

車站調度員工作

楊介平 編著



人民鐵道出版社

車站調度員工作

楊介平 編著

人民鐵道出版社

1963年·北京

本书简要叙述了车站调度员的主要职责，车站调度工作基本理论和工作组织原则，并根据现行规章制度着重总结了车站调度员的一套工作方法。全书包括：概述；车站调度员的日常工作方法；接发列车工作组织；车流组织方法；调车工作；车站取送车工作组织，以及车站主要指标和班计划分析等七章。

本书写的具体实际，可作为车站调度员业余学习的教材，也可供车站其他行车人员工作学习的参考。

车站调度员工作

楊介平 編著

人民铁道出版社出版

(北京市霞公府17号)

北京市书刊出版业营业许可证出字第010号

新华书店北京发行所发行

人民铁道出版社印刷厂印

书号 1894 开本 787×1092 $\frac{1}{32}$ 印张 $3\frac{9}{16}$ 字数 81 千

1963年3月第1版

1963年3月第1版第1次印刷

印数 0,001—1,000 册 定价 (9) 0.44 元

目 录

第一章 概述	1
第一节 车站调度指挥系统和职责分工.....	1
第二节 车站调度设备.....	4
第三节 车站调度员指挥工作的一般原则.....	4
第二章 车站调度员的日常工作方法	6
第一节 接班前的准备.....	6
第二节 正确及时地安排好阶段作业计划.....	7
第三节 正确地掌握车站现在车.....	11
第四节 组织实现阶段作业计划.....	12
第五节 随时掌握运用车保有量.....	16
第六节 认真贯彻执行车站技术作业过程.....	18
第三章 车站接发列车工作组织	19
第一节 一般要求.....	19
第二节 各种列车的技术作业程序.....	20
第三节 经济合理地使用车站到发线.....	28
第四节 严格按照列车运行图组织行车.....	35
第四章 车流组织方法	38
第一节 缩短车流集结时间.....	38
第二节 车站內空车流的调整.....	47
第三节 装车站的车流组织.....	49
第四节 严肃认真地执行列车编组计划.....	57
第五章 调车工作	60
第一节 一般要求.....	60
第二节 固定使用调车线路.....	62
第三节 正确组织调车工作.....	64
第四节 合理运用调车机车.....	75
第六章 车站取送车工作组织	82
第一节 一般原则.....	82
第二节 专用线的取送车工作.....	84
第三节 貨場的取送车工作.....	97
第七章 车站的主要指标及班计划分析	99
第一节 车站主要指标及其计算.....	99
第二节 班计划的分析.....	105

第一章 概 述

第一节 車站調度指揮系統和職責分工

車站是鐵路運輸工作的基層生產單位，根據我國車輛周轉時間的分析，貨車在一個周轉過程中，經常是70%以上的時間停留在車站上，因此，如何改進車站作業的工作組織，對加速機車車輛的周轉，提高運輸效率，有着極其重要的意義。

根據鐵路運輸事業具有点多、線長、面廣，以及流動分散等特點，在車站的日常運輸生產活動中，必須要建立起高度集中的調度指揮機構，按照車站作業計劃，組織與運輸有關各部門職工，協調地，有節奏地進行運輸生產，實現列車運行圖、列車編組計劃、保證日班計劃任務以及有關各部門主要生產指標的完成。

在我國鐵路編組站、區段站和較大的貨運站上，均設有一套統一的調度指揮機構，建立起強有力的調度指揮中心。

車站值班主任是車站班工作的總組織者和指揮者，負責組織指揮本班的所有員工完成計劃任務，在實際生產過程中，隨時掌握班計劃任務的完成進度，監督車站調度員、貨物調度員和車站值班員的工作，及時處理運轉、貨物、行車與調車等不同運轉場，以及與有關各部門間的工作問題，並推算班的指標完成情況，組織突破班工作中的關鍵和薄弱環節，向有關職工提出不同要求，以保證班計劃任務的完成。

