

車務部門先進工作方法

哈爾濱鐵路管理局車務處編

人民鐵道出版社

目錄

中長鐵路瀋陽分局對蘇德尼果夫工作方法的學習和實行經過.....	一
中長鐵路瀋陽分局張殿魁同志是怎樣執行蘇德尼果夫方法的.....	七
中長鐵路管理局車務處調度科實行蘇德尼果夫方法的初步經驗.....	一三
哈爾濱分局調度員梁家麟同志學習與運用蘇德尼果夫方法的成就.....	一八
哈爾濱分局調度所試行編製及執行調度日班計劃工作程序表的幾點體會.....	二四
蘇家屯車站調度員趙永富同志的工作經驗.....	三二
蘇家屯車站綫路值班員安慶喜同志的工作方法.....	四〇
蘇家屯站任福光調車組的工作經驗.....	四五
瀋陽站第三聯合勞動班組織卸車工作的經驗.....	五〇
李錫奎調車法.....	五六
四平站張孝豐學習阿拉西伯夫調車法的經驗.....	七九
海拉爾站調車員李大福鐵鞋制動雙組連續溜放調車法.....	八四
哈爾濱站張永貴調車組創造性地運用了李錫奎調車法.....	八九
四平站籍漢周安全生產調車組.....	九二
關於馬密多夫方法對哈爾濱站車輛取送計劃及調車機車的作業組織的作用.....	九六

大官屯站調度員陳兆崑組織始發直達列車的經驗	一〇二
皇姑屯站消滅事故的經驗	一〇六
中園站長期無事故的經驗	一一八
長春列車段石義及李緒禎的工作方法	一二六
老古溝站主任扳道員王貴財怎樣創造了道岔狀態檢查人	一二八

中長鐵路瀋陽分局對蘇德尼果夫工作方法的學習和實行經過

學習和試行情況

中長鐵路瀋陽分局在王樹恩副局長的領導、提倡和蘇聯專家奧林尼欽克總工程師熱心指導下，首先由助理總工程師李鐵男同志學會了蘇德尼果夫工作方法，於一九五一年十月中旬召集全體車機調度員及各主要站、機務段、車輛段、列車段等關係人員開了一次動員說明大會。後由調度主任孫仙才，機車調度主任李廣祥領導全體車機調度員深入學習討論。調度值班員姜繼宣，調度員張殿魁、王世超，機車調度員潘慶如等帶頭，接受了這一先進工作方法。經選擇了管內運輸情況比較容易實行的區段，也就是車流方向比較簡單，行車量比較平衡的區段。由十一月上旬起，在蘇家屯——大石橋的區段上開始試行。同時爲了加強與隣局的聯系配合，曾在大石橋站與大連分局訂立了運輸保證合同，互相提出了關於日間計劃、列車編組和機車交路的具體保證條件，並且建立了聯系制度。通過合同的方式，對實行這一先進工作方法上有很大的幫助。

初起實行時由於每天裝車和排空的任務變動較大，列車計劃的掌握上還不够，所以沒能首先作出多方案的運行圖，只在作日間計劃時，由計劃調度員根據管內列車車輛情況及與隣分局交換的情況，作出區段列車運行計劃，由值班員確定後與機車調度員聯系確定機車交路，然後向各調度台佈置工作。調度台值班調度員就把計劃按命令方式傳給各站，並且對編組站和區段站明確通知機車交路，以便共同負責完成這個計劃。

