

貨源搬家貨流改道

太原鐵路局貨運處編

人民鐵道出版社

本書介紹太原鐵路局臨汾鐵路辦事處在大
同合理運輸工作中所摸索出的一套組織“貨源
搬家貨流改道”的經驗。

本書可供鐵路貨運人員和計劃人員的參考。



貨源搬家貨流改道

太原鐵路局貨運處編

人民鐵道出版社出版

(北京市銀公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010號

·新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

書號 1701 開本 787×1092 1/32 印張 16 字數 9 千

1960年5月第1版

1960年5月第1版第1次印刷

印數 0,001—2,000 冊

統一書號：15043·1229 定價(7) 0.08 元

貨源搬家貨流改道

自1958年以來，太原鐵路局臨汾鐵路辦事處的運輸工作，也和所有兄弟部門的工作一樣，在黨的建設社會主義的總路線，國民經濟建設的大躍進和旭日東升的人民公社化運動的光輝照耀下，展現出了一片大好的形勢。那就是：黨的領導大大地加強了，在一切工作中都實行了政治挂帥，羣眾運動空前高漲，廣大職工大反右傾、大鼓干劲鐵路運輸組織工作的水平不斷得到提高，歷年都超額完成了國家所交給的運輸任務。

就在這大好形勢之下，由於上級黨的領導，經過羣眾的長期努力，和不斷革命，終於在大開合理運輸工作中，摸索出了一套組織“貨源搬家，貨流改道”的經驗，從而在組織運輸合理化方面，初步找到了一個具體可行的方向，給貨運組織工作的技術革新與技術革命，提供了一個具有戰略意義的課題。那麼這一經驗是如何產生出來的呢？應該說這是大好形勢所創造出來的。新的大好形勢，是大躍進帶來的產物，是羣眾運動、羣眾智慧的創舉，是黨的總路線在貨運組織工作中貫徹實現的結果。

形勢逼人

臨汾辦事處轄管南同蒲全綫。北鄰太原辦事處，南通西安鐵路局。運量吸引範圍遍及晉中、晉南、晉東南三個專區，運出貨物以煤炭為大宗，約占總運量的50%左右，礦建材料、石膏、糧食、棉花、鋼鐵、焦炭等次之。但貨源分布很不平衡，在整個南同蒲485公里的綫路和47個車站的範圍內，占全區總運量80%左右的煤、礦建、石膏、焦炭等貨源

却集中在中段（义棠至辛置）75公里的綫路和9个車站上。这就給貨源的組織和車流的調整，带来了一定的复杂性。但在过去，由于南同蒲是窄軌而运量还不大，因此矛盾还不十分突出。可是在1956年以后，情况則大有变化，1956年南同蒲由窄軌改为标准軌，1957年风陵渡口黄河便桥建成，1958年，1959年国民經济的連續大跃进，这些連年大好的形势，就促使了南同蒲綫的运量連年猛漲，直綫上升，1955年全区貨物发送量仅为264万吨，随后就連續增为1956年的313万吨，1957年的358万吨，1958年的432万吨，1959年的594万吨。5年来每年平均約增长23.8%，而1959年的运量則比1955年翻了一番多。

跃进中的新問題

随着运量的連年猛增，特別自1958年和1959年以来，在南同蒲的运输工作中，就出現了以下几种新的問題。

1. 貨源的分布与晋南經济建設发展的需要发生矛盾。如前所述，南同蒲的石料、沙子、磚瓦、白灰等建筑材料，絕大部分都集中在段，但近1、2年来南段的基建设工程項目，却不断增多。諸如候馬的建市，临鋼的建設，東水河流域水利工程的全面施工，聞喜水庫的兴修，鉄路的候西、礼古綫的兴建，以及南同蒲鉄路技术改造的兴工等，这些工程每天都需要有大批矿建材料的供应。

