

中等專業學校教學用書

鐵路車站设备及 工作组织

技术科学副博士 Б·А·德魯略赤 著

人民鐵道出版社

中等專業學校教學用書

鐵路車站設備及工作組織

技術科學副博士B·A·德魯喀赤 著

包 樹 桂 譯

經蘇聯交通部教育總局批准為
培養站長、車站值班員及調度
員的技術學校教材

本書敘述了各種類型車站及鐵路樞紐的設備和平面圖。

詳細地述說了各種類型車站的技術作業過程的組織問題。關於計算車站通過能力、作業能力、勞動組織、工資制度、經濟及財務活動、車站工作的統計及分析也都作了必要的論述。

本書經蘇聯交通部教育總局批准，作為培養站長、車站值班員及調度員的技術學校教材，同時也可作為車站及分局領導幹部的參考書。

鐵路車站設備及工作組織

УСТРОЙСТВО И ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ
СТАНЦИЙ

蘇聯 Б.А.ДЛУГАЧ 著

蘇聯國家鐵路運輸出版社（一九五一年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

Москва 1951

包樹桂 譯

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）

書號：932 開本：787×1092 $\frac{1}{16}$ 印張21 插頁2 字數480千

1958年5月第1版

1958年5月第1版第1次印刷

印數 0001—1,100冊 定價（10）2.90元

目 录

序	1
第一編 铁路車站总則	
第一章 分界点的等級及設備的基本概念	6
1. 分界点	6
2. 車站及其分类	9
第二章 車站的綫路設備	11
1. 站綫	11
2. 道岔	13
第三章 車站的其他設備。車站設備的檢查。車站技術管理細則	17
1. 通信設備	17
2. 信号、集中及閉塞（信、集、閉）設備	18
3. 照明	19
4. 公務房舍及技術房舍	19
5. 貨物作業及客運作業設備	20
6. 車站設備的檢查	22
7. 車站技術管理細則	23
第四章 車站調車工作組織概述	25
1. 調車工作的基本概念	25
2. 調車工作的种別及定額的查定原則	27
3. 調車工作的組織	29
第五章 車站工作組織的一般原則	30
1. 編制車站工作計劃	30
2. 車站的管理及定員	31
3. 車站技術作業过程	35

第二編 中間站

第六章 中間站的設備及类型.....43

1. 中間站的設備.....43
2. 中間站的类型.....45

第七章 中間站的工作組織.....47

1. 总則.....47
2. 接車、發車及放行通过列車的作業.....47
3. 摘掛列車作業的組織.....51
4. 在中間站組織始發及阶梯直达列車.....55

第三編 区段站

第八章 区段站的設備.....59

1. 区段站的用途及作業种別.....59
2. 配綫及調車作業設備.....60
3. 客运設備.....63
4. 貨物及商务作業設備.....64

第九章 机务建築物及設備.....67

1. 总則.....67
2. 蒸汽機車庫.....68
3. 使用蒸汽機車时的机务建築物及設備.....69
4. 使用电气機車及內燃機車时的机务建築物及設備.....74
5. 机务段的段管綫.....74

第十章 車輛建築物及設備.....75

1. 車輛建築物.....75
2. 車輛段及列車檢修所.....75

第十一章 区段站的类型.....77

第十二章 区段站的技术作業过程.....81

1. 总則.....81
2. 中轉列車的作業.....82
3. 改編列車的作業.....92
4. 本站車輛的作業.....105

5. 技术室的工作	109
第十三章 区段站工作计划的编制方法及日常工作的领导	112
1. 工作计划的编制方法	112
2. 车站值班员的工作	113

第四編 編組站

第十四章 編組站的用途及設備	116
1. 編組站的用途	116
2. 配綫	117
3. 調車作業設備	119
4. 貨物作業設備及客運設備。机务及車輛設備	120

第十五章 編組站的类型	122
1. 車站的分类	122
2. 車站的平面圖	123

第十六章 駝峰調車場	129
1. 駝峰的部分	129
2. 駝峰調車場的設備	129
3. 非机械化駝峰調車場的設備	133
4. 机械化駝峰調車場的設備	135
5. 办公房舍	142

