



機械路綫生產工作會議專輯

編印

中國鐵路工會全國委員會
中國青年民主主義
全國鐵道工作委員會

目錄

第一編

- 一、李頓伯主席講話……………一
- 二、機務總局馬鈞副局長講話……………四
- 三、鐵道部關於在北方南方各鐵路管理局建立模範機車隊的命令……………八
- 四、中央人民政府鐵道部製定關於在北、南方各局建立模範機車隊暫行辦法……………一〇
- 五、中央人民政府鐵道部政治部
中國鐵路工會全國委員會
中國新民主義青年團全國鐵道工作委員會
動的聯合通知……………二三
- 六、青年團全國鐵道工委關於開展模範機車隊運動中國的工作指示……………二三
- 七、中央人民政府鐵道部政治部
中國鐵路工會全國委員會
中國新民主義青年團全國鐵道工作委員會
決定……………二八
- 八、結論……………三三

第二編

- 一、林口機務段如何達成百萬安全走行公里……………四二

二、昂昂溪機務段織牛運動介紹……………	四九
三、東北一等模範段——林口機務段的團支部工作……………	五二
四、三棵樹機務段青年團連轉支部如何開展織牛運動……………	五七
五、豐台機務段怎樣簽訂集體合同？……………	六一
六、豐台機務段一九五〇年第二季度集體合同……………	六五
七、哈爾濱機務段工廠一九五〇年第二季度（四、五、六月）保證合同（草案）……………	八〇

第一編

李頤伯主席講話

五〇、五、十五、

今天是由中國鐵路工會全國委員會和青年團鐵道工委聯合召開的機務段工作會議，目的是爲了解決在機務段如何組織正常的生產運動的問題。

這個問題東北是已經解決了，在關內經過去年七月全國鐵路臨時職工代表會議，今年一月團委書記聯席會議和「二七」職工代表大會，也已糾正了某些工會工作中的單純福利觀點，明確了面向生產的方針。但是，如何組織生產來完成並超過國家的任務，則除東北和關內個別段外，一般還缺乏具體的辦法，因而表現空喊而向生產；或單純依靠增加勞動強度，發動突擊性的競賽。這不是說各地同志們不努力，而是我們領導上沒有及時提出辦法來幫助同志們，這是首先要由全國委員會負責的。

其次講會議的性質：我們根據東北鐵牛運動及關內各先進段的經驗，經過研究，學到一些辦法——即在機務段開展模範機車隊運動和簽訂集體合同。模範機車隊運動是把最先進的機車乘務員及檢修人員組織起來，發揮其積極性，創造性，爲提高機車質量，消滅事故，減低成本，創造新的定額而奮鬥的一個持久性革命競賽運動；集體合同包含着一定時期中具體的生產計劃與標準定額，在這個基礎上，爲完成並爭取超過任務而奮鬥。兩個辦法都是有計劃，有組織的，高度貫徹負責制精神的正常的生產運動。一方面是行政有計劃，標準和獎勵辦法；另一方面是工會把乘務員、檢修人

自組織起來，使其完成責任以內的任務，並在工作中逐步提高，這是工會的經常工作之一。我們黨是起領導核心作用的，黨在黨的領導下起先鋒作用。有了黨團作爲骨幹，運動的開展就有了保證。至於獎勵辦法，也用明文規定出來，讓職工在發展生產的基礎上，「多勞多得」的公平原則下，努力生產，從而改進自己的生活。這是職工節省了時間與材料，應該得到的獎勵，所以是合理的。

關於建立模範機車隊的問題，根據關內各局目前工作發展情況，我們認爲提出這個辦法是合理的。天津局是可以全面開展了，否則會落在工友要求的後面；濟南、太原有些地區是可以開展的，有些地區還須努力才能趕上；鄭州局已經開展模範機車隊運動，而且有一定的成績，但因工作還有缺點必須加強團結，努力改進，才能作好；上海局員工積極性是很好的，但需更切實地工作；衡陽解放較晚，可能條件不全具備，但如長沙以北地區是可以重點開始的。總之，北、南、南方各局大部分是其備了開展模範機車隊運動的條件，有些地區可能有困難，條件還不成熟的可以晚一點開始，但我們要有信心，努力克服困難，因爲我們不是單純追求數字，而是要求老實地作好工作。爲此，我們還必須作好以下幾個工作：

