

Q7.1810 51 144608
TCC

~~00683~~

車輛檢修先進工作法

鐵道部車輛局編

X

人民鐵道出版社

105
36

機

車輛檢修先進工作法

鐵道部車輛局編

人民鐵道出版社

一九五五年·北京

本書彙編了「什車布力金列車高質量快速檢修法」、「薛喜林擴大不用車快速修理法」、「白曉生貨車中修緊密圖表修車法」和「茲維列夫車輛裂紋檢查法」等車輛檢修先進工作方法。

本書供全國鐵路車輛檢修部門工程師、技術員、技工，以及有關人員學習推廣之用。

車輛檢修先進工作法

鐵道部車輛局編

人民鐵道出版社出版（北京市霞公府十七號）

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

新華書店發行

人民鐵道出版社印刷廠印（北京市建國門外七聖廟）

一九五四年十月初版

一九五五年二月第二次印刷平裝印3,051—4,600冊

書號：242開本：787×1092 1/32 印張14 插圖2頁 113千字 定價6角3分

序

爲了進一步貫徹和推廣蘇聯鐵路和中長鐵路先進工作經驗，在第二屆全國車輛會議上確定了車輛部門需要重點貫徹下列有決定性意義的三種先進工作方法：在列檢方面爲「什車布力金列車高質量快速檢修法」與「薛喜林擴大不用車快速修理法」；定檢方面爲「白曉生貨車中年修緊密閘表修車法」；輪對檢查方面爲「茲維列夫車輛裂紋檢查法」。

這些先進工作方法在全國鐵路範圍內雖已開始推行並已獲得了一定成績，但由於缺少完整的學習材料，爲此，特將這些先進工作方法彙編刊印，以供學習推廣。

鐵道部車輛局

一九五四年七月

車輛檢修先進工作法

目 錄

一、什車布力金列車高質量快速檢修法	1
列車高質量快速檢修法	1
列檢所所有工作人員的先進方法	11
二、薛喜林攬大不用車快速修理法	29
附：長春車輛段列車檢查重點檢查經驗	100
三、白曉生貨車中年修緊密圖表修車法	106
四、茲維列夫車軸裂紋檢查法	123

一、什車布力金列車高質量快速檢修法

列車高質量快速檢修法

北方一頓涅茨鐵路紅利滿車站列檢所主任檢車員

A.T.什車布力金

五百公里運動和配合這一運動在整個的行車方面實行緊密運行圖後，在我們車輛工作者面前擺着一項新的任務——在任何速度下要保證列車運行安全，為此必須經常保持着車輛良好的技術狀態。

車輛部門的工作人員與司機——革新者、車務工作人員密切地合作，就可以保證完成一些新的平均先進定額，車輛和機車迅速地週轉、正確遵守列車運行圖和在工作中不發生大小事故。

應該說，紅利滿車站列檢所的我們這一班工作人員經常能擔負起自己的職務。我們嚴格地遵守了規定的技術檢查和修車辦法，經常是跑着去迎接向發車區開來的車輛列。但是五百公里運動和機車運用上突破了舊定額的事實，已要求我們對工作方法有某種程度的改變。

由於全班工作人員的努力和在黨的組織及工程師和技術員——郭瓦了夫工作方法繼承者的幫助之下，我們得以鞏固了技術作業紀律，最大限度地充實了工作日，充分地利用了修車線上所有的技術設備，並在推行不摘車修理車輛的先進方法之同時，達到了更加高質量地和更加迅速地準備列車在 176 公里的保證區段內不摘車和不誤點地運行，而現在我們都具出保證條件，保證所有列車都能一往無阻地發到列車解體地點。

