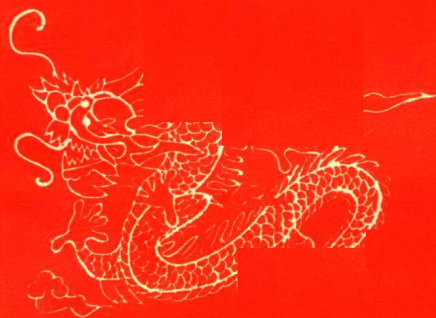


一条龙运输组织工作

河北省交通运输委员会 編



人民交通出版社

內 容 提 要

本書是總結我国在大跃进以来群众所創造的一条龙运输大协作的經驗。全書分八章，系統地論述了一条龙运输大协作的产生和发展，铁路、公路、水运、装卸搬运、厂矿、农村人民公社、旅客运输以及运输設備的技术革新、技术革命等在一条龙运输大协作中的意义作用和具体的作法。本書可供一切交通运输部門职工研究运输組織工作的参考。

一条龙运输組織工作

河北省交通运输委员会 編

*

人民交通出版社 出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版业营业許可証出字第〇〇六号

新华书店科技发行所发行 全国新华书店經售

人民交通出版社印刷厂印刷

*

1960年12月北京第一版 1960年12月北京第一次印刷

开本：787×1092毫米 印張：5張

全書：170,000字 印数：1—8,600册

統一書号：15044·7048

定价(7)：0.47元

目 录

編者的話	3
前言	6
緒論	8
第一章 铁路运输一条龙	24
第一节 铁路运输一条龙的分类及其特点	24
第二节 铁路运输一条龙计划的編制	30
第三节 铁路运输一条龙的組織	40
第四节 铁路运输一条龙的統計与分析	54
第五节 铁路内部的协作及宣传鼓动工作	63
第二章 水(江、海)陆联运一条龙	66
第一节 水陆联运一条龙的产生	66
第二节 車船統一运行的組織	67
第三节 換装樞紐作业的組織	72
第四节 港口的起运及到达作业的組織	85
第三章 公路、內河、冰道运输一条龙	89
第一节 公路运输一条龙	89
第二节 內河运输一条龙	99
第三节 冰道运输	105
第四章 运输樞紐装卸搬运一条龙	107
第一节 装卸搬运一条龙的特点	107
第二节 装卸貨物地点工作的組織	108
第三节 搬运工作組織	114

第四节 装卸工作組織	118
第五章 厂矿运输一条龙	122
第一节 厂矿办运输的意义	122
第二节 厂矿运输一条龙的組織	123
第三节 厂矿运输的技术革新与技术革命	126
第六章 农村人民公社运输一条龙	129
第一节 农村人民公社运输一条龙的产生	129
第二节 农村人民公社运输一条龙的組織	130
第三节 人民公社办装卸	136
第七章 旅客运输服务一条龙	138
第一节 旅客运输服务一条龙的意义	138
第二节 旅客运输服务一条龙工作的組織	141
第三节 节假日客运服务組織	148
第八章 运输设备的技术革新与技术革命	151
第一节 一条龙运输与技术革新技术革命的关系	151
第二节 河北省交通运输方面开展技术革新技术革命的 主要經驗	154
第三节 改进生产管理, 巩固技术革命成果, 精选定型 全面推广	160
結束語	165

編者的話

在党的总路綫、大跃进和人民公社三面紅旗的光輝照耀下，在破除迷信、解放思想、发揚共产主义协作精神的伟大号召下，我国交通运输战綫出現了一件嶄新的事物——产供运銷一条龙运输大协作。它于一九五九年上半年首先出現在秦皇島港，开始是路港协作，接着又逐步发展为产供运銷一条龙的全方面大协作。并且很快在全国范围内推广了这一先进經驗，許多地区实现了龙网化，并且不断地巩固发展。产供运銷一条龙运输大协作是共产主义思想的产物，它調动了产供运銷各方面的积极性，充分地挖掘了运输潜力，促进了工农业生产和商品流轉的发展。

