

中長鐵路經驗介紹第十五輯

中長鐵路行車安全工作經驗

人民鐵道出版社

目 錄

學習中長鐵路行車安全工作的先進經驗	1
加強紀律教育和嚴格地監督檢查	4
加強行車安全的方策	7
中長鐵路實施防止火災辦法	14
中長鐵路員工對技術管理規程、列車運轉規則、信號規則及 職務細則通曉程度的測驗	19
發給輕油車及輕重型軌道車司機證辦法	24
中長鐵路分局鍋爐監察員職務規程	28
實行監察員指導簿	34
改善救援列車技術狀態及維修	36
中長鐵路固定式鍋爐室工作人員服務規程	37
檢查海拉爾及大連分局救援列車的技術狀態與工作	43
注意加強保證行車安全工作嚴格遵守技術管理規程	46
擠叉子事故的防止辦法	46
授予中長鐵路各單位和各企業過冬工作準備完成證書辦法	47
一九五一至一九五二年冬海拉爾分局過冬準備	48
使用手動道岔、現地管理的機械集中或電氣機械集中之車站 對於接車、發車及通過列車通路準備規則	59
保證高級列車運行安全的辦法	63
重大事故、大事故調查及確定其原因和處理善後的辦法	65
瀋陽站深入技術檢查記錄	74
車務監察對特定監察員工作的經驗	82
中長局一九五二年分局監察會議上的報告	92
怎樣作好分局監察	92
蘇聯鐵路行車安全監察工作的發展過程	93
監察室的工作在行車安全上的意義	95

郭魯副局長的報告摘要·····	97
政治部宋誠德副主任的報告摘要·····	98
局監察曹昆之同志的總結報告摘要·····	100
關於行車安全工作的幾個問題解答·····	103
關於深入技術檢查·····	111
怎樣對車站進行深入技術檢查·····	111
怎樣對機務段進行深入技術檢查·····	113
怎樣對工務段進行深入技術檢查·····	116
怎樣對車輛段進行深入技術檢查·····	118
怎樣對電務段進行深入技術檢查·····	122
怎樣對固定鍋爐進行深入技術檢查·····	123
一九五二年九個月裏中長局行車安全狀況的報告摘要·····	125
中長局一九五〇年至一九五二年內行車安全工作總結·····	136

附 錄

一、行車安全問題是黨組織注意的中心·····	147
二、很好地熟悉和確切地執行技術管理規程·····	149
三、以高度紀律的精神教育人們·····	152
四、我們保證列車接發作業的充分安全·····	155
五、兩個車站的兩種工作作風·····	158

學習中長鐵路行車安全工作的先進經驗

鐵道部總監察室 張 任 之

中國鐵路行車安全監察工作的組織，是學習蘇聯社會主義經營管理鐵路的先進經驗建立起來的，行車安全工作在鐵路上設專門的監察機構，這是過去中國鐵路上所沒有的，因此，這個工作是一個新的、創造性的工作。

三年來在行車安全監察工作過程中遇到了很多問題，由於我們在這方面滿足於一知半解，缺乏認真鑽研，對行車安全監察工作的複雜性與艱巨性認識不足，向蘇聯專家與原中長學習的不够，因而在全國鐵路上開展監察工作受到了一定的限制。

爲了貫徹國家過渡時期的總任務，鐵路運輸業必須更好地爲國家社會主義工業化及國防現代化服務。從行車安全上如何來保證鐵路運輸不間斷地行車、完成和超額完成國家的運輸計劃，是行車安全監察工作的唯一目的。

爲了更好地貫徹今後一定時期內推廣原中長經驗，以改進全國鐵路行車安全監察工作，從而達到安全運輸生產的方針，由部總監察室主持，將全國各管理局行車安全監察室負責人（副局監察）集中到哈爾濱管理局，系統地研究學習了原中長時期的行車安全監察工作。通過這次學習，使我們在行車安全監察工作的思想認識、工作方法以及工作作風上，提高了一步，對今後推廣中長先進經驗打下了鞏固的基礎。

