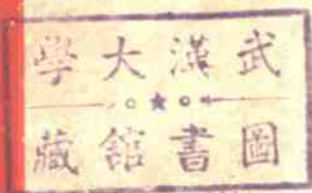
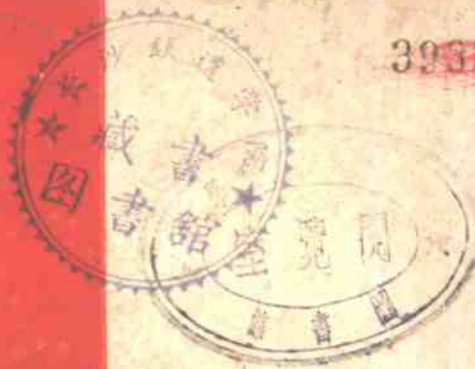


055352

39327

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

先進的鐵路人員工作方法

下卷目錄

工務人員	一
車輛人員	九一
電務人員	四二
貨運業務	五八

工務人員

卡贊才夫工作組——是為改善經常養路工作而奮鬥的強大力量	一
線路工區人力物力底動員	一七
工區優良的養路	二七
魯寧式養路法	三九
每公里線路計劃補修的競賽	四六
魯寧式的鋼軌接縫保護法	五〇
按進度表修理線路	五六
青年養路幹部人員的培養與訓練	六〇
發現不良鋼軌的技術	六四
提高警惕性之巡道	六八
利用除雪機的效用	七二
砌磚的技術	七六
砌磚的傳遞方法	八一
斯達漢諾夫式的挖土工作組織法	八五
掘土機的高度生產作業	八九

車輛人員

列車擴大列檢修理範圍辦法.....	九一
在定期車輛檢修中的檢修聯合組.....	九七
修理車輛彈簧最高的勞動生產.....	一〇二
斯達漢諾夫式檢修制動裝置之組織.....	一〇四
和制動機系統漏氣的鬭爭.....	一一〇
魯寧式貨車保養法.....	一一九
職務的兼任.....	一二二
衛生列車的魯寧式服務法.....	一二四
模範的經常保持車輛.....	一二七
油槽車裝油的快速準備.....	一三〇
檢車員之綜合方法.....	一三三
鑲削車輪軸頸的高度勞動生產.....	一三九

電務人員

對自動區截號誌機的優良保養·····	一四二
確保電訊線路裝置不中斷的效用·····	一四七
通訊及自動區截號誌設備的魯寧式保養法·····	一五二
電話所對用戶的迅速服務·····	一五五

貨運業務

階梯式直達化運輸·····	一五八
直達化的統一計劃·····	一六七
整晝夜的均衡裝卸工作乃是增加貨運的巨大後備力·····	一七〇
平板車裝煤量的提高·····	一七五
不摘車裝卸作業的方法·····	一八一
設在礦坑及工廠的貨物分室·····	一八八
零擔貨運的合理化·····	一九四
長形貨物之裝卸·····	二〇一
履帶傳動機勞動力的先進組織·····	二一一
在起重機上的斯達漢諾夫工作方法·····	二二三

卡贊才夫工作組——是爲改善經常養路工作而奮鬥的強大力量

——社會主義勞動英雄木·阿·卡贊才夫方法，巡道員夫·衣·安得列也夫與葉·得·蓋里之工作經驗——

木·阿·卡贊才夫以其愛國的熱誠，顯著的擴展了巡道員任務的範圍，在鐵路人員中受到了贊許。卡贊才夫充當了五年以上的巡道員，並熟悉了一切綫路工作；普通每一個巡道員僅僅擔任其分段內一人所能作之工作，卡贊才夫同志就向巡道員們建議在值班以外的閑暇時間，將他們所管的公里修好，騰出值班工作組，去作經常養路工作以外的工作。