在高質量地保養機車車輛的基礎上，我們逐日地改進着運營工作。

例如，在最近三個月中，我們這一班就沒有因車輛技術狀態不良

而發車慢點，或在途中摘車，同時並消滅了因燃軸而摘車的事故。

在述說我所領導的這一班在發車區檢修重車，主要是煤車的直達列車的工作經驗和方法之前，必須先講一下列檢所內人力的配置和技術設備的情況。

在我這一班內共有工作人員68名，爲了保證同時檢查和修理兩個列車，這些人員分成了兩個組。

每一組內包括有：檢車員四人、車下檢車員一人、制動檢車員二人、站內給油工五人、修理車輛和制動機的鉗工以及其他有關準備發車的員工。

每一組的鉗工又同下列小組聯合：

- (1) 緩衝和連結裝置修理小組；
- (2) 走行部分修理小組；
- (3) 緊固螺絲和安置螺帽、開口銷子及墊圈小組。

制動鉗工又同下列小組聯合：

- (1) 調整拉桿聯動裝置小組；
- (2) 更換分配閥（三通閥）及檢查制動主管小組。

我們列檢所備有無線電話通信裝置：在修車區有三個地方裝置電話機和擴音器，如能靈活地使用這些裝置，對工作是特別有幫助的。

在我們的列檢所裏有四個更換彈簧用的水力千斤頂，四個更換軸瓦用的水力千斤頂、電焊機和順着綫路配置的各種設備。

備有數量充足位置適宜的擱置架，架上放有各種備用零件及材料，並備有機械化刮瓦專用機床（圖1）。

所有小組內工作人員都備有個人用的工具。

此外，更換不良軸瓦的鉗工還備有檢查軸瓦尺寸及輪對輪頸直徑的專用樣板。

某些最有經驗的鉗工和檢車員亦備有車下檢車員用的普通工具（放大鏡、鏡子、塞尺及金屬刷）。

我們這一班在工作中是以什麼方法和手段達到高度質量的檢修車輛、完成較大的修理工作量以及縮短檢修車輛列的時間呢？

上述各項工作是我履行了下列條件而達成的：

(1) 我在接班以前就事先作出工作計劃，並細心地指導全班的所有工作人員；

(2) 我和工長查烏斯共同監督員工們執行自己職務的情況。

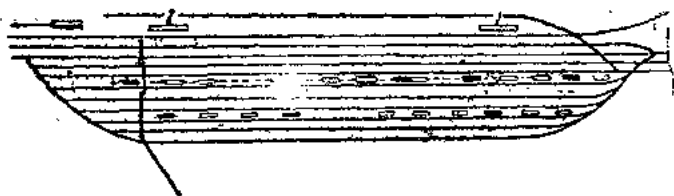


圖 例

- | | |
|---------|-----------|
| • 取風栓 | —— 電焊配綫 |
| □ 無門棚置架 | □ 機械刮瓦機床 |
| ■ 有門棚置架 | 2 列車頭部值班室 |
| — 風 管 | 1 列車尾部值班室 |

圖1. 北方——頓涅茨鐵路紅利滿車站檢修車區略圖

(3) 採取一切辦法，以供應必要的備用零件和材料；

(4) 最大限度地緊密與合理地利用每個小組的工時，並在工作人員中間促成廣泛的互相幫助；

(5) 廣泛地採用先進勞動方法，這樣可使換軸瓦、換彈簧的工作加速，和更快地完成其他修理工作；

(6) 盡量使用修車區內所有的無線電話，指導小組的作業；

(7) 修車時我廣泛地利用新的技術設備（水力千斤頂、機械化刮瓦機床等設備），並且也關心到向修車區內各綫路上輸送加熱油脂的自動循環裝置，以便使其不斷地工作着；

(8) 除檢車員檢查外，同時自己也要檢查完成修理工作的質量；

(9) 用一切方法來鞏固與檢查乘務員在工作上的相互關係。

現在讓我把使我能够保證高質量和快速檢修車輛的各項措施聯合勞動法詳細講述一下。

值班前的準備工作和製定本班的工作計劃，我認為是具有很大意

義的。在工作日的過程中，我確定關於列車到發的資料，與列車區及機車區保持聯系，並掌握車輛技術狀態的情況，這就可以使我有制定各小組工作計劃的可能性。

我們這一班的工人，照例都是提前到班的，到班以後並周密地準備接班工作。檢車員們準備自用的工具；鉗工準備零星的配件和自用的工具，並檢查各種機械裝置。車站內給油工用汽洗並擦淨給油壺和盛放油線的油桶，把注油壺灌滿軸油，領取經過浸油的線搥和油托。進行值班前的準備工作時，我和本班的工長一同檢查擱置架上的備用零件存量及各種機械裝置的狀態和分佈位置，瞭解修車區綫路的情形，然後回到全班集合的地點，瞭解鉗工和站內給油工值班前準備工作的情况，他們的工具和箱內小零件的存量、油脂器具是否清潔以及油線和油脂的現存量。