四十多天的學習過程中，通過了鑽研大小十七個文件，實地參加一周的深入技術檢查，及與哈局監察員座談、聽行政負責同志與蘇聯顧問的報告三個階段，對原中長行車安全監察工作，從組織建設到具體實踐活動的精神實質，有了概括的了解，體會了原中長行車安全工作之所以成爲全國的典範，是由於以下原因獲得的。

（一）蘇聯專家從理事會到管理局的領導同志，在鐵路經營管理原則上對鐵路運輸的基本要求——保證不間斷地行車，完成和超額完成國家的運輸計劃——很明確，因而在行車安全問題上，除了在各業務處設專門的監察人員管理行車安全工作外，並成立了行車安全監察室，專門監督檢查各處科與現場的行車安全工作。理事會經常找監察室的負責人彙報行車安全情況，不斷地給以指示、要求與支持。管理局在每天交班會議上，局長或副局長要求各處長報告該部門的事故情

况，隨時批評、指示、要求改善行車安全工作。局長對監察室所提出的關於各處與現場的行車安全工作意見與要求，親身指示各處長去執行。監察室在行車安全問題上真正是局長的助手，局長充分使用這個力量去做保證行車安全工作。在每一件具體改進行車安全問題上，都大力支持監察室實現，給監察工作以有利的條件，所以監察工作能够在中長順利地開展起來。

(二) 蘇聯專家各級領導同志，從管理局到現場，都明確：要保證行車安全，首先是精確地、澈底地、不講價錢地執行技術管理規程。因而對行車安全監察人員提出的指示與要求，都能無條件的接受，並教育所屬認真執行監察人員的指示。他們認為監察人員監督檢查技規的執行，是幫助他們更好地完成運輸任務，因而監察員在現場能行使職權，對一貫嚴重違反行車安全的員工進行處理，對嚴重不合技規的個別設備、機車車輛進行檢查、封鎖、扣留，從而防止了事故，教育了員工，保證了行車安全工作，成為全國事故最少的局。

(三) 蘇聯監察專家，以實事求是的精神，具體研究了當時中長鐵路各方面的實際情况（與行車有關的一般員工與幹部的政治與技術，行車設備與機車車輛等）。為了保證行車安全開展監察工作，從實際出發，以蘇聯先進經驗與中國具體情况相結合，在各個時期採取了多方面的有效實踐活動，將行車安全監察工作中長路上建立與健全起來。

在解決行車安全問題上

1. 首先，以教育為主要手段，達到逐步提高行車安全的目的。蘇聯專家在兩年零八個月的過程中，通過各種各樣的方式，對員工與幹部進行了一系列的政治教育與技術教育（召集積極分子舉開局務會議及電話會議 1036 次，以小組或個人的方式在現地指導了 27,828 人，上課並做了 805 次報告，正規技術教育每周 4 小時，成立了技術箱並在各業務單位中裝備了 61 個技術教育室），改變了員工不愛護國家財產、不珍重勞動、不重視人的生命、不重視行車安全的惡劣殘餘思想，提高了員工對規章的通曉程度與技術水平，打下運輸生產過程中保證行車安全的基礎。

2. 其次，認真監督檢查基本規程、規則的貫徹執行，以保證行車安全。蘇聯專家在兩年零八個月裏，以高度的管理鐵路原則精神——行車安全高於一切，實行多種多樣的監督檢查方式，要求一切行車有關的幹部與員工，準確地執行技術管理規程及其有關的規則與細則，逐步實現了鐵路運輸生產中的基本法規，從而保證了行車安全。

3. 再次，針對行車安全上的關鍵問題，制定專門的命令與技術組織措施。

蘇聯專家在兩年零八個月的過程中，有計劃有步驟的制定了保證行車安全切實可行的完整的專門命令與技術組織措施，以一點也不放鬆貫徹到底的精神，在全路認真執行。通過反覆對命令與措施的逐項檢查，使命令毫無折扣的實現，發揮命令的嚴肅性，使它在運輸生產過程中切實指導生產實踐，以保證無事故的工作。

4. 最後，對行車設備、綫路與機車車輛認真檢查與改進，以防止事故的發生。蘇聯專家針對當時行車設備、綫路與機車車輛上存在的問題，除了依照技規貫徹定期與日常檢查外，並通過先進的工具與科學的檢查方法，發見機車、車輛與鋼軌的各種病傷，改進各種設備上的缺點，加強保養與維修工作，以消滅事故的因素。

