

河北省一本初
運輸大協作經驗

河北省交通運輸委員會 編



人民交通出版社

河北省一条龙 运输大协作經驗

河北省交通运输委员会 編

人民交通出版社

本書介紹了河北省一條龍運輸大協作的經驗（包括路港協作、長短途運輸協作、廠內外運輸協作等），對於如何加強計劃運輸，實現綜合平衡等問題，列出了行之有效的圖表。本書可供各地運輸部門在推廣一條龍運輸時學習和參考。

河北省一條龍運輸大協作經驗

河北省交通運輸委員會 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証出字第〇〇六號

新華書店發行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1960年3月北京第一版 1960年3月北京第一次印刷

開本：787×1092毫米 印張：5.5張

全書：164,000字 印數：1—5,500冊

統一書號：15044·7039

定價（7）：0.50元

目 录

毛泽东思想在运输战线上的新胜利

.....河北省交通运输委员会副主任王见新(3)

秦皇岛路港协作一条龙运输的巩固与发展.....秦皇岛港务局(12)

石家庄地区一条龙运输大协作的情况和经验

.....河北省石家庄专署副专员王崑山(22)

天津市河北区长、短途运输和

物资部门的一条龙运输大协作.....天津市交通运输委员会(31)

天津市河北区机关、企业汽车运输协作团经验介绍

.....天津市交通运输委员会(38)

加强计划运输、实行综合平衡的几点经验

.....张家口市交通运输委员会(43)

天津市第一面粉厂厂办运输“一网五化”

厂内外运输“一条龙”.....天津市交通运输委员会(49)

石家庄市钢铁厂大搞厂内运输一条龙的经验

.....石家庄市交通运输委员会(62)

石家庄市井陘区微水石料厂推广滑坡装车的经验介绍

.....石家庄市交通运输委员会(70)

天津市红桥区专用线共用经验的介绍

.....天津市交通运输委员会(76)

昌黎县产、运、销一条龙大协作的发展情况

.....昌黎县交通运输委员会(81)

邢台县关于一条龙运输的经验报告.....邢台县交通运输委员会(89)

安国县实现产、运、销一条龙大协作的情况介绍

..... 安国县交通运输委员会(97)

张家口市怀来县矾山、赵家蓬、官厅、五堡等四个人民公

社大搞产、运、销一条龙大协作的主要经验

..... 怀来县交通运输委员会(103)

张家口市龙关县赤城等九个人民公社

一条龙运输大协作的几点经验..... 龙关县交通运输委员会(111)

邢台县新城人民公社开展产、运、销一条龙运输大协作的经验

..... 邢台县交通运输委员会(117)

衡水县徐家庄人民公社大搞产、

运、销一条龙大协作的经验... 徐家庄人民公社协作办公室(125)

宁晋县范庄人民公社产、运、销一条龙大

协作的工作是怎样开展的..... 宁晋县交通运输委员会(132)

在产、运、销一条龙大协作中组织红旗货位的几点体会

..... 束鹿县交通运输委员会(139)

在中間站組織紅旗直达列车的经验

..... 北京铁路局石家庄办事处衡水中心站(145)

保定車站大搞捎脚运输提高净载重的经验

..... 北京铁路局北京办事处保定車站(152)

我們是怎样組織固定車底一条龙运输大协作的

..... 北京铁路办事处张家口驻在所(156)

在大搞一条龙大协作当中开展技术“双革”的初步体验

..... 中共石家庄市搬运公司委员会(160)

加速实现全市装卸、搬运机械化、半机械化

..... 天津市交通运输委员会副主任苏明(171)