卡贊才夫所提出的建議，得到了綫路巡道員們的反應，於是決定先由第四十一公里開始綫路補修工作，這一段綫路狀態是被評定爲七十一分的（閱註一）

（註一）綫路狀態的優劣是用綫路測驗車的測量來評判的，規定由零至十五點爲最優良狀態，由十五至三十點是良好，由三十至三百點是及格，三百點以上是不及格。這樣就成立了一個在工長領導下而由巡道員們組成的補修工作組，開始工作以前，參加工作的組員們慎重地實地觀察路線，就決定了當前工作的範圍及性質。

有了這些具體資料，他們就編製了工作範圍表，以便遵照進行工作，在給予工作組的工作單內，會指明爲完成全部工作按照標準需要三百六十六個人工小時。

一九四三年五月七日由巡道員組織的工作組，便開始了第四十一公里的補修計劃工作，每天由早晨就開始工作，三個巡道員去作線路補修工作，第四人則當班巡道。

工作組的領導人是線路工長，每當這些巡道員們用自己時間作完補修工作後，再到工作組去指導經常養路工作。

在巡道員工作組內，配備必要的工具，工作是按每一百公尺長的線路進行着，照樣也適當的將工人們佈置好了。

兩個巡道員一面撤除凍害墊板，一面整正軌距和剷平枕木，另一人在下沈之處標明每根下沈枕木和擬填道碴之厚度，並用填砂方法找平線路（水平整正），在作完軌距整正，撤出凍害墊板及剷平枕木之後，就從事水平整正的工作，這時卡贊才夫是用起重機來作起道工作而他的同伴們是在枕端下面填鋪道碴，這一段水平整正工作完了後，所有工作組再作整理枕床的工作。

第一天的三小時工作裡，工作組就整正了六十五個枕端撤除了十七個凍害墊板，剷平了六十五根枕木，調整了七十二根枕木的道碴填墊工作，並在這一百公尺線路內整理了枕床，在這一百公尺的路線上並沒有損壞的枕木和魚尾鉗，工作組在頭一天就達成了百分之二一八的勞動生產量。

第二天工作組依然是作剷平枕木，撤除凍害墊板，軌距整正等工作，此外並撤換了不良的枕木此項工作共需四日之譜，而且作的按照標準是很正確的。

在第一天內全組組員是搬運新枕木，將牠們分置各處和更換，並將換下來的舊枕木運走，但其餘

三天卡贊才夫會同工長作整正軌距和撤除凍害墊板工作，而其他兩個人仍作翻平枕木的工作。

從第六天到第十一天他們是用填道碴方法來整正線路水平和修整道床工作是如此進行的：工長帶領一個巡道員丈量線路，決定下沉的枕木，應起高多少程度，並且作成相當的標記，另外兩個巡道員打實道釘和把標明了要填道碴地方的枕木端處掘開，然後大家一塊兒作整正線路水平的工作，作完以後，在前一天整正之路段內整修道床。

在第十二天，工作組一共撤換了七個不良的魚尾鉗，又開始清理側溝取平路基坡肩的工作，這些工作共計是在三天內完成的。

最末一天（第十六日）修理了線路標，把牠塗油並按照規定標準砌以圓型。

線路方向整正的工作是由養路工作組來代替人數少的巡道員工作組完成的，在這一公里內是不需要作放寬和調整軌隙的工作的。

由下列表內即可明顯地看出巡道員工作組的工作次序：

次序	工 作 名 稱	工 作 日 程															
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
1	修正軌距撤除凍害墊板，翻平枕木	2			4												
2	將枕木運到現場並安置於更換處所																
3	更換枕木及堆放再用品	24															
4	用澆沙方法整正線路水平					4		4		4		4					
5	整理道床						4		4			4					
6	撤換不良魚尾鉗											4					
7	清理測溝											4		4			
8	翻平路基坡肩及除草工作												4		3		3
9	補修線路道標，修砌圓型與塗油																3

