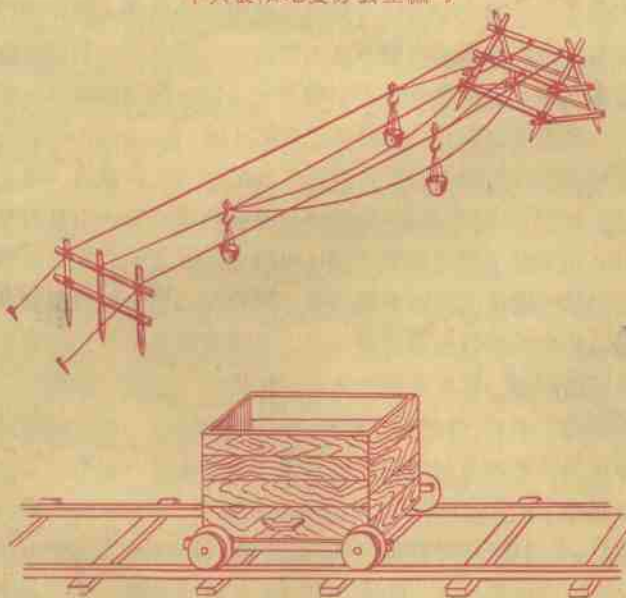


襄陽专区实现了 車子化和滑絲化

中共襄陽地委办公室編写



湖北人民出版社

襄阳专区实现了车子化和滑袜化
中共襄樊地委办公室编写

湖北人民出版社出版 (武汉解放大道355号)

武汉市书刊出版业营业登记证新出字第1号

湖北省新华书店发行

江汉印刷厂印刷

787×1092 1/32 开 · 1/2 印张 · 12,000 字

1968年9月第 1 版

1968年9月第 1 次印刷

印数: 1—2,000

统一书号: T5106·69

定 价: (5) 0.08 元

襄阳专区位于鄂西北，全区有14个县1个市，山岭起伏，地形复杂，交通不便。历年来的运输方式就是肩挑，特别是大山区有些陡路，连肩挑也不行，只有用背篓背。很多人因挑运压弯了腰，也有些人因挑担翻山不慎跌断了腿，过去因交通运输不便，有很多地上不到粪，有些庄稼遇到了阴雨运不回来，烂到地里，有很多农田基本建设，如改良土壤等也无法进行。就是这样，每年每个劳动力，也不得不拿出30多个劳动日来，投入必要的肩挑运输。全区每个人平均3亩多土地，本来就是缺劳力的地区，加上运输工具落后，就更增加了劳力不足的矛盾，由此，可见改变这种肩挑人背的古老落后的运输方法，早已是广大群众的内心的迫切要求，也是发展生产的广阔道路。特别是农业生产大跃进以来，这个要求显得更为突出。1958年全区粮棉油生产，要求翻一翻，随着粮棉油的翻一翻给运输上也带来了一个严重的任务，为了确保跃进规划的实现，他们就根据规划，算了一下农田运输需要的劳力账，全区1958年计划积肥80亿担，这80亿担肥料，连积肥加送肥，就等于160亿担。平均2里路远，每个劳力一天只能运50担，光积肥和送肥这一项就需要32000万个劳动日。粮棉油总产是100亿斤，粮棉油收割的运输量就是300亿斤（因为100斤粮有200斤湿杆子，总共是300亿斤），每人每天按运5000斤计算，也需要600万个劳动日。粮棉的征购入库任务约15亿斤，以每人每天平均按运200斤计算需要750万个劳动日。农田水利需用人担的土石方有5000万立方，每人每天平均按两立方算，需要2500万个劳动日。工业

品和土特产品的年运输量約240万担，每人每天平均按运两担計算，需要120万个劳动日。仅以上几項运输共需35 970万个劳动日，全区245万个男女劳动力平均每人需144个工作日。与1957年每人平均負担30多天的运输任务来比增长四、五倍，由此可见，沒有运输工作的翻几翻，就不可能实现产量翻一翻。怎样使运输工效翻几翻呢？当时这个问题，在襄阳专区就成为500多万群众討論的焦点，有的說：“鼓足干劲，提高劳动强度”。

