

列車调度工作经验汇编

第一册

铁道部车务局整理

人民铁道出版社

PDG

目 錄

1. 太原管理局車務處調度科甲組完成日常運輸工作計劃的經驗.....	1
2. 太原分局薛利民小組運用蘇德尼果夫調度法組織實現班計劃的經驗.....	4
3. 大連分局調度所第一班的工作經驗.....	9
4. 林口分局青年調度組組織列車超軸的經驗.....	13
5. 牡丹江分局青年調度組組織完成班計劃的經驗.....	18
6. 錦州分局賈兆祥小組工作經驗.....	20
7. 蚌埠分局車務科副科長王震改進運輸組織工作的經驗.....	25
8. 南京分局值班員岳延貴推行蘇德尼果夫調度法的經驗.....	35
9. 長春分局列車調度員張彥慶組織快速牽引超軸列車的經驗.....	43
10. 哈爾濱分局列車調度員徐克君組織快速牽引超軸列車的經驗.....	51
11. 哈爾濱分局列車調度員仇萬俊組織快速牽引超軸列車的經驗.....	54
12. 滿洲里分局調度員李寬防止列車信號機外停車的經驗.....	58
13. 白城子分局列車調度員周德顯的工作經驗.....	60
14. 臨汾分局列車調度員孫富景組織中間站不摘車作業的工作經驗.....	66
15. 梅河口分局列車調度員曹連弟的工作經驗.....	68
16. 圖們分局列車調度員吳會根組織摘挂列車正點運行的經驗.....	69

太原管理局車務處調度科甲組完成日常運輸

工作計劃的經驗

太原鐵路管理局車務處調度科甲組在一九五五年勞動競賽中所以取得一定的成績，是因為制定了固定班次的統一保證條件。

根據管理局200號命令所規定的固定班次，及163、135號部令關於集中統一指揮，加強計劃性、組織性、紀律性的規定，我們調度人員必須改變工作作風、深入現場、實際解決運輸工作中存在的問題。必須發揮以管理局主任值班助理科長為首的固定班次的作用，使參加運輸工作的各單位，上下左右聯繫協調、密切配合，使聯勞班的每個人員，共同為統一的目标而奮鬥，以便進一步鞏固運行秩序、完成運輸任務。該小組是由九月份起開始固定下來的，九月份起由逐漸深入現場、了解情況、召開聯勞會議，發展到與太原調度所、太原北、陽泉地區各單位制定了統一的保證條件。

在未建立聯勞班的會議前，在運輸組織工作中，參加運輸的各單位，上下之間配合得不好，各單位只是為完成自己部門的個別指標而努力，對於全面性的指標，重視不夠。如在召開聯勞會上，太原北列檢工長許福說：「過去列車晚了點，先看技檢時間夠不夠，超過不超過，一看不是列檢責任，就不加過問」。北站站調張銘說：「列車晚了點，一看不是車站責任，就不管了」。忽視了車務工作者在日常運輸工作中組織者和指揮者的作用。超軸工作的也不夠好，陽泉站因為怕麻煩，怕編上超軸列車司機不拉，致很少編組超軸列車。

根據管理局運輸工作重點的變化和特點，每月召開一次聯勞班會議，制定統一保證條件、檢查上月份的工作並展開批評，對於存在的問題提出解決的措施，作出共同保證執行的決議。統一保證條件的內容包括數量指標及質量指標兩種，其中具體規定：列車運行正點，快速牽引超軸列車，超軸列數和噸數，裝車和卸車時間，周轉時間，直達列車，中轉停留時間以及為完成上述指標所採取的措施及相互要求。每月根據不同情況確定工作重點。如十月份重點為建立正常的運輸秩序，為此必須首先克服運輸工作中的混亂現象。十月份就以列車正點為中心，固定班次的全體人員必須為此奮鬥。指

標規定列車正點出發、到達要完成95%以上。每班工作中對於決議的執行情況由調度科值班助理科長進行監督檢查，逐班統計，每班上班後通告上一班完成的成績、優缺點和注意事項。

經過全體人員的努力，解決了以下的問題。

1.縮短了剪子溝送礦車的間隔時間。九月份陽泉剪子溝綫開始使用，由於陽泉站沒有正確掌握裝車時間、取送車時間，在階段計劃中未正確規定取送順序及時間，因之，造成剪子溝站不信任陽泉站關於礦車的取送通告；由於怕影響行車，沒有很充裕的時間就不給牌，因而造成每批礦車的取送均間隔一小時以上。根據此種情況，與太原調度所共同召開了賽魚、剪子溝、陽泉等站的固定班次的會議，規定陽泉站必須切實掌握裝車時間，必須在階段計劃中詳細規定礦車的取送，並報調度所。調度所進行審查，根據本綫空閒時間，在不影響行車的情況下，取送礦車可走正綫。這樣由於互相密切聯繫，使送礦車間隔時間縮短30分鐘。

