

87.1051
YQT₂₃

127747

101547



李錫奎調車法及孫福佑等 調車組推行李錫奎調車法的 先進經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編



人民鐵道出版社

目 錄

李錫奎調車法.....	1
一、工作制度.....	1
二、工作方法.....	7
孙福佑等調車組學習与推行李錫奎調車法的先進經驗.....	16
一、在工作制度方面.....	16
二、在工作方法方面.....	22

李錫奎調車法及孙福佑等調車組 推行李錫奎調車法的先進經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編

人民鐵道出版社出版

(北京市豐公府十七號)

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

人民鐵道出版社發行

人民鐵道出版社印刷厂印刷

(北京市建國門外七聖廟)

一九五六年六月初版第一次印刷

平裝印1—8,000冊

書號: 562 開本: 787×1092₂ 1印張24千字 定價(9)0.12元

李錫奎調車法

一、工作制度

(一) 工作記錄制：

李錫奎是担当沈陽站下行調車區工作的。過去下行調車區經常滿綫堵塞，忙了一天也不出活，他为了不使[活等人]，消滅在工作中「現開現找」浪費生產時間的現象，首先重視了准备工作。他想：如果在工作前，能將本班應作的活了解清楚，就准能順利地完成工作。

所以他研究出：在当班点名接受車站調度員傳達任務時，全組人員都像「戰士接受命令」一樣，細心地將所傳達的任務及自己區里担当的工作，詳細記錄下來。这样就預先知道了今天這班工作中編什麼車，車輛由什麼地方來，先編那列及開始、完了時間；解体什麼列車，什麼時候到，先解那列車及開始、完成時間；到達列車送往什麼地方，有那几列編組列車的車輛是等待解体列車的車輛，到後如何進行快速作業，以及取送車的順序、時間等等。

(二) 走道會議制：

在記錄中，他們就開動腦筋，計算着每項工作如何着手，怎樣能保證或超額完成任務。由於每個人對工作已經心中有數，如果再把大家意見集中，在工作步調上就更能取得一致。因此李錫奎調車組又研究出，利用点名後，去現場接班走道的時間，不拘形式地一边走一邊討論工作進行步驟，使工作計劃經過討論後更加切合實際的走道會議制度。走道會議首先由調車員

員重點的說明今天各項工作的作繇、順序；先編什麼列車，什麼時間編解完什麼列車，每列車需用時間以及去專用綫取送車，並如何能節省時間等，取得組員意見一致後，就按這個步驟去作，使本班工作有了具體計劃。參加會議的人員為調車組全體人員及司機，會議至到達調車區為止。

（三）綫路檢查、包綫、包號及包限制車制：

綫路檢查、包綫、包號、包限制車制，是一班的重要工作。由於有了這樣的制度，調車員、連結員及制動員都知道自己所擔任綫路內的車輛情況。在編組列車時能很快地把站順、去向挑出，並避免發生反鈎活。在工作中也能經常知道綫路內的車輛情況，隨時根據車輛出入情況，計算出車輛數目及距離遠近。連結員可以在工作進行中，隨時將情況彙報給調車員。調車員可以根據實際情況，調節溜放速度及取送車、編解列車的先後順序等等。

他們調車區共有九條存車綫，除去司機外，他們小組共五個人施行分工包綫：

調車員擔任一條道，連結員及制動員各擔任兩條道。檢查及包綫的項目包括：停留車位置、車數、空車車種、重車去向、裝載貨物的品名及到站，限制車輛、車輛有無異狀及綫路空閒距離等。

檢查後，到接班地點集合，由連結員及各制動員順序向調車員報告其擔任的綫路內車輛情況，由連結員記錄。這樣不但調車員了解全面情況，大家也清楚地知道每條綫路內的車輛情況，在工作中每人隨時都能按其所包的綫路掌握住車輛情況。在他們分綫檢查的同時，司機已經先到現場檢查了機車狀態，作好了接班準備工作。在分綫檢查報告完以後，全組就開始接班。接班時交班人再向接班者報告工作及綫路情況，經接班人

根据自己检查情况对照無異時，即進行工作。在这一班內由於有了專人負責的包綫等制度，工作一直是有計劃有步驟的進行。

(四) 对号交班制度：

对号交班制是指交班者与接班者以同一职名的工作人員互相交接，即調車員与調車員、連結員与連結員、制動員与制動員順序互相交接。交接的内容主要是本人担当的綫路內重空車輛、限制車輛、危險品車、易燃品車及完成或未完成工作、工作中的优缺点以及特殊事項等等，並展开批評与自我批評，以加强小組間的團結。

