



鐵路運輸譯叢

鐵路直達運輸組織

第一種

佛·特·阿綏潑夫著

伍廷鈞編譯

五十年代出版社發行

路運輸譯叢

第一種

鐵路直達運輸組織

佛·特·阿綏發夫著

伍廷

В. Т. ОСИПОВ
ОРГАНИЗАЦИЯ
МАРШРУТОВ
С МЕСТ ПОГРУЗКИ

鐵路譯叢第一種
鐵路直達運輸組織

原作者 蘇聯·佛·特·阿綏澄夫

編譯者 伍廷鈞

出版者
發行

五十年代出版社

北京和平門內北新華街丙六號
上海南京西路一一二九弄六號
香港德輔道中二二號大華行三樓

(滬)1-3000

一九五二年三月上海初版

緒 言

蘇聯社會主義勞動英雄，佛·特·阿綏澄夫所著『自裝車地起的直達列車組織』一書，是蘇聯鐵路組織直達運輸的勞動創造經驗累積；是鐵路計劃運輸制度下的實際紀錄，以其切合我國目前需要，特就原著精簡編譯，以供鐵路工作人員及教學之參考。

我國鐵路運輸過去的「車輛支配」或「配車」，也是和其他資本主義國家的鐵路運輸一樣，即以區間列車或沿途零担列車（結解列車）為主；雖然也有所謂專運專車，抗戰期間也組織過整列循環直達列車（如MT），非但利用回空奇少，即在編組計劃上亦多不恰當，頗難表現直達運輸之效率。至於蘇聯鐵路運輸所組織的專用直達列車（始發直達列車），梯形直達列車，短程直達列車，接續直達列車，集結運輸直達列車，和由結解列車變成的直達列車等，以及用合理的方法組織各式梯形直達列車來代替區間列車和結解列車，以加速車輛運轉的過程，以減輕各技術站分解和編組列車的工作，均為過去所不注意，而為今後實施計劃運輸制度所不可忽視之問題。

這制度，尤其是梯形直達運輸組織，本屬相當複雜。蘇聯各路採用此項制度，也曾遭遇過許多困難，幾經奮鬥，到了衛國戰爭期間才有切實的表現；自一九四四年起，遂將直達運輸制度包羅於計劃運輸制度之內。一事之成，得來不易，此種經

驗，更值得我們學習。

佛·特·阿綏發夫遠在一九三二年即在庫伊貝捨夫鐵路領導組織梯形直達列車。於一九三五年首先由結解列車組織梯形直達列車。實行由各車站發往同一到達站的車輛，於同一日期裝成車輛組的日程計劃，終於證明了無論貨物種類的不同，或是散在各地裝車，或是裝車量不大，或是裝車場所簡陋，也無論是零担或是整車；甚至聯合廣大的鐵路區域，甚至運送裝車的空車，均有實行這個制度的可能；而且證明了這個制度對於鐵路運輸，對於國民經濟發展的偉大效率。一九四七年蘇聯部長會議核准普遍施行，遂成為今日蘇聯各路之日常工作。

佛·特·阿綏發夫在他原著的敍言裏有過這樣一段：『直達運輸是改良鐵路運輸工作的有力後備力之一。這個已經試驗並經證實確為車流組織的進步方法，它的優點足以保證車輛周轉特別加快；直達運輸的正確應用，可使貨物運輸的速度提高兩倍或兩倍以上。遇貨流增加時，直達運輸是消滅困難的主要的方法，可減輕各區段站及中轉站的工作，並增加其行車能力。』

直達運輸有助於車輛合理的運用，加速車輛運轉的過程，縮減編入直通車列以前湧集車輛的停開，免去各技術站分解和編組列車的額外工作。

在有大量，但係分散裝車（在許多中間站裝車）的鐵路上，梯形的直達運輸是具有特殊意義的。實行梯形直達運輸的結果，大的車流即均為直達列車所吸收。這對於鐵路工作的改進，就發生了影響。但是改進工作的這個強大後備力量，就必須

予以全部利用。

直達運輸的廣泛應用，在蘇聯不僅加速了編入直達列車內的貨物運轉，並且還改進了鐵路，分局及車站工作所有運輸工作的指標（鐵路運輸工作的表示單位）。

先進的蘇聯鐵路關於由裝車地直達列車之組織的實際經驗，應該成為我國所有鐵路從業人員學習的準則。因為爭取運輸直達化，即是爭取國家運輸計劃的完成與超額完成，爭取對於我國國民經濟所需物資的及時交流。特就佛·特·阿綏澄夫原著作一具體的介紹。

