

鐵路貨物運輸 計劃工作

K. A. 图根戈里德 著

人民鐵道出版社

本書敘述了北高加索鐵路局編制貨物運輸計劃的經驗；闡明了進行鐵路局吸引區經濟調查，編制年度運輸計劃和日常運輸計劃及分析年度運輸計劃和日常運輸計劃完成情況的方法；研究了鐵路貨物合理運輸的問題。

本書供鐵路運輸工程技術工作人員和經濟工作人員之參考。

鐵路貨物運輸計劃工作

ПЛАНИРОВАНИЕ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОВ
НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

苏联 К. А. ТУГЕНГОЛЬД 著

苏联国家鐵路運輸出版社（1957年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

Москва 1957

李克維 譯

人民鐵道出版社出版

（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1458 開本787×1092 1/32 印張4 1/4 字數109千

1959年7月第1版

1959年7月第1版第1次印刷

印數0,001—900冊 定價（7）0.35元

目 录

序言

第一章 铁路运输计划	3
第一节 运输计划是铁路计划的主要组成部分	3
第二节 货物运输计划的种类及其编制的程序	4
第二章 铁路局吸引区的经济调查	11
第一节 经济调查的意义和任务	11
第二节 经济调查的组织	13
第三节 经济调查的方法	15
(1) 吸引区的总评述	18
(2) 自然资源	19
(3) 工业	19
(4) 林业	23
(5) 农业	25
(6) 仓库和基地	27
(7) 交通	29
(8) 铁路运输量	29
(9) 其他运输形式的货物运输量	31
第四节 经济调查的结果	32
第三章 铁路货运年度计划	33
第一节 年度计划的内容及其指标	33
第二节 铁路局吸引区的运输经济平衡表	43
第三节 直通货物周转量	51
第四节 总货物周转量和各区段间货物	
交流表与货流的制定	55
(1) 各区段间货物交流表	55
(2) 货流图的编制和铁路局货物周转量	
(以吨公里计)的计算	60

(3) 鐵路局的總貨物周轉量和每日平均 裝車量的計算.....	63
第四章 貨物運輸日常計劃.....	70
第一節 日常計劃的意義.....	70
第二節 在制定月度計劃時所採用的格式和 其編制程序.....	71
第五章 合理運輸.....	86
第一節 總論.....	86
第二節 正常貨流圖.....	89
第三節 合理分配不同運輸形式之間運輸量 的措施.....	106
(1) 鐵路和水道之間運輸量的分配.....	107
(2) 鐵路和公路之間運輸量的分配.....	113
第四節 改進產品供銷制度和改善生產 分布的措施.....	116
第六章 貨物運輸計劃完成情況的分析.....	125
第一節 總論.....	125
第二節 裝車計劃完成情況的分析.....	126
(1) 貨物種別裝車計劃的完成情況.....	126
(2) 鐵路局依靠車輛周轉時間的縮短增加 裝車計劃的可能性的分析.....	130
(3) 按分局別空車分配情況和移交空車的 調整任務完成情況的分析.....	131
(4) 到達局別裝車計劃完成情況的分析.....	135
(5) 貨物發送噸數和換算車靜載重計劃 完成情況的分析.....	133
(6) 貨物直達運輸計劃完成情況的分析.....	134
第三節 卸車任務完成情況的分析.....	138
第四節 貨物工作節奏性的分析.....	143
第五節 計劃工作的缺點和貨物合理運輸.....	144
第六節 改善鐵路工作的結論和建議.....	146

序 言

鐵路在實現蘇聯共產黨在第六個五年計劃期間所提出的任務上起着重要的作用。重工業、農業和日用品生產的強大發展，引起了貨物周轉量顯著地增長。在提高運輸工作水平上，改善鐵路計劃工作的質量應當起重大的作用。鐵路計劃必須預見到現有的潛力的利用，鐵路依靠着現有的潛力便能以最少的消耗完成提高了的運輸量。

