

92846

基本館藏

253334

車站均衡工作計劃

吉 赫 諾 夫 著
包 樹 林 譯
劉 樹 林 閱



人民鐵道出版社

車站均衡工作計劃

吉 赫 諾 夫 著
包 樹 桂 譯
劉 麟 祥 校閱

人民鐵道出版社

一九五二年 北京

車站均衡工作計劃

譯 者： 包 樹

校 閱 者： 劉 麟

出 版 者： 人民交通出版社

北京市霞公府十七號

發 行 者： 人民交通出版社

一九五二年十一月初版

書號44. 4,000冊 ¥2,300

這本小冊子是專門介紹謝月拉多線次岳牙路安
特拉次特站的工作經驗。這個站是首先制定並實行
了均衡工作計劃的，並以這個計劃保證了四個六小
時均衡的裝煤工作。

這本小冊子是供給各站、分局及管理局車務領
導幹部和技術工程人員作參考用的。

К. К. ТИХОНОВ

СТАНЦИОННЫЙ ПЛАН
РИТМИЧНОЙ РАБОТЫ

Государственное Транспортное
Железнодорожное Издательство
Москва • 1953

本書根據蘇聯國家運輸出版局一九五〇年莫斯科俄文版本譯出

目 錄

一 努力爭取生產和運輸的均衡	2
二 車站的均衡工作計劃	6
1. 均衡工作計劃制定的程序	7
(甲) 組織煤礦專用綫的均衡工作	7
(乙) 各坑均衡裝煤作業的組織工作	8
(丙) 安特拉次特及各拉哈什兩站均衡作業的組織工作	8
(丁) 站與區段的工作聯系	8
2. 計劃的內容	11
(甲) 安特拉次特及各拉哈什兩站技術作業上的配合	11
(乙) 加強夜間裝車	15
(丙) 按階段的向各裝車地點配送空車	20
(丁) 均衡和整列裝車工作	23
(戊) 煤礦專用綫上工作的合理化及工作上的互助	27
3. 安特拉次特裝車區的均衡工作表	29
三 實行均衡工作計劃後的收穫	33

一 努力爭取生產和運輸的均衡

鐵路雖然是晝夜不停的在工作着，在輸送着旅客及貨物，但是有很多地方的負擔是不平均，而且一晝夜內經常變動的。

不平衡的裝卸車和行車工作，便會給車站、連軌站，及鐵路運輸之整個鏈路，造成極大困難。在一晝夜的某階段內會使鐵路的設備、機械、調車施設及器材等停頓不用，使我們不能充分的使用輸送能力。但在另一個階段中便發生着相反的情形，使鐵路的負擔過重，忙不開，因而造成列車、機車、車輛大量的停滯，給車站特別是分界站的工作上造成極大的困難。

均衡裝車是加速車輛週轉和提高整個鐵路運輸工作的重要條件。大量裝煤站與煤產區首先發起均衡工作，不是一件偶然的事情。鐵路運煤量，約佔總運輸任務的25%。煤炭生產者，是社會主義建設事業中起決定作用成員之一。所以說爭取作到產煤及裝車工作的均衡，是今後發展國民經濟中的一個重要條件。

大量的而且不間斷的向各工廠、發電站、城市等供應煤炭，是煤炭生產者與鐵路員工的共同任務。他們之間的聯合競賽已成為傳統，這兩個對國民經濟起主導作用部門的員工們，相互幫助，並爭取提前完成產煤及運煤任務，一貫是為一個勞動目的而行動的。在煤炭生產者與鐵路員工們的競賽運動中，產生了很多卓越的新工作方法，如專用綫上列車之迅速的作業法，充分使用貨車滿載辦法，單一的技術作業過程等。這些新的工作方法，還在不斷的提高與改善中。這兩個部門員工的合作更有了新的表現，他們共同擬出保證於夜間完成全部裝運任務50%的夜間作業辦法。這個辦法是多爾然斯克站員工所創的，隨後馬奴依羅夫卡站員工便學習了他們的經驗。他們因此組織了均衡作業，所

