

濟南調度區 日常計劃與調度

沈奏廷編

人民鐵道出版社

目 录

前言	2
(一) 济南铁路局及其各调度区的管界	7
(二) 济南铁路局调度组织系统	8
(三) 调度区日常计划内容概述	9
(四) 调度区日常计划的目的和任务	10
(五) 次日卸车计划的编制	12
(六) 次日装车计划的编制	20
(七) 次日交重计划的编制	23
(八) 次日排空计划的编制	27
(九) 分界交接计划的编填	30
(十) 调度区车流汇总及列车运行计划的编制	31
(十一) 日间计划的修正	41
(十二) 日班计划的执行	43

前 言

社会主义的铁路运输工作組織是建立在計劃运输基础之上的。铁路每月根据貨源調查和国家計劃的要求，批准貨主要車計劃。各路發到站別及品类别的詳細运输計劃就是根据批准的貨主要車計劃編制的。目前我国各铁路局为了提高月間运输計劃的准确性，都依靠各站的貨源小組从事貨源摸底，切实进行核对，以免三多（落空多、追加多、变更多）之病。采取了这样依靠羣众的方法，即在工农业生产大躍进貨源日益增長的今天，月間运输計劃的准确程度已較过去大为增加。

月間运输計劃必須通过月間技术計劃来实现，而技术計劃的編制又必須以月間运输計劃为基础。故铁路局車务处技术科每月根据貨运处提出的貨主要車計劃表，結合部給資料，进行編制技术計劃，确定全局的和各調度区的日均計劃裝車数，卸車数，接交重空車数和列車回数等，并計算各項質量指标和运用車保有量标准，作为計劃月运输工作組織的准繩。車务处調度科及各調度区即应以技术計劃所規定的各項数量标准及質量标准为奋斗目标而进行工作，以期保証完成和超額完成月間計劃。

但是仅有月間計劃而無日常計劃，則月間計劃仍無法完成。因月間計劃只規定每月平均的裝、卸、接交車数，而实际的工作量决不能天天与每日平均数相同，而且今天的工作还与昨天的工作完成情况有关，所以必須通过日常計劃，按日按班进行运输工作組織与調度，才能以累积的工作結果完成全月的計劃运输任务。

完成和超額完成月間運輸計劃和技术計劃在国民經济上具有重大的意义。例如完成卸車計劃才能完成自局裝車計劃和向外局的排空計劃；完成排空計劃才能保證他局裝車計劃的完成。又如完成交重計劃，才能保證他局的卸車計劃，从而使他局裝車得到应有的空車保證。由此可見完成月間技术計劃才能保證各局按国家計劃裝車，使社会主义建設和生产上生活上所需要的物資及时裝运。

今天，在总路綫的光輝照耀下，工农业生产無不突飞猛进，铁路运量亦随以增長，随以变化，但这并不使铁路运输工作無法按計劃进行。事实証明铁路工作仍然可以計劃而且实績与計劃仍然相当接近。

非但如此，在运量大增、运能緊張的情况之下，不仅需要計劃而且更应加强計劃，使計劃的准确性提高，以便更好地利用機車車輛及車站与区間的通过能力，完成日益增長的国家运输任务。因如所周知，計劃不准确，往往会造成車輛停留時間延長，打乱機車交路，降低機車日产指标，虛糜車站和区間的通过能力，为害甚大。因此，重視計劃的編制和执行是当前运输工作的重要任务之一。

在实际工作中，我們这次也看到了济南局技术科对于技术計劃的編制，調度所对于日常計劃的制定和执行均非常重視。本文所述只以該局济南区的日常計劃与調度为限，至于技术計劃当另文論列。惟在日常計劃的編制中，亦可以看出日班計劃与月間技术計劃有極緊密的联系，即前者处处以后者为奋斗目标，通过日常計劃以完成月間計劃，同时也完成了列車編組計劃、列車运行圖和車站技术作業过程。

月計劃和日計劃的正确編制固屬重要，但要很好地完成此項計劃，使能有利于社会主义建設，必須在党的领导下，依靠羣众的積極性与創造性，以及各單位間的共产主义协

作，才能有成。济南鐵路局职工在党的培养教育下，一般均能發揮積極性和創造性。除車站員工外，各調度区的調度工作人員最近亦先后提出各种保證，以期更好地完成月間計劃和日常計劃。茲列此种保證措施的一部分于下，以見一斑：

