

正確及時的列車預確報

李世珉編著

人民鐵道出版社

目 录

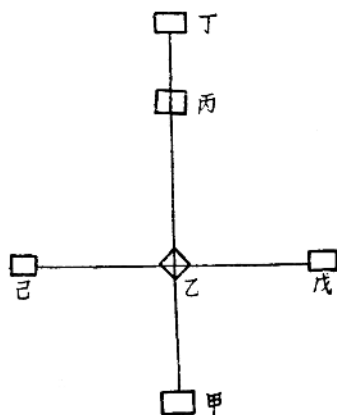
一、預确报的重要性·····	2
二、預确报的工作組織·····	7
三、預确报的内容·····	15
四、預确报的实际应用·····	22
五、預确报的及时和正确的保証·····	45

一、 預确报的重要性

列車預、确报是編制和完成管理局分局日計劃、分局車站班計劃和車站階段計劃的基石。現自車站工作、調度所工作及裝卸工作三方面來說明列車預、确报的重要性。

(一) 以車站工作來說明列車預、确报的重要性

根据列車預、确报，結合本站調車区車輛情况、裝卸区車輛和作業情况、專用綫的車輛和作業情况，就可以制訂本站的班計劃和階段計劃（即三、四小时工作計劃），訂出具体的列車到發計劃和解體編組列車計劃；确定如何組織車輛的取送，來保證裝卸車的完成以及調車机的正确合理使用。如果沒有正确及时的預、确报，無法事前作好計劃，陷于被动，只好是来了什么就作什么，造成工作混乱，延長車輛停留時間，打乱运行圖。請看下例：



第一圖

第一圖的編組站乙是兩條干綫的会合点，圖中甲站、丙站、丁站、戊站、己站也都是編組站。

在某日 8:00 时，乙站調車区的存車情况是：

去丁站者	20輛 1,000噸
去丙站者	10輛 500噸
去戊站者	10輛 500噸

有 606 次貨車自甲方面開來，將於 8:00 到站。因為沒有到達列車的確報，乙站不知道將要到站的是些什麼車，只好等到列車到站後，再來計劃。列車到站後，編組內容是這樣：

去丁站者	20輛 1,000噸
去戊站者	10輛 500噸
本站卸者	10輛 500噸
共 計	40輛 2,000噸

車站的工作就得按下列步驟辦理：

1. 辦理列車到達作業；
2. 計劃如何解体，如何編組（決定開向北的去丁站解体的列車）；
3. 解体到達列車，編組出發列車；
4. 辦理列車出發作業；

第一項工作用了 32 分，第二項用了 15 分，第三項用了 55 分，第四項用了 33 分。共用了 135 分。這個列車按照 10:00 出發的 808 次運行綫行駛。

如果在列車到達前三小時收到 606 次的確報，知道了這個列車的編組內容（自首至尾的車輛順序、車號、到站、車種等），就可以作出這樣的計劃：

將本站現存去丁站的 20 輛車編作列車的尾部，放到到發綫上。並作好車輛檢查工作。等到 606 次到站後，把在列車頭部的 20 輛去丁站車輛，用到達機車摘下，與已經準備好的 20 輛去丁站車組連掛。這樣，一列車就編好了。就可以按 9:00 出發的 806 次運行綫行駛。它的作業過程如下表：

第一表

作 業 項 目	分 鐘 數	0	10	20	30
用到达機車摘掛車組			5		
技術檢查					
商務檢查			5		
出發車長接收編組順序表及單據					
出發車長接收列車					
掛機車及試風					
列車作業總時間					