2. 中段的煤炭运输与矿建，石膏等其他物資的运输之間，通过能力与运量之間发生矛盾。

在中段，由于能力的限制，运了煤炭就很难再多装矿建材料，如果要满足矿建的运量需要，又将挤了煤炭。而在黄河便桥修成之后，中段的綫路不但担負着本区段所不断增长的貨物运输，而且还要担負起从南北方向通过本区段的运

量，因而加剧了运能与运量的矛盾。

3. 南段的車流与貨源的分布发生矛盾：

黄河便桥一通車，潼关口每天都要排来二、三百輛的空車，但南段的貨源却为数很少，車輛的使用效率很低。

由于存在上述新的問題，結果就一度造成物資的南北交錯对流，不合理运输比重增大，南段需用的沙子，竟跑到临汾以北的辛置，和北同蒲的豆罗去运，所需用的石料甚至从北同蒲的忻口，石太綫的段廷、乱流以及隴海綫的連花市等地远道运来。运城工务段为了綫路大修甚至跑到京包綫的陶卜齐去設法弄石碴。富家滩以北灵石等站石膏，往往流向富家滩以南，而富家滩以南的襄汾等站石膏，又流向富家滩以北，临汾的白灰流向北段的太谷、祁县和石太綫的北营，而北段南关的白灰又流往临汾以南的侯馬等地。这样一来不但浪费着国家运输力，而且由于中段的运输能力不能得到合理的使用，还威胁到全区货运任务，特别是煤炭任务的完成（1958年底中段各煤运站是站站都积压有大批煤炭，急待运出）。至于晋南一带的基建、水利和铁路技改工程，虽然费尽周折，从外地运来一些材料，但“远水解不了近渴”不但不能满足工程进展的需要，而且还会延誤工期，浪费运费，增加造价。这是問題的一方面，这也是在跃进中所必然会遇到新的問題。而問題的另一方面，也摆得很清楚，那就是：在“以煤运为綱，支援农业、保証重点、全面安排”的运输政策要求下，中段的煤炭是坚决要保証完成，有多少就要拉多少，而南段的各項基建工程的用料也要滿足其运输需要。那么面对着这样的新問題应该如何解决呢？出路又何在呢？

寻找出路

临汾区货运人員在寻找这方面的出路当中，曾不断地得

到了路局党委和区党委的领导，自1958年下半年以来，路局党委和区党委的领导上，都一再强调指出：“要发动群众通过大搞运输合理化，来充分挖掘运输潜力，以保证超额完成日益繁重的运输任务，满足国民经济飞跃发展的需要”，在这一正确的方针的指引下，加上大跃进给人们带来了思想上的解放，充分地发挥了人的主观能动性，纷纷从组织合理运输方面，千方百计地去谋求解决的办法，而在组织合理运输工作当中，又大体经历着三个发展阶段，在第一阶段时，一般只是采取单纯的控制计划的办法，在编制月计划当中，发现有不合理运输的要车计划，就加以核减和全部剔除，不使纳入计划，后来大家感到单纯的控制并不是一种积极的办法，而用料单位的实际困难也难以得到解决，于是就进而发展到第二阶段。即组织小量的部分的物资互换的阶段。这样即有利于减少不合理运输，又能部分满足一些单位的用料需要，但由于工农业生产的全面发展，尤其在1959年的继续大跃进当中，运量一涨再涨，基建工程遍地开花，因而那种小量的部分的组织物资互换，又不能适应客观形势的需要。正在这时，铁道部吕副部长在全国人民代表大会上的发言中，曾指出对于合理运输要抓两项工作：一抓工业的合理布局，一抓物资的合理调拨。接着区党委就本着这个精神，及时要求各级货运人员要注意在南段寻找新的货源，并给晋南地委和路局写了专题报告，请求扩大南段石料的生产，以解决地方工程和铁路技术改造的用料需要，与此同时，区党委又指示要尽量组织许家店和两渡的煤炭向北流，组织南关的煤炭向南流，以富家滩的煤炭来调整南北的运量。用改变流向的办法，来缓和中段困难区间能力的紧张局面，争取多运煤。就在区党委的这些正确指示的启发下，经过各级货运职工的献计献策，终于使合理运输的组织工作，发展到了第三阶段，即组织“货源搬

