

87.1051

y2T₂₄

195

127887

101543



王世昌機車調度小組 推行記名式機車周轉圖的經驗

1956年全國鐵路先進生產者代表會議選編



人民鐵道出版社

王世昌機車調度小組

推行記名式機車周轉圖的經過

按語：記名式機車周轉圖是蘇聯鐵路在不斷改進運輸組織工作中一項現行的重要經驗。實行記名式機車周轉圖是保證實現列車運行圖、改善運行秩序的重要方法。它使運輸走向均衡、有節奏地進行工作。同時給機車與列車乘務組創造了勞動與休息的有利條件，像工礦企業職工一樣有固定的作息時間，便於安排生活與學習。由於記名式機車周轉圖要求有高度的組織性和紀律性，不僅使機車的運用和維修工作能按預期計劃準確地執行，而更主要的是它促進了車務、商務、機車、車站、列檢、工務和電務等各個部門的聯繫配合，協調地像聯動機一樣進行工作。

記名式機車周轉圖的特點，還在於它所包括的各項運營指標的先進性，因為它是從詳細了解和研究車流、貨源以及一切有關行車上的潛力，使列車與機車的銜接達到最經濟、合理的基礎上編制出來的。因此實行記名式機車周轉圖，對挖掘運輸潛力、改進運輸工作具有重要的經濟意義。

在我國鐵路上推行記名式機車周轉圖這一先進經驗，不僅將從根本上改變我國機車運用上的

落后状况，並將使整个运输組織工作与行車指揮工作走上一个新的階段。大連分局实行記名式機車周轉圖的时间虽然不长，但这一先進經驗已充分地顯示了它的优越性，它令人信服地証明：通过記名式機車周轉圖的推行，不僅使机务工作，同时也促使有关运输各个部門的工作走上了正軌。从大連分局車务、商务、机务甚至食堂职工的反映来看，实行記名式機車周轉圖对他们的工作是有利的。广大职工欢迎与支持記名式機車周轉圖，証明这一先進經驗的优越性和具有廣泛的羣众基礎。但是，推行記名式機車周轉圖也正如推行其他先進經驗一样，不能想像会一帆風順地不遇到一些困难挫折，特别是本位主义和保守思想的抵抗。因此，在推行期間，特别是在推行的初期，管理局、分局的党、政領導加强对这一工作的監督領導和給予实际工作人員以大力支持，对順利推行这一先進經驗具有重要意义。推行記名式機車周轉圖，还須不断改進运输組織工作，加强运输的計劃性，並有优良的機車質量和機車乘务員高度的操縱技術水平与之相適應，才能保証記名式機車周轉圖的順利实现。

大連分局王世昌機車調度小組的經驗是好的。铁道部已决定今年在全路推行記名式機車周轉圖，为使这一苏联铁路先進經驗能順利貫徹，現將王世昌機車調度小組的經驗加以总结，作为各局的學習資料。

大連分局一九五五年十一月份實行冬季運行圖時試行了記名式機車周轉圖。由於缺乏經驗，開始時曾遇到很多困難，經過三次修正才逐步鞏固並走向正常。第一次編制的周轉圖因對機車交路及運輸效率缺乏考慮，使周轉圖本身存在很大浪費，因此未經實行即行作廢；第二次編制雖然在列車接續和機車折返上有了改進，但對基本運行圖存在的列車對數大於實際運量、途中交會多、旅行時間長、機車多提前到達等情況考慮不夠周到，在執行中又由於加開、停運和搶十八點以及準備車體不足等原因，變動了運行綫，結果担当記名的機車越走越少，僅僅實行一個星期只剩下一台機車勉強按記名式周轉圖運行。各項指標也普遍下降，如十二月二十一至二十四日僅四天當中機車日車公里就下降了5公里，因外段停留時間延長，浪費機車3.8台。在調度員中也造成了很多顧慮，有人認為實行記名式機車周轉圖必須提早準備車體，怕中轉時間完不成；有人害怕機車固定以後，如果沒有車體，停留時間一定延長，會影響機車日車公里。大連分局分析了這些情況，找出未能鞏固的主要原因：