伍廷鈞 1951.1.1於交大京院

目 錄

緒言	1
第一章 鐵路計劃運輸簡述	1
第一節 運輸計劃制度	1
第二節 鐵道部的運輸計劃	2
第三節 鐵路局的運輸計劃	8
第四節 運輸計劃實施之保證	5
第二章 車流組織和列車編組計劃	12
第三章 專用直達列車及梯形直達列車運輸效率之保證	17
第一節 由裝車地直達運輸之效率	17
第二節 直達列車裝車和卸車的條件	21
第三節 直達列車運行的條件	25
第四章 自裝車地聯起的直達列車計劃	29
第一節 計劃直達列車的辦法	29
第二節 由裝車地起直達運輸計劃之編訂	30
第三節 區管理局及鐵路管理局對直達運輸裝車任務 和計劃實施情形的統計	34
第五章 鐵路局及分局直達列車的裝車計劃	37
第一節 車流表的編造	37
第二節 專用直達列車的計劃	40
第三節 梯形直達列車的計劃	43

第四節 集結運輸列車的裝車計劃	48
第五節 短程直達列車	49
第六章 直達列車的裝車日程計劃	51
第七章 專用直達列車的裝車組織	57
第八章 梯形直達列車的裝車組織	61
第一節 由一個區段裝車的梯形直達列車	61
第二節 由兩個區段裝車的梯形直達列車	68
第三節 由三個區段及三個區段以上裝車的梯形直達 列車	71
第四節 在一路範圍內裝車的梯形直達列車之組織	78
第五節 在兩路以上裝車的梯形直達列車之組織	82
第六節 地方性的梯形直達列車	82
第七節 大規模樞紐站直達列車的計劃和組織	83
第八節 由空車組成的梯形直達列車	90
第九章 整列循環直達列車	95
第十章 專用直達列車及梯形直達列車裝車用空車之保證	99
第一節 鐵路管理局派送空車之計劃	99
第二節 鐵路分局的排空計劃	104
第三節 直達列車裝車日計劃及其保證	107
第十一章 零批貨物直達列車之計劃及組織	110
第十二章 組織梯形直達列車時實行不摘車的裝貨辦法	113
第一節 不摘車的裝車和卸車	113
第二節 不摘車裝載全部貨物之梯形直達列車的組織	117

第三節	局部不摘車裝貨之梯形直達列車的組織	120
第十三章	完成直達運輸計劃的保證	122
第一節	鐵道部對於直達運輸的任務	122
第二節	區管理局對於直達運輸的任務	123
第三節	鐵路管理局運輸處（車務處）對於直達列車的任務	133
第十四章	直達運輸計劃在分局及車站之實行	142
第一節	分局工作人員對於組織直達列車之任務	142
第二節	車站工作人員對於組織直達列車之任務	160
第三節	列車乘務組在梯形直達列車之組織上和運轉上的任務	165
第十五章	鐵路貨物工作人員及發貨人對於直達運輸的任務	169
第一節	鐵路管理局貨物商務處工作人員之任務	169
第二節	直達運輸外勤監察人員之工作	171
第三節	直達運輸股之工作	174
第四節	分局貨物商務科主任對於組織直達列車之任務	175
第五節	車站貨物商務工作人員對於組織直達列車之責任	177
第六節	發貨人在直達運輸組織上之任務	180
第十六章	直達運輸計劃實施情形的分析和統計	182
附錄	直達列車日誌格式	188

第一章 鐵路計劃運輸簡述

第一節 運輸計劃制度

採用計劃經濟制度的國家，一切經濟的發展，都是依照國民經濟計劃進行。其目的在預定生產的不斷發展，以建立理想的社會經濟。這是蘇聯的特創，實行以來，早已卓著成效。斯大林說：「我們的計劃，不是一種假想，也不是揣測出來的，而是一種指南，要各領導機構據以將具有全國性的經濟發展引向一定的方向」。如是定有五年的計劃，一年的計劃，和作業的（季度和月別）計劃。五年計劃是制訂在五年以內社會經濟發展的基本路線，年度計劃和季度計劃是根據這個五年計劃編造的。

鐵路運輸是國民經濟的一個重要部門。國家有最大部分的貨物流通是靠鐵路運輸的。顯然它有促進國民經濟發展的作用。故在實行計劃經濟的國家，便須實行計劃運輸制度。其目的在滿足人民，工業經濟，和農業經濟在客貨運輸上的需要。

鐵路運輸計劃，規定貨物由裝車路的裝車站至貨物卸車路的卸車站的運輸量和運輸方向，與裝車計劃僅規定裝車的數量不同。運輸計劃一面既要確定貨流，另一方面又能確定空的車流，也就是計劃重車自裝車站至卸車站應如何運轉，需要機車車輛若干，以及機車車輛應如何分配和運用。如是第一要有列

