

# 鐵路另担貨物運輸 工作組織

北京鐵道學院運輸系一九五八年畢業同學集體編

人 民 鐵 道 出 版 社

这本书是北京铁道学院运输系一九五八年毕业同学集体编写的。他们在党的正确领导下，批判了资产阶级的教育观点和教育方式，解放了思想，破除了迷信，结合我国铁路具体情况而写成的讲义。内容方面，除特别注意了无产阶级的思想、观点以外，而是非常具体而易懂，并充分反映了我国铁路货运工作的实际情况。

此书可供高等、中等铁路学校运输系师生、铁路局和车站货运工作人员学习、参考之用。



### 铁路另租货物运输工作组织

北京铁道学院运输系一九五八年毕业同学集体编

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许可証出字第010号

新华书店发行

人民铁道出版社印刷厂印

(北京市建国门外七喜店)

书号 1247 开本 787×1092 $\frac{1}{32}$  印张 1 $\frac{1}{2}$  字数 31 千

1959年1月第1版

1959年1月第1版第1次印刷

印数 0001—1,500册

统一书号: 15043·847 定价(8) 0.14元

## 前 言

一年来偉大的整风运动，促使我国走上了一个飞跃发展的时期、社会主义革命愈来愈深入地涉及到每个战綫，每个崗位和每个人的思想，从而使得在各个战綫和崗位上都展开了兴无灭資的斗争。这种情况在高等学校中当然也不例外。为了要貫徹实现党的教育方針和学习方針，为了批判和清除資产阶级的教育观点和教育方式在高等学校中的泛濫，党明确的提出了要轰轰烈烈地开展一場教育革命。教育革命内容之一，就是要改变以資产阶级思想观点支配下所編写的理論脱离实际的教条主义的讲义，要編写出一本能反映我国实际情况的讲义草稿，我們欣幸地参予了这一光荣任务。在党的关怀和具体领导下，我組全体同学，鼓足了干劲，解放了思想，破除了迷信，从7月23日开始到8月13日止結束了这本小冊子的編写。在編写过程中得到了天津南站和天津北站党組織的大力支持和指导，并且亦得到了这二站的行政、共青团組織以及全体工人同志的支持和幫助，我們在此表示深切的感謝。

在編写过程中，我們还吸收和运用了上海站貨运服务所的許多先进經驗和工作方法。我們亦还参考了苏联及我国的有关另担貨物运输工作組織方面的理論書籍和实际經驗。特別注意了批判資产阶级的思想观点，并且尽力的使它反映出我国的实际情况，但由于我們的政治思想水平，业务理論水平，以及实际情况的了解，都还与党的要求有相当的距离，因而必然在这本小冊子中会产生許多毛病，甚至还有思想观点上的問題。此外由于限于水平，在运用先进經驗和理論时也可能有許多体会不深和运用不当的地方。这一切我們都迫切地希望讀者給我們提出严厉的批評和指正。

# 目 录

## 前言

|                              |    |
|------------------------------|----|
| 第一章 另担货物运输概述.....            | 1  |
| 第二章 另担货物运输办法.....            | 2  |
| 第三章 另担货物运输条件.....            | 6  |
| 第四章 车站另担运输计划工作組織.....        | 9  |
| 第五章 车站另担货物发送和到达工作組織.....     | 13 |
| 第一节 另担货物的承运及收货工作組織.....      | 14 |
| 第二节 另担货物的装车.....             | 18 |
| 第三节 另担货物的卸车与交付.....          | 22 |
| 第六章 车站另担货物中轉工作組織.....        | 25 |
| 第一节 另担货物中轉工作概述.....          | 25 |
| 第二节 另担货物中轉作业计划的編制.....       | 27 |
| 第三节 另担货物中轉工作的执行和中轉站台的管理..... | 29 |
| 第七章 车站沿另車的工作組織.....          | 31 |
| 第八章 另担货物工作的統計与分析.....        | 33 |
| 第九章 改进另担货物运输工作的几点意見.....     | 38 |

