

安全接發列車 工作經驗

成都鐵路管理局技術館編

人民鐵道出版社



安全接發列車工作經驗

成都鐵路管理局技術館編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010

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)

書號1035 開本787×1092 1/32 印張1 1/2 插頁1

1958年8月第1版

1958年8月第1版第1次印刷

印數C001—1,000冊

統一書號: 15043·600 定價(9) 0.10元

E835
C443

目 录

一、引言.....	1
二、几个长期无事故車站的安全情况及其完成的因素…	1
三、接发列車綜合工作制度.....	5
四、接发列車作业过程（見附表）.....	9
五、发生接发列車事故的原因及其防止对策.....	9

安全接發列車工作經驗

一、引言

鐵路運輸的任務是要通過精確和及時的列車運轉來保證貨物和旅客的安全運送。而列車運轉的重要環節便在於接車與發車。因此接發列車工作的安全對保證質量良好的完成客貨運輸任務，具有極其重要的意義。從我局列車安全情況來看，在1957年度中共發生車務責任行車事故119件，其中接發列車事故就有60件佔總件數的50.4%，在58年一季度中發生車務責任事故45件，其中接發列車事故有16件，佔總件數的35.6%，從上面統計數字，說明了接發列車事故，在行車事故中所佔的比重，同時更說明了消滅接發列車事故在保證行車安全上是具有決定性意義的。為了在互相學習，互相幫助的基礎上，廣泛交流一些長期無事故車站在辦理接發列車工作上的安全經驗，以達到取長補短，共同提高的目的，特將我局管內幾個長期無事故的車站，在接發列車工作上的積極思想因素和健全的工作制度，加以綜合整理，介紹給我局辦理行車工作人員，以作為在學習上和工作上的參考。

二、幾個長期無事故車站的安全

情況及其完成的因素

我局長期無事故的車站有十幾個，它們在保證行車安全上都取得了一定的成績，安全無事故的天數到本年3月31日止，均達千天以上的成績，我們僅對安富鎮、譚家鎮、長沙壩、蒸江、新都等5站的接發列車工作制度和辦法以及能夠

巩固长期不出事故的因素，加以綜合整理作为学习上和工作上的参考。

各站完成無事故天数表

站 名	起 算 日 期	截 止 日 期	完 成 無 事 故 天 数
安 富 鎮	1952. 3. 8	1958. 3. 31	2213天
譚 家 壩	1955. 1. 1	”	1136天
長 沙 壩	1953. 5. 25	”	1772天
茅 江	1955. 1. 1	”	1136天
新 都	1955. 1. 15	”	1172天
洪 安 乡	1954. 1. 21	”	1529天
号 誌 口	1954. 12. 1	”	1214天
夏 壩	1955. 2. 12	”	1143天
黄 砣	1955. 5. 13	”	1052天
崇 高 鋪	1954. 1. 8	”	1543天

这些車站虽然在技术設備条件、业务量和人員思想情况上各有不同，但其所以能保持长期无事故的成績，都具有共同的因素，茲归納为以下四个方面：

1. 在党的培养教育下，职工們不断的提高了阶级觉悟，养成了自觉的劳动和遵守劳动紀律习惯，发挥了团结互助，树立了整体安全思想——几年来，在党的培养教育下，职工們不断的提高了阶级觉悟，充分認識到在社会主义社会里，劳动人民所处的地位和光荣，他們不但热爱本身崗位工作，更热爱社会主义建設事业，把行車工作当着終身事业，安心地和勤劳的劳动着。如安富鎮站主任扳道員常德有，几年来从未发生过迟到早退，对扳道工作非常热爱，他曾說：「让我干一辈子的扳道員，我也不会会有意見」扳道員楊世安在党

