

四川交通工运史



四川省交通工会编

《四川交通工运史》

内 部 资 料

一九九一年七月

成都

《四川交通工运史》

编 审 人 员 名 单

编委主任	邱明福		
编委副主任	孙明辉	李新民	翟友福
编委委员	舒辉宇	沈裕光	赵福林
	陈正富	严仲明	鄢桂荣
主 编	翟友福		
副 主 编	严仲明		
编写人员	严仲明	鄢桂荣	邓 廉

前 言

1949年12月，四川解放。从此，在中国共产党的领导下，四川交通运输职工同全省人民一样，翻身做了主人，开始了建设社会主义的新生活。

从解放到1985年的35年中，省交通工会在省交通厅党组和上级工会的领导下，认真贯彻党的工运路线和工会工作方针，全面履行工会的各项职能，在发展交通运输生产、开展职工教育、关心职工生活和加强工会自身建设等方面，进行坚持不懈的努力，发挥了积极的作用。广大交通职工在党的教育下，发扬艰苦奋斗和积极创造精神，深入持久地开展社会主义劳动竞赛，修筑公路，疏浚河道，改善公路和水运条件，提高运输效能，为完成和超额完成各个时期的交通运输生产计划，保证四川的国民经济建设和人民生活以及旅客运输的需要，做出了自己应有的贡献。

回顾解放以来的四川交通工人运动和工会工作，如实记载这段历史，并进行研究，从中吸取教益，对于更好地进行工会工作，发展四川交通运输事业，促进两个文明建设，的确是一件有意义的工作。

四川交通工运史的编写工作，是由省交通工会工运史办公室完成的。进行此项工作，收集了约四百万字的资料。资料来源于中央和省档案馆、全总档案处、省交通厅的有关文

书档案，省报、基层工会组织提供的工运史料，以及一些工会老同志的口述材料。编写工作由省交通工会副主任翟友福负责，严仲明、鄢桂荣、邓廉三同志执笔分别完成了《历史综述》、《大事记》、《组织沿革》。在编写过程中，曾得到省总工会工运史研究室的具体指导和帮助；得到省交通厅史志编委、计划处、档案科、厅属各局工会和史志办公室，以及各基层工会的支持和协助；尤其是省交通工会的几位前任领导张庆云、丁以浩、郭振堂、薛子英、孙明辉等同志，认真回忆，积极帮助核实史料，对工作给予了热情的鼓励和支持，特此一并致以谢忱。

编撰工运史是一项新的工作。由于编写人手少，缺乏经验，史料不全，集体研究分析不够，尽管在完成初稿后，曾几次广泛征求意见，认真反复修改补充，但错误和疏漏仍然在所难免。望全省各级交通部门和单位的领导、工会组织和职工不吝指正，提出宝贵意见。

封面设计：**敬建成**

内部资料

目 录

第一篇 历史综述.....	(1)
第一章 四川解放前夕的交通概况.....	(1)
第二章 建国初期和第一个五年计划时期的交通 工人运动.....	(3)
第一节 建国初期的交通工人和工会组织.....	(3)
第二节 抢修公路,恢复交通,加紧运输.....	(4)
第三节 反封建把头斗争和民主改革运动.....	(6)
第四节 搬运工人的政治文化教育和生活.....	(8)
第五节 交通工人抗美援朝的实际行动.....	(10)
第六节 私营汽车运输业的整顿和社会主义改 造.....	(11)
第七节 江河航道的整治和开辟.....	(14)
第八节 新辟干线公路的修建.....	(13)
第九节 “安全、节约、十万公里无大修竞 赛”和先进生产者运动.....	(18)
第十节 两次劳模代表大会.....	(23)
第十一节 第一次工会会员代表大会.....	(26)
第十二节 为改变“蜀道难”旧貌迈出的第一 步.....	(27)
第三章 在和困难斗争中奋进的八年.....	(30)

