

055351

S7C

39323

蘇聯國家鐵路運輸出版局原著
瀋陽鐵路管理局編譯科翻譯



先進的 鐵路人員工作方法

大車頭報社出版

序

衛國戰爭勝利結束以後，蘇聯勞動者即進入了和平建設工作，一九四六年三月，蘇聯最高蘇維埃第一屆代表大會通過了自一九四六年至一九五〇年間恢復並發展國民經濟的新五年計劃的法案。

新五年計劃的基本任務，是恢復國內遭受破壞的地區，恢復工業和農業的戰前水平，然後相當的超過這個水平。

五年計劃法案裡指出：「……必須……保證首先恢復和發展重工業和鐵路運輸，沒有這些，就不可能迅速和順利地恢復和發展蘇聯全部的國民經濟。」

關於較長時期的計劃，斯大林同志指示說：「我們須要作到這種程度：使我國工業能每年生產五千萬噸生鐵，六千萬噸鋼，五萬萬噸煤，六千萬噸石油，只有在這些條件之下始可能保證我們祖國能應付任何的意外情況，爲了這個，如果不須要更多的話，則須要三個五年計劃，不過，這是可以作得到的事，而且我們也應當做到」。

一九四六年至一九五〇年間恢復及發展蘇聯國民經濟的五年計劃裡所，體現了爲繼續鞏固蘇維埃國家強盛的斯大林天才計劃。這一偉大的計劃中，充滿了斯大林對於英勇的蘇聯人民和社會主義祖國的關切。

在社會主義經濟新的高漲中，鐵路起着決定作用，因爲一切工業部門和一切農業的發展，貨物流通的增長，勞動者生活水平的提高，以及國家軍事經濟力量的鞏固，大都賴於運輸事業的正確工作。

按照五年計劃規定，到一九五〇年，每晝夜的平均裝車量應當達到十一萬五千輛，同時，鐵路工作之基本的質量上的測量標準——車輛週轉率——要幾乎縮短四晝夜，也就是說在一九四五年爲一〇、九晝夜而在一九五〇年則將爲七晝夜，這種車輛週轉率的加快，可以將每晝夜的平均裝車量增加三萬三千輛，每年可以增加五十億魯布的收入，同時，每年能減低三十億魯布的運輸成本。

黨、蘇維埃政府及斯大林同志本人都一向非常重視過，並且現在也在非常重視着鐵路運輸。在三個斯大林五年計劃的年代裡，運輸事業曾經受到前進技術的改造和充實。

戰後五年計劃對於鐵路運輸之注意，可以由巨大投資方面反映出來。鐵路運輸作業之投資經核定爲四〇〇・一億魯布。這個數目佔有新五年計劃所核定國民經濟總投資的六分之一。

擁有如此的財力，不獨可能使鐵路技術設備及其運輸能力恢復到戰前水平，而且還能加強，尤其對於烏拉爾、西伯利亞、頓巴斯、克利沃羅史亞及高加索等地區。

從莫斯科到頓巴斯、高加索、里沃夫、布列斯特、肯尼斯堡、里加、列寧格勒城經過高爾基城，基洛夫城，斯維爾得羅夫斯克城通到鄂木斯克等地的強大雙軌鐵路幹線，即將加入該陣容之內。從阿克康經過斯大林司克、巴爾拿爾，阿克摩林斯克越入庫比雪夫地區的斯大林司克——馬柯尼多果爾斯克的強大鐵路幹線，也將加以修築。烏拉爾到西伯利亞鐵路的主要路線的電氣化工作，正在進行，那些路線乃是：庫茲巴斯——鄂木斯克——車爾賓斯克——烏發。此外，還有以下的鐵路線也在進行中：卡拉岡達——阿拉摩林斯克——卡爾他雷，以及保國斯洛夫司克——斯維爾得羅夫斯克——車爾賓司克。如此，國家即可以擁有五千三百公里長的電氣化鐵路。而這種結果即能將運輸工作大爲改善，即或在嚴重的酷寒的情形下，也能確保鐵路工作之不屈不撓的正常進行。

