

苏联鐵路車輛專家 建議及報告

鐵道部車輛局編

人民鐵道出版社

蘇聯
專家
建議
及
報告

PDG

前言

蘇聯車輛專家柯列斯尼科夫同志和米列石金同志，在短短的幾年中，熱誠地把蘇聯社會主義的先進經驗教給了我們，不僅從改善車輛日常維護、修理的組織方面教給我們許多寶貴經驗，還對今後車輛技術改造和車輛定型工作上也給我們指出了根本途徑。這些都對我國鐵路車輛工作的發展與滿足國民經濟對鐵路運輸的要求具有極大的意義。

柯列斯尼科夫和米列石金專家都在很短的時間內，不辭辛苦地多次到現場了解情況，以他們豐富的經驗與高度的政治修養指出了我們工作上許多重大缺點，並以求實的精神研究了我國鐵路的車輛情況，提出許多建設性的建議，這種偉大無私的國際主義精神是永遠值得我們感激的。

爲了便於認真實現專家對我們的建議，除已將米列石金同志的建議及報告刊印在蘇聯鐵路專家報告彙編第二輯（一九五三年人民鐵道出版社出版）外，茲再將一九五四至一九五五年二年來柯列斯尼科夫同志對我國車輛工作中各種報告、書面建議及在檢查工作中的建議彙編成冊，作爲今後車輛部門的工作指針。這又是一本蘇聯社會主義管理鐵路的先進經驗與中國實際情況相結合的具體文獻，是我國鐵路員工應該十分珍視的。

應該指出，我們在執行專家建議中，一定要糾正過去不深不透的缺點，反對形式主義，必須把專家建議列入每年的技術組織措施計劃內，使其成爲經常性的工作制度，以便逐條貫徹到底。

我們深信，如果全國鐵路車輛員工能切實地逐項地把專家的建議運用到具體工作中去，則我國鐵路的車輛工作必能迅速改善與提高。

目錄

關於改善車輛技術狀態的建議	柯列斯尼科夫 (一)
關於降低不良殘車數和改善修車質量的建議	柯列斯尼科夫 (八)
關於中華人民共和國鐵路貨車定型的建議	柯列斯尼科夫 (二八)
改善鄭州鐵路管理局車輛部門工作措施	柯列斯尼科夫 (四〇)
車輛處總工程師的主要任務	柯列斯尼科夫 (四四)
關於蘇聯交通部車輛總局駐廠段驗收員職責的介紹	柯列斯尼科夫 (五〇)
關於蘇聯交通部車輛部門組織的介紹	柯列斯尼科夫 (六四)
車輛部門的意義及在鐵路系統中的作用	柯列斯尼科夫 (九三)
關於制訂中國鐵路客貨車技術履歷登記制的建議	鮑古舍維奇 (一一八)
關於增加製造硬席寢車的建議	柯列斯尼科夫 (一三〇)
關於改善棚車車體技術狀態的建議	鮑古舍維奇 (一三一)
關於如何保持車輛技術狀態經常良好的問題	柯列斯尼科夫 (一三四)
車輛修理場的工作組織	柯列斯尼科夫 (一五一)
鐵路管理局車輛處監察員的任務	柯列斯尼科夫 (一六二)
關於車輛入廠修理標準合同的介紹	柯列斯尼科夫 (一六七)
改善錦州、吉林、鄭州車輛工作的建議	柯列斯尼科夫 (一八一)

關於改善車輛技術狀態的建議

(一九五四年三月二十九日)

柯列斯尼科夫

根據對中華人民共和國全國鐵路車輛部門一九五三年的工作和對南方及東北各鐵路許多車輛段的實地檢查資料所作的分析，可以得出這樣的結論：車輛部門員工在原則上已經掌握在中華人民共和國鐵路上海採用的那些蘇聯的車輛日常保養和維修制度，但在實行中則尚存在着一系列的缺點。主要缺點就是在車輛的日常保養和維修方面缺乏統一的技術作業過程，這是因為全國鐵路上尚沒有一種統一的列車檢查和車輛維修的技術作業過程的文件所致，而蘇聯的車輛保養和修理制度規定必須具有這種文件。