上面就是斯維爾得羅夫斯克工務段卡贊才夫巡道員工作組的四十公里處線路修理工作計劃日程表。
在四十一公里處卡贊才夫工作組於全工作時間內完成了下列的工作：

整正線路水平（用填沙方法）——共是七二八根枕端；

整正線路軌距——共是六三六根枕端；

剷平枕木——共是三二八四根枕木；

撤換不良枕木工作——共是一六根；

撤換不良的魚尾鉗——七根；

撤除凍害墊板——一四二根；

整理鐵床——一〇〇公尺；

除草並剷平路基坡肩——七〇〇公尺；

清掃側溝——四八〇公尺；

經工作組補修的這一公里綫路，是由工務段負責人驗收的並且得了優秀評語。

對第四十一公里計劃補修工作上，工作組共消耗了十六天共計一八〇個人工小時，較之原定標準三六六個人工小時，工作組的勞動生產率，竟表現了百分之二百。

卡贊才夫本人對於這一個結果，尚未認為十分滿意，雖得到了好評，但他認為工作組進行工作上，未能完全圓滿；例如未能將人員分配適宜，在使用工作的方法上，也是失敗的，由這說明了工作組對於補修線路的技术還不够認識，當然主要的原因，就是巡道員們對於他們所作的工作還沒有相當的熟練。

所有這些缺點都經過檢討以後巡道員們在監工員和工長的協助下，當補修別的公里時就沒有這種現象了，逐漸的把那些缺點就除掉了。

巡道員工作組在二十二天中按計劃程序共修好四公里的綫路，還完成了他們巡道工作，因此他們曾接受各方特殊的好評。

蘇聯人民委員對於加強路綫，贊許在巡道員團體中擴大展開卡贊才夫養路運動，曾於一九四三年八月廿五日以口字第六五三號命令各鐵路局長及工務處長遵照如下：

一、須努力廣泛推行斯維爾得羅夫斯克工務段卡贊才夫巡道員們利用巡道以外時間來作經常養路工作的經驗。

二、爲協助巡道員工作組的工作起見，派具有經驗的工長與副工長來指導這些工作組的工作，並要保証供給他們工具和必要的材料。

三、爲鼓勵這一工作，對每個卡贊才夫式的工作組發給獎金，並在規定外給以服裝，工業出品及糧食等供應品。

四、對於巡道員組成地卡贊才夫式的工作組，其總指導權在段內和工區內是屬於工務段長及副段長，在鐵路管理局內則屬於工務處第一副處長。

同時用這命令中央工務管理局決定按照卡贊才夫式工作組的組織來考核鐵路工務處與統計他們的工作成績。

卡贊才夫並未停止工作，他又帶領了自己的同伴若手補修防雪柵，並製作新的，修理及準備枕木，又準備帚類，鐵鍬等並從事預防積雪，與挑花水，以及防止凍漲等工作。

巡道員卡贊才夫的這一有價值的倡導，很快就得到了多數的線路巡道員及橋梁巡守員，道口看守們的贊成，這不僅只在斯維爾得羅夫斯基工務段如此，就是全蘇聯別的鐵路工務段也得到了同樣的

反映。

因此在服務於綫路工作者之中，就都開始了優秀的卡贊才夫式運動，如綫路巡道員們，橋梁巡守員們以及道口看守夫們，都向着這用類拔萃地養護鐵路綫的方向邁進了。

在做法卡贊才夫工作者的裡面，應該特別把梁贊——烏拉爾鐵路，普立涅魯司克工務段巡道員安得列也夫的倡導記述一下。

人所共知的：在防雪和澆花水泛濫時期，綫路工人們多數都感覺到人手不足。

安得列也夫除完成其直接巡道員任務外，並以自己的力量來培養他那二公里的養路工作而且完成整個防雪和防水工作。

解決這個——安得列也夫說——不需要太快。

我在鐵路運輸算工作了一共二十五年，而且一直是在普立涅魯司克線路上工作，其中有九年是當巡道員，因此對於自己這一區段間的情形研究得很仔細，知道本段內可能發現的災害和防止的方法。

