

技術經濟叢刊

保證行車安全的基本任務

哈爾濱鐵路管理局技術館

1954, 6, 25

目 錄

一、車務監察員的任務、職權與職責	3—6
二、對於技術設備維持完好狀態的監督工作	6—15
三、保證行車安全的監督	15—26
(一) 組織檢查	(15)
1. 道岔組的工作	(17)
2. 接發列車	(22)
3. 調車作業	(24)
四、列車和站內作業單據	26—34
(一) 技術檢查	(29)
(二) 添乘列車	(33)
五、重大事故、大事故、事故和技術管理規程違反事件的調查	34—43
六、生產指導、業務學習、測驗	
技術管理規程的通曉程度	43—51

保證行車安全的基本任務

在鐵路運輸工作中，協調性是具有特別意義的。

在鐵路運輸這樣複雜業務機構的工作中，沒有協調性就不可能實現不斷的，以安全為首的行車工作。

違反嚴格規定的技術作業執行辦法及生產勞動紀律，足以破壞工作的節奏，紊亂列車運行圖。

我國的各鐵路每晝夜都編成和運行着成千的客貨列車。為了保證列車的運行，在鐵路運輸上有工種繁多的專門技能的鐵路員工在勞動着。在全體鐵路員工的工作中，保證協調性的這一任務是複雜而重要的。

全體鐵路員工嚴格遵守鐵路運輸基本法令——技術管理規程，乃是保證協調性的重要條件。

技術管理規程規定着列車運行、車站接發列車、區間內運行辦法及使用信號的各種辦法，技術管理規程對於鐵路線路、橋梁、建築、信號、機車車輛、設備及機械裝置的新建、維修都制定有要求條件。

違反技術管理規程的要求條件，能招致行車的紊亂並威脅行車安全。

行車安全乃是鐵路正常工作必需的和最重要的條件。

保證行車安全是鐵路員工在業務、技術和政治方面極其重要的任務。

鐵路工作的分析能指出在違反技術管理規程的地方，事故還沒有消滅。

工作中所發生的重大事故及各種大小事故，大多數不是由於線路、號誌設備、機車車輛及其他各種技術設備狀態不良，而是因為個別員工違反技術管理規程。

還有一些疏忽大意的員工，他們不忠於執行自己的職務。

全體鐵路員工的任務是用加強檢查和監督的辦法消滅這類現象，使違反行車安全的情事不可能發生。

某些違反技術管理規程的事件是由於經驗少的和培養不夠的員工所造成的。

對於這些員工，必須經常進行指導，來提高他們的技能，幫助他們掌握必要的實際工作經驗。

鐵路員工的任務還在於進行群眾工作，對於因工作不良使行車安全受到威脅的事故當事人，造成一種不能容許的和群眾批判的氣氛。

在鐵路個別區段及車站上，行車安全工作不良情況的主要原因是：

① 一部分與行車有關員工的紀律不好，領導人員及監察人員對於執行技術管理規程、行車細則、信號處理細則及鐵道部有關行車安全命令與指示的監督工作鬆懈。

② 對於有關行車安全幹部關於鐵路工作、技術安全規則的教育工作作的不好。

行車工作人員違反技術管理規程最普遍的情況如下：

接車、通過及發車時，不遵守技術管理規程所規定的道岔通路準備及檢查規章；不遵守調車作業規則；開發編組不正確的列車。

進行抽查的結果指明，某些站務人員及列車乘務人員在工作中仍然還沒有消除漠不關心的態度。如：搬道員、調車員、車長在工作崗位上睡覺和離開工作崗位，道岔及信號的照明不良。

所有這些個別員工違反行車安全要求條件的情事，多半是由於領導人員對於工作領導不當所致。

此類違反安全規則的情事是發生在檢查工作的質量不高的地方，和對技術管理規程執行情況的監察工作沒有認真組織起來的地

方。

保證行車安全工作中的嚴重缺點之所以發生，是由於車務領導人員，而首先是車務監察人員與違反技術管理規程的遇事妥協，並在監察時不提出注意事項。凡是車務監察員對於接車、通過及發車規定辦法的執行情況，對於正確編組和準備待發列車的工作以及對於及時消除季度檢查所發現的車站設備缺點等項工作監督鬆懈的地方，就可能發生事故。