## 第一章 另担貨物運輸概述

所謂另担貨物，就是指用一張托運單運送的一批貨物，其體積和重量均不單獨使用一個車輛。對另担貨物的具體限制已經取消，可由站長掌握。

另担貨物的特點：就是批數多，種類繁雜，貨流分散，貨運單位多。因此，有計劃的組織另担貨物運輸工作，就有、很大的必要性。不僅如此，針對另担貨物的這些特點，還產生了一系列特殊的工作組織和工作方法，這將在以後各章中具體加以敘述。

另担貨物按其主要品類來看，包括有食品工業製品，輕工業產品，機械製造業產品，儀表，重工業產品，醫療器材和葯材，以及各種農產品等等。這些均是人民生活必需的用品和支援工農業生產不可缺少的物資，因而對人民的生活和工農業建設關係極大。所以另担貨物運輸，在國民經濟中起着相當重要的作用。因而多快好省地完成另担貨物運送工作，必將帶來極為有利的經濟效果。

目前我國正處在大躍進的時期，尤其在黨中央提出了社會主義建設時期的總路線，規定了工業和農業，大型企業和中小企業，中央工業和地方工業這三個同時並舉以後，我國經濟發展出現了一個更新的面貌。全國人民發揮了沖天的革命幹勁，工農業生產和建設事業逐月以更高速度飛躍發展。一九五八年上半年工業產值比一九五七年同期增長31%；糧食比去年增產840億斤；在成千項大中型建設工程加快速度的同時出現了三百萬個農業社辦的工業單位和三十多萬個鄉縣、專區、和省市區辦的工業企業，工業新產品數

以万計，工农业生产这种乘东风破大浪的飞跃发展，无疑地給铁路运输业的运量带来了巨大的增长。而农产品和支援中小型工业建设的物资及这些工业的产品，必然有相当部份是以另担货物的形式在铁路上运送，所以可以設想另担货物运量的绝对数必将大大增加，这就要求全体办理另担货物运输的工作人员发挥最大的干劲和智慧来改善现有的另担货物运送工作的质量，以适应大跃进形势的要求。

鉴于上述要求，我们认为組織另担货物运输方面应该注意下列問題：

1. 要明确铁路是为貨主服务，这个貨主就是国家与人民，因而必須在各个环节的工作中，贯彻面向生产开展全面服务提高服务质量的思想；

2. 为了解决运量与設備間的矛盾，必須加强貨源貨流的調查統計工作，提高另担运输計劃的质量，促使尽快的加速另担货物的运送和保証满足工农业生产对另担运输的要求；

3. 要充分注意另担货物运送的完整，确保安全，应設法多装正另减少中轉，压缩沿另并須經濟有效地利用铁路車輛的載重和容积；

4. 要經常不断地交流与吸收各站員工在工作中所創造的先进方法与經驗及时推广，以促使另担运输工作的质量能在实践中不断提高。

## 第二章 另担货物运送办法

铁道部对另担货物的运送頒布了“另担货物运送办法”。办法中規定了另担車組織計劃，另担货物的承运（包括专用綫內的承运），另担货物的中轉和中轉站台的工作組織。以及另担货物在沿另車中运送和另担货物的統計、分

析。

裝運另担貨物的貨車稱為另担車，按到站不同分為：

1. 直达正另車：

(1) 一站正另：裝運到達同一到站的另担貨物。

(2) 二站正另：裝運到達二個到站的另担貨物。

2. 中轉正另車：裝運到達不同到站的另担貨物至另担車組織計劃規定的中轉站中轉。

3. 沿途另担車：用以裝運沿途另担車運行區段內各站相互間運送的另担貨物。

另担車類型中以直达正另經濟效果最大。因為它不必中轉，故節省了中轉費用，並因免除了運送過程中多次的裝卸，所以對保證貨物完整，加速貨物運送均有很大意義。然而為免除另担貨物在發站有過長的集積時間，因此必然還要組織中轉正另，從經濟效果上講這樣組織是有利的。所以鐵道部規定車站在組織另担車時，應該貫徹“多裝正另，減少中轉，壓縮沿另”的原則。