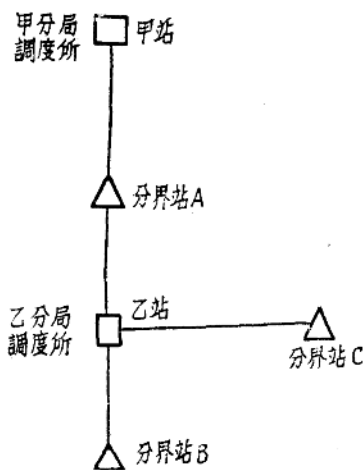
这样，出發列車在到达列車到站后30分鐘內就准备好等待出發了。

与在沒有到达确报的情况相比較，提前1小时30分鐘出發，节省了 $1.5 \times 40 = 60$ 車小时。不但加快了車輛周轉，而且省掉了好多不必要的工作。

(二) 以調度所的工作來說 明列車預、确报的重要性

在第二圖中A、B、C三个分界站都由乙分局管轄。在某日，甲分局調度所在16:30时，报給乙分局調度所預报的內容是：

1. 在19:00到达A站



第二圖

一趟列車是到 B 站方向的 40 個車；

2. 在 22:00 到達 A 站一趟列車是到 C 站方向去的。

乙分局調度所就根據上述的預報，作出這樣的計劃：

第一趟列車將於 22:30 到達乙站。可用自 B 方面開來的列車的機車牽引，向 B 方向開行，在 23:00 發車。

第二趟列車將於 1:30 到達乙站，可用自 C 方面開來的列車（將於 24:00 到達）的機車牽引，向 C 方向開行，在 2:00 發車。

以後的事實證明，甲分局調度所所報的預報是不正確的，第一趟到達 A 站的列車（40 輛車）不是到 B 站方向去的，而是到 C 站方向去的，它在 22:30 到達乙站。這樣，就造成原計劃於 23:00 自乙站向 B 站方向開行的列車停運（因為沒有車源），造成機車的浪費。而向 C 方向開行所需要的機車在 24:00 才能到達。這一系列車一直等到 1:30 才自乙站開出。造成車輛停留時間的延長，並把兩個方向的運行秩序打亂。

以上所談的，還是最簡單的情形。事實上，分局間每班的預報包括的內容很多，如列車車次、編組內容、到達時刻等。任何一項不正確，都會造成鄰分局工作的混亂。分局調度所間的預報必須是十分正確，才能保證日班計劃的實現。

車站編制階段計劃必須要有分局供給的報。自報中可以得到關於列車車次、到達時間、列車車數及重量等資料。根據這些資料，才能作出未來三、四小時中本站的工作安排。報的準確性的關係可自下例中看出來。

車站收到分局所供給的報內容是：

自西面開來的 602 次列車，將於 5:00 到達本站。其中有向北車輛 10 輛、向南車輛 30 輛，重 2,000 噸。機車是 $\Gamma \bar{\Gamma}_1 \times \times$ 號。

自东面开来的 801 次列車將於 5:20 到达本站，其中有向南車輛 10 輛、向北車輛 30 輛、重 2,000 吨。機車是 $\Gamma \bar{\Gamma}_1 \times \times$ 号。

根据这些資料，计划在：

6:20 开向北的 702 次——40 輛，2,000 吨

6:15 开向南的 901 次——40 輛，2,000 吨

列車到达后，發現 602 次的內容是向北車輛 30 輛，向南車輛 10 輛。801 次的內容是向西車輛 30 輛，向南車輛 10 輛。車流总数是：向北去車輛 30，向南去車輛 20，向西去車輛 30。因車源不足，迫使原计划在 6:20 开的 702 次（向北），6:15 开的 901 次（向南）两个列車都运休，連帶地使南北綫的运行秩序全盤混乱。

（三）以装卸工作來說明列車預、确报的重要性

例如：某站某日计划裝車 10 輛，在 10:00 时，已將 10 輛重車卸空，本可利用这 10 輛空車来裝車。但根据調度所的預报，在 12:30 將有一列車到达本站，內有到本站的重車 10 輛，可以利用这 10 輛車卸空后再裝，在 18:00 前可以裝完；同时，为了完成分局的排空任务，把本站原先卸空的 10 輛車編入 12:00 开的列車中，以便在 16:00 赶到分界站。按照这个计划，把空車 10 輛排走。12:30 列車到达后，發現其中並沒有到达本站的重車，全列都是直通車流，以致当日裝車任务未能完成。

