

周口镇马车运输合作社

■常全欣 文/图

在上世纪六七十年代,马车运输合作社在城乡货物运输中担当着重要角色。笔者近期就保存于市交通运输局的有关周口镇马车运输合作社的资料进行了整理,从中窥见到了 50 年前周口镇马车运输合作社的发展片断。

周口镇马车运输合作社成立于 1958 年。在此之前,马车运输经历了从私人经营到集体经营的变迁。民国时期,周口的马车运输都是属于私人经营,个人购了马匹,买了车辆,就将马车停在马路边,自己寻找客户,面议运价。1949 年 10 月,周口市(1948 年 1 月建立,1952 年改为周口镇,隶属淮阳专区,1953 年改为周口市,隶属许昌专区)成立了马车福利协会,个体马车开始进行有组织地运货,1951 年 8 月,市政府将私营的 24 辆马车组织起来,成立了马车运输大队。到 50 年代中后期,国家实施大规模社会主义改造,马车运输大队于 1956 年 1 月更名为马车运输生产合作社。1958 年,周口市再次改为周口镇(隶属许昌专区),周口镇马车运输合作社应运而生。1965 年 6 月,周口专区成立,周口镇升格为地辖镇,周口镇马车运输合作社归由周口镇交通局管理。

马车运输合作社的主要工具是胶轮马车。据资料记载,胶轮马车的车型与高轮马车相似,只是车轮使用汽车轮胎,车身长而宽。马匹可单套、双套或者多套,三匹马的时候,一匹驾辕,其他两匹并排在驾辕马前拉旁套,赶车的人坐在马车前帮上,用绳鞭抽打指挥马匹前行。单车运量可载货 1~2 吨,虽然比汽车少,却比架子车多,是介于汽车运输与人工搬运之间的一个比较先进的运输工具。

1960 年,是马车运输的巅峰时期,周口一带各县从事货运的胶轮马车发展到近 1000 辆。之所以业务兴旺,一是迫于当时的路面限制,大路少,小路多,汽车走不了,只适宜马车行驶;二是汽车少且运费贵,马车运输更划算;三是马车运输手续简单,填上一张托运单、提货单,不用预付资金,办理流程相似于现在的快递物流。

周口镇马车运输合作社虽然是个小企业,但在民间运输中所起的作用是很大的。他们早出晚归,奔驰在城乡公路上,成为周口至漯河、周口至开封等公路之间大宗货物的主要运输力量。他们运的货物主要是粮食和煤炭,还有百货、药品、五金化工、木料、石灰等。特别是在支援农业生产方面,马车运输合作社发挥着重要作用,他们运送水利物资、农业机械,按照当时的话讲,“算得上一员闯将”。一份《河南省周口专员公署交通局 1965 年度工作总结》中介绍到,“周口镇马车运输合作社为西华农场运大粪时,不但优先运输,而且把粪送到地里,扒成一堆一堆的,工人李春明、胡跃成等同志受到农场两次来信表扬。”

《周口地区交通志》记载了马车运输的运价:1956 年以前分单程和双程两种,五等货单程吨公里 0.34 元,双程吨公里 0.308 元。1965 年 6 月 15 日运价调整,不分货物等级和单、双程运价,并免收空驶费及饲养补助赔偿费,由原来 4 档短途运价减为 3 档运价,即 3~5 公里为

吨公里 0.54 元,6~10 公里为吨公里 0.45 元,11~15 公里为吨公里 0.36 元,基本运价为吨公里 0.32 元。

周口镇马车运输合作社的地址在哪?一份周口镇马车运输合作社于 1966 年 2 月呈报给周口镇交通局的文件中,保存了一段珍贵的历史:周口马车福利协会成立之初,没有任何资产,他们发动各个车户兑钱买房,10 元、8 元、5 元不等,每当车户卖一头牲口也要兑上 5 元,总计兑了 900 元,在周口镇的小南街买了地皮,盖了房子。1953 年,马车福利协会将小南街的地皮和房子卖给了畜产公司,搬到了西大街,建了几处房子、16 间马棚,还买了几家私人的房子。整个院落分为东院和西院,马车福利协会住西院,东院租给了汽车站,在业务关系上,马车福利协会归汽车站领导。1956 年马车福利协会改成马车运输合作社,按照上级要求,资产全部上缴到了许昌运输公司。所剩下东、西两院房子,共有瓦房 6 间,草房 35 间,场院地面约 3 亩左右,马车运输合作社占西院,汽车站仍然占东院。

