

河南邮电历史资料汇编

(邮政网路专辑)

第十二辑

下

河南省邮电管理局邮电志编纂室

一九八七年三月

(3) 一条龙大协作

邮运工作是一个不可分割的整体，不能各自为政。邮运工作又象征了一条龙的形式，首尾不能脱节。因此，开展一条龙大协作是根据邮政通信工作的特点所提出的。邮电部决定在全国邮政通信工作中开展一条龙的共产主义大协作。

(一) 邮运一条龙大协作竞赛

北京调度区为响应中共中央和国务院发出立即掀起新的更大的生产高潮的号召，1959年四月修订了“北京调度区保证邮运工作跃进协作竞赛合同”，在全调度区邮运战线上开展邮运一条龙大协作竞赛。

竞赛指标是：

五好：主动配合好，遵守制度好，照顾对方好，邮件规格好，待人礼貌好。

六满意：押接、分拣、发报、机要、公众、交通运输部门，各方面满意。

措施：以扩大报纸三到（中央报纸当日到省，省报当日到县，县报当日到公社）到达面，带动各类邮件迅速传递各种邮路紧密衔接，邮运分拣密切配合，发运计划全面贯彻，提高质量，确保安全。

1959年四月河南省邮运工作开封会议响应北京调度区开展邮运一条龙大协作“五好”竞赛的倡议，发动省内邮路和县内邮路制订一条龙大协作“五好”竞赛条件，普遍开展竞赛。企业内部工种与工种之间相互签订协作联系合同，企业外部与报社和交通运输部门主动搞好协作关系，实行以条带块，以块保条。

综计在全省县以上邮路中，共组成火车邮运一条龙五条，汽车邮运一条龙55条，市内邮运一条龙三条（县内邮运一般地划入块块的保龙竞赛）。

在河南省委宣传部的领导下，和河南日报、河南青年报、河南工人报、科学技术报、郑州日报，以及省新闻出版局，共同组成了发行工作竞赛委员会开展了报纸出版发行和邮运一条龙的大协作竞赛。郑州市邮电局和有关铁路局对所有派押的运邮车次，建立了随车管理制。新乡等局和当地火车站，漯河、开封等局和当地汽车站建立了随站管理制，推动了部门之间的大协作。漯河协作区建立这一制度后，由于邮电局与汽车站统筹协作，互兼业务，双方都节省了接站劳动力。漯河局还参加了当地交通运输部门的“十运合一”指挥部，把邮运工作纳入了整个市的客货运输调度之中，因而该局前一阶段在汽油极端紧张，汽车减开的情况下，信报邮运未曾受到影响。

(二) 一条龙全程全网作业计划

推行“一条龙”全程全网作业计划，是加强生产组织管理，促使邮政通信工作全面跃进的有效方法，它是把从龙头局收寄到龙尾局投递，全部过程编成一个计划，通过计划形式，把一条龙的合作关系，予以具体规定。

河南全省1960年四月全面推行邮政一条龙全程全网作业计划。

计划组成部分和主要内容：

(一) 全程全网作业计划分两部分组成：

甲、干线（省内线）邮运一条龙全程全网作业计划。

乙、县（市）局进出口（包括转口）邮件作业计划。

(二) 作业计划的内容包括“五定”：

甲、定时：生产过程中各环节间的合理安排和时限要求，作到工序间紧密衔接，并有分段作业时限；

乙、定量：分布在每个工序^的工作量；

丙、定员：根据时限要求和工作量，合理地配备劳动力和组织班次；

丁、定质：对各环节的质量要求；

戊、定规格：在全面贯彻规章制度，确保质量的原则下，

根据生产中存在的问题，提出的重点规格要求。

2. 组织分工：

(1) 河南省火车邮运调度协作委员会（后改为调度责任局）根据每次火车改点省局规定的铁路沿线各局接发频次，具体组织编制干线邮件发运计划及提出质量、时限等指标要求，下达省内火车干线邮运各龙贯彻执行。

