



和作大运输线一条

机械化半机械化
装卸

編 局交通員會經濟國家

社 版 出 通 交 人 民

一条是运输大协作和
装卸搬运机械化半机械化

國家經濟委員會交通局 編

人民交通出版社

几 点 说 明

一、为配合各地正在开展的产供销一条龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化的群众运动，我们将全国产供销一条龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化座谈会上各地介绍的经验和国家经济委员会郭洪禧副主任在会上的总结报告，编印成册，供各地学习和参考。

二、本小册子的内容包括一条龙运输大协作、装卸搬运机械化半机械化、厂内运输和邮电四个方面。

三、我们在编选时对某些材料作了若干删节，如有不妥之处，请指正。

编 者

1960年4月

一条龙运输大协作和 装卸搬运机械化半机械化

国家经济委员会交通局 编

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定门外和平里)

北京市书刊出版业营业许可出字第〇〇六号

新 華 书 店 发 行

人民交通出版社印刷厂印刷

*

1960年4月北京第一次印刷 1960年4月北京第一次印刷

开本：787×1092毫米 印张：41/32

全书：116,900字 印数：1—3,000册

统一书号：15934·765

定价(7)：0.50元

目 录

高举毛泽东思想的红旗，为实现全国运输网化和
装卸搬运机械化半机械化而奋斗！

.....国家经济委员会副主任郭洪海(4)

关于组织铁路干线一条龙运输的情况

.....沈阳铁路局(18)

漯河市是如何组织产供运销“十合一”一条龙运输协作的

.....河南省漯河市委副书记徐庆辉(24)

“八大连环”、“九大统一”、“十大共用”

太原市东社车站地区开展工农交商财共产主义大协作

.....中共太原铁路区委员会(28)

秦皇岛港试行百杂货一条龙运输.....(30)

客运一条龙服务大协作.....沈阳铁路局、大连港务局(33)

武汉市江岸地区开展一条龙运输大协作的经验介绍.....(36)

一条龙大协作，生产运输双跃进

.....中共武汉钢铁公司委员会、中共武汉铁路局委员会(40)

关于大搞一条龙运输协作的基本情况

.....上海市交通運輸局(45)

组织汉口、黄石线一条龙运输大协作的经验介绍

.....长江航运管理局(48)

一条龙运输大协作在淞口地区开花结果

.....中共苏州市郊区委员会工业交通部(52)

湖南省来水煤运一条龙运输大协作

.....湖南省邵县专区来水运输指挥部(54)

高举毛泽东思想红旗，坚持不断革命论，

为全面实现运输龙网化而奋斗！

.....中共南京铁路局委员会、中共南京港务局委员会(57)

产销运输大协作，跨龙飞跃赶先进

.....中共武汉市水上运输公司委员会(63)

运输一条龙，威力大无穷

.....中共上海铁路总局委员会(65)

一条龙、两条腿、大兵团作战、大面积丰收

.....中共天津市委交通建筑工作部(69)

向装卸搬运机械化半机械化进军

.....中共北京铁路局委员会(71)

广西梧州港装卸搬运技术大革新

.....中共广西壮族自治区委员会工业交通部(77)

大闹装卸搬运的技术革新、技术革命

.....中共锦州铁路局委员会(83)

广安门车站装卸机械化情况介绍.....(88)

德胜嘴码头实现了装卸半机械化机械化

.....中共杭州市码头装卸公司总支(91)

长沙北站创制“跨线搬运机”

.....中共长沙铁路局北站委员会(95)

装车自动化.....河南省交通厅(97)

金华段码头架设运输天桥，实现粮食卸运机械化

.....中共长沙港委员会(100)

阜新煤矿大搞装车机械化半机械化和路矿站线总体改造

.....阜新市运输部(105)

鞍山路厂大搞一条龙运输

.....鞍山钢铁公司运输部、沈阳铁路局鞍山车站(109)

鹤岗矿区大建貯煤仓，大力进行站线设备的总体改造

..... 黑龙江省工业生产交通联合指挥部 (113)

湘潭钢铁厂铁牛埠码头大搞技术革

命实现装车不用人、停时不过分

..... 湘潭钢铁公司经理办公室 (115)

实现厂内装卸运输机械化，彻底消灭肩挑人抬

..... 湖南 601 厂党委 (118)

