

为了实现0-5-0而奋斗

铁道部运输总局编

人民铁道出版社

本書系由出席全國工業、交通運輸、基本建設、
財貿方面社會主義建設先進集體和先進生產者代表
大會鐵路代表運輸（技）上先進事蹟及經驗選編而
成，其中主要包括扳道工作綜合經驗及甘谷車站和
大虎山車站的先進事蹟。

本書可供鐵路行車人員的學習和參考。



為了實現 0-5-0 而奮鬥

鐵道部運輸總局編

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

書號 1648 開本 787 × 1092 毫米 印張 1 字數 22 千

1960年4月第1版

1960年4月第1版第1次印刷

印數 0,001—1,200 冊

統一書號：15043·1124 定價（7）0.11 元

目 录

扳道工作綜合經驗.....	(1)
保証十年安全的扳道員——苏州站赵国鑫.....	(8)
甘谷車站先进事蹟.....	(12)
大虎山車站主要事蹟.....	(19)
拉古車站改进企业管理达到长期安全无事故工作經驗.....	(25)

扳道工作綜合經驗

扳道工作是鐵路運輸生產的基本環節。而扳道員肩負着完成國家運輸任務的直接責任，他是車站工作的門衛，也是運輸戰綫上的哨兵，扳道工作表面上看來比較平凡，而實際是非常重要的工作，扳道員的一舉一動對國家經濟建設都有相當大的影響。

自解放以來，全路扳道工作人員，在黨的關懷教育下，為了人民的運輸事業，忠心耿耿，十餘年如一日的勞動着，創造了許多豐功偉績，積累了很多珍貴的工作經驗和方法。為了進一步傳播這些經驗，從而普遍提高扳道工作的水平，以沈陽站蘇寶珍同志、南京站周德山同志、蘇州站趙國鑫同志的扳道工作經驗為主，綜合歸納了鐵路扳道工作的主要經驗，以為扳道工作的借鏡。

一、政治思想挂帥，樹立高度的主人翁責任心

安全作業是扳道工作的基本要求。要長期確保扳道安全，必須堅決確立消滅事故的信心，工作中認真負責，一絲不苟，這就要求扳道員必須具有高度的階級覺悟和責任感，許多扳道工作的先進人物，所創造的英雄事蹟，都充分說明了這個事實。如先進生產者蘇寶珍、周德山兩位老英雄都是親身經歷過舊社會的黑暗統治的，他們對舊社會中工人階級的悲慘遭迂却深有感受，對比了解放後，自己當家作主和幸福美滿的新生活，嚮往着無限美好的將來，都立志為革命事業

供獻出全部力量；他們認識到事無巨細，都是國家經濟建設的組成部分，從事扳道工作不僅具有重大的政治經濟意義，同時也是責任重大的光榮的任務，熱愛本职工作是他們共同的特色。扳道工作要求嚴格的作業過程，稍有疏忽，後果不堪設想，扳道員必須遵守規章制度，堅守崗位，工作中保持高度警覺，以防不測。

為了使工作不斷前進，扳道員應經常學習黨和國家的方針政策，發揚敢想，敢說，敢作的共產主義風格，孜孜不倦的提高自己的業務水平，在這一方面蘇州站趙國鑫同志是位很好的學習榜樣。

二、調車區扳道工作經驗

（一）分工包綫制：按照扳道組各成員的工作能力，作業繁簡和道岔分布情況，分工包綫，以防工作中忙亂。

由於分工明確，更能充分發揮相互間的協調和配合，作業間互相監督，彼此照顧。

（二）交接班制：

1. 接班時，按分工進行檢查工作，主要檢查道岔的技術狀態，如道岔是否密貼、連結杆和握柄是否鬆動，扳動是否靈活；標誌燈的技術狀態；各項技術設備的清潔情況；各項備品是否齊全；綫路內存車停留位置，是否越出警沖標作業注意事項等等，如發現設備、備品有殘缺不良情況，必須嚴格糾正或詳細記錄並請求有關人員及時處理。

2. 交班時，主要交待備品、數量、狀態，綫路內存車情況，停留位置，和各方面有關聯繫事項，道岔技術情況如是否經過修理，靈活情況等。只有把情況交待明確，無必須處理的問題時，方可離開崗位。