(2) 各竞赛协作区的领导局（郑州、开封、商丘、洛阳、信阳、驻马店、漯河、许昌、南阳、新乡、安阳、焦作）根据省专局指示规定和交通运输情况，以及省报到达时间，负责会同当地交通运输部门，在扩大报纸“三到”的要求下，具体制订协作区内各省内线的汽车行驶时间表（包括自办与委办）和提出相应的竞赛措施，下达协作区内省内线各龙贯彻执行。

(3) 各干线及省内线一条龙竞赛小组组长局，根据上级指示规定和竞赛协作区（或火车邮运调度协作委员会）下达的运邮火车、汽车行驶时间表，负责向龙内沿线各县（市）局提出编制作业计划的质量和时限等指标要求，组织各局编制县（市）局进出口邮件作业计划。然后根据各局的进出口邮件作业计划，汇编成干线（省内线）邮运一条龙全程全网作业计划，具体掌握贯彻。

(4) 各县（市）局根据竞赛小组组长局下达的编制作业计

划的各项指标要求，结合本局情况，负责编制本局进出口邮件作业计划，并具体组织贯彻和负责检查掌握。

3. 时限：

(1) 全程时限：系指信报从收到投的全部历时，按生产段落分：龙头局出口全程时限、行车时限、及龙尾局进口全程时限，三段加总计算。

全程时限采用最大时限，表示在该项时限内，全部省报和信件能在一条龙内各地投递完毕或全部转发出去。

(2) 全网时限：分县（市）局全网和干线（省内线）全网两种：

甲、县（市）局全网时限：系指所有县内邮路的邮运（共计）时间、内部处理和城市投递时间，三者的总和，以及县（市）局为计算单位，分别去、返程计算。

乙、干线（省内线）全网时限：系指干线（省内线）沿线各县（市）局全网时限的总和，加上龙头局出口时限和干线（省内线）行车时限。

随着全省邮运调度体系的形成及邮运一条龙大协作竞赛和邮运一条龙^条块结合大联合技术表演赛的开展进一步加强了干、支、乡线邮路的紧密运转和计划发运的组织工作，密切了局际、接押

之间的关系。每年结合火车改点，除省内各调度责任局集中郑州根据中央干线的调度发运计划，系统地编订各重点转口局的发运计划外，各省内线邮运调度责任局也分片召开负责区域内各局邮政班长会议，根据干线和省内邮件发运计划的安排，逐线逐局的编订“内部作业计划”和“进出口邮件处理的综合时间表”；并进行集中会审。逐步地把全省邮件发运工作的紧密运转和正个发运计划，落实到各县、市局。由于步调一致，目标集中，使全程全网的运递时限和各线邮运的组织管理，得到稳定提高。

(4) 雨季邮运

1956年以前，省内各线公路，绝大部分系土路，没有石子路面。1956年后，虽路面逐渐得到改善，但一遇雨雪，公路上设有“护路闸”禁止通行，各种车辆、牲畜，均走副路。而副路辙深泥大，坎坷难行。因之我省邮运工作，多年来一到雨季，车停班阻，绝大部份地区全靠人力挑运，或驮骡盘驳，信报邮件的运递和安全，备受严重影响，特别是遇到铁路、桥、涵受阻时，问题更为严重。

为了加强雨季邮运工作的指挥调度，防止信报邮件的积压延误和水湿损毁，我省的雨季邮运工作是：

(一) 每年雨季前在全省各局广泛深入的贯彻落实对雨季运邮工作的基本要求;

1. 在雨季中保证信函、报纸不受积压, 其他邮件能及时疏运并保证各类邮件报刊的安全。

2. 及时了解、掌握水阻和运邮情况, 进行分析研究, 采取一切措施, 保持邮路畅通。

3. 充分做好各项准备工作, 制订周密的雨季运邮工作计划。

4. 领导重视, 享有专责, 加强对职工的教育, 做到安全运输。

(二) 雨季中根据邮路的分布情况, 实行分段负责、分线掌握, 以及分区督导的邮运指挥调度:

