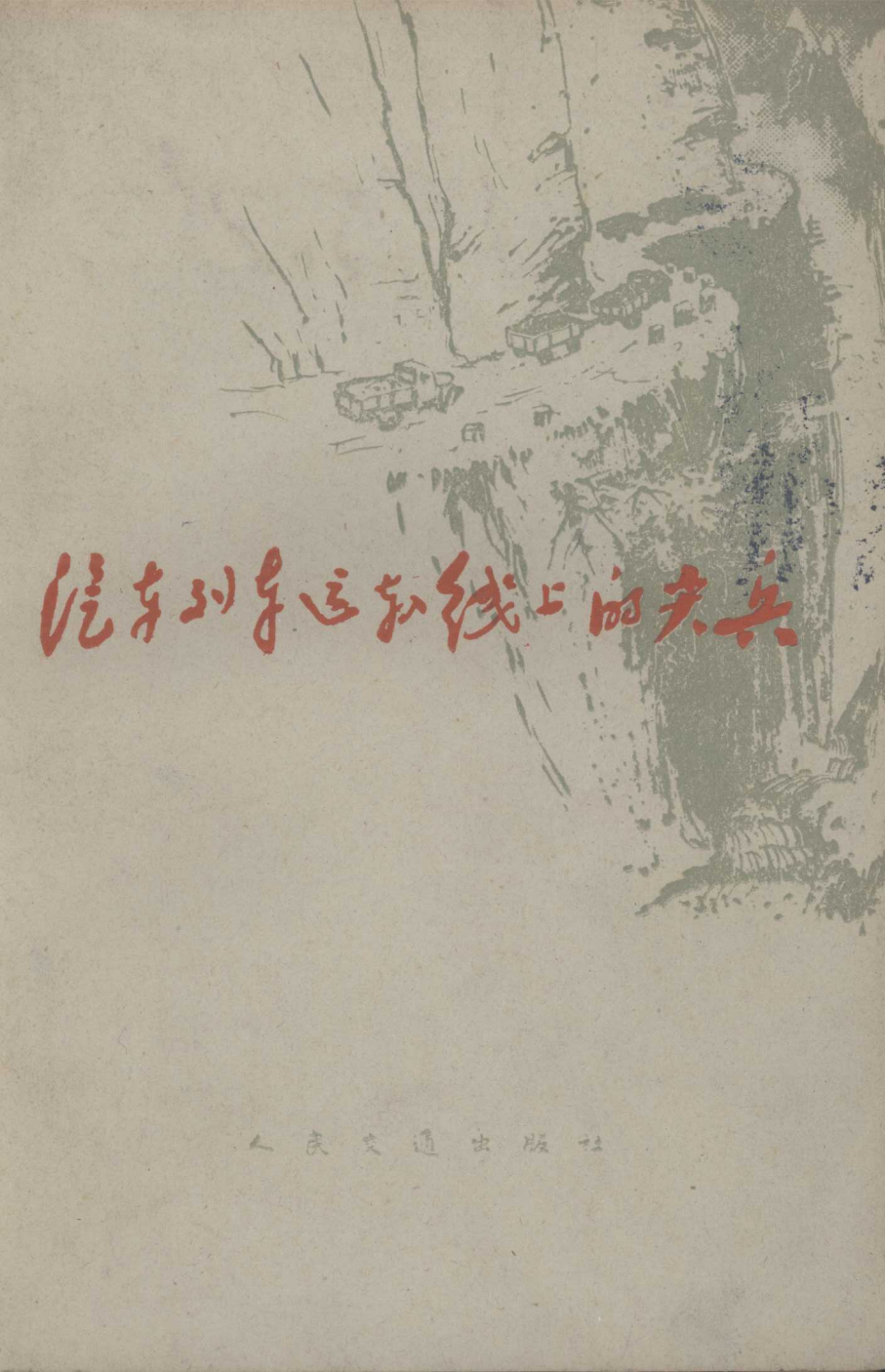




汽车列车运输线上的尖兵

人民交通出版社

汽車列車運輸綫上的尖兵

人民交通出版社

內 容 提 要

这本小册子收集了十篇通訊和特寫，描述汽車駕駛員同志們在汽車運輸列車化運動中的先進事跡，描述他們如何創造性地克服困難，完成運輸任務。此書可供公路運輸部門廣大職工閱讀。

