

機械化工務段工作經驗

王德山、王德大著

人民鐵道出版社

目 錄

前 言	1
第 一 章 綫路經常維修新的組織形式	3
第 二 章 機械化工務段綫路經常維修工隊的組織結構	6
一、領工區的合併及綜合機械化工隊的組成	6
二、專業化工隊	8
三、機械化工隊之領導	12
第 三 章 機械化工務段工作計劃	14
一、工作計劃的基本原則	14
二、申士金領工區的工作計劃	16
三、托木鐵路衣音工務段機械化領工區的工作計劃	18
第 四 章 綜合機械化工隊執行的綜合計劃預防性工作	20
第 五 章 綜合機械化工隊施工的技術作業過程	26
一、標準技術作業過程	26
第一技術作業過程	31
第二技術作業過程	33
第三技術作業過程	36
第四技術作業過程	41
二、編製施工技術作業過程的方法	44
三、申士金機械化領工區的施工技術作業過程	46
四、標準技術作業過程的其他改進	50
第 六 章 專業化工隊工作	51
一、路基維修工隊	51
二、道岔金屬配件修理工隊	55
三、大型建築物維修工隊	56
四、綫路機械化檢查工隊	58
五、枕木修理工隊	58
六、機械修理工隊	59

第七章	應用於綫路經常維修的機器、機械及其使用的組織	62
一、	綜合與專業化工隊中機器、機械、運輸工具及 檢驗器械之配備	62
二、	機械構造的改造	66
三、	綫路經常維修工作中機械的使用	69
四、	機械保管	80
五、	機械修理	82
第八章	引用固定電力站的電力做綫路工作	85
一、	向固定電力網接電方法	85
二、	移動式綫路用電力網	87
三、	由固定電力網引用電力之經驗	88
第九章	機械化工務段工資之支付	91
第十章	培養幹部	92
第十一章	綜合機械化工隊冬季工作	93
一、	按養路領工員吳達洛夫的方法在冬季條件下執行計劃 預防性維修工作	93
二、	機械化工隊在冬季條件下進行砂道床幹綫經常維修綜 合計劃預防性工作的標準技術作業過程	95
第十二章	綫路經常維修工作機械化的成果	99

前 言

我們的黨及蘇維埃政府始終認為在所有國民經濟部門中全面實行機械化，推行新技術與先進技術作業具有重大意義。早在一九三一年經濟工作人員會議上，斯大林同志曾指示說：「生產手續機械化，是我們所應實行的一個新穎的和有決定意義的辦法，否則不能支持我們的發展速度，也不能維持我們的新的生產規模！」（註一）。斯大林同志的這一指示，在現在更有其重大意義。

國民經濟的繁榮，需要鐵路運輸工作加強和質量的改進。因此，對於作為鐵路運輸基礎的綫路提高要求，它應可靠地保證在任何季節中列車經常不間斷地安全運行，並不得因綫路不良而限制行車速度。

發明創造者、綫路工程師及先進工作者們，在綫路改造及大中修的機械化工作中有了很多的貢獻，創造了一系列強大的機械來執行主要而艱巨的工作，如鋪路機、鋪碴機、開溝平路機、鋼軌鋪設機、自動卸料車、收集機、切挖機及其他各種機械。

雖然在綫路方面最重要工作之綫路經常維修現在已配備了機械，但許多綫路，直到現在還有仰仗人力並使用手工工具的零散工區。

同時，綫路經常維修，主要是為了保持綫路經常完整；綫路經常維修所佔用的人工，較大修性質所用的人工多至3—4倍；歷年綫路改造、大中修及類似的工作，僅約佔綫路全長15%，而其餘85%，則全賴綫路經常維修來保證其經常完整。

綫路經常維修所用的各種機器及機械，早經製造成功，但廣泛而切實地推行工作機械化至決定性階段，則自一九四八年開始，彼時全綫各工務段都轉變為機械化。

近兩年來，已經積累了許多經驗。鐵路員工在綫路經常維修工作機械方面作了很大努力。為了在綫路經常維修中創造順利地運用機械的條件，需要將領工區合併，成立綜合工隊，並按各種工作成立專業工隊。

