

蘇德尼果夫工作法

人 民 鐵 道 出 版 社

蘇德尼果夫工作法

人 民 鐵 道 出 版 社

一 九 五 三 年 · 北 京

本書一方面是說明蘇德尼果夫方法的基本內容，另一方面是介紹中長鐵路在學習及推行蘇德尼果夫方法中所得到的體會及初步經驗共十篇，其中七篇採自中長鐵路全路生產先進工作者會議資料，其餘三篇選自人民鐵道報的社論及莊林和張崇兩同志在該報所發表的文件。

本書文稿選自不同的來源，前後有些重複的地方，爲保持其原意及爲讀者學習方便起見，一概不加刪改。

這裡給予我們很多關於蘇德尼果夫方法的理論與實際的知識。它可供調度員、司機、站長、及車站貨運、運輸工作者在學習業務時的參考並提高技術水平之用。

目 錄

在全國鐵路上推行蘇德尼果夫調度法·····	一
列車運行和機車週轉的綜合調度法·····	六
保證乘務組按照固定記名作業表工作的方法·····	二〇
機車與車輛週轉的綜合調度法·····	三一
組織行車的先進方法·····	三四
關於學習蘇德尼果夫方法·····	三七
學習蘇德尼果夫調度法的幾點體會·····	三九
中長鐵路瀋陽分局張殿魁同志是怎樣執行蘇德尼果夫方法的·····	六九
中長鐵路管理局車務處調度科實行蘇德尼果夫方法的初步經驗·····	七八
中長路哈爾濱分局推行蘇德尼果夫調度法的初步經驗·····	八五

在全國鐵路上推行蘇德尼果夫調度法

目前我國鐵路正在推行或開始推行着蘇德尼果夫的先進調度法，這是本年五月開展滿載、超軸、五百公里運動以來，繼全國鐵路編製緊密運行圖之後的又一重要而具有中心環節意義的措施。推行這一蘇聯鐵路的先進經驗是有極大意義的；它能給進一步開展滿載、超軸、五百公里運動開闢新的途徑，它將給我們帶來一系列的行車組織上的改革，使整個運輸工作得到新的提高，從而為迎接即將到來的大規模經濟建設準備下有力的條件。

自滿載、超軸、五百公里運動大規模的開展以來，全國鐵路運輸工作都得到了顯著的提高和發展，機車、車輛的運用有了一定的進步。但不可否認的是我們的工作還落後於運動發展的需要，列車運行計劃還未能準確的完成，機車的使用還有浪費，分界站上的列車接續情況還未能達到徹底的改善，車輛中轉時間和一次作業停留時間都未能得到應有的縮短，各部門間尚缺乏密切的聯繫與配合，甚至個別地存在着本位主義思想與忽視紀律的現象。所有這些都嚴重地影響到運動的開展，減低了全體員工一致努力所得的成果。而為了改進運營工作，消滅這些缺點，鐵道部曾經決定改善運行的措施。實行以來已獲得初步成效，但這一措施如果不能與調度工作的改善結合起來，就很難收到應有的效果，因為調度工作者是實行執行運行圖，全面的經常的直接的負責人，因此當前迫切需要的就是提高調度工作的質量，因而就必須在全國鐵路上廣泛而認真地推行蘇德尼果夫方法。蘇德尼果夫方法是社會主義國家蘇聯鐵路上，在開展超軸、五百公里運動的條件下所產生的新的、有高度效率的調度方法。它反映了蘇聯鐵路現階段行車組織工作上的基本要求，對於改革機車

的運用，改善列車在分界站上的接續情況，保證列車由編組站及時開出等問題，提供了極有價值的理論和方法；它不僅在實際工作上起了極大的作用，而且也豐富了行車組織這一科學的內容，因而獲得了蘇聯鐵路科學界極高的評價，並在蘇聯全國鐵路上得到了普遍的推行。