1. 部份幹部與調度員對記名式機車周轉圖認識不足，墨守成規，仍然由舊的運輸組織形式上看問題；

2. 基本運行圖列車對數多，增加會讓時間，延長旅行時間，浪費動力。實際業務量少，減少了不必要的停車、會車，雖提前到達折返段，但不能立即折返；

3. 由於對車流、貨源情況沒有進行細致的調查研究，所確定的核心列車不穩固，造成開單機、等車體、晚點、停運等現象；

4. 對機車質量和乘務員的操縱技術缺乏嚴格審查，因而經常打亂固定運輸綫。

为了糾正这些缺点，克服工作上的盲目性，大連分局的車务、机务、商务等部門从修訂运行圖、掌握資料、分析运行情况着手，並与鄰局对車体接續進行了協商。經過管理局的批准，初步确定了切合实际运量的独立分号运行圖，並从中选出65%的核心列車，作为記名式機車周轉圖，这就是他們現行的周轉圖。

由於大連分局領導上的重視、支持和全体职工的努力，特别是機車調度小組積極主动与列車調度取得緊密联系，協調一致，使記名式機車周轉圖能坚持貫徹，並已收到很大效果。現在大連分局核心列車及記名式機車按旬計劃已百分之百地實現，非核心列車及非記名式的機車也逐漸走向正常。各項指标較前提高了，各部門的工作秩序有了新的改善。

为在全路推行大連分局王世昌機車調度小組推行記名式機車周轉圖的經驗，茲將他們在編制过程和推行中的經驗介紹如下。

(一) 記名式機車周轉圖的編制

一、确定核心列車：实行記名式機車周轉圖的最重要先决条件之一，是要有穩定不变的固定核心列車。为了掌握可靠資料，大連分局在編制周轉圖之前，曾由分局車务、机务、商务等部門詳細地分析了車流、貨源情况，並吸收了折返站、編組站、礦区以及商务人員、機車乘务員、車、机調度員等有关人員的意見。他們的作法是：

1. 車次調查：將一个月的实际运行車次進行研究，找出一个月內每天运行的車次，一个月內运行25次以上的車次，經常由鄰局接入或排出的車次，和一个月內运行15次以下的車次。

2. 車流、貨源調查：有些列車虽然每天运行，但開車时

間或早或晚，甚至有時停運，因此將運行的車次按日分別排列，註明在區段站上每天實際開出或到達時刻，找出早、晚點原因。還要分析這些列車每天牽引的輛數、重量和經常在補軸站的甩掛輛數；

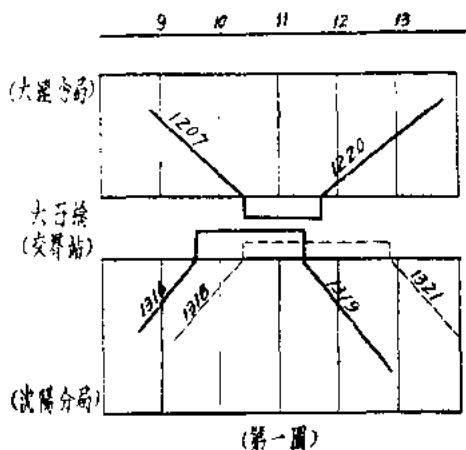
3. 編組內容和裝卸車時間調查：分析了解編組內容和主要站裝卸時間，以及鄰局交入或排出的空、重車去向和車種、貨種等。並進一步調查礦山裝卸車的遊動時間和主要編組站、中途甩掛站的裝卸能力，了解最快和一般的裝卸、編組時間。

經過上述調查研究工作，就能夠掌握到一些可靠的資料，用來確定核心列車。在遇到列車的開、到時刻經常與運行圖有出入時，就和編組站取得連系，了解不能按正點開出的原因，徵求他們的意見進行調整。

4. 選擇運行綫和確定機車交路：確定核心列車以後，還要給這些核心列車選出最合適的運行綫，即選出區段內和分界站上保證機車折返尽可能合理的運行綫。這是在編制記名式機車周轉圖工作中比較困難也是最重要的一個環節。大連分局首先把超越鄰局的直達列車確定下來，把保證分界站的交車時間和保證定時供應廠礦生產的時間作為核心中的核心，然後再將經常開行的列車運行綫，結合機車折返時間給以適當安排。他們通過各種研究分析，找出一切可能挖掘的潛力來達到最經濟合理地運用機車。如：1202次核心車次，規定在熊岳城站上水，但這樣就造成會讓上的困難，同時也影響了到達折返段的交路過緊。經改變在蓋平或萬家嶺站上水後，這一問題就獲得了解決。

對鄰局的關係他們是在互相交底、互相諒解的基礎上來確定列車接續和機車折返的。例如：由沈陽分局來的1318次核心列車，在大石橋分界站本應接續1220次為適宜，但兩局的機車