在解決行車安全監察工作上

行車安全高於一切，是中長路行車安全監察工作的指導思想；依靠黨、依靠羣衆作好行車安全工作，是中長路監察工作的明確的工作方針；通過對幹部與廣大員工進行安全上的教育與監督檢查，是達到保證行車安全的唯一手段。在這個方針下，蘇聯專家在中長路上制定了一套完整的監察工作制度與監督檢查辦法，使監察人員有了工作上的武器。在這個前提下，積極培養中國監察人員，使他們具備監察人員的條件（政治上與技術上）。在明確的方針任務下，在科學的工作方法下，在監察人員具備認真負責、實事求是、不辭勞苦、不計較個人得失的高貴品質與熟練的技術情況下，經過長期的實踐活動，建立了監察人員的威信，使工作收到了效果。

中長鐵路行車安全工作，是我們的典範，我們只有認真的學習它，才能改進全國鐵路行車安全工作的情况。爲此，特將這次在哈爾濱學習中的蘇聯專家報告、演講文件、工作總結等彙編成冊，供全國行車有關職工及幹部們學習，如果大家能認真學習、研究並貫徹到實際工作中去，對保證行車安全將會有很大幫助。

這些資料的蒐集，哈爾濱局領導上及各監察員同志們作了很大努力，特致謝意。

加强紀律教育和嚴格地監督檢查

一九五一年 五 月 八 日

里巴奎夫總工程師在分局監察會議上的報告

分析各種大小事故發生的原因。大致可分為以下各項：

- (一) 在行車有關的各員工間所做的羣衆性政治工作不够。
- (二) 中長鐵路各員工間的警惕性不高。
- (三) 違反勞動紀律及國家紀律。
- (四) 員工間的工作技能不够熟練。
- (五) 各企業單位的領導人員和監察人員的監督工作做的不够。

由於在員工間做的羣衆性政治工作不够，致有安於現狀和自滿的情緒，因而員工們對於發生的事故也不視為重要，認為大小事故發生是一種普通而且必然的現象。

「只要是工作就免不了發生不幸事件」這種思想是完全不正確的。應以高度政治覺悟的精神教育每一個員工，使他們自動地執行鐵路的一切法規，同時幫助技術能力差的同志們注意同伴們的工作和防止事故。堅決不容許有故意破壞或造成事故的情形發生。

中長鐵路的員工們應當記住斯大林同志的話「鐵路運輸是一個不間斷運轉的傳動機，它每一個小螺絲釘的作用都是重要的」。個別環節要是工作的不好，就會妨礙整個傳動機的工作。

因此每個員工應當很好地工作，並且應當協助和教導技術能力不够的同志。應該提高警惕性和防止敵人向機械摩擦部分撒砂、擰鬆鋼軌接縫、向鋼軌上放置雜物，換言之也就是企圖破壞鐵路各種設施的種種破壞行為。

如果羣衆的工作做的不够，就能引起個別覺悟不高的員工發生違犯紀律、冒進信號、不按準備好的進路駕駛機車和擠岔子等等事件。如果對於機車車輛零件檢查不周，和由於本身的疏忽而沒有注意到零件的破損，就會造成列車顛覆的後果。

司機們不注視信號和把機車交給沒有駕駛權利的副司機駕駛，而本人竟去睡覺，例如：瀋陽分局在一九五一年三月，就因為這類情形發生了單機冒進信號，

撞於停站的列車尾部的事件，因而破壞了列車運轉，使鐵路遭受了很大的損失。

必須懂得，已經發生的和正在發生的各種大小事故，其主要原因是由於個別員工違反紀律所造成。這些人們沾污了中長鐵路數萬員工的忠實工作。

海拉爾分局在本年內由於工務段長、領工員和工長們不遵守紀律和忽略職守，造成了重大事故。由於鋼軌爬行的原因，鋼軌逐漸發生了大的間隙，以致螺絲被切斷，鋼軌接縫鬆，因而發生了重大事故。能够並且也應當仔細的監督和及時的修整空隙，但是工長不這樣去做，綫路領工員不監督和不檢查工長，工務段長也不檢查綫路領工員的工作，材料從來沒有缺乏過，工人也相當充足，所不够的僅只是紀律和忠實地來執行所擔負的任務。第一分局各監察員好像是忘記了本身的任務，不檢查綫路狀態和綫路指導人員的工作，他們對於一切所發生的重大事故，應當擔負着重大的責任而不是小的責任。