汽車列車運輸綫上的尖兵

*

人民交通出版社編輯出版

(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號

新 華 書 店 發 行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1959年8月北京第一版 1959年8月北京第一次印刷

開本：787×1092毫米 印張：1²/₂張插頁2

全書：39,000字 印數：1—600冊

統一書號：10044·10016

定價(8)：0.20元

目 录

編者的話

- 高原运输的日日夜夜 胡吉六 姚志能(3)
- 出色的汽车列车驾驶员——邵鹏 浙江省交通报(7)
- 林海中的运输英雄 刘振声(18)
- 云贵高原上的“姑娘车” 陈渭庚(21)
- 运输线上的尖兵——段凤喜 李树森(24)
- 边疆上的列车驾驶员陶春明 韦胜章(29)
- 英雄驰骋大巴山 张学愚 雷泽勋(36)
- 驾驶员李世岩 马宗援(41)
- 先行战士黄步云 方德(48)
- 福建省汽车列车运输线上的一面红旗 施农 林成忠(51)

編 者 的 話

1958年大跃进以来，公路运输綫上展开了轟轟烈烈的汽車列車化运动，并取得了輝煌的胜利，运动中涌现出无数可歌可頌的优秀人物和先进事迹。无论在平原或高地，在北方或南方，在边疆或内地，千万个汽車駕駛員，在党的领导和鼓舞下，冲破思想上和技术上的阻碍和困难，摸索着汽車列車的駕駛技术，积极拖帶挂車，大大提高了运输效率，为祖国社会主义建设和保证城乡物资供应立下了大功。

这本小册子共收集了十篇关于这方面的通讯和特写，其中一部分系选自各地报刊。我们的愿望是通过这些片段介绍，反映汽車列車化运动中的一些先进人物和事迹。

由于材料不全，又限于編輯水平，这本小册子的内容上有不够全面之处，尚希讀者批評指正。

人民交通出版社

1959年6月

高原运输的日日夜夜

胡吉六 姚志能

当你登上康藏高原的山巔，俯瞰汹涌澎湃的大渡河，眼望耸入云际的群峰，层层山顶戴着雪帽，有如万顷波涛；当霞光染上山峰的时候，眼前又涌起一望无边的金浪。說声变，万丈深谷，云雾升起，一转眼又是风雪冰雹的世界……真是“江山如此多娇”！

高原的气候，这样多变；高原的道路，这样艰险。可是战斗在康藏高原的运输工人，却是这样迷恋着这片丛山峻岭。他们日日夜夜駕駛汽車翻雪山，跨冰谷，越草地，把祖国的内地和边疆联系在一起。在风雪交加的夜晚，車灯透过二郎山、折多山的浓雾，把支援边区的物资和亲人的慰问，送进高原；在雪后的清晨，車队的马达声最先将高原唤醒，满载矿石，翻过二郎山，直奔川西平原……

在高原运输线上，我们会见了一位名叫何应宽的 青年司机。他今年才二十二岁，从十六岁起，就和康藏高原建立了深厚的感情。每当车子在山上停下来，他就躺在冰雪上修理。车子一到终点站，他又成了装卸工人。当支援钢铁的任务十分紧急，汽車不够用时，他又大胆的提出了一个倡议：要在川藏公路上试带挂车。

有些人摇头說：“这里是世界屋脊呀！拖带挂车，这不是拿生命开玩笑。”