綫路經常維修工作機械化和新的組織，使工人以至領導幹部培養水平的要求提高。

（註1）斯大林著列寧主義問題，第十一版，莫斯科外國書籍出版局譯本第四四九頁。

經驗證明，事業的成就，首先在於直接組織工作的人們，由工作領導者直至工人們。

還有許多工作須加改進，有些艱巨的工作，如撥道等，還未全面機械化；在現有機械的構造上和推行技術作業上，還有許多缺點。

但是現有的經驗肯定地說明了，綫路經常維修新的工作組織與工作機械化提高了勞動生產率，減輕了工人的勞動，改善了綫路狀態，提高了工人技能，出現了工務部門中新的職稱（機械修理技師、摩托司機、枕木搗固工等），綫路工人成為工業化的技術工人。

當然應當承認，現在只做了第一步，僅開始了巨大、重要而刻不容緩的工作。許多方面還需要加強，俾綫路經常維修工作能普遍地用機械化方法來進行。

但是現有的成就，已可證明我們選擇的方向是正確的，亦即在綫路經常維修中將洋鉞、撬棍、搗固鎬等用機器來代替，我們應當全面由下而上地加強綫路工作人員，在短期內完成這一重要任務。

本書是總結了機械化工務段所積累的工作經驗，爲了幫助其他工務段推行機械化綫路經常維修工作而作。

交通部工務總局總工程師

綫路及建築三級少將M·A·且爾內舍夫

第一章 綫路經常維修新的組織形式

工務部門是鐵路運輸的基礎。列車的運行不間斷地和安全地完成和超額完成國家運輸任務，以及機車車輛的加速周轉，均與綫路經常保持完好有密切關係。

保持綫路經常完好，保證列車用強大的機車和逐漸增加的速度來不間斷地和安全地運行，為養路工區之職責。

在全部綫路工人當中有四分之三的綫路工人從事於綫路經常維修工作。這是工務部門最廣泛最艱巨的工作。

由於國民經濟發展的需要，鐵路運輸量、機車牽引力和運行速度日漸增加，因此加強及保養綫路使其經常完整的要求亦隨之增加。

為了提前完成戰後斯大林五年計劃而廣泛展開的社會主義生產勞動競賽，使鐵路綫路經常維修組織中出現了新的形式。

南方鐵路哈利闊夫工務段著名養路工長，現在養路領工員聶菲鐸夫同志，幾年之前，在養路工區中創造出優秀的勞動組織形式，此種形式是建立在有系統、有步驟地實行綫路經常維修預防性工作的基礎上，並用先進的平均標準來計劃工作。

莫斯科梁贊鐵路梁思工務段工程師巴卡諾夫同志，根據聶菲鐸夫工作方法，提供了由養路工區綜合完成綫路經常維修計劃預防性工作精確的和有技術根據的技術作業過程。

鄂木斯克鐵路王蓋工務段養路領工員吳達洛夫同志，創造地發展了聶菲鐸夫工作方法，使之適用於冬季綫路經常維修的條件；而南烏拉爾鐵路沙德林工務段橋梁領工員瑪麗才娃同志則首先在大型建築物經常維修方面採用了聶菲鐸夫的工作方法。

聶菲鐸夫工作方法之更進一步的發展應用於巡道工作，有西南鐵路達爾尼茨工務段主任養路領工員薩伏德齊科夫，創造了百公尺計劃預防性的工作，由該管公里的巡道員執行。

這樣，聶菲鐸夫天才創造的工作方法，得到廣大推行，作為綫路和大型建築物經常維修中的主要組織形式。目前有大多數養路工區，都按着聶菲鐸夫的方法推行工作。

聶菲鐸夫工作方法基本特點是：

甲、以防止綫路及建築物損壞的發生為目的，有系統的實施計劃性預防工作，首先是鎖定綫路防止爬行，並特別注意加強鋼軌接頭；

乙、根據先進平均標準明確地建立工區計劃，並按各項不同的工作盡可能使工人專業化；

丙、詳細了解管內綫路及建築物的特點，首先集中全部力量於綫路及建築物不良處所的改善工作，亦即保證管內綫路的強度平衡；

丁、廣泛地利用內部物資和技術的潛在力量，並實施綜合措施，以延長綫路及建築物構件的使用壽命。

聶菲鐸夫綫路及建築物經常維修工作方法的結果，表現在由於綫路比較穩固而大大縮減了必要的工作量，改善了綫路維修的質量，提高了勞動生產率，消滅了由於綫路及建築物各種不良之慢行處所，提高了幾萬公里綫路的容許運行速度。

