

車務監察員 無事故工作的組織者

Ю. И. 捷林斯基 著

人民鐵道出版社

目 錄

第一章	保證列車運轉安全的基本任務	1
第二章	車務監察員的任務、職權及職責	5
第三章	對於技術設備保養良好的監察	9
第四章	對於保證列車運轉安全的監察	23
一、	檢查組織	23
二、	技術監察	44
三、	添乘列車	47
第五章	重大事故、大事故、一般事故和違反 技術管理規程的調查	50
第六章	生產指導、學習、測驗技術管理規程 的通曉程度	60
第七章	行車安全監察通訊員	63

第 一 章

保證列車運轉安全的基本任務

鐵路運輸業工作中的協調性是具有特殊意義的。

像鐵路運輸業這樣複雜的企業機構，如果在工作中沒有協調性，則列車不可能不間斷，首先是不可能安全運轉。

違反嚴格規定的完成技術作業制度、生產及勞動紀律，就會紊亂工作的節奏性和破壞列車運行圖。

在我國鐵路上，每晝夜編組並運轉着上萬的貨物列車和旅客列車。爲了保證這些列車的運轉，在運輸業上有上百萬的具有各種技能的鐵路員工參加勞動。保證分佈在蘇聯的廣大領土上全體鐵路員工在工作中的協調性這一任務，是複雜與重要的。

全體鐵路員工嚴格遵守技術管理規程——鐵路運輸基本法規，乃是保證協調性的最主要條件。

技術管理規程規定着列車運轉、車站接車和發車、列車在區間行駛及信號使用的制度。技術管理規程對工程，建築物，鐵路綫路、橋梁、建築物、信號、機車車輛、設備及機械的保養與修理提出要求。

違反技術管理規程的要求，就會使運轉紊亂並威脅列車運轉安全。

列車運轉安全是鐵路正常工作的絕對的與最重要的條件。

保證列車安全的運轉，是所有鐵路員工在管理、技術與政治方面最重要的任務。

鐵路運輸業的員工們，要爲鐵路無事故的工作進行頑強的鬥爭。

現時在運輸業上，有許多的運輸分局、站、段，工作很多年沒發生事故。

十幾萬先進的鐵路員工們無事故地工作着，其中很多表現了高度

的警惕性和忘我的勞動精神，預防重大事故和重大事故。

鐵路工作的分析指出，事故尚未消滅的地方，就是違反技術管理規程的地方。在工作中發生重大事故、重大事故和一般事故，大部分不是由於錢路、信集閉（信號、集中、閉塞）、機車車輛及其他技術設備不良的結果，而是因為個別員工違反技術管理規程。

還有某些玩忽職守的員工，他們不老實，有時是罪惡地執行自己的職責。

所有鐵路員工們的首先是領導幹部的任務，在於剷除這類現象；對玩忽職守的員工的工作，用加強監督與檢查的辦法，務使違反列車運轉安全的事件不再發生。

某些違反技術管理規程的事件，是由於缺少經驗、教養不夠的工作人員產生的。

必須用經常指導他們工作的方法，提高他們的技術，幫助他們掌握必要的實際經驗。

同樣，任務也包含着進行羣衆政治工作，對於工作不好的使列車運轉安全處於威脅之下的事故製造者，要造成不能容忍及公衆指責的氣氛。

1949年2月頒佈的交通部部長令第70號命令（關於全國鐵路運轉安全的情況及向重大事故和重大事故鬥爭的方法），揭露了鐵路運輸業個別區段上違反列車運轉安全的最主要原因，並指出達到無事故工作的方法。

在個別路局的區段上及站上，列車運轉安全不良的基本原因是：

（1）在一部分與列車運轉有關的員工中，存在不能令人滿意的勞動紀律；領導幹部、監察與指導人員，對於執行技術管理規程、列車運行規則及信號規則，交通部、區管理局及管理處的有關列車運轉安全的命令與指示，監督不嚴；

