

運輸科  
電話

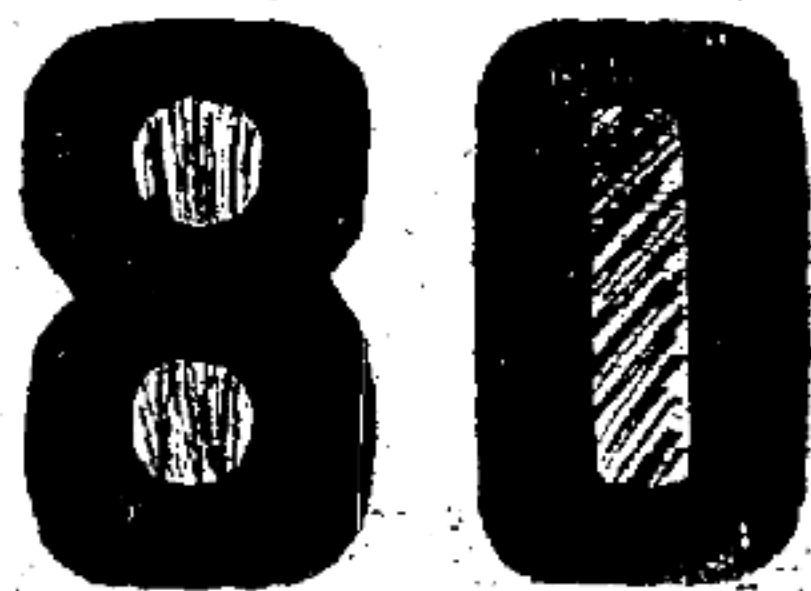
# 糧運簡訊

對內刊物

不得遺失

## 目錄

東北糧食總公司通知 .....	1
制定貨物裝卸時間及貨車延期費暫行辦法 .....	1
東北鐵路總局通令 .....	4
東北糧食總公司可免費使用鐵路電話 .....	4
關於一九五〇年國家加工大豆補充通知 .....	5
糧食運輸應減少損失 .....	6
總結第四季度糧運工作會議摘要 .....	6
訥河糧棧創造鐵車裝車辦法克服了不可能解決的困難 .....	8
洮安糧棧改進裝車包裝品、綏化糧棧過秤員創造新紀錄 .....	9
龍江第四季度購糧工作總結 .....	10
<b>零</b> 關於會計制度上的一件事 .....	12
加強吹風過篩提高糧食質量 .....	12
響應政府號召不損失一粒糧食 .....	12
<b>訊</b> 編者的話 .....	12
完成糧運任務辦好手續是件大事 .....	13
表揚生龍活虎積極工作的好幹部 .....	13
遼西省糧食公司指示 .....	14
目前存在於糧運工作 中的幾點問題 .....	15



東北糧食總公司編

1950, 1, 30

1710

1710

1710

# 東北糧食總公司通知

運字第五二號  
公曆一九五〇年一月二三日

## — 爲重訂貨車裝卸時間由 —

各省(市)縣(糧棧)公司經理  
各辦事處(編車站)主任

中國鐵路將近全部恢復，線路延長，運輸任務更加繁重，目前車皮甚感不足，東北鐵路總局爲了加強貨主週轉率，發揮現有貨車的最大效能，保證完成國家經濟建設的運輸任務，又重訂貨車裝卸時間。

普通貨物三十噸貨車裝或卸的時間是一點半鐘，三十噸以上貨車裝、卸是兩點鐘，三十噸槽車裝或卸爲四小時，三十噸以上之槽車裝或卸車爲五小時，其他貨物如散裝品，原木、木材、乾草、汽車及長大貨物等，並且分別按其種類和裝卸條件，規定標準裝卸時間，請參考路局「制定貨物裝卸時間及貨車延期費暫行辦法」  
「內裝卸作業標準時間表」該辦法業經東北人民政府財經委員會批准由一月二十五日開始實行，因此我們爲了貫徹此一決議，保證按規定時間完成裝卸任務，并不化延期費必須在工作上有計劃有準備，第一嚴格執行運輸計劃，根據上級交給之運輸任務與當站(雙方)訂立每日之裝車計劃。

第二根據運輸計劃作好一切準備工作，(1)事先將糧食化驗完了待運糧谷盡量集中到站台附近，在車皮未配之先進行貫好袋過了秤等項準備工作之後，併排放一定地點，以免貨車配下來發生手忙腳亂，延長裝卸時間的現象。(2)組織足夠工人根據堆與車皮之距離規定裝車人員之定額，(3)根據每月、日之運輸計劃，備妥裝車用具如跳板、板條、鋪墊、遮蓋用之蓆子、及苫布、釘子錘子、掃帚等。

第三實行夜間裝卸作業爲此財委會於本月十九日已會通知各有關部門，如無此設備者希各有關部門積極着手佈置於夜間作業所需之一切設備，除此之外我們在裝卸設備上，還應逐漸研究增設機械設備，如電力裝車設備特別是抽調機更應增設，從運費觀點來說一個車皮延續一小時就是九萬元，如果每天要有五十個車皮皆延續一小時就是四百五十萬元的浪費(如超過六小時以後按累進制計算)根據現在的工作經驗必須還得予以改善，在甩空車時一定要與路局聯繫，必須送到貨物裝卸地址，避免送進道叉子就不管了，還需要推車的現象。

以上幾點希根據具體情況，工作任務大小積極進行研究討論切實執行，如因工作事前無準備致罰延期費公司概不報銷特此通知。 此致

敬禮

## 制定貨物裝卸時間及貨車延期費暫行辦法

摘自東北鐵路總局局報

車商條字第二一號  
公曆一九四九年一月九日

爲了提高貨車週轉，縮短貨車裝卸時間，以加強運輸而減低成本，會根據蘇聯先進國家，管理鐵路經驗，配合東北實際情況，按貨物種別裝卸之難易及天候寒暑，制定貨物裝卸時間及貨車延期費暫行辦法，奉東北人民政府財政經濟委員會鐵計字第五八號通知准予公佈實行。因此在東北鐵路管內對貨物之裝卸和裝卸時間除和本辦法有抵觸者，應按本辦法辦理外，其餘仍按照貨物運送規則及補則第五十一條及第五十二條辦理之，自公佈之日起實行之，仰各澈底執行，並對貨主廣泛宣傳爲要。此令！

總局長 余 光 生 囑

### 貨物裝卸時間及貨車延期費暫行辦法

一 貨物之裝卸區域內由鐵路辦理，在裝卸區域外(如專用線貨物支線等)由貨主辦理，但下列貨物雖在裝卸區域內，須由貨主辦理裝卸。

1. 口岸站的散裝糧穀及各站用槽車裝載的貨物；
2. 動物及屍體；
3. 長大貨物(一件的實際重量超過一噸者或一件的長度超過十公尺者)；
4. 火藥類及爆炸物；
5. 裝卸貨物須要鐵路所無有的設備時；
6. 用特種車輛，或貨主自備的車輛，及包組鐵路的車輛，裝載之貨物。

二 對於裝卸區域外的調車，應根據貨主與鐵路所定之契約書；或貨主之請求進行調車，向貨主承租之貨場調車時，貨主毋須另行請求。

三 辦理貨物的站，鐵路應劃分裝卸區域，詳細製作平面圖，以供參考。

在裝卸區域平面圖中，應標明出租貨場號碼，裝卸線路長度及容納車數。

(註) 如在平面圖尚未作成前，應急速作成貨場及線路一覽表，並記載裝卸線的容納車數。

四 指定辦理夜間裝卸作業站，其照明設備，在裝卸區域內，由鐵路裝備，(口岸站不在此限)在裝卸區域外，

由貨主自備。

五 不辦理夜間裝卸作業站，在晝間規定裝卸時間如下：

由五月一日至八月底，自五時至二十時止。

由九月一日至十月底，自六時至十九時止。

由十一月一日至二月底，自七時至十八時止。

由三月一日至四月底，自六時至十九時止。

六 貨主自行裝卸的貨物，應在鐵路規定的裝卸時間（附表一）內裝卸完了。在專用線裝卸的貨物，其裝卸時間之計算，除在另有合同規定者外，概按附表（附表一）所定的裝卸時間辦理之。

在專用鐵道調車作業，由用戶的機車辦理時，其裝卸時間，應算入貨車進入限制時間內，專用鐵道之貨車進入限制時間，按各該專用鐵道裝卸設備之不同，分別規定。

（註）貨主不得推卸責任（如因天氣雨雪關係）對超過規定裝卸時間，徵收所定貨車延期費（在計算延期費時刻，未滿一小時，按一小時計算之）。

七 貨主自行裝卸貨物時，對超過規定之裝卸時間，徵收貨車延期費，其計算方法按貨車之標記載重噸數，及下列之規定計算之（每六小時倍增累進）。

由一——六小時按每噸每小時三、〇〇〇元。

由七——一二小時對超過六小時的部份，按每噸每小時六、〇〇〇元。

由一三——一八小時對超過一二小時的部份，按每噸每小時一二、〇〇〇元。

由一九——二四小時對超過一八小時部份，按每噸每小時二四、〇〇〇元。

由二四小時以上，對超過二四小時部份，按每噸每小時四八、〇〇〇元。

所算出之時刻，未滿一小時者，按一小時計算之。

槽車延期費按上列之規定二倍核收之。

因所調之車數，超過收發貨人裝卸場所技術上的最大裝卸限度，而發生裝卸遲延，不得徵收貨車延期費。

倘貨主在裝卸時間內，裝卸完畢時，對其提前時間，鐵路按貨車標記載重向貨主支付獎勵金，每噸每小時三、〇〇〇元，但不滿四十分時，則不支給之，在四十分以上時，按一小時計算之。如在一小時以上，其尾數處理，亦按照上列方法計算之。

八 因第一批貨車佔用裝卸線路，進行裝卸工作，其時間已超過規定裝卸時間，以致影響第二批之重車調入卸車時，除對未裝或未卸完的貨車，核收所定的貨車延期費外，同時對第二批停留於站內之重車，亦得徵收所定之延期費。

（註）關於裝卸區域外貨車延期費計算方法如下：

1 某貨主共有到達貨車十輛，均在貨場卸車，但因該貨場面積的限制，一批只能容置六輛，以致其餘四輛只得停留等待卸完後，再行送去。在此情況下，假設六輛貨車超過裝卸時間一小時，其貨車延期不應按六輛，而按全部十輛計算之。

2 倘規則裝車卸車時間為三小時，假設第一批六輛貨車是四小時後卸完的，對超過一小時的時間，得徵收貨車延期費，同時第二批四輛貨車，假設在二小時能卸完，因等候第一批卸車滯留的一小時合計為三小時，倘未超過裝卸時間，對第二批不得核收貨車延期費。

九 遇有下列情形時，對貨車實際延誤時間，亦得徵收貨車延期費。

1 由貨主要求檢斤，其結果與貨票所記之重量並無不符時，或其不足重量，並未超過規定之自然減量數目時。

2 由貨主自裝貨物，因檢斤而發現逾重所發生貨車延期時。

十 倘因貨主事由，貨車停留時間，已超過十二小時，而尚未辦理裝車作業，此時鐵路有權取消承認車，「或在裝卸區域內，對貨主自行裝車的貨物，遇必要時，鐵路得以貨主費用，代為卸車，同時徵收所定貨車延期費及卸車費」。及將空車取回，並徵收貨車延期費。