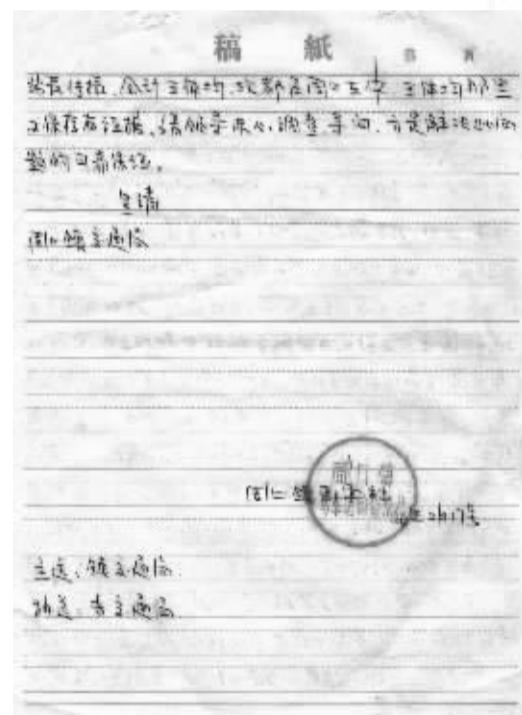
1958 年,全国掀起大炼钢铁运动。马车运输合作社先后外调到禹县、鲁山炼钢。在此期间,汽车站负责人把原本属于马车运输合作社的东西两院一并卖给了公路运输队,计划在周口镇南郊买 25.3 亩地,盖汽车站、票房、候车室、办公室、宿舍等,另外给马车运输合作社建办公室、职工宿舍和牲畜敞棚、草料库。后来由于资金、材料等问题暂停建造。待马车运输合作社炼钢回来后,房子仍未建成,只好暂住在公路运输队。至于此后情况,笔者未查阅到相关资料,后情不得而知。

笔者还通过一份资料了解到,周口镇马车运输合作社在生产经营和职工收益分配中实行“纯收益分配法”。1965 年之前,他们先后实行了分红、固定工资制、底薪计件加奖励、车公里计件等制度,但一直存在社员旺季收入过高,淡季收入不减少而集体亏损的问题。后经专区交通局和镇交通局同意,正式实行“纯收益分配法”,就是按照“先税后分”、“先提后分”和“多劳多得,按劳分配”的原则,用“死分活值”确定工资。“死分”,按照政治思想、技术水平、劳动态度等条件,通过民主评议,分别为 100 分、90 分、80 分三个等级。“活值”,就是从纯收益减去各类税款、公共积累和一些成本项目,余额用各个社员的分数去除,得出相应分值。