但是僅由養路工區執行全部綫路經常維修工作的制度，還存在許多缺點，茲述之如下：

甲、養路工區由於其組成的人數少，不可能獨自完成那種繁重的、而又是必須完成的工作，例如整正接縫和搬道、全面搗固枕木等。這些工作都需要幾個工區聯合起來，並耗費大量時間來召集工友，很困難的來綜合地完成計劃預防性工作，並且有時引起已修好的一段又發生病害的情況。

乙、由於工區組成的人員少，在經常維修的多項工作中，就不能廣泛地使工人專業化。這種工作制度，不能使工人有必要的熟練和對工作勇於的接受，同時由一項工作轉入另一項工作時，要損失工作的時間。

丙、由於在各工區中存在着工作無人負責現象，使完成工作的統計與工作質量的監督在進行上有困難，因此推行較完善的勞動工資制度也有困難；在這樣情況下，計劃工作亦同樣感到複雜。

丁、在綫路經常維修工作中，機械化裝備的推行及其合理使用感覺困難。

因此，在廣泛推行機械化的基礎上創造綫路經常維修的改善組織，是走向提高勞動生產率、改善綫路狀態和增加整個工務部門利潤道路上的一項重要問題。

蘇聯勞動者們，在戰後斯大林五年計劃年度中所獲得的偉大成就，表現在深入地展開斯達漢諾夫運動和社會主義競賽的新高潮上。基於已經獲得的成就和廣泛的勞動機械化，在所有工業部門中展開了全國性運動，爭取產品成本進一步減低，提高產品質量，增加計劃外的積累和加速國家資金的周轉。

爲了提高工務部門的利潤，進一步改善綫路經常維修的質量和提高勞動生產

率，在一九四七年，根據工務段長闊列斯尼科夫與舍夫泰科兩同志之建議，在綜合完成計劃預防性工作並遵守工人專業化原則的基礎上，開始有計劃地改組綫路經常維修的零散工區為綜合工隊。同時，他們是由交通部第79/u號指示出發的，指示中初步規定了領工區管理一個工隊，和綫路經常維修明確的、基本的領導原則（指示第四條）。

這種綫路經常維修組織的變更，保證了提高勞動生產率20%及以上。新的勞動組織形式並提高了綫路經常維修的工作質量。

綫路經常維修綜合工隊為機械化綫路經常維修優良的組織形式。在綜合工隊中，創造了廣泛而盡量利用各種機械的有利條件。由於這個原因，機器與機械之配備是組織綜合工隊的主要問題。

為適合政府之決議，在主要的鐵路綫路上，自一九四八年開始過渡到機械化的綫路經常維修。同年有四十五個工務段配備了必要的機械，主要的是在莫斯科—羅斯多夫—高加索的綫路上，一九四九年在莫斯科鐵路樞紐站和莫斯科—諾伏西比爾斯克綫路的所有工務段配備了機械，而一九五〇年又有六十個工務段轉入機械化綫路經常維修。將來機械化將日益發展。

雖然在一九四八與一九四九兩年中所積累初步的不豐富的經驗還有許多技術組織上的缺點，特別是減低了機器機械的使用效能，但又很明顯地證明機械化方法在技術上和經驗上有很大的優越性。

在短期中，機械化的工務均能獲得綫路評價之迅速提高，減少了鋼軌與魚尾鉗的撤換率，並由於提高了勞動生產率20—30%的結果，完成了大量的改善綫路工作。

綫路經常維修機械化並能改變綫路工人之面貌，使其成為工業化的技術工人。

最近兩年來，許多鐵路的工務部門在綫路經常維修工作中，出現了新職稱，產生了熟練的摩托車司機、摩托司機、修理技師、電動枕木搗固工人等，保證在綫路經常維修中很好地運用機器及機械。

組織綫路經常維修的綜合工隊，需要在工作機械化、工人專業化、施工綜合流水作業化的基礎上推行先進技術，更須按日作出精確計劃和工作統計，並有熟練的幹部領導工作。

由於推行了新的技術和先進技術作業過程，在綫路經常維修中廣泛地展開了綫路工作者的愛國運動，負責綫路維修良好，保證列車不間斷和安全運行並在任何季節中不減低行車速度。

利賀卜爾及結多維奇綫路工作的創造者首先在鐵路部門中提出個人保證條

件，對於提高車輛周轉率和改善整個運輸部門工作有重大意義。他們表現了新的、較高的技術水平，綫路經常維修的優良組織及綫路工作者新的、更高的社會主義競賽形式，為綫路加強、經常完整和節約而奮鬥。

