

# 內地供港鮮活物資 半世紀無一日停運 「三趟快車」見證中央對港關懷

行走在鄭州北站的供港列車專用股道（車站站台中用來停車的線路）上，原鄭州市鐵路局局長徐宜發感慨萬千，他告訴大公報記者，儘管「三趟快車」（1962-2010）已經塵封歷史，但內地對香港的支持始終如一，運行近半世紀沒有一日停運，回首往事，彷彿仍能聽到活畜的嚎叫聲，仍能看到工作人員忙碌的身影。「三趟快車充分體現社會主義制度的優越性，黨中央國務院對香港同胞的關懷，內地和香港血濃於水的關係以及內地同胞的奉獻精神。」

大公報記者 劉蕊鄭州報道



▲時任鄭州機務段段長的徐宜發在發車前檢查機車。受訪者供圖



▲內地對香港的支持始終如一，「三趟快車」運行近五十年沒有一日停運。圖為工作人員負責將活豬運上火車。網絡圖片

已經退休多年的徐宜發是老鐵路人。他開了十年火車，負責供港物資火車是常事。徐宜發回憶說，那個時候他們用的是蒸汽機車，供港物資的快車有的是白天開行，有的是夜裏運行，自1962年開始運行，近半世紀的運行過程中，一年四季從不間斷。

## 各地調集物資 滿載運行

開行供港物資快車是一項非常重要的任務。每天都有從安陽、新鄉、商丘掛運到鄭州北站的牲畜車，然後北站重新編組成「755」次向深圳方向開行，中途還要在漯河、西平、駐馬店加掛牲畜車，集結在一起滿載運行。「每年春運期間，一般貨物列車都要停運，唯獨供港物資快車不停運。」

在徐宜發的印象當中，「幾十年如一日，即便遭遇文革動亂、華中水災、橋樑斷裂、隧道塌方等天災人禍，快運專列也一直堅持開行，從無間斷。」

徐宜發在其編著的《一座城市的鐵路情緣》中特別提及這段歷史，他還引用時任香港五豐行董事長兼總經理賀月芳的話，「向港澳供應現貨冷凍商品，快運列車對適量、均衡供貨起到調控作用，這樣以天為計算單位的穩定供應，在世界上也是少有的。」

「開這三趟快車時正值國家經濟困難時期，列車開行是中央特批的，無論如何要保證港澳同胞鮮活物資供應。」徐宜發說，可以說是在我們最困難的時刻給香港同胞送去最大的支援。

## 家屬後勤保障 收集草料

所有相關工作人員都知道，要集結這些活畜非常不容易，都是外貿人員辛辛苦苦從各個地方調運來的，因此工作人員為了盡可能減少活畜在運輸過程中的損耗，也是煞費苦心。「755」次列車的車廂經過改造，有水槽和料槽，儼然是「移動的飼養場」。儘管供港快車有「快」字，但實際上彼時的火車並未提速，而且因為用的是蒸汽車，所以中途停站補給是必須的。為了讓車上的活畜盡可能適應這樣的長途跋涉，車廂裏的裝卸台都設置百葉箱式的板壁，車廂內壁一側還有水槽，配有處理糞便的裝置，方便牲畜吃喝拉撒。列車啟程後，沿途車站根據需要補充水和草料。

為了保障家畜的生命，鄭州北站收集儲備足夠的草料，每天都要給這些牲畜加足，不能讓牠們路上餓着。上世紀八十年代，鄭州北站動員家屬專門做這些後勤保障工作。

「只要一說今天拉的是供港專列，本來十分的精氣神還要再往上提兩分，不敢有絲毫差錯。」徐宜發回憶說。

數據顯示，從1962年第一趟「755」次列車開通後，鄭州北站安全開行供港澳列車17184列，計504093車，按一列車5000噸計算，累計運輸物資8592萬噸。鄭州北站共運輸活牛24420車，活豬25514車，還有難以計數的鮮蔬菜、水果、雞蛋、大蒜等。

感慨萬千。原鄭州市鐵路局局長徐宜發回憶起「三趟快車」



受訪者供圖

## 內地同胞捐家豬 保證貨源穩定

祖國對保證港澳同胞日常消費既是責無旁貸，也是西方對新中國實施封鎖之下通過港澳途徑換取外匯的一種需要。但到了1961年，受三年自然災害影響，祖國內地物資緊缺，對港澳地區的鮮活農產品供應告急，為體現對港澳同胞的一片深情，也為了穩定住港澳地區特別是香港的市場，在極其嚴峻的條件下，周恩來總理親自指示解決港澳供應問題，最終在1962年底形成「751」次、「752」次、「753」次「供應港澳鮮活商品三趟快運貨物列車」體系，並成為一項基本國策。