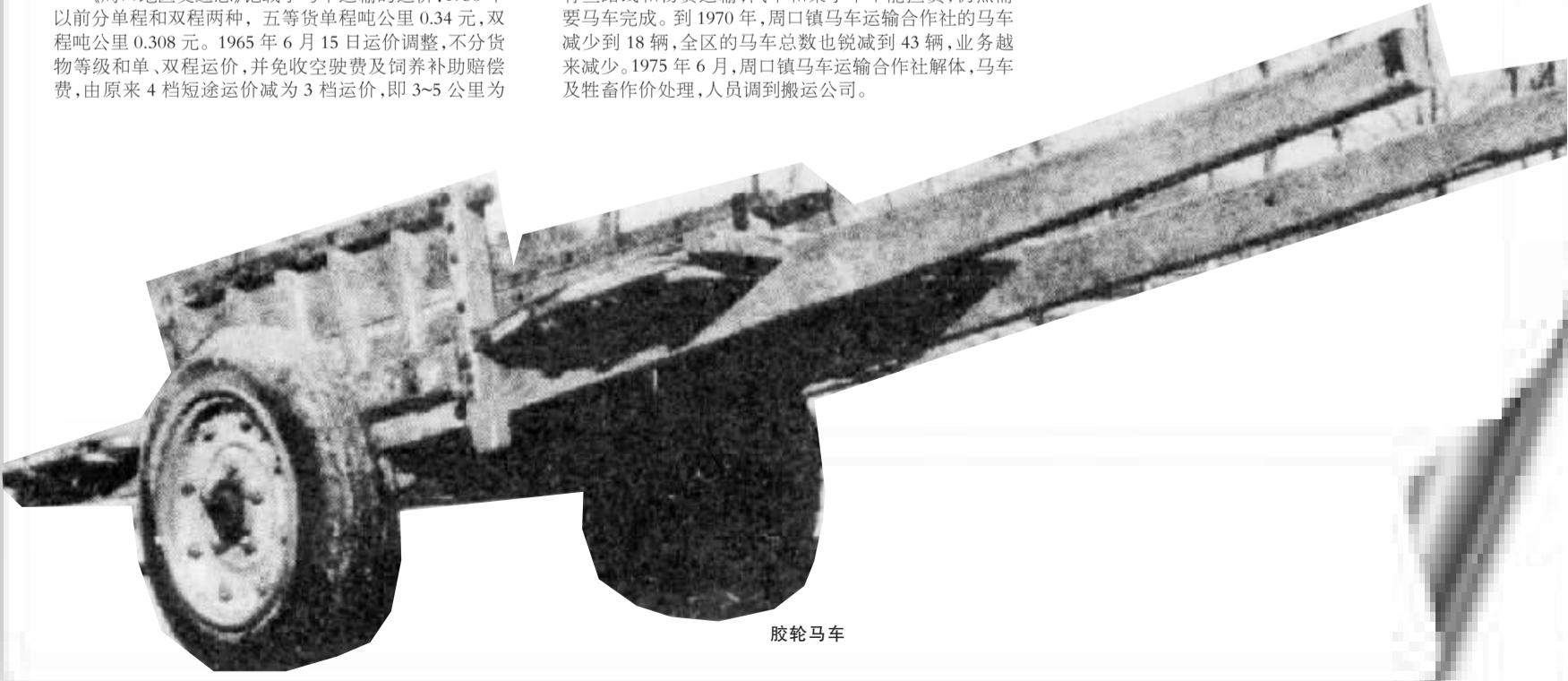
从纯收益中扣除的一些成本项目也很多。在一份 1966 年周口镇马车运输合作社上报材料中显示,有固定资产基本折旧费、工资附加费、车辆维修费、轮胎、饲草、饲料、工具费、其他(包括养路费、马药、马掌、行车杂支、差费、车牌税、住宿、过河费等)、企业管理费用。

到 60 年代中后期,马车运输逐渐低落。1966 年,周口镇马车运输合作社有社员 42 名,牲口 56 头,胶轮马车 19 辆,占全区马车总数 108 辆的 18%。之后,随着公路越来越宽,机动车越来越多,马车运输逐渐萧条,只是有些路线和物资运输,汽车和架子车不能担负,仍然需要马车完成。到 1970 年,周口镇马车运输合作社的马车减少到 18 辆,全区的马车总数也锐减到 43 辆,业务越来越减少。1975 年 6 月,周口镇马车运输合作社解体,马车及牲畜作价处理,人员调到搬运公司。

从 1949 年马车运输萌芽到 1956 年合作社成立,再到 1975 年退出历史舞台,在长达 30 多年的时间里,周口镇马车运输合作社在周口民间运输史上写下了辉煌一页。遗憾的是,由于历史沿革等原因,1965 年之前的资料不能查及,之后的资料少之甚少,只能从这些残缺的资料中看到他们当年的影子。50 年后的今天,我们借助发黄的档案资料,再次聚焦他们时,那些吃苦能干的马车夫,立下功劳的“汗马”,悠悠转动的马车,热火朝天的马车运输场景,顿时在脑海里生动起来。



盖有周口镇马车运输合作社印章的资料



胶轮马车