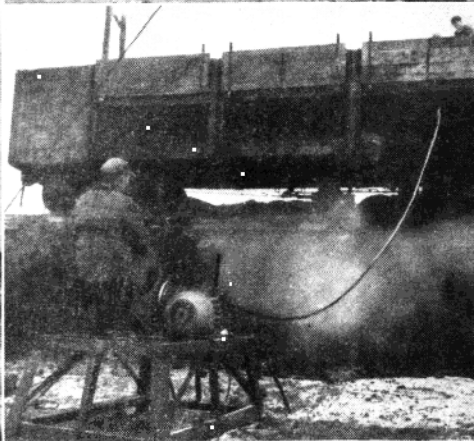
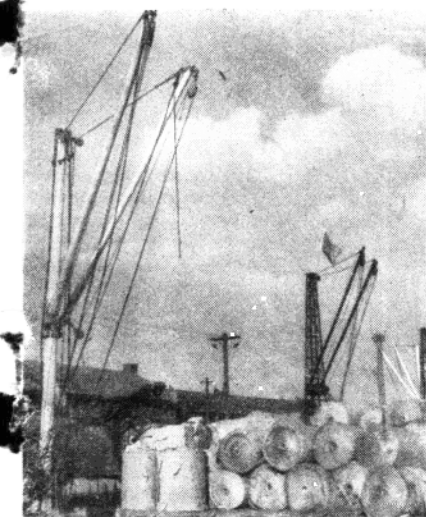
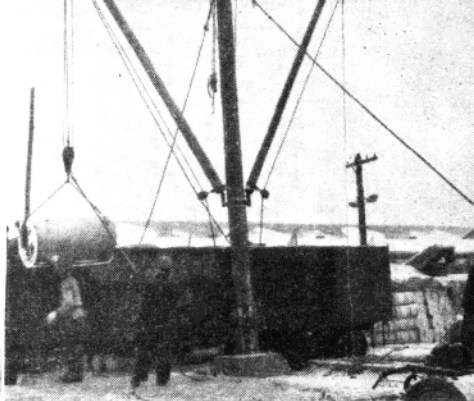


天 津 現 場 會 議

裝卸搬運“一條龍” 技術革命經驗

人民鐵道出版社

天津站西貨場吊杆“成林”正在
进行吊杆作业 ⇨

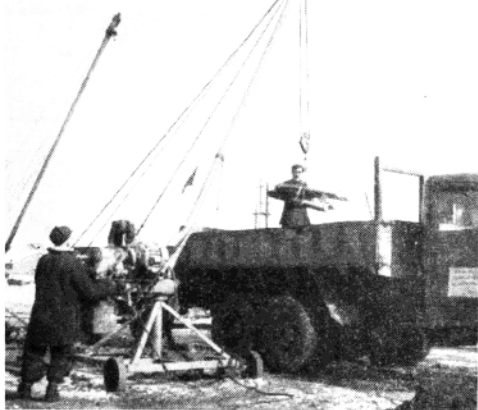


低貨位和电鏟配套，
正在进行卸煤。



竹板输送机装棉紗包

一个人操作“少先吊”就可以把鋼錠裝到汽車上去。



蟹爪输送机自动将煤裝到汽車。



用“溜子”卸生鉄。

电动崩子正在卸元木。



目 录

前 言

欢 迎 詞 河北省副省长 張明河 (3)

抓紧当前的关键——大搞厂矿办运输和

装卸搬运的技术革新 交通部部長 王首道 (6)

高速度实现装卸搬运机械化、半机械化的紅旗

..... 铁道部副部长 余光生 (18)

向装卸机械化迈进 人民日报社論 (23)

推广天津装卸机械化的經驗 河北日报社論 (27)

加速实现全市装卸搬运机械化半机械化

..... 天津市交通運輸委员会副主任 苏 明 (31)