第十七章 編組站的技术作業过程	143
1. 編組站工作組織的特点	143
2. 綫路的固定	144
3. 到后解体列車的到达作業	148
4. 駝峰調車場工作的組織	152
5. 駝峰站上的列車編組作業	164
6. 非駝峰編組站上的列車解体及編組作業	174
7. 在調車場內及發車場內进行的車輛作業	175
8. 編組站的中轉列車作業和本站車輛作業的特点	180

第十八章 技术室的工作	182
1. 編組站技术室的任務	182
2. 技术室的配置及其作業的固定	183

3. 技术室的定員、設備及工作組織·····	185
4. 票据的傳遞·····	188
第十九章 編組站日常工作的計劃和領導 ·····	191
1. 車站日常工作計劃的編制目的·····	191
2. 列車到達預報·····	191
3. 車站工作的班計劃·····	194
4. 車站工作的調度領導·····	198

第五編 貨物站

第二十章 公用貨物站（貨運站） ·····	209
1. 總則·····	209
2. 公用貨物站的設備·····	210
3. 車站的平面圖·····	215
4. 技術作業過程·····	217
第二十一章 專用綫接軌站。工業站及企業站 ·····	237
1. 專用綫接軌站的設備·····	237
2. 工業站及企業站·····	238
3. 對送往專用綫車輛所進行的作業·····	239
4. 車站與專用綫的統一技術作業過程·····	241
第二十二章 專門貨物站 ·····	249
1. 灌裝貨物站·····	249
2. 碼頭站·····	256
3. 換裝站·····	257
第二十三章 貨物站工作計劃的編制方法及日常工作的領導 ·····	258
1. 工作計劃的編制方法·····	258
2. 站內工作的領導·····	260

第六編 旅客站

第二十四章 旅客站的設備 ·····	265
1. 旅客站的任務及等級·····	265
2. 旅客站的設備及建築物·····	266
3. 車站平面圖·····	270

第二十五章 旅客站的技术作業过程 272

1. 总則 272
2. 通过列車的作業組織 272
3. 終止运行的長途列車和地方列車的作業 274
4. 日常工作計劃的編制和領導 278

第二十六章 地帶站 279

1. 地帶站的用途 279
2. 地帶站的設備及平面圖 280
3. 地帶站的市郊列車作業 280

第七編 鐵路樞紐概述。車站通过能力

第二十七章 鐵路樞紐的設備 282

1. 鐵路樞紐的用途及分类 282
2. 鐵路樞紐的設備及各項設備的配置 285

第二十八章 組織樞紐联合技术作業过程的基本原則 289

1. 总則 289
2. 樞紐内部各車站間的工作分配 289
3. 車流的組織 292
4. 樞紐內的列車运行組織 294
5. 樞紐工作計劃的編制及樞紐工作的領導 296

第二十九章 車站的通过能力 298

1. 基本概念 298
2. 車站通过能力的分析計算法 299
3. 車站通过能力的圖表計算法 304
4. 車站作業能力的計算法 305
5. 車站需要綫路数的計算法 309
6. 車站容量 310

第八編 劳动組織及工資制度。經理及財務 車站工作的統計及分析

第三十章 車站的劳动組織 311

1. 人員的選擇及配置 311

2. 創造員工們的生產及生活條件·····	312
3. 開展社會主義競賽及貫徹先進工作方法·····	313
4. 按照郭瓦丁夫工程師的方法組織勞動·····	313
5. 幹部的教育及培養·····	317
第三十一章 車站的工資制度及勞動定額的查定 ·····	318
1. 車站聯合勞動組的計件累進工資制·····	318
2. 計時獎勵工資制·····	322
3. 獎金及津貼·····	324
4. 勞動定額的查定·····	325
5. 計算調車機車的需要台數·····	329
第三十二章 車站的經理工作及財務活動 ·····	332
1. 經理工作·····	332
2. 車站的撥款·····	333
3. 車站的經濟核算制·····	334
第三十三章 車站的準備過冬工作及冬季條件下的作業 ·····	339
1. 車站準備過冬工作的一般條件·····	339
2. 車站設備的冬前準備工作·····	341
3. 冬季調車工作組織的特點·····	345
4. 防雪·····	347
第三十四章 車站工作的統計及分析 ·····	350
1. 統計及報表·····	350
2. 車站工作的分析·····	350
附 件:	
1. 車站技術管理細則的車站縮尺平面圖的繪制方法·····	364
2. 調車場技術辦事員和車號員的標準技術作業規則表·····	366
3. 編組站的班計劃(樣式)·····	367
4. 貨物站的班計劃(樣式)·····	369

