



城市汽車循環運輸的組織方法

倪文烈 編著

人民交通出版社

內 容 介 紹

組織循環運輸，能縮短汽車運行過程中的間歇時間、加速車輛周轉、提高現有運輸工具的運輸效能；因此，大力推行循環運輸，是減輕運輸壓力、解決運力不足及完成運輸任務的有效措施。

本書介紹了北京市運輸公司在中國科學院和北京師範學院的幫助下組織循環運輸的初步經驗。書中闡述了組織循環運輸的重要性，介紹了進行方向編組和圖上作業、編制中速準點運行作業計劃、以及主動組織循環貨源的具体方法。并附刊了有关的主要图表格式。

本書可供汽車運輸業務及調度工作人員工作參考及學習之用。

城市汽車循環運輸的組織方法

倪文烈 編著

*

人民交通出版社出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

人民交通出版社印刷廠印刷

1959年8月北京第一版

1959年8月北京第一次印刷

開本：787×1092₃₂

印張：1張 插頁1

全書：21,000字

印數：1—700冊

統一書號：4044·4259

定價(10)：0.18元

目 錄

一、城市貨物運輸的基本情況·····	2
二、組織循環運輸的意義·····	4
三、方向編組的作用·····	6
四、圖上作業法·····	10
五、主動組織循環運輸·····	20
六、編制中速準點運行作業計劃·····	24
七、結束語·····	31

一、城市貨物運輸的基本情況

城市貨物運輸與長途貨物運輸有所不同，其中有綫的運輸也有面的運輸；有固定性的運輸也有流動性的運輸。它的特点是：

第一、不僅貨物流轉量很不平衡，運行路綫交叉錯綜，工料地點分散全市，裝卸條件不一樣；而且絕大部份是單程運輸，即去程有貨、回程空駛，或是去程空駛、回程有貨。再加上調車里程，即從車場到裝貨地點或從卸貨地點返回車場的空駛里程，形成空駛里程大於載重里程，浪費了運力和時間；加之城市的貨物運輸和車輛調配，缺乏合理的有效組織和適當安排的經驗，致在運行過程中時而呈現混亂狀態，有時車等貨損失了運力，有時貨等車造成貨物堵塞。又因裝卸是手工操作，裝卸時間很長，相應地影響了現場條件，這樣，使停歇時間經常大於運行時間。故一輛汽車只能發揮原車運輸效能的四分之一左右，其餘的運輸效能完全是被停歇、空駛所浪費，因而不能保證完成或超額完成日益增長的城市運輸任務；更不能為城市運輸提供量大、質好、價廉、迅速、安全的汽車運輸力。另一方面，我國的汽車工業確立不久，自制汽車目前還不能滿足各方面的迫切需要，如果不從現有設備利用方面去準確計算和挖掘潛在能力，而單靠增加車數來完成運輸任務，不但在增車數量上有一定限制，在技術設備上也不能很快的及時跟上去，結果是增加了新車而不能增加運量。因為汽車運輸只有在實載運行中才能發揮它的作用；故合理組織汽車循環運行，是汽車運輸企業的重要任務。

第二、城市運輸的種類也很複雜，各種貨物運輸也各有它一定的特性，例如土礦運輸，散裝件裝較多，裝卸時間較長。也有些長大笨重機件，事前需要准备好起重裝卸設備，才能派車運輸；有的原料必須根據工廠產量情況配合運輸，稍慢即會影響工廠生產，稍快工廠又無地卸料；因此在組織運輸這類貨物時，必須按照它的特性和規律，細致地進行安排和檢查。在和別種貨物配運時，更需要詳細地計算接運、裝卸

等所需要的时间。再如商业运输，其特点是整批和零担相结合，加工和供销相结合，运输时间紧，运量大；需要的运输工具也比较复杂。同时这类货物品种很多，大都需要经过储藏，加工、分配，供销才能到达消费者手里，因此重复运量很大，运输的季节性也很强，在运输过程中组织和安排也比较困难，稍有疏忽，运力就有很大浪费。

