

105037

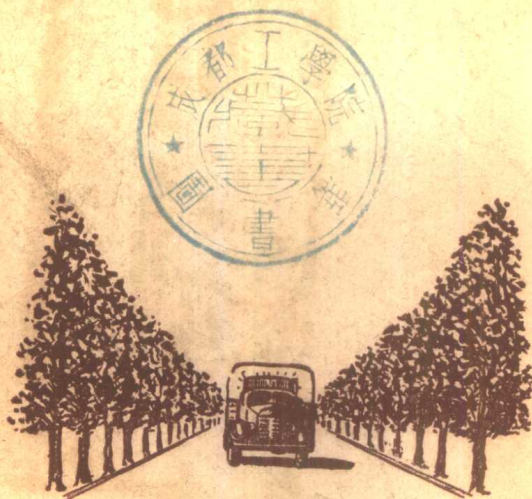
基本館藏

全國交通先進經驗彙編

公路部分第三分冊

公路運輸經營管理經驗

中華人民共和國交通部編



人民交通出版社

22
0

403122

00370 步 105037

40312

全國交通先進經驗彙編

公路部分第三分冊

公路運輸經營管理經驗

中華人民共和國交通部編



人民交通出版社

551806

5000

全国交通先进經驗彙編公路部分共分四冊，本書為第三分冊，彙集了1956年全国交通先進生產者代表會議上所交流的有關汽車運輸經營管理方面的主要先進經驗，包括客貨運、站務、行車、裝卸等，可供汽車運輸工作人員學習參考。

統一書號：15044·1163-京

全國交通先進經驗彙編

公路部分第三分冊

公路運輸經營管理經驗

中華人民共和國交通部編

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

新華書店發行

北京市印刷一廠排版

公私合營慈成印刷工廠印刷

1956年11月北京第一版 1956年11月北京第一次印刷

開本：787×1092¹/₃₂ 印張：2¹/₂張

全書：60,000字 印數：1—4,200冊

定價(9)：0.28元

(北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號)

目 录

一	江苏省公路运输管理局办理旅客联运的经验·····	2
二	泉州客运站站务工作经验·····	9
三	蘆台运输站的工作经验·····	15
四	哈尔滨市运输公司推行“统一送货”办法初步经验···	21
五	康平县运输站组织“三角运输结合合同”的经验·····	27
六	北京市运输管理局经济调查的经验·····	34
七	业务员刘宝田的工作经验·····	44
八	业务员孙永琪的工作经验·····	46
九	江山运输处推行“挖掘事故根源”的经验·····	49
十	江山运输处第三行车小组的工作经验·····	57
十一	衡陽总站第十三车队的工作经验·····	59
十二	李仲良改进装卸管理的经验·····	65
十三	刘炳岐装卸小组的工作经验·····	69
十四	售票员張德香的工作经验·····	70
十五	售票员李瑞弟的工作经验·····	75

一 江苏省公路运输管理局办理 旅客联运的经验

江苏省在办理旅客联运以前，由于各种交通工具缺乏相互联系，到开时间互不衔接，旅客在旅途中换乘一种交通工具，就要购票一次，非但麻烦，并且担心买不着票，在车站码头购票拥挤时，还常有脱船脱车的情况。为了便利行旅，自1950年起先后办理了与其他交通工具的旅客联运业务。

到目前为止，该省与其他交通工具已办理旅客联运的公路联运线计有 16 条，包括晴雨通车路线和土路通车路线；共有公路联运站 97 个。联运种类有：

1. 汽车与火车（包括轮渡和人力车的中转接运）；
2. 汽车与轮船（江轮、内河轮船）；
3. 汽车与定班木船；
4. 风景区游览联运（包括火车、汽车、轮渡、饭券、公园门票）；
5. 省际汽车联运。

