

高等学校教学用书

铁路货运组织

上册

北京铁道学院铁道运输系货运组织教研组编著

人民铁道出版社

高等学校教学用书

铁路货运组织

上册

北京铁道学院铁道运输系货运组织教研组编著

人民铁道出版社

一九六一年·北京

本书闡明我国铁路货运組織的原则及办法。书中反映了我国铁路职工大跃进以来在货运方面的主要发明和創造。

本书分上、下两册印行。上册的内容包括：緒論，铁路货运設備，铁路货物运输計劃及直达运输，車站货运工作組織，专用綫货运工作組織；下册的内容包括：車輛載重量的利用，敞車类貨車上貨物的加固及超限、笨重貨物的运送，特殊条件貨物的运送，联运貨物的运送，货运日常工作組織，保証运输安全、貨物完整及铁路、发货人、收货人的責任。

本书可作铁路高等学校的教学用书，铁路中等技术学校的教学参考书，并可供铁路货运部門职工参考之用。

高等学校教学用书
铁路货运組織

上册

北京铁道学院铁道运输系货运組織教研組編著

人民铁道出版社出版

(北京市霞公府17号)

北京市书刊出版业营业許可証出字第010号

新华书店科技发行所发行

各地新华书店經售

人民铁道出版社印刷厂印

书号1607 开本 $787 \times 1092 \frac{1}{16}$ 印张 $12 \frac{5}{8}$ 插頁1 字数301千

1960年1月第1版

1961年6月第1版第2次印刷

印数2,100册 [累]6,620册 定价(8)1.15元

前 言

1958年党提出鼓足干劲、力争上游、多快好省地建设社会主义总路线以来，全国工农业生产出现了空前未有的大跃进的局面，全国铁路运输工作也以大跃进的步伐取得了空前未有的巨大胜利。在大跃进中，全路职工在党的领导下，大搞群众运动，出现了全党全民办运输，高站台、低货位，路内外共产主义大协作，专用线共用，捎脚运输等许多技术革命和技术革新方面的重大发明创造，使铁路运输工作水平大大提高，并使铁路运输工作推向了一个新的跃进高潮。

最近我们通过八届八中全会文件的学习，在党的领导下，由于反右倾、鼓干劲的结果，我们决定将原定于1960年底完稿的“铁路货运组织”教学用书的编写工作提前完稿付印，以适应我院及各兄弟院校教学上的需要。

本教学用书的编写工作是在党的建设社会主义总路线的光辉照耀下和党的“教育为无产阶级政治服务，教育与生产劳动相结合”的教育方针的指导下进行的；是在大闹教育革命、师生下现场生产劳动和调查研究的基础上进行的；是在几年来学习苏联先进经验和教学实践积累的基础上，根据新修订的“铁路货运组织”教学大纲的要求进行的。

但是，在我们祖国经济建设事业“一天等于二十年”的大跃进的形势下，我们深深感到我们的工作还远远赶不上祖国形势发展的需要。加以我们的政治理论水平又低，对铁路现场的生产实践知识也了解得很不够，因此，本书内容可能存在很多缺点。我们衷心地期待着读者的批评和意见，来信请逕寄北京西直门外，北京铁道学院铁道运输系货运组织教研组。

本书的编写工作曾得到苏联专家O·Φ·马塔拉索夫同志的热忱帮助和指导；同时，不少兄弟院校的教师也都积极参加了本书的编写和审改工作。在此，我们谨向专家和各兄弟院校的教师表示深切的感谢！

目 录

前 言	
緒 論	1
第一篇 铁路貨运設備	11
第一章 办理貨运作业的車站	11
第一节 貨运站的作业內容及其分类	11
第二节 貨运站的开办和封閉，貨运站的专业化	13
第二章 貨場及貨运室	15
第一节 貨場	15
第二节 貨运室	19
第三章 倉庫及高站台、低貨位	20
第一节 倉庫設備的种类	20
第二节 倉庫設備需要面积的計算	24
第三节 高站台、低貨位及綫路搬家	26
第四章 装卸机械及設備	31
第一节 装卸机械的分类及选择原則	31
第二节 装卸机械的装卸效率	32
第三节 选择装卸机械时的技术經濟計算	33
第四节 装卸机械的采用	37
第二篇 铁路貨物运输計劃及直达运输	45
第五章 铁路月度貨物运输計劃	45
第一节 铁路計劃运输制度及其发展	45
第二节 計劃运输的原則	47
第三节 月度运输計劃的編制方法	49
第六章 合理运输	56
第七章 直达运输	59