蘇德尼果夫方法是全面計劃，組織與指導日常運輸業務工作的調度方法；它綜合並發展了其他許多先進調度員、司機、車站及機務段、車輛段人員的工作經驗，從而形成一套完整的、機動計劃與調整機車週轉、列車運行和貨運工作的綜合調度法。實行這一先進方法，不僅能夠加速機車與車輛的週轉，以至加速貨物的送達，而且能夠加強勞動組織，保證機車與列車乘務員的正常作息制度，改進整個行車組織工作，加強日常業務的計劃性、組織性與紀律性，達到有關行車人員，特別是調度人員互相間的動作協調一致；而這是最主要的。斯大林同志說過：協調就是運輸業中的紀律。沒有協調鐵路運輸業就不能存在，就不可能以最少數量的基本技術工具——機車、車輛，以最少限度的消耗，來完成最大限度的運輸任務，來加速全國商品的流轉，而為國家節省、積累更多的財富。

推行蘇德尼果夫方法是必要的，而且是可能的，這在中長鐵路上已得到了充分、有力的證明。中長鐵路本年七月以來的運營工作成績是顯著的、空前的。全路機車平均日車公里由五月份的四七〇公里，達到九月份的五二五點一公里，提高百分之二十二點三；機車週轉時間由五月份的一三點五小時，達到九月份的一二點一小時，縮短百分之十點四；車輛週轉時間也由五月份的一點九三晝夜，達到九月份一點七八晝夜，縮短百分之七點八；日開列車計劃的準確性提高了，列車接續與機車折返的情況，都有了基本的好轉。與此同時，車機調度人員間的關係也完全改變了，一反歷來的明爭、暗鬥的對抗作風，而互相幫助，密切配合。在各個分局的調度人員間，在極大的程度上

消除了互相猜忌，互相欺騙，互相爭搶十八點前排車的惡劣現象。由於加強了調度所與現場站、段間的聯合勞動組織，車站、機務段、車輛檢修所以至燃料廠各方面有關行車的技术作業，也都有所改進，初步達到了有節奏的工作。這主要是在蘇聯專家的熱心指導和幫助下，實行蘇德尼果夫方法所收到的效果。

爲使蘇德尼果夫方法在我國鐵路上得到普遍的、成功的推行，必須注意以下幾個問題：

第一、推行蘇德尼果夫方法的過程，必然是新舊思想鬥爭，舊調度方法讓位於新調度方法的轉變過程，因而必須加強思想領導。各行車有關部門必須集中黨組織，行政、工會、青年團的力量，充分發動與依靠群眾。必須對群眾具體地、深入地、反覆地進行教育和宣傳工作，着重說明蘇德尼果夫方法將會在我們的運輸工作中起着如何巨大的改革推動作用。一方面，要使一切有關行車人員，特別是車務人員，能够真正體會到改善鐵路原動力——機車的使用，是我們每一成員對國家應盡的重大任務。另一方面，也要避免那些片面強調機車運用利益，而不照顧車輛運用的不正確傾向。對於某些人認爲實行蘇德尼果夫方法，就是又恢復「按表行車」的老調度法的錯誤觀點，必須予以嚴格的糾正。應該在實際工作過程中及時解決所能解決的問題，以此方法來解除群眾認爲「好是好，就是行不通」的顧慮，提高群眾的信心，鼓舞群眾的積極性。

第二、推行蘇德尼果夫方法，必須是點面兼顧：一方面要在所有分局全面展開這一工作，另一方面要集中力量，重點領導。各管理局應該根據自己的具體情況，選擇某一個分局，來集中力量推動，動員黨、團員和積極分子起骨幹、帶頭作用，總結經驗，推廣到其他分局。同時其他分局也要積極進行這一工作。只有全路都一起開始實行蘇德尼果夫方法，工作才不致受到牽制。

目前在全國鐵路上，推行蘇德尼果夫方法的進度極不平衡：有的單位已經展開，有的尙沒有着

手，領導方面應根據實際需要情況，擬定切實的工作計劃和步驟，以期逐步地推動和鞏固全路的工作。

第三、推行蘇德尼果夫方法的中心一環，就是認真、深刻、反覆地學習蘇德尼果夫方法，只有徹底了解其實質，並把理論與實際結合起來學習，才能踏踏實實地把這一先進方法貫徹到工作上去。好多地方，對於學習這一複雜的列車組織上的先進方法認識不足，未能付以足夠的力量來深刻鑽研，以致工作就不能很好開展起來。因此無論領導或群眾都應該認真、虛心地研究這一先進方法，對於調度人員說來，這一先進方法，應成為現階段經常的業務學習內容。在學習方法上應吸收中長路哈爾濱分局調度室的學習經驗——邊學、邊做、邊總結。