长途接力跑，人停车不停

..... 新疆维吾尔自治区邮电管理局 (120)

湖南邵阳专区公路运输局、

专署邮电局开展邮运“一条龙”大协作

..... 湖南省邮电管理局 (121)

铁路邮电是一家..... 中共哈尔滨市邮电局委员会 (123)

成康邮路实现机械化、半机械化

..... 四川省邮电管理局 (125)

北京市开展报社、邮局一条龙大协作竞赛

..... 北京市邮局 (128)

高举毛澤东思想的紅旗，为实现全国 运输龙网化和装卸搬运机械 化半机械化而奋斗！

国家經济委员会郭洪清副主任在全国产供运第一条
龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化
座谈会上的发言

(一)

大搞一条龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化，是挖掘运输潜力，迅速提高运输效率的两个中心环节，是当前交通运输业全面持续跃进的重要途径。这次会议着重总结和交流了这方面的經驗。当前交通运输战线上的形势非常好。产供运第一条龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化的群众运动，已經蓬蓬勃勃地开展起来。秦皇島路港协作現場会議以后，不过半年时间，一条龙运输大协作已經在全国各地迅速开展起来。全国铁路已經組織起一千条“龙”，其中跨局的长龙有一百五十六条。辽宁省的铁路干綫基本上形成了龙网，实行了龙网化运行图；河北省組織了七、八千条龙，并深入到几乎所有厂矿和許多人民公社，有些专、县实现了龙网化，正向全省全面龙网化发展；四川省开展了“万龙运动”；其他許多省、市、自治区也都在积极推行，并取得了不少成績。广大职工群众大兴共产主义协作之风，广泛开展了“送龙、保龙、迎龙”的活动。现在从陆地到江海，从北方到南方，从矿山到工厂，从城市到农村，无论铁路、水路、公路，都出现了“群龙飞舞，处处协作”的局面。在大搞一条龙运输大协作的同时，装卸搬运的机械化半机

械化，也正以排山倒海之勢向消滅笨重體力勞動和手工操作的目标進軍；這是當前以手工操作機械化半機械化為中心的技術革新、技術革命全民運動的一個重要組成部分。廣大職工群眾創造了很多土的、洋的、洋土結合的裝卸搬運機械和設備。天津市不到一個月就使鐵路貨場、市內搬運、港口碼頭、工廠企業以及人民公社等六十多個單位，基本上實現了裝卸搬運機械化半機械化。廣西梧州港奮戰二十天，基本上消滅了肩挑人扛。許多地方出現了“吊杆成林，車子成隊，傳送機成群”的局面。從單項工具改革發展到裝卸搬運作業的機械化半機械化，甚至聯動的裝卸作業線；從裝卸設備的革新發展到裝卸設備的製造，甚至車站裝卸線路的總體改造。所有這一切，都意味着在交通運輸戰線上，正在發生着一個深刻的革命性的變化。

這個變化並不是偶然的，它反映了在總路線的光輝照耀下，國民經濟連續躍進要求運輸能力迅速增長的客觀需要；它是廣大職工群眾在共產主義覺悟大大提高的基礎上，為了改變運輸能力跟不上運量迅速增長的被動局面和強烈地要求從笨重的體力勞動中解放出來所作的努力的結果。

1960年，是我國國民經濟更好更全面地持續躍進的一年，而交通運輸仍然是國民經濟持續躍進中的主要薄弱環節。要克服交通運輸這個薄弱環節，提高運輸能力，除了大造車船等運輸工具和擴大交通運輸網以外（這方面國家已作了安排），還必須大力開展技術革新、技術革命的群眾運動，進一步挖掘現有運輸設備的潛力，進行運輸組織工作上的改革。這不僅是完成今年運輸任務的關鍵，也是今後工業交通不斷躍進的重要保證。

交通運輸戰線上的產供運銷一條龍運輸大協作和裝卸搬運機械化半機械化的群眾運動，已經取得很大成果，但是有些地區和部門聲勢還不夠大，運動還不夠廣泛深入，個別地區甚至尚未很好開展起來。因此，必須大造聲勢，全面鋪開，使已經出現的群眾運動的高潮迅速向前發展。

大搞產供運銷一條龍運輸大協作，是運輸組織工作的綱，可以帶動整個運輸組織工作的全面改革；大搞裝卸搬運的機械化半機械化，可以大大提高裝卸搬運效率，充分挖掘運輸潛力。在運輸過程中，運輸部門