第一节	直达运输的国民经济意义	59
第二节	装车地直达运输的种类	60
第三节	装车地直达运输经济效果的确定	61
第四节	直达列车的装车停留时间	64
第五节	选择不同直达列车种类的条件	66
第六节	直达运输及成组装车计划的编制及执行	70
第七节	直达运输的统计及分析	74
第三篇 车站货运工作组织		76
第八章 车站货运工作组织的基本内容		76
第一节	发站的货运作业	76
第二节	货物在运送途中的作业	89
第三节	到站的货运作业	92
第四节	货运服务业务组织	97
第九章 货场管理及装卸、搬运工作组织		100
第一节	货场管理	100
第二节	装卸及搬运工作组织	106
第十章 运价及运输费用		110
第一节	铁路运价的基本原理	110
第二节	铁路运价制度	112
第三节	运输费用的核算	120
第十一章 另担货物的运送组织		123
第一节	概述	123
第二节	另担车组织计划(编组计划)	125
第三节	另担货物的中转工作组织	135
第四节	沿途另担车的工作组织	139
第十二章 集装箱货物的运送组织		141
第一节	概述	141
第二节	集装箱技术参数的确定	143
第三节	集装箱场的工作组织	147
第十三章 捎脚运输组织		157
第一节	概述	157
第二节	捎脚运输的种类及方法	161
第三节	捎脚运输的工作组织	161

第四篇 专用綫货运工作組織	167
第十四章 专用綫的管理	167
第一节 专用綫的概述.....	167
第二节 铁路与厂矿企业的协作.....	170
第十五章 衔接站与专用綫工作的技术作业过程	173
第一节 衔接站的工作及衔接站与专用綫的技术作业过程.....	173
第二节 車站与专用綫的統一技术作业过程.....	177
第三节 专用綫的货运商务工作組織及其技术装备.....	182
第十六章 煤炭及冶金企业貨物的运送	186
第一节 煤炭的运送.....	186
第二节 冶金企业貨物的运送.....	191
第三节 貨物的冻结与防止貨物冻结的措施.....	196
第四节 紅旗列車——路矿协作的产物.....	197
第十七章 粮谷类貨物的运送	199
第十八章 灌装貨物的运送	202
第一节 灌装貨物的特性.....	202
第二节 运送灌装貨物的車輛.....	203
第三节 灌装貨物的注入、排出及一般的运送条件.....	204
第四节 灌装貨物重量的确定.....	207
第五节 罐車內石油制品的标准裝載高度.....	211
第六节 空罐車的迴送.....	215
第十九章 木材的运送	217

緒 論

馬克思曾經說過：“除了開采業、農業和工業，尚有第四個物質的生產部門，……那就是運輸業。”〔注〕運輸業與其他物質生產部門一樣，在其生產過程中，也具備生產三要素——人的勞動、勞動對象和勞動資料。但是運輸業也有其生產特點。首先，任何企業僅僅生產出物質產品但並未完全完成其生產過程，還必須把這些產品運送到消費地點，而運輸業正是執行這種職能的。產品只有完成這種運送之後，才能滿足社會的需要。在統一的再生產過程中，運輸業是生產和消費間的聯繫環節，是社會生產過程的必備條件。運輸業的生產過程實質上就是產品的生產過程在流通過程內的繼續；其次，在實現運輸業的生產過程中，人的勞動主要作用於勞動資料（如機車車輛、船舶等），而不是作用於勞動對象（所運送的貨物）。勞動資料的運行使勞動對象亦隨之移動，這樣就構成了運輸業的生產過程。而運輸過程本身——貨物的移動，即為運輸業的產品，它不同於其他物質生產部門在生產過程中會生產出新的物質產品；最後，由於運輸過程本身（移動）即為運輸業的產品。因此在它的生產過程中，生產和消費合而為一，同時開始，同時結束，而不如其他物質生產部門的“生產與消費，表現為空間和時間上分離的二種行為”。

由此可知，第一，廠礦企業生產中必然包含着運輸，廠礦企業生產與運輸之間存在着相互滲透的特殊關係。因此廠礦企業必須既抓生產、又抓運輸以保證其生產的正常進行；同樣地，運輸業不能離開廠礦企業而孤立地辦運輸，必須全心全意為廠礦企業的生產服務，以保證其生產，企業生產也必須為運輸創造條件。這就是企業生產與運輸之間的相互制約與相互依賴，相互促進的辯證關係。搞生產、辦運輸都應該正確地全面地反映這個客觀規律。第二，運輸業的產品——噸公里和人公里，不能儲存起來；同時作為運輸能力組成部分的通過能力，具有地區連續性，不可能以一個地區的有餘來調劑或彌補另一地區的不足，因此，運輸業只有用增加運輸手段的辦法來保持後備力量，以適應社會的需要。第三，由於在運輸過程中人的勞動主要作用於勞動資料（機車車輛和船舶），因此，要提高運輸業的生產能力，除增加運輸手段以外，必須加速機車車輛和船舶的周轉，這是運輸組織工作的中心課題之一。第四，運輸業的產品——噸公里，在生產出來的同一瞬間就被消費掉了，所以運輸業的生產過程也只有流通過程中才能體現和完成。因此，在研究運輸業的生產的同時，必然會涉及到分配的問題。這些和一般生產部門不同的地方，就構成了運輸科學的特點。

