

鐵 路 生 活

一九四八年九月十五日

第二十四期

目 要

社論：從綏佳線水害中我們學了什麼？

哈鐵動員全力與綏佳線水害進行勝利的鬭爭

齊鐵搶救白河線水害內蒙政府全力協助

南平齊線兩處搶修水害的經驗教訓

論車輛週轉

兩年來哈鐵業務情況

關於哈鐵職工會工作報告

哈鐵職工代表大會總結報告

爲什麼要減少專用棚車？

東北鐵路總局鐵路生活編委會編

社 論

從綏佳線水害中我們學了什麼？

綏佳線這次發大水是五十年來所未有的，它所造成的損失是很大的，僅僅被淹死的人就有廿一名，鐵路被沖壞了一三七公里，許多橋樑、涵洞被決開，線路為十七處新河流所橫斷，很多地方的平地變成了河川。但由於哈局的領導同志、水害現場的員工與旅客以及各地員工與家屬一致緊急動員不分晝夜地奮力搶救，僅僅九天的工夫就恢復通車了。在搶救水害中，除掉哈局長劉居英同志及車務處長劉英才同志親到現場積極指導外，還湧現出不少值得表揚的如王新恕、朱肇海、劉萬昌、張靜琨、劉淑賢、趙魁斌、方榮昌、李貴賢以及許多軍人、機關同志等那種大公無我、具有高度為人民服務對人民事業忠誠負責的熱情的優秀人物，他們的工作態度值得全路員工學習，他們的工作作風值得人民的愛戴與尊敬。因公犧牲的龍船養路工友楊文祥同志以及因公受傷的張廣文等七位同志，值得全路員工的深切悼念與撫慰。但是在同一工作中，我們也發現了像王維福、張起友、趙金昇、王玉慶、楊述山、高雲生等對於水害漠不關心或工作不負責、不嚴肅的典型，對於這些人應該給以應得的批評與教育，個別嚴重的給以處分，也是必要的。應該告訴他們必須在今後改正錯誤，他們才有資格在人民鐵路上服務，如果繼續不改，人民鐵路是不容許這樣的人存在的。

這次水害教育了我們第一，要認真地學習業務，提高我們領導同志對於事故的預見性，進行事先防止事故的必要措施，更好的組織勞動力，更加提高員工的業務操作技術。對於今冬的凍害，我們應有足够的認識，應該預作材料與技術的準備。第二，這次水害也教育我們對於員工的政治教育是不能放鬆的，提高員工政治覺悟改變員工的勞動態度，應該是帶有經常性的重要工作之一。這個工作是我們完成一切工作的先決條件。第三，從這次哈局搶救水害工作中，教育我們的領導幹部，要從實際行動中去了解下面的真實情況，發現好壞典型，及時總結表揚批評糾正，這是最生動地領導方式，也是最好的吸取經驗培養教育幹部的方式。

哈鐵動員全力

與綏佳線水害進行勝利的鬭爭

劉居英

一 五十年來的大水

綏佳綫南又王楊間於七月二十四至二十六日間發生了水害，據當地居民說是五十年以來未有過的大水。山洪暴發，水漲的很快（前後四小時）撤的也很快（二日之內復了位），在一漲一落中，造成了嚴重的災害。許多房子財物被沖光了，人員淹死了（神樹一處死了二十一人），王楊南又間的鐵路被沖壞了一百一十一處（共一三七公里），尤其石長神樹間共十公里四二二米的鐵路被沖壞了二十一處，幾乎全部沖壞。這次水害主要是路基被沖走（流失）或者橋樑涵洞被決開。平均每處路基沖走二百米，最嚴重的為一三〇公里、七〇〇米的路基被沖得一乾二淨，其中有三〇〇米的地方，過去是高於地面三米的路基，今天則成爲低於地面二米的河床。該處在漲水時，水面會超過軌面五米四，電桿只露個頭，電綫浸在水裡，所以電話不通；在一三二公里和一四九公里處，鐵路中心有一棵半徑約十五生的活樹，連根帶石土，一起搬來，阻礙了綫路；許多地帶增加了河流（共十七處），過去的平地變成了河川，橫穿鐵路，川流不息。

在大水隔絕和電話不通中，四個列車被留在中間，一列在帶嶺，一列在小白（旅客二〇四次）二列在神樹（旅客二〇三次和一列貨物車）而帶嶺既不能給水也不能給煤，足足的停了三天三夜，但未落火。

二 緊急動員，九天就修復通車！

水害發生後，當天夜晚，所有的養路工區工友，立即出動搶救。鐵驢工務段長劉萬昌親率人員冒雨爬山偵察情況。南又各段員工，組成搶救隊出動堵水。各站的工友，亦分別組織參加搶修工作，其他各綫路，如綏化、南又、肇東、哈三地區也動員所屬員工及家族（如綏化）搶裝爐灰及砂石、草袋、糧食以應急需。

哈鐵管理局召開了緊急會議，決定由局長處長親自帶領兩個工程隊分頭出發，趕至現場，統一指揮，由東西兩端一齊下手，以求打通綫路。當工程隊到達現場徒步偵察情況時，則發現中間（帶嶺小白一帶），已有了自發的組織，

即由養路科朱登海工務員帶領着養路工由中間向西趕修，於是在統一領導下，分成三隊（東、中、西），分配任務，提出計劃，實行競賽，終於八月五日提前完成了搶修任務，我們的火車又順利的開通了。在九天中修復了全部水害處所，平均每日修復十二處（橋樑在內）。

三 搶救水害中的典型人物

這次完成搶救水害的功勞是屬於全體員工的，是他們每日從早三點起到晚七時止以每日十六時的工作時間奮鬥的結果。尤其是我們龍船養路工友楊文祥同志因公犧牲，張廣文等七位工友因修路受了傷，我們對犧牲的工友，應致以深痛的哀悼。對於負傷的工友，應致以親切的慰問。

在整個搶救中，除了養路工通訊工正在評功外，有幾個突出的模範單位和模範人物：

第二〇四次乘務員，和他們的自然領袖旅客車長王新恕（三車），表現了人民鐵路員工對人民高度的負責精神；當列車在大雨中前進時，他們在機車前頭冒雨探路，用手搬石，將列車安全送到小白車站，當他們在小白已和各方失掉通訊聯絡時，他大膽的獨立負起責任，決定方向，不但及時地向旅客說明情況，而且組織動員所有乘務員及部分旅客參加裝爐灰，搶救水害；旅客斷了線買也買不到，他能隨機處理將中間車運輸的苞米臨時動用，組織了旅客（組成班，選了班長）推磨作飯，起床、就寢、工作，井井有條；並發動互助，照顧了傷員、病號、婦女和小孩。爲了保護列車所帶路款不受損失，他又組織全部乘務員夜晚守衛，於是使素不相識的旅客，頓然成爲很有秩序的家庭。車長成爲他們家庭的自然首領，一有困難或問題就問：「車長：這個事怎麼辦呢？」；王車長每天早晚必定召集會議和旅客座談，徵求意見，報告情況，解決困難，佈置工作；旅客們在這樣組織下，作到了自覺自治。當列車西移到神樹時，局方爲照顧旅客，特組織小車（摩托車、手押車、小平車）運送旅客到鐵驢以便乘坐火車，王車長事先將乘務員分了組，旅客也按車的容量分了組，婦孺先行，無事的機關人員後行，分批親自送到鐵驢，而且和鐵驢客車長先有聯絡，

(3) 人人有座；鐵路上的解款也這樣安全的交局。當旅客們又乘坐到火車時，深深的感到我們人民鐵路員工尤其是二〇四次乘務員和他的帶頭人王車長對人民負責的精神，幾個婦女說：「如今鐵路真是咱自己家開的了」。

就在二〇四次在大雨中行進時，從客車中跑到車頭一個旅客，參加當時運行的指導，一直到正式通車他才回來；這就是路局養路科工務員朱肇海，他奉命到佳木斯檢查綫路，任務完成後隨車返哈，但因入夜下雨，他就就心未眠，後來因途中停車，他自動的跑到機車前部，他懂得技術，指導司機前進。到達小白以後，他主動的找到了養路工區，將小白到神樹的復舊工作組織起來，他隨着工程隊親自動手向西修進。這個旅客成了中部工程隊的領導人。到達全路工程最難的一三〇公里時，他們自報奮勇擔負最難修的一段，由於他們的積極努力終於勝利的完成了任務。當綫路開通後，他又變為旅客，携着檢查材料乘坐火車返回哈局。

在修路中最重要的是通信連絡，每天必須檢查百餘公里以外的工作，因而電話甚忙，在電話通信中，員工們對於鐵噐電話所電話員，尤其是張靜現同志們那班感到非常負責，無論晝夜一叫必到，不論多遠最遲五分鐘內即可通話，即遇佔綫時，電話生必告訴你什麼情況，在電話中常常可以聽到鐵噐電話員勸導××電話員的談話，所以員工掛電話都願經過鐵噐交換，可以愉快的接通電話。

木會站長趙魁斌同志在水害中盡到了最大的努力，他號召了站員參加修路，親自到二〇二公里處抬土籃。神樹機務駐在所方榮昌李貴賢二同志老婆被水淹死，而自己仍不離開崗位，積極搶救水害，這種大公無私的精神實在令人欽佩。在旅客中許多軍人和機關人員參加修路中起了積極的帶頭的作用。這些新民主主義社會的新型人物，值得受到人民的表揚。

同樣地，一些落後的典型人物實也有不少，值得批評的，如：小白車站的運轉員王維福和通信工張起友，當大家正在拚死拚活搶救水害時，他們却大發「水災財」，脫離職務賣大米粥，平時賣二百元一碗，立刻漲到一千元，別人勸他去救水害，他說：「未到上班時間」。旅客說：「對於鐵路不上心，對發洋財可起勁」！

五九三號機車司機趙金昇在復舊工作中，自稱機車無水（實在有水）不服從調度指揮，對工作講價錢。事故科司機王玉慶違法運轉出事故。

南又調度室作風不好，調度員楊連山和南又站運轉員高雲生對水害漠不關心，工作不嚴肅，將事故科事故調查車無故扣押，當我問高運轉員何時可

發車時，高不耐心的答稱：「這時候開車沒一定，說來就來，說走就走，誰知道啊！」結果一查命令，什麼車也沒有。抄命令時調度員和高運轉員還開玩笑。

松江支隊三大隊宋連坡同志（護照號碼一二九八七號）乘坐二〇四次旅客列車不但不起帶頭作用，反而起落後作用，當大家都參加搶救工作時，他號召不幹，並到車站要大米白麵。他說：「我得吃細糧！」當不通車時，要車站送他走。當地區長來批評他，他說：「你們小小的神樹區能管着我嗎？」當路局組織以小車送旅客，號召婦孺先走時，他搶坐小車並拿槍把已經乘車的群眾趕下來，別人勸他，他說「你們還想娶和我講民主嗎！」群眾都認為這是個部隊中的落後份子。