十一 倘貨車調入預定裝卸地點，按第五項所規定其晝間時間，倘有一小時以上時，雖不够規定之裝卸時間時，貨主亦得開始裝卸作業，並須於當日內裝或卸完，如超過規定裝卸時間所超過之時間，亦得徵收貨車延期費，但對槽車及長大貨物不在此限。

十二 裝載不裝容器或未綁腿的動物及使用槽車裝載的貨物（裝水者除外），由鐵路洗刷，核收所定的洗刷費，由貨主自卸的其他貨物，於卸車完了後，貨主應負責清掃，如卸後未行清掃，或清掃不良時，由鐵路代為執行，同時除核收所定清掃費外，並核收其所定貨車清掃費的二倍作為罰款。

十三 鐵路於調入車輛前，應負責對貨車在技術上的檢查，及車及清掃，但因鐵路之疏忽，而未盡到前項之責任時，貨主得拒絕裝車，亦得要求鐵路更換完整及清潔的貨車，倘鐵路發給未行清掃之貨車，由貨主自行清掃時，鐵路應負貨主所定清掃費之二倍，貨車修理或清掃，需要的時間不得加入於規定之裝車時間以內，遇有貨主拒絕裝車情形時，由鐵路及貨主雙方共同編造記錄簿，以資證明。

十四 裝卸作業之開始時間如下：

1. 裝卸區域內，由貨車調到時間起。
2. 裝卸區域外：
  - ① 由鐵路擔當調車時，為貨車調到時間起。
  - ② 由貨主擔當調車時，得由雙方協議另行規定開始時刻。

十五 裝卸作業之終了時間如下：

1. 在裝卸區域內，為裝卸作業實際完了時起，如由貨主自裝卸時，則自貨主通知貨車裝妥或卸完時間起。
2. 裝卸區域外：
  - ① 調車作業由鐵路擔任時，為裝卸作業實際完了，並由貨主通知時間起。
  - ② 調車作業由貨主擔任時，由雙方另行規定時刻算起。

十六 對計算貨車延期時刻，須知出所定之裝卸時間。

十七 對已調入之貨車，鐵路因搗站作業需要，將該車暫時調出時，至再行調入時止之停留時間，不得算入裝卸時間內。

十八 貨物承運簿及卸貨簿除應填記關於裝卸之必要事項外，下列各項亦得記入之。

1. 到站應記入貨車到達時間，重車調到時間，貨車卸完時間等，由現場作業員工通知貨物處，以便記入貨票該當欄內呈報所管局審計處所。
2. 發站應記入貨車調到時間，貨車裝完時刻由現場作業員工將上記時刻填入運單上，以便製表時填入貨票該當欄內呈報所管局審計處所。

此外於裝卸貨車發生貨車延期費，或支付獎勵金時，由貨運（司磅）員填寫貨車延期費，獎勵金明細書（附表二）明細書於記載貨車延期時間及延期費額後，由貨運（司磅員）站長及貨主共同簽字或蓋章，但明細書之附本撕下後，交付與貨主，如發生延期費之貨主於東北銀行有活期存款賬，例如：國省營企業及鐵路各機關企業等且經鐵路局同意時，其延期費由站向所管局經管處（審計處所）提出明細書徵收之，經理處將同明細書送往相當的東北銀行分行，以資將延期費額由貨主項下轉記到東北鐵路項下。如發生延期費之貨主在東北銀行沒有活期存款賬時，其延期費由站按一般的規章，向貨主直接徵收現款，即於承運時，在未發給運單副本以前徵收，在到站時，在貨物未交付與收貨人以前徵收，但站應在延期費明細書中記明延期費係用現款徵收字樣。

對貨主在裝卸時間內，裝卸完畢的獎勵金，須受所管理局長之指示支付之，但至遲應在翌月十五日決算以前支付之。

十九、在發到站貨主要求變更裝卸區域時，如在貨車調到貨車裝卸地點前，得應其要求辦理之。

二十、貨物運達到站，到站貨物處由運轉室接收貨票後，立即向收貨人發出到貨通知，並將貨車及貨票號碼，發站，收貨人姓名，及其他必要事項，在貨主意見處所揭示之。對租有貨場及專用線支棧之貨主，得在貨車調到貨場二小時前，通知預定調到時刻，及其他必要事項。

一接下頁圖表一

### 裝卸作業標準時間表

附表一

時間別	貨車別	裝卸別	品名別													
			一般貨物	散裝糧穀鹽	煤	原木	木材類	拌子	乾草	磚	石類	石灰洋灰	汽車	動物	長大貨物	槽車
規定作業時間	三十噸未滿的貨車	裝	1.30	2.00	2.00	2.30	2.00	2.00	1.30	2.30	2.00	2.30	1.00	1.00	4.00	4.00
		卸	1.30	3.00	1.30	2.00	1.30	1.30	1.00	2.00	1.30	2.00	1.00	0.30	3.00	4.00
	三十噸以上的貨車	裝	2.00	2.30	2.30	3.00	2.30	2.30	2.00	3.00	2.30	2.30	1.00	1.00	5.00	5.00
		卸	2.00	3.30	2.00	2.30	2.00	2.00	1.30	2.30	2.00	2.30	1.00	0.30	4.00	5.00

- 1 散裝的糧十一月一日至三月三十一日其卸車時間按上表規定延長百分之五十。
- 2 槽車裝卸的貨物由十一月至三月卅一日各管理局長得自行適宜延長規定其裝卸車時間但不得使其超過十小時。
- 3 對上表所列的卸車時間包括貨車青棚的時間及運送送上須附加設備的安裝或拆卸所需時間。
- 4 火藥類及爆炸物的裝卸時間在火藥及爆炸品運送規則中另行規定。
- 5 對各礦山裝卸時間按各礦山裝卸條件之不同分別具體另行規定。

附表二

年 月 日

## 貨物延期獎勵費明細書

貨主姓名及地址

站

貨車 號碼	貨車 車種	貨車票 記載重	貨票 號碼	品名	貨車 調到 時間 時分	貨車裝 卸完 了時 間 時分	貨車延 期時間	貨車延 期費	在規定裝卸時間內將貨 車裝卸完了後所餘的時間	支給貨 主貨車 獎勵金額

備考：本表由三聯單組成之甲頁呈報所管局經理處審核科(交付獎勵金時須附貨主請求書)乙頁交給貨主丙頁自站存根

貨運員簽字或蓋章

站長簽字或蓋章

貨主簽字或蓋章

## 貨車延期費表

計算階段	計 算 時 間	計 算 單 位	費 率	記 事
第一階段	自第一小時起 至第六小時止	按貨車標記載重每公噸每小 時或其未滿	3000圓	
第二階段	自第六小時以後起 至十二小時止	”	6000圓	
第三階段	自第十二小時以後起 至十八小時止	”	12000圓	
第四階段	自十八小時以後起 至二十四小時止	”	24000圓	
第五階段	二十四小時以上	”	48000圓	

## 抄東北糧食總公司

## 東北鐵路總局 通 令

車商附字第三一號  
公曆一九五〇年一月十九日

為制定鐵路供應社工人為東北糧食總公司助勤津貼支給辦法由

各鐵路管理局長：

茲制定鐵路供應社工人為東北糧食總公司裝車助勤津貼暫行辦法乙部，希遵辦為要。此令！

總局長 余 光 生 囑

- 一、各局營業科長。按東北糧食總公司裝卸任務之需要。在自局裝卸區域內。可隨時調派供應社人員助勤。
- 二、助勤費：除往返途程按助勤地點工薪分值，每人支給三工分，作為途中之補助金外。由到達工作開始日起至工作完了離開日止。每人每日支付助勤津貼一工分。惟因工作之需要。半日工作時。亦按一日計算，如到達後或部份工作完了後。因繼續等待工作而無工作時。每人每日支給三工分。
- 三、此項費用。由東北糧食總公司負擔支付。由助勤站站長向公司收取轉交工人。（但當月分值未發表時。可按前月的分值辦理）
- 四、本辦法自一月一日起實行，希各遵照。

## 東北糧食公司可免費使用鐵路電話

摘自東北鐵路總局局報

電 稽 第 一 六 號  
公曆一九五〇年一月十四日

依東北鐵路總局與東北糧食公司所定之貨物聯合運輸合同第十一條第一項：「公司得通過各分局級（包含各調度所所在地）以上運糧委員會免費使用鐵路電話，通話內容只限運糧彙報通知及其有關運糧指示傳達，站運糧委員會由主任（站長）統一彙報運糧數字及情況」的規定。總局許可該公司各級委員，免費使用鐵路電話，希有關部門按左列各項妥為處理。此令！

總局長 余 光 生 囑



## 糧食運輸應減少損失

偉大的一九四九年光榮勝利的渡過，我們在這一年當中完成了偉大的運輸任務，計（數字省略）基本上貫徹執行了黨與行政的工作重心，順利的有重點的把大批糧食輸送到各口岸各調劑市場，保證了人民生活的穩定及工、農業的投資。這是我們偉大的成績，在這裡不可忽視的是在我們的具體工作中尚存在着許多缺點，就其運輸中的損失一項，可分為以下幾方面來說：

- 一、裝卸糧車：有的在裝車前不清掃車皮就裝上糧食，許多不潔物品都混合在一起，結果影響了糧食質量，如龍江省肇東糧棧，原車底是煤車，事先也不打掃就把糧食裝上。結果糧食滲在煤堆裡損失很大，到大連後因發現糧中有煤而減質，另外冬季運輸如是做車時應在上面蓋一層席子，（發往華北的蓋兩層）週圍用板條子釘好，但仍有的不識別車皮種類釘在裡面，（鐵質車皮可包在裡面）這樣下雪後無法打掃，灌在車內增加了糧食水份，如吉林省德惠發滄縣五車高糧，車號15474、20183、80、324、133，汪清發大連五車稻子，車號8641、53329、18665、7261、15426，都是這種情形，希各尚存在此種方法的糧棧從速改進以免損失過大。
- 二、糧食運輸途中，押運員在接收五聯單的同時，應到車的現場檢查車體，五聯單寫的數字是否與現車數相符，押運在途中停車時，要檢查車體是否破壞，尤其是在給水站或編車站（哈爾濱、皇姑屯、蘇家屯、四平）因停車時間較長，容易發生盜案應注意小偷發生，如要做車要檢查車上之席子及草繩子，有無異狀，如要棚車，要檢查車門及車窓是否漏糧，最近有個別押運同志，押送調劑糧，糧車到達後不去看車而上招待所，加工業車站去休息，結果丟了很多麻袋糧食，還有押運同志在原發站或途中漏乘（開小差）致使損失很多的糧食，以上說明了押運員不負責任現象所致，今後應很好的把運輸工作條例第八項押運員須知加以研究，嚴格執行。

- 三、糧食質量方面，各原發站要徹底執行吹風過篩，提高質量，保證合乎出口標準，但有的地方就不執行此標準，如吉林省發往綏芬河大米四一車，松江省發往綏芬河大米二車共計四拾參車。到了綏芬河口岸化驗結果，質量不合乎標準，蘇方不接收，結果又變更發上海、天津，致損失二拾七億的運輸費，今將各主要糧食標準如下，以便作糧棧一個參考。

大米水份 15%，混合物 1%，大豆水份 13%，混合物 6%。  
 苞米水份 16.5%，混合物 4%，谷子水份 13.5%，混合物 3%。  
 面粉水份 15%，混合物 0.25%，稻子水份 14.5%，混合物 4%。  
 以上三方面獻給糧運同志做一個參考。

