

蘇聯先進經驗介紹

鐵路員工斯達漢諾夫學校

十五年來在道口上 沒有事故的工作

恩·普·毛伊謝瓦

哈爾濱鐵路管理局技術館

1954. 4. 20

0036
2020

本書所載是莫斯科—梁贊鐵路兩日工務段道口值班員
恩·普·毛伊謝瓦述說她於十五年以來在道口上保證沒有
事故的工作情形。

本書係供給廣大工務人員需用。

本書由阿·以·巴卡諾夫整理出版。

編輯為工程師葉·格·巴什潤瓦。

蘇聯鐵道運輸出版局一九五二年出版

目 錄

緒 言.....	(1)
一、接 班.....	(1)
二、大車、汽車、拖拉機、牲畜的通行.....	(3)
三、列車的通行.....	(6)
四、道口的維修.....	(7)
五、道口是集體工作崗位.....	(8)

緒 言

蘇聯共產黨和蘇聯政府對於發展鐵路運輸、增加鐵路貨運、提高鐵路通過能力、保證行車安全是極端注意的。

在保證行車安全工作中的重要任務，乃是嚴格遵守汽車、大車及牲畜通過鐵路章程，這項任務是由各道口值班員負擔的。

工作中的特別精細和不懈的警惕性是從事這個崗位的人員必要的基本精神，這項工作表面看來是單純平常，而實質是極其重要的。

我作值班員已經十五年了。道口位於鐵路交叉站的入口，在一個班內通過道口的有千餘輛大車和汽車，而在幹綫上則有數十列快運客貨列車往來行駛。此外在道口區域以內又時常地進行調車作業。由道口看守小房向左瞭望不遠，因此由車站方面發見列車，有時極其突然。

道口值班員的工作是極其繁重的。但我能自豪地指出，我工作十五年來，並沒有一次破壞過道口的正常工作。

我能做到這樣，是由於在值班的時候永久嚴格遵守執務細則、蘇聯鐵路技術管理規程及紀律條例。這些章則指示我如何更好地完成自己的天職。因長久工作的結果，我這裡就定出了接班、值班以及通行列車、大車、拖拉機的一定辦法。

關於我的工作，在本書內敘述，以供參考。

一、接 班

爲了保證列車及汽車、大車運輸的安全起見，道口值

班員從接班的時候起，就要保持警惕性。

接班，這不是一個平常的形式，這是最重要的第一步，全班工作成績的好壞就在於此。

我到班的時候，首先仔細檢查信號器材的數量及其是否完整。我經常備有自用的手信號旗、信號燈、小喇叭、信號笛，我由交班人員接收的則有火炬信號、響墩、移動信號牌、工具及其他等等。我檢查火炬信號是特別仔細，凡是點火藥脫落的、藥管破裂的、沒有頂帽及底針的火炬信號，都立即更換。

首先要抓緊時間對一對看守小房的掛鐘是否正確。若是鐘不正確，那麼，值班員的行車時刻表摘錄在值班中就失去作用。

當我接班的時候，照例由道口的兩面，檢查「小心火車」標誌是否完整。在冬天的時候，除此以外，我還檢查除雪機通行障礙物掩護標是否完整。

我特別注意走行板及柵欄木的狀態。走行板必須完整，甚至有小小的損壞處，我也要把它記錄下來，要求修理。養路領工員總是及時地滿足着這些要求。一般地說，接班時之所以必須注意檢查走行板，是因為列車通過以後，機車車輛的任何破損部分，雖然把走行板損壞一點，也能容易發現；而及時地消滅這個故障又能防止任何可能發生的大小事故。

爲了保證道口上的行車安全，柵欄木的狀態良好、作用正常是有重大意義的。柵欄木的故障在夜間是特別危險的，因此我接班時照例是要試一試柵欄木的狀態是否良好。

柵欄木應該輕快地開閉。柵欄木在關閉的狀態下，與鋼軌之間隔不得超過一公尺二十五公分。聯結捲揚機和柵欄木的鐵繩不應有折損，而在聯結之處也不應過緊，以免使用的時候發生折斷。另外我還檢查柵欄木上的信號燈是否潔淨和完整。

在一個工作班內隨時保持道口的完整，在我們這裡已成爲定律。但是如果由於某些原因發生一些故障的時候，值班員應於交班以前消除它，使接班人員在接班以後能立即開始執行自己的基本任務，不因爲準備工作而離開去工作地點。

