是：一、算是否影响生产账。全乡总耕地面积七万零三百九十亩，牲畜5,652头，平均每头牲畜按耕地十五亩计算，全乡农业生产需要牲畜4,700头，剩余952头，可以全部投入运输；二、算收入账。该乡永贵生产大队五台胶车参加运输，全年可收入二万一千六百元，农闲期间抽出十台铁车参加五个月运输可收入一万三千五百元，总计可达三万五千一百元，以全生产队总人口平均，每人可增加收入二十八

元左右。社員們反映，這一算賬我們心里就亮堂了，搞運輸不誤生產又賺錢。事實正是這樣，各個公社本着“農忙少搞，農閑大搞，不忙突擊”的原則，統一安排了全社生產和運輸，不僅沒影響生產，相反地還促進了公社商品生產的發展。安東縣小甸子鄉公社，過去由於運輸組織得不好，每月只能完成1,500噸，從九月建立了交通運輸管理站和組織了專業和副業運輸隊以來，完成的運量比過去提高一倍以上，從山溝里運出積壓的五萬斤水菓，六萬斤木材等農副業產品，死錢變活錢，增加了收入，幹部稱心，群眾滿意。莊河縣原有運力只能完成國家運輸任務50%，但在八月分縣委根據統籌安排，全面照顧的原則，組織了專業運輸膠車457台，副業運輸鐵車827台，九月分完成貨運量34,000多噸，比八月分增長2.3倍；十月分又比九月分提高70%左右，活躍了物資交流。

(二) 人民公社辦運輸的“一站四隊”是交通運輸基層組織管理的好形式。

幾年來我省短途運輸有70~80%左右的運輸任務是民間運輸工具完成的(雖逐年趨於減少，但目前仍擔負50%左右)，其中絕大部份是農村車輛。一九五八年工農業生產建設大躍進中，在貫徹執行“地、群、普”方針指導下，人民公社都抽出一定的運輸工具和勞力參加了運輸，對保證工農業生產和重點物資的運輸起了極為重要的作用。人民公社農、林、牧、副、漁多種經營的全面發展，運輸物資日益增加，公社本身必須建立一支相應的運輸隊伍，是公社經濟發展的必然趨勢。但在今年春天，從人民公社實行三級核算以後，有三分之二(8,000台左右)以上的車輛回鄉歸隊，這就加劇了短途運輸的緊張局面。我們根據過去組織農村車輛經常被公社召回，不能保證運輸任務的完成，加之春天有些道路質量下降和我省許



多火車中間站沒有固定裝卸隊的具体情况；經多次研究，認為人民公社辦運輸具有重大意義。因此，今年五月下旬在旅大召開的全省交通工作會議上，把人民公社辦交通當作一個主要問題來專門進行了研究。根據錦縣石山站和遼陽市燈塔人民公社的社辦運輸以及遼陽市小市人民公社組織裝卸隊擔負起鐵路中間站裝卸任務的經驗，確定了大搞社辦運輸和建立相應的管理機構（交通運輸管理站），引起了各級黨委的重視，公社辦運輸才逐步展開。安東市委在全市範圍內發動了一個全黨動手、全民動員、充分發動的短途運輸群眾運動，從人民公社辦運輸的組織形式上又發展了一步，開始在人民公社建立“一站四隊”的交通運輸隊伍。抓住這一先例，十月下旬省委在安東召開了短途運輸現場會議，推廣了安東地區“一站四隊”的經驗，全省各地公社辦運輸就迅速地發展了起來，並且使之更趨健全。如沈陽建立“一站四隊”又發展了一場（修造車場），使人民公社形成更完整的交通運輸體系。公社建立交通運輸管理站是一種新型的交通運輸組織，它既是交通運輸行政機構，又具有運輸企業性質，符合人民公社政社合一的原則。它是總路綫、大躍進、人民公社的產物。

