

列車快速運轉的經驗

郭洛了娃著

人民鐵道出版社

新華書店
PDG

目 錄

緒 言	(1)
-----------	-----

列車快速運轉的經驗	К·П· 郭洛了娃 1
-----------------	-------------------

1. 友好合作的成就 1
2. 爭取各種列車的高速運轉 3
3. 編製緊密運轉圖的新事物 7
4. 運轉調整的基礎——列車的高速運行 10
5. 與換班者以及鄰段調度員的協同動作 13

區段調度指揮的新原則	К·貝爾恩卡特 В·瓦夏托夫斯基 15
------------------	------------------------------

1. 調度員郭洛了娃的五項規則 15
2. 調度員與機車緊密周轉圖 18
3. 所有機車按緊密周轉圖走行 20
4. 不越行的運轉——提高區段速度的途徑 22
5. 按照緊密運轉圖行駛的解結列車 24
6. 由區段（區段調度員工作）走向路局主要方向 28
7. 調度員們在發展着郭洛了娃同志的方法 34
8. 編製機車周轉圖及列車緊密運轉圖的一些技術問題 43
9. 提高機車平均每晝夜走行公里及加速車輛的周轉 52
10. 五百公里運動的國家意義及郭洛了娃調度法的作用 58

列車快速運轉的經驗

(莫斯科—梁贊鐵路莫斯科運輸段列車調度員

斯大林獎金榮膺者К·П·郭洛了娃)

一 友好合作的成就

記得還在偉大的衛國戰爭的第一年，有一次當我在我們區段值班時，調度通信失效，於是改用電話聯繫。已經過了30到40分鐘，我感到自己與列車運行的區段以及駕駛列車的司機距離得很遠。那時我才特別完全地體會到自己所起的作用。

我明白了在工作中主要的乃是與現場所在的工作人員，首先是與司機們，要有靈活而有效的聯繫。幫助司機們無阻礙地按區段行駛列車，就是保證完成列車運轉圖和車輛周轉的加速。

我很好地熟悉了這一點，還是在1947年，在我工作的奧萊霍沃—沃斯克萊生斯克區段折返站上，實行加速列車運轉的機車緊密周轉圖的時候。司機們熱烈的支持了我。當時共同一致的努力使緊密運轉圖的完成得以實現。

我們的緊密運轉圖究竟有那些效果呢？早在1947年機車的周轉就比原來的任務加快了20%，而在1948年，平均加快到30%。

按照緊密運轉圖的行程，使得每對列車平均節約了3.5個機車小時，因此增加了機車平均每晝夜走行公里數並節省了燃料。這是由於與機車乘務組的友好合作，首先是由於在添乘列車及在機務段迎接司機時，我們仔細分析我們的工作，幫助了這個成就。

1948年我轉至貨運頻繁的留貝爾茲—沃斯克萊生斯克複綫區段上工作。

早在此時以前，在我的區段上已開始實行着能以保證所有機車五百日車公里的緊密運轉圖，我開始設法達到使更多的司機們能保證經

常地超額完成機車平均每晝夜走行公里的標準。

衆所週知，調度員值班時間是12小時，而完成五百公里機車走行却是一晝夜。這就是說，只靠單獨一人的工作，調度員是不能有把握地爭取做到機車高度平均每晝夜走行公里的鬥爭的。每一個調度員都需要與其換班者通力合作才行。我的換班者是伊凡·費德諾維契·茨梁卓夫，他是一個有經驗的調度員，能繼續我所開頭的運轉圖的工作。我們對運轉圖工作採取步調一致的努力，以期能使多數的機車達到高度的平均每晝夜走行公里。

爲要達到良好的成果，僅是與換班者協調地合作還是不夠，還應當安排好與鄰區段的換班調度員及管理局值班員之間的協同動作，使能按照一個計劃行動，向一個目的努力。

我這班的工作經驗，表明着這種友好合作的有效程度和它給予着怎樣的輝煌成果。在過去的值班時，雖然祇是70%的機車達到了按照緊密運轉圖運行，而完成的緊密運轉圖則達到90—95%——這就是多次值班穩定的成績。