運輸計劃工作是編制鐵路計劃的基礎。根據運輸計劃的各項指標來計算機車車輛的工作量，編制勞動計劃和運營支出計劃、基本建設計劃和大修計劃，確定運輸成本和撥款數額。

在蘇聯社會主義建設期間，運輸經濟學家們曾在制定運輸計劃方法方面，進行了巨大的工作：規定了運輸計劃編制的順序，制定了一些必要的指標和格式，確定了計算指標的方法，在編制正常貨流圖方面作了很多的工作，在確定由於不合理運輸的消滅而獲得的效果的方法上採取了一些步驟等等。顯然如此，但在運輸計劃工作上卻仍然存在着很多缺點。首先應指出的是：由於沒有充分研究各吸引區內的情況而在確定運量上發生誤算；在編制五年運輸計劃和年度運輸計劃時缺乏許多貨物的生產計劃及運輸經濟平衡表。月度計劃跟季度計劃，季度計劃跟年度計劃，年度計劃跟五年計劃結合的還不夠。

月度計劃工作過於集中了。各經濟區國民經濟委員會的組織提高了鐵路在運輸計劃工作上的作用和引起貨物計劃工作上的根本改變。

在国家铁道运输出版社最近几年出版的现有文献中（《运输经济学》，С·К·丹尼洛夫編，1955年出版；《铁路员工技术手册》，第11卷，1955年出版；《运输业和生产地的分布》，Е·Д·哈努科夫著，1956年出版。），对于货物运输计划工作与合理化问题主要是从苏联全国铁路网的观点来研究的。至于某一铁路局的货物运输计划工作在上述著作中却提得不多。其实在制定年度和月度计划上，各铁路局有各自的特点。

本书中，作者给自己提出了一项任务，试图以北高加索铁路局为例，说明怎样进行铁路吸引区的经济调查，怎样编制年度和月度运输计划、运输经济平衡表和区段间对照表；怎样解决货物运输合理化和分析计划完成情况的问题。

依照1957年苏共中央二月全会的决议和1957年五月苏联最高苏维埃第七次常会通过的《关于进一步改组工业和建筑工程管理机构》的决定，改善工业和建筑工程管理的组织形式，对于充分满足国家运输需要和合理运输方面有着重大的意义。

在作者编写本书期间，与执行这些决议有关的改革编制货物运输计划的办法尚未有实现，因此本书中仅提出有关改革编制运输计划的办法方面的一些意见。

第一章 鐵路運輸計劃

第一节 運輸計劃是鐵路計劃的主要組成部分

鐵路計劃包括下列几个主要部分：貨物運輸計劃與旅客運輸計劃，機車車輛工作計劃及其运用的技術經濟指标，运营支出計劃，機車車輛修理計劃，基本建設計劃，新技术的推广計劃，劳动計劃，物資技術供应計劃，附属工业企业計劃，財務計劃（收支平衡表）。

鐵路計劃在各組成部分間有着相互的联系，同时确定鐵路工作量的運輸計劃是用来計劃各个組成部分計劃的基础。

根据運輸計劃直接編制機車車輛計劃，运营收入計劃和劳动計劃。依照運輸量，計算機車車輛的走行公里和需要的运用車輛与機車。按照走行公里和一个单位走行公里的費用定額，确定材料、燃料和电力的需要量；按照走行公里和人力消耗定額，确定需要的运营人員数。

基本建設計劃同样是跟運輸計劃联系着的，因为提高通过能力或新建鐵路的改造措施是以工作量的增加来拟定的。

大修工程量是以鐵路固定資產的磨耗程度来确定的，而鐵路固定資產的磨耗程度是随运量的增长的而增加的。

財務計劃是鐵路的收支計劃，这个計劃的很大部分是以运量来确定的：按照吨公里和延人公里，及一个吨公里和一个延人公里的收入率确定收入額；根据运营支出計劃、投資計劃和大修計劃确定支出額。

可見，鐵路計劃的質量在很大程度上是取决于運輸計劃的編制是否正确。因此，在編制運輸計劃时必须遵守以下条件：

为了更加全面地反映国民經济在貨物運輸上的需要，運輸計劃必須以生产計劃、供应計劃和商品周轉計劃作为基础；

運輸計劃应当这样来編制，使運輸上的国民經济費用达到最小。这可以删除过远的、对流的、重复的和其他不合理運輸，以及合理地分配各運輸形式彼此間的運輸量来达到；

運輸計劃应当建立在合理使用車輛的基础上。这可以按車种分配所運輸的貨物来达到，这样能最大限度地使用車輛載重量和容积；經常地提高車輛靜載重，从而保証机車車輛需要量的减少，降低貨物運輸上的运营支出以及能够以同数量的机車車輛運輸更多的貨物；