公社交通運輸管理站是公社一級政權管理交通運輸的職能機構，是交通運輸部門的基層單位。它的任務是受理承運當地縣、市、省、國營工廠、企業和公社本身的貨物運輸。它的日常工作是貫徹執行國家規定的“三統”（統一運價、統一調度、統一貨源）政策，加強貨源的組織調查工作，做好運輸計劃，統一管理和調度公社專業和副業運輸隊的車輛，搞好經營管理，做好社境內公路養修工作，提高道路質量，以及服從縣交通運輸部門對公社車輛和養路隊員在必要時的調動，保證國家重點運輸任務的完成。專業和副業運輸隊是為使運輸和農業

生产密切結合和根据公社实行三級核算的具体情况建立起来的，車輛由公社根据运输任务統一調度。公社装卸队是根据运量大小和具体情况分別成立专业或后备的两种。“一站四队”的組織形式把民間运输力量納入了有計劃有秩序的軌道，从而充分地發揮民間运输工具的作用，更好地完成了运输任务。

(三) 抓公社办运输的組織建設和抓經營管理結合起来。

公社常年运输队的組織形式，以“队有、队营、社管”为基本形式（个别的有队有社营和社有社营），这是根据公社实行三級核算的具体情况确定的。

有些社办运输較早的地区，如辽阳、岫岩等市县已把注意力放在抓經營管理上来。为了不断巩固提高社办运输工作，首先，在地区（市、县）各期运输計劃控制之下，实行兩級平衡制，即在公社車貨平衡的基础上进行地区平衡。生产計劃制度对外的基础是託运計劃，对内的基础是定額。当前各地的定額管理包括生产、财务兩方面，如辽阳市的定生产、定收入和安东地区的“四定”（定任务、定效率、定車工、定飼养員），“五保”（保証出勤、保証服从調度、保証車輛效率、保証安全、保牲畜膘）等都是比較系統的管理办法。其次，建立了經濟核算制度，即在交通運輸管理站內設专人负责，实行“單車核算、分計盈亏、定期結賬，盈余归队”。其他在生产會議、調度、劳动紀律、牲畜飼养（包槽、包草、包馬、包料）等方面也建立了一些相应的制度和办法。

(四) 积极作好收益分配，把大集体、小集体和劳动者之間的利益密切結合起来。

在收益分配上，常年运输队除从总收入中提取3%的管理費（有的提2%，有的4%），作为运输站的干部工資，办公費以及其他事业費开支外，其余97%全部归生产队。发展运输从

生产队全部积累中考虑投资。

根据按劳付酬的原则，对車工的劳动报酬采取比社内同等劳动力高10~20%；并根据运输距离远近，对車夫给予适当的伙食补贴：出車食宿在外，每天补助八角到一元；常备运输队参加运输，食宿在外者每天补助六角到八角。車夫因公负伤，其医疗费由所属生产队负责，在医疗期间的工资，一般是按50~70%发；如因公致残，丧失劳动能力者，其家庭生活由生产队予以照顾。

此外，絕大部份公社还实行了“以車定产、超额奖励”的办法，超产者从超额部份的运费中提取适当比例的奖励金。在固定货源路线上的运输队也有的定收入，即按生产量算出每月的收入定额，超额部份提取适当比例的奖励金。

各地由于认真执行了等价交换的原则，实行了支付运费和按劳分配、多劳多得的办法，大大激发了公社、生产队、車工搞运输的积极性。无论从支援工农业生产建设和增加收入来说，公社办运输都显示了它的巨大优越性。如锦县石山乡人民公社，一个常年运输队，65台胶車，1~10月共完成了59万多吨公里的运输任务，收入27万多元，对解决公社、生产队的资金困难，起了极大作用。