第二章 機械化工務段綫路經常維修 工隊的組織結構

一、領工區的合併及綜合機械化工隊的組成

綫路維修良好並減少人工、經費和材料消耗的先決條件，是不使綫路毀壞。這就需要集中意志和力量於消滅綫路病害根源的工作。

機械化工務段綫路經常維修工隊是依照這種原則而組成的。

為了可能實現綫路經常維修綜合計劃預防性工作中以工人專業化與工作流水作業原則為基礎的施工技術作業過程，同時為了合理使用機械因而提高勞動生產率，在綫路經常維修走向機械化時，應將領工區合併，而不變更工務段和養路工區的管界。在個別情況下，可將整個的工區由一個領工區劃讓另一個領工區。

在每一個此種機械化領工區，由於養路工區的定員減少至3—4人，可成立一個綜合工隊，其任務是做幹綫站綫經常維修計劃預防性工作。

在大樞紐中，允許成立機械化領工區，由三個原有領工區合併為一。

在一個領工區的基礎上組成機械化領工區，須特別經由區管理局許可（複雜困難的條件等）。

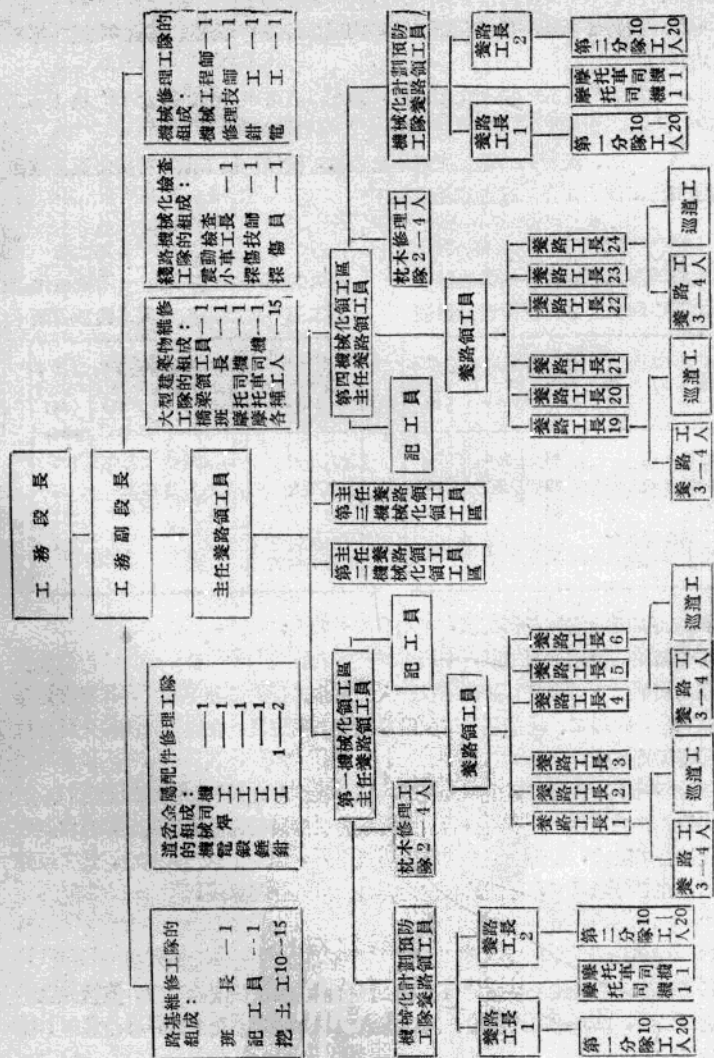
第一圖 表示機械化工務段的標準組織系統。

一九四八年，莫斯科庫兒鐵路許多工務段個別領導幹部，有墨守原來領工區管界不予改變的傾向。這些工務段的領導幹部，試圖將利用機械做綫路經常維修的新方式加入原有的養路工區組織形式中。在一九四九年，第二馬洛雅羅斯拉弗奇等工務段還發生過同樣的企圖。