試行中的典型實例

他們在工作中曾經作出蘇德尼果夫工作方法的典型成績，現在把它介紹一下。

用加速運行和縮短機車自外段作業時間的辦法及晚開接運機車（按計劃時到達），利用接運機車牽引貨車，利用停運機車擔任另一區間加開列車實例：

一、在值班員姜繼宣和潘南台（蘇家屯——大石橋間）調度員張殿魁值班的那一天，接班後接到大連分局加開七二次臨時列車，預計二十一點到大石橋。為接運這列車，本應在十六點左右由蘇家屯開出單機，他利用了七二六次到達大石橋（二十點四十二分）的機車（原計劃由大石橋折回擔任七二三次，停留時間是二點十八分），使它縮短了停留時間（在大石橋停留一點三十六分，折回擔任了接運七二一二次的任務。將七二八次到達大石橋的機車停留時間（原計劃二十一點三十四分到，折回擔任七二五次○點五十分開，停留時間三點十六分）縮短到一點二十六分，於二十三點折回擔任七二三。至於七二五次的任務，只好由七○四次到達大石橋的機車（原計劃○點三十八分到達大石橋，三點十三分折回擔任七二七次，在大石橋停留時間二點五十五分）擔任，但因七○四次到達大石橋的時刻距七二五次開車時刻較近，折回段作業時間不足，所以將它的運行時間趕快了四十分使它於二十三點三十八分到達大石橋折回擔任了七二五次。這時候祇剩七二七次的機車尚無着落，需要在兩點以前迴送到大石橋機車一台，乃由蘇家屯站想各種辦法趕編臨時貨物列車一列作為三三九二次，由蘇家屯出發去接運七二七次，結果節省了五·七機車小時。

二、同時這一天蘇家屯——立山間的八○四次八○五次的往復列車（原計劃係由蘇家屯出機車一台四點四十七分由蘇家屯出發十點開回蘇家屯，十一點○九分擔任七二二次開往大石橋方面，在蘇家屯的停留時間一點○九分）停運了。但是這台機車已經被三三九二次加開列車使用了，還正趕上蘇家屯——大官屯間需要加開臨時九六一次、三三四次一往復列車，由蘇家屯五點○四分出發十點三十一分開回蘇家屯，於是就利用七二二次回來的機車去擔任。由大官屯開回蘇家屯後仍舊用它縮緊停留時間來擔任七二二次的任務。

三、原計劃的列車運行圖和機車運行圖及調整的列車運行圖和機車運行圖如下：

原計劃大石橋蘇家屯間列車及機車運行圖

使回程機車在一個區段裏接續擔任兩個小區段列車的實例：

一、一九五二年四月二十日調度員張殿魁值班時，利用由蘇家屯牽引列車到達大石橋的機車回程，擔當到達立山解體的一一〇二七次列車，到達立山的時刻爲十五點三十一分。這樣機車由立山到蘇家屯就要跑單程了。

二、他事先與立山取得了聯系，想辦法湊足一列車，開往蘇家屯作爲二八〇五次，並且使他們在一一〇二七次到達以前編妥，等一一〇二七次到站後摘下機車，掛上二八〇五次就開，因此僅用了四分鐘，二八〇五次十五點三十五分就開出去了，按規定時刻到達了蘇家屯，絲毫不影響以後的機車交路。

瀋陽分局試行蘇德尼果夫工作方法的收效

瀋陽分局在這短短的試行過程中，由於裝車排空任務不够平衡和日間計劃的不够正確，雖然受到一些影響，但在蘇聯專家的熱心幫助和同志們的堅持努力下，收到的成績也是相當大的。也說明了這一先進工作方法是鐵路運輸工作上展開增產節約和滿載、超軸五百公里運動的具體的工作方法，瀋陽分局試行中的收穫表現在以下幾點：

一、基本扭轉了行車調度不照顧機車運用的思想。

學習了蘇聯先進的行配合一的調度法，雖然使調度員對列車運行和車輛運用兼顧了，但是爲了完成列車運行和車輛運用的任務，對機車運用是否經濟，一向是不够關心，自從實行蘇德尼果夫工作方法以來，調度員認識到機車運用的任務是否完成，同樣是自己應負的責任，基本上扭轉了不照顧機車運用的思想。

二、保證了滿載、超軸五百公里運動。

由於調度員認識了掌握機車運用的重要性，機車運用成績因而逐漸提高，僅就機車日車公里一項來看，在試行的第一個月（一九五一年十一月），機車日車公里完成四三一·三公里，第三個月進到四三五·七公里，已經漸有進步。到第四個月（一九五二年二月）由於四平長春間和長春陶賴昭間也開始試行了，所以猛進到四七六·七公里，五月上旬已經提高到五一〇·一公里，五月份最高已達五六六·五公里。一九五一年十一月運用機車一六六九台中，完成五百公里的有五五九台，佔總數百分之三三·五。一九五二年三月，運用機車一五〇五台中，完成五百公里的有八二二台，佔總

