

127787

101577

87.10.51.

Y2T₁₅

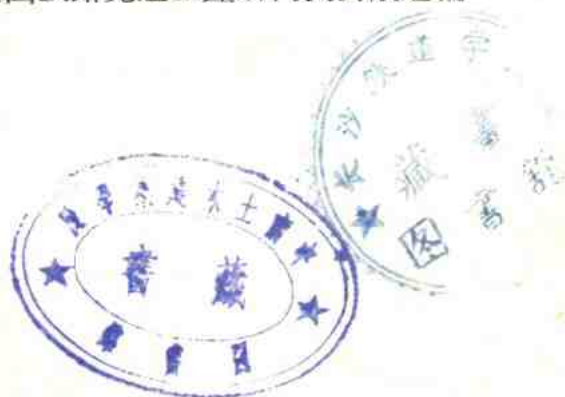
1956

11



孟繁林貫徹中長职工技術 教育工作的先進經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編



人民鐵道出版社

孟繁林貫徹中長职工技術教育工作的先進經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編

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

人民鐵道出版社發行

人民鐵道出版社印刷廠印刷

(北京市建國門外七聖廟)

一九五六年五月初版第一次印刷

平裝印 1—2,200冊

書號：530 開本：787×1092 $\frac{1}{2}$ 印張： $\frac{3}{4}$ 7千字 定價(9)0.04元

孟繁林貫徹中長職工技術 教育工作的先進經驗

丰台机务段技術教育工程師孟繁林同志，在党的正确領導下，到哈爾濱局學習中長職工技術教育工作經驗之后，對職工技術教育的重要性和工作方法，有了比較明確的認識，增加了工作的信心。他積極鑽研，依靠組織和羣眾力量，克服了工作中的困難，開展了職工技術教育工作。特別是建立了技術研究室和鉗工場，在解決生產中的關鍵問題中起了積極作用。1954年被評為北京局的先進工作者，北京市的勞動模範，1955年又被評為北京市勞動模範。

他的主要事蹟如下：

（一）以刻苦興家的精神建立了技術研究室

技術研究室是在生產單位中經常不斷地向職工進行技術宣傳教育，組織職工進行技術學習，推行先進工作方法，提高職工技術業務水平的基地。根據中長經驗，建立技術研究室應以「節省開支，動員內部潛在力量，利用一切可能利用的條件及廢料，逐步加以裝備和充實」為原則。丰台机務段的技術研究室就是孟繁林同志根據這個原則建立起來的。

1953年孟繁林同志學習了中長經驗以後，就主動地提出建立技術研究室的計劃。建立技術研究室首先要解決房屋問題。丰台机務段的房屋是很少的，能夠利用做技術研究室的更少。當時該段領導對技術研究室重視不夠，房屋問題沒有得到

解决。可是孟繁林同志並沒有因此而放松建立技術研究室的准备工作。他一方面繼續爭取領導幹部的支持，一方面採取「隨時隨地搜集材料，四面八方加強联系，發動羣眾積極想办法」的方法，來進行准备工作。他見到工厂更換地溝的廢渡板，就与劳动保护員联系，將廢木板要來加工后做了15張桌子，准备做陈列台用；他買了化驗室的旧布袋，發動乘务員每人洗一条，用顏色染好后做成了窗簾。他不論在何时何地，見到能利用的廢品就收回來，並主动地找段內材料庫、車間的人員，請他們協助建立技術研究室，並和他們訂立了联系制度：凡繳回去的廢料，材料員都通知他去看，以便即時搜集和收購。他每次出去都不空手回來，因此段內同志給他起个綽号叫「收破爛的」。