新斯大林五年計劃中行將建築的大型橋樑及中型橋樑共在兩千座以上。七萬公里的鐵路上即將換鋪新軌，其中五萬公里的新軌，則將鋪用在現有的幹線上。

敵佔領時期所破壞之機車修理廠及車輛修理廠，即將修復；並將新建築十一個機車修理廠——電動機車修理廠，重油車修理廠，十一個車輛修理廠及三個配件製造廠，一百二十八處檢車段和檢修所及一千三百處機車庫。

爲了掌握恢復工作及建設工作計劃，必須採用工業化的建設方法。故預計修建鋼鐵的及洋灰鐵筋的工廠十四處，住宅建築工場二十處。

五年之內，各鐵路上將擁有幹線機車六一六五輛，電動機車五五五輛及重油機車八六五輛，貨車四十七萬二千五百輛，客車六千輛，以及配件與必要裝備品等。

新斯大林五年計劃中的運輸事業，一切技術裝備和運輸能力雖然特別提高，但是爲了增加裝車量而利用鐵路一切現有設備作有效的使用一節，乃是最重要的課題。不要忘记，在新五年計劃的開頭的一年中，爲了應付日益增長的運輸要求，基本上，還仍須就鐵路現有的運輸能力和技術裝備而執行工作。

爲增加貨運起見，鐵路人員必須推動內在的儲備能力之使用。

此項內在儲備能力首先當爲：加快車輛之週轉率，在分岐站和主要站上當重整列車之編配時，減少車輛空等時間，展開大批貨物運輸之直達化，以及列車運行速度之提高等。消除鐵路工作上的不平衡性，貨運與列車工作上的節奏性之深入化，對於開展貨運工作，都極爲重要，而對未來鐵路運輸工作之提高，則社會主義的競賽和先進勞動方法之深入化，當爲重大的關鍵。

蘇聯的組織體制堅固了國內的生產力量，把勞動變成爲榮譽的、光榮的、英勇的和英雄的事業。在偉大的斯大林의 賢明領導之下，蘇聯勞動者已經作到：使本國從落後的變成爲前進的國家，從農業的變爲工業的國家。

廣大群眾之創造的積極性以及廣泛展開的社會主義競賽，曾經很有力的幫助過本國勞動者成功地完成了偉大的斯大林五年計劃，這種力量，在祖國戰爭年代中爲粉碎敵人也會幫助充分的及時的供給前線以一切必需物質。

無論在過去，乃至將來，在提高國民經濟的鬥爭中，高尚的斯達漢諾夫運動，是起有巨大作用的。

在鐵路運輸部門中的斯達漢諾夫運動的基石，乃是由斯拉萬司科機車庫司機彼得·克利沃諾斯所奠定的——他很有效地利用了機車鍋爐，以及蒸汽機各部份的能力，因此他強烈地提高了列車的技術速率。他從原來的每小時二十三公里的技術速度，竟爾達到每小時四十乃至五十公里的速度。

在布爾塞維克黨領導之下，鐵路人員粉碎了反革命的一理論的「限度」。那些生產新創造者們不但突破了久已陳腐的技術定量，而且把鐵路運輸一切部門中的所有改善工作，予以完成了。

列寧——斯大林黨喚醒了廣大群眾主動的創造動機，鼓勵了生產部門的前進者們，同時，也爲廣泛展開斯達漢諾夫——克利沃諾斯運動開闢了一條道路。

司機彼得·克利沃諾斯的創舉，引起了廣大的運輸界各角落之友誼的反響，而成爲鐵路運輸各部門中斯達漢諾夫——克利沃諾斯強大運動的發端。

調車員，吉·克拉斯諾夫創造了新的車輛編組方法：他以成組車輛解體工作及新的列車組成工作

，兼行並顧，結果使車輛在車站的停留時間節省兩倍。

調度員尼·札柯爾科根據他研究其所管段內人員的一切情形，聰明的組織了他們的工作，以及彼等與機車及列車乘務人員密切合作關係，所以他作到了準確無訛完全符合行車運行表的列車運行工作。