在值班主任的領導下，設有車站調度員負責領導車站調車和車流組織工作。

車站調度員在日常生產中，在值班主任的領導下，具體

组织实现班计划任务，负责指挥本班调车作业人员，列检人员和货运人员的工作，接受站长下达的班计划任务和值班主任修订的后六小时计划任务，及时了解各个阶段内列车到达情况，（预计到达时分，编组内容）以及机车交路计划，运用车站技术作业图表，正确地进行车流推算。根据各方向车流的集结进度，按时编制下达阶段计划；并及时正确地在车站技术作业图表上，记录作业实际，随时组织、检查和监督各区完成阶段计划的进度，如发现某区工作将有不能按计划进行时，应积极地采取各种措施，经济合理地运用车站各项运输设备及调车工具，协调地、有节奏地组织全体职工，千方百计完成车站班计划任务及各项生产指标。

在业务繁忙的车站，为协助车站调度员的工作，设有助理调度员，负责接收列车到达确报，统计全站的现在车，填记班计划图表完成实际，计算每一阶段及一班的列车编解时间、到发线占用时间及车辆取送作业等实际完成时间和其它有关资料，并按照车站调度员的指示，与有关单位进行联系。

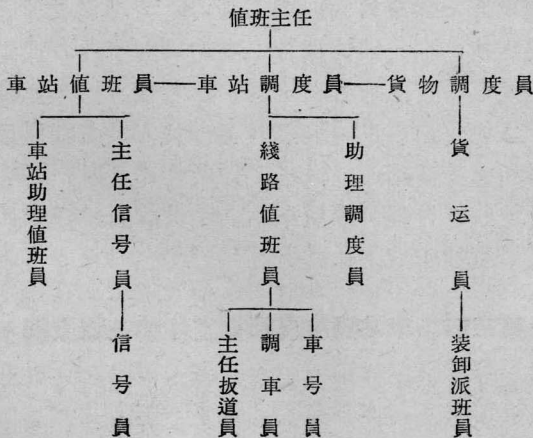
在货物作业量较大的车站上，设有专职的货物调度员，负责做好车站日常货物运输的组织工作，在日常生产过程中，在车站调度员指挥下，根据班计划任务和车站调度员布置的阶段计划，及时向各货场专用线有关货运、装卸人员布置装卸车任务，并正确及时地填记装卸车作业图表（运货七甲），随时掌握各货场专用线及其它装卸处所的装卸作业进度，组织有关货运及装卸人员，完成阶段计划及班计划任务。

在各个调车场，设有线路值班员，在车站调度员的领导下，负责组织好本场的调车工作，在日常生产过程中，线路值班员应根据车站调度员下达的阶段计划任务，运用技术作

业图表，组织指挥工作，具体分配本場各台调车机车的编、解及取送车任务；同时，应依据掌握现在车玻璃板，正确掌握本場各条调车线或装卸线上现在车的分布情况，及时编制调车作业通知单，亲自向调车员布置调车计划及作业重点，组织各台调车机车均衡地、协调地完成各个阶段的调车工作任务。在实际生产过程中，应随时掌握各台调车机的作业进度，正确及时地向车站调度员汇报工作。

车站的接发列车系统方面，在值班主任的领导下，设有车站值班员，负责指挥车站的接发列车工作，在实际办理接发列车的过程中，应随时与列车调度员、车站调度员、机务值班员、列车派班员和列检值班员保持密切联系，掌握列车到达及机车交路情况，根据班计划及车站的技术作业过程，按时组织本务机出入库，列车技术检查和车长作业；亲自掌握到发线的使用，监督车站调度员和线路值班员，按车站技术作业过程及时騰空到发线，保证不间断接发列车和组织实现列车运行图。

表 1



在各个到发場及出发場，均设有车站助理值班员。他根据车站值班员的指示，具体组织始发列车的各项技术作业，以保证按列车运行图发车。

根据各站业务量大小及设备具体情况，在接发列车方面必须由车站值班员单一指挥，在车站调车工作上必须要由车站调度员统一领导。

车站调度指挥系统一般情况如表 1。

第二节 車站調度設備

车站调度室是车站作业的调度指挥中心，因此，它必须具有观察调车区域的良好条件和必要的设备。

车站调度员的办公地点，一般应位于调车驼峰或牵出线的附近，同时应修建调度楼，以便于了望车站作业动态；车站调度室内，应有隔音设备，与室外嘈杂声音进行隔离，使车站调度员在指挥作业时有一个较为安静舒适的环境。