關於檢查結果及接班事宜，我在交接簿上作適當的記載。

二、大車、汽車、拖拉機、牲畜 的通行

迎送列車、大車、汽車的時候，我是永遠不忘這些運輸工具在道口範圍內的運行安全，是由我負其全責的。我是一個人工作，每次自己都採取敏捷而正確的措施。

爲了及時顯示信號起見，道口值班員應經常隨身備有響燄、小喇叭、火炬信號、信號旗；而在夜間及不易瞭望的時候，則備有燃着的信號燈。

我們道口的柵欄木，其正常位置是關閉的。關於這一點我是永遠牢實地記住。在我的工作時間內，把大車或汽車放過以後，柵欄木就沒有開着的時候。

但是柵欄木不應該在通行的綫路上成爲一種障礙，因此我是經常聚精會神地監視着離近的運輸工具，盡可能開

放柵欄木不使有所耽誤。

開放柵欄木是一件很緊要的事；開放是可以的，惟須確實相信大車或汽車通過道口時能絕對保證安全。

我是先開放在這個時候沒有大車或汽車等候的柵欄木，然後再開放有汽車等候的柵欄木。

這在保證安全上是很要緊的規則。如果我先開放有大車等候的柵欄木，而第二個柵欄木因某種原因不能開放時，則進入道口走行板的大車將被關着的柵欄木擋住。倘若柵欄木壞了，修理的時間又很長，那麼，站在走行板上的大車或汽車將有被列車衝撞的危險。

需要特別警惕的是，經過道口放行拖拉機、掛有車輛的汽車及載有笨重貨物的大車。近年以來，由道口通過的農業汽車愈來愈多；冬天的時候，拖拉機帶着大耙犁載貨達一五——二〇噸之多。

放行笨重貨物的時候，我們遵守着下列辦法：貨主或押車人員應隨身帶有工務段長的書面許可。養路領工員取得許可的副本，親自或經由工長通知我們道口值班員；所以我事先知道在我的班內將有什麼樣的運輸工具並知道在哪一個時間來到這裡。裝載笨重貨物的汽車及拖拉機接近道口的時候，我就走到押車人員跟前檢查有無許可。如果有許可，我則設法盡可能趕快叫出養路領工員或工長；沒有他們，我是不放行笨重貨物通過道口的。如果情況許可時，我則會同養路領工員或工長檢查牽引車鉤及所掛的車是否可靠，裝的貨物是否可靠，有無足以牽掛走行板、鋼軌及柵欄木的部分。

每次都要警告車輛駕駛人當通過道口時不要停車。

我們放行拖拉機、掛有拖車的汽車、聯合收割機及其他笨重車輛都是在白天的時候。在道口上放行特別笨重貨物以前，來到的養路領工員或工長，與綫路上發生障礙一樣地把道口加以掩護，遵照蘇聯鐵路信號處理細則的要求，及時發給列車警告書。

經過道口放行牲畜的時候，也需要極大的注意和警惕性。在我們的規章裡，關於通行牲畜群的辦法並沒有任何規定，所以我們自己應當定出方法，以便於此種情形下保證安全。我們也使趕牲畜的人員熟悉這個規則。可是牲畜群通過綫路很慢這是危險的；而牲畜又向兩旁亂走，離開走行板，走在綫路之上，這也是危險的。

為了使牲畜不經由關閉的柵欄木或在關閉的柵欄木的下面過道口起見，牲畜群距柵欄木一五〇——二〇〇公尺以外就應當停住。當開放柵欄木放行牲畜群的時候，不應該追趕，因為這能使牲畜群裡發生混亂，走出走行板範圍以外。

好好地將時間與行車時刻表核對以後，知道沒有接近的列車了，我就有把握地放行任何一個牲畜群。應當注意如果使牲畜群在關閉的柵欄木之前停住，則不如使牠們一氣通過道口，正如前面已經說過的，當牲畜群接近道口的時候，停止於一五〇——二〇〇公尺遠的距離是有很大大意義的。如果知道通過牲畜群的時間，我就趕早地準備放行，也就是確知接近列車的情況了，才開放柵欄木。

在道口區域進行調車的時候，我們的工作是特別複雜。因為調動的車列，其行動既不按照時刻表，而對於道口值班員又是突如其來的。因此我是經常與調車組事先取

得聯系。調車員或連結員在調車的時候，也許在機車上，也許站在最後一個制動台上，我正好由他們那方面打聽明白：調動的車列的行動幾時完畢，幾時再來到道口區域。

在進行調車作業的時候，我注意監視調動的車列及由調車組或司機方面顯示出的信號；而自己在這個時候則站在道口的走行板上；所站的地點要使調車司機或調車員能够很好的看見我。我不把信號旗放在匣子裡，而是永遠準備着顯示停車信號。

