

58661



商務工作人員的先進勞動方法

В. П. 保塔波夫主編



人民鐵道出版社

403
5/005
A.1

58661

商務工作人員的 先進勞動方法

В.П. 保塔波夫 主編

王 吉 恩
張 家 寶 合譯

人 民 鐵 道 出 版 社

一九五六年·北 京

本書敘述司磅員、核算員、貨運主任與冷藏運輸部門和專用綫工作人員的先進勞動方法，及裝卸作業的先進技術作業過程，並說明車站和專用綫全體工作人員的創造性合作情況。

本書係供鐵路和工業專用綫廣大的商務工作人員參考之用。

商務工作人員的先進勞動方法

著者：М·Д·康申、Н·Ф·里威欣、Н·Н·馬斯捷律欣、
А·А·諾茲德林、А·П·尼基求克、В·А·巴得尼耶、Э·И·呂
節爾、Г·В·費拉廳托夫、М·Ф·沙馬耶夫、Э·П·沙次卡雅。
編輯：Я·Ф·古列夫。

ПЕРЕДОВЫЕ МЕТОДЫ
ТРУДА КОММЕРЧЕСКИХ
РАБОТНИКОВ

蘇聯 В·П·保塔波夫主編

蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九五一年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

Москва 1953

王吉恩 張家寶 合譯

責任編輯 郭鍾新

人民鐵道出版社出版（北京市霞公府十七號）

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印（北京市建國門外七聖廟）

一九五六年四月初版第一次印刷平裝印1—1,585冊

書號：487開本：850×1168 1/32印張7 2/3 257千字 定價(8)1.29元

目 錄

斯達漢諾夫勞動方法在運輸業完成蘇聯發展第五個五年
計劃上的作用…………… В. П. 保塔波夫

第一編 司磅員的先進勞動方法

第一章 改進貨車載重量和容積使用的方法……………	14
第一節 四軸平車上煤的滿載方法……………	14
第二節 平車上裝磚的先進方法……………	17
第三節 平車上鑄濟凝土砌塊及貝殼石的裝載方法……………	20
第四節 窗用玻璃的裝載方法……………	24
第五節 四軸平車上鑄鐵管的滿載方法……………	27
第六節 四軸高邊車內木材高出車壁的裝載方法……………	28
第七節 棉花纖維和生棉的裝載方法……………	30
第八節 亞麻纖維的裝載方法……………	38
第九節 棉布的裝載方法……………	41
第十節 農業機器的裝載方法……………	45
第十一節 汽車和機器腳踏車的裝載方法……………	55
第十二節 汽車外胎的裝載方法……………	60
第十三節 「列寧型」型移動帶式輸送機的裝載方法……………	62
第十四節 紙張和糊壁紙的裝載方法……………	64
第十五節 化學紙料的裝載方法……………	66
第十六節 體輕棉穀和混合飼料使用接高糧穀檔板的裝載方法……………	68
第十七節 有容器的糖果點心、茶葉及其他體輕貨物的裝載方法……………	71
第十八節 棚車內箱裝貨物的滿載方法……………	76
第十九節 體重貨物及體輕貨物的配裝方法……………	84
第二章 按照緊密作業圖貨車的裝載、調劑重量和衡量工作……………	95
第三章 在運送時貨物完整的保證……………	99

第二編 貨運室、貨場及專用綫勞動組織的 先進方法

第一章 貨運室工作人員的先進經驗	111
第一節 爲很好地完成每項商務作業而奮鬥	111
第二節 貨運票據的預先核算	114
第三節 到達貨物票據的核算方法	116
第四節 按照緊密作業圖處理貨運票據的方法	121
第五節 先進貨運室的工作經驗	123
第二章 貨場和貨運室工作的組織	130
第一節 制定商務工作中技術作業過程的基本原則	130
第二節 完成商務作業的時間標準和規定時間標準的方法	135
第三節 貨場的技術作業過程	142
第四節 貨物中轉站台的技術作業過程	153
第五節 貨運室的技術作業過程	158
第六節 科維里路局商務工作質量優良的單位與車站	164
第三章 車站和專用綫工作人員的創造性合作	167
第四章 裝卸作業的先進勞動方法	181
第一節 用起重機進行貨物卸車和換裝作業的先進方法	182
第二節 倉庫內與貨物中轉站台上裝卸作業的先進方法	191
第三節 起重機工作組改行經濟核算制	198