如果預报正确，在重車到达車站前，可以預先組織装卸力量（人力、机械），以便重車到后，立即卸車；並与貨主連系好，准备運輸工具，即時出貨，尽早騰空貨位，提高貨場的使用效率。反之，如果預报不正确，就会造成損失。如某站根据預报、在 501 次列車中有 5 輛到本站的重車，將於 2:00 到站，

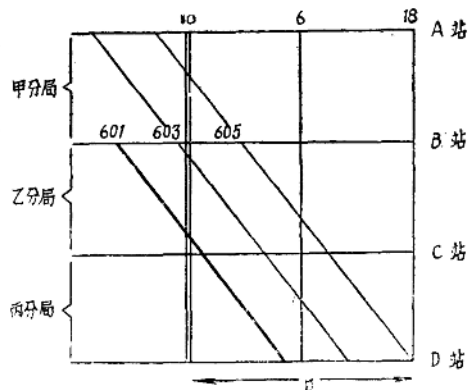
3:00时可送到貨位。当即通知裝卸所准备好人力、起重机等，又通知貨主届时派汽車前来出貨、各項准备工作均已作好。501次到站后，發現其中並無到达本站的重車，以致造成人力物力的損失。

二、預确报的工作組織

我們要研究如何組織預、确报工作，要先把計劃日的观念弄清楚。請看第三圖：

調度所(科)的計劃日是自18:00至次日18:00。例如：在1日的15:00乙分局向丙分局預报次日計劃，是报1日18:00至2日18:00这一天的計劃。

就下行列車說，在15:00时，乙分局向丙分局报次日計劃，在C站交給丙分局的前兩列車601、603



甲分局轄区为A——B区段
(B站归甲分局管理)
乙分局轄区为B——C区段
(C站归乙分局管理)
丙分局轄区为C——D区段

第三圖

次，在18:00前都是在乙分局轄区内正在行駛的列車。这就是分局間預确报的基础。后一列車605次，在15:00时还在甲分局轄区内行駛。關於这一列車的材料，必須由甲分局供給乙分局以后，乙分局才能把預报报給丙分局。在分局管辖区段較長时，向鄰分局报的次日預报，大部分列車是本日已在本分局管辖区内运行的列車；只是最后几列，才需要后方鄰分局供給資料。如

果分局管轄區域較短，那麼，向鄰分局報的次日預報，其中小部分是目前已在本分局轄區內行駛的列車，而大部分列車的資料要靠后方鄰分局供給。如果后方鄰分局的轄區也較短，就還需要第二個后方分局供給材料。方式是先由第二后方分局供給后方鄰分局。再由后方鄰分局供給本分局。