第三，是基建运输：其特点是运期很紧、运量很大，但因施工条件限制，冬季施工不多，故有它一定的季节性和变动性，尤其在市中心沿街成片的主体建筑，工地狭窄、用料又多、工期很短、现场条件又差，有的甚至出土进料同时并举，在这种场合上组织循环运输，必须随时掌握工地变化情况，以及周围的道路、进出口和装卸点的现场情况，否则就有等装等卸和现场窝车等事故发生。

第四，是农业运输：这种货物运输数量零散，轻浮货物较多，一部份需要特制的专业运输工具来承运，又加产品堆埋田间，随运随起，毗连农田的道路条件又坏，组织循环运输就是有条件的話，也必须考虑汽车的通过效能和轻浮货物的捆集情况。另外在火车站的盘驳运输，也是城市运输中所占比重很大的一种运输。以北京市为例，每天为该項运输盘驳的汽车，日达400輛左右。这种货物驳运大都是短程运送，由于货物种类很多，车站容量有限，车皮到达又不均匀，货物吐纳有一定限期，故组织驳运稍差，立即会造成车站堵塞，影响火车运转，因此运转的时间性很强，现场要求也比较严格。在组织循环运输时更需要各方面的密切协作，互相配合；否则要使这种盘驳运输很有规律地去完成集散任务是不可能的。

总的说来，城市运输的特性是运输路线短，货物种类多，品种复杂而且数量相当大。加之有些货物从分散到集中，又从集中到分散；也有些货物从原料到成品，再经加工到供销，要经过好几道运输手续，才能完成运输任务。同时这些货物各有其不同的物理属性，构成了极其复杂的运输场面，给合理组织循环运输带来了困难。

二、組織循环運輸的意義

隨着國民經濟的發展，城市貨運量也在不斷增加，從北京市來看，1958年的貨運量比1957年提高一點二倍，1959年的貨運量，據初步調查估算又比1958年增加一倍左右，但運力增加仍很有限。要用有限的運輸工具完成十分繁重而又光榮的運輸任務，為加速實現社會主義經濟建設做好開路先鋒，那就必須鼓起更大的革命干劲，合理組織循环運輸，盡一切力量來縮短運行過程中的間歇時間，加速車輛運轉，提高現有運輸工具的運輸效能，是減輕運輸壓力、解決運力不足，又能完成運輸任務的有效措施之一。同時對提高單位產量，降低運輸成本，也能起推動作用。從事於城市運輸的商務調度人員必須善於做好這項組織工作。在城市運輸中，合理組織循环運輸，是一件非常複雜而又細致的工作，擔任這一工作的調度員，在組織循环運輸時，必須要有高度的責任性和主觀能动性，深入現場掌握情況，同時還要具備科學分析的能力與習慣。因為這種組織工作，不僅關係着運輸任務的完成；而且，組織的好壞會直接影響到國家財富的積累或損失。舉例來說：一輛四噸解放牌汽車拖帶一輛三噸掛車，車日行程140公里，里程利用率50%，每車每日產量是490噸公里，如以同樣的汽車拖帶同樣的掛車，跑同樣的車日行程，僅里程利用率提高到51%，每車日產量就變為499.8噸公里，兩數相比後一輛汽車一個車日中即多生產9.8噸公里，如按北京市運輸公司每日出車1,600輛計，每日不用增加成本就能增產15,680噸公里，相當於載重七噸卡車32輛的日產量，如以每噸公里運價0.25元計，全月不計成本即可為國家增產117 600元 用這些收入約可購入解放牌汽車7輛。

裝卸方法對於汽車停歇時間的長短，運輸生產率的高低和運輸成本的大小，以及貨物的送達速度等有直接關係，因此它是循环運輸組織工作中的主要部份之一。按目前城市運輸的情況來說，一輛汽車假定單班運輸每日工作8小時，平均4小時是停歇時間（包括裝卸及辦手續時間），也就是一天行程中有半天是被停歇所占用。如果把工料現場組織得好一些，處處為汽車運輸創造條件，裝卸操作採用機械或半機械化作