(一)健全機務段各部門的組織，配合一致：各段黨和行政的組織一般是比較健全的；青年團有它青年的積極性，其活潑與幹的精神是完善的，只是有些工會組織還不健全。而工會是代表全面的群眾組織，如果不健全，就配合不上行政的要求，影響黨國的模範作用不能正常發揮。工會幹部必須深入現場，努力學習生產知識，健全組織，與各方面配合一致，把生產很好地組織起來，這是需要作很多工作的，同志們在思想上必須有明確的認識。例如豐台機務段長是善於組織生產的，但是工會缺乏力量，配合不上，致該段工作進步不大，當一旦有了善於組織生產的同志領導工會工作以後，行政與工會配合一致，豐台的工作就比以前進步多了。

另外各地區當地當時的要求和我們的決定可能不一致，這就必須從各方面耐心解釋，使大家團結一致，協同工作，如果冒然作去，必然搞不成。

(二) 管理民主化：爲了貫徹這些工作，單靠領導人是不夠的，必須和廣大群眾結合起來，有事情和大家商量，使大家都明確認識每一種工作的性質和辦法，發揮每一個人的積極性，提出意見補充行政的不足，因此，必須通過職工代表會和管理委員會來討論生產，同時也討論職工的文教、福利等事業。有了這些內容，管委會與代表會就不會流於形式了。如豐台第一次開工人代表會就提出合理化建議二十四件，東北和其他各局都有同樣的例子。茲不贅述。另外，還須根據現有條件，發動群眾，大家想辦法，逐漸改進設備工具。

(三) 學會爲群眾服務：而向生產的方針一般是端正了，但有些地方又產生單純的生產觀點，忽視了工會爲群眾服務的經常工作，如文教、福利、勞保、互助等事業，這些都是只要有人類存在就需要作的事情，一天也不能停頓，而且是向前發展的，因爲我們革命是爲了人類的幸福，蘇聯的現實就是我們的將來，他們正在爲實現共產主義而奮鬥。我們要搞好生產，同時也要滿足群眾的合理的合理要求，如1.5%的文教費，政府在國家財政困難的情況下，還是照數撥發，一分也沒有減，而我們的工會幹部却有錢不會花，很多地區把文教費存儲起來，或者是用得不適當，如果工人問道：「天天要會費，你們給我們作了些什麼？」恐怕我們只能回答是「貨幣回籠」。因此，大家必須學會爲工人群眾服務，作好文教、福利……等工作，不會辦的要學會辦，思想打不通的要打通。各地應當開辦很好的業餘學校、文化識字班，在職工達一千人的段內應有一個很充實的俱樂部，至於互助事業、東北、天津已經在開展，其他的事業也要在可能的條件下力求解決。

在模範機車隊運動和簽訂合同工作中，還應與創造新紀錄、合理化建議等工作很好的結合起

來。總之，我們不要顧此失彼，應當分清主從，有計劃有步驟的進行。

機務總局馬鈞副局長講話

一、機務工作情况簡單介紹

全國機務工作經全體職工的努力，成績是逐步提高的。今年第一季度的機車運用效率：貨物日車公里平均計劃為二〇六公里，實績為三一七公里，完成百分之一〇三；貨運機車技術速度計劃為二九公里，實績為二〇・九公里，完成百分之一〇六，均超過了計劃。如果與四九年第四季度的運用效率比較，就可看出有很大進展。就北方各局來說，貨物日車公里提高了百分之十二，技術速度提高了百分之二，週轉率則縮短了百分之十六，同時第一季度的成績也是逐月上升的，譬如天津局貨物日車公里三月份較一月份提高了百分之十三。技術速度提高了百分之六・三，週轉時刻則縮短了百分之十三・三。東北號召今年節煤十萬噸，三個月內就完成了，如按關內山價每噸小米一三五斤計算，節省了小米一三五〇多萬斤，這個成績是輝煌的。這些成績都是全國鐵路工作同志們努力完成任務，特別是工會同志們負責組織動員推動我們的工作所獲得的成果。

