

車站長期无事故的經驗

(二)

本 社 編

人民鐵道出版社

本書是本社收集的各車站長期無事故經驗的第二輯，內容介紹廣州鐵路局塘頭厦車站、廣州南站黃河調車組，廣州南站貨運車長李桂宗、郭塘車站扳道員梁廣永，以及柳州鐵路局柳州車站扳道員段樹林長期無事故的經驗。

本書可供車站行車人員學習和參考。



車站長期無事故的經驗

(二)

人民鐵道出版社編、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

書號1448 開本787×1092 1/32 印張11 1/2 字數17千

1959年7月第1版

1959年7月第1版第1次印刷

印數0,001—700冊

統一書號：15043·1005 定價(7) 0.07元

目 录

- 塘头厦車站长期无事故的經驗…………… (1)
- 广州南站黄河調車組长期无事故的工作經驗…………… (7)
- 貨运車长李桂宗同志长期无事故的經驗…………… (10)
- 扳道員梁广永同志解放以来沒有发生事故的經驗… (13)
- 扳道員段树林同志八年多不出事故的經驗…………… (16)

塘头厦車站長期無事故的經驗

塘头厦車站是广州鐵路局广深綫一个中間站，全站共有职工 8 人，装卸工 29 人。几年来全体职工在党和上級的正确领导和教育下，提高了觉悟，坚持貫徹規章制度，严格遵守劳动紀律，自 1950 年 11 月 9 日至 1958 年 12 月 31 日止，达到 2975 天无行車事故（防止可能发生的事故 20 件和列車輾死行人 5 次）及 3146 天无工伤事故和 983 天无商务事故。貫徹了安全生产方針，質量良好地完成了党和国家交給的各項中心工作和运输任务，先后計获得上級和各单位贈給的獎旗 15 面，獎狀 5 个。1952 年出席广州鐵路分局及 1954 年出席管理局的先进生产者代表大会，1957 年获得管理局二等先进生产单位称号，1958 年获得局級党小組、行政、家屬委员会和站長个人 4 个一等先进生产者和广州市先进生产者的称号。

上述成績的获得，主要是由于政治挂帅，充分发动羣众及学习先进兄弟站的經驗，建立了以下一些保証安全消灭事故的方法和制度，长期貫徹坚决执行：

一、政治掛帅，充分发动羣众，貫徹安全生产方針：

保証安全生产是鐵路职工基本职责。为了提高并巩固全体职工羣众的安全思想基础，他們采取从党内到党外，从干部到职工，从职工到家屬，从妇女到小孩的方式进行广泛的安全生产思想教育。每天在布置工作任务时，同时布置安全。在檢查分析总结时首先檢查安全。日常工作紧张或遇狂风暴雨、天气驟变特殊情况时，多作預防工作。根据不同情况提出不同措施和要求，使每一工作人員預先准备保持清醒

头脑，适应变化，防止事故发生。有时在召开文娱晚会时亦結合传达布置安全，提醒职工警觉性。此外，結合中間站特点，在无作业时組織家属、妇女、小孩至站扼要介紹車站技术設備及作业情况，讲解哪些可維護安全，哪些会危及安全，接发列車和进行調車作业时应注意什么。經過这样教育宣傳已做到家喻戶曉，深入人心。塘头厦站站綫系大弯道，每逢列車到发、通过或在站作业时，值班人員无法兼顧两端情况，不仅車站休班工作人員全体出动协助作业，装卸班人員遇列車叫站时也能自觉出来監視。由于平时广泛貫徹安全思想教育，无形中曾防止不少問題发生。如他們經常教育家属及小孩不要爬車，在1958年4月某日2419次发車时，有一住在車站旁边宿舍的小孩发现列車反面有一人爬車，即大呼“有人爬車”，結果发现是一个犯人。又如同年6月某日93次列車通过后，車站值班員忘将授受机上路签取下，即回运输室报点，被小孩胡比仔发现，即跑至运输室外說：“叔叔你沒有拿下路签”。由于羣众这样协助注意安全，維護安全，才能从根本上防止事故发生。