毛泽东思想在运输

战线上的新胜利

——一条龙运输大协作——

从秦皇岛和昌黎一条龙运输大协作现场会议之后，一个汹涌澎湃的一条龙运输大协作运动已迅速的风行全国，无数事实证明它具有无比的优越性和强大的生命力。

1959年第四季度，河北省铁路完成的运量比第三季度平均增长了32.2%，短途运输的日运量12月份比9月份提高了整整一倍，在这中间一条龙运输大协作起了重要作用。用一些具体事例来说，推行一条龙运输大协作以后，石家庄专区在1959年第四季度，铁路、公路完成的总运量比前三季度平均提高120%，邯郸专区邯郸县第四季度的运量较前三季度完成的总和还要多，仅一条修建专用线到副国鱼厂开放，11、12月份就节省运力14501个车马车次，节约运费四万多元；又如张家口地区，矾山、赵家蓬、五堡、宣厅四个公社组成运输大协作，以矾山为物资集散点，合理的进行运力调度，不但解决了车工在外过夜的许多生活问题，而且消灭了车马空驶，大大提高了运输效率。矾山公社12月份完成的运量比10月份提高了131.4%；五堡公社12月份比10月份提高了302.1%；赵家蓬公社积压将近一年的九十多万斤剩条，不但全部运出，而且还运出了新剩条五十万斤，人民生活物资也源源运入了山区。不仅如此，一条龙运输大协作还进一步促使人们的共产主义思想觉悟普遍提高，促使管理制度和技术装备不断革新。协作的好处是众所共认的。

协作是社会生产的一个客观规律，原始社会打猎掘地都是集体进行，资本主义生产力的发展也是和社会劳动协作范围的扩大与加强分不开，但是资本主义的“协作”，是在生产资料私有制之下进行的，各个生

产环节的衔接和配合是在强制压迫下进行的；各厂矿企业之间是用合同契約来維持他們非有不可的“协作”，而實質上是在唯利是圖、互相利用的思想支配下，达到互相排擠、大魚吃小魚的目的。生产的社会性和生产資料私有制之間的矛盾，正是資本主义制度束縛生产力进一步发展的不可解除的症結。在社会主义社会工人階級成了社会的主人，以公有制为基础的各个企业部門，各个成員，其根本利益是一致的，人們为共产主义事业奋斗的目标是一致的，大家都自觉地主动地在国家的統一計劃下进行建設，管理国家的經濟事业。因此，有充分的条件大搞协作，而且必須充分發揮社会主义社会制度的优越性，大搞协作，以便又多又快又好又省地高速度地建設我們的国家。

毛澤东同志很早就說过：“在这个統一的計劃性上，要实行各業間的互相协助，消灭互相孤立甚或互相妨碍的本位主义。”……（經濟問題与財政問題）。

但是协作的达成，不是直綫的、簡單的，而是曲折复杂的，这是因为协作的过程，是个矛盾統一的过程，而旧的矛盾解决以后，新的矛盾又在产生。特别是才从資本主义社会脱胎不久的社会主义社会里，在人們的意識形态上，在某些企业的規章制度上，技术設備上，或多或少地会保留着資本主义的遺痕，从而阻碍着各部門的协作，經常地影响着生产的发展。

要搞好协作，首先就要認識矛盾，分析矛盾。在社会主义社会制度下，各部門之間的根本利益是一致的，但也还存在着若干非本質的矛盾，不承認这点，而企图掩盖矛盾，就不可能搞好协作，就不能够把事物向前推进一步。产、运、銷之間在运输上的矛盾是些什么呢？在日常工作中經常遇到的是，一方面要計劃运输，但另一方面却不重視运输計劃，或者一方面确实需要变更运输計劃，而一方面却片面地死板地执行計劃；一方面要均衡送車，而另一方面要成組成列地集中裝卸；一方面要保証重点，照顧一般，但另一方面要先运我的，或者只顧追求指标，不顧裝車的輕重緩急；一方面要快裝快卸，加速車、船周轉，但另一方面是裝車車等貨，卸車車待倉，尽可能的節約企业开支；一方面要以長代短，另一方面却要以短代長等等。造成这些矛盾的原因主要有以下三