业，并加强与各有关方面密切协作，短途运输采用甩挂装卸，都可以缩短停歇时间，增加运行时间，改变生产情况。假设运行时间延长到5小时，停歇时间压缩到3小时，比上列的运行时间增加1小时，同样以一輛四吨解放牌汽车带一輛三吨挂车，技术速度30公里/小时，里程利用率仍为50%，即每天可使这辆汽车增产39.375吨公里。如按北京市运输公司每天出車1600輛計，每天就能增产62,993吨公里，每天相当于增加載重七吨卡車128.5輛的运量。

从以上举例中可以看出，循环运输是一种先进的工作方法，它不但可以提高运输效能，降低运输成本，为降低运价创造条件；同时还可以广开货源，扩大受理范围，进一步去实现计划运输。尤其在目前城市运输中，一方面是运力不足，有很多急需货物运不出来，影响各种货物的正常运输；另一方面却存在着大量的空驶吨位没有很好地被利用起来，形成了尖锐的矛盾。組織循环运输就是利用空余吨位和空余行程来弥补运力的不足，把各种货物及时地搬送出去，因此，它是解决这个矛盾的措施之一。由此看来，争取运行时间，压缩空驶行程，提高运输效能，降低运输成本，更好地去完成运输任务，就是具体地贯彻执行了中央多、快、好、省、的建设方针。汽车运输的任务，就是以最高的生产率和最低的成本来完成这种运输。

在城市中每天有成千上万吨的货物，要从四面八方进行交流，組織循环运输就是要用最少的运输工具以最快的行动去完成货物的交流任务。由于货物集散点的安排与組織循环运输有密切关系，因此调查货源、組織货源是合理組織循环运输的基础。要做好这一工作，必須要有很好的貨运組織机构和貨物受理制度。以北京为例，在組織机构方面，他們在各区設有營業所，各重要的貨物集散点設有運輸站，分区分片担任調查貨源、組織貨源，并按公司的規定受理各种貨物。另外在各大建筑公司，各大生产部門都派駐現場業務員与各該单位的備运部門生活、工作、学习在一起。現場業務員的主要任务是了解駐在单位的生产情况，按季按月帮助編制託运計劃，按照生产供銷需要平衡各該单位的运输量，协助解决运输上存在的問題，并将經办情况通过汇报制度报告公司商务部門統一安排。在制度方面，运输每一笔貨都要經過託运、核突、审批、平衡

等手續，然後才能受理和承運。但託運到承運的過程，也是合理組織循環運輸的過程，故在受理貨物時，應該考慮到那些貨物能適合循環運輸。那些貨物可以利用出入場帶運，使受理業務盡量為組織循環運輸創造條件，為組織循環運輸奠定基礎。

在受理業務的同時，務必注意受理手續的細節問題，例如：提料手續是否完全，並要注意到在提料時可能發生的一切問題，譬如在倉庫提料時上下班時間是否有限制，交納料款時是否已經交納庫提裝卸費，工料地的客車數量及內外道路情況，有否安裝照明設備。根據現時情況有否拖帶掛車條件，要不要攜帶裝卸工人。為了便於聯繫，對各單位的收發料人員的姓名及其電話號碼也要在託運單上填寫清楚。當然其他特約事項也要詳細填入，以備組織循環運輸的參考。

另外在貨物受理後變動的因素仍然很大，故在貨物受理後，仍要派人去實地了解或通過已有的業務網去了解具體情況，然後將調查突現用電話匯報調度部門，按照一定程序組織循環運輸。有些變動情況較大的業務，也要按照規定辦理變更手續，避免因貨物的變更託運，而發生調度差錯或調度事故。

遇有停運或緩運的貨物，更應按照具體情況分別處理，那時業務員的主要任務是，盡量能做到不因停運或緩運而減弱已經組織好的循環運輸。同時還要照顧到用料單位的需要與可能，力求雙方有利。

三、方向編組的作用

在貨物集中以後，調度部門首先要審查每項貨物的流動情況，選擇貨源合理組織運輸；這項組織工作內容比較細緻，如僅凭調度人員的經驗來進行調度，雖然可以收到部份效果，可是貨源一多，內容複雜，就不能達到迅速、完善的要求。採用方向編組，組織循環運輸，不但可以減少調度差錯和調度事故，並且可以提高組織後的運輸效能。通過方向編組，也可使所有可以組織的循環貨源，一筆不漏地歸納在組織範圍以內，按照編組的意圖進行運轉。

