

車務工作者 為提高機車走行公里而鬥爭

加列特尼可夫 著
沙里可夫
包樹桂 譯



人民鐵道出版社

車務工作者 爲提高機車走行公里而鬥爭

加列特尼可夫 著
沙里可夫
包樹桂 譯
張任之 校閱

人民鐵道出版社

一九五二年·北京



車務工作者

爲提高機車走行公里而鬥爭

譯者：包樹

出版者：人民鐵道出版

北京市東長安街二十號

發行者：人民鐵道出版

一九五二年十月

書號33. 1—10,000册

序

在爭取提前完成斯大林戰後五年計劃的運動中，鐵路上展開了帶着新生力量的社會主義競賽運動。鐵路上的先進工作者們都在努力提高自己的工作質量，加速貨車及機車的週轉。鐵路員工的先進隊伍——機車司機的隊伍，站在提前完成五年計劃運動的前列。

全國先進機車司機，給自己定出了奮鬥的目標——把機車日車公里提高到五百公里和五百公里以上。

提高機車日車公里是具有重大的國家意義的。因為它能加速列車的運行，同時也就是加速車輛週轉，完成並超額完成國家運輸計劃及減低運輸成本的一種有力的手段。

1949年斯大林獎金決定授予先進的五百公里運動者——司機：格魯波潤夫；叔米洛夫；布拉熱諾夫；干米司吉；格布特各阿也夫；干得布喬夫；古立深。行車調度員：郭洛了瓦；果司得爾潤等同志。這可以證明五百公里運動者所創造的事蹟，對國民經濟所起的作用有多大。

蘇聯社會主義交通事業的全部發展過程，準備了產生五百公里運動者的基礎，給與這一進步的運動創造了一切必要的便利條件。由於黨和政府的關懷，近幾年鐵路已配有最高的技術設備。列寧——斯大林黨所培養的優秀鐵路幹部，利用這種先進的技術，為提高今後的工作，打下了鞏固的基礎。

先進的司機們的創舉，在短短的期間內便得到了鐵路上各主要部門員工們的廣泛的響應和支持。車務人員，車輛人員，工務人員，電務人員，也都參加了五百公里運動。五百公里運動的進展，一天比一天地廣泛，它在鐵路上已經成爲一種羣衆性的運動；它是鐵路的集體斯達哈諾夫勞動的形式之一。

機務人員與車務人員之間工作上的配合，對五百公里運動的發展

關係很大。而車務人員是這一運動的積極的參加者，優秀的行車調度員郭洛了瓦、果司得爾潤，因為研究並在鐵路上推行集體的斯達哈諾夫式的勞動方法（五百公里運動），而與先進司機同樣都榮獲了斯大林獎金，這一事實便證明了這一點。

因為在全國鐵路上廣泛地推廣了先進車務人員的工作經驗，這給予司機們對於提高機車走行公里有很大的幫助，並對提高車輛使用效率起了很大的作用，首先表現在加速車輛的週轉上。

這本小冊子有系統地歸納了一些先進車務人員們和五百公里司機們共同合作及密切配合的經驗和方法。寫作時參考了先進車務人員們和五百公里司機們在斯達哈諾夫大會上的發言，以及鐵路報紙和汽笛報上有關的文件。

這本小冊子述說分局先進車調度員在爲爭取提高機車走行公里運動中所採取的方式和方法，並說明各路局行車調度員及車站工作者在加速機車週轉中所起的作用。

這本小冊子是供管理局、分局和車站的車務人員們參考的。

編輯：德魯哥阿其。

А. Д. КАРЕТНИКОВ, Е. Н. ШАРИКОВ

ДВИЖЕНЦЫ
В БОРЬБЕ
ЗА ПОВЫШЕНИЕ
ПРОБЕГОВ
ЛОКОМОТИВОВ

Государственное Транспортное
Железнодорожное Издательство
Москва 1950

本書根據蘇聯國家運輸出版局一九五〇年莫斯科俄文版本譯出

目 錄

五百公里司機運動是今後提高鐵路工作的	
有力的辦法……………	(2)
機務、車務人員密切合作是提高機車走行	
公里的基礎……………	(5)
先進行車調度員們在提高機車走行公里鬥爭中	
的工作經驗……………	(7)
一、使用緊密運行圖時的行車調度法……………	(10)
二、分局先進調度班的工作經驗……………	(19)
三、管理局行車調度員對提高機車使用效率	
所起的作用……………	(30)
車站員工們為加速機車週轉的鬥爭……………	(32)
列車包乘組……………	(43)
制定緊密運行圖的實際經驗……………	(50)
今後五百公里司機運動開展中車務人員的任務…………	(61)