（三）聯系制度：

1. 扳道組接到調車計劃后，根据作业内容和当时的情况，安排完成計劃的方法；作业开始前；应与調車指揮人联系，确认計劃有无变更和注意事项。

2. 两端作业的調車場，两区間的主任扳道員根据分工，和在作业前規定制度应做好联系工作。

3. 在調車場与到发場实行“預約联系”制度是加速作业，避免和减少彼此干扰等待的有效办法，調車区的扳道組于調車机駛往到发場前，应及时和到发場扳道組做好联系工作。

(四) 几項主要工作經驗：

1. 二快：

(1) 准备工作快：交接班时，迅速做好交接工作，保証及时投入战斗；

(2) 扳道工作快：作业前，一切准备工作要妥当，不因扳道不及时影响調車作业。

2. 三要：

(1) 要稳：工作中头脑清醒，条理清楚，有步骤有计划的安排組織工作，作业要冷靜；

(2) 要准：作业前确切了解計劃內容，正确掌握作业时机，一絲不苟；

(3) 要狠：行动机智果断，一經决定，立即实行，千万不可有半点迟疑。

3. 五勤：

(1) 心勤：每当接到作业計劃，即考虑完成計劃的組織工作和方法，既关心自己，也关心別人。

(2) 嘴勤：对計劃內容及时与有关人員联系，勤了解周圍情况，一定把情况弄清楚，特別在計劃变更时。

(3) 腿勤：在工作中，車未动自己先动，預作准备，

工作中勤跑路是为了互相关照，加强联系，加速作业。

(4) 手勤：工作中，一想到就做到。如作业完了立即将道岔恢复定位，道岔不清洁，不灵活立即动手处理，扳道房经常保持清洁卫生，经常关心调车组、机车乘务组的寒暖，饮食等等都要动手劳动。

(5) 眼勤：作业中对进路、道岔，车组走行速度，间隔距离，制动人员的工作能力，信号、标志等等应经常进行了解，以为具体行动的依据。

4. 七不扳：

- (1) 对溜出车组间，不够间隔距离时不扳；
- (2) 线路内不能容纳欲溜入车组时不扳；
- (3) 调车机、车组的去向不明时不扳；
- (4) 两台机车同时作业互有影响时，不停止一台作业不扳；
- (5) 联系不彻底，信号不明确时不扳；
- (6) 溜出车组，前行者慢，后行者快，有追及或有发生侧面冲突的可能时不扳；
- (7) 车组或机车不过联动道岔不扳。

5. 人力联锁：

- (1) 要道时，对道过程由近而远，扳道后，回示道岔开通信号由远而近；
- (2) 扳道时，实行“你扳我检，我扳你检，循环复检，主任再检，大家检”。

三、接发车区扳道工作经验

(一) 交接班制度：扳道组接班前，应对管区内道岔的技术状态和清扫情况以及扳道房备品进行细致的检查，此外主任扳道员对本组人员的服装要进行检查，同时注意思想状

态和精神是否饱满，以防工作中因精神不集中而产生错误。苏州站赵国鑫同志创造了对号交接班制度，避免因漏交道岔钥匙和用品而影响行车工作，此外，要正确交接存车停留情况和有关的列车接发以及调车等作业，以便接班后有计划并正确的进行工作。主任扳道员应即时将交接班情况汇报车站值班员。

(二) 联系制度。

1. 和车站值班员的联系：在车站值班员发布接发列车命令时，一定要思想集中，对中心任务要确切的对字、句进行确认，并且要核对和复诵。随时向车站值班员了解列车运行情况，以便心中有数，并能防止车站值班员一时疏忽忘发接发车命令。出发列车连挂机车后，应主动向车站值班员了解发车时间，如有空余时间，可趁此放行其他机车，因此有经验的主任扳道员，预先汇报放行机车的去向，调动车数，走行经路和预计占用时间等，这样不仅保证列车正点发车，并且平行完成了其他工作任务。

2. 和有关扳道房的联系：主任扳道员接到本务机或调车机的行动计划后，应详细通知有关扳道房，以便有准备的进行工作防止工作差错。对有关调车工作，应预先从调车领导人处了解阶段或当前工作程序，对有关机车向有关扳道房驶去亦须进行通知，这样，可以全面安排自己的工作，避免作业的混乱。