對於抽查工作採取一種形式主義的態度，在夜間進行的抽查工作不夠，也能促使工作發生事故。

車務部門的工作人員，為了保證安全工作，應爭取做到下列各項：

① 使值班站長發出明瞭確切的列車接發及調車作業的命令，務必要求執行人復唱自己的命令及關於執行命令的報告以及監督執行人的行動是否正確；在接到到站列車實際情況報告以前，不許可其他列車佔用區間；並不允許將列車接發的工作委託他人。

② 使主任搬道員及搬道員確切執行規定的接車辦法，正確準備列車通路，及時報告關於通路準備妥當的情況。

③ 使車長遵守列車信號安設規則及按照嚴格規定的辦法在停車時防護列車；此外，車長應防止發生冒進信號的情事；到達車站後將到達列車的狀態報告值班站長。

領導人員應注意使鐵路員工均能嚴格遵守號誌。

一、車務監察員的任務、職權與職責

車務監察員應該是各區段及各站安全工作的組織者。他們應當編製防止工作中發生重大事故及各種大小事故的措施並使其實行。

車務監察員是為了監督所有與行車有關的鐵路員工正確執行技術管理規程、鐵道部的命令及保證行車安全的各種細則而任命的。

監察員的職責中應包括對於車站及分局工作人員以及列車乘務

員，於接發列車及進行調車作業時，如何保證運行安全之監察。他們應檢查與行車有關人員，在實際工作中如何執行技術管理規程，如何執行保證行車安全的細則和命令，如何遵守勞動紀律。

他們應檢查車站技術管理細則及其摘錄，以及各站列車接發與調車作業的各種現地細則編造的是否正確。車務監察員有責檢查一切有關行車安全的文件，亦即：號誌設備、線路及道岔檢查簿、警告書登記簿及列車運轉日誌掌管的是否正確。關於檢查填寫佔用區間及警告書等文件正確與否也是車務監察員的職責。車務監察員應監視車輛停留時間統計，車輛週轉及貨物辦理數量報告等掌管的正確與否，以及是否正確執行車站技術作業過程及編組計劃。

車務監察員應監察號誌設備及車站設備，使其維持完好的狀態，以及站務人員是否正確運用這些設備。關於監督及時施行線路、道岔及號誌設備定期檢查，以及檢查及時消除所發現的故障等工作，也應當是車務監察員的職責。

對於搬道員、信號員、運轉助理員、值班站長、技術辦事員、調車員、連結員等站務人員及列車乘務員以及其他有關行車工作人員的技術學習及工作指導進行監督，乃是車務監察員業務的重要部分。

車務監察員的職責範圍內包括有經常測驗對於車務部門工作人員的技術管理規程、職務細則、行車規則、信號處理細則，車站各種細則，車站技術管理細則以及鐵道部與全路命令的通曉程度，進行經常測驗也是車務監察員的職責。

在車務監察員重要職責中還應該包括：嚴格地監視，務使行車及車站調車作業有關工作人員，在其未經規定的考試合格和未經身體檢查以及未經批准應擔任的職務以前，不得使其執行工作。

車務監察員應詳密研究各工作人員的工作質量，應瞭解他們遵守紀律的程度及關於遵守保證行車安全的條件可靠程度，同時，車務監察員也應監督與行車有關人員被正確使用的程度如何。

車務監察員的職責中也包括：到大小事故肇事地點，向佔用線路內接車或向佔用區間發車的地點，以便親自調查原因，判定過失人及採取恢復行事的措施。

車務監察員應親自調查三等及三等以下各站於工作中發生的事故，亦即違法發車，車輛衝突和脫線以及擠岔子。一、二等及特等站發生事故，由各該站長自行調查，而車務監察員僅是對於調查記錄提出總結意見。

參加下列委員會進行工作，也是車務監察員的職責：

- ① 接收運用專用綫、非公用支綫、站綫及號誌設備；
- ② 確定安設信號的地點；
- ③ 測驗新採用及提昇高級職務的工作人員。

最後，車務監察員的特別重要職責之一乃是編擬旨在加強行車安全和預防可能發生的違反技術管理規程的情形之技術組織措施。

由上述各項可以看出，車務監察員的工作是多種多樣非常繁雜的。

鐵路分局車務監察員享有分局車務科副科長的職權，而車務處的主任監察員，於到沿線時，則享有車務處副處長的職權。

車務監察員對於遵照技術作業紀律，技術管理規程，鐵道部及鐵路管理局的命令指示事項監督所有車務部門工作人員徹底執行。

車務監察員有權要求各部門工作人員及領導人員迅速消滅阻礙運輸工作或危及行車安全的故障。

車務監察員有權要求違反技術管理規程的過失人以及站長及列車段長進行報告。

車務監察員有權解除違反技術管理規程或生產紀律，以致造成明顯危害行車安全的工作人員的職務，也有權利和義務提出優秀工作人員受獎和對於疏忽職務及造成事故人員提請處罰。

在鐵路各分局任用車務監察員是爲了監督特等站或區段間的工

作，特等站的車務監察員，一般是委其監督和檢查交叉站內的各站和各信號所的工作。劃定給各車務監察員區段的長短是取決於該區間內的車站及列車段的數目以及其工作量。這些區段的境界以管理局長命令規定之。

