

新中国成立初期新型社会主义劳动者的塑造

——以上海铁路管理局为个案的研究

付清海

(上海商学院 马克思主义学院, 上海 201400)

[摘要]新中国成立后,伴随官僚资本主义企业转变为社会主义全民所有制企业,企业职工的身份也发生了根本变化,即由原来出卖劳动力、居于社会底层的“夫役”转变为新中国领导阶级的一员。然而,从被动获得领导阶级的身份到真正树立主人翁意识、认可中国共产党的领导并自觉、自愿为社会主义建设作出巨大贡献,这一过程却并非一蹴而就。剖析上海铁路管理局对铁路职工所作的思想政治教育、扫盲文化教育、职业技能培训以及参与民主管理等工作,可以从微观层面展示新中国成立初期以身份、制度、觉悟等为要素的新型社会主义劳动者的塑造模式。

[关键词]新中国;社会主义新型劳动者;上海铁路管理局;工人

[作者简介]付清海,上海商学院马克思主义学院讲师。

[中图分类号]K27 [文献标识码]A [文章编号]1003-7071(2022)03-0085-08 [收稿日期]2021-05-10

新中国的最初十年,既是中国共产党领导全国各族人民进行社会主义改造和建设高歌猛进的十年,也是社会群体完成新陈代谢、各类身份得以规范的重要十年。在此期间,制度的新旧交替与人的革新互为表里,不仅形塑了1949年之后的当代中国政治与社会,而且推动“社会主义新人”的理想设计走向实践。所谓“社会主义新人”除了蕴含明确的阶级指向外,更不可避免地暗含着破旧立新的逻辑。正因如此,在新中国的历史语境下,那些格格不入的旧群体,很自然地成为被改造的主要对象,而作为可资依靠的工人阶级却恰恰在改造的问题上处境尴尬,从而与社会主义新人的议题擦肩而过。与之相适应,尽管学术界对于工人问题已有相当丰富的研究^①,成果涵盖工人的政治参与、旧职员的改造、工人的经济生活等方面,对象也涉及棉纺工人、织布工人、店员等各类群体,但对于新人问题的讨论尚未进入工人阶级内部,作为工人阶级新人形象的“社会主义新型劳动者”至今仍面相模糊。

正如魏昂德所指出的,1949年之后中国共产党在重塑一个新的工人阶级,而这个阶级相比之前已经发生变化。^②只不过,作为政治单数的工人阶级实际上是由无数个体组成,重塑工人阶级的过程因行业、地域不同而呈现较大差异。以铁路工人为例,他们早在20世纪初就已明显表现出区别于其他产业工人的特点。相比于工商业、手工业,铁路行业具有国家垄断性和跨地域性,既是近现代国家的重要基础设施,也是政府实现有效整合与管控的重要抓手。而铁路工人技术水平差异大、国民党分化政策渗透较深等特点,也造成了大部分铁路工人文化程度较低、内部分层严重等问题,从而对新中国铁路工人的重塑构成了诸多障碍。

在这方面,1949年成立的上海铁路管理局为我们提供了一个有效的案例。该局所管辖的铁路沟通上海和安徽、江苏、浙江、江西四省一市,涵盖沪宁、沪杭甬、苏嘉等重要交通线路,沿线经过的地区城镇密布、工商

^①参见宋钻友《上海工人生活研究》(上海辞书出版社2011年版)、崔丹《新中国成立初期上海旧职员政治认同研究(1949—1956)》(中国社会科学出版社2017年版)、林超超《新国家与旧工人:1952年上海私营工厂的民主改革运动》(《社会学研究》2010年第3期)、《合法化资源与中国工人的行动主义:1957年上海“工潮”再研究》(《社会》2012年第1期)、《生产线上的革命——20世纪50年代上海工业企业的劳动竞赛》(《开放时代》2013年第1期)、张济顺《微观史料的政治学解读:普选中的上海底层社会——以仁德纱厂为例(1953—1954)》(《中共党史研究》2015年第3期)等。

^②Andrew G. Walder, “The Remaking of the Chinese Working Class, 1949—1981”, *Modern China*, vol. 10, no.1 (Jan., 1984), pp.3—48.