（2）某些管理局，對列車運轉安全有關的員工們考慮、培養、訓練，缺乏足夠的注意；

（3）對列車運轉安全有關人員的鐵路業務之技術與安全規程訓練的不好。

車務人員們的工作中，還存在着以上列舉的原因。

車務員工們違反技術管理規程最多最廣泛的是在接、發及放行列車時，不遵守技術管理規程所規定的通路道岔的準備及檢查；不遵守調車工作的規定；開行編組錯誤的及連掛錯誤的列車。

正如進行的突然抽查指出，某些車站工作人員們及車長乘務組們，在工作中還沒有完全剷除罪惡的漠不關心態度。如扳道員、調車員、車長們在工作崗位上睡覺和擅離職守，信號及道岔的照明不良。

讓個別員工造成這些粗魯的違反列車運轉安全的要求，大部分是由於運輸段、站及管理局車務處的領導幹部錯誤領導的結果。

這些違反安全規程的情事，是發生在檢查工作質量不高及對執行技術管理規程的監督沒有真正組織起來的地方。

保證列車運轉安全中的最嚴重的缺點，是存在於車務領導幹部，首先是車務監察員縱容違反技術管理規程並在監察時不注意到各該缺點的地方。凡是車務監察員對於所定接、發及放行列車制度的執行，對於正確編組及準備出發列車，以及對於及時地消滅車站設備在季度檢查時發現的毛病監督鬆懈的地方，就是工作中事故可能發生的地方。對於進行突然抽查工作採取形式主義的態度，及在夜間突然抽查進行的不夠，能使工作中存在事故。在車務監察員很好地保證完成他們當前任務的地方，這些不正常的現象是沒有的。這樣的區段，在蘇聯全國鐵路上佔絕大多數，那裏車務人員的工作是無事故的。

無事故的區段——這是領導幹部及先進的車務監察員，與優秀的斯達漢諾夫車務人員及質量好的能手們，友誼合作所做出的巨大工作的證明。

爲了無事故的工作，交通部央字第70號命令正確規定車務部門的員工應進行下列鬥爭：

『（1）要使車站值班員，按照技術管理規程266及387條發出明晰的與準確的接、發列車及辦理調車的命令，要絕對地要求執行者覆誦自己的命令，報告關於命令的執行情況，並檢查命令行動的正確性；按照技術管理規程395條，在接到關於列車到達車站的實際狀況以前，不發出其他列車佔用區間的許可；不假手其他人員辦理接、發

列車作業；

(2) 要使主任扳道員及扳道員準確地執行規定的接車制度，正確地給列車準備通路，及時地報告關於通路準備妥當的情況；道岔的鑰匙祇能保管於規定的地方；

(3) 要使車長及副車長遵守規定安掛列車上的信號，遇停車時嚴格按規定的制度防護列車；此外，車長要不使列車越過禁止（即停車）信號；到站時向車站值班員報告列車到達的狀況』。

領導幹部應監視鐵路員工嚴格地遵守技術管理規程內所載的信號基本法規，這就是：

『信號顯示即是命令，必須絕對執行。所有鐵路員工，應採取一切可能的辦法，保證立即執行信號的要求』（技規280條）。

每一個鐵路員工，在一切顯然威脅列車運轉安全或人的生命的情況下，應發出停車信號。

1949年央字第70號命令指責，某些領導幹部，在完成增長中的運輸上，企圖用敷衍了事的態度遵守技術管理規程，實際上是多麼有害。不能容許以調和的態度對待這種事實；必須及時地揭破他們並向他們作鬥爭。要竭力幫助克服運輸量增長的某些地方所發生的困難。同困難作鬥爭，不是違背技術管理規程的道路，而是貫徹協調性，加強勞動紀律，改善區段、個別站及樞紐的技術作業過程。

我國鐵路運輸業的發展，總是以增長的速度前進。鐵路運輸業每年獲得很大數量的新的機車車輛，全國鐵路的總延長在不斷增長，電氣化的綫路數在不斷增加，車站不斷得到新的擴充。與此同時，運轉密度、貨物與旅客運輸的強度、列車運行速度及其重量與長度都在不斷地增長。