數百分之五四·六，比一月份增加了百分之二一·一。五月上旬運用機車四六四·六台中，完成五百公里的有二七二台，佔總數百分之五八·五。這裏已經清楚的證實了實行蘇德尼果夫工作方法，在展開五百公里運動上，起了保證作用。特別在這個期間裏又組織了一二〇〇公里機車日車公里交路運行計劃，結果四月二十一日完成了一二一六公里，二十二日完成了一二二〇公里，創造了全東北日車公里的新紀錄。它們不但提高了日車公里而且還組織了超軸競賽，在四月二十四日一五二五二號司機王克全會創造了超軸索引一〇、一一一噸全國的新紀錄。

三、日間計劃漸趨正確。

過去的日間計劃，不但不能按時作完，而且變更的也很大，尤其和機車調度員及鄰分局調度員關於計劃的聯系，總是互相要「謊」。如本來預定開十四列車，就硬說能開十六列，原因是：一怕機車調度員不按數準備，到時候開不出車去，二怕車站正點編不出來，好改另一個車次，三怕鄰分局不來接運或接運不及時，影響排車任務。造成在機車運用上既難以掌握，和鄰分局間的互相配合也無法準備。蘇德尼果夫工作方法是容許浪費機車的，作計劃時，必須仔細研究考慮力求正確，因此糾正了互相不信任，互打折扣的現象，在日間計劃上已經日趨正確了。

四、乘務員作息時間上漸趨規律化。

由於計劃的漸趨正確，乘務員特別是機車乘務員，能够按照運行圖的規定交路去執行乘務，作息時間已漸趨規律化，對於乘務的工作準備和休養，都能在時間上有了相當的把握，因此也提高了工作效率。

五、消滅了中間站不合理的摘掛作業。

過去由於調度員在執行上的計劃性不夠，以致解結和零擔（摘掛）列車以外的列車往往在中間站有摘掛作業，這樣不但紊亂了列車運行圖的計劃，因而也影響了機車車輛的週轉，降低了機車日車公里，延長了車輛週轉時間。但自實行蘇德尼果夫工作方法後，由於調度員切實掌握了編車計劃和機車運用，基本上消滅了這種不合理的現象。

在實行蘇德尼果夫工作方法中應注意的事項

體會蘇德尼果夫工作方法的基本精神和吸取瀋陽分局實行中的經驗，爲了糾正缺點，掃除障礙，避免偏差，在實行

中就必須注意左列各項：

一、保證完成運行圖的任務，嚴禁搶十八點排車。

調度值班員要在接班前首先了解列車及車輛運用情況，並注意到擔任兩分局列車交接的區段站作業和運輸能力，在多方案運行圖中選擇適合的方案，確定日間計劃，以保持列車間隔的均衡和接續的經濟。調度員要嚴格執行運行圖的計劃並保證完成，絕對避免於接近十八點時，使列車趕羊式地向鄰局排出。

二、機動地調整列車運行許早不許晚。

調度員要在保證完成運行圖所定計劃中，機動地調整列車運行，隨時創造列車早點的條件，只許列車早點不許晚點。

三、澈底實行預報制度，適當調整接運時間。

澈底實行分局調度員互相間及列車到達預報、確報制度，及時調整並改進各區段站列車（包括單機）到達時刻，使機車車輛任何一方不因接運的銜接時間不適當與有空費停留時間。

四、各部門工作人員的配合和互相協作。

各關係部門的工作人員，必須互相協作和互相配合。如司機協助車務人員，車輛段人員協助商務人員，行車人員協助機務人員，一個調度台的值班調度員協助其他台子的調度員和鄰分局的調度員，以及車機、輛、商工作的配合，分局與管理局，分局與分局調度員間工作的配合，都是很要緊的事情。

五、裝車和排空任務須保持均衡。

管理局佈置給分局的裝車和排空任務時，要盡可能保持均衡，避免忽多忽少，以及既經佈置，又行變更等情事。因為這樣會引起列車運行列數的不均衡和今日多明日少的現象，以及日間計劃失去準確性，會造成機車車輛上的嚴重損失。

中長鐵路瀋陽分局張殿魁同志

是怎樣執行蘇德尼果夫方法的

張殿魁同志是中長鐵路瀋陽分局調度所的行車調度員（列車調度員）。他在黨的培養和蘇聯專家奧利尼欽科、吉金果夫等同志的耐心指導和幫助下，認真學習了蘇聯先進的調度工作經驗，並在實際工作中初步的運用了蘇德尼果夫的綜合調度法，因而取得了較好的成績。在本年六月份調度所的滿堂紅競賽中，他的成績是優良的。