〔注〕“剩餘價值學說史”三聯書店，1957年版，第1卷，第405頁。

在我国铁路运输业与水路（内河和海洋）、公路、航空、管道等运输业，結成了一个統一的运输網，为完成国家总的运输任务而工作着。在这些現代的交通工具中铁路乃是主要的交通运输工具。

铁路运输业在国家政治經濟生活中具有很大的意义。早在建立社会主义国家的初期，偉大的列宁就曾說过：“铁路是城乡之間，工农业之間最显著的联系表現之一，社会主义完全建立在这种联系上面。”〔注1〕1935年7月在克里姆林宮铁路員工招待会上，斯大林曾指出：“象我国，在面积上超过世界上任何国家，……其存在和发展，如果没有头等的铁路，把它为数众多的省和区，連結成为一个統一的整體，那是不堪設想的。”〔注2〕这对地大物博、人口众多的我們祖国來說，也具有同样重要的意义。

完整的运输網，尤其是铁路的修建，将有助于我国少数民族加速发展經濟和文化，并把我們偉大的祖国建成为一个統一的各民族的社会主義强国。至于铁路在加强并巩固我国工农联盟方面的作用，更是显著的。由此可見，铁路为无产阶级政治服务的作用是鮮明的。

根据党的社会主义建設总路綫的精神，需要高速度地发展社会主义建設事业，而要在新的地区建立煤鉄基地，如果不修建相应的铁路綫作先行是不可想象的；同时，新工业区的发展，需要現有企业的大力支援，而現有企业的絕大部分都分布在我国旧有铁路沿綫，如果没有現有铁路将沿綫現有企业的产品，运往新工业区，則新工业区的建設，同样也是不可想象的。根据統計，1953年所完成的鞍鋼三大工程，就有全国50多个城市、190多个工厂为这三項建設工程制造设备和材料（还不包括大量苏联设备的支援），另外还有两万多名建設人員，从全国各地奔赴鞍鋼参加建設。如果没有发达的运输业，首先是铁路，及时运送大量的原料、燃料，則已經建設起来的厂矿也无法进行生产；或有生产出来的产品，亦无法送到需要地区。1958年工农业生产的大跃进和铁路运输的緊張局面，深刻地反映了运输业在整个物質生产部門中的巨大作用。人們常把运输业称为“先行官”，运输业必須負担起“先行官”的重任，才能为实现整个国民經济的大跃进做好开路先鋒。铁路还是一个很大的物質資料消費的部門；铁路本身亦促进着国民經济的发展，铁路运输工作的改善，机車車輛周轉的加速，都会縮短貨物在途中的時間，从而加速流动資金的周轉，最終提高社会再生产的速度。铁路也是国家积累建設資金的一个源泉。斯大林曾指出过：“在这样領土广大的国家里，如果没有完备的铁路，把工业基地，工业中心和供給原料、粮食的各农业地区，連結成为一个經濟整体的話，国民經济的发展是不可能的。”〔注3〕

此外，铁路在加强和巩固国防威力方面，滿足旅客在交通旅行上的需要，促进

〔注1〕列宁全集第27卷第227頁。

〔注2〕真理报1935年8月2日。

〔注3〕真理报1935年8月2日。

文化繁荣，沟通各国間經濟、文化的交流，加强国际联系等方面，也都有着极其重大的意义。

三

我国自1876年修建铁路以来，至1945年抗日战争胜利时，全国約有铁路两万多公里。但由于国民党反动派发动内战，以致能維持通車的铁路仅11,000多公里。反动统治者把铁路作为掠夺和镇压人民的工具。全国解放后，铁路的性质，发生了根本的变化，铁路回到了人民手里，并为人民服务，由于党和政府对铁路运输业的重視和关怀，使我国铁路的面貌迅速地起了和正在起着巨大的变化。解放初期，在“解放军打到那里，铁路就修到那里”的号召下，仅仅1949年一年內，就搶修了八千多公里的綫路，有力地支了解放战争的胜利挺进，到1949年底，全国通車里程达21,715公里。1950年进行了大規模的修复和补强工作，基本上改变了旧铁路的殘破状态，恢复并提高了铁路的运输能力。为了配合国民經济的恢复和发展，从1950年至1958的九年中，全国共新建和修建铁路干綫、复綫、支綫和企业专用綫等16,500多公里，到1958年底，我国铁路通車里程已达31,193公里，比1949年增长42%。

