

243447

基本館藏

1959年全国交通工作会议资料选辑

公路运输经验汇编

交通部公路总局编



人民交通出版社

40312
03086;0

243447

42312
03086

1959年全国交通工作会议资料选辑

公路运输经验汇编

交通部公路总局 编

人民交通出版社

1959年全国交通工作会议資料选輯
公路運輸經驗汇编
交通部公路总局 編

*

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証出字第〇〇六号

新华書店發行
人民交通出版社印刷厂印刷

*

1959年4月北京第一版 1959年4月北京第一次印刷

开本: 850×1168 $\frac{1}{32}$ 印張: 6号 張

全書: 224,000 字 印數: 1—4000 册

統一書号: 15044-4243

定价(9): 0.83元

目 錄

前 言	3
掛車制造和管理使用的經驗	4
发展掛車運輸的經驗	9
烟台定时運輸的經驗	14
汉中運輸公司双班運輸經驗	25
江西省赣南交通管理局“长征”客車日夜运行的經驗	23
守陵運輸是个好办法	31
漯河市鐵路公路航運搬運四運合一办公的經驗	34
綜合利用各种運輸工具的初步經驗	30
江西省南昌汽車(客運)站站務工作經驗	43
漳州貨運站改善服务积极支援工农业生产大跃进的經驗	48
常德专区公路運輸局第十六車队解放牌汽車节油的經驗	54
以冲天的革命干劲攻破“高原特选論”的堡垒	56
北京市組織和使用机关企业汽車总结	59
蘭州市关于机关車輛組織管理工作的經驗	62
組織机关、企业汽車参加運輸的經驗	65
黑龙江省組織机关企业汽車参加運輸的初步总结	70
青海省組織运用机关企业自用貨車的初步經驗	76
貴阳汽車運輸公司发动群众大搞保修技术革命的体会	78
瀋陽修理厂大中修不占車日的經驗	84
建阳汽車保修厂是怎样促进生产大跃进为工农业生产服务的	92
順州運輸机械修造厂是怎样获得生产全面大跃进的	98
改进汽車保修工作的經驗	106
四川省办交通工业的情况	110
交通战线上安全運輸的一面紅旗	116
一个安全行車200万公里的客車小队	120
贵州省遵义汽車運輸公司第四車队安全生产經驗	125
广东省合浦专区車輛監理所交通管理工作的經驗	131

撫順市運輸公司是怎樣開展高產運動的.....	138
福建省交通廳運輸局是怎樣發射車輛完好車率“大面積高產衛星”的.....	142
蘭州市交通運輸管理局大放高產衛星運動的初步總結報告.....	147
單車月產破十萬 超過十月一倍半.....	153
汽車運輸大搞群眾運動獲得大面積豐產的經驗.....	157
烏魯木齊公路運輸管理局汽車九隊大放運輸高產衛星，思想、生產雙豐收的經驗.....	161
關於開展技術革命運動的幾點體會.....	165
天津市紅橋區全黨全民辦運輸的經驗.....	170
長春市組織民辦運輸站的初步總結.....	178
小土群一條龍，運輸綫上抖威風.....	178
襄城縣開展民辦交通警察的經驗.....	182
推行畜力車四輪化列車化的經驗.....	188
山東省在興建萬公里木軌道中的幾點體會.....	194
瀋陽山礦區運輸是怎樣貫徹小土群方針的.....	196
敦煌縣群眾運輸工具改革為什麼這樣快.....	214

前 言

1958年交通运输事业在党的领导下，在建设社会主义的总路线的光辉照耀下，在全党全民办交通方针的指导下，随着工农业生产的大跃进，取得了辉煌的成就，创造和积累了丰富的经验，从而进入新的发展阶段。

交通部为了总结和交流全党全民办交通的经验，迎接新的交通运输高潮，于1959年1月召开了全国交通工作会议。

在会议上，各地提供的经验资料是多方面的。我们选出了公路运输一部份资料编成本册，它包括了：推广汽车列车化，开展定时运输和双班运输，提高装卸效率，组织运用机关企业自用汽车，改进运输组织管理，提高运输效率，加强保修工作，大办交通工业，加强行车安全和公路交通管理，改良民间运输工具等行之有效的经验42篇，供各地公路运输职工学习和参考。由于篇幅有限，我们对于内容相同或类似的资料只能选择其中一部分付印。