以超過原訂計劃多裝了十多萬噸煤。坑裏實行了採煤操作的循環制，而車站則實行晝夜分段平衡裝運辦法。這裏的夜間作業步驟與白晝一樣，經常於夜間完成一日裝運任務的45%，甚或達到50%。

馬奴依羅夫卡的煤礦和車站員工們把均衡兩個字又作了進一步的解釋，就是說這不但是每晝夜分段平衡的完成裝運工作，同樣的還要保證有每晝夜分段的平衡採煤的供應。

優秀的煤礦和車站員工對於他們將怎樣去完成自己的採煤及運煤的月度、年度及五年計劃，都作了深刻的研究。但是這種礦山與車站的個人計劃只有在結合成爲一個總的計劃，而與其所有的環節配合得很好時候才可以提前完成整個計劃。如果裝煤的工人將出坑後的煤不能按時供應裝車，車站不能及時向礦山配送列車或不能將已裝煤的重車很快的編組列車，這樣就會將生產過程中的某一環節的均衡會被破壞的。如果貯煤機（裝煤機）的送煤保持着正常的平衡，而裝車工作進行的忽斷忽續，在這種情形之下，煤礦和車站的員工們是很難完成他們的任務的。因此這兩個單位的員工們，應盡一切力量爭取於夜間完成一日裝運任務的50%。

多爾然斯克和馬奴依羅夫卡的站員及礦山員工們的這個創舉，是具有重大的國家意義的。正確的完成裝車任務、列車對數、平衡的取送車輛，能使連軌站和區段的工作都能平衡和更高的發揮他們的效率。

均衡——是提高運輸量最有效的辦法，在一年之中，無論那個季節，裏都是相同的；工作作得愈均衡，則鐵路愈有力量來多完成運輸任務。遠在第18次全蘇黨代表大會上已經指出，停止無計劃的和不平衡的生產以及工作中的突擊狀態，鐵路、工廠、礦山等單位，每日應按預先制定好的生產進度來很好的完成生產計劃。平衡的生產過程，無論對採煤、製鋼、裝車和運輸來講，都是提高該企業生產能力和更有效地使用所有設備、機械等的必要條件。對鐵路運輸來講，貨運及行車工作的平衡，是更有效地使用車站、區間輸送能力，並且還是行車正確和迅

速的基本條件。在鐵路上貫徹均衡工作，就等於每天多裝運幾千車。正是因為這個原因，所以我們必須堅決的消滅日終月末的突擊，及在星期及假日的鬆懈現象。在學習馬奴依羅夫卡的例子，以及推行多爾然斯克的經驗的同時，可能而且必須達到保持各個階段鐵路運輸過程的均衡工作，例如裝卸工作，取送空重車，編組列車以及發車等，每天要正確的分段（幾小時為一段）分配。均衡——是勞動組織工作有效程度的表現，但只有在新技術設備具有與它相適應的新技術作業過程，斯達哈諾夫們的先進經驗和創造發明得到支持和推廣，而有着正確的生產計劃表作基礎時，才可能達到。

先進各單位的例子告訴我們，為了貫徹均衡裝車辦法，必須使車站與專用綫礦山綫等雙方員工之間在工作上有着很好的配合及相互的幫助，而這個配合的基礎必需是在車站和專用綫工作的統一技術作業過程，雙方在總的計劃下，一致努力合理地進行生產工作。