一九五三年十一月二日鐵道部曾頒佈由副部長武競天同志簽署的鐵軌真武（53）字第二八七號命令確定了統一的貨物列車檢查和貨車的日常不摘車修理的技術作業過程，這就使全國鐵路在貨車日常保養方面實行了統一的辦法。應當認為該命令所規定的技術作業過程的正確實施，將使運用貨車的技術狀態有所改善。但在客車的日常保養方面和客貨車的日常摘車修理方面，目前尚無類似的文件。

在輪對、彈簧及其他車輛重要部件的修理方面，也存在着許多缺點，這些缺點表現在修理基地的不健全，如輪對修理能力薄弱，所採用的技術作業過程尚有許多缺點。

為了能更好地掌握已經採用了的車輛保養和修理制度，改善車輛及其重要部件的修理質量，加強車輛部門的生產技術基地，最好實行可以迅速消除現存缺點的下列各項措施：

一、關於車輛日常保養的組織工作方面

(一) 促使鐵道部和各路局車輛部門領導幹部重視與無條件地執行鐵道部一九五三年十一月二日第二八七號命令。並對該命令的執行情況規定有系統的監督辦法，並實行定期實地檢查。

檢查時必須特別注意列檢所員工對該命令所規定的技術作業過程的學習深度，使每個工作人員能了解他在技術作業過程中所負擔的任務。

列檢所室內必須懸掛帶有文字說明的技術作業過程的圖解（以大的比例尺），以及技術管理規程和主要細則內有關車輛方面的摘錄。

所有這些措施都能促使列檢所員工更好地學習和掌握技術作業過程、技術管理規程和細則，提高車輛檢修質量，從而改善車輛的技術狀態。

(二) 制定並頒發與貨物列車檢查和貨車日常維修的技術作業過程類似的旅客列車在編組地點和折返地點的列車檢修和整備的技術作業過程，以及客車在途中檢修的技術作業過程。

(三) 爲了監督列檢所完成的車輛檢修和整備的質量，應建立檢查制度，由段長或副段長以及由列檢所主任或領工員每日各親自檢查一、二列整備好待發的貨物列車。除此之外，在旅客列車編組地點和折返地點，並應檢查不少於一、二列的旅客列車。