加强党的领导,放手发动群众,大搞

装卸机械化、半机械化 中共天津铁路办事处委员会 (44)

天津市高速度实现装卸机械化和半机械化的經驗

..... 中共天津市交通委员会 (57)

大搞技术革命,大挖运输潜力

..... 中共天津市紅桥区委员会 (66)

盛开协作之花,磊結运输之果

..... 中共天津市河北区委员会 (74)

厂办运输“一网五化” 天津市第一面粉厂 (78)

实现元木装卸搬运机械化和連續化

..... 天津市邵公庄木材经营处 (87)

棉花包与肩膀头分家 天津市原棉一庫 (93)

迅速从笨重体力劳动中解放出来

..... 中共天津軍粮城机米厂委员会 (104)

唐山市厂矿办运输的經驗 唐山市交通運輸委员会 (118)

唐山鋼厂运输工作改变了面貌 唐山鋼厂 (137)

大抓場内运输,高速度实现运输“四化”

..... 中共張庄鉄矿委员会 (135)

天津市紅桥区北仓人民公社天穆村生产大队实现

运输机械化情况介紹 中共天穆村人民公社委员会 (141)

前 言

今年1月15日至21日，铁道部和交通部在天津联合召开了一个全国性的现场会议，推广天津市大搞装卸、搬运技术革命的經驗。天津市从1959年12月开始，在短短的一个月內，就使铁路貨場、市內搬运、港口碼頭、工厂企业和人民公社等六十多个单位，基本上实现了装卸、搬运机械化、半机械化。铁路装卸、搬运机械化、半机械化水平由过去的50%提高到90%，市內运输由9%提高到90%。装卸效率铁路提高30%，市內运输提高一倍多。

天津市实现装卸搬运机械化、半机械化的特点是时间短、收获大，是高速发展、大面积丰收。它的基本特点是“两条腿”，“一条龙”。

天津經驗告訴我們：只有坚决贯彻因地制宜，因材制宜，因物制宜，能洋则洋，不能洋则土，土洋结合，从土到洋，洋土并举，两条腿走路的方针，才能保证装卸搬运机械化、半机械化的高速发展。

“一条龙”技术革命大协作是天津經驗的独特点。这种协作在組織上由彼此协商发展到以区为单位，成立技术革命办公室，統一领导，統一计划，統一制造；在范围上，由系統內部及运输部門間扩大到工业、商业、基建等部門；在內容上由单纯的材料互通有无，发展到人力、技术、制造和使用上的互相支援。

天津市的經驗，为全国实现装卸搬运机械化、半机械化树立了典范，提供了宝贵的經驗，它具有普遍的指导意义，是当前全国装卸搬运机械化、半机械化的一面红旗。铁道部

和交通部决定将这一經驗在全国交通运输、工矿企业、人民公社等单位全面推广。为了使有关部門能系統地交流天津經驗，我們把这次現場會議的材料，汇编成冊，供有关部門学习、参考，以便在全国范围内，在实现装卸搬运机械化、半机械化方面，出现一个崭新的局面，把运输工作从现有的水平进一步提高。

欢 迎 詞

河北省副省长 張明河

同志們：

今天中央鐵道部、交通部在天津联合召开交通運輸和工厂企业搬运装卸技术革新和技术革命現場會議，我們非常高兴。我代表中共河北省委、河北省人民委员会向大家問好，并且热烈地欢迎大家到天津来参加这次會議。

天津市从1959年第四季度开始，全面开展并实现了机械化、半机械化为中心的技术革新和技术革命运动。在全省交通工作会议以后，又突出地抓住了装卸搬运这一环节，在短短的时间內，有步骤地实现了若干主要車站貨場和一部分工厂企业的装卸搬运机械化、半机械化，成績是很显著的。但是和整个革命事业的要求比起来，和工作的需要比起来，还差得很远，同时在实际工作当中也存在着很多的缺点；現有的一些經驗，也是很初步的。希望中央以及全国各地来参加會議的同志，在听了天津市的介紹、参观了市区的一些装卸搬运技术革新現場作业以后，毫不客气的提出批評，以便改进我們的工作。