此外，车站调度室内，应配备有专用的台桌及站内调度电话和与调度所联系的直通电话。

车站设有一套良好的通讯工具，对车站调度指挥工作，具有重要作用。在一般情况下，车站调度室内，应配备共电式站内调度电话，直通各值班区、信号楼、行车室及各主要扳道房，以便车站调度员能随时与有关人员直接通话，来组织、监督和检查车站作业进程。如条件许可时，还应装备广播通讯及无线电装置，以便车站调度员能直接呼唤外勤的工作人员，了解和布置工作。

第三节 車站調度員指揮工作的一般原則

车站调度员是车站调车和车流组织工作的统一领导者和指挥者，他的工作好坏，非但直接关系到车站运输生产任务

完成的好坏，并且还涉及到人民生命和国家财产的安全，因此，每一个车站调度员必须十分珍视党和国家交给自己的重任，在日常运输生产指挥工作中，应兢兢业业，踏踏实实地搞好本职工作，并应努力学习，不断钻研业务，认真改进工作方法，提高调度指挥水平，使自己成为一个优秀的车站调度指挥人员。

如何把自己锻炼成一个优秀的车站调度员？必须根据以下几个原则组织指挥车站工作：

(1) 在具体编制和执行车站作业计划的过程中，必须贯彻“安全生产”的运输方针，认真执行车站技术管理细则和技术作业过程。在任何时候和任何情况下，坚决不下违章令，坚决克服那种只图一时之快，不顾安全的作法，并经常监督现场的生产活动，维护作业的绝对安全；

(2) 经常注意改进工作作风，善于依靠群众，发动群众，倾听群众意见，把自己的调度指挥工作，建筑在广泛的群众路线的基础上。在日常工作中，如遇某些职工因故拖延作业计划，首先应弄清情况，帮助分析研究，改进作业方法，调动一切积极因素。切忌在调度电话中粗暴、蛮横、一味埋怨和横加指责；

(3) 铁路运输工作是一个整体，它好象一架庞大的联动机，牵一发而动全身，因此，车站调度员，在运输指挥思想上，必须要有全局观点，在调度指挥工作中，应服从整体，绝对服从上级调度指挥，遵守调度纪律，对各友邻站及其它各部门之间，应从全局利益着眼，互相支援，避免只顾本站本班的成绩而影响全局和全站工作的作法；

(4) 铁路运输工作涉及面广，情况时有变化，车站调度员在指挥工作中，必须多谋善断，经常摸清情况，善于看风向，抓苗头，行动要快，抓的要狠，不要错过一切有利时

机，使自己的指挥工作，能够大体上符合客观变化的要求。同时要胜不骄，败不馁，能经常保持头脑清醒，在作业顺利的时候，防止松劲和盲目乐观；当作业遇到暂时困难的时候，不要被困难所吓倒，应鼓舞士气，重新组织力量，迅速扭转作业中的被动局面；

(5) 熟悉车站技术设备，作业能力，车站技术作业过程，列车运行图，编组计划，车站技术管理细则，以及人员等情况，是做好车站调度工作的基础。车站调度员应经常钻研业务，注意了解现场情况，经常参加小组会，访问职工，征求对自己调度指挥工作中的意见，从而吸取经验教训，提高调度指挥水平。

第二章 車站調度員的日常工作方法

第一节 接班前的准备

做好接班前的准备工作，对顺利完成本班计划有着重要作用。接班前，车站调度员必须对本班情况作到心中有数，亲自组织有关人员（如貨调、线路值班员、车站值班员、貨运员等）去收集有关资料，为接班后的工作，做好充分的思想准备和组织准备。

车站调度员到班后，首先应抄录班计划，了解本班的到达及出发列车计划以及装卸车任务，然后根据班计划的到发列车计划，分别向有关人员收集如下的计划资料：

向上一班车站调度员了解在到发线上等待解体列车的车次、编组内容（重车分去向、空车分车种、本站作业车分别作业地点和车种）；各车場调车线内的存车情况；各台调车机的上煤水时刻及预计列车的解体进度和编组进度。