第四、蘇德尼果夫方法的推行，有賴於加強若干必要的工作制度，主要為以下幾個方面：

甲、必須加強聯合勞動組織的活動，特別是調度人員在這方面的活動。列車調度員應該定期添乘自區段的解結列車，並在機車折返站上參加站、段的聯勞會議；附近（交叉點）調度員與機車調度員應該定期召開附近各站的聯勞會議，並參加機務段的乘務員會議；值班員、副值班員或調度主任應該定期到他分局（包括他路所管的分局）開聯繫會議，以便解決工作中存在的問題。

乙、嚴格掌握並分析列車運行圖和機車緊密週轉圖。分局值班員或調度主任在切實編製日間列車計劃後，必須與機車調度員或機車調度主任共同編製當日的機車緊密週轉圖。根據中長路的經驗，應該以每一機務本段為中心，對其所担任的各區段，編製一張機車緊密週轉圖，並使當班中的值班員、機車調度員及有關區段的列車調度員，每人都能各執一份，以面在實際工作過程中切實掌握機車的運用。

分局車務科長與管理局調度科長及車務處長應每日檢查，分析列車運行圖和機車緊密週轉圖的

完成情況，首先是機車緊密週轉圖的完成情況，檢查是否浪費了機車，因為這是蘇德尼果夫方法的最重要的一環，同時並應總結經驗，對好壞典型報請上級分別予以鼓勵和批評。

丙、分局與他分局間建立正確、及時的列車預報和聯繫制度，加強車輛的逐時統計工作，在推行蘇德尼果夫方法上，都是極其主要的條件。沒有這些就不可能作出切實的日間列車計劃，就不可能保證機車、列車接銜時刻到達分界站，也就不可能以緊湊編車辦法來保證列車由交叉點及時開出。

第五、愛國主義勞動競賽是推行先進方法、完成國家運輸任務的動力。要在調度所及其整個聯合勞動組織內開展結合蘇德尼果夫方法的愛國主義勞動競賽，使得這一帶有關鍵性的行車組織上的先進方法，能在群眾的競賽熱情下，得到更徹底的執行，以至進一步地充實和發展。

根據中長路的經驗，列車調度員的競賽指標，不僅是列車出發和運行的正點次數，超軸列車噸數和超軸軸數以及車輛一次作業停留時間標準，而且還應把機車折返時間標準規定在內；值班員、副值班員和機車調度員三者的競賽指標應該一樣，就是：列車計劃的完成實績，排車計劃的完成實績，車輛中轉時間和機車日車公里的標準。這樣就可使車、機調度人員共同為加速機車、車輛的週轉而鬥爭。

最後應當指出：推行蘇德尼果夫方法是一件複雜細緻，而且需要較長期間進行的工作。而非一夕靠着突擊一下的方式就可以奏效的。

因此要求領導幹部必須十分重視這一工作，做到親自負責掌握。只有領導幹部真正認識到這個先進方法的重要性，才能作好宣傳鼓動工作，才能學習好，組織好；才能在群眾的積極擁護和支持下達到我們預期的目的。

列車運行和機車週轉的綜合調度法

——蘇德尼果夫方法——

全蘇鐵路科學研究院工作隊，遵照蘇聯鐵路職工會中央委員會主席團的決議，爲了研究蘇德尼果夫方法，並作科學的根據，出發到莫斯科了。

下面所發表的是工作隊的材料，其中詳細記載着蘇德尼果夫方法在技術操作上的實質，並說明着關於各地廣泛採用革新者這一方法的條件。

x

x

x

曾由西方鐵路明斯克分局值班員波·德·蘇德尼果夫同志所建議並已實行了的列車運行和機車週轉的綜合調度法，正在全國各鐵路幹線上廣泛地推行着，已有很多分局的值班員掌握着機車和列車按銜接時間到達分界的辦法，加速放行列車，縮短蒸汽機車，電動機車以及內燃機車在折返站上的停留時間。這就爲進一步開展五百公里愛國主義運動開闢了新的遼闊的前途。