业发达、经济富庶、人口稠密。^① 新中国成立之初,上海铁路管理局出于稳定社会秩序、机构平稳过渡的考虑,几乎接收了所有旧职员,企业由原来的官僚资本主义企业转变为社会主义全民所有制企业。此后的十年间,该局从民主、平等的观念出发,整顿职工管理制度、改善职工管理模式、提高职工政治觉悟与文化技术水平,为社会主义新型劳动者的塑造进行了诸多有益探索。对这一个案的探讨,可以多方位展示新中国成立初期铁路系统内部对制度与人的双重改造,同时将为社会主义新人的相关研究补充工人阶级的视角。

一、制度规范与新身份的生成

新中国成立前,上海铁路工人主要来自于农村。“两路自建路以来,雇佣的工人基本有两种,一种是底工,也就是正式工人、基本工人,多从事铁路运输中比较重要的岗位,如火车司机、列检、扳道员等,还有一种是包工,也就是临时工,每当铁路运输任务繁忙,已没有办法再加重基本工人负担的时候,当局便通过一些封建把头雇佣一批临时工。”^②包工直接受包工头控制,无论是待遇还是地位都处于铁路系统最底层。铁路局将工薪发给包工头,包工头再发给包工,包工“每人每天的工资待遇只及基本工人的一半,而工作时间却比基本工人更长一些,包工做一天算一天钱,生老病死等一切劳保待遇都没有,而且铁路生意清淡时还要停工”。此外,包工头还压榨包工,“每逢三节,包工们不得不上包工头家里送礼,以期照顾”^③。

据统计,1935年,两路正式职工共9229人,包工为5744人,包工制工人占工人总数的1/3强。包工如此之多,一方面,与包工头受利益驱动而积极推动有关;另一方面,对于两路当局而言,这种雇佣方式在以较低的成本完成运输任务的前提下,可以借助包工头作为缓冲中介,从而在一定程度上避免与工人发生直接冲突。^④这一具有鲜明的剥削和人身依附色彩的制度,一直延续到新中国成立之后才有所变化。

1950年3月,中华人民共和国政务院在调查中称,“各地搬运事业中存在的包工头、把头、脚行头等把持码头、勒索商旅并对工人实行残酷剥削的情形,实为各地城市中最显著的封建残余制度,应当采取适当办法予以废除”^⑤。随后,政务院决定在交通、运输、搬运等行业废除包工头、把头、帮头、脚行头等封建把持制度。

按照上述要求,上海铁路管理局在铁道部和当地政府领导下于1950年开始废除封建剥削的把头制、包工制。在建立以固定工为主的新劳动用工制度的基础上,上海铁路管理局还着力扩大用工来源、更新用工形式。在为铁路旧员工安排适当工作,并进行政治、技术教育,使之成为新中国铁路事业服务的同时,不断增加铁路新生力量,通过社会招工、复员退伍军人接收安置、技校毕业生分配及退休职工子女顶替等多种途径,不断扩大职工队伍。此外,以固定工、临时工和合同工等促进用工形式多样化。^⑥

除了在用工问题上进行探索,上海市铁路管理局还以职名赋予铁路工人更为规范的职工身份。1950年6月,铁道部首先发布了全路机务、厂务、检车部门的《铁路工人职名等级技术标准(草案)》,明确工人职名均遵循此标准。此后,又陆续制定了其他部门的工人职名等级技术标准。1951年3月,铁道部公布了《铁路车站、列车段职工职名职掌及应具备的条件(草案)》,共包括90个直接办理运输的人员职名,这时的职工职名不但有运输工人,也开始有了站、段、厂长和管理人员。1951年6月,铁道部在明确运输基层单位职名之后,对铁道部、管理局、铁路分局的工作人员进行统一职名,发布了《制定铁路分局以上各级机构统一职名》的命令,共制定办公厅(室)、运输、机务、工务、电务、财务、材料、计划、人事、教育、劳资、卫生、统计、公安、总务、生计、监察、技术等18个部门的共用职名,共计350个。^⑦

①上海铁路局办公厅统计室《上海铁路管理局统计月报》,1949年10月。

②上海铁路工人运动史编写组《上海铁路工人运动史》,北京:中共党史出版社,1991年,第22页。

③上海铁路工人运动史编写组《上海铁路工人运动史》,第22页。

④上海铁路工人运动史编写组《上海铁路工人运动史》,第22页。

⑤《政务院接受中国搬运工会第一届代表大会关于设立搬运公司废除各地搬运事业中封建把持制度之建议的决定》,国务院法制办公室:《中华人民共和国法规汇编1949—1952》(第1卷),北京:中国法制出版社,2005年,第208页。