第一节	交通职工在“大跃进”中……………	(30)
第二节	“七一”高产红旗竞赛……………	(32)
第三节	积极支援农业，年年搞好春运……………	(35)
第四节	抢修车船和对“大跃进”及以后几项 工作的回顾……………	(37)
第五节	关心职工生活，克服暂时困难……………	(40)
第六节	职工业余教育……………	(41)
第七节	第二次工会会员代表大会……………	(43)
第八节	劳动保险和职工休养……………	(44)
第四章	“文化大革命”中的交通职工……………	(45)
第一节	在川云西路建设“红色交通线”……………	(45)
第二节	工会工作被停止，交通事业遭挫折……………	(48)
第三节	在动乱中坚持生产的交通职工……………	(49)
第四节	整健工会组织，恢复工会活动……………	(50)
第五章	“四化”建设时期交通工人运动的新发 展……………	(52)
第一节	劳动竞赛和为四化立功活动……………	(52)
第二节	恢复和健全职工民主管理制度……………	(56)
第三节	站在抗洪救灾斗争前列的交通职工……………	(59)
第四节	“整顿建家”活动的开展……………	(61)
第五节	职工教育与交通科技的新发展……………	(63)
第六节	职工生活福利和文化体育活动……………	(67)
第七节	交通职工的新贡献……………	(72)
第二篇	大事记……………	(75)
第三篇	组织沿革……………	(157)

第一篇 历史综述

第一章 解放前夕的四川交通概况

四川解放前夕，全省（原川、康两省）已成公路8581公里。这些公路，路窄坡大弯多，临时性桥涵多，合格的路少，可维持通车的只占总里程的53.4%。国民党逃离四川时，遗留下30~40年代美英产的杂牌破旧汽车2797辆。其中，不少车辆因缺损零部件，根本无法使用。

当时，共有大小河流540余条，总长4万多公里，其中通航河流92条，8024公里。由于国民党反动政权的倒行逆施，大量搜刮人力、物力、财力来进行反共反人民的内战，造成了四川经济破产，百业衰败，因而内河航运业已经衰落到了极点。加之，川江通过能力低航行区域小，航道、港口及助航设施等水运基础处于落后状态，当时仅有150多艘轮船行驶。据1949年泸州、涪陵、万县等11个市县的统计，行驶长江的木船，只有4139只，承运货物总量仅7500吨，只相当于1938年运量的8.4%。

在国民党统治下的旧中国，四川的交通工人，生活困苦。从事公路运输的一般职工，每月工资约法币200万元至600万元，而米价每市斗飞涨到150万元。汽车运输职工的收入，普遍不能养家糊口。养路工、船工、搬运工的生活境况

更加凄苦。交通工人的社会地位极为低下，经常被人称为“汽车夫”、“道夫”、“船夫”、“苦力”等等，人格常受侮辱，人身安全毫无保障。近万名交通（公路养护、汽车和轮、木船运输、交通工业）职工及十万余搬运工人，曾经多次进行争温饱，保护自身经济利益，反对侮辱人格的斗争。解放前夕，成、渝等地的交通工人，在共产党地下组织的领导下，踊跃参加护厂、护车、护船斗争，迎接人民解放军的到来。

国民党军队为阻止人民解放军进军四川，对公路、桥渡大肆破坏。1949年11月5日至12日的8天时间里，川湘公路上4座总长为480米的大桥，相继遭焚烧炸毁；彭水、江口两渡口的汽车渡船亦被损坏而停渡。川滇东路的宋江桥（101米），江门桥（74米），安富桥（124米），分别于1949年12月1日和13日被炸毁。同时渡口也被炸坏。汉渝公路上遭到破坏的桥梁、计有赵家桥、高桥、狮象桥、甘子铺桥、张家沟桥、大佛寺桥、狮子桥、大面坡桥等8座，共长66米，木面均被烧毁。川陕公路上，位于广汉城西的85米长的石拱大桥，在成都解放前夕被蒋军炸毁。