不断进行安全思想教育后，也深刻認識到事故在社会主义建設事业上所造成的損失，和危害性，他曾說：「假如不小心发生了事故，那怎能对得起党和国家」。他們在忘我劳动的思想基础上，又进一步发展了团結互助的精神，树立了整体安全的思想，虽在休班中也能做到主动互相协助，如当办理会車，进行甩挂作业，发动搶装搶卸，以及在大风驟雨天气，协助檢查信号机灯等情况下，均充分發揮了同心协力精神，保证了車站作业和接发车工作安全。更較显著的是全站职工能做到随时随地关心到車站工作的整体安全，十分珍視着車站长期无事故的成績，对于新到站的职工必定做到詳細的介紹車站技术设备和工作制度，使其对車站的工作制度和作业过程能实际达到熟練后（調動人員也要做到按本站規定加以統一）再正式执行工作。对于文化較低的也能做到互相帮助，共同提高。如安富鎮扳道員楊世安虽无文化，在学习技規时，通过大家互助，采取口授心記办法，每年照样达到「良」的成績。几年来在車站工作人員，調動頻繁的情况下，人員虽办交替，制度却有傳統，他們的安全成就，始終能在巩固成績的基础上，不断的求得改进和发展。

2. 建立接发列車工作制度，走的羣众路綫——他們在建立接发列車工作制度时，完全走了羣众路綫。不但在建立每項工作制度和作业过程中，都通过了全站职工的研究討論，而且在日常接发车工作中，接受过去經驗教訓，对于事故苗子，采取「边防边立」的办法。从防止事故苗子的措施中，逐項建立了新的工作制度，如安富鎮站在54年中曾有一次由于轉业扳道員杜兴华在接51次列車时，发现睡觉，通过这次事故苗子，大家开会研究，寻找防止瞌睡的办法，于是便建立了「五分准备制度」。有一次由于車站值班員將手信号灯的綠玻璃打破，未向接班的站长張永禾作交代，当站长办理

52次接車時，擦過通過手信號却未作檢查，經站上公安人員發覺，系白光燈，便問站長今天52次是否在本站停車，這才發覺了沒有綠玻璃，通過這次教訓，大家在會上進行了研究，認為能通過公安人員防止了事故，為什麼不在日常工作中建立這個制度呢，於是便建立了「手信號燈確認制度」。又如該站兩鄰接區間運行時分都只十分鐘，便規定了在得到隣站「預告閉塞」時便通知扳道員進行綫路檢查。由於每個工作制度，每項作業過程，都是在羣眾的基礎上討論研究出來的，在羣眾的思想上有著深刻的印象，因此在貫徹和執行時，始終能做到持久牢固。

3. 正確掌握職工思想和業務質量，適當進行安全教育和分配班次——對於有關行車安全的部局令指示，事故通報和行車安全總結文件，隨時組織職工進行學習討論，並結合本站具體情況和薄弱環節及時訂出了防止對策；由於隨時隨地貫徹了安全思想教育，提高對事故的警惕，找出了經驗教訓，在嚴格的互相監督制度下，阻止了事故苗子的萌芽。如長沙埂，譚家壩站雖然事故苗子仍有發生，却都通過監督檢查制度，做到了及時防止。如安富鎮在57年以來，更做到基本上消滅了事故苗子。同時針對人員的思想情況和業務質量，做到分別進行教育，並根據具體情況，適當支配工作崗位和班次。如長沙埂站在分配工作任務時，便將勞動紀律差的扳道員與負任心強的車站值班員搭成一班，將業務質量較差的扳道員分配到工作量不忙的扳道房，使工作分配適當，互相督促提高。因此在人員調動頻繁的情況下，事故苗子雖未根絕，而通過適當支配人員，互相檢查監督，始終能巩固長期無事故的成績。

4. 發揚民主空氣，開展批評監督——「發揚民主空氣」和「開展批評監督」對於防止事故，保證行車安全，有著積

极的意义。各站在每个班組內均建立有碰头会制度，对一班中的优缺点，在小組会上进行了及时的表揚和批評，对于違章作业及違反劳动紀律現象，也能进行严肃的斗争。因此做到防微堵漸，預防事故于未然。在小組劳动竞赛中，把違章作业和違反劳动紀律的事項均列为評比的条件，每班工作中发生的差錯，均記入劳动竞赛記錄簿，作为每月評比时的考核依据，做到了每日評比，每月总结，由于在小組会上充分发揚了民主，展开了相互的批評监督，激发了生产的热情，使事故在萌芽中，得到及早防范堵絕，保证了接发列車工作的安全。