⑥《上海铁路志》编纂委员会《上海铁路志》,上海:上海社会科学院出版社,1999年,第313页。

⑦李鸿达主编《当代中国铁路劳动工资管理》,北京:中国铁道出版社,1996年,第95页。

上海铁路管理局在按照铁道部统一整顿职名的同时 相继修订一批旧式职名 为建立平等化、本土化的新型职工关系作出努力。例如 将旧社会蔑视某些劳动者的职名 如公役、差役、杂夫役、厨役、小工等改为各种员、工等; 将旧社会曾用于社会职业的各种“匠”,一律改称“工”。同时 特别注意修订一些日、俄等转译过来 但又不很适合中国习惯叫法的职名 如将各种夫、目改称各种工、长 将转辙工、轳钩工、号志工改称扳道员、制动员、连结员、信号工等。在 1951 年大体实现全路职名统一之后 铁道部还保证每年对职名的设立运用作局部调整 以更好地适应当时当地之需。

在作为新中国领导阶级的工人阶级内部 铁路工人具有自己相对独特的生态 而在领导阶级这一普适性的身份符号背后 个体与工种的差异却不可避免依然存在。从这个意义上讲 对职务名称的去污名化 既是规范制度的重要举措之一 更是依法为劳动者身份正名的过程 赋予原本在铁路系统内部处于底层的群体以合理、平等的地位和身份 对于新型劳动者和劳动关系的塑造至关重要。

与确定职工名称相辅相成的另一项重要举措是确定工人技术等级与工资标准。1950 年 2 月,《人民日报》发表社论指出 工资制度不仅不符合按劳分配的原则 而且大大妨碍着其他各种制度的统一。该社论强调指出,“以统一的、合理的、科学的制度 逐渐代替国民党遗留下来的混乱的、腐败的、不合理的制度 是当前管好企业所必须采取的一个重要步骤”^①。

此后 铁道部于 1951—1952 年在全路范围内进行了首次全面性工资改革。出于工资改革的需要 铁道部结合实际情况 除了颁布前文所述的《铁路工人职名等级技术标准(草案)》外 还相继公布了工务、电务养护等工人等级技术标准 以及电报、电话人员等所应具备的必要条件。待条件成熟后 铁道部又制定出当代中国第一部全路性的八级制工人技术标准 共有 12 类 105 个职名^② 随后在全国铁路部门中推广。上海铁路管理局下辖各单位结合线路实际 制定了本单位的等级技术标准与工资标准 并参照执行。

铁道部的这套标准系依照每种工人在生产过程中的分工与作用、技术繁简与熟练程度、劳动的轻重强弱等条件制定 共分为八个等级。各种职名的起始等级依其起码工作的需要、技术条件的高低以及培养的难易而定 不同工种职名的起级标准不同。各种工种职名的终级 须参照实际技术差别和工作需要的不同而确定。各工种技术标准的等级与工资等级线一一对应。^③

1951 年 铁道部《关于实行“铁路工资条例”的指示》指出“对已制定出技术标准的人员……工资等级的确定 必须以其技术标准作为尺度去衡量、评定 使其技术、工作与工资密切结合起来……评定时要严格掌握技术标准 这是定好等级、做到合理的基本条件。”^④此外 还以附件形式下发《铁路八级制技术工人职名等级评定办法》《铁路有线电报电话员职名等级评定办法》《铁路机务、检车段及工厂八级工人平均等级之规定》等文件 以此指导、规范全国各路合理评定工人等级、掌握升级幅度。

如果说职名的更新、统一、规范以及八级工资制的确立与实行 赋予了铁路职工以经济权利的话 那么职工代表大会制度的确立则从事实上赋予了职工以领导阶级的政治权利。1950 年 2 月 上海市总工会第一次代表大会作出决议 决定在上海铁路局机务段等八个国营单位“建立工厂管理委员会(以下简称“工厂委员会”)和工厂职工代表会议 帮助政府管理和改造原属国民党政府的官僚资本主义企业”^⑤。职工代表会议由职工推选代表组成 其职权主要有:(1) 听取和讨论管委会报告;(2) 检查管委会对工厂的经营管理及领导工作;(3) 对管委会提出批评和建议。职工代表大会是监督工厂委员会的工作 并对其提供建议。^⑥