運輸計劃应当規定有最大可能的直达運輸，以保証机車車輛需要量的减少和運輸过程的加速。

此外，作計劃时还应当考虑到空車方向上装运順路貨物的可能性。

第二节 貨物運輸計劃的种类及其編制的程序

铁路貨物運輸計劃分为远期的、近期的和日常的三类。远期貨物運輸計劃是五年計劃和較长期計劃（10—15年）；近期貨物運輸計劃是年度計劃；日常貨物運輸計劃是季度計劃和月度計劃。

編制五年計劃时，交通部系根据苏联国家計劃委员会的任务而确定每一个铁路局的運輸量，而国家計劃委员会所給的任务是按照全国铁路網根据国民經济在貨物運輸上的需要所提出的運輸量而确定的。

各铁路局根据交通部按照铁路局吸引区的国民經济的发展所給的任务而确定所調撥的产品的主要种类的運輸量。

近期計劃是跟远期計劃密切联系着的；它是针对本期間

內的政治經濟情勢而对远期計劃的总要求作詳細的規定。

年度計劃系根据本計劃年度內国民經濟的发展而确定其運輸量。同时，年度運輸量的确定是在使五年計劃得以完成。

全国鐵路網的年度貨物運輸計劃是由交通部根据以下資料編制的：生产計劃，供应計劃和商品周轉計劃；加盟共和国国家計劃委员会、各部和各主管机关发貨人和苏联国家計劃委员会所属工业部銷售总局所提出的車輛請求書以及各鐵路局的車輛請求書。年度運輸計劃由苏联部长會議批准。

由于組織了国民經濟委员会，無論年度運輸計劃或全部国民經濟計劃的編制都是从加盟共和国、經濟行政区以及各鐵路局的观点出发来进行的。

各經濟区的国民經濟委员会，省（边区）劳动者代表會議和自治共和国部长會議，根据所属各企业的車輛請求書确定需要的運輸量（吨）并附以必要的計算把它提交給加盟共和国国家計劃委员会及抄送給有关鐵路局。

加盟共和国国家計劃委员会、各部及主管机关发貨人和苏联国家計劃委员会所属工业部銷售总局在規定期間向交通部提出一年的貨物運輸量（吨）請求書，此种運輸量系按季度別、季度運輸計劃名称表的品种別以及始发鐵路局別加以分配的。

年度計劃的編制在鐵路局內同时进行。

編制鐵路局年度計劃的程序如下：

根据經濟調查查明鐵路局吸引区内各主要經濟部門的生产量和消費量以及計劃年度內的經濟联系。之后，編制運輸經濟平衡表来确定運輸种別和主要品种別的管內貨物周轉量（吨）并計算其他貨物別的管內貨物周轉量。

按照交通部給予的各交換点上以吨为单位的貨物接运量

和移交量，鐵路局就確定出直通量，修正貨物種別的輸出和輸入量，計算总的貨物周轉量以及按照經濟調查的資料制定貨物種別的區段對照表。

按照區段對照表，制定貨物種別的貨流圖（圖上并說明貨物的分布地點），及確定平均的區段行車密度。之后，按照貨流圖確定貨物種別的計費噸公里和平均運程（公里）。

此外，還確定最短方向的可能搬移出的貨流量和鐵路運營條件造成的列車編組計劃并計算運營噸公里；之后，按照車輛技術裝載量和裝貨用的車型，對比，確定每種貨物的平均靜載重。

按照規定的貨物發送噸數和貨物種別的平均靜載重而確定每日平均裝車數（輛）。

根據交通部所給予的接入和交出量（噸和輛）和貨物發送量（噸）確定平均每晝夜的總工作量（輛）。

按照貨流圖確定重車車流并確定車軸公里和鐵路局運營計劃的其他各項指標。

年度計劃的各項指標將在第三章研究。

除去按季度分開的年度計劃外，交通部還規定了各鐵路局的按月分開的日常季度計劃。

日常計劃系按照比年度計劃為低的指標來編制的，但該計劃比較詳細。例如在日常計劃中沒有確定貨流、噸公里和平均運程等等，但是，對鐵路局各營業站和發貨人却不是按年度計劃16個貨物名稱而是按48個貨物名稱來規定的。