三、接發列車綜合工作制度

1. 交接班制度

(1) 交接班前由接班的車站值班員与扳道員初步檢查站內綫路使用情况和停留車輛数及位置，以做到接班前心中有数。

(2) 交接班前由交班的車站值班員将当日日班計劃，列車运行情况，有关行車命令和电报，区間施工及小車使用情况，站內停留車及装卸挂运任务，以及其他有关事项，均記錄于交接簿內并于交接時間接班的車站值班員口头交代清楚，接班人确认无疑后，双方签章承認。

(3) 交接班时，交接双方的車站值班員除将交接簿內事項进行交接外，并应将調令登記簿及警告書登記簿有关命令及警告內容，进行交接和确认。使接班人做到正确了解。

(4) 交接班时，对行車設備如行車电话，路签机，控制台，站內閉塞等設備，均应进行一次試驗，如发现有故障情况，除在交接簿內加以注明外，并記錄在設備檢查修理登記簿內，及时通知有关人員进行修理。

(5) 接班的車站值班員于接班后，应即了解当日列車运行情况，并檢查所有行車用品（如信号灯旗、警告書、調度命令卷、各种許可証等）是否齐全，以免需用时临时忙乱。

(6) 交接双方的扳道員在交接班时，亦应按下列順序进行交接于交接后并在交接簿內双方簽訖。1. 綫路停留車位置；2. 道岔鑰匙；3. 道岔状态及清扫情况；4. 扳道房信号用具及备品；5. 扳道房电话是否良好；6. 进站信号显示情况。

2. 隣站联鎖負責制

(1) 預告閉塞制——当后方隣站已与其后一隣站办理閉塞时，即預告本站作閉塞准备，而当本站承認后方隣站閉塞时，亦通知前方隣站作閉塞准备，以防止临时呼唤不答，延誤閉塞。接到隣站的預告后，車站值班員应作好思想准备，并根据各站具体情况及时通知扳道員。区間运行时分少于10分鐘的車站，应于接到預告后，即通知扳道員。

(2) 发车詢問制——承認隣站閉塞后，每隔10分鐘（区間运行时分少于10分鐘的，可以每隔5分鐘）即詢問隣站，列車是否开出，以防止隣站漏报開車点，延誤接車。列車由本站开出或通过後，虽已报过開車点，为了防止隣站忘办信号或忘办路签折返手續，可于报点后3—5分鐘，再詢問隣站是否做好接車准备，有交会时并問是否需办理路签折返。

(3) 二度报点制——列車开出后，首先由作業員向隣站通知「○○次列車○时○分已开出」使隣站及时准备接車。待車站值班員回运转室后，再向調度和隣站报告開車时分，但隣站只能依据車站值班員报点記入运行日誌，以免作業員与車站值班員所报開車时分不能一致。

(4) 特別事項通知制——發車站對於超長列車，挂有關大貨物列車及其他應該注意辦理的列車，應在辦理閉塞及報開車點同時通知隣站注意。接車站對於因施工或使用小車應發行警告的區間，應於承認閉塞時，提醒隣站注意辦理，以便起互相督促作用。

3. 試驗信號制

接車站於接到隣站預告，通知扳道員後，應由扳道員（控制鎖）或車站值班員，（聯鎖箱）進行一次进站信號的試驗，檢查信號機顯示狀態是否正確，以防止臨時發生信號機故障或顯示位置不正確，造成機外停車事故（對於进站信號設於一個或數個隧道外方的車站進行試驗檢查，如在時間上確有困難時，可以根據具體情況，省去此項制度，但無論如何，在每日交接班時，必須進行一次試驗檢查）。