事實證明了，管轄長度短的機械化領工區不可能組成能够推行流水作業過程和合理運用機械配備的綜合工隊。

兩年來機械化工務段工作經驗也證明了，在過渡到機械化綫路經常維修時，合併領工區係屬合理而必要的措施。原存在的認為這樣可能減低綫路檢查質量的顧慮已經打破了，而運輸工人的問題，如事實所證明，也順利地解決。

在兩個領工區基礎上成立的機械化領工區，其綫路長度與道岔數量，茲具體



第一圖 機械化工務段組織系統標準表

說明如下：

甲、位於特等樞紐的機械化領工區，約配以綫路 50 公里、道岔 30 組（第一表）；

乙、位於大的樞紐的機械化領工區，約配以綫路 70 公里、道岔 160 組（第二表）。

如第一、二、表所列綫路長度與道岔組數，機械化領工區執行綫路經常維修計劃性預防工作的綜合工隊實際組成如下：

第一表

在大樞紐及大車站以外一個機械化領工區平均綫路長度與道岔數量表

鐵 路	幹綫平均長度 (公里)	站綫平均長度 (公里)	道岔平均數量 (組)
北高加索	45	5.6	21
北頓聶次	39	11	38
南方	46	7.5	33
一個機械化領工區平均數	45	7	29

第二表

在大的樞紐站或車站中一個機械化領工區平均綫路長度與道岔數量表

鐵 路	幹綫平均長度 (公里)	站綫平均長度 (公里)	道岔平均數量 (組)
北高加索	26	51.5	190
北頓聶次	17.7	23.5	84
南方	13.2	57.0	162
一個機械化工區的平均數	18	50	160

在綫路區間的機械化領工區，平均有 30—32 人；

在樞紐站的機械化領工區，平均有 25—30 人。

在此種情況下，養路工區照章以三人在養路工長的領導下組成，工長直接參加工區工作。巡道工、橋梁巡守工、道口看守工的定員，在過渡到機械化綫路經常維修時保持不變。

經驗證明了，養路工區由兩人組成，在實施綜合計劃預防性工作之間隔期間，保持綫路之完整，是不敷用的。尤其是病假例假使人數更為減少，故在組成機械化綜合工隊時，養路工區無論在區間或車站，最少應以三人組成。爲了保證這一點，在必要情況下，可按站綫規定養路工區的管轄界限。

二、專業化工隊

爲了維修大樞紐或大車站的道岔，按照機械化工務段組織規程，應該成立小型專業化工隊，以 3—4 工人組成。同時應成立相似的小型專業化工隊，專做綫路上枕木修理工作。

這樣，機械化領工區，按照規程規定，應有下列專業化工隊：

- 甲、執行綫路經常維修綜合計劃預防性工作的綜合工隊；
- 乙、道岔維修專業化工隊；
- 丙、枕木修理專業化工隊。

此外，在機械化工務段組織結構中，需要成立工務段的專業化工隊，其任務如下：

- 甲、修理道岔金屬配件；
- 乙、修理病態路基；
- 丙、修理大型建築物；
- 丁、檢查綫路狀態；
- 戊、機械修理工隊。

第二圖介紹某機械化工務段的管理區域劃分表，並附領工區和工務段組成的人數。

工務總局制定的機械化工務段組織表，在一九四八至一九四九年中廣泛地應用着，是完全正確的。

組織上述專業化工隊，在推行工人專業化和充分利用機械的觀點上是合理的。

同時事實又證明了按領工區轄區組織道岔維修專業化工隊是不合理的，因為一個工隊維修150—200組道岔是有困難的。除此以外，此種組織減除了養路工區工長維修工區管內道岔的職責，這樣違反了綫路經常維修組織的基本原則。較合理的辦法，是將道岔經常維修中計劃預防性工作交由綜合機械化工隊負責，而在實施綜合計劃性維修的間隔期間保持道岔之完整，則交由養路工區負責。

在大樞紐站上有許多組道岔者，最好由養路工區指派二人專修道岔各種不良情形，並整正軌距、更換及補充配件。

同時建議應成立鋼軌和魚尾鉗預防性修理屬於工務段的專業化工隊。

根據統計，確定了實施鋼軌和魚尾鉗綜合預防性修理工作可減少綫路經常維修工作量10—15%，並保證鋼軌和魚尾鉗使用年的顯著延長。

經驗證明，鋼軌端頭磨損，其深度達二公厘及以上者，可使綫路迅速毀損，使接頭部分發生下沉和小坑，並使端頭壓傷擴大。爲了避免這種情形，應廣泛地實行堆焊鋼軌端頭，或者在軋傷程度較大時將其切斷，同時應進行魚尾鉗磨損工作面的堆焊，或者安放鐵夾墊於磨損的接頭腹腔中；因此，工務段應合理地組成鋼軌和魚尾鉗預防性修理的專業化工隊。專業化工隊的組織，應按每一個工務段的工作量及爲焊接堆焊工作和修理鋼軌魚尾鉗而發給的經費來規定。這種工隊應