在1958年取得丰富经验的基础上，希望公路运输广大职工坚决依靠当地党委的领导，深入贯彻全党全民办交通方针，不断改进工作和继续创造新经验，使公路运输事业实现更大、更好、更全面的跃进。

挂車制造和管理使用的經驗

广西百色专署交通运输局

在党的正确领导与社会主义建設总路綫的光輝照耀下，我专区各族人民發揮了冲天干勁，和全国各地一样，迅速地推动整个工农业生产飞跃向前发展。58年各項主要的工农业产量产值，均比去年翻了两番至四番。特别是大興鋼鐵以来，隨鋼而起的物資很多，运输量空前激增，全年汽車货运量比去年增加九倍，但全区汽車总数反而比去年减少14%。由于运力运量增长不相适应，相差悬殊，整个跃进形势給汽車运输工作带来很大的压力。

为了赶上形势发展需要，有效地解决汽車运输力不足的問題，我局坚决的贯彻执行区交通厅8月份在柳州召开的全自治区交通运输系統技术革命跃进大会的決議，充分发动群众，自力更生，大力的广泛的开展以“三改”“十化”为內容的技术革命运动，特别是抓紧挂車的制造，迅速的掀起大搞挂車运输的高潮。由于中共百色地委、百色专署及自治区交通厅的重視和大力支持，广大职工群众的共同努力，有关部門的协作配合，我們坚决贯彻了“全党全民办交通运输”的方針，根据多快好省的精神办事，因而在制造挂車和大搞挂車运输工作上，取得了很大的成績。截至12月10日止，全局統計已制成双輪軸挂車584台，共可載重1,605吨，除待輪胎的車輛外，直接投入生产的有155台，共可載重318吨。从已投入生产的挂車来看，使用率和完好率均达到90%以上，保證了挂車有优良的质量。目前，我們正在乘风破浪，在初捷的基础上繼續向前跃进；全体职工一致发出雄壯的誓言：要在12月份放出制造挂車的大卫星，向区交通会議报喜，爭取在12月23日以前完成区交通厅所下达300台挂車的任务，到月底以前搞出950台，超額完成150台，并保證挂車的质量良好。

任何新生的事物都有一个发展的过程，我局在大搞挂車制造和推行挂車运输当中，开始也并不是一帆风顺的，曾遭遇到不少的困难和波折。但由于依靠了党，依靠了群众，经过一番艰苦的工作，不少問題都一一迎刃而解了；从而使这项新生的事物能够茁壯的向前不断的发展。茲將我局在制造挂車和推行挂車运输工作当中的过程、方法和經驗体会述說如下。

一、挂車制電方面

在制造挂車过程中，我們陸續攻破了四个大关：1.思想关；2.技术关；3.劳动力关；4.材料关。

在开始大搞挂車时，曾遭遇到各种各样的右傾保守思想及悲觀論者的反对。他們說：“本地姜不辣，材料問題大，百色的竹不能搞挂車的鋼板，非买桂林、柳州的竹不可。”又說：“百色山区公路岭大坡陡，大汽油車本身都爬不上，还搞什么挂車？”甚至局內進先委员会的个别負責人对搞三吨挂車都有怀疑，說：“我看是不成，一吨半的車都拖不上去，三吨的还拖得了？”諸如此类的思想是不少的。局领导发现此情况后，立即針对以上存在问题进行思想工作，通过到浙江等地參觀別地搞挂車的先进經驗归来，迅速向职工傳达，批判右傾保守思想，組織进行辯論，一方面以实践来帶動。田阳局用百色出产的竹材做鋼板制成一輛挂車，滿載粮食前來百色局报喜。通过組織現場參觀，事实教育了群众，參觀者一致認為百色本地竹也能做鋼板。其后，又发动群众大搞創造发明，又試制成功以木板代替鋼板，質量比竹的又好得多。通过不断參觀、辯論，提高思想認識，不但把不敢改三吨挂車的思想完全打消了，而且試制成功一台載重6吨的挂車。政治挂帥，思想工作，我們是注意貫徹到每个工作环节中去的。