根據一九五〇年八個月和一九五一年第一季度的總結，違犯紀律次數最多的就是機務處的工作人員，計佔重大事故、大事故和事故全數的38%。

第二個成績不良的是車務處，第三個是車輛處。其他各處的成績亦不見良好，由於其他各處工作人員的過失所造成的事故、大事故和重大事故也不在少數。

工作人員的工作能力薄弱仍是發生事故的原因之一，因此大小事故都是因為工作人員沒有經驗和訓練不够而造成的。

這乃是訓練的不够和不良，技術學習組織的鬆懈，人員配備的不適當和事先不經過技術考試就選派人員所造成的結果。

惹起事故的其他原因，是監察室的工作人員對技術管理規程、信號規則及列車運轉規則、各種職務細則、鐵道部和特派員辦事處以及中長鐵路管理局的各種命令及指令執行監督的不够。監察室工作人員自應切實施行監督與行車有關各員工是否執行為保證行車安全、消滅鐵路上的大小事故所規定的規程和法規，監察室工作人員必須組織本身的工作，因為只有在全鐵路中不發生各種事故的時候，才能說監察室的工作優良。

監察室工作現有的主要缺點有下列幾種：

(一) 對於所發生的事故、大事故及重大事故缺乏相當的研究，並且對於事故的原因分析不够。

(二) 分析事故的原因緩慢和遲滯，因此失掉了問題的敏銳性。

(三) 對於技術管理規程和行車安全各細則之執行監督鬆弛。

(四) 一團和氣的工作態度，缺欠嚴格的要求，例如不願意得罪人，不能打破情面。

(五) 對違反紀律採取放任態度。

(六) 與政治部和工會缺乏聯系，因此政治部及工會人員時常不知道發生了事故，他們既然不知道，就不能對監察室進行協助。

(七) 監察室人員們的警惕性不夠，就是說對於大小事故不做應有的政治性評價，時常認為係技術上的原因，而看不見是敵對性的行動。監察室的每一個工作人員，都應該是檢舉反革命分子的工作者，也就是要更加深入和尖銳地研究人和研究原因，而不是只從表面和無原則地去研究。

(八) 監察室的人員應當很好地在政治方面鑽研，並研究其主管部門的生產工作。

(九) 在生產中教導員工們並且經常地加以協助，使鐵路上的紀律和秩序納入正軌。

(十) 應當堅強地，井然有序地，並且把任何一個足以保證行車安全的合法要求貫徹到底。不要只限於紙上的記載，因為僅止一個紙上的記載並不是消滅事故的辦法。

監察室的每一個人員，必須在自己所主管的界限內去考查員工，這樣才能發現技術能力薄弱的人們，而設法加以訓練。或者可以確認某一個人對於自己的工作很能勝任，但是故意地不好好的工作，違反紀律。再一方面，要進行羣衆性的政治講解和教育工作，但是有人如果惡意地不執行，不聽從指示，就應該採取某種其他行政上的對策。

我們必須在機務、車務和車輛部門人員的工作中作最大的注意，特別是要注意一、二、四分局的管內，而對於其他部門員工的注意也不要放鬆。

對於忽視紀律所發生的一切大小事故，必須在俱樂部內由有該業務全體休班員工參加下進行審查。這樣事故原因的審查，實際上是對於職責怠惰者的公開法庭，而對於參加的羣衆們也是具有巨大的教育意義的。

對於一切事故僅由一些監察員是不能完全照顧周到的，所以必須建立定員外的監察員制度。在每一個業務單位裏都要有定員外的監察員，他們就是正式監察員的助手。由優秀的員工建立這一制度後，必須做出定員外監察員須知，經常的按分局別召集他們，對他們加以指示和教導，對工作好的並加以獎勵。