目前對於二站正另的裝運條件已有所修改。第一到站須為第二到站的經路，兩站距離在200公里以內時，已無容積、載重的限止。在200公里以外，第二到站貨物的載重應

達到標重的 $\frac{1}{2}$ 以上。這個規定的目的是要更合理地利用車

輛的容積、載重。和便於實際工作中的靈活掌握。放寬了二站正另的條件，在區段內是有利於壓縮沿另的。有些站亦有組織三站正另，我們覺得對此種另担車在組織時，應很好考慮經濟效果，否則反而不經濟。

現場實際作業中，還有其他各種形式的另担車。如：有貨調來組織的兩個以上發站裝到同一到站的湊裝正另。有列車貨運員在運行途中經過有計劃的組織而形成的“集裝正

另”，以及組織先以正另形式运送一个区段的“过綫沿另”。这些另担車的形式均是利用客观存在的情况而逐渐在工作中摸索而得出的。

另担运输同样应该实行计划运输。車站每月皆根据貨源組織向鐵路局提出“月度請求車計劃”。鐵道部則根据鐵路局提出的另担車要車計劃，在月度运输計劃中規定裝运另担貨物的标准車數。路局則再分配給車站。全路推行“运输綜合方案”后，計劃工作具有更大的策略意义。可以考虑要求另担貨物的重点貨主提出月度經濟計劃。車站再根据过去的流向統計表和考虑季节物資及未来的波动而作出按方向別、吨數別的計劃資料，以便向局提請求車的要求。路局貨运处每月根据車站提供的資料，提出管内沿另車要車計劃。

为提高另担貨物运送速度，减少貨物在运送中的作业，鐵道部对各局互相間运送的另担貨物，应根据貨流量，編制全路“另担車組織計劃”。鐵道部根据鐵路網分布，貨流量及車站的設備情况和作业能力規定了若干站为中轉站。发站不够条件裝正另时，应按本局規定的中轉范围来組織中轉正另，組織不符合中轉范围要求的中轉正另是不允許的。目前現場在遇到这种情况时要函告組織站，并要求組織站担負由此而产生的中轉費用，問題倒还不在于相互清算費用，主要是若不按規定的組織計劃来組織中轉正另时，必将导致中轉站工作混乱，从而可能遭受其他許多困难。按另担車組織計劃組織裝車、不但解决了不够直达正另条件的貨物之运送，并且对提高車輛載重和容积的利用及加速貨物的运送都有很大好处。

鐵道部在58年4月重新公布了全路的另担組織計劃，其要点如下。

1. 各局相互間运送的另担貨物除活动物及以直达正另



运送者外，必須按照全路另担車組織計劃裝運。

2. 發站不够条件自行向外局中轉站配裝中轉正另時，應將貨物裝至最近前方另担車組織站中轉，并須符合發到站間最短經路的原則。

3. 發站自行配裝中轉正另時，所有裝入該中轉正另車的貨物應符合最近前方另担車組織站發往各該中轉站的中轉範圍。如果最近前方組織站在全路另担車組織計劃內沒有規定該方向的中轉站時，則應符合次一前方組織站發往各該中轉站的中轉範圍。

4. 組織站裝運越过規定中轉站以遠的中轉正另時，所有裝入該中轉正另車的貨物必須符合規定中轉站發往各該站的中轉範圍。

5. 为了加速貨物运送，減少貨物中轉次數，各鐵路局可規定輔助中轉站及其中轉範圍，各站可以直接向輔助中轉站配裝中轉正另車。

鐵路局的另担車組織計劃是全路的補充部份，是規定未列入全路另担車組織計劃各站組織另担車的方法和管內各中轉站間运送另担貨物的办法，

另担貨物可以在專用綫內承運和裝車，採取這種办法對鐵路和貨主雙方均能簡化許多手續，更密切了運輸和生產過程的配合。採取專用綫裝運另担貨物時，鐵路應派人至專用綫內辦理有關的業務。雙方的責任可在合同內明確規定。一般說，此時鐵路方面只負責有關承運前的檢查和對車輛狀態的檢查，起指導裝車的作用。關於裝卸設備，人力、場地照明等均應由貨主負責。採取另担貨物在專用綫內承運、裝車不僅有上面所說好處，並對緩和市內搬運力不足的意义亦很大。