序

鐵路是運輸的主要形式，它對於發展一切社会主义国民經济，提高生产力及巩固我們偉大祖国国防力量都起着巨大的作用。

一九三五年七月三〇日斯大林同志在克列姆里宮接見鐵路职工时，曾在他那有历史意义的演說中这样說道：《做为一个国家的苏联，如果没有头等的鐵路把它为数众多的省和区連結成为一个統一的整体，那是不堪設想的。苏联鐵路運輸業的偉大国家意义就在於此。》

我国国民經济各部門的高速度發展，决定着鐵路運輸貨物及旅客的工作量不断的增長。

鐵路運輸超额完成了一九五〇年的貨物周轉量任务13%。一九五〇年的一日平均实际裝車数达到了一九四〇年水平的120%，及五年計劃規定任务的103%。

党、政府及斯大林同志本人都要求鐵路員工們，尽量滿足国民經济在運輸上的要求的同时，保証更好地使用運輸技术工具和迅速將貨物及旅客送到到站。在完成这些具有巨大的国家意义的任务中，鐵路車站是起着重要作用的。

車站在鐵路工作中起有决定性作用，首先是因为鉄路的運輸工作——进行着貨物及行李的裝卸、旅客的乘降，也就是運輸过程中的始端作業和終端作業都是在車站上办理。車站是鐵路運輸業和顧客們直接接觸的地方。鐵路所有为工厂、集体农庄、国营农場以及居民服务的工作，都是直接在車站上进行的。

車站在運輸过程中不仅是进行始端作業及終端作業，而且也参与鐵路轉移貨物及旅客的工作。这些为運輸所必需的作業如：編組列車、更換機車及列車乘务組、列車会車和越行等等。在車站上配置有机務段、車輛段、機車整備設備，进行着機車整備作業、車輛檢查及修理作業。

在鐵路各車站上，为了进行一切必需的技术及商务作業，集中着一部分主要運輸工作人員（扳道員、調車員、車站值班員、信号員、檢車員、調車機車司機等）。整个運輸过程的順利完成及鉄路上的安全行車，首先是要決定於这些員工們工作的質量。

車站在完成運輸过程中及运用鐵路運輸貨物的主要工具——車輛——上所起的作用所以这样重要，也是因为車輛在車站上——中間站、区段站、編組站及貨物站上的停留時間已达到車輛总周轉時間的70%。这样一来，則提高鐵路基本指标

——車輛周轉時間的主要潛在力量，便是提高車站的工作質量。此外，鐵路車站还具有極其重要的国防意义。

党和政府考虑到車站在鐵路運輸業各种業務中所起的非常巨大的作用，所以对車站特別关心，不断地用完善的技术設備来裝備車站，扩充車站和樞紐，並採取办法改善車站及樞紐的工作。

国家对鐵路車站的特別关心，也可以从这一点来証明，就是車站工作的基本法規「鐵路車站組織条例」是根据政府的專門決議批准的。

我国修建新車站，扩建和技术裝備現有的車站以及改善这些車站工作組織，都是在世界上最先进並結合運輸業先进人員們的斯达汉諾夫实际工作經驗的鐵路运用科学的基础上进行的。

科学地研究車站与樞紐設計及車站工作組織的原理，首先是俄国学者們与工程師們。車站及樞紐設計科学的創始人是B·H·奧布拉錯夫。他早在本世紀的初期就研究出了很多有关車站設計的原理，这些原理都會在他所著作的「車站設計」（1905年），「設計車站时如何計算道岔連絡綫」（1904年）等著作中發表过。

第一个有关車站工作組織的科学著作，是由俄国学者們：A·H·弗洛罗夫，И·И·瓦西里也夫，B·A·索柯維奇在十月革命以前完成的。

但是，在当时的帝俄条件下，天才的俄国学者們和工程師們的著作，並未得到应有的發揚。只有在保障科学真正兴盛的苏維埃政权下，運輸科学才和其他科学一样地获得了广泛的發揚。

