29.635
a T 2
1
A1005
2312
0148336

鉄路技术革命叢書

运輸部門

(一)

运輸組織工作經驗

全国鉄路职工“十一”献礼大会編

人民鉄道出版社

1958

这本書所收集的資料，是一九五八年全国鉄路职工“十一”献礼大会运輸部門展覽的一部份，經大会重新作了整理。

本書可供鉄路运輸部門广大职工学習和参考。

鉄路技术革命叢書
运 輸 部 門
（一）
运輸組織工作經驗
全国鉄路职工“十一”献礼大会編
人民鉄道出版社出版、发行
（北京市霞公府17号）
北京市書刊出版业营业許可証出字第010号
人民鉄道出版社印刷厂印
（北京市通国門外七聖庙）
書号1263开本787×1092 1/32 印張9 3/8 插頁4 字数222
1959年1月第1版
1959年1月第1版第1次印刷
印数1—15,200册
统一书号5043·853 定价（8）0.89元

前　言

在党提出的鼓足干勁、力爭上游、多快好省地建設社会主义总路綫的光輝照耀下，全路运輸部門职工解放思想，破除迷信，高举紅旗，掀起了土洋結合遍地开花的技术革命。为了向偉大的国庆节献礼报捷，檢閱战果，交流經驗，各路运輸部門献来礼品五百余件，內容琳瑯滿目，美不胜收，显示了广大鉄路职工的无穷智慧和敢想、敢干的共产主义风格，批判了那些因循守旧安于常規以及認为运輸部門不能搞技术革命的右傾保守思想，充分証明了运輸部門开展技术革命具有无限广闊的前途。

經过献礼大会到会代表交流經驗，在展出礼品五百余件中，选定向全路介紹推广的87件。为了便于全路运輸部門的职工学习，現将这些推广的經驗并增选一部分供各局参考的經驗分成：（1）运輸組織工作經驗；（2）貨运工作經驗；（3）客运站工作經驗；（4）旅客列車工作經驗等彙編四册，印发全路运輸职工学习推行。

这一册是有关运輸組織工作方面的經驗，由于貫徹了全党全民办鉄路的方針，大搞共产主义协作，以革命的手段和羣众运动的方法改革运輸組織工作，挖掘了設备潛力，各局在这方面都有不少經驗，突出的如上海局常州車站在常州市委統一領导下，依靠羣众，組織运輸工作的經驗；郑州局官亭站亦工亦农办运輸的經驗和小埧車站組織运輸营的經驗。这些經驗主要是依靠当地党的領导，发动羣众，建立了装卸搬运大軍，消灭了今年工农业生产大跃进中鉄路运量剧增后卸車搬运的严重积压問題。錦州局由于党委挂帅，积极推行运輸綜合作业方案，全局运輸組織工作出現了嶄新气象。該局駱駝营站由于大力搞好了路矿协作，把过去路矿技术作业12項过程取消了一半，是一面路矿协作的大紅旗。錦州局大虎山車站組織快速中轉列車的經驗，是鉄路內部各部門大协作的典型。該局沟帮子站是一个中間站，由于在县鎮委的領导下，全面动員，解决了装

卸搬运的劳动力問題，同时大搞不摘車作业，搶装搶卸，在貨源組織、作业方法上进行了一系列的改革，使該站一次作业时間縮短了十倍。錦州局这三个經驗是当前全路运輸組織工作上的三顆卫星，是当前鉄路运輸組織工作的重大技术革命。此外錦州局大虎山車务段发动羣众实現全段跃进計劃的經驗，太原局西山支綫綜合作业区的經驗，齐局滿洲里段发动羣众編运行图的經驗，以及在劳动組織方面上海东站体制改革的經驗，哈尔濱站两参一改的經驗和太原局列檢上車取消到达技术檢查的經驗等等，各有特点，各有收效，都值得各局結合具体情况創造性地推行，至于本書內其他一些經驗，也都值得各局学习参考。

