

## “三趟快车”与港澳特供



“三趟快车”押运员装运活大猪上车

2017年早春，笔者与同事来到位于深圳市罗湖区清水河三路的中粮深圳冷库，拜访了冷库物业经理于海涛。他是中粮集团有限公司（以下简称“中粮”）的老员工。上世纪八十年代，他从部队转业到中粮工作，后来专门负责深圳三趟快车活口仓基地工作，是依然在工作岗位上并亲历“三趟快车”工作最老的中粮员工之一。

中粮是新中国最早的国有外贸总公司，曾是外贸部的直属企业、全国粮油食品进出口的经营者和管理者，自始至终参与了三趟快车开行的全过程。三趟快车是“供应港

澳鲜活商品三趟快运货物列车”的简称，是我国外贸部门和铁路部门共同创造的一种独特的对外贸易运输方式。

于海涛带我们来到一处停满轿车的狭长之地，指着车辆两边的高台说：“1986年，负责中转港澳地区活口（行业用语，指活禽活畜）的活口仓基地由深圳东门、罗湖火车站全部迁至罗湖区清水河三路，在这里建了座30栋的活口仓。这座活口仓总面积是38000平方米，可存大猪15000头，中猪3000头，活牛1200头，可以满足香港当时两天以上的销量，这是中粮人对香

港供应工作的一大贡献。两边的高台是车站的站台。”

我们越过简易的栅栏，来到曾经三趟快车终点的站台。看着沉睡在水泥地里的陈旧钢轨，我的思绪穿越到了上世纪中叶那激情燃烧的年代。

### 香港急电 供货奇缺

1950年，在广东全省解放之时，中央最高层就十分关心港澳同胞的“菜篮子”。港澳居民以两广人士居多，对副食品崇尚“生、猛、鲜、活”，对粮油食品的品质、口味和新鲜度要求很高。然而港澳地区人口稠密、地盘儿小，自身不能饲养牛羊猪等牲畜和鸡鸭鹅等家禽，市场供应只能依赖进口。那时候，香港市场供应紧张，市民所喜好的生猛鲜活品尤为短缺。清晨，香港市民常常提篮子、扛扁担蜂拥过关，近至深圳、远至广州采购。

上世纪50年代初，供应港澳的粮油食品主要是广东、广西、福建等省区。为了优化供应渠道，一方面，外贸部会同华南财委、财办及外贸部驻广州特派员办事处和中粮在深圳建立的办事处，加强对私营进出口商的协调管理工作；另一方面，国营企业在自身壮大的同时，通过代购代销、联合经营、公私合

营等各种形式,把私营企业组织起来搞好供应,从而减少“猪死、蛋臭、果菜烂”的情况,尽力保障港澳市场供应。那时,香港有500万人口,澳门人口40万左右,其中97%以上的居民是炎黄子孙。每天需要供应活猪7000-8000头,活牛500-600头,活鸡、活鸭、活鹅十万多只,这些活口绝大多数由中国内地提供。据《关于保证对港澳市场猪、禽、蛋、蔬菜、塘鱼供应的方案(草案)》显示:1961年,对港澳出口活猪计划为90万头,占港澳市场全年活猪容量75%;出口家禽计划为1100万只,占港澳市场全年的63%;出口鲜蛋计划30万市担,占港澳全年的60%;出口蔬菜计划22万吨,占港澳全年的69%;出口塘鱼计划18000吨,占港澳全年的50%以上。

面对此情此景,周恩来总理高瞻远瞩,鉴于广东、广西货源不足,指示湖北、湖南、河南等地向香港供应鲜活商品。

那时,国家交通运输十分困难,货物运输主要依靠铁路——零担车。由于没有专列,供应港澳的活口只能按普通货物运输,也没有适合装载活口的专用车厢,“零担车”挂上哪列算哪列。不仅运输时间长,而且发车、停站、到达都没有固定时间,给活口的运输、押运、饲养、护理等工作以及押运员的生活带来很多困难。这样的运输后果造成活口“非战斗减员”严重:活猪死亡率达10%-13%。活鱼死亡率高达40%-70%。