第三編 冷藏運輸工作人員的先進勞動方法

第一章 以凍結方式製造天然冰的合理方法	203
第一節 基洛夫、莫斯科—庫爾斯克和十月各路局給冰所的工作經驗	204
第二節 南方路局和莫斯科—頓巴斯路局給冰所的工作經驗	205
第三節 西南路局和科維里路局給冰所的工作經驗	307
第四節 斯大林路局麥利托波里車站給冰所的工作經驗	209
第五節 放得薩路局給冰所的工作經驗	210

第二章 由水池採冰的辦法	220
第一節 古比雪夫路局巴特拉克碼頭站給冰所的工作經驗	220
第二節 莫斯科—梁贊路局梁贊第二站和諾泰沃車站給冰所的工作經驗	221
第三節 水池上人工凍結冰塊法	222
第三章 掩蓋冰塊的辦法	222
第一節 西南路局達爾尼察車站給冰所的工作經驗	223
第二節 雅羅斯拉夫里路局給冰所的工作經驗	225
第四章 供應易腐貨物運輸的先進方法	226
第五章 製冰廠的先進工作方法	232
第一節 溫水費用的消除	233
第二節 廢氣熱力的利用	234
第三節 利用羅特式螺帽連接洒水用的噴射器	235
第四節 以冰型充實冰塊融化架的新方法	235
第五節 挖取冰塊的新的技術作業過程	236

斯達漢諾夫勞動方法在運輸業完成蘇聯 發展第五個五年計劃上的作用

蘇聯共產黨第十九次代表大會的決議，斯大林同志在黨代表大會上的演說及其天才著作：「蘇聯社會主義經濟問題」都鼓舞着我們祖國的所有勞動人民要建立新的勞動功績，要表現創造性主動精神和革新精神。

馬林科夫同志，在對黨第十九次代表大會所做的報告裏曾說過：「在社會主義建設的一切部門中，我們都有許許多多的例子表明勞動者是怎樣發揮主動創造精神以保證社會主義生產的不斷發展和改造的。」

黨第十九次代表大會的指示，明確而且清楚地確定了鐵路運輸業在第五個斯大林五年計劃中進一步增加運輸量方面的任務。

第五個五年計劃中規定着鐵路運輸業在1955年的貨運量要比1950年增加35—40%。

除了貨運量必須有大量的增長以外，鐵路工作人員應當努力進一步提高鐵路運輸整個工作的質量，降低運輸成本並且進一步動員潛在資材。規定在1955年當中將車輛的周轉時間比1950年至少縮短18%，大大地改善車輛載重量的使用並增加貨物列車的重量。