五百公里司機運動是今後提高 鐵路工作的有力的辦法

先進司機們：奧特考什克機務段格魯波瀾夫，克拉斯內依里漫機務段叔米洛夫，莫斯科編組站機務段布拉熱諾夫，烏也列什利金敖機務段干米司吉，奧了爾機務段干得爾福夫，考斯索什機務段古立深等同志，於1949年初在爭取完成競賽合同運動過程中給斯大林同志寫信，報告機車走行公里已有顯著的增加，機車的日車公里已經達到了五百公里。先進司機們出現的這個愛國創造——五百公里司機運動，便成為鐵路上新的有力的提高社會主義競賽的開端。五百公里司機運動首先是在個別區段裏開始，很快的像波濤洶湧似地在全路上展開了。很多機務段已經開始組織五百公里司機隊。現在大部分機務段已完全依照緊密運行圖來進行工作。五百公里司機們提高機車走行公里的依據是：縮短機車在本段及外段的因技術需要的停站時間和由於中間各站的多種作業大量的同時並進，提高機車的技術狀態，建立機車循環運轉制，提高列車技術速度，以及加強與車站員工及有關單位在工作上的配合和聯系。

由於五百公里司機們的這一創舉，對於更有效地使用鐵路上唯一的動力——機車，起了相當大的作用。把機車的日車公里提高到五百公里，等於達到以前機車使用效率標準的1.5—2倍。

這種機車使用效率的提高是與加速車輛週轉分不開的，機車的使用效率提高，車輛週轉也隨之加速，從而有可能以同樣的運輸工具運輸更多的貨物，也就是可以給國家節省大量的開支。大家都知道，把車輛週轉時間縮短1天，全國一日就可以多裝運13,000多車貨物。

對於五百公里運動的意義及效果的價值很難估計。五百公里運動對鐵路工作影響的大小，可以從後貝加爾鐵路的一個明顯的例子來比較：1949年5月，這個鐵路只有18名五百公里司機，9月中機車運用

台數的72%已經按着緊密運行圖來折返和運用了，差不多有半數以上的司機，已經把日車公里提高到五百公里及以上了。西老克，吉老萬，什洛克機務段的機車平均每台的日車公里已達到了 400—500 公里。使過去長時期完成不了規定的技術標準及技術速度也得到了完成和超過。由於機車使用效率的提高，使這個鐵路得到了減少機車的運用台數。僅由減少機車運用台數這一項，便給這個鐵路節省了120萬盧布。因為對提高機車使用效率鬥爭的結果，減少了跑單機的情形，使超軸的列車增加，全路的列車平均噸數超過標準噸數31噸，收入也隨之增加130 萬盧布。由於機車使用生產效率的提高，車輛週轉時間也隨之加快了一小時，這又給鐵路增加了好幾百萬盧布的收入。如果說1948年這個鐵路是入不敷出，有着虧損，則僅僅在1949年的9個月中便使鐵路的運輸成本較計劃降低了6.8%。

另外雅巴特那牙鐵路員工也同樣轟轟烈烈地展開了五百公里司機運動。於1949年第4季度中，全路半數以上的機車已按着緊密運行圖運行，結果使技術速度和機車日車公里都超過了規定的標準。由於運用機車台數減少的結果，節約了4百多萬盧布，使車輛週轉時間加速並達到衛國戰爭前的水準。

五百公里的司機們的卓越成績和作用，可以從斯大林獎金獲得者莫斯科——列占司克鐵路，莫斯科編組站機務段的司機布拉赫諾夫同志的事蹟看出來。於1949年中他的機車6次被評為全國鐵路優秀機車，他把機車日車公里提高到五百公里以上，每月走行12,500—15,500公里，牽引97個超軸列車，節省570噸燃料，全年中包含檢修在內，這台機車的乘務組給國家節省了37萬盧布。