全国工农业生产大跃进的形势发展很快，一天等于二十年，今年粮食鋼鉄翻一番，明年工农业生产还要更大发展，鉄路运量仍将急剧上升，設备能力呈現非常紧張和不足。为保証鋼鉄元帅升帳和完成国家运輸任务，鉄路必須当好先行官，跃进再跃进。因此，全路运輸部門必須彻底实現鉄道部党組最近发布坚决改进鉄路运輸工作的十五項措施，千方百計地提高运輸效率，大挖現有設备潛力，特别是車輛潛力，开展全路2—6—2，各局1—5—1和車站0—5—0运动，向时間要車輛，指标砍一半，效率翻一番，使一車当两車用，为保証完成紧張繁重的运輸任务而奋斗，全路运輸部門必須針对这一目标，在党的領党下进一步发揚敢想、敢干的共产主义风格，在推广上述經驗的基础上，継續广泛深入地开展一个以完成运輸任务为中心的技术革命。我們相信，只要坚决貫彻总路綫，依靠党的領导，政治挂帅，走羣众路綫，进一步破除迷信，解放思想，坚决以共产主义协作的精神，用大搞羣众运动的方法，全路运輸部門的技术革命，将会在短时期內出現一个波瀾壮闊的新的高潮。为迎接建国十週年大放卫星，創造出更加輝煌的成就。

目　录

一、依靠全党全民，加速装卸搬运

1. 上海局常州站在常州市委領导下，依靠羣众，組織运輸工作的經驗*……1
2. 郑州局小渠站办运輸的經驗*……8
3. 郑州局官亭站亦工亦农办运輸的經驗*……16
4. 北京局东郊站地区联劳协作經驗*……23
5. 柳州局貴县站依靠地方党政的領导貫徹全民办运輸的經驗……38
6. 牡丹江局勃利站在运輸抗旱中組織家属加速卸車的經驗……46

二、路矿間、車站間共产主义大协作

7. 錦州局駱駝营路矿协作經驗*……51
8. 太原局口泉站矿合一推行运輸綜合作业方案的經驗……60
9. 哈尔濱局鶴崗站矿协作經驗……71
10. 哈尔濱局双鴨山站矿协作經驗……74
11. 济南局八陡車站与黑山煤矿协作联劳竞賽办法……76
12. 介紹太原局西山支綫綜合作业区*……80
13. 哈尔濱局伊春配組站鉄路林业大协作的經驗……96
14. 西安局西安西站与西站运輸站全面大协作的經驗……101

三、改革行車組織，加速車輛作业

15. 錦州局溝帮子站縮短車輛在站停留时間的經驗*……109
16. 錦州局大虎山站組織快速中轉列車的經驗*……116
17. 南昌局新喻站列車快速接續的工作經驗……126
18. 錦州局大虎山車务段領导管內各站完成任务的几点作法……130

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

19. 齐齐哈尔局滿洲里車务段依靠群众編制跃进运行图的經驗*……137
20. 哈尔濱局編制單方向超長不成对列車运行图的作法 ……142
21. 济南局褚庄集站压縮返牌时分的几点作法*……150
22. 錦州局承德車务段組織"东风循环列車"保証鋼鉄元帥升帳的經驗 ……156
23. 柳州局多次作业經驗 ……164
24. 济南局推行郭东产等担摘挂列車快速作业的經驗 ……167
25. 柳州局推行零担摘挂列車快速作业方案的經驗 ……177
26. 上海局蚌埠站編制与貫徹車站月間运輸綜合作业方案的經驗 ……186

四、駝峯及平面調車場作业

27. 北京局丰台站駝峯作业的經驗 ……192
28. 沈阳局沈阳站磐风来調車組使用駝峯解散作业和鉄鞋制动法的經驗*……200
29. 济南局徐州站利用土駝峯进行循环解体的工作方法 ……210
30. 济南局張店站王耀春調車組惰力溜放及惰力多組溜放的經驗 ……215
31. 哈尔濱局哈尔濱站实行調度改革，推行調車新技术的經驗 ……221

五、劳动組織与体制改革

32. 太原局試行"列檢上車，取消到达技术檢查"的經驗*……230
33. 哈尔濱局哈尔濱站推行"兩参一改"的經驗*……240
34. 哈尔濱局泥河站实行工人直接参加生产管理的經驗 ……254
35. 牡丹江局牡丹江站装卸工人参加企业管理經驗 ……259
36. 上海局上海东站进行体制改革的經驗*……271
37. 上海局苏州中心站改进組織領导的情况 ……281
38. 沈阳局瓢兒屯站改革劳动班制的总結 ……290