東北糧食總公司 運輸科

## 總結第四季度

## 糧運工作會議摘要

### 田經理的指示



我們的運輸工作是比以前進步了，計劃較正確缺點也很少發生，只是遼東省較差一些，原因是基礎較淺，剛開始做經驗少，假若其他省存在着同樣的缺點，定要受到批評。這次會議上大家充份表現了自我批評的精神，如吉林松江發綏芬河的大米問題，不是互相推託責任，而是嚴格的批評了自己，據這次會議的經驗，各省一定在每月四日前提出計劃，同時事先爭取各縣及糧棧的意見，是否能完成。我所談的主要有以下幾點：

### 一、總的運輸概況：

根據我們的全年任務數是 280 萬噸到 290 萬噸，至現在已運出了 60 萬噸，有一部份是糧食局交給我們的，尚未計算在內，我們要求各省一、二月份除調劑加工糧而外，全部運出去，各省應派專人到各縣糧食局聯繫，瞭解他們有多少庫存數，三月到四月我們計劃全部完成 1950 年任務，（三月份有一個季度總結）五月間總結一下 50 年的工作，在六、七月總公司準備人到各省縣去瞭解情況總結經驗，八月份召開運輸會議，九月份作 51 年準備工作。

### 二、定額數的研究：

過去 14.77 開支究竟多少，現在尚無精確的計算，今後應具體的研究如：麻袋定額能使用多少次，這樣計算折舊方面也能方便，其次是人員定額，例如吉林 300 噸，（一個人全年收購）松江 350 噸我們都可以根據不同情況來定一下，如裝袋子又裝大車需要多少人，過秤的問題：用大秤能過多少，用小秤能過多少？又如定時定質都需來研究建立出規章來，對這方面有功者就是模範。



### 三、防止事故發生、加強業務學習：

在這一次會議上我們要防止事故，下次會議要提出消滅事故發生的口號，首先加強業務學習，尤其是對新押運員的教育。如何提高糧食質量也是今年的中心任務。過去有的發糧棧場子打掃不淨，致使糧食裡混進夾雜物造成質量上的減低，損失很大，今後不但出口糧谷一定要吹風過篩，即是發往關內的調劑糧也應過篩並裝足噸數。另外省公司也應注意，即有的糧棧不足噸數或減量太大，應派專人檢查是否收貨地有毛病，還是發站有毛病，定要嚴格檢查，今後總公司在修改計劃時一定要尊重下級的意見。

### 四、確實報庫存：

各報庫存時說明本省需要多少糧食，剩餘多少，確實的報來總公司（半月一次，十日二十五日每月二次）總公司根據各省庫存數字作出運輸調撥計劃，反對估計概念，在工作中注意檢查工作，希各省按月作工作總結，（要簡而明）關於今後各省的糧價，各省公司負完全責任，山海關糧價波動時由遼西省負責。

### 五、加強編車站工作防止糧食外流：

靠近沿海港口的省縣應注意糧食外流，尤其錦州、山海關更應提高警惕，注意私商想出奸計辦法把糧食送到錦州，然後再用大車運到山海關的活動，我們要配合當地政府稅務機關監督此事，若發現後交予稅務機關或當地政府處理。自一月一日開始無論小公或私商概不允許往關內運糧，（經財委會批准者除外）在當地（各省）若有私商大批購糧而影響糧行波動時，可與政府聯系由政府制止奸商的行爲。

### 六、關於鐵路合同糧運委員會成立：

各地糧棧的聯絡員對於鐵路合同一定要精通學習，能做到每一條都能記住，如發現與合同有所違背時應給予批評，按合同規定糧棧一定要有夜間裝車的週密設備，以便加強夜間的裝車率。

糧運委員會已正式成立，其組織是當地站長爲正主任，糧棧負責人爲副主任，下有委員若干，如在運輸中發生問題時要與糧運委員會聯繫，會給予適當的解決，我們要重視這一組織，使其充份的發揮力量。

### 七、建立通訊組織：

各省要發動各縣各糧棧組織通訊網，及時的報導反映情況給糧運簡訊，通過此刊物大家互相交流經驗，互相批評，推動我們的工作不斷的前進，每一糧棧每月要提出一、二篇，省每月提出三篇。（完）

第四季度總運輸任務計劃數 587,400噸，完成數 628,660噸，完成107%。

各省完成數如下：

省別	任務數	完成數	完成%
龍江省	296,110T	241,100T	81
松江省	77,530 "	92,910 "	120
吉林省	153,000 "	204,600 "	134
遼東省	20,400 "	39,430 "	193
遼西省	22,810 "	19,340 "	89
內蒙	3,600 "	720 "	20
本公司	13,950 "	30,540 "	218

這三個月運輸任務在完成的數字上是超過歷年第四季度的運輸任務，是我們運輸中最高的記錄。所以有這樣頗大的成績，其主要原因有如下幾點：

一、上級正確的領導具體的佈置，各地反映彙報情況的及時；如四九年十一月華北發生缺糧的情況，以致影響全國性的物價波動。總公司接到指示後，立即佈置了大批糧食源源入關，各省皆視這一緊急措施爲政治任務，結果在很短時間內完成了這一突擊任務。又如整在運輸緊張時期，各地發生缺少五聯單，配車不及時等現象但終因各地及時反映了情況，和想出了許多調整的辦法而隨之解決了，並未影響運輸。

二、路局與我們密切聯繫有力的配合在完成運輸任務時間上起了保證作用，如東北糧食大量入關時，路局會下令：進關糧食車第一，軍糧第二，在這一點上足證明路局對我們的協助，每日保證配給二百車皮，這是運輸工作中的有利條件，反之將不能按期完成任務。

三、各地糧運同志認真負責，不叫喊困難想辦法日夜奔忙，都是圍繞着這一中心任務。如各省糧食公司經理親自動手，運輸科長親自到各縣糧棧督促檢查裝車，手把電話指導聽取當日的運輸情況。

在這三個月當中（第四季度）不僅是關內物價波動，同時瀋、哈兩大城市也受到影響，但經東北的糧食調劑，亦保持了平穩，打擊了好商，雖在十一月份哈市稍有波動，二十三日幣市苞米上漲1,800元，谷子上漲60%，經總公司進一步的調劑又恢復原有狀態，最明顯的是在瀋陽變更180車，作爲調劑。

我們的缺點：

一、一九四九年的運輸會議召開的太遲緩，致使包裝品上各省沒有準備，如蓆子草袋子等總公司也未準備，促使運輸開始後發生包裝品上的不足，運輸證明委託書沒能及時發到。以致影響了運輸。各級運輸手續賬目表報在此會議上決定格式後方能印刷，以致影響不能更換新賬，編車站的賬簿拋到十二月才換。

二、運輸計劃不夠正確，屢與實際脫節，原因是由上而下作的，而不是自下

口標準，浪費了國家運輸力和開支竟達24億多。

出十二月份計劃：任務425,360完成369,810完成87%

龍江省	239,100T	147,810T	62%
松江省	36,650 "	53,610 "	146
吉林省	112,300 "	120,900 "	107
遼東省	17,000 "	21,480 "	126
遼西省	13,810 "	13,590 "	100
總公司	6,500 "	12,420 "	191

一月份運輸計劃檢查和近況：

一月份運輸計劃除山東收貨地增加而外，基本上沒計麼變動。

執行情況；（一日一九日）本月七日配車情況較好，八、九兩日配車數不足，其原因是蘇方不來車，另外過境物資太多。九天內完成任務數如下：

省別	任務數	完成數	完成%
龍江省	2,637T	2,013T	120
松江省	657 "	587 "	90
吉林省	1,332 "	2,078 "	150
遼東省	666 "	378 "	56
遼西省	270 "	199 "	70
總公司	234 "	163 "	60
合計	5,796 "	5,418 "	93

十二月份運輸當中發生的問題：

1、手續：五聯單的使用上，靠近北部的幾省尚無何毛病，遼東、遼西、吉林三省在使用上往往發生問題，如遼東省十一月份因用錯五聯單，在蘇家屯換過二三份，（出口糧使用調劑糧五聯單），遼東省鳳城縣發瀋陽兩車稻子使用一份五聯單，省內調劑糧使用紅色五聯單者甚多，計遼東省在十二月份共有一四車。（蘇家屯編車站查出）加工、工薪糧仍不在五聯單上註蓋加工、工薪的標誌，五聯單上寫錯字和零數，據天津反映；遼東省輯安發天津糧，誤寫天涼，原發站的人名章蓋在收貨人處。

## 訥河糧棧創造鐵車裝車辦法 克服了不可解決的困難

八型是個鐵車，裝糧谷時很困難，不能用蓆子，又不能釘板條。在初次裝車只用草包二十個蓆子一張，擋住就可以了，這樣做從車縫裡漏糧，到編車站又不接收，更影響了糧食減量，這樣以來糧食的損失非常驚人，訥河糧棧職工以及工友能想辦法克服此一困難，又節約又堅固，

一、材料：黃土、麥予子、水。

二、方法：用黃土、麥予子和水混成爲泥在縫上，尤其是冬天氣候冷一凍很結實。

這樣辦法又節約還很簡單，希望各地糧棧同志如遇有此鐵車，應廣泛利用此辦法。

又訥河縣貿易公司直屬共有三個糧棧，（訥河、拉哈、老萊）過去每一個糧棧每天裝一火車，也得去一個押運員，三個糧棧互相沒有聯系，在人力上或開支上，都有相當的浪費，在押運員週轉上也很慢，在此人員缺乏之際，三個糧棧互相研究了改進辦法，乃組織了一個互助小組，不但節省人力又節省開支，今將其組織方法介紹如下：供糧運工作一個參考，

1 因訥河、老萊、拉哈，三個糧棧是在一個鐵路線路上，條件比較好些如要發往滿洲里，其最遠的拉哈車站，需要經過訥河老萊車站，如要遇在一起時就交給一個人。

2 因三個車站都在昂昂溪編車，如在昂昂溪遇在一起時，去一個人回來一個人

訥河糧棧 通信組

而上，總公司運輸科未與業務科取得緊密聯繫，出口糧未與對外貿易部共同研究，僅能掌握庫存，所以計劃經常更改，甚是紊亂。

三、在突擊運糧時期，有的表現了本位思想，對發往關內的糧食還不够重視，如瀋市糧食公司庫存2,000噸谷子，不服從調劑，而忽視了大的方面。

四、運輸力的嚴重浪費：十二月份松江、吉林發綏芬河43車大米，結果不合

2、資材：有的糧棧仍把一次報銷的資材（釘子、板條、草繩等填寫在五聯單上，遼東省老營發大連東興分公司的大豆、兩車，五聯單上都填着釘子、板條、草繩，押運員到收貨地要資材（一次報銷資材）收據，由此造成收貨機關由糧數扣出資材重量，無故增加損失。

3、使用半價證問題：發糧棧仍有不會使用半價證或使用上模糊不清的現象，半價證有效區域僅是東北路局境內，但有的發糧棧起到旅大地區，這樣不僅是到站無效，編車站也不能把原發站半價證作廢，接押糧車使工作受到影響。