巡道員供應巡道員必需的工具：如木鐵，鐵鍬及鐵棍等。

爲完成自己應負之任務起見，安得列也夫召請了三位家庭主婦來幫助他的工作組，一同作準備除雪的工作，安得列也夫與其工作組，爲準備本公里的過冬作了很多的工作：各修理了並清掃了四百公尺的側溝，剷掉全部蒿草從綫路上把不必要的物件撤去，以免妨礙除雪車之工作，埋置了所需要的木樁並把六百八十五個防雪柵縛於其上。

在開始第一次大雪和大風雪時，安得列也夫即會同家庭主婦女們，以無畏的精神和線路積雪奮鬥，從未使列車發生一次停滯。

讓我們引證一下安得列也夫工作經驗中的幾個例子吧。

有遠慮的巡道員，預先準備着作除雪工作。

事前先由全體工作組員們於休班時間，把所有的防雪柵按其狀況分門別類的堆積起來，分爲可用的要修理的和不可用的。

利用拆卸不可用的防雪柵，而獲得了修理用的材料（如防雪板釘子等）。

因去年冬天這樣收集修理雪柵的釘子尚沒够用，就由本組找得了鐵絲，用牠作成了三公斤多的釘子。

作釘子的辦法很簡單：用整子將鐵絲子斜切成小段，然後以虎鉗夾住，用錘子打出釘帽，釘子就成功了。

在夏季裡他們修理好了三百五十個防雪柵並分送於全區，將這些防雪柵每五十個爲一堆的堆放着，在每一個柵木堆的周圍，掘成小溝，用以防備周圍荒草發生火災而延燒了防雪柵。

同時也將雪柵木樁子分類：就是將可用的堆在一起，需要修理的——即要削尖的——堆在一起，一共削了一百八十根木樁，然後將這些木樁亦如防雪柵一樣，分送到全區內，每五十根堆成一個小圓垛尖端向上，防其接近土質而腐朽，木樁『圓垛』的周圍亦掘成小溝以便防火。

安得列也夫同志特別注意到將路旁斜坡上的和路基坡肩上的灌木砍掉，以免在牠上面滯留了冬雪。奇寒不能使願意周密的巡道員失措，主動的巡道員且始終是努力願意到保持線路正常狀態。

同時對於春季挑花水之暢通他作一切必要的準備，爲豫防積水起見，另作小洩水溝與側溝連接一起，疏濬各橋梁涵洞之河床，清理各側溝和山上水溝並將床縫修整之。

夫·衣·安得利也夫永久地保證着線路正常狀態，因為這些工作的經驗，很廣泛地提起興趣，尤其對於年青的及經驗不足的線路工人們，所以更要詳盡的加以說明。

安得利也夫說：『在剛剛下雪，我立刻便帶同組員們把雪由線路上清除出去，結除鋼軌接縫之雪，查看魚尾鉗是否完整，如果有破裂的立時就地在養路工長指導之下將牠撤換，此外在更換破裂的魚尾鉗同時加強其接縫，就是除掉其發生震動之缺點（找小坑）並且更換和整理軌條配件，如果這樣辦理，則新換的魚尾鉗很快的就能破壞。』

同時我還要檢查螺絲釘是否脫扣，如果發現有脫扣的，我馬上更換，無論多暗都先『摸』牠，擰下螺絲帽，塗上油，重新擰上，然後再擰下來，這時再放入把牠擰緊，而且把別個鬆弛了的螺絲釘也擰緊。

我還特別注意到查看防雪柵欄，如果見到防雪柵欄有傾倒的，立即就將牠扶起並綁束堅固，在我們現在工作的這三公里線路內，我們是用我們全組人員的力量來隨時檢查着防雪柵欄的設備。

