

怎样抢卸车

世福

人民铁道出版社

怎样抢卸车

徐世福

人民铁道出版社

怎样抢卸车

徐世福

人民铁道出版社出版

新华书店北京发行所发行

各地新华书店经售

人民铁道出版社印刷厂印

开本：787×1092 1/32 印张：0.9375 字数：17 千

1978年2月第1版 1978年2月第1次印刷

统一书号：15043·3067 定价：0.07 元

内 容 简 介

这本小册子是哈尔滨铁路局在抢卸车工作方面的总结。书中阐述了卸车工作的重要意义和作用；怎样抢卸车，以及为作好卸车工作，在加速重车移动，调车作业，装卸作业等方面所采取的措施。并通过89个实例介绍了具体方法。可供各级调度员、装卸计划人员学习参考。

目 录

一、抢卸车的重要性.....	1
二、怎样抢卸车.....	9
三、怎样加速重车移动.....	13
四、怎样加速调车作业.....	35
五、怎样加速装卸作业.....	44
六、结束语.....	52

一、抢卸车的重要性

卸车是排空的来源，是装车的保证。全国卸车工作的好坏，关系到全国装车数量的多少。一个铁路局能否完成卸车任务，关系到该局能否完成排空任务，能否完成装车任务和货物发送吨数。实践证明：一个铁路局的装车多少，固然和运用车的多少有关，但在一定条件下，运用车多，不一定装车就能多，而倒是卸车多，装车就能多。以哈尔滨局为例：1969年与1970年比较，日均运用车数虽然减少了165车，但由于日均卸车数增加了76车，所以，日均装车数增加了234车。反之，以1973年与1974年比较，日均运用车数虽然增加了578车，但由于日均卸车数减少了3车，日均装车数也减少了111车。这

种情况在一年中也可找到，如1976年2月与3月比较，日均运用车数减少了220车，但由于卸车数增加了204车，日均装车数也增加了63车。上述事实雄辩地说明这样一个规律：在一定时间内多卸车，就为下一个一定时间内多装车创造有利条件。

铁路为满足国民经济不断增长和巩固国防建设对运输的需要，以有限的车辆，尽可能多地运送货物，真正当好国民经济的“先行”，就必须狠抓卸车工作。我国铁路员工多年摸索总结出来的一条“一卸、二排、三装”的运输组织原则，不仅说明了卸车的重要性，也是一个创造，是发扬社会主义大协作精神，树立全国一盘棋思想的体现，是对社会主义运输管理学的贡献。

当前要迅速扭转重装轻卸的思想，把卸车工作恢复到应有的重视位置上来。要

认识到不卸车，就会没有空车，也就完不成装车。一个单位的不卸车，不但影响他单位的装车，也影响本单位的装车，并直接影响到国计民生和国防建设。哈尔滨铁路局在1976年第一季度由于“进关”（进山海关口）和大连港的停限装，仅木材一项就少装17000车。哈尔滨市由于历年卸车不好，就使每年有100多万吨矿建物资纳不进运输计划，使占总运量23%的矿建物资无法装车。哈尔滨局过去由于卸车不好，自局管内装车就受到限制，仅工业用煤一项，每月撤销运输计划达300多车，矿建物资限停装就更多了，这不但影响了装车任务的完成，更影响国民经济高速度地发展和人民生活用品的供给以及国防建设对铁路的运输需要。

装车数包括自局装他局卸与自局装自局卸的车数。几年来，由于自局装他局卸

的车数，常常受客观上停限装的影响而减少，在日常车流调整时，就需要增装自局装自局卸车数，加之东北地区因“进关”与大连港的停限装，就需要增装到东北各局卸的车数，因而哈尔滨局就增长了卸车量。如1976年一季度由于“进关”与大连港停限装，就补装了自局装自局卸10000车，加上吉林、沈阳、齐齐哈尔三局向哈尔滨多装，就大大增长了卸车数量。由于形势的发展，使原来装大于卸的哈尔滨局，也必须把卸车工作放到日常运输组织工作的重要位置上来。那种靠“进口”空车过日子的年代，已一去不复返了。只有抓好卸车，才能完成装车的认识，已逐渐为人们所接受。因此在现场逐渐流行一个“以卸定装”和“以卸促装”的说法。虽然前者是消极的，后者是积极的，但都反映了一个运输组织工作的新的客观规律，不