領導幹部應將檢查列車的結果記入列檢所必須備有的專用簿內，並應採取必要措施以改善客貨車檢修和整備的質量。

二、關於在段內和在列檢所附設的專用修車綫上修車的組織工作方面

(一) 制定並發給各路局直接在車輛段內或在專用修車綫上施行客貨車輛日常摘車修理的技術作業過程。

客貨車日常摘車修理的技術作業過程，最好以下列主要條件為基礎制定之：

(1) 在段內或專用修車綫上的車輛修理，應當按照以新的或事先修好的零件替換不良的和補充缺少的零件的原則進行。在這種情況下，照例這些零件是應該預先送到修理地點的。

(2) 摘車修理時，不僅必須消除造成摘車的那些不良處所，同時也必須消除車上所有的其他一切缺陷。

(3) 進行修車的工作地點，應當徹底組織起來，並須備置零件、材料及良好的工具和機具。

(4) 修車時盡量推行工業的作業方法，它的本質是：①工作有計劃，②按所制定的技術作業過程卡片完成個別的工作；③廣泛採用機械化等等。

(5) 輔助車間的工作應該這樣組織，使能充分保證摘車修和不摘車修所需要的零件，並規定經倉庫辦理零件和材料消耗的制度。

(6) 應當對保證高度質量加修車輛的工作，組織應有的監督。

根據上述各項主要條件，技術作業過程中應當包括：

(1) 應摘下修理的車輛技術不良處所的清單。

(2) 日常摘車修理必須完成的工作清單並註明進行車輛的日常摘車修理時，不僅應該消除造成摘

車修理的那些不良處所，同時並應消除車上存在着的其他一切不良處所的規定。

必須完成的工作清單，應當包括車輛的全部主要部分（走行部、轉向架、彈簧裝置、制動機、自動車鈎等），並應註明該種修程的容許限度和容許磨耗量。

（3）送往段內和專用修車綫上的不良車輛送修辦法和修竣車輛的取出辦法。

（4）車輛修理範圍的鑑定辦法，也就是由段長或副段長和車輛驗收員對不良車輛進行共同鑑定的辦法，及編造由檢查該車輛人員簽字的檢修記錄（不良處所）單的辦法。（車統二二）。

在沒有檢修副段長的地方，許可由修車主任或負責日常摘車修理的領工員施行車輛的檢查工作。

（5）修竣車輛向車輛驗收員移交的辦法和車輛驗收員接收車輛的辦法。

與此同時，技術作業過程中應當包含工作地點的組織問題，也就是設置應有的設備和機具，供給工人以材料、零件和工具，並應包含人力的組織問題。

在日常摘車修理的技術作業過程的組成中，應當包括在日常維修時所應完成的個別修理工作的各項技術作業過程和技術作業過程卡片。

車輛維修的停留時間定額應在技術作業過程中規定之。

客貨車輛日常摘車修理的技術作業過程制定後，必須組織與日常摘車修理有關的全體人員進行學習。

（二）不問客貨車輛日常摘車修理的技術作業過程係如何制定，必須實行由鐵道部驗收員驗收段內和專用修車綫上所施行的日常摘車修理的修竣車，以及驗收從列車上摘下的經施行軸檢、制動檢查或車鈎檢查的車輛驗收制度。

（三）修理客貨車時，應組織研究個別作業所消耗的時間。根據研究及總結的資料，制定各種修理

作業的統一的作業時間消耗定額。同時並能藉以制定貨車中、年修和客車年修的最合理的技術作業過程和進度表，以及日常維修的個別工作的技術作業過程卡片。

這樣並能規定各種修程的車輛具有技術根據的停留時間定額。

(四) 與研究修車時個別作業的時間消耗問題的同時，並應組織對各種客貨車輛的各種修程的材料和零件消耗量問題的研究工作，以便根據這種研究和彙總的資料，制定修車材料和零件的消耗定額。

三、關於加強車輛部門生產技術基地的某些設施，

改善車輛及其重要部件的修理質量和改善設備的保養方面

(一) 制定並發給各路局經檢查或修理時必須由車輛驗收員驗收的車輛重要部件（例如：輪對、轉向架的拱板、均衡梁、軸瓦、制動機件等）清單，而施行由驗收員驗收這種部件的統計制度。

(二) 制定關於在一九五四年內在各車輛段裝備軸頸鑄床的措施，因為事實證明，車輛在段內施行定期修理和日常維修時，從車下退下的絕大多數輪對，其軸頸和防塵板座都具有某些缺點（細劃痕、碰痕等），而不消除這些缺點，就會發生違反中華人民共和國鐵路技術管理規程第二一八條「2」項規定的情形，降低修車質量和增高修理費用，並由於在這種情況必須將這種輪對送工廠修理，因而增高修理費用。

與解決該項問題的同時，必須考慮在各路局管內組織車輛車輪修理廠形式的技術基地，以便對輪對作更換配件的檢修。

(三) 組織車輛段內輪對的正確管理工作：良好和不良輪對應予分別保管，並按其型別予以分

類，軸頸及防塵板座應加防護，以免銹蝕和受到機械損傷。

(四) 各車輛段應備置人造裂紋的標準軸頸，以便檢查探傷器的正確性，就可能發生因探傷器不良而不能檢查出車輛輪對、轉向架及其他零件上的裂紋的情形。

(五) 將車輛的板彈簧和圓彈簧的修理集中在每個路局的一兩個處所內施行，在各該處所內建立施行質量良好的彈簧修理的必要條件（彈簧加熱爐、彈簧解體、壓下彈簧箍和試驗板彈簧及圓彈簧的壓力機），不必在每個段內都組織彈簧的修理工作。因為每個段內修理彈簧的工作量不大，故對這些設備不能予以適當利用，因而造成浪費。調查在鐵道部各機車車輛修理工廠內為各路局車輛處修理車輛板彈簧和圓彈簧的可能性。

