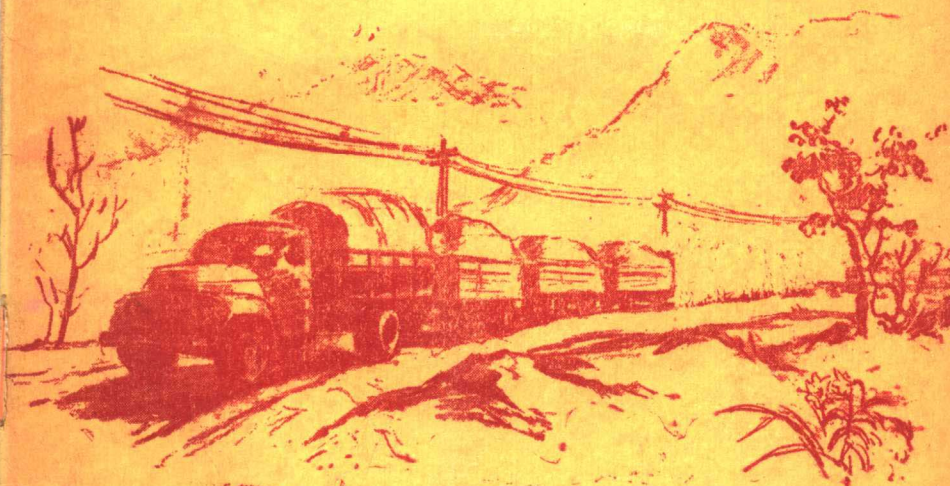


汽車列車駕駛操作要点

(附汽車列車駕駛經驗)

全國公路汽車運輸技術革命先進經驗交流大會資料



人民交通出版社

內 容 介 紹

汽車列車的駕駛操作方法與一般單車的駕駛方法有些不同。而良好的駕駛操作技術，則是保證汽車列車行駛安全、降低運行消耗、延長汽車和挂車使用壽命和提高運輸效率的重要條件。

現在，全國大多數地區都已基本上做到汽車運輸列車化；因此，如何提高汽車列車的駕駛操作技術，就具有很重要的意義。

1959年4月舉行的全國公路汽車運輸技術革命先進經驗交流大會上曾交流了各地先進駕駛員的列車駕駛操作方法，並經過討論總結而編成這個“汽車列車駕駛操作要點”。

本書還附錄了河北劉煥暉、湖南劉茂林、馮富、浙江邵鵬、內蒙古張海和哈爾濱王殿相等六位先進汽車列車駕駛員的列車駕駛操作經驗。

本書可供各地汽車駕駛員學習和參考之用。

汽 車 列 車 駕 駛 操 作 要 點

（附汽車列車駕駛經驗）

全國公路汽車運輸技術革命先進經驗交流大會資料

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

（北京安定門外和平里）

北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 廠 印 刷

*

1960年2月北京第一版 1960年2月北京第一次印刷

開本：787×1092毫米 印張：1½張

全書：26,000字 印數：1—6,000冊

統一書號：15044·4300

定價（9）：0.14元

目 录

汽車列車駕駛操作要点

附錄

河北省唐山专署交通運輸局汽車一队

汽車列車标兵刘煥輝的駕駛經驗 河北省交通厅(9)

我是怎样操縱汽車列車倒駛的 刘茂林(16)

我是怎样达到安全行駛42万公里的 馮富(20)

邵鵬同志駕駛汽車列車多拖快跑的

經驗 杭州區公路運輸局(25)

張海同志拖帶掛車的經驗 內蒙古錫林郭勒盟運輸公司(30)

王殿相同志駕駛汽車列車的經驗 哈爾濱市運輸公司(33)

汽車列車駕駛操作要点

良好的駕駛操作技术是保證汽車列車行車安全、降低运行消耗、延長汽車和挂車使用寿命和提高运输效率的重要条件。值此开展安全節約車吨月产万吨公里之际，改进駕駛操作更有着重要意义。在1959年4月举行的全国公路汽車运输技术革命先进經驗交流大会上，交流了很多省市駕駛員的先进操作方法，并經過討論总结成为下列操作要点，供学习推广之用。