擱置架上的備用零件存量不足時，我就要求本班工長或列檢所主任把必要的零件備量補足。我的要求——關於供應修車區備用零件的要求——照例是完全得到滿足的。

這樣在值班前周密地準備工作，就可以保證本班列車檢修工作進行得更順利和更精確。

在我們這一班工作組織中具有重大意義的，就是像上面我已經說過的最大限度地充實每一工作組的工時和工作人員間廣泛的互助。

大家都知道，在檢修每一個列車的時候，參加的人員是很多的：檢車員、車下檢車員、制動鉗工、站內給油工及其他工作人員等。因此列檢工作是否能以勝利完成，將視該班全體人員和每一工作組的工作是否協調及其工作質量而定。任何一個環節的落後，都能招致破壞列車運行圖的後果，而使全體工作人員的努力化為烏有。任何地方都沒有像我們在工作中——在準備即將發車的車輛列時——這樣要求特殊的協調、有紀律和集體的斯達漢諾夫式的勞動。因此列檢工作需要由各種專業小組同時進行，也就是儘可能地進行平行作業。在我這一班裡，進行着廣泛的兼業。

照例，在一個車輛列交到以後，我們從它的頭部和尾部——從每一車輛的兩側同時開始進行檢查和修理。檢查時檢車員用粉筆在車上

作出詳細的記號，而鉗工就按照這種記號立刻開始進行修理。但是在人人所知道的技術作業手續中，也有它的特殊性。常常站內給油工的整理軸箱工作就跑到檢車員的前面。修理走行部份之鉗工，做完自己的工作後，就從事緊固零件；或者緊固零件的工人幫助鉗工做架車工作。

檢查員和制動檢車員在不影響完成自己的基本職責時，常常幫助鉗工修理車輛；擔任檢查制動主風管的鉗工有時幫助槓桿鉗工調整拉桿；站內給油工作完整理軸箱工作以後，就做一些鉗工的工作。例如，站內給油工石庫拉托娃、克維特尼茨卡婭和伊利琴闊娃等同志結束整理軸箱工作之後，就幫助鉗工更換軸箱蓋，安螺絲和緊固螺絲等。所有這些列車修理工作，都是在 35 分鐘內而且是高質量地完成；但在必要時，還可以縮短其檢修的時間。

我們又為爭取緊密全班的工作時間和力求做到各小組間高度協調而奮鬥。當某一個工作組一時空間下來，我們就臨時把它轉到其他正在修理列車的工作組裡去幫工。如果沒有這樣做的必要時，那末就利用臨時空間小組的人補充攔置架上不足的備用零件和材料；更適當地佈置機械設備和清掃修車區內的綫路等等。在值班時，這種對工作地點的整理，可以改善工作組的勞動組織，促進勞動生產率的提高，加速出發列車的修理過程。

在我這一班裡，我們廣泛地採用着我們列檢所和全國鐵路優秀工作者的工作經驗。我們決定要改善每個人的勞動方法，要達到使我們班中的所有成員都能了解並在實際工作中採用已經證實為正確的車輛高質量快速檢修方法。工程技術人員（魯德臣闊、西利金、札伊才夫）在本班工長查烏斯的參加下，總結了全國鐵路車輛工作者們所知道的經過試驗的方法，深刻地研究了我們區段的優秀斯達漢諾夫式工作者——檢車員波列達耶夫、帕爾菲諾諾夫，制動檢查員李赫寧、倆申闊；鉗工郭留什克、卡塔索諾夫，站內給油工克維特尼茨卡婭、石庫拉托娃等的工作經驗；在這一基礎上不僅確定了檢車技術作業方法和修車工作組的勞動組織方式，而且對各個作業部門中最常遇到的工作也確定了技術作業方法。這樣地會規定了更換彈簧的優良方法和站內

給油工換填油線的動作順序；明確地規定了鉗工更換不良軸瓦的作業程序，製定了制動工作消滅制動主管漏氣時應採取的最有效的工作方法。

新的技術作業方法發揮了巨大的內部潛在力量，無論是車輛檢查或是不摘車修理，都能在極端壓縮的期限以內並且質量很高地完成下來，這已經是一個很明顯的事實了。我們在檢查上和個別的修理工作上節約着時間，把發車前所剩餘下來的空閒時間利用在擴大工作範圍上：檢車員和鉗工可以拿着搬子或手鉗再度繞行所有車輛一週，對車輛進行再一次的檢查，如有必要，就加以修理，若不然就隨便清除一下零件上的污泥和鐵銹等。