另外在節約上起了很大作用的還有奧爾機務段的五百公里司機們，在這裏面帶頭的是斯大林獎金獲得者干得爾爾夫同志。由於廣泛地展開了五百公里司機運動，採用了機車循環運輸制，段內每台機車的使用效率都得到很大的提高。結果在運輸量高於計劃 23% 的情形下，使該段的機車運用台數還減少了30%以上。1949年10個月中，僅

煤一項便節省了12,800噸；這10個月給該段增加 712 萬盧布的利潤，使運輸成本降低16%。

提高列車的旅行速度，提高區間及車站的通行能力（輸能），減少機車的運用台數，大量的節省煤炭、材料等，這就是由於開展五百公里司機運動所得來的比實際還差得遠的不完全的收穫效果。另外需要特別指出的是：五百公里司機們是牽引超軸列車的創始人與發起人。運行這樣列車的好處是：能夠加速車輛週轉，較快地把貨物運到消費者手中，同時節省運輸力。

斯大林獎金獲得者行車調度員郭洛了瓦同志，果司得爾潤同志，及其他行車調度同志們，都是超軸列車運行的有力支持者，他們積極地幫助司機們完成牽引超軸列車運行的任務。由於廣泛地展開五百公里司機牽引超軸列車運動，在很多的鐵路（管理局），除提高機車日車公里外，同時還增加了列車的平均重量。

根據事實證明，五百公里司機運動也是一種克服冬期工作困難的最有效的辦法。於1949年11月中，在後貝加爾鐵路上，雖然進入了嚴冬，但是機車的日車公里還是經常超額完成標準。這裏以西老克機務段五百公里司機們的成績最為顯著，在嚴寒的冬季裏仍然使日車公里不斷地增加。

歐木司考牙鐵路並未因為嚴寒的冬季妨礙五百公里司機們依照夏季運行圖運行列車。嚴寒的克蘭克今司考牙鐵路的古老爾特——波老吳司考牙段上的行車，也沒有受到任何氣候的威脅。五百公里司機們在這個時候不但只是完成了夏季的標準，還更創造了超過夏季標準的記錄。保持機車狀態的良好，按魯寧式的方法檢修和保養機車，是大量完成日車公里的基礎，同時也是每個五百公里司機應當知道和遵守的第一件事情和第一條規定。

由前面所舉的具體事例中可以明顯地看出，五百公里司機運動對將來提高鐵路工作，及提高機車車輛的使用效率所起的作用是如何的重要。

機務、車務人員密切合作是提高 機車走行公里的基礎

爲了充分地利用先進司機們所揭發的巨大潛在力量，並使五百公里司機運動得到更順利的開展，必須使所有與行車有關的員工都參加提高機車車輛的使用效率的鬥爭。不單純只是司機，而行車調度員，值班站長，檢車乘務員，養路工長，車長等，都應該成爲五百公里運動的積極參加者。爲了使司機能夠完成縮短列車運行時分，以及保證把日車公里提高到五百公里及以上，車站的員工們就必須及時地編組質量好的列車，準備發車；車長們就必須認真地辦理列車的交接，及沿途注意列車走行的精確性，行車調度員就必須及時地給列車準備好前進的通路（原文是：備好綠色的道路）；檢車員就必須提高車輛的檢修質量；列車檢車乘務員就必須提高列檢的工作質量；工務人員就必須保持鐵路的良好狀態。

缺少上面這些條件中的任何一種，便會使列車晚點和增加機車的停站時間，結果就不能完成五百公里的任務。因此與行車有關各部門的工作質量，必須提到相當高的水準。由此可見，五百公里司機運動的創舉是提高整個鐵路工作的條件。

各部門及各種不同專業的先進工作者，都是積極幫助司機來爭取提高日車公里的。但是這裏面機務人員與車務人員的密切配合，對五百公里司機運動却具有特別的意義。這就是指車務部門的行車調度員，分局值班員，車站工作人員和車長對五百公里司機的幫助。

車務人員們在提高機車走行公里中所起的重要作用，在1949年2月和3月中，五百公里司機們初次乘務（跑車）時，便很明顯地顯露出來了。司機古立深同志在講述他初次乘務時，分局值班員諾斯闊瓦同志是怎樣來積極幫助他的。司機格魯波闊夫同志指出：他所以能夠將機車走行公里提高的原因，是由於與調度員木撒托夫和什克爾巴諾夫