(五) 充分发挥人民公社对交通建设的积极性和创造性。

由于交通运输事业在基层中有了手脚，就加速了建设的发展。仅据九、十两月统计，各人民公社共出动2,448,000人工日和459,000多車工日，整修各级道路26,474公里，开山搬岭48处，并结合农田水利建设，开发了辽河上游河道131公里，可行駛20~40吨木帆船，开辟了流放木材的自然河道12条，全长500余公里。新宾县在运动中，为了开展流放木材工作，县委书记亲自访问老农，找到了木排通壩的办法，仅一个月左右

時間就整治哨口38处，扒拦河壩过排通口11处，开辟了124公里流放木材的水上运输綫，12天時間即流放木材1,212立米，等于463台汽車的运力。寬甸县也通过群众研究，二个月利用河流流放木材10,800立方米，大大节约了运力。

为了补充田間运力不足和換下胶車参加运输，各地开展了大搞車子化运动。省委安东現場會議推广了凤城县在大修大造車輛中，领导挂帅，抓一賽（技术表演賽）、攻两力（赶車人和拉車畜力）破三关（材料、技术、資金）的千台社、万台县的車子化运动的經驗后，修造車的群众运动，声势浩大，进展迅速。截至目前各地依靠就地取材、自力更生的办法，已修造出車輛五万五千台，爬犁六万三千多张。有的公社还建造了木質拖輪以及木帆船等。

虽然取得了上述成績，但由于前一阶段在抓公社办运输組織建設时，和抓經營管理結合得还不够好，因而無論在收益分配、計劃管理和改造民間車輛以及安排補助生产等方面，程度不同地存在一些問題。因此，为了巩固提高社办运输工作，我們在今冬明春着重抓好以下几点工作：

(1)关于进一步加强党对社办运输的领导問題。为适应常年运输队、养路队、装卸队分散、流动性大的特点，依靠各地党委在公社一级交通运输管理站及其所属常年車队、养路队、装卸队中建立党的基层組織，并予配备党的专职干部，以加强对上述从业人員的思想领导，确保党在交通工作中的方針政策貫徹执行。

(2)建立与健全社办运输的领导机构和运输組織。对少数尚未建立交通运输管理站和运输队的，在年底以前全部建立起来。計劃常年运输队的胶車达到24,000~30,000輛（占农村胶車总数的40~50%）。

(3) 积极做好社办运输的整顿巩固工作，使之儘快走上經常化、制度化、計划化。目前抓的重点是經濟核算、生产、計划管理和責任制度，在常年运输队中实行單車核算，貫徹等价交換的原則；以定額为基础，以作业計划为中心，抓起整个計划管理。建立責任制度的重点是繼續推行运输上的“五保”責任制度和牲畜飼养上的“四包”責任制度。并积极做好收益分配，把国家、公社和劳动者之間的利益紧密結合起来。

(4) 大搞車子化运动，武装人民公社的运输队伍。增加运输工具是社办运输的一个重要方面，今冬明春全省計划修造車輛10~12万台（已造出5.5万台），爬犁10万张（已造出6.3万张），并发动社員大造木帆船，把公社的运输队伍武装起来。全省現有50多万头散牲畜（10万头驢和43万头牛），从中訓練一部份使用，并加强对民間运输工具的技术改造，实现民間車輛滾珠軸承化，鉄輪車胶皮化。同时將牲畜医疗、車輛修理及鉄爐、草料供应等補助性生产安排好。

辽宁省交通厅（1959年11月）

## 山西省蔭城公社是怎样办交通运输的

蔭城位于长治市南面的老雄山脚下。境内群山起伏，河道縱橫，地勢不平。但是，是一个矿产丰富并适于工业、农业、林业、牧畜业等多种經濟发展的好地方。

1958年，在党的总路綫的光輝照耀下，8月間根据群众意見建立了公社。全社分43个管理区，5万6千余人，耕地1万余亩。主要农产品有小麦、谷子、玉米，还有蔬菜和白麻。地下資源以煤炭、鉄矿和錳矿为多。特别是手工业产品，种类多、銷路广，錫、銑、鋤、鋤、鋤、剪子、板釘等1千9百余种，馳名全国，遍銷各地。自从去年大跃进以来，蔭城公社同全国各地