成渝公路内江桫木镇沱江渡口，原有汽划两只，渡船3只，初被蒋军调集蓉岸，企图毁船阻止解放军渡河。内江养路段职工为迎接解放，智斗蒋军，保护船划，他们以隐蔽船只为由，先将汽划调离渡口，继将渡船系以绳索，然后下沉，待蒋军仓皇逃走后，便将沉船拉起，立即修复，投入为解放军及民营汽车渡运。

国民党溃军对公路桥梁的破坏，当然未能阻止解放军的胜利进军，但给四川的公路交通造成了较为严重的损害。

第二章 建国初期和第一个五年计划 时期的交通工人运动

第一节 建国初期四川交通工人和工会组织

建国初期，全川交通职工，在党的领导和教育下，通过学习《工会法》，提高了认识和觉悟，有了组织起来建立工会的愿望和要求。在基层工会组织普遍建立和大量发展会员的基础上，四川合省前的4个省级行政区、原西康省及成渝两市（重庆市在西南大区撤销之前是中央的直辖市）都相继组建了交通运输产业工会。

据1952年底统计，四川省交通运输系统有职工11424人，交通工会（当时名为“公路运输工会”以后曾多次更名）有44个基层组织，在册职工9200人。据39个基层工会统计，会员人数为4134人，占统计单位职工总数的44.8%；工会主席63人，工会委员中脱产的7人，不脱产的328人。

1952年全省约有11万搬运工人，已组织起来的71204名工人中，有工会会员48234人，占工人总数的67.8%。搬运工会有基层组织407个，工会小组4193个。

1955年9月，西康省撤销，该省的公路运输工会随之并入四川省公路运输工会。同时，四川省总工会决定搬运工会全部由地方工会领导，从此，四川省公路运输工会工作委员

会作为全省交通系统的工会组织，专管汽车运输及修理，公路建设、养护及测设等单位的工会工作。

第二节 抢修公路，恢复交通，加紧运输

国民党反动统治垮台时，四川经济崩溃，民生凋敝，满目疮痍。已成公路，先天不足，后天失养，量少、质劣、破坏严重。解放初期，百废待兴，面对人力、财力、物力短缺，新政权刚开始建立，反动残余势力还不甘心失败，社会秩序还不够安定等困难，全省交通工人怀着翻身的喜悦和对社会主义美好未来的憧憬，响应党为迅速恢复经济的号召，积极投入了抢修阻车路段和桥涵的工作。在解放军工兵和民工的支援下，尽快恢复了通车。当时，把修复成（都）灌（县）公路作为工作重点。从1950年3月初开始，共整修桥梁13座，涵洞9座，采备卵石175立方米。

专门成立邛崃～大邑～崇庆公路抢修指挥部。对这条公路进行了路基加宽、路面修补、桥涵整修加固及新建渡口、维修渡船等工作，结果提前通车，抢运了待运的5万斤粮食。

川北行政区集中力量抢修绵阳～璧山、川鄂两条公路，修复了被国民党军队溃败时破坏的桥梁及年久失修的路面。全部工程于1950年3月开工，5月完成，仅桥梁就抢修了6座，节约工程用米13万余斤，从此恢复了全区公路通车。

1950年4月，开始对雅安至西藏马尼干戈699公里路段恢复和改建，工程任务十分艰巨。当时，广大筑路职工和民工，面对反动武装，一面进军，一面抢修。有时在枪林弹雨

中施工，同国民党残匪和高山急流搏斗，战胜了种种困难，完成路基土石方855,101立方米，路面888027平方米、桥梁230座，3417.13延米，涵洞741道。当年8月抢通了这段公路。