卸车，就没有装车。

卸车工作不但卸大于装的局要狠抓，装大于卸的局也要狠抓。因为在装大于卸的局中有卸大于装的分局，装大于卸的分局中有卸大于装的车站，装大于卸的车站中也有卸车工作。如哈尔滨局是个装大于卸的装车局，但他的四个分局中有哈尔滨、绥化两个分局却是卸大于装。虽然佳木斯、牡丹江两个分局都是装大于卸的装车分局，但他们的佳木斯、牡丹江两个车站都是卸大于装的站。鹤岗站是个大装车站，但他也有卸车，并经常由于卸车不好，而欠车少装，造成煤炭落地、运不出去。因此不但卸车局、卸车分局、卸车站，必须把卸车工作当作重点狠抓；装车局、装车分局，装车站也必须把卸车工作当作重点狠抓。

搞好卸车工作，在思想上要大破极限

论，到顶论，无能为力论。有的单位卸车长期在一个定数内徘徊，他们不能以主观努力求得突破，而往往借口客观条件，过于强调货位、劳力、动力，机具及其他的影响。遇到卸车数接近“警戒线”，就大喊困难，束手无策，造成卸不下，搬不出，挂不走的堵塞局面。毛主席教导我们：“停止的论点，悲观的论点，无所作为和骄傲自满的论点都是错误的。”因此只有大破极限论，无能为力论，发扬大庆工人“有条件要上，没有条件创造条件也要上”的人定胜天的精神，才能使卸车工作蒸蒸日上。如哈尔滨分局在1975年大破“卸车超过××车就玩不转”的禁律，使日均卸车数达到历史最高水平，1976年9月1日还创造了卸车的新记录。

搞好卸车工作，要在地方党委领导下进行。铁路部门要坚持向地方党委汇报请

示制度。积极当好地方党委的铁路运输的参谋。如哈尔滨市就占哈尔滨局总卸车量的30%，只有在省市党委的领导下，才能做好卸车工作。历年来就是由于省、地、市、县各级党委关心铁路运输工作，领导亲自深入现场检查，召开会议，提出要求，作出措施，动员机关干部、部队指战员、学校师生员工，多次来铁路车站抢卸突搬，迅速扭转了被动局面，做到铁路不憋不堵，畅通无阻。

搞好卸车工作在组织上要加强与企业协作。企业卸车量占总卸车量比重很大，哈尔滨局的80%卸车都是在专用线由各厂矿企业进行的。因此，必须搞好协作。例如，和企业共同组织运输管理委员会，搞好统一接卸工作，经常召开运输会议，解决货位、劳力、小运搬问题。加强卸车计划和预确报，增加夜间卸车比重，做到均

衡运输等。如香坊车站就是对企业的卸车工作组织得好，因而工作主动。

毛主席教导我们：“我们是主张自力更生的。我们希望有外援，但是我们不能依赖它，我们依靠自己的努力，依靠全体军民的创造力”。运输工作也是这样，只有采取立足自己努力的方针，才能使工作主动。例如，哈尔滨局过去一个时期，货物发送吨数增长不快，在运用车大大超过计划的情况下，却没有完成任务。原因之一，就是没有抓好卸车这一重要环节。自1975年第二季度开始，在技术组织措施上，狠抓了卸车工作，多次开展了群众性的安全正点抢卸突搬的大会战，很多分局、站、段做到月月超计划卸车，日均卸车数创出了历史最高水平，纪录一再刷新。在全局的车辆周转时间逐月压缩，运用车不足的情况下，月月超额完成装车计划。货物发