### 第三章 另担貨物运送条件

为了保证所运貨物的完正及运行的安全，所以对貨物运送提出了各种具体的要求。其中包括有对包装上的要求，对装車上的要求，对运送途中的要求，以及对貨物保管上的要求等。这些条件又可分为一般的和特殊的两类运送条件。而另担貨物由于其运送上的特殊性和复杂性所以对这些条件要求更为严格。現分別說明如下：

#### 一、一般的运送条件

1. 对貨物包装上的要求：一般說对另担貨物的包装要求坚固，这是由于另担貨物在运送途中可能有中轉作业，故要經過多次的装卸及移动，又由于另担車內是有許多种不同类的貨物混装在一起，因此貨物的包装不但要坚固还應該严密，以防在运送途中由于震动摩擦使包装破碎而引起貨物混杂、失散或至損害沾污等事故。包装的使用，要根据各种貨物的性質而定。（在苏联已实行了包装标准化，我国将来是否也应这样发展是值得研究的），目前國內使用的包装种类有：鉄桶、木桶、竹筐、条筐、木箱、紙箱、草袋、麻袋、布袋、紙袋、坛等等。各种加固捆紮材料有線草繩、麻繩、木条鉄絲鉄腰等。对包装材料的选择，尽可能要就地取材，或采用代用品及再生品以节省貨物包装費用，降低产品成本，这对国民經济有很大意义。但必須符合一条基本的原則，即保证在鉄路运输过程中不致因包装不良而影响了貨物的完正。

2. 对装車时的要求：由于不同品类的貨物混装在同一車內所以在装車中的要求必須严加注意。这些要求是，要使車輛底板的負重均匀，要經濟地使用車輛的載重和容积，

要保證貨物在运行途中穩固不致因震動而发生摩擦、散失、混雜和沾污其他貨物。为此在裝車时应注意將重貨物均衡地分布在車輛底板的各部份，將輕浮貨物及怕压怕挤的貨物放在上层，对軟包裝及怕磨貨物应与有棱角的或硬質貨物隔开，方法可用其他不怕磨的貨物或草垫等隔开。对怕湿貨物与液体貨物应分隔开，对怕气味的与异味的貨物亦应分隔开。此外，对怕湿貨物最好不要放在靠近門窗附近，以免雨水滲入。在裝車前照例應該特別注意車輛的商务檢查，判明是否符合所裝貨物的要求。发现缺点，如有漏雨痕跡，車箱內不清洁，在牆上有釘子等，應該立即加以消除。如无法消除則不得草率使用这种車輛，可以要求調撥状态良好的車輛以確保貨物的完正。

3. 对貨物保管的要求：另担貨物由于批数多、种类复杂而且貴重物品較多，所以在保管条件上比大宗貨物的要求要高。另担貨物一般都应在倉庫內保管，少数笨重貨物及不怕外界条件影响的非貴重貨物，可以在露天場地內堆放。在倉庫內堆放及移动貨物时，应注意貨物標記。堆放高度以作业方便、不損害貨物完正及提高倉庫利用率为原則。隔离的条件与裝車时的要求相同。

## 二、特殊的运送条件

除了以上所談一般的运送条件以外，对于某些特殊的另担貨物，如笨重貨物，搬家貨物，貴重貨物，易腐貨物，危險貨物等，由于它們的性質特殊还应提出与这些貨物相应的特殊运送条件，以保證貨物的完正。

1. 笨重貨物：对于每件重量在 300 公斤以上的人力裝卸較为困难的貨物，可以称之为大件貨物。它們需要用机械进行裝卸。中轉作业最常見的是各种工农业机械和设备，一般

在大的工业城市有較多的发送量。为解决这类貨物的装卸作业，在車站一般专门划出一个区域，称为吊机場。場内配有起重机以进行作业。笨重貨物一般是适于装敞車。在装车时应考虑車底板負重均匀，对笨重貨物可以考虑与其他貨物拼装，以充分利用車輛的容积和載重。在承运笨重貨物时，必須考虑到站有否机械設備，能否卸下，否則将会給到站带来极大困难。