各種大小事故都是人所造成的，所以監察室人員和領導幹部以及政治部和工會都必須要：

1. 在中長鐵路員工間加強政治工作。
2. 對於惡性的違反紀律事件進行無情的鬥爭。
3. 改善業務學習的組織，建立技術管理規程、信號規則、列車運轉規則、職

務細則的學習制度。並且施行技術管理規程的考試制度，加強監督技術管理規程、職務細則及行車安全有關命令的執行狀況。

4. 在工作中不發生大小事故，是能做到的而且也是應當做到的。因此我們有
一切可能性，並且我們必須動員鐵路全體員工向無事故工作，展開愛國主義勞動
競賽。

加强行車安全的方策

(一九五二年二月十二日第二八號/H3命令)

查努力鞏固勞動紀律，明確地協調地從事運輸工作，培養員工，使其對技術
設備狀態良好具有高度的責任感，對於違反技術管理規程、職務細則、信號規
則、列車運轉規則的情事雖然輕微，也要提高警惕性和不調和性，都是保證行車
安全的重要條件。

但是，中長鐵路個別不遵守紀律的員工並不遵行這些條件，因此，對於行車
安全造成嚴重的威脅。

一九五一年第四季度和一九五二年一月份內，本路行車安全狀況驟然惡化起
來。

因為各處、各分局和各業務單位的首長，在行車安全有關的員工中間爲鞏固
遵行技術管理規程這種勞動生產紀律的鬥爭不够，所以工作中的大小事故次數就
增加起來。

預防工作作的也不够。例如：員工們的業務指導和教育工作，全是在脫離實
際作業情況下進行的，所以此種工作未獲得應有的效果。

因此在本路上有些司機以超高速度駕駛列車，未能警覺地注意信號，在途中
及行進車站時，不遵守及時制動的規章，以致造成冒進信號和撞車等事故。

在列車檢修所內，尤其是在交界站上，檢車員隨隨便便地檢查車輛並進行列
車作業，因此漏檢了在車軸上、外輪上、輪心上和自動連結器上發生裂紋的車
輛，使這些車輛於運行途中發生破損，因而引起列車事故。

車站員工違反接發列車的規定及通路準備規則以及調車作業細則，因而在調
車作業中造成了車輛衝突和違法接發列車事故。

各車站、機務段、車輛段、工廠、養路及通信和信號工區的員工對技術作業
紀律的遵守，乃是保證行車安全重要條件之一，但是各處和各分局的總工程師對

於鞏固技術作業紀律及推行工作中未發生事故優秀工作人員的先進工作方法和經驗都作的不起勁，並且對保證行車安全的重要命令完成情況亦未經常監督。

各行車安全監察員，對於本路現行各種章則以及鐵道部和管理局長為保證行車安全所發各種命令的執行情況未能經常檢查。在個別情形下，他們竟以調和的態度來對待機車車輛和鐵路設備保養上的缺點以及違反各種章則的情事。

各分局監察員，於自己的工作中，對於特定監察員的作用不够重視。如果正確地領導他們，在保證行車安全上是能獲得巨大幫助的。

爲了澈底地改善行車安全狀態和澈底消滅本路工作中的大小事故起見，特命令如下：

一、着各分局長和各業務單位首長，於二月份內，在發生大小事故的各分局、各工廠和各業務單位內舉行擴大的生產業務會議，在會議上詳細地檢討一九五一年第四季度和一九五二年一月份內所發生的大小事故。於三月五日以前，制定如何消滅缺點、保證行車安全的工作計劃，並且逐旬研究時常發生事故部門的改善工作進行情況。

二、着各處長會同行車安全局監察，在第一季度內，對於保證行車安全工作不良的各分局和各業務單位進行深入的技術檢查。將檢查結果，在這些業務單位工人大會上加以廣泛地討論並就地對組織無事故的工作，予以實際的幫助。

三、着各處長會同行車安全局監察，於第一季度內組織下列各號與行車安全有關命令的執行工作並檢查其執行情況：一九五一年三月十二日第九二/H號，一九五一年四月二日第十一/HI號，一九五一年五月十九日第一八四/H號，一九五一年五月九日第一八六/H號，一九五一年七月二十八日第二八四/H3號，一九五一年二月六日第三八九/H3號，一九五一年十一月十五日第四〇七/H3號。