在党的领导下，由于认真地学习苏联，几年来，我国铁路运输工作組織水平，也有了显著的提高。解放后，在铁路建立了铁路运输的計划管理制度，和全国統一的調度指揮机构。1953年6月，全国铁路工作会议确定了“学习苏联，学习与推广中长的先进經驗”在一定时期內为人民铁路的管理方針，从而使我国铁路經營管理的水平，大大地提高了一步。

同时，在民主改革的基础上，在苏联先进經驗的启发下，我国铁路員工創造了很多先进工作方法，如郑錫坤机車操縱法、李錫奎調車法、孙孝菊調度法、楊茂林装車法……等等。随着抗美援朝和三反运动的胜利进展，1952年在上述先进經驗的基础上，全路开展了“滿載、超軸、五百公里”运动，大大地提高了机車車輛的运用效率。1956年通过先进生产者代表会議，总结和推广了几年来各方面的先进經驗，在先进司机和車务工作人員的創議下，开展了“机車日产百万吨公里”的运动，把“滿、超、五”运动向前推进了一步。此外，根据运输实践摸索出来的“一卸、二排、三接、四装”的运输原則，均衡合理地組織货物运输和运输直达化等經驗，对提高运输效率都起了巨大的作用。如1958年与1949年相比較：铁路貨車周轉時間，則由4.39天縮短到2.75天，縮短37%；运用貨車日車公里則由154.9公里提高到255.6公里，提高27%；貨車平均載重量，則由26.6吨提高到37.6吨，提高41%。

解放以来，人民铁路在党的领导下，無論是在铁路建設方面，或是在铁路运输組織方面，都获得了巨大的发展。基本上完成了經濟恢复时期以及第一个五年計划期間逐年增长的国家运输任务。但是旧中国遗留下来的铁路少、偏、低的情况，还不可能在短短几年內完全改变。因此，铁路运输緊張的局面不时出現，运能不能适应运量的需要始終是我国铁路的基本矛盾。

1958年，随着工农业生产的全面大跃进，給铁路运输事业带来了空前繁重的运

輸任务；由于运量的增长来势猛，幅度大、時間紧、逐月增，因此，运量与运能的矛盾更为突出。由于認真貫徹执行了中央“全党全民办铁路”（办运输），“全国一盘棋”，“两条腿走路”等方针，用大搞群众运动的方式来领导运输工作，因此，无论在修建铁路或是运输组织工作等方面，都取得了空前巨大的胜利。仅1958年一年，铁路铺轨里程就达8,564公里，比1957年增长一倍。到1959年10月全国铁路通车里程达到32,000多公里，铁路轨道总延长达57,000多公里，全国各自治区（除西藏外）已经都有了铁路，这样大规模地修建铁路，在我国铁路建设史上是空前的。同时还出现了土铁路这一支新生力量，它将成为现有铁路的重要辅助力量。

在运输组织工作方面，也出现了很多具有深远意义的先进经验，这表示着人们对运输工作的客观规律性摸得更清了。由于贯彻执行了“全党全民办运输”的方针，出现了官亭、谢集人民公社办装卸，常州市的全党全民办装卸等等，改变了铁路装卸工作的面貌，漯河“四运合一”的经验更把铁路的装卸、市内搬运与公路水运等运输方式联系起来，统一安排和组织。此外如大虎山的快速中转、沟帮子的不摘车作业，佳木斯、沈阳、北京东郊和石家庄等地共用专用线、阜新、本溪的路矿、路厂协作红旗列车及秦皇岛的路港“一条龙”运输大协作的经验，新乡红旗分界口和西安等局创造的捐脚运输的经验以及早在1956年就推行的运输综合作业方案，在新的形势下，也进一步地得到完善和发展，这些都是运输组织工作上的新形式。在技术革命中贯彻了两条腿走路，土洋并举的方针，因而出现了效率高、花钱少，建造简易的土驼峰，高站台、低货位和线路搬家、增辟货位，以及各种“土”的装卸机具，大大地加速了调车和装卸作业，提高生产效率。