的合作的結果。另外調度員郭洛了瓦與五百公里司機布拉熱諾夫之間也有着工作上的緊密合作與聯系。

斯大林獎金獲得者奧丁爾機務段司機干得爾驕夫同志，述說機車循環運轉制對提高機車日車公里的作用時說：當然單靠機車乘務組的努力，是不能達到準確的循環運用的。這裏行車調度員的合作是極其重要的。而我們與行車調度員的合作，特別是與阿佛拿謝瓦同志共產主義青年團組的分局值班員的關係建立得好。該組行車調度員什吳列果夫同志，各利果利也瓦同志，經常與我們訂立社會主義競賽合同，及時使我們知道區段內的情形。他們注意在折返段給準備回路列車，以免機車因等待列車而發生不必要的停留。

機務人員與車務人員密切合作所獲得的成效，從歐洛果得司吉分局的工作的實際例子裏可以明顯地看出。這裏愛國主義五百公里司機運動，推動了行車調度員中的社會主義競賽。他們在競賽中都規定了積極幫助先進司機的義務。歐洛果得司吉的這種車機兩部門人員的密切合作，獲得了良好的效果。五百公里司機的人數增多了，隨着機車日車公里的提高，車輛週轉也得到顯著的加速。

車務人員在參加提高機車日車公里鬥爭中，具體地表現是什麼呢？首先便是縮短機車在編組站及區段站的停站時間。在機車出庫時將出發列車完全準備好，這便是車站員工當前保證與司機密切合作的任務。欲完成這種任務，需要調車員保證及時地編組質量高的列車；檢車員及修車工消滅由編組好的列車內再摘下車輛補修的事件；技術辦事員、車號員在集結車輛及進行編組列車中組織完成抄車號及整理貨票的工作；車站調度員及值班站長注意編組列車，準備出庫機車的列車及保證出庫的機車很快的掛頭。

另外車長在編組站及區段站保證細心而又很快地接運列車，並在運行中採取一切措施不使列車延誤。以上這些，對五百公里司機們的幫助是很大的。

鐵路上的發明創造者們，深刻地了解到五百公里司機運動對國家

的重大意義，他們挖掘新的潛在力量以提高運輸工作；他們重新審查現有的技術作業過程、列車運行圖和舊的指標；他們採取先進的勞動組織辦法和先進的指標。

幫助五百公里司機提高機車走行公里，擺在行車調度員及分局值班員中的任務，是使機車在區段內快速運行。爲了完成這個任務，調度員要組織列車按照緊密運行圖運行，採取各種調整列車運行的辦法，與司機經常保持密切的聯繫，交給司機保證票，及經由值班站長交給司機書面通知，以預告列車在區段內的運行計劃，與司機們共同檢查及分析完成了的列車運行圖，組織行車調度員添乘列車等有效辦法。

斯大林獎金獲得者莫斯科——列古司克路的行車調度員郭洛了瓦同志的作法，成爲了先進的典型，她爲了爭取進一步提高機車的效率，採取列車按緊密運行圖運行的新調度法。窩老什洛夫段斯大林獎金獲得者行車調度員果司得爾闊同志的行車調度法的作用也非常重大。另外更有牙洛司拉夫司考牙路，莫斯科——布得爾司考牙分局的值班員牙奴索夫同志，羅巴特路莫斯科分局值班員西尼牙闊夫同志，尼日錄德錄坡洛吳司克列車段的事長干德果吳司吉同志，依恩恩考牙站的車站調度員瓦西果夫司吉同志，布連司克站全體員工及其他很多同志，都在工作中想出了很多的新的和有效的辦法，幫助司機們提高機車走行公里。

車務部門員工應廣泛地推廣這些同志們的工作方法，更進一步的與司機們合作，應充分使用所有前一階段中所積累的先進工作經驗。

先進行車調度員們在提高機車走行 公里鬥爭中的工作經驗

加強行車調度工作的質量，對開展五百公里司機運動有特殊意義。在運動中具有頭等作用的是行車調度員，因爲他是鐵路上的行車指揮者。

行車調度員在執行職務時，各站的值班站長，機車及列車乘務組和其他與行車有關的員工都受他的領導。行車調度員應保證使車站工作準確而不間斷地編組列車，以及列車在區段內無阻礙地運行。