鐵路的商務工作人員，在完成擺在鐵路面前的任務上，起着極大的作用。

爲了勝利地完成黨第十九次代表大會的指示中對鐵路工作人員所提出的任務，商務工作人員必須：

(1) 爲保證按照每種貨物，按照每個車站，並對每個發貨人和每個收貨人完成國家運輸計劃而奮鬥，爲消滅不合理運輸而奮鬥；

(2) 竭力加速車輛的周轉，爲此，必須消滅車輛在車站上和運行途中由於車輛裝載不正確或者票據填製錯誤所發生的各種非生產的停留時間；

(3) 縮短車輛在公用地點上，或在企業專用線上進行與貨物的承運、裝車、卸車、交付、中轉和換裝有關作業時的停留時間；

(4) 保證大大地改善車輛載重量和容積的使用、制定和實行提高了的車輛裝載技術標準量，發現、研究和廣泛地推行新的滿載方法；

(5) 提高商務工作的質量並保證貨物充分完整和及時地運到到站；

(6) 提高貨場裝卸作業機械化的水平，使用商務方面的新技術設備（裝卸機器、製冰廠、設有機械冷卻裝置的列車和車輛、新型衡器等等）；

(7) 改進運送——經濟工作，徹底消滅各種損失，保證進一步地提高全國鐵路的收入和贏利。

司磅員、貨運主任（貨物出納員）、核算員以及運輸營業所和裝卸作業所的工作人員，在鐵路運輸業商務工作的精確組織方面起着主導作用。

商務工作的質量，也就是說，貨物完整和及時地運到到站，首先取決於貨場和運輸營業所商務工作的正確組織並取決於貨運空運送票據的正確編製和各種手續的及時處理。

※ ※ ※

車輛載重量的使用率，乃是鐵路車輛合理運用最重要的指標之一。

提高車輛載重量的使用程度，也和加速車輛的周轉一樣，使得有可能以較少的車輛來完成國家的運輸計劃，因而增加運量，提高鐵路的運輸能力，減少運營支出和降低運輸成本。

在鐵路上，在車輛載重量和容積的使用方面還有極大的潛力。

鐵路的先進司磅員曾經制定並推行了許多合理的車輛裝載以及貨物準備和放置的方法，使車輛載重量的使用率大大地增加。

北頓涅茨路局的司磅員：西多倫科、皮沃瓦洛夫、瓦西立欽科等同志制定了煤的滿載方法。在實際工作中貫徹了新的方法，使每輛四軸的平車裝載煤的重量平均增加3—4噸。

北頓涅茨路局達列夫克車站的司磅員科洛特科夫同志制定並推行了煤的滿載方法和車輛快速作業法綜合採用制。往四軸平車上裝載煤時，煤的合理放置，乃是這一方法的基礎。

四軸平車煤的滿載方法，被頓巴斯、烏拉爾、西伯利亞及其他路局的司磅員廣泛地採用着。目前，有許多路局，在裝載礦石和焦炭時，也採用平車的滿載方法。

莫斯科—庫爾斯克路局西里卡特那亞車站的主任司磅員普魯沙科夫同志制定了四軸平車磚的滿載方法，其方法係在往平車上裝磚時，使磚堆放高出平車的側板和端板並逐漸向平車中心方面收縮。

這種方法使每輛四軸平車的裝載量增加了15噸。同時，實際工作證明，按照普魯沙科夫同志的方法往平車上裝磚時，乃是一種能裝得穩固的方法並且能保證貨物在運送時的充分完整。

這種方法，各路局無論是在裝磚或是在裝其他貨物如礦渣混凝土砌塊、

貝殼石等等時都廣泛地採用着。

在托姆斯克、梁贊—烏拉爾、西南、莫斯科—梁贊各路局，用普魯沙科夫同志的方法裝磚；在斯大林路局，用普魯沙科夫同志的方法裝載礦渣混凝土砌塊和貝殼石。

木材的滿載方法，特別是高邊車高用車中的先進裝載方法，在全國鐵路上都廣泛地採用着。

斯維爾德洛夫斯克路局塔夫達車站主任司磅員羅巴諾夫同志，就是採用大型高邊車高用車裝載木材這一方法的倡議人。使用這種方法時應在高邊車上安設支柱，以便充分利用高度方面的裝載限界。

羅巴諾夫同志所制定並採用的裝車方法，使在高邊車內裝載的木材比用一般的方法能多裝20—25立方公尺。這種方法由創造發明者P.C. 白土哈作了補充。白土哈建議採用在高邊車上高用車裝於裝載限界內四周密排兩層的裝車方法，這使往高邊車內裝載坑木和木樺時能比過去多裝20—25立方公尺。

在全國鐵路上，由於採用高邊車木材合理裝載方法，在1951—1952年當中用同樣的車數多運了13,000,000多噸木材，因而，能够節省貨車700,000輛左右。

高爾基路局唐沙也沃車站的工作人員採用了高邊車和平車木材裝成兩層的方法。這種方法使能節省貨車數千輛。

在運送體輕貨物，特別是在運送棉花、羊毛等貨物時，提高貨車的裝載量，乃是一個重要的任務。

在運送此類貨物時，改進貨車載重量的使用，可用以下兩種辦法來保證：①發貨人預先把貨物加以整理（例如加以壓緊）和②制定車內貨物更合理的堆放方法，使能充分使用貨車的載貨容量。

由於司磅員克拉多夫希科娃同志（塔什干路局高爾查闊沃車站）的倡議，當地的淨棉工廠改造了壓棉機並開始準備裝運密度加高的每包重200—220公斤的棉花包。

這種棉花包，克拉多夫希科娃同志開始按照自己特別研究出來的棉花包放置方案往18噸棚車內裝載三層，往20噸棚車內裝載四層。結果，棚車載重量的使用程度增高了11—14%。