四 水害中的經驗

從這次水害緊急復舊中看到以下幾個問題必須解決：

我們在領導復舊工作時，強調了緊急，因之員工力氣過度疲勞時間很長，效率不一定很高，如修復石長西頭時，因急於修復，結果從早三時幹到夜十一時，員工弄得筋疲力盡，第二天早十時才能出動而且精神體力都不見佳。

我們的幹部許多在技術上還不熟悉，如扣鐵，解鐵常出危險，撥道，鋪軌道，鋪叉子，許多人作的不合乎規定。

因為現在農村土地耕作方法變了（如水田新闢或荒廢，水道淤塞等），而我們鐵路方面無調查，所以常常發生水沖綫路，同時農村開河導渠常常不注意鐵路情況（那裏有涵洞，橋樑），以致漲水時沖了路基。

養路工最大的苦惱是工具，平車幾乎百分之百必須修理，車輪龜裂，滾球缺少等極其普遍，這次就因為車輪破裂而死了一位工友。壓機（起重機）常常打炮（即滑齒），極易傷人，撬棍起不了道釘的很多，「工欲善其事，必先利其器」，我們應該迅速的解決這些困難。

水害雖然臨時復舊，但尚有二十五處須即作永久工程，對此是不應忽視的，不然必生後患，此次水害充分的揭發了日本帝國主義修路時的馬虎和貪污，許多涵洞斷裂了，我們必須重視這些工程的修理。並注意平時防水工程的設施與修補。

尤其重要的是林業局應注意放河，此次水害中，鐵路橋樑被元木衝撞歪了的已有五處，如南又八號橋即將坍塌，每座橋都得國家以莫大的代價方能修理，帶嶺林業局的木材二百三十多根一齊攤一個橋樑，當經鐵路負責人交涉後，過了四天仍無人過問，這是極需改善的。

齊鐵搶救白阿線水害

內蒙政府全力動員協助

今年夏秋多雨，山水暴漲，沿洮兒河流域，造成嚴重水災，於七月上旬前後，齊鐵管內白阿線的路基、橋樑，相繼被沖壞三十二處，阻止了列車的運行。

當此消息傳到沿線各單位時，該線工、車、機、電各部門員工立即動員，以新的勞動態度，發揮了工人階級的先進作用。當地黨、政、軍、民，不顧風雨日曬，日夜搶修。搶修過程中，內蒙自治政府動員全力協助；在搶修葛根廟橋樑水害時，內蒙人民解放軍一部，幫助裝卸石塊，填平線路，他們在水中奮不顧身的積極工作時，一位副班長光榮犧牲了！搶修烏蘭浩特九十公里便線時，需要五百立方米土，這一工程完全由內蒙貿易局。文工團等機關的男女同志担任，他們挑土時，來回得踏過四米寬水深沒膝的水溝，雖然這個水溝妨礙着工程的進展，但在他們積極的努力之下，兩天的計劃一天完成了。從八月一號起，內蒙民政部長喀薩巴塔爾同志，親臨湖南橋樑水害現場，領導烏蘭浩特市內蒙軍大、報社、軍械廠、

公安局、自治政府等黨、政、軍各機關，每天輪流三百人，從早晨四點幹到晚上十點，到休息時雖下令休息也不休息，碰壞了手脚，纏起綑帶仍然繼續工作，正所謂「布纏傷處白，血染錦把紅」，經過十四天的苦幹，運了四百車石塊，使湖南橋樑搶修工程，提前五天完成，節省了經費一千五百萬元，於十二日正式通車了。此外索倫某部隊幫助裝了三天石頭，連慰勞費都不要。

在物力方面，內蒙政府特准許由工務段在白狼、五叉溝一帶採伐松木計長八米直徑三十根以上的橋樑百餘根，交手桿子二百餘根，因此搶修大石寨、哈拉黑、綠水……等處水害時，未感到人力物力的任何困難，因而能够提前完成任務。

其次，在這次工程中，員工同志們也出現了很多典型；如白工監員工果傳梓，因恐工友受傷，自己已被一百公斤大鐵錘砸碎手指。他在病床上還囑咐看護的工友趕緊回去加緊工作；其他如索工木工張振聲帶頭領導工程組三天打完了三十根橋樑，王占

才、馬玉圃、劉振璋、王世文、趙連生等工友，在三米深水裡，浮水搭交手，一天半搭成了三十米高的架子。他們無論在任何工作上，都充分運用

工人階級的智慧 and 頑強性，加強計劃性，省工減料完成任務。
白阿線水害搶修工程，在蒙漢人民團結下，在內蒙黨、政、軍、民的積極幫助下，勝利的於八月二十五日午前十點全部竣工，人民鐵路的火車，又在白阿線上，繼續地為支援人民解放戰爭，為繁榮蒙漢兩民族的國民經濟而服務了！

鄭四線×段路基月前為水沖壞缺口兩處，寬長各二十一米，深處達三米多。

據鄭分局測量計劃修復工程須月餘，為急速修復計，局方令半月突擊完成。在參加此項搶修工程中工程局×支隊的線路大隊二中队前往幫助，該中队抵達後，該中队為響應突擊搶修，號召隊員討論想辦法，管理員韓錫權同志與其

搶修水害

他同志設計架搭便橋修上鐵軌，把載石頭車皮伸展到上面，再從車上直卸下缺口，這樣縮減人工的搬運和投擲時間，大大加速了全部工程的進行，當時計劃停當，就建議局方，並承攬全部工程，保證按期完成任務，待得局批准，即緊張投入架設便橋工作；中間經過打橋墩三米多深；泅水臥寒，克服困難，僅費時一天半即告完成。當即鋪軌引伸過橋，並着空車皮兩個推動過橋，毫無振動；於是即正式令車頭推頂石頭車皮個個上場；隊員迅速從車上搬開車板移石

工程隊受獎

投下，當天即投了一十多車皮次日復繼續投下八十餘車，兩處缺口，投滿石頭填塞砂土，掩蓋便橋。鋪上枕路軌木，全部費時四天左右即告竣工，恢復了通車。

最後鄭分局及齊局與工程局均通令嘉獎，並集體記功一次，路局更犒勞該線路中隊全體每人肉麵各一斤，牙刷一百支，牙粉一百盒，手巾三十二條，獎旗一面，工程局並通令提升該隊設計有功的管理員韓錫權同志任分隊長。齊局黃局長在連以上幹部餐會上備加讚揚，勉勵大家繼續努力為完成更重大的任務而奮鬥。工程局也號召其他各路工程部隊向他們看齊，學習他們發揮群眾的智慧，充分發揮工作中的創造性。

(韻斐)

南平齊線兩處搶修水害的經驗教訓

齊局養路科

兩處水害是繼白阿線水害之後，在七月二十日先後發生，是由阿線兩旁山水下流灘洩於洮兒河，河的北側岸堤決口，河水漫流在平齊線左側，自三二六公里至三三四公里窪地，長達八公里，由於連日陰雨水勢洶湧，三三〇公里是長一四米之三孔

框式，洋灰橋，三二七公里是長三六米之九孔框式洋灰橋，水勢大，水流不開，因而把橋下部淘空，向上流方向傾倒，兩橋翼壁後面路基亦被沖洗，至七月二十七日止，三三〇公里被衝總長為四〇米，三二七公里為六〇米，水面下最深處為十二米，洋灰橋都沉到水裡，線路懸空在水上，被害之後雖立即以投麻袋打樁等工作進行防護，然因水勢大水流繼續在向深與寬的方面沖洗，所以沒有收到效果，都被沖走。

二十四日接到總局命令，成立水害指導部，即進行組織計劃及籌備材料工作，二十七日組織籌備工作基本完成，材料亦陸續發到現場，即從二十八日起，兩橋同時開始搶修工作。

在搶修方法計劃上，因原河底有洋灰橋及其基礎障礙，不能打樁，又因水流急不易豎樁，因而決定把兩處被害缺口，以石塊填死，在三二七公里橋之北側及三三〇公里橋之南側各約四〇米處打木樁，架鋼軌梁，架設新木橋，然後挖開路基，改變河道疏水。

二十八日開始工作以後，在鐵委的正確領導下，全路員工，一致把搶救水害工作看成為支援戰爭的主要任務，把搶修水害的出差工作，看成為光

榮的任務，在工作現地晝夜突擊，保證了兩橋於八日及十五日先後通車。現在把這個工程中的優劣典型及經驗教訓，介紹一下，作為今後工作中的參考。

優點：

1. 在員工高度的政治覺悟下面，工作熱情很高，工作是累的，堅苦的。但都堅守紀律遵從領導，並且發揮了群策羣力，大家想辦法。作工作。黑夜工作時，照明裝置不夠好，蚊子咬，而且在水深流急的河上工作是危險的，但是夜間工作的工友們，都突破這些困難，一五〇名工友，連卸石頭，再往水裡挑石頭，一夜作了十三車，白城子車務段及機務段動員來的工友們，在突然來襲的暴風雨裡，不顧衣服濕透了，仍然堅持卸石頭，直到卸完才避雨。

2. 在人員不足動員各地各部門員工搶修水害時，來的工友們如：北安、博克圖機務段及安達、訥河等地工務段的工友們，在五日晚到現地，吃完飯就到現場參加了工作。

3. 在卸石頭及往河裡投運石頭時，為了提高工作效率和工作效率，分開了兩班，每班連卸帶運，三車石頭，完了休息，同時每班分兩組，分左右卸，往左面卸的運右面的，往右面卸的運左面的，這樣互相挑戰，競賽，大大提高了工作效率，二〇〇來人從每天卸十幾車提高到卸三三車。

4. 動員來的工友們，組織性強，都是工作好的，領導人都是有威信的，號召力大，主動的和現

場工作負責人取聯繫。因而對工作進展上起了推動作用，如白城子車務段動員的乘務員們，雖然平常不太作勞動工作，同時別的工友們也認為他們作了什麼，但是他們的三〇人，特別守紀律，遵從領導，工作不怕累、苦幹，雨天繼續工作。博克圖機務段的工友們，在競賽中三五分鐘，卸運完一車石頭，打下最高紀錄。訥河、安達工務段的工友們，為了最後搭道木垛扣鋼軌的緊急任務，全體工友自動的連續作了一晝夜半的工作，在投石時，齊機務段的負責人王主任，帶頭領導工友拾大塊石頭，投往主流，齊工務段薛林書監工員號召說：「我們扔石頭，就和消滅蔣介石一樣，我們要往正地方投，不要白搭了」，特別是天寶城工務段的二一名工友們，工作從來不講價錢，工作抓得緊，撂下飯碗就工作，下雨天堅持工作，工作始終是緊張的。