折返交路都不太好，經協商后改以1316次為核心車次，使1316次車體接續1220次，中轉時間雖比較長了些，但總的來看還是有利（如第一圖）。這一工作是車、机部門共同進行的。



大連分局在管理局車務、机務處長的具體幫助下，編制了切合實際的獨立分號運行圖（列車對數是根據實際運量查出的），使列車的會讓、停車也隨之縮減。機車的全周轉時間較冬季運行圖縮短 1.5 小時，大石橋瓦房店間上下行平均旅行時間縮短 0.3 小時。又因在折返段設有機車整備人員，減少了機車乘務員的勞動時間，由過去的調休制改為立即折返，改變了以往途中快、兩頭等的現象，解決了乘務員超過勞動時間和在折返地點等待工作的缺點，保證了他們合理的休息時間。

二、記名式機車周轉圖的編制程序：大連分局機車調度主任王世昌同志和有關人員，在管理局確定核心車次及機車折返的同時，編制了機車周轉一覽表和定型機車周轉圖（如表一和表二）。

大連分局及房店鐵路齊級機車更帳一覽表(連一頁一欄區段測運量表)

[illegible]

注: 1. 为配有式抓率遇板
2. 非配有式抓率遇板

禮記

定 型 車 間 組

二、

[illegible]

機車周轉一覽表是將各个列車按開車時間从18点起順序排列表內，然后再作出機車銜接綫，先把固定核心列車的機車交路勾画出來成为一組以后，再勾画非核心列車。

定型機車周轉圖是根据機車周轉一覽表進行編制的，將每个列車的開、到時刻及車次等都填列表內。同时並确定機車洗修和中檢的車次，根据这表能看出乘务員的工时和計算各項指标。

在执行中，由機車調度主任会同列車調度主任每旬將运行計劃公佈一次，机務段長根据定型機車周轉圖編制出機車及機車乘务組工作詳明表（如表三）。

在表三上确定了每台機車型号和每班乘务員一句間的工作計劃，並具体規定了機車洗修和中間技術檢查的日期、時間和乘务員的月工作時間。这个表經分局長批准后，由段長和段值班員执行，同时也給機車調度一份進行掌握。

大連分局現行的記名式機車周轉圖是單一分組式的，即某台機車担任了某一个車次，經循环周轉后，仍然担任那个車次，所以每台機車的洗修和中間技術檢查時間不同。目前他們利用补机來替換固定綫的機車，为了保證乘务員当月实际工作時間不超过标准工作時間，在每次洗修后給予三天調休，然后再使其恢復到原固定綫上。

機車及機車乘务組工作詳明表經批准确定后，机務段运用副段長又摘錄出每一台機車乘务組用的工作日程表（如表四）。

(表四)

瓦楞店机务段

沈陽鐵路管理局大連分局

1956年1月1日工作日程表

機車乘务組旬間工作日程表

机 型 号	乘务组	乘务组内成员			旬 間							日 数				
		司 机	副司机	司 爐	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	
第一組	第一組	万清永	李士会	刘学义	1206	1217		1206		調休	1217		1206	1217		
					1217		1206	1217			1206	1217				
第二組	第二組	張兆平	滕富田	韓快田	1217	1206	1206	1217	1206		調休		1206	1217		
						1217					1217					
2508	第三組	乔守黄	任盛玉	張治宝		1206	1217	1206	补机		調休		1217	1206		
					1208	1217		中檢				1217				

註：本表由机务段运用副段長根据機車及機車乘务組工作詳明表摘錄后交乘务員执行。

上表分發給記名式機車各乘务組。乘务組根据这个表能知道哪一天担当哪个列車及十天內的工作計劃，心中有了底，同时減少了机務段叫班、待班的混亂現象。

三、記名式機車和乘务組的選擇：为了使記名式機車周轉圖有把握的執行，大連分局機車調度主任与机務段运用副段長，对機車質量和每个乘务員的操縱情况進行了研究。他們根据过去掌握的資料，找出了区間运緩較少、機車質量較好、操縱技術較高，沒有發生过事故或中途停車的機車包車組，經党、政、工、团及其他有关幹部的審查，並經分局長批准确定后，配备到固定运行綫上运用。

在执行过程中，如遇到機車保养不好、經常發生事故或操縱技術不良、經常运緩、晚点的乘务組，機車調度主任即通过机務科長和运用副段長撤換整个包車組和機車。經過这样的審查批准工作，对乘务員們的生產情緒鼓舞很大，很多乘务員在互相鼓勵的基礎上，提高了他們的技能。