参加联运的工具具有汽车、火车、江轮、内河汽轮、渡轮、机帆船、定班木船、人力车、板车等九种。

怎样办理旅客联运

六年以来该省旅客联运业务逐年发展。其中经由镇江与铁路的联运，对大江南北旅客的往返，非常方便。此项联运工作因结合多种交通工具，所以比较复杂，兹将办理方法叙述如

下：

1. 分別簽訂公約——六圩汽車站濱臨長江北岸，與鎮江隔江相對，自鎮江碼頭至火車站距離 2 公里，故需結合着汽車、輪渡、人力車或板車和火車的四种交通工具联运。其步驟系先與鎮江港務局簽訂联运合約，並組織人員在鎮江江邊碼頭設站售票，辦理汽車與輪渡的联运，再與上海鐵路局簽訂联运合約。同時為了做好銜接輪渡至火車站的中轉工作，並與六圩、鎮江搬運工會訂立了搬運行包合約及人力車接運联运旅客合約。至此，在旅客联运方面，已做到汽車接輪渡，輪渡接人力車，人力車接火車的联运工作；在行李包裹方面已做到汽車至六圩卸下，搬上輪渡，卸下輪渡，搬上板車，接運至鎮江火車站的中轉联运工作。

2. 組織學習——由於各个联运單位的規章制度并不相同，故與鐵路辦理联运之前，先抽調干部至火車站學習鐵路客運規章、客票行包運价遞遠遞減的計算方法、作業程序及交接手續等。鐵路車站亦指定專人給予講解。學習結束後，將學習的材料加以系統的整理，印發各車站，並由參加學習的人員再向其他站務人員講授，使公路站務人員熟悉鐵路客運規章和手續。

3. 建立联系預報制度——為了加強中轉地點的联系起見，在鎮江火車站設立服務站，在鎮江輪渡碼頭設立江邊車站。掌握联票人數，每班以電話分別向鎮江火車站與六圩汽車站預報，以便事先調派車輛使雙方車站能事先做好準備。

4. 联运運費的結算——有關與鐵路結算事宜系由汽車公司與鐵路局每日直接結算。在結算時，联运票价中所包括的汽車、輪渡、人力車或行包所需板車和中轉裝卸運費，均以公路為結算對象，合併在公路部分運价內，另由公路方面再向各該單位結算。結算輪渡運費及中轉地搬運裝卸費，由联接地鎮江

江边站，根据各联运站报送的联运营收日报所列各該工具应得運費金額，逐日填制結算日报并与港务局及搬运工会分別結算。与人力車工人結算運費，系另發人力車票。凡由鐵路至公路的联票，由鎮江服务站在鎮江火車站出口处所設服务亭，照料出站联运旅客，憑联票發給人力車票，并随即在联票上加蓋“人力車票已發”戳記。公路至鐵路的联票由公路联运站發售时，連同人力車票發給旅客，每一人力車工人运送旅客后所收得之人力車票于当日向鎮江江边站結算。

应注意的几个問題

1. 加强思想教育，明确为旅客服务的观念——办理联运業務，要与各个联运單位發生結算工作，要熟悉各个联运單位業務規章，要与各个联运單位經常發生联系及解决業務上的具体問題。因此，在办理之前，必須解决干部思想中的怕麻煩和無所謂思想，即認為搭乘汽車的旅客总会来搭乘，办不办沒有多大关系，以及怕办理了鐵路联运会影响与鐵路同一訖点的一段長距离公路業務的本位思想。

2. 組織干部學習有关業務規章——學習的方法，除采取組織人員向鐵路站作短期學習外，主要的靠內部互助學習。把各站逐日發生的錯誤，定期通知站或編成業務問答測驗各站，或通过每月的站务會議，相互糾正。

3. 采取由点到面，由簡到繁，逐步推广的方法——办理联运業務是采取稳步發展的方針和步驟的：

1) 在联运工具方面，如楊州地区是首先汽車与輪渡办理联运，有了基础后，再組織人力車、板車与鐵路办理联运；

2) 在联运站方面，开始選擇几个主要县市旅客較多、設備較好的車站先办联运，吸取經驗，并視客觀需要，陸續增办；

3)在發售联票方面，起先仅限于联运站出售，以后扩展到联运旅客較少的非联运站；即讓非联运站向前一联运站領取部分联票，連同本站至联运站的汽車票一併出售；这样在沒有办理联运的地区，亦可購到联票；

4)在联运業務范圍方面，因为發售旅客联票比較簡單，但行包方面，由于各种工具的計費規定不同，且須临时計算，而各工具間裝卸、遞交手續較繁，故采取先办旅客联运后办行李、包裹联运。