所有合理的工作方法，均經我們這一班的工作人員，在斯達漢諾夫學校按照專業進行了深入的研究。除了先進方法外，同時也學習了新的技術。通過這種學習，現在差不多我們班裡的所有參加者都已經掌握了完成任何一種修程的新的平均先進定額。鉗工盧西闊和普利赫吉闊在更換軸瓦上節省時間由兩倍至三倍。制動鉗工倆申闊和切斯連闊在更換不良三通閥時，節省時間為6分鐘；所有鉗工在更換不良彈簧上節省時間最少的是8分鐘，而潤則里和謝別利同志則為12分鐘。檢車員札庫特尼，制動檢查員魯殿闊、史巴克、闊布才娃、包魯潘，站內給油工伊利琴闊娃和我們班裡的許多其他同志都很顯著地改善了自己的工作，並且已經開始正確地實行了魯寧式車輛保養法。

現在我們既擁有着充分的潛在時間，我們就得到了一個放寬不摘車修理車輛標準的可能性。我們可以直接在列車中和在修車區內線路上消除車輛的嚴重毛病以免其入庫檢修。現在制動工作組力求做到使所有列車的主風管沒有絲毫漏氣的地方，因而獲得了許多五百公里運動者——司機們的嘉獎和讚揚。

我們這一班在力求達到高質量的不摘車修理同時，在自己面前又提出了這樣的一個任務：無論在任何情況下，不得發出帶有不合標準零件（例如品彈簧）的車輛。我們宣佈一定對手工業方式和粗枝大葉的作風作堅決的鬥爭，我們不僅不允許自己違反現行的車輛修理規程，並且對其他列檢所員工所造成的一絲一毫違反規程的地方也要消滅。

例如：在焊修時我們一定要磨光焊縫，清淨裂紋，在執行其他工作時我們也都遵守一切必要的條件。

今年我們已經更換過成百的不合標準的開口銷子、軸箱蓋、彈簧扁銷、緩衝桿及其他車輛零件。

站內給油工換填油托式軸箱的油線時，一定要把油托上的油線調換一下，油脂也是按照實際需要量向軸箱添注的，這樣就可以達到大大節約油脂的目的，通常使用油脂四油壺，總容量為32公斤。我們這一班的站內給油工只用掉兩三油壺，也就是16—24公斤油脂。所有的舊油線，他們都收集到一起送交油線室更生再製。

現在我還想談一下車下檢車員的工作。常常有直達列車不經過到車區和編車區即直接從正線上開到我們的發車區，因而在紅利滿樞紐站不進行改編作業。

自然我們對這種列車是予以特別注意的，因為所有其他列車在到達發車區以前都已經過兩次技術檢查，而這種直達列車僅能在我們的發車區內進行檢查以準備繼續前進。正因為如此，在這裡才有備有擴大鏡、小鏡子及塞尺的工作人員來幫助車下檢車員檢查車輛。在停站時間以內（這個時間大家都知道是非常有限的），所有的車輛都應一無例外地經過詳細檢查，一切的毛病都應發現出來，並予以消除。這當然都是車下檢車員的責無旁貸的工作。車下檢車員對別人替他安裝零件的技術狀態要負完全責任，但本班全體工作人員所關心的是不從樞紐站發出一輛不良車輛，並將一切存在的毛病儘快地都發現出來；因為毛病被發現的越快，那麼它們被消除的時間也就越早——這也就是說列車不因車輛人員的過失而慢點。正是因為如此，所以優秀的檢車員和鉗工們在無損於自己基本工作的條件下，對所有可疑的處所都要細看一下，以便及時地發現裂紋或其他嚴重的毛病。

檢車員們和在我們這一班裡工作的車下檢車員——包斯切利年克在檢查車輛列時，首先要檢查在鏈鈎鉤頭上和焊修處有無裂紋；自動車鈎鉤尾上、輪對上、轉向架拱板上等有無裂紋。包斯切利年克同志在這方面採用着先進工作方法，對輪座附近的裂紋，他是根據下述各種特徵發現的，例如：破裂的油漆、凸起的鐵銹、塵條（夏季）、長

針狀的霜（冬季）。在五月份包斯切利年克同志利用這樣的方法在輪對上發現了兩個裂紋，以致防止了可能發生的事故。在搖枕上、在彈簧托板上和在其他零件上，曾發現過很多裂紋。在一個月內，曾經在車輛的各種零件上發現了將近七十個危險的裂紋。