二、我們仍需前進一步

以上成績是機務工作好的一面。但是，必須指出，這種進展還很不夠的，因為我們還存在以下的一些缺點：

1 機車破損事故很多。根據今年一、二月份統計，機車破損事故每十萬公里有二・九九件，

佔機務責任事故的百分之五八·五。其中以鍋爐、走行部、機械部，及制動部最爲嚴重。鍋爐是機車的心臟，鍋爐事故佔百分之三〇，走行部事故佔百分之十八·八，機械部事故佔百分之十八·八，制動部事故佔百分之十五·四，這說明了我們的機車質量和檢修質量很差。四月份全國運輸上的中心工作是正點運行，但從四月份總結看來，全國誤點列車爲一一〇五次，其中因遲緩者佔四四二件，機破者佔八一件，二者佔全部誤點的百分之五〇。另外從全國二一九二台機車質量鑑定的結果來看，上等和中等機車約佔百分之四二，而下等劣等機車則約佔百分之五八，下劣等機車多於上中等機車，這是值得特別注意的。

2 機車的臨時修理率很高。幾個月來經常佔運用機車百分之十五左右，這除了表明我們對機車的保養、使用和檢修沒有盡到應盡的責任外，還說明我們約有四〇〇台機車的浪費，同時因爲四〇〇台機車的浪費，還要浪費三六〇〇個乘務員和大批檢修材料。

3 機車乘務員操縱技術不良，經常發生機車遲緩、冒進信號、違法運轉、列車分離、煤水缺乏等事故，特別是重大惡性事故連續發生，據一、二月份統計，機車運轉事故佔機務責任事故的百分之四一·五，每十萬公里平均二·一二件，其中冒進信號佔百分之二二·七，違法運轉佔百分之十一·七，列車分離佔百分之八·五，這些都說明了乘務人員操縱技術不高，注意不夠，以及信號規程不熟。據東北一月份的總結，吉林局司機百分之四〇是新提升的，現職工齡不到一年，對於他們有計劃的培養提升乘務人員，我們是贊同的，但不能否認其技術還低。又上海開口機務段段長說過：「我盡一切可能和工友把車檢做好，就是做不好。」所以提高技術是一個很重要的問題。

4 機車三班包車制沒有全部實現。現全國實行了三班包車制的僅佔百分之六九，即使已經實行的，很多地方還沒有真正把負責制的精神貫徹到包車制中去。例如包車組中的人員經常調動，半

年中有換幾班的，同時，有的包車組對負責制的精神還認識不清，有了解負責制僅爲「這台機車只許我使，不許別人使」的；至於包修組在許多地方也仍是形式，對它的認識不足，強調的還不夠；包車組和包修組的結合一般很差，這反映了各級領導工作人員對依靠群眾、消滅無人負責的現象執行的不夠。

5 材料管理和計劃性很差。現在的情形與經濟核算的方針不合，很多機、段關於材料定量還未開始製訂；按工作組請領材料的辦法不徹底，因此各組的節約與浪費，成績與缺點，不能即時提倡與糾正。天津機務段一個丙檢節省了百分之二〇的材料費，這是很好的。開口機務段因距車站較遠，每一往復有十二公里的出入庫運轉，上海局未能設法改善，因此每年要耗約九六〇〇〇公里之機車運轉，浪費將近三〇〇〇噸機煤。又滬寧路四〇兩特快中之一輛由南京担任，因而南京機務段需預備三台機車，二十七個乘務員和保養搶修機車的人員及設備等。這些都是無計劃、無預算所造成的。