1959年1月15日,南海136轮从湛江装载生牛150头,运往香港,全部生牛装在舱面。该轮离湛江后遇到风浪,天气寒冷,海水打在舱面,生牛支持不住,相继死亡。最后清查共死亡145头,剩下5头

亦接近死亡,损失约达3万港元。1961年夏天,一车活猪在武汉江岸装车后,转来转去,三天还没有离开武汉市,结果到达深圳时死亡率达70%;一节车厢活鸡,共486只,从武汉到深圳,只有16只是活的;一车黄河大鲤鱼,从河南许昌出发,还没到深圳就死光了。

1959年1月6日,香港贸易工作委员会给外贸部、广州特派员和中国食品出口公司(中粮前身)发来催货电报稿:“……从上述到货数字看,猪栏有18家,平均每天每家只有14头,每头90市斤,计重1260斤,每市斤2元,共2520元,佣金1%,计25.20元,但每家的使费一天就要200元左右,无法维持,买我猪的肉商有近400家,平均每家只有半头猪,也叫苦连天。家禽还糟,每家栏商平均每天不到200只,每个零售商还分不到五只,塘鱼的零售商每天每家也分不到10斤。鸡蛋批发商每家每天分不到1件,每个蛋贩每天只能分到两个蛋,因此怨声载道……按可以使他们维持皮费(作者注:企业最基本的运作成本),我们每天就得最少来猪1200头,家禽2万只,塘鱼7万市斤,鲜蛋1千件。由于近来我货供市奇缺,市场已严重发生脱节……假设我出口货源不作合理安排,势必会造成经济与政治上的不良影响,特此报请设法增加来货……”由于港澳地区仓费高、市场容量有限,如果内地的鲜活商品供应不足,不够卖,造成断销,外来货就会乘虚而入,挤占香港市场;如果内地商品到得太多,超过了市场的需求量,那么轻则大幅度落价或者支付高昂的仓租费,重则是烂的烂,死的死。果菜烂了还好说,花点钱倒海处理;畜禽死了就糟糕了,不仅损失惨重,而且要花大量外汇让殡仪馆火化。

这些问题不仅辜负了大陆百姓对港澳同胞的一片深情,也给港澳鲜活食品市场的稳定带来了很大影响。

## 总理关怀 快车诞生

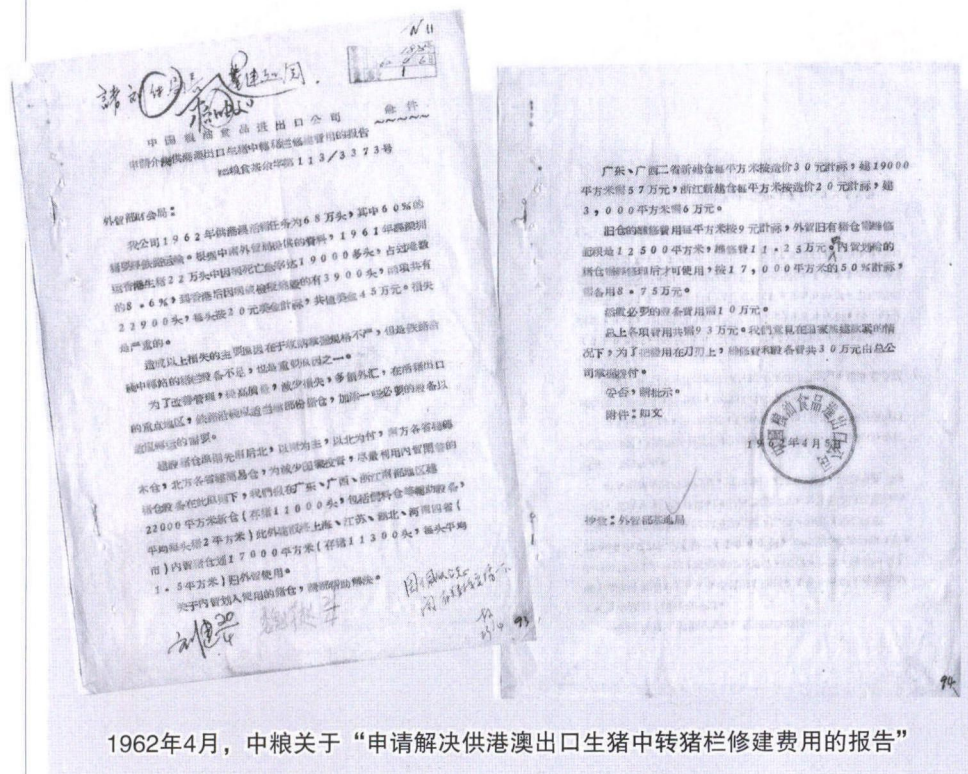
内地不能保证港澳市场的正常供应,不仅会影响港澳同胞的生活,也会影响国家外汇收入。新中国百废待兴,急需外汇支持国家经济和国防建设。在西方经济封锁下,当时中国出口国家主要是苏联和东欧社会主义国家,而与这些国家的贸易中许多是易货贸易,获得的外汇收入远远不能满足国家建设需要。香港是一个自由港,向港澳市场供应商品,可以直接获得自由外汇(现汇),因此港澳地区是国家对外贸易的一个重要窗口。