過渡到機械化以前工務段管理區界的劃分



237

線路長度及道岔數量	幹站	綫	里程 (公里)																合計
			152	156	160	165	170	175	180	185	190	195	200	205	210	215	220	225	
領區管界	綫	4	8.6	26	24	24	24	24	24	24	24	24	26	28	24	24	24	24	164.6
	站	20.2	22	2.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	5.2	8	8	2.4	4.2	4.2	4.2	66.7
	道岔	69	74	9	23	23	23	23	23	23	23	23	23	23	11	17	17	17	236
領區管界	領區	1	2	3	4	4	4	4	4	4	4	4	5	6	7	8	8	8	8
	養路工	1-3	4-6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	24
	養路工	21	29	35	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	36	249
現行計劃定員	巡道工	3	4	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	67
	橋梁巡守工	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
	道口看守工	—	3	10	4	4	4	4	4	4	4	4	7	7	—	—	—	7	41
	灰礮清除工	—	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	—	—	4	18
	記工員	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	6

過渡到機械化以後工務管理區界的劃分(概括的)

[illegible]

第二圖 機械化工務段管理區劃分

備的主要機械是電焊機。此種專業化工隊工作，應由工務段長逐一公里來計劃，並由鋼軌和魚尾鉗狀況最不良的地段做起。

交通部工務總局所規定機械化工務段其餘的組織結構無須作任何原則上的變更。

工務段專業化工隊，照規定應按下列的組織組成：

甲、修理大型建築物5—6人（橋梁領工員、橋梁工長及各項專業工人3—4人）；

乙、修理道岔金屬配件6—8人（工長、鍛工、錘工、鉗工、焊接工、摩托司機及1—2名補助工）；

丙、路基維修工隊，根據某一段的工作量；

丁、綫路機械化檢查工隊3人（綫路震動檢查小車工長、探傷車技師及其助手）；

戊、機械修理工隊3人（機械工程師、摩托修理技師、電工）。

機械化工務段組織結構和專業化工隊的組成，如按工作量和地方條件而須稍加變更時，應得工務處長之許可。

三、機械化工隊之領導

機械化領工區之領導，由機械化領工區主任養路領工員負責，主任養路領工員由鐵路局長在最有經驗的領工員中遴選委派。這種職務，如可能，應由有技術中學程度者擔任。

機械化綜合工隊工作之領導，由該工隊養路領工員負責，並受機械化領工區主任養路領工員之監督。其職責包括：保證綫路狀態之完整和在進行計劃預防性工作時保證行車安全；保證按期完成計劃的工作，質量良好，效能提高及最合理地運用機械；組織機械的養護和修理，保證工人使用良好的工具及備品。

機械化綜合工隊設有不參加工作的養路工長二人，輔助領工員，負責領導個別工作班的作業。

爲了保證綫路狀態的經常檢查，並領導小型養路工區的工作，得在機械化領工區設養路領工員一人輔助主任養路領工員辦理之。

這樣，在機械化經常維修綫路方式中，需要增設機械化領工區主任養路領工員一人，在綜合工隊中增設養路工長兩人。同時養路工區的工長由不參加工作改爲參加工作，亦即參加在小型養路工區中，因爲在此種領導情形下，工區組織和工作量特別縮減。養路工區工長在機械化綫路維修方式中不作綜合計劃預防性工作，而僅在實施綜合計劃預防性工作的間隔期間起保持綫路完整之作用，亦即做