由于汽車列車化的发展很快，挂車結構和道路条件尚未能完全滿足需要，这些情况也反映到駕駛操作中。

(一) 出車前：

1. 检查拖鈎、拖架及連接銷和螺帽、轉盘及架、轉盘中心螺栓、輪轂螺栓、軸头螺栓、鋼板騎馬螺栓、車廂等有无松曠、弯曲、裂紋情况；检查制动系有无漏油、漏气現象。

2. 挂好安全保險練条；挂好電綫、制动系連接管；檢視三角墊木，雨布有否备妥。

(二) 起步：

1. 查看列車周围和車下有无障礙物以及小孩、牲畜等；随后上車鳴喇叭起步。

2. 按載拖量及坡度情况，使用一档或加力档起步。加速踏板（油門）比單車多踩下一些。緩慢平稳地放离合器踏板，待全部挂車拖鈎拉紧及輪胎滚动时，才松完离合器踏板，加速前进。

(三) 換檔:

1. 根据拖載情况, 用头档起步; 加速行程要比單車长一些再換入二档, 然后依序換入最高速档。从高速档換入低速档时, 要比單車适当提前; 不可延至車輛乏力时再行換档。

2. 換档力求平稳, 动作又須敏捷, 但不能猛松离合器踏板, 以免挂車相互冲撞。如有冲撞現象时, 应暫緩放松离合器踏板。

3. 上坡从高速档換入低速档、下坡从低速档換入高速档时, 都可以按坡度情况越級越档; 如上坡时可由五档直接換入三档甚至一档, 下坡时可由一档直接換入三档甚至五档。

(四) 行車:

1. 在平直道路上行駛时, 应保持車速均匀, 不可忽快忽慢; 尽量保持直綫行进, 不可任意轉动轉向盘。

2. 在避讓道路上的障碍物时, 应提前减速慢轉 (不可急轉) 轉向盘, 以半径較大的弧綫讓开。

3. 通过一般不平路面时, 可直綫减速行进; 尽量不选择路面, 以免挂車搖摆。如遇凸凹不平的坑洼路面时, 应換低速档緩慢前进, 以防挂車因剧烈跳动致使拖鉤、拖架、彈簧损坏, 或造成車輛傾复。

4. 列車通过桥梁、狹路、隧道时, 均須事先降低車速, 并在道路中央行駛。

5. 在滑路和雪地上行駛时, 主車驅動輪必須裝用防滑輪胎鍊条, 多輪驅動的汽車, 应使用前輪驅動 (但在下坡时不可使用前輪驅動); 在行駛中, 并須特別注意保持車速均匀, 避免制動; 在轉弯或下坡时, 不可靠路边行駛。在大雪或冰滑的路面上, 拖帶挂車数量应适当减少。

6. 通过泥濘或翻漿道路时, 应事先选定适当的低速档, 并

等速行駛，尽可能保持列車直線運行；如發覺輪胎有橫滑現象，仍應少踏加速踏板續行，避免使用制動器。

7. 通過鬧市、村鎮、路口和岔道時，應事先降低車速，多鳴喇叭，並密切注意行人車馬動態，時刻提高警惕，隨時準備制動。

8. 夏季行駛時，如用低速檔時間較長，必須注意發動機溫度，如超過 95°C 以上時，應停車冷卻或採取降溫措施。

9. 列車在行駛中，如感到車速突然加快或發動機力量突然加大時，可能是掛車脫鉤；如感到車輛過分吃力，可能是掛車發生故障。如有以上情況，或者感到車輛搖擺偏側，或遇有其它不正常現象，都應立即停車檢查。

10. 列車行駛時，一般不宜脫檔滑行；遇陡坡、及下轉彎的坡道時，更須絕對禁止。如果掛車裝有良好的制動器，在慢下坡或平坦的寬路上行駛時，可利用減速滑行。

11. 列車在行駛中，應與前車保持適當距離；以防前車突然制動，造成撞車事故。

(五) 轉彎：

1. 列車轉彎前，在80~100米以外即應減低車速（一般平路可採用滑行降速）；充分判斷道路寬度，按拖帶掛車數量，選擇一定的轉彎弧綫，保持等速緩緩行進。在轉彎中，避免使用制動器；在下轉彎的坡中，尤須避免使用制動器。

2. 列車轉彎時，由於掛車產生向中心的移位，掛車輪胎不能按主車輪胎軌跡前進，所占用路面必須較寬；因此必須注意不使後部掛車駛出路外，發生事故。並特別注意對方來車，提防碰撞。