掌握了鐵路運輸業斯達漢諾夫的先進工作方法，就會不斷地加快辦理調車工作的速度。

隨着運輸量的增長，在鐵路上加強保證列車運轉安全的技術裝備具有特殊的意義。為此，鐵路的業務中投入着鉅大的資金。

在一系列的主要方向上裝置自動閉塞、調度集中、自動停車設備及機車信號。在大的車站上採用機械集中及電氣集中，而最近一個時

期並採用通路集中。在很多車站上，裝置着斯大林獎金獲得者「南塔列維奇」式的通路監督設備。

對接、發及通過列車通路上的手動道岔，繼續裝置「密林基耶夫」式鎖，這也是防止向佔用綫上接車及向未準備妥當的通路上接車與發車的技術組織措施。

在大的編組站上，建築駝峯及駝峯的自動集中。

不斷地提高裝有自動車鈎及自動制動機車輛的比重。

爲了提高信號的顯示，對道岔信號、進站及出站信號、列車及手用信號，進行了轉向電氣照明的工作。爲了同一目的，廣泛地推行瑯瑯質的臂板、方板（臂板信號機柱的）及圓板（預告信號機的）。

在鐵路運輸業上，爲了司機及調車員能與車站調度員通話，在調車機車上裝置無線電設備，在大車站的車場裏裝置擴音器，並在列車上裝置無線電通信，這對保證運轉安全具有重大的作用。

所有加強及提高鐵路運輸業技術裝備的措施，都足以提高列車運轉的安全。

車務人員們保證無事故工作的最主要任務之一，是熟悉與充分使用這些技術，對它們保持經常完整的監督。

鐵路運輸業的領導幹部，應保證技術設備不斷地工作，這是無事故工作的可靠保證。

第 二 章

車務監察員的任務、職權及職責

全國鐵路的車務監察員——是種別廣泛的工作人員，在保證列車運轉安全中，他們的作用是極爲偉大的。每個區段、特等站、運輸分局及車務處都有車務監察員。

關於鐵路車務監察員的規章，他們的任務、職責，責任及職權，

在1949年4月8日交通部央代字第268號命令『關於加強車務監察員的工作』中加以確定。

車務監察員們，應該是站、段無事故的工作組織者。他們應製定及實現防止工作中重大事故、大事故及一般事故的措施。

配備車務監察員，是爲了監督所有與列車運轉有關的鐵路員工正確執行技術管理規程、交通部的命令及保證列車運轉安全的規則。

監察員的職責包括監督車站、段工作人員及車長乘務組，在接車、發車及辦理調車工作上如何保證運轉安全。他們檢查與列車運轉有關的員工在實際工作中如何執行技術管理規程，檢查爲保證運轉安全所規定的規則與命令，以及如何遵守勞動紀律。

他們應該審查車站技術管理細則及其摘錄，以及車站接、發列車與辦理調車作業的地方（管內）細則編製的正確性。車務監察員負責檢查與運轉安全有關的一切文件辦理的正確性，這些文件是：綫路、道岔及信集閉的設備檢查簿，警告登記簿，列車日誌。檢查有權佔用區間的文件、警告等填記的正確性，也是監察員的職責。

車務監察員應監督車站設備、信集閉設備良好的保養，以及車站員工正確地使用這些設備。監督及時地辦理綫路、道岔及信集閉設備的定期檢查，及時地消除所發現的不良缺點，也是監察員的職責。

車務監察員業務工作中的重要項目，是對組織車站員工——扳道員、信號員、輔助員、車站值班員、技術辦事員、調車員、連結員、制動員及車長乘務組以及與列車運轉有關的其他員工的技術教育及指導進行監督。

車務監察員的職責範圍內，包含經常地測驗車務員工對技術管理規程、職務細則、列車運行規則、信號規則、地方細則、車站技術管理細則及交通部、區管局和管理局命令的通曉程度。

車務監察員的最重要職責，是嚴格地監督與車站上列車運轉及調車工作有關的員工，在他們未經過規定的考試及格、未檢驗身體及未批准擔當該項職務以前，不得參加工作。

車務監察員應詳細地研究員工的品質，了解他們遵守紀律的程度，及關於遵守保證運轉安全的條件的可靠程度。與此同時，監察員

應對與列車運轉有關員工的正確使用進行監督。

親身到重大事故、大事故的肇事地點及向佔用綫上接車事故或向佔用區間發車事故的地點調查原因、事故責任者並採取恢復運轉的措施也是運轉監察員的職責。車務監察員，應親身調查三等及三等以下車站工作中發生的事故，這些事故是：在未準備妥當的通路上發車，機車車輛衝突或脫軌，擠岔子。特等及一二等站發生的一般事故，是由站長自己調查的，而車務監察員僅對調查報告加以總結。

