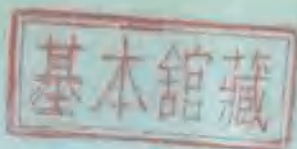


118913



組織始发直達列車及 階梯直達列車指南

苏联交通部審定



1111
1030

人民鐵道出版社

403111

5/41030

K1

118913

組織始發直達列車及 階梯直達列車指南

苏联交通部审定

王景武 張家宝 譯

人民鐵道出版社

一九五七年·北京

本指南內闡述始發直达列車及階梯直达列車的意義、計劃方法、統計組織辦法，管理局、分局及車站工作人員在直达運輸中的職責。

本指南供調度員、計劃科的工作人員、鐵路分局長、副分局長、車務科長、分局貨運段長、站長、車站值班員、管理局直达運輸監察員及工程師，以及其他與貨物直达運輸有關的工作人員參考之用。

組織始發直达列車及 階梯直达列車指南

РУКОВОДСТВО ПО ОРГАНИЗАЦИИ ОТПРАВИТЕЛЬСКИХ
И СТУПЕНЧАТЫХ МАРШРУТОВ

蘇聯交通部審定

蘇聯國家鐵路運輸出版社（1952年莫斯科俄文版）

ТРАНСЖЕЛДОРИЗДАТ

МОСКВА 1952

王景武 張家寶 譯

責任編輯 董陸先

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

長春市印刷廠印 新華書店發行

書號 720 開本 $787 \times 1092 \frac{1}{28}$ 印張 $6 \frac{13}{14}$ 字數 153千

1957年4月第1版第1次印刷

印數 1,890冊 定價（10）1.00元

目 錄

緒 言 1

第一章 直 達 運 輸

1. 直达运输的意义 3

2. 直达运输的基本概念 3

3. 直达运输的效果 5

第二章 編制直达运输计划的办法和技術

1. 运输计划的意义 7

2. 运输计划編制的原則 8

 A. 交通部內編制运输计划的办法 8

 B. 鐵路管理局內編制运输计划的办法 9

3. 交通部內編制始發直达列車及階梯直达列車计划的办法 11

4. 各鐵路管理局內編制始發直达列車及階梯直达列車计划的办法 11

 A. 一般規定 11

 B. 始發直达列車的計劃方法 14

 B. 到达貨物到站（卸車站）的階梯直达列車的計劃方法 15

 Г. 在一个区段几个車站上卸車的階梯直达列車的計劃方法 21

 Д. 按編組計劃到达編組站的階梯直达列車的計劃方法 23

 E. 按階梯直达列車原則成組裝車的計劃方法 24

5. 近程直达列車的計劃方法 26

6. 按裝車日別（日曆計劃）直达列車的計劃方法 28

7. 直达列車日計劃的編制及其裝車的保證 35

第三章 始發直达列車及階梯直达列車的裝車組織

1. 一般規定 37

2. 始發直达列車的裝車組織 39

3. 各中間站階梯直达列車的裝車組織 44

 A. 一般規定 44

B. 由一个区段内的車輛組成直达列車	44
B. 由一个分局的两个和更多区段內的車輛組成直达列車	47
Г. 由两个和两个以上分局管內几个区段內的車輛組成直达列車	54
4. 大宗貨物直达运输的計劃和实际工作中的特点	53
A. 灌裝貨物	53
B. 煤炭	56
B. 木材	57
Г. 谷物	60
Д. 黑色金属	62
5. 始發直达列車裝車用車輛的供应办法	61
A. 鐵路管理局內透空車裝直达列車的計劃方法	61
B. 分局管內直达列車裝車用空車的供应办法	64
6. 在大樞紐以及在有区段站或編組站参与作業的各中間站上，階梯 直达列車的裝車作業組織	67
7. 循环直达列車的货运組織	74
8. 分卸階梯直达列車的組織	77
9. 办理直达列車票据的手續	81
A. 直达列車路程單的意义	81
B. 填發出發直达列車“直达列車路程單”的手續及保持“直达 列車路程單”在运行途中的完整	82
B. 向發貨人以及收貨人填發領取始發直达列車和階梯直达列車 獎金証明書的办法	86

第四章 交通部工作人員对于直达运输所負的任务

第五章 直达运输計劃完成的保証

1. 鐵路員工对完成直达运输計劃的責任	90
2. 鐵路管理局車务处工作人員对組織自裝車地起的直达 列車的責任	92
3. 管理局货运处工作人員对組織自裝車地起的直达列車的責任	97