实践证明，全党全民办铁路、办运输的方针是正确的。这个方针的实质就是进一步加强党的领导，动员全党全民的力量，运用大搞群众运动的方法来修铁路、办运输。它是党的群众路线在铁路运输业中的运用，是完全符合社会主义建设总路线的要求的。在贯彻执行全党全民办铁路、办运输方面，目前有着很多的有利条件：首先，各地都实行了铁道部与地方党委对铁路的双重领导大大地加强了党对铁路运输工作的领导；其次，人民公社的建立，对铁路运输业提出了新的要求，同时亦为全党全民办运输开辟了新的途径；第三，人民群众的共产主义觉悟和共产主义风格得到空前的高涨和发扬，这些都为贯彻执行全党全民办铁路、办运输的方针，创造了无限有利的条件。由于认真地贯彻执行了这个方针，使得铁路建设空前加速了，同时在设备增加不多的情况下，完成了艰巨繁重的运输任务，保证了铁路运输业的大跃进。

实践证明，在铁路运输工作中贯彻全国一盘棋的方针，在路内外大搞共产主义协作是正确的。在社会主义社会里，国民经济各部门是按照有计划按比例发展的经济规律发展的。各个部门构成了全国的一盘棋。它们之间直接或间接地存在着相互促进和相互制约的关系，特别是运输与其它生产部门更存在着相互渗透相互配合的关系。因此，质量良好地完成运输计划是铁路贯彻一盘棋方针的最集中表现，同

时必须認真执行“以煤运为綱,大力支援农业,保証重点,全面安排”的运输方針;铁路内部各个部門,必須認真执行“以运输为綱”的方針;严格遵守“一卸、二排、三接、四装”的运输紀律;必須大搞共产主义协作。由于在实践中貫徹了上述方針,从而大大提高了铁路的运输能力。

实践証明,在铁路运输工作中貫徹“两条腿走路”的方針是正确的。旧中国遺留下来的铁路少、偏、低的情况,在目前还不可能根本改变;近期内成倍增长的运输量,大部分仍将集中在这些铁路上,而要根本解决运能与运量的矛盾,使铁路能赶上国家建設的需要,就必须大量修建新綫,同时把建設的重点放在現有铁路的改造上,也是刻不容緩的事情。我国铁路的現况,以及国民經济高速度的发展,决定了我們必須一手抓设备,一手抓运输組織,这是两条腿走路的方針在铁路工作中的具体体现,也是我国铁路十年来的主要經驗之一,由于貫徹了上述方針,調动了各方面的积极因素,大大地加速了铁路运输事业的发展。

实践証明,在铁路运输工作中貫徹党的集中领导与大搞羣众运动相結合的方針是正确的。铁路是一个技术性复杂、生产組織非常严密、要求高度协作的現代化企业。除了必須有統一的合理的規章制度和自上而下的調度指揮外,还必须使每个职工都自覺地积极地出主意、想办法,集中羣众智慧,創造性地去克服生产中的各个薄弱环节,使得各个生产环节不断地在新的条件下协调起来。十年来开展的历次羣众运动,如“滿、超、五”、“机車日產百万吨公里”,尤其是1958年开展的“1-5-1”“0-5-0”运动、“百卅、安全正点”运动等,声势之大,前所未有。这些运动的开展,加速了机車車輛的周轉,提高了运输效率。政治挂帅,加强党的领导,是大搞羣众运动的根本保証;要以不断革命的精神指导运动,根据运动的发展和生产的需要,适时地提出明确的奋斗目标,保証运动不断地向前发展。运动中应以技术革命为中心,把苦干与巧干結合起来,树立先进旗帜,掀起“学、赶、超”的竞赛运动,为了与大規模的羣众运动相适应,必須全面推行“两参、一改、三結合、四大”的工作方法,要不断关心职工生活,做好劳动保护、安全生产以保持羣众飽滿的战斗热情。

党对铁路运输业的方針政策,是铁路运输組織工作中的指导思想,是它的灵魂和統帅,在运输組織工作中必須坚决貫徹执行。

四

在运输組織工作中除了貫徹执行党的方針政策以外,还必须認真研究运输生产过程中各个环节的具体客观規律,从而为貫徹执行党的方針政策制定出相应的技术組織措施,以解决运能与运量之間的矛盾,在这方面铁路运输科学起着重大的作用。

铁路运输科学的研究对象是运输业的生产过程,通过对铁路技术装备綜合运用的規律性和最有效的組織运输过程的研究,提高铁路的运输能力,保証铁路多、快、好、省地完成国家运输任务。因此,它是一門研究和发展铁路运输生产力的技术科

学，是直接为解决生产力问题而服务的。但是，铁路运输科学又具有强烈的社会科学性。这是由于上述运输业生产的特点所决定的。运输过程本身所具有的这种特性，要求它既要符合技术装备综合运用的规律，科学的工作组织方法，又要遵循社会主义经济规律的支配。此外，在统一的铁路运输过程中的某些环节，需要其它企业来完成或协助铁路完成，如组织货源、专用线运输组织、大搞协作等，因此，在研究运输过程的同时，必须不断地为改善生产关系而努力。由此可见，铁路运输科学是一门技术科学，同时又具有强烈的社会科学性。