“再危險也要試驗，鋼鐵任務一定要完成。”何應寬堅持着自己的意見。

黨支持了青年人的倡議。雅安運輸公司支部書記王建富親自出馬與何應寬一道試驗，掛好掛車，裝足九噸物資，從雅安出發，駛過飛仙關、黑豬關和紫石關，奔向二郎山，爬上一座萬丈削壁的山岩。他們抬頭一看，山頂雲霧瀰漫，森林發出呼嘯；下面是深不見底的山谷，洪水沖激着岩石，發出轟然巨響。公路沿着削壁上的急彎，轉到山后。平常單車開到這裡，也要提心吊膽。今天又拖着掛車，一不小心，就會連人帶車，滾下山岩。何應寬看看支書，在支書的鼓勵下，小何想到這次試驗，关系到支援鋼鐵任務的成敗，便鼓起勇氣，沿着懸岩削壁，盤旋而上，翻過二郎山，到達滄定，然後跨過大渡河，沿着河谷向上，來到瓦斯溝。瓦斯溝，比二郎山更加險峻，兩邊是連綿不斷的高山，直插雲霄，中間只露出一綫藍天。公路依着山勢，盤旋直上。何應寬小心謹慎，鼓着勇氣，駛過危險地帶，車子又繼續前進，沿路的人都在驚嘆司機的好本領。

當車子到達康定的時候，藏胞載歌載舞，把拖車圍起來，高興地喊：“鐵牦牛牽來了娃娃”。兄弟民族的热情更加鼓舞了他們試驗拖車的雄心，他們繼續向四千公尺高的折多山前進。車到山腰，風雨冰雹迎面襲來，車子在陡削的山坡上喘着氣，上不去。支書與何應寬便給車輪帶上鐵鏈子，穿過風雨冰雹前進，試驗終於成功了。從此在這號稱世界屋脊的康藏高原上，滿載焦煤矿石的拖車，在雪山上盤旋，在雲彩上面飛馳，勝利地完成支援鋼鐵生產的運輸任務。

與何應寬同組的四位青年，都是生龍活虎的小伙子。為了趕運矿石，當天送礦到成都後，又趁晚上泥巴山霧小，連夜趕到礦區。一天夜里剛睡下不久，從雅安泗坪鐵廠打來電話，高

爐缺矿石要求支援。五个小伙子馬上从床上起来，駕着五輛車冲进高原的雪夜。这个小組的駕駛員，就是以这样的冲天干劲，在1月份每輛車都創造万吨公里的新紀錄，贏得了青年万里紅旗小組的称号。

青年人干劲冲天，老年人也不甘示弱，和青年組同一車队的有八位老工人，他們以前有的和小伙子还是师徒关系，如今成了竞赛的对手。为了赶运矿石，八員老将担任了搶修汽車的任务。一連几天几夜，不肯离开車場。經過支部書記再三劝阻，他們才去休息。可是到半夜，从高原回来的汽車一响，老工人又赶到車場来了。在今年2月評选先进生产者时，八員老将每人都获得了一面紅旗。

高原的气候，給运输帶來了极大的困难。眼前是大好晴天，一片云雾过来，接着便是雨雪冰雹。終年坚守在高原上的养路工人，每当风雪来临时，他們便离开道班房，与风雪搏斗。这里記下的是高原千百个夜晚中一个极平常的夜晚：山洪把便桥冲垮了，路基冲坏了，一个車队困在山腰。养路工人楊符高和他的战友立即在风雨中搶修。他們的手冻麻了，嘴冻紫了，仍旧咬着牙搶修。在这些英雄面前，公路又通行无阻了。楊符高望着滿載物資的車队沿着修好的公路，繞过山岩，駛向康藏高原时，脸上露出笑容，两脚一軟，坐在泥上。这时才想起整整一天沒有吃飯了。战友們把他送到附近老乡家里暖暖身子；天刚亮，他又最先来到这里培修公路。当天，一队一队的汽車，沿着平坦的公路，駛向矿山，开往工厂，直馳工地……