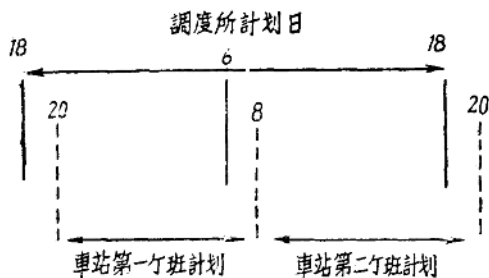
分局傳給編組站的預、確報，在傳報時要注意編組站班計劃階段的划分是：

20:00——8:00 （第一班計劃）

8:00——20:00 （第二班計劃）

傳達時，第一個班計劃沒有問題，在傳達第二個班計劃時，要給比調度所的日計劃的后半部多2小時的材料。（就是18:00—20:00的材料）

請參看下圖：



第 四 圖

（一）預、確報的組織

列車到達預、確報是管理局調度科、分局調度所和車站編制和完成日常運輸工作計劃的最重要資料之一。根據工作需要，要建立下列幾種預、確報制度：

I. 預報

(1) 管理局間的預報

由各管理局車務處主任值班助理科長負責，彼此互報。利用預報資料和其他資料，向各分局佈置當日計劃任務，並調整局間交接列車任務，報請鐵道部批准。

(2) 分局間的預報

由各分局值班員負責，彼此互報，根據預報資料及其他必需資料，就可以編制次日的分局日間計劃、班計劃和修正班計劃。

(3) 分局調度所對車站的預報

由分局調度所列車調度員或預報調度員負責，向車站傳達，以供車站編制和實現班計劃、階段計劃的需要。

(4) 摘掛列車的預報

由分局調度所的列車調度員向各中間站（有摘掛、裝卸作業的）傳達，以便使各有摘掛、裝卸作業的車站在摘掛列車到達本站前作好准备工作。

II. 確報

(1) 分局與車站間的確報

分局給車站的確報是在車站的每個階段計劃的開始前傳達下去，以便編制階段計劃。

車站給調度所的確報是在列車開出後的10分鐘以內報給調度所，由車站值班員或技術辦事員負責辦理，供調度員掌握列車運行和向前方站傳達預報之用。如果是分界站，要向兩端的調度所報。

(2) 車站與車站間的確報

車站間彼此傳達的確報，名稱是“列車編組順序表確報”，它應該是最精確的確報。通常是用兩種方式傳達，一種是用直

通電話，一種是用电報。用電話時按甲級通話辦理，電話所應優先接通（將來的發展方向是用無線電傳真）。負責人為兩站的技术辦事員。

在用电報時，由技术辦事員在開車後10分鐘內將列車編組順序表送交電報所拍發。如果是由區段站或中間站編組列車（到編組站者）而發車站不是確報站，距離編組較近（運行時間不足3小時）時，就由車站報調度所，同時由調度所叫出編組站來收取。如果在發車站前方有確報站時，可以多寫一份列車編組順序表，交給車長轉交確報站拍發。如果直通列車或區段列車在確報站與編組站間有甩掛時（在編組計劃中有規定），應由甩掛站在開車後10分鐘內報調度所。同時由調度所叫出編組站，一併收取。

（3）摘掛列車的確報

摘掛列車自始發站或中間站開車前，由車長把前方站需要的確報資料交給發車站車站值班員，由他用閉塞電話報給前方站的值班員，以便作好准备工作。

在前方站需要加掛車輛時，由前方站值班員把車長需要的確報資料在列車到達後方站前，報給其後方站的值班員，以便在列車到達該站後，立即交給車長。圖解如第五圖。

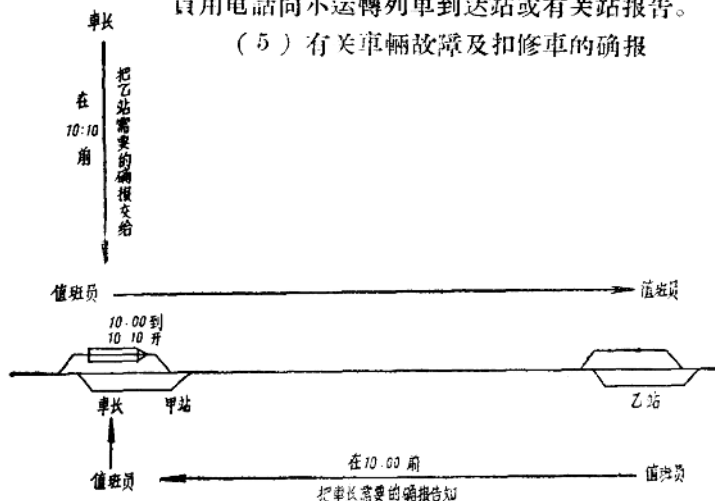
在到達距解体站後方的第三、四個中間站時，車長按預計的列車到達解体站時的列車編組順序情況，填寫一張列車編組順序表，交給該站的車站值班員，由他打電話念給解体站，以便解体站作階段計劃之用。