1951 年 6 月 5—8 日 上海铁路管理局召开职工代表大会 出席会议的代表共 445 人^⑦,这是路局最早的

①《学会管理企业》,《人民日报》1950 年 2 月 7 日。

②李鸿达主编《当代中国铁路劳动工资管理》第 263 页。

③“应知”是指工人完成相应等级工作应具备的理论知识“应会”是指工人完成相应等级工作必须具备的技术能力和实际经验“工作实例”是指根据上述“应知”“应会”的要求 本工种该等级工人应完成的典型工作举例。

④李鸿达主编《当代中国铁路劳动工资管理》第 264 页。

⑤《上海工运志》编纂委员会《上海工运志》上海:上海社会科学院出版社,1997 年 第 631 页。

⑥《上海工运志》编纂委员会《上海工运志》第 631 页。

⑦陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》上海:上海铁路局工会(内部印行),1995 年 第 43 页。

职工代表大会。此后 路局每年召开 1—2 次职工代表大会 商讨全局的重大工作。路局所属的分局、站、段基层相继建立了职工代表大会制度。职工代表大会制度的确立 从制度上保障了职工作为新型劳动者的集体领导权 改变了既有的工厂内部的生态和生产者之间的关系。职工代表制度的推行 既是对职工个体的充分肯定 也使集体参与的热情得到了充分的发挥。由此 铁路职工从被动赋予领导阶级的身份开始转变为主动管理和参与 在被赋予说话权利的同时也初步实现了向领导阶级身份的转变。

二、扫盲运动与新气象的形成

新中国成立之初 上海铁路局职工中有文盲、半文盲 20896 人 占职工总数的 47.90%。^① 文化水平低下 在很大程度上制约了开展工人政治教育的成效 同时也在一定程度上制约了当代上海铁路事业的发展。为此 上海铁路管理局根据国家总体安排 开始有计划、有步骤地开展铁路职工扫盲识字运动。

从 1950 年开始 上海铁路管理局组织职工业余文化学校、职工扫盲班 着手开展职工扫盲运动。至 1950 年底,“全区有业余学校 42 所 572 班(包括家属妇女班) 兼专职教员 38 人 兼职教员 591 人 学员 13809 人 占职工总数的 34.3% 占文盲、半文盲的 66.8%”^②。1951 年 8 月 上海铁路管理局发出通知 要求各级工会立即组织 90% 以上的职工参加业余学习 自上而下订立扫盲计划。11 月 铁路系统掀起了扫盲运动的首次高潮 不少基层单位充分发挥群众的积极性 因陋就简 没有固定的专用校舍 就利用会议室和办公室 或借用铁路中小学校教室上课;没有专职教师 就抽调技术人员任教 想方设法完成铁道部下达的培训任务。教师采取专兼结合、以兼为主的原则与形式。

各级工会在党委领导下 运用各种形式广泛宣传扫盲的重大意义。扫盲运动得到了广大职工的积极响应 他们纷纷利用午休时间、饭后时间相互提问、相互学习。“文盲职工迅速形成了书本口袋装 到处是课堂 树枝当笔杆 地皮当纸张 随时随地学 分秒不能让的勤学苦练风气。”^③在此过程中 社会上原来的一些不良风气以及轻视学习、对学习文化知识的不正确理解和认识 如“宁愿背 19 斤货 不愿到课堂坐”“有文化的人没有出力的人挣钱多”“生产工作不参加扣工资 学习不参加没啥问题”^④等 均有所变化。调查显示 迟至 1951 年底 全区 18 所职工业余学校的 11882 名学员中 通过学习 识字最多的已达 1600 字 最少的达到 800 字 有 6500 人从文盲提高到半文盲程度 有 1000 多人从半文盲提高到初小毕业程度 有 120 人从高小提高到初中程度。在一年中 各地评选出模范教员 25 人 模范学员 83 人。^⑤

同时 各基层工会在识字运动中也取得了很大收获。至 1954 年 蚌埠铁路分局组织了 15387 名职工参加。其中 文盲 1048 人 高小 3595 人 初中 1374 人 其余为初小。全区有业余学校 56 所 专职教员 93 人 至 1955 年上半年 全区共扫除文盲、半文盲 13101 人 占解放时文盲的 43%。^⑥

至 1959 年 12 月 杭州铁路分局实现了党委确定的扫除文盲目标,“已扫除职工和合同工的文盲半文盲 545 人 占应扫盲总数的 92.7% 实现了党委的号召”^⑦。有的地方不仅扫除了文盲 还将部分职工的文化水平提升到初中阶段。如杭州铁路分局下辖的南星桥站,“目前职工总数的 6% 在高小预备班 56% 在高小班 38% 在初中班 实现了普及小学教育”^⑧。通过扫盲运动 上海铁路管理局青壮年文盲基本扫除。