現在，川西平原正是鳥語花香的时候，康藏高原还是千里冰封万里雪飘的景象。在二郎山上，我們見到一位司机把一束桃花插在挡风窗前，駕駛室里，端正的挂着毛主席象，挂着天安門全景。每天，当他看着領袖慈祥的笑容，想着祖国的首

都，便从心眼里感到无比温暖，正是这种热爱党、热爱祖国的深厚感情，鼓舞着他们不分日夜，不分春夏秋冬，驾驶汽车，驶向高原顶峰，驶在时间前面！



出色的汽車列車駕駛員——邵 鵬

傍晚，社員們都收工回家了，公路兩旁村莊和山色罩上了一層濃濃的暮煙，一輛滿載着十四噸半物資的汽車列車，正沿着迂迴曲折的杭屯公路（浙江杭州至安徽屯溪）向西奔馳。

杭屯公路有一段幽嶺關，地勢十分險要，真是山中有山、嶺上有嶺，汽車列車行駛到這裡，慢慢地向峰巒間爬行着。夜霧從四面八方漫淹過來，整個山嶺霎時成了混混沌沌的一片，車燈已失去了效能，只有那盞橙黃色的防霧燈照着那彎彎曲曲的路面，還能在五公尺以內勉強看清前進的道路。

汽車列車上的駕駛員，面對着這樣的茫茫夜色和高山峻嶺，仍然是那樣鎮靜地操縱着汽車的方向盤，一会儿向左，一会儿向右，變速器一下從頭檔換到二檔、三檔，一下又從三檔調到二檔、一档，掌握得那樣自然熟練，無論是上坡、下坡、轉彎還是交會，看來是那麼峻險，但他都是那樣的沉着和自然，有条不紊地駕駛着他那匹‘俊馬’繞過絕岩，越過高坡。

駕駛這輛汽車列車的駕駛員，就是浙江省第一個五年計劃的先進生產者，1955年獲得全國公路運輸二等先進生產者稱號的邵鵬同志。在1958年大躍進的一年中，他又作出了出色的成績，被評為浙江省社會主義建設積極分子。

邵鵬同志是浙江省杭州區公路運輸局的貨車駕駛員，在第一個五年計劃期間，他的完好車率平均達到91.62%，比全局的平均指標高10.31%；車日行程平均172公里，比全局的平均指標高15.68%；車噸年產量44537噸公里，比全局的平均指標高

73.33%；他所使用的25只輪胎，就有24只的行駛里程超过定額，給国家节省3000余元，可以买十只新輪胎；节省汽油3960公升，为国家节省29701元；五年来还节省保修材料費24783元。1958年，完成了509327吨公里，平均超額30.32%；單車月产破十万大关，最高一个月达到115292吨公里（与沈祖运一同开双班）；完好車率达到99.18%；輪胎使用和节约汽油都是全局最好的。他使用过三批輪胎（其中有国产合成胶輪胎），行駛里程都超过定額，最后一批达到每胎平均75903公里，100%翻新。解放牌汽車每百公里耗油19.6公升，拖挂六吨挂車时平均油耗为每百公里28公升左右。邵鵬同志所以能获得这許多成績，成为一个出色的駕駛員，是有他的发展过程的。

節約汽油的竅門找到了

邵鵬同志開車的經歷并不太长，1947年才开始学习駕駛，解放后給首长开小包車，1952年来到了杭州區公路运输局，駕駛大道奇木炭車，1953年11月調开布拉格汽油車。这是一輛刚从捷克买来的新車子，車子性能很好，就是汽油吃得多，每百公里要耗30多公升汽油，完不成每百公里26公升的定額。他向开9505号布拉格新車的駕駛員問道：“你怎么样？能完成汽油定額嗎？”他所得到的回答是：“这是捷克貨，捷克气候和我国不同，本来就要耗油的，”邵鵬同志半信半疑，既然气候条件不同，为什么有26公升的定額呢？其中一定有道理！