1. 严格貫徹全面舖圖舖点，正确及时發佈階級計劃，严格执行三联系制度，保證变更时給乘务員飞条子，加强台与台間密切联系配合，严禁頂会客車。
2. 加强对零解列車的控制，利用直貨列車“下蛋”的方法，以加速管內工作車輸送。
3. 加强对济南站卸空車控制使用，以保證德州口排空。
4. 重点加速零解列車作業，爭取多掛早点，大力組織超軸、合併列車，消灭單机放行。
5. 加强舖点工作，列車从編組站或区段站開車后立即將运行綫舖到底。
6. 貫徹有用必掛的作業計劃，保證各中間站、区段站中时（中轉時間）、停时（停站時間）的完成。
7. 正确下达三小时阶段計劃，預报有关各站。
8. 組織順向空重車輛全部不用不掛，等裝等卸。
9. 利用直貨列車或單机在会讓時間內將停留車掛走。
10. 充分利用直通列車成組加掛兗州，泰安管內工作車，以加速車輛周轉。

从上列数例，已可見此种措施包含有羣众的積極性和創造性，也就是既含有干劲，也含有鑽勁。在日常計劃的执行中，實現此項保證实具有巨大的实际意义。此外，各兄弟單位的协作也是保證完成計劃的重要因素。从下列蚌埠調度所、蚌埠車站、蚌埠机务段和列車段对济南局的保證，就可以看出当前現場所有的共产主义协作精神，和过去搶十八点相比，真有天淵之別。茲录列其8項保證措施如下，以便

了解：

1. 以共产主义風格实事求是的精神，正确編制班計劃，做到不虛報，趟趟有車底；按阶段開車計劃百分之百准确，只能前不能后；客車發生变化，一小时前通知，貨車如临时發生問題，在 15 分鐘以前通知。

2. 按照阶段計劃，采取快速作業，及时騰空綫路，保證不間断接車，不使列車在鄰站等牌晚点。

3. 正确执行班計劃，加强調度台之間的联系，不丢运行綫，并坚决保證不串換車底；如不得已变更时，及时向济南局調度所、徐州站补發确报。

4. 根据決議，按阶段交換預确报；零解列車開車前 10 分鐘，預报簡易編組順序，發車后及时报确报；列車段運轉車長向徐州区車号办理交接时，保證詳細报明編組情况。

5. 对上行“捎脚”車流保證及时联系，車站根据济局調度意圖进行編車。

6. 密切調度員相互之間的联系，津浦北台保證 2 小时內主动向济南鐵路局調度所联系，彙报上行列車运行情况。

7. 晚点列車保證不頂正点列車，貨車不頂客車。

8. 加强联劳协作，从整体出發；机务段对紧交路機車 40 分鐘以內者一律进老煤台整備，并积极协助搶修徐州机务段来蚌临时發生故障機車，保證及时入庫。

按鐵路是一种联动机，各單位工作彼此互相依存，互相影响，故除在一个單位內部必須依靠羣众發揮积极性和創造性外，各單位之間的共产主义协作也是搞好工作完成計劃的重要保證。無論內部的干劲和鑽勁，或对外的友誼协作与竞赛，都要求員工政治掛帅，克服个人主义和本位主义，也就是都需要政治領導業務，需要职工們又紅又專。一切工作不能离开党的領導，从这次學習济南局的日常計劃与調度中，

又得到一个極其现实的証明。

因学习不够深入，本文内容难免有錯誤或不正确之处，除由作者自負文責外，还希讀者批評指正。

沈奏廷于济南

1958年12月



(一) 济南鐵路局及其各調度区的管界

济南鐵路局所管轄的路綫有津浦綫（从德州至蚌埠），膠济綫和东西隴海綫（从商邱至連云港），北以德州口和北京鐵路局分界，南以蚌埠口和上海鐵路局分界、西以商邱口和郑州鐵路局分界。本局管内共分济南区、徐州区和青島区三个調度区，共設12个調度台。其管界情况如下圖所示：