參與下列委員會，同樣也是車務監察員的職責：

(1) 岔綫、非公用支綫(專用綫)、站綫及信集閉設備的接收使用；

(2) 確定信號設置地點；

(3) 新任用及升職人員的考試。

最後，車務監察員的特別重要職責之一，是製定旨在加強列車運轉安全及預防可能的違反技術管理規程情事的技術組織措施。

從上述各項可以看出，車務監察員的工作是多方面的(多才多藝的)。

賦予車務監察員以廣泛的職權。運輸分局的車務監察員行使運輸分局車務科副科長的職權，車務處的主任監察員下現場時，行使車務處副處長的職權就足夠說明此點。

車務處所屬的全體員工，必須絕對執行車務監察員關於遵守技術作業紀律，接車、發車與放行列車以及進行調車作業時遵守技術管理規程的指示。

車務監察員有權要求各處的領導幹部及所屬工作人員迅速消滅招致運輸困難或造成威脅列車運轉安全的不良及缺點。

賦予車務監察員向違反技術管理規程的過失人員，以及向站長及列車段長要說明書(理由書)的職權。

最後，車務監察員有權撤除違反技術管理規程或生產紀律因而造成顯著威脅列車運轉安全的工作人員們的工作。同時，監察員有權並有責任提出對優秀工作人員的獎勵，對玩忽職守者與事故責任者的懲處。

車務監察員的職位，應指派至少具有二等站站長工作經驗的有經驗員工充任之。

在各局的運輸分局中配備車務監察員，是為監督特等站或區段的工作。特等站車務監察員，一般地是監視與監督樞紐內的各站及綫路所。劃給監察員的區段的長短，是依位於區段的站、列車段數目及其工作量而定。這些區段的管界，以管理局長的命令規定之。

鐵路運輸分局車務科的车務監察員領導車站及區段車務監察員的工作。

直接在工作地點檢查與列車運轉有關的員工們的動作，是車務監察員監督及指導的主要方式。

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，該科長應每月審查每個車務監察員所做的工作報告。

交通部絕對禁止使用車務監察員去完成與他們直接職責無關的任務。

全國鐵路網上先進的車務監察員，不調和地對待違反技術管理規程及在保證運轉安全事情中的敷衍了事態度，在自己的區段上力求做到無事故的工作。

車務監察員的活動，在保證列車運轉安全，提高員工的技術水平，加強勞動與生產紀律事情中，起着特殊的作用。

正確地組織車務監察員的工作、交流經驗，所有的監察員正確地了解自己的任務及善於解決各項問題，對於進一步改善列車運轉安全及徹底消除事故具有重大的意義。

在負責的及榮譽的鐵路運輸業的區段上工作，保證列車運轉及調車工作的不間斷與無事故，是車務監察員的使命。

第 三 章

對於技術設備保養良好的監察

車務監察員規則規定監察員應對車站設備及信集閉設備的良好狀態進行監察。監察員監督綫路、道岔、信集閉設備的定期檢查是否及時進行。他參加委員會，進行關於確定信號設置的位置，接收使用鐵路支綫、專用綫與車站各種設備的工作。

所有這些，要求車務監察員通曉綫路及信集閉的設備。

他必須知道綫路及信集閉設備危及不間斷地工作的主要缺點，必須在工務、信號及通信人員中起作用，並力求做到迅速消滅所發現的毛病。

另一方面，車務監察員應監督車務人員正確地使用這些設備，不容許在技術設備上存在缺點並以這種精神來教育車務員工。

車務監察員的職務是教育沿綫各處員工，首先是車務、電務及工務處員工，在他們相互之間要有嚴格的要求。

爲了對技術設備實行更充分的監察，車務監察員應參加季度檢查。

委員會的季度檢查，由鐵路運輸分局車務科長或其技術副科長擔任主席進行之。車務科長至少應在運輸分局管內50%以上的車站，其中包括編組站及區段站，進行綫路、道岔及信集閉機具的定期檢查。季度檢查的結果，由委員會記載於『綫路、道岔、信號、集中及閉塞設備檢查簿』內，並由委員會簽字。委員會的組成人員，計有工務、電務、接觸電綫網（在電氣化區段上）的段長及站長。