2. 搬家貨物：其特点是体积大、重量輕、形状不規則、怕压。在承运前最好由鉄路派专人去貨主家察看，并代为打包。因为搬家貨主多为偶然托运的，他們不熟悉鉄路上的要求，所以开办这样的业务，将能改善对貨主的服务、并能有效地計劃車輛的运用。并且由于鉄路派人代为打包就能使包装符合鉄路的要求从而保证了貨物的完正运送。

3. 貴重貨物：包括各种貴重仪器，精密机械、金銀飾物、艺术品古董高級消費品、現金等，对这些貨物要求有严密坚固的包装。装车时要防压，防震，防其他貨物对其侵蝕。保管时应放在倉庫内专门划出的区域内。必要时貨主还須派专门警卫員随貨押运看守（如运送大批現金时）。

4. 易腐貨物：除了用冷藏車运送的正車易腐貨物以外，必然还有另星的农产品、易腐食品需要用另担形式来运送。目前許多另星的易腐貨物都通过“快件”运送的。只有为数不大的、运距又不远的易腐貨物才通过另担运送。它們的包装应该适应于貨物的性質，装车时不能与有毒物品混装。对这些貨物应尽快地使其运送，避免途中积压，以保证其质量良好。

5. 危險貨物：对他的包装要求很严，如有毒气体、液体要装在密封加焊的容器内。压缩气体及液化气体要装在炮弹型鋼筒内，并且要有安全帽。对玻璃坛子、陶瓷容器要有

防碎的防护包装（木箱中垫刨花等襯垫材料）。对包装一般都有統一的規格，并且有特定的標記，如易燃，有毒，腐蝕等，以便装卸时注意。在这类貨物的运单上亦应加蓋專門的戳記以引起工作人員的注意。有爆炸品的車輛应插“禁止溜放”的表示牌。它們在装卸和保管方面都有特定的条件和要求，一般均在单独的密閉倉庫內保管。在車內的混装应符合危險貨物混装表的規定，应使其尽量减少装卸和中轉作业。遵守这些規定不仅为了保証貨物本身的完正，更是为了保証人身安全和鐵路及市政建筑物的安全。所以在有大量危險貨物运送的城市中，都規定在距离市中心較远的專門車站上办理該項业务。

## 第四章 車站另担運輸計劃

### 工作組織

解放后，我国另担貨物的運輸是由无計劃逐步发展到有計劃的。在一九五一年以前实行过“随到随运”，即貨主将要托运的貨物随同运单送交車站，車站根据收貨情况来組織裝車。当时根本就沒有另担貨流的組織工作，所以造成大量貨物的积压，中轉工作繁重，运到期限延长，車輛容积和載重的利用很不經濟。1953年鉄道部頒布了“另担貨物計劃運輸办法”（489部令），規定貨主在托运貨物前，先向車站提出运单，車站每天都受理各站的另担貨物，然后根据配車計劃簽證进貨日期，此即称謂“三日制”的办法。（貨主第一天提出运单，第二天得到准許搬入日期，此后再根据批准日期进貨。）一九五六年社会主义改造高潮时，国民經济获得很大高漲，另担运量剧增，所謂“三日制”的办法不能滿足貨主的要求，因而許多站都恢复了类似“随到随运”的承运办法，企图解决当时繁忙的任务和适应当时形势的要求，然而缺乏計劃性

的策略，工作极为被动，造成貨物积压，貨場堵塞，車輛利用不經濟，大量貨物运到逾期。工作实践表明，計劃运输优于随到随运，故于1957年3月鉄道部重新頒布“另担貨物运送办法”。为了提高另担貨物运送速度，減少貨物在运送途中的作业，鉄道部、鉄路局都根据貨流量編制全路另担車組織計劃。規定了另担貨物无条件直接运往到站时，应装至另担車組織計劃規定的中轉站中轉，同时亦規定了車站或运输营业所应按照規定的承运装車日期表来办理另担貨物的承运。