阿捷爾拜疆路局沙里亞內車站的司磅員們和塔什干路局的司磅員安赫托夫同志，根據當地的條件，提出了自己裝載棉花的方法，使在運送棉花時車輛滿載方面獲得了很大的成就。

以採用棉花在裝車前進行準備及其裝車方法的結果為基礎改定並實行了新的並且提高了二軸棚車中棉花裝載技術標準量。

到處採用先進的滿載方法的重要性，由以下的例子可以看出來。在塔什干路局的一切棉花裝車站上，採用司磅員克拉克多夫希科娃和安赫托夫所研究出來的滿載方法，使全年能騰出貨車2000輛來運送其他貨物。

司磅員在裝載生棉這種體輕貨物時，在提高棚車載重量使用率方面表現出許多主動精神；就生棉裝載技術標準量來說，二軸棚車應當裝載生棉7噸，四軸棚車總共應裝14噸。

塔什干路局吉扎克車站的司磅員蔡干闊娃同志研究出來袋裝生棉的滿載方法。她在二軸棚車內裝載了106袋，代替了以往只裝76—78袋，在四軸棚車內裝載了237袋，代替了以往只裝200袋。同時，蔡干闊娃同志超額完成裝載技術標準量2—3噸。

在北方路局採用着沙利車站主任司磅員坡列山科夫同志所研究出來的亞麻滿載方法。在雅羅斯拉夫里路局加森車站司磅員保律索夫同志超額完成了棚車內亞麻裝載技術標準量3噸以上。在西方路局和別洛露西亞路局的許多車站上也都採用着先進的亞麻滿載方法。

運送汽車時，平車的載重量使用得極不充分。高爾基編組站貨運室主任阿哈洛梅也科同志，由於往平車上多次試裝汽車和多次研究的結果，制定並採用了各種牌號的汽車滿載方法。

同時，還採用了某些牌號機器的雙層裝載方法，增加了在連結一起的平車上汽車的裝載量，變更了平車上機器的放置方法。由於採用了新的裝載方法，運送汽車時平車載重量的使用率增加了30%以上。

在全國鐵路上運送大量的各種各樣的，笨大同時而又相當體輕的農業機器和其他機器。在運送這些機器時，平車的載重量的使用極不良好。

許多司磅員研究出來並採用着這樣一些在平車上裝載和放置機器的方法，使在一輛平車上所裝機器的數量增加數倍。例如，托姆斯克路局的司磅員瓦爾那科夫同志提出了建議，將СД-24型播種機拆卸開，再進行裝車。結果，在長9.2公尺的平車上開始裝載播種機12台，而代替了以往只裝6台。瓦爾那科夫同志還做到往二軸平車上裝載ЛБД-45型去穀機27台，代替了以往只裝9台，結果，將運送這種去穀機時所需要的車數減去三分之二。

在斯大林路局，商務監察員札得羅日內同志研究出來一種拖拉機牽引的靶的裝載方法：在二軸平車上裝載四套，代替了以往只裝兩套，在四軸平車上裝載六套，代替了以往只裝四套。

在克拉斯諾雅爾斯克路局研究出來一種自動聯合收割機的滿載方法。按照這種方法往四軸平車上裝載聯合收割機二台，代替了以往只裝一台。

在高爾基路局，奧夫索尼科夫同志研究出來一種「Зурсар」型鐵紮的滿載方法。新的方法使能往二軸平車上裝載 225 節，代替了以往只裝 75—100 節；往四軸平車上裝載 309 節，代替了以往只裝 140—150 節。

此外，還廣泛地採用着往平車上裝載機器腳踏車、自行車和其他一些笨大貨物的合理方法。

以上所述的一些例子，並非把先進司磅員的工作經驗都闡明無遺。在各鐵路上獲得推廣的還有許多其他的滿載方法，特別是體輕的糧穀、紙張、化學紙漿、窗用玻璃、鑄鐵管、棉布、混合飼料以及許多其他各種各樣的貨物的滿載方法。

滿載方法使車輛的利用大大地改善，其經驗證明，在運送貨物時，在車輛載重量的使用方面尚有很大的潛力，以及司磅員和車站其他商務工作人員的合理化建議和主動精神，對於這些潛力的利用，有着如何重大的意義。