(六) 在各段實施油綫材料的準備和浸潤的技術作業過程，這種技術作業過程應規定新油綫或油綫捲，於其浸潤前必須預行乾燥和在事先經過澄清的熱油脂內浸潤，這就可以改善油綫材料的吸油性能，以及改善油綫材料向軸頸的給油性能。

為了更順利地執行該項措施，最好在辦理油綫浸潤的車輛段內組織容量大的貯油庫（不小於五〇—六〇噸），同時並實行各種不同的車軸用油脂（夏季油、冬季油）的分別保管法。

(七) 規定出技術上合理的白合金層厚度，並制定掛瓦時白合金消耗標準查定的措施。

鑒於車輛輪對的軸頸尺寸頗為繁多，對這些軸頸實行單獨的掛瓦非常困難，故最好對若干種的軸頸尺寸，規定出各個掛白合金的模型等級來。

實行該項措施，便可縮減白合金的消耗量，從而可以降低修車的成本。

(八) 為了更好地和更正確地組織空氣壓縮業務，防止發生違反空氣壓縮機正常工作的情形，並改善其工作，應制定並頒發空氣壓縮機的保養細則，其中應包括下列規定：

分；

- (1) 空氣壓縮室內不許設置任何其他設施（例如：油綫浸潤設施，輔助倉庫等）；
 - (2) 利用在每台空氣壓縮機的壓縮氣管部安置溫度表的辦法，檢查壓縮空氣的溫度；
 - (3) 利用在空氣壓縮機和儲風缸間的壓縮氣管上安置離油器的辦法，清除壓縮空氣的油脂和水
- 問題。

- (4) 保證空氣壓縮機均由室外吸進空氣，以使空氣壓縮機能吸入較為清潔的空氣；
 - (5) 組織按每台空氣壓縮機的工作進行作業統計，及其他可以改善空氣壓縮設備的保養和工作的
- 合理分配和對設備予以適當地重新安排的辦法，將送修的制動機的清洗和分解過程與直接修理和試驗過程分開，這就可以改善制動機的修理質量和提高勞動生產率。

- (十) 在施行制動機修理的段內，組織用壓縮空氣試驗制動軟管的工作，這就能給對軟管組裝的質量和對制動軟管本身的質量進行檢驗，創造更好的條件。

- (十一) 爲了保證制動機，尤其是三通閥、折角塞門、緩解閥和制動軟管的更高的修理質量，必須責成專門人員（制動機驗收員）對制動機施行修理後的試驗和驗收，對制動機的試驗結果及其驗收結果建立統計制度。

- (十二) 爲了改善客貨車的修理質量，應制定措施，規定在各段組織木材乾燥室或在每個路局管內組織若干個集中的木材乾燥室，保證在一九五四年內能以具有容許濕度的修車用木材，供給每個施行車輛定期修理的車輛段。

更合理些，是在每個施行車輛定期修理的車輛段，都設置一個木材乾燥室。每個車輛段都應設置兼

行自然乾燥的木材保管棚。

鐵道部一九五三年十一月二日第二八七號命令內所規定的貨車檢查和日常維修技術作業過程的實施，以及上述各項措施的實施，其中首先是推行客貨車日常摘車修理的統一的技術作業過程，以及客車檢查、修理和準備的統一的技術作業過程，並同時改善車輛主要部件的修理工作，這些措施最好也用鐵道部命令頒發各路局。這些措施的實施，當可提高車輛的保養和修理質量，從而改善客貨車輛的全般技術狀態。