方向編組法非常簡單，只要熟悉路綫和業務基本情況就能掌握。它的具體作法是，先用一張簡易的城市地圖，注明運輸方向及應該注意的

各項內容，然後依據表明的道路情況、工料地分布範圍、各場的車輛性能以及貨物流向規律等，劃出方向示意圖，做出方向示意牌，這種示意牌也可利用辦公桌面來代替，其格式如圖 1。

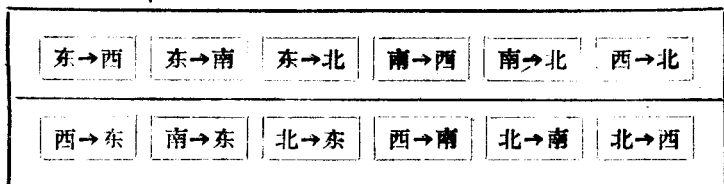


圖 1 方向示意圖

有了以上一些簡要設備，就可以每日將受理的託運單所填各項內容，先做一次檢查，肯定某些物資手續齊全，可以即時起運，然後再按每一託運單的流向、流量、流時照其起訖地點放在同向的方向欄內；如從東到南即放在東→南一欄內，由西到北即放在西→北一欄內。但在分放時必須注意方向角度和經濟的行車路線，避免因方向限制而繞道運行；同時還得考慮到現場容車情況、裝卸條件，防止裝卸時或造成現場窩車，迫使車日行程下降，影響整個運行作業計劃的實現。

為了合理提高組織循環運輸的效果，除新辦託運手續的貨物可以參加方向編組，如運行條件許可，待運量也可每日參加方向編組，並以分運單分批下達運輸任務，擴大利用範圍。但是待運量參加方向編組，首先待運數字必須準確，分運數量必須清楚，否則容易造成調度差錯和調度事故。

實行方向編組以後，每天受理的貨物和待運的貨物，都可按照運輸條件和貨物的輕重緩急組織循環，並能把一部份當天或常列入緊急運輸的物資及時排進循環線內參加運行。負責組織循環運輸的計劃調度員也可根據不同方向的貨源，組織各種不同類型的循環運輸。如東→南有貨，即可在南→東一欄找到適當的回貨，形成對流循環，把原用兩個車隊相對運送的两个單程運輸，改派一個車隊往返載運，可以縮短車輛在運輸中的回程空駛。這種組織可能形成以下兩種形式：一種是運行路線

基本一致，只是相对平行，有时运距稍有长短，形成两端起卸货场有一端不在一地起卸或两端均不在一起装卸，势必使担任运输的车队在这个货场卸了货需要空驶一段到另一个货场去装货，但系往返运输，空驶里程要少于实载里程，故里程利用率要比单程运输高。另一种形式是使两个交叉相向的单程货运，利用长距离载运，短距离空驶，交叉循环运送，不论两个货运交叉成何种形状，只要实载行程大于空驶行程，均可组成对流循环和交叉循环。这两种循环运输形式如图 2、图 3。