直接在工作地點檢查有關行車工作人員的動作，應該是檢查和指導的主要方式。

車務監察員的工作應嚴格按照計劃進行。車務監察員的每月工作計劃，由車務科長批准之，該科長應每月檢查每一車務監察員的工作報告。

必須嚴禁利用車務監察員來執行與其直接職責無關的任務。

車務監察員的活動，在保證行車安全、提高工作人員技術水平和提高勞動效率與生產紀律工作中，是起着特別重要作用的。

正確組織車務監察員的工作，交換經驗，使全部車務監察員正確瞭解自己的任務及善於解決各該任務，對於進一步改進行車安全和徹底消滅事故上具有重大的意義。

車務監察員在重要和光榮的鐵路運輸工段工作的同時，他的義務是保證不間斷的而且安全的行車和調車作業。

二、對於技術設備維持完好狀態的監督工作

車務監察員應對車站設備及信號裝置的完好狀態經常進行監督，車務監察員監督着綫路、道岔及信號裝置的定期檢查工作是否及時進行。他參加委員會進行關於確定安設信號地點，接收運用鐵路支綫、專用綫及車站上各種設備的工作。

這一切都要求車務監察員通曉綫路及信號裝置的情況。

該員應通曉綫路設備及信號裝置上足以危害不斷工作的主要故障，影響工務及電務部門的工作人員，力求迅速消滅所發現的缺

點。

另一方面，車務監察員應注意使各車務人員均能正確運用此類設備，他的工作是以不容許在技術設備上存在缺點的精神來教育行車人員。

培養各部門沿綫工作人員，首先是車務、電務和工務各部門的沿綫工作人員相互間有嚴格的要求性，這乃是車務監察員的職務。

爲了對技術設備實行更充分的監督，車務監察員應參加季度工作檢查。

季度工作檢查委員會是由分局車務科長或副科長擔任主席而進行之。車務科長至少應在分局管內50%以上的車站進行綫路、道岔及號誌用具的季度檢查，其中包括在編組站和區段站上。季度檢查的結果，由委員會記載於「綫路、道岔、通信、信號、聯動及閉塞裝置檢查簿」內，並經委員會簽字，委員會的組成人員計有工務、電務及接觸迴路網（在電氣化區段內）各段的首長與站長。

記載所發現的缺點時，須規定應行消除各該缺點的限定時間及應由何人消滅各該缺點。

車務監察員當來到車站時，親自或通過站長檢查關於季度檢查時所發現缺點的修復情況。

各該綫路、道岔、通信、信號、聯動及閉塞各種裝置以及接觸迴路網與信號用具，每月至少應由委員會進行一次檢查工作，該委員會係以站長、綫路領工員、號誌通信電氣技師及聯動裝置電氣工，而由站長擔任主席所組成的。

每月的工作檢查應在每月上旬進行。

每月檢查的結果，亦應記載於「站綫、道岔及信號裝置檢查簿」內，由進行檢查的人員簽字，並註明所查出的各種故障的修復期限。

站長每次巡視車站時，應檢查道岔。

聯動道岔實施組的主任搬道員及搬道員以及信號員，在接班以

前，每人在自己的管轄區域或道岔組的範圍內，對於線路、道岔及信號裝置的狀態進行詳密的檢查。

在四等及五等站上，應由值班站長在接班以前親自進行每日的工作檢查。

如是，技術管理規程及關於行車安全的命令與細則規定着經常詳密檢查所有鐵路技術設備的責任，並將檢查的結果記載於檢查簿內。

就是在沒有發現任何故障時，也應該進行關於檢查的記載。

線路領工員、養路工長以及號誌電氣技師與電氣工，應每日翻閱檢查簿，及時採取消除簿內所載各項故障的措施，並註明各該故障修復的時間。

車務監察員親自檢查線路、道岔及號誌用具時，不得表面和形式地巡視車站；檢查工作應該是完全的和詳密的，應不僅是查明車站各技術設備上的大缺點，並且也應查明所有各種小的缺點。