蘇波林斯克地區的司機阿·巴巴文在機車工作中，延長了在檢修空閒裡的行駛期間，樹立了最優良的模範。

新西伯利斯克地區的司機尼·魯寧，曾利用司機乘務員的本身力量施行機車例行修理工作並擴展了這項工作的範圍，魯寧方法對於鐵路運輸基本動力之機車的保護上不獨得到了本質上的提高，而且也得到了更有效的運用。

斯達漢諾夫——克利沃諾斯，及魯寧等人運動的方向，是在提高質量，減少修理時間，對列車所需機車作不間斷的供應，提高技術速度加強機車平均日行公里及節省燃料。

新的工作方法協助了車站業務之改善，列車嚴格按照行車時間表發車與行進，提高旅行速度，及車輛的平均日行公里。機車更好的使用，減少車站上裝卸車輛的停留時間，優良的養路，以及所有通訊及號誌設備等之良好。

先進的工作方法協助了國家運輸計劃之完成。

一九三五年七月卅日克里姆林宮之召見鐵路人員，對於提高鐵路運輸，起了極大的作用。斯大林同志在其具有歷史性的講演詞中曾經清晰地闡明了蘇聯鐵路運輸事業的意義及鐵路人員工作的偉大功能，並指示了在運輸各部門中，彼此相互間必須具有絕對的密切協調與合作的精神。

社會主義競賽及斯達漢諾夫——克利沃諾斯運動的壯舉，增長了優秀的男女工人幹部——他們完全接受與掌握新的技術並且更事向前推動。在列寧——斯大林黨領導下的繁鉅工作之結果，鐵路運輸事業，已經成為國民經濟中的最先進的一個部門。

大家都知道，偉大的祖國戰爭，向鐵路提出了更新而又更高的各種要求。

戰爭第一階段，當法西斯匪幫正侵入我國內地時，紅軍進行熾敵的防禦戰國的時候，各鐵路，除供應前線的運輸工作外，同時，也完成將工業基地向東方的轉移。

鐵路重要交通線的暫時淪陷，以及巨大的待運量，造成了列車運行的困難，減低了若干組成站上的機動能力。在這些條件之下，調度員的調配工作及站內工作組織等本質之不斷提高，爭取提高各組成站及全線上行車的效能——這都是為保證列車正常運行的特別重要事項。

利用了戰前生產的斯達漢諾夫——克利沃諾斯方法的蘇聯鐵路員工們，在偉大的愛國感的推動之下，在他們的工作中就開始採用了適應新環境與新任務的新方法。

爾奇舍夫斯克分局的行車調度員柯滋洛夫，為了幫助那些陷於接受列車和改編列車巨大困難中的各組成站，他在沿線各站組織了預備編組列車。這樣，就使各組成站的調車工作機動性能得提高，並且也使軍事運輸和普通貨物運輸得到迅速展開。

那時期中，各段上也產生了如下的各種完善的行車指揮方式，例如：縮短會車間隔時間，提高限制區間的行車能力，加快零擔列車的通行等。柯滋洛夫、斐略民、歐斯達舍夫斯基等行車調度員，都極順利地解決了這些課題。更有列車長索洛莫諾夫的列車通行加快方法，調車員斯傑潘諾夫在已佔用的路線線端上編組列車的經驗，以及其他各種先進方法，都已大為普遍施用了。

英勇的紅軍，執行了天才的統帥斯大林同志的戰略計劃，在斯大林格勒城下粉碎了精銳的德國法西斯軍隊之後，就開始了向西方激烈的進攻，同時，不斷地從希特勒掠奪者手中解放着蘇聯的領土，戰線向西方的迅速移動，使得前線交通和後方供應基地越離越遠，因此，在鐵路運輸的方面，便提出了戰術性的任務——加快開往前線的列車之運行，與提高裝運量。