一、依靠全党全民，加速装卸搬运

1. 上海局常州站在常州市委領导下，依靠群众，組織运輸工作的經驗*

在总路綫的光輝照耀下，全国工农业生产飞跃前进，今年上半年，常州市地方工业的发展速度，更是勇猛异常，兴建的大小工厂，星罗棋布，遍地开花，这种形势反映在鉄路运輸上是运量急剧上升，常州站三月份到达重車一一〇九輛，五月份就到达一七四九輛，增长了百分之五十七·八，六月份更激增到二一五四輛，比五月份增长百分之二十三·七，比三月份增长百分之九十四·二，比去年同期增长近三倍。

运量激增以后，突出的暴露了运能不足的矛盾，常州站貨場最多只能堆貨三千吨，出貨能力每天只有一千吨左右，而五月份最高一日到达貨物就在五千吨以上，因而一时形成卸不下，装不上，工作秩序混乱的局面。当时貨場卸下的貨物堆积如山，不但貨場卸满了，就連牵出綫、三角綫、正綫的两旁都卸满了，有的分路棚整个被埋在煤堆里，甚至机車挂着車輛到处跑，看見那里有空位便把車輛甩在那里。有的鋼板上面卸煤炭，煤炭上面卸元木，元木上面卸片石，一个貨位卸了二、三层是普遍現象，煤炭抬卸在馬路上，把貨場馬路都堵死了，有些急用的鋼材压在煤堆下面，急得沒有办法，自己組織工人来挖掘，大家要求鉄路赶快想办法解决問題。鍛焊厂的同志說："鉄路是先行，現在反而落后了"。貨主写信批評說："你們

注：有*者为会路介紹推广項目，以下同。

如蝸牛一样，跟不上跃进的步伐”，貨場上积存貨物最多时达二万余吨，造成了堵塞状态。

在市委的直接領导下，全党动手，全民动員，在三天之内，組織了全市机关干部、解放軍、居民、学生、工商联和宗教界等四万余人，进行突击，苦战五天，出清了貨場物資，消除了堵塞，目前基本上做到貨物暢通，来多少卸多少，有多少搬多少，装得快卸得快的局面。

我們所以能够在較短的时間內扭轉了貨場的堵塞，使运輸工作逐步走向正常，开始出現了新面貌，我們深深的体会到：

第一，政治上挂了帅，在常州市委的統一領导下，坚决貫彻中央关于全党全民办交通的方針，是工作取得胜利的基本保証。

在組織装卸車出貨的突击工作中，我們坚决树立在市委領导下，依靠羣众的观念，并在思想上明确迎接困难、战胜困难，充分滿足需要是我們鉄路工作者应尽的职責，是貫彻总路綫的具体表現。由于思想上挂了帅，因此，干部及职工在艰巨的任务面前，充滿了乐观主义精神，越干越有勁，越干办法越多。

然而，政治挂帅，思想的統一是經过一番思想斗爭才取得的。当运量猛烈波动以后，工作发生了困难，曾一度引起干部的思想混乱，由于一部分同志对社会主义建設高速度的发展認識不足，向后看的多，向前看的少，强調設备不足，劳动力不够，見物不見人，說：“工业跃进一翻便是几倍，可是我們的設备不是說干就干得起来的。”有的說：“运輸工作的規律我摸熟了，紧張是一时的，挨过这一陣就无事了，”个别干部丧失信心，甚至打电报給龙潭、和平門、古雄三站，通知停运矿石这是一种十足的促退行为。当我們发現这許多思想情緒后，立即在党組織的領导下，开展了大辯論，全站自上而下的檢查批判了甘居中游，消极促退的思想，討論了“依靠誰，为誰服

务，”“要不要滿足需要，能不能滿足需要，如何滿足需要？”“工作跃不上去，根源是什么？”通过辯論，統一了干部思想，树立了完成任务的信心，而更重要的是找出了我們的工作、思想方法上的毛病是“大鉄路思想”，在市委統一領导下进行工作的思想不够明确，而目前跃进的形势是运量一跳便是百分之几十、几百，在鉄路本身的狹小圈子里无法解决运量与运能的矛盾，我們的出路只有一条，就是要在当地市委的統一領导下，坚决貫彻全党全民办交通的方針，发动全民办鉄路运輸事业，只有这样，才能使我們的工作跃上去。