我很愉快地得知，在我們區段裡，採用了保證多數機車五百公里走行的新調度調整法，增添並發展了許多調度指揮的能手。

雅羅斯拉夫里鐵路運輸段值班員尼可拉·雅魯索夫，照着自己的意思，在單綫區段上採用了我的方案。英斯卡亞站站調度員瓦斯科夫斯基同志，制定出編組站的機車緊密周轉方案。他的革新之所以特別重要，乃在於將整個區段與鐵路樞紐聯成一個整體，使能開始爲爭取自車輛列發源地起的快速走行而鬥爭。

最後，嘉桑鐵路的工程師及調度員們，又完全的提出了另外的問題。他們在切魯斯奇—德魯日利諾方向，制定並實行了統一的機車周轉及列車運轉的緊密運轉圖。這種運轉圖促使按照新的辦法組織鐵路管理局調度科的工作，並消除了個別運輸段間及路局分界站的爭執。它將路局調度員——統一全路調度班次的領導者的作用，提至更高的程度。

然而這僅是開始。在調度工作中仍然蘊藏着許多的潛力可加以利用，以使能更有助於五百公里運動的司機們。

調度員與司機們的緊密友好合作，豐富了調度員調整列車運轉的實際工作，並使其能以創造新的調度指揮方法。現在對於一個調度員工作的評價，已經不能不計算他是如何使他自己區段內所有機車達到高度的平均每晝夜走行公里，因為這個關聯到他對加速車輛周轉的鬥爭，而該項鬥爭乃是所有鐵路員工的主要任務。

下面我詳細地試述我們的區段是怎樣地做到產生多數五百公里走行的司機的新的列車運轉調度指揮方法。

二 爭取各種列車的高速運轉

這是十年前的事了。那時我在奧萊霍沃—沃斯克萊生斯克單綫區段擔任列車調度員的工作。在區段上指揮列車運轉的實際工作裡，採用了調度員庫塔芬、扎果爾科、沃德瓦西科及其他人的方法，我從其中得到一個結論，就是在所有同班的全體人員——車站值班員、檢車員、機務段及機車整備站的工作人員——正確的組織和協調的工作下，在與機車司機和列車乘務組的熟練合作下，才能大大地超額完成現行列車運轉圖的標準。在列車運轉的區段速度過低、車輛在站停留時間增高的情形下，即使有超過標準的機車數，但在區段內規定的運轉數量仍然是不能完全實現的。

我看出，消滅區段中工作缺點的途徑，在於廣泛採用先進勞動方法和開展超額完成規定標準的競賽。

我特別注意到消除使用機車的缺點，因為這與區段工作主要的損失有關。機車由於車輛未準備妥當，而長時期地停留在奧萊霍沃與沃斯克萊生斯克的站綫上，由於整備作業的延誤，及由於缺少空綫不能接車而致在各鄰近站停車等待。結果機車緩慢地折返區段，致車輛列不能及時地自車站掛走。

我開始出差到區段的車站上，仔細觀察員工們的工作。

出去的結果，使我更明確地認識到自己作為一個區段的運轉組織者的責任。我明白了由於我的處理得當，由於我指揮列車運轉精確的程度和及時地把列車送至卸貨地點，不僅影響到區段工作的順利進行，並且影響到工業企業的順利工作。

1947年的嚴冬，奧萊霍沃起着風雪，莫斯科附近綫路上結着冰，列車駕駛的困難不亞於氣候嚴寒的時候；區段的狀況異常複雜。日間值班調度員沒有將來自沿綫各站的車輛集結好，未能將所有的列車移交與鄰路局。未按照運轉圖行駛的晚點列車，運行得很遲緩。在折返地點——沃斯克萊生斯克站長久地就誤了二台機車，該二台機車是奧萊霍沃站爲掛出列車所必需的。