糧車運輸手續一定要由押運員自己攜帶，到編車站接押也方便，不許由車掌攜帶，免得在換押上就候時間。

4、質量問題：松江、吉林發到綏芬河43車大米，因不合出口標準入轉發天津20車，上海23車，路途往

5、調劑糧：發糧棧有很多忽視調劑糧質量，在今天雖然不能像出口糧那樣重視，也不要搞的太次，應保持標準。

據中央人民政府貿易部來電稱：東北進關的糧谷一般水份均為20%，甚至達25%，尤其玉米為最甚，根據現在的天氣二十天就要霉爛。

二月份運輸計劃如何完成：

1、二月份是我們運糧工作的中心月，我們在冬季第四季度當中摸索了很多經驗，今後應很好的運用到工作中去。預計在二月份要完成全年任務80%以上，除面粉、大米、豆油因加工不足影響運輸外，到三月份基本要完成全年的運輸任務，特別是關內糧（因關內糧在二月份恐不能使用敞車），出口大豆是主要任務，不然就不能順利的完成全年任務，剩餘少部份豆油、大米、面粉在三月以後運還可。

2、二月份運輸任務：

總數出口糧	265,140T	調劑糧	288,710T	計	553,850T
龍江省	252,360T	吉林省	124,500T	遼東省	42,000T
遼西省	19,920T	松江省	77,630T	總公司	22,720T
瀋陽市	3,520T	撫順市	1,000T	內蒙	10,000T

3、根據什麼作的計劃：

到站方面完全是經過雙方談判議妥，發站根據全年任務數減去已撥數，一月份計劃數和參考庫存，收購能力數配合製成的。

4、如何貫徹計劃實施：

計劃全是經大家修改同意的，在計劃確定後決不許增加、減少、修改、或變更。（特殊例外）

## 洮安糧棧改進裝車包裝品 每車可省四十三萬元 綏化糧棧過秤員創造新紀錄

### 每日一人可收二〇三、九三三華斤

在此嚴寒的冬季裡，已是我們購糧接收公糧及大力運輸的緊張時期，在各個糧棧都有堅強的信心，完成上級給予的任務，每個同志都以堅忍不跋的精神和高度的熱情，做着各種不同的具體工作，從中取得了許多新的創造和改進方法。如洮安糧棧工友王治同志，在業務上細心鑽研，克服了裝車缺乏草袋子的困難，既堅固又節約每車並可節省四十三萬元的開支，其方法是用寬六尺長十二尺的蓆子作標準，用蓆子十九領貼在車皮內立着舖好，（須壓着車底邊）在裡邊上半截用板條字壓住釘好，等糧裝足後（中間裝成凸出狀）將四面露在外面的蓆子向中間一包，正好兩面的蓆邊當中搭接二尺多，搭接處用繩子順長及兩頭封好，外邊的一層蓆子預先用八領蓆子連接起來，往車上一蒙正好苦滿全車，四面從外邊用板條子壓住釘好，就可以了。前後用27領，繩子兩條，如用小蓆子仍需44領到46領，上面搭不着須另外蒙一層蓆子，所以需順長繩兩道，需繩子四根。

—洮安糧棧—

綏化糧棧過秤員王文秀同志，自他做過秤工作以來，因他的是一桿秤，（一噸的）他很專心研究為提高數量減少過秤事故，他總是對老鄉態度和藹，並能耐心的解決問題，因此老鄉們都說：「這同志態度真好」，並發動老鄉們進行互助卸車，這樣即加速了過秤效率。他更進一步的由看一台秤，進展到看兩台秤，（都是一噸的）因此在數量上日漸增加，本月十日一天即收入203,933華斤，並沒有任何事故，從他過秤以來由於其耐心努力的結果，已有了顯著的成績，所以每組過秤員都讚揚他，學習他，向他看齊，這次小組記功會上大家都讚學他為一等模範，並要在總結記功大會上給予物資的獎勵和光榮的表揚。

綏化通訊組

返（由原發站到口岸，由口岸再返回關內）浪費運輸費27億多。

到口岸的糧谷好壞，增減數量的也很多，如龍江省鎮東發滿洲里大豆六車，口岸過衡數176,382公斤，經質量化驗後，增出14,340公斤，成為190,722公斤。又吉林省下九台發綏芬河出口9車大豆，其中有一車（車號4116）散裝糧食裡面很多的石塊，碎蓆頭子甚至連死老鼠都裝在車裡，估計此車糧可能是垛底，但為什麼不過篩過風？值得我們今後在工作中注意。

總公司在十五號把計劃發到各省，省要立即翻印，在二十日前送到各縣糧棧經理運輸有關人員聯絡員等每人一份。

省縣接到計劃後立即準備器材及裝卸工人運輸一切手續。

糧棧接到計劃後首先轉向該站長，（他是運委會主任）然後召集該站運委會委員開會討論，研究如何進行該月運輸計劃。

省糧食公司佈置完計劃後應及時督促檢查，運輸科應派專人到各地幫助解決困難，及時了解情況，必要時科長親自到糧棧去。

各省佈置計劃時，必須將收貨人通告各糧棧，在十二月份據華北反映，發濟南、德縣的糧車，都寫的是華北糧食總公司收，（其實不對）這樣會造成發關內糧，方向紊亂無法掌握。 東北糧食總公司運輸科。



## 龍江第四季度購糧工作總結

### 一、購 糧：

- 1、本季度購糧工作從數字上檢查，按原定計劃為180,950噸，實際購入為316,869噸，完成百分之175.1強，超過全年計劃百分之9.3弱。
- 2、糧種比率：（與購糧總數的比率）

品 種	大 豆	苞 米	小 麥	稻 子	高 糧	谷 子	雜 糧
百分比	34.20	36.00	4.43	1.45	19.00	4.20	0.6

### 3、質量比率：

等級	品 種	一 等 %	二 等 %	三 等 %	等 外 %	合 計
大 豆		3.6	33.1	63.3		100
包 米		6.1	55	38.9		100
高 糧		8.8	47.6	43.6		100

- 4、資金收付狀況：（1）收入：九月底庫存（包括各縣庫存）計本幣 36,686,198,716元，三個月計領現金 9,490億元、三個月計領回籠款（布亦包括在內）979,015,130,313元、以上三項共計本幣1,964,701,329,029元，（2）付出：共買入混合糧（大豆、包米、小麥、稻子、高糧、谷子、雜糧）計 316,869噸，每噸按650元計算，約合本幣2,059,648,500,000元（3）收付相抵不敷數為94,947,170,971元。

### 二、公 糧；

- 1、原來計劃，一九四九年十二月與一九五〇年一月兩個月接收完，每月接收二五萬噸，（地方附加糧包括在內）各縣為了提前完成接收任務，所以有的縣於十一月十日即開始接收，（如克山）其他各縣也接着開始接收，因為今年公糧質量要求比往年高而且嚴，在一開始因質量不符政府規定標準。收的很少，以後經政府動員農民加工精選，到十二月初才大批的接收至十二月底，共接收 288,012 噸。

### 2、糧種比率：

糧 種	大 豆	包 米	稻 子	高 糧	谷 子	合 計
百分比	43.95	25.10	0.25	11.30	19.40	100

### 3、質量比率：

糧 種	大 豆	包 米	米	高 糧	谷 子
一 等 %	63.80	63.10	5.00	61.35	66.43
二 等 %	34.40	35.20	95.00	36.60	30.30
三 等 %	1.80	1.70		2.05	3.27
合 計	100	100	100	100	100

- 4、各縣接收二、三等糧的原則：①省府縣府（或縣徵糧委員會）批准可接收，②一九四八年公糧尾欠可接收，③其中有一部份地方附加糧可接收中等糧
- 5、公購糧數字均係電話彙報材料與實際數字可能有出入

### 三、運輸：

- 1、按一個季度檢查，原計劃為9.813車，實際運8.195車，（計劃外的亦算在內）完成百分之89.35，
- 2、若按十二月份計劃檢查：出口計劃為2.333車，實際運出783車，（每車以三〇噸計算）完成百分之33.4，調劑計劃（包括華北與東北）為4.2333車，實際運出3.954車，（每車以30噸計算）完成百分之9.34，計劃外運出332車，

### 四、幾點檢討與意見

#### 1、價格政策與市場情況：

- ① 糧種比值：本年度在新糧上市之前，國家有計劃的將各種糧谷的比值，經過詳細的研究，根據目前的需要，規定出適當比值，並且及時的深入到農村，在購糧一開始，購入的大豆就佔購糧總的百分之五十，以後國家需要苞米，將苞米的比值由1.3提高到1.15，以後購入的苞米就較其他糧食為多，在這裡關於糧種比值的適當與否和我們的需要與達到需要的目的是有很大的關係。
- ② 價格：有了適當的糧種比值，還要有適當的價格，本年度國家採取了一次提高糧價政策，收到很大的效果，克服了農民待價而賣的觀望心情，特別是打破了奸商的投機計劃，（按慣例新糧上市一定會跌價）雖然在十一月中旬因瀋哈兩市糧價波動，而受點影響，但是很快的就被壓服下去了。
- ③ 市場情況：當然有了正確的價格政策，還需要有充裕的物資現款來做保證，才能正確的掌握與執行政策，本季度國家準備的物資現款是比往年充裕，但也有時不及時，所以在三月份的購糧中，有百分之二十五的糧食，約計八萬餘噸，除供給市場消費三萬餘噸外，被商人運往外省的糧食，約計有四萬五千餘噸，同時由十二月下旬開始缺款，個別縣份（如開通、訥河）的糧價在下跌，在一月份如無大批的物資現款，糧價可能繼續下跌，約計至陰歷年底需要現款伍千億元。（連還外債包括在內）

- 2、關於化驗工作：當然今年比往年着重注意和加強了這一工作，但是還遠遠落後於目前形勢所要求的起碼標準，如在購糧中因技術水平低，鑑別等級沒有把握，壓低或提高了等級，使農民很不滿意，在接收公糧中發生的問題更多，據克東縣聯社反映，送克東的公糧化驗是三等不合格，拉到北安化驗是上等，青岡送安達的公糧，二個化驗員檢查，一個檢查合格，一個檢查不合格，同時把（大白眉）認為「滿倉金」等等，引起農民對化驗員的不相信。

關於今後的化驗工作，應當要徹底解決一下，因為現在國際市場一天一天在擴大，我們的糧谷是一年一年的增多，我們的意見在「商專或農專」內附設一個糧谷化驗班，如不可能總公司也應設法成立一個糧谷化驗訓練班，解決這一個問題。

- 3、運輸方面：十二月份發生過這樣兩個問題，①因為總公司變更名義與變更運輸手續，運輸證明與定期委託書遲到兩天，各發站託運鐵路局不承認，就悞了兩天，②在哈局管內之綏後、四方台通北、三個糧棧因缺少運輸支票兩天沒有託運，我們派人去檢查，確係事實，（已作檢討報告總公司）這樣看來我們上中下在工作聯繫上還不够密切，所以才發生這樣的問題，今後我們應當加強上下的工作聯繫，堅決消滅這種現象的重複。

另外：據齊局運輸科王科長談，由南滿來的車皮，有二分之一不適合散裝，要求我們袋裝，不然運輸計劃不能保證完成，現在我們已經抽調了四萬條麻袋，集中在寧嫩線，（因該線條件最壞）準備有不能散裝的車皮可配合袋裝，以增加運輸，并請總公司增撥麻袋以增加運輸，因為黑龍江省今年的糧食比往年增加了一倍半至二倍，今年要運出三五、〇〇〇車糧食，如果在四月份運不出去，又要增加許多麻煩與浪費，因為沒有倉庫，如果臨時保管，又需相當大的一部份開支。