装卸搬运的技术革命，确是当前交通運輸方面的一项重要任务。1958年大跃进以来，河北省和全国各地一样，工农业生产发展很快。1958年以前河北省的經濟虽然比解放以前有了很大的发展，但还是一个手无寸鉄，粮食不足的省分。經過1958年和1959年的大跃进，到1959年的工农业生产总值比1959年提高了113.89%，生鉄的产量已达到日产8,000吨

以上，这样就不但供应了我省日益增长的炼鋼、鑄鉄的需要，而且还能够外調生鉄；1959年粮食产量已达到了本省（不包括天津市）自給的程度，改变了历史上的缺粮省的面貌。工农业生产大跃进，交通运输工作也得到了大发展。这两年来我們大搞交通运输的羣众运动，大量的修建鉄路专用綫，进行交通运输的技术革新和技术革命，努力改进运输組織工作，提高了运输效率，交通运输工作胜利地保证了工农业生产的大跃进，完成了艰巨而光荣的任务。1959年全省完成的运输量与1957年相比：鉄路增长 95.6%；公路增长了 120.45%；水运增长了 102.77%，这也是一个巨大的跃进。进入1960年，各方面的形势都非常之好，一月上旬鋼鉄、煤炭、交通运输的各项指标都超额完成了计划，实现了开门红。1960年肯定地说又是一个大跃进，交通运输量的增长，也决不是百分之几或者十几的事情，而是百分之二十几、三十几，以至更多。因此很明显地看到，交通运输业，在整个国民经济中是一个突出的薄弱环节，如果运输能力不能很快地加强起来，就会影响到繼續跃进。在1959年12月初，省委、省人委联合召开了交通工作会议，确定把交通运输工作，当作当前的一项重要关键来抓，并且把技术革新和技术革命，作为今后交通运输工作的主要内容之一，尤其是把实现装卸搬运的机械化、半机械化，列为当前三四个内技术革新、技术革命的突出重点。

装卸搬运工作，用的劳动力多、效率低、重体力劳动多，这是不适应社会主义的生产要求的，必须进行彻底的技术革命。車船窩在两头，因此这又是挖掘运输潜力的重要措施。1958年在保定，中央交通部召开过一次装卸机械化、半机械化的現場会议，接着我們又在高碑店开了一次推广高站台和人民公社办装卸的現場会议。1959年3月我們曾經在全

省交通會議上提出了裝卸和短途運輸是交通運輸工作的兩個薄弱環節。這幾次會議以後，各地都做了許多工作，在鐵路沿綫中間站大部分修起了高站台。保定、唐山等地裝卸搬運在機械化和半機械化上都有了很大發展。但是形勢的發展非常快，從今天來看過去的裝卸技術革命運動規模還是比較小，聲勢也不夠大。繼續採取這種速度來進行裝卸搬運的技術革新和技術革命，顯然是不夠的。特別是在重點廠礦專用綫，廠礦內部，運輸和汽車馬車裝卸量比較集中的地方，必須集中力量，迅速地進行技術改造。這是交通運輸工作關鍵中的關鍵。這次天津市的經驗很好，他們打破了常規，在黨委的統一領導下，政治掛帥，廣泛地發動羣眾，土洋結合，自力更生，大搞協作，長計劃短安排，一方面集中優勢兵力重點突破；另一方面是全面發動人民公社、廠礦企業各行各業都辦運輸，因此使重點和一般很好的結合起來，實現了裝卸搬運機械化和半機械化的高速度發展。以天津站西貨場來說，在短短的十天時間里，鐵路的裝卸機械化、半機械化程度由30%以上提高到95%以上；汽車、馬車的裝卸機械化、半機械化程度由9%提高到90%，這樣的速度是打破了一般的常規的，這的確是大躍進。