在严酷的现实面前,国家有关部门认识到,要搞好活口对港澳的供应工作,切实做到“优质、适量、均衡、应时”,就必须从运输这个环节抓起。在周恩来总理的关怀下,1961年11月,外贸部和铁道部在上海外滩的和平饭店联合召开“上海会议”,拿出一个“快运方案”。

担任中国粮油食品进出口公司湖北分公司储运科长的戴荣璋参加了“上海会议”,受到启发,回汉第二天就向武汉铁路局主管运输的副局长许言午(后任成都铁路局局长,三趟快车创始人之一)汇报。戴荣璋等人说干就干,方案的核心是——赶香港早市。此外,要求沿途定时定点加水、加冰、上青饲料……铁路运输历来紧张,牵一发而动全身。许言午立即与有关处室日夜运筹,以赶香港早市为基点,确定了开行快车的营运图。中南局财委获悉这一方案,明确指示:尽快开行快车。

1962年3月20日零时,满载





1962年4月，中粮关于“申请解决供港澳出口生猪中转猪栏修建费用的报告”

活猪开往香港的“621”专列（开行100列后更名为“751”，1997年4月1日铁路提速后更名为“8751”），一声长鸣，驶出武汉江岸车站。没有举行任何仪式，三趟快车的第一趟快车就这样悄然诞生了！

三趟快车第一趟快车的装车从头一天夜里就开始了，一共发了30多个车箱，其中20多个车箱用于装活大猪。这些活猪均由中国粮油食品进出口公司湖北分公司负责收购、装运。“621”开行52小时，两天后的凌晨4时左右抵达深圳北站，赶上了香港的早市。马上，香港的代理商“五丰行”（中粮在香港的代理机构，1988年与中粮在人员和财务上脱钩，归属华润集团，1996年在香港上市）报来喜讯：这车货鲜活，特受欢迎！香港市民的反应非常热烈：哇！祖国内地给我们送来这么多鲜货……

1962年7月，“621”运行100列之际，铁道部上报了《关于巩固和推广快运货物列车的经验》的报告。周恩来总理在呈文上批示：“由

上海、南京去深圳也应组织同样的快车。”随后，铁道部和外贸部联合在汉口车站铁路招待所召开“武汉会议”。这次会议，实际上是“621”现场会。会上，中粮湖北粮油食品出口分公司经理李毓农把“621”开行前后的鲜活率和售价比一摆，极有说服力。“武汉会议”确定：“621”按普客车序列更为“751”。经国家经委批准，从上海、郑州开出“753”和“755”。1962年12月11日，753次快车从上海新龙华站开出，全程1952公里历时81小时，驶向深圳；755次快车从郑州北站出发，全程1749公里历时79小时，抵达深圳。供应港澳鲜活商品三趟快运货物列车——三趟快体系正式形成，确保供港澳鲜活商品稳定，自此成为一项基本国策。

1964年，铁道部和外贸部联合召开“广州会议”，铁道部宣布三趟快车为“货车之首”，除“特快”之外，所有客、货车为之让道。1972年9月，经路、贸双方研究决定，将“751”次分别由湖北省和湖南省