与生产部门之间，各种不同运输方式之间的“结合部”的工作，即装、卸、换装、中转等环节还相当薄弱，运输组织工作不够紧密协调，现代化运输工具与笨重搬运的手工劳动不相适应，不仅影响运输效率的提高，还占用大量劳动力，车船“堵在中间，窝在两头”的现象比较普遍，这是当前最大的潜力所在。推行一条龙运输大协作，就能把全部运输过程紧密地衔接起来，同时要求并促进装卸搬运的机械化半机械化；实现装卸搬运作业的机械化半机械化，又能充分发挥一条龙运输大协作的威力。这两者是密切关联，互相促进的。紧紧抓住这两个环节，就可以迅速提高运输能力，提高劳动生产率，把工人从笨重体力劳动中解放出来，做到高运保高产，增运不增人或增运又减人，这样，就一定能够促进工农业生产的持续跃进。

(二)

产供运输一条龙运输大协作，是在阜新路矿、本溪钢厂等协作经验的基础上发展起来的，是历年来运输战线上群众运动的新发展，也是十年来运输组织工作经验的总结和发展；是总路线、大跃进的产物。它以共产主义协作思想为灵魂，是广大职工的共产主义觉悟大大提高的结果。各地推行以后，发展很快，内容丰富，形式多样。大体有下列几种类型。

一、铁路、水路干线运输一条龙。它由定点定线的快速直达列车或定班定线的船舶组成，从矿山工厂装车装船，一直到收货单位卸车卸船，把货物运输的全部过程组织成一线相连、环环紧扣的一个全程连续不断的运输线。在铁路上，有跨省跨局的长龙，省內局內的短龙；还有固定车底运行的循环龙，等等。在水运上，有北方沿海、长江的长途短途水龙和江海河联运水龙。还有以港口为枢纽把矿(厂)、厂、港、航、货连成一线的水陆联运龙等等。这些龙的产生，大大缩短了车船的停留时间，加速了物资的流转。从上海经秦皇岛到齐齐哈尔的百货龙，在港口换装时，做到车船对口，货不落地，水陆全程由过去的二十五天缩短到七天，效率提高二倍以上。从当岭煤矿坑口装煤一直运到鞍钢高炉旁卸车的煤炭运输一条龙，把厂內厂外运输连成一体，全程比过去缩短了一半的时间。

二、以公路、内河为主的地方短途运输一条龙。它是在一个专区，一个县，一个或几个人民公社范围内，把产供运销各部门和汽车、驳船、民船运输工具统一组织起来的一条龙运输线，其中有的是本地区内货物从生产地点到消费地点的全部运输过程；有的是为铁路、水路干线集散货物的接力运输。河南省濮阳市大搞短途运输一条龙，合理组织运力，汽车每月产量达到三万五千多吨公里，超过全国竞赛指标二倍半；简化托运手续，托运单位每月只要提一次托运计划，付一次款，并实现了取货上门，送货到家。河北省晋县采取这种办法，使各部门到车站办理托运手续的专职人员，就由过去的二十五人减少到五、六人。怀来县矾山等四个人民公社，龙关县赤城等九个人民公社，打破了社界，联合起来，大搞公社与公社之间的一条龙运输大协作，对几个公社的运力进行合理调度，统一组织货源和接力运输，采取“人背坡、驴登山、牛车拉进川、马车汽车跑干线”的办法，消灭了車輛空驶，扭转了物资长期积压的局面，增加了公社的付业收入。这是人民公社作好运输组织工作的一个好经验。当然再加上溜槽化、索道化等技术改造，代替“人背坡、驴登山”，就会更好地提高运输能力。

三、以车站、港口为中心的市区装卸搬运一条龙。它是把市内产供运销各部门，各种短途搬运工具分片组织起来，共同协作，对车站、港口发运或到达的货物，进行快速装卸搬运，及时腾空货位和货场，保证干线运输一条龙的畅通。上海市组织汽车、驳船与船舶、火车实行“草垫直装，草车直装，溜船直装，货不落地”，使上海港第三作业区的黄砂和生铁的直接换装比重达到百分之八十五到九十五；运生铁到宝钢三厂的驳船周转次数增加了一倍。