图 2 对流循环

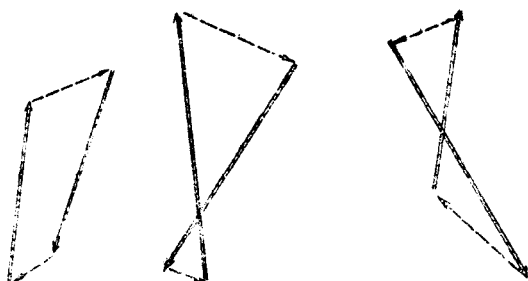


图 3 交叉循环

又如东→西有货，如能在西→东一栏找到回货当可组织对流运输，但此种比较容易的循环组织毕竟机会不多，同时效率也不高，对汽车较多的城市，很难满足要求。因此调度员必须不厌其烦地组织效率更高的循环运输。如南→西一栏有货，而西→南缺货，那末可以先在西→东一栏找到适当货源，然后再在东→南一栏搭配回货，形成三角循环。也可以用同样方法，根据货源的具体情况，组织各种不同形式的连续循环运输。又如东→南有货，可以配南→西、南→北的货，然后再配西→南或北→南的货，最后再配南→东的货，形成环行式的运行，也可叫它是多角循环。这样可把原用数个车队运输的货，而起訖地点基本衔接又能顺序运输的几个单程运输，改派一个车队去循环运输，提高派出车队的里程利用率，同时还能节省很多的运行车辆。三角循环及多角循环的形式如图 4、图 5。

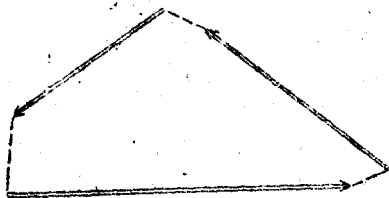


图4 三角循环

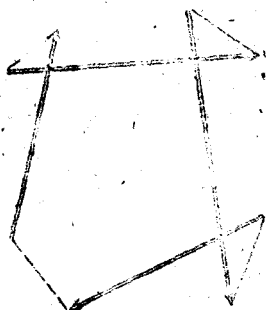


图5 多角循环

根据以上組織循环运输的原理，結合車輛的計劃車日行程，可以組成各种形式的循环运输。根据推行循环运输的实践証明，三角循环要比对流循环及交叉循环效率高一些；而环行式的連續循环在組織上比較困难，可是它的效率要比一般循环高得多。

在組織循环运输的过程中，利用車輛出入庫的空駛來載運，也是提高里程利用率的方法之一。如果在組織中只注意对流，交叉、連續、三角等循环运输过程中的空駛載運，而不注意减少車輛出入庫空駛，仍会影响里程利用率的提高。采取出車由距离車庫或車場較近的貨場裝貨向远处运，收車由远处的貨場裝貨向距离車庫或車場近处运，就近收車回車庫，尽量利用調車出庫和收車入庫的車隊空駛里程載運貨物，來縮減車隊出入庫的空駛里程。在利用时必须注意裝卸現場的客車条件和道路情况。如去車过多，現場又容不下全部車輛同时进入貨場裝卸貨物，在发车时应采取交叉作业和梯形发车，如循环条件許可，还可以將車輛分成两组，东西对向循环运行，避免車輛拥塞一地，造成現場窩車。同时也要注意空駛帶运的整个运行時間，不能因利用出入庫空駛帶运而影响下一班的出車時間，使整个运输任务不能完成。按北京市組織循环运输的經驗，循环組織得越复杂，它的里程利用率也越大，要求調度技术也就越严格，每一运行过程中所發生的問題也就較多。

采用方向編組的目的，就是要將錯綜复杂的貨源，經過一次整頓，把可以組織循环的貨源清理出來進行編組，并把一般貨物即运距較短不

能組織循環、也不能利用車輛出入車庫帶運的貨物，很快地交由基層單位去完成。這樣既能便於組織運輸，又能發揮基層單位完成運輸任務的積極性。方向編組不僅可以減輕計劃調度員的思考時間，改進計劃調度員僅憑經驗和主觀願望配搭循環運輸的缺點；同時還可以把所有能組織循環的貨源，一筆不漏地組織在循環線上，利用運行角度，把空駛噸位尽可能配上貨源，以提高里程利用率和其他的一切指標。

由於組織循環運輸日漸要求科學化，單憑方向編組仍不能以最少的運力去完成較大的運輸任務，這樣就需要進一步用圖上作業法來組織循環運輸，使循環運輸在方向編組的基礎上，以科學的方法更細緻地編排循環運輸。

四、圖上作業法

方向編組在編組循環運輸的過程中，是把所有的貨物濾清了一遍，僅為圖上作業法辟開了道路；但它還不能把某種既定的任務，用某種規律將它們全部組織起來，而達到最好最經濟的地步。圖上作業法就是解決這一問題的新調度方法。它的特點是，將確定的貨源，通過圖上作業法，不僅可以用最少的車輛去完成較大的運輸任務，而它所跑的空駛里徑將是最短，它的里程利用率會達到最高的數值。