一样，高歌猛进，农、林、牧副业发展了，炼铁高爐、平爐林立，新办了翻砂厂、农业机械厂、化肥厂、洋灰厂、砖瓦厂等32个小型工业企业。随着工农业生产的飞跃发展，各类物资的运输量有巨大增长。大跃进的1958年，工农业增产一倍。今年计划需要输出输入的各种物资有14万吨，其中有输出的生铁2千4百吨，铁货1万多吨，煤2万吨，硫磺、山货等8千多吨，内部运输的矿石9万吨。有输入的生产资料和生活资料1万吨。物资运输量比以往成倍增长，大战钢铁的时候，交通运输十分紧张。社内除长陵公路横跨境内16公里外，再无公路，大车路也为数不多，不通汽车的村庄占到80%，不通铁轮车的村庄占到10%以上。运输工具也只有胶轮马车42辆，铁轮车2,500辆，矿石、煤炭不能即时运到炉边，许多东西被积压下来无法外运。面临交通运输赶不上工农业生产发展需要的情况。公社党委体会到若不很好地发展交通运输，便无法完成工农业生产任务。为了排除这个困难，公社党委用革命的方法，领导全社50,000人民向山河宣战，逢山开路，遇水架桥。经过一年的功夫，交通面貌大大改善，基本上适应了工农业生产发展的需要。

### 多修道路，养好公路

去年冬季当农村工作提出要达到几化的同时，公社党委提出了“交通运输便利化”的口号，并随即由书记挂帅成立了修路指挥部，展开大修道路。去年冬季先后三次动员1万7千人次1万工日，今年又先后三次动员1万1千人次3千7百工日用于修路，共修了17条长22公里宽8米的支綫，还修建了些乡間道路。目前已经实现了区区能通汽车，村村能通马车。其次去年11月，以女共产党员、省劳动模范范英刚为首，选择了27

个生龙活虎、敢想敢干的青年妇女組織了一支女子养路队，把长陵公路社境內的16公里經常养护起来。这支女子养路队，在党委领导教育下，干劲很大，热爱养路工作。由于她們爱路如家，爱树如花，已經作出显著成績，所养路段达到了“八无”“三有”。八无是：无路骨、无坑槽、无积水、无淤土、无障碍、无灰尘、无杂草、无鉄輪車通行。“三有”是：两傍有树木，树間有鮮花，夏天有水。群众滿意地說：“路平車似箭，坐車不受顛，騎車蹬一脚，車輪轉百圈”。因此，开往陵川的汽車跨上韓川岭，飞过陶清桥，一到蔭城养路界，司机就开足馬力，放大胆奔跑起来。經過一年来的实践，养路队員們的技术和交通知識都大大提高。大修大养道路的結果，使全社暢通无阻，晴雨通行，为运输开辟了方便之道，提高了运输效率。

### 建立专管运输机构，发展壮大运输队伍

公社常年运输队，是在去年大炼钢铁时成立的。当时只有胶輪馬車42輛。为了适应当前紧张的运输形势和长期需要，公社又发展壮大运输队伍。目前常年运输队已拥有胶輪馬車74輛，三号硬胶輪馬車226輛，小平車76輛。同时建立了一支拥有1,200輛鉄輪馬車的亦农亦运的后备运输队。常年运输队为两种經營形式：“社有社营”部分有22輛胶輪馬車和16輛3号硬胶輪馬車，其余均为“区有社营”形式。常年运输队有队长、副队长和會計等脫产干部，下分七个小队。后备运输队的組織是以片組織了四个連，下分72个排。由于整个运输是在公社統一指揮下进行的，加强了运输队伍的經常管理，运输效率大为提高。以胶輪馬車为例，过去到长治二天一趟，現在提高到三天两趟。今年1~10月共完成各类物资12万吨，占年計