（4）樞紐區內小運轉列車的確報

在樞紐區內，通常有編組站，貨物站。有時是一個編組站，幾個貨物站，或是幾個編組站和幾個貨物站。各站在本站向樞紐區內各站發車前半小時，應將確報由技术辦事員或值班

員用電話向小運轉列車到達站或有關站報告。

(5) 有關車輛故障及扣修車的確報

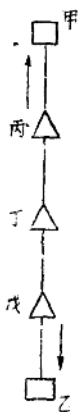


第五圖

由列檢人員（非車輛段所在地的列檢所人員），在列車出發後10分鐘以內，將車輛故障（該所不能修理，但車輛尚能運行至車輛段所在地）或扣修車輛資料交給辦理列車確報人員，填入列車編組順序表內的附註欄內，以便編組站列檢所和車輛段準備修理材料或扣修。

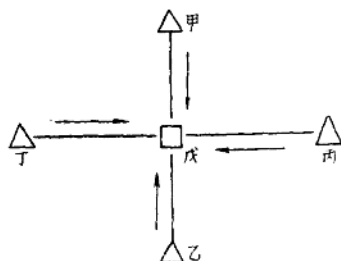
(二) 確報站的選定

確報站的任務是向編組站傳達列車編組順序表確報，以保證編組站能編制三、四小時階段計劃。根據這種要求，最好以距編組站最近的區段站為確報站。一般情況下，區段站與編組站間的運行時分約為5或6小時。這樣，就能滿足時間上的要求了。請看第六圖：



第 六 圖

甲、乙站都是編組站。丙、丁、戊站是區段站。下行列車報由戊站報乙站。上行列車由丙站報甲站。



第 七 圖

如果是兩條鐵路的樞紐如第七圖所示，戊站是編組站，甲、乙、丙、丁是區段站。則這四個站都定為報確報站。上行列車由乙站和丁站向戊站報。下行列車由甲站和丙站向戊站報。

假如在兩個編組站之間只有一個區段站時，就由它來擔負兩面報確報的任務，如第七圖。

(三) 辦理預、報確報人員的配備

工、車站人員的配備

在報確報站——如果用电報拍發報確報時，在技術室，每班應指定一內勤車號員專門負責。他的責任是把拍發報確報用的列車編組順序表，在拍發報確報登記簿內登記，並派人送交本站電報所。在電報所，應由主任負責登記簽收，並指定電報員按



第 八 圖

优先电报立即拍發。应当注意的是：电报所与技术室的距离愈近愈好，如果距离較远，应設法把电报所迁移到技术室附近。

如果确报站前方的編組站是一个大編組站，該区段的车流很大，經由电报傳遞确报，不能滿足需要（因为採用这种方法需要經過送交，拍發，接收和轉送等手續，時間上不經濟），在这种情况下，苏联斯維尔德洛夫斯克站的先进經驗值得我們學習。他們採用的方法是这样：

在向該站拍發确报的区段站巴熱諾沃站、西那爾斯克站、烏發勒站、耶郭尔申站建立确报标記所。确报标記所的人員是自各該区段站挑选運轉員兼預报員。把这些人員算作斯維尔德洛夫斯克站的定員。他們應該对編組計劃非常熟悉。徹底了解斯維尔德洛夫斯克站的以下各种情况：

調車場綫路用途的划分；

粉笔标記的方法；

車站調度指揮系統；

駝峯調車場的工作条件。

斯維尔德洛夫斯克站的技术室主任和其他人員都到各区段站去向这些運轉員兼預报員介紹斯維尔德洛夫斯克站的情况，並發給他們關於本站的必要参考資料，如綫路示意圖等。这样，就可以保證由各确报站向斯維尔德洛夫斯克站所發的确报是十分可靠的，而且完全合乎要求。如在确报上已經作好标記，这就給到站后的粉笔标記工作造成有利条件。

通訊的方法是指定專綫用於兩站間确报通話之用。由預报員向樞紐站車站調度員領導的運轉員口头报告，这样，在确报站就需要一位專职的預报員。電話还裝有增幅器，这就可以保證及时地收到內容精确的确报。