这个办法开始很多农业社运用了，由挑80斤提高到100斤、120斤，一担两担行了，挑的趟数多了肩膀压肿了，就再也不能挑了；也有的主張加班加点，加班加点在短時間內一天两天三天到可以，但长期的加下去，人的身体吃不消，正如群众說的：“晚上加了班，白天沒有勁。”怎么办呢？这个问题不解决不行，解决吧劳力不够。当时这个矛盾，在襄阳专区显得特别突出，要有修水利的劳力，就沒有积肥送肥的劳力；要想积肥追肥就沒有修水利的劳力。为了解决这个突出的矛盾，襄阳地委就提出了开展献計、进行工具改革的号召。这一号召有力地鼓舞了干部的干劲和广大群众創造工具的积极性，平原地区的光化县范冲乡，結合着兴修农田水利，首先創造了以車子推代替人挑，提高工效两倍的先进經驗，紧接着大山区的房县沙河店乡，結合着积肥、追肥和改田，創造了以滑絲运肥送土来代替肩挑人背，提高工效10倍以上的先进經驗，随着南漳又創作了木制輕便铁道运输的先进經驗，襄阳地委发现这些典型后，立即組織了全区性的現場参观学习，并响亮地提出在“平原地区推广車子化，在山区推行滑絲化”的号召，全区各級党的組織和群众，热烈地响应了地委的号召，随之在全区範圍內，結合着当时的兴修农田水利和积肥追肥运动，一个声势浩大的群众性的平原地区車子化和山区滑絲化运动，就汹涌澎湃地开展起来了。

一个 襄阳专区各地农业社，为了解决1958年农业生产大跃进中劳力不足的矛盾，在2月上旬結合着大规模的兴修农田水利和全面的积肥追肥运动，先后开展了一个群众性的自筹、自制、自用、自管理的平原地区运输車子化和山区运输滑絲化的运动。经过一个多月的艰苦奋斗，平原地区7个县1个市和山区7个县都先后实现了車子化和滑絲化，据不完全的统计共做各种各样的車子84万辆，其中畜力車子有：木輪牛車、鉄輪牛車、胶輪馬車、自动卸土拖子車、单牛架篋車、四輪車。人力車子有：独輪車、平土車、小車、楊杈車、簸箕車、斗形車、碰头車、活底活箱推土車、皮輪推車、木輪滾珠車、单輪肚子車、双輪拉車、双輪拖板車、輕便送糞車、自动卸肥車、木輪撈車、胶輪撈車、三輪撈車、木軌斗車等40多种。安装各种各样的滑絲52 604处，如单滑絲、双滑絲、三滑絲、平綫滑絲。在实现車子化的同时，并且修建了木制輕便鉄道312条，长达272华里。車子化和滑絲化的結果，大大地提高了劳动工效，有力地緩和了大跃进中劳力不足的矛盾，所有实现車子化的地方，运输的劳动工效，比車子化、滑絲化前都提高了两倍到十倍以上。

“毛主席又給山区人民搬走了一座大山”

光化县原计划追肥61万亩，按肩挑计算，需要4万个劳动力、半月时间才能完成，車子化后7天就完成了；41 000亩三类苗，原计划需3天时间才能追一道肥，用車子后，1天就追完了。房县沙河乡驗湖社共2 559个劳力，全社20万担的春季积肥任务，要用人担得50天才能完成，安装6对滑絲后，5天内就完成了。車子化不仅能提高劳动工效，同时也是提高劳动利用率的一个有效办法，許多过去强劳力做的活，有了車子化、滑絲化后，都可以用半劳力和老头、小孩来代替，一个小孩子推