三、今後應當怎麼作

雖然我們還存在以上的缺點，但都屬於人爲的，是可以克服而且完全應該克服的，今後應當進行以下幾項工作：

1 開展模範機車隊運動

東北自從展開了鐵牛機車隊運動以後，出現了大批鐵牛隊員。國內有的局也正在開始推行這個運動，相信很快便可在全國範圍內展開（現鄭州局已有七〇多台機車超過了甲檢，十七台機車合乎模範機車隊員的標準，有三台將可作正式隊員）。這一運動是機車負責制更進一步的發展，它把工

人群眾的政治覺悟和物質獎勵相結合，因而使政治的積極性和創造性得以更完滿的發揮。至今年三月止，東北已有隊員七一八台，佔東北機車的百分之六一·三。鐵牛隊員延長甲險公里開始有文丁六「六三一」號創造出十八萬公里的紀錄，現在最多的有三棵樹機務段的文丁六「五七六」號機車到三月末已超過十九萬公里，正向二十萬公里的目標前進，其他如延長安全走行公里，節約煤炭等，都有很大的成績。最近鐵牛隊員史帶頭發動了超軸競賽，已收到很大效果，據二、三兩月的統計，共超軸一〇二一五次，超軸一八三九一六·四噸，僅三月份的超軸數目即可節省四〇二·六台機車，這的確爲人民鐵道節省了巨大的財富。這種運動我們應當從速把它推廣到全國各路局去。

2 推行各種機務獎勵辦法

目前我們鐵路工人的政治覺悟是逐步提高的，但是如果要推行各種獎勵辦法，從他們爲人民鐵道節省的財富中拿出一部份作爲獎金，則不獨可以迅速發揚我們鐵路工人高度的工作熱情，工作積極性，和爲人民鐵道負責的精神，而且可以迅速提高機車的質量和我們鐵路工人的技術水平，同時達到增加運輸效率，減低成本，節約國家財富的目的。少數人認爲「獎勵不光荣，是爲錢而奮鬥」，這是不對的，但也要很好的掌握，使獎勵不出偏差。現在我們是把個別的，分散的獎勵都集中到模範機車隊裡來，隊員除本隊獎勵外，還可獲得其他一般的獎勵，另外有功而不够隊員標準的也給予獎勵，詳細辦法，現已初步擬定，待部長批准後即可實行。

3 行政與工會簽訂集體合同

集體合同只有在人民自己所掌握的國家中才能實現。行政與工會訂立了合同以後，我們的鐵路工人必將以主人翁的態度，保證自己的工作如期完成，甚至超過任務，而且會經常督促行政加強計劃性，爲自己準備一切使工作便利和提高的條件，這樣，我們今後的工作，一定會蒸蒸日上。

4 我們還應該大力推行以下幾個主要工作及制度

(1) 十分注意機車乙洗檢的工作，公佈乙檢的工作程序，並加強其設備。因為即使大、中修和甲檢做好了，如乙丙檢做不好，機車質量也是提不高的。今天已因為乙丙檢工作做得不好而嚴重、的影響機車質量了。

(2) 實行機車循環運轉制，以提高機車日車公里。例如天津機務段實行機車循環運轉制後，有的機車其日車公里已達到七〇〇公里了。

(3) 有計劃的整備現在不良機車。不良的機車現有：〇〇多台應即開始整備逐步消滅之。

(4) 加強燃料管理及提高機車節煤量。蘇聯萬噸公里用煤之一〇〇多公斤，我們則須要三二〇多公斤，故應保證如何加強熱力指導工作。

(5) 澈底而迅速的推行機材負責制，否則材料供給便無法保證。

(6) 加強技術學習，提高各種技術工人的技術質量。

鐵道部關於在北方南方各鐵路管理局建立

模範機車隊的命令

鐵道部令

中央鐵字第四六〇號
公發 九五〇年六月十五日

(不另行文)

令 北方、南方各鐵路管理局

茲隨令頒發關於在北方、南方各鐵路管理局建立模範機車隊暫行辦法，此辦法係參照東北一年來開展機車隊運動的經驗及根據北方、南方各鐵路管理局具體工作條件以及形勢發展的需要而