值班時，我叫通了奧萊霍沃站機務段值班員，互相商量、計算，以所存的四台機車來担任十一趟列車的運送，但這，只有機車在兩小時內折返奧萊霍沃站的條件下才能辦到，而在沃斯克萊生斯克，他們要立即駛向三角綫轉頭，逕往接掛列車。每次列車出發前，我叫通了司機與其簽訂關於按照區段運行早於運轉圖所規定的時間而到達的社會主義競賽合同。於是司機駕駛着超重列車於限期前一小時到達沃斯克萊生斯克站；另外一個司機完成着快速行程；第三個司機甚至不需二小時，全部只一小時四十分就完成了機車折返奧萊霍沃站的運行……。

1947年冬，我們區段首次編製了機車緊密周轉圖。在與奧萊霍沃及沃斯克萊生斯克機務段，和車站工作人員以及機車乘務組商議後，機車通過站綫的標準時分、機車整備作業程序，均加以重新修訂，同時縮短了車輛列準備作業的延續時分。這一切使得在奧萊霍沃及沃斯克萊生斯克的每對列車的機車停留時間標準，減少了3.7小時。

沃斯克萊生斯克—奧萊霍沃區段的運轉圖業經改變。在運轉圖裡，藉着區間運行時分的加快和縮短區段列車及解結列車在站停留的延續時分，使得每對列車平均在區段內的總時間降低了1.1小時。

緊密運轉圖的實行，立刻顯出了工作的效果。機車平均每晝夜走行公里（日車公里）比規定標準提高到208%，區段速度提高到126%，而過去連這些既定指標還未能完成。在奧萊霍沃機務段能够減少二台機車。

不摘車裝卸作業法的採用，使得在區段的站上管內車輛的停留時間大大地減低。

不久我轉至另一工作更緊張的留貝爾茨—沃斯克萊生斯克區段工作。經過一段相當長的時間，我開始熟悉了區段的情況，也熟識了各個工作人員。

在新的條件下工作，我找出了改善區段工作的途徑。採用緊密運轉圖的過去的經驗，給予了我不少的啓示。

我起始組織司機們的快速行程，力求做到在沃斯克萊生斯克站加速機車的整備作業，以及準備質量良好的車輛列。這使得在供應區段列車的機車時，大大地改善了機車的利用。

仔細地研究站上管內作業的條件，幫助了組織區段內解結列車快速的運轉。

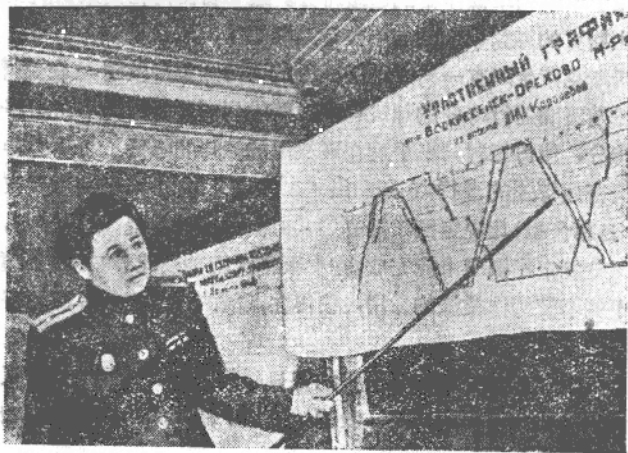
1948年春，我在出席全蘇調度員的生產技術會議上，作了有關機車緊密周轉的報告。

與全國鐵路諸先進的調度員、革新者們的會面，更豐富了我的經驗，並使我能以在自己的工作中採用新的指揮運轉的調度方法。

我向區段全體的員工們作了演說，號召廣泛開展競賽以迎接斯大林的鐵路員工節。以完成任務的報告來迎接這一節日。同時在1948年，全體員工通過寫信與偉大的人民領袖約·維·斯大林，內中也寫着我的保證任務：『加速機車周轉以超過標準30%，提高直通列車的區段速度9%，以及解結列車的區段速度45%。』