5. 領導幹部親自動手：三三〇公里工程現場的工程隊長，是齊工電處工程科的王宗英工友，他是工人出身，在鐵路上已有二十年來的工作歷史，他在工作上是和工友們一塊生活，一塊工作，帶頭幹。在一個將近四〇〇人的工程現場，他不但計劃每個工作的工作方法，或適當的分配人力，同時他對工作上的檢查，督促，也是細心的，他發動工友的方法，是親自帶頭，當最後幫助三二七公里突擊搭道板垛及扣鐵，須要晝夜突擊時，他首先是自己廢寢忘食的連續兩夜一天，繼續領導工作，同時發動工友們突擊，因而工友們都很響亮的響應了他的號召，他在搶修工作中，始終是把革命利益（搶修

工作)放在最前面,他每夜睡眠時間很少超過五小時,但革命任務鼓舞着他並不感疲勞,永遠是張羅着東跑西跑的歡笑着,因為他首先自己不避堅苦的帶頭幹,同時永遠是與高彩烈有說有笑的啓發大家的情緒,所以工友都很高興他。

經驗教訓

1. 事先必須很好瞭解情況,詳細調查一下,工作地方是否寬裕,河上工程必須多搭跳板,能夠充分的走人,運材料,省得人擠,妨礙工作的發展。

2. 須要運轉列車的工程,必須把工作情況,和車長、運轉員、機車乘務員、調度員講清楚,而且車長、運轉員、機車乘務員、調度員等,最好是固定不換,這樣瞭解工作情況,連絡也方便,對工作發展上就有幫助,不至延誤時間,就誤事。

3. 材料的收發整理,必須指定負責的專人,必要時可以分配幾名工友幫助整理,才不致於亂,損失。

4. 使用材料請求時,雖然是突發事故,緊急需要,但應儘可能作適當估計,計算一下,不要餘浮太多,糟踏材料,數處同時動工時,應將各處所用同一材料,分配專人負責分發,以免多少好壞不同間意見,就誤工作。

5. 要派專人抓緊表揚鼓舞情緒及發表成績的工作,細心研究工友對工作上、生活上,互相間的意見,適當解決,以鼓勵工作競賽熱情。

6. 必須盡量執行規定好的工作時間,飯食要照時間吃,不要因一項工作,延長工作時間,以至工作情緒低落,收穫反而不大。

(6) 7. 工程負責人要抓中心,抓重點,各種工作具體計劃,工作方法決定以後,和各種工作的直接領導者(如組長、隊長)講清楚,應強調其負責領

導作,不能因照顧一件小工作,而影響整個工作。

8. 工作中,會議彙報制度,是很必要的,因為只有這樣,才能廣泛的吸收工友們對工作上的意見及辦法,但組織開會的人,要事先作好準備,討論那些事情,怎樣討論,或事先和工友們講清楚作

爲什麼要減少專用棚車?

張 任 之

棚車在我們鐵路上,只佔總車數的四分之一,可是運輸的貨物,除了煤木材及粗雜品類東西用敞車外,其他貨物,多數是要棚車,現在處於無防濕覆布情形下,怕濕怕火的東西,也必需用棚車,所以夏季棚車是最感不足,因爲不敷分配,影響了運輸任務,減低了運輸效率,這種情況是值得認真注意的。爲了解決這一問題,除加緊修車及提高使用效率外,更需糾正不應有的長期佔用以及專用棚車,也就是要把死車變成活車,增加運用車數。

全部棚車中,只有三分之二在運東西,其餘的是在停留與修理而長期佔用及專用等,形同死車。這些專用與佔用,有的是需要的,有的則是浪費,爲了完成目前以及將來的運輸任務,我們必須減少這種需要數,把浪費的收回來,以補救棚車的不足。

形成這種情況的原因,是有的單位,對國家財產與運輸力的節約還重視得不足,只爲了自己方便,不從其他工作上想辦法,而只依賴車輛,用當倉庫、住宅、廚房、宿營等等;無計劃無期限的拖延佔用,這種浪費,僅從運費收入的統計數字來看也是很够驚人的了。

過去各局對撥給專用車掌握的不緊,佔用車將促回收不嚴,總局也缺乏明確制度,爲了使死

好準備,盡量利用工作的休息時間,或吃飯時間,以嘮嗑方式就可以作好這個工作,必須抓緊時間,更不要侵犯工友的正常睡眠時間,領導人間更應隨時隨地提問題,討論辦法。

車減少變爲活車,必需作以下兩個工作,並要求運輸上的同志,認真執行制度,與佔用車的單位熱誠協助。

一 整理佔用專用車

我們希望佔用車輛的各單位要把自己佔用的車,拿愛護人民財產與支援戰爭的觀點,來重新審查一下,多用的減少,不必要的交還。運輸部門,要派專人到各佔用單位去,實地調查研究,嚴格確定專用車的留用或收回,詳細註明理由後報總局。

總局須根據各局決定的專用車數,複查一次,作最後決定通知各局。

二 加強管理專用車

總局要制定專用車請求、承認、撥車、登記、延期、回收等手續,使各局厲行制度。各局對佔用之車輛,要時時派員調查了解情況,如發見浪費現象時應作嚴格處理及收回。各有關員工,應加強對車輛的認識,發現有浪費現象,即時向上級反映。

我們的鐵路,天天在增加,很快的就要到一萬里,車輛雖也有增加,但是趕不上路線恢復的速度,因此擺在面前的嚴重問題,是車輛不足,因此,克服車輛不足以困難,不能不爲我們主要奮鬥目標之一。

論車輛週轉

李赫節

沒有良好及精確的鐵路運輸，一個國家的國民經濟的發展是不可能的。

鐵路對物資消耗方面的浪費，超過實際需用量，不但對於鐵路有損，同樣對於整個國家的經濟亦有嚴重的影響。因此節儉的使用運輸器材，其中包括節儉的使用全部車輛，是正確經營鐵路主要條件之一。

鐵路的任務，是以最少量的車輛，完成最大數量之運輸，因此必須採取一切辦法加速進行一切與車輛方面有關的工作。例如：裝卸貨物，列車的編成及解體，車站調車工作以及列車運行等工作。

為督促所有運用車輛的順利週轉，有一個測量標準，即所謂「車輛週轉」。

每一管理局的車輛週轉即自裝車時或自隣局接收重車時起，至下一次裝車或將重車至隣局時止，以一晝夜為計算單位的時間。
求車輛週轉的方法，是將一路

局的運用車輛中貨車數，被除於一晝夜內該路局已裝車車輛及同一晝夜中自隣局收到的重車之和，即以下列公式來計算。

$$O = \frac{N}{U + N}$$

公式內之O為車輛週轉；N運用車路局之應用貨車；U路局一晝夜工作，即一晝夜中裝車車輛數，加上同一晝夜中由他路收到重車輛數。

根據這一公式中求出之車輛週轉時間數，即可求出根據工作量所需要貨車數量。即將一晝夜的裝車數加上同一晝夜內由鄰路接收之重車，以車輛週轉時間數乘之。即：
$$N = O \times U + N$$

這一公式確定了公式中三個數目的相互關係。例如：如車輛週轉時間縮短時，即可以同樣之數量之應用車輛，而增加工作量。如不增加工作量時，則應減少應用車輛之數目。而將減少下來的多餘的車輛留置起來。

改善車輛週轉之基本方法為：

- 一、縮短車輛於裝卸車站上裝卸車的停留時間。為此必須執行正確的列車編車計劃，加速列車通過這些車站所必須進行的一切工作。
- 二、縮短車輛於技術站（即組成站及中間站）的停留時間。為此必須使列車嚴守運行表運行。

如貨物流動于固定狀況下，車輛週轉是鐵路工作上的測量標準和成績。重車的運送距離變動時，車輛週轉之時間亦將隨之而變動。因此車輛週轉，對本路局說來是某工作時期的有條件的測量標準。

當現有之車輛週轉之時間較過去之車輛週轉之時間有增減時，應立即將此一車輛週轉就下列部份加以分析之。

- 一、車輛在列車中的時間。
- 二、車輛在技術車站的時間。
- 三、車輛于貨物裝卸時的時間。

對車輛週轉的正確和經常的督促，可使每一路局能及時調整運用

車輛的數目，從而將多餘的車輛留置起來。

必須懂得，留置的車輛是不必支出費用的。如將超出使用量的一切多餘車輛，仍然放在運用車輛內，是會引起車輛在修理和磨損方面極大的浪費的。

當運輸繁忙時，鐵路的車輛可能不足以完成當前的運輸任務。但加速車輛週轉，就會使鐵路有車輛補充的源泉。這樣就可以全部地完成運輸任務。

從下面的事實中可以了解機車和車輛對鐵路是如何的寶貴。

假如每一路局能省一輛車，而該車平均輸送距離為三三三公里，每噸公里平均運價為三十八元，該車之平均載重量為二七，五噸時則每車每次輸送就能給路局以四〇〇，二三五圓的收入。如一年中共週轉七十三次（車輛週轉一次為五天時）就能給路局以二九，二一七，一五五圓的收入。

兩年來哈鐵業務情況

——劉居英同志在哈鐵工代大會上的報告

各位代表：大會主席團通知我，叫我代表管理局在此作業務報告。

哈爾濱鐵路，民主政府接收已經二年了；二年中，經過全體工友的努力，使我們的鐵路從無秩序建立了秩序，從能力很小提高了效率。尤其在二年以後的今天，我們召開首次職工代表大會，成立總工會，討論職工運動和立功運動，這預兆着我們自己的鐵路今後更會進步，今後的行政領導，更會和員工的生產熱忱結合；因此，我是非常興奮的，我慶祝大會的召開，並預祝大會的勝利和成功！

二年中，哈爾濱地區和全國一樣，我們經歷了戰局的歷史轉變。回想二年前，敵人是瘋狂的進攻，我們是在防禦；僅僅二年後的今天是我向敵進攻，敵在防禦，他們正在走向死亡。隨着這個時局的發展，我們的解放區擴大了，力量增多了，人心覺悟了；鐵路亦隨之生長壯大了。這一切，都是我前後方軍民，尤其是前方戰士將領們堅苦奮鬥的結果，想到我鐵路的發展，想到我們勝利的接近，我們應熱烈的向前方將士們致敬！