日常計劃應當規定以保證年度運輸計劃完成的那樣大的運量。

在蘇聯最高蘇維埃未採取關於進一步改組工業和建築工程管理機構的決定之前，日常計劃的編制跟年度計劃不同不是在各鐵路局開始而是在交通部開始的，各部及各主管機關

发貨人提出貨物運輸請求書交給交通部。

从1957年第4季度开始，日常計劃的編制程序改变了。

随着經濟行政区的形成和該区内国民經济委员会的成立，铁路局对運輸計劃工作及其实现的責任心大大地提高了。

以下23种貨物的計劃工作已移交給铁路局来进行：泥煤和煤質頁岩，木拌，金属制品，熔剂，汽車，罐車装的化学品和苏打，棚車装的化学品和苏打，耐火材料，建筑材料，铁路用道碴，玻璃及玻璃制品，植物油，酒精和糖浆，葡萄酒，伏特加酒，伏特加酒制品和退回的酒瓶，馬鈴薯，蔬菜和水菓，其他食品，工业品，輕工业和紡織工业原料，糖蘿葡和种籽，飼料，餅渣和混合飼料，牲畜，集装箱運輸的貨物，以及其他貨物与零担貨物。

上述貨物的運輸計劃应在当地編制，其分月別的季节運輸請求書应不迟于計劃季度开始前45天提送到铁路管理局（貨运处運輸計劃工作科）。提出貨物運輸請求書的单位有：国民經济委员会，省（边区）执行委员会，自治共和国部长會議，共和国所轄各城市的执行委员会，共和国和省（边区）的单位，以及直属于全苏的、加盟共和国的与共和国各部及主管机关的各单位。運輸需要量以平均每昼夜的吨数和車数表示并附以必要的經濟根据。

所提的根据，应当說明計算铁路运量的正确性，且应以運輸經濟平衡表的形式表現出来，此項表中应表明：季度初期的产品結存数和生产計劃数，两者之和是“总資源”数，从这个总数减去当地运走的（未經由铁路运走的）和經由水道和公路运送的总数；再减去計劃季度末估計的产品結存数；最后确定铁路的運輸量。每一种貨物均应提出根据。为了把吨数折合成車数，应确定出靜載量，同时所采取的靜載

重大小是以每种貨物为根据的，最后計算每日平均的裝車數。

各鐵路管理局审核所有運輸請求書并确定一个季度內的和各月的上述各种貨物的运量。各鐵路管理局应不迟于每季度开始前38天將請求書和裝車計劃草案提交給交通部，各种貨物的裝車計劃草案应分別以噸數和輛數以及一季度內各月和一曰平均數表示。

交通部审核各鐵路管理局的季度請求書并在每季度开始前31天向各鐵路管理局宣布各种貨物月別的每日平均車數的季度裝車計劃。

鐵路管理局在收到交通部对各該路局計劃的貨物裝車限額數后，按提出請求書的各单位和企业加以分配，并在同各单位和企业协商后不迟于季度开始前24天确定出各种貨物月別的每日平均噸數和車數的季度裝車計劃。同时确定开行直达列車的貨物裝車任务。国民經济委员会、执行委员会和計劃上述貨物運輸的其他单位确定本企业的運輸量，并在进入計劃月份前不迟于19天將各种貨物每日平均噸數和車數的月度裝車計劃通知本企业每一个单位及將副本送交各鐵路管理局。

每一个企业和机关发貨人，根据所規定的标准不迟于計劃月份开始前14天向鐵路管理局提出詳細的月度計劃，其上注明貨物种別，发站別、到达站別，而对于局管內運輸的貨物則注明到达站別。各企业和机关发貨人同时还提出开行直达列車的貨物運輸計劃。

按照从前集中的办法經由交通部作計劃的有下列25个品名：煤，焦炭，石油制品（包括用棚車裝的石油制品），鐵矿石和錳矿石，有色矿石和硫黃原料，黑色金屬，黑色金屬鑄造。农业机器，有色金屬，化学肥料和矿物質肥料，水泥，