的重量比一个壮劳力挑的还多。随县貫庄乡一社，原来出一个牛栏的粪得3个壮劳力挑半天，用車子后，15岁的謝万根一早晨就出完了。襄樊市龐公乡幸福之路合作社車子化后，将原来負責积肥送肥的500多个壮劳力抽去做别的活，把积肥送肥任务交给妇女小孩就完成了。由于車子化、滑絲化解放了劳动力，就进一步鼓舞了群众的革命干劲和建設社会主义的信心，房县班河乡70多岁的一个老社員，看到滑絲从山上把肥滑到田里，喜的情不自禁地連喊了七声“毛主席万岁”。襄阳欧庙区驗江社社員卢华江用新做起来的车子到樊城推石灰，兴奋得边走边唱道：“过去挑着走，現在推着走，明年就要拉着走（指双輪車），以后还要坐着走（指汽車）。”南漳县刘集乡的群众給車子化編了一首打油詩：“車子化好处多，共产党想的好办法，車子虽小工效大，作用不比汽車差，改革工具实在好，男女老少笑哈哈。”滑絲的工效比車子还高，人肩挑和背馱是山越大繞的圈越大，山越高，路越难走，工效越低，肩挑和背馱的越重走的越慢，而用滑絲运输，則与人肩挑背馱恰恰相反，因为滑絲是直綫从上向下滑，越是山高，滑运的速度就越快，重量越大，压力越大，滑运的速度就越大，一般比人挑提高工效10倍以上。如安一对60丈长的滑絲，从山上向山下运土运肥，只用4个人20秒鐘就运一担肥，一点鐘运180担，一天工作10小时就运1800担。要是用人挑，一天一个人只能挑20担，用滑絲一个人一天做几十个人的活。因此山区群众說：“毛主席又給我們搬倒了压在头上的一坐大山。”他們也給滑絲編了一首歌謠：“人翻身，肥架云；見沟不过沟，下山空中丢；見灣不拐灣，順直往下溜；見河不过河，空中往过流。”“男的肩不挑，女的有柴燒；过去积肥愁挑不愁积，現在是愁积不愁挑；过去燒柴愁担不愁砍，現在是愁砍不愁担。”这些歌謠，具体描繪了滑絲运输的形象，流露了

山区群众对实现滑絲化后的愉快心情。

促进了全面生产大跃进

襄阳专区的車子化和滑絲化，給农业生产增加了强大的物質力量，以每輛車子推比肩挑提高工效两倍来計算，84万輛車子使用一天可节省劳力160万个，每年按使用150天来計算就要节省24 000万个劳动日，滑絲运输比人挑人背，提高工效十倍以上，以每盘滑絲每天按节约30个劳动力来計算，52 604处，每天就节省劳力1 578 120个，也按使用150天計算，全年就可节省劳力236 718 000个，仅仅这两項运输上的改革，每年就給襄阳专区节省劳力23 729万余个，等于襄阳专区245万个劳动力，工作199天。这个专区由于在运输上实现了車子化、滑絲化，大大提高了运输上的劳动效率，从而促进了农业生产的全面发展，提前和超额完成了水利建設和春耕积肥任务。原計劃1958年做水利工程土石方1亿立方，結果完成了5亿立方，原計劃冬春积肥15亿担，結果完成了40亿担，原計劃1958年夏豆麦总产20亿斤由于車子化促进了加工施肥，总产量則由20亿斤提高到30亿斤。上述事实充分說明，进行工具改革不仅能減輕劳动强度，同时也能促进全面生产跃进。

不断克服保守思想，战胜了重重困难

襄阳专区实现平原地区車子化和山区滑絲化，并不是一帆风顺的，它和其他工具改革一样，是在不断地克服右傾保守思想和战胜一切困难的前提下进行的。他們克服困难，取得胜利的主要經驗有以下几点：