廣泛地宣傳先進的滿載方法，對於司磅員研究和實行這些方法時予以支持和幫助，在鐵路的所有車站上廣泛地採用這些方法，乃是商務處和車站領導人員的任務。

※ ※ ※

正確地填製運送票據，加速運送票據的處理過程，正確地計算與核收鐵路在運送貨物時應得的運費和其他雜費，以及向技術室及時地移交運送票據，乃是爭取贏利，提高路收，保持貨物完整的重要條件。

正確地填製貨物運送票據——貨物運單、貨物運送報單、車輛裝載清單——首先能保證切實算出鐵路在運送貨物時與在完成其他作業時應得的運費和雜費，並且還能保證及時而且完整地將貨物運到到站。

貨運主任在完成所有這些工作上，起着主導作用。貨運主任處理貨物運送的票據，確定（核算）出鐵路在運送貨物時以及在完成輔助作業（裝卸作業、衡量等等）時應得的運雜費，並且和發貨人與收貨人進行運送貨物方面的一切清算事宜。

許多的貨運主任和貨運室的其他工作人員都體會到自己在鐵路工作人員為加速車輛周轉、提高路收和贏利這一總的鬥爭中的作用，而實行一些新的先進的勞動方法。

已被廣泛採用的預先核算辦法乃是加速貨運票據處理過程和提高核算工作質量最有效的方法。

預先核算這一辦法（確定出運送方向、運送里程、某一貨物的運價類別和項別、整車運價號、載重量在18噸以內和20噸的貨車的運價率、貨物運到期限等等）是通過將這些資料預先記入運輸計劃內的方法來實現，為此目的，在運輸計劃上粘貼一張白紙，在這張白紙上對着計劃的每個項目來標註上述各項資料。預先核算這一辦法還利用專用工作手冊的方法來實現，在這種工作手冊裡，對常常遇到的貨物和到站，把上述各項資料記載下來。

預先計算出必要的數字並將其記入工作手冊內，使貨運主任和核算員在處理票據時的工作減輕了許多。

預先核算這一辦法，除了加速票據的填製過程以外，還能提高核算工作的質量，因為貨運主任就不需要急急忙忙地來找尋計算運費的資料。

列寧格勒瓦爾沙夫斯基貨物站的斯達漢諾夫式工作者——貨運主任：謝爾古欽科和羅瑪諾娃制定並推行了貨運票據加速處理的方法。他們擔任計劃一貨運主任的職務，除了自己的基本職責（檢查發貨人根據運輸計劃所提出的貨物運單和檢閱貨物運單）以外，並準備和往貨物運單內記載核算運費所需的資料，確定出貨物運送方向和徑路、到達到站的最短距離、這項貨物所屬類別和項別、運價號、貨車裝載技術標準量，及根據蘇聯鐵路條例確定出貨物運到期限。

謝爾古欽科同志和羅瑪諾娃同志，為了加速確定運送方向和運送里程的工作過程，以運價指南第四編為主要的參考文件，並在這編運價指南內每個站名的旁邊用筆寫出交接地點和距離列寧格勒的里程。此外，他們還編選了專用的每路的貨物運到期限表。

由於進行了這種準備工作，在實際上已經有了，按照在裝車時所確定出來的貨物重量迅速計算運費，以及填製貨物運送報單所必需的一切資料。

實際工作證明了，貨運主任採用這種工作方法，開始以1—3分鐘的時間填妥貨運票據，完全根絕了貨車因等待填製票據而停歇的現象。同時，並提高了核算工作和票據填製的質量。

在南頓涅茨路局康斯坦奇諾夫克車站上，根據貨運主任阿尼克也娃同志的倡議，組織了票據預先核算的工作；這種預先核算的資料應在裝車的前日核閱貨物運單時記入貨物運單內。司磅員在裝完貨物後，只往貨物運單內記上車號和貨物的重量。

根據司磅員頓斯基同志的倡議，填製貨物運送報單所需的一切資料，由司磅員以電話通知貨運室。貨運室，在由司磅員處收到貨物運單以前，就利用所獲得的資料，着手填製貨物運送報單。接到貨物運單以後，再來完成這