因這三趟車分別自武漢、長沙、鄭州、上海首

發，且「定期、定班、定點」每天開行，因此被形象地稱為「三趟快車」。

## 國家鼓勵發展大規模養殖基地

為保障供港活豬的數量，有內地同胞將自己家裏養的豬賣給國家，滿足香港需要。

當時供應香港的產品標準和現在相比亦十分高：活豬每頭在120斤左右，活雞每隻1.5斤以上、活鴨每隻2斤以上、活鵝每隻4斤以上。為提高供港活豬的質量，在國家鼓勵下，一些地方還發展起大規模養殖基地。

## 「三趟快車」供港生命線

1961年11月

●在毛澤東和周恩來的關懷下，原對外貿易部、原鐵道部、中糧公司在上海聯合召開會議，主題是為解決供應香港鮮活商品運力不足的問題，專門為香港同胞開通一趟「專列」。

1962年

●為保證鮮活貨物「優質、適量、均衡、應時」地供應港澳，原對外貿易部和原鐵道部共同開創編號為751（見圖）、753和755的三趟快車，每天固定開行三趟，分別從上海、鄭州和武漢始發，專門運輸豬、牛、羊等鮮活商品，經深圳運抵香港，形象稱作「三趟快車」。



1964年

●原鐵道部宣布「三趟快車」為「貨車之首」，要求除特快列車外，所有客、貨車都要為之讓道。

1988年

●海關總署在深圳筍崗鐵路口岸設立內地首家出口監管倉庫，各類鮮活物資運抵口岸後直接進入鐵路沿線的倉庫，經過消毒程序於次日凌晨運抵香港。



2004年

●從長沙東始發的「751」次列車停運。

2010年

●鄭州北站供港專列「82755」次（即「755」次）列車停運，至此「三趟快車」均退出歷史舞台。圖為二〇一七年，參加范長江行動的港生來到鄭州北站進行採訪。



## 150米專用道 設活豬登車平台

鄭州鐵路局鄭州北站是中國鐵路辦理量最大、作業效率最高的路網性編組站，被稱為「最忙編組站」。

## 專人統計列車開行掛運

在徐宜發的帶領下，記者來到鄭州北站，觀看下行編組場用於供港物資集結、停留的專用股道，這段股道大約150米長，並設專人負責統計列車的開行、掛運及正點等情況，並且建有專門的活豬上車通道——上豬台。

如今這段股道已經停用，記者看到鐵軌鏽跡斑斑，走在這段股道上，彷彿走進當年的繁忙景象之中。

從1962年開始，所有要運往香港的活畜生鮮都要在這裏集結，並整編成「755」次出發。已經70多歲的徐宜發感慨道，這短短的一段股道是歷史的見證

者，「不論在任何時期，只要香港有困難，中央必然會伸出援手。」

供港專列鄭州北站首列於1962年發至廣州南站，後改到深圳北站。隨著貨車班列的增多，曾有兩次修改——「8755」次、「82755」次。

徐宜發告訴大公報記者，「供港專列車次編號的修改也見證中國鐵路的發展以及內地聯通港澳地區的多元化。」據介紹，最初開通時，幹線上的貨車列數不多，車次三位數就可以了，後面變成四位數五位數，這表明當時鐵路發展幹線上的列車密度增加。

如今，隨著現代物流的蓬勃發展，多元化的運輸方式確保香港「生命線」變得更快、更穩定、更優質，服務港澳同胞近半個世紀的「三趟快車」在2010年走入塵封的歷史。



▲鄭州北站見證了黨中央、國務院對香港同胞的關懷、內地和香港血濃於水的關係。

大公報記者劉蕊攝

## 幕後英雄押運員 活豬打架調解人

遠距離運輸蔬果怕擠怕爛，而運輸活禽生豬更是難上加難。「三趟快車」背後有一群無比辛苦的幕後英雄——快車押運員。

## 忍飢捱餓多日 下車飽餐一頓

徐宜發說，最辛苦的是那些押運人員。運輸中的活豬，夏天怕熱、冬天怕冷，押運員們不僅要管豬的吃喝，還要防擠壓、生病、掉秤，甚至還要給打架的豬當調解員，工作量非常大。最苦的是刺鼻的味道，任憑押運員們把衣服裹了再多層，也擋不住那彷彿要滲入身體的臭味。在車上的幾天，押運人員吃的是自帶乾糧，以饅頭為主，冬天還好些，夏天天熱弄不好就容易餓。餓了啃點乾饅頭，渴了喝的是涼開水。有乾饅頭吃、有涼開水喝就算不錯了，有時水喝完了、饅頭吃完了，他們只能忍着，到深圳下車辦理完交接才能飽餐一頓。

「有一次一個押運員渴的實在不行了，中途停車時跑到我這裏要水喝，我就把我水壺裏的水都給他了。」徐宜發對這件事印象特別深刻。



▲押運人員不僅要負責活豬吃喝，還要防擠壓、生病。網絡圖片