我超額完成了這些保證的任務。

1949年春，呈現着在全國鐵路上五百公里運動的大力發展。我們



К·П·郭洛了娃同志在1948年4月全蘇調度員生產技術會議上發表言論

鐵路的司機們，其中包括莫斯科編組站機務段，響應了羅索山的五百公里司機們光榮的創舉。

著名的快速駕駛能手維克多爾·布拉日諾夫和伊凡·基列也夫，亞力山大·扎里諾夫以及維克多爾·拉烏羅特，被組成數個機車隊。爲這些機車隊編製了緊密周轉圖；編入隊的每一機車，按照周轉圖應當每晝夜走行500公里以上。

按照緊密周轉圖工作的第一個星期，就有了顯著的效果。平均每晝夜走行公里數顯著地提高了。達到機車五百公里走行的，已經不是個別司機而是整隊的司機了。但這並不能使我們滿意——應當找出能培養出更多的五百公里司機的途徑來。我們明白要使運動能以普遍地高漲，祇有各種不同行業的鐵路員工大量地投入五百公里競賽運動，才能獲得豐富的果實，幫助加速車輛的周轉。

1949年9月30日，我首次能按照緊密的標準放行75%區段內工作的機車。接我班的調度員伊·費·茨梁卓夫採用了同樣的調整方法，在其值班中，使得65%以上的機車按照緊密周轉圖工作。9月30日的白天到10月1日夜的一晝夜間，有70%的機車走行達到500—700公里。技術速度比規定的每小時超額完成了2.2公里。超重列車牽引者拉運貨物超過標準11,400噸。

我們的競賽越來越更廣泛地展開了。

1949年10月初，我承受了按緊密圖標準工作的機車數到80%的義務。10月2日，我按照緊密圖的標準，放行了74%的機車，但在第二天茨梁卓夫已經放行了75%的機車。10月10日，我超過了茨梁卓夫而復佔優先。在這一次值班中，81%的工作機車是按照緊密圖在區段上運行，並且值班工作是在複雜的情況下進行的。例如，在雷伯諾站短少去莫斯科的車輛列，由於路局運轉處調度科助理科長烏滿斯卡雅的帮助，使我能以自科維爾基諾及爾雅日斯克加速掛運列車到達雷伯諾站。

在按緊密圖標準組織列車工作時，我不僅精確地按照運轉圖放行了所有正點來到區段的列車，並且還將四趟誤點的列車導入了運轉圖。這一次的值班，技術速度完成規定標準137%，而區段速度則完成了118.7%。

接我班的調度員茨梁卓夫按緊密圖放行了72%的機車。他在我輪到值班前，已經消除了四趟列車的誤點，並幫助司機斯密爾諾夫和李巴托夫完成了五百公里的機車走行。

雖然已經有80%的機車能按緊密圖放行，但我深信仍有未加利用的潛力，而運轉圖還可以再次地緊縮。我們全班的人員做到了將所有機車都轉為按緊密周轉圖運轉，並保證每一機車的五百公里走行。

我深信在我們區段具有能使每一司機完成機車走行的先進標準的一切條件：運用機車處於很好的狀態中，各整備地點均佈置得妥當，綫路已經維修好，幾乎所有的司機都有高度的熟練技術和許多的實際工作經驗。

三 編製緊密運轉圖的新事物

早在五百公里司機工作的第一個月已經顯明，僅為少數機車用的緊密周轉圖是不足以促進運輸上新運動的廣泛發展的。這些周轉圖只是給予個別機車以優先行車的好處。

為了要真正做到群眾性的五百公里運動，就應當由個別機車隊的緊密周轉圖過渡到組織多數機車按照先進標準保證平均每晝夜走行不低於五百公里的工作途徑上去。



К·П·郭洛了娃、司機斯密爾諾夫及調度員茨梁卓夫在分析完成的運轉圖

爲此就必須：第一，將區段、站、列檢所及機務段的工作統一於一個緊密圖內；第二，增加如直通列車和解結列車等所有列車的運轉速度；第三，根本改變車站、列檢所、燃料場的作業組織；第四，縮短運輸段主要樞紐——莫斯科編組站——的車輛列編組時間。