些票據的手續，只需1.5—2分鐘。

高拉梅也夫同志是編織在專用綫上進行裝車作業時處理票據過程所需時間的倡議人，他首先建議直接在裝車和車站司務員接車的地點設立貨運分室。

採用高拉梅也夫同志的方法，就能消除裝妥的貨車由於票據未準備好而發生稽延的現象，改善填製票據的質量，並能保證貨運室和裝車地點更好的聯系。

組織貨運主任的工作，貫徹運送貨物時在貨運票據的填製和處理方面個別作業的先進方法和方式，乃是商務處、分局和車站領導人員最重要的任務。貨運主任為加速和提高票據填製的質量的倡議，應當得到盡量的支持。

正確地組織貨場和貨運室的工作以及貫徹先進的技術作業過程，在進一步提高運輸工作質量和運量上有著巨大的意義。列寧格勒—堆裝貨物站、基輔—彼得羅夫克、沃龍涅什、格夫西比爾斯克、哈爾科夫—列瓦達、穆爾曼斯克、埃里溫等站貨場工作的經驗就是以證明的。

以貫徹先進的技術作業過程為基礎來組織司務員和貨運主任的勞動，並且廣泛開展社會主義競賽和配合，來很好地完成一切商務作業，和組織商務工作質量良好的「工作單位」。

目前，先進的司務員和貨運主任在各站上組成了數千個工作質量良好的工作單位，其中有：貨運室93處、貨場120處、零担貨物用的封閉式倉庫400多處等等。

在商務工作中沒有不重要的事情，每項作業，無論他是如何細小，特別是在承運和交付貨物時，在貨物衡量時，以及在填製運送票據時，都必須特別細心地來完成，因為如果稍稍違反運送規則，或者，在運送票據中稍稍記載不切實，就能引起運送事故，貨物運到不是應當運到的地方以及車輛在運行途中滯留等等現象。因此，對於司務員、貨運主任以及其他商務工作人員旨在很好地填製票據、正確地裝載車輛、加速零担貨物的裝卸，以及改善易腐貨物運送工作的倡議，必須盡量地支持並予以應有的重視和推廣。

※ ※ ※

易腐貨物的迅速和完整地運到到站，在商務工作人員保證貨物完整和及時運到到站這些主要任務之中有著特別重要的意義。易腐食品：肉類、魚類、奶類、蔬菜、水果、罐頭等等的運送工作是非常重要的工作，因為這種運送工作的目標是保證供給我國人民質量好的食品。

冷藏運輸部門的工作人員制定並推行着以下各種先進工作方法：管理冷

藏設備、更有效果的製冰、重冷藏車的迅速和質量好的通風工作、對冷藏車給冰給鹽，以及製冰廠冷却裝置的合理化使用方法。

易腐貨物完整運送的保證，取決於給冰所及時製造必要數量的冰這一工作的組織。

在冬季氣候不是經常寒冷的和氣候溫暖的鐵路上，製造天然冰的工作是極其困難的。因此，對於這些鐵路來說，採用甚至在不太嚴寒的氣候裏也能以凍結製冰法加強製冰工作的先進方法，是有極大意義的。在莫斯科—庫爾斯克、南方、莫斯科—頓巴斯、敖得薩、西南、科維里、斯大林及其他一些鐵路上，都採用着這種方法。

及時和迅速地供給冷藏車所需要的冰鹽，在易腐貨物運送工作的組織上有着重大的意義。貨物能否保持完整、冷藏車的停留時間能否縮短以及貨物的運到期限能否完成，都決定於這種工作質量的好壞。

在敖得薩、科維里、斯維爾德洛夫斯克、濱海、阿穆爾等等鐵路上都採用着給冰所在供應易腐貨物運輸方面的先進工作方法。

※ ※ ※

車站以及與車站銜接的工業企業專用綫在工作中彼此協調，在爭取完成國家運輸計劃和利用加速車輛周轉上現有潛力這一鬥爭中起着極大的作用。

在幾個斯大林五年計劃的年代裏，專用綫在完成國家運輸計劃中的作用顯著地增高了。目前，全部裝車和卸車作業中有80%以上是在工業、商業和其他企業的專用綫上進行。煤、礦石、金屬、熔劑、耐火磚、石油製品、化學品、肥料、泥炭等等這樣的貨物的裝車作業是完全在專用綫上進行的。