四、着各分局長會同各分局監察員對各行車人員執務情況有系統地進行日間的、夜間的，全面突然檢查。將檢查結果，在各班和各組間進行檢討並作出適當的消滅違法情事的結論。

五、着各分局長，各業務單位首長和行車安全監察員，加強行車人員的教育工作，直接在工作崗位有系統地進行業務指導和學習，特別要注意使業務指導對於每個員工都是簡而易明的。廣泛地推廣不發生事故各先進員工的經驗。指派分局各科長、工程技術人員、先進生產工作者以及監察人員進行指導工作。

六、着各處總工程師每月遵照編製的計劃，繕具業務學習提綱，以資深入研究技術管理規程和職務細則，並將此類提綱分發各分局，以便行車有關人員進行學習。

七、着即按照規定辦法，由各分局長會同分局行車安全監察員，於每月五日

以前考查管內行車安全狀況，採取辦法消滅行車安全工作中的缺點。此項應作為經常制度遵行。

八、若中長鐵路總工程師及管理局行車安全局監察每月分析行車安全狀況，聽取各處長及各分局長的報告，並召集行車安全狀況不良的各業務單位領導人員會議，根據會議結果作出適當的結論。

九、若各分局人事科長會同各業務單位首長及分局各部門別行車安全監察員，於一九五二年第一季度內，對於一九五一年及一九五二年一月間在工作中發生重大事故和大小事故的行車人員進行再鑑定。

十、下列附件着予批准並切實執行：

1. 各種事故及違反技規現象審查處理細則（附件第一號）。
2. 保證行車安全之各種對策（附件第二號）。

十一、本命令的執行情況，若由管理局行車安全局監察及中長鐵路總工程師負責監督之。

本命令着與各行車有關員工進行研究討論。

十二、着各分局長及副分局長關於本命令執行情況，於每月十日親自報告本副局長及助理局長。

管理局領導人員深信本路各企業及各業務單位領導人員和員工必能明瞭保證行車安全的重要性，藉着政治部、工會及其他社會組織的協助，認真參加積極鬥爭，以資根本消滅工作中的重大事故和大小事故，使中長鐵路模範地進行工作。

一九五二年二月十二日第二八/H3號命令附件第一號

中長鐵路管理局及分局各種事故及 違反技規現象審查處理細則

一、根據在肇事地點調查所得的資料，由事故關係人員索取的理由書和口頭供述，以及委員會在現地搜集的資料，於肇事後三晝夜期限內召開業務會議審查之。這種業務會議由分局長主持，由行車安全分局監察，各科長，公安機關，政治處與工會代表以及事故關係人員參加。

業務會議於審查事故資料後，應參照現行法規、技術管理規程及各種細則，在記錄內作出有根據的結論，並應略述事故經過情況，發生事故的原因，過失人員懲罰辦法，還應當制定出來足以防止發生同樣事故的技術組織方策，註明執行責任者與完成期限。分局長應將手續完備並且已經簽字的記錄副本連同全部調查資料與最初記錄立即分別送呈：管理局長、行車安全局監察及主管處處長。

二、管理局由分局長接到上述資料以後，即召開業務會議，審查所發生的事故，在業務會議上對於事故調查資料是否適當作出結論並繕造記錄，對於分局所擬定的技術組織對策以及對事故過失人員的懲罰辦法，或加以修正或竟批准。這種業務會議由管理局長、副局長或助理局長主持，由行車安全局監察，行動部門各處處長，公安機關、政治部及工會代表參加並招喚分局長或副分局長及事故關係人員。

三、嚴重違反技術管理規程的事件（特記事故）（註：即惡性事故）也由分局長或副分局長會同行車安全分局監察，各科長及事故關係人員調查之，並應於二晝夜期限內調查完竣。

分局長應將調查所得資料連同自己意見於三晝夜內送交行車安全局監察及主管處長。主管處長接到資料以後應會同分局科長及事故關係人員舉行業務會議，在會議上以記錄方式擬就技術組織對策與懲罰過失人員的辦法，呈候管理局長或副局長批准。