我們認為天津市大搞裝卸搬運技術革新、技術革命的經驗，十分豐富，有相當重要的意義，不僅在裝卸搬運的技術革新、技術革命方面已取得了成就，而且應該把他們這種自力更生，大搞協作實現技術革新、技術革命的精神，推廣到其他地區，其他方面去。1959年年底，省里已在天津開了一次現場會議，今天中央兩部又在這里開會，對天津市以及河北省都是一個極大的鼓舞和推動，我們要求天津市和全省其他地區，都必須鼓足干劲、力爭上游；做出更大的成績，來回答中央和各省市同志們的鼓勵和關懷。

1960年我們在交通運輸方面準備主要抓三件事情。第一是政治挂帥，繼續反右傾、鼓干劲，加強黨的領導，充分發動羣眾，不斷地掀起全黨全民辦運輸的高潮。第二，開展以技術革新、技術革命為中心的羣眾運動，貫徹兩條腿走路的方針，大搞交通建設。第三，抓一條龍運輸大協作。

我們要求不斷地提高交通運輸部門全體幹部和職工的思想覺悟和業務水平來適應工作發展的需要。技術革新、技術革命運動的發展，要求在運輸組織工作上，各種制度上帶來一系列的改革，而一條龍運輸大協作，又推動技術革新、技術革命運動的發展。政治挂帥是靈魂。這樣就可以使交通運輸工作再來一次空前大發展，很快地趕上形勢的需要。

在黨中央和毛主席的英明領導下，河北省正和全國各地一樣，開展轟轟烈烈的增產節約運動，我們有充分的信心實現1960年的繼續躍進，我們要和各兄弟省、市、自治區開展友誼競賽，互相學習、互相幫助、取長補短、共同提高，更快地把我國建成一個具有現代工業、現代農業、現代科學文化的偉大的社會主義國家。

最後，祝這次會議勝利和全體同志身體健康。

抓緊當前的關鍵——大搞廠礦辦

運輸和裝卸搬運的技術革新

交通部王首道部長的講話記錄摘要

同志們：

鐵道部和交通部在天津聯合召開的交通運輸、廠礦企業裝卸搬運技術革新現場會議，是繼續貫徹一條龍運輸大協作，大搞交通建設，大搞交通企業技術革新羣眾運動的新的發展，也是貫徹1959年12月份召開的全國運輸會議所決定的

一个重要内容。厂矿企业办运输，厂矿企业大搞装卸搬运技术革新，这不仅是解决短途运输薄弱环节的一个重要方面，同时对促进工业生产有极其重要的作用。我们选择了这样的主题，和铁道部联合召开这样一个带有全国性意义的会议，并有全国各省市自治区交通运输部门和中央各个经济部门代表参加，就足以说明这次会议的重要性了。

这次会议是在河北省省委、省人委、天津市委、市人委的支持与协助下召开的，他们给予了会议热情的帮助和各方面的便利，我代表交通部表示热忱的感谢。同时河北省天津市、唐山专区的有关厂矿企业部门在这方面提供许多宝贵的经验，给这次会议创造了有利因素。我在此对各个先进企业单位和代表，表示祝贺和感谢。

(一)

1959年，在党的八届八中全会反右倾、鼓干劲的号召下，经过全国人民的努力，实现了国民经济的继续大跃进。在国家建设的各个方面，都取得了辉煌的成就。经过1958和1959年两年的连续大跃进，我国国民经济第二个五年计划中规定的钢、煤、粮、棉等一些主要指标，在去年都已经完成或者超额完成。从交通运输事业来看，也同其他的部门一样，取得了巨大的成绩。1959年地方交通货物运量提前一个月超额完成全年计划，比1958年增长77%。根据各地运输指挥部的报告，在短途运输战线上，1959年12月份完成的货物运输量，将近三亿吨，突破了地方交通有史以来月运量的最高水平。