有一次，邵鵬同志出車回来，車子已經在車場里停下来了，他还是按照老習慣，踩了几下油門，发动机“隆隆”的空响了一陣，才放开油門熄了火，走下車来。他跨出駕駛室正想伸手关上車門，那只結实的手伸了一半又停住了，在自己的額角上拍了几下，心里說：呀！我真傻，开了七、八年車子，踩

了七、八年空油門，怎么从来没有想到，这不是白白浪費汽油嗎？一公升汽油这样踩上十几脚不就完了！“从那时起，他停車时不再空踩油門了。这一发现，使他联想到平时汽車轉弯、交会都常常用刹車，刹車后起步就要多踩几下油門，要是遇到交会和轉弯能事前减速滑行过去，这不是可以省油嗎？他把这些想法告訴車队长，車队长說：“对！这是節約汽油的窍门！”这时，他感到对節約汽油开始摸到了門路了。接着他又學習了苏联駕駛員的节油經驗，发现布拉格車那块一直被我們丢弃不用的保温簾布有很大的用处，它可以根据天气冷热随时調整溫度，对节油作用很大。他又閱讀了湖南雪弗兰汽車每百公里耗油22公升的經驗，对照一下自己，觉得有好多地方与他們的操作保养方法不同。他运用了这些先进經驗，几个月后，每百公里耗油量从30多公升降低到20公升左右，因此得了很多的节油奖金。有的駕駛員对他說：“邵鵬同志，你真了不起，节省了这么多汽油，奖金真不少。”这几句平常的話，使他想起了一個問題：“解放前，自己为資本家開車子，受尽了資本家的气，就拿車子出气，汽油用多了心里很高兴；今天我是为祖国为社会主义開車，节省汽油对国家有好处，但拿这許多奖金，怎么講得过去呢？現在看来是汽油的定額太寬了。”这样，他就向領導上提出了修改定額的建議。領導上採納了他的意見，把定額改为每百公里19公升，而他的耗油量很快又下降到17公升，其他同志也达到了19公升左右。有些駕駛員对于修改油耗定額感到不高兴，他們說：“水涨船高，汽油用得再省也沒有定額修改得快。”但邵鵬同志却这样想，沒有先进的定額，不会促使我們去苦心鑽研，反正不費力气超額完成了，还可以得許多奖金，那会进一步去动脑筋呢！到1957年，他駕駛的布拉格汽車，耗油量已經平均降到每百公里15.5公升。

老邵的心思被汽車迷住了！

有一天，邵鵬同志的妻子正忙着做鞋底，邻居老媽媽走过来問道：

“邵师母，你給誰做鞋子呀？”

“这么大的鞋底，还不是老邵的！”她笑嘻嘻地回答着。

“邵师傅这样节省，不买双皮鞋穿穿。”邻居老媽媽一边說一边走近了摸摸鞋底，忽然惊讶地說：“哟！邵师傅整天开汽車在外面跑来跑去的，这样薄的鞋底那会牢呀？”

“老邵呀，你真不知道，他的心思都被汽車迷住了，說什么穿双鞋子也是为了那个汽車！”邵师母如嗔如喜地回答着。

原来邵鵬同志为了节省汽油，開車时总要穿双薄底布鞋。他說：“鞋底厚了，踏油门心中无数，穿双薄布底鞋好像赤脚一样，輕抬緩踏，要多少油就加多少。”

說起邵鵬同志被汽車迷住了，真有道理。他对他的汽車很有“感情”。他說：“車子好象我的爱人，整天在一起，我非常了解它，它也听我使唤，为社会主义建設帮助我出了不少力，我怎么能不感激它呢？我常常想，人劳动一天，要休息休息，車子跑了一天，也很疲劳，要好好保养保养，晚上回来不細心保养一番，心里总过不去。有时車子坏了，比自己生病还难过，总要想尽办法把它修好才安心”。这种心情他的妻子是非常了解的。有一次，已經深夜了，邵鵬同志躺在床上，他翻来复去睡不着。原来这天他出車回来迟了，又开了会，很疲劳，沒有保养好車子，就回家休息了，可是上了床却又懊悔起来，結果第二天早晨；提早一、二小时起床，补做了保养工作，才算放心。