在鐵路運輸工作上展開的全蘇社會主義競賽目標，是爲，完成國家上的軍事運輸和普通貨物運輸的任務，將自德寇手中解放後各路的經濟順利復興，提高勞動紀律和組織能力。

在運輸事業中產生了新的工作方式。爲了加快貨物運輸，編組了前線主要站應用的直達列車，在接近前線地帶組織了特別預備機車縱隊等等。

巴拉賓斯克站的值班站長哈桑諾夫，在密集的貨運動態條件下，達到了站內工作的高度機動性能。

紅軍向西方蘇聯國境之繼續推進，更延長了前線和後方供應基地的距離——這一切都向鐵路員工要求最快的車輛週轉率。以提高軍事的和普通的貨物運輸工作，一九四四年八月國防部所提出的決議，成爲爭取加快車輛週轉率，及更好的運用列車的旗幟。

斯大林斯克鐵路尼日聶得聶泊爾司克組成站機務段的司機阿列克塞耶夫和南方鐵路洛左瓦牙機務段的司機達尼連科兩人，在縮短技術速度和旅行速度之間的差別工作中，獲得了很大的功效。

南方鐵路行車調度員白拉赤那亞和莫斯科—庫爾斯克鐵路行車調度員費利波夫兩人正組織機車乘務人員和列車乘務人員作加快列車運行的競賽運動。

基洛夫車站的調車員卡泰耶夫，按照各種氣象不同的條件，樹立了有條理的編組車輛技術，他的

這種經驗，對於縮短車輛在車站停留時間，受到了很大的幫助。

在普黎諾車站在一九三八年所採用的高速度調配列車的那些方法，在鐵路網上得到了普遍的發展。在這些方法的原則之中，有業務並重，接車及編車前的及時準備工作，人員適當的支配，以及工作的諧調與互助等。高速度調配列車方法之施用，連同其他前進工作方式的實行，在加快車輛週轉率工作中，給予了敏感的優良結果。

高速度勞動方法：在車輛、線路、通信器材、機車裝備等修理工作上，得到了很廣泛的發展。

鐵路運輸是一個單人的組織，在這個組織內，所有各各部份所有各環的工作，都極為重要。祇要路線是完整的，祇要機車或車輛都是健全的，祇要一切通信器材和號誌等動作良好，司機就能够很順利地運轉列車，行車調度員就能够按照運行表正確的調度行車。鐵路運輸各部門的工作人員們，在勞動上的自我犧牲的精神，保證正確的完成國家的任務。

魯寧運動，實堪稱謂在運輸方面最大的預備力量，他包括了鐵路經濟的各部門。

在特別預備機車縱隊中，對於實施魯寧的方法，更為重要。這些縱隊的機車隊員，處在接近前線的地區，遠離了修理基地的車站，他們只得利用自己的力量來順利的修好了他們的機車。

機車縱隊的那些優秀司機們，現在已經成為社會主義的勞動英雄的：有阿泰曼諾夫、楚賓紐克、傑洛夫、潔立陶夫、顧什奈爾、穆爾古赤等，當他們在接近前線的鐵路幹線上執行職責時表現了高度的英勇行動，能光榮的完成了所負的使命，這都是有賴於他們極妥善地實行了魯寧方法，能運用自己的力量修理了他們的機車。

在養路工人中對實施魯寧工作方法的，主動出現者斯維爾得羅夫斯克工務段的巡道員姆·阿·卡

贊才夫！他現在已是社會主義勞動英雄了。他將巡道員組成了一個養路班，這些人就利用他們值班的休息時間，在自己所管公里地段內，實行了一般的養路工作，卡贊才夫的愛國行為在養路工人們中間，以及多數鐵路員工的家屬之間，都得了廣大的響應。數以千計的卡贊才夫式養路班，都開始了利用自身的力量來從事養路的工作。

關於養路班的勞動組織，圖拉工務段的工長阿·聶克拉索夫表現了優異的主動力量，他將鋼軌和枕木的使用時期大為延長。安惹拉工務段的工長普中柯對於軌端接縫的服務時間也大為延長，並得到優良的結果。利亞斯克工務段的監工員巴爾申施用了新的防雪柵的方法。