蘇聯的鐵路員工們，在爭取向斯大林同志所提出保證提前完成任務的諾言同時，他們已積累了不少的組織平衡裝運工作的經驗。不僅多爾然斯克和馬奴依羅夫卡兩地工作者的經驗值得我們學習，高老什洛夫鐵路行車調度員斯大林獎金獲得者果司得爾闊同志的工作法也是極有趣的，莫斯科致巴斯路全體員工們的辦法也很有價值的。這個幹綫的員工和波得莫斯科玉亞煤礦員工共同的建立 6 小時裝車計劃，依照貯煤機內貯煤情況及各坑口採煤的進度調節配送空車，貨物的運送應遵守嚴格規定的運行圖，空車成列的向指定站運送。他們這樣工作的效果，使前半天的裝車（指 1 點到 12 點達到全日裝車任務 40%，而煤炭竟完成全日裝煤任務的 45%。莫洛交日，羅多恩司街牙等許多站，則於夜間完成全日工作任務 50%。我們應該把這些優秀單位的工作經驗，加以總結推廣，把它變為全路員工們的工作指針。

正因如此，安特拉次特，各拉哈什兩站員工及波闊瓦安特拉次特托拉斯的煤礦員工爭取工作均衡鬥爭中新創造，應當引起特別的注意與普遍的推廣。這裏不僅總結了該幹綫優秀單位的先進方法，而且還

用新的合理的建議豐富了它們的內容，使得更發展起來，又請波得莫斯科玉牙的同志們來作了社會主義的幫助。勞洛安日站和斯大林諾郭爾斯克尾果立煤礦的員工代表，爲制定組織之新辦法，提高前半天工作效率，曾盡了很大的努力。附屬鐵路和煤礦的斯達哈諾夫工作者及領導幹部的直接聯系，對提高工作是有相當成就的。安特拉次特站的均衡工作計劃是羣衆智慧的具體，是鐵路及煤礦員工，斯達哈諾夫工作者，領導幹部們，練習生和工程師們具有創造意義的合作的結果，有86個人直接參加制定這個計劃，他們分成了4個小組，他們把裝車地點，專用綫，車站的接軌地點的配合關係等問題都詳細地討論。

這種討論和研究辦法的方式是值得學習的，每一個小組都明確地劃分了自己要解決的問題的範圍。提意見的不單是小組內的組員，還有車站，煤礦和專用綫的廣大員工。爲了廣泛的收集意見，曾多次的召開了鐵路和煤礦專用綫值班站長，車站調度員，機械工，裝車工，調車員，檢車員等規模較大的聯席會議。車站蘇坑及運輸隊的黨的會議上也討論了貫徹均衡作業的方法問題，各班的宣傳員也召集了座談會。地區的報紙〔斯達哈諾夫的旗幟〕爲這個問題出了一次專刊，斯達哈諾夫業餘學校又專門爲這事上了幾次課。所以安特拉次特的〔車站均衡工作計劃〕的每一項，都是那樣的全面、深刻與具體。他們把先進的理論與實際結合起來，匯成了這樣一個光輝的成就。

在這個均衡工作計劃內，把裝運一個托拉斯的煤礦的兩個車站—安特拉次特、各拉哈什聯合在一起，確定了夜間裝車的地點，加強車輛檢修工作，廣泛的貫徹相互幫助，這一切使統一技術作業過程的範圍更加擴大，把均衡作業的程度提得更高。

現在去安特拉次特的空車，都是成列的直通所送，除列車次數之外，更加以站名（如：315次安特拉次特直通車）。謝月洛敦巴斯路的行車調度員們，都把這些列車在列車運行圖表上畫成特別的顏色。這些列車的到達與從前的什麼時候到都可以的情形完全不一樣，而是每隔六小時一列的平衡到達。此外列車運行時刻的規定也不是和從前一