方面：

第一是思想認識上的本位主义与共产主义、唯心主义与唯物主义的矛盾；第二是生产組織上規章制度上的、旧的、过时的或者不够周密、的組織形式和規章制度与飞跃发展着的生产力的矛盾；第三是技术設備上的参差不齐互不适应的矛盾。这些矛盾的存在就束縛了生产力的发展。处理这些矛盾一般有两种方法：一种方法是从本位主义出发，采取扯皮、告状、罰款、进法院、互相挟制、甚致尔詐我虞、勾心斗角的办法，企图达到有利于本单位的目的。事实証明，采取这一种方法，矛盾总是得不到很好解决，而造成无数劳动力的白白浪费。另一种方法是以毛泽东同志提出的正确处理人民内部矛盾的方法，即从团结愿望出发，经过批評，达到团结的目的，从而使工作上协调一致，有利于整个事业的发展，在1958年整风运动以后普遍地采取了后一种方法，首先从思想認識上解决了問題，于是无数矛盾都摆出来了，也都得到了解决。一条龙运输大协作就是在这样的基础上形成的。

一条龙运输大协作，要求树立共产主义协作思想，树立完整的生产观点。因此各地在解决思想問題时首先是批判了“大铁路思想，大仓棧思想，大厂矿思想”。对于在这种思想支配下、为了追求本单位利益而不顧别人、甚至破坏整体所造成的损失，都表示痛心。通过批評与自我批評明确了产运銷各部門都是工农业生产全部过程中的一个主要环节，大家共同从事于一个事业，任何一个部門的胜利，沒有其他部門的支援协助是不可能的；沒有整体的胜利，个别部門的胜利是巩固不住的。因而在自己取得胜利的同时必須积极支援其他部門，互相协助，互相促进，要做到高运保高产，高产促高运。

经过整风运动和一年来的实践，很多同志都認識了运输就是生产。煤挖出来了，沒有路就运不走，不能实现其使用价值，等于沒有生产。厂矿建設起来了沒有运输設備和运输管理机构，停留在占用大量专业汽車馬車的情况之下，既影响本厂的生产效率，也給短途运输增加了困难。于是管生产必須管运输、厂矿办运输的口号也很响亮的提出来了。認識到

在今天車輛不足的情況下，產運銷各部門都應協調一致地為節約車輛而鬥爭，“向時間要車船，向協作要效率”就成了產運銷各部門的共同口號。認識到由於運輸指揮上的某些缺點和廠礦生產裝卸有時不能按計劃完成，經常會給運輸指揮調度上帶來一定的波動，要適應這一波動，除在運輸指揮上應努力克服自己工作上的缺點，力爭均衡送車以外，廠礦在裝卸和儲存設備上，也必須有較大的能力，和一定的伸縮性以適應這種波動，於是各廠礦站場裝卸設備和儲存設備的技術革新，和技術革命運動開展起來了。也認識到經濟核算要從整體利益出發，不要只算小賬，不算大賬，從而克服了因一個單位的局部利益而妨礙整體利益的錯誤做法。

在運輸部門批判了那種“等貨上門”、把指標與任務對立起來的思想，認識到運輸是生產過程中的一個主要環節，必須從生產出發，千方百計地了解和保證生產對運輸的需要。

於是大家都在共產主義的協作思想指導之下，積極主動地，搞好協作，充分發揚了人的自覺的能动性。在與人之間到處湧現着“方便給別人，困難歸自己”，“從一頭熱到二頭熱”、鄰邦相助積極支援別人的優良作風和動人事迹。昌黎本來打算以四分鐘時間搶裝30噸運往天津的物資，當裝卸工人發現底層貨物是到唐山卸的，怕壓到底下卸不下來時，就自覺地停止了裝車。張家口懷來縣的矾山公社，除自己積極主動地修公路外，並替鄰社修公路，因而帶動了鄰社共同辦交通運輸。天津西貨場通過許多工廠和運輸部門的一條龍大協作，在十天之內把車站西貨場的裝卸機械化半機械化水平從9%提高到90%以上。