在檢車員之間，如基輔段的拉陳斯克，伯巴斯年斯克段的卡拉邁略，普斯克段的葉爾米津等列車檢車員，由於他們極積地採用了魯寧式的方法，以致大為聞名。

頓巴斯的暫時淪陷，使得在許多車路線上，不得不改變燃料方案。許多機務段把燃燒的機車，改用了燒木柴。

在機車人員們中，為要使用木柴發動機車，且須保證汽鍋的高度蒸發量，更要節省燃料，第一個採取有效方法的，是沃洛格達機務段司機，吳·波洛寧，他現在已是社會主義勞動英雄，他的倡導是對國家有重大價值的。

圖拉的司機，得·高羅布科夫由於合理地使用當地生產的低熱煤炭，而能以高度的技術速度駕駛列車，給許多的機車人員，作了模範。

節約的制度永遠是蘇維埃國家的定律。在戰爭條件之下，一切都是為前線的利益着想，嚴格的節約制度，乃是牢不可破的法規，也是布爾什維克經濟管理的基礎。

斯達漢諾夫——克利沃諾斯——魯寧運動者們的努力，一直都在指向着爲爭取燃料、油脂和器材的節約，指向着爲動員鐵路經濟一切部門中內在資源。在戰爭的幾個年度裡在各鐵路上，在其他各運輸企業上，利用自有的各種材料，備用零件，工具，以及其他物品等，所修理，所恢復和所製成的總值金額，就達十五億魯布以上。

斯大林同志指出說：「雖然戰時的困難，和燃料的缺乏，但我們畢竟能作到了，對於前線一切必需品之供應，在這裡，首先要承認這是我們的運輸工作人員們的功績。」

在祖國戰爭年度裡，運輸事業上的先進人們的創舉，是各式各樣的。運輸人員提高了，調度列車運行的本質，實施了高速的編組車車體方法，創作了新的列車組成技術。

後方各鐵路上，普及了機車司機包車制運動。（機車在其循環運行中加以修理除洗滌外不進廠）各機車廠中展開了。人管理許多機車運動，在總體檢修班裡，那些萬能的鉗工們都順利地從事於高素質的機車檢修工作。許多司機，在我們的整個總體之中，都採用他們所掌握了先進勞動方法，在這一方面，優秀的司機索洛維約夫的模範工作便是一個顯明的例證。

在檢車人員之中最普及的，則是就地（不摘鉤的）檢修車輛方法，以及在進行途中魯寧式的車輛保護方法。

用魯寧式通信及號誌器材的保護方法，可保證鐵路能有可靠的通信和正常的號誌動作。

在修復工作者中間，石工拉合馬寧表現了很精練的組織勞動的先例，現在，正有成千成萬的建築人員在效倣着他的方法進行工作中。

斯達漢諾夫——克利沃諾斯——魯寧運動，依據戰前年代的革新者所有以往集結的經驗，在祖國

戰爭年間以空前未有力量大爲展開了。到新的環境裏，便又產生了新的勞動方法，於是，斯達漢諾夫式方法的武庫裏面，又充實了在戰爭時間裏所獲得的寶貴經驗。

我國已經踏進了和平時期的發展階段，在鐵路方面，也同全國別的部門一樣，爲了順利完成與超過完成新的五年計劃廣大的展開了各種社會主義競賽。

復興與發展蘇聯國民經濟的五年計劃之實現——這個有關蘇聯生產力量之發揚，經濟與文化之增長上的巨大課題——是爲我國全體勞動者的光榮事業。

爲了達成勞動的高度生產效率起見，在一切鐵路經濟各部門中廣泛作到先進的技術之深入化，精進先進的技術，正確地運用先進的技術，這都是各鐵路人員們所應全部作到的。

五年計劃中所擬訂的，將建築工作的機械化自百分之六，提高到百分之十七的結果，使得土工作業，鋪床作業和鋪路等工作的機械化程度能達到百分之八十。廣泛使用氣壓的及電氣的建築工具，則可使工人之勞動效率提高百分之二十。