目前国家的政治和经济都展现出大好的形势。今年各地在去年继续大跃进的基础上，各个生产战线纷纷喜报开门红，广大职工向党提出了月月红、红到底的保证。轰轰烈烈的

羣众性的增产节约运动正在各地蓬勃开展,生产捷报频传,并且改变了过去的“常规”,在年度刚开始的时候,就在全中国范围内出现了一个声势浩大的增产节约新高潮。交通运输方面,年初开门红喜报雪片飞来。从元旦到十日,全国短途运输战线上,累计完成 10200 万吨,创旬度货运量最高水平,突破了日运量 1000 万吨的大关。有 15 个省、市、自治区实现了开门红,日运量比上月份平均日运量增长 2 ~ 39%。广西、广东、宁夏、河南、湖北等 5 个省、区领先,增长的幅度都在 20% 以上。

根据 1960 年国民经济计划的安排,交通运输方面的任务是十分繁重的,从当前的形势来看,国民经济的各项计划指标,都有可能大大超过,是继续跃进的一年,将会使我国国民经济有计划高速度的发展,这就给运输战线上带来了光荣而又艰巨的任务。为了适应工农业跃进发展的需要,必须继续在交通运输部门大搞群众运动,挖掘运输潜力。必须坚决贯彻“两条腿走路”的方针,在各级党委的统一领导下,在人民公社和厂矿企业掀起一个大搞交通建设,大搞搬运装卸技术革新的群众运动高潮,以充分挖掘运输潜力。必须保证完成国民经济今年继续跃进对交通运输所提出的艰巨而光荣的任务。

(二)

自中央号召在全国范围内开展以技术革新和技术革命为中心的增产节约运动以来,各地工矿企业在发动群众大闹技术革新的过程中,都十分重视解决搬运装卸这个薄弱环节。这是因为一方面由于搬运装卸工作占用的劳动力多,劳动强度大,有些操作很不安全,群众迫切要求解决;另一方面也因为搬运装卸是厂矿企业生产过程的重要组成部分,生产一再跃进,搬运装卸工作跟不上去,已经成为生产发展的障

碍，生产愈是跃进，愈益觉得非解决不可。由此可见，厂矿企业在抓生产的同时，必须抓好运输和厂内的搬运装卸工作。这是因为厂矿办运输包括把原材料和燃料运到车间以及厂矿企业在生产过程中的全部运输作业，它联系着厂内各个生产车间和厂外各个车站码头，如果运输发生脱节或不均衡的现象，就会直接影响厂矿企业的生产。反过来说，如果厂矿交通条件好，厂矿内部运输效率高，也会促进生产的发展。如天津市第一面粉厂大搞技术革新，在厂内安装了由铁路专用线到麦井的皮带运输机后，每小时能运小麦80吨进入机器，10小时完成全日的运输任务，使生产加番得到可靠的保证。同时，厂矿内部运输与专业运输有着十分密切不可分割的联系。如有些原料要在厂内由运输工具直接运到车间，或者成品在厂内由车间直接搬装到车船上去，因此，厂矿内部运输必须与专业运输很好配合，不然就会妨碍生产的正常进行，或者造成草船等装、等卸，影响运输。如天津市第一面粉厂生产加番后，由于粮食周转量大、库容小、小麦进机时间长，在任务紧迫时，就曾积压了木船70多只，汽车30多辆。

由于运输在工矿企业，特别是在矿山生产作业中占的比重很大，搬运装卸工作搞得好坏，是影响产品成本高低、劳动力占用多少、产量能否提高的主要因素。因此，运输成了企业经营管理工作上的中心环节。如目前小窑煤矿内部搬运装卸占用的劳动力，一般占厂矿总劳动力的40~60%。唐山张庄铁矿大搞技术革新，修建高站台，实现矿区轨道化，用土矿车运输以后，减少了30部马车，日运量由3000吨上升到7000吨，1960年1月1日猛增至日产15000吨，每日并节省运输费用12700余元。