家，貨流改道”的階段，並從中摸索出了一套組織運輸合理化的比較有效的經驗，來使貨運組織工作水平達到了有一定科學基礎的更合乎總路綫精神的階段。以上的三個階段，正是合理運輸組織工作不斷革命的發展階段，也是合理運輸組織工作，從採取戰術性措施，進入到採取戰略性步驟的發展階段。

貨源搬家

“貨源搬家”實質上就是重新安排大宗物資生產的合理布局，使物資的生產地點，能盡量靠近需要的地點，以達到就地生產，就地取材，就近供應和縮短運距的目的。

正如前面所提到的，近年來南同蒲南段的礦建用料，最感緊張，所占不合理運輸的比重也最大，因此貨運人員就根據區黨委指示的精神，首先認真調查了南段各站的經濟和地理情況，注意去發現新的沙石基地，在找到對象之後，就從以下幾方面來開辟貨源。

1. 增辟新的貨源基地：

大家發現南段的解縣、虞鄉、蒲州、永濟等站附近有沙，有條件開采，而質量也還好，可供一般建築工程使用。於是——一方面通過車站找到當地人民公社組織副業生產，開辦沙場，一方面向晉南的基建部門介紹沙的質量和價格，用算細帳的方法，動員他們積極採購使用，使新的基地能迅速扎下根子，得到發展。而為了及時保證各單位的施工用料需要，有時辦事處還在確保行車安全和作業迅速的前提下，組織在沙場附近的途中待裝。這樣又能起到縮短搬運距離，節省勞力，節省運輸費用，加速物資流轉，降低成本和加速車輛周轉的作用，一舉數得，多方滿意。

2. 恢復原有的貨源基地：

南段的柴庄附近，原来有个沙場，近年来因考古曾封閉多时，1959年4月又准許开放，办事处聞訊后，立即通过車站联系当地人民公社迅速恢复經營，抓紧生产，同时还介紹临鋼、晉南建筑工程公司等单位，大量向柴庄訂购沙子，使沙場对扩大生产抱有信心。1959年底办事处又联系人民公社增加并固定下产沙工人，进一步扩大經營，由产沙发展到也产混碴，而沙場为了便于装車，还自动修建了70米的高站台一座。

又南段的韓阳鎮車站过去曾由鐵路第一大修队办了一个石碴場，1958年底因大修完毕决定停办，于是办事处就一面通知大修队不要拆除石碴棧，一面积极向运城工务段和路局建議，由运城工务段接办下来，最后取得同意。于1959年繼續接办生产。

3. 扩大已有的貨源基地：

史店車站原有工务部門經營的一个石碴場，但因場地的自然条件和設備所限，生产能力受到限制。办事处为了使之發揮潜力，增加供料量，就建議該場增加設備，扩大生产。这一建議得到工务部門的重視与采納，就在靠山地段延长了石碴棧300米，提高开采量，同时还修建了95米的高站台一座，以加速装車。

1959年春，侯馬市委为了满足建市需要也筹划在史店另建一个侯馬石碴場，办事处就积极給以支持。有一度該場因建市工程进展延緩，使石碴供过于求，銷路縮小，办事处就立即給介紹临鋼，霍县矿务局前往訂购，以促进其生产。

1959年底，聞喜水庫工程开始需用大批石料，但当时南段所产石料，远不能满足需要，而該水庫又必須在1960年的汛期前完工，情况相当紧急。于是办事处也建議他們設法在史店就近自办一个石料場开采片石，事后，經水庫的积极筹