《行車調度員——運行的舵手》，卡岡諾維赤同志是這樣的稱呼這種職務的。要成爲一個真正的運行舵手，必須能夠迅速地、有計劃地掌握並指揮各列車的運行，要會在區段內發生任何困難情形中找出路，以保證有效地使用機車。

正確使用機車唯一可能的辦法是根據列車運行圖制定機車交路表，使機車按交路表運行。在爲加速機車週轉及完成機車交路表鬥爭中，只有把機車的整個週轉組織好，才能收到效果。反之，如果只在部份的週轉中節省一些時間，那就可能在另一部份週轉中被抵消掉，結果仍完不成全週轉標準。所以在爲加速機車週轉及完成機車交路表鬥爭中，行車調度員對機車，無論是在區段內、站內或折返段內，要監督機車週轉內的各個因素。積極參加五百公里司機運動的行車調度員們，正是按這樣的原則及行動推行工作。他們與司機們共同在機車週轉中的各個因素上爭取加速機車週轉，及組織使機車按照運用效率指標較高的緊密運行圖週轉。緊密運行圖是一個新的進步的運行圖。這個運行圖的編製是建立在根據各站、段、分局及列車機車乘務組，在工作中盡量採用先進的技術作業過程和工作方法，揭發一切潛在力量保證列車及機車以更高的速度運行的基礎上。在緊密機車運行圖中，包含着一連串各種技術組織及工作方法。根據管內條件，採取其中不同的方法，主要的就是緊密與加速機車週轉中的各種作業過程。事實證明，使用緊密運行圖確是大量提高機車走行公里的最有效的辦法。同時使用緊密運行圖的經驗也告訴我們，在使用時必需在行車組織工作中加入更多的先進工作辦法，而首先便是要將行車調度工作的質量提高到相當的水準。

根據使用緊密運行圖的需要，所採取的新行車調度方法，首先是由莫斯科——列占司克路的行車調度員郭洛了瓦同志和謝月洛——多

鎮次考牙路，亮老什洛吳各拉特分局的行車調度員果司得爾潤同志所採用。

在廣泛地使用新行車調度法中，應全面配合着，早被採用的比例爾科，高得瓦日潤，古達費依恩及其他等同志所創造的行車調度法。

有的行車調度指示和辦法，如變更會車站，變更讓車站，減少車站會車間隔時分等，行車調度員可自己斟酌計劃及下令執行。也就是說，不需要機車乘務組參加意見。另外則有一種行車調度員的調度辦法，是必須和機車乘務組來經過研究討論後，才能够下令執行的，如縮短列車在區間的運轉時分，取消後部推進補機，變更上水清爐站等。

行車調度員在計劃或命令執行行車調度辦法時，應預見到這樣作是否會影響機車的週轉。例如行車調度員爲了縮短某次列車的運行時分，計劃就使一個或兩個對向的單機等會這大列車，這時候就必需檢查一下，是否會由於就使單機而不能保證該單機由担当牽引列車的車站的正點發車。行車調度員應嚴格注意機車按交路表運用，不許可將其打亂。

遇有臨時列車運行或遇有按機車運用圖運用的機車中有某台機車不能繼續運用時，則原來按機車運用圖的其他運用機車，仍應按運用圖中原定的交路運用而不加以變更，對發生問題的機車或牽引臨時列車用的機車則另換機車担当。

遇有能使列車提前運行（早開）而又不妨礙其他列車的運行時，行車調度員應充分的利用這種可能來加速列車在區段上的運行。

此外行車調度員還應保證縮短技術與旅行速度，使其距離達到最小限度。歐司關元司吉分局的行車調度員白衣拉其那牙同志，由於她經常用減少列車的上水次數，縮短車站會車間隔時分及列車在各站的停站時分等，使旅行速度接近技術速度。行車調度員們，在工作崗位上應廣泛地採取郭洛了瓦，果司得爾潤兩同志的辦法，學習他們在調度行車時所採取的新辦法，因爲這是使用緊密運行圖的必要條件。只有這樣才有可能將機車日車公里和車輛日車公里提得很高。