二、認真执行上級命令、指示：

每逢接到上級命令、指示或布置中心任务时，首先由領導認真反复研究領會精神實質，然后根据內容和要求进行傳達，再行公布。对重要命令、指示或电报，除傳達公布外，还組織討論，結合自站情况訂出具体办法和措施。領導者不仅向职工羣众提出严格要求，更重要的是首先自己以身作則，模范地遵守执行。这样才能在日常工作中对职工羣众的执行情况，进行督促檢查，提出糾正改进，不要只檢查缺点也要发现优点。对职工优缺点均进行記載，作为奖励根据。这对消灭違章作业以及减少事故苗头起到了很大鼓舞作用。

三、从每一事故通报，吸收經驗教訓：

对每一事故通报都檢查对比自站工作，吸取經驗教訓。針对工作中的缺点和薄弱环节，依靠羣众討論制訂改进措施，来增强自站安全基础。如針对某某車站煤碴擋道將列車墊出軌問題，規定自站加强檢查工作，清理道床积碴工作。接受某某車站压死行人教訓，除加强自站列車到发时的監督防护工作外，先后向乡公社党委及公安部門汇报及开过8次會議，并在公社食堂与工地向2800多人进行大力宣傳。此外与护桥部队进行联系，遇降落信号机时，絕對禁止行人通过桥梁。針对某某車站大跃进中搶装搶卸时車門打伤站长等的事故教訓，他們規定自站装卸时开关車門指定技术熟練的班长亲自操作。吸取某某車站加冰列車上水后退，造成家屬墜車死亡慘痛教訓，他們規定了，自站有上水作业时，使年老的給水工只在地下操作，由車站派人代替登高上水等等。

总之，他們体会重視事故通报，从而吸取教訓，对改进本站安全工作具有现实意义。在該站的工作制度和防止事故办法中，有些系由于通报的教訓，提高警觉性，結合自站情况，通过討論，集中羣众智慧而逐步建立与丰富起来的。

四、坚决执行安全操作方法和有关工作制度：

1. 制訂了接发列車和調車作业的技术作业程序表：自1953年起，該站根据接車、发車通过列車以及調車作业的正确操作工序，結合自站设备及作业特征，制訂了技术作业程序表。在各道工序中都規定明确的操作方法和具体要求。1956年吸收下埠集站的經驗，又进行补充修訂。几年来在接发列車或由該站值班員担任調車作业时，不論在任何情况下，均严格按照作业程序办理，絕不簡化省事图快。这项工

作制度已成为职工們劳动习惯，基本上能保证接发列車安全。

2. **报点挂牌制**：为防止忘記向前方站报開車点，建立了报点挂牌制，即在閉塞机旁做了“某某已报上(下)行开”的牌子，誰报了開車点誰就将自己名牌放在閉塞电话上。

又为了避免接到后方站開車点忘記告訴，建立了“某某上(下)行开”的牌子，誰接到邻站报開車后，誰就将牌子放在行車日誌上。这样实行以来完全消灭了忘报開車点及忘开放信号机的缺点的发生。

3. **互檢确认及問答制**：車站值班員接发列車工作准备妥当后，为了再次确认进站信号机及发车进路是否正确，进站方面扳道員告訴发车方面扳道員說：“进站信号机已够度”；发车方面扳道員告訴进站方面扳道員說：“某道发车进路已加鎖”。

为了防止車站值班員忘記开放进站信号机和忘記发布发车进路命令发车，或忘交乘务員命令而造成事故，进站方面扳道員在車站值班員下达接車命令后，經過相当時間尚未降落信号机时，即督促車站值班員“开放信号机”。当列車在站有調車作业时，于調車完毕后发车方面扳道員即詢問車站值班員“发布发车进路命令嗎？，閉塞办好嗎？”建立这个制度以来，曾防止了車站值班員未及時降落信号机5次，未及時发布准备发车进路命令3次。

五、坚持业务技术学习：

几年来他們一直坚持了业务技术学习，除中心运动外，从未間断。每月按照上級指定学习范围，制訂具体学习进度計劃，規定每週三次，每次一小时半，并指定专人讲解。其学习方式如下：