張殿魁同志除了具有堅強的進取心和學習蘇聯先進經驗的高度熱情外，並在工作中注意整體利益，和本分局鄰台調度員及鄰分局調度員在行動上協調一致。他經常到現場和站、段工友及司機們在一起開聯合勞動組織會議，並利用添乘列車的機遇及交接班時的分析會來了解機車質量、線路狀態、司機和其他有關行車人員的思想情況和工作能力。這樣就使他能够主動地、有預見地組織和計劃自己的工作，防止那些所謂偶然事件的發生。

張殿魁同志在實際工作中怎樣運用了蘇德尼果夫方法呢？

一、首先他根據計算，並依靠隨時與鄰分局聯系的辦法，保證列車按銜接時刻到達分界站。

過去由於兩鄰接分局調度所間的工作不協調，以致造成分界站上積壓列車和機車的情事。例如大石橋站上就常有機車停留十——三十小時的嚴重事實，列車接續時間也相當長。爲了解決這個問題，張殿魁同志就運用了蘇德尼果夫關於使列車按銜接時刻到達分界站的辦法。這一方法的基本原則，就是要精確計算並掌握接運機車和被接運列車到達分界站的間隔時間。這個間隔時間的計算公式就是：

到達間隔時間 = （接運機車在分界站上的技術作業標準時間）—（被接運列車在分界站上的技術作業標準時間）

爲了保證遵守這一原則，有時需要調整接運機車和被接運列車由前一編組站出發的時間，使得他們的出發時間保持一定的間隔。這個間隔時間的計算公式就是：

出發時間 = (按蘇聯在區段內的運行時分) + (按蘇聯列車在區段內的運行時分) + (按調度時間)。

例如：由大連分局開往瀋陽分局的九六五次列車，在瓦房店——大石橋（分界站）區段內的運行時分是四小時。列車在大石橋站的技術作業標準時間是三十分。由瀋陽分局開往大連分局的九六六次列車在蘇家屯——大石橋區段內的運行時分是四小時三十分，這個接運機車在大石橋站的技術作業時間需要一小時三十分。這樣根據上述公式就可算出：

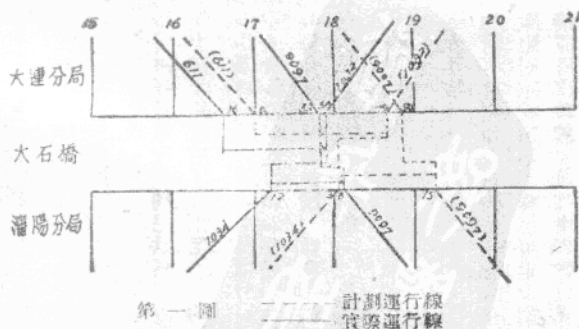
出發時間 = $1.5 - 0.5 = 1$ 小時。

出發時間 = $(4.5 - 4) + 1 = 1.5$ 小時。

張殿魁同志在工作中就是根據這種計算法，隨時與鄰分局調度台保持密切聯系，使雙方列車按銜接時刻到達分界站。如在六月二十五日那天，他計算一〇三四次列車將於十七時十二分到達大石橋分界站，於是通知大連分局調度所，要求對方加速列車運行，以便接運。結果大連分局的六一一次列車提早二十四分到達了大石橋站，該機車就隨一〇三二次列車（一〇三四次列車的繼續）比原計劃提早四十六分返回了。

在瀋陽分局方面，隨一〇三四次列車到達大石橋的機車，本應隨九〇九七次列車在十九點十五分折返，這樣就要比原計劃多停留五十一分。但張殿魁同志在與大連分局調度所聯系時，就要求對方也將九〇九七次列車加速放行，以便使一〇三四次的機車能够及時折返。結果九〇九七次列車按原計劃提早五十八分到達了大石橋站。經過張殿魁同志組織了機務段作好機車快速整備工作，在列車未到站前機車就在出庫間樓等候着了。當九〇九七次列車於十七點五十二分到站後，只用了技術作業時間十六分就繼續開出了。