随后 上海铁路局下属各单位又开展了“写万个字、读百本书、写几十篇文章”的活动。1953 年 各基层单位普遍开办职工业余学校。1955 年 上海地区设立扫盲和业余小学 11 所 分别承担路局机关、“红厦”地区各单位的的教学任务。1956 年 上海地区扫盲任务基本完成。1959 年 2 月 铁道部与中国铁路总工会联合发文 对

①《关于上海铁路管理局解放以来主要情况的综合资料》,上海档案馆藏 档案号: B7-2-99-1。

②陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第 83 页。

③《扫盲工作通报》,复旦大学当代中国社会生活资料中心馆藏 上海铁路局档案 档案号: 1959-008-0005。

④《坚持办学六年的职工业余学校》,复旦大学当代中国社会生活资料中心馆藏 上海铁路局档案 档案号: 1959-008-0011。

⑤陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第 83 页。

⑥陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第 83 页。

⑦《扫盲工作通报》。

⑧《坚持办学六年的职工业余学校》。

完成任务优秀和较好的单位给予表彰,上海铁路管理局名列其中。

扫盲运动的开展与推广,不仅普遍提高了职工的文化水平,更为职工的全方位素质提升奠定了一定基础。伴随着扫盲运动的深入,教学形式也开始多样化和个性化。如工务、电务部门根据冬季气候寒冷、出外作业减少的实际情况,组织职工参加冬学班。冬学班以学文化为主,同时进行政治思想、专业技术的学习。广大职工摘掉文盲的帽子后,生活面貌得到巨大改变。“以往喜欢上茶馆、坐酒店、到处求人写信、写请假条的文化落后面貌早已不存在了,一个人人能歌、能舞、能写、能画、能劳动的新气象正在该区开始萌芽。”^①

职工整体文化水平的提高,同时也有利于职工干部的培养和发现。例如,“工具厂厂长裘善高、党委委员杜松良和三个中心组长、七个生产班长都是从文盲提高到初中文化程度的”^②。管理干部脱盲后,管理水平得到了提高,同时也带动了其他职工的学习劲头。一些铁路职工在学习中提高了思想觉悟和政治素养,一大批优秀工人入党入团。同时,由于职工受到教育,能看懂规章和各项安全措施,“现在18个生产小组中,除了58年12月和今年3月新成立的六个小组外,有九个小组获得安全一千天以上的红旗,第六组已保持二千天以上无事故的光荣红旗称号”^③。

三、技术培训与新工人的成长

新中国成立之初,上海铁路管理局职工的文化层次参差不齐,普遍缺乏系统的理论和专业知识学习,在一定程度上限制了业务技能的全面提高。部分老职工虽具有丰富的生产实践经验,但理论基础先天薄弱,大多知其然不知其所以然。铁路职工特别是新工人的技术水平较低,极大阻碍了铁路事业的恢复与发展。针对职工中普遍存在的岗位技能欠缺、理论知识不系统、技术水平跟不上铁路事业发展步伐的状况,上海铁路管理局开展了多种形式的职工技能培训。

新中国成立前,除少数工种有师傅带徒弟形式的岗前教育外,没有培养职工后备队伍的组织和基地。新中国成立之初,职工教育主要是组织干部职工学习苏联和中长铁路经验,进行初级以上文化教育和技术业务培训,改善旧有的师徒关系,加强对新工人的教育与培养。1950年,路局和路局工会联合制定《师徒教学和职工教学技术合同暂行实施办法》,规定新工人入路后,先由基层单位或分局组织参加学习班,接受教育,经考试合格后签订师徒合同,并由基层单位召开群众性的拜师大会。合同期限主要工种按铁道部规定执行,其他工种按路局补充规定执行。学徒工的学习期分2—3年,熟练工种的熟练期多数为3个月、半年至1年。师徒合同期满,考试合格后方可解除合同,经定职后,上岗独立操作。^④

在融洽师徒关系、改进传统学徒制的基础上,上海铁路管理局还设立了专业部门管理职工的培训教育。1951年7月,上海铁路管理局成立教育处,内设普教科、技术教育科,普教科主要负责铁路职工子女的就学问题,技术教育科则负责职工技术培训。1954年,技术教育科改称职工教育科,人员编制定员4人。基层站、段也设有人事教育室或安全技术教育室,负责职工教育。1956年、1957年,各分局(办事处)也相继设立教育股,主管职工教育。教育机构的健全与完善,为顺利开展技术培训提供了有力保障。