關於降低不良殘車數和改善修車質量的建議

（一九五四年四月十三日在第二屆全國車輛會議上的報告）

柯列斯尼科夫

同志們：

在準備這個會議的過程中，蘭局長讓我講一下關於降低不良殘車數和改善修車質量的經驗。因為這些問題不能和整個車輛工作分開，所以我認為必須先談一談車輛日常維修和修理的一般組織問題，同時也談一談蘭局長所談過的一些問題。

鐵路運輸是國民經濟中最重要的組成部分之一，是發展和正確分佈生產力的有力因素，是發展經濟的有力因素，並且是鞏固國防的重要工具。國家運輸計劃的順利完成，與車輛不間斷地運行有着直接的關係，所以車輛是鐵路運輸基本工具之一，是保證旅客和貨物運輸的基本運輸工具。

貨車不固定於一定的地區，根據運用的需要，它們可在全國鐵路上沒有任何限制地運行；修好的車

輛可以遠離它的施修地點幾千公里。列車運行的安全性和鐵路的正常工作，在很大的程度上是與車輛的修理和保養質量有關的。因此，要求車輛部門的工作人員，必須以特別關心的態度對待車輛。要對貨車的維修和修理方面提出很高的要求，至於對客車的維修和修理方面的要求，那就更高了。

除了以上所說的車輛運用的特殊性外，車輛部門還表現着它的家業龐大，因此，這一部門就成為鐵路運輸上最複雜的部門之一。

車輛技術狀態良好，能保證着國家客、貨運輸計劃的完成，而保持車輛技術狀態的良好，是鐵路車輛部門工作人員的頭等任務。

能否保持車輛技術狀態的良好，要看所採用的維修和修理制度及所採用之制度在實踐中的實行情況如何。

蘇聯鐵路所採用的維修和修理車輛的方法，可稱為計劃預防制度。因為它是建立在計劃性和預防性基礎上的制度。在車輛的保養、檢查和修理上包括一整套的措施，這些措施，主要是用以防止磨耗的累進增長，防止重大事故和大事故的發生，並能保持車輛經常處於能夠運用的狀態。

這些措施包括：

(1) 組織車輛的日常維修工作，即對車輛實行在途中和站上的維修，進行軸檢和制動檢查，運用車輛的技術檢查和臨修；

(2) 及時地用預先準備好的或修理好的配件更換磨耗的配件；

(3) 車輛送交進行各種定期修理的嚴格計劃性，以及各種定期修理的及時和高度質量的完成。

車輛的各種定期修理包括：年修、中修、大修等修程，根據交通部批准的各種專門規程，經過一定的預先規定的間隔時間進行。

在這種車輛定期修理制度下，最基本的修程就是大修，因為大修時照例是以新的零件更換磨耗和不良的零件，所以對車輛來說：就是一種翻新工作。

除了上面所列舉之車輛各種修程以外，在我們的制度裏，還有對車輛主要配件的一些定期修理和檢查的規定，這些規定包括：

(1) 制動機的定期修理，對於貨車是一年一次，並且與各種修程中的一種修程同時進行；對於客車是一年兩次，其中一次與各種修程中的一種修程同時進行，另一次經過六個月後進行之。

(2) 貨車的制動檢查於定期修理以後，經過六個月進行之；而客車則經過三個月進行之。

(3) 軸檢是在進行客貨車所有定期修理，以及在每次推出輪對修理時或因燃軸摘車後有必要時進行之。

此外，客車的定期軸檢，每經過三個月進行一次。

(4) 自動車鈎檢查於客貨車定期修理時進行之。

制動檢查和軸檢是屬於車輛日常維修的一部分。

車輛運用中的日常維修與車輛各種定期修理的正確配合，乃是蘇聯車輛日常維修和修理制度的主要內容，這就是它比美國和西歐國家的修理制度優越的地方。

但是，制度本身無論是多麼好，如果沒有正確地實際採用，沒有在保證車輛日常維修和修理上負有實踐使命的工作人員的實際活動，首先是沒有車輛部門領導上和組織上的作用時，那末這個制度也不會得到良好的結果。