一、做好重点，組織参观，算賬对比是发动群众推动車子化、滑絲化运动的一条有效經驗。

車子化、滑絲化虽然是群众的内心要求，但由于这是一种新的改革，所以开始提出实现車子化、滑絲化的时候，群众在思想上仍有各种不同的顾虑：有的耽心“車子推不好，滑絲不会滑”，有的则耽心“車子、滑絲究竟比肩挑快不快、好不好，快多少、好多少”？为了解除群众思想顾虑，襄阳专区各级党组织在推广車子化、滑絲化的时候，始终坚持了群众路线的工作方法，利用由点到面地进行推广和用事实来说服教育群众。枣阳县委在实行車子化时，首先派工作组在鹿头乡曙光社第一队做重点，搞典型示范，这个队一晚上实现了車子化，第二天就组织了全社参观，全社实现車子化后，就组织了全乡参观，全乡实现車子化后，就组织了全区、全县进行了参观。这个县由于他们紧紧地抓住了由点到面波浪式的发展，全县在20天中就实现了車子化，达到了每户一辆車子。郢县关帝乡燎原社提出車子化后，社员思想不通，社主任当天晚上就自己突击做了一辆車子，第二天社员一看社主任用車子推粪1人抵4人，又快又不磨肩膀，挣的工分又多，第三天晚上大家就自动的做起車子来了。光化县，光化乡一个社主任为了说服和启发群众做車子的积极性，自己做了一辆車子，推到各队叫社员看，叫社员推着试。社员一试用車子推东西确实比人担的又多又轻，第二天大家就做起車子来。由此可见，推广任何一件新的改革，不仅在一县一乡要贯彻由点到面，就是一社、一队也要由干部到群众，由先进到落后。

二、襄阳专区地、县、区、乡各机关，首先实现了車子化和滑絲化，干部带头做車子，编滑絲，和用車子给农业社送粪，用滑絲替农业社积肥运肥等，对鼓舞群众实现車子化、滑絲化，起到了一定的推动作用。

三、車子化、滑絲化搞的又快又好第三条经验，就是

充分地依靠群众，采取领导、群众、技术三者相结合的工作方法和坚定不移的贯彻因陋就简、就地取材、自筹自制、自用自管理、勤俭办车子化、滑丝化的方针。我们认为只有这样，才能达到多、快、好、省的要求，才能形成群众性的车子化、滑丝化运动。

不论哪一个乡社，在实现车子化、滑丝化的过程中，一般的都要遇到三个困难问题：一是缺木匠、篾匠；二是缺工具；三是缺原料。解决这三缺的方法，除充分发挥城、乡手工业者的作用外，主要是依靠群众、发挥群众智慧，贯彻就地取材。山区做滑丝，没有铁丝，群众就用竹篾编成的竹绳来代替铁丝，没有竹子的地方，就用青藤扭成藤绳来代替铁丝。平原地区铺轻便铁道，没有铁轨，就用木轨钉上铁条来代替铁轨；襄阳县秦家乡造车子木匠少，他们就采取边学边做、边教边做，细活木匠做，粗活群众做，群众说是“木匠划线、半木匠打眼、外行锯板”的方法。宜城官堰乡石灰社一个75岁的木匠康启道，日夜不停地教社员拉锯、打眼，5天时间，教会120个社员，做起各种车子217张。枣阳县曙光社做车子没有工具，他们就用菜刀当斧头，用钢钎当铧，用锯刀当刨子，把耙齿磨利当凿子，用秤砣当锤子，用竹屑当钉子；没有木料就用破床板、破案板、破柜、铺板、闹门板、破碾架、木棒子等来代替。光化县范冲乡团结社社员徐得春没有木料就用树杈当车架，用圆板凳面当木轮做了一辆小车。襄阳专区的事实证明，只要敢想、敢做，依靠群众，充分发挥群众智慧，没有完不成的任务和克服不了的困难。

四、坚持由小车到大车、由低级到高级、由临时到永久，多种多样的发展规律，也是襄阳专区在指导车子化、滑丝化运动中的一条主要经验。在车子化运动当中，开始，有些地区虽

然領導勁頭也很大，但由於不相信群眾力量，追求高級、追求正規化，在具體作法上不是發動群眾、依靠群眾去造車子、編滑絲，而是採取國家或者社里出器材，集中木匠做、篾匠編的方法，其結果是費勁大，收效小，運動遲遲不前。只有在改變了這種作法以後，運動才蓬勃地开展起來。

車子化、滑絲化和其他工具改革一樣，雖是生產的需要、群眾的要求，但實現的關鍵還在於各級領導是否有決心，處處經驗證明，凡是領導決心大、干劲足、層層有規劃、有要求、有專人領導的縣、區、鄉、社，就化得快、化得好；反之光進行一般號召，不加強具體領導、不發動群眾想辦法的縣、區、鄉、社就困難百出，運動遲滯不前。