上海铁路管理局的技术教育工作经历了一个逐渐完善的过程。在克服了“没目标、无方向,为教育而教育”和“无人负责”“自流”等不正确的办学思想后^⑤,铁路局为铁路恢复和建设之急需,因陋就简地相继开办不同教学内容的常设职工训练班。

在训练班的开办过程中,上海铁路管理局因材施教,针对特定人群、工种,有计划地组织小型专业培训班。

①《坚持办学六年的职工业余学校》。

②《坚持办学六年的职工业余学校》。

③《坚持办学六年的职工业余学校》。

④上海铁路局志编委会《上海铁路局志》北京:中国铁道出版社,2005年,第955页。

⑤参见应培(时任上海铁路局教育处处长)《一九五四年以来教育工作情况及今年工作的意见》,林岩《上海铁路管理局局长林岩同志于一月二十九日在上海铁路管理局学习苏联中长先进经验交流会上的报告》。两材料均选自《上海铁路管理局学习苏联、学习中长先进经验交流会本局负责同志报告来宾指示及其他会议资料》(1954年12月)。

如 1950 年利用闲散房屋 陆续在养路(在上海中华路)、运输(在上海横浜路)、机务(在常州)、电务(在上海虬江路民德路)、财务(在上海新疆路) 等工种常设职工训练班 教学与管理分别由路局有关业务处室负责。这种训练班往往开班时间不长 3 天、5 天、10 天、20 天均可开设; 录取人数也没有特定要求 5 人、10 人、20 人均可开班。授课时, 一般请先进工作者口头介绍自己的先进工作经验 随后以示范实作的方式将经验传授给其他学员。这样办学 既节省经费 也能够更好地适应职工业余学习的特点。学习内容机动、要求具体、目的明确 只为切实解决生产上的关键问题 因之效果比较明显。相关调查显示 1950 年 仅局办运输训练班就培训运转车长、值班员 750 人; 1951 年 局办训练班 58 期 轮训各类生产骨干 2797 人; 1953 年 培训 3505 人; 1950—1955 年 全局开班 480 多期 培训 21240 人次。^① 通过此次培训 工人的技能和效率得到了明显提高 如“浦口车辆段、上海货修段所举办的刮瓦作业训练班 日期只有 7 天到 10 天 人数不超过 15 人 学习内容着重在刮瓦作业上 辅助一些必要的轴箱油润常识 效果很好。学习后每刮一块瓦的时间均有缩短。据浦口车辆段的检查 原来刮一块瓦需 35 分钟左右 学习后降低到 10 分钟左右 大大提高了劳动效率”^②。电务处举办的学习电气路牌闭塞机的短期训练班 上海分局举办的作业计划训练班 南京电务段举办的磁石电话机学习班、信号选别器及闭塞机学习班等 同样颇具成效。

1953 年以后 在各类常设职工训练班的基础上 上海铁路管理局又陆续开办职工学校、职工中等专业学校。如为了解决全局机车乘务、检修人员紧缺矛盾 于 1951 年 9 月建成常州司机养成所 从社会青年中招收学员 以培养合格的蒸汽机车乘务、检修人员为目标 学制一年至一年半 半年实习 学成结业后分至各机务段; 在苏州建成上海铁路电信信号学校 设有铁道有线通信、铁道信号、自动控制和远程控制专业 培养电信人才。再如 以“大量培养、轮训初级的管理技术人员 给以短期的政治上和业务上的初步训练”^③为方针 建成戚墅堰机车车辆职工学校 配备专门人员对职工进行文化知识和专业技术教育。1954 年初 在苏州创办职工学校, “共培养各类技术工人 1140 人次 占全部脱产训练完成人数的 47.5%”^④。通过对司机、行车调度员、检车工人等技术工人的技能培养 大大提高了其业务水平和工作能力。

除了举办培训班以提高职工技术水平外 上海铁路管理局各单位还针对铁路运输生产中的薄弱环节 有计划地开展在岗职工培训。路局、分局、基层单位分别制定职工教育规划和年度计划 并列入生产财务计划, 进行定期检查、总结、交流介绍典型经验。1956 年 4 月 路局颁布《各行车工种和有关人员学习范围》规定了车务、商务、客运、机务、车辆、电务、工务、工程部门有关人员岗位技术培训范围, “每年有计划地组织职工岗位技术培训 200 多期 培训职工 2000—3000 人”^⑤ 效果斐然。