备石料場在侯馬人民公社和鐵路史店采石場的幫助支持下，取得了開采場地，解決了開采技術和裝車設備等問題。終於在1960年一月間投入生產，並開始裝車。

至此史店車站的采石場，就由一個增為三個，預計1960年的產量將比1959年翻上一番，成為晉南最大的石料供應基地。

4. 轉移小搬運力，使貨源南移，縮短運距。

1959年甘肅省物資局曾自備一批輸力到介休拉煤，然後裝火車南流。後來辦事處考慮介休以南的霍縣、南關等站都有煤炭，質量也相同，就建議物資局將輸力向南移到霍縣、南關拉煤，既增加南邊煤炭貨源，又縮短了100余公里的運距，減輕中段的運量負擔。

貨流改道

“貨流改道”，實質上就是重新調整各種物資的合理流向，實行合理的調撥，以達到減少或消除對流運輸和重複運輸的目的。

組織貨流改道是一項既細緻又複雜的工作，它既牽涉到產品的質量和規格，又牽涉到產、銷企業之間的關係和有關部門的習慣用料等問題。因此，在進行這一工作中，辦事處一度還邀同各有關部門的生產和用料部門以及南關、臨汾等有關站，指定專人聯合組成一個“組織貨流改道小組”，有組織、有計劃地去組織改道。在進行中，主要是根據上級組定的組織合理運輸的原則和物資的基本合理流向。南同蒲的貨源分布和經濟發展的具體情況，分別按以下幾種做法來組織的。

1. 劃分區域，規定合理流向：

棉花——以往运城以北各站的棉花，有不少是向南運往

上海，而运城以南的棉花却向北运往榆次、太原，大量对流。于是办事处就与农产品采购部门共同研究，以运城为界，运城以南的棉花运往上海，以北的运往榆次、太原，而以运城的棉花来调剂南北流向的不足。

石膏——则以富家滩为界，富家滩以北的一律北流；以南的一律南流。

焦炭——凡冶炼用焦，以甘亭为界，以北的北流，以南的南流。

石灰——则规定灵石所产的，以北流为主，南关所产的，以南流为主。如不足供应，必要时再互调一部分。

木材——凡是非当地产品或非当地加工后的成材，一律控制向北运输。

小麦——以运城为界，运城以南各站的小麦，一律在运城加工，运城以北的，可运往临汾或太原加工。

2. 組織同类物资交换：

在审查月度要事计划及补充计划时，只要发现有同类物资的对流现象就千方百计地积极组织对换。如1959年第二季度内，办事处发现某某单位有从洪洞、临汾、侯马等地发往太原、祁县、榆次、北营一带的白灰而灵石砖瓦厂又有由南关、灵石等站运白灰到洪洞、临汾及侯马一带，于是就通过改道小组立即找到有关双方协商组织对换。会商时南关砖瓦厂提出：对换后因运量增加，装车力量将感不足，改道小组就协助加雇了装卸工，而在装卸工增加后，又发现临时工的食物不够，于是又组织某单位负责给补助粮食。这些问题都得到解决之后，双方还有顾虑，怕交换后，货发不齐，于是办事处又作了按时间拨车的保证。最后由有关方面订立协议，互换白灰。事后并在此基础上，继续交换，这样就基本上消除了白灰的对流。

3. 改进物资的調撥分配：

晉南百貨批發站以往由省外運入貨物，一般是先集中於臨汾入庫，然後再分發各縣。又如以前東北運來木材，也是先集中存於臨汾，然後再根據各縣訂購數量，進行調撥，造成重複運輸。於是辦事處就積極取得晉南專署的領導支持，聯繫有關物資部門，通過多次算細帳後，改為由產地直接運往銷地，既提高運輸效率，加速商品流轉；又減少勞力的浪費。