衆所週知，可以很快地折返機車而同時卻不能由此得到實質的效果。過去在莫斯科—梁贊鐵路上就是如此，許多的機車在區段內運行了單機。在認爲高度質量的並及時的準備車輛列是向單機走行作鬭爭的主要手段後，我開始更留神地注意着莫斯科編組站及沃斯克萊生斯克站的工作，努力做到使自雷伯諾折返的單機行至我的區段內時，已能自沃斯克萊生斯克站接掛車輛列。

這是1949年9月30日的事：司機斯特諾希克駕駛着單機自雷伯諾往沃斯克萊生斯克。就在我的區段第一個站上，我叫通了司機，並預先通知他爲他所準備了的車輛列，並且其重量超過標準860噸。

司機斯特諾希克，牽引超重列車於緊密運轉圖規定的時限前到達：一晝夜間，他的機車兩次往返於莫斯科—雷伯諾區段上，走行了704公里。

爲使莫斯科編組站與區段工作步調一致，需要重新修訂技術作業過程，縮短個別作業時間。緊縮了車輛列的編組時間，然而減少了車輛列在發車場停留的標準時間。

作爲與梁贊運輸段的分界站，並爲一部份莫斯科機車的折返地點的沃斯克萊生斯克站的技術作業過程，已經加以改變。這裡折返機車整備圖已經重新修訂，並縮短了直通列車因技術需要的停留時間。

1950年6月該站的機車周轉與1949年10月初旬相比，加快了20%，而列車停留時間已縮至15分鐘。

在調整列車放行時，調度員應當不僅是根據區段技術方面的可能性，而且他應當靠先進的司機來幫助所有其他司機的工作。不能僅對有經驗的司機才提供『綠燈街道』，而不顧到如何培養其餘的司機並發揮其所長。舊的緊密運轉圖其缺點正好是在這裡，只有少數司機小組被規定了在區段中無阻碍的放行，而同時，却缺少能使其餘司機達到高度平均每晝夜走行公里的條件。

經過與司機們的交談，並對他們每人的工作經驗加以研究之後，我開始更大膽地將先進的標準列入新司機的工作內。我開始常採用這樣的方法：將不是五百公里走行的司機在區段上放行於有經驗的五百公里司機能手之前。

由於在有經驗的五百公里司機之前運行，司機感覺不僅對自己的列車有責任，並對於其後接踵而至、公認的五百公里司機能手的列車也有着責任。例如有一次，司機扎莫爾斯基同志在區間運行稍有誤點，車站值班員拉曼斯科即將調度員的條子交給他：『加速運行，後面的五百公里司機塞辛在追趕着。如果在第一個區間容許稍微晚點，則你的列車即將因越行而受到耽擱』。

扎莫爾司機同志於時刻表規定前到達沃斯克萊生斯克站，並沒有耽誤他後面的五百公里司機。

我常常成功地將新成爲五百公里司機放行於二列車之間，該二列車分由五百公里領導司機沙里諾夫和基列也夫同志駕駛。這樣的行程加強了司機們對自己力量的信心，對他們指示出未來的遠景，幫助了他們的成長。

實踐證明，由此，使得所有各班的工作獲得了成就。1949年10月有許多過去不是五百公里司機者，都已穩定地達到平均每晝夜走行五百至七百二十公里了。

當機車不是個別的而是多數或全數都能按照緊密運轉圖運行時，則實行牽引超重列車的方法是特別有利。這種列車在高速運轉下，特別能够減低運輸成本：即在同樣的運輸費用下所完成的噸公里數，能以更加提高。

司機們熱心於駕駛超重列車，因為知道它們能增加區段通過能力，更好地利用機車能力並大量地節省燃料。

起初在莫斯科編組站上，超重牽引的司機數目比較起來還不多，甚至一些有經驗的司機們也有時對超重牽引感到沒有把握，而拉了正常重量的車輛列。在黨團組織的參加下，召開了司機討論會，深入地全面地檢查了緊密運轉圖的工作，並介紹了先進工作者們的成就。