記載發現的缺點時，須規定各該缺點應行消除的限期，以及由誰來消除這些缺點。

車務監察員每逢來到車站時，要親自或經由站長檢查關於在季度

檢查時所發現的缺點的消除情形。

根據技術管理規程第159條，在車站上應由站長、領工員、信集閉及通信技師、集中技工及接觸電綫網主任技工組成的以站長爲主席的委員會，每月不少於一次進行檢查綫路、道岔、通信、信號、集中、閉塞、接觸電綫網及信號備品的設備。

每月的檢查，應於每月上旬進行之。

每月檢查的結果，同樣應記載於『車站綫路、道岔及信集閉設備檢查簿』內，由進行檢查的人員簽字，並限期消除所發現的缺點。

站長每次巡視車站時，應對道岔進行檢查。

主任扳道員與扳道員及集中執行信號樓的信號員，在接班前，應在自己的區域或扳道房管界內進行綫路、道岔及信集閉設備的詳細檢查。

在四、五等站上，每天的檢查，應由車站值班員在接車前親自進行之。

因此，技術管理規程、交通部的運轉安全規則及命令規定所有的鐵路技術設備必須經常進行詳細檢查。檢查的結果，要記載於檢查簿內。檢查後未發現任何缺點時，亦應進行關於檢查的記載。

綫路領工員及工長，以及信集閉技師及技工，應每日看檢查簿，及時地採取消除檢查簿內所載各項缺點的措施，並記明消除缺點的時間。

在車務監察員親自檢查綫路、道岔、信集閉機具時，不容許表面的、形式的巡視車站，應全面地詳細地檢查；不僅是發現車站技術設備上的大缺點，同時還應該查出一切小的缺點。

綫路的檢查工作。在車站範圍內，是檢查路基、道床、枕木、軌距及道岔的狀態。

在檢查路基時，監察員要注意路堤是否下沉，有沒有陷塌、沖毀、凍害及土壤滑下的情形。

路堑及路堤護坡上的草應及時割除，仔細地鏟削路肩和草坡上的不良處所。要重點注意檢查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，例如卸車時被材料填堵等。在沿綫各中

間站上，於冬季時要檢查防雪綫、防雪柵的狀況。

道床應保持清潔，因為道床的不潔會使排水不良。在運煤與礦石的綫上，道床被污穢是特別利害的。在車站應注意勿使司機在非指定的地點清爐。

某一車務監察員遇到了這樣一個事實：在檢查某一車站時，發現很大數量燃燒的枕木。原來是在車站上由於車站值班員及站長本人監督不夠，司機在非指定地點清了爐，燃燒了的枕木又未用水澆滅。僅按這一個事實，就足夠給車站值班員編造記錄，並通過機務段長向司機索取被燃燒的枕木賠款，這樣一來，類似的現象就再未發生。

在綫路上要注意不容許將綫路弄髒。在堆積有爐灰的地方，須要求將爐灰運出，當遇有大量堆積的情形時，要向運輸分局領導要求撥配空車運出爐灰，如需要起重機向車上裝車時，同樣向上級請求之。在經常辦理裝卸而使綫路之間被弄髒時，要求隨即清除。

例如某站在兩綫路之間卸大批的到達洋灰。洋灰是裝在不堅固的紙袋內，一部分漏了。結果壓成很厚一層，使清除發生困難。

不能容許綫路中有腐朽的與未釘靠的動搖枕木，尤其是成排不堪使用的枕木（連續兩根以上）。車務監察員，應將綫路維修不良的情況通知工務段長並通報運輸分局車務科長。

鋼軌綫（軌條）的檢查，是要查出破裂的和可能裂紋的鋼軌。

鋼軌折損最普遍的形式，是鋼軌在安螺栓的孔處軋傷和鋼軌頭部的軌端軋傷。在月度及季度檢查時，必須同時用錘子敲打的方法，來檢查正綫及到發綫道岔處的鋼軌接頭是否良好。

鋼軌上是否有裂紋，是按照小錘子打頭部時傳出的聲音特徵來進行辨別。如果小錘子由0.4—0.7公尺的高度落打在距軌隙6—8公分的頭部上，則健全鋼軌的音響是鈍音（不清晰的）。如果鋼軌上有裂紋時，則發出叮噠聲的音響。