近两年来，各站推行了承运装車日期表后，車站另担运输計劃工作得到加强和簡化，除了搬家貨物、軍事运输、农业合作社的物品及某些特殊貨物經站长批准后才能随时承运外，一般貨主只要不迟于承运日期表規定的承运日期前一日提出运单，并取得車站簽證貨物搬入日期，車站則根据承运貨物結合庫存殘貨进行輕重配装来組織計劃装車。

承运装車日期表使另担貨物不致在发站倉庫产生过长的集积時間，既克服了“随到随运”的弊病，加强了运送貨物車輛的經濟使用，又解决“三日制”的繁瑣手續。同时还能改善車站倉庫的利用，使倉庫貨位对不同到站的貨物輪流实行专业化。

另担貨物承运和装車日期表仍根据貨物运量，在保证組織最大数量的直达另正及貨物的集积時間与运送時間之和不超过貨物运到期限的条件下，按到站或方向別規定，并在車站加以公布。不能与普通貨物混装的危險貨物，长大貨物，笨重貨物等可根据具体情况規定出单独的承运日期表。为使貨物及时运送，对同一到站，同一方向的承运日期之間隔不宜太长，一般不超过四天。承运装車日期表还应与沿另車列車运行图相配合，并应考虑各发站与中轉站之間工作上的协调。

目前各站每月編制一次另担貨物承运装車日期表，在月

度波動量不大時，可作一次修改。車站編制該表時，首先應了解月度貨流量波動情況，因此貨源組織工作乃是承運日期表編制的關鍵。尤其在全路推行了“運輸綜合作業方案”後，貨源、貨流又是編制方案的基礎，因此應深入細致地通過經濟調查、召開貨主會議、簽訂運輸合約等方式，抓住重重點貨主的穩定貨流，較精確地掌握輕重貨源，把另担貨源納入計劃，以便合理地使用車輛。多拼直達正另壓縮沿另，並組織按排定的日曆收貨計劃裝車，把直達正另進一步組織成組裝車以保證按“運輸綜合作業方案”規定的出車要求。

某些車站，對掌握另担貨源總認為不可能或不精確，在編制承運日期表或向局提要車計劃時只憑過去的資料及經驗來搞，因此，計劃的作用就不夠明顯，工作也較被動。然而我們覺得當前對貨源組織不但具有必要性，而且在社會主義計劃經濟的條件下，也具有可能性。因為社會主義企業的特點就是專業經營有固定的產銷關係和產銷範圍。貨主別往往就是品名別或流向別，所以車站應派專人摸清所在地區的貨源底細。這樣聯繫貨主就有了重點，分析產、運、銷的關係也有了依據。另担貨源確實分散但若能掌握住重點貨主（即經常託運及貨流量較大的）的貨流量變化的規律，就能使車站發揮主觀能动性來進行計劃工作。特別提出的，是要發揮社會主義企業間同志協作的關係，通過簽訂運輸合約，開貨主會議，要求貨主供給尽可能正確的計劃資料（如二月份運量，去向，主要品名）。鐵路本身也應深入貨主了解產、運、銷情況，幫助貨主提出計劃。

我國有些車站對貨源組織工作做得較好，如上海站。他們加強了經濟調查，積極組織貨源，通過“摸底”建立一套物資單位記錄卡片，來隨時記載各物資單位的運輸概況。通過鐵路的駐在人員及召開貨主會議掌握下月運量，從而使計

划有充分的依据。

大跃进中正在爭取重点貨主計劃的正确性达90%，計劃內貨源要达到實績的80%。

車站通过貨源調查及貨主提出的月度運輸計劃后进行彙总，做出按到站別、貨主別的月間計劃表，再参考过去的實績和未来发展情况的分析，修正計劃。这样就能作为提供管理局所需的貨源資料及作为向局提出月度要車計劃的依据。再根据局批准的計劃和運輸綜合方案的要求，即可編出車站的承運裝車日期表。該表应力求清晰明了。