車輛的技術狀態及其日常維修和修理的組織工作，可由許多指標表現之，其中包括：

(1) 由於車輛不良所引起的列車在途中和在各站的晚點次數；

- (2) 在途中因燃軸和其他技術不良的摘車次數；
- (3) 因車輛及其配件的不良引起的重大事故、大事故和事故的件數；
- (4) 每晝夜摘車臨修及其修竣的車數；
- (5) 完成車輛各種定期修理任務的進度和車輛修理工作的節奏程度；
- (6) 不良車（殘車）數，首先是需要摘車臨修的不良車數；
- (7) 車輛檢修停留時間標準的完成情況；
- (8) 修理車輛的質量大部可由上述(1)、(2)、(3)、(4)、(5)項內所指的事實中表現出來；

(9) 修車成本的降低。

車輛的日常維修和修理的組織工作做得愈好，車輛及其配件修理的質量愈高，在途中和各站列車晚點的次數就愈少，因燃軸和其他不良狀態所摘下的車數就愈少，重大事故、大事故和事故的發生次數就愈少，日常摘車修理的車數就愈少（當然這種少不是靠着應該摘而不摘、把可以影響列車行車安全的車輛放過而言，而是說這樣工作的車在運用中少了），不良殘車數的定量的量就愈低，首先是要求摘車臨修的殘車數就愈低，車輛檢修停留時間定額就愈低，修車成本比計劃成本也就愈低。所採用之車輛日常維修和修理的組織制度愈正確，以及實際執行的愈正確、愈有組織，上述指標的完成就愈有保證。

在蘇聯鐵路上究竟是用什麼方法來完成上述指標呢？

列車在站上和途中的晚點，因燃軸和其他技術不良造成的摘車以及重大事故、大事故和事故的發生，絕大部分是與列檢所的工作組織是否正確、與負有保證車輛日常維修和修理使命之列檢所工作人員的工作質量、乘務檢車員的工作質量如何有關係的。

日常維修是保證車輛狀態良好的一個最重要的問題。

因此，在蘇聯鐵路上列檢所工作的組織受到特別的重視。列檢所的人員都是特別有經驗的熟悉車輛構造和車輛修理的工作人員。對負有在途中保證車輛狀態良好使命的乘務檢車員的要求也是這樣的。

列檢所的工作是根據全國鐵路統一的「列車檢查和車輛臨修的技術作業過程」組織的。這個技術作業過程由蘇聯交通部車輛總局制定，由交通部部長或副部長批准，並以交通部的命令頒發給各管理局認真執行。

主要作業站（就是大量裝車、卸車和準備車輛送往裝車的车站、編組站和區段站）列檢所的技術作業過程，由蘇聯交通部車輛總局制定。每一個列檢所自己的技術作業過程由車輛區段段長或車輛段段長根據統一的技術作業過程的內容，考慮本站具體條件制定之。

蘇聯鐵路上所採用的「列車檢查和車輛臨修的技術作業過程」是以最少時間、高度質量地完成車輛的檢查、修理和準備這一要求為出發點而建立的。這種要求，則又是以正確分配人力，平行執行車輛的檢查、修理和準備方面的各項工作，並建立負責制和對列檢所工作人員執行其本身職責情況的監督制度而達成的。

技術作業過程中應規定：「車務處和商務處工作人員向列檢所人員提出對列車和車輛進行技術檢查要求的辦法」，「車輛的檢查、修理和準備辦法」，「必須進行摘車修的摘車辦法」（只有將車輛自列車中摘下修理，才能消除不良狀態的車輛由運行中摘下的辦法），「列檢所的工作人員向車務處和商務處工作人員移交檢查好、修理好和準備好的列車和車輛的辦法」。

制定「列車檢查和車輛臨修的技術作業過程」的基本原則，就是對到達車站進行全部或部分改編的列車，於其到達後進行細密技術檢查，以便發現按技術狀態需要送往車輛段或專用修車綫修理的車輛，