四、政治教育与新觉悟的养成

对新型社会主义劳动者的培养 除了要在制度层面予以规范和保障 更需要在人的层面施行教育。而对于铁路职工而言 在普及文化知识、提高专业技术能力的前提下 培养其作为领导阶级的新觉悟显得尤为重要。新中国成立之初 上海铁路管理局在人事处内设教育科 除了负责工人的技术培训外 还专门针对铁路职工的思想教育开展工作。这一时期 上海铁路管理局对于职工的政治教育始终与新中国各项政治运动与实际工作密切结合起来 其核心在于强化铁路职工的觉悟 培养职工的主人翁意识 并激发他们支援解放、恢复铁路营运的工作热情。

新中国成立之初 上海铁路管理局对职工的接管与改造几乎同时进行 内容主要包括: 慰劳解放军及捐献; 克服困难 维持生产 支援大军南下; 组织职工读报学时事; 中苏友好; 宣传学习《惩治反革命条例》镇压反

①上海铁路局志编委会《上海铁路局志》第 940 页。

②应培《一九五四年以来教育工作情况及今年工作的意见》。

③铁道部《铁道部职工学校教育实施规程》转引自中国铁道学会教育委员会《中国铁路教育史(1949—2000)》成都: 西南交通大学出版社, 2007 年 第 518 页。

④应培《一九五四年以来教育工作情况及今年工作的意见》。

⑤上海铁路局志编委会《上海铁路局志》第 957 页。

革命;民主改革;抗美援朝;保卫世界和平等。^① 具体而言,教育活动分为军事接管和民主改革两个时期。前者始自1949年5月上海解放到1950年初军代表制取消为止,该阶段着重进行政治思想的启蒙教育;后者从军代表制被取消至1952年铁道部决定开展“满载、超轴、五百公里运动”为止,内容主要是以生产为中心,实行管理民主化,在召开职工代表会议、建立工厂管理委员会、吸收工人参加管理等一系列活动中,用上大课的方式组织职工学习《华北人民政府建立工代会管委会实施条例》《怎样组织工厂管理委员会》《召开职工代表会议的原则》等文件,提高职工的阶级觉悟与主人翁意识。

在以爱国主义为核心的教育活动中,职工的思想觉悟、技术水平、生产积极性均有所提高,劳动积极性得到了有效提升。例如,蚌埠铁路分局铁路职工在接受了中国共产党的接管政策、教育之后发生了显著变化,“在短短的五个月时间内,修复铁路504.5公里,桥梁49座,有力支援了解放战争”^②。

除了结合政治运动对职工进行普遍教育之外,上海铁路管理局还根据铁路线路较为分散的特点,集中训练了一批政治教员,成立线路工人政治教育先锋队,有针对性地分赴各线路巡回教育。例如,1951年12月,区工会在局管内配备专职政治教员30人,以完成集中训练、巡回宣教的任务^③。在建立临时性的政治教育团体、机构的基础上,1952年下半年,上海铁路管理局及各下属单位普遍建立业余党校,开展系统的政治教育。据统计,“全区业余党校16所,共办17期,学员10724人,连同短期党训班,总计19978人受到了系统的共产主义与有关共产党的教育,加上现场各单位的业余政治学校、轮训班、政治课、党课,全局36000余职工中,至少有80%接受了共产主义教育”^④。

1953年10月,中共中央公布过渡时期总路线,上海铁路区工会运用报告、座谈、讨论及提保证书、参观展览等方式,学习、宣传总路线与国家经济建设的成绩,并进行以“继续加强抗美援朝和积极支持总路线建设”为主要内容的爱国主义政治思想教育运动。全局各单位共举行群众性报告676次,有99003人(次)听了报告;共举行各种座谈会358次,参加座谈的1194人。^⑤

从1953年9月到1955年3月,线路工人政治教育先锋队循环向全区沿线职工进行系统的共产主义和过渡时期总路线的教育。1955年3月,上海铁路管理局在上海铁路区工会宣传部下设队部,将全部专职政治辅导员编入,建立经常性的学习制度,专门负责沿线工人的政治教育,向职工进行时事政治、铁路政策、共产主义、宪法草案等教育,使全区职工每半个月均可受到一次政治教育,“使每条线路受教育的职工面均在95%以上,基本上消灭了空白”^⑥。