可是，制造挂車毕竟还是一件新的工作，虽然摸索地做了一些出来，但是技术上还是有問題的。如三吨挂車的轉向盤上下架連接相碰，沒有空隙，不易轉動，对于这一項新的工作又是个难题（过去从未做过），后来有职工建議把它改进墊高，搞一輛來試行，又发现轉向盤直架木折断，証明这样做还是有問題；于是又組織了老工人和技术員來一起研究，發揮职工群众的敢想敢說敢做的共产主义风格，人人献計，个个动手，結果決定將轉向盤下架二根十字撐梁改为四根直木架，將貨箱橫梁木改和轉向盤上架相压在一起，这一改进效果很好，既省工省料，且效率質量均有所提高。

大搞挂車，数量大，時間紧，劳动力又是面临的一个問題，要完成区交通厅今年分配我局800台挂車的任务預計需鉄、木、鉗、車、焊、安裝等工560名，其中光是鉄、木工就要380名之多。为此我們及时向地委汇报，并算一笔運輸帳給党委听，一部挂車可頂800人劳动力的挑运量，制成800台挂車后，全区运力可以翻三番，可以节省24万劳动力投入生产。由于得到地委的重視和大力支持，及时的从各县抽調大批鉄、木工來支持我局搞挂車，在半个月內共來了297名鉄、木工（其后因病退回去6人，違法逮捕1人，实际

200人來支援搞掛車)，基本上解決了勞動力的問題。

為了加強對勞動力的統一調配合理使用，發揮工作效率，我局在廠里成立一個製造掛車車間，設一個專職幹部（車間主任）來具體負責領導掛車的製造工作；下面還設有一個技術員、一個統計員，3人共同協作負責搞整個掛車的任务；各县來的工人，他們自己設有一個政治指導員（以軍事化形式），我局也派一人和他們的政治指導員協作，共同搞好政治思想工作，局里三改十化辦公室又專派一人來抓掛車的工作，并經常流動田東、田陽等地，指導督促檢查掛車的製造工作。

材料問題，我們是根據依靠黨委、依靠群眾、自力更生、加強協作、就地取材的原則，并在自治區交通廳的大力支持下解決的。我局由于過去沒有搞大中修的任务，所以鋼料、鉄料的庫存量很少，連一個翻砂工人也沒有，一旦開搞起掛車來很多材料是不易解決。例如翻砂凸緣，我們一下就搞不來，但在百色機械廠兄弟般的團結協作下，大力支援了我們，一下幫翻了200個凸緣。為了解決鉄料不足，我們又收集了大批旧廢鉄料鉄鍋，請他們代鑄了80個凸緣。

此外，能利用的旧料盡量利用，能依靠協作解決的，我們主動前去联系。自治區交通廳和地委對我們缺料的問題也很關心，并指出我們將各县一些舊門鉄板也收回來使用。我們對待這些材料珍惜如寶，那怕是一點一滴也珍惜使用，這樣也就解決了很多的鉄料問題。又如木料問題，由于得到黨委支持，給我們大量采伐。我局除派人到各县去联系採木料外，還組織了力量到距百色57公里的地方——博坑去自己砍木運回來，堅持兩個多月，目前仍留有人專門在山溝里負責採伐木材。由于林区山陡，砍下的木不能抬下來，也不能拖下來，只好在那裏搞成半成品才一條條地運回來。不管困難怎樣大，在全体職工的沖天干劲下，木材還是源源的到了工地，供應掛車製造的需要。

總的來說，當前除了輪胎及鋼圈、彈子等配件，目前仍未能自行製造，尚須自治區給予解決外，其余製造掛車所需的一切人力、物力技術等問題，由于我們明確依靠黨委，依靠群眾，問題都已得到解決了，所以我們製造的掛車數量虽已不少，但仍能保證有優良的質量。

二、掛車的管理使用方面

我局對掛車的管理辦法是这样的：定車定掛，一輛掛車固定由一部汽車拖掛，并由該車的駕駛員負責保管，这样就加強了司機的責任心，促使司機

对掛車的爱护，做好例行保养，克服了不固地拖掛时坏了就换一个的缺点。保养方面，我們也定有一定的制度，由于挂車，竹木結構，松紧性很大，定期校紧全部螺絲是保證挂車經常完好且有效措施，所以我們規定每行1000公里左右进行一次一緊，除运行全日潤滑校紧螺栓外，并檢查軌軸及軸承等主要部份。