保养車子对节省汽油有很大的关系，根据邵鵬同志的經

驗，一个晚上不保养好車子，第二天開車就会耗油。平时車子在行駛中，他也要每隔50公里測一次油，省了，为什么省？費了，为什么費？是操作和路面等原因呢？还是車子的力量問題？每天晚上总要得出結論。有一次，汽油多耗了七、八公升，晚上回来检查，原来是白金接触面不平，烧掉了，他当晚就把这些保养好，第二天車子又省油了。

他在日常生活中，时时刻刻关心着节省汽油的問題。有一天，在石油公司看到大油池漆着銀粉，他想这里面可能有道理，問了后才明白，原来亮晶晶的銀粉，能把太阳的热量反射出去，减少油的蒸发。他知道了这个道理后，就想起了自己的汽車，过了几天，在他的汽車油箱外面，也漆上了亮晶晶的一层銀粉。

“吃油大王”服輸了

早晨，天蒙蒙亮，身材高大的邵鵬同志快步走进了停車場。这天他并不駕駛自己的汽車，他响应了杭州市工交會議和局党委節約汽油的号召，帮助丁金富同志鎮服外号“吃油大王”的一輛貨車，在掀起群众性的节油高潮中决心打响第一炮。

他和丁金富同志仔細地检查着昨晚进行的几个技术措施上的工作。一边检查，他一边又把加速泵油孔为什么要縮小，底盘为什么要加强滑行性能等問題解释一番，然后两个人一同走进駕駛室。

丁金富同志坐在邵鵬同志旁边，聚精会神地看着这个有名的“节油能手”的每一个动作。車子要开动了，只見邵鵬同志用右脚輕輕的在油門踏板上踩了一下，这个动作真輕巧，好像蜻蜓点水一样极有分寸。他想，这种加油动作是会省油的，自己

为什么沒有这样做呢？車子出了停車場，虽然今天 是 重 車 拖挂，滿載着十吨半貨，但他的动作是那么敏捷輕快，从沒有猛冲硬掙的現象，車子开了五十公里，邵鵬同志停下来了，他拍拍丁金富同志的肩膀說：“丁师傅，我車子开得并不好，我們互相学习学习，輪流开开。”丁金富說：“邵师傅，你不要客气，今天你帮我节约汽油，我感到很幸福，我这輛汽車力量很好，就是油吃得多，有时晚上回来，車队长說我油耗得最多，我心里很难过，总想把油省下来，可是苦又沒有办法，今天你帮我省油，我保証很好学习。”两人互相推讓了一番，丁金富同志开始駕駛了。邵鵬同志关切地告訴他：“丁师傅，节约汽油首先要严格控制油門这个关，切不要猛加空油門；在低速档时不猛冲，在高速档时不硬掙；动作要輕快，这样耗油就会少些。”丁金富同志是一个很有經驗的駕駛員，只是过去在完成运输任务时不注意节约汽油，今天邵鵬同志給他启发一下，他就很快地領会了。这样互相輪流开了二天，跑了一趟杭屯綫，“吃油大王”在这个“节油能手”面前乖乖的服輸了，从每百公里耗油50.9公升一下子降到37.25公升，跑了一趟就省下了73公升汽油。从此，丁金富同志每天開車回来总要找邵鵬談談，油省了，怎样省，費了，又怎样費，不时的提出一些問題向他請教。

这一次鎮服“吃油大王”的事，对邵鵬同志启发也是很大的，他說：“过去我只注意自己的車子，眼睛光对牢自己的鼻子尖儿，你‘吃油大王’管我啥事，只要自己保持先进好了。其实一个人省油有限，一年即使能节约几千公升汽油，也不过是几千公升，要是大家来省油，成績就大了。”过了几天，他又帮助金洪藏等同志開車，也使他們耗油量大大降下来。