圖上作業法是在幾個點之間，圍繞着幾個路線所構成的循環中，只要載重里程大於全圖長度的一半，那末，這樣的流向就是合理的。圖上作業法的具体運用，可分以下幾個步驟來舉例說明：

(1) 編制運輸任務表：根據方向編組所下達的貨運任務，結合各該單位的運輸能力，以及各種物資的流量、流向、流時，決定某日所要完成的運輸任務，然後將每項運輸任務的物資名稱，運輸的起訖地點、運距、需要車數、循環情況、運輸次數等分別填入運輸任務表內的有關各欄。運輸任務表的格式如表1。

(2) 圖上作業所用的一些符號：這是完成工作所必須的標志，故要簡單、明了、容易記憶，茲暫作以下規定：

○：表示車場；

△：表示從車場發出的車數，3表示三輛車；

运输任务表

表 1

品 名	起 点	止 点	运 距 (公里)	派車數	次 数	車次數
石碴	永定門站	夕照寺	7		3	6
水泥	广渠門一庫	大紅門鋼厂	14	2	3	6
松板	木材北厂	右內加工厂	10	1	6	6
粘土	永定門站	南綫園	6	1	9	9
石碴	永定門站	虎坊桥	4		11	11
煤	永定門站	賈家花園	4	1	2	2
礫土	北京飯店	护城河	9	2	7	14
水泥瓦	蓮花池	賈家花園	13		3	3
白灰	土產經營处	教子胡同	6	1	3	3

→: 表示空駛行程;

==>: 表示实載行程;

(): 表示按其中路綫循环;

()²: 角上數字表示循环次數;

K: 代表公里。

(3) 填写流向地图: 即把运输任务表(表1)上所列各点, 反映到图上去(见图6), 其做法如下:

1. 先将各起点所要运往各止点的車次數用兰色字(表示需要空車數)标在需要車輛的各起点处, 如同一起点有各种貨物运往几个止点时, 应将各車次數相加后所得的和数一次标出, 例如永定門站有运往夕照寺、南綫園等四处的車次数字总和为28(即6+9+11+2), 即在永定門站处标出28(见图6), 其余均仿此标出。

2. 然后再将各止点所有的車次數, 用紅色字(表示卸車后的空車數)标在相应的止点处, 填完車次數以后, 将地图上所有各起点处的兰色数字相加, 其总和应等于各止点处紅色数字的总和, 否则就有錯誤, 应加以檢查。

3. 最后根据地图上所标出的起止点和車次數量出流向(即决定空車究往何处较为經濟), 其箭头指于止点处。一般的原則是将空車放到离

它最近的需要空車的起點處，並標明給該起點空車數目，如在圖 6 上的大紅門鋼廠有六個空車，北京木材廠需要六個空車，因為他們相距最近，所以大紅門鋼廠這六部空車就應該流向北京木材廠。其它均仿此做。最後應審查幾個路線所構成的循環中，其中載重里程是否大於全圈長的一半（包括調車里程），否則就要重新調整流向，直到符合要求為止。

4. 填寫派車單：即把運輸任務表（表 1）上所列各起點順序填入派車單的左邊各欄，止點順序填入派車單的上邊各欄，然後按照運輸任務表的各起點運往各止點的車次數，分別在派車單的左邊找出與之相應的起點，再在上邊找出它所運往的止點，在它們的交叉方格內的左上角，用藍色字標上車次數和品名，並用紅色字在左下角標上運距。如永定門站拖黏土九車到南鐵閘，兩地相距 6 公里，可在派車單左邊的永定門站和上邊的南鐵閘交叉的方格內填上所需求車次數和品名，其他均仿此填寫。然後再向流向圖（圖 6）上所有各止點處的紅色數字所分配到各起點處的數字，一一填列在派車單相應方格內的右下角。方法是先從流向圖上找出某一止點處的紅色數字所分配到各起點的數字，再在派車單的左邊找出它相同的起點，在派車單的上邊找出與它相同的止點，並在交叉方格內的右下角，用藍色字標上所分配的車次數，同時用紅色字標上兩地的運距。例如在流向圖上止點之一的南鐵閘，記有紅色字 9，分配給起點蓮花池有 3，起點永定門站有 6，於是在派車單的各相應交叉方格內，標上相應的數字（見表 2），余均仿此做。