开始实行拖掛时，也有不少司机思想上存在着严重的保守思想，認為路綫陡坡弯急不能拖掛，要拖掛非改路降坡不可，強調客观条件，甚至个别司机故意把掛車搞坏抛在路旁；有司机願意二車多拉，不愿拖掛車等等不良現象很多。領導上发现这些情况后，及时針对存在问题組織了大辯論，澄清思想，并組織現場參觀，培养典型，以虛帶實，虛實結合。如展开大鳴大放、大字报对有意破坏掛車的不良現象組織糾正群众分析批判，对这些坏份子进行了斗争处理，对严重失誤致使掛車遭受重大損失的进行了严重的批判，对一般性的掛車事故，都根据事故的性质不同程度进行了辯論，找出掛車事故的根源。经过这样做，广大司机群众接受了教育，提高了思想認識，認為拒拖掛車和不爱护掛車是犯錯誤的，从而基本上消灭了对掛車的抵触思想。

接着又組織了三部大道奇帶着掛車从百色到陸邊、靖西到泗梨、魯行、凤山等山多坡陡弯急的道路上試行，結果順利地完成了試車任务，換出小道奇能过、T234也可过，主車能过、帶掛車也能过，小掛車能过、大掛車也能过的拖掛規律。同时，我們还專門搞了一个三吨半的小道奇貨車小組实行拖掛化，在任何情況下均保持正常运行，成績很好，成为拖掛旗帜，破除了小道奇不能拖三吨掛車的迷信思想，对拖掛方面起了很大的推动作用。经过这一系列的宣传，进一步以事实教育了司机，解决了司机的思想問題，不少的司机都在争取拖大的掛車，多拖些掛車。

經過前段進行掛車运输的情况，駕駛員同志們对駕駛操作方法有如下十三大經驗体会：

1. 起步时必须使用最低档，放松离合器踏板的动作，較不拖掛时应稍慢，上大坡大渡船，視具体情况，注意提前換用低速档。
2. 行駛时应保持稳定速度，勿猛踩猛松油门，非特殊情况不用紧急制动，以免前后車牽掛机件及輪胎受剧烈冲击损坏。
3. 調档时要及时迅速，按次序进行变速，在平路上，由低档轉入高档时，各档的加速時間要比不拖帶时延長，掌握車輛慣性力增加后再換档；上坡时視坡度情况，要比不拖帶时提早換档，掛車未到頂坡不松油门；下坡时

視坡度情况，事先調入低速檔，避免多踩剎車，防止制動器失效。

4. 在起伏坡度地段，下坡時應稍踩油門，使有足夠的力量冲坡。

5. 通过弯道須及早減速，轉彎半徑要比不拖帶放大。

6. 交會車要在相當距離前減速，提前駛靠路邊，使前後車保持一直綫，不剎路求車路綫。

7. 通过桥梁前，在相當距離外，駛在公路當中，前後車成一直綫，以便駛入橋時，能沿軌道板行駛；在轉彎過橋，轉彎半徑要放大，使掛車輪胎偏轉不多，能沿前車路綫順利駛上軌道板。

8. 停車前要充分估計距離，要比不拖帶時更提前減速，然後輕踏制動器緩緩停車，避免剎車過急，前後車冲撞。

9. 隨時注意檢查掛車輪胎有無漏氣，因掛車在行駛中輪胎洩氣很難觀察，避免輪胎滾壞及其他機件損失。

10. 行駛中要善于觀察掛車有無脫鈎，如在上坡時，發覺汽車牽引情况有減輕或重的現象，應即停車進行檢查。

11. 車輛過凹凸不平的地段時，要比無拖掛的速度更低，避免後車單軸掛車跳動劇烈，致拉杆掛鈎損壞或車廂裝載貨物震壞。

12. 空掛車從拖車上脫下前，應先放下前端支持輪或支撐架，當掛車停完後，有手制動的要拉好，裝掛掛車時，不可用手抓掛環，以免在掛鈎時壓傷手指，掛車挂上後，不要忘記將支撐輪或支撐架提起。