節約輪胎能手

邵鵬同志節約輪胎也是有名的，天津橡膠局工業研究所、上海大中華輪胎廠、紅旗輪胎廠等製造單位、對“邵鵬”這個名字非常熟悉。他們經常與他聯繫，製造出新品，樂於請他作試驗改良；這樣不但有助於輪胎的製造，而且也豐富了他使用輪胎的知識。

開始時，他對輪胎是不夠關心的，認為輪胎是胎工的事，只是裝在車上滾滾而已，好壞應有胎工負責。後來他在一次緊急剎車中，一只輪胎磨去了一大塊，這時他才体会到胎工不論裝得怎么好，駕駛員不注意還是不行的。後來他又聽到陳榮材同志介紹蔣純賢駕駛員使用輪胎的經驗：輪胎好像人們穿套鞋一樣，要經常洗洗干淨才經用，套鞋穿髒了不洗洗亂丟亂甩，沒多久就破了。這更使他体会到駕駛員和輪胎的關係。從此，他在節約汽油的同時，也研究起節約輪胎來了。

他說，節約輪胎是和節約汽油、安全行駛、延長機件壽命有密切關係的。他在每次保養車子時，也同樣保養輪胎。出車前總要量量每只輪胎的氣壓，不量就不放心，唯恐有一只輪胎氣壓不足被磨壞了。收車後，他把輪胎洗得干干淨淨的，那怕是嵌在輪胎里很小的石子，他都要挖出來，然後用生橡膠補上去。他對小石子作了一個比喻說：“看看這個不會動的小石子，躲在輪胎里比蛀蟲還厲害，不把它挖掉，沙泥、水份繼續跑進去做窩，輪胎就會起瘤。”在行駛過程中，他常常用手摸摸胎溫，好像醫生搭脈一樣，馬上可以知道輪胎“健康”還是“不健康”；看看物資裝載有沒有單邊重，會不會影響輪胎的磨耗；特別是夏天，溫度过高的日子裡，他更是時刻關心，胎溫太高了就停下來等降溫後再行駛。炎夏的中午，非特殊任

务，总尽量休息，有特殊任务必須行駛时就降低車速；路上，他看到有尖角石头，一定要停下車来把石头搬掉。說起搬石头的事，邵鵬同志是受过一次教訓的。那是几年前的事了，他駕駛布拉格貨車，装氧气去宁波。这是一項非常紧急的任务，氧气不及时运去，工厂就要停工了。路上，行到一座桥边，看到有一块尖角石头特別高，想下来搬掉，可是看看前面一輛客車已經过去了，加上这一趟是突击任务，心里这么一犹豫，車子已經上了桥，就在这当儿，車子跳了一下，过桥跑了四、五公里路，輪胎就走气了，他只得停下来拆换，整整化去了一个多小时，人也弄得非常疲劳，还縮短了輪胎的寿命，少跑了七千多公里。談起这件事，他总是难受地說：“当时車子一跳，我就懊悔了，看到輪胎扎了一个洞，心里真难受，好像石子就扎在我的心上！要是我下来搬走这块石头，二、三分鐘就够了，真是得不偿失！”

拖带挂車是高产的关键

58年11月份，邵鵬同志在高产运动中，和沈祖运同志一起开双班車，創單車月产115293吨公里的高产記錄。这个高产記錄的获得，除了他以車为家，住宿在車上，出車帶飯等苦干实干外，最主要的还是發揮了巧干的精神，实行了挂車运输。他經常拖挂两个双軸挂車，拖載量达14吨左右，行駛在杭屯（杭州至屯溪）、杭临（杭州至临海）等长途高山险路上。

邵鵬同志开始拖挂六吨双軸大挂車时，是有思想顧虑的。但是，当他看到貨运任务越来越繁重，大量物資积压不能运走的时候，心里又很着急，假使自己多拖一些多完成一些任务多么好呢！这时他又想起了局领导同志的話：“任何困难，只要我們有决心去克服，一定能够战胜。他又想：我是一个共产党