2.打通了對超軸存在的顧慮。由於滿載、超軸、五百公里運動的深入開展，大部司機均要求超軸，但陽泉站怕麻煩，不和機務段進行聯繫，不去了解機車情況，不編超軸列車，怕司機不拉臨時甩車造成晚點。對於下行組織全區段的超軸列車的調整編組，怕增加作業（因石家莊到重列車為混編到站不成組），也不樂意干。

大同調度所值班員楊廣才，沒有經常推算車流了解機車，沒有把分散車流組織到超軸列車中去，根據我們所發現的情況和調度所研究後，針對陽泉站的問題召開聯勞班會議。對大同站進行了說服，改進了工作方法，建立了工作制度。每班上班後，由管理局機車調度員和分局機車調度員共同對計劃牽引超軸的機車進行了解，列車調度員保證車流，由調度所向機務段、車站布置超軸噸數、車次，規定車站值班員要和機務段互相通告機車狀態及超軸噸數，以共同保證牽引超軸列車。

3.以正點為中心進行了聯勞班的全面工作。我們体会到列車的正點發出和正點到達是完成裝車、卸車及其他一切任務的前提；而列車按運行圖定時到發及在區間定時運行，必須車站、機務段、列檢所及其他與列車運行有關的各部門以正確的技術作業過程保證之。因此，保證列車正點是聯勞班全體員工的任務。在措施中規定了計劃中不作緊接續，緊交路、反交路，要求機車按時出入庫，技檢時間不得延長，遇必要時還須組織列檢大組出動。

4.從裝車地點即白家莊支綫及賽魚站調整車流、組織超軸列車，減少陽泉站、太原北站的作業，保證列車正點運行。在審查班計劃中，遇車流條件

許可時，盡量組織超軸列車。

5. 解決了太原南站第453次和第454次客車行李車的轉頭問題。第453次客車到太原南站後須到太原北站進行整備，然後再開第454次列車，而行李車還是在太原南站開車後到太原北站，利用停站的幾分鐘時間用調車機車把行李車由後部轉挂到前部。此時正是石太綫第1916次1912次列車的編組時間，很容易造成第1916次列車的晚點。但第453次列車在太原南站停留約一小時却不進行轉頭，無形中增加了太原北站的作業，影響太原北站調車機車的運用。經過研究後改在太原南站的停站時間內轉頭，不僅便利了太原北站的作業，也保證了第1916次列車的編組正點。

6. 嚴格執行班計劃規定的排空任務。太原北站由於作業較忙，加以本身卸車組織的不好，經常完不成班計劃規定的十五點前排給白家庄站的空車任務，影響白家庄站的裝車。在統一保證條件中規定十五點前卸下的空車必須組織由專用綫取回排給白家庄站；十五點以後卸空的車輛則組織太原北站裝車，從而加速了車輛的周轉。

7. 把快速列車納入班計劃。當在報紙上看到別的管理局開行快速列車的經驗後，經與分局共同研究，也積極展開了這一運動，在運動過程中，不斷克服各種思想障礙，使運動得以健康發展。

8. 研究運行圖每個列車運行綫的特點，我們在学习中長及蘇聯先進經驗中，學習了莫斯科——梁贊鐵路莫斯科分局調度員郭洛娃同志的先進調度法，懂得了作為一個調度員必須熟悉與研究每個列車運行綫的特點，只有認識了每個列車客觀存在的有利條件及困難條件，才能根據其性質和特點組織車站作業，組織超軸及其他提高機車車輛周轉的措施。由此，我們在聯勞班的會議上及十、十一兩個月份的統一保證條件中均規定了每個調度人員必須研究這一工作，經過每日的工作實踐和分析，抓住了以下幾個重點。

(1) 對於密集到達車站的列車要注意車站的到發綫的使用能力及列檢人力。對於密集發車必須按照車站技術作業過程規定的時間順序作業，也就是提前編組的方法，如太原北站6點鐘同時發出兩個列車，則必須在兩小時前提前編好一列才能保證正點。

(2) 石太綫會車次數較少，並有的不會客車，如第1908、1919、1921次適合組織全區段的快速牽引超軸列車。

(3) 組織列車通過上水站，加速列車運行和恢復晚點列車。

(4) 根據車站作業規律組織車站編車工作。如陽泉站十五點以後是全部投入組織裝車的時間，調車機車均到專用綫進行取送作業，1923次列車如果編

双机超軸列車就要影响裝車或造成晚点，因此，在計劃中絕對避免1923次開双机超軸列車。

(5)根据車站設備防止車站堵塞。管內新城站只有7股道，3股为到發綫，运用車保有量一般不能超过80輛，在班計劃中按小時的推算該站階段現車，掌握平衡到達，防止堵塞。

9.每个列車按早開五分鐘進行准备。在班計劃中的階段計劃中，对于始發列車均按早開五分鐘進行組織，在統一保證條件中規定采取有車就解、就編的原則，五十分鐘前編好列車，列檢提前五分鐘拔紅旗。这样，一旦遇到臨時甩車摘車以及有其他問題時，一般可以做到正点，而不致于造成晚点。