(五) 工作开始的通知：

工作开始时，由調車員向連結員、制動員、扳道員、司機發出指示：「现在开始工作」。如首先要做的任务是編組、解体某次列車，及如何取車送車。

(六) 分工負責制：

李錫奎調車組在調車作業中規定有細密的分工負責制，使工作能同时併進，而且有預見性的計劃和安排下一步的工作，这样大大縮短了非生產時期。

这些分工是：調車員負責做調車計劃、指示工作、顯示信号、調節速度、掌握作業時間及与司機的联系。連結員是調車組的骨干，負責提鈎、試閘，各制動員專門負責試閘輪流擰閘及調節溜出車組的速度。此外，連接員及制動員還要負責要道。这样，在工作中可以同时併進，如顯示信号的顯示信号、摘鈎的摘鈎、擰閘的擰閘，在連續溜放作業中，每个制動員能互相代替工作。於連續溜放四鈎以上时，就採取接力式制動作業法。

(七) 联系制度：

为了保證調車时不發生冲撞，迅速正确和減少行程，司機与調車員行动必須一致。調車員的旗就是司機的閘；所以調車

員的旗（燈）與編組一個列車的生產時間快慢，有重要關係。

他們小組司機操縱機車及連結員、制動員工作動態，都是以調車員的旗（燈）為標準。他們還建立了一些聯繫信號，作為行動一致的依據。〔按語：李錫奎調車法中的聯繫信號，因與新技術管理規程及信號規則有抵觸，不能再繼續應用，故刪掉。〕

在作業中調車員要隨時通知司機線路內存車情況，使司機心中有數，能掌握速度，動作互相一致。在掛車時，他們小組有「三車制」，就是距離應掛的車輛相隔三輛的時候，車列最前方的制動員將右臂繼續顯示進行信號，同時左臂高舉，口呼「三車」，呼后立即將左臂放下，調車員同時作同樣的顯示，司機鳴笛一短聲。距離二車及一車時，同樣的顯示一次。距離半車時，前方制動員右臂繼續顯示進行信號，左臂高舉不落，口呼「半車」，調車員卷着紅旗高舉，綠旗顯示減速信號，司機鳴笛一次，即刻下閘減速。距離一米時，前方制動員雙臂高舉，調車員顯示紅旗，停車後恰好掛上。此時制動員雙臂及調車員紅旗同時收回。

〔車務局按：1. 根據技規規定，調車員有保證調車安全的責任，因此，在推送調車時，調車員應根據當時當地的具體情況，位於車列的適當地點，能望見前方進路，並能使司機望見自己所顯示的信號。在因車列較長或曲線等關係不易了望的情況下，可指派制動員或連結員一名在車列前端負責了望進路，顯示減速或停車信號。如調車員本人在車列前端時，可指派制動員或連結員向司機中轉信號；2. 為了很好地執行李錫奎調車法三車制的精神，調車員最好在距離停留車約五十公尺的地点，顯示慢行信號，使速度降低到每小時五公里。調車車列或單機接近待掛車輛的速度不超過每小時三公里。〕

他們於掛車或送車時，掛好后都先將車鉤拉一拉，才大開汽門，以防車輛沒有掛好發生事故。往調車場存車綫送車時，他們都是將車輛送到南端附近，在將車鉤掛好后也拉一拉試試有否沒掛好的。這樣不但騰清了溜車的綫路距離，也防止了因溜入車輛的沖動而引起將未連掛好的停留車撞走的事故。

對於溜放車輛試溜時，絕對認真負責。如這輛車手閘不好時，立刻到別的車上試溜，一點小的地方也絲毫不放鬆。

另外，他們還研究利用固定綫路存車的方法表示工作性質。如調車員領單机顯示八道信號時，因為八道是上行調車區重車存車綫，就知道是去八道掛車，掛好后轉綫將車送往上行調車區。如顯示十四道信號時，因為十四道是鐵西區的重車存車綫，就知道掛好后是向鐵西區送車。這樣不但減少了每一作業中的聯繫時間，還可以使連結員、制動員、扳道員及信號員工作事先有準備，使作業效率大大的提高。