1. 分段负责局——凡经省局确定为汽车路线上雨季邮运分段负责局的各局, 均必须经常保持有足够担任雨泥汽车停驶期间运邮所需的委办运邮力量, 及时检查和修订有关合同, 保证负责段内邮件的正常发运, 不发生水湿、积压和损毁事故。铁路线分段负责局在铁路发生阻断时, 应予督导有关各局立即组织力量, 组通邮路, 盘驳邮件, 保存邮件, 协助邮车押运班进行工作, 并及时向省局汇报情况。全省共分铁路线雨季邮运分段负责局九个, 汽车线雨季邮运分段负责局 113 个。邮路调整时, 各分段负责局的负责区段随时作相应的变动。

2.分线掌握局——每一省内线邮路的起点局，应对该邮路的全程运行情况，严予掌握，应经常以书面或电话（必要时派员）了解沿线各局在雨季中运邮的情况，以及在雨天所发出的邮班，已否安全到达。发现邮运脱班或积压延误事故，应及时指导纠正，并定期向有关的邮运调度责任局回报雨运情况。

3.分区督导——省内各邮运调度责任局，在雨季中应随时向调度区内各局收集运邮情况，督导信报邮件的畅通。如区内发生重大阻断情况，应及时派员到达现场，进行督导帮助。各邮运调度责任局的调度员，在雨季中应以对雨运工作的检查，列为主要任务之一。

4.邮件发运调度——在本省区以内的，由省局统一领导，省内各邮运调度责任局在省局的授权范围内，实行分区指挥调度。全省铁路干线邮运，由郑州铁道干线邮运调度责任局根据北京调度区及省局的雨季邮运工作安排，全面规划调度。

（三）雨季中的邮件发运：

1.雨季中邮件发运次序，应根据邮电部的规定：（1）报纸、信函，（2）刊物、国际印刷，（3）影片包果，（4）印刷，（5）包果、公物。发运方法，应以到达日期顺序转出，即同一类邮件，先到先发，后到后发。如因运输条件限制，所到达的各

类邮件，不能全部及时按规定次序运出时，除保证信，报不停顿发运外，对其余邮件，为了减少发运次序较后的某类邮件积压过久，应根据具体情况，采取适当分批提前发运，但应防止冒雨雇人挑运包果重件及连阴期间任令包果重件长期积压不发的两极偏向。

2. 雨季中，在省境内铁道干线发生邮运阻断时的邮件运输，在驳运快于绕道，而自身驳运力量不大的情况下，一般的是以信报驳运，其他邮件绕道为原则；分段负责局应立即设法组织临时邮班，采取不同方法，进行疏运邮件；郑州铁道干线邮运调度责任局要及时掌握情况，并积极进行检查帮助。如当地局力量确系不足时，可雇用外界运力和工具，即时运清。在雇用外界运力运邮时，要防止单纯为节省开支而延长邮件积压时间，但亦应在此原则下注意节约，防止浪费。此项开支在邮政费用——其他运费项目中按规定手续报销。

3. 当邮路阻断情况严重，采用各种方法，仍不能清运时，为避免使大批邮件长期积压，得由关局报由省局按规定通知各有关原寄局暂停或限制收寄去该地区的包件或大批印刷。

4. 在雨季中运邮的员工（包括委办雇工和乡邮人员），出发前必须了解研究水阻情况和可能遇到与发生的问题，充分做好思

想和物质准备，以保证员工的人身安全和邮件的安全。在收发邮班中，应严格交接验收手续及指定专人负责收到时的质量检查。对于邮运中的水湿、损毁、脱班、延误以及邮件发运次序的颠倒错乱等事故，应及时追究，情节重大者，并应反映省局处理。

(四) 雨季运邮发生重大路阻情况时，应采取的临时措施：

1. 铁道邮路：

(1) 铁道干线遇有发生路断情况时，有关分段负责局应立即派员，尽先前往出事地点，了解情况，沟通消息。邻近分段负责局亦应同样派员出发，以资上下配合。

(2) 有关分段负责局及路断地区最近的邮电局，于铁路发生阻断后，应即向站方了解出事地点，毁坏情况，以及可能修复的时间，用长途电话通知郑州铁道干线邮运调度责任局及有关专区邮电办事处，并与邻近分段负责局交换情况。