在車站及樞紐設計方面，苏联学者B·H·奧布拉錯夫院士，C·B·澤木布利諾夫教授及其他等人和很多工程師們共同地研究出了：車站及樞紐的合理平面圖、計算駝峰調車場及選擇提高車站和樞紐通过能力有效措施的方法。

早在偉大的衛國战争以前，我国就已經根据上述的研究資料，进行了扩建車站及樞紐的巨大工作——修建新的車場、綫路，改建咽喉，延長綫路，修建駝峰調車場，实行駝峰調車場机械化和道岔集中化等和新建了很多新的車站及樞紐。

在偉大的衛國战争年代里，很多的車站及樞紐，特別是临时被敵軍佔領地区內各铁路上的車站及樞紐，都遭受了全部的或部分的破坏。在党、政府和斯大林同志本人的帮助下，苏联铁路員工們与我国劳动人民一道完成了斯大林战后五年計劃，不但消灭了德国法西斯侵略者給我們的車站及樞紐所帶來的損害，而且新建了很多新的車站和樞紐，並在先进技术基础上裝設了很多技术裝備。

在很多的車站上都新建了駝峰調車場並使原有的駝峰調車場机械化。由於完成的工作量是那樣的多，致使現在全路絕大部分的主要編組站上都有了机械化駝峰調車場，同时也改用了新的駝峰制动工具——苏联發明家設計的、效率高的鉗型車輛緩行器。在某些車站上同样地也裝備了斯大林獎金获得者A·M·布雷列也夫及H·M·佛那辽夫型的駝峰自动集中裝置。

在很多的車站上都安裝了傳達列車編組順序表和选分作業告知單的打字电报

机。很大一部分調車机車上都安裝了司机及調車員与車站調度員、駝峰調車場值班員联系用的無線通信裝置。

在車站上裝備了道岔集中裝置，自动閉塞裝置及其他完善的信号、集中、閉塞裝置的巨大工作。

此外，在裝卸作業机械化，修建新倉庫、新衡器設備，推广傳送票据的机械裝置，加强服务旅客設備的技术装备这些方面，也都进行了很多工作。

修建新車站，在現有的車站上增設綫路、延長現有綫路，修建駝峰調車場，使駝峰調車場机械化、改进車站通信、信号、集中、閉塞設備等等的工作，都在不断地繼續进行着，政府为此每年都撥給数量極大的資金。

在苏維埃政权的年代里，除了扩建車站和在車站上推广新技术設備以外，还在改善車站工作組織方面也进行了巨大的工作。

在鉄路上隱藏多年的限度主义者們，一直都在阻碍着施行改善車站工作的办法。

这种限度『理論』在一九三五年被布尔什維克党粉碎，並被鉄路的优秀人們把它根本消灭。这就給發展真正的科学理論和改善車站工作組織打开了寬闊的道路。鉄路上的斯达汉諾夫們在偉大的斯大林同志的亲密战友卡岡諾維奇同志的亲自领导下，採取了新的，完善的劳动方法。以后就推翻了那些限度的車站工作定額和指标。

推广調車員克拉斯諾夫的駝峰站列車解編作業同时併进方法，調車員郭儒哈里的在車輛集結过程中組織編組列車方法，依罗瓦依司克站調車員們的非駝峰站列車解編作業同时併进的方法，都有着極其重大的意义。

於一九三六年以交通人民委員卡岡諾維奇同志U3字第76号命令第一次实行了标准的車站技术作業过程，在这个标准的車站技术作業过程中規定有：在各站上广泛地採用克拉斯諾夫、郭儒哈里及依罗瓦依司克站的斯达汉諾夫工作方法，把順序的車列及車輛作業法改为平行作業法；組織保証各种职名員工在动作上密切配合的車站联合劳动組，縮短車輛的集結停留時間，採用新的車站工作的指标及技术定額。

曾經組織了全国鉄路各站都根据标准的車站技术作業过程編制自站的技术作業过程，这个标准的車站技术作業过程，使車站的整个工作發生了根本的变化。

在以后的几年里對於改善車站的技术作業，进行了很多工作。战前在这一方面所施行的各項主要措施是：在車站工作中貫徹計劃性，規定能保証車站收到列車到达預报的办法，組織用电报向車站傳達列車編組順序表，在所有主要站上实行調度領導工作制，組織包括所有參加車站工作人員在內的固定班次。