線路的檢查工作，在車站範圍內是檢查路基、道碴、枕木、鋼軌軌距及道岔的狀態。

車務監察員檢查路基時，應注意路堤下沉，有否塌陷、冲毀、凍害及防止山崖落石等各種情況。

路堑及路堤護坡上的草應及時割除，並仔細地剷削路肩和消滅草坡上的不良處所。主要是注意全部排水建築物的完好狀態。應特別注意，不得使側溝被貨物堵塞，例如卸車時被建築材料填堵的情況。

在車站應注意勿使司機在非規定地點清爐。

在線路上應注意不使其弄髒。在堆積有灰碴的地點，需要要求將其運出，同時也需要消滅經常進行卸車作業的各線路中間被弄髒的情事。

不可使線路中有腐爛的和未釘的動搖枕木，尤其是成堆不堪使用的枕木（連續兩根以上）。車務監察員應將線路維修不良的情況

通知工務段長及通告分局車務科長。

鋼軌線的檢查工作是要查明出來破裂的和疑似有裂縫的鋼軌。

鋼軌折損極其普遍的形式是鋼軌在安螺栓的孔處軋傷和鋼軌端部的軌頭軋傷。月份及季度檢查時，必須同時用錘子敲打的方法來檢查幹線及到發線道岔的鋼軌接頭是否完整。

在鋼軌上是否有裂紋是按照用小錘子擊打軌頭時傳出的音響特徵來進行辨別。如果小錘子由 0.4 ~ 0.7 公尺的高度落打在距軌隙 6 ~ 8 公分的軌頭上，則健全鋼軌的音響是啞啞的。如果鋼軌上有裂紋時發叮噠聲的音響。

此外，如果用小錘子擊打時鋼軌躍起，這說明鋼軌是健全的，至於小錘子擊打時，好像是粘在鋼軌上似的，則鋼軌上是有裂紋，並且還有其他確定鋼軌傷殘的方法。

當用錘子擊打時，把手指貼在擊打處近旁的軌頭上部，如果鋼軌上有裂紋，則軌頭震動而感到似乎通過手指傳導電流似的感覺。

最好，使車務監察員在站界內檢查線路時召集線路工長攜帶軌距尺，進行抽查以便確認，軌距的寬度適合標準，此類標準在技術管理規程（第37條至第43條）內有所規定。

需要確定聯接零件上的螺栓是否擰固和道釘是否釘緊；注意在鋼軌線上有否適應溫度變化的軌隙。

在裝備有自動閉塞裝置的區段，必須注意絕緣接頭的狀態。

需要進行檢查，以便使：

- ① 各鋼軌端頭間的軌隙不超過標準；
- ② 軌底和道床之間能有30公厘以上的空隙；
- ③ 隔離揮墊、套管及螺墊的木墊是整個的。

並且還應該注意是否有接頭聯接器及各該聯接器是否完整與良好，以及同鋼軌的聯接器揮銷接點是否牢固。

道岔始終是車務監察員特別留意檢查的對象。

道岔的檢查工作應週密地並按一定地次序進行。

車務監察員檢查下列各項：

- ① 道岔標誌的狀態及道岔的方向；
- ② 附有螺栓的轉轍及傳導連結桿的狀態；
- ③ 轉轍機械的狀態；
- ④ 叉尖的距離；
- ⑤ 叉尖軋傷；
- ⑥ 叉尖和基本軌及滑床板密貼的程度；
- ⑦ 基本軌與叉尖的水平；
- ⑧ 鐵板和枕木密貼的程度；
- ⑧ 滑床板在鐵板上的狀態；
- ⑩ 擋螺栓的狀態及有無擋螺栓；
- ⑪ 在基本軌上是否設有防爬器；
- ⑫ 叉尖的根部加固及叉尖向鐵板密貼的程度；
- ⑬ 叉尖根部間隙；
- ⑭ 導曲線的狀態；
- ⑮ 鋼軌向枕木的密貼程度；
- ⑯ 護輪鋼軌和轍叉槽的狀態；
- ⑰ 轍叉的磨耗程度；
- ⑱ 斷面及平面圖內的聯接鋼軌是否符合；
- ⑲ 有無警衝標；