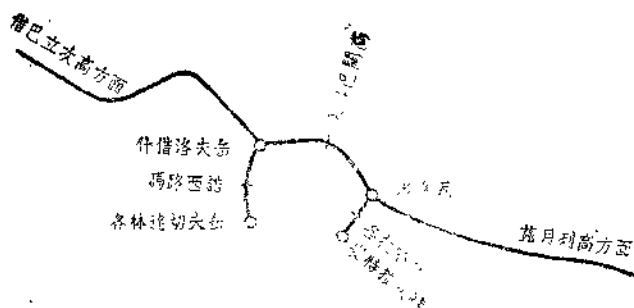
樣的僅規定到站，而和波得莫斯科玉牙礦區相同的把空車運行時刻規定到煤礦的坑口。鐵路員工們幫助了煤礦建立嚴格的行車調度制度，制定了列車運行成組一覽表，使貯煤機內到煤的步驟與配送空車的時間相配合。並且計劃要增加技術裝置和設備——設置新貯煤機，增添運輸機和電力捲揚機，專用綫的機車上增添無線電通信裝置。在各拉哈什站把調車作業綫延長了一倍，增大了牽引綫的坡度，以便於使用依古利也夫的方法，可以連續需於調車進行列車的編組工作。

在1949年夏季召開的運輸及裝卸工作者大會上，曾討論了安特拉次特這種集體創造，結果認為要把這種辦法推廣，使鐵路的各站各分局及各管理局都開始制定均衡工作計劃。交通部副部長謝夫同志曾在1949年7月31日91號汽管報上以蘇聯鐵路員工的戰鬥任務為題，除表揚了已實行均衡工作計劃的莫斯科波巴斯，和謝洛多鏢次街牙兩路外，更號召鐵路各站，分局及管理局的員工，趕快制定並實行這樣的均衡工作計劃。

蘇聯鐵路員工為提前完成自己給偉大的斯大林同志寫信內所提出的保證條件，正在廣泛展開社會主義生產競賽運動，在爭取超額完成裝車任務的同時，還應該向貫徹均衡作業這個方向發展，因為作到了一日24小時內各段的平衡裝車，表現着裝車成績的上升。全路員工的光榮任務，是爭取在短期限內使全路各站區段及各運輸環節的工作達到均衡，使一天內每6小時的4個階段中的負荷達到平衡。

二 車站的均衡工作計劃

謝洛多鏢次街牙路的安特拉次特，各拉哈什兩站的全體員工，把兩個車站作為一個車站（見第一圖），並和波瀾瓦安特拉次特煤礦專用綫的員工們，共同的於1949年夏季初次制定了車站均衡工作計劃。



第一圖 安特拉夫特及各站給付內勤的示意圖

1. 均衡工作計劃的制定程序

保證一天4個階段（6小時為一段）的工作平衡的組織技術辦法，是由鐵路與煤礦兩單位的員工們共同制定的。

爲了制定出保證均衡裝車的車站均衡工作計劃，曾組織了四個工作小組，這四個小組的資料構成計劃的四大項，每個小組都嚴格地劃分了其負責礦區問題的範圍，每一問題構成計劃的一個小項目，這些小組研究計劃的項目如下：

（甲）組織煤礦專用線的均衡工作；

1. 每日各階段內對各坑口裝車任務分配原則；
2. 向各坑口配送空車的計劃；
3. 調度工作的合理化；
4. 調車機車工作的組織；
5. 車站與煤礦之間的互助問題；
6. 夜間如何進行過秤及修裝工作；
7. 裝車的雙重作業。

(乙) 各坑的均衡裝煤作業的組織工作：

1. 每日各階段內平均裝車及平均整列發送的組織工作；
2. 增加夜間產煤量的辦法——加強準備工作與利用機械；
3. 增強夜間裝煤的辦法：
 - 甲、由出煤地向裝車地送煤工作；
 - 乙、貯煤的組織工作；
 - 丙、加強裝煤機械的效能；
 - 丁、向貯煤機及軌道衡送車的機械化；
 - 戊、增加照明設備；
 - 己、指定某些坑口專門於夜間裝車；
 - 庚、直接由煤堆機械化裝車。

(丙) 安特拉次特及各拉哈什兩站的均衡作業的組織工作：

1. 安特拉次特及各拉哈什兩站技術作業上的配合；
2. 組織夜間檢修車輛工作；
3. 變更小運轉機車的工作方法；
4. 加強夜間的調車工作；
5. 循環拉取重車計劃。

