

提高機車日車公里 的經驗

鐵道部机务局运用处編

人 民 鐵 道 出 版 社



提高機車日車公里的經驗

鐵道部機務局運用處編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外土壩店)

書號1173 開本787×1092 $\frac{1}{16}$ 印張壹字數6千

1958年11月第1版

1958年11月第1版第1次印刷

印數0001—1,500冊

統一書號: 15043.792 定價(8) 0.05元

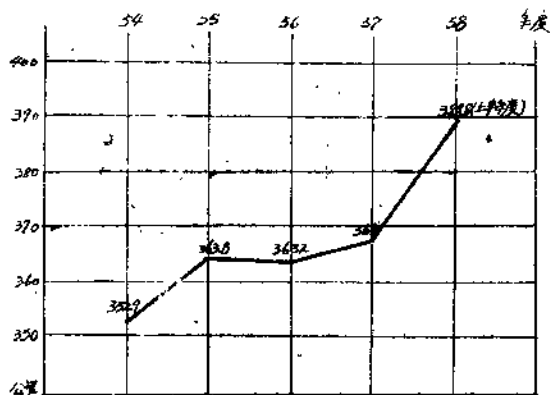
提高機車日車公里的經驗

我国日車公里的提高是一九四九年从东北鐵路开始，首先确定了采取機車包乘負責制，为機車乘务組运用的根本方式。展开了「鉄牛运动」和「模範機車队运动」的爱国主义劳动竞赛；一九五〇年以昂昂溪机务段「511195号機車司机长王吉奎同志为首，最先把機車一日运行里程提高到五百公里。一九五一年，「51105号機車青年包車組司机长郑錫坤等牵引超軸列車的模範行动，带头发起了一九五二年开始的全国范围的“滿載、超軸、五百公里运动”。一九五五年开展了快速牵引超軸列車的綠街运动。一九五六年全国鐵路先进生产者倡議开展了日產百万吨公里，实行記名式機車周轉图运动。一九五八年一季度推行了五比日產百万吨公里运动的綜合运输作业方案，把提高日車公里引向健康的发展道路。

我国貨物日車公里指标，在党的领导下，經過全体机务职工的努力到一九五八年上半年完成388.8公里（参閱日車公里完成情况表），已跃居世界第一位，比英国一九五四年的115公里超过273.8公里，比美国一九五五年的236.2公里超过152.6公里，比东北日伪时期的239公里超过149.8公里。

日車公里的增长和提高当中也曾出現一些缺点，主要是在滿載超軸五百公里运动开展起来之后，对乘务員劳动時間有些地区考虑不足，經過适当的調正，問題就解决了，但是当时有一些同志认为运动使指标这样上昇，已超过世界各国的指标很多，是有些“冒进”了吧！对已完成的指标怀疑，

致使指标上昇曾一度停滯。以后随着运动的开展，指标又复稳步上昇，到一九五八年春，經過整风运动所造成的生动活潑的局面和羣众积极性相結合，才又打破常规，在全国范围内开展了五比日产百万吨公里运动和推行綜合运输作业方案，形成了一个全面大跃进的局面。現在全国铁路机务职工，对于日車公里指标的提高充滿信心，而且有决心把日車公里指标通过社会主义劳动竞赛，繼續跃进。



日車公里完成情况表

最低年度所完成的日車公里指标尚較其他国家为高，証明我們国家在铁路动力的經营管理上，逐渐有一套比較完整的經驗，这是由于社会主义制度充分发挥了羣众的积极性，积极学习苏联先进經驗所取得的成果。現在将我国日車公里提高的主要因素簡單介紹如下：

(一) 实行了包乘負責制。

解放以后对机車乘务員的运用，各铁路先后廢除了无人負責的旧有的大輪乘制，全面推行了包乘負責制，这是社会主义国家苏联特有的制度，实行包乘負責制，机車乘务員才真正成了机車的主人，这是我国铁路經营管理上划时代的大

变革，它是在新的生产关系下，在沒有剝削压迫的生产制度下产生的，是建立在工人阶级的政治觉悟基础上的，是加强管理工作人員和广大职工团结一致发挥工作效率的进步制度。根据实行結果証明，它提高了职工政治觉悟和技术水平，增加乘务員对机車的責任心，爱护心和高度的創造性，使机車状态良好，因而延长机車寿命，增强机車的牵引力和工作效率，使生产得到发展，并在各种竞赛当中成为主力，起带头作用。不仅推动机务部門的工作，而且也成为铁路整个部門的推动力量。