新的劳动組織方法：列車快速作業法，調車員克拉斯諾夫与郭儒哈里的綜合作業法，在各站上都得到了广泛的推广。

一九三五年实行的全路列車运行圖，和一九三六年实行的列車編組計劃在改善車站工作組織中起着重大的作用。

由於棄舍了將我國整個鐵路網分成多數小段的區段運行圖，改用了全路的列車運行圖，便保證了鐵路上所有與行車工作有關的包括車站在內的各業務部門都能按照統一規定的、使各站相互間及與鄰接區段間工作密切配合的計劃進行工作。

列車編組計劃規定按照全國鐵路網每一個方向分配各站間列車編組的工作，因而在實質上，它便是各該方向上所有各車站工作的統一技術作業過程。列車編組計劃是以廣泛組織能保證車輛迅速通過車站的始發及技術直達列車為基礎的，並預定出大量縮短車輛的集結停留時間。

在偉大的衛國戰爭年代里，特別是在戰後的時期內，又更進一步地改善了車站的技術作業。

在改善技術作業當中最主要的是：採用主要職名員工的標準技術作業卡片，規定能消滅把不良車輛放入車站發車場事件的檢查及修理車輛的合理制度，在專用綫接軌站上採用能保證車站及專用綫員工們在工作中密切配合的、並能加速車輛作業的車站與專用綫統一技術作業過程。

在戰後的年代里，斯達漢諾夫工作者：卡達也夫、古略夫、藍查克、馬密多夫，以及庫賓斯克站、列寧格勒站莫斯科方向編組場、布良斯克站、哈巴羅夫斯克第二站、安特拉萊特站、多洛仁司卡牙站的全體員工們在改善車站技術作業上作出了很大的貢獻。最近時期各站推廣斯達漢諾夫工作方法的重要特點，是由個別員工採用先進操作方法轉變到按照郭瓦了夫工程師的辦法來普遍地推行這些操作方法。

雖然是在車站設計、技術裝備及車站工作組織方面已經獲得巨大的成就，但是在車站員工們、工程師們和學者們的面前還存在着巨大的任務。

我國正以最快的速度由社會主義社會向共產主義社會道路上邁進。隨着就要使生產力有巨大地發展，工業產品和農業產品的大量增加，因此也就伴隨着運輸量的大量增加。鐵路運輸業為了順利地完成這種增長的運輸量，就必須不斷地提高各個環節的工作質量、特別是車站的工作質量，因此在勝利地實現提高車輛運用效率、增加裝卸車數、降低運輸成本及保證行車安全方面的鬥爭，就決定於車站的工作質量。

這樣一來則擺在車站面前的任務便是：一方面要首先為加速車輛周轉和盡量利用我們的車站上所具有的先進技術設備來改善車站的技術作業過程；另一方面則要進一步加強車站的技術裝備。最主要的任務是提高車站上調車作業和列車運行的安全性。

這本書是根據交通部教育總局批准的教學大綱寫成的，可供培養站長、車站值班員及調度員的技術學校用作「車站的設備」及「車站工作組織」這兩門基本學科的教材。

這本書里論述了車站的各種設備，這些設備在各種類型的中間站、區段站、編組站、貨物站、專用站及旅客站上的相互配置情形；列舉了車站及樞紐的基本平面

圖，以及車站及樞紐通過能力和作業能力的計算方法；特別着重地講解了車站工作組織問題和研究了各種類型車站的技術作業過程。除上述外，這本書里還敘述了勞動組織辦法、工資制度、車站準備過冬工作和冬期條件下的車站工作、經濟和財務活動及車站工作的統計和分析。

本書虽然是兩種學科的教材，但對於車站設備和車站工作組織並未分開來研究，而是綜合地按照車站類型來研究，這樣可以保證更好地研究上述兩種學科。

本書中並未把綫路及道岔的計算，詳細研究車站的信號、集中、閉塞及通信設備，以及商務工作和服務旅客各項問題包括進去，因為是技術學校教學計劃中規定用其他學科來研究這些問題。