在組織工作和指導修車組工作上，電話和無線電通信給予我以極大的幫助。

我每經過四小時就由值班站長處得到一次發車作業計劃，但在值班過程中，我經常地向車站調車調度員確定這個發車作業計劃。這樣就使得我利用無線電裝置和電話更明確地來指導修車組的工作和集中修車組來檢查首先出發的列車。在有必要時，我要求檢車員向我作關於車首部或車尾部修理情形的報告，詢問有無困難，並作關於搬送備用零件或機械裝置方面的指示。所有這些都能加速修理工作的進度，並便於監督修車組的工作。經常和在編車區工作的主任檢車員保持聯系。

有時到車區的檢車員所發現的不良車輛，其中有很多是可以進行不摘車修理的，但在編車區內這樣做時間是不夠的。除此之外更由於廣泛地採用克拉斯諾夫調車員的調車法，所以車輛列在編車區內就不再特別地停留了。在這方面我們是共同地行動着：編車區工作人員所來不及完成的工作，我們就在發車區來把它完成。因此我們必須要早些知道各個不良車輛在車輛列中的位置及其毛病的性質。知道這些情況以後，我就作出這樣工作計劃：預先準備好必要的零件，並將需要的工具設備及時地送到預料車輛停留的地點，這樣可以使我們很快地把不良的車輛修好。

這樣一來，電話和無線電通信確乎是幫助改善勞動組織，促進修車組最大機動性和合理使用工時的良好工具。

爲了保證高質量和快速修理各部件和整列車輛，正確地使用機械工具是非常重要的。我們廣泛地使用着水力千斤頂、水力起重機，我們在修車區內充分地使用着機械刮瓦床、電焊機、分解車輛的各種器械設備。在我們的修車區裡，兩綫路的中心線上適當地分佈着各種擱置架，架上備有足夠數量的備用零件和材料。

還有一個問題，在我看來是有着很大意義的。這個問題就是檢查不摘車修理完成的質量。我們廣泛實行着鉗工所完成的工作必須由檢車員驗收的制度。如果鉗工沒有按照檢車員在車體上所做的記號修車或是沒有徹底消滅缺點，那麼這就看作是最嚴重違反勞動紀律的事件。我也親自抽查一些檢修車輛的質量。每一次裝換新軸瓦時，我都親自檢查，因為我知道這種工作是非常重要的，對它必須特別予以嚴格地監督。除了換裝軸瓦之外，在夜間執行其他較為複雜和重要的修理工作時，我也盡力設法參加。有了有系統的檢查、監督，就可以正確地估定鉗工的勞動，並可以加速完成優良質量的修車工作。

由於鞏固紀律和對於修車工作表現主人翁態度的結果，使我們和檢車乘務員建立了特別有益的工作聯系。保證列車在區段內順利運行的共同的意志、團結和統一，結束了從前時常交出不良車輛或企圖掩蔽故障的情況；及由於某種原因未能及時發現和消滅故障的現象。我們詳細地詢問列車檢車乘務員們：關於在運行途中軸箱的情況，在停車時檢車乘務員查出了那些毛病，我們要求他們通過列車調度員預先把嚴重的毛病通知列檢所工作人員。

在我們自己這方面，當車輛列交給檢車乘務員時，我們一定把我們所做過的工作告訴他，尤其是關於換置軸瓦方面的工作，當時告訴他：哪一輛車應該予以特別的注意。這樣的工作態度和有關列車狀況的互相通知，在爭取行車安全上起着很大的作用。

我們發給檢車乘務員關於直達列車在全區段內不間斷運行的保證票。當作我們共同關心列車的證據，當作提高我們這一班人員對準備待發列車工作的集體責任感的證件。這個保證票由隣接樞紐站列檢所做上記號後，再退還我們。車輛人員都懂得，要給予這樣的保證，就必須竭盡更多的力量，必須確信每一輛車有良好的檢修質量。我們這一組是按斯達漢諾夫工作方式勞動着，並有信心在自己的工作上取得良好的成績。

當然，不能說我們的一切都已在順利地前進了，但是我們知道我們是站在正確的道路上的。我們知道所委託給我們的工作，是工作中責任重大之一部，我們知道委託我們修理的車輛是經常運用的和要求

細心保養的。因此，我們都很細心地按照魯寧式方法注意一切零件的狀態。因為其中每一個零件不良都會引起嚴重的後果。我們這一班全體人員以及列檢所的所有員工在黨組織的領導和在它的直接幫助下，都堅強地為集體的斯達漢諾夫式勞動為紅利滿車站車輛工作人員的榮譽而奮鬥。