思想認識統一以后，我們立即向市委进行了彙报，說明当前車站工作的紧張情况，市委了解后，立即召开有关局局长会議，决定在“以鋼为綱”动員全党全民办鋼鉄的同时，全党动手，全民动員，大办交通，成立运輸委員会指揮部，由市委常委、市长任总指揮，各区成立了区运輸指揮部，由区长挂帅，全面发动，組織全市人民参加車站运輸工作。一时車站上白天人山人海，黑夜灯火一片，日夜搬运不停，常州中心站范圍內的全体职工及家屬都积极的参加了突击卸車工作，車站的机关干部組織了卸車突击队，提出：“一天工作，半天完成，挤出半天参加劳动，支援社会主义建設”。車站的各部門职工利用下班休息时間进行搬运、卸車，远在七十公里外的滆澤等站职工与家屬都自动要求来常州参加义务劳动，装卸員下班以后，不肯休息，都要多干一些工作。由于市委的領导，发动了全市人民，車站出貨能力从原来一千多吨提高到五千吨以上，自七月份以来，劳动大軍出动約十万人次，每日参加运輸工作的有三千人以上，消除了堵塞。

从組織突击卸車出貨工作中，使我們对在市委統一領导下貫彻全党全民办交通的方針有了深切的認識，認識到这是在大跃进形势下解决运能与运量矛盾的唯一道路，是我們今后組織

运輸工作的方向，目前运量的增长速度是我們以往所不敢想象的，如果我們还迷信鉄路上的几台机車，几百个装卸員，几千名职工及家屬，不依靠全民，我們必将不可能負担起繁重的任务，因为我們的力量与全党、全民比較起来，是微不足道的。常州市这次組織了四万人参加車站运輸工作，等于常州站現有装卸員的一百六十倍，相当于中心站职工的四十倍。这股力量是巨大的，无与倫比的，正是有了这股巨大的力量，才解除了我們的堵塞局面。

檢查我們过去在市委領导下进行工作的思想观念非常薄弱，虽然口头上也这样講，但实际上只有在我們遇到困难时才找到市委，提高到原則上来批判，这不是"依靠"市委，而是"利用"市委。我們往往强調鉄路业务的专业化，只重視"条条"，忽視"块块"，沒有把車站看成是市委和市人委領导下的一个組成部門；由于强調鉄路的"高度集中"、"統一"，在日常工作中就形成对路局、办事处布置下来的任务是"必成"的，而地方党政領导布置下来的任务是可以执行也可以不执行。我們这种做法削弱了市委对我們領导的力量，脫离了全市人民对我們的支持，当然，就影响了我們工作的跃进速度。

今后我們一定坚决在市委領导下，密切与全市人民的联系，依靠全民办好运輸，这是我們工作的方向。

第二，加强內外协作，树立为工农业生产、为常州市建設事业服务的思想，是搞好运輸工作的重要一环。

在最近我們組織运輸工作中，特别强調加强协作，强調責己以严，待人以寬。事实証明，一切工作为别人着想，正是解决了自己工作的困难。我們在卸車工作中，尽量考虑貨主出貨的距离近，以节省貨主的运費；这样就同时解决了出貨快的要求。又如我們对內河船舶出貨，过去要求符合車輛吨位才派班，現在改为以船只为单位派班，这样一方面加速了船舶的周

轉，同时又提高了貨場的使用效率。特别使我們体会較深的是与煤建公司加强协作后，合并了煤种，解决了我們一直存在着煤种复杂貨場使用率不高的問題。

过去常州站到达煤炭多至五十余种，而收貨人不同，亦須分别堆放，同一煤种也不能混卸，严重影响貨位的使用。协作关系加强后，煤建公司积极簡化煤种，又經市委决定所有工厂用煤由煤建公司統一收貨，統一調撥，将主要煤种合并为炼焦用煤、生产用煤和生活用煤，这样一方面解决了卸貨場問題，另一方面，又可将工厂运来質量較高的煤焦用于炼焦，另調其他煤种用于生产，不但充分发揮了煤炭的使用价值，更重要的是对扭轉当时貨場不足、卸車积压的混乱局面起了一定作用。