用水準器和軌距尺檢查道岔是有益處的。

車務監察員應熟知下列一些故障，就是根據技術管理規程第49條，道岔上如有下列各類故障時，則不能保留運用：

① 叉尖分離，應該注意使在連結桿上的垂直螺栓成為頭向上。這樣，如果螺帽扭開和掉下時，螺栓仍然可保持原位不動，因而叉尖分開也就不會發生。

② 叉尖離開基本軌三公厘以上，在此種情形下，可能發生對尖擠岔；測量距離是把叉尖關閉，把拉桿和平衝錘搬轉過去，然後

檢查叉尖和基本軌之間有無間隔，如果有時則測量其尺寸；

③ 能以造成碰輪緣危險的叉尖軋傷，根據技術標準，各型道岔上的叉尖端部，由叉尖起計算，許可有下列尺寸的軋傷（以公厘為單位）：

幹線及接發線——150；

其 他 線 路——250；

④ 叉尖較基本軌低下2公厘及2公厘以上，是按照叉尖寬度等於50公厘處斷面測量之；

⑤ 轍叉與護輪軌頭部外側間的距離不滿1,391公厘時；

⑥ 轍叉翼邊與護輪軌頭部外側間的距離不滿1,348公厘時；

⑦ 在轍叉心寬為40公厘處的轍叉槽的深度，離鋼軌踏面不滿38公厘時；

⑧ 叉尖或基本軌損壞時；

⑨ 轍叉（轍叉心、轍叉翼）損壞時；

⑩ 護輪軌螺絲桿有一處以上折損尖；

⑪ 岔尖與二處以上滑床板不密貼時；

⑫ 岔尖與基本軌的活動距離不滿109公厘時（尖軌活動距離）；

⑬ 可動轍叉的叉尖，其活動距離不滿90公厘時。

上述〔12〕及〔13〕兩項內所載的尺寸應在尖軌的尖端測量之。

在根部加固中，必須用敲打的方法來確認有無間隙。並順便檢查基本軌上的擋螺栓是否鞏固。由擋螺栓端頭至貼緊的叉尖的距離不應超過1公厘。

車務監察員檢查信號裝置時，應檢查車務部門員工對用具運用是否正確。監察員在進行檢查時應儘可能更充分地查明信號裝置的故障。

現在我們只講一下其中某些問題，以便認識到車務監察員應行

處理的各種問題的範圍。

車務監察員檢查臂板信號機時，應注意保證使之辨認清楚，信號燈的仔細清掃擦拭和添油工作，及時的刷油工作，清擦玻璃和砍除障礙辨認臂板信號機的樹枝子，以及臂板信號機柱有否歪斜處所。

需要要求搬道員和值班站長，使其勻調地搬轉搬動握柄來開啓臂板信號機，並在晝間時由燈框上摘下信號燈，將其加以掃除而保管在搬道員小房裏。

操縱信號的導線應不受拘束地架在滑車上，並且能夠靈活移動。須注意轉彎槽和滑車的潤油以及由號誌電氣工更換導線的工作，支柱應垂直地立着，並牢固地堅定在土地中。

在車站上設有機械聯動裝置時，應注意道岔和信號搬動握柄的狀態。

道岔搬動握柄的行動應該是輕快的，鋼絲繩牢固地固定着，並且滑輪應正確地設在溝槽內，應沒有歪斜和磨耗處所。

需要指導機械裝置上工作的信號員，使他們搬動握柄不要發生頓挫或快速放下，壓柄和搬轉它時，用在握柄上的力量別過分的。

車務監察員檢查聯動裝置時應特別注意，使滑輪用鉛餅施封。

自動閉塞裝置，由於其器械均覆蓋在內部，因而此類裝置的技術檢查工作在於檢查絕緣接頭和鋼軌聯結器的狀態。

分界點值班員、信號員及搬道員，管理自動閉塞裝置時應遵守下列規則：

- ① 保持自動閉塞裝置的清潔狀態；
- ② 監視照明盤及各機械裝置上的信號燈光，使其正確顯明；
- ③ 監視機械裝置，使其有各種鉛封。

須注意使握柄自由不受拘束，沒有卡住的情形，並在聯動機孔內的軸上能夠旋轉。

值班站長使用路簽閉塞裝置時，應遵守下列各項規則：

- ① 不使電話開應器保留在中立狀態；
- ② 不棄置摘下的耳機；
- ③ 不使調整器圓盤放置於轉動的狀態；
- ④ 不棄置抽出的或未放入的路簽。

值班站長當把路簽放入路簽機內以前，應用拭布擦拭路簽。嚴禁值班站長試圖將彎折附有脫落套環及沒有區間表示牌的損壞路簽放入路簽機內。

車務監察員檢查電氣路簽裝置時，應務必查明在路簽機和反映器上是否有鉛封。

車務監察員參加委員會檢查信號的辨認程度。信號辨認程度的檢查，如所週知，是由機車上進行的，信號的辨認程度，在於信號維持的如何。因此車務監察員應注意整頓信號工作和施行必要措施，以便消除這一保證行車安全的重要工作中的缺點。