所有防止重大事故，大事故以及特記事故的技術組織對策一經管理局業務會議批准後，就應該無條件地執行而且很好地如期完成。

各分局及各業務單位的領導人員如果違反本細則時，應擔負個人責任。

四、所有業務技術事故（註：即一般作業事故）由分局各科長會同發生事故業務單位的首長和行車安全分局監察調查之，並採取防止事故以及予過失者以行政處分的必要辦法。

一九五二年二月十二日第二八/H3號命令附件第二號

保證行車安全之各種對策

號次	措 施	實 施 地 點	執 行 期 限	執 行 人
1	2	3	4	5
	一、根絕因機車車輛零件破損而發生事故的措施			
1	在修理機車車輛及煤水車時採用以探傷器檢驗主要零件的蘇聯先進工作法： 1 在機車及煤水車上為：曲拐銷、機車軸及煤水車軸、軸頸、聯軸桿及滑閘桿、煤水車合車的菱板及其他 2 車輛、車軸、軸頸、台車菱板自動連接器圓銷	各機務段、車輛段及機車車輛修理工廠	第一季度	處長及處總工程師
2	儲備中無檢驗印記之車輪施行徹底檢驗	各車輛段	同 上	同 上
3	繼續推行蘇聯鐵路檢車員茲維列夫的發現輪軸裂紋的工作法	列車檢修所	同 上	車輛處總工程師
4	經常檢查機車及車輛外輪的嵌緊作業過程是否正確執行	各機務段及車輛段	第一、二、三、四各季度	檢修科長
5	機車進行廠修及段修時，徹底清除輪心及外輪上的塵垢及油漆	機務段及修理工廠	同 上	同 上
6	調整自動制動機的橫桿傳動裝置。供給制動鉗工楔板以便測量制動筒聯軸桿突出程度	各車輛段及列車檢修所	同 上	車輛處制動主任工程師、車輛段長及列車檢修所長
	二、消滅因冒進信號而發生重大事故的辦法			
1	1 強化機車乘務組叫班制度，不使長時間等待列車出發 2 關於出乘前之必要休息問題對機車乘務組進行指導	各機務段	第一、二、三、及第四季度	分局機務科長
		同 上	同 上	各機務段長
2	將所有臂板信號機裝上遮蓋臂板	全 路	第一及第二季度	電務處長及電務段長

1	2	3	4	5
3	建立在機車出車到車站接掛列車前用固定式空氣管路試驗列車風閘制度	設有風閘試驗所的各車站	第一及第四季度	車輛處風閘主任工程師、機車段長、列車檢修所長
4	印製司機牽引列車和在每個牽引區段上正確利用風閘手冊	各機務段	第一及第二季度	機務處總工程師、分局機務科長及各機務段長
	三、預防因道岔鋼軌裂損而發生重大事故的辦法			
1	實施幹線上鋼軌、道岔狀態之會同檢查制度	各工務段	每 月	工務處長、分局工務科長、工務段長、綫路領工員
	冬季間在第一及第三分局各工務段區域內實施綫路巡守員新的雙重巡守工作制	第一及第三分局所屬各工務段	每 日	工務段長、綫路領工員、養路工長
2	每年至少六次用綫路試驗車檢查全路綫路狀態	各工務段	第一、二、三及第四季度	工務處長
3	實施蘇聯奧達洛夫冬季綫路預防維修工作法	各工務段	第一季度	工務處長、工務段長
4	各工務段推行遊動道尺及綫路震動小車的使用	各工務段	第一季度	各工務段長
	四、防止在佔用綫接車，違法接車及違法發車所引起的重大事故			
1	1 研究接車、發車及列車通過通路的準備辦法	在本路所有各站	第一季度	站長、車務監察員、行車安全監察員
	2 規定接車、發車通路的手動道岔以及安全道岔的加鎖辦法			
	3 規定於列車到站後立即將進站通路解鎖的辦法			
	4 進行經常性的業務指導及監督列車到站時進站通路解鎖辦法執行情況			
	五、在車站進行調車作業時防止機車車輛衝突及脫軌事件			
1	對於參加調車作業的員工進行指導並考試各該人員通曉技術管理規程第三〇七、三〇八、三〇九、三一〇、三一各條的程度	本路各站	第一、二、三、四季度	分局車務科長、站長
2	藉特定行車安全監察員的力量對於技術管理規程執行狀況有系統地進行突然的檢查	在本路所有各站	同 上	分局總工程師、行車安全監察員