产供运銷一条龙运输大协作，就是生产部門、供应部門、运输部門和銷售部門实行共产主义大协作，最合理地安排运输計劃，綜合利用各种运输能力，消灭一切不必要的中轉环节，使貨物最安全、最迅速和最經濟地运送到目的地。因此，产供运銷一条龙运输大协作，不仅是包括运输过程内部各环节之間的协作，而且包括产、供、运、銷各有关部門的共产主义大协作。它是生产关系的一种变革，是运输組織工作的一个革命，为了充分發揮运输的效能，进行合理运输，要求高举共产主义思想的紅旗，正确地調整产、供、运、銷各部門之間的相互关系，进行极为繁杂而又非常細致的科学运输組織工作，因此它又是运输組織学的一个重要发展。

本書就是在河北省交通运输委员会直接领导下，不少运输

部門职工，運輸科学研究人員共同總結了一條龍運輸大協作的經驗，並且在現場集體編寫而成的。內容包括鐵路運輸，水陸聯運，公路，內河，冰道運輸，裝卸搬運，廠礦運輸，農村人民公社運輸，旅客運輸等主要一條龍運輸組織工作的經驗，同時並包括河北省運輸設備技術革新和技術革命的經驗。本書中所總結的產、供、運、銷一條龍運輸組織工作的經驗，是以河北省的實際經驗為主，難免有一定的局限性，比如書中就沒有將水運千綫一條龍和江海聯運一條龍的經驗包括進去。但從整個精神來看，本書中所概括的關於產、供、運、銷一條龍運輸大協作的組織經驗，對於全國交通運輸部門都是有參考價值的。毫無疑問，這本書的出版，對於鞏固和發展全國產、供、運、銷一條龍運輸大協作將會起着積極的作用。為了不斷地改進交通運輸工作，提高交通運輸幹部的政治和業務思想水平，就應善於及時地總結和推廣由群眾創造的、經實際放驗過的各種先進經驗。本書就是比較有系統地初步總結了近一年多來一條龍運輸大協作的經驗。當然，隨著產、供、運、銷一條龍運輸大協作的发展，還會不斷出現新的經驗，這就需要不斷加以總結，不斷提高到更有系統的理論高度。這本書在這一方面作了初步嘗試，但是一個重要的有意義的嘗試，因為為了更好的作好交通運輸工作，客觀上還非常需要我們很好地總結我國交通建設和運輸生產的各種經驗，尤其是需要總結自1958年大躍進以來的各種先進經驗。比如關於加強黨對交通運輸工作的領導和大搞群眾運動的經驗；關於交通運輸職工政治思想工作的經驗；交通設備技術革新和技術革命的經驗；廠礦企業辦運輸的經驗；人民公社辦交通運輸的經驗；交通運輸支援農業的經驗；交通運輸企業經營管理的經驗；以及當前正在推廣的在運輸工作中應用運籌學的經驗等等。所有這些經驗都需要在一切

可能条件下，加以比較有系統的總結，以便及时推广，更好地做好交通運輸工作，更好地为工农业生产持續跃进服务，更好地为保证商品流轉的需要和改善人民行旅服务。

總結交通運輸工作的經驗，必須以毛泽东思想为指导，也就是必須从馬克思列宁主义的普遍真理与中国革命和建設的实践相結合的原則出发，从我国交通運輸工作的具体实践中，不断地将交通運輸的經驗提高到系統的理论高度。毛泽东同志在“实践論”中曾指出，“要完全地反映整个的事物，反映事物的本質，反映事物的內部規律性，就必須經過思攷作用，将丰富的感觉材料加以去粗取精、去伪存真、由此及彼、由表及里的改造制作工夫，造成概念和理論的系統，就必須从感性認識跃进到理性認識”。本書也是企图将一年多来一条龙運輸大协作的实际經驗，提高到理性認識的尝试，虽然書中內容主要是总结各种具体運輸組織工作方面的經驗，但也或多或少地对運輸理論方面作了一些必要的分析和闡明，因而这种尝试是非常有益的，它为今后进一步更有系統地总结一条龙運輸大协作，更全面地反映其內部的規律性提供了一个很好的开端。因此，我們希望本書的出版，将会引起全国交通運輸部門，全国交通運輸科学研究部門，对于总结我国交通運輸工作經驗的重視，共同努力进一步开展我国交通運輸的理论工作，并进而指导交通運輸工作的实践，更好地为我国社会主义建設服务。