(3) 如路断地区短时间未能修复，火车实行在出事地点两端打转，邮件需要盘驳转运时，除应商请站方利用工程材料车带运信报邮件外，应立即组织人力、工具及安置盘运地点的食宿和防雨设备。在盘运工作中的组织领导，以有关分段负责局为主，邻局参与人员为辅，从整体出发，共同完成特殊情况下的邮运任

务。同时并应注意商请当地党政机关及公安部门对于邮件盘运工作中的安全予以照顾。

(4) 铁路修复通车后，除应及时向郑州铁道干线邮运调度责任局及有关专区邮电办事处电话汇报详情外，并应及时对在盘运工作中出力人员的事迹予以评定，结合月、季度评比给奖，成绩突出的，可专案报省局通报表扬，以资鼓励。

(5) 为了在紧急情况下，达到上述要求，铁路沿线各分段负责局，应在雨季前作好以下准备工作：(甲)应商请专区邮电办事处与有关专、地委联系，请其通知铁路沿线各县、区、乡、公社及大队，遇到有关地段铁路发生阻断时，应即时发动可能动员的力量，支援邮电局的邮件盘运工作，运费由邮电局负责；

(乙)各分段负责局的领导应与当地车站接洽，如遇铁路阻断情况，当地车站开出或路过有赴工地之工程材料车时，应即通知邮电局，以便派员搭乘第一次车前往出事地点了解情况；(丙)研究确定必要时邮件推存地点及特殊情况下的人员分工，并对在阻断情况下赴出事地点了解情况之人员，如何利用巡房线挂发电话的办法，会同线务人员预作实习和作必要的准备。

2. 汽车邮路：

(1) 运邮汽车途中遇雨，因路面泥泞过大，短期确属不能

开行时，押运员应将车上邮件设法运往附近邮电局签收，由接收局将其中信函，报纸另雇其他工具前转，不得积压，其他邮件一般可候天晴车开时，仍装汽车发运。押运员并应即时和转发的情况，向领导局电话回报。

(2) 雨天汽车停开期间，由其他工具运送的邮件，如运至中途站点，路面干复，遇有同向带运邮件的汽车赶到时，车上押运员应主动与汽车驾驶员联系，将邮件转装汽车运送，以防止信报邮件的前后颠倒错乱和中途积压现象。在转车中，押运员应当时办清交接签收手续，运邮雇工不得托故拒交，其雇工运费可按实运里程计付。

(五) 雨季运邮中的几项责任事故：

1. 雨季邮运中，各分段负责局必须严格执行有关分段负责的规定，对委办雨天运邮雇工合同的签订和执行情况，必须进行经常性的检查整顿，凡合同尚未订妥或原有合同已经期满失效，以及有关雇工运邮不力的，均应立即进行补订修订或更换，切实防止雨季中的任何邮运脱节现象。如因疏于准备和管理，不执行雨天分段负责的规定，而发生雨季邮运的积压、延误和重大脱班事故，有关局应负失职责任。

2. 各局所用的邮运车辆，无论晴天、雨天，白昼或夜晚拉运

邮件时，均必须配带必要的防雨用具，一切邮运防雨设备，均需事先作好充分准备，不得移作别用。否则，如因不注意使用防雨用具，而发生邮件水湿损坏事故，有关运输人员应负完全责任。

3. 为防止邮件在运转过程中的正袋丢失，各种邮运车辆，无论长途与市内均应配置绳网，以确保邮件在运输途中的安全。如果不注意使用绳网，而发生邮件在运输途中遗失时，其有关运输人员应负完全责任。

(六) 雨季运邮工作中的几项规定：

1. 在水患发生以后，及时了解和掌握水阻情况，是做好调度工作的关键。各级局应加强联系，建立健全汇报制度。各邮运调度责任局在雨季中向省局有关雨运情况的汇报，一般情况下可每周一次，并同时汇报专区邮电办事处。汇报方法，可用电报、电话或书面；但在邮路发生阻断时，则应立即（电话或电报）汇报。各邮运调度责任局如何向各有关局收集雨运情况，可自行洽商规定。