(丁) 站與區段的工作聯系：

1. 空車到達時間，及向安特拉次特，各拉哈什兩分配空車計劃；
2. 送達管內重車的辦法；
3. 車輛到達預報制度。

在每一個小組內都有各種專業人員參加，如：調車員、檢車員、司磅員、調度員、運搬工人代表、分局和管理局的工程師及其他員工等。單就問題的範圍看來，便可以看出他們對安特拉次特的工作是如何的深入與慎重。各小組徵求安特拉次特，各拉哈什兩站專用錢，

和“保克烏安特拉次特”托拉斯礦坑每一個工作人員，提出如何增加夜間裝車的意見。結果這些員工們便湧躍的提出了150件以上的建議。另外更有很多寶貴的意見和合理化建議是在專業會議上收來的，例如車輛人員會議上清楚了不能於夜間實行電鋸的原因，是由於電鋸用電和照明用電來自一個電源，於夜間照明燈和投光燈等開始照明後，則電壓即行減弱，致使故障不大而需要進行電鋸的車輛一直停留到第二天早晨才能着手修理。如果在各拉哈什站上一台500基羅瓦特的變壓器，便可以不分晝夜的進行電鋸工作，如此可把修車量提高一倍。檢車員敘杜瀾夫同志在車輛人員會議之前，作了很好的準備並細緻研究了加速夜間檢修車輛的辦法，把準備的材料與同志們研究了之後，在會議上便提出了16件合理化建議。這些建議的特點是經過了深入的鑽研，並有設計和計算，由這裏便可看出這個高等熟練的工人是具有相當高的技術水平與經驗的。

下面便是規定列入車站均衡計劃內的敘杜瀾夫同志所提出的建議：

制定分組進行辦理及檢查空車的循環作業計劃表，以便於可以不等待整列空車編完，即可向各裝車地點成組的配送空車；

在各拉哈什站內、增設綫路間工具材料箱，其數量為能使修車工取工具材料等的路程得到縮短一半為標準；

根據實際不摘車修理的工作量，增添足用數量的起重工具（支重機，千斤頂等）；

在安特拉次特站組織負責對重車實行技術狀態的初步檢查工作；

給風閘、連結器及其他檢車員，完全配備礦山專用的照明燈；

車站修車工作頻繁的綫路側面，增設電力牽引機的窄軌綫路，以便搬運修車工具及材料；

增添一架圓鋸，用於準備平車、砂車及敞車用的立柱；制作特殊工具—緊收器，用於糾正傾斜或鬆散的敞車車箱（車廂側板或端板）。

另外鐵路和煤礦雙方值班站長，調車聯合勞動組，裝車機械操縱

技師和工人，調車機車以及運轉機車司機，及其他專業的聯席會議也都收效很大。在這件工作裏有着這樣多的員工們參加，向各個角落及車間現場廣泛的收集意見，所以制定出來的車站均衡工作計劃，才真的非常切合實際，並獲得非常良好的效果的。礦山專用綫23—諾瓦牙站值班站長果列司尼濶夫同志曾提出：夜間人運搬汽車不工作，不由出煤地向裝煤地送煤，以致經常影響裝車工作的均衡，應該組織晝夜不停由距離較遠的24, 26, 44坑的送煤工作。另外人汽車在出煤地裝煤時，應加以初步把較大的石塊挑出，例如僅由距離6—7公里的26坑每日以大汽車送到裝車地的煤炭中，便含有差不多40噸的石塊。

礦山專用綫諾瓦牙站值班站長米特烈克同志也指出夜間在裝車地的裝車組長，不限時刻地注意記錄貯煤機內的到煤及存煤情形，以免時常發生把空車送到沒有煤的貯煤機下，而貯滿了煤的貯煤機下因為沒有空車裝，不得不送向貯煤堆去。