和發現不良處所可於不摘車時修理的車輛。不摘車修一般是在發車場或發車綫上進行，部分地不摘車修可在列車編組場進行，在這裏應儘先消除必須將車列拉開才能進行消除的不良處所，然後將編好的列車、車列從編組場送到發車場或發車綫。如果編組場，同時也就是發車場時，在發車場或發車綫上，對列車車列進行細密技術檢查和高度質量的不摘車修理，把所發現之車上的一切不良處所全部消除，並進行制動試驗。對不要求調車工作的中轉列車，全部檢查和修理則於其到達後進行之。

在所有情況下，當列車到達設有列檢所的车站時，檢車員都應該在列車走行中迎面接車，以便發現在列車運行中易於發現的不良處所：如車輪的擦傷和剝離與鋼軌接觸時會發出打音，軸箱發熱（燃軸）在許多情況下會發出尖銳嘯聲和冒煙現象及制動拉桿破斷和托吊裝置的破斷等。

在技術作業過程中，還規定有在發車場和發車綫上組織工作地點問題，就是在工作地點預備架車工具、機具、配件、材料、測量工具、風管路和其他可以保證高度質量完成不摘車修理的工具。

正確組織列檢所的工作，乃是保證車輛的正常的日常維修及其良好的技術狀態的主要課題，因此，用各種方法改善列檢所的工作，擴大不摘車修理的工作範圍，在改善列檢所工作方面積極發揚列檢所工作人員中的主動性，實為車輛部門領導人員的最主要的任務。

在這一方面不能不談一下，頓涅茨鐵路紅利滿車站主任檢車員什車布力金同志在保證快速高度質量檢修貨物列車，並同時擴大不摘車修理的工作範圍方面所表現的主動性，以及現在已在列檢所工作中所實踐的什車布力金工作方法。

什車布力金同志以下列方法改善了列檢所的工作：

- (1) 接班前預先作好周密的準備工作；
- (2) 對不間斷地向擱置架供給配件工作，規定嚴格的監督制度；

(3) 最大限度地縮緊每一小組的工時，並在執行修理工作時廣泛發展彼此互助；
(4) 在修理時，廣泛採用先進的技術作業方法和先進的勞動方法，藉以達到縮短檢修車輛時間，並把所餘時間更好地利用到需要檢修的列車上去；

(5) 熟練地使用列檢所設有的新型技術裝備；

(6) 嚴格遵守所規定的檢車員和檢車乘務員交接列車的辦法；

(7) 對車輛的檢查和修理工作所完成的質量和範圍，規定嚴格的監督制度；

(8) 廣泛應用發車場所設置的直通電話和無綫電話，藉以達到下列目的：

① 能迅速通知檢車員和修車組關於由編組場送往發車場之列車的修理範圍、列車的出發時刻和執行工作的順序等；

② 在列車檢修過程中，可經常報導列車的出發時間，經常報導需要加速檢查、修理及制動試驗等；並利用直通電話使列檢所常班的工作人員與列檢所調度員，以及與編組場值班員和車站調度員進行業務上的聯系。

上述措施的實行，使在高度質量完成這些工作的條件下，縮短了檢查列車和修理車輛的時間，擴大了不摘車修理的工作量。這樣一來，顯著地減少了由於燃軸和其他技術不良而發生的摘車修理，並且顯著地減少了臨時摘車修理。

爲了改善列檢所的檢查、修理和準備車輛等工作的質量，在蘇聯鐵路上，以交通部的命令規定：凡由列檢所工作人員準備的旅客列車和貨物列車，必須由車輛區段和車輛段的領導人員親自檢查的制度。

這就可以提高檢車員、鉗工和列檢所其他工作人員對完成其本身所負的職責的責任感，同時使車輛區段和車輛段的領導人員擔負起直接監督列檢所的工作的責任，並促使其採取改善工作的必要措施。