四、厂内运输一条龙。它促使厂矿企业内部运输部门与各生产车间密切协作，把产品出厂或原材料、燃料进厂的厂内运输过程紧密地组织起来，并与干线运输相衔接，成为干线运输一条龙的“龙头”或“龙尾”。例如鞍钢在总延长五百多公里的内厂系运输线上，组织了近四百条定时、定线、定量、定品种运输原材料的厂内“龙”，基本上实现了厂内运输龙网化，保证了钢铁生产，也加快了卸车，便利了低路干线列车的直出直入，使铁路車輛的一次作业时间，压缩到规定的二十小时以内。

最近，四川省乐山专区又创造了一种同生产更加紧密结合的“联合包产、包运一条龙大协作”的经验。由钢铁、煤炭和运输部门联合提出共同的生产指标，开展全面协作，包产包运，共同为日产千吨铁而奋战。一个单位短产，大家包产（超产弥补）；一个单位有困难，大家支援。生产需要什么就运什么，需要多少运多少，什么时候要什么时候运；工矿企业也把改善厂矿内外运输和大力协助运输企业实现高产，当作自己应尽的责任。实行以后，乐山专区生铁平均日产量猛增百分之四十；汽车日产量比去年十二月份提高百分之二十四，木船停港时间缩短了百分之六十七，装卸效率提高一点五倍。全区实现了厂不存铁，矿不存煤，随产随运。这种协作形式，既是运输协作，又是工业交通企业之间在更大范围内的生产协作，更有利于互相支援，互相促进，共同提高，全面跃进，把生产运输迅速地提高一步。

从以上几种类型的龙可以看出，产供运销一条龙运输大协作，是运输协作的高级形式。它象一条红线一样，把产供运销、各种运输方式、以及运输部门的各个环节各个工序之间协作的各种形式贯穿起来，按照整个货物运输过程组织成各种各样快速直达的先进运输线。这些运输线，集中了过去的联合劳动、直达列车、先进航次、红旗列车等先进经验的优点，又有了很大的提高和发展。联合劳动只是解决一个作业过程的各工种间协作配合问题。铁路直达列车只要经过两个以上的编组站不进行编车作业就行了，偏重在铁路技术作业上的要求。红旗列车是路内外协作的产物，但只解决了全部运输过程中一部分环节的问题，如快速装车发车或快速卸车，不要求产地销地之间和装卸车两头直接挂钩、定点定载定量的组织车船运行。而一条龙运输大协作，却打破了一切路界、厂界、矿界、港界，把运输业内部的生产活动，扩大到一切与运输有关的部门，把路内路外所有运输力量按照统一的运输作业过程都组织起来，实现高产、优质、高效率地运输货物，大挖运输潜力。它还使运输组织工作跳出了单纯技术业务的圈子，同政治思想工作与群众运动更好地结合起来。因此，这是运输组织工作上的革命，补充和发展了社会主义的运输组织学。

根据各地的经验，推行产供运销一条龙运输大协作，有十大好处”

一、便于各级地方党委抓运输，贯彻全党全民办交通的方针；二、进一步促进了职工群众共产主义思想觉悟的不断提高，克服本位主义和右倾保守思想；三、促使社会主义企业内部和企业之间，用大搞共产主义协作的方法，及时主动地调整生产关系，解决产供运销之间的各种矛盾，大大提高运输能力促进生产的持续跃进；四、有助于更好地贯彻执行运输政策，保证重点物资的运输；加强运输的计划性；五、便于及时发现和改变不合理运输，组织货源搬家，货流改道；并有利于各种运输方式的综合利用，综合发展，促进合理运输网的形成；六、压缩车船停留时间，提高车站、港口的通过能力，节省运输力和降低运输成本；七、减少货物运输的中间环节，加速物资周转节省劳动力，节约运输费用；八、加速装卸搬运的机械化半机械化的发展，以及其他运输设备的技术革新、技术革命；九、促进厂矿企业内部运输工作的改进和运输设备的改造；十、推动人民公社加强运输组织工作和交通建设。

当前的任务就是要普遍推行一条龙运输大协作，争取在今年内实现全国运输龙网化。根据河北、四川、辽宁等省的经验，所谓运输龙网化，就是以铁路、江海干线运输为中心，把各种不同类型的一条龙运输线普遍组织起来，交织成网，形成大龙套小龙，小龙保大龙；干线带支线，支线保干线；长途带短途，短途保长途，千万条协作之龙腾空飞舞的局面，以便多快好省地完成今年的运输任务。