在同樣客觀條件下，加上人的主觀努力，特別是再加上各方面的主動協作，就可以創造奇跡，就可以十倍百倍地提高效率，產生無窮盡的力量。石家莊專區有個東鹿縣，在各方面的配合下，他們幫助車站，組織了紅旗貨位，從協作開始到現在，兩個多月的時間並沒有增加任何設備，就比協作前同期多裝運了133車，發送噸數多運了4375噸，經途代長途運出6255噸，運入6190噸，鐵路貨車靜載重比計劃提高了25%，並且完成搶運運輸414車，9255噸，保證了各企業單位都超額完成了物資外銷計劃，同時成列裝車的比重也增大了。在這期間內開出的紅旗直達列車占總裝車數41.8%，成組裝車占總裝車數23.3%，火車裝卸作業時間

从每車平均七十分鐘縮短到40分鐘，汽車裝卸時間从每車平均裝15分鐘卸十分鐘，縮短到裝十分鐘卸四分鐘，馬車达到裝四分鐘卸三分鐘。加速了鐵路運輸，因而車輛停站時間降低到2.8小時，較1953年同期砍掉一半。这种全面的大面积的丰收，只有通过各部門的主动配合才能取得的。

二

一条龙運輸大协作要求有关各部門在劳动組織上和規章制度上協調一致。一定的組織形式是实现一定生产水平的手段，一定时期的規章制度反映了一定时期的生产水平，这是体现党在一定时期的政策原則和这些政策原則实现的保證。生产力日新月异的发展，作为上层建筑的規章制度，必須随着生产的不断发展进行相应的改进，否則就会束縛生产的发展。

产运銷各部門对内对外都有一系列的規章制度。这些規章制度，总的來說都是好的，和生产力发展是相适应的，但其中有些是过时了的，有些还保留着一定程度的資本主义法权残余，不符合总路綫的精神，在大跃进当中起着消极作用，为了多快好省的建設社会主义，必須革新。

一条龙運輸大协作运动开展以来，在劳动組織上規章制度上有了重大改进和新的創造。这种改进和創造的基本特点是，进一步发挥了生产資料公有制的优越性，发挥生产关系上层建筑对生产力的促进作用。

1. 为了进一步加强产运銷各部門在运输工作中的协调性和組織性，各地建立了产运銷一条龙协作办公室。这种协作办公室，是在党委和政府领导下，以运输部門为主，有工业、財貿、基建、計划等部門派代表参加的合署办公組織，大家都以高度的共产主义自觉性和主动性，从整体利益出发，按照党的原則解决互相間的一些應該自己解决也可解决的問題，从而作到共同安排運輸計划，进行物資排队，調度運輸力量，检查運輸計划的执行情况。协作办公室弥补了各部門之間强調分工缺乏联系的缺陷，从而作到互通情报，互相了解对方的困难，給对方創造条件，最后达到产运銷各部門和各种运输方式之間在一个統一的指示图表下进行工作，共同完成物資的运输过程。沒有这种主动精神协作是不可能的，但一定的組織形式也是必要的。最近我省还出現了以十个物資集散点为主的几个公社联合运输大协作的組織形式，这就进一步扩大了协作。

范围和內容，更便于合理調配运力，具有更大的优越性。

为了各部門工作人員之間能够取得密切的配合，有些单位的劳动班次也作了調整，例如开滦矿把若干年来的生产两班制改为三班制，和铁路班次取得一致；秦皇島站的站調搬进港內办公，港調也由八小时一班的三班制改为12小时一班的三班制，和铁路調度取得一致。这些劳动組織上的調正，加强了协作，提高了效率。