包乘負責制是由一定班数的乘务員固定使用一台机車，由他們負机車保管、駕駛、清扫及簡單修理的完全責任。包乘負責制实行后乘务組人員的配备是：

1. 每台机車一般的固定为三班包，每班司机一名，付司机一名，司炉一名，計三名。

2. 每八台左右的机車編为一队，称为机車队，設指导司机一人。

3. 每台机車指定其中司机一名为司机长，司机长是选择具备丰富技术經驗，并在羣众中有威信的人充当。

4. 除包乘的乘务人員外，各机务段保有百分之五左右预备乘务員。

（二）推行五百公里运动。

在全国开展五百公里运动后，貨物机車日車公里显著提高，全国未全面开展前和全面开展后比較，提高了四十七点五公里，这样成績的取得在于上下一致認識到五百公里运动对人民铁路运输工作的重要性。对运动特点的分析，关键在于依靠羣众，发动羣众，組織羣众联合劳动，鼓动、全国铁路职工爱国主义热情，提高思想認識，打下五百公里运动的基础，找出运动的基本工作方法：

(1) 創造緊密運行圖。展開五百公里運動最主要的方法是制定和實行機車緊密運行圖，以促進各行車有關單位的協調，組織統一競賽運動，解決與改善整個貨物機車運用，提高平均日車公里。緊密運行圖是調度員開動腦筋，縮短白外段技術作業和等待工作時間，減少中間站上水次數，減少中間站停留時分，緊湊列車編組時間所編制的運行圖。它的形式和普通運行圖一樣。

(2) 實行聯合勞動。五百公里運動不單是機務部門的工作而是吸引着各有關部門的集體聯合勞動，打破“機車日車公里是機務部門的成績”的狹隘觀念，日車公里必須依賴行車有關部門的幫助，才會提高。各部門都要在自己的工作崗位上盡力縮短列車停留時間。如調度員嚴密注意列車運行情況，準備一切安全和便利條件，隨時糾正有關緊密運行圖的列車運行，檢修方面保證機車質量，司機保證駕駛技術的熟練不晚點，不遲緩，車站保證抓緊在站作業時間，車輛保證車輛安全。津浦綫蚌埠——浦口間三月二十八日 817 次列車到浦口後，停站兩分鐘就入庫，機車到浦口站入庫上煤、上水、轉頭、清爐等作業，才用十三分鐘。光明站列車檢車員利用六分鐘的給水時間，用從頭到尾兩頭同時進行檢車的方法，完成了檢車任務等等，都是站在自己的崗位，盡力縮短列車停留時間，使五百公里運動成為集體的羣眾性運動。這樣在這個區段的日車公里就由三百七十公里提高到五百一十九公里。

(三) 組織快速超軸列車。就是組織列車在技術條件允許的情況下，以最高速度向前行駛。使列車在中間站不停車行駛，是組織快速通過區段的最高形式，是先進工作者們努力的方向。但不是所有列車都是這樣，如在單綫和較長的區段上及煤水車容量較小的列車，實際上不可能完全一站不

停，因此凡通过正常組織工作能够尽量减少停車次数的列車，都叫做組織快速牽引超軸列車，其含义不限于超軸的列車。組織快速超軸列車是在五百公里运动的基础上，于一九五五年在先进調度員張万庆等和先进司機曹俊傑等的带头下推行起来的，它提高了技术速度和旅行速度，加速了機車周轉，改善了运行秩序，使日車公里逐月提高。如一九五五年哈爾濱局长春分局在一月份日車公里为 457.9 公里，九月份就提高到 516.3 公里。

組織快速超軸列車，尽量减少停車次数，加速运行，在機車乘務員方面要：（1）平时注意機車質量保养，出发前作好機車整備工作，与車站調度員、列車調度員联系，把发车准备工作安排好。（2）開車后在操縱上：1）在平坦綫路上运行时，为了充分利用列車动能，經常保持列車以高速运行；利用惰力運轉在速度沒有降低前实行开气，这样做不仅提高技术速度，并且能省汽省水。2）在坡道上做到熟悉与掌握地形特点，并且技巧地善于利用地形特点来增加和提高闖坡前的速度，充分做好闖坡前的准备工作，保持火床燃燒状态良好，在加速过程中，同时注意养气养水，提前加速，早放手把，使列車在到达坡前，尽量保持較高速度（但不得超过綫路容許速度）。3）注意撒砂，防止空轉，平稳的使用制動机，縮短运行和制動時間。

在調度掌握上：1）在双綫上，避免貨物列車待避旅客列車，保証貨物列車快速运行。按两个列車間隔時間来組織，尽量避免越行。2）一段是单綫，一段是复綫的区段，将不停車的会車放在双綫上。3）凡是需要使列車越行时，选择在办理技术作业站上越行。4）单綫密度大，組織在密度大的限制区段通过。5）两个列車会車地点在坡道地区，选择起停車不困难的车站会車。6）如果一个区段中有几个