在20个編組站召開联勞會議的基礎上，一年來利用大休班的時間不斷深入現場，到陽泉、壽陽、榆次、新城、白家庄，大同各地并召開會議，不斷听取現場的反映，借以改進工作，了解技術設備、作業組織及存在的問題；添乘了機車和列車，了解途中運行情況；訪問了司機并召開座談會，这样就更密切了与乘务員的關係，解决了一系列的問題。如3212号機車乘务組，在組織超軸中有互相瞧不起的思想情況，就通过座談會解决了問題。3212号機車乘务組在出乘前總是來電話詢問對他們的要求。由于制訂了統一保證條件，起到了以管理局主任值班助理科長為首的固定班次集中統一指揮的作用，如太原北站每月在未開會前，就先問是什麼重點，指標規定為多少，先在車站联勞會上進行研究，使联勞班的每個人，每個單位均知道每月的重點及措施。在運行秩序上，九月份正点率出發完成77.7%，到達完成69%，十月份提高客貨車出發均完成96%，十一月份出發完成95%，到達完成96%。在超軸工作上僅十、十一、十二，這三個月的統計就組織了超軸91375噸，按石太綫上行一五6機車牽引定數計算等于少開了109個列車，折合機車43.6台。在裝車上僅十、十一、十二這三個月就較計劃多裝了1610.5車，為國家創造了大量財富。

快速牽引超軸列車在十、十一、十二，三個月共開了290次，縮短旅行時間283小時16分，折合5662車輛小時。

太原分局薛利民小組运用苏德尼果夫

調度法組織實現班計劃的經驗

太原鐵路分局薛利民小組在認真貫徹163号部令當中，為了保證完成班

計劃，他們學習與運用了蘇德尼果夫調度法，及哈爾濱局組織快速牽引超軸列車的經驗。幾個月來，由於他們的努力，在組織快速牽引超軸列車方面，創造了較好的經驗，自1955年9月份起連續四個月超額完成了班計劃任務。薛利民小組的主要經驗是：

一、有計劃有目的地組織快速牽引超軸列車

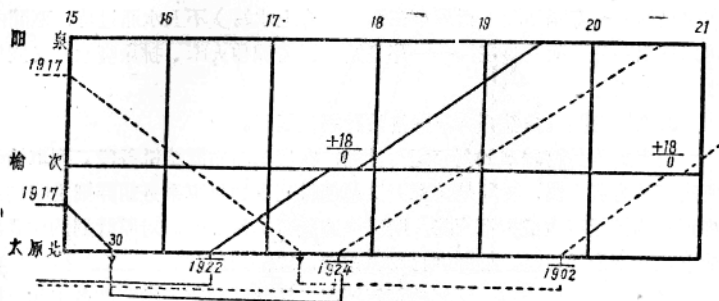
薛利民小組認識到組織快速牽引超軸列車是提高旅行速度、加速機車車輛周轉的最好辦法。為了取得良好的經濟效果，他們從列車編組上、運行上、以及列車的接續上，都採取了快速辦理辦法，因此，組織快速牽引超軸列車已成為薛利民小組的共同任務和統一的奮鬥目標。

1. 分局值班員全面掌握車流，確定開行車次。

小組接班前提前到班，分局值班員首先研究班計劃中規定的裝卸車任務，分界站出入和主要站發到列車計劃，每一列車的車流來源及機車交路；其次與實際的列車運行情況、列車編組內容及機車交路進行核對；然後將掌握的情況向車站通報，同時聽取接班車站調度員的彙報，在全面掌握車流、機車及車站作業的真實情況後，根據機車交路及列車接續的需要，具體確定出快速牽引超軸列車的開行車次和超軸噸數。

從車流組織上就考慮到盡多的編組快速牽引超軸列車。

對陽泉站下行車流，把到榆次站的組成整列或成組掛運；把到太原北站及其以遠的另行組成一組，扭轉過去趟趟在榆次站甩掛的現象；對組織鄰局機車超軸，除在與鄰分局交換預報時確定超軸車次和噸數外，當牽引超軸列



圖例： 計劃——
实际——

車的機車到達分界站后，就通過車站值班員立即通知司機作好回程牽引超軸列車的準備；遇有車流增大時，就採取加開短途列車，送過困難區段的辦法，把原來陽泉站——太原北站間的列車改為從壽陽站折返，組織下一個列車在太原北站——壽陽站間下坡道上超軸牽引；上行重車增多時，則採取加速放行列車、緊密機車交路，騰出機車加開列車的辦法，解決重車的積壓。例如十月三十日接班時發現榆次站有十七點裝好的18個重車要等到19.58分開的1902次掛運，為了縮短停留時間，他們就組織了下行的1917次快速運行早點到達太原北站，趕上太原北站開的1924次交路，騰出1924次的機車加開了1922次，提前掛出了榆次站的18輛重車，縮短停站時間63個車小時（參見圖1）。