汽车运输工人，在保证重点运输中，1950年2月至12月，由重庆向川康、渝筑、成渝公路抢修工地运送桥梁钢架、水泥等2806吨，保证了抢修工程的需要。1950年7月至1952年1月，为进军西藏的需要，由重庆、成都、绵阳等地装运汽油1222吨，粮食8258吨，百货4212吨，茶叶、土产品3393吨，食盐607吨，各类器材740吨。运输工人不怕艰难险阻，驾车翻越海拔3千米以上的二郎山、折多山、雀儿山等高原雪山，将物资及时运到马尼干戈、玉龙、昌都、然乌等兵站及筑路沿线工地，出色地完成了任务。连同1950年和1951年为成渝铁路沿线工地运输的1万余吨筑路器材物资，从昆明往重庆运送外贸出口苏联的大锡8500余吨，以上合计完成重点运输物资4万多吨。

四川解放后，交通职工以最快的速度做好准备工作，于1949年12月26日开始恢复旅客运输。当时，成渝路重庆至内江、川黔路重庆至来溪、重庆至綦江等3条路线，每天对开一班客车。1950年9月至1951年1月的5个月，重庆、川西、川南、川北等汽车运输公司共出车1249次，运送旅客42707人。

解放初期，交通职工积极抢修公路，迅速恢复通车，加紧运输生产，在当时，对于尽快地肃清残余的国民党反动军队，建立和巩固人民民主专政的新政权和革命的新秩序，支援人民解放军进军西藏，恢复和发展生产，都起了重要作

用。

第三节 反封建把头斗争和民主改革运动

解放初期，省搬运工会会同有关单位，在地方党委领导下，遵照人民政府的方针政策，依靠工人群众，在过去封建势力猖獗的群搬运和木船行业中，开展了反封建把头、废除封建把持制度的斗争。

1950年3月，政务院制定和颁发了《关于废除各地搬运事业中封建把持制度暂行处理办法》，同年12月，西南搬运工作会议，传达了中国搬运工会全委一届二次会议决议精神。重庆、万县市等地介绍了反把头斗争经验，并就此项工作作了具体部署。于是，反封建把头斗争在全省搬运行业中普遍开展起来，各级工会是组织进行这项斗争的主力。一般都采取了“重点突破，全面推广”、“深入群众，访苦访贤”、“培养苦主，扎根串连”、“大会宣传，小会启发”、“举办训练班，培养积极分子”、“发动工属，配合斗争”等工作方法。在党委的领导和政府及有关部门（特别是公安机关）的配合与支持下，取得了这场斗争的胜利。截至1952年底，有56个市县（有工人53777人，占已组织起来的工人总数的75.5%）废除了封建把持制度（其中工人较为集中的成都、万县、内江、泸州、自贡、金堂、南充、江津等22个市县较为彻底）。在这场斗争中，共斗争和处理了封建把头和反革命分子3004名，其中，交人民政府法办处以死刑的77名，处徒刑的206名，清洗了1110名，其余悔过认错的交群众管制。

1951年9月，中共四川省委研究决定，在全省水上运输系统进行民主改革，迅即成立了省委水上工作委员会，各地委、县委的水上工作委员会也相继成立。

1953年1月，省委水上工委首次在重庆召开民船工作会议，制定了开展水上民改运动的方针，并就此项工作做了具体部署。会后，工会会同公安、航管部门抽调干部2200余人，组成工作队（组），深入各港口码头，组织开展民改运动。工作队根据“民改、生产两不误”的原则，采用“随来随教”、“随船行动”，与船工船民同吃、同住、同劳动的办法，结合群众生产进行阶级教育和对比教育，访贫问苦，启发阶级觉悟，广泛宣传党的方针政策，培养积极分子8500余人，作为扎根串连的骨干，带动群众揭发反革命分子和封建把头的罪恶。涪陵把乌江封建把头残害船工的十几种刑罚绘成图片，张贴展览，合川县把当地水上恶霸母明友杀人越货、强奸妇女等罪恶，编成川剧上演，启发教育群众。经过反复宣传教育，群众觉悟起来，掀起了检举诉苦的高潮。工作队在认真分析核实检举控诉材料后，召开群众大会，让受害苦主诉冤诉苦，批判斗争，镇慑敌人，教育群众。人民政府根据政策和宽大与镇压相结合的原则，对各类反动违法分子进行了判决，为民伸冤除害。在这场运动中，被惩处的坏人占水上职工人数的百分之二。通过民主改革，打倒了封建势力，纯洁了职工队伍，提高了船工船民的政治觉悟，群众生产热情高涨。