(六) 上下坡道：

1. 過不長的坡道、平坦的道路和視線可及的上坡道時，可

适当利用車輛慣性力冲坡；过較长較陡的坡道和載拖重量較大时，不可冲坡，应視需要提先換入低速档行 进，避 免 中 途 換 档。

2. 上坡中感到发动机开始减低轉速时，应迅速換入低速档；特別在拖帶二輛以上的重型挂車时，更应及时提前換档，以免在坡上停車。

3. 在上坡完毕轉入下坡时，主車虽已过坡，但不可立即停止加速，仍应繼續加速前进；待全部列車的半数通过坡頂时，可緩緩放松加速踏板，并換入較高速档行駛。

4. 列車在下坡时的加速度較大，在下陡坡时更大；必須視坡道长短和大小，預先換入低速档，以发动机和制动器相互配合控制車速，緩緩下坡。

5. 下慢长坡时，可視需要使用制动器降低車速；但必須緩緩踏下制动踏板，避免使用紧急制动；且使用制动時間不可太长，防止制动器过热失效。

(七) 会車、超車:

1. 与来車交会时，应預先选择較寬路面并减速靠边。交會中，保持列車直綫行進。在不寬的道路上会交时，应逐漸放松加速踏板，减低車速后換入低速档，不可在交會中使用制动器。在兩車正处于相錯位置时，应微微加速；使整个列車处于拉紧状态，以免后部挂車搖摆。

2. 列車应儘量避免超車。在平直道路上如有必要超車时，应俟前車避讓后，提前靠左行駛，然后超越。超越后，視列車长度和本車及被超車的速度，估計确已全部超过后，才可漸漸轉入正車道。

3. 列車行駛中，应随时注意后面有无車輛尾随要求超越；如有时，在不影响安全的情况下，应及时靠讓，不应故意不讓。

或妨碍后車超越。

4. 列車下坡时，应認真注意有无列車上坡，如发现有列車上坡时，則要停車避讓。如因道路不够兩車交錯或确实无法停下时，应立即以大光灯示意上坡車停車。最好是选择能够交錯的路面事先避讓。

(八) 制动、停車:

1. 制动时，应提前作好准备。使用制动器应緩慢均匀。使用前，应先放松加速踏板，降低車速。除非万不得已，不应使用紧急制动。

2. 停車应选择适当地点，避免在坡道路口等处停車。停車后，除拉紧主車的手制动器和嚙入一档或倒車档外，并应用三角垫木塞住主車后輪。

(九) 倒車、調头:

1. 列車应避免倒車。拖帶一輛双軸挂車需要倒車时，应先将挂車的轉向机构鎖住；如无鎖止装置，則不能倒車。列車倒車时，轉向盘的操縱轉动，与單車时方向相反，因此，倒車轉向时，应先使挂車倒达一定部位后，再迅速轉正，使主車与挂車領直。

2. 調头时，应先观察地形，选择寬闊、平坦地形进行。装卸貨时，尽量在空車时調头。

(十) 列車安全駕駛注意事項:

1. 拖帶挂車的汽車技术状况必須十分完好，特別要保持动力性能和滑行性能良好，制动器灵敏有效；所有这些，应在各级保养时經過严格检查，經常保持良好状态。

2. 空車不可拖帶重挂車。

3. 主車与挂車装载时，应分布均匀、安置紧密，以防走动重心偏移。

4. 挂車裝載高度，應低於主車的裝載高度；輪距較小的挂車或單軸挂車更要減低裝載高度。

5. 挂車摘、挂時，應注意安全。單軸挂車應防止拖杆上下打傷人；雙軸挂車用人力推動時，應防止因地形不平而致拖杆左右旋動傷人。用人力推動掛車時，必須注意能順手使用制動器；如無制動器，可用三角墊木塞住挂車後輪。

6. 列車行駛中，應於主車前部和最後一輛挂車後部設置顯明標志和燈光，使白天和夜間都能迅速被人識別。夜間行駛如沒有明顯的標志或燈光，行人因不了解是列車，以致待主車過後立即橫穿道路而發生與挂車相撞的危險。