2. 为了进一步加强运输計劃性，实行了物资統一归口托运的办法，各个单位需要运输的物资，按照工业（或冶金、煤炭）、財貿（商业、外贸、粮食）等系統，分別通过駐协作办公室的代表統一办理托运手續，并且由各部門的代表在协作办公室內根据运量运力的情况，分別輕重緩急，統一进行物资排队，并統一提出技术作业指标的要求，做为大家共同之奋斗目标。同时随着生产情况的变化，随时調整运输計劃。

3. 为了充分发挥各种运输設備、工具、人員的潛力，实行了铁路专用綫共用，組織了机关企业汽車协作团，統一了装卸搬运力量的調度，統一了专业运输力和副業运输力的調度。在鉄路上还打破了整車和零担貨物的界綫，客車和貨車的界綫，組織各种方式的捎脚运输。

4. 为了加速物资的周轉簡化一切不必要的手續，减少一切不必要的停頓和装卸。許多地区实行了取貨上門，送貨到家，鉄路、水运、公路、搬运一次托运，并且实行由銀行統一进行財務結算的制度，这样就使原来需要几道手續、几次装卸、許多人办的事情，用最直接的最迅速的办法就办妥了。在技术作业上也如此，例如过去在鉄路、港口和厂矿之間車輛出入都要办交接手續和双方进行技术检查，現在就統一办理了，原来需要两套人馬做的事情，現在一套人馬就可以了。

所以能够实现上述的一些办法，正是由于我們国家是个社会主义国家，国民經济的各部門都是党的統一领导下的一个整体中紧密相联的若干部分，在分工基础上能打开門戶間的隔閡，从工作制度工作方法，劳动組織上，加强联系就能大大地促进生产的发展。举一个例子來說，石家庄車站由于实行鉄路专用綫共用，解决了占全市运量50%以上沒有专用綫的大工厂和建筑单位的装卸車問題，达到合理运输节约运力的目的，縮短了搬运距离，加速了貨車一次作业時間。1958年搬运距离平均为4.6公里，

1959年四季度則下降为3.18公里。1958年貨車一次作业时间为14.13小时，1959年則縮短为9.65小时。

三

一条龙运输大协作，要求与运输有关的各部门在技术设备上互相适应，互相衔接，因此促进了交通运输技术革新技术革命运动的发展；而交通运输方面技术革新技术革命运动的开展，交通运输网的逐步形成和加强，乃是巩固和发展一条龙运输大协作的物质基础。以技术革新技术革命为中心的增产节约运动是当前全党全民的中心任务。一条龙运输大协作暴露了交通运输战线上的薄弱环节，从而促使交通运输方面的技术革新技术革命运动更有目的地进行。一条龙的方法且为技术革新技术革命运动，創造了新的途径。

为了解决与运输有关各部门之間技术设备上的矛盾，許多地方采取了集中优势力量突破薄弱环节的办法。如天津市就有各个工厂企业和运输部门联系起来，从人力、物力、技术力量上大搞协作，互通有无，经过几个战役有重点地逐个逐批突破，把装卸搬运的机械化半机械化提高到新的水平。

为了使公社和厂矿的运输设备和专业运输部门的运输设备相衔接，因此在公社厂矿内部也都大搞“一网五化”，掀起了一个公社、厂矿办运输的高潮。

許多地区在运输设备上，大搞成套化和連續化，从车上直接带到船上，从这个皮带运输机上直接到另一个皮带运输机上，然后直接运到货垛上、仓库里或者直接装车装船。这种成套化連續化的运输是一条龙运输大协作的要求，也是运输技术革命的方向。

在一条龙运输大协作中，还出现了共同创造、共同使用运输工具的新办法和新制度。

四

一条龙运输大协作运动，是一个广泛深入持續的群众运动。它是全党全国人民的一种很好的組織形式。通过统一指标，统一竞赛，把产

运銷各部門在运输工作上联成了一个統一的群众运动。同时它又是思想、技术、文化、运输协作、以至許多方面的綜合性的群众运动，这就使它有了更广泛的群众基础，有了丰富多采的内容。