當降雪及大風雪以後，不用我勸告，組員們立刻出發到線路上巡視：各防雪柵是否正當地樹立着，是否須要修理。

我們分開在路旁內作除雪工作，我的這一段內有兩個路塹，每個約長四百公尺。

如果在防雪柵線上已經堆積很多雪的時候，我們應當削平雪脊，使防雪柵仍可繼續阻止吹雪，假使吹雪將防雪柵埋沒了三分之二的時候，我們即將防雪柵提高些綁固在木樁上，但在其下部壓上一層雪，等到防雪柵又被埋沒的時候，我們就挖平雪壁，在那裡再挖成小溝，將防雪柵下部放置在小溝內，並且用結實的雪將牠埋上，在這種情形之下，我們對於防雪柵綁固方法，不在其中部，而是上

部。

在冬天的時候，由於車輪的壓榨，沿鋼軌兩側的積雪壓成了長硬的雪層，我們一定把這些長硬的雪層清除的。

人所共知的，在嚴寒時期，鋼軌時常發生拆損的毛病，在那樣的冬天發見牠是很困難的，而且由於牠可能發生很多害處，所以我在自己管理的綫路區段內，在一禮拜裡，不止一次的用錘子來仔細檢驗牠們。

在當班巡視綫路的時候，最多不過擰擰螺絲及打實幾根枕木的道釘而已，有時，當然是很少的——發生鋼軌擠動情事那就要清除這地方，打實道釘，或者在需要的時候，還要作整正軌距的工作。

還有應當特別注意的，即是在軌頭部分上的積雪須要除掉，對於這件事所以要首先注意的原因，就是牠極易引起不良的結果，因為這些積雪屢經列車輪壓榨後，很容易變化成冰，以致無法查看鋼軌的狀態，可能招致列車脫軌的事故發生。

我同我的工作組員們把日程表上所列的工作正確的完成了，就是隨時出去檢查防雪設施和特別注意那兩個容易積雪的路墮。

有的時候，雖然我剛從綫路上巡視歸來，可是外面又下大雪了，我立刻由家裡再到綫路上去，查驗防雪柵線的狀況，我的組員也是這樣作，他們總是以銳利的眼光來監查着防雪柵綫，因為若不及時將傾倒的一個防雪柵扶植起來，那麼就會接二連三的倒下去，在這種情形之下，很快的就能將綫路埋上，因之對於行車可能發生很嚴重的障礙。

我們深深的明瞭工作慎重的意義，並且感覺到對於這一段綫路的狀況，對國家是負有很大責任的。

，我們全體不僅對於除雪工作上，充分的作到了超時的紀錄，而且對於防雪柵的保護完整上，亦增加了認識。

爲什麼要這樣作的原因姑舉其中一例來說明吧；如在大雪後，我們附近的第五、六、七、各工區在綫路上竟積存了兩公尺厚的雪層，而我們的工區內，就是在兩個路堑裡也很正常的。

在規定的雪柵線以外，我們又在每個路堑的兩端綫路兩側，增設防雪柵，但是第一排防雪柵（並不像其他二排）在基本雪柵各端對該基本雪柵線不是成直角形乃是向路堑裡邊成爲銳角形，並且長出三個防雪柵，由於此種作法可以減少風力，並且在綫路上很顯著地減少積雪。

在清除綫路積雪的時候，我們在可能範圍內，盡量將雪向遠些地方撒擲。以至使其成爲人爲的雪壟，又在除雪車經過以後，我們很迅速而熱情地用鐵和除雪板將雪壟分散開。

我們的工作組並照外人協助，很圓滿的完成冬季工作，而且保證不間斷的行事。

在我們所管轄的段內，我不僅執行了養路的必要工作，而且又兼辦了其他負責的任務，在嚴冬條件下，我對於電纜的保護，架空電纜是否完整上，都予以隨時的監查。

的確我並未發見過一次電纜毀斷的情事，我想這大概因爲我努力查看牠們，不僅是不使牠們的上而結冰，甚至也不使霜覆在牠上面，我總是有系統地用長竿擊落電纜上掛的霜，使牠們在我們段內永遠是整潔的。

此外，安得列也夫常常注意查看過往列車：車輪是否有不旋轉的情事，或其他的毛病，以免引起嚴重事故。

巡道員安得列也夫同志擔任區段工作日程表。