革新者這一方法的實質是什麼呢？怎樣才能保證它在各種不同的條件下很好地推廣呢？

一 多方案的機車週轉圖是分局列車工作計劃的基礎

改善鐵路原動力——機車的使用情況是一個最重要的任務，而爲解決這一問題，就需要一切有關行車人員在其行動中的協調和堅強的紀律性。

在這件工作上，分局值班員和管理局調度員有特殊的作用。他們的責任，首先是明確地調整列車和機車到達分界站的時間。而且要緊的是不斷地改進此項調度方法，因為在很多鐵路上，機車和列車在分界站上的滯留，仍然給機車週轉時間和列車直通速度造成相當大的損失。蘇德尼果夫方法的價值，正是在於它能採取以保證徹底完成運行圖為目的的機動計劃與調整列車和所有機車運行的一套新方法，來武裝分局值班員。

蘇德尼果夫整個工作所表現的基本特點，就是經常不斷地關心每旬所發表的多方案機車緊密週轉圖的切實完成，而他所採取的那套辦法，都是服從於這個基本特點的。為了使這個機車週轉圖合乎現實，使其適應於實際貨流情況，在明斯克分局把它按着各種不同的行車量編成三個方案。

第一個方案是為預期的最大行車量而作的。在機車週轉圖的第二個方案裡所列入的列車次數，在每一個區段上少一對列車，擔當這些列車作業的機車，也減少一台。最後對於最小的行車量編製第三方案機車週轉圖，這時所用的機車也較前一個機車週轉圖減少一台。這個方案中的各次列車，也都包括在前兩個方案中。這些列車在列車運行圖的整個施行期間內成為固定的基本列車，日復一日地運行着。這就給各站、段、列車檢修所以及燃料廠造成有節奏的工作的必要前提。

蘇德尼果夫的聯合勞動班，為爭取該旬現行的多方案機車週轉圖中固定基本列車經常不斷地運行，而頑強地鬥爭着。在這方面，例如，五月二十五日就是很出色的一天。在這一天裡，由莫洛結赤諾車站所發出的列車，全部利用了多方案機車週轉圖所公佈的運行綫。由明斯克站向明斯克分局機車所擔當的三條綫上應開的全部列車，也都按照多方案機車週轉圖的運行綫開出了，並且有三次列車提前發車了。以加速放行個別列車的辦法以及組織快速整備機車的辦法，在明斯克和莫洛結赤諾區段間，利用了運用中的機車，又加開了二次列車。在那天，莫洛結赤諾機務段的機車走行里

程，竟比多方案機車週轉圖所定的標準超過了五五公里。

蘇德尼果夫同志，在接班後，首先要根據實際行車量計算一下機車的需要台數。這種實際行車量是根據本分局以及鄰接分局管內各區段上當日預期的運行情況和各調配站（編組站和區段站——譯者註）及貨運站內現有車輛情況等材料而查定的。如果實際行車量與多方案機車週轉圖的規定數相等，那麼機車需要台數是可以由該機車週轉圖中直接看出來的。如有時所計劃的行車量和多方案的機車週轉圖所定的不符，蘇德尼果夫同志就在收得列車預定到達的情況以後，另外作出機車週轉圖（修正機車週轉圖），並根據它來確定機車需要台數。如遇某一區段上預期的行車量，將超過每旬多方案機車週轉圖所規定的列車次數時，蘇德尼果夫同志就去和機車調度員共同尋找利用現有機車完成任務的可能性。他在這種情況下是不走簡便省勁的道路的，就是說，不要求機務段另外再點火一台機車。

如果列車工作可以用更少的機車數完成時，蘇德尼果夫同志就向機車調度員和機務本段值班員建議，把多餘的機車撥作預備車，並且要將應行洗繡的機車留下，以免用另外的機車來代替。

二 編製班計劃的特點

蘇德尼果夫同志在準備值班時，擬定各種調度措置以鞏固自己所算出的機車需要台數。這些調度措置是爲了徹底保證班計劃而實行的，其基礎是以機車、列車按銜接時間到達調配站爲原則。這一原則的實質在於：不同去向的列車由鄰接區段到達每一具體車站的間隔時間，應等於機車和列車的技術作業停留時間標準的差額。