他为了准备技術研究室的材料，通过各种方法与各有关方面建立联系：通过段內材料員介紹他和材料厂建立了联系；通过技教幹部學習班与电務段、車輛段等的技教幹部建立了联系；通过石景山鋼鐵厂职工來段學習洗修，他主动地幫助他們、贈給他們學習及參考資料，和他們也建立了联系；經過以上各厂、段的介紹又与外地区如長辛店工厂等單位建立了联系。他与以上各單位建立联系后，首先主动地去找他們了解他們工作上的困难，並且主动地去幫助他們。如南口机務段、丰台車輛段在學習馬氏分配閥时缺少圖表，他主动地托石景山鋼鐵厂代晒五套再贈給他們；北京車輛段在裝备技術研究室时缺少自动制动閥，他便代為搜購。因此各單位對他都熱愛和協助，由各厂、段給他搜集或收購可以做为技術研究室設備的廢料很多，石景山鋼鐵厂也給他代晒藍圖和購送煤炭化驗品19种。这些廢料經工会和劳动工資人員動員組織積極的老師傅加工修配就成了好成品。他把这些都堆集在办公室或儲存在空廁所里，准备裝設技術研究室用。

到1954年冬季，丰台机务段段長、主任等領導幹部也从哈局學習中長經驗回來，重視了技術研究室在生產上的作用。孟繁林再度提出必須建立技術研究室的意見，並彙報一年的准备工作。段長大力支持這項工作，工会主席同意讓出遊藝室做技術研究室，解决了拖了一年的房屋問題。接着孟繁林提出了技術研究室的裝設計划，段長主持召开了兩次會議，佈置了具体分工：由材料室負責供給补充实物另件，設備室負責協助裝設，技術室負責搜集事故另件，化驗、熱力部門提供展覽品，工会負責供給模範人物的典型事蹟和先進工作方法的圖片，人事室負責抽調木工，教育室負責全部裝設計划及具体佈置。因为有了一年來的准备工作，所以只用15天工夫就把技術研究室建立起來了。

丰台技術研究室的裝備是比較充實的。其中有机車及客貨車的制動機作用台一套，風泵自動模型，活動三通閘木模型，制動配件，各種三通閘解剖实物，鍋爐附屬品及特殊裝置等实物模型共計127件。在裝備過程中除新購三通閘三個、分配閘一個、給汽閘二個、截門灣頭31個，及耐壓鉄管120公尺外，其余全部是由該段材料庫、長辛店工厂、北京車輛段、材料厂等單位收購的廢料，發動羣眾裝配起來的。兩年來修配裝設的实物有155件，模型24件，圖表50張，長桌椅37條。修配裝備這些東西，僅用了1,477元（1954年只用420元），大大節省了資金。其中如由厂、段收購的廢料27件，購价只71元，經修配后如按成品40%折价計算，也值2,290元。丰台机務段技術研究室真正是照着「節約開支，利用一切廢料，從無到有，由小到大」的刻苦興家办法建立起來的。

技術研究室給職工學習技術開展技術教育和技術宣傳提供了便利条件。付司機安緒元說：「現在學習技術有了很大的便

利錫工关荣說：「解放后國家重視了对工人的培养，有了技術研究室可以無师自通，一目了然，使我們不断提高技術。」

在技術研究室沒有正式建立之前，孟繁林同志就在段的黨組織和行政領導下針對段里的生產關鍵問題組織各种技術學習。如1953年底大批苏联車輛進关，車輛制动机系新式的馬特索洛夫式，乘务員及檢修人員都不会使用。因此造成列車冲動，起車困难而發生晚点事故，据此，孟繁林同志利用業余時間自制了一套馬氏制动机模型，編印了講義，於1954年第一季度举办了四期學習班，共66人参加學習。通过學習，使大部分乘务員掌握了新式制动机，防止了列車檢修人員因不会使用而关闭馬氏制动机的現象，消滅了因馬氏制动机造成的列車冲動和晚点事故。司机馬福路說：「沒有學習前，經常起車困难造成晚点事故，學習后完全消滅了这些事故，同时發生故障時我还可以告訴檢修人員故障發生在那部分。」孟繁林同志还經常針對生產關鍵組織示范表演。1954年該段機車費煤的很多，孟繁林同志从段內生產會議和与乘务員談話中了解到，造成这种情况的主要原因，是沒有認真貫徹先進工作方法。於是在青年團組織的支持配合下举行了孙士貴先進工作方法示范表演三次，有139名付司机司爐参加。这些人通过學習，基本上都掌握了先進工作方法，能快速投煤，司爐盧永祥說：「我學后能快速投煤了，也頂住了汽。」新司爐歐福生过去不能燒汽，經過學習后，能一連燒四站的汽，对節省用煤起了作用。