隨着戰爭形勢的發展，哈爾濱鐵路是經過三個不同的過程發展起來的：一九四七年春及以前，我們基本方針是安定員工情緒，堅持運輸，恢復生產。那時戰爭的烽火，已逼近哈爾濱，敵人可能來，我們可能退，人心惶惶。鐵路上舊的機構，制度已經垮台，而新的尚未建立起來，加以許多職工由於狹隘民族感出發，有着盲目的正統觀念；所以我們是從安定情緒作起的，我們在當時會指出形勢的發展即：「敵人可能來，我們也可能暫時退走，但即令萬一暫時退走亦於不久將來再來，我們爭取敵人來不了而我們打出去。」這種較明確的時局教育，使職工有較清晰的認識，粉碎了若干的敵人謠言。在另一方面，我們着重恢復生產（當時主要的是運轉業務和機車，車輛）

發動了勞模運動，增加了鐵路的動力——機車，由三〇台到一〇九台，滿足了當時的軍事輸送。

去年夏季，由於三下江南，四保臨江，爭取了戰局的轉變，停止了敵人的進攻，使我哈鐵業務得到了發展，我們當時的業務方針是「刻苦興家，渡過淡月，整理組織，建立制度。」員工的情緒較過去是安定了，覺悟提高了，但在鐵路財政上，發生了最大的困難，在這種情況下提出了刻苦興家的方針是完全正確的，因而初步建立了財政（預算、決算、金庫、審計）制度，定檢制度，材料制度等。

猶其不能忘的，全體職工為了克服困難自發的獻納運動，和親自動手建設鐵路，使我們渡過了去年的難關，打下了今年發展的基礎。

今春以來，由於我軍之進攻大勝利，振奮了所有的職工，生產情緒高漲，我們提出的業務方針是「提高質量，減低成本，改進領導，完成任務」使我們的工作在較鞏固的基礎上，求得發展。

同志們！爲了很好說明我們的業務，我用各種統計的數目字來說明它：

機務工作：二年前，在表格上我們有機關車××台，但到現場一數就只有×××台的三分之二，那三分之一不知去向。在這三分之二中能走道的又只有四分之三台，那四分之一不能走道，叫「死機」。當時的機車狀態一般的說是不好的，當時有個外號，叫「龍尾」，（四處冒氣）還有

一個工謠是「一入庫就不出庫，一出庫就不入庫」就是說，一出庫就壞在道上了，當然就回不來了，一入庫就要修理，當然就不能出庫。車輛也是一樣，比如守車的外號就叫「凍死人」或是「五風樓」。客車前年發生過凍死老百姓的事故，貨車破損的事故也很多。經過二年的努力，我們是有進步的。首先以機車的走行公里來說，去年七月每日行公里平均爲一八四點八，八月爲一九〇，九月爲一八九，十月爲一八七點，十一月爲八七點二，二月爲一八一點二，今年一月是一九九點，二月是一一〇點，三月二一三點三，四月二二二點二，五月二二四點六，六月二三四點八公里，由此我們可以看出最低的是

一八一點二公里，最高的是二三四點

甲檢與甲檢之間的走行里數的多少，是表示乘務員對機車的愛護和檢修員工的努力程度，自去年七月一個甲檢期間走行一九、四九五公里，至今年三月一個甲檢期間達到走行三、九、五七五公里，個別的，達到了五〇、〇〇〇或五〇、〇〇〇公里以上的紀錄。

機車破損事故比較，去年最高是每萬公里平均破損事故件數是一、二三件，今年逐漸按月減少，至六月平均爲〇、〇九件。去年一年的平均爲〇、二五三件，今年半年平均爲〇、一三五件。

機車使用的效率，去年全年機車

（8）

(9) 使用效率平均每日為百分之五十八，而今年上半年的使用效率每日為百分之六十八。最高為五月平均到百分之七十三，個別的為綏化，達到了百分之八十三，偽滿時哈局最高紀錄為百分之七十二，我們超過了他們。

機車的日常修理大大的減少，去年全年所有小修佔機車平均百分之四點五，最高為二月，佔百分之十三點六，今年半年為百分之一點九二，最高為三月，零點六七。

機車燃料：去年一月每公里用煤最高為八七點五公斤，今年一月每公里用煤六九點五公斤，去年五月為七六點七，今年五月則為四〇點五，兩下一比，我們的機關車每走一公里較去年約節省二十公斤以上的煤，如果一台機車一天行走二三四公里的話，那就可省四六八〇公斤煤，再加上我們的機車使用效率是百分之六十八，那我們就可以省將近四六八、〇〇〇公斤煤，合四六八噸。

油脂：車軸油去年三月每百公里需用四點五立，而今年只用一點二立。有火預備，去年平均百分之八，今年為百分之二點三。

由於機車效率不斷的提高，因而行政獎勵的標準也就不斷的提高，一九四七年三月十三日，提出機車每月安全行走四五〇〇公里，就受表揚，行走五〇〇〇公里者受獎勵。至去年八月總結了一次，結果達到上面標準

者××台，佔機車總數百分之三十五。因而又於去年十月一日行政提高標準，每月安全行走公里達六〇〇〇公里以上者受表揚，七〇〇〇公里以上者受獎勵，在現在（六月底）的總結，機車行走公里達到和走過標準者，共有××台，（內有十台達到了八〇〇〇公里）佔全機車百分之九十，現在行政又提到每月機車安全行走公里七五〇〇公里，我想機務部門的同志們，一定會努力達到這一標準的。

以上事實，都說明了機務部門的發展。為什麼我們機務部門能這樣快的發展呢？這是我們的裝修工、鉗工、鑿盤工、司機、司爐、木工、油工、煤台工、職員們、調度員們、全體員工的努力，有關機務部門的功臣們，都起了帶頭作用，由於他們的努力，業務效率普遍的提高了一步，我們不能不向他們致敬！

同志們：我們的運輸部門也有同樣的進展：一九四六年我們的車很『隨便』什麼時候願意走，什麼時候就走，什麼時候願意停，什麼時候就站下了。那時列車行走的狀態不能掌握，也沒有計劃；所以壓下來的車很多，如一面坡站被列車堵塞了，開不出去也收不進來了，另外該裝的不裝，該卸的不卸，沒有發揮車輛運用的效率，再加上帽兒山的和桃山的列車正面衝突的事故，使人民遭受了很

大的損失。而現在我們能掌握運輸了，事故減少了，有幾個統計來說明這一點，首先是我們車正點運行了，一九四七年三月前沒有正點，局裡就提出過正點運行，但大部份不能正點運行。例如一次從哈爾濱發往一面坡，經四天四夜才到。由哈到一面坡是一百多公里，平均一小時走兩公里多。當時旅客怨言很多；工商業界怨言也很多。那時局裡還登過一次公報說某某種車，某某號碼丟失，沿途各站如發現即希報局等……，而今年一月份我們每開一次客車，平均晚點十分鐘，貨車晚點十四分卅秒，每百公里客車晚點五分鐘，貨車晚點十一分二十秒，以後即相繼按月減少，至六月份，我們一次車平均晚點一分二十二秒，貨車為三分三五秒；每百公里客車晚點五十四秒，貨車晚點二分四十四秒，這就是說一月與六月之比是十與一之比。為什麼不能作到百分之百呢？這主要是因為我們哈爾濱常有臨時的列車，基本上我們的運行是正點的。

另外車務部門主要的是貨車使用效率，就是車輪轉的越快，越多，我們車務部門的工作就越好。比如去年一月使用效率為百分之七點六，而今年一月為百分之二十一點四，提高了三倍。去年全年的使用效率為百分之十二點五，而今年上半年為百分之十九點一。

客車走行公里以去年一月與今年六月比，增加了將近五倍，貨車走行公里，以去年一月，與今年四月最高公里數比，也增加了兩倍半。貨物發送也增加了，如以去年全年發送的噸數為一百，則今年上半年貨物發送噸數即相當於去年全年的一百零七。

如以去年全年到達貨物噸數為一百，則今年上半年的到達噸數則為去年全年的百分之八十八。今年一月到六月統計起來，完成了總局給我們哈局全年任務的百分之一百一十，這是我們全體員工的光榮！尤其是車務部門的光榮。車務部門有些很不容易看出功來，例如搬道的，每天就是搬過來，搬過去，而這是一件經常又艱苦的工作，很難顯出功績來，如果出了責任事故，那就要受很大的損失，所以我們要重視類似這樣的經常而又艱苦的工作，並應向這種工作精神學習。

我們的檢車部門也完成了任務：我們檢車乘務以去年十一月與今年六月比平均每人每次多乘務四、六〇四公里。今春以來，我們貨車檢修完成了上級給的半年任務的百分之九〇九點九，客車檢修則為百分之一一六點八；總計（客貨車）完成半年檢修任務的百分之一一三點七，我們檢車段的工友是極端惡劣的條件下工作着，如綏檢，佳檢無有車庫，冬夏風雨都在陸地中檢修，我們的材料確很困

生活

難，但工友們想盡辦法克服困難完成了任務。

鐵路

在工務部門，一九四六年是在沒有計劃的情形下進行的，工務基本上沒有怎麼動，那時老百姓說鐵路成了防空壕，因為鐵路被草埋沒了看不見鐵道了，可是經過去年一年的工作，換了普通枕木四一八、五一四根，分岐枕木一七、六〇九根，橋樑枕木二、三六九根，使鐵路得到了初步的保健，這時期有一個缺點，即領導上對質量注意的不够，今年已批准了普通枕木四二四、六六六根，分岐枕木二六、二二二根，橋樑枕木四、六五八根，但因枕木缺乏，僅收到普通枕木二一〇、一五二根分岐枕木一五、八一〇根，橋樑枕木尚未收到一根。

現已換上了普通枕木一七四、七三三根（這是到本年六月底的統計）分岐枕木一〇、七五二根，橋樑枕木一、四九七根（完全是去年殘存的）領導上接受了去年的經驗，並改正了重量輕質的缺點。

道床補充：以前我們道床很差，現在我們到五月底為止，已撒上石頭一三、二三八立方米，砂子五九、一四四立方米，道床有些改善。

在工程方面，我們作了一四件。最重要的是爲了戰爭上的需要，我們破壞了兩條路，同樣也是爲了戰爭的需要，我們又將它修復了，我們都完成了任務。另外又新修了湯林綫

(10)