前 言

一条龙运输大协作，是最近一个时期来交通运输工作上的一个革命。

一九五八年以来，交通运输战线上的广大群众，在党的领导下，社会主义建设总路线的光辉照耀下，在全国经济战线，政治战线，思想战线社会主义革命取得伟大胜利的基础上，在工农业生产全面大跃进的形势带动下，意气风发，干劲十足，有破有立，推陈出新，创造了许多先进经验。产供运销一条龙运输大协作，及其发展为一条龙运输网，是运输组织工作上许多先进经验的综合发展，是社会主义制度下运输协作的一种高级形式。它的产生和发展，已引起了运输组织工作的巨大变革，并且在交通运输工作的指导思想、管理制度和工作方法上带来了一系列深刻的影响。

一条龙运输大协作的产生，时间虽然不长，但已很快形成全国性的热火朝天的群众运动。这说明它具有广泛的群众性和现实性以及强大的生命力。它是促进运输事业高速度发展的重要条件，是充分挖掘运输潜力，多快好省地完成运输任务的一项有效方法。

整理、总结一条龙运输的现有经验，迅速全面推广这一经验，并在实践过程中不断丰富，不断提高，是交通运输部门当前的一项重要和迫切的任务。本书的编写，是试图系统地整理、总结一条龙运输组织工作经验的开端。

很显然，本书对这些经验的总结是比较粗糙的，不完善的。

同时,本書只是总结河北省一省的经验,因而自然又有一定的局限性。但一条龙运输大协作是茁壮发展着的新事物,只要我们在党的领导下,在不断发展着的运输生产过程中运用它,发展它,并不断地了解和掌握其发展规律,必然会逐步达到有系统的理论高度。

参加本书编写的人员有中国科学院综合运输研究所、铁道部科学研究院运输研究所、交通部水运科学研究所、北京铁道学院、唐山铁道学院、大连海运学院、武汉水运工程学院、以及北京铁路局、河北省交通厅、河北省交通运输委员会等单位的工作人员和师生。所有参加编写的人员,都参加了河北省一条龙运输大协作的实际工作取得了一些实际知识。在编写过程中,也力求能够找出运输协作中的一般规律,并且具体地反映在新的运输协作基础上的一些新的运输组织方法,以及它与交通运输业技术革新技术革命运动的关系。但是由于调查范围有限,和编写人员的水平限制,因此可能和上述要求差得很远,也可能有许多错误之处,希望广大读者提出宝贵意见。

河北省交通运输委员会

緒 論

产供运銷一条龙运输大协作的产生和发展，是我国运输組織工作上的一个革命。

根据我們的体会，产供运銷一条龙运输大协作，就是在党的統一领导下，根据社会主义經濟发展的客观規律，發揮社会主义生产关系的优越性，科学地組織产供运銷各部門的协作，及时解决运输生产过程中的若干矛盾，使运输过程紧密化和合理化，以适应和促进国民經济高速度的发展。所謂“一条龙”是形象化的說法，實質上就是共产主义大协作。在运输生产过程中，在党的統一领导下，一切有关各地区、各部門、各种运输形式、各个环节上进行大协作，互相銜接，象一条龙一样环环扣紧，結成为一个有机的整体——河北省称之为“龙网化”，它的主要内容，就是按照党在各个时期的运输政策，通过产供运銷各部門，以及各种运输方式之間的共产主义全面大协作，切实合理地安排运输計劃，綜合利用运力，尽可能做到一次托运，車船对口，貨不落地，組織快速中轉，把运输过程与生产过程紧密联接，从而組成一个产供运銷一条龙运输协作网，使貨物从产地最合理、最迅速、最簡便、最安全地运到目的地。

协作，是社会主义生产关系的主要特征之一。真正的协作，只有在社会主义制度下才有可能。劳动协作，本来是人类社会生产的一个客观要求，因为“协作不仅提高了个人的生产力，并且創造了一种生产力，那就其自身說，必須是集体力”。