第六章 鐵路分局工作人員对組織始發直达列車及 階梯直达列車的責任

1. 車务科長	102
2. 货运股長	103

3. 分局主任調度員	105
4. 分局值班員	107
5. 區段列車調度員	111
6. 直達運輸工程師	115

第七章 車站工作人員及發貨人對組織始發直達列車和階梯直達列車裝車的責任

1. 站長	116
2. 發貨人	119
3. 中間站值班員	121
4. 區段站或編組站值班員	123
5. 貨場主任，司磅員及貨運主任	124

第八章 列車乘務組組織階梯直達列車運行的責任

1. 車長	126
2. 檢車乘務員	137
3. 列車機車司機	128

第九章 直達運輸計劃完成情況的統計和表報

第十章 根據直達運輸計劃完成情況獎給獎金與征收罰款的辦法

1. 出發車地起組織直達列車的獎金	138
A. 一般規定	138
B. 支付始發直達列車獎金的條件與辦法	140
B. 因組織和發出始發直達列車與階梯直達列車獎賞鐵路工作 人員的辦法	144
Г. 未完成直達運輸計劃的罰款辦法	146

第十一章 有助於完成直達列車裝車計劃與加速直達列車運行的補充措施

1. 摘掛列車的作業組織	147
2. 管內車輛日常工作計劃的編制	152
3. 預報	156

4. 直达列车的运行組織	160
5. 以空車編組的階梯直达列車	162

附 件

1. 發貨人在公用地点以非机械化方法裝車期限(时分)表	166
2. 各路標記直达列車頭兩個數字和編号的號碼表	168
3. 直达列車路程單	169
4. 直达列車路程單副本	171
5. 直达列車路程單遺失記錄	173
6. 已裝或已卸始發直达列車、階梯直达列車獎金支付證明書	174
7. 記錄	176
8. 獎金支付帳單	177
9. 支付發貨人、收貨人及鐵路工作人員用始發直达列車運輸 貨物的獎金定額表	178
10. 應給以獎勵的直接參加執行、計劃及組織始發直达列車和 階梯直达列車運輸貨物的鐵路工作人員職名表	179
11. 支付車站和分局工作人員組織始發直达列車和階梯直达列車 運輸貨物的獎金定額表	181

緒 言

苏联共产党第十九次代表大会在关于一九五一年——一九五五年苏联发展国民经济第五个五年计划的指示中，规定了国民经济新的高涨和商品流轉額的顯著增大以及人民物質福利和文化水平的進一步提高。

在新的五年計劃中，我國的鐵路運輸業也面臨着巨大的任務。

為了滿足國民經濟對運輸不斷增長着的需要，在黨代表大會的指示中規定着要使一九五五年的鐵路貨物周轉量，較一九五〇年增長百分之三十五至四十。

增大各鐵路的通過能力是第五個五年計劃中鐵路運輸部門的最重要任務。

根據這項任務，蘇聯的鐵路員工應該完成建設新鐵路和鋪設復綫的巨大工程，把交付運用的電氣化鐵路比前一個五年計劃增加三倍，把站綫的長度大約延長到鐵路營業綫長度的百分之四十六等等。

黨第十九次代表大會的指示中規定在一九五五年內車輛周轉時間至少比一九五〇年縮短百分之十八，機車平均日車公里增加百分之十二，大大改善貨車載重量的利用情況，增大貨物列車重量以及進行許多其他極重要的措施。

進一步發展和貫徹直達運輸，能在很多方面促使鐵路工作得到新的高漲。

直達列車的優越性，在於編入直達列車中的車輛，由裝車站駛抵到站，不在沿途技術站上進行改編作業，因此就縮短車輛周轉時間，加速向收貨人送達貨物，大大減少編組站和區段站上的

工作量并降低貨物運輸成本。

实际經驗証明，在直达列車中發出去的车輛，大約比随着非直达列車的车輛要快一倍到达到站。

社会主义經濟的計劃制度和我国鉄路的貨物周轉量的性質，創造出一切条件，把運輸的貨物尽量吸收到直达列車中去。僅僅八种主要大宗貨物——煤炭、石油及石油制品、木材、建筑材料、木料、粮谷、五金及礦石就占鉄路全部裝車量的百分之七十以上。貨物周轉量的集中有助于直达運輸。在全國鉄路上所运送的全部貨物的百分之七十以上，是由六百个車站發运到达五百个車站的。