干线长途运输一条龙，是全国运输龙网化的骨干。要求铁道、交通两部，积极组织并具体掌握跨局跨省的主要水陆干线的长龙。首先要保证重点厂矿、地区的冶炼物资的运输，进一步把重点物资的长途运输都组织起来，争取尽快地实现全国干线运输龙网化。货物平均运输时间比去年缩短五分之一到四分之一。

要求各省、市、自治区以铁路、江海干线为骨干，规划和组织各种形式、各种内容的龙。有条件的，要在各公社、县、专区龙网化的基础上，争取上半年内实现全省龙网化。条件尚不具备的，首先加强基层工作，健全和建立各种运输协作组织，规划各专、县、社实现龙网化的进度，组织实行，争取尽可能快地实现全省龙网化。为了实现这一任务，还要求各地特别注意加强短途运输工作，大搞交通建设，推广“一网五

化”的經驗，实行短途运输工具和设备上的技术革新、技术革命，为組織一条龙运输打下物質技术基础。

大、中城市和运输枢纽地区是大量物資的集散地，各种运输方式的联结点，組織好大中城市的厂矿企业、車站、港口之間的运输协作，对于当好“龙头”“龙尾”，实现全国运输龙网化有重大的作用。因此，对于路矿、路厂、路港协作，共同使用装卸搬运力量和铁路专用綫，即搶运输，統一使用企业自备車輛和专用碼頭等等各种协作經驗，都应在当地党委的統一领导下，統盘规划，繼續推广，巩固和发展。特别是大、中型厂矿企业，更应認真办好厂內运输，增加装卸搬运机械和車輛綫路等设备，扩大貯存能力，并应加强专管运输的机构，設置专管运输的付厂（矿）长。卸大于装的厂矿，特别是大型钢铁企业，要做到“以龙保产，以卸保龙”；装大于卸的厂矿特别是各主要采矿企业，要做到“以卸保装，以装保龙”，这样才能实现“以高运保高产”，生产运输双丰收，双跃进。

（三）

装卸搬运之所以成为当前整个交通运输中最薄弱的环节，主要是由于装卸搬运的手工操作比重很大，机械化半机械化程度过低，铁路只有百分之二十至三十，主要港口也只有百分之三十至五十。这种落后的装卸搬运手工操作与现代化的运输工具之間的矛盾，在搞一条龙运输大协作以来，表現得更为突出。一条龙运输大协作的不断发展，特别是成列成组装卸的固定車底“循环龙”的出現，要求整个貨物运输过程中的装、卸、换装等环节更加紧密衔接，做到快装快卸，以加速車輛的周轉。因此，必須迅速实现装卸搬运的机械化和半机械化，适应一条龙运输的需要。

“在一切能够使用机器操作的部門和地方，通通使用机器操作”，这是党給所有从事手工操作的工人指出的不断革命的方向，也是广大职工的强烈愿望。有的地方实现了装卸搬运机械化以后，工人们以兴奋的心情歌颂道：“登古至今十万年，毛竹扛棒未离肩，技术革命大翻身，甩掉扛棒开机器”。这就充分反映了广大职工对摆脱笨重的体力劳动的

迫切要求。

正由于运输发展的要求和群众的强烈愿望，在很短的时间内，大搞装卸搬运的机械化半机械化就迅速形成了群众性的运动。这个运动的特点是：猛烈而迅速地发展，大面积丰收；共产主义的敢想敢干和主动协作的风格更高，革新创举更多更好；各地已出现了许多装卸搬运机械化的联动作业线或流水线。不仅有阜新深矿、天津第一面粉厂等厂矿那样的厂内机械化装卸联动作业线，而且有北京市的“产运销联动流水线”。例如门头沟的煤从坑口装火车，到东郊机制煤球厂卸车和加工，再换装汽车，运到供应点卸车，全部生产、运输、装卸、搬运过程，都是机械化、自动化的联动作业。这样就使产供运销一条龙和装卸搬运机械化半机械化结为一体，它是运输生产技术上的一个飞跃，为我们在交通运输方面进行全面的技术革新、技术革命以及更合理更高效率地组织运输指出了方向。