4. 五分準備制

接車站的車站值班員在接到隣站開車的通知後，雖已通知兩端扳道員準備接車但於預計列車到達時刻的五分鐘前，仍應再一次通知和檢查各扳道房接車工作，以防止扳道員發生臨時倉惶接車或瞌睡情況。

5. 檢查確認制

(1) 承認閉塞前，應先確認區間是否空閒，有無施工及小車使用。

(2) 承認閉塞後（區間運行時分少於10分鐘車站，可在接到預告閉塞後），檢查接車綫路有無障礙，車站值班員負責檢查由車站中心至站台兩端為止。兩端扳道員由兩端站台頭分別檢查至兩端进站信號機為止（條件困難的車站檢查

至两端最外方道岔为止)。

(3) 車站值班員于下达准备接車或发車进路命令后，除通过扳道員的彙报外，并应亲自确认道岔表示器的开通状态是否正确(設有控制鎖的車站，并应通过扳道員的彙报确认扳道員所持鑰匙號碼是否正确)。在办理会車时，发車前必須亲自确认发車进路是否正确，如了望不到时，应由扳道員彙报所持鑰匙號碼，以达到确証目的，方可发車。

(4) 車站值班員于下达开放进站信号命令后，除通过扳道員的确认彙报外，并亲自或通过复示器确认信号的开放是否正确。

(5) 車站值班員于办理閉塞后，及交付司机路签时，以及到达列車收回路签时，应进行一次确认，路签类型是否正确。

(6) 在办理列車交会，路签折返使用时，車站值班員于通知两端扳道房隣站閉塞时，同时告知是否办理路签折返。如車站值班員未通知，发車端扳道員应主动詢問。当隣站開車后，扳道員应主动詢問路签折返手續已否办妥。以提醒車站值班員的注意。

(7) 每次办理閉塞后，应檢查警告書登記簿，有无需向列車填发警告書，檢查警告書內容是否填写正确。

(8) 車站值班員于每次在夜間接車前，应将所持手信号灯向作业員显示，以确认灯光显示是否正确，防止誤給信号。

6. 彙报制度

(1) 車站值班員于下达准备接車进路命令后，扳道員扳妥道岔，确认无誤后，应向車站值班員彙报「○○道进路已准备妥当」

(2) 車站值班員或主任扳道員開放进站信号后，經檢查显示状态正确无誤，应向車站值班員彙報「第〇〇位信号开放好啦」

(3) 列車接近預告信号时，接車方面扳道員应向車站值班員彙報「列車接近車站，去接車」但車站值班員不能單純倚賴听取扳道員彙報，而应主动掌握接車时机，应将此制度与「五分准备制」同时結合起来，以达到互相監督的目的。

(4) 列車到达及交会列車时，扳道員于列車停妥后，应向車站值班員彙報「信号机已恢复好啦，列車已完整进入警冲标，〇〇次列車〇道出发进路已准备妥当，〇号鑰匙在我手里」，使車站值班員确証进路妥当及时发车。

四、接發列車作業过程

(見附表)

五、發生接發列車事故的原因 及其防止对策

我局在本年1—4月份中共发生車务責任行車事故64件，其中接发列車事故有22件，占总件数34.4%，为了便于針對事故发生根源，吸取經驗教訓，找出防止对策，使能从事事故因素上积极采取根治办法，特按其发生事故原因，归納为以下九类，并逐类举出实例，提出防止办法，以供各站在預防事故，保証接发列車工作的安全上作为参考。

(一) 由于違反劳动紀律所造成的事故

1. 出去工作迟緩，延誤接車——如2月6日巨亭站办理622次接車，車站值班員王家才在下达准备接車进路命令时，2号道岔扳道員肖端榜正在貨运人員間歇床鋪上睡覺，未將間歇地点告訴車站值班員，值班員下达命令时亦未确认

两端扳道員姓名，听到扳道房电话内彙报进路准备好了时，即盲目认为2号道岔扳道員已出去工作，以致邻站开车时，呼唤2号扳道房不应，慌忙寻找扳道員，待在貨运間歇床端找到时，已延誤了接車時間，影响622次机外停車。