技術研究室成立之后，孟繁林同志更積極运用技術研究室來組織技術學習。例如孟繁林同志注意到西黃村石景山这段小运转經常發生爬不上坡和分割运转的事故。經過向乘务員了解，主要是对全区段的綫路情况不熟悉。据此，在1955年

十一月份制做了这一区段的沙盘模型，組織乘务員學習，說明在这一区段內如何操縱。之后，慣性事故有顯著減少，由十月份 11 件減少到十二月份的 9 件。今年一月份完全消滅了爬不上坡和分割運轉的事故。

丰台段 1955 年全年举办了 265 次學習，有 6,203 人次參加。尤其在學習新技規時利用了實物教學，保證了學習質量。在考試時乘务員四七四人中及格的佔 97.5%，檢修人員 239 人中及格的佔 92.2%。

(二) 積極克服困難建立鉗工實習場， 開展了乘务員鉗工化學習

乘务員鉗工化是蘇聯先進經驗，它是提高機車保養質量消滅臨修的有力保證。要培養乘务員的鉗工技術，首先必須有鉗工實習場和足夠的工具。當時丰台機務段沒有這些設備和工具，也缺乏組織學習的經驗，在這些困難情況下，孟繁林同志發揮了高度主動性和積極性，在黨的領導下依靠羣眾克服困難建立了實習場，配備了足夠的教具，開展了鉗工化學習。以脫產和業餘方式訓練了乘务員 525 人，經過考試有 105 人取得了三等鉗工合格証，308 人取得了四等鉗工合格証，112 人取得了五等鉗工合格証。

1. 鉗工實習場的建立和裝備：

丰台機務段鉗工實習場，原來僅有一座鐵棚，工具完全沒有。開始時要用工具就從工具室借用。但工具室定量有限，借用過多就影響生產。沒有經費又不能購買。孟繁林同志積極向機務處反映了這種情況，經領導上批准解決了部分經費，購置了一部分工具和虎鉗。但在學鉗工的基本課程時，練習錘鍛作業，手錘與扁錘的消耗很大，修理車間很難擠出時間修理這批

工具。孟繁林同志就想办法，动员钳工师傅，在废铁堆中找废料，自己做成红爐一台，教乘务員打扁錘，同时也修理工具。利用这套设备，还生产了一部分工具。另外还动员乘务員随时随地收集废铜烂铁，集中起来向材料庫换取廢機件，做为学习檢修之用。这样经过动脑筋积极想办法自己制造工具，使实习場由只有5把虎钳填充到有5个钳工台、11把虎钳，一套打铁紅爐及工具，平台一塊及实物教学用具等40余件。

天冷后实习場沒有牆影响学习，孟繁林同志又发动乘务員在段内外挖掘砸楼的磚、收集碎磚，扣建筑維修房屋时剩的灰底，自行砌牆，利用旧木板做門窗；請求管理局由首長基金撥給了500元，購買了玻璃、电料及支付泥瓦工的工資等，建成了一所66平方公尺的实习場。

2. 組織钳工化学习：

(1) 钳工教师問題：当初該段沒有钳工教师定員，孟繁林同志主动的提出計劃，經段長和有关部门研究，同意抽調兩名钳工脫產担任基本操作及修車的教学，並聘請工厂的优秀钳工师傅和工長等担任兼課教員，講解基礎技術理論。这时教学輔導人員还是不足，又通过运轉部門將入厂修理的機車的一組乘务員培养成小先生协助做輔導工作。为了全面学习，孟繁林同志又請了休班的領工員和优秀的钳工，利用星期日的時間，用生产上暂时不用的工具，如起重錘等來教学，保證教学质量。

(2) 組織学习和学习后的收穫：

乘务員在学习时的思想是很复杂的，有的不願学，有的認為学了沒有用；另一部分由工厂徒工出身的司機，驕傲自滿，不虛心学习。这些情况对展开学习有很大的阻碍。孟繁林同志了解后分別向党支部、团支部和工会彙報，並請示帮助和指導。通过各組織的动员說服教育，解决了这些思想。在学习期間，