在1940年，根據南頓涅茨路局卡里密烏斯和秋瑪闊沃兩個裝煤站職工和「布調諾夫煤業」托拉斯礦工的倡議組織了保證完成國家運輸計劃的社會主義競賽，這就在鐵路和工業運輸部門工作中奠定了一種很重要的措施——廣泛地貫徹車站和專用綫工作上的協調性。

這種創舉很快地得到北頓涅茨路局道爾昌斯克車站和「斯維爾德洛夫煤業」托拉斯的工作人員，以及托姆斯克路局烏霞梯車站和「普洛闊皮也夫斯克煤業」托拉斯的工作人員，以及其他職工的響應。

根據統一的技術作業過程來組織車站和專用綫的工作，乃是車站和專用綫協調工作最進步的組織形式。

根據共同制定的統一的綜合的技術作業過程來組織工作的重大意義在於：車站和工業企業運輸部門的工作人員的這種合作形式，根據社會主義合作與互助，在利用車站和專用綫最大限度地縮短車輛在進行貨物作業和技術

作業時所留時間的所有一切潛力上，又在利用車站和專用綫的所有一切技術資料上，作了極大的可能性。

在蘇聯各路和各企業中的統一技術作業過程，乃是車站和專用綫在執行國家運輸計劃方面組織協調工作的最先進的形式，而得到了普遍的贊許和推廣。

貫徹統一技術作業過程的直接的具體的任務如下：

(1) 以車輛作業進度表和各企業生產工作過程及列車運行圖互相結合為基礎來組織車站和專用綫的協調工作；

(2) 均衡地組織車輛的裝、卸作業，列車的接、發等改編作業；

(3) 最合理地利用車站和專用綫的調車工具，合理地組織調車作業和縮短車輛在進行技術作業時的停留時間；

(4) 裝卸作業的機械化，最大限度地發展和合理地利用裝卸作業地區並縮短車輛在進行貨物作業時的停留時間。

車站和工業企業專用綫的工作總結，以及貫徹：普力沙德車站與其銜接的專用綫、安特拉齊特車站和「包爾諾無煙煤業」托拉斯、伏羅希洛夫格勒車站和伏羅希洛夫格勒機車製造廠及其它企業的統一技術作業過程的結果證明了，根據統一技術作業過程來組織工作時所發掘出來的潛力是如何巨大，因為這種統一技術作業過程足以保證車站和專用綫工作的協調性及最大限度地利用車站和專用綫的一切技術資料。

※ ※ ※

在全部裝卸作業中，在鐵路各貨場進行者約有20%。正確地組織裝卸作業及竭力提高裝卸作業機械化的水平，在加速車輛的周轉上，是有着極大意義的。車輛在進行貨物作業時的停留時間約佔車輛總周轉時間的三分之一。因此，縮短車輛在進行裝卸作業時的停留時間，乃是裝卸作業所工作人員最重要的任務。

車輛在進行裝卸作業時的停留時間能否縮短，主要是決定於裝卸作業的組織和機械的利用。

斯大林同志教導我們說：「……生產手續機械化，是我們所應實行的一個新穎的和有決定意義的辦法，否則不能支持我們的發展速度，也不能維持我們的新的生產規模」。*蘇聯政府對於繁重作業的機械化是經常關懷的，

* 原文——斯大林著列寧主義問題，第11版，第366頁；譯文——斯大林著列寧主義問題，人民出版社1953年版，第528頁。

並以那些從技術方面來說是完善的，從經濟方面來說是最有效果的機器來裝備運輸業，而使裝卸作業和倉庫作業綜合地機械化。

昨天的裝卸工，今天提高自己的技術眼界，勝利地掌握起來操縱這些機器的技術，成為能夠解決複雜技術問題的熟練工人。在我們這樣的條件下，也不可能有任何的情況。斯大林同志在自己的天才著作「蘇聯社會主義經濟問題」裏寫道：「……沒有任何地方像在蘇聯這樣樂意使用機器，因為機器給社會節省勞動，並且減輕工人的勞動；由於在蘇聯沒有失業的現象，所以工人極樂意在國民經濟中使用機器」。*

