

鐵路商務工作

傅 智 編

人民鐵道出版社

本書，根据現行的貨运規章，按照現場的作业順序，叙述鐵路商务工作。

本書可供鐵路商务工作人員，发、收貨物單位运输工作人員及铁路运输学校师生学习和参考。



鐵路商务工作

傅 智編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17号)

北京市書刊出版业营业許可証出字第010号

新华書店发行

人民鐵道出版社印刷厂印

書号 1482 开本 787×1092 1/32 印張 2 1/4 字数 46 千

1959年8月第1版

1959年8月第1版第1次印刷

印数 0,001—800 册

統一書号: 15043·1039 定价 (8) 0.20 元

編者的話

鐵路商務工作是鐵路運輸工作重要組成部分之一。它不僅能加強鐵路與發、收貨物單位的協作，促進工農業的發展，並且能簡化辦理票據的手續，加速貨物的送達，從而降低運輸成本，提高運輸效率。對完成和超額完成鐵路運輸計劃也起着決定性的作用。

為了使鐵路商務工作能做得更好更全面，我們特將濟南鐵路局貨運處推薦的傅智同志所編寫的“鐵路商務工作”一書付印出版，以供鐵路商務工作人員及鐵路運輸學校師生學習和參考。

目 录

緒言

第一章 通論..... 4

第一节 貨物運輸的辦理種類..... 4

第二节 一批託運的範圍..... 4

第三节 貨物輸送方法..... 5

第二章 貨物的承運與發送..... 7

第一节 貨物運單的提出..... 7

第二节 零担貨物的受理與承運..... 10

第三节 整車貨物的接收及車輛的請求..... 14

第四节 裝車作業..... 15

第五节 辦理票據的手續..... 28

第三章 零担貨物的中轉..... 30

第四章 貨物的到達與交付..... 32

第一节 卸車計劃的編制..... 32

第二节 卸車作業..... 32

第三节 貨物的交付與搬出..... 35

第五章 貨物的變更..... 37

第一节 變更的範圍..... 37

第二节 變更的受理與處理..... 37

第六章 運輸事故和運輸阻礙..... 39

第一节 鐵路、發貨人、收貨人的責任..... 39

第二节 運輸事故..... 40

第三节 運輸阻礙..... 43

第四节 無法交付貨物..... 43

第五节 賠償與償付..... 44

緒 言

鉄路上每日都有很多种类不同的貨物运往全国各地。在运送过程中不仅要保証貨物的完整状态而且还要保証貨物及时地运达到站交給收貨人。几年来在党的正确领导下和各国民經济部門、企业、机关的协助下，基本上完成了党和国家交給的貨物运输任务。

自全党全民大办鋼鉄以后，鉄路运输局面显得有些緊張，特别是装卸勞力不足成了运能和运量矛盾的一个重要方面。为了緩和这个緊張局面：

(一) 在党的八大二次會議上提出了全党全民办鉄路的方針，經過几个月的实践証明这个方針是正确的，这为我们鉄路运输开辟了一条高速度发展的道路，特别是在鉄路沿綫車站在党的正确领导下依靠当地公社互相支援，站社一家，建立了一支亦工亦农的运输大軍，这对保証运输工作大跃进起了决定作用。我們商务工作者应该积极贯彻党的方針政策办好鉄路运输工作。

(二) 开展大规模的羣众运动，大搞技术革命，实现装卸机械化半机械化，使机械操作和必要的手工劳动适当地结合起来以減輕工人的劳动强度提高劳动生产效率。北京鉄路局在大搞装卸技术革命的过程中，經過摸索，针对运输的具体需要，确定了“三化”方向：①笨重貨物实现吊杆化；②一般貨物实现站台車子化；③散堆装貨物实现高站台低貨位化。为了确保以四大指标为中心的国民經济計划的实现，我們商务工作者必須苦干、实干加巧干迅速实现三化，以縮短装卸時間，加速車輛周轉，按时按質按量地完成装卸任务。