在討論會上，優秀的五百公里司機們相繼發了言。第一個提出自

願承擔幫助青年司機們的義務；另一個提了關於怎樣實行牽引超重列車方法的建議；第三個交流了經驗。所有這一切幫助達到了一個目的，就是顯著地增加了超重司機的數目。

由此可見：如果藉助於一些先進工作者們，調度員能發揮出所有其他司機們的能力，則在此情況下，爲區段裡大多數或全部工作機車用的緊密周轉圖就能够更成功地完成。

四 運轉調整的基礎——列車的高速運行

在廣泛地開展五百公里司機運動的時候，調度員在自己的工作中，應自列車的高度實際運行速度着手。基於提高速度來調整運轉的實踐提示着，在這樣的條件下，調度員有極大的可能來佈置旅客列車對貨物列車的越行，使其結合在貨物列車爲上水、清爐、進行技術檢查（列檢）而停站的站上一併進行之，這樣就可以組織貨物列車不越行的運轉。

這裡有一個這樣調整的例子。

第756次貨物列車到達Γ站晚點七分鐘，這樣就縮短了行駛在它後面的第76次旅客列車的間隔時分。爲了不耽誤旅客列車，在這種條件下，應在Γ站越行，但第756次列車在這種情形中還要損失14分鐘，這樣就勢必要擾亂了運轉圖。

我對駕駛第756次列車的司機卡薩里諾夫了解得很清楚。他對自己的事情很明白——遵守紀律，並且還從沒有欺騙過調度員。因此我當時就決定不耽誤貨物列車，預先告訴他關於加速運行的必要。我將越行自Γ站改至И站進行，在那裡卡薩里諾夫的機車按照運轉圖的規定需要上水。在上水的短暫時間裡完成了越行。由於此，使貨物列車沒有耽誤，而旅客列車也嚴格地按照時刻表完成了運行。在圖1裡即指出這樣的作業是如何進行的。

運轉調整的實際經驗指出：在個別列車誤點的情形下，保證完成運轉圖的主要方法之一，乃是將越行改在列車中之一列車有指定上水、清爐、進行列檢站上實行之。

在多數列車按緊密標準運行時，區段總的情況得以改善，運轉也進行的更準確而有組織。這樣就為解結列車的運轉創造了良好的條件，因為能為解結列車在車站的作業及其在區段內的放行構成更多的『窗戶』（運轉圖內不運行列車的空間格——譯者註）。

例如，1949年10月13日，自11至12點間，在留貝爾茨和拉曼斯科耶站間形成了『窗戶』。此時我按運轉圖將解結列車引入貝可沃站，在那裡對解結列車完成了大量的調車工作；至12時，

列車已到達拉曼斯科耶站。在該站進行調車的時候，在自拉曼斯科耶到沃斯克萊生斯克站的這一區段上的後一段，已經出現了『窗戶』，於是這樣就在緊密圖的規定期限之前，將裝有管內貨物的車輛進行了配送。

在直通運轉增加的情形下，『窗戶』的數目減少。遇到這種情形時，則以編製專門的緊密運轉圖，規定在站調車作業比平常加快半倍至一倍來保證解結列車的工作。

解結列車在站停留時間的縮短，還可以藉着採用管內貨物作業分段進行的方法來縮短其作業時間以達成之。例如，在解結列車內，有某些車輛須在沿途各站摘下者，則為了加速該列車通過區段，調度員可在第一個沿途站即將這些車輛一次摘下，然後再以調度機車將這些車輛進行配送至各到站。