編寫本書時曾經參考了蘇聯學者及工程師們在車站設計及車站工作組織方面的著作，並總結了斯達漢諾夫們的工作經驗。編寫本書還考慮到最近幾年來在車站技術設備及工作組織方面所實行的新東西。

第一編 鐵路車站總則

第一章 分界點的等級及設備的基本概念

1. 分界點

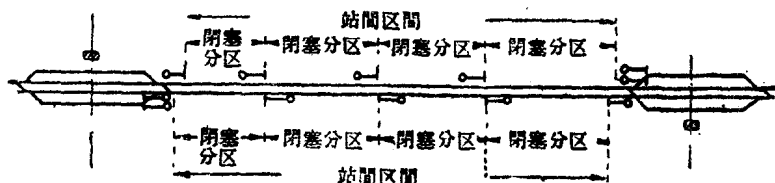
每一條鐵路線都是用分界點划分成很多區間的。把鐵路線划分成區間，能够保證通過必要數量的列車和保證這些列車的安全運行。

這樣一來，分界點在技術方面的主要用途，就是要在各列車之間保持着必要間隔的條件下，來創造鐵路線的必要通過能力。

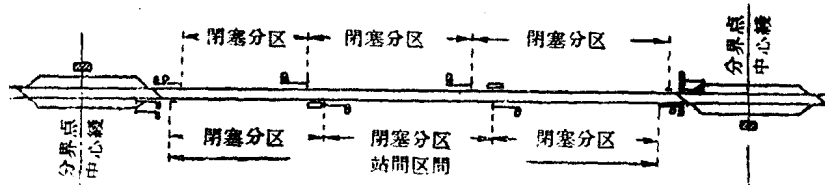
分界點分為無配綫的分界點及有配綫的分界點。屬於無配綫的分界點的是：通過色燈信號機（自動閉塞時），和綫路所（閉塞所一半自動閉塞時）。屬於有配綫的分界點的是：車站、會讓站及越行站。

由於區間兩端的分界點不同，區間分為：

- （1）站間區間——這種區間兩端的分界點，是有配綫的分界點；
- （2）所間區間——這種區間兩端的分界點是綫路所，或者是一端是綫路所，另一端是車站；
- （3）閉塞分區——這是界於兩色燈信號機間的區間（第1圖），或界於兩綫路所間的區間（第2圖）。



第1圖 使用自動閉塞法時划分鐵路線為區間的情形



第2圖 使用半自動閉塞法時划分鐵路線為區間的情形

綫路所。綫路所是規定設在裝有半自動閉塞的區段內的。在個別的情況下，也可把綫路所設在使用電氣路簽制行車及使用電報聯絡的區段內。在半自動閉塞區段內設於綫路所的通過信號機是與鄰接分界點的閉塞機間具有電氣聯鎖的關係。通過信號機的操縱，是在綫路所的房舍內進行。

在復綫上一般都是開設雙方向的綫路所。這種綫路所是雙方向行車用的分界點。在必要時，也可以上下行方向分別地單獨開設綫路所。

除作為分界點的綫路所之外，在區間內還能開設為管理專用綫或裝卸綫與正綫銜接的輔助所。這樣的綫路所應該具有安全綫以及與最近分界點進行行車聯絡的裝置。

在運行市郊列車的區段內有大村鎮、大企業及療養所等的地方應開設旅客乘降所。旅客乘降所是專為旅客上下車而開設的，在個別的情況下，也可在這裡裝卸行李。旅客乘降所不是分界點，也就是它不參與列車運行作業。

有配綫的分界點。這種分界點一般是開設在平坦的地方，只有在個別情況下，才可以把它設在不超過千分之二·五的坡道上。在地形特別困難的條件下，也准許把會讓站及越行站設在不超過千分之八的較大坡道上，但須考慮到保證列車的起動。有配綫的分界點一般是開設在綫路的直綫綫段上。必須把車站、會讓站及越行站開設在綫路的曲綫上時，其曲綫的半徑不得小於 600 公尺，在山地的條件下，曲綫半徑不得小於 500 公尺。

越行站是開設在復綫上為辦理列車越行的。這裡也同樣地進行着旅客上下車作業。於必要時在越行站也可把列車由正方向綫路轉入反方向綫路，或相反的把列車由反方向綫路轉入正方向綫路的作業。