4.各种工具要密切配合，运行時間要相互啣接——在联运中如果其中有一种工具能量与运行時間不能配合，或各种工具的啣接時間过于短促，使旅客沒有足够的時間赶上接运工具，那么脫船脫車現象仍易發生，仍然不能达到便利旅客的目的。如某次邵伯到六圩的头班汽車規定啣接六圩开鎮江的第二班輪渡，恰巧途中开桥放船，汽車不能通过，耽擱20分鐘，結果到了六圩，輪渡开出了，影响了赶鎮江开出的上午11点多鐘的宁滬火車。虽然所持联票搭乘下班火車仍屬有效，但全車旅客对六圩車站群起責难，要六圩車站賠償迟延損失。因此各个联运單位的工具配备必須密切配合，行車時間必須啣接，人数預报等必須及时交換联系。

如何解决联运中遇到的問題

1.建立联运單位的會議制度，相互檢查工作，改进工作——多种工具組成的旅客联运在業務上、制度上、結算上、調度上往往不能步調一致，通过建立每月联运例会，相互交換意見，互相改进工作。

2.在客多情況下汽車輪渡的配合，發揮相互調節作用——春节假日旅客拥挤，特別是短途旅客众多，为了作好汽車的合

理調度，突击完成繁重的任务，联运輪渡提早加班，使汽車將短途旅客先行运走，再利用短途返回的汽車运送長途旅客。由于汽車輪渡相互配合起了時間的調节作用，使运量与运能得到平衡，加速了工具的周轉，达到及时輸送旅客。

3. 开行夜班客車，啣接江輪运输——与江輪办理的联运，一度由于江輪改用一艘往返行駛，在联接站中轉時間适为早晨，汽車無法当天赶上，旅客必須延至次日方能搭乘，時間、經濟都受損失。在这一情况下，該局根据公路条件与行車安全的原则，开行了夜班客車，將联运旅客适时运抵联接站，啣接上江輪开行的時間，解决了汽車不能啣接江輪的問題。

4. 联票不限額，滿足旅客需要，發揮工具效能——該省与鐵路办理联运，在票額及發售時間上是沒有限制的。如联运旅客众多，則加班运送；如虽可加班运送，但預計当天不能到达目的地，或联运旅客很少时，即动員旅客登記次日头班車优先搭乘。在与江輪办理联运中，最初公路联运站限額發售江輪联票，以致甲站旅客不多时，規定票額就卖不完，而乙站旅客多，票額不够卖，不但影响了有些旅客买不到联票，而且形成运力的浪費。發現了以上情况后，立即与輪船公司联系研究取消限額，加强中轉站的人数預报，适当地調动车輛，便利了旅客，也發展了業務。

5. 改进售票方法，便利旅客購票——办理联运后，固然使旅客得到很多便利，但由于固定在車站規定時間發售客票，以及某些汽車距离市区及船埠碼頭甚远，旅客購票仍感不便，甚至有深夜来汽車站候購联票的。自实行車站流水售票，預售五日以内客票，在碼頭旅館的集中处分点售票，例假日下厂售票和電話訂購、送票上門等办法以来，不仅便利了旅客購票，并改善了車站秩序。

6. 土路面举办联运——土路行車路綫，遇雨不能通行，無法直接与鐵路办理联运。該省个别土路系通过必經的已与鐵路办理联运的晴雨通車路綫，用換票的方式發售联票；即土路旅客到达晴雨通車路綫的起点站后，憑票調換正式鐵路联票。但此种方式，仅限于土路前往鐵路的單方向，至鐵路往土路方面，尙待进一步研究解决。至于土路与晴雨通車路綫办理公路联运，一方面須向旅客宣傳說明，另一方面須双方建立密切联系制度，將土路車輛通阻情况及时通知晴雨通車路綫的联运站。如遇雨天即停售联票，如联票已售出，到达土路因雨停駛，由被阻車站負責向旅客耐心解釋，办理退票或簽證順延。

几 点 体 会

1. 便利旅客——由于联运工具到开時間互相銜接，調度配合，使旅客縮短了旅行日程，节省了旅行費用，旅行前有了時間費用的預計，不必深夜排队購票，不須顧慮中途脫車脫船。如淮陰至上海四百多公里路程，一次購票搭乘四种工具，当天即可到达。因此，联运業務具备着經濟、迅速、便利的优点。

2. 联运工具的配合——联运以后，促使各个联运工具部門及工作同志有了一个共同責任的观点。在那一段工具範圍內，就由那一个工具單位負責。明确分工，督促了各个联运工具的密切結合，共同完成联运任务，組成了一个整体的运输網。