在接收确报的編組站——由調度所方面接收确报。这是由

車站調度員或助理車站調度員負責辦理。接收來自確報站的「列車編組順序表確報」，如果用电報傳遞時，接收電報由電報所辦理。譯繕完畢後，立即送車站技術室。收確報電報最好由電報所主任指定專人負責收報和登記。

在車站技術室，由主任在輪班值勤的每班中，指定車號員或技術辦事員一人負責登記分送確報並檢查其正確性。此外，應由一位專值日勤的技術辦事員，根據這些材料來編制有關確報的統計（是否及時、正確），最好按旬、月、季、年辦理。

如果用直通電話來與確報站聯繫，可在技術室指定（每班）一位輪班值勤的車號員，負責收錄來自各方向確報站的確報。而有關確報的統計分析工作，則交由專值日勤的技術員或技術辦事員辦理。

如果編組站的裝卸車任務比較大，在貨運室應指定一司磅員負責與在車站調度室辦公的貨物調度員聯繫。接收有關到達重車或到達空車（備裝車用）的確報資料。

II、調度所（科）的人員配備

在調度科傳達與接收管理局預報的負責人主任值班助理科長或值班助理科長。

在管轄區域車流較大的調度所，或是處在幾條鐵路交會地區的調度所，應設專職的預報調度員。每班配備一人或二人（視業務量而定），在值班員室工作。

在車流不大的區段的調度所，就由值班員負責分局間和分局車站間的預報傳達工作。而分局車站間的確報工作，可由列車調度員擔負起來。

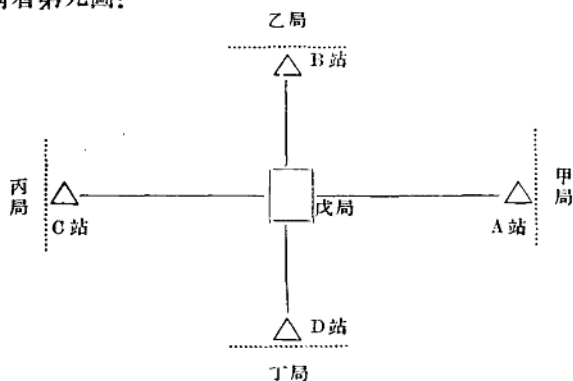
三、預報的內容

(一) 預報

Ⅰ、管理局間預報

(1) 第一次預報

時間在12:00—12:30，報的內容是兩局間次日的一天，內在分界站彼此移交的列車數目及空重車數。空車須分出車種。請看第九圖：



第九圖

A、B、C、D四站是戊局與甲、乙、丙、丁四個管理局的分界站。在報預報時，戊局與甲局互報經由A站彼此在次日一天內交出多少列車。例如：戊局向甲局交8列，共重車210輛，空車40輛，全是敞車。甲局向戊局交7列，共重車260輛，空車20輛，全是棚車。余类推。

(2) 第二次預報時間在18:30—19:00，互報第一個班計劃期間，在分界站彼此交出的車次，列車到達分界站的時間和每列車的內容。例如：

戊局报甲局

601次	18:50到	重車40
603次	22:00到	重車30空車10 < 敞車8 平車2
905次	0:18到	重車40
607次	4:05到	重車40

甲局报戊局

602次	19:10到	空車40 (罐車)
604次	23:40到	重車40
906次	2:10到	重車40
608次	5:18到	重車40

(3) 第三次預报

报的时间是6:30—7:00。报的内容是第二个班计划，项目与上述同。

第二次第三次預报的内容的总和，原则上应该和第一次报的轮廓数字相符合，但經双方同意，也可以將第一次的預报作若干修正。

II、分局間的預报

(1) 第一次預报

报的时间在13:00—14:30，互报次日(18:00—18:00)一天兩分局在分界站移交的列車数、重空車数。重車要分出通过鄰分局重車和到达鄰分局的管内重車兩種。空車要分出車种。

(2) 第二次預报

报的时间在16:30—17:30，是第一个班计划期間的資料。内容需要下列几項：

- 在分界站彼此移交列車的车次；
- 各列車到达分界站時間；
- 列車种类；