現在研究一下蘇德尼果夫同志所採用的主要的調度措置。

最複雜的是這樣一種情況：在某一區段上，需要較多方案機車週轉圖所規定的列車次數多開一對列車。最正確的解決辦法就是把機車的工作緊湊一下，以便騰出一台機車，所騰出的時間應等於在加開一對列車的區段上的機車全週轉時間。如果我們假定該區段上的上行列車的運行時間是二小時，下行列車的運行時間是二小時十五分，機車在本段所在站上和在折返段所在站上的技術作業時間標準為二小時和一小時十五分，那麼機車的全週轉時間就等於七小時三十分。過七·五機車小時，也就必須從其他行程中以緊湊機車工作的辦法找出來。

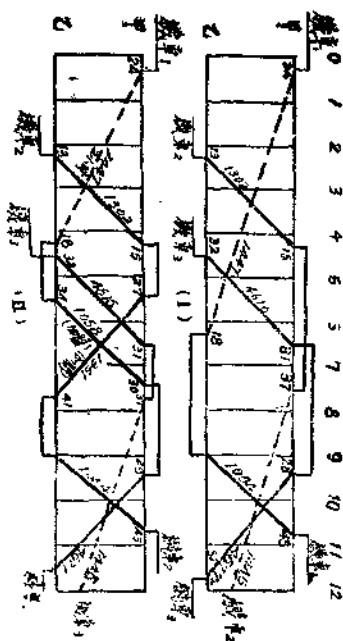
乘務直通列車經常通過中間站不給水的五百公里司機，以及善於加速處理解結列車的列車乘務組和車站人員，總能幫助革新者來找到他所需要的潛在力量的。並且在機務段所在站，在縮短機車停留時間上，也可以發掘出潛在力量來。

在一次值班的時候，曾需要由鄰接分局多接運一輛第一三五一號列車。這次列車於五時一分正點到達甲站。該列車原可利用第一三〇二次列車到達的機車，以壓縮其整備時間的辦法再由甲站開出，同時決定對於隨第四六一次列車到達的另一台機車，也以加速整備的辦法來縮短其在折返站上的停留時間。剩下的問題就是要保證第四六七次列車由甲站出發的機車了。為此目的，曾經計劃在區段內加速放行第一四四七次解結列車，使它在四時十八分趕到乙調配站，提前二小時。這次列車的機車，決定於轉頭後單機開往甲站，以保證第四六七次列車的開行。

當分局值班員把這一計劃通知給自己最近的助手時，交叉點（附近調度台——譯者註）調度員就提出了保證：在乙站上趕編一趟區段列車，使它不在九點開，像當日計劃規定的那樣，而在五時三十分開出去——按第一〇五八次列車的時刻。這樣就消滅了該區段上的單機走行。

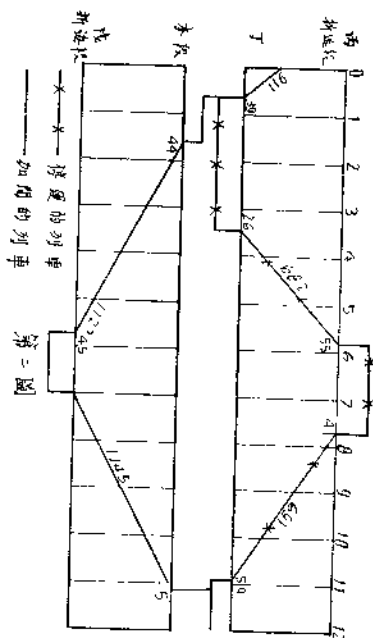
他所擬定的列車調度措施，表示在第一圖中：上面（I）是多方案機車週轉圖的摘錄，下面（II）

是蘇德尼果夫和他的全班人員所擬定並實現了的列車和機車的運行略圖。這樣並未引起任何違反多方案機車週轉圖的情事（爲使該圖容易看懂，在上面僅畫出參加該次調整作業的機車所擔當的各式列車的運行綫）。



在明斯克分局，常常發生這樣一種必要情事，就是在某一區段上，需要比多方案機車週轉圖所定的多開一對列車，而同時在另一個由該機務段擔當作業的區段上，則需要減少一對列車。蘇德尼果夫在作計劃時，遇到這種情形，總想在需要減少行車量的那一個區段上，把那由同一機車在一週轉間內所擔當的一對列車停運，而爲代替該項列車，另在別的區段上加開一對列車。如在較長的牽引區段上增加行車量時，需要縮短各折返站上的機車停留時間。這樣調度措置的例子，載於第二圖中。