近幾年以來，斯達漢諾夫式工作者——機械操縱者和裝卸工，對於裝卸作業的組織提出了許多新的建議，制定並實行了一系列的技術裝備新穎的使用方法，而提高了機器的生產率。

起重機是最通用的，因而是最通行的裝卸機器。在貨場上全部機械化貨物作業有三分之二以上是用起重機完成的，這一點就夠說明了。

先進的起重機司機努力使起重機的生產率增加了一倍和一倍以上。南方路局哈爾科夫貨物站的起重機司機皮沃瓦洛夫同志乃是貫徹保證起重機高度利用率的先進工作方法的創始人。

起重機的正常運用，以皮沃瓦洛夫同志所制定的方法為基礎，其中包括，事先將工作計劃好，使各項作業在時間方面能同時並進，並對起重機實行魯寧式的保養法。

在莫斯科樞紐卸煤地區工作的蒸汽起重機的司機：瓦西立也夫、弗拉索夫和高魯布科夫諸同志，在往汽車裝煤時每班平均裝500——600噸，而規定的標準是400噸。

他們合理地制定起重機進行作業時的循環動作程序，因而使起重機的生產量提高。

利用高棧和棧橋由車輛中卸煤，貫徹起重機裝卸煤的先進工作方法，保證了這些車站裝卸作業總的機械化水平顯著地提高。例如，在莫斯科—巴威列次基貨物站裝卸作業總的機械化水平，1952年為62%，莫斯科環城鐵路切爾基卓沃車站為94.7%，莫斯科—布鐵爾斯克車站為78.1%，而各該站煤的裝卸作業機械化水平為100%。

在這些車站上，先進的起重機司機大大地超額完成定額。例如，莫斯科

* 譯文——斯大林著蘇聯社會主義經濟問題，人民出版社，1952年版，第39頁。

一巴威列大集貨物站的起重機司機長斯得利卡勃夫同志完成定額的158%，切爾基里沃車站的起重機司機索利根同志完成定額的249%。

在全國鐵路來說，集裝箱運輸一年比一年增多，集裝箱作業點的數量及其作業量也增加了一數百台機器（起重機和自動裝貨機）均用來裝卸集裝箱。正確地使用這些機器，對於縮短裝卸時間，從裝箱和汽車的停留時間和加速其過境是有莫大意義的。

許多的起重機司機（桶式起重機、起重車、蒸汽軌道起重機、支架式起重機）利用吉良諾夫同志所提出的利用起重機進行裝卸作業同時並進方法，使起重機在裝卸集裝箱和體重貨物時的工作效率大大地提高。

普遍地採用先進的起重機工作方法，乃是商務處和裝卸作業所領導人員的任務。

在中立站台上和用桶式倉庫來進行裝卸作業時所使用的蓄電池式起重力1.5噸的裝貨機，在車站的貨場上得到廣泛的應用。

留布林諾車站所採用的蓄電池式起重力1.5噸的自動裝貨機，乃是鐵路運輸業的第一台自動裝貨機，其司機阿甫寧同志乃是斯達漢諾夫式工作者和對新機器實行魯寧式保養法的倡始者，他保證達到高度的勞動生產率。

列寧格勒—莫斯科貨物站自動裝貨機司機魯沙爾娃同志在八小時一班的過程中處理的貨物達180噸。爲了提高自動裝貨機的裝載量，魯沙爾娃同志利用一些鋪板，當貨物由汽車卸下來的时候，就把貨物直接放置在這種鋪板上。在倉庫中這種鋪板連同貨物堆放2—3層，這就大大地改進倉庫面積的利用情況。

近來，各種型式的自動裝貨機，在進行有容器的貨物裝卸和中轉作業時，被大量地使用着。特別是，起重力0.75噸的新型蓄電池式自動裝貨機將被廣泛地使用。

因此，商務處和裝卸作業所領導人員當前的任務在於，準備倉庫以使用自動裝貨機進行工作，在於培養和訓練司機幹部，使其學會使用這種機器工作的先進方法。

先進的機械操縱者的經驗證明，在利用機器上以及提高生產率上有着極大的潛力。這些潛力應當利用。

裝卸作業的機械化，乃是保證代替裝卸工體力勞動、降低工作成本以及縮短車輛在進行貨物作業時停留時間最有效的方法之一。先進的機械操縱者對於改進鐵路運輸業的主要工作指標，改善並提高裝卸作業組織水平的倡議，應當得到裝卸作業所和機械化人隊全體工作人員的響應。