13. 掛車裝載重量要注意平均分布，避免偏于前或左右。

三、工作中的一些体会

1. 依靠黨的領導，依靠群眾力量，是搞好一切工作的關鍵，從大搞掛車經驗證明，不管在製造掛車中碰到的人力、材料、技術等的困難有多少、有多大，但只要我們明確依靠黨和上級業務部門的領導，走好群眾路綫，充分發動群眾，想辦法，挖潛力，問題就可以得到圓滿解決。如何爭取黨委更大的重視和群眾的有力支持呢？我們的經驗是：（1）部門工作必須為黨委的中心工作服務，並要努力作出成績；（2）多向黨委請示匯報，講明情況，算清細帳；（3）堅決執行黨委指示決議，黨委點頭的事情，雷厲風行去辦；（4）多和群眾商量，如有困難，發動群眾共同解決。

做好政治掛帥，解放思想，論實先論虛，虛實相結合，是搞好推動一切工作的基本動力。在工作中，我們深刻的体会到：政治思想是統帥、是靈魂。在製造掛車及搞掛車運輸當中，都遭遇各種各樣的右傾保守思想的反

对，以及坏份子的破坏，但由于我們在每个工作环节中都注意抓住政治思想工作，业务未动，思想先行，有思想問題的通过辯論，得到提高，有坏人坏事，馬上展开批評与斗争。职工思想挂了帅，一切工作都好办。

3.改进领导作风及工作方法，是深入发动組織群众，保証搞好生产的关键。领导下現場，对群众鼓舞很大，能及时发现問題，解決問題。由于局內几个领导同志經常下去指导挂車生产，对生产起很大推进作用。工作方法，我們突出的抓两头带中間，好的及时表揚，坏的及时批評，职工群众都愿爭取上游，同时在工作中我們突出的抓現場参观，由于事实作証，对群众的教育意义很大。

4.充分發揮运输潛力，自力更生，就地取材，解决原材料不足的困难。我們材料很缺乏，原来家底薄，但造挂車所需使用的材料，我們貫徹自力更生，就地取材原則，沒有材料，自己組織力量去伐采，沒有凸緣，酌商兄弟厂加工，問題先后得到解决，不能光伸手向上要东西。

发展挂車运输的經驗

浙江省交通厅

本省在1951年已在个别地区开始推行拖挂，但到57年底还只发展了1吨—1.5吨单軸挂車近百輛。中央提出公路运输三大改革，号召变单車运输为拖挂运输，本省各局有些领导干部和技术人員思想上还有抵触，有的說：“拖挂运输是杀鷄取蛋”，有的認為本省車輛陈旧，燃用木炭，而且山区道路多，坡陡弯急，难以大量发展拖挂。有一些駕駛員說：“老爷車好似泥菩薩过河，自身难保”。由于保守思想的束縛，本省的挂車发展得很慢。

偉大的整风和双反双比运动，扭轉了以上局面。58年4月間，省委工交部和本厅在金华召开的公路运输双反双比現場全議上，有力的批判了不愿用挂車的保守思想。金华区局駕駛員張家康首先拖挂了四个挂車，載重24吨，通过縱坡8%的道路。接濟杭州等地的先进駕駛員們，創造了一次拖載40吨、70吨甚至100余吨的成績。先进工人的創举，大大鼓舞了全省公路运输职工的信心，使本省汽車列車化运动迅速地发展起来。

至58年底，全省已有貨挂車1,236輛 4,843吨，客挂車82輛 3,306座。共

中属于公路运输系统的货挂车1,056辆，为货车总数的12.73%；共4,168.5吨，为货车总吨位的133.26%。而在年初时，挂车只占主车的20%左右。

挂车的利用率，货挂车的工作率率也由第三季度的56%提高到12月分的60.1%；挂车的车吨日产量为90.54吨公里。

在挂车的制造上，为了克服钢材缺乏的困难，工人群众创造了以毛竹片代替钢板弹簧，用木材代替型钢制成车架、轴杆和前后轴，这些经验迅速得到推广，并且发展为较好的竹木结构和全木结构挂车。温州市公路运输局首先制成了运货和乘客的半挂车（我们称它为通用式挂车），并且采用了木质轮胎，以解决轮胎钢圈不足的困难。现在正在推广用废钢和土球墨铸铁的办法制造轮胎和其它挂车部件，为较大挂车的制造寻求新的途径。