各調度台所管轄的区段有如下列：

济南区調度台

	所轄区段
1	德州～济南
2	济南～泰安
3	泰安～兗州

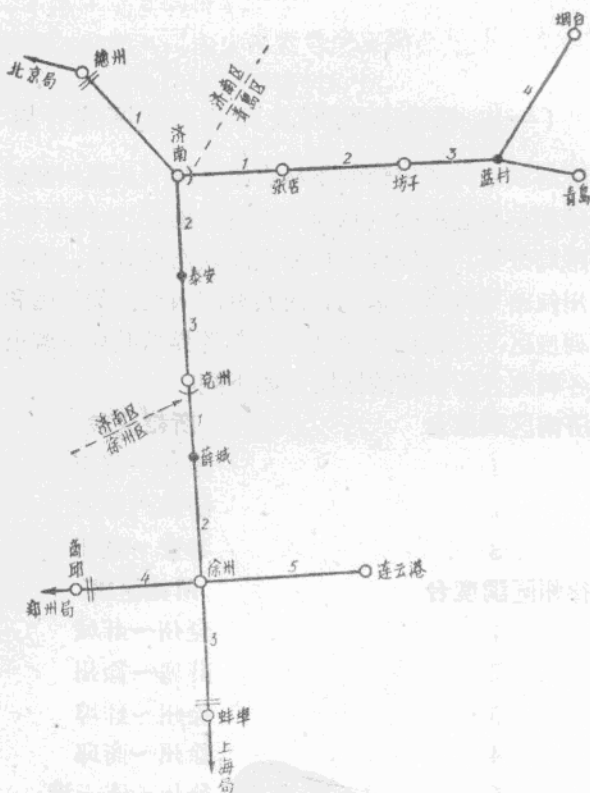
徐州区調度台

	所轄区段
1	兗州～薛城
2	薛城～徐州
3	徐州～蚌埠
4	徐州～商邱
5	徐州～連云港

青島区調度台

	所轄区段
1	济南～張店
2	張店～坊子
3	坊子～青島
4	藍村～烟台

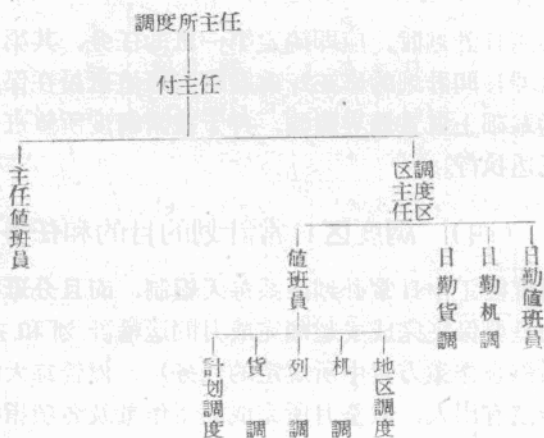
除藍烟綫調度台外，其余11个調度台均集中在管理局內工作，故彼此联系極为方便。



(二) 济南铁路局调度组织系统

济南铁路局日常计划与指挥工作由调度所主任领导，未设调度科，故调度所主任就是调度科科长。其下设济、徐、青三个调度区办公室，各设区主任一人，担任日勤领导工作。区主任之下有日勤值班员、日勤货物调度员和日勤机车调度员，负责编制日间计划。此外，每班有轮班（三班换）值班员一人，领导该班的地区调度、列调、机调及货调工

作，并負責班計劃的編制及執行。茲將全局及各區調度組織系統圖示如下：



(三) 調度區日常計劃內容概述

調度區每天應編制日間計劃和班計劃，作為全天和每班調度指揮工作的准繩，并借以保證完成月間運輸計劃和技術計劃。其主要內容有如下列：

1. 貨運工作計劃：

(1) 裝車計劃，

(2) 卸車計劃。

2. 列車工作計劃：

(1) 排空交重計劃，

(2) 列車到發計劃。

調度區每日自 13 點開始編制次日(當日 18 點至次日 18 點)日間計劃，16 點后編完報局(匯報調度所主任)，由局審核匯總而成管理局日間計劃，報告鐵道部。計劃要求確定次

日各調度区的裝車數、卸車數、交重列車數和車輛數、排空列車數和車輛數以及各編組站和區段站的次日列車到發計劃。

編制日計劃時，應即確定第一班的任務，其第二班的班計劃（即日間計劃的修正）由該班當班值班員在保證完成日計劃的基礎上負責領導編制，并于報請調度所值班副主任批准後下達執行。

（四）調度區日常計劃的目的和任務

調度區工作日常計劃雖系每天編制，而且分班執行，但其目的是要保證完成或超額完成月間運輸計劃和技術計劃（包括綜合作業方案中所規定的任務）。儘管每天的計劃數字不能沒有出入，但全月所完成的工作量及各項指標必須符合月間計劃的要求。因此，在日間計劃表上各欄內，除須填列日計劃及實際完成數字以外，還須首先註明月計劃數字，以便每日進行比較，而免落后于月計劃的要求而不採取措施，進行補救或糾正。至于月計劃所規定的有那些標準數字，則可分述如下：