为了按计划正常的进行教学建立了必要制度：如工具保管制，專人負責包管工具，避免了工具損壞和遺失。小組彙報制：指定司機長彙報每周學習情況。小組檢查制，開展批評，和交流了經驗。學習鑑定和驗收制：使每學完一個階段的學習成績和全部學完後的驗收考試辦法結合起來，保證了學習效果。最後有小組總結，提出今後如何加強自檢自修保養機車的措施，肯定學習中的優缺點和收穫。

乘務員通過學習後在生產上起了很大的作用。機車發生故障乘務員基本上能自己修理了。如 2124 號機車司機李起，途中發現壓油機搖臂軸拆損，在中途站停車時即行修好，保證了運輸任務的完成，乘務員一般的都防止了汽筒汽缸磨傷，普遍的加強了自檢自修，並提出「交車不交活，洗修不留活」的口號。機車質量大大提高，責任臨修逐步下降。如 1954 年第一季度臨修 22 件，第二季度 16 件，第三季度 8 件，第四季度 6 件；機車質量鑑定第一季度優良的四台，第二季度一五·三台，第三季度 40·3 台，第四季度 65 台。

（三）積極鑽研，主動想辦法解決生產關鍵問題

1954 年該段乘務員擔任京山綫運輸時，多數乘務員對這區段綫路不熟悉，因此經常發生運緩、冒進信號等事故。孟繁林同志在生產會議上聽到這種情況，主動地找乘務員談話了解，和通過事故分析會分析了原因。根據首長的指示，決心想辦法解決這個關鍵問題。經過多次考慮，決定繪制詳細的綫路操縱示意圖。根據綫路的斷面圖，信號標誌圖，要求先進的司機和指導司機記下沿綫的假設標誌，又向工務部門聯系收集有關資料，最後根據速度、牽引定數和 304 號先進包車組的一次作業計劃等，繪出京山綫操縱示意圖，發給各乘務組學習，

並裝在車上試用。使乘务員掌握了綫路情況，根據示意圖可以知道在什麼地點應該高提手把大開汽門，那個假設標誌的地點關閉或減小汽門，因而提高了操縱技術減少了事故。如新司機楊克勤擔任京山綫乘务時，由於綫路不熟經驗少，經常好使用非常制動（緊急制動），別人叫他「非常大王」。有了示意圖後，楊克勤說「這比指導司機在我身旁指導還好。」以後再不任意使用緊急制動了。

1955年十一月，該段接受丰沙綫的運輸任務，全段乘务員對綫路不熟悉。丰沙綫隧道多，灣道多半徑小，如不熟悉綫路情況，不僅牽引列車有困難，對行車安全也有很大威脅。孟繁林同志知道這個任務後，就會同教育主任進行研究，決定繪制丰沙綫示意圖，來幫助工人克服這個困難。並將這個任務列入第四季工作計劃中，他由工程局收集了綫路斷面圖，掌握了初步資料之後，又親自添乘數次了解沿綫情況，指出明顯的假設標誌，並交給司機研究訂正，對繪圖資料進行了補充修改，掌握了正確的資料。在繪制前遇到了牽引力和制動距離，運轉時分等問題，通過機務處運用科的支持協助得到了解決。十二月中旬把示意圖晒制完成，隨即發給擔任丰沙綫運轉的包乘組作為操縱依據。由此以後防止了因綫路不熟悉而造成的行車事故，提高了運輸效率。特別是1956年一月國際聯運開始後運量增加，由南口機務段調入丰台段11台機車擔任丰沙綫運輸時，在帶道人員不足，指導司機不能逐班添乘的情況下，綫路示意圖發揮了更大的作用。

孟繁林同志還針對丰台段檢修职工技術水平大部分不合本段要求，造成檢修質量低、反工很多的情況，組織了技術學習班。先後連續舉辦了五期脫產學習，有65名檢修鉗工參加學習，學完後基本上提高了技術，在生產上收到了效果。如鉗工

宋瑞在洗修時，發現了兩台機車由於別人不注意而違法修車的事件，防止了反工。鉗工袁殿卿、郭潤琪學完后，掌握了閥調整及其他計算方法解決了工作中的困難，因此檢修質量都有所提高，反工活逐步下降。

龐繁林同志的工作精神和經驗，是值得職工技術教育工作人員學習並加以推廣的。