由于它来自群众，代表了广大群众的要求，所以当它回到群众中去的时候，就更受群众欢迎，人人为“一条龙”而努力。如铁路調度員，在調度指揮上大開快速龙、中轉龙、固定車底龙，号召大家为臥龙岗做一件好事，以消灭臥龙岗。它在农村已深入到山村野店，深入到沒有見過牛車的山沟，把多种运输工具串連起来，組成人背坡、駝盘山、牛車拉連川、馬車汽車跑干綫的一条龙运输綫。它深入到各經濟部門的各个环節。

由于一条龙运输大协作具有强大的生命力，因此随着生产的高漲，运动也一浪推一浪地不断前进。从秦皇島、昌黎一条龙开始到现在，已經在河北省全省組成了各种各样的龙一千余条，并且我們将要在第一季度实现全省运输的全面“龙网化”。

在群众运动中石家庄采取了“說、談、辯、看、干”的办法，从思想到行动收效很大。許多部門在竞赛形式上采用联合的一条龙。比武打擂、紅旗賽、标兵賽、联合技术表演赛等等，都是竞赛形式的新发展。在生产效率不断提高的基础上，共产主义协作思想也将更深刻地为群众所接受。事实証明，一条龙运输大协作就是一个广泛、深入、持續的群众运动，不蒸龙就不能飞舞起来，一条龙运输大协作使整个交通运输战线上的群众运动达到一个新的高峯。

党的領導是搞好一条龙运输大协作的保証，各級党委在工农业生产大跃进中，都認真分析了形势，紧紧抓住了交通运输这个薄弱环節，很多单位都是書記挂帅亲自抓交通运输工作，特别是亲自領導并检查协作办公室的工作，按照一定时期的党的方針政策，及时指出方向，解决思想問題，帮助总结經驗，并不断的具体分析产运銷之間的具体矛盾，提出解决問題的办法，不断地把工作推向前进。

一条龙运输大协作的产生不是偶然的，它是反映社会主义生产关系中产运銷之間在运输关系上的一种客观要求，它是产运銷各部門共同的要求，是交通运输群众运动发展的必然趋势。解放以来，在党的领导下经过反对本位主义，組織联劳协作，建立联合办公室，路矿、路厂的

若干統一等一系列的長期鬥爭，逐步發展到一條龍運輸大協作。它是在總路線照耀之下，經過1953年整風運動，在工農業大躍進的帶動之下產生的。它是毛澤東思想在運輸戰線上的新勝利。

一條龍運輸大協作是個新生的東西，具有共產主義因素的。它將伸向與運輸有關各个方面，進一步從人們的思想意識上，規章制度上，肅清資產階級法權殘余，健全社會主義的運輸管理制度。可以肯定，一條龍運輸大協作是運輸工作的發展方向，它給運輸工作開辟了一條新途徑，通過它就可以把各个方面的運輸力量組織起來，共同為多快好省地完成和超額完成運輸任務，多快好省地進行交通建設而努力。

大鬧技術革新技術革命和大搞運輸龍網化，這是我們當前解決運量運力矛盾的兩條腿。龍網化的具體要求就是：要在現有產運銷一條龍大協作、群龍飛舞的基礎上，以物資集散點為聯結點，以鐵路、公路、水系干線為骨干，把絕大部份物資在每次運輸過程中的各个环节都組織起來，內外縱橫，脈脈相通，環環緊扣，首尾相聯，以加速車船周轉和加速物資流通，實現高運保高產，因此要做到以下幾點：