当前，在交通运输业中装卸搬运机械化半机械化，主要是实现五化，即滑溜化、吊杆化、传送化、轨道化、革船化。如何实现五化？要根据货物品种的不同，企业生产的特点以及不同的运输需要，确定重点，提出具体要求，逐步实现。从各地介绍的情况来看，在这方面已经创造了许多丰富的经验。

在以装卸煤炭、矿石、粮食、砂石等散装物资为主的企业中，主要是实现滑溜化和传送化，修建斜坡式、漏斗式的高站台，特别是要把产品贮存和装车设备结合在一起，力求达到整列快速装车的目的。阜新煤矿根据不同的地形条件，创造了高仓式、地沟式、斜坡式、漏斗式等六种贮煤装车设备，使贮煤能力达到平均日产量的三倍以上，装车已经基本上实现机械化，比人工装卸效率提高十一到二十倍，并做到“三天不装车也生产，三天不生产也装车”。石家庄的南张村石渣场，建立了斜坡式高站台，一次装二十八个车，只用两分半钟（而过去十五个人装一个车要两个钟头），实现了成列快速装车。这种作法，不仅在煤矿需要，在冶金、化工等采矿业同样也需要，对改变目前煤炭、矿石运不出来的情况有重大意义。在全国铁路装卸量中，散装物资占百分之六十左右，如果各地都能迅速推行阜新等地的经验，就可以在装卸方面解决很大间

題。

在以卸車为主的厂矿，特别是大型钢铁企业中，主要是迅速实现卸車的机械化，力求达到成列成组快速卸車；扩大炉料、燃料的貯存場地（最好把卸料儲料場地和上料場地合而为一），修建低貨位，并使卸車、上料、裝車等环节的设备互相配套。有条件的单位，应力求实现裝、卸、貯、搬机械化半机械化的联动作业綫。鞍鋼創造了电动推鏟卸車机，卸矿石的效率提高一倍，用翻斗車改造成移动式翻斗机，每卸一車只用二十分鐘；裝卸机械化的程度已达到百分之九十以上，卸車能力比去年冬季提高百分之二十五。太鋼創造了联合卸煤机，工效提高五十七倍，节约劳动力六百七十人。他们还創造了活动綫路（也可叫綫路搬家）的經驗，大大扩大了貯料場地。北京市創造了火車自动开門成列溜卸的办法，等等。各地应该把这些經驗总结配套和推广。

在車站、港口、倉庫，应根据不同品类的貨物，裝卸作业量的大小，大造洋的、土的、洋土結合的、大型的、中小型的各种裝卸搬運机具和设备，大搞配套，消灭背、抬、挑、扛。在这方面，各地都有很多創造。天津站西貨場经过十天的奋战，制造了裝卸机具一百二十五件，其中有竹板输送机、蟹爪式裝煤机、少先吊、皮帶输送机和汽車双开馬槽等，裝卸作业机械化半机械化程度由过去的百分之九提高到百分之九十二，达到了“煤灰砂石不用搬，小件貨物不用肩，笨重机器长出腿，工人赛过活神仙”。青島港在原有裝卸机械的基础上，利用各种可以利用的机具进行改裝配套，并集中使用，組織了六条联动裝卸作业綫，裝一艘万吨煤船，由过去的二十多个小时縮短到四个多小时。广西梧州港白手起家，用穷办法土办法制造大中小型洋机械，全民突击一个多月，使五十七个碼頭实现了机械化半机械化，全港机械化程度由原来的百分之十七提高到百分之七十三，工效提高三至四倍，节省劳动力一千五百人。天津市紡織局棉花倉庫也实行了裝卸搬運机械化半机械化，大大減輕了工人笨重的体力劳动，工人把它称为第二次解放。北京市宣武区馬連道倉庫和朝阳区光華木材厂創造的馬式吊車，两个人操縱就可以把长大的鋼綑、元木搬運起来，这种吊車在基建工地上和林場也完全用得上。所有这些經驗，都值得加以推广。在裝卸作业量大的港