（馬克思：“資本論”，第一卷，1887年，人民出版社1953年版，

第389頁。)原始社会打猎、掘地、都是集体进行的。资本主义社会生产力的发展,也是和社会协作范围的扩大与加强分不开的。但是在生产资料私有制的资本主义社会里,资本家之间私有利益的冲突,竞争与生产无政府状态,支配着部门与部门、人与人之间的关系。劳动者在生产过程中的联系与配合,是在强制和压迫下进行的,至于各厂矿、各部门之间的所谓“合作”,实质上是唯利是图,互相利用,互相排挤,大鱼吃小鱼,根本谈不上真正的协作。生产的社会性和生产资料的私有制之间的不可调和的矛盾,正是资本主义社会制度束缚生产力发展的症结所在。只有在社会主义社会里,生产资料实行了公有制,各经济部门,各生产单位以及劳动者个人之间的根本利益是一致的,人们共同为建设共产主义而奋斗。社会主义高速度地有计划按比例地发展国民经济的规律代替了资本主义社会的竞争与生产无政府状态,这就使得国民经济各部门、各生产单位,以及人与人之间有可能进行最广泛的协作。这种协作组织愈广泛、愈合理,它所发生的威力也就愈大,就能够创造更高的生产力。所以,毛泽东同志很早就指出:社会主义的经济各部门,“在统一的计划性上,要实行各业间的互相协助,消灭互相孤立甚或互相妨碍的本位主义”。(毛泽东:“经济问题与财政问题”1942年,东北书店印行,1949年版,第84页。)

解放以来,党的一系列的经济政策,对于工业管理体制的改革,以及对于企业领导制度的改革等,都促进了社会主义生产关系的巩固和发展,促进了协作关系的加强。特别是1957年~1958年的整风运动,在毛泽东同志关于正确处理人民内部矛盾的思想启发和指导下,人们思想解放,干劲冲天,共产主义觉悟大为提高,人们在社会主义劳动中及其他共同活动中的相互关系,又得到了进一步的改进。

1958年5月党的八届二次代表大会，提出了鼓足干劲，力争上游，多快好省地建设社会主义的总路线。这条总路线，反映了六亿五千万人民的强烈愿望。河北省与全国各地一样在总路线的光辉照耀下，出现了一个史无前例的工农业生产大跃进和人民公社化运动的高潮。1958年河北省工农业生产总值比1957年增长了52.5%，1959年又比1958年增长了41.3%。工农业生产的飞跃发展，运量也随之猛增。很明显，固有的运输工具和运输方法已不能充分满足运量猛增的要求，交通运输业在整个国民经济中成为一个薄弱环节。但在党的总路线光辉照耀下，由于贯彻党的一整套两条腿走路的方针，展开了轰轰烈烈的群众运输运动，充分挖掘了运输潜力，并加速了交通建设的速度，这就使运输生产基本上适应了工农业生产高速度的发展。河北省1958年实际完成的运量较1957年增长42.6%，1959年又较1958年增长46.6%，其增长速度超过了以往的任何一年，从而保证了工农业生产的大跃进对运输的需要。

在开展交通运输战线上的群众运动中，为了最大限度地挖掘运输潜力，并针对着运输生产环节多、联系面广、高度分散又高度集中，因而最需要加强协作的特点，运输部门提出了“向时间要车船，向协作要效率”的口号。广大职工群众在党的领导下，向一切思想上、制度上、技术上阻碍协作的资产阶级法权残余作斗争。在辽宁省阜新路矿协作和本溪路厂协作经验的基础上，秦皇岛、昌黎地区也创造了产供运销一条龙运输大协作的经验。铁道部、交通部在秦皇岛召开一条龙现场会议后，河北省即全面推广一条龙运输大协作的经验，这是运输组织工作上大搞群众运动和发扬共产主义思想的结晶。因此一经实行，立竿见影，运输效率大为提高，生产跃进有了保证。在党的八届八中全会反右倾的形势鼓舞下，全省雷动，遍地开花，顿时形

成了群龙飞舞的局面，各种各样的一条龙运输协作，交织成网，互相衔接，迅速形成了广泛的运输龙网化（注）的群众运动。河北省在秦皇岛、昌黎现场会议以后，及时总结经验，召开了石家庄现场经验交流会议，提出了全省实现运输龙网化的号召，在1960年第一季度末，这个号召已基本实现。事实证明：加强一条龙运输协作网不仅充分发掘了运输潜力，加速了物资周转，实现了多运保高产，而且进一步提高了人们的共产主义思想，促进了交通运输业技术革新和技术革命运动的迅速发展，进一步丰富了社会主义的运输组织工作经验，为发展我国交通运输科学开拓了一个新的境界。