一些不艱巨的工作以防止綫路發生不良情況，並在發現不良時立即予以消滅。

必須指出，在一九四九年，某些機械化領工區個別主任養路領工員因循失職，將綫路狀況之檢查與養路工區領導工作完全委諸養路領工員。此種現象，是不容許的。

爲了作出明確的規定和加強綫路的檢查，交通部工務總局在一九五〇年二月十四日以第25號命令規定了機械化工務段綫路狀態檢查制度的基本原則如下。

1、根據交通人民委員會一九三六年第 79/II 號命令及 IIП—1377 號綫路經常維修細則，綫路經常維修過渡到機械化方式時，綫路、道岔、路基、大型建築物由巡道工、道口看守工、橋梁巡守工、隧道巡守工、坍方巡守工及其他特別指定的巡守和看守人員、養路工區工長、橋梁領工員、主任養路領工員、工務段長與副段長作技術性檢查的程序和日期，應保持原來規定，不予變更。

2、機械化領工區主任養路領工員應會同養路工區工長每旬不少於一次（按預先編製而經工務段長批准之日程表）進行綫路軌距與水平及全部道岔之檢查，同時並應檢查路基和一切建築物，不少於 2—3 個養路工區管轄的長度。

其餘機械化地區綫路長度，則由養路領工員執行檢查。

機械化領工區主任養路領工員會同養路工區工長每旬的綫路檢查，應考慮使每月中所有機械化領工區的綫路都能經過檢查。

根據養路領工員親自檢查及該養路工區工長檢查結果，機械化領工區主任養路領工員發給養路工區工長旬度工作表一份。

綫路道岔月份的委員會檢查，按期由機械化領工區主任養路領工員或其所委託的養路領工員執行之。

機械化領工區主任養路領工員，應在列車尾部平台上或機車上巡行該管區內綫路。此外，彼應直接在工作地點檢查綜合機械化工隊的工作，每旬不少於三次。

3、機械化領工區養路領工員應會同養路工區工長每旬不少於一次進行綫路軌距與水平及全部道岔之檢查，同時應檢查一切建築物及路基，其長度不得小於 4—5 個養路工區（主任領工員所檢查者除外）；曲綫部分每旬應檢查兩次。根據現場檢查，養路領工員作成每個工區的旬度工作表。並受主任養路領工員之委託，參加委員會檢查綫路與道岔，同時每旬至少一次在列車尾部或機車上巡行該管區內綫路。

機械化領工區主任養路領工員和養路領工員在綫路狀態檢查工作上這樣的分工，保證了機械化領工區中綫路的經常檢查和對養路工區工作的領導。

第三章 機械化工務段工作計劃

一、工作計劃的基本原則

綫路經常維修工作計劃問題，在機械化工務段中具有重大意義。

組織綜合機械化工隊時，養路工區工人人數減少至3—4人。因此，綜合工隊與專業化工隊如何計劃工作，非常重要，必須使綜合計劃預防性工作首先包括急待施工及最不良的綫路，正確地查明每公里、站綫、道岔的工作量，預先考慮如何合理地運用機械和材料資源，保證提高工隊工作效能，避免停工現象。

綫路經常維修工作應按年、月、旬、及日做出計劃。

機械化工務段計劃綫路經常維修工作之基本原則有如下列。

機械化工務段長應按秋季綫路及建築物檢查結果做出翌年度每一機械化領工區每一公里綫路工作計劃申請書並呈請工務處長審核批准。

計劃申請書應包括：

甲、預定實施綫路經常維修綜合計劃預防性工作之幹綫綫路公里表、站綫號數表、道岔數量表；上項工作所需材料計算表，能按批准定員執行規定工作量的保證；

乙、保證養路工區能完成綫路經常維修的工隊組織和所需材料數量表。

工務處長應按照一九四九年二月一日交通部第46/□號命令審核批准各工務段長所提出之計劃申請書，編製保證供應工務段需用材料的計劃；批准的綫路經常維修年度計劃和保證供應經常維修用綫路上部建築材料計劃表，則發交各工務段，以便領導和執行。

根據工務處長批准之年度計劃，並考慮春季綫路及建築物檢查結果，機械化工務段段長按每公里編製綜合工隊在夏季中完成幹綫、站綫及道岔計劃預防性工作進度表，而在下述情況下，養路工區中亦應完成一部分工作。

每月初，工務段長應參照上月份完成的計劃給予機械化領工區主任養路領工員完成計劃預防性工作月份任務。

機械化領工區主任養路領工員將月份的每公里工作計劃發交綜合機械化工隊養路領工員執行。此外，主任養路領工員應根據親自或養路領工員會同養路工長按旬檢查綫路的結果給予每一養路工區旬度工作任務。

每日工作完畢時，機械化工隊養路領工員應召集養路工長討論當日完成工作