向车站值班员了解到达列车位置，出发列车计划的机车交路，以及到发线上各次待发列车的准备情况（如技术检

查，商务检查，票据交接，以及是否还要甩挂车等），计划开车时分及有无本务机车。

根据车站值班员提供的到达列车位置，向预报员收集各次到达列车的列车到达确报，了解各次到达列车的编组内容，并摘录到达车流（重车分去向、空车分车种、本站作业车分别作业地点和车种）。

向货物调度员了解各货场专用线内待装卸、正装卸，以及装卸完了等待取出的车数，货场区各台调车机车的上煤水时刻及其预计的取送车作业进度。

了解车辆段各修车线上送修及修妥的车数。

车站调度员于了解和收齐上述各项计划资料后，按照列车编组计划各去向重车，各车种空车别进行汇总和推算各方向的计划车流，依据班计划的发车计划、确定计划车流的用途，具体安排各次出发列车计划的车流来源。

随后便向调度所同班的值班员进行汇报车站现有的车流情况及其计划用途，同时，向他了解最近三~四小时内列车及机车到达时间，和有无其它重点任务。

车站调度员根据上述各项计划资料，征求本班有关指挥人员的意见，确定接班后第一个阶段的工作计划。

当将第一个阶段计划安排完了后，车站调度员就参加点名会，向本班全体职工具体布置接班后第一个阶段内的工作计划和作业关键。

第二节 正确及时地安排好阶段作业计划

车站调度员在当班过程中，正确及时地安排好每一个阶段的作业计划，是组织实现班计划的重要保证，也是衡量一个车站调度员工作好坏的重要标志。

车站阶段作业计划是完成班计划的科学手段，是组织有

关部门职工协调动作的具体组织计划。车站调度员应根据班计划和值班主任修正的六小时计划，用技术作业图表，有预见地、协调地、不间断地编制每一个阶段的作业计划。

编制阶段作业计划应有充分的资料根据，每个阶段计划一般可安排三~四小时或二~三小时的工作。如果资料不充足时，阶段计划的时间可适当缩短。

车站阶段计划的内容主要应确定：接发列车线路使用顺序及腾空时间；到达列车解体顺序及开始完了时间；出发列车编组顺序，编组内容、车流来源，以及开始完了时间；向各车场及货物作业地点每次取送的车数和取送作业时间；指定固定线路的活用范围及开始和恢复时间，以及其它任务和指示。

为保证车站前后各个阶段工作间的衔接，相互协调，消灭各个阶段工作之间，特别是交接班期间的“空白”时间，对阶段计划，应采取“交叉”下达的方法，如图 1：

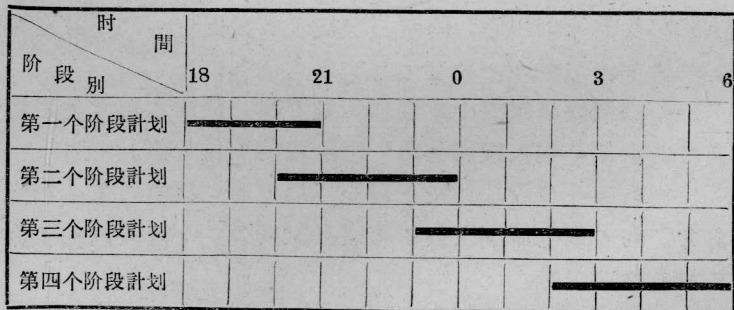


图 1

车站调度员在编制各个阶段作业计划时，一方面应根据班计划任务的要求，另一方面应结合车站工作的日常作业规律，具体地安排好各个阶段时间内的有关各项重点工作：

第一个阶段时间是前一个班的工作已经结束，后一个班

的工作刚刚开始的阶段，在一些装卸车较多的车站上，在这个阶段时间内，往往是18（6）点装卸完了的车辆较多，因而在接班后从枢纽区各站及本站各货场专用线内排出的车辆也较多，这就造成车站在0.00（12.00）点前列车的接发及编解任务较大，因此，车站调度员在安排第一个阶段计划时，应突出地安排好到发线的使用计划，并督促各调车组按照车站技术作业过程规定的整备交接班时间及地点，迅速进行整备及交接工作，压缩交接班期间的非生产时间，以便紧密地、协调地组织各台调车机车进行列车的编解及取送车作业，迅速腾空到发线，保证及时接车；严格按班计划组织各次始发列车正点开车；大力压缩车站运用车，为完成全班工作任务，打下良好的作业基础。