送吨数上半年实现了“时间过半，任务过半”，不但补上了第一季度的欠债，还超额完成 167 万吨。完成年度计划 53.5%，为 1975 年突破历史纪录打下了基础。这说明狠抓抢卸突搬的重要性，使以有限的车辆，完成更多的运输任务。

二、怎样抢卸车

实践证明，通过发挥人的主观能动作用，加强组织，就可以在同样的客观条件下，做到多卸车，快卸车，并把本来不能卸的车辆抢卸下来。

（一）什么叫抢卸车

抢卸车就是卸车数要比月度技术计划的卸车数多；就是管内工作车周转时间要比月度技术计划的管内工作车周转时间小。

（二）怎样抢卸车

卸车数是由管内工作车运用车数和管内工作车周转时间决定的。计算公式如下：

$$\text{卸车数} = \frac{\text{管内工作车运用车数}}{\text{管内工作车周转时间}} \quad (\text{公式 1})$$

从公式 1 可知，管内工作车周转时间越小，卸车数就越大，因此要多卸车就要压缩管内工作车周转时间。

管内工作车周转时间就是自局装自局卸的货车，由开始装车起到卸完止，及他局装自局卸的货车，由接入起到卸完止，需要经过的天数。

管内工作车周转时间

$$= \frac{1}{24} \times \left[\frac{\text{管内工作车周距}}{\text{旅行速度}} + \frac{\text{管内工作车周距}}{\text{中距}} \times \text{中转时间} \right]$$

$$\left. \begin{aligned} &+ \text{管内工作车管内装卸率} \times \text{一次} \\ &\text{作业时间} \times (1 - \text{空费系数}) \end{aligned} \right\}$$

(公式 2)

由公式 2 可知压缩管内工作车周转时间，就是要压缩三个时间：在装卸站停留时间（接运时则没有装的时间）；在列车中运行时间和在技术站停留时间。在主观努力上也就是要抢旅行速度，抢货物一次作业停留时间（一次作业时间），抢货车中转时间（中转时间）。

$$\text{旅行速度} = \frac{\text{区段长度}}{\text{运转时间} + \text{中间站停站时间}} \quad (\text{公式 3})$$

中转时间

$$\begin{aligned} &= \text{到达作业时间} + \text{待解时间} + \text{解体} \\ &\quad \text{时间} + \text{集结时间} + \text{待编时间} + \text{编} \\ &\quad \text{组时间} + \text{待发时间} + \text{发车作业时间} \end{aligned} \quad (\text{公式 4})$$

一次作业时间

$$\begin{aligned} &= \text{到达作业时间} + \text{待解时间} + \text{解体} \\ &\quad \text{时间} + \text{待送时间} + \text{送车时间} + \text{待} \\ &\quad \text{装(卸)时间} + \text{装(卸)时间} + \\ &\quad \text{待取时间} + \text{取车时间} + \text{集结时间} \\ &\quad + \text{待编时间} + \text{编组时间} + \text{待发时} \\ &\quad \text{间} + \text{发车作业时间} \quad (\text{公式5}) \end{aligned}$$

设：重车移动时间

$$\begin{aligned} &= \text{运转时间} + \text{中间站停站时间} \\ &\quad + \text{到达作业时间} + \text{集结时间} \\ &\quad + \text{待发时间} + \text{发车作业时间} \\ &\quad (\text{公式6}) \end{aligned}$$

调车作业时间

$$\begin{aligned} &= \text{待解时间} + \text{解体时间} + \text{待编时间} \\ &\quad + \text{编组时间} + \text{待送时间} + \text{送车时} \\ &\quad \text{间} + \text{待取时间} + \text{取车时间} \\ &\quad (\text{公式7}) \end{aligned}$$

装卸作业时间