随着汽车列车化的发展，59年要保证达到货车吨位翻二番，争取翻三番。在挂车型式上，以较大吨位的双轴挂车和半挂车为主，并适应各地具体需要发展一批专用挂车和半挂车在挂车的質量上，要求做到有较好的承载能力和安全性能。

二

通过近一年来的汽车列车化运动，我们有以下几点认识和体会：

1.从公路运输系统一年来列车化成绩来看，挂车运输货物占全年总货运量的17.9%，周转量占全年货运总周转量的31.8%，其中第四季度挂车运输货物占全季总货运量的28.4%，周转量占全季总周转量的34.7%，对于缓和公路运输特别是大办钢铁以来的运输紧张局势起了一定作用，基本上消除了货物积压现象。客运方面也是如此，宁波区公路运输局去年没有增加客车，他们自建了34辆客挂车，去年下半年因此增加的运量占该局下半年客运总周转量的5.87%。杭州市公共交通公司发展了竹木结构客挂车28辆，在客流高峰期起了很大的疏运作用，加强了对乘客的服务。

由于不断增加挂车，贯彻列车化的结果，运输成本降低了，预计1958年全省公路货运成本从57年的每千吨公里139.23元降为96.15元，约降低30.94%。新安运输段的挂车使用情况较好，三季度挂车工作率81.4%，挂车车吨月产量平均为2,613吨公里，挂车完成的周转量为该季度货运总周转量的32.8%，因而货运成本逐步降低。该段货运成本四月分每千吨公里为116.82元，七月分为84.53元，第三季度平均降为68.25元。通过实践，证明了交通部指示中所指出的：“汽车列车化不只在运输紧张时应该推行，即使在正常的运输情况下也应推行，列车运输是符合多、快、好、省的，是公路运输发

展的方向”是完全正确的。

2. 要迅速推行汽車列車化，必須政治挂帥，充分發動群眾。通過黨的建設社會主義總路綫的學習，職工們掀起了干劲，解放了思想，爭先進，創奇跡，為迅速開展列車化運動奠定了思想基礎。在製造掛車的过程中，更充分依靠地方，依靠群眾，克服了许多過去認為難以解決的困難。溫州區公路運輸局上半年掛車製造工作較落后，局黨組發現了這個情況並給予批評教育後，該局決定深入發動群眾迎頭趕上去，他們在各種會議上都大講形勢，講如何發揮先鋒官的作用，組織了對掛車製造的大鳴大放大辯論，他們說：“困難是彈簧，看你強不強，你強它就弱，你弱它就強”，因而在製造力量十分薄弱而且幾乎沒有鋼材的情況下，在第三、四季度造出了大批掛車，躍居全省先進行列。溫州、麗水等地都在對職工進行動員以後，開展了多面手運動，工人們發揮了高度的生產熱情，有的苦戰了幾晝夜堅持不肯休息。為了克服設備缺乏的困難，各地創造了不少適應掛車製造的機具，溫州區局在大造木結構掛車中，就創造了木鋸床、木鉋床、木鋼圈鉋機、木鋼板弧形鉋、轉盤中心定位架、軸頭焊接架等專用工具30來件。在克服材料困難方面，盡量以木代鋼，不少單位為了克服木材運輸不及時，組織了工人上山自己搬運木材，並且發動群眾千方百計地利用廢旧料、整拼碎料和調正用料。技術人員在拖掛試驗和掛車製造中也發揮了重要作用，與工人一起研究改進掛車結構，如設計掛車制動器，為小型車配製加力齒輪箱等。有些運輸段製造掛車時沒有圖紙，就看駛過的別單位的掛車進行仿造，邊做邊改，漸改漸精。就這樣，在沒有增加人力、材料和設備的情況下，僅公路運輸部門每月就搞出掛車200輛左右，一般噸位是3~8噸，少數是10噸、12噸及載重15噸的半掛車和乘客的半掛車。這種轟轟烈烈的局面，與過去只靠制配廠每月裝配幾輛小掛車的冷冷清清情況，形成了鮮明的對比，証明了黨的總路綫的偉大的精神力量，也証明了發動群眾、自力更生，才能高速度地發展掛車。