1953年3月15日，省委水上工委发出“取缔木船联营社及同业公会”的指示。各地根据指示，宣布“木船同业公会”和柴邦、米邦、盐邦、煤邦等30余种共200多个封建行

邦组织全部解散。被反动分子篡夺了领导权的全省71个木船联营社亦宣布撤销。

第四节 搬运工人的政治文化教育和生活

四川的搬运工人，工种多而杂，人员较分散。据1952年12月统计，已组织起来的有71,204人（内有女工2,764人），其中，以码头（28,086人）、人力车（12,003人）、马板车（10,167人）、装卸（4,063人）工人最多，其他尚有驳渡船、架车、手车、挑长途、木筏等工人。主要分布在成都、自贡、宜宾、泸州、五通桥、遂宁、万县、广汉等20个市县。其余，象南充、绵竹、金堂、射洪、江津、涪陵、合川等18个市县，也各有五百至一千人不等。

解放前，由于国民党反动派长期统治，及搬运事业封建把持制度根深蒂固，把头各霸一方，垄断货物，对工人明吃暗扣，敲榨勒索，残酷剥削压迫，尽管搬运工人拼命劳动，仍然过着极其贫困的生活。他们大多数居住在条件恶劣的城墙边、窄巷子的烂篾棚里，住房挤、漏、破、脏。有的三家三代住一间屋，甚至同猪、鸡挤在一起，雨天上漏下淹，壁无窗户，顶无天井，空气龌龊，因而大人小孩常病，且往往因得不到及时有效的治疗而不少人早逝。单身搬运工人经常是流住鸡毛店，生活穷困而不安定。

解放初期，大批无业游民、兵痞及流氓、土匪钻进搬运行业，一时形成“僧多粥少”。如万县市解放前原只有工人1113人，解放后突增至2870人；泸州竟猛增三倍多，涪陵则有50%的“野力”，人多活少，当时不少工人每天挣不够饭

钱。各地搬运工会以积极负责的态度，帮助过剩工人改行。个
据47个市县的不完全统计，三年共转走搬运工人24593人。这样，基本改变了人多事少，无活干的状况。随之，工人收入增加，生活初步改善。

搬运工人解放初期生活初步改善的情况，可以从重庆市对属于一般情况的39户搬运工人家庭调查中看出。1949年9月份，39户工人共收入645.04元，（新人民币，下同）户均16.64元。1952年9月份共收入1,710.97元，户均43.87元。解放后比解放前的收入提高了1.65倍。在支出方面：1952年9月份是1904.16元，1949年9月份是663.62元（支出超过收入的主要原因是大部分工人子女在解放前拣炭花以补助家用），解放后比解放前多支出1.25倍。大多数工人的收入能维持家庭的基本生活需要，个别的还有少量存款。

解放前物价飞涨，币值朝不保夕。解放后物价稳定，工人们感到生活有保障。

解放后的三年中，搬运工会配合抗美援朝、反封建把头、“三反”、“五反”、“镇反”等政治运动，在工人中进行了阶级教育。据25个市县统计，共举办了55期政治训练班，接收学员4670人，培养了大批骨干分子。据41个市县统计，举办夜校、识字班、业余学习组共52所（个），参加学习的工人有9052人。除有57个专职教员外，大部分是聘请小学教师兼教，有的还采取工人自教的办法，解决了教师缺乏的问题。各地建有28个工人图书室和32个流动图书箱。32个城镇组织了841个读报组，有1016个读报员帮助工人学习。文体活动方面，据不完全统计，有秧歌队37个，腰鼓队