三、列車的通行

我在道口放行大車、汽車、拖拉機及其他運行的車輛時候，特別注意將要來到的列車。按照列車顯示出來極小的特徵——烟或汽笛，並遵照行車時刻表，我就設法停止道口上運輸工具的行動。在這個時候，我首先關閉運行工具正在行進方面的道口柵欄木。這樣以來，就防止了再進入道口。在道口上行動的車輛離開道口以後，我就把對面的柵欄木關閉。

我預先這樣做，為的是在列車通行以前，能够檢查道口上的綫路及其兩旁是否存有障礙；看一看在護輪軌的間隙裡、在鋼軌上及其附近有無甚麼東西，如有的時候就把它除掉。

我迎接列車是站在路肩上，照例是在掌管捲揚機的附近，手裡拿着需要的信號（綫路空閑的時候：晝間為捲着的黃旗，夜間為白光燈；需要減少速度的時候：晝間為捲着的黃旗，夜間為黃光燈）。

我送列車的時候，注意查看機車車輛，同時注視有無故

障的零件發生大力的衝擊，個別的车輪是否被閘瓦抱住，有無燃軸的情形，列車上有無後部信號。任何東西也不能使我離開這個平常而重要的職責，因為此時的警惕性能够預防嚴重的事故。

四、道口的維修

列車走出五個電杆距離以後，確信沒有續行列車或軌道車的時候，我走到列車通過的綫路上查看道口上的綫路及其兩旁五〇公尺的距離，然後我才開始放行通過道口的車輛，或者繼續辦理道口上的必要工作。

在一個工作班以內，除了放行列車、汽車、大車以外，我是經常地查看道口上的設備——柵欄木、走行板、防護柵、「小心火車」標誌的狀況；而在冬天，並查看除雪機信號標誌。

在值班的時候，柵欄木及走行板發生的損壞若是不大，我就自己修復它；如果損壞嚴重，我不能修復時，則通知養路工長或養路領工員。

每次放過大車、汽車、拖拉機以後，我看一看鋼軌及護輪軌中間的間隙。在這些間隙裡，不應當積有泥土及冰雪，因為這常是發生機車車輛脫軌的原因。

道口看護維修規則不但責成我們保持道口的完整，而且要保持其清潔。

走行板的清潔是由道口值班員在值班時間內用經常掃除的方法來保持。

在值班時間內，對道口兩旁各距離五〇公尺的綫路既應時常查看，且應加以整理。爲了提高責任感，我們這裡

把這些地區劃分開，配屬於各值班人員。如一人担任右面第一條綫路五〇公尺綫路地區的清理，其左面地區則配屬於第二人；第二條綫路的地區則交給第三人及第四人。

在這些地區上我們清掃道床上的泥渣，整理道床，除草，釘道釘，修正撐板，固定螺絲及防爬器等。

由汽車、大車路方面的入口，其兩面距離綫路一〇公尺的地點也是在值班的時候來清掃。

我們道口上的柵欄木、防護欄、「小心火車」標誌等，總是油刷的很新；這件事，我們是按其需要程度用自己的力量來做。

道口的清潔整齊，不但可以悅目，而且在值班的時候能够很快地發現一切故障。

五、道口是集體工作崗位

在道口上通行的安全，不能由一個道口值班員來保證；假若其他值班員不予以支持，我的一切努力恐怕也是沒有效果的。我們道口全體值班人員團結在多年的共同工作上，以共同的意志使自己的管區成爲一個模範；我們每個人的個人經驗都成爲全體人員的資產。

我們交班的時候，要把一班的經過情形及發生的困難通知接班人；這個可使接班人員更提高警惕性。

我的接班人阿列克三得拉·別尼娜及葉林娜·郭車洛瓦二人。由於特別警惕，不止一次地防止了機車車輛不可避免的事故。例如，別尼娜同志由於及時設法停止列車，防止了列車因一個平板車出軌而發生大事故。其次就是郭車洛瓦同志防止了一次大事故。郭車洛瓦發現轍叉槽裡楔

入了軸箱蓋，她隔絕了危險地點，立將所有的情形通知了養路工長。

我們雖然積累了很多的經驗，仍然經常參加技術課程的學習，不斷地提高自己，檢查我們學識的委員會經常承認我們的成績是優秀的。

我們值班員之間進行競賽，以良好狀態來維持道口及其入口的主要保證條件列入社會主義競賽合同以內。

我們道口的全體人員與隣近道口競賽，也被稱為工務段的模範。