一〇五公里，佳富綫八〇公里。積累了經驗，提高了效率，我們修復了湯旺河的一號橋，二號橋，拉濱綫的三座大橋（拉林河橋，呼蘭河橋，溪良河橋）哈長綫的蘭稜河橋，這些大橋均在二百公尺以上，除採用了部份的臨時工外，主要是養路工友們的勞力。過去養路工是沒有此項技術的，而這次都得到了相當的經驗並且工作效率是逐步的提高了。如拆湯旺河第五號橋時，橋長二百米，開始第一連用九小時，第二連用六時十分第三連用七小時，第四連用五時卅分，第五連用四小時，第六連用四時十分，第七連用三時零五分，最後第八連僅用了二時二十五分，又如拆換拉林河橋樑時（二十米鐵橋樑的拆去，新的按好，枕木鐵軌從舊橋上換到新橋上）我們以二時三十分完成了任務，未阻礙任何列車運轉。爲什麼能以二時三十分的時間，就完成了連拆帶換的工

作呢？主要由於工友們不斷的總結經驗，研究辦法精密計算與工友們的高度勞動熱情的結合，另外阿城工務段沿綫除雪，不僱員工都參加了，並且各站的員工家屬婦女也都動員參加了掃雪，堅持了三天半的工作，像這樣的例子很多，很值得我們表揚。

在電務方面：二年來不但補修了舊的綫路，而且修復了新的綫路，例如由三棵樹電務段單獨負責架設拉濱綫的調度綫一四五公里，南又修復了

湯林綫一〇九公里，佳木斯修復了佳富綫九〇公里，哈爾濱電務段和其他各段修復了濱長綫七八公里。這些工作都是在嚴冬和盛夏中進行的，都能按期完成任務，我們很多電務工友克服了不少的困難，例如局內電務段，哈爾濱電務段完成了鉛綫的細密檢查，據現在的統計，鉛綫故障減少了百分之九十以上。就是我們那些通信工和電話員也都是很艱苦的經常工作。

我們的材經工作者也有成績，我們不能埋沒這些人員的努力，會計方面錯誤少了，很好的建立了初步的制度。材料方面也在極端困難和缺乏的條件下完成了任務，經理處經一年來全體員工的努力，今年上半年的收入達到了全年百分之八十一點三。去年的收支相抵。今年上半年收支有點剩餘（儘是哈局）但是上半年的開支還不佔全年之半。

總的說來，我們是有進步的，這是由於機、工、電、檢、車、材料，經理等各部門工友們努力的總和。談到成績的來源，除了前綫的勝利和上級的正確領導外，我們不能不說是由於組織機構的改變，和全體員工政治覺悟的提高。在一九四六年十月時，所有的站段長、廠長、科股長，除了六個老幹部外，基本上沒有動。今年統計了一下，三百餘名新幹部被提拔了，（工長不在內）員工們的思想

勞動態度與過去不同了，在思想上也已得到初步的改進。新提拔的三二九名幹部中，有三二〇名是從下級職員中提上來的，一〇九名是由工友中提上來的。在四六年時員中有一種混事作風，貪污偷盜成爲風氣，當時總局曾提出反對混事作風。而今天都願意自動的加班加點，不僅克服了偷盜貪污，並且自動的掀起了獻納運動。這一領導成份的改造與員工勞動態度的改變，就是我們成績的來源，這都是工會幹部和上級領導的努力和功績，我們不能不向他們感謝！

同志們：我們是不是作到盡善盡美了？不是的。我們有了進步，這不是說我們就沒有缺點了，相反的，我們更應看清我們的缺點，更應努力來克服我們的缺點，決不許有絲毫的驕傲，因此對我們的缺點應有足够的認識，根據我個人看到的，我來提出幾點：

一、領導計劃性不够週密，我們有許多機器還閑着。有很多勞動力還沒有很好的組織起來，發揮起來。許多成本還沒有很好的計算，或者計算不實際，因而我們的業務還處在低級的建立階段，而未到高級組織性的發展階段；我們要前進一步，還要吃很大的力氣，主要的是還要我們的各級領導，在群眾的基礎上，學會科學的領導和管理。

二、我們領導上和員工們的業務

(11) 不精，政治不高，因而在前進的路上發生了困難，我們在許多技術上還是無能的，許多幹部還是爲了需要提拔出來的，所以他們還急需學習，我們還有的司機不懂信號，有的養路人員不懂如何撥道，鋪設彎道，尤其重要的，有許多行車人員在勞動態度上還需改造，如值班時睡覺，違法運轉，冒進信號等事故還很多，極應重視，我們許多綫路的狀態極可顧慮，枕木不足，隧洞塌沉，一旦有水害是非常危險的。

三、我們的幹部太少，按今天的需要還差的很遠。各級領導方面，對於幹部工作，確實不夠重視，拿局面的發展上看，我們處在幹部貧乏的危機中。

四、員工福利工作與員工待遇問題，未作到圓滿地步，有很多員工由去年到今年所收入的不够過，很多人都是賣着吃，領導上是知道的，這主要是因爲是在戰時，困難是普遍的。領導上也會想了很多辦法來解決，這一點從我們總局的開支上就可以看出，薪俸的開支佔百分之五十三，煤佔百分之二十，機器佔百分之十九，其他佔百分之八，但是，員工的生活上尚未得到戰時的保證，是我們領導上必須解決的。

五、行政與工會的工作結合不够，過去因工會領導系統的不健全，往往發生行政包辦工會的現象，所以

我們的工會工作受到些損失。

根據過去的這些經驗，和現在的情況，我們今後業務的總方針應該是，提高效率，減低成本，精密計算，科學管理。就是說要事情做得好，錢要化得少。在這個總的目標下，我提出幾點意見，供大家參考，希望大家在討論時多多提出些意見；(一)培養幹部：同志們：幹部問題已經是一個很嚴重的問題了，總局給了我們一個任務，到今年年底，要培養出五〇〇公里的全套幹部，以供給新的綫路的需要，這就須要大家努力，希望職工會要把員工的業務和技術水平提高一步，要將培養幹部當作一個很重要的經常工作，希望你們每個幹部都帶出一個徒弟來。(二)組織勞動力，希望各位負責同志和全體員工，把我們的勞動力很好的組織起來，很好的發揮其應有的力量，各單位各主管部門按實力要任勞精密計算科學領導。(三)還要發揮刻苦與家精神，成本要減低，所以要善於掌握預算，但是工作要百分之百的完成，這就是我們提出的所謂收入不準少，支出不準多，工作不能不完成任務。(四)發動員工學習使政治提高，業務提高，嚴肅工作，減少事故，對不負責任的作風，進行群眾性的批評，對於職內的業務，很快的熟悉起來。(五)行政與工會要同舟共濟，來共同研究用什麼辦法來解決員

工戰時生活標準，代表會要討論，要想辦法，提交行政考慮解決。關於勞動保險，亦希加以討論，在行政和工會雙方應互助，應協調。

六、希望同志們要特別注意，我們要怎樣防止破壞份子和奸細。經兩年來的各種運動，存在鐵路上的壞人，基本上清除了，但奸細不敢說沒有，尤其是當國民黨一天天走向死亡的時候，他們越會在臨死前進行瘋狂的掙扎，會用大批的奸細來破壞我們。如果大家一發現，即請報告當地工會，或當地公安機關。同志們：我僅提出來這幾點，因爲考慮得不够充分，我再重覆一句，希望大家討論時多多提些意見。總之，這一切任務要想完成，必須依靠全體員工的努力，發揮勞動積極性，使行政與職工會很好配合，領導與群眾密切結合，使立功運動全面開展。這就需要每個代表，工運工作者，全體功臣同志們來帶頭完成一九四八年的任務。支援戰爭，勝利的解放大中國，這是我的希望。

總局檢車作業示範會簡記

吉局長貴

在僑滿曾有過檢車方面的競技會，這次總局所舉行的作業示範會與以前是不同的：示範會不是錦標主義，而是示範缺點，要把平時的作業情況原形拿到群眾的眼睛下，發掘出缺點，互相交流經驗作爲今後作業的基礎。

大會是在七月十五日開始的，首先是混合列車檢查，我們因爲綫路水書，晚到了一天，十七日我們就參加了工作，我們列車檢查工友在尚未完全恢復疲勞的狀態下，就開始了工作，時間是五〇分鐘。在十八日開始作甲種檢查，工作時間是五個小時二十分，各局都抱着虛心學習的精神，始終一貫，直到大會終了，都是一致的。

二十七日開座談會各局交換經驗，首先是哈檢段的李段長報告，他給我們的印象最深刻，據說他不是檢車出身，但在報告裡說明了對於檢車業務的掌握與了解的高度已經超過我們檢車出身的員工許多了，這顯然是幫助我們學習的一個動力，就是說不要單靠舊有的理論與經驗就自滿自足起來，相反的，一個沒有技術的人由於學習，可能就超過一個自大的有技術的人，當他說到機械的保管，及建立檢車段新的制度的時候，更說明了他對檢車技術的深入理解與新的發展方向。

其次杜局、齊局、通局、報告概況，在這裡值得提出的是：他們都是由分散的、破亂的、無法恢復的情況下，用人力來克服困難而建立起來的，如白城子、牡丹江、通化、梅河口都是由工人自己的手以刻苦與家的精神建立成功的，現在不但有了基礎，而且相當發揮了檢修能力，在新區的吉林有比較有利的條件，比較好的技術基礎，我們要有更好的工作成績才能配合起來，這次示範會的收穫很大，吉檢的工友，在列檢的作業當中，檢查順序及作業態度，頗得好評，如甲檢時，張玉和工友制動部分的好，各局都要學習。各局也都提出其他局的缺點，和大會上某些部分的偏向，發揚了自我批評和互相批評的民主作風，由這次的開會，工作上都將提高了一步，新的作業制度也將建立起來，檢車業務將會有新的開展。

關於哈鐵職工會工作報告

胡景祥

哈鐵職工運動除了經常的員工教育和福利工作外，大體經過勞模運動（一九四六年冬及一九四七年春），清算坦白（一九四七年秋）配合土改的運動（一九四七年冬），生產立功運動（一九四八年春）等階段，其間並加雜着支前獻納，生產節約，民主評薪等運動。