2. 列車調度員制定切实可行的運行綫。

列車調度員根據分局值班員確定的開行車次，具體確定調整列車運行的時刻並重點考慮下列事項：

(1) 交會客車時，尽可能的組織在客車停點大於會車間隔時間的車站，如停車時間不足規定的間隔時間時，就組織車站值班員事先作好快速辦理列車的發車手續，縮短列車起車的附加時分，並且組織乘務員在不超速的原則下，提早趕到會車站；

(2) 交會貨車時，組織相對方向列車早到，盡量不變會車站；

(3) 對超軸列車，必須在困難區間後方站不停車通過，便於利用高速閘坡；

(4) 根據綫路坡道、列車重量及機車狀況，採取不同的運轉時分。例如：在陽泉站——壽陽站間下行列車在測石站（上水站）不上水通過時，區間內可以趕出一分，而在曉莊站——芹泉站間因需調整火床、排除廢水，又應增加一分到兩分。

3. 布置有關人員監督列車嚴格按計劃綫運行。

列車調度員將確定的列車運行計劃，在發車前布置給機務段、列車檢修所及車站有關人員，特別是向牽引快速超軸列車的機車乘務組詳細說明到達終到站的接運車次或折返交路，明確快速運行的目的性。對原計劃的作業站或上水站變為通過時，特別進行重點布置，以提起注意。

發車後隨時檢查每一區間的運行情況，站站叮問車站進路準備工作，通過「飛條子」的辦法與司機保持經常的聯繫，組織所有列車嚴格按預定計劃綫運行，尤其在禁止同時接發列車的車站交會列車時，或遇有機車運緩時，則通知相對方向的列車司機，特別注意信號的顯示，以免信號外停車。

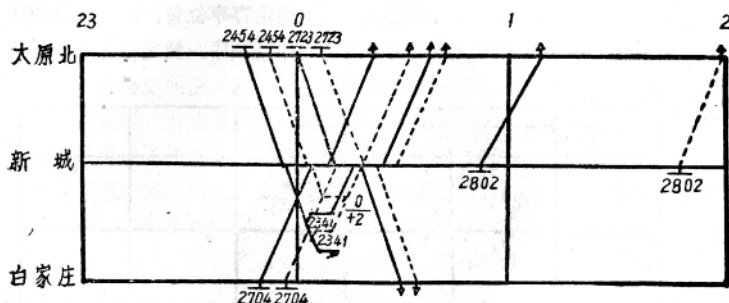
4. 機車調度員的有力合作。

組織快速牽引超軸列車的安全運行，最要緊的是要有質量良好的機車。他們班的機車調度員就是在每次機車出庫前，通知機務段值班員協同司機共同檢查機車，特別注意油潤部份及上水情況，在出庫前事前把煤澆好水，保證水櫃滿水，運行途中經常了解機車狀況，提供列車調度員進行掌握。

二、組織列車提早運行，充分使用到發綫的通過能力

我局各主要站的到發綫都比較少，往往因列車運行調整不當，集中到發造成列車等綫和信號外停車。尤其是北同蒲綫的新城站，三個方向列車到發，每天辦理50多個列車，幾乎每列都有甩挂，而到發綫僅有三股，過去就經常因滿綫而打亂整個運行秩序。

為了充分合理地使用到發綫，主要是通過認真執行按時填劃三小時運行計劃綫、發現問題、採取組織列車早點、全面調整到發時間和有計劃的調整列車摘挂作業等措施，保證列車的正點。如同一時間內到達列車不多時，除進行本列車的摘挂作業外，還指定把下次列車所要連挂的車輛調到便于挂車的地点，縮短下一列車占用到發綫的時間；遇有兩個方向到達的列車均有作業時，必然有一個列車等待作業，因此便採取兩台機車同時兩頭作業的措施；當列車集中到達而又都有摘挂作業時，就從小運轉的始發站確定集中一個列車作業，保證其他列車從新城站通過。例如：十一月一日零點同一時間內要接發四個列車，還要編組一個小運轉列車，這將造成北同蒲方向到達的2341次在皇后園等綫，整個運行計劃也將為之打亂。經小組研究後，確定了



圖例： 計劃

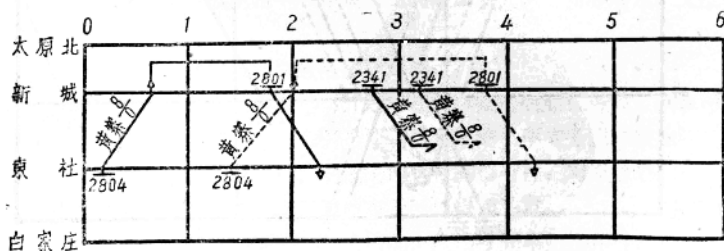
实际

首先組織太原北站開的2454次早15分開出，搶过一个區間，赶到皇后園站交会2341次，然后再利用在站的小運轉機車，事先給太原北站開來的2723次所要連挂的兩個空車搞好，并且組織2723次从太原北站早開13分，以便提前从新城站開出，再把白家庄支綫方向到達的2704次組織新城站早開16分騰出綫路，保證接入了北同蒲方向到達的2341次（圖2）。