給水站，其會車的地点選擇在上水的車站。

(四) 推行記名式機車周轉圖。先進生產者倡議的記名式機車周轉圖，就是使機車和乘務員每天都能按照已計劃好的周轉圖運行。使乘務員都知道自己擔當的車次。其他有關人員也知道。記名式機車周轉圖是組織列車運轉，改善運輸秩序，保證實現運行圖要求，合理使用運輸能力，加速機車車輛周轉的一項有效的辦法。實行記名式機車周轉圖，能夠促進運輸走向均衡；促進鐵路運輸組織工作和行車指揮工作的質量大大提高一步。一九五六年大連分局推行記名式機車周轉圖的結果，一九五六年十個月比一九五五年提高了20公里，達到405公里。初步經驗是：

1) 領導幹部帶頭學懂；大連分局在開始推行時，以分局長為首組織了領導幹部，學習了編制機車周轉圖的文件，從理論上領會記名式機車周轉圖的必要性和編制辦法。

2) 開始試行時，有不少的同志在思想上存在着顧慮：「完不成本部門指標」；「中國目前貨源波動大，馬上實行有困難」；「實行後只能按綫跑，不能靈活運用，正點率一定會降低」；「機車技術狀態和司機操縱水平不高，保證不了固定車次準確的運行」等。由於領導上，堅決執行了部長的指示，在領導幹部中進行了反復的動員，並採取一連串的具体措施，如組織了貨源車流的調查，由少到多的確定了固定運行列車車次，修改了超過實際運行車次很多的運行圖；在機務職工中動員，並選定了優秀乘務員擔任固定車次的機車乘務組。

3) 制訂了措施和計劃，在執行中領導同志及時的檢查分析，發動了廣大職工保證完成計劃的積極性，來改善工作中的薄弱環節。

4) 管理局具體的規定和嚴格的監督分界站，按時接發

列車。

(五) 五比日產百萬噸公里運動和推行運輸綜合作業方案。

鐵路運輸是一個龐大複雜的聯動機，這一特點決定了我們先進經驗和先進事物的推行，必須建立在運輸有關各部門協調動作的基础上才能奏效。任何單打一的辦法，只能遭到阻礙，遭到失敗。五百公里運動，快速牽引超軸列車，記名式機車周轉圖等運動的開展，從實際經驗中証明了這一點，這一系列的運動的開展，已逐漸達到綜合性的組織措施，結合和協調了運輸有關各部門的步調，防止了單打一鬧分散，互相牽制的缺點。

從今年第二季度開始，全國各局開展了五比日產百萬噸公里運動。五比是比計劃性、比指標、比協作、比質量、比安全。百萬噸公里就是機車一天內的走行公里和牽引重量的乘積。達到百萬噸公里，百萬噸公里的競賽，不是每個局都要完成一百萬公里，而是按不同情況將全國各局分成三組，第一組完成百萬噸公里，第二組完成八十萬噸公里，第三組完成五十萬噸公里。運輸綜合作業方案，是把月度運輸計劃和技術規定的國家任務，根據不同的時間、地點和經濟技術條件，更細緻的進行全面規劃，具體安排，把貨運工作，機車工作，列車工作結合在一起，按照可能條件，固定在作業方案中，作為日班作業計劃的指針。其中機車工作方案包括兩個部分 1) 記名式機車周轉圖，由核心列車中選定記名車次，並將記名機車交路計劃在分號列車運行圖中，2) 機車運用及檢修計劃其中包括調車機小運轉及調度機車台數計劃。

由於把日產百萬噸公里運動和運輸綜合作業方案，有機的結合起來開展，它對運輸工作已起到促進作用並博得鐵路

內外、上下、左右以及羣衆的歡迎，顯出了它的优越性和生命力。機車日車公里指標和其他各種運輸指標一樣，有顯著的上昇，一九五八年度計劃日車公里為 364 公里，由於開展了運動，第二本賬計劃為 380 公里，實際上最高月份已達到 416 公里以上。

現在全路機務職工，在黨的總路線光輝照耀下，正以沖天干劲，充分挖掘現有機車的潛力，貫徹毛澤東號包車組經驗，進一步開展五比日產百萬噸公里競賽，改進操縱技術，提高牽引重量，加快運行速度，使一切停留時間盡量縮短，“歇人不歇馬”，充分發揮機車全部力量，從而把我們已經具有世界最高水平的機車使用效率，推向更高的階段。