不滿足現有成績，鞏固和發展車子化、滑絲化

襄陽專區在實現車子化、滑絲化後，他們並沒有滿足已取得的成績，他們緊接着就提出來，通過“比質量”、“比技術”、“比效率”，逐步達到正規化和半機械化的要求，這就有力地克服了當時一些區、鄉、社幹部，盲目滿足於現狀的思想，從而又掀起了一个群眾性的鞏固發展車子化、滑絲化的高潮。

各地在實現車子化、滑絲化後，出現的第一個問題就是有車不會推，有絲不會滑和路小推不過，絲松滑不動的現象。光化縣李崗鄉共升一社，713個勞動力，只有132個人會推車子，另外有三條深溝的橋只能過人，不能過車，因此就不能充分發揮車子化後應有的作用。各地為了解決不會推車子的問題，均採取了邊推邊學和師傅帶徒弟的方法，就是師傅推徒弟拉，師傅推重車，徒弟推輕車。這樣不會推車的推上幾天也就學會了。光化縣共升一社採取上述辦法，581個不會推車的社員，6天都學會了。他們還總結了推車子的一個密訣，叫“推車子沒有巧，

全靠屁股扭得好”。

在修整道路上，各乡、社均結合着建立交通网，对道路进行了統一规划，貫徹了小路并大路、鑿凸填坑、遇沟修桥的措施，据統計全区在巩固車子化运动中，修整道路37 000多条，长达7万多华里，基本上达到了襄阳地委所提出的田地通小道，小路通大路，大路通稻場，大小車子暢行无阻的要求。

車子化后，出現的第二个問題，就是由于1958年开展了群众性的造車子搞滑絲运动，加之時間短、材料差、在質量上还有些不够好，当时在群众自己做的車子中約有10%左右的不合乎質量要求。有些車子用杂木做的車軸不坚固，一推就坏了，也有些車子做的前重后輕、重心不准、运输效率不高。針对这个情况，各地农业社，对現有車子均通过群众鉴定訂出了修制和改制规划。如杂木軸換花櫟木或檀木軸，輪轉車改为輪軸一起轉的車，三輪推車改为单輪推車。双牛抬杠式車改为单牛架轆式車等，为了实现修制和改制规划，各地农业社均以社或队为单位建立了木匠队或木工小組，負責帮助社員修制和改制質量差的車子。象光化县除城鎮手工业社外，光农业社投入修制車子的木工就有3 150多人，仅一个月的時間，除修好各种車子外，并新制出各种比較高級的車子13 000多輛。在改制和新制各种比較高級車組，各地一般的都采取了三种办法：一是由社或队制造好卖給社員，有錢交錢，无錢記賬，分配时扣除；二是社員出原料，木工做，社員出加工工分；三是城鎮手工业社制造，由合作社售給社員。

随着車子化运动，帶來的第三个問題，就是农业社的經營管理和劳动定額上也出現了一些新的問題。一輛車子运输能抵几个人挑，要按原来的定額开支工分，个别沒有車子的社員和做别的活路的人就不滿意。在解决这个問題上，襄阳专区的經