第一部分，一年半來職工會工作的成績的估計，錯誤之分析及今後工作方針。

一、成績方面。一年半來已從舊的鐵路——舊的機構、制度、生產關係、勞動態度，改造成為民主化的人民鐵路，雖然尚不完備，但由於不斷改造，鐵路業務也不斷發展。具體表現在：（一）領導成份的改進。培養與提拔了大批新的幹部，改造了舊的管理人員，一年多從下層職員及工人中提拔了一、二、九名站長主任以上的幹部。（二）新的勞動態度的建立。八一五後在員工中，混事作風嚴重，偷盜貪污行為與上級壓下級的舊作風普遍存在，現在，混事作風大體克服，偷盜行為基本消滅，獻納鐵路器材值十萬萬以上；貪污行為公認爲莫大恥辱；爲鐵路事業克服困難，發明新工具代用品的事情很多；「上壓下，官壓兵」的舊社會惡習已基本上消除。（三）政治覺悟的提高。從過去的盲目的正統觀念和騎牆派的思想，基本上轉向革命，初步樹立起同美蔣作鬥爭的思想。（四）基本上發動了並組織了員工。（見下）（五）工農關係的改善。農民幫助修路補路搶救水害的事各地都有，有的部門如哈電務段還榮獲農會贈以工農團結旗。

二、缺點方面，由於我們領導幹部缺乏經驗，大致有下列幾點：一是正運與生產結合不够，有些單位在工作的時間內開會，費時過多，影響業務，有些單位的工運幾乎與當前運輸任務完全脫節。二是把農村農民運動的一套搬到鐵路上來，如雙城等地區在配合土改的運動中進行「站隊」，就是一個例子。三是職工會的組織還不够健全，特別是全局的職工會領導機關未會及時正式建立起來。

三、今後工運工作方針。（一）生產立功運動就是今後的工運工作總方針。行政上號召深入業務，工會就應以生產立功來配合，使員工新的勞動態度與業務結合起來。適當防止「不要政治」的偏向。

（二）對於過去的鬭爭做一結束，號召員工們互相檢討，批評與自我批評，進一步達到員工之間的團結，並提高員工思想水平與政治水平。（三）健全職工會的組織工作，加強各級職工會的領導，從工作中建立職工會的威信。（四）發揚民主精神，同時防止極端民主（工友們說是「散民主」，不是真民主）的偏向。（五）加強福利工作，保證員工戰時生活，這是開展生產立功運動的物質保證。

四、關於配合土改工作中的糾偏問題。鬧錯了，鬧錯了必須認真糾正。（一）糾偏是一個思想教育的問題，應當講清政策，說明道理。（二）政治上搞錯了，要徹底的毫無保留的糾正。（三）經濟上搞錯了，要賠償與適當照顧。尚未分的就退還，實在無法退還而對方無吃無穿時要適當照顧，並求得其諒解。（四）領導上首先自我檢討，承認錯誤。（五）在糾偏中要適當注意傷害積極分子的情緒，與警惕少數壞人挑撥離間與興風作浪。

第二部分，一年半來職工會各部門的工作情況，由於總會幹部少組織很不健全，所以成績不多。

一、組織工作方面。（一）全體員工××××××××××人中，有會員××××××××××人，佔全員百分之八十六點一。（二）各級幹部××××××××××人，內脫離生產者佔百分之七。二人。這些幹部大半都先後經過改造及一年多的考驗。（三）會員入會，初期過右，全體員工皆是會員；後來過「左」，一再審查挑剔，個別部門有會員佔全員百分之三十到五十的。今後應當注意這兩點，使職工會真正成爲群眾性的組織。（四）工會幹部的出路問題。有些幹部因爲長期脫離生產，技術沒有進步，評工新時永遠評不高，就對工會工作灰心，覺得沒有前途。工會幹部過去有成績，在工作中起了一定的作用。今後關於他們的升級及立功問題，也應當有一定標準。

二、宣教工作方面。（一）在去冬以前，中心工作是政治教育，有短期訓練班，內容着重工運工作、時事教育、政治常識，參加學習的前後一千三百四十四人。今後仍要加強幹部教育。（二）在各種運動當中，隨時有重點的對員工進行了教育，今天工會的小組民主生活，一般的能展開批評與自我批評。立功運動中，各現場先後開始加強業務學習，並已收效不小。（三）文娛活動比較普遍，大大鼓舞了員工們學習與工作的熱情。今後的任務是如何在普及的基礎上提高一步的問題；如各處劇團分散，應適當合併；注意演出效果。如各現場黑板报內容一般化，沒有人愛看，因而內容長久不換。如寫給報紙的通訊稿子質量較差，大多零星反映現象，缺少總結經驗提出問題。今後宜教部要隨時指出報導中心，加強具體領導。

三、福利工作方面。哈鐵福利部與東鐵職工總會福利部合辦職工合作社，下面有一百零三個單位。(一)消費方面，僅哈三地區，從一月到六月共賣給員工二、四九三、八四二、八〇三元，平均每月每人二八、五〇〇元，實價與報紙上的週末行情比較，共替員工節省三八四、四三四、八八七元，平均每月每人四、三九三元。(二)生產方面，哈市內去年六月發動員工家屬紡紗，參加者一千三百戶，現哈鐵沿綫已成立十二個紡紗分社，參加基本紡戶六百四十戶，前後紡紗一、六四九斤，掙錢一五、二四九、八九三元。加上其他如納鞋底，縫襪子，糊洋火盒等，總計參加生產一千一百十五戶，掙錢一三、〇一六、〇一四元。(三)

農業生產方面，今春貸出土豆種籽八萬九千片，全局平均每人四斤。並廉價賣給員工菜籽、農具、小雞等。綏化、一面坡等地組織員工種地共一千零二點七畝，其中百分之二十五為蔬菜，一般可解決四、五個月吃菜。(四)救濟互助方面。去冬除總局撥來三千四百萬救濟金以外，工會更號召員工互助友愛捐款，進行有重點的救濟，按各人困難性形分為六等，最高每戶可得十二萬到十五萬元，折合高糧米八百到一千斤，最低每戶可得一萬到三萬元，共救濟員工七百六十戶，三千九百九十人。半年來零星救濟十二人，現款五百九十四萬元。(五)

衛生方面，工作最差，只綏化分會去春買一萬支豆苗，給員工家屬免費種痘。三棵樹機務段今年二月用二百二十萬元開設藥舖，解決個別員工生病吃不起藥的困難。(六)其他。各級工會福利部在各站興辦食堂賣店，解決二百餘失業工人就業。

今後要加強福利工作，因為它是開展生產立功運動的物質基礎之一；(二)合作社的資金很少，又不能單純追求紅利，請求路局給以更多的幫助，

投給相當資金。(二)福利部與貿易公司直接聯系，爭取低價購買日用品，(三)加強福利部的幹部教育，確立其高度為員工服務的觀點及作風，關心職工的日常利益。

第三部分，半年來立功運動的成績與其中存在的問題及對今後的意見。去年十月。為了在過去的群運基礎上迎接繁重的冬運任務，提出了開展生產立功運動。

一、過去的成績：首先是在工作效率大大提高中湧現出大批人民鐵路的功臣，經局評功委員會評定，集體立大小功、嘉獎、表揚者共四百五十九件，個人立特功、大功、小功、嘉獎、表揚者共一千八百十六人。其中有六十六歲的老工友，有職員和工程師，也有外籍職工；有一貫工作好的，也有過去被記過的，更有少數過去會做過對不起人民的事情的，這說明了不管任何人，只要是在為人民鐵路工作中有了成績的，都可有立功的機會，不會被埋沒。

從記大功者的功績中，可以看出如下成績：(一)推動某些單位加強業務的科學管理。如哈工務段為了使立功運動的目標明確，就深入業務，加強管理，造成重視質量，重視檢查，重視計劃的風氣。該段飛班工友過去那有任務到那去，從不考慮計劃及配備人工，現在有了計劃，節省許多人。 (二)發明與改造了許多新工具和代用品。如哈工務段曹憲周工友鑽研業務，發明「游間整正器」(游間即鐵軌接縫)廢棄了「撞鐵道」的笨法子，提高效率二分之一以上。(三)注意保修，提高了各種車輛的運用效率。有許多機車組加強團結注意保修，超過甲檢期(即定期徹底檢修)，車頭狀態還是很好的。如綏化二〇九組十一個月安全走行四萬九千九百五十點六公里，五月份光用煤就節省一

萬一千四百八十四噸。南又一二四組十個月安全走行五萬三千多公里，超過甲檢期走行一萬八千公里。三棵樹機車段二月來消滅了燃軸事故。(四)克服困難條件，突擊完成許多繁重工作。如南又站運轉部門，在設備不全人員不足車次又多的情況下，兩名運轉員兩名車務員帶頭，以無運轉事故完

成去年度的冬運任務。(五)搜集器材，節約利廢，克服物質困難。如三棵樹機務段利用廢材修好四台破損機車，以二月時間完成四個月的任務。南又電務段金萬成通信組自己搜集材料增設南又沿良河間回綫，共節約十萬元以上。

二、立功運動中的幾個問題：局立功委員會公佈的「員工立功暫行條例草案」有重新考慮之必要。如記過條件中第七條為「隱藏敵特，包庇壞人進行破壞工作者」，應交政府法辦，不僅是記過問題。如記功分辦法太死板，不能包羅萬象，功過容易膨脹。如功過折算規定「前過後功，一功抵兩過」，是鼓勵前進的，而「前功後過，一功抵一過」就容易造成對過失的警惕性不大。如功過獎勵辦法沒有對團體物質獎勵的規定。

有的立委會流于形式，有名無實，只坐着空喊「大家要為人民鐵路立功」，却未深入下層了解情況；有的單位員工情緒很高，自動提出競賽挑戰，但領導上對記功評功不聞不問，結果流產。

評功標準不統一，有的太鬆，有的太緊。有平均主義思想的，認為你那一部門有幾個大功，我也就應當有幾個大功。有評價還價思想的，想留伸縮餘地，本來只够一個小功，評成兩個還有一個大功。

報功問題。絕大部分的功績材料是空洞的老八股，如「能起帶頭作用」「一貫工作積極」「克服困難完成任務」之類，沒有記出具體的內容。其他

或缺少具體的精確數目字，或有功績的結果而沒有過程，或有過程而無結果，或個人功與集體功混淆起來，或兩個人合作，够一大功而分報兩個大功。

經常性的立功與偶然性的立功問題。有的領導幹部思想錯誤，不注意在日常工作中的功績，只重視偶然性的防止事故，節約獻納，檢舉壞人等意外功績，使立功標準與業務脫節，造成偏向，影響工作。工友說：『活好幹，功不好立』。一天到晚自己的活都幹不完，那有時間去立功。『要咱幹活行，立功那是沒門。』有些工友不安心日常工作，到處找『功』但由於壞人不多，無從檢舉，防止事故又輕易遇不上，於是有的工友就在休假日自動加班，有時現場沒有活幹，反而就誤了休息。還有『閒的容易有功，忙的容易出過』的反常現象，工作較閒的能够抽時間幫助別人，可以立功，工作忙的自顧不暇，偶一不慎還要記過。