3. 組織客源——交通愈便利，能使旅客愈滿意，旅客就乐于使用；反之，則繞道分散。根据該省已办理联运各單位的旅客增長情况：以与鐵路办理联运較多的揚州分公司为例，如以1952年輸送联票与非联票人数各为100，則1953年輸送非联票人数为102，联票人数为245；1954年非联票人数为132，联票人数为328；1955年非联票人数为148，联票人数为249。

除 1955 年增加幅度較 1954 年增加幅度略少，系受鐵路增价及鐵路与內河办理联运以致影响汽車的联运外，均系逐年增長。另外以与江輪办理联运較多的南通分公司为例，也有类似情况，1955 年的非联运人数增至 103，而联运人数更增至 334。充分証明了办理联运是扩展業務和組織旅客的主要方法之一，也是保証完成国家运输計劃的積極因素。汽車为火車、輪船和其他联运工具組織了一定旅客；同样，其他运输工具也为汽車組織了一定的旅客。双方为掌握旅客流向、流量創造条件。

4. 組織民間运输工具——由于民間工具組織分散，成員复杂，因此在联运过程中，發生了很多問題。初則不願参加联运，因为联运車資有了規定限制，不能随便抬高。联运以后，發生一輛人力車坐兩張联票，晚上用板車拉联票，甚至先拉給現錢的旅客，迟拉联票旅客；認為联票旅客跑不了，以致在旅客众多的时候，不同意調其他地区的人力車参加突击輸送。数年以來，在当地主管部門的支持下，不断地进行說服教育，加强管理，各方面已有了进步。因此組織民間工具联运，要賴当地党政的大力支持。

5. 構成运输整体——联运工作深深体现出公路运输是整个运输網中的一个組成部分，有与其他各种交通工具相互依存的不可分割性。汽車与其他交通工具办理旅客联运，对工具本身來說，它是运输的分工；就运输性質來說，它是一种直达运输（即負責將旅客送到目的地）。通过联运，各种运输工具可以結合起来，客源与工具可以有計劃地配合，运输可以有节奏地进行。

二 泉州客運站站務工作經驗

福建省運輸局泉州客運站位處人口稠密的晉江專區。該區素有僑胞故鄉之稱，西鄰山區，東濱港灣，南通漳廈，北達福州，四圍農林、菓木、漁業物產豐富，來往旅客眾多，形成一個旅客集散中心。幾年來該站客運業務的發展是迅速的，1952年每天只有18班班車進出，營運里程為775公里。由於各級黨政機關的大力支持和正確領導以及職工同志為旅客服務的热情和努力，圍繞該站四周已建立起一個四通八達的公路汽車旅客運輸網，營運里程比1952年增加了400%以上，每天開出、到達和過站的班車亦增加到72班次。1955年全年進出站旅客有838,307人，平均每天往返輸送旅客2000人左右。

目前該站運行的客車計35輛，其中23輛編排了班車運行圖、8輛為機動車，2輛固定廈門市區行駛，2輛為大中修輪換。全站工作人員計辦理行車4人（包括正副站長），行李4人，票務4人，短途區間車隨車售票員5人，查票員1人，裝卸工4人。該站在1955年一年中，不斷地克服人力和運力上不足的困難，保證了春節大批旅客運輸、暑期學生運輸和人數眾多的支前民工運輸任務的完成。在緊張的、日益增長的旅客運送工作過程中，發揮了群眾集體力量和智慧，改進了站務工作，端正為旅客服務的態度，勝利地超額完成了全年客運計劃運輸任務。現在將該站1955年站務工作經驗，摘要介紹如后。

怎樣爭取超額完成全年運輸計劃

該站1955年計劃運量423,324人，實績完成488,693人，完成計劃115.44%；計劃周轉量19,290,194人公里，實績完

成 21,589,464 人公里，完成計劃 111.9%，比 1952 年增加 400%。該站全年計劃運量的超額完成並不偶然，其間曾進行了一連串的有效措施，主要是：