木料，枕木，棉花纖維，毛織品，皮革原料，糖，鹽，糧谷，面粉和米，魚類，肉類，牛奶制品和雞蛋，紙，進口貨物，河運轉運的貨物，海運轉運的貨物。

分月別的集中了的貨物運輸季度計劃系交通部根據以下各部門提出的計劃草案編制的，這些部門是：蘇聯國家計劃委員會所屬工業部銷售總局（按集中辦法分配的產品），全蘇的和加盟共和國的各部及所屬單位，加盟共和國的国家計劃委員會（俄羅斯蘇維埃聯邦社會主義共和國的除外），共和國各部和俄羅斯蘇維埃聯邦社會主義共和國各主管機關，莫斯科市執行委員會和列寧格勒市執行委員會。

編制分月度的集中了的貨物運輸季度計劃的程序和期限規定如下：

如上面所說的，各單位和機關應不遲於所計劃的季度開始前40天將附有必要經濟根據的季度運輸計劃草案提給交通部，該季度計劃草案分月別、貨物種類別、始發局別以及每日平均的噸數和車數。關於僅以車數計劃運輸的貨物名稱在鐵路貨運計劃規程中有規定；

交通部審核所提送的貨物運輸計劃草案並應在計劃季度開始前不遲於38天將分月別和每日平均噸數和車數的季度裝車計劃草案通知這些單位取得同意。同時確定開行直達列車的貨物運輸任務；

如上述，各單位和機關在同意交通部分月別的季度裝車計劃之後，便作如下的工作：

在計劃季度開始前不遲於24天確定季度的貨物種類裝車計劃（其中分月別，始發局別，每日平均噸數和車數以及開行直達列車的貨物運輸任務）並分別地通告以下部門：國民經濟委員會，自治共和國部長會議，省執行委員會，邊區執行委員會，加盟共和國所轄各市勞動者代表蘇維埃執行委員

会，省和边区各单位及其直属的各单位和机关。装車計劃副本和开行直达列車的計劃任务副本均分別通知有关的鐵路管理局；

在計劃季度开始前不迟于20天向交通部提出分月別、貨物种別的并附以經濟行政区名、始发局名的、每日平均吨数和車数的装車計劃以及开行直达列車的貨物運輸任务；

国民經济委员会，自治共和国部长會議，省执行委员会和边区执行委员会，加盟共和国所轄各市劳动者代表苏維埃执行委员会，加盟共和国的、省的和边区的各单位，莫斯科市执行委员会和列宁格勒市执行委员会，根据确定了运输計劃，在計劃月份开始前不迟于19天将分为每日平均吨数和車数的月度貨物种別装車計劃通知給所属各企业和单位并将其副本送給各鐵路管理局。同时規定出开行直达列車的貨物運輸任务。

各企业和机关发貨人于計劃月度开始前不迟于14天，将分貨物种別、始发站別和到达局別（对于在始发路局管內運輸的貨物則分到达站別，所有出口的貨物載明其經由的鐵路国境站和海河港名）的詳細运输計劃提交鐵路管理局。同时各企业和机关发貨人提出开行直达列車的运输計劃。

在鐵路管理局編制月度計劃是按下列方式进行：

登記限額書和电报，此种限額書和电报上系各部和主管机关发貨人、国民經济委员会和执行委员会向鐵路管理局报上来的按各企业以及到达局而分配的車数；

核对各部和主管机关发貨人，国民經济委员会和执行委员会各管理局报上来的装車量是否与交通部对集中計劃貨物所規定的月度标准以及对貨物品种別和到达局別的管內計劃貨物所規定的标准相符合；