隔日开行，即单日由武汉江岸站始发，双日由长沙北站始发，调节了两省鲜活商品的挂运机会。

三趟快车的开行，使得运输时间由过去的八至十天缩短到了两至三天，解决了供应港澳活口运输时间长和停靠、到达不定时带来的各种问题，显示出极大的优越性，不仅有效保证了活口在运输途中的安全，也有效保障了港澳同胞的生活需求，同时也给国家创收了更多的外汇。使内地鲜活商品迅捷、稳定、持续进入香港市场，其中活猪、活牛的市场占有率达98%；使我们对港澳的供应迅速得到恢复和发展。到1965年、1966年占香港进口比重已分别达到55.02%和56.65%（1961年仅占香港进口的28.53%），创历史最高纪录。1987年3月，三趟快车开行25周年之际，有数据统计：25年来内地鲜活商品对港出口增长迅速，其中活大猪增加31.5倍，活牛增加18倍，活鸡增加9倍。蛋品增加16.5倍；活口的残死率也大幅下降，活大猪的残死率由三趟快车开行之前的6—9%降到2%。

1980年至1996年被称为三趟快车最为辉煌的时期。承担着三趟快车编组开往香港职能的深圳北站，每天都要接纳1000多卡（车厢）的货物，其中一半货物是经三趟快车运送过来的供港物品。那时，深圳北站的50多条轨道，都停满了车厢。

## “赶车”之人 风雨无阻

三趟快车是一个系统工程，要将三趟快车运营好，光有“快车”不行，还必须有好好的“赶车人”。赶车人只有唱好货源组织、货物押运和货物分销这“三部曲”，三趟快车的作用才能充分发挥。

三趟快车开行伊始，中粮就被

国家赋予了赶车人的职责。当时供应港澳的鲜活商品都由中粮统一经营,由中粮在全国各省、市、自治区的粮油食品进出口分公司供应,由香港五丰行统一经销。

由于物质匮乏,粮食、饲料不足,货源组织极其重要,非常之难。重要是因为这些活口是供应港澳同胞、是出口创汇商品;为难是因为当时粮食低产,人的口粮定量,凭票都难以满足,哪来丰足的饲料喂养活口?所以收购到达标的活口是保证三趟快车运营的第一步。

1961年,国家有关部门在《关于保证对港澳市场猪、禽、蛋、蔬菜、塘鱼供应的方案(草案)》中指出,目前在港澳出口猪、禽、蛋、蔬菜、塘鱼存在的主要问题是:由于许多地区连续两年遭受严重的自然灾害,粮食供应紧,饲料不足,影响这些出口副食品的货源供应;并且造成某些副食品的品质下降(如猪、禽的肥度不够);供应的数量和时间不均衡,不能适应港澳市场每天正常的需要。该《方案》强调,目前存在的主要问题是不能保证按质、按量地均衡供应。活口都难以达到出口标准,规定出口活猪每头在120斤左右,但只能养到七八十斤;规定活鸡每只1.5斤以上、活鸭每只2斤以上、活鹅每只4斤以上,但都很难达到规定的肥度。

活口、果菜全部是农牧民个人饲养、种植,为了保证能够组织合格的货源,中粮人想尽了办法。一方面针对活口,积极向国家建议补助提供货源者。为此在《关于保证对港澳市场猪、禽、蛋、蔬菜、塘鱼供应的方案(草案)》中明确规定:为了鼓励公社、生产队和群众多养猪、养肥猪供应出口,商业、外贸部门在收购活猪时,补助一定数量

的饲料粮,补助的标准是收1斤肉补1斤粮,在收购时收猪给粮食双方作价等价交换。收购家禽补助饲料粮的标准:鸡每只补助4-5斤;鸭每只平均补助3斤左右……另一方面针对果菜,开动脑筋,延长商品在市场上的供应期,既为保障港澳市场供应,也为卖得好价多创汇。果菜商品是有呼吸的活物,储运环节上容易腐烂、变质,生产的季节性和人们消费的长年欲望构成了极大的矛盾。当年,中粮没有多少仓库,更没冷库。为此,中粮人采取收购价格“季节差”的办法,即越是晚些交售,收购价就越高。因此大大调动了农民储存果菜的积极性和创造性。比如农民储存冬瓜的做法就很有效。