(三) 要大力开展捎脚运输，这是运输组织工作上的重大创举，不仅充分发挥了车辆使用效率，也加速了物资的运输，商务工作者应该积极的普遍推行，使捎脚运输在铁路运输事业中发挥更大的作用。

(四) 加强车站货场管理，建立职务责任制，使事事有人负责，人人对事负责；对货区货位要有计划地按货源货流情况订出运用方案，既要便于组织成组成列装车，又要为编挂调车作业创造条件；也要建立分析制度，按日、旬、月来分析装车卸车和货物搬运情况，针对存在问题及时研究解决，以加速货位使用效率保证货场畅通。

(五) 协作就是力量，从协作中可以挖掘大量的运输潜力。社会分工越细，越需要协作。在社会主义社会里，国民经济是有计划按比例地发展，每个地区、每个部门虽然分工不同，但根本利益是完全一致的，这里没有竞争，没有排挤併吞，而是互相支援，共同提高。铁路不仅和各国国民经济部门接触的面广泛，而且它也是城市和乡村、工业和农业、生产和消费相结合的必不可缺的一个环节，因此加强铁路和其他部门间的协作，对保证完成生产和运输计划有着重要的意义。我们商务工作者应该积极的在党的正确领导下，破本位主义思想，立共产主义思想，在全国一盘棋的思想指导下，大搞共产主义协作来提高铁路运输效率。

商务工作者还是铁路与国家其他经济部门建立联系的桥梁，因此不仅要改善和加强服务组织工作尽量简化手续，在办理货物运输手续上尽可能的便利货主减少层次，延长营业时间，开展驻在承运，电话受理，开办接取送达，接货上门，送货到家，一切手续都由车站服务人员代办，不用货主出门就能提货运货。另一方面我们也不要使货主托运了货物以后有任何顾虑和怀疑，担心托运的货物不能及时完整地运

达到站。因此每一个商务工作者都应当負責做好自己的工作，这首先要端正个人的工作态度，正确認識国家所給予的任务并認真执行。其次就是要認真掌握业务技术，正确地办理貨物运送手續，也就是要認真学习和执行有关貨物运送的規章办法和制度，学习和推行有关先进經驗，把一些先进經驗和規章制度有机地相互結合起来貫徹到实际工作中去，这样才能多快好省地完成和超額完成貨物运输任务。

本書在現行的貨物运送規則的基础上，結合着現場工作进行的具体情况而試写的。由于政治思想水平和业务理論水平較差，大跃进中出現的許多先进事蹟收集的还不够，書中的缺点、錯誤可能很多，尚希讀者同志們多多提出批評和指正。

第一章 通 論

第一节 貨物運輸的辦理種類

鐵路貨物運輸的辦理種類分為整車和零担。

每批貨物需要單獨使用一輛貨車或必須跨裝兩輛以上的為整車。每批貨物體積不足64立方公尺重量不足30噸不需單獨使用一輛貨車的為零担。但體積雖不足64立方公尺重量不超過30噸，而由於貨物性質需要單獨使用一輛貨車運送時，以及未裝入容器內的活動物，散、堆裝貨物（應有包裝而未加包裝運輸者為散裝貨物；成堆運送以及不易點清件數的貨物和由於貨物性質不適於按成件方式運輸的粗雜貨物都屬於堆裝貨物）；污秽品（糞便、兽骨、湿的毛皮、湿的內皮層、湿的魚介類的皮、鱗、骨和內脏）等貨物只限按整車辦理。污秽品裝入容器內嚴封不滲漏且惡臭氣味不外溢者或在冬季凍結期間，如有相當包裝不致使其他貨物遭受損失時，可以由站長承認，按零担辦理。堆裝貨物具有適當包裝或經捆扎成捆者，發貨人要求按零担辦理時，如能點清件數，經站長承認亦可按零担辦理。