3. 通過實踐，我們認為汽車列車化是發揮汽車運輸潛力的正確措施，它的涵義不僅要求一車一挂或一車多挂，而主要的是用汽車列車的方式擴大汽車的拖載噸位。根據已有的經驗，結合理論計算，在山嶺地區，即使是固體燃料車，也能用列車化的方式使噸位翻一番（例如原來載重4噸的解放牌車可以拖帶一輛4噸掛車），在平原地區，可根據不同車型的牽引力的大小，使噸位翻二番甚至更多（例如解放牌汽車可拖帶一輛或二輛共載重8噸的掛車，大道奇或十輪萬國可拖帶載重或12~15噸的掛車等），並且不會過分降低運輸速度，只要汽車技術狀況正常，列車駕駛操作正常；也不會嚴重影響

汽車底盤的使用壽命。同時，我們認為只提汽車列車化的口號，往往會引起只追求拖得輛數多的片面誤解，因而我們同時提出拖載噸位加番的指標，就是說，着重要求擴大汽車列車的載運噸位，而不要一味追求列車的長度。

這樣的提法是有技術上和經濟上的原因的。每一列車所拖帶的掛車輛數過多，在速度較快時後尾掛車的擺動現象暫時還不能克服。在一般公路上，拖帶四輛掛車時，如時速超過30公里，最後一輛掛車的橫向擺動非常激烈，曾因此發生傾覆事故，要在技術上完全解決這種擺動現象是較困難的。同時掛車噸位愈大，它的重量利用系數也愈大，就是說，用較大噸位的掛車時，能相對地減小掛車的自重，因而可以相應地增加拖車重量，在經濟上是合理的。

在溫州召開的汽車列車化現場會議，認為實現汽車列車化可以有三種可能：1)汽車拖帶掛車，噸位可翻一番以上；2)汽車拖帶半掛車，噸位可翻一番以上；3)牽引車可拖帶掛車二輛以上。至於具體的加番指標，應根據不同的路線、車型、燃料種類作不同的規定。

4.要求掛車型式多樣化，以適應不同的運輸需要。由於汽車車型複雜，運行條件不同；而且裝載的貨物輕、重、長、短各異，因此，我們認為掛車型式應多樣化。但根據本省情況，在掛車型式上最有發展前途的有三種：

1)5~8噸的雙軸掛車。上面說過，掛車噸位宜大些，以避免一車多掛時增加自重和影響行駛穩定性，而且5~8噸掛車適宜於大多數汽車車型拖掛，便於編組。至於單軸掛車，因運量小而掛掛不便，不擬發展。

2)半掛車。我們稱它為通用式掛車，因為它既能載運一般貨物，又能載運10公尺左右的長料，對貨物的適應性大。本省改裝半掛車開始於溫州區局雨水運輸段，現普遍推廣，深受群眾歡迎。它的優點是：用料省、製造快、裝載多、適應廣、使用便利、行駛穩定、性能安全、利用率高。

3)牽引車拖帶多輛平板掛車，適宜於市內搬運。

此外，打算在本年內試制一部份能載運重貨、超長料、冷藏、油槽、自動傾卸的掛車和半掛車，客運掛車和半掛車也擬適當發展。

5.掛車的使用管理，我們根據以往經驗，提了個“五定”口號：

1)定車組。即掛車由固定的汽車拖掛。掛車調度工作的好壞直接影響掛車的利用率，為了提高掛車的利用，可以有二種辦法：一是仿照鐵路車輛編組的辦法，這種辦法是科學的，但由於本省公路通訊不便，調度力量弱，而且行駛路線分散的多，難以集中調度，只能在今後一定線區內實行；二是由固定的汽車拖掛，在目前情況下容易收效，如臨安運輸段就是採用這個辦法