由於實行上述各種措施的結果，在我們區段內因技術狀態不良而引起列車誤點和在運行途中摘車的事件，在一九五一年七月到十一月間已減少七分之六。

勞動生產率的提高和修車組工時的緊密，使我們能够每月不摘車修理 300 輛需要摘車修理的車。

最後，我想要說的就是領班工長查烏斯在改善工作方面給我很大的幫助，他經常注意到修車組工作的組織，保證列檢所的備用零件、材料、機械及設備等，並且經常幫助培養本班的工作人員，在加強紀律上和加強自覺的共產主義勞動態度上，合乎工作的要求。

列檢所所有工作人員的先進方法

工程師В. Д. 阿列克謝耶夫

工程師В. Д. 斯闊羅豁道夫

研究北方一頓涅茨鐵路紅利滿車站發車區列檢所什車布力金同志這一班的工作經驗後，證明了：廣泛地採用以車輛部門斯達漢諾夫式的先進工作經驗為基礎的並經自己在實踐中修正而補充了的綜合辦法乃是使工作能獲得勝利的保證。安得列伊·齊莫菲耶維赤，什車布力金創造性地掌握了各路車輛工作者在他以前所建立的一切先進方法以後，就製定並採用了可以快速高質量地檢修列車的一套嚴整的綜合辦法。這種辦法在全國各路列檢所工作人員中間，在短時期內已得到了廣泛推行。

什車布力金同志的這種革新活動對保證行車安全和今後提高鐵路運營工作上，是具有特別重大意義的。什車布力金同志的工作方法對開展五百公里運動和列車緊密運行創造了條件。

什車布力金同志那一班所採用的主要措施及其實質在下面說明。

擬定工作計劃和值班前之準備工作

許多列檢所組織檢查和不攔車修理車輛的工作中，存在着嚴重缺點，就是因為不知道值班中的工作量，而缺乏明確的作業計劃。

以前，大多數檢修所修車班和修車組的工作計劃都是由領班工長或主任檢車員在接到值班站長關於列車到發的通知後於極短的時間內而定出來的。同時，每一列車中的主要工作範圍也未指示出來，也只有有在列車經過檢查後才能知道。

自然，這樣一個不完善的工作方法是會在列檢所工作中造成嚴重的困難，因為不可能預先做執行繁雜工作的準備，及把應用的車輛配件和機械搬到需要的地點；同時，事先調配人員也是不可能的。

主任檢車員什車布力金同志的最寶貴的新的創舉之一就是在每次值班時根據預先作好的計劃組織班內的工作。因此他規定了這樣的程序：

第一，在值班過程中，要經常地確定由值班站長處每隔四小時所通知的關於列車到發時刻的消息；因為五百公里運動者——司機們常常駕駛列車到站早於運行圖所規定的時刻，所以什車布力金同志那一班就採取了與他這一班有關的一切措施，以便使列車亦能繼續超越運行圖規定的時刻而出發。

第二，與到車區和編車區主任檢車員建立工作上的密切聯系以後，就可有效地得到他們關於車輛技術狀態方面的主要消息。

第三，在同樣的業務聯繫的基礎上，還可在通過列車到達發車區以前，由檢車乘務員方面得到關於該列車中車輛有主要毛病的消息。這個消息通常是由檢車乘務員從最後停車站用電話、選號電話或電報傳達來的。

主任檢車員接到編車區主任檢車員和檢車乘務員的通知後，就廣泛地利用無線電通信和電話給自己的修車組發下具體的指示。

但是，事情是十分明顯的，由乘務檢車員和編車區主任檢車員方面所得到的關於車輛技術狀態的資料不是詳盡無遺的。它們所指出的事項照例只是一些車輛上較大的故障。因此，發車區的檢車員在得到這些資料以後，仍然一步也不放鬆地親自檢查列車技術狀態，所以，什車布力金同志所採用的對繁重修車工作預定計劃，在按運行圖規定的停站時間內顯著地加速了列車的修理，而於必要時並可縮短停站時間。什車布力金同志除擬定工作計劃外，同時認為所有員工在值班前，對當前任務的準備工作是有重大意義的。什車布力金同志在敘述工作方法中會詳細地說明準備工作的特殊性。

工作人員在值班前周密地準備工作，可以保證值班時工作更協調和更明確。

最大限度的掌握工作時間和生產互助

在每一修車組裡最大限度的緊密工作時間、員工們在生產中的互