1. 避免死扣条文，采取缺啥学啥：根据上级指定范围，他们不是逐条逐句扣字眼扣条文，而是采取举实例，参观实物，绘图、表演，缺啥学啥进行的。这样容易记，不感枯燥，职工们对规章熟练程度逐步提高，今年考试成绩5分者占28%，4分者占59%，3分者占13%，基本上消灭了不及格现象。

2. 提倡多面手，外行成内行：该站职工在技术业务学习方面，除要求熟习本身业务外，根据中间站定员少，人员调配困难特点，提倡多面手学习，现在基本上客、货人员可代替扳道员（扳道员亦可代替客、货人员）。

此外，他们倡导利用业余时间学习工务、电务有关行车设备的性能与维修常识，注意提高使用方法，以避免由于操作不当发生事故，现在对工电设备小故障能自行修理。

3. 培养接班人，细心指导学徒工：对替班助勤值班员——讲解站管细则，接发列车制度，带至现场边介绍边示范，然后请其重做一次，熟习后始能当班。

对扳道员——必须经过测验口试、示范，试做后，始能替班。

对学徒工——（1）根据了解文化、生活思想情况进行技术及业务教育；（2）签订师徒合同；（3）让其亲自动手，师傅在旁指导；（4）师傅离开20—30公尺，由其单独操作；（5）由车站值班员负责以电话指挥；（6）南北头对换再按层次学习。

4. 点名试问及定期考试：规章制度学习，除按计划进行点名抽问外，每季定期考试，将成绩登记在安全合格证中，并作人事资料。

六、注意思想工作，党员带头示范：

1. 在日常工作中他們虽采取多表揚少批評的方法，但对工作中錯誤絕不放松。如对事故苗头或危及安全缺点，事后一定进行严格分析批判并提出防止对策，經大家討論同意后貫徹执行，以促使經常保持思想警惕，杜絕麻痺松勁。

2. 發揮党员作用，对羣众进行政治思想教育。

党员除以自己的模范行动带动羣众进行思想教育外，主要根据車站特点与作业需要，发揚团結互助当家做主精神，休班无事不离站，以站为家已成該站全体員工生活习惯，尤其在特殊情况下，均自觉的协助接发列車工作。如1957年9月12日刮大风，大雨傾盆，休班扳道員徐坤帶着手电，站在信号机下預防信号灯熄灭。同年4月8661次将到站时，信号机灯突然熄灭，徐坤立即上前点燃，防止了机外停車。

七、关心和改善群众生活，安定职工情緒：

塘头厦車站职工虽不多，但有的家庭負担較重，有的不善于处理生活，往往由于生活細节問題，影响情緒，不能安心工作。针对这个特点积极采取措施，消除不安情緒，对安全生产亦起了間接的保証作用。

第一：党政工团領導經常深入羣众进行訪問，了解职工在家庭生活中情况。每逢开支时，注意了解职工收入情况，有无困难。在工作中經常关心职工工作方法，帮助克服困难。

第二：組織羣众大办人民公社，更进一步搞好生活，保証了安全生产。于1958年9月8日成立了食堂、托儿所、縫衣組，单身职工吃飯不发愁，装卸工不管什么时候回来能吃飯，衣服破了有人补，小儿都送到托儿所，人人都說公社

好，生产干劲比天高。

八、提高政治警惕性，向敌特分子作斗争：

該站离深圳边防前沿只有30多公里。敌特活动比較复杂。前后配合公安部門作好保卫工作，这对保证行車安全也起了积极作用。

广州南站黄河調車組長期無 事故的工作經驗

广南站是京广綫最南端的尽头站，現在有三台調車機車，日夜不停地在几十条股道上，担任着每天40多列到发列車和300多輛装卸車的編解取送作业和广三綫中轉車輛的輪渡任务。大跃进以来，由于貨物不能及时搬出，整个站場遍地都是貨物。在全党全民办运输的号召下，人密麻麻的搶装搶卸搶搬，工作非常杂乱。就在这样繁忙的运输战线上，黄河調車組截至1958年年底止創造了1300天无任何事故的安全生产成績，成为广州鐵路局在安全基础上不断提高調車效率的先进旗帜。