以往协作关系不好，是我們对鉄路运輸为工农业生产服务的認識不明确，这主要是表現在对鉄路运輸各項指标与滿足需要二者之間的位置摆的不妥当。鉄路运輸各項指标是手段，滿足需要才是目的，加速机車車輛运轉，提高各項指标应該是为了更好的滿足需要。恰恰相反，我們往往是孤立的搶指标，把指标看成为目的，不考虑或少考虑滿足需要。我們过去也講协作，但往往是在有利于自己的条件下講协作，許多規章制度是"限制别人，便利自己，一切从鉄路出发"。由于我們的覚悟不高，思想沒有挂帅，为誰服务的思想也未彻底解决，去年十月下旬有一批出口雨衣为了赶上十月革命节，急需运出，貨主来站过了收貨时間，說了多少好話司磅員也不肯收貨。到达卸車增多后，我們只顧到調車便利，調到那里，卸到那里，也是造成堵塞的原因之一，这些事例都充分暴露了我們大鉄路思想的根深蒂固。

第三，在当前的跃进形势下，必須大搞羣众运动，才能更好的完成运輸任务。

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com

过去我們对大搞羣众运动認識上也不足，发动羣众是小手小脚，发动了鉄路职工与家屬便認为是发动深透了，目光短浅，不敢大胆想、大胆說、大胆作。在市委領导下常州市全民办运輸的过程中我們开了限界，对大搞羣众运动有了进一步的認識。我們說“人民鉄路”应該依靠人民，过去我們搞羣众运动所以小手小脚，是对鉄路的性質認識不够，观点不明确，既然是“人民鉄路”，那就应該使我們的一切工作都要在人民的支持下进行，运輸工作如此，其他工作也是如此。

在組織卸車的同时，預料到下半年运量还有激烈的增长，領导决定开辟容納十五万吨貨物的貨場，我們向市委彙报后，在市委領导下发动了全民动手，常州市各区划定施工范圍，分工包干，包質包量，全市每日出动約三千人，使原定一百天的紧急工程縮短在二十八天为全部完成。如果沒有全市人民的力量，沒有在市委領导下大搞羣众运动，只靠鉄路的話，不要說提前，就是拖上一年半載，也很难完成任务。

羣众力量是无穷的，当上級党委提出消灭扛抬挑的号召以后，我站掀起了一个声势浩大的大鬧技术革命的高潮，初步統計，貨运部門員工献計献宝两万余条，尤其是装卸員同志更是人人献計，个个动手，有的甚至廢寝忘食，积极鑽研，車站先后制作了小推車八十輛，木軌道車五十輛，卸煤台八个，木吊車一架，滑輪卸車机三付，溜箕車五台，輪盘三个，漏底煤車五輛，老虎車六輛。終于在六月中旬丟棄了几千年来的扛棒，基本上实現了車子化，工作效率大大提高。过去一輛三十吨高边車下船要两小时，現在只要六十分鐘左右，工人的思想情感发生了深刻变化，老年工人說“共产党早来十年我們就可以不受腰酸背痛的痛苦了。”

通过工作的实踐，逐步解决了“依靠誰，为誰服务”的思想。依靠誰？在市委統一領导下，依靠羣众，在常州要依靠常

州市全市人民；为誰服务？为工农业生产服务，为常州市建設事业及常州市人民服务。

如果說二个月来的工作取得了一些成績的話，那就是我們政治上挂了帅，坚决在市委的統一領导下进行工作，从思想上明确車站是市委領导下的一个部門，車站工作与常州市人民有着密切相連的关系，沒有市委对我們的領导，沒有全市人民对我們的支持，我們将一事无成。

我們虽然进行了一些工作，但还存在不少問題：

（1）虽然我們树立了在市委統一領导下进行工作的思想，协作关系較前有所加强与改善，但在个别干部及职工的思想中还不巩固，我們必須加强对員工的思想教育，經常向市委彙报我們的工作情况，上級布置的任务結合常州市及車站的具体情况訂出措施，报市委批准后执行，并且密切与全市人民的联系，坚决克服“特殊化”思想，搞好协作，促使工作的不断前进！