2. 处理不及时，造成停車——如2月8日燕子貶站向阳平关站办理622次閉塞时，由于阳平关站調車員值班听电话，事先未将电话扳開扳到底，以致电话不能通話。当燕子貶車站值班員潘志新向阳平关办理閉塞时，距列車到站時間只有7分鐘，時間已較晚，发现閉塞电话不通，又不能及时通知調度用調度电话呼出隣站，以致延誤办理閉塞時間，造成622次临时机外停車。

3. 值班睡覺延誤列車——如3月27日資阳車站由于值班人員全部睡覺，长沙車站与該站办理1454次閉塞时，呼喊不应，通过总机及調度呼喊均不应，以致由总机值班人員亲自找到运轉室才呼醒起来，迫使列車在长沙車站停車等签，造成事故。

4. 值班做其他工作影响接車——如2月15日馬蹄灣站在办理1406次接車时，由于車站值班員陈三违反劳动紀律，于徐家坪开出1406次后，仍然閱讀报纸，以致思想不集中，忘向扳道員下达开放信号命令，造成机外停車。

防止对策：——以上事故都是由于值班人員責任心不强，违反劳动紀律所造成的事故，对这类事故的防止对策是；①单位領導应加强对所屬职工的思想教育，提高阶级觉悟，养成自觉遵守劳动紀律习惯②注意值班人員在值班前的休息，保证值班时精神的飽滿，思想的集中③建立严格的互相檢查監督制度，及时执行工作，防止錯办晚办影响行車④严格禁止在值班中做其他与行車无关的工作⑤单位領導应依据人員質量和劳动紀律的情况适当的支配班次和工作崗位。

車站行車工作人員離開工作崗位前，應隨時通知並取得車站值班員的許可。

（二）對接發車進路檢查確認不徹底，所造成的事故

例如 1 月 6 日史家鄉站在辦理 102 次與 1451 次交會時，計劃將 1451 次接入 2 道，將 102 次接入 1 道，因 1451 次晚點 2 分，兩列同時到站，1451 次到站後尾部尚未進入警沖標，1 號扳道員謝務本即打電話通知運轉室（接電話的是休班的扳道員彭德根）說：「1451 次到達，未進警沖標，可先發 1451 次，再發 102 次」扳道員彭德根未聽清電話，却盲目彙報車站值班員說進路開通好啦，車站值班員亦未加確認，即盲目指示 102 次發車，幸司機起動後，發現車長給紅燈停車，但已造成了未準備妥進路發車的惡性事故。

防止對策：——①對準備接車或發車的進路，車站值班員，必須做到親自確認道岔表示器狀態，如不可能時，必須親自听取扳道員的彙報，有控制鎖站，並須要求扳道員彙報鑰匙號碼。②在交會列車時，不能盲目圖快，雖辦理路簽折返，對發車進路準備，必須按上項辦理，做到親自確認③下達命令和彙報時均應確認對方姓名，詞語應清楚，不宜太快，必須確認對方了解清楚為止。

（三）錯誤辦理信號所造成的事故

例如：1 月 13 日廣元站在辦理 616 次接車時，由於扳道員何繼成操縱不當，未能將進路信號握柄一次扳到底，而形成拉鋸式的上下扳動，以致不能起選別器作用，復示器不能顯示，致車站值班員一再試驗信號，延誤開放信號接車。又如：2 月 17 日石橋站在辦理 51 次接車時，由於站長徐鳳林在接班後指示作業員朱正式去試驗信號，忘記恢復信號電鈕定位，以致開放信號側綫接車時，形成一二三位背板同時開放狀態，造成機外停車事故。

防止对策：——①对新进人员，应加强对行车设备使用方法的教育，在熟练操縱方法后，方可令其正式工作。②扳道員和車站值班員在办理每次接車工作时，应按照接車作业过程，进行对信号的試驗和确认。③使用信号电鈕的車站应严禁他人随意扳动电鈕，車站值班員于使用后亦应严格掌握及时恢复定位。④掌握列車区間运行时分及时命令扳道員开放信号。