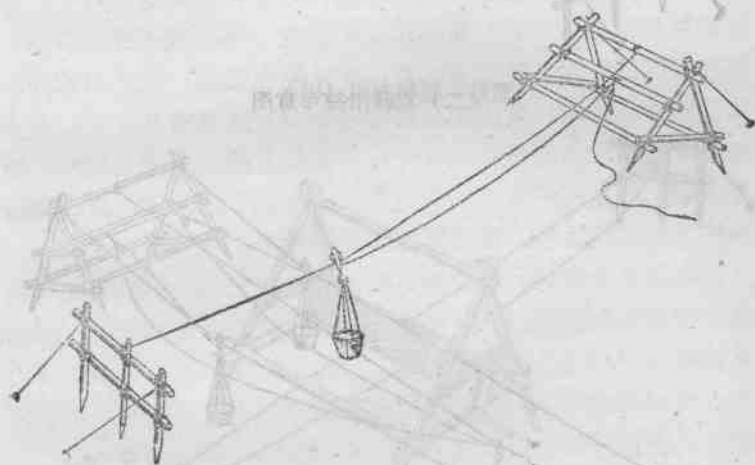
驗，是在車子化的开始，为了鼓励社員造車子的积极性，劳动工分还是按定額付酬，一旦全部实现車子化后，对运输的劳动定額适当的进行調整。調整太早了影响社員制造車子的积极性，社員用車子推和用肩挑，挣一样的工分，何必做車子呢？調整太晚了，社員都愿搞运输不愿干别的活，势必影响劳动力的調配。在車子化运动中，农业社和生产队都做了一部分大型車子，因此如何管理好这批車子，也是巩固車子化中的一个重要問題。怎样管理好呢？襄阳专区各地农业社，对車子管理办法是：凡是社、队公制公有的大型車子，如牛車、馬車、胶輪車等，由社、队固定专人负责保管；社員私人自制的車子，則貫徹自有、自用、自修、自管的政策。这两条政策貫徹后，用坏没人管、用后到处丢的現象就立即消除了。

經過一个群众性的車子化、滑絲化运动，是否解决了全部交通运输問題呢？沒有。因为群众自筹、自制的車子大部分是小型的，只能解决一些农田水利，如积肥、送肥、收获农作物和小型水利短距离的运输問題，但与实现运输上的机械化尚差很远。可是在运输上实现机械化，現在又无条件，如汽車铁路不是馬上能解决的問題，怎么办呢？襄阳专区各地农业社答复了这一問題，他們在巩固車子化的基础上又提出了向半机械化发展的口号，什么叫半机械化呢？就是将現有的木輪木軸車，改为木輪木軸滾珠車，和木輪木軸胶带滾珠車，一輛木輪木軸車加上一对滾珠，就能多运200斤到300斤，提高工效一倍；如果再加胶带又能多运200斤到300斤。我們向半机械化发展的第二个办法，就是适当地增加一部分畜力車和胶輪拖車，据統計，襄阳专区現已增添了畜力車2 000多部、胶輪車1万多部。向半机械化发展的第三条措施，就是在平原地区大力推广南漳制造的木制輕便铁道和光化的平綫滑絲运输。輕便铁道制造簡便，

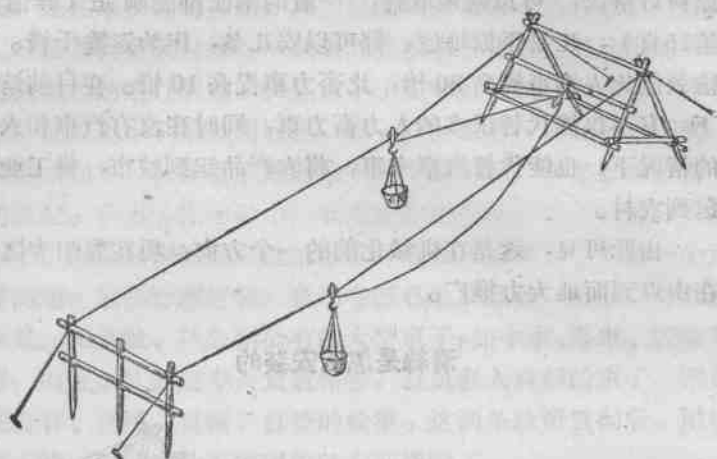
原料好解决，可以就地取材，一般的木匠都能制造（詳情見第15頁），凡是平原地区，都可以安几条，作为运输干线。运输效能比人推车提高 30 倍，比畜力车提高 10 倍。在目前情况下，它不仅能代替很多的人力畜力车，同时在沒有汽車和火車的情况下，也能代替汽車火車，将农产品运到城市，将工业品送到农村。