划的79.9%，有力地保证了工农业生产和人民生活对运输的需要；同时增加了农村收入，活跃了农村经济。全社1~10月分运费收入一项已达80余万，预计全年共可收入130万元左右，全社每人平均23元之多，以全社全、半劳力计算则每个劳力平均到50元。

为了进一步加强社内短途运输的组织管理工作，最近建立了公社运输站。运输站将全部承担起社内运力、运量和各种运输工具衔接运输的组织工作。

### 改革运输工具，力争运力加倍

由于生产发展，运输量骤增，公社认识到靠原有的运输工具已不能适应工农业生产发展的需要，必须改革运输工具，发展运输工具。而发展工具不能等待买现成的，因为那是不现实的。公社党委根据因地制宜、就地取材的原则，决定自己制造和改革运输工具。以农具修配厂为骨干，把改制和新制车辆作为修配厂的经常任务。七个厂作木架，二个厂作铁件。买不到轮胎就制硬胶轮车。硬胶的来源利用社里胶轮马车的废胎和到邻近县、市购买废胎裁制，铁轴、铁件则利用当地铁厂生产的生铁来铸造，轴承用本地生铁到长冶市钢厂换来钢材自造，车身是发动管理区伐树由修配厂加工。这样，改革和新制车辆的困难就一个一个地得到解决。1~10月已改制铁轮粘胶车230辆，新制硬胶轮马车30辆，硬胶轮小平车180辆，手推车220辆。制造的车辆折价给管理区使用。改革了的各种车辆一般均提高了效率。其中轴承的提高效率20%以上，改硬胶轮的提高效率二倍。据不完全计算，今年由于改革车辆而节省的劳力有九千六百个工日和2,000余头牲畜。目前公社正在试制土铁轨，准备在主要原料厂地实行轨道运输。



## 保證牲畜生長，為運輸提供動力

牲畜是民間運輸車輛的動力，不斷繁殖牲畜和把牲畜飼養好是完成運輸任務的重要保證。蔭城公社由於認識到這一點，因而重視牲畜繁殖和飼養工作。在公社牲畜配種站內設有一馬場，是繁殖運輸牲畜的中心。馬場有母畜65頭，公畜4頭（其中馬3頭，騾1頭，均是優良種）。全社今年繁殖騾、馬、牛218頭（其中成活179頭）。馬場內的母畜懷胎率達到70%。繁殖牲畜的辦法是：懷胎母畜半日勞動，半日休息，在參加運輸時實行定載重、定人使用、定行駛里程，並規定趕車社員三不打——不打耳根、不打肚、不打頭，使母畜不致因勞動過度和受傷害而流產。馬場實行定時定量飼養，大馬每天15斤草，7斤半料；小馬13斤草，4斤半料，每日晚9時和3時餵，次日早5時出車，11時回來，12時再餵。每個母畜都編了號，建立了卡片制度，能隨時了解母畜的變化，加強對母畜的料理，同時定時給母畜吃藥和檢查。所有牲畜都餵得又肥又壯，皮膚油亮油亮的。外國友人和省里首長到公社參觀時都稱贊牲畜飼養得好。馬場調最有飼養經驗的社員當飼養員，做到四淨兩勤：草淨、料淨、水淨、厩淨；在餵時是勤添草、勤拌料——吃完一些再添一些，牲畜吃得飽，吃得好。同時，實行定時定量和分槽餵養，特別是注意清潔，牲畜厩里每天勤打掃、勤填圈，經常保持乾淨、乾燥，進去聞不到臭味，並且做到飽不打，飢不飲，因而牲畜很少得病。

蔭城公社在交通運輸上一年來有如下幾點體會：

一、黨委重視，是搞好交通運輸最主要的原因。在大躍進中，公社黨委深深体会到交通運輸的重要性，沒有交通運輸就守步難行；体会到交通運輸是一切工作的先鋒，交通運輸搞不