當區段裡缺少空『窗戶』時，則須另外進行組織工作。

在這樣的值班中，有一次在離解結列車自莫斯科編組站出發前還有兩小時，我編好了調車作業計劃並告知了車站值班員。每一站的調

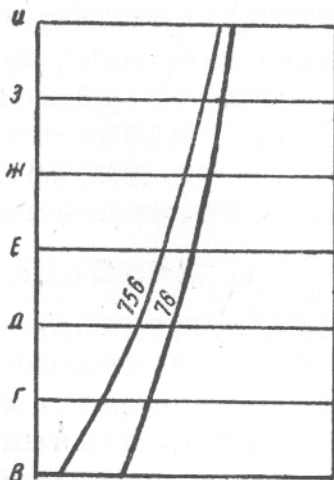


圖1. 貨物列車於旅客列車前放行的示意圖

車時間幾乎縮短了兩倍，結果使解結列車在區段內所在時間比運轉圖中所規定的時間少兩小時半。

在列車流頻繁的情形下，最好採用不摘車貨物作業。但這時需要特別的精確。解結列車不應在站耽誤一分鐘多餘的時間，以免擾亂直通列車的運行。因此調度員就應當使車站預先地作好不摘車作業的準備，指出何處應置放貨物，以使其在解結列車到達時，能以直接在預定裝貨的空車前裝車。如須進行卸貨時，調度員就將編掛於列車中的待卸貨的車輛的位置，盡早預先通知車站，關照車站工作人員準備貨位，及時地派遣裝卸工人，並於必要時以機械卸貨來保證。

以上已經提到，沃斯克萊生斯克站爲縮短機車停留時間所實行的技術組織措施。但是在該站所應當作的，並沒有完全作到。許多來自雷伯諾單機運行的機車，在沃斯克萊生斯克站停留30—40分鐘等待着車長乘務組接受在當地準備好的列車，但在沃斯克萊生斯克站，並不僅常有這樣的乘務組，因此使得個別的機車不得不繼續單機運行至莫斯科。

爲了避免同樣的現象，我開始派遣替班的（預備的）車長乘務組到沃斯克萊生斯克站，在單機自雷伯諾到達沃斯克萊生斯克站，或牽引列車的機車到達該站時，替班的乘務組已經完成了往莫斯科去的車輛列的接運。剩下的只是機車的掛頭和試風了。

爲了加速在雷伯諾機車的周轉，全然採取了另外一種行動。爲此我要求運轉處值班調度科助理科長烏曼斯卡雅予以協助，並得到他熱誠的支持。烏曼斯卡雅同志通告區段的調度員關於雷伯諾站的情況，監視及時地準備車輛列並整備機車，不許可將列車成堆的（趕羊式的）開至該站。

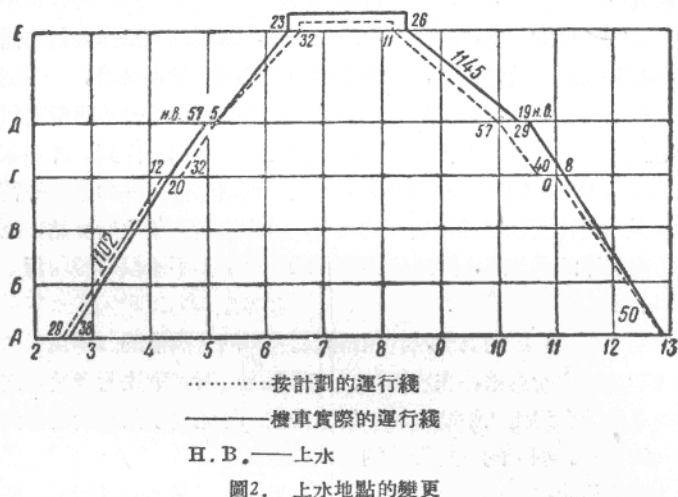
雷伯諾的整備設施已經大爲改善。我還是在1949年的夏天和烏曼斯卡雅同志到過那裡。我們提出了一系列的實際的建議，這些建議的實行，使離開車輛列的機車快速地放行入庫並出庫。在站上已加強了起重設備。