為了進行這些作業，每一個越行站都應具有：

- (1) 供列車越行用的配綫(放行越行列車和待避列車停站用的綫路、道岔)；
- (2) 供列車由一方向綫路轉入另一方向綫路用的渡綫；
- (3) 旅客上下車設備(站台、售票亭或旅客房舍)及橫過綫路的設備(天橋、地道、道口)；
- (4) 於必要時設後部推進補機停留綫及機車整備設備。

越行站的配綫情況，一般都是上下行方向各有一條正綫和一條越行綫。在接近樞紐的越行站上，應將越行綫增加到兩條。有時在重車方向的越行綫增加到三條。

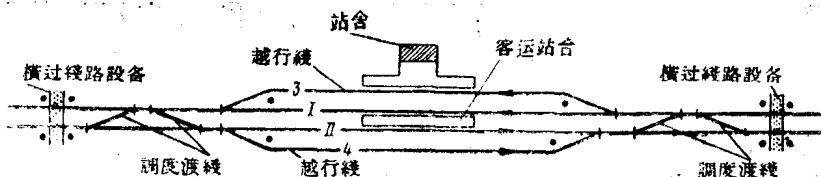
列車由正方向綫路轉入反方向綫路及由反方向綫路轉入正方向綫路用的渡綫(又叫做調度渡綫)，應該是在越行站的兩端都有的。

第 3 圖註是一個越行站的平面圖，越行站的正綫和越行綫是平行着的。

也准許採取另一種平面圖——綫路混列的平面圖(第 4 圖)，此時可以使旅客上下車的條件得到改善。

註：也就是在每一公里的長度上地勢不應下降或上升得超過 2.5 公尺。

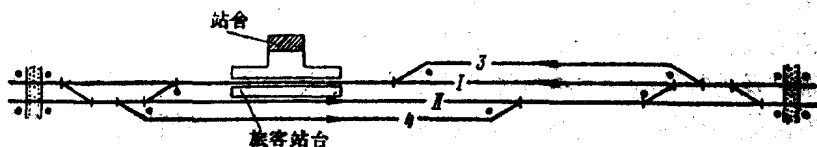
註：這個圖里及以後的分界點平面圖里，都是用一條綫來表示一條綫路的。



第3圖 綫路橫列的越行站平面圖

有的时候，在旅客列車對數不多的綫路上，而列車又主要是一個方向越行的時候，准許在越行站上只鋪設一條越行綫，即將越行綫鋪設於兩條正綫之間，供上下行雙方向使用。一般都是在由於地勢條件不好，鋪設兩條越行綫要耗費大量經費時，才採用這種平面圖。

會讓站是開設在單綫上為辦理同一方向列車待避越行和不同方向列車會車用的。



第4圖 越行綫混列的越行站平面圖

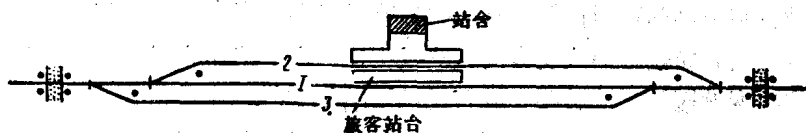
會讓站的配綫數應能保證進行這些作業（列車的越行及會車）和由列車的一端向另一端換掛機車。會讓站除配綫外，應和越行站同樣地具有進行旅客上下車作業的設備。而在個別條件下，更應具有進行承運和交付行李作業的設備。

會讓站的配綫數，除正綫外，一般是兩條。在接近樞紐的會讓站上，這個綫路數能夠增加到三條，有的时候增加到四條。

修建會讓站時照例都是按照下列兩種平面圖中的一種來進行的：

- (1) 橫列綫路的平面圖；
- (2) 混列（縱列）綫路的平面圖。

在綫路橫列的時候（第5圖）需要的站場長度較短。所以這種鋪設綫路的辦法，都是使用於根據現地的條件需要節省會讓站站場長度的時候。



第5圖 綫路橫列的會讓站平面圖

若是現場的條件並不限制會讓站站場的長度，則可以採取混列鋪設綫路的辦法（第6圖）。在這樣鋪設綫路的時候，可以縮短會讓站鄰接區間的長度，從而增加區間的通過能力。當綫路混列的會讓站具有適當的信號、集中及閉塞，站綫長度又