4. 宣傳動員與認真安排計劃相結合：

在日常組織合理運輸當中，辦事處一貫是一方面不斷地積極向各託運部門進行宣傳，動員他們盡量按合理流向託運物資；一方面也從計劃上（不論計劃內外）認真加以安排，雙管齊下。凡是不合理運輸，又無特殊情況的，就盡量不予安排，這對實現貨流改道上，也起着促進作用（有關貨源搬家、貨流改道情況，詳見附件1—5）。

取得收效

大躍進以來，由於臨汾辦事處和各兄弟單位大搞貨源搬家，貨流改道的結果，不但使南同蒲的運輸工作出現了一個新的面貌，而且在增產節約的戰線上也不斷取得了新的勝利。

由於組織了貨源搬家，僅臨汾以南各站，自1959年1月至1960年1月止，共運出礦建材料2907,856噸，就近供應了晉南各地的基建工程，大大減少了北運、北沙南流的不合理運輸。

經計算僅此一項就約為南同蒲綫減少了35,742,720噸公里的輸力浪費，折合相當於給國家節省200,159元的運營支出，還相當於為託運部門節省357,427元的運費開支。但更為重要的是，這一措施大大緩和了中段運輸能力緊張的局面，使全綫能騰出更多的車輛和更多的能力來保證中段煤炭的外

运，貫徹实现了“以煤运为綱”的方针。1959年中段虽在运量驟增情况下，仍能保证运出了煤炭3,116,173吨，比1958年还多运了681,523吨，并且把1958年底所积压下来的7、8万吨存煤都全部拉光，完全满足了煤炭生产对运输的需要。又由于增加了南段的货源，就使得潼关口入口空車，可以在南段充分运用，减少空車走行，加速車輛周轉。1959年临汾区的貨車周轉時間比1958年縮短0.34天，在这方面，貨源搬家也起着一定的积极作用。

由于組織了貨流改道，自1959年1月至1960年1月据不完全统计仅石膏一項，就按規定流向組織运出80,000吨，大大压縮了对流运输大約减少了約720,000吨公里的輸力浪費，相当于为国家节约40,320元的运营支出，为托运部門节省約102,400元的運費开支。又在組織同类物資的交換中，仅石灰一項，就相当于减少約44万余吨公里的輸力浪費。此外，在組織焦炭、石灰、木材以及小麦的合理运输中，所給国家减少的輸力浪費也同样极为可观。又如前述的在組織汾西煤流的改道中，犬大有利于直达列車的开行，1959年中段共开出直达1,830列，比1958年就多开了243列。

总之，1959年临汾办事处在运量急剧增长，而运能又相当紧张的情况下，所以能够作到提前6天超額完成全年貨运任务，这跟他們一向积极組織貨源搬家和貨流改道的活动是分不开的，因为貨源搬家，貨流改道是挖掘运输潜力，加速車輛周轉开辟了极其广阔的道路。

几点体会

临汾办事处的同志們，近年来在大鬧合理运输当中深深感到：在党的领导下，总路綫的光輝照耀下，出現国民經济和铁路运输事业的大跃进，促成了貨源的搬家和貨流的改

道；而貨源搬家，貨流改道的結果，又將促使國民經濟和鐵路運輸事業的繼續躍進，由於這一工作自始至終都是在區黨委的直接領導下進行的，因此，組織貨源搬家，貨流改道的過程，也正是貨運人員在思想上政治挂帥和大反右傾、大鼓干劲的過程。

現在經過了長期的摸索和反復的實踐大家体会到：要想組織好貨源搬家、貨流改道，首先，就一定要緊緊地依靠鐵路和地方的各級黨的領導與支持，沒有黨的領導，就會失去方向，不知道從何下手，譬如，當初在形勢逼人尋找出路當中，就正是區黨委給指出了工作的方向，才一步步的發展，摸索出了貨源搬家、貨流改道的正確作法，但由於這一工作牽涉面非常廣，與地方各企業、廠礦、人民公社和物資部門的關係十分密切，加上貨運工作的特點是，既對內又對外，因此在具體組織中，又必須依靠地方各級黨的領導才能組織成功，譬如前述的每一項的組織活動都是在各地、縣、市黨委以及各企業、部隊和人民公社的黨委的直接支持下，才搞成功的。