三、組織列車銜接

太原北站附近的白家庄支綫有白家庄、玉門溝、东社三个較大的裝車站，每天裝車在兩三百輛左右，玉門溝站和东社站都設有調車機車，因此能切实掌握小運轉區段各站的作業，組織小運轉列車按计划运行，对保證正点行车起着重大的作用。薛利民小組認識到这一点，一方面組織直達區段摘挂列車保證小運轉區段各站裝車所需的空車，同時也特別注意組織小運轉保證直達區段摘挂列車的正常接續。例如：十一月二十六日白家庄支綫空車不足，石太綫的列車調度員陳慶榮同志就組織了下行的1919次排空列車并加速放行，早1点50分到達太原北站，赶上了白家庄支綫小運轉的列車接續。

列車調度員程秉孝同志接班前首先研究班計劃中各站裝車計劃、裝車去向、空車來源、挂运車次及直達區段摘挂列車的接运列車；然后了解各站及專用綫的現在車、空重車和待裝待卸等作業情况以及調車機車的运用。在全面掌握这些情况后，及時組織監督各站嚴格接班計劃作業，遇有情况变化，如白家庄站不能按規定方向出車，就組織东社、玉門溝等站加以彌補，保證太原北站的直達區段摘挂列車按计划銜接，特別对新城鋼厂裝出的各方向重車，指示車站按直達區段摘挂列車接續的需要指定存車位置，以便列車的挂运，同时还緊緊掌握着支綫上各站調車機車的作業順序，使之符合列車的挂



圖例： 計劃——
实际——

車要求。如十一月六日东社站的調車機車原計劃先去重型機廠專用錢待卸，再到东晋支錢取重車，這將造成2804次晚點，還要影響2341次接運晚點，經陳秉孝同志發現後改為重型機廠送車後立即返回，即到东晋支錢取車，這樣便保證了2804次正點和2341次的正常接續（圖3）。

四、內外團結，加強了以分局值班員為核心的集中統一指揮

薛利民小組認為工作中取得了一定的成績，是和管理局調度科的領導與支持以及現場同志們的努力分不開的。他們每月以調度科的主任值班助理科長為領導，召開包括調度科、調度所和主要站、段的聯合勞動會議，制定上下統一的小組保證條件，取得思想行動上的一致。為了不斷總結經驗教訓，他們與機車乘務員或主要站建立了退勤時或上班前交換一班工作情況的制度，並且主動向調度科主任值班助理科長彙報一班的工作，在他們班內，所有列車調度員、貨運調度員、以及機車調度員等，都在分局值班員的統一領導下完成自己的工作，對變更班計劃中的列車接續、機車交路、裝卸作業等計劃時，則必須通過分局值班員來進行，以便在集中統一領導下，充分發揮調度員在運輸工作中的積極作用。

大連分局調度所第一班的工作經驗

一、掌握車流，實現班計劃

1. 接班前充分作好准备工作。

該班為了保證列車運行圖的完成和貨運工作計劃的實現，在接班前分工進行了解并作好准备工作。如：值班員搜集瓦房店——大石橋區段（包括分界站）的資料，副值班員了解樞紐各站和南關嶺——瓦房店區段的情況，貨運調度員重點了解各主要站的裝卸計劃、貨源情況及工人出動情況。在接班會上對了解來的材料進行分析研究，以值班員為首作出班的具体行動計劃，找出一班工作的重點和關鍵（配空時刻、裝車程序、出車計劃等），抄交各台共同監督執行。這些資料是大家收集的，工作中的重點和關鍵是大家討論的結果，再依靠全班人員實現，因而是有保證的。

2. 向裝卸站作好預報和確報工作。

該班在分局的樞紐的專業會議上接受了各站對調度所提出的預報和確報不正確、隨便變更班計劃的意見，檢查了他們過去對預報和確報怕麻煩不願

報的思想，從而克服了調度員強調忙、不重視抄確報、只圖快和省事而忽視預報的正確性的現象，並建立了对現場的預報和確報登記簿。在值班工作中，每隔三小時对到大連港站和甘井子站的重車分別按車種、車數、貨種、收貨人詳細地向車站預報，每當上行列車在運行途中較原訂時刻發生較大的變化時（突出早點或晚點）便主動向車站預報，使得他們心中有數，这对大連港站和甘井子站的卸車組織工作起了很大的作用。自一九五五年七月開始實行了135、163号部令以後，該班的預報和確報就更加及時和更加正確，為車站編制班計劃和階段計劃創造了有利的條件。