2. 在雨季中依靠党委和人委的领导，是搞好运邮工作的保证。各局应及时向当地党委和人委回报雨运工作情况，争取他们的领导与支持。同时并要做好与有关交通运输部门的有机配合，以保证完成雨季运邮任务。

3.建立奖惩制度，随时进行鼓励。在雨季运邮中的表现，应作为局内月、季度评奖时的重要条件之一。

4.在雨季中邮件积压和疏运情况，以及具体数量，均应进行详细记载，工作结束后，进行全面总结报告省局及专区邮电办事处。

(七) 建立奖惩制度及时进行总结评比。在历年的雨季邮运工作中，除各局各段及时进行评比奖励外，省局在1950年及1963年曾先后进行雨季邮运及抗洪抢险通信斗争的英雄劳模、先进集体、先进生产者评比奖励。

河南省的雨季邮运工作，由于指挥调度统一，分段负责落实，在历年的汛期雨情严重，邮路阻断，运输秩序极不正常的情况下，已充分显示其省内各邮运调度责任局及各个分段负责局的作用。如：1963年八月全省大部分地区普降大雨和暴雨，及京——广铁路被水冲坏，几天不通，最严重时，郑州北站只有一架航空专机运输。全省70条汽车邮路，也一度出现有49条不通车，有九个县城被水包围。地处京——广、陇——海交通中心的河南，经转邮件量猛增，经转任务频繁，整个邮件疏通任务十分紧张。由于各局事先准备工作落实，普遍组织有充足的抢运人力和物资工具，认真执行雨季邮运分段负责办法，因此，在整

个汛期，信报邮件的传递，未受到重大积压和延误。

(5) 五好邮路竞赛

为了提高邮政通信质量，做好城乡通信服务，根据部、省关于开展“五好”竞赛运动的指示，河南省邮政运输工作，在已有的邮运一条龙大协作竞赛的基础上，自1965年四月起，由郑州、许昌、南阳、漯河、信阳、商丘、开封、洛阳、新乡、安阳、焦作、驻马店等12个省内邮运调度责任局在全省范围内，分区开展了“五好”邮路竞赛。

竞赛内容和要求是：政治思想好、通信质量好、协作配合好、执行制度好、条块结合好。

全省12个省内邮运调度责任区，根据邮路分布情况，共划分69个邮路竞赛小组，分别进行“五好”邮路竞赛活动。

在竞赛进行中，由于层层抓思想，环环抓质量，抓时限，抓服务，竞赛取得一定的效果：

1. 由于整顿进、出口邮件作业线，组织时限合缝，使干、支、乡线邮路和收、发、运、转、投各个环节紧密衔接，信报邮件传递速度，获得较大的提高。如：信阳地区通过“五好”邮路竞赛，全专八个县的邮件和人民日报全部加快一天，河南日报到达公社

的时间，也分别比过去加快1天，基本上扭转了多年来存在的“快在路上，慢在局里，运到投不出”的老问题。许昌、漯河两调度区内的十八个县、市局，河南日报在竞赛前能当天投出的，只占总数的24.2%，竞赛后可以当天投出53.5%，竞赛前没有一个县的全部公社可以看到当天省报，竞赛后已有长葛、许昌、鄢陵、襄城、漯河等五个县、市的全部公社可以看到。竞赛前有14个县、市的城关和市区还不能全部看到当天省报，竞赛后除个别县外，其余都能看到。不仅报纸快了，而且信件也快了。全调度区的邮件传递全程全网总需时，速度提高41.2%。

2.通过层层把关，使差错消灭在内部。据安阳——范县邮路统计：在1965年内分拣员消灭各分支机构大小差错79个，押运员消灭分拣员的差错5个。许、漯调度区1.6个县、市局1965年第四季与第二季相比，邮政上报差错由原来的1.9个降为5个，一般差错由408个，降为159个，进口验单由397件，降为151件，都分别减少60%以上。

3.通过竞赛，在服务方面，也有改善。各局投递人员普遍实行“五带”（带信封、邮票、印泥、浆糊和刷子）及送包、送汇和开展节日流动服务。

1965年内全省各调度区共评出：信阳——商城、刘堤圈