他們是怎样做的呢？

一、調动车輛又調动思想：

黄河原是一位装卸工人。1953年才开始学习制动员，以后又当調車員。在党的教育培养下，从上車那天起，心里时刻想着：“安全，对铁路运输是多么重要啊，稍一疏忽出了事故，不但給国家财产造成損失，还会发生不良的政治影响”。通过日常实际操作深深体会到平常違章作业，絕大部份并非业务不熟，技术不懂，而是发生思想毛病的緣故。因而联想到自己是党小組长，不仅自己在思想上在工作上应该

时时刻刻保持高度的警惕性，注意安全，还須特别注意全組人員的思想，摸清每个人的特点。有的个性强，当面不接受批評，有的爱面子，有的盲目乱干，他时刻观察組員的思想动态，分別做思想工作。有問題就及时解决。达到接班工作前心情愉快，精神集中。如1958年6月制動員某某因为少拿了一些計件工資，思想搞不通，工作不起勁，叫一下，动一下，沒精打采。有一次因檢查綫路不彻底，沒撤除跳板就显示連挂信号，調車員发现后馬上停車。經過大家帮助，調車員耐心說服，帮助該制動員搞通了思想，精神振作起来，干活既大胆又細心，一百多天以来任何違章都沒有发生一次。

在調車員这样調動車輛又調動思想影响下，組內成員提高了貫徹安全生产对完成当前运输工作重大意义的認識。在調車作业中，互相督促檢查，紧密配合。在进行每項作业之前，都要动腦子想一想，自問一下：綫路好了沒有？檢查了沒有？有时还互相提問，来防止事故。有一次四鈎連結員跟車溜放到21道后，馬上跑到27道显示連挂信号，头鈎連結員腦子一閃，覺得不对头。“喂！綫路檢查沒有？”一边喊一边看，果然沒有檢查，差一点車輛冲撞。

二、加强小組团結，联劳大协作：

他們想到調車作业本身是一个大的組合，不能单纯靠調車組几个人去完成，必須依靠小組团結和有关人員的紧密配合，安全生产才有可靠保証。經過“我为人人”的共产主义教育之后，提高了严格要求自己，多为別人設想的認識，逐步消除了过去单纯埋怨別人等等不正常情緒。經常主动和調車司机、扳道組开联劳会，及时交換意見，改进工作，帮助擦機車、清炉碴、擦道岔、接风管、給写小黑板調車作业計劃，改进和各方面的密切联系。有时調車員黃河还深入家庭

訪問，調車机司机某某，以前怕費煤受批評，又想节煤得奖，工作效率慢，有时又影响安全工作，經過談心里話，克服了这些錯誤思想后，工作配合得非常好，每次关汽，減速，准确了望，又快又安全。

不計事故鑽空子，还經常注意小組內团結，过去連結員某某常嫌制動員某某文化低，业务不熟，常因新婚不参加小組学习，互相鬧不团結。后經檢查批判，改进小組学习方式，訂出制度，經常展开批評与自我批評，組內5人現在象兄弟一样，互相学习、帮助提高。

三、在大破陈旧規章的同时，坚决遵守应有的安全制度：

在建設社会主义总路綫的光輝照耀下，破除迷信，解放思想。通过多次鳴放高潮，認識到右傾保守和束縛生产力发展的清規戒律，是生产中的障碍。积极鳴放提出很多修改意見。同时認識到科学的合理的規章制度，必須严格执行，安全才有保証。因此小組积极鑽研建立了必要的安全制度。每月根据全站計劃，認真制訂小組保証条件，互相监督，經常檢查，向違章乱紀的行为作无情斗争。有一次調車員准备把禁止溜放車(插禁溜牌)溜放，头鉤連結員发现是禁止溜放的品名，坚决不提鉤，事后还展开了激烈的批評。对任何一个事故苗头都严肃分析，从不輕易放过，杜絕了一切事故的萌芽。