運動發展不平衡。根據車務，工務部門的十九個單位的統計，記大功者：集體五個，個人十個（內特功一）。個人與集體均在同一單位，其他近三分之二的單位尚無大功。

工會與行政配合的不好。主要原因是工會總的領導與組織不健全，其他在幹部中也有兩種不正確思想：（一）認為立功運動主要是行政上的任務，工會只能起『幫忙』作用。（二）糾偏後有怕防礙業務的想法，對正確發揮工會的組織作用不够大膽，如在訂立功計劃時，有的單位就有規定『儘量避免開會』的。

（14）
三、對今後立功運動的意見：加強立功思想的教育。這是立功運動的政治基礎。我們應當注意不重複過去政治與業務脫節的現象。
加強福利工作。這是立功運動的物質基礎。

發揚民主。評功，訂立功計劃時要經過民主討論。同時要防止產生極端民主的偏向。有的工友不了解全局情況，自己評為大功，上級評為小功，就認為是不民主是不對的。

要深入研究業務，根據業務性質不同，必須逐漸把立功標準訂得明確。而且這種立功標準，也會逐漸提高的，這是由於生產力生產標準提高的原故。

評功條例不能過高或過低，過高容易造成大家立功沒信心，過低減少功的價值。評功時不僅評優點也要評缺點，以改正缺點，不斷進取。

報功要報出功績的具體事實，說明功績是如何得來的，這要靠平時有計劃的記功評功工作。希望各級立委會有專人負責這一工作。

各部門應根據工作性質做計劃。領導上要啓發誘導大家商量着訂，訂總的，單位的及個人的計劃。訂時要防備兩種偏向：第一是訂得過緊，達不到立功；第二是訂得過鬆，該三天完成的訂五天計劃留一手容易立功。

注意在經常性的業務上立功。立功運動是一個長期性的群眾運動，不是突擊一兩天就完了。日常工作愈做得好，偶然性的事故就減少，在提倡經常性的立功基礎上，防止偶然性的事故才更有價值。

在個人功與集體功中，應以集體功為主。鐵路是一個近代化大規模的交通企業，不是一個人或少數人辦得好的，必須發動廣大員工共同努力，發揮集體的力量。集體立功，又必然有生產模範起帶頭作用的人推動大家立功，因此必須適當注意這種生產模範，不要埋沒個人的功績。

注意發動落後，以使運動普遍深入。應當認識落後是舊社會造成的，只要我們注意用適當的方式

去加強幫助，以鼓勵和說服為主去教育他們，一定可以改進的。

工會在立功運動中應起積極的組織和領導作用，配合行政任務訂具體立功計劃，發動員工保證完成。並抓緊記功評功工作，總工會成立生產部，各級工會設生產委員，負責督導這一工作。

由於自己過去未實際參加這一工作，這次又因時間短促，不能很好的作出全面的總結，只是綜合一些意見，供大家參考，希討論時多提意見。

（上接十五版）這次大會是在「提高一步」的精神下，團結民主和統一集中的精神下進行的。各位代表對過去哈局工運與工會工作進行批評和檢討，還是很可寶貴的，只就十四天的會議做如下的檢討：一、這次大會第一個缺點就是準備倉促，日程排列先鬆後緊，浪費了時間，會議不够緊湊。二、組織領導不够，前兩天討論中心不明確，有些紊亂，這是由於領導缺乏經驗，特別是我，政治水平和能力不够。三、對各代表的生活照顧不够。要向大家道歉的。

最後，大會已經閉幕了。總工會已正式成立，但這僅是工作開始，對功臣的慶賀獎勵，亦只能說是今後立功運動開始的表現。今後還需要總工會委員會具體討論執行，希望各位代表和功臣把這次大會的精神帶回去，發動起全體工友，討論大會的一切報告和決定，大家動手辦好工會，把生產立功運動認真的開展起來，行政與工會密切地結合起來，克復一切困難，把我們的工作提高一步，使咱們鐵路辦得更好。

哈鐵職工代表大會總結報告

何計君

六月十七日籌委會召開了各地區工會及直屬工會主任組織委員聯席會議，決定了召開哈鐵職工代表大會，每二百人產生代表一人，具體分配了各工會選舉代表的數字，討論了選舉代表的方法及條件等，這次會後各工會即分頭回去進行選舉工作，籌委會亦即刻分工積極準備大會及評功的工作。

這次大會是在全國工代及東北工代大會的前夕召開的，因此能够直接獲得東北局，解放區職工籌委會，東北鐵路總局，東北鐵路職工總會及哈局首長們的領導與幫助，經過全體代表功臣及大會工作人員的努力，歷時十四日勝利閉幕。

參加大會的代表共計一〇五名（原選出代表爲一〇九名，有四名因事或病未到）代表三個分總工會，四個地區工會，一〇五個工會。代表哈局所管各綫各單位共一萬八千員工。

在代表中有工人，有職員，亦有工運工作者。工人佔百分之五八。八，壯年佔百分之五五。九，八年以上的老工友佔百分之六六。六，高小以上文化程度者佔百分之六七。一。此外尚有功臣五九名參加大會（內有三名兼代表）個人立特功者一名，立兩大功者一名，一大功者三十一名，集體立一大功者二十六個單位。

大會聽取了很多報告和首長的指示，第一日開幕時由解放區職工籌委會主任劉寧一同志，東北行政委員會高副主席，解放區職工籌委會秘書長李頌白同志，哈爾濱市朱市長，哈市職工總會副主任常景林同志，關內鐵路代表朱同志，東北鐵路副總局長郭洪濤同志均親臨參加講話。

在大會進行過程中，東北鐵路總局局長，余局長，東鐵職工總會李主任，馬部長，哈局劉局長，莊局長，特別是職工運動老前輩李立三同志給我們作了報告，他們都給了很多指示。

大會提案共二六三件（一）工會與工會幹部問題四十一件（二）業務與建設等問題三十二件（三）政治文化技術學習與教育問題十九件（四）病院與藥費問題十四件（五）實物工資問題三十四件（六）服裝問題七件（七）食糧問題十二件（八）局宅問題十七件（九）福利問題三十三件（十）地方政府問題二十四件（十一）婚嫁問題十九件（十二）其他（如免票、婚喪、制度等）十一件。以上這些提案除轉交地方政府與有關機關外，經過劉局長與胡主任，進

行了適當的解答。

大會選出哈鐵職工總會執行委員二十一名，候補委員五名，出席東鐵代表三七名，補選解放區代表二名。由於這些選舉，使哈鐵職工運動的領導機關正式成立起來，對今後工作將有新的開展。

大會討論了工會工作與組織章程，對工會的性質，即工會是工人自己的團體，是保護職工長遠與目前利益的，應該全體會員來辦工會，有了一致的明確認識。對會員的標準有了統一的規定。地區工會，分總工會取消，按工作需要，總工會下設辦事處代表總工會監督檢查附近各工會工作。特別是決定了以段爲單位組織工會，各段散佈沿綫的會員參加當地工會（當地無工會時參加聯合小組）的福利事業和政府文化活動，其生產立功業務學習等由段工會領導。這樣就解決了很久以來未曾解決的點（地區）綫（段）矛盾問題。最後對工會幹部問題亦進行了研究。

關於生產立功運動，決定應該由職工會來領導，行政參加，同時爲了加強工會對這一運動的領導起見，總工會設生產部，段工會設生產委員。職工會主任，行政首長及生產委員爲立功委員會之當然委員。在立功運動中應以本身經常業務工作爲主，以集體立功爲主，不管老幹部或新幹部，老員工或新員工，更不管職位高低，只要他立了功就應記功和獎勵。

關於員工的生活問題。因爲目前是戰時，鐵路又不賺錢，而是賠錢，因此不得提得過高，但是上級對員工生活的苦處是完全明白的，決不會不關心員工的，我們員工的生活水準，應該按照人民政府的規定標準，與其他公營企業一樣。關於這一點，經過大家的討論已經有了明確的認識。

福利問題，決定了福利統一的原則和步驟。即適於統一者能統一者就統一。同時儘可能使各單位不因統一受到損失，工業性的福利事業要統一。但各工會的農業及小規模的零碎福利事業可以在總的領導之下分散經營，統一的步驟是先統一哈三地區，後統一沿綫各地。對福利工作的方向確定認真組織剩餘勞動力，發展副業生產，提高員工家屬的勞動觀點爲主要方向。

（下接十四版）

哈機務段組織員工克服油脂燃料的浪費

張 鴻 樹

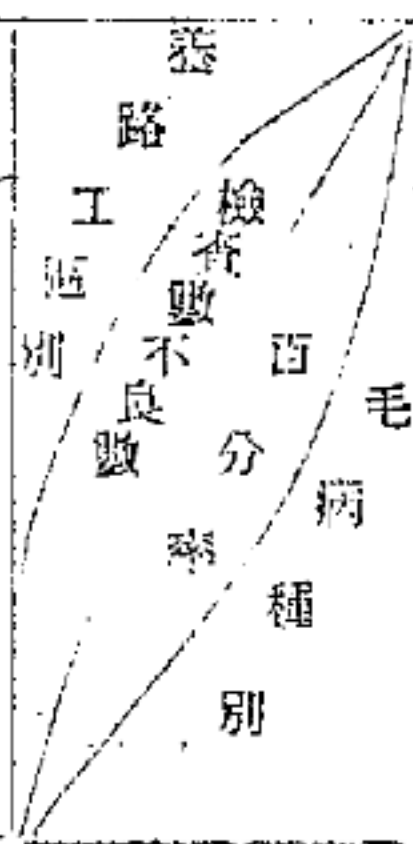
哈機過去很不重視業務上的具體領導，缺乏週密計劃，制度不健全，致使機車質量及保守上不能迅速改進與提高，因而在油質燃料上也遭到很大損失，四月前有多機車的油質油芯粗細不一，才給完油很快就流光，使油龍不僅失去作用，有的機車因經常缺油磨耗而發生事故。三月前油量使用上雖會節省四百餘斤，但三月份的統計方法和數字計算仍不太正確。由於給油上的一貫疏忽，曾受到機務處的批評。在四月份油質使用上，車軸油超過局定標準〇、二五，軟石碱油超過〇、一六。局細密檢查組來段檢查時，曾發現給軟石碱油有好多給在外邊。在添乘中指導司機王壽林也發現司爐朱清財夜間給油不點燈隨便亂倒，因此在四月份油質就費了五九五、三公斤軟油費了三八七、五公斤，除去節省的三三三、三公斤，汽筒油外，仍費六六九、五公斤。煤炭的浪費更其嚴重，如六五一、三四六號兩機車，在四月前按局定每百公里二六〇—二八〇公斤的標準量下，每月煤量使用上會超過由一〇七噸、一二四噸以上，其中雖有一兩台機車會節省到四一六〇（八六一機車）噸，但三月份全段走了二拾三萬九千四百七拾公里，就超過了一千九百五拾三噸多。除去八六一等個別機車節省的一百三十三噸外，仍費一、八一九、八八七噸。（每千公里平均費七、五九九、二噸）。在二月前呂總局長雖會提醒要段方注意如何節省煤炭，但段的領導上未能及時組織，直至哈局於四月上旬提出減低成本，提高質量的號召，並規定了每百公里由一五〇—一八〇的煤的新的標準後，才引起領導上警惕，開始研究了八六一省煤的原因。主要是乘務作業上的注意，和投炭技術比較好。因此首先在段委會上檢討了過去業務領導上的缺點，並繼續召集了工長工會小組長以上的幹部會議，及英模坐談會等，進行了檢討和動員，分別在各部門中組織研究了省煤辦法。由段委會綜合了各部門的具體意見分別執行，如運轉機車組中，深刻的討論與研究出十一條如何防止費煤及利用惰力運轉等的省煤條例，印成中蘇文字，發到每個機車組裡，遵照執行。司爐與學司爐進行焚火教育，實行三、四級投炭法，規定每個大小燒（司爐）焚火技術至九月需全部及格，於七月中旬考試時，已有一〇七名考試及格。鉤工組提出自製鋼磚，並做成了鐵模，由庫內利用黃泥爐灰沙子生鐵末做成了大批代用鋼磚。由於庫內的努力，使運行機車在七月前全部裝了自製鋼磚。（可頂一個乙檢）