十分明显，办好厂矿内的搬运装卸工作，特别是大搞技

术革新，不但可以加速专业运输工具的周转，为社会增加运力，而且可以解放出大量的劳动力，支援工农业生产。同时也是搞好厂矿本身生产，降低产品成本，保证产量不断提高的重要关键。唐山钢厂过去使用 240 部马车从事厂内搬运，由于场地窄、运距短、道路不好，效率很低，积压了大量钢渣运不出去，1959 年 6 月曾经因为车间被钢渣堵塞，停产 3 天，自从厂内建立运输组织和铺设轻便轨道以后，不但清除了积存的钢渣，还减少了 230 部马车。这个事实有力地说明了为什么厂矿办运输是当前迫切需要做好的一项重要工作。至于有些厂矿，虽然有机械化的生产设备，而厂内搬运装卸却仍旧采用了体力劳动的落后方式，产量成倍增长之后，运输与生产不相适应的现象更为突出，即使有大量的劳动力和运输工具来为它们从事搬运装卸，也因场地狭窄，容纳不下，施展不开。这种厂矿就更加需要大搞技术革新和技术革命，迅速改变厂内的运输和装卸工作的面貌。

厂矿办好运输工作有没有可能呢？答复是肯定的。因为目前具备了許多有利的条件。首先，自大跃进以来，运输在生产上所起的作用，已经越来越明显地表现出来，各级党委都把运输工作提到重要的议事日程上来。各地在当地党委的统一领导下，自上而下地条条与块块密切结合起来，共同解决运输问题。如河北省委指出工、农、商业部门都必须把办好运输当作是自己的本行业、本身应尽的责任。这就为办好运输工作提供了最有利的条件。其次，经过反右倾的斗争，广大干部和职工都提高了社会主义觉悟，通过大搞技术革新和技术革命，解决了許多运输上的关键问题，同时由于大兴协作之风，过去厂矿和运输部门经常互相埋怨，现在则拧成了一股绳，克服了本位主义思想和企业不管运输、运输不问生产的现象。第三，新建或扩建的厂矿大都注意了厂内的搬

运問題，把运输列入整个规划之内，生产加了番，搬运装卸工人和使用的运输工具反而减少，不但保证了厂内运输畅通无阻，还解放了大量的人力和运输工具，为社会提供了新的装卸和搬运力量。此外，厂矿搬运装卸的物资品种和运输的点线，比较单纯和固定，一般厂矿本身都有一定的技术力量和修造设备，人力、物力也较为充足。因此，厂矿办运输，在开展技术革命，加强交通建设和改进运输组织工作等方面都具备着有利的条件。

厂矿办运输在生产大跃进之后显得更为迫切需要。自1959年12月全国运输会议强调这一问题之后，更引起各地党委重视了这一工作，在当地党委的统一领导下，许多部门已开始行动起来。河北省就是行动较早、进展较快的一个。特别是天津、唐山两市在各级党委的领导下，已经形成了一个条条块块相结合、自上而下齐动手、交通厂矿大协作，以技术革新和技术革命为中心的厂矿办运输的群众运动。他们在各个生产系统中都培养了典型，树立了标兵，从而取得大面积的丰收。特别在装卸这一薄弱环节上，突出地解决了“窝在两头”的问题，大大加速了车辆的周转，缓和了劳动力的紧张现象，使工厂、运输出现新的局面。如唐山市交通局货运汽车平均车吨月产达到万吨公里以上，夺得了全省汽车运输红旗，并正在向车吨月产双万吨公里迈进。他们所以能够取得这样的成绩，是与厂矿大搞技术革新，改进搬运装卸工作，提高车辆周转分不开的。

(三)