（二）如何保証記名式機車周轉圖的正确实现

記名式機車周轉圖編制上的成功，並不等於全部工作的結束。最主要的是更合理地利用技術設備，正确地組織機車及列車乘务組按計劃進行工作，对一切破坏記名式機車周轉圖的現象採取措施使它們尽速恢复。

大連分局在实现記名式機車周轉圖上，由於全部有关行車职工間協調行动，特別是車、机調度之間密切配合，獲得了很大成就。他們所採取的方法和措施是：

一、機車調度在保証实现記名式機車周轉圖的主要職責，是在於充分發揮機車能力，經濟合理运用機車的条件下完成運輸任务。因此必須善於組織机務部門的檢修和运用工作人員，

保証按計劃供应機車，並与行車部門密切配合，使機車車輛周轉按計劃要求实现，避免盲目地任意使用。特別是機車按記名式交路周轉，如果沒有機車調度的組織与監督，机務段的機車运用和維修工作就会造成忙乱被动。

大連分局機車調度王世昌小組，認真做到了执行計劃及按計劃供应機車，同时对機車的周轉和使用上也起到了監督作用，对破坏周轉圖現象進行了頑强斗争，从而保証了运输。特別是由於参与了車流、貨源和运行情况等分析，掌握了运行情况和發展規律，按旬供应機車，改善了过去臨時停运、加开；機車等列車、列車等機車的浪費現象。他們工作中的具体做法是：

1. 工作制度和联系：機車調度員每日上班前首先了解當日記名式機車运行情况，檢查有何变动及破坏周轉圖的現象。在当班中与鄰局、交界站及折返站經常取得联系，了解車体來源、牽引重量和在鄰区段上的运行情况，特別要注意記名式機車的折返交路，遇到問題立即与列車調度進行協商，在不打乱記名式機車周轉的原則下採取措施。

按旬計劃供应質量良好的機車，是機車調度員的主要职责。因此他們在下達日計劃时，首先与机務段的檢修負責人取得联系，了解當日機車檢修進度和情况，核對翌日檢修機車任务及中檢機車的准备工作。

大連分局機車調度事先与機車乘务員們約好，在途中运行时如機車需要修理，司机应主动飛条子，使調度能及早通知各有关人員事先作好准备，進行修理或更換機車。由於他們嚴格的掌握了运行中的機車，从而減少了機車迟撥和供应不足現象。

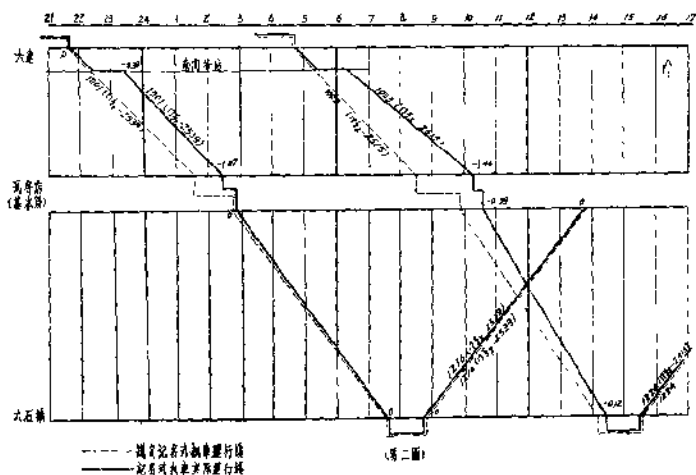
2. 記名式機車周轉圖的掌握与分析：为了使機車按旬間計劃周轉，尽量避免不因外界影响打乱計劃。大連分局機車調

度除了加強联系，採取一切辦法使破壞了的周轉圖恢復正常外，並建立記名式機車周轉圖分析簿。用以記載記名式的機車型号、核心車次、開車與到達時刻、牽引噸數和輛數、列車的早晚點等項。每日由當班調度員填記，並分析不能按旬計劃兌現的原因，和打亂周轉圖後所採取的措施，在交班會上提出。由於加強了分析，同樣也掌握了非核心列車運行的規律，給將來增加記名式機車奠定了基礎。