一个区段內很多在一晝夜做發运几輛重車的小站可以合作編組階梯直达列車。

当运行階梯直达列車时，不需要大的裝車地区和額外的裝車時間。推行这一种直达列車，要求鉄路員工及貨主編制精確的日曆裝車計劃并及时把空車供給中間站。

这本組織始發直达列車及階梯直达列車指南有助于鉄路員工及發貨人更廣泛地在苏联鉄路上推行直达運輸。

第一章 直 达 运 输

1. 直达运输的意义

直达运输在铁路运输业的工作中有着重要的意义。

在全國鉄路上分布有大量的車站辦理貨物的承運、裝車和發送等作業。

為了及時把貨物運送到消費者手中，縮短車輛在區段站和編組站上的停留時間，依據編組計劃把重車流都組織到一定去向的列車中去。在這種情形下，發往不同到站，並編入應在許多車站上進行改編的一個列車中的車輛，在途中滯留的時間，要比編入直達列車中的車輛所消耗的時間更多，因為直達列車通過自編成站或裝車站至卸車站或分散站間的全部路程並不改編。

在目前現有的條件下，所謂作業中轉車輛中的每一輛車，在其周轉時間內，要在各編組站上改編三次至五次，因之就有很長時間的停留。行駛在直達列車中的車輛則不需要進行這種改編，並且它在編組站上的停留時間比作業中轉車輛少七至八小時。在這種情況下，譬如在通過五個編組站不改編的每一次直達列車中（例如編成為 60 輛）其節約數字將為 $60(5 \times 7) = 2,100$ 車小時。

直達運輸是縮短車輛周轉時間的巨大潛力，能加速貨物的送達，因之也就能加速整個國民經濟中流動資金的周轉。

2. 直达运输的基本概念

直達列車分為兩類：

1. 裝車地直達列車，是在各裝車站上編組的（始發直達列車

和階梯直达列車) 到达卸車站或接近卸車地区的区段站或編組站的列車。这类列車通过所有沿途区段站和編組站都不進行改編。

2. 技術直达列車, 是在編組站上, 一些随各种到站改編的列車到來的車輛編組的列車。

裝車地直达列車的組織計劃是苏联鉄路上貨物列車編組計劃的主要部份。

裝車地直达列車是依照技術管理規程、直达運輸計劃或依照由一个或几个發貨人在一个或几个站上裝載到达一个卸車站或分散地点的車輛來編成列車的編組計劃所編組成的列車, 其重量或長度是由交通部規定的。

在特殊情況下, 許可直达列車的重量較規定的重量标准減少 85 噸或在長度上減少四軸。

在直达列車运行的方向上, 變更重量标准時, 交通部可以規定平行的(小区間的)重量标准。

由裝車地組成的直达列車, 依据編組条件又分为:

(a) 由一个發貨人在一个車站的一个或几个專用綫上裝的始發直达列車;

(б) 由一个發貨人在几个車站上或者不同發貨人在一个或几个車站上裝的階梯直达列車(階梯直达列車是始發直达列車的變象)。

在一个車站上, 几个發貨人在一个或几个連接該站的專用綫上所裝車組編成的直达列車, 屬於階梯直达列車。

按到站別, 始發直达列車和階梯直达列車分为:

(a) 直通的——到达一个卸車站;

(б) 分散的——到达一个或各个不同鉄路的一个或几个調度区段內各站卸車。

按运行里程, 始發直达列車和階梯直达列車又分为:

(a) 运行里程在 300 公里以上的跨局直达列車;

(б) 运行里程在 300 公里以內, 并且通过一个和更多区段

站或編組站不改編的本路直达列車；

(B) 不通过区段站或編組站的近程直达列車。此类直达列車不列入直达運輸計劃完成統計数字內。

按日曆計劃組織始發直达列車和階梯直达列車的裝車。对于办理直达列車裝車的各車站，由交通部規定直达列車的重量或長度，并且在始發直达列車和階梯直达列車編組計劃內公布之。