冬瓜的储存关键,除了瓜皮不能有外伤,瓜子在瓜瓢中也不能从胎座上脱落下来。如果冬瓜子在采摘、搬运过程中因震动而从胎座上掉下来,便在瓜子与胎座之间出现伤口,那么日后就会发生“内订”——冬瓜表面上是好的,内部却已腐烂。所以,农民在采摘、搬运冬瓜时格外小心,轻轻地摘下来,轻轻地放进挑子,又轻轻地挑至凉棚,再轻轻地搬上架子、码好。过程中,冬瓜不仅不能有碰撞,避免产生机械损伤,而且更重要的是在整个过程中,冬瓜始终不能“翻身”——原来贴地的一面依然要朝下,原来向上的一面依然要朝上,以免在“翻身”时瓜子脱落。冬瓜这样存放可以几个月不坏。

活口押运是外贸行业最艰苦的工作。国家要求活口安全押运率要保证在98%以上。为了确保这个指标,押运员的工作——对活口的饲养、治病和对车厢的清扫、冲洗等工作就成了活口运输安全和保证品

质的关键。押运员从带活口上车到送活口到达深圳活口基地,不仅一直要与活口同吃同住,而且要全程伺候,像母亲对待孩子一样。

为了保证运往港澳的鲜鱼是活的,押运员想尽了办法。改革开放之前,运送活鱼的车厢没有氧气泵装置。装鱼的器物先是大木桶装,后来改用篷布围成一个大水池。最初,押运员穿着雨衣裤,不停地用脚搅动水,以达到增氧的效果;后来,押运员用木棍在水池里不停地搅拌,许多人因为不停地搅拌,不仅手磨破了,甚至有的累晕在鱼池旁。即使这样,活鱼的死亡率依然很高。再后来,有人利用水车原理,把自行车改造成微型“水车”,一路上全靠押运员轮班脚踩“水车”,不停地用木板激活池水,给鱼池搅拌供氧,有效降低了活鱼的死亡率。不论酷暑寒冬,一年365天,天天如此。有报道称,当过押运员的十有八九落下了“老寒腿”病。

押运活鱼虽然劳动强度大,但比起押运活猪,受的“罪”还算轻。

上世纪60年代初,运输活口的车厢是用敞车搭架子、苫盖篷布改装的。押运员与活口均受日晒、风吹、雨淋,遇上货车中途受阻或狂风暴雨天气,人畜都苦不堪言。后来改用棚车(闷罐车),车箱窗户用百叶窗,虽然可以避暴雨和烈日,但仍没有摆脱人畜混装的格局。改革开放后,三趟快车才有了新型的人畜分开的专用车。夏天,猪怕热,水得省着用,人可以不洗澡,猪不冲凉则不行;冬天,猪怕冷,犯困时好“打堆”,拱在一角擦几层,弄不好就有猪被压死,为此押运员一晚上要起来几回把猪赶开。无论春夏秋冬,押运员不仅一天要扫几次粪便,还要定时定站冲洗车厢。由



## 继往开来

——三趟快运货物列车开行二十五周年

经验交流会文件汇编

(附历次三趟快车大会简况)



对外经济贸易部 编印  
中华人民共和国 铁道部

一九八七年三月

1987年,“三趟快车”开行25周年经验  
交流会议文件汇编封面

于车厢内弥漫着浓厚的猪粪便气味,押运员自带的饭盒外都要裹上几层塑料袋,以隔臭味。

柴建华是中粮的一位女员工。1965年春天,她从河南许昌猪场开始了她的押运工作。装猪专用线站台距猪场有一公里远。生猪装车的第一天,她到车站做些准备,把所需要的饲料上好,水桶装上车。第二天早上天还没有亮,喂过猪之后,场内各个路口,由工作人员看守,使上车的猪一定要跟着喊号子的人走。那个叫号子的人,就是柴建华。当时押运活猪的车辆已经做了改进,不再是一层,而是上下两层,为半封闭式的,上部有棚,底部可以透气,每层装50多头猪,每车箱约100多头猪。在车皮一端的上方,有一个约3-4平方米的小阁楼,是堆放饲料的地方,也是押运员休息的“卧室”。在“阁楼”里只能坐着,