1. 要繼續培養整體觀念，把共產主義大協作之風刮遍各個角落，使資產主義思想，無立足之地，形成人人談協作，事事講互助的社會風氣。

2. 要組織起來，把一次生產周轉的全部過程中凡是需要運輸的各个环节全部組織起來。

3. 要把行之有效的經驗和辦法配成套，形成制度。

4. 要廣產運銷之間，和各种運輸方式之間，在技術設備上互相銜接，互相適應。

最後，實現絕大部分物資，通過最直接的、最迅速的、最便宜的途徑，完整無損地完成運輸過程，達到目的地。

隨著工農業生產的大躍進，一條龍運輸大協作將越來越向高級形式發展，因此必須採取不斷革命精神，不斷提高和充實。經過實踐到理論，再實踐再理論，把我們的運輸組織工作水平提高到新的階段，並且為豐富馬列主義的運輸組織學作出貢獻。

秦皇島路港協作一條龍

運輸的巩固与发展

秦皇島路港一條龍運輸大協作，是在1958年偉大的整風運動的基礎上發展起來的。在市委正確領導下，路港黨組織對全體職工進行了社會主義整體觀念和“全國一盤棋”的思想教育，針對“大鐵路”和“旧倉棧”思想，展開了兩個半月的反本位主義的鬥爭，職工的思想覺悟大大提高，從而達到了“三破三立”。雙方破除了本位主義思想，樹立了統籌兼顧的思想，破除了互不信任互不交底，樹立了團結協作、路港一家的思想；破除了殘余的資本主義思想，樹立了全心全意為貨主服務的思想。在學習阜新路礦和本溪路廠協作的基礎上，與“礦、船、貨”三方面進行聯繫，創造條件，展開協作，進而發展到“礦、路、港、航、貨”連成一股繩，形成一條一線相連、環環緊扣、水陸全程連續不斷的運輸線。在1959年的4月，出現了新型的、無比優越的運輸組織形式——一條龍運輸大協作。路港職工在黨的正確領導下，樹雄心，立大志，高舉總路線和大躍進的紅旗，堅持政治掛帥，大搞群眾運動，不斷地巩固、發展和提高了一條龍大協作，從而大大挖掘了運輸潛力，加速了車船和貨物的周轉。1959年，港口提前十五天全面完成了國家計劃。全年吞吐量完成502萬噸，比特大躍進的1958年增長47.76%，創建港以來最高紀錄。鐵路裝卸車輛比1958年增長51.9%，車輛一次作業時間比1958年平均縮短了36.5%。船舶由1958年停港2.79天，1959年縮短到1.9天。車船直接換裝比重由1958年的15%左右，提高到33.5%，全年共節省3367,484個操作噸，為全年操作噸的27.55%；工班效率也較特大躍進的1958年提高了15.74%，全年實際完成27.36噸，為計劃數的105.23%。特別是第四季度以來，在全國路港協作現場會議的鼓舞推動下，一條龍運輸大協作，無論在內容、範圍上和水平上，都有很大的發展和提

高。1959年第四季度难操作的貨种猛增，件貨、矿石、散粮等貨物，比1958年同期增长一倍半，加之貨物調进又极不平衡，仅11月分就調进大豆11.4万吨，等于全年出口大豆的35%，大豆車日最高到达量达208輛。在人力、設備、場地严重紧张和生产条件极为不利的情况下，由于大搞内外一条龙運輸大协作，终于克服了困难，不但胜利地完成了調进和出口任务，并創造了日卸車822輛的历史最高纪录，車輛一次作业時間比1958年同期縮短了57.57%，車船直接換裝的比重也較1958年同期提高了9.47%，从而保证了全年的滿堂紅。