再一方面：是滿洲里口岸問題，據鐵路局談，十二月底滿岸積壓車皮一千餘輛，這個問題，很嚴重，請總公司與對外貿易都設法解決，不然鐵路局有車皮也不能配給，現在庫存糧最多的是大豆，十二月底庫存一六〇、〇〇〇噸，一月份還可能收入十萬噸，總公司對口岸問題要特別注意。

以上所提，請閱後指示。 此致

敬禮

代理經理：趙 靖 華  
副經理：齊 峰

## 任、劉廳長：並請轉 郭、劉經理：

遼東省清原縣貿易公司糧食部。自四九年拾月至現在，將賣錢款私自運用。不向上級解交，這是違背三十八年三月十九日東北行政委員會命令，建財字第七號之現金管理辦法（該辦法。並規定現金管理係重要財政紀律之一）三十八年四月四日東北銀行與商業部聯合命令聯字第一號第二十三條。『各省廳市局各級公司必須堅決貫徹執行。倘有故違負責人及主管會計，應受處罰。情節嚴重者送司法機關法辦』。

根據清原縣貿易公司糧食部，賣款不向銀行解交回籠。係違反財政紀律行為。我們建議給予以處分。請你省派專人調查。詳細情形及處理結果。告我們為盼。 此致

敬禮

東北糧食總公司

周 康 民  
王 邦 屏  
田 扶

糧食總公司

會計科

清原糧食部在四九年十月到現在的回籠款因我處購糧款不足都被我處購糧佔用，準備有款時再處理回籠款。 此致

敬禮

清原縣貿易公司

糧 食 部

一月二十三日

## 響應政府號召

### 不損失一粒糧食

安達糧棧三萬斤，寧年糧棧一萬四千斤。

安達糧棧由一月三日開始，每天在公糧車卸完後動員全體職工清掃場子，裡邊除有谷草秫秸外，尚有茨子貫袋子時撒下的糧食，但不是乾淨的，其中混有雪面，土塊等經過十二天（一月三日至十五日）的陸續清掃加工後，已清出三萬多斤各種糧食，據平均估計每天若能收一千車的公糧，可能每車有二斤至三斤的糧撒在地下，總計每天能有一噸以上的好糧。若按安達每天的收糧計劃一、〇二〇大車，六十天完成收糧計劃，那就要有兩車（六〇噸）糧在不注意糟場在地下，這些糧食若加工清理後，能救濟八萬災民，要按高糧中等價每斤五、八九〇元計算，價值三億五千參百八拾萬元，每噸若按三疋半布折合，可換二一〇疋布，可解決一六〇人人無衣穿的問題，細算起來這是國家很大的一筆收入，若全東北各地都在這樣做其收穫是驚人的，現該棧職工已在全力清掃中。寧年糧棧在上級提出大家不遺損一粒糧谷的號召下，職工們都重視了這一工作，響應了上級號召在鑽研工作多想辦法上收穫頗大，自開始收糧已歷時三月了在這三個月的過程中，蒐集了老鄉在卸車貫袋時撒在地下土糧，已達四萬四千多斤，（經過篩後土糧質量提高二等糧食）佔糧棧收入總糧數的千分之一。

安達·寧年糧棧

通訊小組

## 加強吹風過篩提高糧食質量

### 保證合乎出口標準

寧安縣糧食公司會發往綏芬河口岸大米一車。因質量不合乎標準而返回原發站，致使浪費了國家開支及運輸力，受到省公司正確的批評，我縣全體職工接受這一經驗教訓後，貫徹了上級對質量保證合乎出口標準的號召研究了改進方法並檢討了過去的缺點，加強化驗員負責制，（不合標準的糧食一定制止裝車）加強分等（收購分等及保管分等）凡是出口糧谷在裝車前實行吹風過篩以便提高糧質量，如十二月份發往綏芬河出口大豆 600 噸，平均水份佔 11.5%（標準 14%）塵芥夾雜物佔 0.51%（標準 3%）糧各夾雜物為 3.6%（標準 4%）在質量上增加了，36,300 公斤按現在市價每公斤 10,400 元折合 37,752,000 元減去過篩所需經費 4,000,000 元，淨盈 33,752,000 元，由於以上諸事實很清楚的說明了吹風過篩是有好處的，不但提高質量也增加了國家收入提高了國際市場上的信用，希望各地糧棧廣泛利用辦法。

寧安通訊小組

張 治 身

## 編者的話



目前天氣漸暖，冰雪溶化，雨季即將來臨，但我各地糧棧尚有大部糧食堆放在露天，雖有的

地區已開始圍柴打圍，可是面臨着資材的缺乏及少有經驗的困難，在進這一工作上會因此而遲緩。困難一定是有，但我們絕不會在困難面前低頭或後退，我們要保護人民的財富，不讓一粒糧食受到損失，這是我們當前最迫切的中心任務，為此我們提出以下兩點希望和要求：

- 一、配合路局新行的三、七週轉率，在大量組織運輸中的寶貴經驗及新的辦法，尤其在包裝及裝卸車上的更為重要。
- 二、保管方面：在資材充足的條件下及缺乏資材的條件下，如何的完成這一任務，（配合當地具體情況）有何新的創造，給國家節省了多少開支？

以上兩點是我們當前的報導中心，希各地通訊組速進行組織，及時報導，藉以互相交流經驗。

★ ★ ★ ★

# 完成運糧任務 辦好手續是件大事

當前正處糧運繁忙時期，但拿我們做糧運工作來說已有幾年的經驗和較好基礎而不是一件新的工作，可是在現有的工作止還看不到有多少特殊改進，相反還有好多缺點，乃是大家都知道的，致影響着糧運工作不能順利進行與改進，茲將最近手續上發現的問題摘錄說明。

一、稅票問題，在這一手續上是糧運當中最重要重細緻的一項在過去的工作中，由於對它的不注意使人民的財富遭受不可計算的損失，（如長，瀋解放後運糧中）尤其這次（四九年拾一月間的糧運會議上）再三的說明這一問題，可是現在還仍存在着如，拾二月拾三日吉林發綏芬河出口稻子五車，稅票子造了一八八張平均一車三七張零六，又五〇年一月拾五日東安發哈爾濱加工小麥一車（車號 52061），拿了三張稅票不但數量與剪角不符，而且還拿了一張稻子稅票，稻子稅票號 318691 數量為 1,184 斤剪角 3,035 斤小麥稅票號 39,517，數量為 1364 斤剪角 13,600 斤，另外有小麥一車車號七，稅票號 3902，數量 1,439 斤剪角 1,485 斤。

二、一般手續五聯單寫法不統一，記載不全面，不是不寫車體重，就是不附屬品或重量，更嚴重的是全面丟失。（12月12日佳木斯發綏芬河二車，押運員呂信將八一五車號手續全部丟了）根據以上情況我覺得有以下幾點注意，提出供作參考。

1、首先要有對運糧手續重要的認識：不要認為把

糧裝到火車上就算完成任務，而是還要押到編車站或到達地，不發生事故，取得手續後才算完成任務並切要有負責人親自深入對手續檢查，以防糧運工作的進行。

2、更要認真學習糧總發行的運輸工作條例，嚴肅認真執行，加強執行統一，方能做到今後糧運手續的統一。

牡丹江辦事處

程 新

三、一九五〇年一月十六日有遼東省朝陽鎮貿易局糧食部，發到遼陽糧食公司的苞米九車 270 噸，在原發站起運當時稅票只有兩天到期末能在原發站將手續辦妥，竟將車發出經五天的行程，待糧車抵瀋陽時稅票已過期三天，同時在此 270 噸苞米中，還缺有 135,370 公斤的產銷稅票，並有一車三十噸的稅票未在稅務機關，加蓋『驗訖』、『及運輸有效期限』之印章，便將糧車發出，以上不良的情況的發生，經瀋陽稅務所的查覺，是違反稅務所法規的，故在稅務所方面，不僅對我們糧食公司提出很多意見，並當時不準卸車還要罰款，像如此的工作粗枝大葉，馬虎下去影響了糧運工作，人力物力不應有的浪費，希各糧棧負責同志，很好的加強研究稅務規則，尤其有關負責稅務機關，更應當注意此類事項的再度發生。

## 表揚生龍活虎積極工作好幹部 嚴懲貪污腐化墮落份子

德惠縣糧食公司在一九五〇年一月十二日工作總結大會上，表揚在工作中發輝積極性，創造性成績顯著者！〇五名，當選為這次工作總結模範介紹下面：

保運股檢斤系才德普同志：創造新記錄，在八小時零六分鐘能卸糧車一五二噸，他一貫早起晚睡在現場幹工作，有時由工作忙吃飯總是在後。押這系馬景玉同志：押這踏數比一般押這都多，任務一來總是搶着押，而每次外出押運往返週轉率很快，到口岸交糧掉秤最少。業務股幸德庚同志：一個人幹兩個人工作，工作忙自己已不休息，還能主動檢斤同志換班吃飯。保這股同志：每天比別人早起一點鐘，防火、防奸、防盜作的很有成績，尤其陳文富同志：能發現問題抓住小偷一名。運險隊同志：不分晝夜幫助農民醫治馬病，使老鄉感激的說軍民真是一家人。車夫王永江同志：白天拉完車，晚間自動打更。伙夫楊維儉同志：燒剩的煤核都不撿一點點的挑出來說幹起活來真是帶頭，經常睡到別人後邊。工友王連喜同志：對愛護公糧像自己一樣，裝卸灑在地上的上糧，他心痛的說不能叫糧損失一粒，這是一滴血汗換來的耐心去掃土糧

。總務股賈佳林同志：主動在夜間放哨，這樣精神保衛國家糧食，自己工作幹完，又幫助檢斤維持大車秩序，繼續不斷的幹，張立德同志：為了工作結果把手凍傷，也未影響他工作。會計股：表報能及時提出，並保證乾淨不出差錯，賈長江同志：有病不休息堅持工作。像以上這些同志都受到了大會一致表揚其模範事蹟。

又如：售貨組楊承章同志在工作一貫不負責，馬虎，貪圖個人利益。在11月11日丟了賣布傳票一張，又多出現款165,000元，不查明就揣起來，過幾天被朱洪南同志：拾得傳票一張，正是他說丟掉的那張，經上級詢問無法只好承認。檢查質量員趙懷忠同志：品質最壞立場不穩和私商混在一起，給老客代賣瓜子，使用20萬元，任意逍遙大吃二喝，在工作時違犯制度，每天要喝大酒喝的迷迷糊糊去檢查質量，就毫無根據的亂評起，這樣就使群衆對政府接收公糧有很大的反映？楊成章是整編下來的趙懷忠經屢次爭取教育始終不改。為了今後教育大家，警戒多教幹部，本着「懲前毖後」的方針，大會一致通過宣佈把他開除了。

遼西省糧食公司

指示：

糧經字第一號  
一九五〇年一月二十日

為各地嚴格檢查糧食之保管及運輸報省由

各 市公司 經理：  
縣糧棧

頃接一月十八日總公司政電內開：「天氣漸暖冰雪溶水望嚴加注意檢查各棧及倉庫糧食保管運輸……並報糧總」，省公司已於一月十日發給各地糧經字第三號「為各地查普遍檢查已入庫之糧食」的通知已指示各地接受昌北糧局倉庫堆糧之教訓進行檢查，而最近天氣驟變，尤我遼西各地已均降雨，因此更宜注意保管及運輸，在昌北糧經檢查已發現有酒味一團，各地也可能在此次檢查過程中有類似此事之發生，為着切實對國家財產負責，故希各處要更進一步的檢查，並將結果報省，以便了解各地之保管情況而彙報總公司，更應參照商業通報一三八期「東北糧食總公司關於收購與運輸的緊急通知」指示之精神與辦法認真執行報省，更望各地訂出檢查計劃，要經理負責督促按期分配專人檢查，並應經常加強教育幹部，堅決反對三九天不能壞囤與不能下雨的守舊思想，如發現壞囤應即連倒囤，以勉國家財產在保管上遭受不應有之損失，希遵行為要！