在0.00~3.00（12.00~15.00）的阶段时间内，车站调度员应重点安排调车机车的整备作业。由于调车机车在第一个阶段时间内，完成了较多的调车工作，机车的煤水量也耗费较多，为保证完成在下一个阶段时间内即将到来的繁重的调车工作任务，车站调度员在安排这个阶段计划时，应特别注意这一点。并要适当安排调车组的吃饭时间。

车站调度员在安排各台调车机车的整备作业时，应尽量组织各台调车机车利用作业中的间隙时间，交错地进行上煤水和吃饭，防止各台调车机车集中在一个时间内进行上煤水，造成彼此等待或中断车站作业的现象。

3.00~6.00（15.00~18.00）的阶段时间是接近一个班计划工作结束的一个阶段，在这个阶段时间内，车站的装车、卸车和排车任务通常较大，因此，车站调度员在安排这个阶段计划时，应全面安排好车站各台调车机的编解和取送车计划，组织调车场和货场专用线区的机车，彼此相互协调，使列车的编组解体和本站作业车的取送车作业，能紧密

銜接，均衡地完成車站的裝車、卸車和排車任務。

6.00~9.00 (18.00~21.00) 的階段時間跨及兩個班的工作，在這個階段內，本班應為下一班的工作創造良好的條件，這對完成整個運輸任務起着重要作用。因此，車站調度員在安排這個階段計劃時，應特別注意按照班計劃任務，以及車站所規定的紅旗交接班條件的要求，安排好“跨班”計劃，有計劃地預先為下一班的工作，打好基礎。實踐證明：這是能否質量良好地完成班計劃的重要關鍵。

紅旗交接班的主要條件是：

1. 在到發列車的組織方面：對於19.00 (7.00) 點前到達的解体列車，在下班前應全部解体完了；於21.00(9.00) 點前始發的列車，在下班前，應編組完了，並做好技術檢查和全部交接工作；於22.00 (10.00) 點前始發的列車，在下班前，應將車流全部集中到調車場或送到貨場交接線；

2. 在本站作業車的組織方面：對於17.00(5.00) 點前到達本站的卸車，在下班前，應全部調入卸車線；於 18.00 (6.00) 點前到達本站的卸車，在下班前，應全部送到貨場交接線；於18.00(6.00) 點前裝妥的重車，在下班前，應全部由各貨場專用線取出，集中到交接線上或送到調車場；對車輛段的檢修車，應按段方的扣車任務在7.00點前全部組織入線完了，同時，對車輛段內檢修完了的車輛，在 20.00 點前，應全部組織出線完了；

3. 在調車區的工作方面：對各調車場的線路，在交班時，應全部保持固定；各台調車機車，應保證在交班後，能有持續四小時以上的煤水量；

4. 在本務機車的組織方面：對於19.30(7.30) 點以前到達的本務機車，在下班前，應全部組織入庫。

此外，車站調度員在交班時，應將本班內的作業情況，

各调车机车的预计作业进度，以及对各方向车流的使用计划，如实地向接班车站调度员进行介绍，以便使接班的车站调度员，对交接班前后的工作，能做到心中有数，为接班后的工作，做好充分的思想准备和组织准备。

第三节 正确地掌握車站現在車

车站调度员在当班过程中，正确地掌握现在车，具体了解各个车場待发的空重车流情况(空车分车种,重车分去向)是安排好阶段计划,正确指挥车站作业,实现班计划的基本条件之一。如果掌握不住现在车,车站调度员的工作,就会陷于被动和忙乱。

在实际生产过程中,车站调度员应该运用车站技术作业图表,正确地推算和掌握车站现在车。具体的掌握方法是:首先根据接班前所了解的班计划资料,将前一个阶段结存的各方向现在车,用铅笔分别填记在车站技术作业图表的8(或20)点现在车有关栏内;接班后,与各值班区核对各方向现在车,并用蓝铅笔修正误差,以此作为推算和累计现在车的基础。然后根据每阶段各方向到发列车及貨場区出入车情况,用加减累计的方法,在车站技术作业图表上逐列地进行推算与累计。