3. 隨時掌握樞紐各站車流變化，保證班計劃的質量。

班計劃的準確性主要取決于計劃編制前的車流資料搜集的是否充分，掌握的是否切實。該組首先執行了分局樞紐專業會議關於「加強預報，切實搜集車流資料」的決議。特別是在實行135和163号部令後，副值班員李德恩同志对班計劃資料掌握的更切實。例如，他按樞紐區專業會議的決議，在向車站作好預報的同時，正確搜集了車站每三小時的車流情況，14點向車站搜集18點的預計車流，並與自己所推算的車流相對照，這樣不僅扭轉了過去只是分局推算而不考慮現場實際情況的傾向，同時也防止車站少報和不出車的現象。該班由于正確掌握車流，因此所制訂班計劃的準確性是較好的。由該班所提供資料編制的班計劃加之執行人員的努力，其準確性為：

(1) 一九五五年六月份，在該班供給資料的二十個班中就有十個達到了百分之百的兌現。

(2) 該班計劃的準確性，下半年平均在數量上達98.5%質量上達88.2%。

4. 運用蘇德尼果夫調度法組織了列車快速放行。

他們認識到班計劃就是工作紀律，同時明確了組織工作就是實現計劃的動力，所以每當值班時都是切實掌握各站的現車情況，盡力將樞紐分散的車流集中於編組站，將區段內中間站零散車輛集中到區段站，防止了開車時現湊。每當發現有潛力時，他們就分頭來組織，在不增加機車的原則下組織加開或提前開出。例如一九五五年第二季度，該班經過組織下行加開了13列，上行加開了53列；第四季度下行加開了11列，上行加開了12列。該班在減少單機走行，保證日車公里的完成上也是突出的。例如九月二十五日，班計劃1005次須由瓦房店機務本段出單機接運，但由于他們有計劃地通知二台調度員組織上行2418次加速途中作業，提早2點34分到達大連，接運了1005次列車，節省單機一台次。又如一月十一日組織了2063次和1220次列車快速放行，結果使當日日車公里完成了105.3%。全年該班日車公里完成了402公

里，按計劃完成了 103.1 %。

5. 加速管內重車的移動，作好卸車工作，保證排空任務和裝車計劃。

大連分局是卸車大於裝車，接重多於交重，卸後空車除了供給自局裝車外，更重要的是担负排空任務。因此只有作好卸車，才能保證排空和裝車。該班掌握了分局的卸車站主要是聚集在樞紐，而大量的管內重車又是由分界站接入，因此加速管內重車均衡地移動乃是作好卸車的關鍵。該班在這方面主要採取了下列方法：

(1) 在當班時每當分界站接入列車密集到達時，他們便首先考慮使大連港站和甘井子站重車及其它車組適當的穿插開出，使之均衡地到達樞紐。

(2) 他們通過與鄰分局的聯繫，做到有預見的防止分界站積壓車列。例如 12 月 20 日，值班員孫衍祥了解到上行 1218 次沒有車列，如果 1218 次放單機歸段，以後分界站又要長時間積壓一列車列，於是他們就事先與鄰局調度員徐維田同志聯繫並取得了支持，加速放行上行 1314 次使之提早到達分界站，保證了 1218 次正點開出，避免了分界站壓車。再如，6 月 19 日夜班發現分界站上行到達的 1334 次原計劃 1210 次接續，這樣將使 1334 次的車列在分界站停留 3 點 41 分。這不僅遲緩了管內重車的移動和影響卸車工作，同時也延長了中轉時間。值班員孫衍祥和機車調度員王明若同志共同研究後，組織下行 1225 次快速放行通過給水站（熊岳城站），使它提早到達分界站，同時提早使用 208 次運行綫接續 1334 次，使 46 輛管內重車提早 5 點 31 分到達卸車站，縮短了分界站中轉時間 138 車輛小時。此外，貨運調度員劉志恒同志亦經常結合各站的重車到達情況，配合有關部門調整裝卸工人，調配裝卸工具組織卸車。該班全年的卸車按計劃完成 113.7 %。

(3) 該班本着「一卸、二排、三裝」的方針，嚴格執行排空紀律。如果空車來源不足時，就把本班計劃配裝的空車，優先排空，然後再組織加速卸車，保證裝車。另外他們對零星少量卸車站的空車也不放鬆組織，每當在送車的時間，就向各該站交底，使車站工作人員在組織卸車工作上也有了一定的方向。

(4) 他們在值班時，結合列車班計劃組織均衡裝車，也就是裝車時要照顧到列車运行情况。對規定的核心車次充分準備配空車，保證列車正點開出，從而消滅了搶 18 點排車的嚴重現象，保證分界站的均衡交車。例如八月份 18 點——0 點空車交車計劃 20 %，實際完成 21.2 %，6 點——12 點交車計劃 25 %，實際完成 21.9 %，都接近了標準。特別是在十二月下旬開始實行記名式機車周轉圖以後，他們對卸後的空車處理是首先排空，其次是定時配空，保證記