經理 劉方谷 副經理 牛端甫

1 月份發往山東糧谷計劃檢查 (至1月20日止)

單位：噸

(電話統計材料)

品 種	收貨地 項 目	山 東					
		月份任務數	本期完成數	本月完成數	尚差數	完 成 %	全年完成累計
苞	米	30,000	12,270	16,270	13,730	54	16,270
高	糧	9,000	7,513	9,778	778	109	9,778
谷	子	11,000	888	1,166	9,834	11	1,166
合	計	50,000	20,971	27,214	22,786	55	27,214

1 月份發往華北糧谷計劃檢查 (至1月20日止)

單位：噸

(電話統計材料)

品 種	收貨地 項 目	華 北 糧 食 公 司					
		月份任務數	本期完成數	本月完成數	尚差數	完 成 %	全年完成累計
大苞	豆	—	—	—	—	—	390
苞	米	57,000	29,340	61,265	△ 4,065	108	189,500
高	糧	20,000	11,161	33,075	△ 13,075	165	193,884
谷	子	20,000	7,405	14,830	5,779	74	36,331
小	米	—	—	—	—	—	2,910
豆	餅	—	—	—	—	—	1,010
大	米	—	—	600	△ 600	—	802
小	豆	—	—	—	—	—	1,350
高	米	—	—	—	—	—	705
稻	子	—	461	541	△ 541	—	607
蕎	麥	—	192	192	△ 192	—	855
雜	糧	3,000	—	—	3,000	—	—
合	計	100,000	48,959	110,303	△ 10,303	110	428,984



## 目前存在於糧運工作中的幾個問題

在49年11月上旬的全東北糧運工作者聯席會議上，會詳盡的總結了全年的糧運工作，找出經驗與教訓，討論並制定了運輸工作條例：根據冬運開始以來二個月工作過程中所發生的問題來看，仍然有很多發站在裝車，運輸手續各項，不是按着條例規定執行的，這說明有的糧運工作同志對我們的運輸手續與制度還不够熟悉，或不够注意，以致在工作中造成很多偏差，防礙了工作的進行，影響了任務的完成。今後除希望各地按總公司印製的『運輸工作條例』加強業務學習外，現將目前存在着的問題與曾經發生的問題，舉幾個典型例子，僅供各地糧運同志們參考，並希各地注意糾正，以利今後工作。

### 一、有關運輸手續方面：

根據運輸會議的決定，1950年度的運輸手續，基本上和1949年度沒有甚麼大的變動，可是在冬運開始以後，却仍有個別發站在手續上不按規定辦理，給各編車站，各口岸站，或收貨地等造成一些不應有的麻煩與事故，例如：

#### 1. 五聯單

##### A 調劑糧使用出口糧五聯單（即黑色五聯單）

遼東省林子頭站發大連華順商行苞米一車（《80020號 押運員朱心一，在12月15日通過蘇家屯編車站時發現由編車站給更換紅色五聯單（原發站是用的黑色五聯單）

##### B 出口糧使用調劑糧五聯單（即紅色五聯單）

僅蘇家屯編車站在49年11月份內即給遼東省各站換了23份。係朝陽鎮發大連11份，海龍發營口6份，林子頭發大連3份，臨江發大連3份，此外吉林各站亦有此現象。

##### C 糧谷原發重量添零數：

遼東省灌水發大連的苞米2車，車號429的原發數為29,994公斤，車號5106的原發數為29,798.5公斤，車皮標記載重量均為30,000公斤，這樣給統計數目字上增加很多不便，在運輸會議上已明確規定，在附屬品所佔重量外，可裝足30噸，有一公斤的零數時可用四捨五入方法處理之（因目前一般的車皮均可增載標記重量之10%—20%）

##### D 附屬品欄內仍將釘子，板條，草繩，鐵絲等一次報銷的物品寫上：在運輸會議上已規定除了麻袋，席子，芡子等，算為附屬品可添寫五聯單外，其餘一律不准填寫，（如板條，釘子，鐵絲草繩，木籤等）但在12月9日，遼東省老營發大連東興公司收的大豆兩車（又五二三一五又五〇七七二）仍將洋釘，草繩，木籤等，填在附屬品欄內，到大連後收貨機關不給計算數量，引起不必要之糾紛，今後凡屬一次報廢之物品，均嚴禁填寫。

##### E 非國家調劑之調劑，加工，工薪糧，（即本省

境內運輸）之運輸不得使用紅色五聯單：

此次亦經運輸會議決定，但現在仍然屢屢發現，尤以遼東省各站為甚，在12月份內通過蘇家屯編車站之該省省內調劑糧，計有灌水到瓦房店苞米3車，南雜木到瓦房店高糧1車，（此車並在聯單上註明是工薪糧）英額門到大石橋高糧1車，清原到大石橋高糧2車，山城鎮到普蘭店苞米2車，草市到大石橋高糧2車，五道溝到海城高糧3車，共14車全部使用紅色五聯單，已由編車站將其聯單扣留，並向已函告原發站，但其後仍繼發現，於12月16日皇姑屯編車站有林子頭到普蘭店苞米2車（車號834.23299）大栗子到普蘭店苞米1車（車號17554）12月26日又有草市到大石橋高糧3車（車號2714.51129.450135）押運員趙明春，經瀋陽南站聯絡站將聯單扣留，今後要求務須避免再發生這樣錯誤，影響掌握數目字以致造成混亂現象。

##### F 曾經決定並公佈各省，站在用紅色五聯單運工薪糧或加工糧時，須加蓋「工薪」與「加工」字樣的長方形印章（或寫明亦可）但除極少數站已按會議決議執行外，均未實行。

除上述幾次外，仍有很多站，在填寫聯單時不注意，如十二月九日，遼東省老營發大連大豆2車，押運人呂重信，係出口糧使用紅色五聯單，收貨人寫着東北糧食總公司大連分公司經編車站換黑色出口五聯單，並變收貨機為東興分公司，（按大連東興公司係對外貿易部所屬東北東興公司，並非東北糧食總公司所屬，今後各發站務須注意此點）。

同時1月1日遼東省林子頭站發大連苞米2車（車號50623、33049）收貨機關亦寫着「東北糧食總公司大連分公司」。

遼東省東豐所發之糧食車所屬省別一貫寫東北糧食總公司而不寫本省名。

此外有的不填寫重量（龍江大賚、遼東牛心台）不蓋負責人，經手人的章子（遼東、遼陽），遼東省鳳凰城發到瀋陽的稻子兩車，只填寫了一份五聯單，當即由接押的編車站對原押運員講清，但不久又來了四車，還是只用一份五聯單，輯安發天津的苞米，五聯單寫的錯處很多，把天津寫成「天涼」本來是散裝，寫成草包裝，並將原發站負責人，經手人的章子蓋在收貨人處：黑龍江省嫩江發天津1車聯單上寫的是苞米，實收却是谷子，（車號37412），吉林省德惠發唐山大豆一車，實際收到的是高糧。吉林省和龍發大連苞米3車，押運員傅瑞昌將車號10170的聯單丟失。

遼東梅河口發大連苞米4車（車號5554、51581、50663、51705），押運員夏萬春，未帶運單副本，原因是他們會計用副本報銷運費致使車到大連引起

很大麻煩，也有的站在五聯單上，亂換亂改，甚至認不清數目字，應注意執行五聯單（塗改無效）的決定；另據山海關編車站彙報稱：於十二月十四日遼東省東豐發衡水高糧十車，其中有一車（車號又14 4332）實裝數量是25噸，聯單上數量填寫為30噸，鐵路運單副本上寫着25噸，車到收貨地後，押運員（山海關）要求按30噸0.5%運輸減量辦理，強求着開了收據，經收貨地查明上述情況提出意見，現四聯單仍未給原發站返還，存於編車站等待處理，經詢問原發站，覆信情況如下：「本日共發往衡水高糧十車共裝300噸，因4332號車綁綫，裝不了三〇噸，只能裝25噸，當時商得當站貨物處同意，將剩餘五噸糧裝在又20 059號車上二噸，又12545號車上三噸，聯單亦未更正（係王世昌答覆）這是不妥當的，應按實際情況填寫聯單才不致使工作受影響。

另有吉林省德惠於十一月二十日，發往唐山大豆一車（車號4284）裝載量30噸，在交貨當時因係按0.5%減斤辦理故未發生問題，於十二月中旬照華北對賬時始發現唐山並未收到大豆，實際收到的是高糧，當即寫信給德惠聯系，沒有答覆，後又打去電報追問，始來電訂正：係「高糧」這是不注意工作不够細心粗枝大葉的表現。

2. 回程半價證：11月28日遼東省沙河鎮到滄縣的高糧米1車（車號4696）在發車前押運員未到貨物處去換票，只拿着公司發給之半價證請求書押車到瀋陽，結果還得起整票回原發站。12月15日遼東省林子頭站發大連苞米1車該站將半價證由發站一直發到大連，（根據總公司與鐵路總局訂的合同，最遠不能超過石河，（一般的應該辦到蘇家屯或瀋陽南站）事實上在大連不能辦理半價回程手續，若到石河或其他站去辦，則回因到站不符而遭到拒絕受理，據該車押運員朱心一同志談，係故意辦到大連，因他家在旅順住，要順便回家去看看，到編車站拒絕接押，非自己送大連不成，編車站也就同意他自己去了。南雜木，朝陽鎮，安東，灌水也將半價證辦到石河，因為在原發站即將半價證辦到終到站，這樣根據鐵路規章，在編車站就不可能辦理換票手續，編車站若接押時，原押運人的票勢將作廢，則需起整票返回，造成經費開支上的浪費，在過去遇見這種情況，都是讓押運員送到收貨地，這樣做是與編車站的基本任務發生抵觸的，同時也是造成有的原發站的誤解，「為甚麼編車站不接押？等。」主要原因，所以我們希望各原發站最好將半價證辦到編車站所在站，決定今後凡是出口糧或進關的調劑糧在編車站一定接押：各發站不得藉故不交，如吉林省，公主嶺糧食公司押運員反映說，上級有指示，若是在編車站交回去就受批評，算犯錯誤等等。不知甚麼緣故，今後為了統一出入口岸（如大連若沒有東北人民政府的護照，即不准出入，而各原發站均為縣府護照，以前有很多在大連更換）起見，決執行編車站交接制度，按運輸工作條

例切實執行，進關糧不帶稅票子（吉林煙筒山）把我們自己的運輸手續交給鐵路車掌給帶着，（達家溝）不帶運輸證明（范家屯）不帶二聯單（1月3日煙筒山發石家莊高糧車號10200）此外仍有很多。