關於追究為什麼夜間作業量趕不上晝間，各小組都盡了最大的努力作深入的追究，和廣泛的收集提高夜間作業的意見和辦法。結果清楚了提高夜間作業效率的條件，發現了夜間採煤、裝車、和整列發送的潛在能力。第三小組走遍了煤礦的各工作現場和車間，與專用綫員工及礦工等詳細的研究：怎樣能縮短空車的停站時間，怎樣能增加發出列車數，怎樣加強在前半夜間採煤而後半夜才裝煤各坑的夜間裝車工作，怎樣改良由出煤地向裝車地的送煤辦法等問題；因為在未作出均衡工作計劃之前，各坑白晝的出煤向來是多於夜間，因此，為了均衡的作業，當然就必須改變採煤的方式。依照第三小組的建議，在各坑的生產會議上都討論了這個問題，使均衡這個問題便貫徹到了各車間和坑道。結果各坑的礦工、綫路工、木工、電力工、鉤手、司機等，都提出了保證書，絕對保證把採煤和向坑外送煤等工作作到均衡。

從達到均衡作業的觀點看來第四小組，規定了送空車、送重車、取重車的方法及時間，車輛到達前的預報等方面最優越的方法。如此，把運輸隊及車站各方面同樣的工作也都包括進去了。

安特拉次特地區的產煤與裝煤均衡運動，是由車站及裝運部門所領導的。在黨的聯席會議上，討論了站長借克加也夫同志關於為提高夜間裝運工作擬定的組織技術辦法的進行情形報告後，大會要求了全體黨員積極地參加制定和實現這些辦法。每一單位每一班的宣傳員都向員工們詳細的解釋均衡的意義，並介紹了波得莫斯科玉牙實行均衡作業的經驗。積極參加這個宣傳工作的有莫斯科教巴斯路和“莫斯科高屋果立”煤礦的代表。並在這裏規定了一些具體條件，以後這些條件列入了安特拉次特地區鐵路和煤礦員工與莫洛交門地區鐵礦員工們的聯合社會主義生產競賽合同之內。

2. 計劃的內容

(甲) 安特拉次特，各拉哈什兩站技術作業上的配合

安特拉次特和各拉哈什是在技術作業上是有着密切聯系的兩個鄰站，因此安特拉次特所做的看來，就像古茲巴斯路兩個鄰站—阿克高爾拉，切爾卡素夫乾米尼兩站所組織的取送及辦理車輛循環流水法的繼續和發展。然而安特拉次特及各拉哈什地區的特點，是這個地方的煤礦專用綫與這兩站的接軌成為扇形，並僅有幾個坑能向兩個站都有出路。因此，在這個地區便不能和阿克高爾拉，切爾卡素夫乾米尼兩站同樣的組織嚴格的始終循環流水式的車輛取送辦法。但是安特拉次及各拉哈什兩站，都是和屬於波潤瓦安特拉次特一個煤礦的各坑發生關係，而兩個車站實際上也可被看成等於一個連軌站的兩個區。因此，把這兩個車站合成之後，定出了一個統一的技術作業程序。現在兩站的工作，是由安特拉次特站長一個人領導，而在各拉哈什站任命有技術副站長一名。

這樣的把兩個車站合成，並推行一個獨特的流水作業之後，使辦理車輛，取送車輛更加合理，並將調車總量減小到最大的限度。

與安特拉次特和各拉哈什兩站相連接的，各專用綫形成三個大裝車區。每一個裝車區都有着一個礦山專用綫的車站，如月素瓦牙站與

各拉哈什站相連，月爾河尼那果立尼克站與安特拉次特站相連，而佛迷諾夫卡站則有着向安特拉次特及各拉哈什站的兩個出路，與兩個鐵路車站，都能發生車輛出入的關係。這種情形便給調車作業合理並及時向各坑配送空車工作造成了良好的有利條件。

均衡工作計劃裏給安特拉次特及各拉哈什兩站，規定了下面的分工辦法：

安特拉次特站負責擔任去向月爾河尼，那果立契克，尼日尼那果立契克兩礦山車站的兩條專用綫，及由這兩路通往各坑的綫路上的調車取送車及貨運工作。各拉哈什站負責擔任通往月素瓦牙，佛迷諾弗卡，各老莫夫卡，親特拉立那牙波潤窩四礦山車站的四條專用綫，及由這些站通往各坑的綫路上的調車取送車及貨運工作。