7. 應注意：相同方向的車輛、行人可能發生與挂車車廂右前角或右輪相撞；相對方向的車輛，行人可能發生與掛車車廂左前角或左輪相撞。

8. 下坡轉彎時如速度較高，會發生挂車將主車後輪推向側方的情況，以致有控制不住主車方向的危險，或發生挂車傾復現象。

9. 上坡中牽引力不足或坡道滑溜，容易造成制動失效或不能迅速換入低速檔，而致列車倒退。

10. 拖鉤鎖銷或安全練條沒有裝好，或拖環折斷，都會使挂車中途脫鉤。

11. 在平路上特別是下坡道上如果高速行駛，在拖帶多輛挂車時，後面挂車左右擺動劇烈，可能發生傾復。

12. 小轉彎時過於靠邊，會使挂車後輪落入路外。

13. 倒車時，一般挂車的中心綫偏斜角度超過 41° 時，挂車將會很快打橫而與主車直交，會使拖杆及其它機件扭斷或損壞。

14. 起步或倒車時，如不注意列車四周人畜，將造成事

故。

15. 挂車损坏停放在道路上时，应靠路边停放，并应設置明显的标志。不应停放在轉弯地点。

16. 挂車离开主車停放时，应用三角垫木塞住車輪，拉紧手制动器，以防路面不平而造成事故。

17. 列車駕駛員在途中，尤其是在山路和崎嶇道路上要相互照顧，空載列車应当讓重載列車。

18. 列車輪胎洩气以致磨坏的情况极易发生，因此在途中或装卸貨物时应特別注意，勤加检查。

19. 列車行駛过快会感到轉向盘摆动，这时挂車就会产生摆动；如发现这样情况时，应立即减速慢行。

附 錄

河北省唐山專署交通運輸局汽車一隊

汽車列車標兵劉煥堦的駕駛經驗

河北省交通廳

劉煥堦是唐山運輸局汽車一隊的一個具有十六年駕駛經驗的壯年駕駛員，解放以來安全行駛了951,488公里。十年如一日，他始終站在各個政治運動的前哨，特別是從1958年鋼鐵戰役以來，他更積極地響應了黨的號召，在大挖運輸潛力大搞汽車列車化運動中，他駕駛的一輛吉斯-150型貨車（曾改駕駛過兩個月吉爾-164，現在又開吉爾-157車）始終保持帶3~6個掛車；從1958年10月到1959年6月底的9個月中共完成了550,775噸公里，相當於單車四年生產任務的總和。連續八個月突破了車噸月產萬噸公里（1959年2月春節載客未掛列車沒達到），平均車噸月產14,423噸公里，最高達到21,664噸公里。1959年2~6月共節約汽油2,584公升，降低定額22.21%，平均百噸公里耗油4.64升，較指標（6升）降低了22.67%。三月份最低，平均百噸公里耗油3.49升，並節約酒精1,584升，降低定額21.67%，平均百噸公里6.43升。其它指標也都很突出，在安全節約車噸月產萬噸公里和每百噸公里消耗6升汽油的競賽運動中成為標兵。其實在這十年的過程中，他始終是這樣不斷地創造著新紀錄，為此曾連年被評為全國、省、市、廠級勞動模範和先進生產者，並榮獲市級以上的獎章、紀念章15枚、獎狀15張及其它獎勵，參加了全國公路運輸系統的百人倡議，全國先進生產者代表會議等，被選為唐山市人民代表大會代表和中國共產黨河北省代表大會的代表，在運輸事業中，樹立了一面光輝燦爛的旗幟。

“誰給了他這麼大的榮譽呢？用他自己的話說：“要不是有黨的培養和全體職工的大力支持，我那能有今天哪”。因為他在十幾歲時就在日

的奴役下，过着牛馬般的生活，挨打受罵几乎成了家常便飯，想学点技术是多么不容易啊！1949年解放后，工人阶级才当了国家的主人，第二年他就荣获中国汽车总公司安全奖励，当他拿到獎金后，一连几个晚上睡不着觉，自己反复的考虑着，我还没有作出什么成绩呢，党就给了我这么大的荣誉，今后我要怎样报答党啊！从此他就暗暗下了决心，一定要好好地党的事业贡献出自己的全部力量。他牢牢记住党的教导，安全是完成生产任务的先决条件，因此他首先就在这方面下了工夫，从而始终保持了安全生产并创造了一套安全行车的先进駕駛操作方法。在大搞汽車列車化运动中，由于自己駕駛列車沒有經驗，也确实遇到了很多困难，但在他百折不撓的苦站巧干的坚强意志之下，终于又和駕駛員王金福共同摸索了一套拖帶挂車的先进經驗。这个經驗大体归納起来有以下几点：