（四）違章办理同时接車所造成的事故

例如：2月2日92次与1405次在站儿巷交会时，預定92次进一道，1405次进二道，按区間运行时分可能1405次早到。故車站值班員江元璞命令1号扳道房先开放二道进站信号接車，同时命令2号扳道房在1405次进站停妥后，再开放信号接92次。1405于6.24分进站，92次于6.24分接近車站时，扳道員刘明光未待1405进站停妥，即擅自开放信号接入92次，造成違章办理同时接車的恶性事故。

防止对策：——①車站值班員在办理列車交会时，事先应依据区間运行时分正确推算接車的先后次序，下达命令时应先肯定，切忌在命令中含糊其詞，模棱两可。②車站值班員和扳道員均应随时掌握两端列車在区間运行情况，如确因运緩或早到关系，与原来推算先后順序相反，且相差时间在10分鐘以上时，可以由車站值班員下达变更接車次序的命令。但未得車站值班員許可，严禁扳道員任意开放信号。③办理列車交会时，应認真执行技規442条及455条的規定，以及車站技术管理細則中有关同时接車的規定。

（五）臆測办理行车，所造成的事故

例如：石板滩站在日常办理52次与1455交会时，当三道有停留車时，經常办理52次在1道側綫通过。4月4日該站三道无停留車，在办理52次与1455交会时，值班員下达命令

1455接入三道后，52次由二道通过。可是扳道員李文忠未能正确执行命令，却盲目臆测按昔日程序于1455到达后，錯扳一道发车进路，不認真确认进路，却盲目彙报二道开通好啦，車站值班員也盲目听信彙报，不亲自确认进路，造成未准备妥进路发车的挤岔事故。

防止对策：——①办理行車工作，切忌憑經驗，憑習慣，憑估計等臆测行事办法，每一作业过程，均應做到檢查确认彻底。②扳道人員准备接发车进路时，必須做到認真确认。③車站值班員下达接发车命令后，必須要求复誦，并确认其正确了解命令內容。④車站值班員对接发车进路必須做到亲自确认。

（六）道岔定位不及时恢复，所造成的事故

例如：3月11日成都东站主任扳道班程紹清由于受到領導批評，思想不集中，当将1456次接到二道后，忘将6号道岔恢复定位，仍向二道开通；以致准备101次一道通过进路时，未正确确认道岔开通位置，即盲目彙报进路准备好啦，造成未准备妥进路发车的恶性事故。

防止对策：——①受到批評应虚心檢查，工作中必須精神飽滿，思想集中，不能考虑与行車工作以外的事情，以免分散注意力，造成事故。②道岔必須經常恢复定位。③檢查确认进路必須彻底，未确认，不彙报。

（七）向学习人員下达接車命令所造成的事故

例如：4月4日内江站車站值班員李世臣在办理2206次三道发车时，向未正式担任工作的学习扳道員范振清下达准备发车进路命令。学习扳道員未能听懂命令內容誤认为三道列車不开，并錯誤地传达給主任扳道員祿建助，以致誤报通二道，造成未准备妥进路发车的恶性事故。防止对策：——①严格禁止向学习人員下达行車的命令或指示。②下达命令时

要执行复誦。③車站值班員在发車前必須亲自确认进路。

(八) 忘交行車許可发車，所造成的事故

例如：3月10日307次由广兴站開車时，車站值班員王鑑将路签背在身上，忘記交給司机，而司机在開車前亦未确认，即盲目開車，直至到达綦江站交签时才发觉沒有路签開車，造成无許可開車的恶性事故。

防止对策：——①严禁将路签背在身上。②車站值班員于发車前必須确认行車許可是否交付，司机在未确认行車許可确已收到不应起动车。③不宜过早的办理閉塞取出路签，以免发生将路签挂在运轉室或放在桌上，容易忘記交付。