製訂的，這是一種以鐵路工人高度的工作熱情和高度的工作積極性爲基礎配合適當的物質獎勵而產生的一種機務部門的超額紀錄運動的組織與工作方法，亦即在鐵路工人自覺的政治基礎上而發起的一種群眾性的持久革命競賽運動。這個運動不獨具有充分的教育意義，而且更爲達到全面貫徹機車負責制，提高機車質量，減低成本和安全，完成與超過國家運輸任務的最可靠和最有效的保證與推動力量，各級領導人員一定要重視這一工作，認真地有計劃地發動群眾，組織群眾，更全心全意的依靠群眾，來推行這一運動，以辦好我們的人民鐵道的機務工作。除公佈此辦法希廣泛組織討論並迅速推行外，茲指出推行中應行注意事項如下：

一、模範機車隊自於獲得本辦法所規定之獎勵外，對於部頒機務部門暫行獎勵辦法之各項獎勵仍可獲得。凡各局自行規定之模範機車或典型機車運動之獎勵辦法，自本辦法公佈後一律取銷。

二、關於模範機車隊員之審核，各級領導人員對其所具備之條件，所提出之奮鬥計劃及工作方法等，應詳加核算，並應充分考慮是否具備現實性，如條件不夠與方法不全，應盡力予以協助，使之於規定時間內具體實現。

三、各段推行模範機車隊之經驗，特別是製訂計劃，以及包車組，包修組互相保證因而達成計劃之優良方法等，應迅速推廣。

四、凡已擬具計劃之各包車組，包修組及指導司機之機車，應儘一切可能固定，不予調動，使之安心努力工作。

五、製訂機車燃料標準量時，應力求合乎現實，使之成爲既現實又公允之標準量，並應經常進行檢查與研究。

六、切實認真推行材料負責制，做到每一包車組各種定檢所用材料有正確的統計，和包車組與

包車組之間有清晰的節約材料成績的比較。

七、凡現有機車包車組，包修組及指導司機中已具備基幹隊員或正式隊員條件者，自本辦法公佈之日起，即越級升格。但越級升格之包車組，包修組及指導司機，祇應獲得一項獎勵，即達成基幹隊員之條件者，除基幹隊員之獎勵外，不予追補正式隊員之獎勵。

八、凡現有機車包車組，因過去燃料標準量製訂不現實和材料負責制推行不徹底等，祇達成某些條件而不足某些條件者，各段應迅速進行培養，如提出具體計劃在一定期間內補足其所不足之條件時，亦可越級升格。

中央人民政府鐵道部製定

部長 滕代遠

關於在北、南方局建立模範機車隊暫行辦法

第一章·總則

第一條 「模範機車隊」是在機務部門創造新記錄運動的一種組織形式與工作方法，是以全面貫徹負責制，提高機車質量，減低成本，創造新的定額，安全完成與超過國家運輸任務為目的而發起的一個群眾性的持久性革命競賽運動。

第二條 本辦法係參照東北一年來開展鐵牛運動建立鐵牛機車隊的經驗，並根據北南方各局工作發展的具體情況而制定。

第三條 模範機車隊的組織範圍暫限於機務部門的包車組與包修組（指乙丙檢）。各地區應有重點的進行示範，取得經驗後，再逐步推廣之。

第二章 隊員

第四條 凡北南方各局機務部門之包車組，指導司機與包修組已達規定標準者，得自願申請，經行政審查合格批准後，即參加模範機車隊為隊員（註）。隊員分為：

- (一) 預備模範機車隊員。
- (二) 正式模範機車隊員。
- (三) 基幹模範機車隊員。

第五條 隊員的義務

- (一) 努力提高自己的技術、政治、文化水平，開展批評與自我批評，不斷的發現與糾正缺點。
 - (二) 努力提高自己的工作效率，創造新記錄。
 - (三) 隊員應互相督促、檢查，並應幫助與提高低於自己的隊員與非隊員。
 - (四) 對上級經常提出改進工作之意見。
 - (五) 遇有特殊困難情況時，勇敢帶頭，擔任困難之任務。
- (註)：模範機車隊員係指模範包車組、模範指導司機與模範包修組而言。