（2）装卸員的工資过高。由于运量的激增，工具革新工作效率的提高，目前装卸員工資一般均在一百元以上，这种高工資与其他工种工人和市內搬运工人工資标准发生矛盾，影响了工人內部的团結，助长了工人的資本主义思想，我們坚决貫彻市委指示，立即研究提出装卸員工資方案經市委审查批准后，在最短期間內开展羣众性的大辯論来貫彻执行。

（3）新貨場剛剛建成，前一阶段还扩大了一些貨位，目前貨場管理还存在若干問題需要立即研究，訂出貨場管理制度，更好的运用貨位。鉄路、搬运、航运分工不够明确，制度尚不够健全，我們准备在八月份制訂出分工和水陆联运方案。目前装卸部門虽已基本上实行車子化，但还需要进一步努力，逐步过渡到半机械化和机械化作业。

我們的工作只是开端，談不到什么成績与經驗，即使有成

績的話，也应該归功于党的領导，我們存在的問題还很多，希望大家多多提出批評和指导，我們保証不驕不傲，継續学习、貫彻总路綫，全体职工决心在工农业大跃进的形势下高举紅旗，勇猛前进。

2. 鄭州局小塌站办运輸的經驗*

小塌站是隴海东綫的一个四等站，担負着豫东及山东荷澤专区、定陶、曹县等地的物資集散任务。一九五八年以来，在工农业全面大跃进及三大元帅升帳的形势促进下，在所在地的謝集乡党委的領导下，建立了一个由三百余名农民組成的运輸营，承担了該站全部装、卸、搬、运任务，解除了那里曾經一度出現的严重运輸堵塞的局面，适应了工农业大跃进的运輸需要。这个运輸营的建立，是具体执行中央"全党全民办运輸"方針的一个生动的范例，它的实际經驗証明：随着鉄路运輸事业飞跃的发展，逐步地把鉄路装卸业务轉移給地方人民公社来办理，是完全可能的，而且应該成为方向。

一、运輸营是怎样建立起来的？

一九五八年以前，这个位于隴海綫东部的中間小站，运輸量是不大的，平均每天只有三、五个車的装卸任务，依靠本站的三个装卸工人，再加上商邱市建立在这里的一个由80人組成的搬运大队，还能太太平平地过日子。但是，一九五八年工农业的全面大跃进冲击了这个中間小站的平静生活，运量急剧上长。今年初，距小塌站仅二十五公里的黃河拦河大水坝开始兴建，投入这一工程的民工达二十二万余人，所需的建筑器材、粮、煤、日用品有三分之一要經过小塌站运往工地。紧接着，横貫五县，連接黃、淮的运河工程又开始兴工。同时，今年获得大

丰收的豫东、魯南平原的粮食和油脂也有很大一部分要通过这里运銷到各地。在这种情况下，小壩站的装卸車任务由一九五七年的每月平均一百四十二車猛增到一九五八年的每月平均六百五十車，最高达到九百五十六·五車，超过一九五七年的装卸任务达六倍。小壩車站的貨物堆集如山，鋼材、煤炭、石灰混杂在一起，重車卸不下，貨物搬不走，綫路堵塞，車輛周轉不灵，最严重的时候，这个仅有三股道的小站积压的貨物竟达一百二十五車約五千余吨，不仅严重地打乱了鉄路的列車运行秩序，而且直接地影响了建設物資的調运和工地施工，成了工农业跃进的絆脚繩。

为了摆脫这种困难、被动的局面，小壩站的党支部和領导干部曾有过思想斗爭：是仍然采用老办法，单純依靠东西两头的商邱和民权車站的装卸工人来支援呢，还是突破这种老办法，請求沿綫农民的支援呢？这是个原則問題，它涉及到是依靠少数人，还是依靠多数人的問題，即是仅仅依靠几十名鉄路装卸工，还是依靠鉄路两旁的数万农民的問題，也涉及到是鉄路部門“包办”运輸还是实行全党全民办运輸的問題。斗爭的結果，实际也証明，前一条道路是不通的，因为商邱、民权車站同样任务激增，自顧不暇，因此他們决定走另一条道路，在县、乡党委的領导下，动員广大农民兄弟来共同办好鉄路运輸。