下面所舉的辦法是爭取提高機車運用效率的模範先進行車調度員們，與五百公里司機密切配合為基礎的主要工作方法。

一、 使用緊密運行圖時的行車調度法

斯大林獎金獲得者行車調度員郭洛了瓦及果司得爾闊的工作方法：莫斯科——列占司克路莫斯科分局的行車調度員郭洛了瓦同志，在行車調度員應如何挖掘新的潛在能力來提高機車、車輛使用效率上起了模範作用。郭洛了瓦同志在工作中，用她所有的調度行車的學識與經驗來幫助五百公里司機。郭洛了瓦同志爲了完成能使機車走行公里提高很多的緊密運行圖，她創造並採用了很多的先進行車調度辦法。1949年初，她僅對幾台個別的機車使用了緊密運行圖。後來因爲這個辦法在工作中進行很順利，收到了效果。那時正值五百公里司機運動開始了廣泛地開展，郭洛了瓦同志便給自己訂了一個奮鬥目標：使所有的運用機車，完全依照緊密運行圖運用，也就是使運用機車內每台機車的日車公里都達到五百公里。爲了完成這樣效能很高的運行圖，郭洛了瓦同志在其他調度員們及各站段的員工們的幫助與支持下，將站段內的工作按緊密作業法（同時並進的工作法）進行作業順序，把莫斯科編組站的技術作業過程作了部分修正，使個別作業的需要時間得到了縮短。例如列車在發車場的停站標準時間，便較前縮短了15%。窩司各列新司克站是與列占司克分局的分界站，莫斯科段的機車有的在這裏折返，由於修正了機車上煤水的整備工作，因而縮短了機車因技術需要的停站時間。

由於車站及區段的工作施行了緊密作業（同時並進），因而把已往時常發生的車站滿棧不接車的情形也完全消滅了。以往這種情形多數是發生在列車編組站，影響機車不能按既定的運用圖運行，結果便使在區段內的努力化為烏有，而降低整個的機車運用效率。在車站施行了緊密作業（同時並進）後，使區間與車站的輸送能力得到了合理的使用，消滅了忙閒不均的現象。

由於郭洛了瓦同志一面領導和監督着車站員工們的工作，一面和他們訂立競賽合同，因而就保證了列車編組的及時及質量的提高。這是一件很重要的事情，因為機車由折返站因列車編組未妥而單機折返時，結果是機車完成了緊密運行圖，但車站的車輛停站時間並未得到縮短。也就是縮短了機車週轉而不能收到應起的加速車輛週轉的效果。

在機車實行緊密運行圖的條件下，各列車的旅行速度能够提得很高，減少列車讓車和越行的要求，從而也有可能組織列車運行不越行與讓車。所有這些，郭洛了瓦同志都考慮在自己工作中。除特殊需要及不妨礙列車運行外，不使區段內有列車越行與讓車的情形發生，並盡量使越行發生於讓車列車因技術需要（上水清爐等）而停車的區段站或中間站上，以免過大的影響讓車列車的運行。在郭洛了瓦同志擔當工作的區段內，沒有因給單機優先運行的機會，而發生使列車停站等牌的情形。

先進的行車調度員們，在組織調度列車運行時，都是在為保證所有貨流很快的流動，及使五百公里司機數增加上而努力。尚未成為五百公里司機牽引的列車，運行在五百公里司機牽引列車的前面，或前後都是五百公里司機牽引的列車時，對不是五百公里司機要提出鼓勵。告訴他：不要落在五百公里司機之後，不要妨礙他們的正點運行。這個司機接到了這樣通知後，感覺自己的責任，爭取不落在五百公里司機的後面，結果大多數能完成較高的速度運行。這樣便使落後的、未成為五百公里司機的司機們，也成為五百公里司機。郭洛了瓦同志經常使用這種辦法幫助落後的司機，把他們培養成新的五百公里司機。

郭洛了瓦同志行車調度法中最主要的便是與司機們緊密的合作。她在工作巾廣泛地採取斯達哈諾夫運動創始者，行車調度員扎柯爾科和高得瓦日闊同志的工作方法，例如交給司機保證票和書面通知等。茲舉例說明郭洛了瓦怎樣與司機們合作以保證加速列車的運行。756次列車由莫斯科編組站開車時晚點，到拉面斯考也站晚7分，756次後面是上級旅客列車76次，按照一般情況，為了防止上級旅客列車的晚