站不起来。在车上,白天有一种闷热和蒸烤感,再加上猪粪便的恶臭,令人难以忍受。到中途火车站时,她不能先吃饭,而是下车抢水管冲洗车厢内的粪便,保证活口不生病。夜里在小阁楼内的两个麻袋的缝隙之间睡觉,腿是无法伸直的。运到目的地后,她不敢去街头巷尾,也不敢坐公交车,因为身上早已被熏得恶臭,只能跟车立即返回。

如果说三趟快车货源组织“难”,货物押运“苦”,那么货物分销就是“细”。

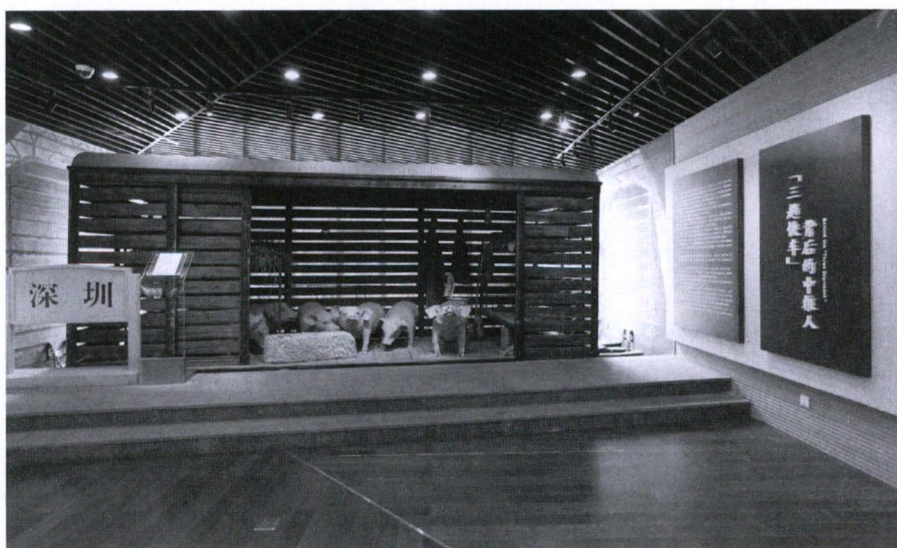
三趟快车开行之初,根据国家要求,中粮在当时的广东省宝安县城深圳成立了中粮深圳工作组。该工作组的主要工作任务是在中粮领导下,根据香港市场对鲜活商品的需要,安排每日具体供应数量,由深圳火车站运至香港罗湖火车站,再由香港五丰行统一分销到香港市场。凡到深圳的出口货物,除了主管的活口外,凡是全国粮油系统的

业务,也要负责,主要有冻肉、水果、蔬菜、蛋品等。为了做到均衡供应,中粮根据全国计划会议确定的出口数量和香港市场的需要,制定每月的供应配额,各省、市、自治区粮油食品分公司根据中粮下达的月配额安排均衡发货。

工作组每天在接到香港市场对活猪、活牛及其他商品需要数量的电话后,就要根据各省、市、自治区的月配额,在深圳的库存,及在途的数量安排第二天的过轨数量。

为了工作方便,工作组人员就工作和生活在笋岗火车站(深圳北站)旁边的大院里。这样火车到站后,工作人员可以及时去接车;火车要将货物运到香港去,工作人员可以及时去办理海关及检疫等手续。工作组人员住在火车站旁边,虽然给工作带来了很多便利,但给自己的生活会带来了很多不便。睡觉时经常会被半夜到达火车的笛声吵醒;火车站周围堆满了从车上扫下来的牛粪、猪粪,不仅气味重,而且苍蝇、蚊子到处飞,所有的人在吃饭时都没少吃过苍蝇。