县委听取了車站的汇报，对鉄路运輸工作引起了很大的重視，很快地从外地調来了六十余名农民帮助装卸車，解决了眼前一时的困难。但一个月后，由于农村整风和社会主义教育的深入，这六十余名农民又被調回去了，車站的堵塞局面重新出現，压力很大。为了解决这个問題，車站領导同志便向所在地的謝集乡党委作了汇报；乡党委研究了鉄路的情况，認識到生产和运輸有不可分割的联系，当天夜里便从所属的二十个农业

合作社抽調了三百余名青壮年劳动力，自带工具，分别編成小組，第二天在一位乡党委委員的率領下，到車站突击卸車，搬运貨物，解除了当时的运輸堵塞局面。

但是，后来的情况証明，这仍然不是最好的办法。由于搬运大队与合作社之間、以及各合作社互相之間，缺乏充分的协作，吃飯、睡覚都不在一起，干活时鬧本位主义，加上人員流动大、业务不熟，因此經常发生浪費人力、残存貨底、損坏貨物的現象，效率也低，四月間卸一列煤車竟化了五十八个小时。这就产生了又一个新問題：是維持这种分散、流动的情况好呢，还是建立一支統一的、固定的、經常性的运輸队伍好？乡党委再次作了专門研究，分析了小壩車站的运輸，并根据这个站到达集中、时間紧、不均衡的特点，認为建立一支統一經常的运輸队伍，以滿足鉄路运輸的装卸搬运的需要，是必要的，也是有条件的。因此，經过了一个多月的筹备，运輸营終于实現了。它包括三百三十名成份好、劳动态度好、身强力壮的青壮年，合併了原有的搬运大队（成員都是本地人），配备了强有力的領导干部，提出了“服从鉄路的調度和指揮，支持先行官开路，保証三大元帅升帳”的口号，在七月一日党的生日宣告正式成立。經过近半年的摸索和努力，終于找到了一个在中間站实行全党全民办鉄路运輸的一个好的形式。

二、运輸营的几个主要特点

在建营的时候，制定了章程和办法，在实践的过程中，又作了許多重要的修改和补充，主要的特点有以下几个：

（1）在乡党委和乡人委的直接領导之下，作为地方經营的一个运輸机构（但并不完全脫离农业），党的組織、行政組織均属乡領导，业务工作則服从車站的調配。同时，通过运輸营，在保証鉄路运輸的前提下，把鉄路运輸以及公路运輸、人

力、畜力运輸和将来的运河航运联系起来，这就进一步保証和促进了鉄路运輸。

（2）实行軍队建制，以适应鉄路运輸的集中性及严格的时間性的要求。运輸营設营部，由乡委派营长一名，付营长二名，政治指导員一名，秘書一名和会計二名，营下分三連十排二十九班，各設正付連、排、班长。其中有一个直属排，归营部直接領导，他們主要負責突击性的运輸任务，其中有七人常駐車站担当零担装卸及客运行包装卸的任务。

（3）生活集体化，全营人員同吃、同住、同劳动。实行食堂制、早晚点名制，建立了政治、文化学习制度，并訂有报紙三份、杂誌二份。定期过党、团組織生活，每十二天公休半天。由于实行了这种部队集体化的生活制度，因此紀律严明，行动迅速，有任务时，十分鐘內便可集合投入生产，因此，从来沒有造成过車等人的現象。

（4）实行社会主义集体所有制和按劳付酬的原則。建营的基金有六千元是由乡人委撥給的，有五千余元是本营成員投資的，共配备和购置架子車一百二十部，鉄銑一百四十把，修建营房十四間。全营的收入，本着扩大公共积累的原則，百分之四十上交乡，百分之二十五作为行政管理費用（包括基本建設、增添和維修工具、生活福利和文化教育），百分之三十五归个人所有。实行工資加奖励制度，即百分之三十五的工資支出中，有百分之三十五作为奖励支出。工資等級分六等，等級差别不超过二元，按劳动强度、技术水平、劳动态度、思想覚悟四个条件，自报公議，每季評級一次。每人的实际收入大約稍高于一般农民四至六元。（按：由于各地的分配办法、分配比例和农民的实际收入水平不一致，因此应按各地的具体情况来作恰当的規定）。

（5）以运輸为主，兼营工厂，以适应鉄路中間站运量不

此为试读，需要完整PDF请访问：www.ertongbook.com