最後，要檢查所填數字是否相等，派車單上各縱行方格內的左上角數字之和，應等於該行內各方格右下角數字之和。否則應進行核對，務必使其相等。

5. 派車單填好以後，接著就開始配車，在配車時要掌握以下各點，以便適當安排車輛，並充分發揮車輛運用效能。

① 到第一個載貨地點要離車場愈近愈好；

② 要根據各起訖點的現場情況、客車輛數、是否能帶掛車，以及裝卸條件等來派車，避免造成窩車現象。

③ 應按照運距長短、行駛路線、物資種類、裝卸難易等決定車輛行駛次數及車輛出場進場時間。



派 車 單

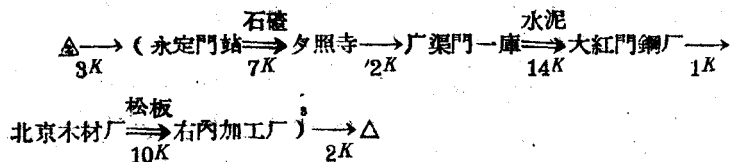
表 2

止 点 起 点	夕照寺	右内加工厂	南线園	虎坊桥	护城河	贾家花園	教子胡同	大红門鋼厂
永定門站	石磴正 ⁸ ①	④ 正 ⁶ 松林正 ⁶ ⑩	粘土正正 ⁹ ④ 正 ⁶ ③	石磴正正 ¹¹ ③	② 正正正 ¹⁴ ④	煤T2 T2		
北京木材厂								①正 ⁶
北京飯店				⑥ 正正 ¹¹ ⑨	磁土正正正 ¹⁴ ⑨		⑤ T3	
蓮花池			③ T3			水泥瓦下3 ⑤		
永外土產經營处							白灰下3 ③	
广頭門一座	② 正 ⁶					② T3		水泥正 ⁶ ④

④有关各点的发料、收料手續是否联系妥当，夜间运输还要注意照明设备。

⑤末車回場地点，应尽量選擇离車場愈近愈好，但过場車輛末次回場，按实际情况处理。

根据上述原則和派車单上各項数据規定行駛路綫和汽車运行次数，并在相应的各方格內作出記号（如用“正”字）以便檢查。例如：从車場放車一輛到永定門站（調車里程不計記号）运石碴到夕照寺二次，即在兩地交叉方格內左上角記上兩划，表示从永定門站已拖走兩車黏土到夕照寺。車到夕照寺卸車后变为空車，根据派車单縱行空車流向指示，只能放到广渠門一庫，即在交叉方格內記上兩划，表示夕照寺已經放了两部空車到达广渠門一庫；空車到广渠門一庫后，根据表上看出，必須运水泥到大紅門鋼厂，即在交叉方格內記上兩划，表示已經从广渠門一庫运兩車水泥到大紅門鋼厂；卸貨后的空車从表上流向看出，必須放到北京木材厂，即在交叉方格內記上兩划，表示大紅門鋼厂已經放了两部空車到达北京木材厂，并装松板到右內加工厂，即在交叉方格內記上兩划，表示北京木材厂已运二車松板到达右內加工厂；車回永定門站后从表上看出，可运石碴到虎坊桥，也可运黏土到南護國等地，但为减少业主戶数，便于駕駛員掌握現場情况，故仍按原定路綫循环三次，然后車从右內加工厂回車場。但从表上可以看出，上述路綫可派兩輛車同时循环一起行駛。如遇車輛一同循环較多时，也可采用同一循环綫，对流环行，这样可以避免汽車在現場因等裝等卸而发生窩車情事。派車表的写法如下（ K 为公里）：



其余各次派車同上，茲將派定的派車单例簽如下：