(八) 聯合勞動制：

調車作業是一項和整個運輸有關聯的工作，只靠調車組的努力還不可能很好的完成。只有和列檢等有關部門密切配合、協調一致才能够安全迅速的全面完成任务。基於這種認識，李錫奎調車組實行了聯合勞動制。聯合勞動制就是調車組和列檢及其他有關人員行動一致，盡量採取平行作業。如檢車員按調車員的計劃順序進行車輛技術檢查。調車員根據檢車員的需要及時地取送檢修車，使工作互不妨礙。解体列車時，檢車員按調車員的計劃，集中人力先從開始解体的一端檢查解体的第一部分車輛，第一部分車輛檢查完了開始解体時，再檢查第二部分車輛，這樣不但不耽誤調車工作，對於檢車工作也能迅速完成。編組列車時，調車員預先通知檢車員先編什麼車，檢車也就隨編隨檢。如發現不良車時，不等手續辦完先將車送到修車

綫及时修理，不讓因此而影响列車晚点。檢車員如在調車区内修車時，也先通知調車組，調車組往該綫送車時，也預先通知檢車人員注意。

其他如編組列車等待到达列車或由專用綫掛來的車輛時，調車組也預先通知檢車員，檢車員就施行加速作業，不使列車晚点。这样双方步調一致，相互配合，就都能超額完成任务，並且不發生伤亡事故。

車號員、扳道員与調車組之間，也互相配合。車號員隨編隨抄，列車到达后，立即画粉筆標記，編完列車時，協助調車組施行复檢。調車組於編完列車前，通知扳道員轉知車號員出動抄車號。扳道員也隨時注意每股道內停留車距離警冲標的遠近，通知連結員及制動員溜車時調節速度，並協助檢查車輛有無異狀。

遇調車組工作繁忙時，扳道員還協助他們与綫路值班員联系下一批的工作，及时的在作業中轉達給調車組。由於他們的聯合勞動在作業中互相協調、發揮了羣眾力量，因而大大地提高了生產效率。

另外還有一種「管家賬」，由主任扳道員掌握，隨時記錄每次工作的時間，按照計件標準時間是超過還是縮短，隨時告訴調車組，如有超過標準可能，他就告訴調車員注意。

還有一種「不見隔班車制度」即在原則上那班也不准有超過一晝夜停留的車輛。在接班時檢查，如發現有上一班車輛的時候，除追究責任外，要及时進行處理。

（九）列車編組复檢制：

雖然有了上述制度及分工，但為了慎重，他們還利用車列轉綫時間，施行編組列車复檢制。這種分工是根據列車編組的分工方法。連結員和二、三、號制動員站在發車綫的兩旁，

在轉綫進行中對自己負責的車輛復檢一次，防止發生錯誤。一號制動員站在車列前端，一方面檢查進路，一方面指示停車位置。

當車列掛好后向外牽出時，連結員進行復檢。調車員領着機車到發車綫將車送到指定地點后，再領機車到下一批工作地點。連結員復檢后，也急速前往上述地點。這樣使工作不間斷的進行，互不等待，減少了許多非生產時間。

（十）工作完了的小組會：

他們小組工作完了后，為了檢查本班工作優缺點並改善將來的工作，下班交班后会集一起，利用走道的時間，由調車員主持開小組會，展開批評與自我批評，檢討工作中的缺點，並研究改善工作辦法。時間雖短，由於不拘形式，對改善小組工作也有一定的作用。

二、 工作方法

（一）列車解体工作方法：

為了做到解体照顧編組，在解体列車時，調車員把工作計劃好，往固定綫甩車時，照顧同去向及限制車等，該隔離的隔離，該掛於后部的就掛於后部，決不因怕費事而不作。這樣，雖然解体時費了一、二鈎活，但在編組時卻可以省事和縮短編組時間。所以他們在解体時，就將隔離車、限制車及站修車等等，在可能範圍內都搞好，根據臨時借用固定綫路辦法在解体工作中也就編出完好的車列，解体完了就等於編完一部分車列或編好一列。

（二）列車編組工作方法：

由於解体時照顧了編組，所以編組列車工作比較簡單方便。當進行編組工作時，大部分是分為二批工作，第一部分車列編完前余一、二鈎時，就由一號制動員代替連結員工作，連結員就去檢查第二次應掛車輛。列車編好后轉往發車綫時先送列車