铁路运输科学包括：行车组织、货运组织（其中包括冷藏运输及装卸工作机械化）以及车站与枢纽设计等三个组成部分。

“货运组织”专业课研究铁路有关货物运输方面的工作组织，货运工作组织的基本任务是：根据社会主义建设总路线的要求，保证多、快、好、省地完成国家运输任务，促进国民经济的高速度发展。也就是：

一、以现有的运输器材，最大限度地满足国民经济高速度发展对铁路运输的需要；

二、最合理地运用运输设备，提高运输效率，降低运输成本和货物的运输费用；

三、采用新技术和新的运输组织方法，合理组织货物的始发和终到作业（包括专用线的货运工作组织），以加速货物的送达；

四、保证货物及时地和完整地送达交付收货人。

社会主义制度决定了我国货运工作组织必须遵循下列的基本原则：

一、实行计划运输，保证最经济、合理和均衡地运用运输能力，挖掘运输潜力（包括加速车辆的周转），满足各个国民经济部门对铁路运输业的运输要求；

二、最广泛地开展为使用铁路者的服务工作，一切作业从便利货主和加速货物送达的原则出发；

三、在铁路与其他各种运输业之间，与货主之间以及在铁路内部各部门之间，实行共产主义大协作，贯彻执行全国一盘棋的方针，以提高运输效率，更好地为生产服务；

四、保证货物的完整。

这些组织原则，与资本主义国家有着本质的区别，在资本主义制度下，生产资料私有制促使了生产资料占有者谋求最大限度的利润。生产的无政府状态，决定了资本主义国家不可能有统一的国民经济计划，使得铁路亦无法组织货源、计划货流。因此，在铁路上根本不可能实行计划运输。而且各种运输业之间，以及属于不同资本家的各铁路公司之间，为了追求最大限度的利润，展开了激烈的竞争，为了争得货源，也高喊为货主“服务”，但是在“服务”的幌子后面，仅仅是各铁路公司之间的争夺财源而已。至于保证货物的完整，仅是为了铁路公司的“信誉”，为了争得下一批的生意——货运量。因此，无计划、竞争、不经济、不合理、不均衡，也就成为资本主义制度下铁路运输业的特点。

从货运工作组织的基本任务来看，它在整个铁路运输工作中的作用是很重要的

的。在社会主义国家里的铁路运输业，必须按照计划运输的原则进行运输。货运部门必须根据党在一定时期内的有关方针政策、国民经济计划的要求和有关部门的生产情况，在最充分和合理使用铁路运输能力的原则下，正确地在各个部门间分配运量，制订出铁路和企业部门必须执行的运输计划（须经国家批准）；并与有关部门共同制订运输综合作业方案，安排和组织装卸车、直达列车和成组装车等任务的实现，编制和执行货运工作的日常计划，为此还必须很好地组织车站和专用线的货运工作，并监督和分析货运日常工作计划的执行情况等等。“货运工作如水之源、木之本，……根如搞不好，则上面的枝干也不会搞好的”。因此，要全面完成国家运输计划，在很大程度上取决于货运工作组织的质量。

不仅在数量上，而且在质量上也应该很好地完成国家的运输计划；不仅要保证按车数（某些货物尚须按吨数）、品类、方向别，完成运输计划，还必须保证所运货物的完整和及时送达。为了保证经由铁路运输的种类数以千计的货物的完整，货运工作人员还必须认真研究各种货物的特性，以及在装卸、运送和保管方面的特殊要求（运送条件），并应据此制订和执行有关的运输规则和办法，如危险货物在装卸、运输和保管方面的运送条件（危规），敞车类货车上货物装载和加固的技术条件，超限货物和笨重货物安全完整运送的运送条件，易腐货物和牲畜运送中的特殊服务方式等等。其中某些项目还直接关系到列车运行的安全。在加速车辆周转这个综合性指标方面，货运部门亦负有重大的责任。如通过铁路与厂矿之间的协作，采用先进的装卸作业办法，加速确定货物重量的作业，改进运输票据的填制等等均可缩短一次作业停留时间，从而加速车辆的周转和货物的送达。此外，管理和运用装卸机械等货运商务设备，研究各种先进装载方法，最大限度地发挥设备的潜力，降低运输成本等等，都是货运部门的重要任务。

在整个运输过程中，货主或者其他运输业主要都是通过与货运部门的联系，来办理运输业务；在运输计划工作中贯彻一盘棋的方针，与其它企业之间的大协作，主要也是通过货运部门体现出来的。因此，要求在货运工作中，必须更高度地做到政治和技术的统一。