裝車地始發直达列車和階梯直达列車，比技術直达列車更为有利，原因是这类直达列車中的車輛不在編組站上为等待集結到整列而長時間停留。

例如，在南烏拉尔鐵路馬格尼托果爾斯克冶金聯合工廠專用綫上裝到該路特拉克托洛斯特洛依站的始發直达列車，22小时48分通过全程，而隨非直达列車發出的車輛，在途中的時間为101小时30分。在此种情況下，貨物運达期限縮短78小时42分，并且由于編入直达列車的60輛車周轉的加速，節省 $78.7 \times 60 = 4,722$ 車小時。

裝車地直达列車的組織办法，載于苏联鐵路始發直达列車及階梯直达列車編組計劃內。

如不遵守規定的始發直达列車及階梯直达列車編組計劃，車輛停留時間和貨物運达期限都將增加，因而使各編組站和整个方向的工作發生困難。

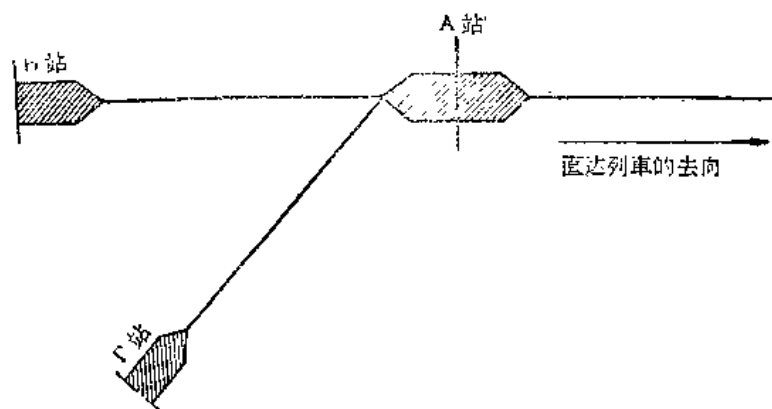
3. 直达運輸的效果

直达運輸的最主要任务是加速車輛周轉，因此直达運輸效果的主要指标，应当認為是車輛停留時間的縮短(車小時的節約)。

这可用以下的例子很清楚地証明出來。譬如，在編組站有作業的車輛停留時間等于10小时，无作業的——2小时。由50輛車編成的直达列車不改編通过下列数量的編組站时，其節省的車小時为：一个編組站—— $50(10-2)1 = 400$ 車小時；

兩個編組站—— $50(10-2)2 = 800$ 車小時；

五个編組站—— $50(10-2)5 = 2,000$ 車小时。



第1圖

上述計算直达列車效果的例子，我們不僅對於在一個站上裝車的直达列車採用，並且對於由一個區段的幾個車站組成的階梯直达列車也採用。

當由兩個區段組織階梯直达列車時，其節省的车小时數可以按照下面的辦法來計算。

假定由50輛車編成的階梯直达列車，在兩個區段上裝車：B—A 和 Γ—A（第1圖）。在每一區段上裝完25輛車後，車組在A站聯合起來，在那里第一組的25輛車停站2小時而第二組——1小時。

當直达列車通過以下數量的編組站時，其節省的车小时為：

一個編組站—— $50(10-2)1 - (25 \times 2 + 25 \times 1) = 325$ 車小时；

兩個編組站—— $50(10-2)2 - (25 \times 2 + 25 \times 1) = 725$ 車小时；

五個編組站—— $50(10-2)5 - (25 \times 2 + 25 \times 1) = 1,925$ 車小时。

在上述條件下，由三個及三個以上的區段組織階梯直达列車，

和由两个区段組織階梯直达列車相比較时所損失的車小时數至多為100。

鐵路運輸業以直达列車組織貨運工作，能節省几億盧布的國家資金。由于實行直达運輸，每晝夜能騰出成百輛車來增大計劃外的貨物運輸，縮減工業企業流動資金。

直达運輸不僅能減少運費，而且是降低運輸成本的最重要手段之一。用始發直达列車和階梯直达列車運送的貨物，每增加1%，一年就能節約兩千多万盧布。

一九五一年內，由于使用始發直达列車和階梯直达列車運送貨物，平均每晝夜節省了956,000車小时，并且各編組站上的車輛改編作業也比一九五〇年減少了。

第二章 編制直达運輸計劃的辦法和技術

1. 運輸計劃的意義

我國國民經濟一切部門，在一定期限內的發展計劃由蘇聯部長會議批准。每個部根據這個計劃編制包括所屬各企業各項任務的計劃，而這些企業則編擬每個車間的計劃，并擬定各工組和個別工人的具體任務。