为使在技术作业图表上所掌握的现在车达到正确起见,车站调度员除在技术作业图表上进行推算各方向现在车外,应每隔三小时,用电话向各线路值班员收集各場现在车情况(各线路内停留车的排列顺序,重车分方向、空车分车种,本站作业车分卸所及车种)借以进行核对,在此,各場线路值班员应根据掌握现在车的玻璃板推算本場各条调车线路内的车辆,亲自或指派车号员正确清晰地向车站调度员进行报告。

此外,车站调度员还应与统计人员所提供的三小时现在

车报告进行核对。

车站统计工作应采取“分区掌握、集中统计”掌握现在车的方法，随时掌握和核对车站各个车場、貨場、专用线及其他停留线上的各去向重车、分车种空车及其它特殊车辆的出入动态，统计人员应每三小时向车站调度员进行汇总一次，可将各个阶段的现在车情况填记在调度室内专用的“现在车黑板”的有关栏内，以满足车站调度员计划和指挥工作的需要。

第四节 組織实现阶段作业计划

车站调度员在实际指挥工作中，一方面应安排好车站每个阶段的工作计划，而更重要的一方面是组织职工来实现阶段计划。因此，车站调度员于布置完了每一个阶段计划任务后，应用调度电话随时检查各项作业计划的完成情况及作业进度，同时将工作完成实绩随时填入技术作业图表内，借以来对车站作业中的各个环节，进行经常的监督，使车站工作能够有计划、有秩序地进行。

为使车站调度员能及时了解现场作业情况，车站应建立与健全报告制度。在实际作业中，每一个执行任务的人员，对每一项作业的进程情况，必须按照车站技术作业过程规定的程序，及时向车站调度员报告，特别是线路值班员，扳道员及信号员等，对于列车到发时分，列车技术检查、列车的编组、解体 and 车辆取送的开始、完了时分以及调车机车的动态等，应随时向车站调度员进行报告（关于貨場专用线的装卸进度和貨位的使用情况，应由貨运员及时向貨物调度员进行汇报）。以便车站调度员能够及时采取措施，解决存在的问题，保证作业计划的完成。

车站技术作业图表，不但是车站调度员用以指挥工作的

科学工具，也是反映车站设备运用和作业全貌的技术文件。它具体地反映了列车的到达时间，解体时间，各方向车流的集结进度，编组时间及由编组完了至发车间的各项作业过程；车辆的取送作业；各台调车机车的运用及到发线的使用程序及其占用时间等情形。

车站技术作业图表的格式，应根据各站设备及作业的具体情况设计，经铁路局审批后实行。关于车站技术作业图表的填记办法，应根据铁道部车站作业计划规则的有关规定事项办理。填记办法主要有以下几点：

对到达列车：应根据列车到达确报、列车预计到达时间、车数、分别方向在列车到达栏内进行填记，注明车次、时分，用铅笔线引至接车线上，并在编组内容栏内注明解体钩数，重车数分方向，空车数分车种，直通列车用方块注明方向车数。

如图 2：

如遇实绩与计划有差别时，应用蓝铅笔将差别部分进行修正。

对于车流推算：车站调度员应根据列车到达计划，按照车站技术作业过程规定的各种不同到达列车的技术检查、解体等标准时间，确定列车占用到发线的起止时分及列车的解体计划。由解体开始时起，用铅笔线由“到发线”栏引入“牵出线”栏，填记解体占用牵出线的起止时分及解体车次。并由解体完了时起，再由“牵出线”栏将线引入“调车

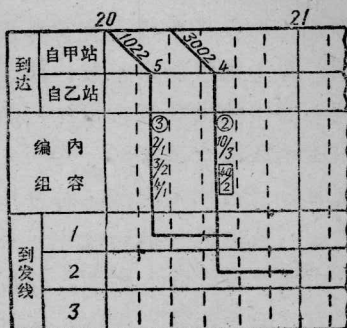


图 2

图内③、②表示解体钩数。2/1, 3/2, 4/1, 1/3分母表示按编组计划的车流去向，分子表示车数。1/2表示2号去向基本车组40辆。