此外，如果小錘子擊打鋼軌時小錘由鋼軌跳起（彈回），這說明鋼軌是健全的。如果小錘擊打鋼軌時，小錘好像粘在鋼軌上似的，則鋼軌上有裂紋。還有其他確定鋼軌損傷的方法。在用錘子擊打時，把手指貼在擊打處近旁的頭部上面，如果鋼軌上有裂紋，則頭部震動手

指有傳導電流似的感覺。

車務監察員在站界內檢查綫路時，最好是召喚綫路工長攜帶軌距尺，進行抽查，以便確認軌距的寬度是否符合標準。此類標準，由技術管理規程（32—33條）規定如下：

（1）在直綫——1,524公厘，其差度可大6公厘小2公厘；

（2）在曲綫則根據半徑：

651公尺及其以上時	寬1,524公尺
------------	----------

自650至451公尺	寬1,530公尺
------------	----------

自450至351公尺	寬1,535公尺
------------	----------

350公尺及其以下	寬1,540公尺
-----------	----------

必須確認聯結零件的螺栓是否擰緊及道釘是否釘靠；注意在鋼軌綫上有沒有適應溫度變化的軌隙。

在以自動閉塞裝備的區段上，必須注意絕緣接頭的狀態。

須要進行檢查，以便使：

（1）各鋼軌端部間的軌隙不超過標準；

（2）軌底和道床之間能有不少於30公厘的空隙；

（3）木墊板、絕緣墊板、套管及墊圈保持完整。

同時還應該注意有沒有軌端接續綫及其是否完整與良好，以及與鋼軌的接續綫插銷接點是否牢固。

在綫路上進行其他任何的檢查，例如確認兩條鋼軌頭部的水平、坡度的大小等，車務監察員是辦不到的，同時，這也不在他的職責範圍內。

道岔 始終是車務監察員特別注意檢查的對象。

道岔的檢查工作，應周密地按一定的次序進行。

監察員檢查下列各項：

（1）道岔表示器的狀態及道岔的方向；

（2）帶有螺栓的道岔及轉轍連結桿的狀態；

（3）轉轍機械的狀態；

（4）鎖板環的狀態；

（5）尖軌的活動距離；

- (6) 尖軌的軋傷；
- (7) 尖軌和基本軌及滑床板密貼的程度；
- (8) 基本軌與尖軌頭部的水平；
- (9) 鐵板和岔枕密貼的程度；
- (10) 滑床板在鐵板上的狀態；
- (11) 支撐螺栓的狀態及有無支撐螺栓；
- (12) 在基本軌上是否設有防爬器；
- (13) 尖軌的根部加固及尖軌向鐵板密貼的程度；
- (14) 尖軌根部間隙；
- (15) 導曲綫的狀態；
- (16) 鋼軌向墊板密貼的程度；
- (17) 護輪軌槽和轍叉槽的狀態；
- (18) 轍叉的磨耗程度；
- (19) 連接的鋼軌與斷面及平面圖內是否正確；
- (20) 有無警衝標。

用水平尺和軌距尺檢查道岔是有益處的。

車務監察員，要熟悉技術管理規程第41條中列舉的缺點，道岔上如有此類缺點時，則不能保留運用：

(1) 尖軌分離。應該注意使連結桿上的垂直螺栓之頭部向上。這樣，如果螺栓帽扭開和掉落時，螺栓仍然可保持原位不動，因而也就不會發生尖軌分離情事；

(2) 尖軌離開基本軌 4 公厘及其以上。在此種情形下，可能發生對向的擠岔子。測量距離：把尖軌扣上鎖板或鎖閉，把拉桿和均衡錘板轉過去，然後檢查尖軌和基本軌之間有無間隙，如果有時，則測量其尺寸。