名式标号機車担当的核心車次的車列，最后是优先配送远道車，为接班裝車打下基礎。这样就保證了均衡裝車，特別是保證了分界站的均衡交車。

二、大力組織快速牽引超軸列車

为了進一步深入開展「滿載、超軸、五百公里」運動，該班在十月七日參加了分局在瓦房店站召開的「滿載、超軸、五百公里」運動動員大會，并与先進司機寧殿厚、万慶永等包車組共同提出了聯合超軸倡議，在执行中不僅保證了超軸列車的車列，更重要的是作好會議計劃，保證了不使超軸列車在起動困難的車站上停車，遇超軸超長列車會車時，事先進行預告，使乘務員心中有數，防止冒進信號或冒進警沖標，從而消滅了因調度計劃不周造成超軸列車的機外停車的現象。例如該班的列車調度員郭恒有同志，在列車尚未到達折返站的前方給水站時，就主動與司機聯繫，約定折返編挂的噸數，从而有預見的事先準備車組，保證車列。遇鄰區段接入的列車車列的重量不足時，也能按約定的超軸噸數，提前通知車站，以便在短時間內完成更換車組、補足噸數、保證超軸列車正確編組和正點出發。例如一月二十六日，分界站到達的1324次現車62.5輛，全重2948噸，接續1012次機車→522515號的司機孫振寶與調度員郭恒有同志的共同配合下，使這超軸698噸的列車安全正點到達了瓦房店。此外，該班的超軸還做到了又多又穩。例如一九五五年十二月份該班共組織超軸272次86301噸，全年超軸共達2910次之多，從未因超軸而發生不能牽引和分割的事故，從而加強了調度員與司機的相互保證和互相信任。

為了響應提前完成五年計劃的倡議，該班正在規劃班的工作，在超軸方面全年為組織超軸1496700噸而努力。

三、加強團結，密切與鄰局聯繫

該班在黨的教育下，在工作中作到了加強與鄰局的密切聯繫，在班內消滅分歧思想，互相幫助，班與班間克服本位主義，互相打好工作基礎，保證整個運輸任務的完成。

1. 在和鄰局聯繫方面：根據鄰局交來列車的情況，銜接地組織下行列車，以保證縮短鄰局機車在外段的停留時間。例如七月一日夜班接班後了解到鄰局的3102次、1310次都能按計劃早到，他們就組織管內下行的1203次、2061次中間站不停車，1203次提早0.59分到達，2061次提早1點49分到達，保證列車銜接，縮短了鄰局機車折返的時間。

2. 該班在工作中經常注意給下一班工作打好基礎。例如在裝車方面，根據分局空車產生在大連附近的特点，一貫是實行優先遠道配車，如發現下班空車不足，他們就組織加強卸車，例如七月七日發現夜班甘井子站裝車的空車不足，他們就緊湊了車流，在18點01分給甘井子站配送了45輛空車，保證了下一班的裝車任務。該班最使人欽佩的是寧肯犧牲本班裝車也要給下一班打好基礎。在空車不足的情況下，總是優先配足遠道的空車。為了不使南關嶺站因無空車裝車而影響1001次靈山站的直達列車晚點，就犧牲本班裝車任務去配足南關嶺所需的車輛，以保證整體任務的完成。

四、加強學習，開展批評和自我批評，改進調度工作

該班在學習上按調度所規定制度，除了堅持政治技術的理論學習外，還能結合工作中發生的問題深入站、段進行實際學習。例如周水子站為了節省小運轉機車，提出對貨物綫（橫斷干綫）掛車用摘掛列車機車來進行（過去是用小運轉機車），該班雖覺合理，但怕影響列車晚點，于是就利用休班深入到周水子站進行實際學習，了解設備情況，與車站共同訂立了甩掛時間的保證。由此就實行了利用摘掛列車機車甩掛，不僅合理地運用了小運轉機車並且充分地發揮了摘掛列車的作用，縮短了車輛在站的停留時間。

該班在工作中所以能緊密團結，主要是加強了小組民主生活，通過小組會議的形式，除了討論計劃和制訂計劃外，並能在小組會上，對工作中發生的缺點展開批評與自我批評。例如在十二月份的小組會上值班員孫衍祥檢查了對貨運調度員的工作不關心，完不成裝車任務就對貨運調度員冷淡的缺點。大家在會上分析和批判了這種缺點的危險性，從而保證全班人員進一步的團結，有力地保證了運輸任務的完成。

林口分局青年調度組組織列車超軸的經驗

林口分局青年調度組是由正副值班員、列車調度員、機車調度員、貨運調度員六名組成。擔當分局管轄的林密綫和牡佳綫（牡丹江——勃利間）的運輸組織指揮工作。所裝運的主要物資是煤炭、糧谷和木材等。由於管內正綫延長401公里都是山岳地區，溝道多達437處，坡度最大為12.5%，使用的機車都是牽引力很小的一五6型機車，又兼冬季天氣冷，最冷時達到零下四十五度左右。每逢冬運季節列車牽引噸數趨於下降，一九五四年冬季平均只拉1,500噸。列車減軸、停車、退回的現象經常發生。