爲了增加裝車量，應在組成站和主要站上改編列車時縮短車輛停留時間，應以各種方法發展大批貨物運輸之直達化，應提高列車的運行速度。這樣，就可以使裝車量，每一晝夜間增出兩萬輛車，車輛載重量的充分利用，即可成爲增加裝車量的最大的後盾。

在一面消除各鐵路上工作中的不均合性，一面爭取節奏性的情形下，現在，各運輸工作人員已經能够把裝運貨物的工作於每一晝夜中增加了七千輛車。

北頓聶茨鐵路道洛然斯克車站的員工集體工作經驗，每一晝夜都完成了平均的裝運工作，結果總是很系統地超過煤炭裝運計劃——這一經驗，應爲在鐵路網內的各車站一致所宜採用的。

由於斯大林新五年計劃之擬定，鐵路運輸的遠距離，行將從一九四五年的七九〇公里，到一九五〇年減至六九〇公里。且更擬定了以各種方法把在一切企業部門的專用支線的車輛停留時間予以減縮。爲求鞏固與貨主間工作上的友好。鐵路人員，爲了加強裝運力應當尋求一切新的補充力量。

爲了完成新五年計劃所規定之擴大工作範圍，需要固定的精強的幹部。所以在五年內想準備訓練出來三百萬名以上的鐵路人員。

充滿新技術的鐵路運輸部門，是要有許多新的青年幹部投入，把這些人都用斯達漢諾夫，克利沃諾斯，魯寧式的勞動方法充實武裝起來，俾他們能够幫助落後的工人們，把具有中等，勞動力的工人提高到先進工人的勞動水平，爭取勞動生產效能的普遍提高——這確是既艱且巨的重大任務。

在鐵路運輸事業方面斯達漢諾夫——克利沃諾斯的勞動方法的珍寶。繁而且巨，如在一本書內來將他述明，是爲不可能的事，故在本集內祇能述其先進方法之主要部份而已。

本集之刊行是爲協助從事運輸事業的工作者們，使他們能够透徹地研究良好的工作經驗，並且使他們能够把這些經驗，運用到爲爭取我偉大祖國的鐵路運輸事業將來的發展與繁榮之上。

先進的鐵路人員工作方法

上卷目錄

序

機車人員

車務人員

一四三

機車人員

以布爾什維克的速度去工作.....	一一
魯寧式的工作方法——是提高運輸工作的強大後備力.....	一一
在低熱煤炭上的高速度.....	三二
延長機車零件之使用期限.....	三八
駕駛重載列車.....	四五
機車先進工作方法的綜合使用.....	五四
有效的利用木柴燃燒機車.....	七〇
優良的操縱凝汽機車.....	七八
增強機車的有效工作.....	八四
技巧的利用技術.....	九三
戰區鐵路幹線上之列車駕駛.....	九七
駕駛旅客列車的技巧.....	一〇一
機車的快速裝備.....	一〇六
提高機車週轉率.....	一一五
司機依萬諾夫的學校.....	一一九

修理機車的先進技能·····	一六
先進的檢修聯合組·····	一三二
機車在每班時間內的檢修·····	一三六
發電廠之魯寧式服務法·····	一四〇

車務人員

行車業務的明確組織	一四三
溜放和組列車的作業	一五〇
集結車及調車場的共同作業	一五六
客貨快車的溜放	一六五
正確名詞整理列車運行的技能	一七三
在調車場引上綠調車的先進技術	一七八
列車長是列車的主人翁	一八四
在單線鐵路上每行車減少技術速度與旅行速度間的差別	一九八
在單線—複線各段區內不停車的會車辦法	二〇六
在段區內車體的改組	二一一
本路運輸及聯運上的熟練配合作業	二一八
調車調度員——是車站聯合作業班的領導者	二二七
調車場沒有空線時列車的編組作業	二三五
在待裝車輛撥車以前須行編組列車的作業	二三九
在非駝峯溜放調車場車站克拉斯諾夫方法的使用	二四八