1. 增開新綫——在繁榮僑鄉經濟，支援農業合作化，巩固海防和改善人民物質文化生活水平的前提下，根据当地群众意見，先后开辟了泉州至洪瀨、梅山、崇武、南安等區間班車。泉洪綫是泉州到洪瀨通往僑鄉詩山、溪尾、永春，銜接閩西山區的交通動脈，过去沒有汽車運輸，洪瀨地區的土特產以及人民需要的百貨日用品不能及時供應，依靠溪流用木帆船運載，27 公里要 3 天才能到達，旅客步行要 1 天，乘載客自行車運价要 1.6 元，載貨每百市斤要 1.5 元，上下坡又很危險。通車以後全程一小時可到，車票只要 0.85 元，載貨每百市斤只要 0.4 元，所化費用就比以前降低了 60~80%。該綫附近華僑投資創辦的公私合營泉州糖廠產品和原料，很快獲得了輸送、供應上的便利。洪瀨班車通行不久，由于群眾的需要，延伸到梅山，梅山附近各鄉村當天就能吃到沿海送來的鮮魚。該地芙蓉鄉國光中學庄梓樹同志向車站來信說：“由于你們把班車通到梅山，全校上千師生的伙食都有了改善，開會、進城都節省了許多時間，這是人民交通給予我們的便利。”泉崇綫的开辟，便利了海防駐軍的交通，崇武附近的鮮魚，當天可以運達泉州轉運晉江專區各县，運費亦比以前用落后工具減低一半。

2. 做好客源調查和組織——該站平日對於客源調查和組織工作做得較為經常和認真，主要是依靠当地黨政機構協助和与兄弟站點密切配合，隨時了解客源的流時、流向、流量。遇到季節性運輸時，及時派出外勤組主動联系；在大批旅客到來時，能按預定計劃調車供應，減少空駛損失。如在 1955 年春節，由于事先客源有了組織，利用回泉州班車从同安、馬巷、

集美、千金庙、廈門等地分別帶回旅客 7,000 人。又在泉州至惠安段區間綫上，摸清旅客流时、流量，自 1 月 16 日至 23 日 8 天中，往返輸送 13,625 人。在暑期輸送考生时，由于事先主动向專区文教科及泉州考区办事处联系，在二天半內輸送各地考生 1,022 人，获得考区办事处書面表揚；同时还抽出运力，完成支前民工和移民 2,280 人。該站为了适应农业合作化运动，便利农民兄弟乘車，所有短途班車均采取多点停靠和車上售票办法，并在各綫班車通过的主要村鎮，添設魁斗、湖头、石井、蓮河等 19 个代办站，从而增加了客流，提高了实載率。

3. 执行计划运输，推行班車运行圖——該站計有長短途班車路綫 16 条，1954 年泉州至惠安、崇武等五条短途路綫未排圖运行，車輛潛力不能充分發揮。1955 年采用長短途銜接循环行駛后，已全部納入计划，与未排圖前比較，可以节省客車 8 輛。各項运输指标亦有提高，实載率 78.86%，比 1954 年提高了 14.41%，車吨月产量 3,889.21 吨公里，比 1954 年提高 38.81%，并且在全年中还抽出运力，担任加班 413 車次，包車 274 車次。在运输任务繁忙时，提出“換人不換車”、“人停車不停”口号，以双班駕駛，日夜交叉等行車方法，發掘車輛潛力，克服运力不足的困难。

怎样为旅客户服务

1. 推广电话定購車票——全年通过电话定購車票的旅客有 16,500 人，电话購票訂約戶数由 11 戶增至 35 戶，并由市区伸开离城 20 华里。自电话訂購車票工作开始后，大大的簡化了旅客購票手續，过去买一張車票要往返跑 2 小时，现在通一个电话就行了。晉江地委会行政科同志說：“自电话購票实行后，

免得再指定專人跑車站購票，逢到省里开会，就可以根据各地报到人数，向車站联系定票。”华侨服务社蔡經理对电话購票也很滿意，他說：“和車站訂立了电话定票联系合約，便利了侨胞乘車，消除了以往怕購不到車票的顧慮。”

2. 办理長途护送老幼旅客業務——为扩大替旅客服务范围，便利單身小孩及平日少出門的老年軍烈屬長途旅行，該站联系兄弟車站，办理長途免費护送老幼旅客業務。通过張貼託运須知和扩音器宣傳，采取“站站交接，段段护送”的办法，全年接受委託护送至广东、福州等地老幼旅客 50 余人，均平安到达目的地。泉州市医师柳国烈当他的的小女孩平安护送到莆田后来信表示說：“只有人民交通，才能这样周到地为老百姓服务。”