第三章 模範包車組的標準與獎勵

第六條 凡模範包車組必須熟悉鐵路技術管理規程之有關部分，及運轉規程、信號規則，並經考試合格。

第七條 預備模範機車隊員標準。

第二項 安全走行一萬公里。

第二項 提出在一定期間內達到正式隊員標準之具體而切合實際的計劃與工作方法。

第八條 正式模範機車隊員

甲、標準：

第一項 累計安全走行四萬公里。

第二項 超過局定甲檢公里百分之二十。

第三項 在走行滿三萬公里間達成。

(一) 完成段定行車計劃及日車公里任務。

(二) 無任何運轉責任及檢修事故。

(三) 定檢洗罐間不發生有無火修。

(四) 經常保持機車整潔。

(五) 低於局定用煤標準。

(六) 按局定標準節省檢修材料費百分之五。

第四項 必須學會檢修技能及驗收，鑑別乙丙檢後之機車質量。

乙、獎勵：由管理局發給獎金二〇〇〇斤小米，集體記功一次。

第九條 基幹模範機車隊員

甲、標準：

第一項 累計安全走行八萬公里。

第二項 超過局定甲檢公里百分之七十。

乙、獎勵：由管理局發給獎金三〇〇〇斤小米，光榮牌一個，集體記大功一次。

第十條 調車機車之安全走行公里，得按上述各隊員之安全走行公里標準減百分之二十。

第十一條 指導司機的標準與獎勵。

甲、評分標準：

第一項 每月月終按實有模範機車隊員數計分一次。其計算方法如下：

(一) 每台預備模範機車隊員——二分。

(二) 每台正式模範機車隊員——四分。

(三) 每台基幹模範機車隊員——六分。

第二項 每季總計分一次，指導司機得按每季累計得分晉爲下列模範機車隊員：

(一) 二十四——四十分者，得爲預備模範機車隊員。

(二) 四十一——七十分者，得譽爲正式模範機車隊員。

(三) 七十一分以上者，得譽爲基幹模範機車隊員。

乙、獎勵：每季累計得分不足四十分者，不發給獎金；在四十一——七十分者每分按五斤小米發給獎金。七十一分以上者，每分按六斤小米發給獎金。

丙、指導司機以指導八台機車爲原則。

第十二條 模範包車組及模範指導司機得享受政治上及行政上的優待。

(一) 模範機車隊員轉動時，得由原所屬介紹給新任所屬。

(二) 模範機車隊員享有參加政治文娛活動之優先權。包車組爲基幹模範機車隊員者並享有每三個月一度的隊員獎勵金。全年金額較基幹獎金多百分之五十，此多獎之百分之五十於最後一期發給。說明如下：

第一度 發給小米七百五十斤。

第二度 發給小米七百五十斤。

第三度 發給小米七百五十斤。

第四度 發給小米二千二百五十斤。

(三) 凡包車組，指導司機與包修組升為正式模範機車隊員時，其解放後在業務上所受之行政處分，得酌予取消或減輕。

(四) 凡包車組，指導司機與包修組升為基幹模範機車隊員時，其所放後因業務過失而降職降薪之處分，得酌予恢復原職原薪。

第十三條 模範包車組所得獎金，應根據包車組百分之八十，包修該機車之包修組百分之十五，洗罐組百分之五之原則分配之。

第四章 模範包修組（包括檢查員在內）的標準與獎勵

第十四條 模範包修組的條件：

(一) 無檢修責任事故。

(二) 不延長局定檢修理時間。

(三) 在乙丙檢定檢期間內，不發生有無火修（不影響計劃運行交路之小修及整備，不算有火修）。

第十五條 計算方法與評定標準：

甲、計算方法

(一) 包修組所包修之機車，在每一個檢間，合乎第十四條規定條件者，每台以十分計算。