這樣的事情發生得也不少；就是在切實遵守多方案機車週轉圖所規定的當日行車量的條件下，仍然需要修正該圖，以另外一些列車來代替這些列車。不論是鄰接分局管內列車到達情況的變化，以及各編組站和區段站上的車輛集結條件和編車條件的變化，都會引起上述情形。在這種情況下，蘇德尼果夫也想法停運或加開列車，但限於是同一機車所擔當的往復列車，那麼在擔當其餘各次列車的作業順序上，就不會惹起變化。蘇德尼果夫同志的工作經驗證明：最合適的辦法，就是在某一區段上停運一對列車的同一時間內，在另一個由該機務段擔當的區段上加開一對列車，然後在頭一個區段上加開一對列車，去代替同一時間在後一個區段上所停運的那一對列車。像這樣修正多方案機車週轉圖的結果，就構成在一晝夜的不同時間內（也可能利用不同的機車）施行像第二圖所表



示的那樣兩次調整的總和。

由此可見，蘇德尼果夫在編製當班的列車計劃時，以及在他每隔六小時修正計劃時，所擬定的每一次放行機車、列車的調度措置，總是追求若一個主要的：保證嚴格執行多方案的機車緊密週轉圖。

三 運行單機

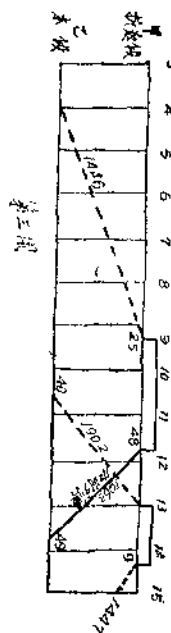
在很多路綫上，上行和下行方向的貨流是不相等的。這時就要開行單機了。確定單機的出發時間，乃是編製班計劃工作和日常行車調度工作的一個組成部分。蘇德尼果夫研究出了一些寶貴的調度辦法，其目的仍不外乎完成多方案的機車週轉圖。

如果在排車方向的所有列車，都是按着現行的多方案機車週轉圖運行的話，那麼在迴空方向的一切單機，也應該按着多方案機車週轉圖的運行綫開行，以代替那些停運的列車。遵守此項規則，就能保證全部機車按週轉圖工作。

蘇德尼果夫同志，鑑於單機運行的速度高。並且所使用的燃料較少，於是常常把那些山折返站返回的單機，較速行綫提前開出——按調度員的指定時刻以較高速度運行。爲此目的，機車調度員就組織折返段上的加速整備機車的工作。

爲了牽引加開的列車，由機務本段所在站向折返站迴送機車，應該在這樣一個時間內進行，這個時間等於在區段中的走行時分加上機車在折返站上的技術作業標準停留時間所得的和。蘇德尼果夫，一方面遵守着這條嚴格的規則，同時總想法尋找利用機車週轉圖中的機車來牽引那一加開列車的可能性。在這種情況下，對於應按現行的多方案機車週轉圖的基本運行綫開行的列車所需機車，

就迴途得晚一些，這樣調度措置的例子載於第二圖中。



鄰接分局通知了：向本分局交出一趟加開的第一〇六三次列車，按規則時刻應於十一時四八分由甲站出發（參看第三圖）。爲了接運這次列車，須由「乙」機務本段所在站於八時二十分前後開出單機一台，但這樣便可能招來下行列車中的某一次列車在乙站上晚開的情事。因此，蘇德尼果夫同志另作了一個決定，利用隨解結列車一四四六次到達折返站的機車發出了第一〇六三次的加開列車，而爲了牽引下行第一四四七次解結列車，於十四時四十分由乙站開出了單機一台。在這樣的調度措置上節省了二、三機車小時。

蘇德尼果夫同志，根據自己的經驗確定了：在明斯克分局的條件下，單機的運行計劃可以按十六小時的期間來編製。

四 列車到達時間的銜接

預防列車晚點的最好辦法，就是要造成比列車運行圖和機車週轉圖提前到開的條件。這項辦法，對蘇德尼果夫所領導的聯合班次的所有人員說來，已成爲一種法令了。

在解決這一問題上，大家是根據互相幫助的原則而行動着。司機協助車務人員，車輛人員協助