一、深入观察，細致体会，总结經驗，改进操作

在大搞汽車拖挂运动中，开始时有些人觉得自制的挂車沒有制动設備，对保証行车安全沒有把握；但刘焕堉認為：只要随时提高警惕也不致发生事故，沒有經驗慢慢体会。因此他便带头駕駛列車。开始时当車跑起来心里沒底，不知道后面挂車的情况，不知道时速多少，行车才安全。这时他便和助手約好，讓助手在車上注意观察挂車行駛情况，自己則用逐漸增速的办法。只要助手一发现挂車搖摆便及时通知他，这样来确定正常的安全行车速度。他为了使这个安全經驗更准确些，便又請另外的駕駛員帮助駕駛着，自己則到車上去观察体会。他就是这样細致的观察体会，使每一个操作都得出了一个正确的結論。

(1)起步：起步时必须用一档，輕踏油門，慢抬离合器，只要将离合器抬到感觉主車有拉力时，再慢慢加油起步緩行，一般平坦道路要行駛100~150米后再換档。

(2)換档：換档时動作必須敏捷，且不能猛抬离合器，以免各車相互冲撞。

(3)行駛：行进中要保持車速均匀，不可忽快忽慢。适当的選擇路面，靠路右側行駛，既要走好路，更要注意尽量避免急轉弯和輕易轉动

轉向盤，以免掛車搖擺，並應與前車保持較遠的距離，以防發生撞車事故。

(4) 車速：帶三個掛車時，時速不超過25公里；帶五個掛車時，時速不超過20公里；帶五個以上時要根據主車牽引力大小來決定，一般時速不超過15~18公里。

(5) 上下坡：上坡時如視錢和道路條件良好，要利用車輛慣性盡量加速前進（因為上坡車速更快，車也不搖擺）。當感到發動機無力時，要提前換檔，下坡時要利用發動機控制，盡量降低車速。下大坡用一档，一般坡用二、三檔，再稍踩制動器。時速一般不應超過5~10公里，絕對避免脫檔滑行。

(6) 交會時：交會車前應選擇較寬的路面，並減速靠邊，但注意不要太靠公路邊沿，以免掛車駛出路外，發生事故。

交會中要保持列車直線行進，避免在讓車時使用制動器；保持掛車處於拉緊狀態，以免搖擺碰傷對方車輛，夜間會車必要時採取停車措施。

(7) 超越車：駕駛列車要盡量避免超越機動車輛，在必須超越機動車或馬車時要事先靠右邊，並注意前方是否有來車及其它障礙物；同時選好較寬的路面，超車後應留出列車的長度，然後駛入縱列隊。

(8) 轉拐彎調頭：轉彎時要在80~100米以外即減低車速，或脫檔滑行，充分判斷道路寬度和掛車數量，選擇拐彎角度，適當留出掛車向里移動的余地。向右轉彎主車要緊靠左邊，向左轉彎主車要緊靠右邊，調整好行車錢。拖掛五部以上出入大門轉彎時，應在第三节掛車快露頭時再慢打轉向盤，才不致摔向或碰撞大門。

調頭時必須提前觀察好現場，帶五個掛車一般有55市尺直錢的場地就能調過頭來。

(9) 停車：停車時必須事先看好停車地點，作好停車前的減速，等到慣性自然消失後再稍踩一下制動器把車停下來。車輛行駛中非特殊情況絕對避免用緊急制動。停車後要掛上檔，拉緊手制動器。

(10) 列車檢查與保養：新領一列掛車，每行駛十四、五公里就要檢查一次，過幾天後對掛車技術情況心里有了底，再改為每行駛20~30公

車檢查一次。上下陡坡或是進入繁華的市鎮或人烟稠密的地点時，必須進行一次徹底檢查，以防意外。檢查中要特別注意轉盤轉動和掛勾聯軸、突緣頭熱度、輪胎及輪胎螺絲等，並對軸承經常加注潤滑油。