由於這樣的調度措置，雙方列車就接續得比較好，機車折返時間也縮短了。這就加速了機車、車輛的週轉（參看第一圖）。



第一圖

二、其次，他在上下行貨流不平衡的情況下，儘量設法節省機車，減少單機的走行。

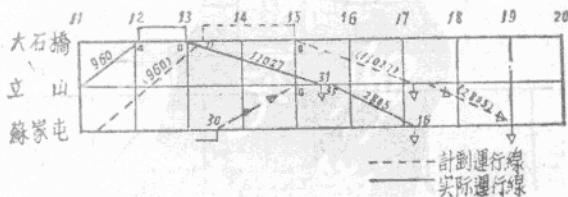
在張殿魁同志所擔當的瀋陽——大石橋區段內，上下行貨流是不平衡的，並且經常有臨時加開或停運列車的情事。在這種情況下，他就運用了蘇德尼果夫的最經濟地使用機車的方法。如果須按原計劃加開一趟列車（須自鄧局多接入）時，就採用以下幾個辦法：

第一個辦法：就是緊縮現有運用機車的作業時間，使之擔當加開的列車。

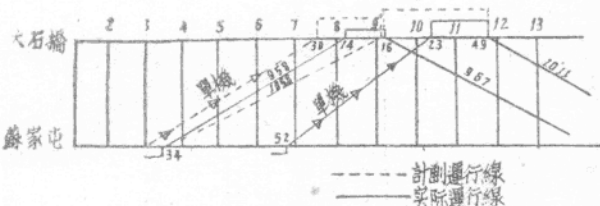
例如四月二十日張殿魁同志接班後與大連分局聯系時，得知該管內運行中的一〇二七次下行列車將較計劃提早一點三十分到達大石橋。爲了及時接運這次列車，即着手佈置自管內的九六〇次列車的加速運行。但這時又接到值班員的通知，要在十五點三十分左右由立山向蘇家屯加開二八〇五次列車。這次列車按當時的情況必須由蘇家屯派單機牽引，而由大石橋接運的一一〇二七次列車則僅是到達立山的，在立山全車列甩下後，立山——蘇家屯間將要放單機。爲了避免對開單機，張殿魁同志就考慮到更加速放行九六〇次列車，使該機車隨一一〇二七次列車折返到立山後，再擔當二八〇五次列車的牽引。並且要與大連分局調度所聯系，要求把一一〇二七次列車再加快一些，能在十三點以前到達大石橋。

在得到大連分局調度員的同意後，張殿魁同志又重新向九六〇次列車的司機飛條子，要求列車在十二點到大石橋，並通知大石橋車站的調度員和機務段值班員，要求他們事先準備好有關人員，在列車到達後的一小時內，作好機車整備工作。結果按照聯系的計劃，一一〇二七次列車於十二點三十分，九六〇次列車於十二點〇四分先後到達大石橋站。由於站、段事先有了準備，就使一一〇二七次於十三點由大石橋開出了。

爲了不影響立山二八〇五次列車的牽引，他一方面使一一〇二七次列車加速運行，一方面通知立山站事先作好二八〇五次列車的出發準備工作，並利用調車機車事先給該車列充風。一一〇二七次列車於十八點三十一分到達立山站後，



第二圖



第四圖

石橋順利開出。

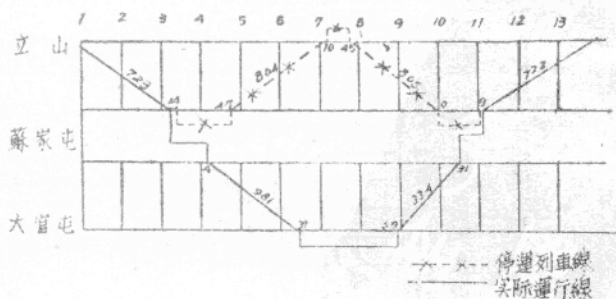
爲了使大連分局六一次列車的機車也能够按時折返，又使自管內的一〇三四次列車加速運行，提早五十四分開到大石橋，以減少大連方面機車停留時間（參看第三圖）。

第四個辦法：在必須派單機接運時，就設法加速放行別的列車，利用該列車的機車擔當那趟本應派單機接運的列車，而使單機派出得晚一些去接運下一趟列車。由機務本段所在站向折返站派單機時，就按蘇德尼果夫方法的原則，計算一下單機在區段中的走行時分，再加上機車在折返站上的技術作業標準時間，就在這個合計時間內派出單機。