## 二、質量問題

1. 出口糧，自50年度出口糧開始運輸以來：首先在綏芬河口岸，松江及吉林出口之大米，因曠質過多，不合出口標準，友方拒絕接收，計有四十三車（如糧運簡訊第76期上所報導之情況）於綏芬河口岸落地，等待處理，幾經交涉，最後才決定由綏芬河發天津20車，上海23車，這一週轉僅鐵路運費由綏芬河到山海關（關內運費尚未計在內）即浪費了2,701,659,000元），其他人力財力時間等浪費者，再計算一下將是驚人的數目字，應引為嚴重的教訓。但由於質量好，而增加了數量，如龍江省鎮東經滿洲里口岸之大豆6車，口岸過衡數為176,380公斤，經質量化驗後又增加了14,340公斤成為190,722公斤，松江省永安經綏芬河口岸出口之大豆6車，口岸過衡數為187,566公斤，經質量化驗後又增加了15,796公斤，而成為203,356公斤，這些僅是其中一部，主要是因為糧質純，水份少，夾雜物少，而增加了數量，由上例看來，更值得我們加倍努力提高質量，但也有的因為質量不好而減少了數量。據綏芬河口岸辦事處李·張處長於12月9日來函稱：吉林省下九台發綏芬河出口之9車大豆中有1車（車號為4116）係散裝，在糧食裡面混有很多石塊，大土塊，碎席子頭，亂草，繩子頭等，甚至連死老鼠都裝到車裡，（估計此車糧可能是壞底，但不知為甚麼不過篩，不過風，就裝走，這個責任要有裝人來負）到口岸及友方不收，幾經交涉扣去質量損耗才勉強收下，這樣就直接影響了質量，同時對國際貿易信用上亦有所損失，由於夾雜物太多，質量降低了數量也減少了。另據大連聯絡處反映：遼東省老灌，發大連東興分公司的大豆三車（車號5187、4534、8379）卸車時發覺是青豆，友方拒絕接收，另灌水發大連（亦為東興分公司收）大豆四車中之一車（車號352847）上邊是黃豆，下邊是青豆，約各佔半數，被鐵路罰了延期費，這都是由於質量關係，而釀成不應有的糾紛與損失。

## 三、調劑糧

天津聯絡處反映，十二月十四日於軍糧城卸車時發現龍江省安達發來苞米兩車，海倫發來苞米三車，糧中混有冰雪，很嚴重，糧雪混雜，用手一觸，滿手是水，這是否因係調劑糧，就忽視了質量，近接中央人民政府貿易部電示，東北進關到京津的糧食，水分一般均為20% 甚至高達25%，尤以玉米為最甚，在冬季分散保管的情況下約二十天即開始霉爛等情，根據這些問題來看，調劑糧的質量是必較差的，今後當特別注意提高質量。（三）數量問題：昂昂溪辦事處及皇姑屯編車站反映，今年冬運以來，掉秤現象非常嚴重，無論出口，調劑都類以（詳如附表1.2）雖然重

過車皮，找出來的數目字亦很微小，這就涉及原發站是否裝足噸數的問題，甚至有的站根本裝的就不足噸數(如附表3)浪費國家運輸力及難以計算的人力、財力、時間的無謂消耗，是值得我們今後引為戒惕的。另據大連聯絡處反映，吉林省磐石、煙筒山發大連華順商行的苞米兩車(車號639、683)原發均為三〇噸過磅後磐石的損失4,700公斤，煙筒山的損失3,500公斤。以後重過小秤，重過車皮，仍然還是掉那些，此外掉一噸以上者尚有數車之多。天津聯絡處反映，在一月一日於天津接到龍江省老萊發苞米一車(車號50243)原發數為三〇噸，實收數為28,050公斤，損1,950公斤。發車日期是十二月廿八日，聯單發出號為〇三六，裝車經手人邱寶福，此車是經過小秤，中途又未丟失，故可以肯定的說是原發站裝的不足噸，由此造成了浪費國家運輸力的嚴重現象，為了加強此一工作，希各發站都能更切實的注意到這個問題，糾正這些偏差，以便改進今後的工作。

#### 四、包裝方面

綏芬河口岸辦事處李、張處長十二月九日來函稱：吉林省蛟河發綏出口三五車大豆(車號17195、31406、30912、10920、30054)包裝的不好，車上席子的苫法，只是一領接着一領，沒壓頭並且又是單層，席與席之間又未縫住，以致中途被風颳開，灑入糧中很多，雪與煤碴，在口岸友方化驗時增加了質量損失，另外進關糧車亦有此種現象，如龍江省老萊十二月三十一日與一月二日前後發天津東站谷子三車(車號350376、14430、8013)苞米不合規定，每車只苫八張席子縫在麻袋上，結果糧食大部還是露在外面，龍江省大賚城發天津苞米五車，其中三車(車號31237、14842、6296)席子均於中途被風吹毀，糧食着雪，大賚糧棧對包裝不注意，不按規定封車，據該站押運員談是爲了節約，糧車不苫好中途雪煤碴浸入糧中，不但節約不了，糧食質量降低了，更是大的浪費，不應在附屬品上打算盤，要從大的方面着眼，這樣才能減少成本與提高質量，今後務須按規定苫車，到大連或關內(華北、山東、上海)的糧車，最少須苫二層至三層，如因附屬品實在不足而苫一層席子時，應切實執行壓頭，並堅固的縫起來，以保準中途颳不開爲標準，今年天氣暖和，估計開化要早，一月中旬瀋陽以南普遍降雨，使在途中的糧車及苫好的糧棧遭受很大損失，此外由於裝車時未徹底修理車皮，中途漏糧而遭受損失者如：松江省鄒家發綏的五車大豆，其中有一車(車號4620)因裝車前檢查車體不够注意，車皮有縫子未修好，所以沿途漏了很多糧，龍江省肇東發天津苞米一車(車號50643)松江省周家發永定門高糧一車(車號50521)均因原發站裝車時檢查工作做的不够，以致漏糧在哈修理與搗裝(後者)。

#### 五、收貨機關與收貨人

於拾二月卅日對外貿易部轉來，旅大行政公署，對外貿易管理局總呈第一號，東分字第二十二號呈文，關於填寫收貨名義內稱，茲據東興分公司反映，過去

各發站運連糧谷，對收貨單位名義填寫不清，以致收貨屢出錯誤，舉典型實例如下：

一 拾一月二十五日遼東省瓦房店貿易公司發連交蘇方之大豆一車(車號6507)因寫裕大號收貨當即誤卸於我們倉庫內無法挽回(按交蘇方收貨者，應寫東興分公司)

二 十二月三日仍爲瓦房店發來(396218, 6657, 52296)三車大豆，亦因名義錯誤，運入我們倉庫正待卸車時，發覺錯誤嗣向各方聯絡，結果用去調車費，變更費，延滯費等五仟餘元(關東幣)方轉交蘇方收貨，因此會向糧總轉大連代表張兆貴同志，商榷防止辦法，當由其以書面報告糧總，及各省糧棧，並請求慎重填寫收貨單位名義，不料最近又發生同樣事件一即一

三 十二月中旬莊河縣(遼東省)貿易公司發連大豆及稻子各十二風船，除稻子係由大連貿易公司裝卸外，而大豆因押運員押乘的風船未到，並無正式手續，雖船主前來稱係交與東興分公司，並要求急速卸貨，但我們並未應允，嗣押運員到來持有莊貨糧字第五七號致大連港站東興分公司之公函謂「根據省糧食公司之通知，發來大豆……」於是乃卸交廣源製油工廠準備加工，計耗用卸船，運搬，貫袋等費五拾餘萬元(關東)今接運輸室電話告以「此批大豆亦係交與大連貿易公司者」始知又行錯收，似此屢出錯誤，以致糜時誤事，消耗人力物力，爲防止今後再行發生同樣事件，敬請

鈞部轉飭糧總公司通知各發站，嚴加注意明確寫明收貨單位名義以免錯誤等情，由於收貨單位不清，增加了很多不應有的浪費，應深深引為戒惕。

另外蘇家屯編車站反映。十二月八日遼東省老營發大連大豆二車(車號52315, 50772)，收貨人寫的是大連糧食總公司收，大連聯絡處反映各地，填寫收貨單位名義不符者：如遼東省草市站發華順商行苞米一車(車號50641)沒有押運人(是中途跑車)收貨人寫的是華新商店收，以致無法辨認。在車站停留了四、五天罰留置費關東幣兩萬多元，又如遼東省瓦房店發東興分公司收大豆一車(車號16507)寫的是裕大號輸出公司收，卸完後又不對再出庫，僅裝車工人費即耗費關東幣四、五萬圓。遼東柳河同樣發華順商行寫錯了名義，根據以上幾點情況，可以看出有站對工作仍有不够熟悉。研究計劃還做得很不够。根據公司於一月份發下運輸計劃時，會將各主要收貨地之專用綫名及收貨單位名負責人姓名詳細列表附上。希各地要深入研究要減少與消滅因收貨人名義不符而引起不應的混亂與浪費。(尤以發大連的糧谷爲最甚)

#### 六 其 他

1. 由於裝車時馬虎，負責監裝的同志工作粗枝大葉以致造成損耗糧食影響信用者如：吉林省三岔河發大連大豆八車(收貨人是東興貿易公司)於十一月廿九日通過皇姑屯編車站，由該站接押(押運員蔣殿武同志)到大連過完電磅後，調到連貿倉庫其中

有兩車(車號為1185, 3546)在卸車時下邊發現有煤1185號卸出煤七十三公斤, 3546號是二百一十公斤煤共計為二百八十四公斤煤。該二車在裝糧前是運煤車。下邊有那麼多的煤裝車時竟不檢查不清掃。就把大豆倒入不僅造成很不好的影響, 同時亦造成很大的浪費, 應嚴加注意。另有遼東省營口於一月七日發大連東興分公司苞米一車, (車號364922)到大連卸車後發現有馬糞, 用小秤過了一下共有三七〇公斤, 說明營口糧棧的工作馬虎到甚麼程度。

2. 每車的手續(如運單副本, 五聯單, 運輸證明, 稅票等)一定要裝在一個封筒內(即或是廢信筒也可)這樣能夠縮短在編車站辦手續的時間。如進關的車在山海關停留時間很短, 幾車或十幾車的手續都混在一起, 鐵路為了儘量縮短車輛的中週轉時間。所以往往不等辦完手續車就要開。以致釀成無手續發走的跑車事故。其他編車站亦有類似問題發生。我們自己有押運員的糧車手續, 一定要押運員親自攜帶。有的站押運員同志將一切手續均交給路局車掌帶着, 到着編車站後找到了押運員只空張兩手。又得再找車掌時誤事亟應糾正(遼東省吉林省有此現象)

3. 此外跑車現象, 亦很嚴重。據蘇家屯、皇姑屯兩編車站反映近來更甚(詳細參照附表4、5)另據大連聯絡處反映, 哈爾濱辦事處押運員李殿安同志押來。(四方台發大連華順商行收的苞米拾餘車。全部於中途跑車)。十二月十七日三車苞米(10197, 42140等車號)糧車到石河沒有押運員, 糧谷貿易即給變更了名義。(本應交華順)等押運員到後始知是交華順的, 因這一問題和糧谷貿易費了很多唇舌才交涉過來, 造成關係不好, 混亂了收貨地計劃。吉林與遼東各原發站亦有跑車現象, 今後務希各省、站與辦事處編車站, 加強押運員同志的業務教育與提高其責任心。想出具體對策來, 嚴格制止與消滅屢屢發生的跑車事故。

也有的押運員同志, 不攜帶或忘記攜帶運輸證明(遼東省平崗)甚至有的中途丟失運輸手續, 稅票子不合手續者如: 龍江省泰康發瀋陽高糧一車(車號6916)稅票子沒有驗訖印, 有的稅票過期到別編車站時只剩一天期限, (龍江省綏化, 松江省牛家進關糧)在最近兩個月, 自從大規模的冬運開始以來, 在全東北各地糧運工作者積極努力埋頭苦幹