第二节 一批托運的範圍

發貨人托運貨物時，必須是發貨人、收貨人、發站、到站、裝卸地點和托運時間相同，方能做為一批托運。

按整車辦理的貨物，以每車為一批，長大貨物跨裝二車以上的也可做為一批。

按零担辦理的貨物，以每張貨物運單托運的貨物為一批。

根据貨物性質不能混裝的貨物，如：硝基芳香族类炸藥与外表为金属包装和未加包装的金属貨物；能成为爆炸混合物物品与松軟的粉状可燃物品；压缩氧气与油脂类；未具有檢疫机构消毒証明的牲畜产品与食品、谷物、食用油脂类，以及危險貨物性質相抵触者即不能做为一批办理。

第三节 貨物輸送方法

整車貨物每批使用一車或跨裝二車輸送。

零担貨物以整裝零担車或沿途零担車裝載輸送。

整裝零担車分为：

(一) 直达整裝零担車：

(1) 一站整零車——裝运到达同一到站的零担貨物；

(2) 二站整零車——裝运到达同一徑路两个到站的零担貨物；

(3) 三站整零車——裝运到达同一徑路三个到站的零担貨物。如第三到站的貨物重量达到貨車标重或容积二分之一以上时，三个到站的距离不限；达不到时，三个到站的距离不得超过 200 公里；如向外局裝运时，第一到站应在本局管内。

(二) 中轉整裝零担車——裝运到达不同到站的零担貨物至零担車組織計劃規定的中轉站中轉。中轉整裝零担車亦得以兩站整零方法运送。如裝有到达該中轉站的貨物时，应将在該中轉站中轉的貨物按第二到站裝載方法裝載。

(三) 合裝零担車——两个发站裝运到达同一到站或裝运到达不同到站的零担貨物至零担車組織計劃規定的中轉站中轉。

(四) 凌裝零担車——同一調度区管内的两个以上发站裝运到达同一到站或裝运到达不同到站的零担貨物至零担車

組織計劃規定的中轉站中轉，由最後裝車站以列車貨運員責任施封，將運送票據整理後交車長按整零掛運。

沿途零担車用以裝運該沿途零担車運行區段上各站（包括中轉站）互相間運送的零担貨物，也可以利用區段別組織過綫沿途零担車，在不進行裝卸的區段內由裝車站施封按整零掛運，到達該沿零車裝卸區段後再由列車貨運員按照一般沿途零担車接運，這樣可以避免中轉站大量的中轉作業。

裝載整車貨物的貨車，在裝完車後如有剩餘噸位或容積且在運輸上無妨礙時，可以將與整車貨物同一到站同一裝卸地點的零担貨物加裝在整車貨物的貨車內。

在本局管內各次客貨列車掛運的空重貨車、游車、守車、運送的客車、特种車、行李車等等，一切有條件利用的車輛都可以充分利用加裝捎腳帶貨。

長大、笨重的貨物，使用冷藏車運送的藥品，以及只限按整車辦理的爆炸貨物，其數量不夠一車，如果發貨人要求將同一徑路的二個或三個（爆炸品最多不超過五個）不同到站的貨物，裝在同一貨車內作為一批運輸時，為了節省運輸力和減少發貨人運輸費用的開支，發貨人可向鐵路提出按整車分卸辦理。

對兩個車站之間的地点或在不辦貨運營業的車站，如由於工農業生產或人民生活上必需在該處裝車或卸車時，發貨人可向鐵路提出按途中裝車或卸車辦理。

由於某些地區搬運力不足或有些廠礦企業在基建工程中安裝的重型設備或有些笨重貨物非地方搬運車或汽車載重力所能負擔時，亦可採用站內搬運的方式來解決上述情況的運輸問題。

第三章 貨物的承運與發送

第一節 貨物運單的提出

貨物運單（附件一和附件二）由鐵路印刷，在辦理貨運的車站上，隨時供應發貨人使用。

貨物運單是鐵路與發貨人對於完成貨物運送中保證貨物完整及時到達的各項要求，各自負擔的責任及義務的契約，不做為收款收據。

發貨單位托運貨物時須先向車站提出貨物運單，車站應堅決貫徹國家政策進行審查和簽證。每一批貨物，需向車站提出一張運單。托運整車分卸貨物應當提出基本貨物運單一份和分卸貨物運單兩份（一份留分卸站存查，另一份交收貨人）。每增加一個分卸站應當再增加分卸貨物運單二份，均在左上角註明「整車分卸」字樣。