由此可見，这是在机械化前的一个方向，現在襄阳专区正在由点到面地大力推广。

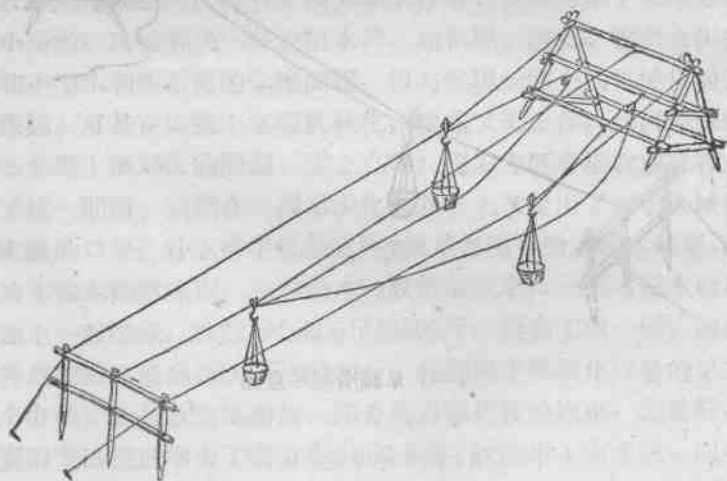
滑絲是怎么安装的



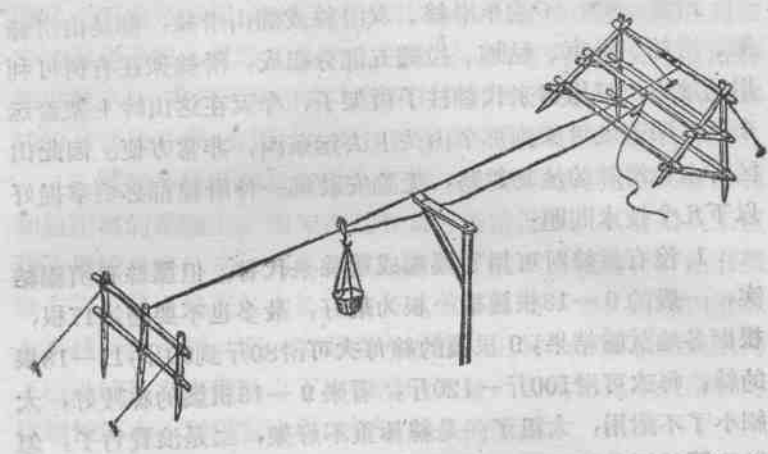
(一) 单繩滑絲示意图



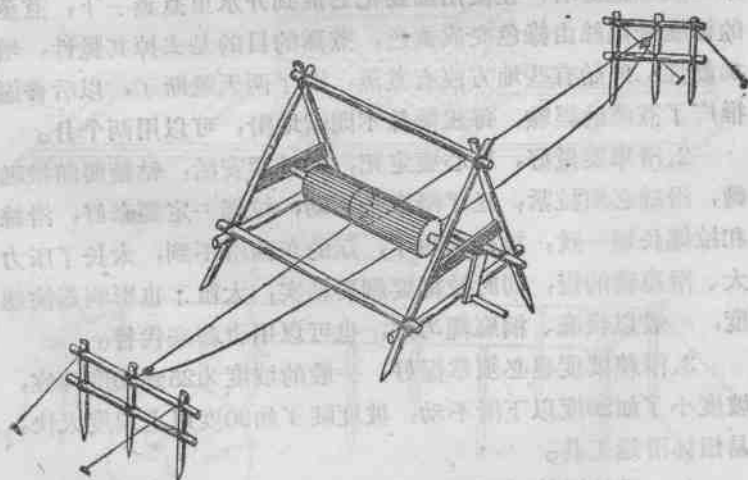
(二) 双綫滑絲示意图



(三) 三綫滑絲示意图



(四) 頂柱滑絲示意图



(五) 翻山滑絲示意图

滑絲運輸，不論單滑絲、雙滑絲或翻山滑絲，都是由滑絲架、滑絲、滑車、軋轆、拉繩五部分組成，滑絲架在有樹可利用的地方，可用樹來代替柱子做架子，今天在這山嶺上架着運東西，明天就可架到那個山頭上去運東西，非常方便。因此山區群眾稱滑絲為流動鐵路，無論安裝那一種滑絲都必須掌握好以下幾個技術問題：