第一表是列举上海站貨运服务所1958年三月份的承運裝車日期表，因为承運日期表是根据各站的貨源等情况而編制的，故非千篇一律、举此例仅作参考。

根据承運裝車日期表，貨主即能安排产、运、銷計劃，市內運輸公司也能根据运量事安排运力。鐵路內部根据承運日期表結合運輸綜合方案規定的出車要求来固定貨位的去向，便于成組裝車以減少調車鈎数。

目前有些車站在执行承運裝車日期表时存在的問題是承運后貨物不能及时裝車，因此造成倉庫堵塞。解决这問題应較精确地掌握貨源密切与市內搬運部門的配合，并要求鐵路車务部門能保證按計劃給車。此外，貨运部門仍应千方百计地加强組織工作使其与集裝箱和正車運輸配合等，一般講当日承運的貨物不应迟于次日24小时內裝出。

在具体执行时，还应防止強調按承運裝車日期表而不顧及实际情况，决不能过死地掌握，如对救災物資、农业社急需的貨物等都应按实际情况灵活掌握。有些站，如上海站已經在按承運裝車日期表的前提下，允許貨主当天提运单当天進貨，但对大批貨物应事先与計劃部門联系，以便車站作好計劃准备工作。



上海站貨运服务所一九五八年三月份 第一表  
另担貨物承运日期表

| 庫別 | 單 日            | 雙 日         | 門 別 | 庫別 | 單 日         | 雙 日         | 門 別 |
|----|----------------|-------------|-----|----|-------------|-------------|-----|
| 1  | 蚌埠(八公山)<br>蔡家崗 | 合 肥         | 1~2 | 4  | 天 津 南       | 天津北中轉       | 2   |
|    | 峽東, 集寧         | 石家莊及中轉      | 2~3 |    | 寧 燕 綫       | 淮 南 綫       | 3   |
|    | 蘭州、土門墩<br>中轉   | 太 原 北       | 3~4 |    | 徐家港高家營<br>間 | 徐家港高家營<br>間 | 3   |
| 2  | 濟 南            | 濟南中轉        | 1   | 5  | 滬 寧 綫       | 滬 寧 綫       | 3   |
|    | 徐州中轉           | 徐 州         | 3   |    | 南 京         | 中 華 門       | 13  |
| 3  | 鄭 州 東          | 鄭州東中轉       | 1   |    | 衡陽及中轉       | 長沙株洲及中轉     |     |
|    | 寶成 成渝綫         |             | 2   |    | 廣 州 南       | 廣 州 南       | 2   |
|    | 西安西成都東         |             |     |    | 丰台及中轉       | 丰台及中轉       | 3   |
| 9  | 古方、五里墩<br>間    | 古方、五里墩<br>間 | 1~3 | 6  | 廣 安 門       | 廣 安 門       | 1   |
|    | 金 華            | 上 饒         | 4~5 |    | 南 寧 縣 祥     | 鄭州及中轉       | 1   |
|    | 青山, 蘭谿間        | 青山蘭谿間       | 6~7 |    | 南 昌         | 都 勻         | 2   |
|    |                | 南 平         | 1西  | 10 | 南星橋、長山<br>門 |             | 2~3 |
|    |                |             |     |    | 長山門以近各<br>站 | 長山門以近各<br>站 | 4~5 |
| 13 |                |             |     |    | 錢清寧波北間      | 錢清寧波北間      | 6   |
|    |                |             |     | 13 |             | 哈爾濱及中轉      | 4~5 |
|    |                |             |     |    |             | 山海关及中轉      | 3   |
|    |                |             |     |    | 比 陽         |             | 2   |
|    |                |             |     |    | 蘇家屯及中轉      |             | 1   |

## 第五章 車站另担貨物发送和到达工作組織

貨物的发送和到达工作組織，是車站整个貨运工作的核心，对发到工作总的要求是：安全迅速，便利經濟，具体說来承运方面应力求簡化手續，面向貨主，提高服务質量，及时运送貨物；在装卸車方面，应合理地組織和使用装卸机械与人力，充分地利用車輛載重和容积，減少和消灭一切商务