在毛主席農業合作化的報告和全國青年社會主義積極分子大會召開的鼓舞下，司機和調度工作人員的工作熱情空前高漲。青年調度組認識到必須用先進方法指揮行車，才能正確地發揮鐵路現有的運輸設備潛在力量，才能完成日益增長的運輸任務。他們創造性地運用和推行蘇德尼果夫調度法，運用和推行本路三——四小時行車計劃經驗以及其他分局組織超軸的經驗。他們不但鞏固了既有的齊局三屆和五屆先進工作者代表大會的先進小組的成績，並且有了新的發展。在一九五五年勞動競賽中榮獲六次首位，成為林口分局調度室組織列車超軸最突出的小組。從一九五五年一月至十二月獲得了下列成績：

1. 組織超軸列車1411列，共超軸 330930.2 噸（按林密錢牽引噸數1,500噸計算等於少開220.6列），占全分局超軸總數的37.4%。

2. 組織快速牽引超軸列車275列，縮短5112.9車輛小時和139.7機車小時，解決了83個機車交路的合理銜接，恢復了202列晚點列車為正點（占調度室總數38.2%）。

3. 組織快速中轉列車367列，12156車縮短13716車小時，占分局總數的31.6%。

4. 正點率由一月份的93%提高到十二月份的96.8%。

5. 消滅信號外停車126次。

他們用下列具體辦法組織與指揮超軸列車。

一、認真了解情況，正確掌握現在車

1. 接班與編制三——四小時行車計劃前，了解編組站、區段站和有大量裝車的车站的現有空重車輛數，了解礦山出車時間、車數、噸數、方向等情況。副值班員每兩小時推算一次現在車井與各站核對；

2. 了解列車接續、機車交路、機車型號和司機姓名（主要了解司機操縱技術、機車質量、超軸鑑定和折返時間，以及機車用水量）；

3. 了解當時各列車的運行情況（正點、早點、晚點），鄰局的交車情況，預報和確報的來車情況。

4. 了解各站裝車、卸車情況；

5. 了解中間站停留車位置，摘挂列車作業及裝卸貨物的大小、件數和所需時間；

6. 臨時注意事項：如有無風雪、區間遮斷、修理信號、慢行、給水變更等。

根据了解核对的情况，有计划地組織超軸。

二、正確編制和執行三——四小時行車計劃

1. 編制計劃：根据了解來的情況和編組站、區段站的作業情況，以及鄰區段列車的到達時刻，給正點、早點和晚點列車以及運行圖規定的列車計劃出運行時刻和交會方法，同時也考慮到列車運行的潛力及怎樣挖掘與利用這些潛力來調整列車運行和每對列車在交會站的間隔時間。以防因間隔時間不足而造成信號外停車。對兩列停車交會的列車應盡量做到讓超軸列車不停車，特別是在起動困難的車站（奎山站、樺林站）要絕對避免停車，並于計劃下達時起，就控制每個列車在各站到開及運行通過的時刻，使各列車有計劃地運行和到開，以保證正確地實現計劃。

2. 布置計劃：對有關各站是以小型電話會議進行布置，對乘务組是在司機出乘時和最晚在列車出發前20分鐘以口頭命令通知全區段的運行計劃。對快速牽引超軸列車則要求各站注意準備進路和交會工作。

3. 掌握與機動調整：及時檢查編車及礦山出車情況，認真監督各站按計劃辦理接發列車並監督每個列車的運行情況。當發現有列車未按運行計劃運行時，則用「飛條子」方式與司機聯系或利用在給水站停車的機會找司機商談，以變更交會時間及交會地點等辦法調整列車運行並主動通知有關站段。對超軸列車做到「過一站查一站」，發現有運緩和趕點的情況時，及時進行調整或通知非超軸列車司機提早到站停車等會，以防造成超軸列車信號外和站內停車。

運用控制發車時刻及區間運行時分的辦法，消滅在進站信號機外停車及減少兩列車都停車的會車。他們小組為了更好地發揮設備的使用效率，減少因停車而帶來的油脂和燃料的消耗以及設備的磨耗損失，在編制三——四小時行車計劃及調整列車運行時，都非常注意每個列車的運行及在各站的到開情況，並預計在會車站的交會方法，靈活地運用控制列車發車、運行及到達會車站時刻的方法，使列車在會車站一列通過、一列停車。當可能造成列車在信號外停車和兩列車都停車交會時，他們總是採取調整交會列車的運行時分或發車時刻的辦法來消滅它。例如十一月十二日，林密綫趙廷延同志值班時，因列車運緩造成單機3357次在奎山站會1316次超軸牽引1869噸，為不使超軸列車在奎山站停車，則控制1316次在麻山站多停八分而通過奎山站。

積極組織與正確指揮超軸列車。他們小組在日常指揮工作中積極支持超