旅客运输的一条龙是继产供运销一条龙运输大协作之后，在交通运输战线上出现的又一新事物。在党的领导下，运输部门和旅店业、饮食业，从一切为旅客方便共同愿望出发，组织了一票到家，一磅到底，食、住、行处处有安排的一条龙大协作。大大减少旅客的麻烦，节省了时间和开支，特别是使中转旅客，得到很大的方便，做到了在旅行途中安全、舒适、迅速、便利。这是社会主义旅客运输的客观要求，因而得到旅客们的热烈拥护。

由此可见，产供运销一条龙运输大协作的产生和发展，决不是偶然的，它是在我国经济战线和政治思想战线上的社会主义革命不断发展的基础上成长起来的，是党的社会主义建设总路线、大跃进、人民公社的产物，是党所领导的交通运输战线上一系列的群众运动的产物，尤其是人们共产主义协作思想大发扬的产物。

“事情是这样：社会生产力的发展要求社会主义革命，

（注）“龙网化”，就是普遍推广一条龙运输大协作，使各种运输方式结合成为完整的一条龙运输协作网。

要求人們精神的解放；社会主义革命的胜利和人們精神的解放，又推动社会生产力的跃进；这种生产力的跃进，又繼續刺激社会主义生产关系的改进和人們思想的前进。”（刘少奇：

“中国共产党中央委员会向第八届全国代表大会第二次会议的工作报告”，人民出版社1958年版第15頁）产供运銷一条龙运输大协作，既促进了运输生产力的跃进，同时，又激发了人們共产主义大协作思想的发揚。

在社会主义社会里，生产关系与生产力，上层建筑与經濟基础，是相适应又相矛盾的。刚从資本主义社会脫胎出来的社会主义社会，还存在着某些資产阶级法权残余，“在各經濟部門中的生产和交换的相互关系，还在按照社会主义的原則逐步建立，逐步找寻比較适当的形式”（毛泽东：“关于正确处理人民内部矛盾的問題”，人民出版社，1957年6月，第11、12頁）。社会主义的生产关系和适应于这种生产关系的上层建筑，处于不断发展和不断完善的过程中。并且“在生产力和生产关系之間，在經濟基础和上层建筑之間，矛盾不断地产生而又克服、克服而又产生，这是一个川流不息、万古常新的辯証法的过程”（周恩来：“伟大的十年”人民出版社1959年版，第18頁）。

交通运输业，是联結生产和消費、工业和农业、城市 and 农村的紐帶。一次运输过程，又常常經由铁路、公路、水运、装卸、搬运等各种不同的运输环节，因此运输部門与托运部門之間，运输部門与收貨部門之間，这一运输部門与那一运输部門之間，与同一运输部門发生关系的这一托运部門与那一托运部門之間，工厂、矿山、人民公社内部生产与运输之間，都經常发生許多生产上的联系，也經常不断地产生着矛盾。例如：有时有車无貨，有时有貨无車；有时虽有貨有車，但装不上卸不下，搬不走，集运不来；生产上常因各种原因改变計劃，运输工作則

要求不变或少变计划；铁路运输組織工作要求多开长大列車，以提高效率，生产單位和装卸搬运部門則要求分批多送，均衡送車，以節約人員和开支。又如有些生产單位強調运输为生产服务，而对于为运输創造有利条件則注意不够；有的运输部門強調运输效率，不顧生产需要；干綫运输部門有时強調短途运输要为长途运输服务，而对短途运输的困难照顧不够；短途运输部門有时強調短途运输的困难，不能很好地为长途运输集散物资；再如某一托运部門会要求先运煤炭，另一托运部門又会要求先运棉花等等。这些矛盾，都是具体存在的，是在根本利益一致基础上的具体矛盾，同时又都是人民内部的矛盾。但社会主义社会本身就为解决这些矛盾創造了条件，矛盾不断产生又不断地加以克服，这是一切事物发展的客观規律。