1. 各項工作數量標準：

（甲）重車部分：對於重車流，月間技術計劃在月間運輸計劃的基礎上規定有裝、卸、接、交四項數量指標，即對各調度區和全局規定有全月日均裝車數、卸車數、接運重車數和交出重車數。以上四項標準數是由技術計劃中每一調度區的重車車流表取得。茲以簡化的形式將該表的內容舉列如下：

濟南區重車車流表

卸或交 裝或接		自局卸車				移交外局				總計
		本區卸	徐區卸	青區卸	計	德州口	商邱口	蚌埠口	計	
本區裝		(1)	(3)	(3)		(3)	(3)	(3)		(5)
由外區入	徐州區入	(2)	××	(4)		(4)	××	××		(7)
	青島區入	(2)	(4)	××		(4)	(4)	(4)		(7)
	計									
由外局入	德州口入	(2)	(4)	(4)		××	(4)	(4)		(7)
	商邱口入	(2)	××	(4)		(4)	××	××		(7)
	蚌埠口入	(2)	××	(4)		(4)	××	××		(7)
	計									
總計		(6)	(8)	(8)		(8)	(8)	(8)		(9)

由上表，可見裝、卸、接、交四項標準數還可以詳細區分如下：

$$\text{裝車數}(5) = \text{自裝自卸}(1) + \text{自裝交出}(3)$$

$$\text{卸車數}(6) = \text{自裝自卸}(1) + \text{接運自卸}(2)$$

$$\text{接運重車數}(7) = \text{接運自卸}(2) + \text{接運通過}(4)$$

$$\text{交出重車數}(8) = \text{自裝交出}(3) + \text{接運通過}(4)$$

此外，由上項數字還可以計算日均工作量，即：

$$\text{工作量}(9) = \text{裝車數}(5) + \text{接運重車數}(7) \quad (\text{或})$$

$$= \text{卸車數}(6) + \text{交出重車數}(8)$$

以上裝、卸、接、交標準數字非但應作為日計劃的奋斗目标，而且和日計劃的編制內容及方法亦有關係。例如每日計劃卸車數時，除當日 18 點剩餘管內工作車數外，還須確定次日自裝自卸和接運自卸有效車數。每日計劃交出重車數

时亦然，除当日 18 点剩余移交重車数外，还須确定次日自裝交出有效車数和接运通过有效車数。

(乙)空車部分：技术計劃对于空車流亦規定有接入空車数及交出空車数兩項标准。編制日計劃时，亦应与此兩項标准进行对照，以保証完成全月空車調整計劃。如結合裝卸車数来看，在技术計劃中还可以得出如下的关系：

$$\text{卸車数} + \text{接入空車数} - \text{裝車数} = \text{交出空車数}$$

$$\text{卸車} + \text{接空} = \text{裝車} + \text{交空} = \text{空車工作量。}$$

編制日間計劃时，排空局亦应根据上述关系推算次日能交出的空車数，以保証完成排空計劃。即除当日 18 点剩余空車外，还須核算次日自卸有效及接入有效空車数，減去次日裝車数以后，即为次日可能交出空車数。如果不够排空任务的需要，即应采取措，以保証排空任务的完成。

2. 各項运用車保有量标准：編制日間計劃时，应推算各种运用車保有量，此項每日的实际保有量亦应与月間技术計劃的标准保有量对比，以免出入太大，影响本区和本局或它区和它局运输任务的完成。技术計劃所規定的各項运用車保有量有如下列：

(1) 重車保有量：

(甲) 管内工作車保有量 = 卸車数 × 管内工作車周轉時間

(乙) 移交重車保有量 = 交出重車数 × 移交重車周轉時間

(2) 空車保有量：

空車保有量 = (裝車数 + 交出重車数) × 空車周轉時間

以上各种标准保有量在日間計劃表上均应註明，以便和每日实际保有量进行比较。

(五) 次日卸車計劃的編制

1. 次日各站計劃卸車数的構成：按照技术計劃，卸車

数 = 自裝自卸 + 接运自卸，此乃就每日平均卸車数而言。在日計劃中，次日計劃卸車数就不是这样簡單，因次日开始以前本区管内尚有应卸未卸的重車，而次日自裝自卸及接运自卸的重車亦非全部能于次日內卸空。其能于次日卸空的部分称为有效車，其余不能于次日內卸空的部分即为無效車，这一部分無效車就将構成次日 18 点的剩余管内工作車。因此，日計劃中的次日計劃卸車数应由下列三部分構成：