3. 設立小件物品免費寄存处——該站为便利隨身携帶零星杂物的旅客到站候車，还設立了小件物品临时免費寄存处，旅客們在上車前可以將小件行李或包裹交給寄存处保管，自己就可以很輕松的在站上看書報。很多归国华侨反映說：“人民政府处处都在为人民着想。”

4. 重視人民来信，及时处理答复——全年共收到人民来信和旅客意見 103 件，均及时研究答复。該站对旅客意見是非常重視的，如旅客提出車站应設立圖書閱覽室，当即联系新华書店在站設立服务处；又如旅客提出候車室标語写得太潦草，不够大众化，站上立即接受意見重行調換。旅客在站上遺失物件亦能尽力协助追查。如 0251 部队刘根生和永安專区合作总社孙希耀同志在站遺失物件，立即协助追查归还，获得旅客来信表揚。

5. 設立較完整的旅客問詢处——指定專人解答旅客有关行車詢問，并备有鐵路、水路、公路里程、票价班車班次时刻等

資料，隨時指導旅客乘車。詢問處的設立，對遠道而來的家屬們幫助很大，他（她）們大多數人地生疏，方言不通，經過詢問處的幫助、指導，都能很快的找到自己的親人。

6. 舉辦特約旅社和食堂——該站鑒於往來旅客眾多，如沒有一個比較清潔衛生而又接近車站的食宿處，旅客是很感到不便的。經主動爭取並依靠當地政府的協助，在車站附近新建大眾服務社，辦理旅客特約旅社和食堂，解決了行旅膳宿困難。

站務工作上的改進

1. 實行連帶上班制和流水售票法——工作效率有了提高：

1) 每天 24 小時中旅客到站都能購到車票和辦理行李包裹託運手續；2) 由於實行連帶上班制，調整了原有勞動組織，站務工作根據業務範圍，劃分詢問、售票、行車、行李四組，每組配備一定人員分班輪值，定時工作，規定交接班制度，基本上消除站務無人負責現象；3) 作息時間均衡，克服了忙閑不均的缺點；4) 明確分工，提高了工作熟練程度，一般差錯亦逐漸減少。該站在第三季度前每月平均發生差錯 16 次，至第四季度一共只發生差錯 14 次；5) 由於流水售票法的推動，還實行了預售車票和團體旅行送票法。

2. 制訂售票公約和託運公約——將所訂公約張貼在票房和行李房窗口與旅客群眾見面，請群眾監督。售票員和行李員在公約的推動和鼓勵下，均加強了工作責任感。對公約內容還定期檢查，在站務會議上，互相提出批評和表揚。由於互相監督、勉勵，對旅客服務態度大有改善，態度生硬，粗枝大葉的工作作風，基本上消滅。

3. 設立各綫班車客座揭示牌——把各綫班車開行時間、車座號位、出車情況，填寫在玻璃揭示牌上，使旅客進站後能自

行参考，簡省了問訊。

4. 建立票証与票签复核制度——售票人員在開車前15分鐘將所售票証与票签（对号入座檢查單）进行核对，通过这最后一次核对工作，可以及时糾正重号、錯乘等錯誤，提高了工作質量。

5. 逐日填計运量日曆生产进度表——由站上預制运量日曆生产进度表一分張貼站內，把每日完成的运量实績和計劃运量相对照，使全站职工明了生产进度，做到心中有数，在努力組織客源，爭取提高实載率上起到推动作用。

6. 实行客班車分綫定位停放法——該站現有停車站只能同时容納四輛客車，但是行駛班車班次甚密，間隔時間短促，如果同时將各綫班車开进停車站，旅客上車就难以識別。因此实行客班車分綫定位停放法，不但解决了停車場狹小的困难，而且能使行李包裹裝車不致錯乱，旅客上下車有秩序，还可以以少数人来管理多数車輛进出，提高了工作效率。

7. 进行排队剪票領队上車工作法——旅客上車先按各綫班車开行時間先后，預先由扩音器通知旅客准备。按“地綫”號碼整队剪票，領队上車。坐位在后面的排在前面，使旅客上車有秩序；入座时不致先后顛倒挤軋，并便于及时糾正隨身攜帶超重行李上車。

8. 行李房实行按綫堆放工作法——目前該站由于客运業務的增加，行李託运数量日增，行李房狹小，为避免各綫行李發还时錯誤，实行了分綫堆放法，簡化裝卸行李手續，避免差錯。

政治工作的加强

該站1955年站务管理工作，在全省範圍內是做得比較有