這一切都促進了機車平均每晝夜走行公里的提高。

五 與換班者以及鄰段調度員的協同動作

爲了鞏固地保證機車的高度走行公里，一個調度員的力量應該得到他的換班者和鄰段調度員的支持和助長。機車按緊密周轉圖折返的數目增加時，我向自己的同志們提議要行動一致。

在實際工作中所表現的正是如此。



在圖2所示，爲司機契卡林所駕駛的第1102次列車運轉圖。列車自始發站A出發時，晚點9分鐘。爲了消除晚點，我的換班調度員茨梁卓夫與鄰段調度員尤新協商好，將原規定在Γ站上水的停站，改至在Д站進行。計算很簡單：不停車地通過Γ站已經縮短了一半延誤的時間，並且以遠按『綠燈街道』運行，契卡林在增加運轉速度後，節省了區間的運行時分。這樣終於獲得了成功。在Д站司機上水總共化了八分鐘，並準確地按照時刻表自該站出發，在到達終點站E的途中還節省了9分鐘。

折返的行程是在我值班時經過了的。契卡林駕駛了第1145次列車。該列車自E站發出時，晚點15分鐘，在到Д站的區段上，由於旅

客列車的放行，司機又損失了 7 分鐘。爲了造成與後面隨行的列車必需的間隔時間，經過和我的鄰段調度員古列耶夫協商，將第 1145 次列車於 D 站停車，並於其停車的同時，進行上水。這樣使得契卡林能不停地通過 F 站，他的列車準確地按照運轉圖到達 A 站。

契卡林的機車全周轉時間，較緊密周轉圖的標準快 0.2 小時，區段速度超過了 1.7 公里/小時，而平均每晝夜走行公里則達到了 676 公里。

在這些運轉的例子裡，不難看出調度員們友好合作的巨大意義。這個以及許多自實際工作經驗中的同樣的事實，使人深信調度員要達到增加五百公里司機的數目，就應當與他的同志們——鄰段的調度員們協調地工作，與他們保持經常的聯系，並以共同一致的力量來同時提高列車的速度、縮短停站時間以及增加機車的平均每晝夜走行公里。

區段調度指揮的新原則

(工學學士 K·貝爾恩卡特，工程師 B·瓦夏托夫斯基)

一 調度員郭洛了娃的五項規則

調度員郭洛了娃的區段，位於莫斯科—梁贊鐵路主要幹綫的通路
上。留貝爾茨是區段邊界的車站之一，是由莫斯科樞紐向東南的出口。
另外一個——沃斯克萊生斯克站，乃是莫斯科和梁贊鐵路運輸段的
分界站。在區段其餘的中間站上，不進行列車編組的工作。因而這
是一個普通的直通區段，甚至不與其他任何編組站相毗連。然而郭洛
了娃的規則之一，却正是關於自列車發源站——莫斯科編組站的車輛
列出發的準備工作。

這就是說，調度員越過自己區段的界限而從事於額外的工作。郭
洛了娃並不負責擔任位於她區段界限外列車編組站的領導工作，她的
工作任務是接受已經準備好的列車。許多調度員正是這樣行動，不超
出為其規定的範圍，而革新調度員郭洛了娃却不是這樣做。

如果不關心到車輛列的準備——她論斷地說——不包括主要編組
站的全體員工和輪班人員的競賽，是不會有多大收穫的。應該使正確
編成的、技術上很好準備的列車，嚴格地按照運轉圖進入區段。郭洛
了娃已經成為莫斯科編組站全體員工競賽的積極組織者之一了。根據
她的堅決請求和她的參與，重新審訂並緊縮了車站的技術作業過程，
對於在樞紐內實行的樞紐保證票，提出更高的要求。

鄰段終點站雷伯諾距離郭洛了娃工作和居住的地方幾乎有 200 公
里遠近。但是莫斯科編組站機務段的機車在這裡折返，進入她的區段
的車輛列在這裡編組。於是郭洛了娃出差到雷伯諾。由於她的建議，
改善了列車的技術作業過程，變更了莫斯科機車的整備工作程序。