車編組計劃和列車運行圖，第二要有作業的技術計劃，並為各區局、各路局、各分局、各車站規定作業的標準，以加速貨物的運轉，同時求鐵路行車能力和輸送能力的運用經濟。

這當然不是一件簡單的事，而且編製計劃書，還不過是工作的開始，真正的計劃領導工作，是在編成計劃以後，並在當場工作進行中加以檢查，以及對於計劃的內容修正補充後，才展開的。這裏祇作鐵路計劃運輸制度的簡要介紹。

第二節 鐵道部的運輸計劃

鐵道部計劃局根據中央各部託運貨物的種類和車數，依照國家經濟計劃，規定裝車的限度，分送各部，照這個限度擬具本部的運輸計劃，說明：貨物種類，起運路及到達路，每種貨物每晝夜平均裝車數（及噸數——有些貨物），其計劃格式如下第一表。

鐵道部計劃局收到各部之運輸計劃，應加以研究整理，並將不合理的運輸予以刪除，然後編造全國鐵道的運輸計劃草案，註明貨物裝車路，貨物到達路和晝夜平均裝車量（車數）。分月的季度計劃係將軍用貨物，關係國民經濟最重要的貨物（蘇聯定有72種），對外貿易貨物，由水道公路轉鐵路之貨物等均分開計算。

蘇聯的鐵路運輸計劃須經部長會議批准。鐵道部（蘇聯為交通部）計劃局須將批准之計劃通知各路，其他各託運部通知所屬各單位。鐵道部計劃局應將每種貨物的車數，到達路，以及各路每晝夜平均應卸車輛總數通知各路局。例如重工業部通

195 年第一季 部名 貨物種類 木材 第一表

到 達 路 站	甲 路	乙 路	丙 路	丁 路	戊 路	己 路	一季 共計	其 中		
								一月	二月	三月
甲 路	120	125	110	0	0	0	1065	370	400	295
乙 路	0	120	125	0	0	0	735	230	270	235
丙 路	0	0	115	0	0	0	345	120	120	105
丁 路	0	110	115	110	0	0	1005	350	340	315
戊 路	0	125	120	0	110	0	1065	370	390	305
己 路	0	120	115	0	0	110	1035	360	540	335
.....										
合 計	120	600	700	110	110	110	5250	1800	1860	1590

知所屬各廠每日平均應卸車數，須說明收貨人和在那個到達站卸車，例如核准每晝夜平均裝車400輛；即係每月應卸 $400 \times 30 = 12000$ 輛，一季應卸 $12000 \times 3 = 36000$ ，即以這個計劃轉知所屬各單位；計劃中說明須向某些到達站開出的車數，和收貨地點。

季度計劃的每月開始，鐵道部計劃局應會同有關各部加以修正，例如季度計劃第一月關於煤的裝車計劃未完成，如是在季度的第二月必須增加上月未裝的煤運數。這不僅修正裝車的數量，並應修正計劃中的裝車路和到達路，以符國家的運輸計劃。

第三節 鐵路局的運輸計劃

託運部門根據核准之季度運輸計劃所定裝車任務，向鐵路

局計劃處提出各該部門自己的裝車計劃，內註明：裝車站，發貨人名稱，貨物種類，車輛種類，到達站及到達路名稱，及收貨人名稱，舉例如下（第二表）。

計劃號次 195 年 月 日 站 第二表

發貨人名稱	貨物名稱	每 月 車 數						到 達 站	到 達 路	收貨人名稱
		棚 車	敞 車	油 車	冷 藏 車	共 計	每噸 月數			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

鐵路局計劃處依照鐵道部頒佈的按貨物種類和全路晝夜平均總裝車數的季度計劃編造運輸計劃。

設核定某路煤運計劃第一季平均每晝夜1900車；計劃月開始，燃料供應部應按該月裝車總數（ $1900 \times 30 = 57000$ 車）分向每個裝車站提出運輸計劃。