來提高挂車利用率和生產量的。

2)定綫。即在一定路綫上固定拖挂噸位，即規定拖挂量定額，便于調度部門執行。

3)定人。即固定駕駛員保養工，有利于挂車的使用維護。

4)定指標。即規定生產指標（噸公里）。

5)定期保養。即建立挂車的定期保養制度，避免臨修和減少故障。

目前各運輸單位貫徹五定好壞不等，還需要進一步試驗和總結經驗。但在汽車列車運輸方面開展群眾性的高產運動，對提高挂車利用率、超額完成運輸任務的效果是很大的。麗水運輸段駕駛員金孝蓀、方豪二同志首先創造了日產10,441噸公里的記錄，日產萬噸公里的高產衛星相繼出現。本廳為響應中央交通部號召及適應運輸需要，於12月20日至26日開展了高產衛星周，成績達到單車日產平均1,116噸公里，比上月提高50%。由此證明，提高挂車利用率，發揮汽車列車運輸的潛力，也必須充分發動群眾。

6.汽車列車化所以是深刻的技術革命，因為它已引起而且將繼續引起各個環節工作的改革，必須不斷解決矛盾，不斷前進。縮短裝卸時間是列車化運動中的新問題，我們很多單位是通過固定裝卸力量、組織快速裝卸來逐步解決的，但要完全解決這個問題，還應研究採取更有效的革新的辦法。有些公路縱坡度較大，彎道路面狹，尤其本省公路上橋多、渡多，除了麗龍等線已逐步開寬路面、改小縱坡及已改了幾處渡船使適應一車二挂外，還要繼續改善。列車化以後，發現有些汽車有早期損壞現象，正在研究措施並準備加強配件的製造供應。總之，列車化對公路運輸企業來說，是一個根本改變運輸方式的運動，一馬當先，萬馬奔騰，各方面都必須採取革命措施來適應它的发展。

三

本省汽車列車化雖已取得一些成績，但問題還很多。

首先是挂車數量還不夠多，特別是除了公路運輸系統以外，省內各工礦企業和其他非專業運輸系統的汽車大部份還沒有實行拖挂，就是有很大一部份運輸潛力還沒有發揮，必須於今年全面推行列車化。

其次是挂車質量還不夠好，其中主要是一批噸位較小的挂車沒有安裝制動器，因而影響行駛安全，常生事故。我們於去年四月份曾公布了一個“挂車製造的基本設計條件”，後來又根據交通部南昌挂車製造現場會議所總結的經驗加以修改，今后在挂車製造上還要認真貫徹。

再次是挂車的使用問題，效率不高。一方面要大力改进挂車的調度管理，貫徹五定，試行編組办法，充分發揮挂車的效用；另一方面要提高汽車列車的駕駛水平。我們編有“汽車列車駕駛工作法”作为駕駛員的學習資料，已要各運輸單位布置學習。

为了提高汽車列車運輸的水平，繼續改进裝卸工作，改善道路，加强保修，加强科学研究，都是今年內的重要任务。

去年溫州汽車列車化現場會議認為必須使列車化不斷巩固提高，必須加强挂車的制造和使用，提出了六項要求：

- (1) 段段能制造。每一運輸段都能自己制造裝配挂車。
- (2) 輛輛能使用。每一輛挂車都符合一定的質量要求，减少損坏。
- (3) 站站会保养。每一車站能对汽車和挂車进行必要的保养和檢修。
- (4) 車車有指标。每一列車每一时期內都有規定的生产指标。
- (5) 人人会掌握。每一职工要掌握列車運輸的有关事项。
- (6) 物物能裝运。任何貨物都可用挂車裝运。

今年准备大力貫徹上述要求。

烟台定时運輸的經驗

山东省烟台汽車運輸分公司

烟台汽車運輸分公司全体职工，在党的领导下，通过偉大的整風運動，在运行作業計劃的基础上，由于得到各领导机关的大力支持和具体帮助，創造性的实行了定时運輸。实践証明，这一經驗方向是肯定的，它具有带动一切工作共同提高的优越性。

关于定时運輸推行的意义和方法等方面的問題，茲介紹一些經驗与体会如下：

企业概况

烟台汽車運輸分公司当前担负着东至荣成石島、西至濰县、南至萊阳的十个县两个市的客貨運輸任务。營業区域内有威海、烟台、龍口、石島、張家埠等十个大小港口，有789个貨运点，有客貨營運綫路47条，全长3,450公里，其中客車綫路37条，全长2,281公里。另外还有可以通行汽車的乡支附路256公里。