他除了特別注意遵守以上十項操作以外，並特別強調謹慎駕駛思想集中，認真執行交通規則和本單位規定的各項安全制度。出車前先看好風向，並特別注意前方車馬行人的動態。為了不發生意外，總是先鳴几下喇叭，再減低車速，慢慢通過，決不冒險行車。他並切實作到了三知：知己、知車、知路。由於他遵守安全操作規程好，因此每當列隊行車時大家總要讓他帶頭走，認為跟劉師傅行車對安全是有保障的。

二、苦干、实干、巧干，提高劳动生产率，

節約燃料降低成本

劉煥暉同志不僅是安全上的尖兵。而且在生產和其它指標的完成上也都非常突出，十年來他總是占前一、二名。特別是在列車化運動中，他更出色地逐月突破了車噸月產萬噸公里和達到百噸公里耗汽油6升的指標。人們問他：“劉師傅，你在生產上有什么竅門嗎？”他怪不好意思地笑着說：“沒什麼，沒什麼，不過我感到只要聽黨的話，能積極響應領導的號召，能作到實干、巧干，就准沒錯”。他在實際工作中，就是始終貫徹了自己這條方針。如早晨出車，他總要在旁人前頭，這樣裝卸車速度就快，當頭一天收車太晚了或沒有卸貨，第二天不能作到早出車時，便在夜晚出車，抓工夫把車上的一切活都作好，省得路上麻煩，他總是這樣盡量少在貨場等時間。另外象拖掛車本來是好事，既能多拉貨又能多省油，可是開始有些同志怕麻煩不願掛，而劉煥暉卻總是搶着掛。有一天他開車去蘆縣，中途發現有兩個掛車在路旁擺着，當時他考慮，為什麼會同時壞兩個呢？他干脆把車停下來檢查一下，結果有一個掛車怎么也檢查不出毛病來，於是他便和助手把這個掛車推過來掛在車后拉了三噸貨回來，不僅提高了掛車利用率，而在他的生產記錄上又多添了300多個噸公里。他在節約燃料的工作中也不斷學習和摸索經驗來改進自己的操作，切實作到“腳輕、手快、緩車、滑行”；並作到及時調整

油路，因而始終保持了汽油的節約。1959年在汽油緊張的情況下，部分技術條件好的單車改用酒精了，可是誰也沒有想到列車能用酒精，但這時在劉煥堃同志反覆琢磨之後，以敢想敢干的風格，終於帶頭試用成功，並在全隊推行。可是由於在這方面沒有經驗，酒精超耗太多，劉煥堃同志就日夜摸索經驗，並切實作到了一穩三勤：一穩是“穩操作”，由於使用酒精的加速性能差，在行車中決不心急，不猛加油門；三勤是：（1）“勤保養，勤檢查”，使主車和掛車都始終保持着底盤潤滑標準。（2）“勤調整油路電路”，適當加大觸點間隙，提前點火時間，保持斷電觸點平面正緊。（3）“勤調節溫度”，使發動機溫度不過低和過高。他不僅保持了百葉窗的良好，同時還安裝了一個散熱噴水器，使發動機溫度保持在90°C左右。此外再加他的謹慎駕駛和注意點滴的節約，從而使酒精的消耗不但沒超耗，還在五、六月份節約了1,584升。他就是從這樣平凡的工作中保證了各個指標的超額完成，不斷地降低運輸成本。

三、以身作則，搞好團結，師徒協作，安全行駛

有些駕駛員總愛埋怨自己的助手不聽話，不愛干活，助手對師傅也有意見。可是劉煥堃和他的助手却是相反，他總夸他的助手好，助手也總是非常感激劉師傅。劉煥堃同志能善於耐心地幫助助手，他說：“助手都是些青年小伙子，一般還是積極的；但如不能很好地去幫助他，他的積極性就不能得到充分的發揮；少干了活他還有意見”。劉煥堃同志平時就特別重視這項工作，每當給他新調去助手，頭幾天他總是隨時隨地的給助手講解應該作那些工作，怎麼加油加水，怎麼檢查車，怎樣協助駕駛員作好安全工作。開始是起大早出車，助手不習慣，他就早些起來到宿舍去叫助手，要不就自己把車發動好了等著助手，這一來助手自己也覺得怪不好意思的，以後也就起得早了。他從來不過重的批評助手，總是以自己的實際行動來启发助手，並經常征求助手的意見，來改進工作。他對助手也不遷就，而有明確的分工和合作，如中途檢查時，他自己檢查主車，讓一個助手檢查左面，另一個助手檢查右面，走到後尾再互換方向，返回檢查，最後互相介紹檢查結果，必要時自己再親自重點檢查一遍。他並和助手訂立了安全制度，如當助手發現自己列車後有來車要