1. 沒有鉄絲時可用竹篾編成篾絲來代替，但篾絲必須編結實，一般的9—13根篾編一根為最好，最多也不要超過17根，根據各地試驗結果，9根篾的絲每次可滑80斤到90斤，11—13根的絲，每次可滑100斤—120斤，看來9—13根篾的絲較好，太細小了不耐用，太粗了一是絲體重不好架，二是浪費竹子，怎樣使篾絲編的結實呢？根據房縣的經驗：第一篾子要划均勻；第二編篾絲時接頭要錯開搭好，把頭包在里面，使外面光滑；第三篾絲編好後，在使用前要把它放到開水里煮蒸一下，煮蒸的標準是篾絲由綠色變成黃色，煮蒸的目的是去掉其脆性，增加韌性。開始有些地方沒有煮蒸，滑了兩天就斷了，以後普遍推廣了煮蒸的經驗，每根篾絲不間斷地滑，可以用兩個月。

2. 滑車要做好，車心要定死，軋轆要安活，軋轆要隨拉隨轉，滑絲必須拉緊，鬆了滑車走不動，拉繩一定要牽好，滑絲和拉繩長短一致，拉繩太短了，運的東西滑不到，太長了壓力大、滑車轉的慢，同時拉繩要細要結實，太粗了也影響運輸速度，一般以綫麻、桐麻繩為好，也可以用青藤來代替。

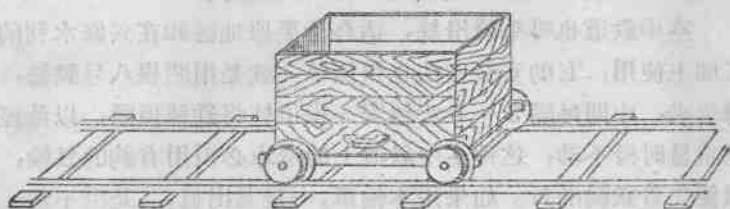
3. 滑絲坡度也必須掌握好，一般的坡度為25到30度為宜，坡度小了如20度以下滑不動，坡度陡了如30度以上速度太快，易損壞滑運工具。

4. 一般的滑絲，即75丈以內的均不用頂柱，但75丈以上的，必須安頂柱，因絲越長壓力越大，如不架頂柱，在滑運東西時，

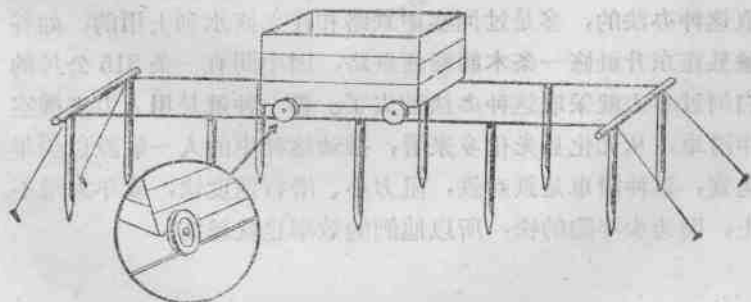
滑絲就压成弓字形，这样不但滑不动，甚而把絲压断，現在襄陽专区有些滑絲几里路甚致十几里路长，沒有頂柱来支撑着滑絲根本就不行，有頂柱的滑車与无頂柱的滑車形式上不一样，无頂柱的是套絲滑車，有頂柱的是挂絲滑車(詳情見11—13頁各图)。

5. 篾制平綫滑絲也能提高工效，但主要的是用在兴修水利和短距离的运输上。因为在沒有动力的情况下，只有用人工在两头用絞車来拉动，因此，距离太远了就不易絞动，开始有些地方把平綫滑絲安的太长，結果工效不高划不来。而翻山滑絲与平綫滑絲不同，它一方面靠人力絞，但另一方面也靠由上向下滑动的重力来带动由下向上滑的重量，因此它比平綫滑絲的优越性还大，所以它也很受山区群众的欢迎。

木制輕便鐵道和空中鐵道是怎样安裝的



(六) 輕便鐵道示意图



(七) 空中鐵道示意图