車務監察員應監視，使信號永久並在一切條件下處於良好的狀態。車務監察員首先應注意嚴格遵守信號的下列維修條件：

- ① 根據信號處理細則正確塗油及更換臂板信號機和色燈信號上打裂和打碎的凸透鏡；
- ② 正確配置臂板信號機和設置防護牌，更換不合格的警衛標以及砍除妨碍正常辨認信號各處所的樹木和樹枝；
- ③ 即時更換手提信號燈內不合型式的燈、燈頭和燈上的玻璃；
- ④ 在夜晚時間務必點燃護站及出發遠方臂板信號燈照明；
- ⑤ 對車站供應以足夠數量的信號用具（燈頭、燈、燈心玻璃和信號玻璃），以及質量良好的煤油，在設有信號電氣照明設備的車站站長應有儲備電燈泡。

工作中使用新技術設備，需要若干過渡時間，其延續時間有時為若干個小時，有時達到兩三個晝夜，在這一過渡時間得改為另一

種不太完善的閉塞方法和手動道岔等方法。

顯然可見，在這一時間內應施行一系列足以保證行車安全的特別準備措施。

這裡計有：

- ① 設備的技術準備工作；
- ② 編製關於在過渡時間信號裝置使用辦法的暫行細則；
- ③ 準備和指導工作人員以過渡時期的工作條件；
- ④ 這個時期在各分界點組織監查人員連續值班制度。

不遵守這些條件可能造成惡劣的後果。

在一個車站上曾發生兩個列車的衝突事故。發生的原因如下：
在改變工作條件時事先應進行關於按新條件組織運行的準備工作。

由於不執行這些條件可造成什麼樣的結果由下面的例子可以看出。

某鐵路中的一條鐵路上在區段內開放複線運行時未改編各車站的車站技術管理細則和接車規則，各車站也沒收到由於改用電話閉塞法所必需的路券用紙，同時也沒編製複線區段運行規則，站務人員及列車乘務人員不知道複線區段的行車條件。分局領導人員和監察員中任何人也未去到車站監督工作，而改為複線運行的這一工作是根據行車調度員的命令而實行的，各車站按新條件工作是否已準備妥當，並未經過檢查。

此種工作態度的結果很快地表現了出來。在區段的一個區間內工作中曾發生了嚴重的事故。

車務監察員負責監督，務使在運用新的設備時進行下列措施：

① 編製用新設備工作的改換辦法，在必要時，考慮新的設備情況編製關於改變工作的辦法；

② 將必要的變更事先列入車站技術管理細則，管內細則及接發列車辦法之內；

③ 向與行車有關的工作人員指導和介紹關於改爲依新條件工作的改換辦法和已變更了的車站技術管理細則和現地各種細則；

④ 於指導後測驗有關員工對新工作條件和爲保證列車安全通過的必要的慎重措施的通曉程度。

在開始運用新的設施時，車務監察員應去到開始運用的車站，和親自確認所有的準備工作是否已經完畢。

必須指出，在開始運用最複雜的設施時（聯鎖道岔裝置移往另一房舍內），分局長或分局總工程師應和車務監察員一同到車站檢查其設施的狀態如何。

車務監察員在監督技術設施狀態和保證它們不間斷工作之中的作用和職責，簡單扼要就是這樣，其具體的保證行車安全的監督工作分述如下。

三、保證行車安全的監督

（一）組織檢查

對保證行車安全的經常監察是車務監察員的主要任務。

所說的監督就是檢查各車站並在整個車務監察員所轄區段內的安全狀態，同時查明在保證行車安全部分有的不妥當的處所並立即採取辦法來修整妥善。定期的檢查使全區段的工作人員更加機警慎重，因為他們知道車務監察員在監督他們的行動。

車務監察員對保證行車安全所實行的監督應包括下列各方面的運輸工作：

① 搬道員的工作：必須經常仔細地檢查搬道員的工作，因為在搬道員行動中極小的錯誤將形成嚴重的後果，鐵路運輸業中的這一類員工是非常繁多的，他包括成千成萬的人大部分初入鐵路到車站工作的員工，首先要掌握搬道員的職務，此項職務不是繁雜的但同時是非常重要的；