例如六月二十七日由大連分局在九點〇七分交來的九六七次列車，按原計劃應在三點鐘由蘇家屯派出單機接運。爲了不早派單機，就組織九五八次列車加速運行，提早於八點十四分到達大石橋站。在加速機車的整備後，不使該機車按原計劃隨一〇一一次列車折返，而使之牽引九六七次列車。另於六點五十二分由蘇家屯站派出單機，接運由大連分局開到大石橋站

的一〇一一次列車，經過這樣的調整，就節省了將近四個機車小時（參看第四圖）。

第五個辦法：當他了解到原計劃的列車將停運時，就事先迅速找值班員及機車調度員商量，以便設法利用該機車去牽引別的區段內加開的列車。如果沒有加開列車時，就要事先確定該機車的用途，替換應洗罐的機車，或者另爲預備機車。



第五圖

中長鐵路管理局車務處調度科實行 蘇德尼果夫方法的初步經驗

管理局調度員是各個分局間行車工作的集中指揮者，在保證機車、列車按銜接時刻到達分界站這一點上，起着一定的指揮和監督作用。

中長鐵路管理局調度科調度員，雖自去年十一月即在蘇聯專家，特別是車務處總工程師巴拉諾夫同志的熱心教育和指導下，前後學習了三、四次蘇德尼果夫方法，並有個別調度員在工作上也因此取得了一些成績；但其中有很多同志，認為蘇德尼果夫調度法對管理局調度員說來，作用不大，理由是：管理局調度員不直接掌握列車運行，對某些問題不能事先發現和予以及時的解決。因此蘇德尼果夫方法在管理局調度科各班人員間，截至六月尚沒有得到普遍的、認真的實行。

六月下旬車務處領導在調度員的動員會上堅決表示推行蘇德尼果夫方法後，經過再一次認真的學習與反覆地討論，以及蘇聯專家調度科長謝立果夫同志的親自指導和調度員在實際工作中的體驗，上述不正確的想法才被打破了。調度員開始能够在檢查分局列車運行計劃時有預見地發現問題了，並對各分局調度所間得不到協議的問題也給與了及時的、具體的指示，特別是能够初步掌握了兩分局間分界站上的列車接續和機車折返。這樣他們就在實際工作中逐漸運用了蘇德尼果夫方法而開始發揮了管理局調度員的指揮與監督作用。七月中在管理局調度員與各分局調度人員的密切配合、共同努力下，各分界站上的機車、列車積壓情況有了好轉，整個機車、車輛的運用指標也獲得了進一步的改善。

在管理局調度科每班有三名調度員分別擔當西部綫、東部綫及南部綫的調度工作。西部綫由哈爾濱起至滿洲里止，包括海拉爾分局管內全區段和哈爾濱分局管內一部分區段。東部綫由長春起至綏芬河止，包括瀋陽及哈爾濱分局管內一部分區段和牡丹江分局管內全區段。南部綫由長春起至大連止，包括瀋陽分局管內一部分區段和大連管內全區

段。

爲了便於調度員掌握全路的列車運行和機車週轉，車務處製定了日間列車運行和機車周轉計劃圖。每日在十七點左右，當班的調度員由各分局搜集次日的列車運行及機車周轉計劃，將各次列車在各區段的到開時分與某號機車隨某次列車的折返交路，逐一記入日間列車運行和機車周轉計劃圖內，其中也標記某次列車爲超軸超長列車。然後檢查一下，兩鄰接分局間列車的接續時間是否合適，機車折返時間是否過長；如認爲不當時，即向分局值班員提出修正意見。

這個日間列車運行和機車周轉計劃圖，就是管理局、分局以至各現場有關行車部門總的工作計劃。各方面一致爲完成這一計劃而鬥爭。

接班的調度員在接班前三十分鐘就到班上了解情況。接班後即根據日間列車運行和機車周轉計劃圖詢問分局各台調度員關於當時的車流情況，特別注意到各分界站及編組站上車輛集結和編組計劃中所發生的變化，以便發掘潛在力量，節省機車的使用台數。

在與分局調度員商談中，時常能够提醒分局方面組織超軸列車，以避免單機的走行。例如七月二十日西部綫調度員劉永恩同志接班後，在檢查當日的列車運行和機車周轉計劃圖時，了解到昂昂溪——安達間有迴送