並動員煤台工友幫助平煤，和揀揀石頭煤，準確的混合煤質。凡經工廠甲乙檢機車實行適當調整錯汽，於七月底大致已調整完畢。鉤工找準排汽口徹底掃除烟管，洗罐組徹底掃除罐垢，現除九五八、六五二兩台機車罐垢在一、五耗厚外，其餘大部機車罐垢平均已薄到〇、四耗，尤其是運轉乘務人員如一〇四〇等，在交接班中都認真的計算和檢查煤量，注意線路上下坡適當使用蒸汽，如從亞溝到阿城間都是利用惰力。因此，一〇四〇機車在六七兩月中共省了一〇五、一四八噸。一〇〇號機車省煤九拾六、二九五噸。三〇四機車省煤九拾五、一四三噸。六、七兩月已有百分之九十六的機車做到省煤。如最費煤的六五一機車，三月前曾費一二四噸，一、六、七月份也省了三五、八噸。像這樣的機車，主要是實行了個別抽查，徹底調整排汽等的結果。以下是四、五、六、七月份煤量省費的比較，四月按新標準（一五〇—一八〇）每千公里平均費五、一四〇、七噸，全月行走二拾三萬五千〇二六拾一公里，共費煤一、二〇八、二〇二噸。五月份平均每千公里費〇、二六二、四噸，全月行走貳拾萬〇八千五百五拾多公里，共費煤五拾四、七三三噸。六月份行走拾八萬多公里，每千公里平均省煤四、五二七、七噸，全月共省煤八百一拾七、五三八噸。七月份行走拾九萬六千公里，每千公里平均省煤六、〇〇三、九八噸。全月共省煤一千一百七拾八、五八一噸，六七兩月省一千九百九拾六、一一九噸價值（局定價五千七百五拾元一噸）一千一百四拾七萬六千七百七拾一元多。如按市價（拾六萬元一噸）需價值三萬萬一千九百三拾六萬餘元。

油脂節省方面，進行了初步給油教育，運轉主任組織機車小組，進行拔油芯運動，日勤當班人員經常不斷的在構內檢查出入庫機車，拔油芯是否徹底。段領導幹部配合指導司機參加途中檢查，如九〇九機車於紅五月和南又一一〇機車競賽時，在帽兒山檢查，發現有第一當金油重一分鐘滴油八拾六滴，領導上即抓緊這一點進行算細賬，教育每百台車有拾八個油重，每個油重每分鐘規定滴二滴油，一台車每點鐘需滴二、六六四滴，每公升是三千四百餘滴，在庫停留時間，由二—六小時，五月份在庫停留時間，平均是五點十分，那就需費油一三、三三二滴，就等於三點九三公升。但九〇九的右第一當金油重一分

二、道床的搗固毛病表

百分比	計	福安	四房	趙光	六子	李家	楊家	通北	王成	海北	扎河	趙家	海倫	東井	馮友
九.三六〇	五九〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇	四〇〇
六.〇〇〇	三〇〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇	二五〇
二.五〇〇	一三〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇	一〇〇
一.九〇〇	九〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇	七〇
一.一〇〇	五〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇
〇.〇〇〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
〇.〇〇〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
〇.〇〇〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇	〇
一.一〇七	五五	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇	四〇



張維屯	蕭家	四方	案家
一一〇	一一〇	一一〇	一一〇
三三三	一八	三三二	五二
二七.五〇	一五.〇〇	二六.六七	四三.三〇

搗固百分比

○印係缺點嚴重的地方

百分比	計	福安	四房	趙光	六子	李家	楊家	通北	王成	海北	扎河	趙家	海倫	東井	馮友	綏樓	程祥
二.三四〇	七六九	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇	二二〇
三三.一九六	二四	三七	五五	五〇	三二	二一	三六	六七	三八	四八	四五	五二	二七	二六	五二	二四	二四
		二〇〇〇	三〇.八三	四五.八三	四一.六七	二六.六七	一七.五〇	三〇.〇〇	五五.八三	四二.二二	四〇.〇〇	五〇.〇〇	四三.三三	二二.五〇	二一.六七	四三.三三	二〇.〇〇

(上接第十六版) 鐘就是一八六滴，如全機車油都是這樣的話，每點鐘就得費一九、四四〇滴，這樣不僅失去了油的潤滑作用，而且會造成機件磨損，以致發生事故。由於算油賬和認真執行結果，現在回庫機車拔油芯已成了執行業務制度的經常習慣。因此在五月份就開始省了五百一拾公斤(混合量)油。到六七兩月已節省到二千〇六拾四、二公斤。按局定價計算價值一百八拾二萬七千四百三拾元，如按市價大致在二千萬元以上。但哈機在業務領導上仍不夠深入，組織群眾掌握業務重點還不夠，中層幹部獨立負責精神尚差，急待進一步努力去為人民鐵路節省更多的資材和提高生產效能。

西家車站工友們的勞動態度

趙宗亭

克服困難是我們西家車站工友的當前任務，也是我們在工作中所提出的口號。因為線路的新修，條件的不充分，設備的不完全，沒有站舍，（暫時是以破澡塘子代用）沒有閘樓，兩頭道又子上沒有電話。搬道的上道後與車站的聯絡就斷了，僅利用號訊來聯絡。爲了使聯絡上得到方便，工友們曾開過數次的業務研究會，制定出本站運轉臨時措置辦法，編出利於具體聯絡上的號訊，同時又制定出運轉事故防止辦法。對這兩個臨時辦法工友們都忠實的，腳踏實地的去執行。同時信號把柄台的設置，又遠在距離站舍的五百米突以上站內的最南端。所以車來時南頭轉轍員又得兼辦信號。（由值班站長以號訊通告其顯示同時並監視其顯示是否達到所期之程度）往返必得多走好些路，而會車時南頭轉轍員就得來回的跑，一方面即要接車，轉換轉轍器，並監視轉轍器，另一方面車尾越過轉轍器後又得趕緊跑到信號台來辦理信號，所以每逢車來就得忙的蹶蹶。這種困難是可以想像的。雖然如此，在工友們的努力克服困難的口號下，由開站到現在還沒有發生過事故，充分表現了工友們對業務的負責，由於工友們勵行了信號調節轉轍器之開通狀態與尖軌密着狀態確認等工作，有好多次避免了由信號故障引起的事。

附：

A 運轉事故防止對策

- 1 路票切實對照保持一定之閉塞時間，站長必得親自辦理之。
- 2 傳達命令要求對方復誦，接受命令一定要向對方復誦。
- 3 轉轍員在列車到達前保證早期出場，確認尖軌密着狀態。
- 4 代用手信號在適當位置顯示正確之方式。
- 5 夜間當值決，對不瞌睡。
- 6 接到列車閉塞的通告高聲朗誦後全員復誦之。
- 7 閉塞承認後辦理運轉之人，其他工作一律停止。專門辦理行車之準備工作。

E 運轉臨時措置辦法

- 1 臨時會車時對轉轍員通告之辦法
轉轍員由車站出發後並無會車之準備（無閘樓無電話關係）突來命令會車，站長對轉轍員顯示會車指示號訊。
顯示方式： 晝間 左手握紅旗高舉頭上左右搖動

夜間 紅光燈高舉頭上左右搖動

2 變更會車時對轉轍員通告之辦法

命令在本站會車及指定在本站會車，當轉轍員由車站出發後突來命令變更到他站會車時，站長對轉轍員顯示取消號訊後再顯示列車出發所應準備之線路號訊。（顯示方式見運轉章程）

3 信號把柄裝設過遠對信號之處理辦法

南頭轉轍員注視站長之信號顯示指示號訊後而代替信號之顯示。
信號顯示指示號訊顯示方式 晝間 雙臂搖動圓形
夜間 白光燈搖動作圓形

歸復定位時對下行各列車由站長親自辦理之

總之西家車站的工友們，自開站後到現在的四個月的過程裡，工作上是在緊張的氣氛中，克服了各種困難，獲得了一些經驗。擺在目前的任務是準備迎接冬運，因爲設備不全，用具缺少，工友們正準備着新的力量以戰勝的姿態來克服即將來臨的新的困難與完成新的任務。

響應東北局關於開展通訊工作的號召 總局業已指定各直屬單位的通訊員

（總局訊）東北鐵路總局爲響應東北局關於開展東北日報通訊工作的號召，加強對東北日報的通訊工作。總局業於十五日向齊齊哈爾、哈爾濱、吉林三管理局鐵委分列發出通知。各管理局應迅速與東北日報取得聯系，完善通訊組織與加強通訊工作。總局及各直屬單位已指定凌丁同志担任通訊幹事，及各單位負責通訊員：機務部，張如意；車務部，王永新；材料部，何賜樂；工電部，高桐茂；經理部，彭抗；人事部，余一平；鐵路印刷廠，王福祥；鐵路工廠，費立人；鐵路學院，王澤。