各個企業的產品生產計劃是整個國民經濟計劃的不可缺少的一部分。只要有一個企業不完成計劃，就能影響到許多其他經濟單位的工作。

在社會主義經濟條件下，運輸計劃是國民經濟計劃的一部分，并且是以產銷計劃為基礎的，編制這種計劃，要考慮到更有效地運用各種運輸，充分滿足國民經濟一切部門和每一個企業對運輸的需要，并且要在一定期限內將貨物運達到站。

運輸計劃，不僅要全部完成而且還要按所運送的每種貨物別來完成。

各車站、分局、管理局的領導人員和交通部，對運輸計劃的

执行情况，不僅要按月、按旬或按晝夜并且要按一晝夜內各时期進行經常分析和随时檢查。分析与檢查是計劃工作的不可缺少的部分，而且是順利領導鐵路運輸業所有各部門的必要条件。

2. 運輸計劃編制的原則

A. 交通部內編制運輸計劃的辦法

鐵路運輸業編制五年的、年度的和季度的運輸計劃（季度的運輸計劃按月划分）。

季度運輸計劃由各部——發貨人編制之，它們应在計劃期間开始前四十天，以裝車申請書的形式，向交通部提出計劃。交通部運輸計劃总局根据这些裝車申請書規定各部和各貨种別的裝車限額。

各部——發貨人根据規定給它們的限額，編拟運輸計劃草案，并將这份草案送交交通部。

交通部運輸計劃总局審核各部交來的運輸計劃草案，把草案中的不合理運輸剔除后，編制全國鐵路網的綜合運輸計劃，其中注明發局、貨物种別及一日平均裝車數（以車計）。

按月划分的季度運輸計劃草案，是按八十种國民經濟物資編制的。对于像石油制品、煤炭、糧谷、鉄、木材等这类的貨物則按下列表式編制運輸計劃草案，表中除了貨物种別、裝車局、一晝夜裝車數以外，还注明到达局（第1表）。

季度運輸計劃草案，由交通部送交國家供应委員會，國家計劃委員會以及苏联部長會議。

此項計劃草案，經國家供应委員會和國家計劃委員會填注意見后，將運輸計劃提交部長會議附設的運輸計劃委員會審核，并經苏联部長會議批准。

交通部把批准的運輸計劃分交給各路，而各部——發貨人則分送給自己所屬的各个机构和企業。

鐵路管理局運輸計劃科，遵照交通部和其它部——發貨人處交來的月間運輸計劃，編制按分局和車站別的詳細貨物運輸計劃。

假定給鐵路批准一個季度的煤炭運輸計劃，計一晝夜平均為 1,900 車；煤炭供銷總局各區辦事處，對於月間裝車所需車輛總數 ($1,900 \times 30 = 57,000$ 車) 應于計劃月開始前，按每一個煤炭裝車站提出詳細的運輸計劃。

例如，由全路的煤炭總裝車數中，在 A 站申請裝車數 6,000 車，其中 2,000 車到達 B 站（其中 1,500 車運交機務段，500 車運交當地發電所）；2,000 車到達 B 站運交當地發電所；2,000 車到達 C 站運交機務段。

給 K 站批准的裝車量為 600 車，其中 300 車到達 C 站運交某一工廠，其餘 300 車到達 M 站運交各個企業，企業的名稱另外註明。

發貨人按每一裝車站和每種貨物提出此類詳細計劃。

發貨人所提出的運輸計劃，在鐵路運輸計劃科內進行審核（于必要時吸收行車和貨運部門以及發貨人的代表參加），目的是為了：

(a) 消除計劃中對向、近程、過遠、重復以及其它不合理的運輸；

(b) 防止裝車分散（特別是大宗貨物），以便使貨流集中和接到站以及到達局別組織直達裝車。

詳細的運輸計劃，在經過這種周密的整理以後，由管理局長對每月按每一貨物種別批准之。

發貨人于提出詳細計劃的同時，還向鐵路管理局提出始發直達及階梯直達運輸計劃草案。

運輸計劃科根據運輸計劃和始發直達及階梯直達運輸計劃草案編制始發直達列車及階梯直達列車裝車計劃。

鐵路管理局內編制的運輸計劃及直達運輸計劃應送交鐵路分