例如就煤運裝車總數中在甲站報運6,000車，其中2,000車到達乙站，內1,500車發交車庫，500車發交發電廠；4,000車到達丙站交車庫。

對K站核定每月裝車600輛，其中300車到G站交某製造廠，另300車到M站交某企業。

餘類推，並對各有關鐵路分別車站及貨物種類提出同樣的計劃。

關於以上的運輸計劃鐵路應會同託運人討論，對照核准之

季度計劃核定該季每月的裝車量。

路局編造的運輸計劃分送各分局，各分局分發各裝車站執行，同時抄送車務處，貨物商務處處長，並送呈路局局長。下表係運輸計劃合計數格式：

第三表

分局	糧食			木料			石油		需用車輛				
	棚	平	敞	棚	平	敞	油	棚	棚	平	敞	油	冷藏車
	車	車	車	車	車	車	車	車	車	車	車	車	車
1	100	—	—	100	400	—	200	10	210	400	—	200	—
2	50	—	—	180	—	—	—	—	230	—	—	—	—
3	100	—	—	—	100	—	400	—	100	100	—	400	—
4	50	—	—	250	—	—	—	—	300	—	—	—	—
全路合計	300			530	500		600	10	840	500		600	

統計上表，全路每月應裝糧食300車，木材1,030車，石油610車，其中第一分局裝糧食100車，木材500車，石油210車，第二分局裝糧食50車，木材180車，餘類推。為維持全路每月的裝車需棚車840輛，平車500輛，油車600輛。

第四節 運輸計劃實施之保證

各裝車站站長收到分局之運輸計劃後，即令託運人一同參了解運輸計劃的內容。確定託運人現有貨品，並照計劃規定實際送達車站的數量，指定每個託運人的裝車地點。如檢查結果因託運人沒有貨物（一部分或全部），取消託運時，則站長

應將此項情形報告路局計劃處。計劃處得訊後即應指示是否保留這批運輸或撤銷。但分局的裝車計劃可能不致減少，因為通常在這種情形下，計劃處可准其他託運人在本管區內之其他車站裝車。

事實上鐵路也可以遇着這種情形，即是和分局計劃所定的貨物裝車實際上僅在月終辦理，這有時是季節性的貨物的裝車。例如有些農產品的裝車是月初計劃的，但按它收穫的情形須延到月終辦理。

將運輸計劃詳細研究後，站長即會同託運人決定實施辦法，同時並應考慮專用直達列車（由一個裝車站——一個或數個發貨人——所裝車輛編組的直達列車）及梯形直達列車（聯合幾個站——一個或一個以上的發貨人——所裝一個到達站各車輛編組的直達列車）的裝車。主要的辦法是要改良裝車的組織，減少車輛在車站的額外停留時間。

發貨人五日間託運單之格式如下：

五日間託運單

按計劃交運

在 195 年 月 五日間

第四表

月	日	貨名	託運車數（按標準車計算）					到 達 站	直達 列車 數	直達 列車 站
			棚 車	平 車	敞 車	油 車	冷 藏 車	共 計		

站長收到發貨人五日開託運單後，對照運輸計劃審查，並按每個發貨人編造實施裝車計劃的統計卡片，其式如下：

統計卡片

195 年 月裝車計劃統計卡片實施情形

貨物等級 貨物名稱

第五表

月日	計劃	實裝	未裝足		處 罰		未裝足 原 因	收 據	
			鐵路 過失	貨主 過失	路方	貨主		車站	貨主

本卡片應於每日終填註

分局對於完成運輸計劃之督導：

分局收到路局計劃處之運輸計劃後，即為所管各站編造計劃摘要，說明每種貨物的裝車數和需用車輛種類，如下式：

第六表

站名	裝車數	貨 物 種 類				需 用 各 種 車 輛				
		糧 食	金 屬	煤 炭		棚 車	平 車	油 車	冷 藏 車	敞 車
A	50	10	30	37		10	40			
B	10	10	—	—		10	—			
分局 共計	60	20	7	40		70	50		2	140

此外，分局並應分別每站作成完成裝車計劃累計清單。例如第七表：

第七表

裝車站	計劃裝車數		計劃實際完成						
			月 日						
	一晝夜	一 月	1	2	3	4	5	6	
A	50	1500	50	110	180	230	280	330	
B	10	300	10	20	35	50	60	70	

如上表，六日之間A站超額完成裝車計劃30車。

除裝車計劃完成的總數外，並按每種貨物計算裝車數其格式如第八表。

第八表

貨物種類	裝 車 計 劃 車 數		實 績						
			日 期						
	一晝夜	月	1	2	3	4	5	6	7
煤	400	12000	410	800	1210	1610	2010	2410	
糧 食	50	1500	50	170	170	220	270	320	
金 屬	10	300	15	15	20	25	45	55	

由上表，裝車計劃六日間煤及糧食均超額完成（煤超過10車，糧食超過20車）而金屬則尚差5車。

在計劃未完成時，分局應令未完成計劃的車站申述理由，並會同託運人採取次日恢復月別計劃全部完成的辦法。

此外，分局應按到達站及到達路統計運輸計劃的實施情形。各運輸方向的裝車計劃如果搞壞，可以造成在樞紐站貨流