爲了檢查道岔尖軌間隙的尺寸，必須備有小尺，其形狀爲可摺的懷中小刀形式，代替刀片的是厚 4、3 及 2 公厘的鋼片。以厚 4 公厘的鋼片插入第一連結桿處的尖軌與基本軌之間。然後轉動「滅林基耶夫」式鎖裏的鑰匙做試驗。如果鑰匙轉過來，則可知有大於 4 公厘之間隙，此種間隙，必須立即消除之。

其餘兩個鋼片，在尖軌用鎖板或掛鎖鎖閉扳轉均衡錘時，能用來測量較小的間隙；

(3) 能造成輪緣爬上危險的尖軌軋傷。根據技術標準，各型道岔上的尖軌端部由尖端起算，許可有下列尺寸的軋傷（以公厘為單位）：

正綫……………200

到發綫……………300

其他綫……………400

(4) 尖軌較基本軌低 2 公厘及其以上時，是在尖軌寬度等於 50 公厘地方的斷面處測量之；

(5) 轍叉叉心作用邊與護輪軌頭部作用側邊間的距離小於 1,477 公厘；

(6) 通過外部檢查來查出尖軌、基本軌、轍叉心或轍叉翼的損壞；

(7) 護輪軌螺栓有兩個及兩個以上被折斷。特別是冬天，在基本軌與護輪軌之間有積雪時常常發生。必須要求澈底地並及時地清除護輪軌槽的雪，並和此種現象作鬥爭。

在檢查每個外部及內部支撐時，要用錘子敲打。監察員也應用敲打的方法確認防爬器及滑床板的穩固或銲接程度。

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支撐螺栓是否鞏固，由支撐螺栓端頭至密貼的尖軌的距離，應不超過 1 公厘。

要注意到垂直螺栓上有沒有銷子。

其次檢查道岔連結桿的傳動裝置的牢固程度，有沒有頂環，道岔表示器調整得是否正確，在岔子台上是否具有正常狀態的表示器。要絕對地注意使道岔台在道岔枕木上的牢固，並在其上勿放置垂下的均衡錘。

I a, II a 及 III a 型的集中道岔的尖軌活動距離，應為 152 公厘，而最小的距離，應為 125 公厘。尖軌活動距離尺寸，在第一連結桿處基本軌的作用邊與尖軌的非作用邊間量取。

道岔的軌距寬度，視道岔的類型有所不同。車務監察員，必須知道在下列地點量取它們：

(1) 在基本軌的接頭處；這裏差誤可大 3 公厘，可小 2 公厘；

(2) 由尖軌尖端向基本軌方面距離 1,218 公厘處，僅量取帶彎股尖軌的道岔；容許差誤 (+) 3 公厘，(-) 2 公厘；

(3) 在尖軌尖端處；容許差誤 ± 2 公厘；

(4) 直向綫及側向綫尖軌跟部的軌距，在接頭軌隙後不超過 10 公分處量取，容許差誤 ± 2 公厘；

(5) 導曲綫的中心；容許差誤 (+) 3 公厘，(-) 2 公厘；

(6) 在轆叉及曲綫終端；容許差誤 ± 1 公厘。轆叉叉心軌距寬度在叉心厚度 9 公厘以上的處所量取。

護輪軌槽寬度應為 44 公厘，而轆叉叉心及叉翼槽在引導部分應為 65 公厘，入口處應為 90 公厘。

車務監察員發現道岔的部分磨損時，要根據下表的標準，進行必要的檢查。

道岔類型	綫路名稱	轆叉翼容許 磨損限度 (公厘)	轆叉心橫斷40 公厘處容許磨 損限度(公厘)	基本軌容許 磨損限度 (公 厘)
I a 及 II a	正 綫	4	4	4
	到發綫	6	6	6
	其他綫	8	8	8
III a	正 綫	3	4	4
	到發綫	4	6	5
	其他綫	6	8	7
IV a	正 綫	3	4	4
	到發綫	5	6	5
	其他綫	7	8	7

車務監察員去沿綫時，必須隨身攜帶小錘。

重量 125—135 克柄長 106.5 公分的小錘是適用的。柄的這樣的長