3. 和调车组间的联系：主任扳道员应随时将列车到发情况和本务机出入库情况通知调车组，以便调车组掌握好调车时间及时完成摘挂或其他调车作业任务。

(三) 几项主要工作经验：

1. 道岔的养护维修经验：扳道员不仅应熟练掌握本职工作业务，同时也应刻苦钻研道岔的养护维修的基本知

識，这对保証行車安全有重要的意义，苏州站扳道員赵国鑫同志积累了道岔的調整，維修經驗：

(1) 首先熟悉各种机件的名称，效能和技术标准，不要盲动；

(2) 道岔扳动力过輕，常常是由于密貼調整杆螺絲松动所致；扳动力过重，則常常是由于尖軌根部的活动螺絲太紧或尖軌与基本軌軋牢所致；

(3) 道岔不密貼，往往是由于天气剧烈变化使鎖閉杆与动作杆卡住，調整时应注意密貼調整器是否合乎标准，防止調整后的假象密貼現象；

(4) 道岔不能轉換时，应檢查閉止把开口銷是否脫落，閉止裝置部件有无折断、螺絲是否松动或缺口有否走动等情况；

(5) 注意联鎖箱螺絲及各部件螺絲扳动情况。

2. 四動：

(1) 对信号標誌、綫路、道岔位置，動确认；

(2) 对道岔联鎖箱、鎖閉器及有关行車設備，動檢查；

(3) 根据天气变化，对信号导綫，動調整；

(4) 对列車运行和調車作业，動联系。

3. 四及时：

(1) 工作出动要及时；

(2) 放行機車要及时；

(3) 显示信号要及时；

(4) 准备接发车进路要及时。

4. 四正确：

(1) 显示信号要正确；

(2) 联系工作要正确；

(3) 汇报工作要正确；

(4) 放行機車順序要正确。

5. 四不扳：

(1) 不确切了解計劃不扳；

(2) 車不停穩不扳；

(3) 機車車輛超越警冲標不扳；

(4) 信号不明确不扳。

6. 五确认：

(1) 确认調車指揮人員的信号；

(2) 确认道岔正确后再給妥切信号；

(3) 确认機車車輛全部越过道岔联动区后再扳道；

(4) 确认接車綫路确为空閒后再扳道；

(5) 确认出庫機車牽引交路正确后再扳道。

7. 六满意：

(1) 工务满意：經過檢查道釘螺絲松动情况保养好道岔；

(2) 电务满意：檢查、保养和調整电务行車設備使之符合标准；

(3) 調車組满意：充分了解調車計劃，做好准备，使調車作业迅速安全；

(4) 值班員满意：执行命令正确、及时，加强工作联系；

(5) 交接班满意：詳細交接管区內的有关行車設備、备品，機車車輛停留情况，調车作业和接发车作业計劃以及工作进度等；

(6) 車站領導满意：經常加强道岔联鎖，导綫等行車設備的养护，保持其正常灵活。

8. 眼、手、口一致呼喊制度：

(1) 接发列車时，严格監視进路及信号显示状态，特别注意調車机的活动，以免同时接发列車和調車作业互相間

的混乱，可能发生冲突事故。

(2) 接車进站时，注意列車状态，并进行确认呼喊制“一、二侧灯有；三、警冲标已过；四、信号恢复定位”。

(3) 列車出发时，注意列車状态，并进行确认呼喊“整列出站”制，接发列車和調車作业完毕后，对道岔、联鎖装置进行检查，并同时进行确认呼喊制。

保証十年安全的

扳道員——苏州站赵国鑫

赵国鑫同志是一个26年的鉄路工齡的老工人，解放后一直在苏州站担任扳道員工作，十年来在党的培养教育下，由于他刻苦鑽研业务，积极学习別人的先进經驗和严格执行规章制度，因而創造了十年安全无事故的辉煌成績，并根据扳道員工作的特点，創造了眼手口一致确认呼喊制度和对道岔調整修理等一套完整的工作經驗。使扳道員自己能扳又能修理，做到了一个人能做四个人的工作，在1958年大跃进和1959年繼續大跃进中，赵国鑫同志坚决响应党的号召，发揚了敢想、敢说、敢作的共产主义风格，不断鑽研自己的业务，进一步学习了苏联魯宁式扳道工作方法，在原有工作經驗的基础上提出了扳道員工作的“四勤、六滿意、八好”的工作制度，进一步发展了自己的工作經驗，赵国鑫同志不但自己刻苦鑽研业务，而且还能积极帮助其他同志提高技术业务水平，解放来共培养徒弟有17名，由于上述成績从1955年到1958年均連年被評为上海办事处和总局的先进生产者，并二次获得苏州市先进生产者和劳动模范的光荣称号。

赵国鑫同志能保持十年安全生产主要經驗是：

(一)

认真学习与推广了“人工联鎖制度”并創造了眼手口一致确认呼喊制度，主要特点是：

1. 做好交接班工作，創造了对号交接制度，防止在移交过程中可能发生的漏交道岔鑰匙和用品而影响行車工作；正确移交站存車停留情况和調車作业接发列車作业情况，使接班后有計劃地进行工作，防止工作中的混乱和差錯，同时将交接班情况汇报車站值班員。