超越時，就必須及時地通知他，以便準備讓車。來一個車，助手就輕輕地敲一下駕駛室頂板，來兩輛就敲兩下；如果有問題需要停車，就用小勁慢慢地連敲几下，有急事須立刻停車就急敲几下；裝高載怕用手敲有危險，就用個小棍敲。由於他和助手能作到緊密配合，在1958年四季度，還避免了一起重大傷亡事故，那是他駕駛着列車行至唐豐公路新城子附近，發現前方騎自行車的老鄉馱着二百來斤東西來回晃，車速便由17、18公里降低到5、6公里，這時按照他們所訂的信號，听助手叫了一聲“騎自行車的老鄉注意列車來啦”，這時劉煥堦知道騎車子的已經注意了，便又繼續靠右側緩行；當主車與自行車相錯過去之後，卻又猛听見助手驚喊一聲“站住”，同時駕駛室頂板也突然響了起來，响声未落他用一個緊急制動停住了，下車一看，這位騎車子的老鄉已連車帶人都倒在第四個掛車的前邊，離輪胎還不到一市尺遠，多危險哪。當時這位老鄉從車底下爬起來，感謝駕駛員救了自己一條命，而劉煥堦說：“這主要還是我們助手机灵啊！”

搞好同志之間的政治團結和各方面的協作，不僅是我們工人階級應有的共產主義思想和高貴的品質，而且也是保證完成各項生產指標的重要一環。十年的過程中劉煥堦沒有和任何人鬧過不團結，有了問題總要得到圓滿解決。他始終保持着吃苦在前，享受在後的工作作風。如調度員派車時，每當遇到不好拉的貨和不好走的路，便自報奮勇帶頭去，從來沒講過價錢。

在大搞雙班運輸時，他對替班駕駛員進行了無微不至的體貼關懷和幫助，因此替班駕駛員都愿和他一個車；而他呢，也總是非常感激地說：“我車的替班駕駛員李春林、張寶田、閻棟良等都這麼好，要不是他們的幫助，我那能完成這麼多的任務啊！”

每次到貨場裝卸貨時，他都是下車先打掃車廂，幫助搬運工人裝卸，使搬運工人很受感動。路上遇有拋錨的車，不論自己多忙，也要停下來幫助想辦法解決。這樣經常作的結果，也就得到了同志們的大力支持。如以裝卸貨物來說吧，只要是他的車一到貨場，裝卸工人都是一擁而上，裝卸的特別快。1959年2月底有一次拖帶12個掛車，滿載白薯干去陳庄庫卸車，沒想到大門進不去；他正发愁呢，這時來了一個搬運工人，

一看是刘煥堦，便到院子里大声喊起来：“都来呀，刘煥堦的車来了”，果真跑来了十几个搬运工人，卸的卸，推的推，很快就使列車过去了，刘煥堦当时也很受感动。据说要是別人的車，恐怕至少也要耽误半天。

有的駕駛員和馬車工人之間总爱鬧矛盾，而刘煥堦却对馬車工人團結的特別好，他常說：“馬車工人和咱們汽車工人就是運輸戰綫上的亲兄弟，應該互相帮助互相了解。”因此，他在行車中不論是遇到馬車出了什么事故或是有了什么問題，他总是想法帮助解决，并經常利用和馬車工人在一起吃飯、休息或装卸貨的机会主动去接近馬車工人，征求馬車工人对汽車工人的意見；这样，对不断的改进自己的安全操作技术方面，也起到了很大作用。一傳两，两傳三，大部分长途運輸馬車工人都認識了刘煥堦，在行車中一看見是刘煥堦的車，都主动給他讓路。

刘煥堦同志就是这样保證了安全生产，保證了各項生产指标的超額完成，但他却非常謙遜地說：“没什么，没什么，我这点成績离党的要求还差得远哪。为了爭取四季度上北京，还要在同志們的帮助下，作更大的努力才行呀！”

（1959年9月9日）