接受和登記发貨人的詳細的各站計劃，核对这些計劃是

否符合各部發貨人和地方各局規定的運輸量以及對於以噸數和車數規定裝車的貨物的發送量（噸）是否正確；

從合理運輸的角度審核發貨人所提出的詳細計劃，刪除不合理運輸並通知各發貨人；

根據發貨人的詳細計劃規定每種貨物的運輸量，確定各種車種（棚車、敞車、平車、罐車、冷藏車）的需要輛數並編制分局別和車站別的運輸計劃；

在月度開始前 5 天將發貨人的各站詳細計劃分送給各分局和各裝車站；

按到達局和車種分配貨物總裝車數（車），在當月 23 日用電報拍發給交通部；

按照自局管內各到達分局和自局管內作制定技術計劃使用的交換點對每種貨物（車）編制對照表；

依照交通部為該局規定的靜載重修正各分局和鐵路局的每日平均裝車數，確定每個分局（一個季度）的車輛平均靜載重。

編制日常計劃的各個問題將在第四章詳述。

第二章 鐵路局吸引區的經濟調查

第一節 經濟調查的意義和任務

通過經濟調查對吸引區的經濟情況作經常性的研究，是提高鐵路計劃工作質量的最重要手段。通常，此種調查是每年進行一次。

經濟調查能提供五年運輸計劃和年度運輸計劃根據的資料，即是說它能夠確定運輸量、運輸方向及運輸結構。此外，由於經濟調查的結果，能查明不合理運輸，擬定消滅它的方法，採取降低運輸成本的措施。最後，經濟調查能使我

們及時地查明要求提高通過能力的車站、區段和路線或及時地查明需要開設新營業站，以及它能提供更加合理地利用各種運輸形式的資料。

由於研究了各企業發展的遠景及其運輸經濟的聯繫，從事於貨物運輸計劃工作的鐵道運輸工作人員得到了編制主要貨物運輸經濟平衡表和確定各站與整個鐵路局到發量以及確定區段對照表的必要資料。

通常，經濟調查是在編制年度的和五年的計劃之前進行。經濟調查是綜合性的，因為除去確定運量以外，它們還能提供合理運輸和解決擺在此種調查面前的其他問題的資料。在北高加索鐵路局進行了兩種綜合經濟調查：

a) 對產量每年在一萬噸以上的企業的經濟調查。此種調查無論在收集和整理資料上都需要很多的时间，因此在有必要對吸引區的經濟情況作仔細的研究時才進行。1954年在北高加索鐵路局曾進行了此種調查；

6) 對主要企業的經濟調查，這些企業的產量占鐵路貨物周轉量的70—80%（這樣的調查於1955和1956年編制第六個五年計劃時曾進行過）。

在這種情況下，調查時選定4—5種主要貨物就會大大地簡化這種工作，同時能得出編制五年計劃和年度計劃的充分資料。然而，如實踐所證明，僅僅調查主要企業和主要貨物往往不能回答與合理運輸有關的和從鐵路移交貨物到其他運輸形式有關的問題，而且也不能解決改善對集體農莊、國營農場、農業機器站和地方工業運輸服務的問題。

所以，在北高加索鐵路局除去每年的綜合經濟調查以外，還經常進行專門的經濟調查，調查的資料可供更加仔細地研究合理運輸的個別問題。例如此種調查可供編制局管內正常貨流圖之用，可供解決更加合理地分配鐵路，水運和公

路之間的運輸量的問題之用。產品的供銷制度趨于完善和生產配置的改善，都是基于對鐵路局吸引區作專門經濟調查的結果而獲得的資料來進行的。

第二節 經濟調查的組織

綜合經濟調查每年由計劃經濟科根據局長命令加以組織。命令中確定了工作程序，經濟調查計劃和負責此項工作的人選。

進行經濟調查時，除吸收計劃經濟科的工作人員參加外，還吸收貨運處、車務處、統計科和技術科的工作人員來參加。

計劃經濟科組織此項工作並將調查資料分門別類。

貨運處的工作人員作港口和碼頭、汽車托拉斯、公路和專用綫的調查工作，及擬定改善車站貨運工作與商務工作的措施和合理運輸的措施；統計科的工作人員編制運輸統計的報告資料；技術科和車務處的工作人員對工作上有困難的車站進行調查並制定提高車站和某一個方向的通過能力的措施。

另外，為了整理圖樣、配置圖和圖表資料，還吸收鐵路設計工作人員和鐵路其他設計組織的工作人員來參加。

從北高加索鐵路局1954—1956年所進行的經濟調查經驗說明：按鐵路分局別組織經濟資料的收集比較方便。因此，必須把組成經濟調查小組的鐵路管理局工作人員配屬到每個鐵路分局去，這些人員對於組織各分局小組的工作負責。每個分局內設有計劃股、貨運科、技術研究所的工作人員和根據需要吸收的其他科的工作人員，以及車站的工作人員參加的小組。

在各鐵路分局內首先組織了收集資料的工作。把事先印