2. 扳道員与扳道員之間的联系，能使工作步調一致迅速完成調車作业計劃，如果調車計劃有变更时，一定要使另一个扳道員知道后才能开始工作，并且扳道員之間要做好人力联鎖，你扳道岔我用眼手口一致确认，我扳道岔另一个扳道員要实行眼手口一致确认并呼喊，这样就能避免錯撥动道岔，而要实行要道还道从远到近的制度，防止打盲目开通信号。

3. 在执行工作时实行小黑板记录制度能起到一个监督作用，以免在忙乱中忘記計劃要接发车工作，对发布接发车命令，調車作业計劃，工电部門养护維修都要記在小黑板上，如果一个阶段作业完毕要及时擦掉，以免悞会而造成不安全情况。

4. 在接发列車作业过程中，赵国鑫同志創造了眼手口一致确认呼喊制度。

(1) 在接发列車时严格監視进路及信号显示位置，特别注意調車机活动情况以免在同时接发列車和調車作业进行的混乱，而发生可能发生冲突事故。

(2) 在接車进站时，要注意列車状况外并有次序地进行确认呼喊制“一、二侧灯有，三、警冲标过，四、信号恢

复定位”。

(3) 在列車出发时除注意列車状态外，并且进行确认呼喊“整列出站”接发列車和調車作业完毕后，对道岔联鎖进行检查，并同时确认呼喊以提高警惕。

(二)

加强联系协作，統一步調，明确关键。

1. 在車站值班員发布接发列車命令时，要思想特別集中，命令是否下达，是否确切，要加以核对和复誦并及时要和車站值班員联系列車运行情况，使自己心中有数，能主动地进行工作，另外能防止車站值班員一时疏忽而忘发接发車命令和調車作业計劃造成不应有的损失，所以在工作中要互相督促才能使工作順利进行。

2. 扳道員与扳道員之間要步調一致才能保証行車安全，如一趟摘挂列車两头部都有作业时，到最后一带还是前部先連結还是后部先連結扳道員都要联系好，如一不小心可能造成列車相冲事故，如果調車机作业完毕后，要到另一个調車作业区去时，也应及时联系另一个扳道員使他作好准备，不致陷于被动。

3. 和調車組加强計劃的核对，能使計劃取得一致并随时告訴調車組，列車运行的情况有什么关键，使調車員能掌握調車时分，及时完成摘挂列車作业計劃，每个阶段作业完毕后，再和調車員联系下一步調車計劃，使扳道員工作心中有数。能掌握列車运行情况以免影响列車正点运行。

(三)

刻苦鑽研，破除迷信，既能扳道，又能修理。

赵国鑫同志經常这样想，为什么一个道岔发生不正常时就需要供电部門进行修理和調整，如果扳道員对这些技术能

掌握的話，就能對行車安全起了更大的作用，所以趙國鑫同志就下決心一定要學會這些技術。因此在黨的支持和工電部門技術人員的幫助下，自己刻苦鑽研，結合道岔使用上的經驗，很快地掌握了道岔的性能修理和調整工作方法。

1. 首先應該熟悉各種機件名稱、效能和技術標準，否則盲動會發生意外故障。

2. 扳道岔時，發覺扳動力過輕，常常由於密貼調整杆螺絲鬆動所致，如發現過重往往是尖軌跟的活動螺絲太緊或尖軌與基本軌軋牢所引起。

3. 道岔發生不密貼時往往由於天氣冷熱變化鎖閉杆與動作杆卡住，注意密貼調整器是否合乎標準要防止調整後的假象密貼的現象。

4. 道岔不能轉換時，要檢查閉止把開口銷是否掉下，閉止裝置部分的機件有無折斷螺絲鬆動或缺口走動的情況，加以必要的調整與調整後才能轉換。

5. 注意聯鎖箱螺絲及各部分機件螺絲鬆動情況它會帶來轉轍杆的不正常。

(四)

不斷革命，不斷創造，老經驗，新發展。

發揚共產主義敢想、敢說、敢幹的工作作風，趙國鑫同志在他的原有經驗基礎上，發展與創造了“四勤、六滿意、八好”的一套工作方法，在保證行車的絕對安全上和有關部門的協作上起了積極推動作用。