1	2	3	4	5
	六、防止一般事故及使列車由於車輛軸箱及冷鋼輪故障而誤點事件			
1	制定掛瓦的技術過程，並在作掛瓦工作的各分廠將熔化五金用的爐、模型及罐整備完好	在各車輛段	第一、二季度	車輛處及車輛段的軸箱油脂工程師及設備工程師
2	制定二軸車包括租用罐車在內軸箱用的油綫捲的標準型	同 上	第一季度	同 上
3	將保管油脂及油綫的場所整備完好	各車輛段及列車檢修所	第一、二、三、四季度	車輛處長、行車安全監察員
4	指導所有檢車員及乘務檢車員確定冷鋼輪故障的知識	各列車檢修所及車輛段	同 上	車輛科長、車輛段長
5	測驗車輛段長、副段長、車輛段各工程師、軸箱油脂及風開指導員、車輪廠領工員對於職務細則的通曉程度	各車輛段及分局車輛科	同 上	車輛處長、分局車輛科長、車輛段長
	七、自動閉塞區段之事故防止措施			
1	檢查軌道回路的作用及調整回路	各自動閉塞區段	第一季度	試驗室主任
2	檢查聯鎖圖表	本路各分界點	第一及第二季度	電務段長、信號科長
3	會同檢查各道岔及信號通信裝置	各電務段	每 月	分局車務科長、工務段長、電務段長、站長、分局車務監察員
4	重新檢查各站技術管理細則並增補在一九五一年內變更車站設備所引起的各項條款	各車站	第一季度	各處技術科長、分局長、分局車務監察員
	八、各種主要職名職工之教育			
1	以大連機車車輛修理工廠附屬技術學校畢業之電鉗工充當講師，組織電鉗工之技術學習	各機檢段	第一季度	段長、處技術科長
2	1 對於經驗少的司機，組織速成訓練班，以提高其技術	各機檢段	第一及第二季度	機務處長
	2 教給機車乘務組鉗工工作並進行測驗：	各機檢段	同 上	總工程師、技術科長及機務段長
	司機——五級鉗工			
	副司機——四級鉗工			
	列車司機——三級鉗工			

1	2	3	4	5
3	對於綫路領工員、養路工長、通信及信號電氣技師、組織連成訓練班、以提高其技術	各分局		分局長

中長鐵路實施防止火災辦法

一九五一年五月二十六日第二〇五/H3號命令

根據一九五〇年鐵路工作經驗證明，由於未能謹慎執行防火安全規程，以致在春夏秋三季內、在列車內及通過森林地區之鐵路用地內，可能發生火災事故。

在列車內及森林地區內發生火災，對國家會造成嚴重損失的極大災害。因此每一鐵路員工的任務即在於嚴格地執行防火安全規程，協力撲滅已發生的火災，於執行職務時提高警惕性。

爲了防止在中長鐵路發生火災起見茲命令如下：

一、車 務 部 門

着各分局長及分局車務科長：

(一) 於編組貨物列車及工程列車時，裝載易燃貨物之車輛，原則上應連掛於列車尾部。

(二) 於全列車中分掛上述車輛時，務必遵守用裝有非易燃品的貨車實行必要的間隔，間隔車輛數如下：

- | | |
|---------------------|-------|
| 1. 距牽引機車 | 五輛以上； |
| 2. 距推進機車 | 三輛以上； |
| 3. 距乘有旅客的車輛 | 三輛以上； |
| 4. 距守車及有押運人之裝載貨物的車輛 | 一輛以上； |
| 5. 距裝載危險品之車輛 | 一輛以上。 |

(三) 根據行車細則第七條及一九五一年三月二日本局長第八九/H號命令所規定屬於易燃品貨物有下列各種：

1. 鉋花及木屑（包含鋸末），乾樹枝，乾樹葉及乾樹皮，引火柴（明子或劈細碎的劈材木片等），帶枝葉的竹子，竹製品，舊枕木及火柴桿；
2. 木炭（包括木炭末）；