$$\text{次日計劃卸車数} = \text{当日 18 点剩余管内工作車} + \text{次日自裝自卸有效車} + \text{次日接运自卸有效車}$$

可見編制日計劃中的各站卸車計劃时，其任务就在于查定上列三項構成因素。

2. 卸車計劃各項構成因素的查定：

(1) 当日 18 点剩余管内工作車：此即計劃日开始前管内剩余的应卸未卸重車，也就是当日 18 点的管内工作車保有量。此項剩余管内工作車的数量系利用“管内工作車去向表”加以查定。該表的格式內容如下列：



濟南區管內工作車去向表

項 別	到 站														計			
	發 站																	
待發或待卸 (在站)																		
	計																	
在途	次																	
	次																	
次日 自裝 能卸	計																	
	站																	
	站																	
次日 接自卸	德	州	口															
	濟	南	口															
全日 夜間 次掛 送	日	卸	車															
	間	卸	車															
	日	不能	卸															
掛 送	運	到	數															
	到		數															

从 13 点开始，由貨調在“管內工作車去向表”上進行查定下列兩項管內工作車數：

(甲)推算至當日 18 点管內各站至各站的重車數；各調

度台在調度运行圖的右方应填記推算至 0,6,12,18 点区段內各站待卸車数及待發車数（重車註明去向及車种，空車註明車种），貨調即利用此項資料，選擇其中待發到管內各站的重車数，填入“管內工作車去向表”，并在格子內註明車种別車数。所有各站待卸車数填在自站至自站欄內。例如吳村至吳村 $\llcorner 2 \times 3$ 表示吳村有 2 輛棚車 3 輛敞車待卸。

(乙)推算至当日 18 点在列車中的管內工作車数：凡已挂在列車中預計当日 18 点尚在管內运行的管內工作車可由列車到达确报查得，即分別車次及此种車輛的到站在有关格子內填記車种別車数。

以上兩項即構成当日 18 点剩余管內工作車，或在管內各站待卸，或在管內各站待發，或在管內区段中运行。因济南区的管內工作車周轉時間小于一天[註]，故这些車輛一般均作为次日可以卸空的管內工作車。

(2)次日自裝自卸及接运自卸有效車：“管內工作車去向表”由貨調按上法查填以后，即交由日勤值班員繼續查定次日自裝自卸及接运自卸有效車数。茲分述之如次：

(甲)次日自裝自卸有效車数：在进行編制次日卸車計劃的同时，日勤值班員已在审批 12 点各站請求車，进行核定裝車計劃。故次日各站裝車数及其去向此时已能預見。在此种批准的裝車数中，一部分是自裝自卸車。究竟这些次日自裝自卸車中有多少可以在次日內卸空，照理应按其挂运車次及到站远近予以查定。按照济南調度区的情况，下列各种自裝自卸車照理均应作为次日能卸空的有效車。

[註] 1958 年 11 月份計劃为 0.53 天，实际完成 0.51 天。

至 由	济德間各站	济 南 站	济 沱 間 各 站	兖 州 站
德济間各站	能够結合零解 列車裝后掛送 于14点前送到 者	能由2475次摘 掛列車掛到济 南者	0	0
济 南 站	(1)同上 (2)用区段或 直通列車掛运 时6点前能到 泰安站者	× × ×	当日18点裝妥 及待裝至各站 的車用3429次 零解列車掛送	4点前裝妥組 織直通列車掛 运者
济沱間各站	0	万德—白馬 山間8点前裝 妥由小运转列 車掛运	能够結合零解 列車裝后掛送 于14点前送到 者	能利用直通或 零解列車掛运 于14点前送到 者
兖 州 站	0	6点前裝妥8 点前由直通列 車掛送	同 上	× × ×

但若要这样一一推定，非但工作繁重，而且不易掌握。除非各站均按車次裝車，無法事前一一确定其掛出車次。故事实上并未如此細致推算，只就少数几个站，其裝車去向較近車数較多。显然可能在次日卸車者，列为自裝自卸有效車。例如白馬山裝石礮至济南或炒米店裝矿建至桑梓店等。因而所列有效車数并不齐全。

(乙)次日接运自卸有效車数：次日接运自卸有效車的情况亦頗复杂。按照济南区的情况而言，其接运自卸重車系由德州口、济南口及兖州口三个分界站接入。下列各种接运自卸車照理均应作为次日能卸空的有效車。