就是在这样的条件下,几代中



中粮集团忠良博物馆“三趟快车”展区一角



粮人不辞劳苦组织货源，将活口送上货车、押运到深圳，为三趟快车的顺利运行，为港澳同胞的生活需求，付出了极大的努力。

1987年4月，经外经贸部批准，中国粮油食品进出口总公司深圳公司成立（简称中粮深圳公司），将叫了25年的“深圳工作组”改称中粮深圳鲜活商品配额协调办公室，“工作组”的历史使命就转交给中粮深圳公司。

1988年1月，中粮按照对外贸易体制改革的要求，与各省市粮油食品进出口分公司脱钩，三趟快车的“贸方”不再由中粮牵头。但中粮顾全大局，在相当长的时间内仍以“贸方”牵头人的身份开展三趟快车的组织和联络工作，继续承担着“赶车人”的职责。

## 快车退役 精神永存

三趟快车体现着中国对港澳地区的殷切关怀，也饱含着祖国人民对港澳同胞的深情厚意。三趟快车不仅丰富了港澳人的四季菜篮子，也为港澳地区的经济发展和社会安定提供了切实保障。为此，三趟快车被港澳同胞亲切誉为“生命线”，它就像一根动脉把祖国大陆

和港澳地区紧紧地联系在一起。对于中国内地能做到长年均衡地向香港供应鲜活食品，当年的港英政府官员也表示惊奇，并倍加赞赏。

随着内地现代物流的蓬勃发展，供港澳鲜活商品的运输工具逐渐从铁路运输转向公路运输。2010年6月16日，服务港澳同胞四十八年的三趟快车光荣“退役”。四十八年来，三趟快车运往港澳的活猪牛羊超过了一亿头，鸡鸭鹅数十亿只，冷冻食品二百多万吨，塘鱼鲜蛋及新鲜瓜果蔬菜等更是不计其数。

2011年6月8日的《凤凰周刊》，刊登了长篇报道《香港特供五十年秘辛》，文中说：“半个世纪来，供港物资创造了一个奇迹：几乎未受市场价格波动、自然灾害、文革等动乱、近年民工潮造成铁路春运拥堵等因素的影响——即便是在内地经济极为困难的时期，一些食品供应几乎断绝，内地人凭票供应食品，供港快车也不曾中断过。”

三趟快车停运后，内地依然给港澳运送冷冻鲜活商品。现在的活口仓基地由华润五丰行肉类食品（河南）有限公司负责，但活口仓基地的物业仍由中粮管理。

于海涛说，现在每天定时定

点给香港运送活猪4000—4500头，成年活牛50头左右。国家对供港澳的活猪、活牛要求更高了，活猪不仅品种优良、身体健康，而且体重不能低于90公斤，也不能高于110公斤，在深圳存栏天数不超过3天；活牛在深圳存栏天数不超过一周。所有运送港澳的活口必须有“身份证”，便于出现问题时进行追溯。每天清晨，深圳检验检疫部门还要对即将出运的活猪、活牛进行检查，由香港地区指定的公司派专门车辆来清水河三路拉运，每辆运输车固定拉运40头猪，每天100趟左右。

虽然跨越近半个世纪的三趟快车淡出了历史舞台，但它所凝结的三趟快车精神依然闪光。2012年，在三趟快车开行50周年、香港回归15周年之际，中粮投资拍摄了电影《岁月旅途》，再现了祖国人民与港澳同胞血浓于水的深情。三趟快车已成为祖国人民与港澳同胞骨肉相连的历史见证，已演化成一种血浓于水的精神符号，这种精神将在中粮人中代代传承下去。

（本文图片由作者提供）

## 微记录

@交大档案馆：上海交大世界反法西斯研究中心对一批深藏在美国国家档案馆近4万多件最新解密档案，进行了系统梳理。档案显示：中共控制下的敌后根据地是美军在华搜集情报的主要来源之一。尤其在抗战后期，美国很难从国民党军队那里及时获取准确的日军情报，中共曾主动把日军情报交给美方参考，仅书面报告就多达120份。中共协助美军在根据地建立了气象站和电台网络，其数据可靠性在当年中国十个气象站中排名第一，为美军飞行员提供了更安全的飞行条件。

（微记录所刊文字不代表本刊编辑部观点）