由此可见，货运工作组织是货物运送过程中的重要环节，而“货运组织”专业课也就成为铁路运输科学中的重要组成部分。改进货运工作组织，将会在相当程度上改善整个运输组织工作。

1958年的大跃进中，货运部门的职工，在党的领导下，与有关兄弟企业和路内各部门一起，破除了迷信，在货运工作很多方面，获得很多具有深远意义的技术革命的成果，在改善当时运输紧张局面，发挥了显著的作用。有些虽然还需要在实践中继续加以发展和丰富，有些还有待于理论上的总结和提高，但这些成果在丰富“货运组织”科学方面的贡献是应该肯定的。

五

现代工业的生产，是一个很复杂的过程。铁路运输过程亦是一个很复杂的过

程，貨物从发站運送至到站，需要經過分布在广大鐵路網上的許多部門，許多职工，准确而協調地运用很多复杂的技术設備，才能完成，每一个人，以及運輸过程中每一个环节，都必須按照客觀的生产規律办事，才能保證運輸过程正常而良好地进行。因此，和厂矿企业一样，鐵路上也必須要有一套能正确反映企业内部人与人之间关系的，以及運輸业生产过程的客觀規律的規章制度，作为全体职工行动的准繩。适时的、合理的規章制度，可以使羣众的革命覺悟和創造精神得到鼓勵，通过它正确地組織生产，并促进生产的发展，以便保證更多、更快、更好、更省地完成国家運輸任务。

任何企业的規章制度，不論有多少种，可歸納为二类：一类是属于行政管理范围的，它反映企业内部人与人之间关系和管理秩序，是为生产服务的；另一类是属于技术管理的，它反映生产过程的客觀規律。这两类規章制度都来源于实践，都是人們根据生产斗争經驗的總結而制定出来的。

上层建筑必須适合經濟基础的需要并为經濟基础服务。社会主义的上层建筑，从总的方面來說，是同經濟基础相适应的，但是，事物永远是在矛盾中发展的，社会主义的上层建筑的个别环节和經濟基础之間，仍然不可避免地会发生这样或那样的矛盾，我們必須十分注意及时地調整这些矛盾。規章制度亦是上层建筑的一部分，因此，决不能把任何規章制度看作是神聖不可侵犯的，人們生产斗争的实践和生产技能是不断变化，不断发展着的。人們对事物发展的客觀規律的認識，也是逐步由不完全到比較完全，由低級到比較高級。这样，某些在一定時間和一定条件下是正确的、合理的規章制度，在另一个時間和条件下，就可能变得不正确、不合理，或者不完全正确，不完全合理。曾經有利于發揮羣众积极性，能够推动生产力发展的規章制度，可能变得妨碍羣众积极性的發揮和妨碍生产力的发展。可見，規章制度是常常处于又能正确反映客觀实践，又不能完全正确反映客觀实践的状态中的。我們必須不断地根据发展了的客觀情况，来檢驗各种規章制度。对于其中仍能促进生产力发展的合理部分，要繼續坚决貫徹执行。对于那些当前束縛了羣众积极性，限制了生产力发展的不合理部分，應該加以修改或廢除。这是对待規章制度所应具有的辯証观点。

在整风运动前的一段时期里，鐵路貨运部門某些职工，曾經过份強調了規章制度的作用，不管实际情况是否已經发生了变化，只是按着規章制度办事，結果“扣”了别人、又“扣”了自己，因而，在某些方面就束縛了生产力的发展。整风运动后，又曾发生过破而不立，不要規章制度的情况，因而，在某些生产环节中，一度出現了紊乱的情况。这两种情况的发生，系由于对規章制度缺乏应有的辯証观点，所以都是錯誤的。

鐵道部于1950年公布了“貨物運送規則”及有关的引伸規定，它是我国有关貨物運送方面的主要規章。1954年根据党在过渡时期总路綫的精神，重新修訂了“貨物運送規則”。之后，根据客觀情况的发展，对某些部分曾作了多次修改和增删，一直实行到1958年大跃进以前。

在貨規（包括引伸規定）中，首先，明確地規定了發貨人托運貨物，必須遵守政府法令和鐵路運送規章，否則不予承運；規定發貨人應根據生產、銷售或供應計劃，貫徹合理運輸的原則，向鐵路提出要車計劃，而鐵路應根據計劃來承運貨物。這些規定，明顯地反映了社會主義國家生產資料全民所有制這個根本特點。它表現為鐵路運輸必須服從於黨和國家當前的政治、經濟任務。例如，資本主義工商業改造完成前，對有關私營企業的運送，規定有限制的辦法；在農業合作化高潮時，對於合作社的有關運送，規定有優待的辦法等，也表現為鐵路必須實行計劃運輸的原則，而這是由國民經濟有計劃按比例發展的規律所決定的。因此，這些規定保證了鐵路運輸和國民經濟計劃中的生產、銷售、供應計劃等相結合，從而促進了生產的發展。