1. 四勤是：

(1) 對信號標誌、綫路、道岔位置，勤確認。

(2) 對道岔聯鎖箱、鎖閉器、及有關行車設備、勤檢查。

(3) 對列車運行和調車作業，勤聯系。

(4) 根据天气变化对信号导线、勤调整。

2. 六满意是：

(1) 工务满意：保养好道岔，经常检查道岔螺丝松动情况，保持正常良好。

(2) 电务满意：加强电务行车设备的检查和保养，调整不符合标准的设备。

(3) 调车组满意：充分了解调车计划，作好准备，保证迅速安全的进行调车作业。

(4) 值班员满意：正确及时执行的接发列车命令认真执行督促制度。

(5) 站组织满意：加强道岔联锁、导线等行车设备的保养，保持其正常灵活。

(6) 交接班满意：对行车设备，备品，调车作业计划，接发列车情况，停留车位置等交接清楚。

3. 八好是：

(1) 学习政治文化好。

(2) 推行接发列车八项纪律好。

(3) 遵守劳动纪律好。

(4) 执行规章制度好。

(5) 人力联锁确认呼喊制度好。

(6) 执行命令指示好。

(7) 培养徒工好。

(8) 学习规章命令好。

甘谷车站先进事迹

甘谷车站是天水陇西间客货运业务较为繁忙的给水站，全站共有职工 276 名，平均每月装卸车 200 辆左右，旅客乘

降約23000人。

1958年上半年任务完成的不好，貨車一次作业時間仅完成年度計劃的69%（計劃6.9小时，完成9.4小时），6月份竟长达12.9小时。該站职工在党支部领导下，認真貫徹了全党全民办運輸的方針大搞羣众运动，自1958年8月份起，扭轉了长期完不成任务的局面，由一个落后的車站，变为一个先进的車站，連續13个月实现了“0—5—0”，因此曾被評为局紅旗車站，并光荣的出席了1959年全国铁路先进生产者代表大会，获得铁道部頒发的奖状，目前全站职工正以更大的干劲在胜利的道路上繼續跃进。

一、党的領導是核心，政治思想是灵魂

1958年7月份整頓加强基层基础工作之后，首先分析了該站长期完不成任务的主要原因，集中檢查和批判了資产階級个人主义及一切歪风邪气，针对职工中存在的問題，展开了思想教育，組織职工开展“为谁劳动”的专题辯論，澄清了职工中的錯誤思想，提高了职工中的階級覺悟，并在全体职工一致要求之下，清除了坏份子，通过大鳴大放，大字报，大辯論，辨明了大是大非，在思想上生产上都出現了新气象，掀起了羣众性的生产热潮。

在整风第一步胜利的基础上，又将羣众的政治热情和当前的生产任务紧密的結合起来，在深入发动羣众貫徹和討論下半年生产計劃的同时，党支部号召全体职工“以苦干巧干的精神，坚决突破停时指标，实现0—5—0”。

全站职工立即响应了党的号召，写保証，表决心，掀起了全站班与班、組与組互相間的挑应战高潮。

抓宣傳，造声势，表揚先进，教育落后。党支部提出“宣傳工作上火綫，人人都作宣傳員”的口号后，又組織了

宣傳小組，結合生产进行了宣傳活动。1959年以来共出了黑板报235刊，大字报516張，大小标語 257 張，及时地表揚了好人好事，批判了落后現象。如有一次装生鉄，時間非常緊張，大家都在和時間搏斗，但装卸組却有四位同志放下工具在貨場旁边吃飯，宣傳組就把“懶汉、懶汉、真懶汉，人家搶裝他吃飯”的大字报貼在車輛上，他們看到后，放下碗筷，同大家一齐装車，并在事后主动的向大家作了檢查。又如1958年10月13日搶装煤車14輛，預定40分卸完，为了保証提前完成任务，党支部書記王振山同志亲自写了一張大字报，送給卸装突击队，职工們看了干劲更足，仅30分鐘就提前完成任务。

每逢节日支部即号召和組織职工报捷、献礼，因而一次又一次的突破生产关键。如1959年8月份卸車減少装車加大，职工信心不足，认为散装矿石不如煤車好卸，因而停时受到一定影响，党支部立即号召全体职工努力奋战、以突出的成績迎接21日即将召开的甘谷总支党代会，8月18日到达四車粮食，卸完后要装2車矿石，支部書記王振山亲自带头参加，組織发动休班职工共50名进行突击，結果連装帶卸仅用了两小时完成了任务，其中散装一車30吨矿石，只用了30分鐘創造了新記錄（过去通常至少也要用一小时才能装完），当日，完成平均停时为1.3小时（17日平均为1.6小时）。

二、积极贯彻全党全民办运输的方針， 大搞群众运动，解决生产关键。

1958年下半年由于大炼鋼鉄，煤車大批到达，每月卸車数增加到200輛左右，最多一天到30車，当时只靠装卸組（30多个装卸工人）是很难完成任务的，不但不能及时将車卸完挂出，而且会造成車站堵塞和停留時間延长。为了保証运