贯穿于新中国初期各项政治运动中的政治教育,并未脱离其他工作而单独存在。相反,政治教育作为红线,将恢复生产与教育工人紧密结合起来,从而在最大程度上适应了新中国成立初期的政治工作和生产任务。实际上,开展政治教育只是途径而非目的,让铁路职工能在此过程中发自内心地依然接受和赞同乃至支持、拥护新生的人民政权,对自身所担负的阶级使命有所体悟、有所担当,才是题中应有之义。

五、结 语

1949年7月9日,毛泽东在题为《依靠群众办好铁路建设事业》的讲话中指出:“过去,我们是无产阶级,什么‘产’都没有……今天,我们个人没有‘产’,但我们有了国家,有了群众,有了干部,有了工程师……只要我们依靠群众,就有力量,就能够修好铁路。”随后,他进一步解释道:“我们主要依靠群众,就是工人、工程师等一切有用的人。我们要依靠群众,要依靠下层群众,这是基本的;但同时也要依靠各级领导,没有领导也是不

① 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79页。

② 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79页。

③ 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79页。

④ 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79—80页。

⑤ 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79页。

⑥ 陈亨豪、曹建国主编《上海铁路局工会志》第79页。

行的。我们两者都要依靠。”^①

自人民政权接管铁路之日起,中国的铁路建设事业始终践行着毛泽东所提出的“两个依靠”。新中国成立之初,包括上海铁路管理局在内的全国所有铁路企业性质转变为社会主义全民所有制企业,此后无论是制度变革、职业和文化培训还是思想政治教育,均是在领导决策和铁路职工的互动中才得以推进。上海市铁路管理局的案例表明,制度、思想、身份等多重因素影响新型社会主义劳动者的塑造,而培育一支具有新型革命精神的铁路职工队伍,则意味着当代中国工人阶级走向了新生。

以新中国最初十年的历史变迁视角重新审视工人阶级所面临的历史境遇与挑战,不难发现,在当代中国历史语境下,工人阶级这一政治名词本身所包含的正当性与优越性,在新中国百废待兴、百业待举的伟大实践中必须紧紧依靠“深入广泛地教育工人”和“组织工人”才有可能实现。^② 新中国对于工人阶级在文化、技术、意识形态三个层次的教育几乎贯穿于各个历史阶段,也基本上构成了中国共产党对于新工人阶级的全部设计和构想。

从更宏观的角度上说,新中国致力于将一切社会成员都教育成为“有社会主义觉悟的有文化的劳动者”^③——新的工人阶级,不仅对社会主义新人的培养具有典型示范作用,同时也是新中国在如何形塑具有普适意义的社会主义新型劳动者所作的有效尝试。从这个意义上讲,掌握了现代社会先进文化和科学技术,兼有社会主义理想和道德的一代新人,不仅是无产阶级革命的历史产物,更是适应新中国经济社会全面发展需要,构建现代工业产业体系的中坚力量。

The Shaping of New Socialist Workers in the Early Days of the Founding of New China ——A Case Study of Shanghai Railway Administration

FU Qing-hai

(School of Marxism, Shanghai Business School, Shanghai 201400, China)

Abstract: After the founding of New China, with the transformation of bureaucratic capitalist enterprises into socialist enterprises owned by the whole people, the identity of enterprise employees also change fundamentally, from selling labor force to a member of the leading class of New China. However, the process from passively obtaining the identity of the leading class to truly establishing the sense of ownership and recognizing the leadership and consciousness of the Communist Party of China is not achieved overnight. Analyzing the ideological and political education, literacy and cultural education, vocational skill training and participation in democratic management of railway workers made by Shanghai Railway Administration can show the shaping model of new socialist workers with identity, system and consciousness in the early days of the founding of New China from the micro level.

Key Words: New China; new socialist workers; Shanghai Railway Administration; workers

[责任编辑: 把增强]

^①毛泽东《依靠群众办好铁路建设事业》,中共中央文献研究室、中央档案馆《建党以来重要文献选编(一九二一至一九四九)》(第26册),北京:中央文献出版社,2011年,第555、556页。

^②《关于城市工作的几个问题》,《刘少奇选集》(上卷),北京:人民出版社,1981年,第421页。

^③毛泽东《关于正确处理人民内部矛盾的问题》(1957年2月27日),《建国以来毛泽东文稿》(第6册),北京:中央文献出版社,1992年,第340页。