爲了保持工作的均衡，鐵路車站及礦山專用綫的負責人，有權在不影響計劃的範圍內，調節各坑或裝車地的裝車數。這種空車調整和變更，每隔 6 小時修正一次。一切經常發生的坑範圍內配車，變更遠近坑站間的车辆調整及正常的配送空車辦法，及配送空車經路等事項，都印成圖表以便於礦山專用綫調度員及安特拉次特和各拉哈什兩站值班站長，於工作中作參考。因爲均衡工作計劃內有了這一項規定，致使兩站及礦山專用綫上已往的工作方法，順序及技術作業過程等都要變更。起初安特拉次特員工採用一個站及與其專用綫合成的單獨技術作業程序，以後就採用與了包括兩個鐵路車站，七個礦山車站及十六個礦坑的聯合技術作業程序。

安特拉次特及各拉哈什兩站，在空重車輛辦理上的分工如下：

各拉哈什站負責空車的商務及技術檢查，摘車及不摘車的全部工作。作完上項工作後，只向安特拉次特站發出到達列車的前半部，即帶有自動連結器裝置的那部分車輛。而餘下帶有手動連結器的空車則留在自站用於向屬於自站的各坑配送。對重車的辦理也是如此，只編組列車の後半部。如果到達於各拉哈什站的帶有自動連結器的車輛數多於安特拉次特站的需要時，則各拉哈什站應把多餘的車輛留在自

站，並盡先向親特拉立那牙波瀾高及月素瓦牙兩礦山站及其所屬各坑配送。而佛迷諾弗卡及各洛莫夫卡兩礦山站及其所屬各坑，原則上只許使用帶有手動連結器的車輛裝車。

各拉哈什站重車列車後半部的編組工作，必需在列車前半部由安特拉次特開車以前作完。於由安特拉次特別出以帶有自動連結器的重車編組的前半部列車到站後，立即把他與自站編組好的列車後半部相連，而成為一列待發重車。安特拉次特及各拉哈什兩站值班站長，對列車的編組工作，事先一定需要很好的聯系，使前後兩半部列車在各拉哈什站連在一起後，能成為一列滿載，滿快車輛組成，制動器的分佈不違反規定的完整列車。

安特拉次特站只負責辦理帶有自動連結器的車輛，自各拉哈什站送來的前半部列車於到達後，立即把車輛送往所屬各坑裝車。由各坑取出的帶有自動連結器的重車，應按規定計劃編組列車，編組好後，向各拉哈什站發出，以與後半部相連。這種編組列車前半部的工作，雖在安特拉次特站內進行，但是由波瀾瓦安特拉次特煤礦所屬的機車及調車組負責辦理。這個列車編組工作的基本要求，是將帶有手用制動機的車輛位置佈置得當，及把車輛按到達地點編成組。為了便於進行列車編組工作，在安特拉次特站，專門發出站綫兩條，用於進行列車編組的調車工作。

各拉哈什站編組列車後半部的調車工作，是在礦山專用綫上進行。為了幫助礦山專用綫上的調車員們，提高他們的技術水平，使他們也能編組質量很高的直通、直達列車，在安特拉次特站按照古茲巴斯路吳霞站的辦法，開設了斯達哈諾夫業餘學校，參加學習的有鐵路及礦山雙方的員工。學校的課程表和教材是鐵路及礦山雙方負責人共同擬定和選擇的。在這裏面除學習全路各優秀工作者的先進工作方法外，更進行介紹當地調車作業聯合勞動組的良好的經驗及工作方法。

他們對編組好的每一個列車，都發行着由鐵路及礦山雙方有關人員簽字的列車出發保證書。安特拉次特、各拉哈什間成組車輛的往來，