其次，貨規中規定了鐵路和發貨單位，應共同組織月間的均衡運輸，均衡地完成國家運輸計劃；規定了向發（收）貨人調送貨車時的通知辦法，裝卸作業的標準時間，以及整車貨物必須按照公布的貨車技術裝載標準量裝載，並應爭取超過等等。根據這些規定，能夠最合理地組織運輸過程中的有關作業，以便最經濟、有效地使用運輸設備。這樣，就保證了以最少的運輸資材，完成最大的運輸任務，並且還能降低運輸成本。

第三、貨規中還規定了貨物的運到期限和領取期間，根據各種貨物的特點，制訂了相應的運送條件。俾在組織有關貨物的運送時有所依據，並且還保證了貨物及時，完整地送達到站。

第四、貨規中確定了運送過程中鐵路與貨主的責任，以及有關賠償方面的問題等，從而保證了雙方的合法權益，亦即維護了國家的利益。

在當時的歷史條件下，這些規章，基本上貫徹了社會主義辦企業的原則，因而，曾起過一定的積極作用。但是，由於國民經濟迅速發展，在工農業生產大躍進的新形勢下，舊的貨運規章在許多方面已經暴露出不能適應客觀形勢的需要。不僅種類繁、字數多，而且層次複雜。有規章，有細則，有補充辦法，還有臨時指示。有些內容不完全切合實際，權力過分集中，手續複雜，不大考慮貨主的方便。凡此種種都不同程度地影響了發揮規章的積極作用。

通過整風運動，鐵道部根據各方面所提的意見，依靠羣眾，對舊的貨物運輸規則進行了一次較大的改革，重新制訂了新的貨物運輸規則（草案），並自1959年1月起已在全路試行。

這次修改規章所採取的原則是：第一、加強鐵路與托運部門的社會主義協作，減少不必要的罰款等經濟約束；第二、權力適當下放，使基層單位便於機動靈活地處理問題，便於發揮廣大職工的主觀能動性，減少領導機關的事務主義和文牘主義；第三、簡化複雜手續，節省人力物力，提高工作效率。總之，這些原則是符合多快好省地建設社會主義的總路線的精神的。所以，在新的貨物運輸規則（草案）中就體現了如下的特點：

首先，明確規定了鐵路的任務，應當適應國民經濟發展對運輸的需要，根據建

設社会主义的方針組織貨物運輸，并貫徹社会主义协作的精神，保證多、快、好、省地完成運輸任务；而旧的規章中对这点是不够明确的。

其次，鉄路的負責範圍擴大了，如对于搬入車站的貨物，除某些車站有特殊困难不負責承運前保管外，其他各站均應担負責承運前的保管責任。

再次，貨物運輸的速度加快了。如貨物運輸期間整車貨物由过去每天 180 公里提高为 250 运价公里，零担貨物由 150 公里提高为 200 运价公里。同时，将零担貨物中轉日数最多限制由过去的五天减少为三天，将特殊等待時間由过去四天减为两天。

第四、賠償条件的审查期限也大为縮短了。

第五、权力下放，如授权站长根据具体情况可以减少或免收貨物保管費；可与貨主共同查定装卸時間等。

第六、取消了車輛調到通知和貨物运到逾期等方面的罰款制度。

由于此次修改規章依靠了羣众，运用大鳴、大放、大辯論的方法，新貨規草案訂得比較合乎客观实际。試行以来，各方面的反映較好，但也还存在一些缺点，作了部分修改后，新的“鉄路貨物運輸規則”已于 1960 年 1 月 1 日起正式实行。

根据以上所述，可見貨运規章制度的是否合理，是否正确，对組織貨物運輸工作和国民經济的发展方面，起着极其重要的作用。

×

×

×

本課程基本內容，包括以下各篇：

- 一、鉄路貨运設備；
- 二、鉄路貨物運輸計劃及直达運輸；
- 三、車站貨运工作組織；
- 四、专用棧貨运工作組織；
- 五、車輛載重量的利用；
- 六、敞車类貨車上貨物的加固及超限、笨重貨物的运送；
- 七、特殊条件貨物的运送；
- 八、联运貨物的运送；
- 九、貨运日常工作組織；
- 十、保證運輸安全，貨物完整及鉄路、发貨人、收貨人的責任。