之下, 是完成了甚至有的地區超過了繁重的糧運任務, 但綜合上述情況, 在整個的糧運工作當中, 我們認為仍然存在着很多缺點, (有個別地區甚至是很嚴重的) 仍需加強業務學習, 使每個同志都能達到精通業務的境地, 亦應達到一般的瞭解與熟悉的程度, 努力鑽研, 積極的發揮創造性, 改進今後的工作作風, 以迎接與準備完成偉大的一九五〇年的光榮任務。同時我們根據上述情況, 提出下列幾點意見, 僅供各地同志們參攷:

一、嚴格地執行運輸會議有關運輸手續的決議, 加強檢查本單位的工作, 如有缺點與偏差時應速加糾正, 不得繼續使其蔓延, 尤其是對於五聯單的使用上更應注意, 各省非國家調撥的糧食決不許使用調劑糧五聯單, 無論出口糧或調劑糧運輸手續一定要具備, 如因運輸手續而妨礙了運輸任務的完成, 一切後果將由該原發站負完全責任。

二、應加強對質量的重視, 今年天氣較溫暖, 保管工作應提到第一位來加以重視, 防止因保管不良而降低了糧食質量的現象, 各地即應做準備工作, 備足夠用的席子、草袋、準備打圍, 估計在三月份以前能運出多少? 預定保管數量是多少? 如缺少保管資材時應由各省負責速造預算報總公司。

三、加強裝卸工作, 儘量縮短裝卸時間, 積極響應東北人民政府財經委員會關於加強車輛週轉率。縮短裝卸時間的決定, (總公司已下通知) 並要堅決保證裝足車皮標記載重量, 不浪費任何一點運輸力, 是我們每個糧運工作者當前迫急的任務。

四、對押運員應抓緊時機加強教育, 防止發生事故, 加強責任心, 以期更好的完成今年的糧運任務。

一九五〇年將是經濟建設高潮的一年, 而糧食工作又是整個經濟建設中較重的一環, 我們工作的好壞, 我們糧食損失量的大小, 都與整個經濟建設發生很大的關係, 也就等於說、直接關係於經濟建設完成期間的長與短。因此我們每一個同志都應深深的體會到自己所負之責任是很重大的, 唯有努力鑽研業務發揮積極的創造性, 與自己最大的能力, 來完成國家與人民所給與我們的偉大任務。

東北糧食總公司  
運輸科

(附表一)

出口糧損量登記表

減量超過一千公斤

1949 12. 12.

單位 公斤

發站發車	發站	收貨地	品名	車號	原發數	第一次過磅 衝損失量	重過車皮 找回數	最後決定 損失數	編車站 押運人	記 事
12 3	安 達	滿洲里	大 豆	10039	46,000	1,532	100	1,632	原發站押運人	重過車皮找回數 紅字 者比原數重
12 6	"	"	"	8801	40,000	5,989	550	5,430	楊 鳳 海	

發站發車		發站	收貨地	品名	車號	原發數	第一次過	重過車皮	最後決定	編車站	記 事
月	日						衡損失量	找回數	損失數		
12	3	克東			50	45,000	1,338		1,339	遲日晨	未過車皮已掛走
"	"	"			4791	45,000	1,354		1,354	"	
"	"	"			92	45,000	1,418		1,418	"	
"	"	"			4778	45,000	1,226		1,226	"	
12	4	大賚			7575	30,000	2,483		2,133	湯維芳	
"	"	"			362828	30,000	1,106		2,506	"	
"	"	"			53382	30,000	1,258		1,208	"	
		合計				355,000	17,704		18,254		

昂昂溪辦事處

### 調劑糧損量登記表

(附表二)

減量超過一千公斤

1949.12.12

單位：公斤

發站發車		發站	收貨地	品名	車號	原發數	第一次過	重過車皮	最後決定	編車站	記 事
月	日						衡損失量	找回數	損失數		
11	27	富拉爾基	天津	苞米	31503	30,000			2,093	祝鳳岩	
11	14	朱家坎	"	"	13025	30,000			1,063	陶雲祥	
11	13	"	"	"	24313	30,000			1,123	郭開元	
12	2	富拉爾基	瀋陽	高粱	457360	30,000			1,300	于君德	
11	23	"	天津	"	20514	30,000			1,262	田瑞	
11	20	朱家坎	北京	"	6417	30,000			1,038	鄒荷清	
10	14	海拉爾	天津	"	51395	30,000			1,068	肖 押	
10	15	"	"	"	5776	30,000			1,948	"	
10	16	"	"	"	6403	30,000			1,896	"	
11	17	"	"	"	7643	30,000			1,639	"	
11	3	富拉爾基	"	苞米	464110	40,000			1,304	李文生	
		合計				350,000			15,987		

昂昂溪辦事處

(附表三)

### 各原發站裝車每車不足30噸足數者明細表

單位公斤

皇姑屯編車站

年	月	日	省別	原發站	品名	車數	每車裝糧數	合計糧數	到站	備 考
1949	12	24	吉林省	三岔河	高粱	4	25,000	100,000	石家莊	
1950	1	2	"	"	"	3	25,000	75,000	唐山	
1949	12	30	"	平安	"	2	24,400	48,800	天津	各一車
			省計			9		223,000		
1949	12	8	遼東省	西安	大米	5	29,800	149,000	衡水	
1949	11	28	"	英額門	高粱	1	25,000	25,000	保定	
1950	1	2	"	南雜木	稻子	3	20,000	60,000	軍糧城	
			省計			9		234,000		
			合計			18		457,000		

### 原發站押運員漏乘統計表

自1949. 11. 21, —1949, 12, 20,

(附表四)

月日	發站	車號	品名	到站	備考	月日	發站	車號	品名	到站	備考
11.21	尙志		高糧	唐山		12.12	樺皮廠	51476 384612	高糧	德惠	
11.24	泰康	52563 6171	苞米	山海關		"	"	418	"	"	
12. 1	蔡家屯	3181 9211	高糧	永定門		"	西安	17553 7598	苞米	大連北站	
"	純化	1825 22745	苞米	天津		12.14	哈拉哈	51227	高糧	永定門	
"	蔡家屯	53616 22041	高糧	永定門		"	公主嶺	2141 357825	"	天津	
"	"	9190 20167	"	"		"	"	13174 14205	"	"	
"	"	20769 15151	"	"		12.17	煙筒山	13230	苞米	大連	
12. 4	鳳凰城	3029 6669	苞米	大連		12.18	大賚城	12123	"	"	
12. 4	"	6539	"	"		"	朝陽鎮	6283	"	"	
12. 5	江蜜峰	54774 48027	稻子	綏芬河		"	五常	50341	高糧	"	
"	"	10704 15072	"	"		"	大賚城	53116 31551	苞米	"	
12. 6	劉家河	7048	苞米	大連北站		"	"	1191 9067	"	"	
12. 7	平崗	799 53873	高糧	永定門		"	"	55267 9041	"	"	
"	"	8003 396488	"	"		"	"	17403 2169	"	"	
12.10	舒蘭	59554 7954	"	天津東站		"	"	17463 2169	"	"	
"	圖們	2636	苞米	大連							

1950. 1. 10

### 總結到本站無押運員的車數

蘇家屯編車站

(附表五)

月日	品名	車號	發站	到站	備考	月日	品名	車號	發站	到站	備考
12.1	高糧	9211	蔡家屯	永定門		12.18	苞米	12123	大賚城	大連	
"	"	3181	"	"		"	"	6283	朝陽鎮	"	
"	"	53616	"	"		12.19	"	53116	大賚城	"	
"	"	22041	"	"		"	"	31551	"	"	
"	"	9090	"	"		"	"	1191	"	"	
"	"	20667	"	"		"	"	2169	"	"	
"	"	20769	"	"		"	"	9067	"	"	
"	"	15151	"	"		"	"	55267	"	"	
12.4	苞米	3029	鳳凰城	大連		"	"	9041	"	"	
"	"	6669	"	"		"	"	17463	"	"	
"	"	6539	"	"		12.24	"	10037	哈拉哈	鞍山	
12.7	高糧	799	平崗	永定門		"	"	33049	"	"	
"	"	53873	"	"		"	"	4404	"	"	
"	"	8003	"	"		"	"	6833	"	"	
"	"	396488	"	"		"	"	22003	"	"	
12.10	"	59554	舒蘭	天津		1.2	"	33049	林子頭	大連	
"	"	7954	"	"		"	高糧	3921	蔡家溝	天津	
"	苞米	2636	圖們	大連		"	"	18952	"	"	
12.12	高糧	51476	樺皮廠	德縣		"	"	356779	"	"	
"	"	384612	"	"		"	"	31206	"	"	
"	"	418	"	"		"	"	10236	"	"	
12.13	大米	5391	龍水坪	大連		"	"	17729	"	"	
"	"	6977	"	"		"	"	13558	"	"	
12.14	高糧	51227	哈拉哈	永定門		"	"	31812	"	"	
"	"	357825	"	"		"	"	14240	"	"	
"	"	2141	公主嶺	天津		"	"	350503	"	唐山	
"	"	13174	"	"		"	"	2402	"	"	
"	"	14205	"	"		1.3	苞米	53457	朝陽鎮	大連	
12.17	苞米	13230	煙筒山	大連		1.7	高糧	32978	"	撫順	
						1.8	苞米	5478	輯安	大連	

上海

1/月份發往國內糧谷計劃檢查(至1月30日止)

單位：噸

(電話統計材料)

上海市

收貨地

~~上海市糧食公司~~

項目 種類	月份	本	期	本	完	成	全	年
		任務	數	完成				

豆  
米  
餅  
米  
豆  
米  
糧

10149  
22069  
4649

32682

22

1871  
1872  
1873  
1874  
1875  
1876  
1877  
1878  
1879  
1880  
1881  
1882  
1883  
1884  
1885  
1886  
1887  
1888  
1889  
1890  
1891  
1892  
1893  
1894  
1895  
1896  
1897  
1898  
1899  
1900

1871  
1872  
1873

1871



小東

月份發往國內糧谷計劃檢查(至/月20日止)

單位：噸 (電話統計材料)

品 種	月 份	本 年	本 月	尚 差 數	完 成 率	
					%	完 全 計
大豆	30000	12720	16291	13780	54	16270
高粱	9000	7513	8778	8610	101	8778
小豆	11000	888	1166	888	11	1166

50000 20871 27214 27214 27214

3

月份發往國內糧谷計劃檢查(至/月20日止)

單位：噸 (電話統計材料)

品 種	月 份	本 年	本 月	尚 差 數	完 成 率	
					%	完 全 計
大豆	5000	29800	4466	24075	108	29800
高粱	20000	11161	23075	23075	165	19284
小豆	29000	7407	14830	5170	74	36261
大米						2900
餅米						1010
大米				600		802
小豆						1650
高粱						705
那子		461	541	541		607
那子		192	192	0		855
那子		3000		3000		

100000 48871 10700 10700 11148804

Handwritten text at the top of the page, possibly a header or title.

Handwritten text in the upper middle section, appearing to be a list or series of entries.

Handwritten text in the lower middle section, possibly a signature or a specific note.

Handwritten text in the lower middle section, continuing the list or entries.

Vertical handwritten text along the left margin of the page.

Vertical handwritten text along the right margin of the page.

Small handwritten mark or signature at the bottom right corner.