四、坚持徹底地执行了下列几項主要工作制度：

1. 接班前1小时到現場，檢查現車，互相汇报所管綫路情况，調車員并察看組員的精神状态，了解思想情緒，发现問題当即向組織汇报，听取安排。

2. 在下达班计划会议后，小组召开简短的战前会议，布置任务关键及安全注意事项，发现组员有精神不好或闹情绪，除向组织汇报外，还布置组员注意帮助或适当调换工作位置。

3. 接班时根据上班介绍情况与线路了解情况，如有变动时，临时增派制动员去检查并提高警惕。

4. 在作业过程中互相提醒注意事项，线路检查好没有，闸试好没有，风管解开没有等等。

5. 变更作业计划时要彻底传达，先由头钩连结员传达各制动员、扳道员，二钩传达给司机。

6. 根据自站线路和作业特点，规定取送车时彻底检查线路，由四钩制动员负责检查装卸货物作业区，三钩制动员负责检查走行线。

货运车长李桂宗同志长期无事故的經驗

广南乘务室货运车长李桂宗同志是从1954年7月16日开始担任货运车长工作，到1959年2月28日止已有1681天未发生过行车责任事故，一贯积极负责兢兢业业在那里工作。他说在解放前当服务生（即现在列车员）要想管一个三等车都不可能。解放后工人翻了身当了主人，在党的教育与培养下，担任了货运车长这个繁重工作，一定要尽自己一切力量来搞好工作，来报答党。

他于1958年被评为管理局先进生产者，又通过伟大的整风运动教育和祖国生产大跃进的鼓舞，更深深地感到自己责任重大。货运车长是担负着祖国各项建设器材和人民日常需要的物资安全迅速地运到目的地的尖兵。如果一时麻痹就会造成事故，将会给党和国家带来不应有的损失，因此更

提高了他工作时的警惕性。

由于他思想上政治挂了帅，因之是一貫的遵守劳动紀律和服从分配。从1954年到現在长期的担任零解列車。零解列車是作业繁重，有时一个区段就有八、九个站要进行調車作业。个别同志就怕累怕出事故，不願担当零解列車工作。但李桂宗却不是这样想，他認識到这是党和人民交給的工作，事故是人为的，只要严守規章制度和操作規程，工作中精神集中，提高警惕，是可以消灭的，所以他能够始終如一的克服困难和坚持执行規章制度，保证了安全迅速的完成任务。

在工作中他摸索了一套經驗，同时亦学习了別人的先进經驗，坚持不懈的貫徹如下：

一、做好出乘前的准备：

(1) 接班前充分休息，保证出乘时精神饱满。报到后詳細檢查自己所用的备品是否齐全。然后閱讀有关命令、指示等文件，做到全面了解，心中有数。

(2) 点名时細心听取派班員傳達，并将有关注意事项摘录于乘务日志內。

二、仔細的接运列車：

(1) 到站后先向运轉室車站值班員报到，了解列車出发股道，出发时刻及其他有关注意事项，再与調度員联系，确定区間运行交会摘挂作业情况及对表，并詳細的傳達給司机及副車长。

(2) 接到編組順序单后，檢查列車編組組成情况，限制、隔离、长度、重量及有无闊大貨物，再核对貨票与編組是否相符，用笔做出記号，有疑問即請車站值班員及时处理。然后与副車长至現場分別檢查核对現車，注意車鈎連結器

連結情况，貨物裝載是否穩固，篷布繩索是否牢固，解放杆是否正常，是否关好車門，特別注意空車車門是否关好，最后回到守車檢查風表壓力，达到标准后准备发车。

三、严格执行列車运行中的了望和檢查：

列車在區間运行时經常的在了望台的左右进行了望，經過較大的弯道时，进行細致的檢查，特別注意裝載易窜动貨物或笨重貨物的車輛，并采取「听」「聞」「看」三种方法，「听」司机发出的信号，車輛的走行声音是否正常，有无特殊响声，「聞」車輛有无抱閘燒軸的气味，「看」貨物裝載情况，还經常注意司机減压的情况及巡道員的动作和信号。在中間站利用列車停站時間进行重点复查，因此他能經常的防止事故，如：