後半部，此時在守車上站立一個制動員，檢查前方進路；送第二部分車列時，負責看鈎。

他們为了不使列車違反編組，保證列車編組質量百分之百的正確；保證作業迅速，調車時不現找現搞和避免作反鈎活，所以規定了編組列車的分工制度。分工按每人的工作能力而定。他們小組的連結員經驗較多，規章熟練，所以他掌握車輛的去向及限制車。一號制動員掌握編組列車的現車數、計長和大約的噸數。二號制動員掌握尾車及木車。三號制動員掌握制車及裝載不良車〔車務局接：尾車及木車以後均為后車〕。由於有了這種辦法，加上小組每個人都能隨時了解每條線路的車輛情況及解体時照顧了編組，所以在編組列車時，就能迅速將去向、限制及隔離車挑選完了。

（三）活用固定線路辦法：

有些車站認為線路不足，不能開展新調車法，李錫奎調車組採取了蘇聯先進辦法——活用固定線路方法，解決了這個問題。他們的經驗證明了：如在工作中有計劃有預見，根據下達的班計劃，在三、四小時前就可以知道在某時間到達某去向的車輛多少，所以活用固定線路是沒有困難的，也不會打亂固定線路。他們小組的辦法是：如某一時間內到達某方向車輛多的時候，就將該方向車輛暫時摺存於車少的線路內。編組或解体時摺站順及隔離車，也暫時借用線路，摺完后再恢復原狀。遇場內滿綫而到達本站車多時，先摺到達自站他區的車輛，並自動將這些車輛送往他區，這樣就騰出了空綫。如到達專用綫車多時，先將送往專用綫的車輛摺好送去。有時為騰出空綫準備臨時借用，也將車流少的兩個方向車輛暫時存於一條道內，前邊存一組是一個方向，后邊存一組是另一個方向。總之，活用固定線路是臨時根據車流變化及階段計劃機動處理。因此雖然有

時車輛超过了綫路的容車數，由於活用固定綫路，就完全迎刃而解，不會發生堵塞的現象，他們雖然活用了固定綫路，但在下班前仍舊恢復規定狀態。〔車務局按：活用固定綫路須由站調在階段計劃中佈置。但在每次編解列車或每次取送車利用固定綫路挑選車輛，並於每次調車作業完了立即恢復時，不包括在內〕。

（四）連續溜放調車法：

在調車法中連續溜放調車法是最節省時間的，它連續地一直向前推進車輛。由於只向前進不往後退，大大地減少了前進後退的行程，因此就節省了作業時間。有的調車組認為連續溜放是冒險，速度一定要超過二十公里以上，或者是沒有好機車不能進行，這是一種錯誤的看法。李錫奎調車組採用了連續溜放調車法這個先進經驗，大大地縮短了作業時間，也未發生過任何事故。平均一鈎活用三十秒鐘，最多連續溜放過十七鈎，每鈎平均只用二十五秒鐘，證明不但作業上大大節省時間，也不是冒險。這主要是由於他們小組在計劃上、在行動上互相協調一致，操作穩健，肯於接受新事物及先進辦法。

他們採用這個先進工作方法，是經過幾次研究，結合蘇聯先進經驗與該站實際情況，經過幾次改變才最後確定下來的。開始時是在溜車時才試閘，溜到第三鈎時，必須停止工作，等制動員或連結員回來再溜放。每溜放一鈎須顯示一回信號，要一次道，由於制動員或連結員互相之間要往復顯示信號，產生了很多非生產時間。如遇陰霧晦暗的天氣，信號看不准，動作就慢。雖然比推送法及溜放法收到效果，減少了時間，但並不令人滿意。於是他們小組就繼續研究並請教蘇聯工程師，是不是能克服這個缺點。經蘇聯工程師耐心地幫助與教導，採用了音響信號要道法，克服了上述的缺點。他們小組連續溜放的过程如

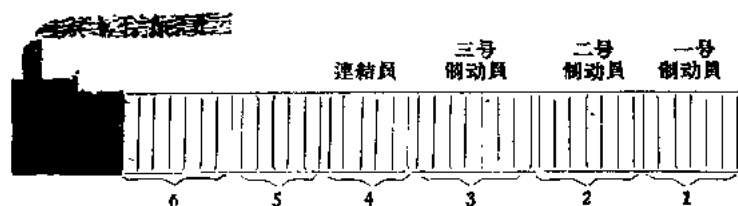
下:

下面是由到达綫牽出一部分車輛,分六次溜放,一号制動員站在第一組車上,二号制動員站在第二組車上,三号制動員站在第三組車上,連結員站在第四組車上。當車列向牽出綫牽引時,第一、二、三鈎活的手閘由各制動員負責試閘,連結員於車列經過扳道房或信號樓時,負責用音响信號向扳道員或信號員發出第一鈎活的進路信號(扳道員或信號員當時回答,表示已經知道,車列經過後,立即將道岔扳向第一鈎活所需要的進路),將車列拉到牽出綫適宜地點。連結員及調車員同時下車,連結員即在第一組車與第二組車之間負責提鈎,調車員顯示溜放信號,每隔二、三十公尺溜出一組,每一組溜出經過扳道房或信號樓時,由該車組負責揀閘的制動員向扳道員或信號員發出次一組車需要進路的音响信號,車組溜出時,由制動員根據行走速度及停車距離調節手閘至停車為止。第一第二及第三組車由連結員負責提鈎,由各制動員負責分別試閘及揀閘。第四第五及第六組車由連結員試閘或提鈎(有時最后一組車由調車員代替提鈎)。因為各制動員已預先知道還有第四第五及第六組車的工作,所以當先溜出的車組停車後,就回來迎接第四、五、六各車組的揀閘任務。為了抓緊時間溜放第四組車,如一号制動員回來不及時,由連結員上車準備揀閘,中途再由回來的二号制動員上車接替揀閘。這時連結員必須給制動員指示出試好閘的車。如近時用口頭,遠時用要道信號表示第几輛車。第五組車由連結員負責揀閘,第六組車仍舊由二号或三号制動員担任揀閘工作。如連結員去工作時,提鈎工作由調車員代替。如此交接替換,大大地加速了調車作業。

溜放速度及開始溜放時距最外道岔的距離,他們是根據氣候及連掛車輛的情況來決定的。速度一般在二十公里以內,天

寒時二十至二十五公里以內。開始溜放時車與距道岔約200—300公尺。

他們在四月間又研究出一種試閘方法，即當向牽出綫牽出之前，各制動員分別上到第四第五及第六組車上，將閘瓦緊靠車輪，一起車就可試閘，然後下車再到第一第二及第三組車上進行試閘，到牽出綫後馬上進行溜放作業。這樣在溜放第四、五、六組車時，連結員就可以不再進行試閘，從而減輕了他又提鈎又試閘的過分勞動。



(五) 多組溜放調車法：

多組溜放調車法(也就是高技術途中分解)是比連續溜放法更提高一步的先進工作方法。必須在連續溜放法的基礎上才能實行。它是將預定的數鈎車組(看制動員多少而指定每批的鈎數)在一起一鈎同時溜出。在第一批溜放前第二組車上的制動員將閘稍稍擰緊，第三組再比二組擰緊，以下類推。在開始溜放時，連結員在分批處，其他如制動員在分組處將鈎提起。等到溜出各組分開後，制動員再急速上車調節速度，保持組與組之間有十公尺以上的間隔，以便扳道員及時扳道準備下一組車的進路。第一組車上的制動員用音響信號要第二組車應進的綫路，以下依此類推。第一批溜出後，因制動員全部隨第一批車組出去制動，所以第二批只能用連續溜放，使用接力式制動或鉄鞋

制動。使用多組溜放後，再用連續溜放時車組間的間隔，必須有二、三十公尺的距離。因連續溜放法的車組溜出速度要高於多組溜放後一組車的速度，距離過短就會發生事故。在進行多組溜放時，車上的制動員要隨時掌握速度，注意前後車組的間隔距離。如組與組之間間隔距離過近了扳道員可以不扳道，使兩組車進入同一綫路，以免發生「四股」事故。

（六）流水溜放調車法：

流水溜放也就是通稱的情力溜放，是先由蘇家屯站調車組開始採用的，後來李錫奎調車組也採用這個方法，提高了調車效率。流水溜放調車法在開始溜放時與連續溜放調車法一樣，加速到需要的速度後，即急劇制動，減低速度，向調車場方面繼續運行。由於急劇制動及調車車列（沒有與機車接通風管的車輛）的情力行駛，向運行方向發生一種拉力波浪，把先前摘開的車組溜出，當拉力過後，調車車列（沒有與機車接通風管的車輛）向機車方面發生一種壓力波浪，而使車鈎松緩，連結員即趁此時機把次一車組的車鈎摘開，司機根據調車員的信號再進行減速，溜出次一組車。在使用這個方法時，要求調車員與司機密切合作，加強聯合勞動。