在日常运输过程中各經濟部門間所产生的許多矛盾，归納起来，主要有以下三个方面：一、資本主义的思想残余与共产主义思想的矛盾；二、若干过时的組織形式、規章制度、工作方法与生产力迅速发展的矛盾。三、技术設備上的先进与落后、互不适应、互不銜接的矛盾。当前运输战綫上突出表现为：装卸搬运的笨重体力劳动，和現代化大工业生产、現代化运输工具之間的不相适应。解决这些矛盾有两种不同的方法，产生两种不同的結果。一种是从本位主义出发，采取扯皮、告状、罰款、互相控制的方法，企图达到便利于本身工作，而不顧別人的困难。事实証明，采取这种方法只有长期扯皮，矛盾得不到解决，并浪費了整个国家的运力。这是一种資本主义思想残余的反映。另一种方法就是毛泽东同志提出的正确处理人民内部矛盾的方法。即从团結的願望出发，經過批評、斗争，达到新的团結，从而使工作上协调一致，有利于整个事业的发展。实行产供运銷一条龙运输大协作，就是遵照毛泽东同志的指示，来

正确处理日常运输生产过程中各个部門各个环节之間的关系，以調动各有关方面协力办运输，并促进运输部門关心工农业生产、市場供应的积极性，使运输工作得到飞跃的发展，以利于整个国民經济的飞跃发展。因此不断加强运输大协作的过程，也就是在运输組織工作方面，进行思想上的、組織工作制度上的、以及技术設備上的不断革命的过程。

一、思想上的革命——共产主义思想，是搞好运输大协作的灵魂。所以思想革命在实现一条龙运输大协作的过程中起着主导作用。思想革命的主要内容是用共产主义思想来战胜資本主义思想残余，用完整的生产观点来代替片面的生产观点。

要实现一条龙运输大协作，首先必須批判只求别人为己服务，只顧自己方便，只注意自己本单位利益的本位主义思想。如“大铁路”“大厂矿”思想。必須揭露和批判这类思想的危害性，才能确立产供运銷各部門互相协助，携手并进的关系，提高对整体利益的責任心，发揚共产主义的协作思想。毛泽东同志說，“只注意自己小团体的利益，不注意整体的利益，表面上不是为个人，实际上包含了极狹隘的个人主义，同样地具有很大的銷蝕作用和离心作用”（毛泽东：“关于糾正党內的錯誤思想”，“毛泽东选集”第一卷，人民出版社1952年版，第95頁）。沒有整体的利益也就沒有个别部門的利益，沒有整体的共同努力，即使个别部門的成就也是巩固不住的。产供运銷各部門，都是国民經济鏈条中的一个环节，任何一个环节之間的脫节，都会給整个国民經济帶來不利影响。

其次，必須批判厂矿企业只管生产，不管运输；运输部門只管运输，不管生产的片面生产观点。馬克思曾說过：运输是生产过程在流通过程中的繼續（“資本論”第二卷，166頁，人民出版社1954年版），又說：“除了开采业、农业和工业，

尚有第四个物質的生产部門……那就是运输业”（“剩余价值学說史”一卷405頁，三联書店1957年版）运输和其他工农业生产部門有直接的密切联系，煤挖出来了，运不走，就不能实现其使用价值。离开了必要的运输条件，工农业生产都不能繼續下去。由此可見，生产（指运输以外的其他物質生产）必經运输，运输也是生产。因此，厂矿企业、人民公社都要注意生产場所内外短途运输設備和装卸工具的建設，实现快集快散和快装快卸为运输部門創造有利条件。运输部門必須千方百計地了解生产和保証生产，把完成生产任务当作自己的任务互相搞好协作，把提高运输效率与完成生产任务統一起来，做到以多运保高产。

以农业为基础，工业为主导，工业与农业同时并举、重工业与輕工业同时并举，中央工业与地方工业同时并举，这是发展我国国民經济的基本方針，因此，在当前运输工作中必須貫徹执行以粮鋼为中心，保証重点，全面安排的方針。必須在这个方針指导下來搞好各部門、各单位之間的协作。以铁路运输为骨干的运输业，既要为全国发展国民經济服务，又要为当地发展国民經济服务，这是矛盾的又是統一的。因此，在产供运銷一条龙运输大协作的实际工作当中，又必須着重指出应正确处理中央与地方的关系，重点与一般的关系，必須着重指出在全国一盘棋的思想指导下，既做到保中央，又保地方；既保重点，又能全面安排。

河北省由于在干部和群众当中反复进行了一系列的思想教育，因而大大的发揚了共产主义的协作风尚。充分发挥了人們的主动精神，到处涌現着把困难留給自己，把方便送与別人，按照社会主义的原則互相支援。这就为全省的运输大协作打下了巩固的思想基础。