(1) 1956年8月17日值乘1091次因檢查列車車門未关好，而用繩捆住，中途車門震动，及时关好，防止了打坏設備。

(2) 1955年3月9日值乘9739次在馬壩站聞有臭味，馬上檢查发现守車着火，立即扑灭，防止了火災。

(3) 1955年去天河站天文台岔綫发现綫路有大石块擋路，他及时停車搬开，防止了脫軌事故。

(4) 1958年1月8日值乘1415次在蓮江口会832次，发现832次車上跳下二个形跡可疑的人，立即查問，并檢查綫路发现832次棚車80024砂糖車的車門被打开，該二人背有一包砂糖，即显示停車信号，将小偷連人帶貨交站处理。

(5) 防止其他車鈎被人提开的列車分离事故及裝載不良影响行車的情况很多。

四、密切联系，做好计划，坚持作业过程的中間站調車作业：

除出发时与調度員联系取得的计划外，再在摘挂車的前方站与作业站联系，确定存車位置与調車计划并传达給付車长。到站后如无变更再将調車计划詳細传达司机。調車开始前，先确认道岔标志及扳道員站立的位置，以避免誤认；提鉤时先确认后呼唤再提鉤，挂車前先检查存車下部有无障碍，手閘是否松开，止輪器及防护信号是否撤除，装卸队人員是否离开，然后連結，特別注意的是司机的技术和个性，根据他的特点显示信号掌握速度，因此他几年来的調車工作連风管都沒有拉断过一根。

五、認真交班开好碰头会改进工作：

在列車到达前，他把司机报单編組順序单、貨票等整理好，到达换乘站后，向接乘車长詳細介紹本次列車运行、列車編組、車輛裝載等情况，經确认清楚后办理交接手續；并利用至乘务室的走行时间与副車长开完工会，分析检查本次列車工作中的优缺点和计划性与联劳情况，互相开展批評与自我批評，找出原因以求下次改进，并在公寓利用适当时间与司机交换意見，以便搞好作业与团結。李桂宗同志的长期无事故是这样的不断改进巩固的。

扳道員梁广永同志解放以来 沒有发生事故的經驗

梁广永同志是京广綫南段郭塘車站（四等站）的一位扳道員。他是解放前1946年入伪粵汉鐵路当轍工。当时是在官僚买办阶级压迫下为了求生活而出卖了自己的劳动力，所以

感到劳动工人被压迫剥削的痛苦较深刻。解放后工人翻了身并經党的教育,虽然他平常不爱說話,但对为誰服务和主人翁的責任感深深記在他的腦子中。解放以来他一直担任扳道員工作。从沒有认为扳道員工作很簡單,只要会把道岔扳来扳去就可以了的平凡工作。相反,他認識到扳道員是铁路運輸战綫上的哨兵,关系安全甚大,稍一疏忽就会发生事故,使人民财产与生命造成不可設想的損失。因此他热爱他的工作胜于他爱护自己的身体。如1957年6月間他有病,为了不放心工作,穿了棉衣坚持要工作,經站长再三劝解才回去休息。这种热爱工作的思想是他解放以来沒有发生事故的主要保証。其次是:

一、学好並坚持执行規章制度:

他明确的認識到铁路的行車規章制度是行車工作的依据,脫离了規章制度就会发生錯誤发生事故。每个行車工作人員只有学好并坚持执行規章制度才能正常作业与保証安全。因此,他对規章制度非常重視,除本身对有关規章利用业余时间經常温习,每次考試及試問均达到5分外,特別自1958年反右傾保守运动后,規章修改較多,每当修改的規章經站长传达后,自己立即修改,并且为了帮助全站同志学好規章,自动的利用业余时间把車站的公用本适时的修改。由于他这种学习精神的影响,羣众信任的推选他負責保管全站的規章,带动了全站学习規章的热情。

同时他亦是規章制度的模范执行者,如当車站值班員发布进路准备命令后,坚守崗位,除本身工作做到檢查确认外,还时刻注意列車运行,遇有列車交会或下降信号机有疑问时,經常提醒車站值班員注意,仅防止車站值班員未及时下降信号的机外停車事故就有二件。因此他已三年8个月沒