其次，大家体会到：要想組織好貨源搬家、貨流改道，就一定要有廣大的羣眾基礎。為此，就一定要發動羣眾，依靠羣眾，堅決走羣眾路線，大搞羣眾運動。在這方面辦事處大體也經歷過三個階段：第一階段是由辦事處內的少數幾個貨運人員在搞合理運輸，其活動範圍一般也僅限於編制月計劃的工作。因而在這一時期，缺乏羣眾基礎，效果也不太顯著。到第二階段就發展為由辦事處到車站，從上至下的組織更多的基層職工，來共同大抓合理運輸的組織工作，譬如在開辟或擴大南段的貨源基地時，史店、虞鄉，柴莊、韓陽鎮等站的職工，都直接參加了這一工作，這時就開始有了羣眾的基礎，初步有了聲勢，收效也比較大。到了第三階段，又發要

为：由铁路内部与铁路外部密切协作，一致行动，共同采取措施来组织“搬家”、“改道”。譬如：办事处会同企业及车站所组织过的“货流改道小组”以及闻喜水库在史店新创办石料厂中所得到的史店车站和史店铁路采石厂的大力支持，都是最好的例证，只有到了这时，货源搬家、货流改道，才成为声势较大和具有广泛的群众基础的活动，而且进展迅速，效果显著。总之，大家感到一定要把这一工作，成为铁路内外的一项群众性的活动，从而使合理运输工作深入人心，人人关心合理运输，人人组织合理运输，充分调动各方面的积极因素。此外，大家还感到，货源之所以能搬成家，这和人民公社的优越性也是分不开的。因为办事处在南段所组织开辟扩大的每一个货源基地，都是在当地人民公社从人力、物力等方面给了充分支持下才建立起来的。正如车站的一位同志所说的那样：要是没有人民公社，货源是一辈子也搬不了家。

第三、大家体会到：货源搬家、货流改道是一件复杂细致，涉及面极其广泛的工作，他不能离开各兄弟厂矿企业和人民公社等各方面彼此支援与密切配合而独立存在和发展的，上述经验证明铁路只有与各个物资部门、人民公社等各方面之间大搞共产主义协作，才会得到预期效果，挖掘运输潜力，提高了运输效率，保证生产，促进生产，因此说协作是货源搬家、货流改道的灵魂。

第四、大家体会到：要想组织好货源搬家、货流改道，就一定要有一个比较长远的通盘性的实现运输合理化的战略部署。由于货源搬家、货流改道是整个运输组织工作中一项带有根本性的措施，也是货运工作的一项重大的技术革新与技术革命的任务，因此它要求在组织当中，最好对全区管内的全部经济资源，货源货流工业布局，工农业生产发展的远景规划，铁路的发展规划，以及车流的规律等情况，都要有一个

細致、周密而詳細的調查研究，并征求地方主管經濟部門的意見，制定出一個比較長遠的通盤性的戰略布署，然後才能有預見、有計劃，有步驟地本着不斷革命論與革命發展階段論相結合的精神，一步一步的去組織搬家，實行改道，而在這一通盤的戰略布署中，又要從全國一盤棋的思想出發，來考慮貫徹兩條腿走路的方針，這就是要掌握：調整生產布局與改變物資流向相結合，長期規劃與短期安排相結合，考慮鐵路運輸與考慮企業生產相結合，大搬家與小搬家相結合，大改道與小改道相結合，只有這樣才能高質量地全面實現鐵路運輸的合理化。

附件2 石膏(出口
石膏除外)
流向改道示
意图

改道前石膏流向
改道后石膏流向