河北省厂矿企业装卸搬运技术革新的经验，不仅说明由于近代化的生产和落后的运输方式不相适应，厂矿内部搬运装卸占用了很大一部分劳动力，劳动强度高，突破这一薄

弱环节来提高劳动生产率，大有潜力可挖。更重要的是，它集中地说明了，厂矿企业和运输部门都必须具有一个完整的生产观念，这就是要在抓生产的同时必须抓运输，运输要保证生产的发展。因为运输是生产过程在流通范围内的继续，它是整个生产过程不可缺少的一个重要环节。任何厂矿企业的产品，不论它的产品直接作为商品投入消费领域或是在生产过程中产品从一个车间转移另一个车间的生产过程中，都是取决于交通运输这一手段的。由此可见，运输本身就是生产，马克思就曾说过运输是第四个生产部门。要生产就离不开运输。

正是由于这种关系，厂矿企业和运输部门的目的都是为了共同发展生产，所以就能够打破那种片面的本位主义观点，从而树立完整的统一的生产观点。产、运、销“一条龙”大协作就是在这种完整的生产观点的基础上发展起来的。它是政治挂帅的产物，是大跃进的产物，是群众运动的产物，是高度的共产主义风格的表现，是党的总路线在交通运输战线上结出的硕果。

厂矿办运输，也是产、运、销一条龙大协作在工矿企业内部的具体发展。任何厂矿企业从发展生产的整体观念来看，不仅要办好厂矿企业内部的运输，把它当作是发展生产一个必不可少的组织部分，而且也要把厂矿企业联接外部交通干线的运输办好。如果各自片面地强调一个部门的所谓“经济核算”，不积极地建设自己的运输系统，不加强搬运装卸工作，不改善厂矿企业的交通条件，其结果，对生产是不利的，会妨碍生产的发展，因而也不是完整的经济核算。

河北省在1959年大跃进中，创造了产、运、销一条龙大协作的经验，现在很快要实现“龙化全省”。这一经验目前已在全国各地开花结果，并有了新的发展，在全国各地出现

多种形式的大大小的“龙”，到处谈“龙”，坐下想“龙”，真是“羣龙飞舞”，将有龙化全国的趋势。党中央非常重视这一經驗，已轉发铁道部和交通部党组关于一条龙大协作的报告，这个經驗所以宝贵，是因为它解决了多年来长期存在于产、运、銷三者之間的一些不协调现象，它在党的领导下，用共产主义思想风格武装了我们自己，大破本位主义，立共产主义，把困难留给自己，把方便给别人，从而，提高了运输能力，加速了車船和物资的週轉，同时大大地促进了生产。完全符合党的总路线多快好省的要求，也正如党所指导我们的，在社会主义社会生产关系中发生一些不协调的问题，是可以加强党的领导和政治思想工作予以解决的。

这一經驗的发展，促使了运输上的生产关系进行了一次革命，打破了许多束缚运输生产力发展的常规，訂立了许多适应这一新形势的新制度和办法，大大地丰富了社会主义运输经济学，为运输生产力高速度发展提供了广阔的途径，现在我们以馬列主义的观点丰富了新的内容，使运输经济学适合我国社会主义经济继续有计划高速度发展的需要，这是社会主义运输经济学的一个新的发展。我们必须十分重视这一經驗，加以总结提高，一切有关交通运输教育、科学研究部门应该大力去研究它，有系统地提高这一理论，轉过来再指导实践，不断求得丰富和提高。

在推广这一經驗中，必然会发生许多新的问题，也会发现许多薄弱环节，这是客观的必然性。河北省在推广这一經驗时，就发现厂矿企业运输的条件、能力、組織，以及搬运装卸等等方面，衔接不上，与整个大跃进的形势不相适应，与进一步发展生产不相协调，与进一步开展一条龙大协作不能适应，因此，河北省又紧紧抓住这一薄弱环节加以突破，抓典型，开现场会议，从点到面地广泛推广，这是完全正确