二、保證記名式機車周轉圖實現的措施

大連分局隨着日、班計劃質量的提高，在為出發列車準備車體，組織貨源、貨流，加強與鄰局联系等工作都有了改善。但開始時有的調度員認為：「將運行綫固定起來必須事先準備車體，會給工作造成困難」、「運行時間縮短，交路又緊，有一個列車晚點就會影響其他列車，造成一連串車晚點，甚至破壞整個記名周轉圖」，因此在掌握運行上有顧慮。經過車、機調度不斷地細心鑽研，找到了記名式機車周轉圖和獨立分號運行圖的特點和關鍵，利用15分鐘調度點卡點開車，進一步加強與鄰局間联系，在保證列車正點的前提下，適當伸縮列車在區段站停站時間，來調劑途中的會讓。並採取組織快速牽引等辦法，使晚點列車恢復正點。如因某種情況破壞記名式機車周轉圖時，機車調度主動配合列車調度員，運用蘇德尼果夫調度法，或在可能的情况下組織各方面人員加速機車、車輛的技術作業時間，爭取列車的準點開出。有時遇到晚點過多，機車交路已被打亂，或因洗修、中間技術檢查、機車發生故障等情況影響記名式機車不能再擔任它所規定的列車時，則盡量犧牲少部分求全於大部分，這樣很快就能恢復正常。大連分局車、機調度根據不同情況，利用不同方法防止了打亂記名式機車周轉圖的正常執行。如十二月十七日 π 5₂—2539號機車擔任1001次

列車，因甘井子站出車晚點，未能按原定時間將車體送到南關嶺站，影響了1001次在南關嶺晚點59分鐘。這樣1001次就必須在三十里堡站等會1012次，否則就會影響1012次晚點，又必須在普蘭店石河間會1202次。為了保證這兩個列車正點，同時還要使1001次恢復固定運行綫，機車調度員王明君同志就主動與列車調度員張廣濟、郭恆有等取得聯繫，研究制定了恢復措施，通知給機車乘務員及機務段值班員，要求他們堅持工作，以便縮短在瓦房店站的機車整備作業時間；同時也請給各有關車站列檢人員實行兩組合併，加速車站檢查，機務段值班員並親自到車站檢查機車。在共同努力下使1001次列車在瓦房店車站正點出發，恢復了被破壞的運行綫。又同日1003次機車→5—2515號，在南關嶺站因車體編組原因出發晚點，到瓦房店晚點1點44分。由於機車調度員與列車調度員的密切配合，並組織機車乘務員縮短機車整備時間，到大石橋後僅用1點零9分即行折返，保證了1224次列車正點出發（如第二圖）。



一月十八日1001次機車 $\Gamma\bar{\Gamma}_2-2539$ 号，在金州二十里台間39公里处發生了列車分割事故，造成列車到達瓦房店晚点3点零8分。機車調度員知道該機車到大石橋后，已不能按固定运行綫折返1216次。这时在大石橋站既有1216次車体，也有1218次車体，於是即以在大石橋站停留的非記名等待牽引1218次機車 $\Gamma\bar{\Gamma}_2-2518$ 号，代替了 $\Gamma\bar{\Gamma}_2-2539$ 号機車担当的固定运行來增1218次，調度員、乘务員間加强了联系和配合，在瓦房店站開車晚2点20分，到大石橋站晚点1点35分，保證了按计划折返1218次，到大連后即恢复了原來交路（如第三圖）。

一月二十九日因甘井子站調度計劃不当，未能按时出車，使1003次記名機車 $\Gamma\bar{\Gamma}_2-2515$ 号不能按原來固定运行綫開車，不得不待避后开的核心列車2063次，使1003次在南关岑站晚点1点37分，造成了記名式機車周轉圖的紊亂。機車調度員与列車調度員为了扭轉这一局面，有計劃地使2063次 $\Gamma\bar{\Gamma}_2-2509$ 号機車加速放行，1003次尾隨於后，同时組織了瓦房店机务段值班員及列檢人員縮短了機車整備及列車檢查時間，使2063次逐漸按照1003次的固定运行綫运行，使1003次按照2063次的固定运行綫运行。使兩台機車交替担当固定交路的結果，到大連后即恢复了原來的固定交路，使被破坏了記名式機車周轉圖保持了完整状态（如第四圖）。

三、保證核心車次运行

为了消除記名式機車周轉圖的紊亂，保證列車正点出發，大連分局在編制班計劃时，除了在車体准备上作了細致的計算外，並对主要站特別是有定產貨源車站，採取了优先配空、指定車站定时裝車的办法，为核心車次保證車体。如：一月四日大連北站开2063次，原計劃港站出空敞車50輛，但由於卸車迟