（七）接力式制動法：

在實行流水溜放及多組溜放時，因同時溜出鈎數多，制動員少是不能提高效率的。所以他們又研究用接力式制動法來制動，來解決人員不足的困難。

接力式制動法是：在第一批溜出的車組制動停車後，制動員不須再回到未溜放出來的車組上去準備制動，而在途中接鈎。在接鈎時須有連結員或一號制動員護送（如無人接鈎，就自己進行制動），在途中用接力式的方法在距離很遠的地方交接。

交接的方法：如交鈎者在溜出來的車輛上見有制動員返回

时，即下車顯示第几輛車手閘好使的信号，交給接鈎的制動員。接鈎者复示后，等待車輛到來，上車制動。交鈎者見接鈎者复示無誤再返回繼續提鈎，或作接鈎再轉交給他人等工作。这样在途中不断地作接力式的交接工作，車組繼續溜出來，虽然人少也能完成任务，並且更加提高了工作效率。

（八）鉄鞋制動法：

这种方法一方面可以減輕制動員及連結員的体力劳动，另一方面使手閘不良車也能溜放，縮短了調車時間。第一批車組用多組溜放后，用連續溜放或流水溜放时都使用鉄鞋制動。这样可以免去連結員試閘和制動員向回跑接鈎制動，減輕了体力劳动。施行此法，必須有相当的准备工作。首先要將綫路固定起來，專人負責包綫，每人包二、三条（按当时業務情况，業務量多的綫路每人可以少包，業務量少的綫路每人可以多包）綫路。由到达綫向牽出綫牽出前，制動員应檢查一下機車次序連續溜放的鈎数，是否有自己所包的綫路內的車輛，如有时等多組溜放的車組制動完了后，就回到自己所包的綫路上去，准备用鉄鞋來制動溜放出來的車組；如果沒有自己所包的綫路內的車輛时，可到其他鈎数多的綫路上帮助施行鉄鞋制動。这样調車員和連結員都能很安心地將每鈎溜放出去，不会發生溜放出去的車組無人制動的情形。

一个鉄鞋能制動五輛以內的車組，六輛到十輛之內須安裝二个鉄鞋，如再增加，則按五輛一个鉄鞋的比例数來安裝，鉄鞋安裝的方法是：五輛以內最前部一个，五輛以上至十輛最前部一个和中部一个。中部的安裝方法用鉄叉安裝，禁止用手安裝，以免危險。如速度大，車数多，可在最前部左右兩鋼軌各安裝一个，不要安裝在同一平行地点，而要前后錯开，前后保証有兩公尺以上的距离又相当。在車組停車后应即將鉄鞋取出。

(九) 音响信号:

音响信号是一种先進工作方法，在調車工作中起着很大的作用。在沒有使用这种信号前，每次作業中必須停車顯示信号要道及等待回答，这样就浪费了很多生產時間。同时機車一停一开也消耗了許多燃料，經濟上效率上都有相当的損失。音响信号正是針對这种缺点而產生的。它能在作業進行中，同时並進地發出要道信号，並且扳道員也有了預先准备工作的時間，可以充分確認道岔开通方向是否正确以保證安全。

在沈陽站推行过程中受到許多保守思想的阻碍，認為不安全，口笛声小听不見，吹喇叭不好看等。苏联工程师为了推廣这种办法，就在李錫奎調車組預先試行，不分晝夜地帮助，終於試行成功。由於施行了音响信号，每解体一个列車可以縮短5—8分鐘。

这种办法既簡單又省事，並易於了解。連結員、制動員在車上工作經過扳道房或信号樓時，用口笛向扳道員或信号員吹出次一鉤所要進的綫路符号信号，扳道員或信号員用喇叭用同样的符号信号回答。待这節車过去后，就將道扳好並顯示信号。这样調車員就節省了要道信号。音响信号的符号如下：

股道名	符	号
1 股道	.	
2 " "	..	
3 " "	...	
4 " "		.
5 " "		..
6 " "		...
7 " "		
8 " "		

9 道股

10 " " ————

11 " " ———— .

12 " " ———— . .

註：十二道以下类推。取消时为雜音。

如要六道时的吹法是：連續先吹三短声「· · ·」（嘟、嘟、嘟、）稍停后，再繼續吹三短声如上。如要十一道时，先吹一長声「嘟——」，稍停再繼續吹一短声「嘟」。

〔車务局按：音响信号的符号各站应按信号規則，根据車站具体条件規定〕。