在巩固提高和发展一条龙運輸大协作中，根据形势发展，在原有的基础上，我們主要抓住了巩固樞紐，充实内容和扩大范围三个基本环节。

为进一步巩固一条龙的樞紐，实现“小龙保大龙”，并使之交織成网，路港之間于1959年10月份組成一条龙协作领导小组，由双方党委书记亲自挂帅，經常研究和解决协作中的問題。港站調度室扩大了成員。將全港装卸調度、車輛調度人員捧成了一体，并通过建立内部检查、对外联系和統一貫徹作业計劃等制度，进一步充实了原来“十二統一”和“五摸六交底”的内容（詳見秦皇島現場會議路港协作經驗，人民铁道出版社1959年版）。在生产作业全面統一的基础上又发展为“三合一”，即民兵組織合一，文体組織合一，福利設施合一，从而使路港职工大人生和生活上更加融成一体，同心协力，共同完成運輸任务。如为了搶卸11月大豆調进任务，路港职工总动員，携手奋战，相互爭干較难操作的貨种，車站在貨場十分紧张的情况下打破常規，利用調車綫搶卸大豆八千吨，有效地防止車輛积压和港口堵塞。通过“三合一”以后，双方职工之間相互交往、相互关怀的风气大盛，如铁路职工赵培仁临床难产，港口医院院长聞訊連夜赶去搶救、解除了危險，从而“路港一家”的思想更加深入人心。路港内部整个生产程序和生产过程中的各个环节，以及每一环节的各个工种之間，很快地通过群众性的上下挂鈎，左右連接，針对路港开“龙会”，提保証簽“龙书”，組成了数以百計有縱有

橫的小龍群，以港站調度為中心的三班之間，組成了人車船貨緊密銜接的一條龍，以機械調度為中心，組成指導員、司機、修理工、工具管理工的充分使用，機器確保機械良好的一條龍，並實現了思想、調度、計劃、指標、交接班“五統一”。為保證雜貨堆存、運輸、裝卸的有機結合，組成了以倉庫長、指導員、調車員為中心的司機、工長、工具管理工的一條龍，實行了機械使用、裝卸、堆存、質量、交接班、工具管理“六統一”。作業各個環節通過組織小龍，有效地克服了过去各管一角互不協調的現象，使調度垂直系統與區間的領導，條條塊塊有利結合，使生產組織工作更為嚴密。特別通過組織駐港各物資部門代表聯合統一辦公以後，及時研究解決了車船貨物銜接上存在的問題，使他們更好地發揮了在貨物運輸過程中的作用，有力地配合了港站作業。

在鞏固提高內部協作的同時，為了迅速提高水陸運輸一條龍的協作水平，充實內容擴大範圍，由領導親自出馬，分赴各地與各兄弟單位聯系磋商，針對存在問題主動研究，採取措施，使之不斷發展不斷提高。在煤炭運輸上通過成立煤炭發運聯系小組，分別與古冶、阜新礦站共同研究，鞏固了紅旗列車，解決了古冶發車不分貨種、不分港內外夾雜混編的問題。作到裝車編組為卸車解體創造條件，使原來一列車用挂二十五鈎減少到十鈎左右，縮短甩挂時間20余分鐘。阜新新運煤炭根據港口需要實行正常發車與波浪式發車相結合，給車棚直接換裝創造了有利條件。隨着煤炭運輸一條龍的鞏固和提高，在黨和上級的領導以及有關部門配合下，逐步發展了上行貨物一條龍；靈山砂石定線不定期一條龍，北運百雜貨一條龍，大同煤運輸一條龍，建港砂石運輸三條中龍。通過一條龍運輸協作，進一步挖掘了運輸潛力，加速了車船和貨物的周轉，如過去上行貨物轉運受種種限制，積壓很長時間的一萬多噸五金雜貨，通過組織一條龍，採取接綫裝車，只用二十幾天時間基本上運完。並由1959年11月開始，一條龍的範圍從國內物資運輸已發展到外貿出口物資，通過與外貿局和糧油出口公司的掛鈎，組成出口大豆運輸一條龍，使11月出口7萬噸大豆車船直接換裝比重達到97%。

從既有七條大龍和三條中龍的情況分析，目前基本上可分為三種類型：（1）部分環節已經掛鈎，水陸全程的首尾還未完全銜通，如大