站，应更多的提高机械化程度，并设置一部分装卸大件、重件的机械设
备。

在小洋群企业中，大多数还没有建立必要的装卸搬运设备，占用了
大量的专业运输工具，而且多数依靠人力。这些企业应该尽快建立与生
产相适应的运输系统。

此外，在交通运输的基本建设工程、机车车辆、船舶的制造和修理
工厂，也有装卸搬运工作，这些部门，也应推广上述经验。

在这次现场参观中，还看到有些经验具有普遍意义。在天津市面粉
一厂参观的时候，同志们最感兴趣的是锅炉工创造的循环水冷锅炉门和
自动送煤出灰电动车。这种革新成果，在使用蒸汽动力的船舶、机车上
和基建工程中，完全可以采用。

当然，整个交通运输业，除了装卸搬运机械化半机械化以外，在地
方交通建设、基建工程、养路、技术设备制造维修等方面，也要大力开
展技术革新和技术革命，尽快地实现手工操作的机械化半机械化。

在实现装卸搬运机械化半机械化过程中，必须抓住装、卸、貯、搬
四个环节，全面革新，特别应注意解决不同运输工具的直接换装设备，
如修建铁路的低货位，同时又要成为汽车、马车的高站台，力求配套成
龙，组成各种形式的装卸搬运的联动作业线。各地应根据本身的具体情况，
订出规划，分期分批逐步实现。要求全国主要车站、港口和厂矿企
业尽可能快地实现装卸搬运机械化半机械化；做到装卸效率翻一番，装
卸人员减一半。

(四)

各地领导产供运销一条龙运输大协作和装卸搬运机械化半机械化群
众运动的基本经验，就是：党委领导，政治挂帅，全面规划，狠抓重
点，大兵团作战，大打歼灭战。

一、加强党委领导，坚持政治挂帅，不断向各种右倾思想展开斗
争。许多地方的党委都提出了“生产是中心，运输是关键”这样一个有
力的口号，做到了一手抓生产，一手抓运输。天津市在大搞装卸搬运机
械化半机械化过程中，强调各级党委书记挂帅，领导干部深入现场，抓

住重点，一抓到底，雷厉风行，同群众一起奋战两个半月，基本上改变全市主要单位的装卸搬运面貌。其他地方也都有这样的经验。正如群众所说，千条万条，党的领导是第一条。党委领导最主要的一环是要加强思想领导。由于党不断提出破除迷信，解放思想，提倡敢想、敢说、敢干的共产主义风格，特别在廬山会战以后，整风反右运动获得全胜，党的总路线更加深入人心，大大改变了人们的两种面貌。从而批判了本位主义，进一步树立了整体观念，打破了门户界限，大兴共产主义协作之风。这样，就扫除了各种思想障碍，促进了运输协作的发展，创造了一条龙先进运输线，推动了装卸机械化半机械化的迅猛前进，大大提高了运输能力。运动的进一步深入开展，运输能力的不断提高，反过来又会不断改进人与人、部门与部门之间的关系，改进规章制度。因此，一条龙运输大协作，从协作关系的发展来说，它是生产关系的改革；从一条龙是一个全程连续不断的运输线来说，它是运输组织工作上的革命。所以它既是生产关系的改革，又是技术上的革命，也引起部分规章制度等上层建筑的改革，这就大大促进了生产力的发展。由此可见，要使运动健康发展，就必须不断反右倾，鼓干劲，坚持不断革命论。继续提倡“见困难就上，见荣誉让，见先进就学，见落后就帮”的共产主义风格。实行“大中小并举”，以中小为主；“洋土并举”，能洋则洋，不能洋则土；独创和推广相结合，以推广为主；同时，还应注重向高、大、精、尖、新的方面发展。在解决材料设备等问题上，要以自力更生为主，争取外援为辅；以地方解决为主，中央补助为辅。对于那些只算小帐不算大帐，“主动吃亏”、“条件高”、“伸手派”、“重洋轻土”、“喜洋弃土”等错误思想，必须进行反复的斗争，这是属于两种方法、两条路线的斗争，不取得斗争的胜利，就不可能充分发挥人的主观能动作用，运动就不能顺利前进。同时，还应加强组织领导，各级运输指挥部或交通运输委员会应把领导运输龙网化和装卸搬运机械化半机械化运动作为自己的中心任务，在各地党委的统一领导下，统筹规划，检查督促，总结交流经验，组织实现。

二、充分发动群众，大搞群众运动。必须大造声势，把群众席卷到运动中来，形成高潮。现在各地已经创造了許多经验，其中主要的一条是实