依據政府法令必須有証憑文件始能在鐵路運輸的貨物（爆炸物品、獵槍和獵槍子彈、國務院公布的有關物資運輸限制暫行辦法中規定的貨物、須要檢疫的植物和植物產品以及各省、市、縣規定的地區性的運輸有限制的物資等等），發貨人應當將此項証憑文件附在貨物運單上同時向車站提出，並在貨物運單內註明文件的名稱、號碼和頁數。

發貨人對於貨物運單內所記載的事項和所附的証憑文件，應當注意完備、正確和真實。

為了便於收貨單位對到達的貨物及時驗收、分發、轉運，對有關該批貨物數量、質量、規格的單據，也可以由鐵路代遞至到站交給收貨人，但與此無關的一些單據應向發貨人說明情況由郵局遞送。

貨物運單粗錢欄內各項由發貨人填寫後簽章。如填寫錯

誤可以涂改，在涂改之处加蓋發貨人印章。如發貨人不會填寫，車站員工應協助代為填寫，寫完后，復讀一遍，發貨人認為正確無訛，由發貨人在貨物運單上簽章。

對整車貨物發貨人應將已批准的月度要車計劃號碼記入貨物運單運輸號碼欄內，並在計劃號碼前加注「內」字；如系補充計劃則加注「補」字。

在到站及到達局欄內，應按鐵路營業站名表規定的站名及所屬局局名正確填記。因為目前在鐵路上還有一些車站的站名，字不同而音相似，容易混淆造成錯運。另一方面全國鐵路車站太多，填寫車站所屬局局名也便於裝車時計劃配裝和裝車後編組掛運。

整車貨物如在車站公共裝卸場所以外地區裝車或卸車時，發貨人應在「發站」及「到站」欄注明裝車或卸車地點。如系在非貨運營業站或在站間裝車、卸車時，發貨人應在貨物運單發貨人聲明事項欄內記明以下事項：

(1) 在非營業站及在僅辦理客運的車站裝車或卸車者，得以其前后方貨運營業站為發站或到站；

(2) 在僅辦理零担貨物的車站及在僅辦理專用綫到發貨物的車站站內裝車或卸車者，即以該站做為發站或到站。

在發、收貨人的名稱欄內應記明機關、企業或團體的正確全名。如發、收貨人為個人時，即記入發、收貨人的姓名。為了便於和發貨人聯系以及貨物運至到站後通知收貨人領取貨物，發貨人必須在發、收貨人名稱欄內詳細記入發、收貨人的住址，如有電話時亦應一併記入。

在貨物品名欄應按貨物品名檢查表所定名稱正確地填記，不能簡寫或縮寫，亦不能只記載籠統貨物名稱。如貨物品名檢查表內未經列載的貨物，應填寫生產或貿易上的名稱。對同批運送的貨物名稱在貨物運單內不能一一記入時，

应按其中貨等最高者填寫并於品名之次加一「等」字，同時提出貨物名稱清單一式四份，由發站將貨物運單號碼記入后并加蓋車站日期戳，將其中一份貼於貨物運單背面由到站轉交收貨人，一份附於貨票甲聯留發站存查，一份附於貨票乙聯報送鐵路局財務會計處，一份附於貨票丁聯留到站存查。

在貨物包裝欄應記明貨物包裝的種類，如：條筐、布包、鐵桶、麻袋、木箱等等。如系二件捆為一件或三件捆為一件時，應記明「二合一」「三合一」字樣。

在貨物件數欄應分別貨物名稱及包裝種類記明件數，如在裝車后始能確定件數的整車貨物，可在裝車后補填件數。

在貨物重量欄，如系發貨人確定重量，應由發貨人在此欄內記明貨物重量（包裝重量包括在內）。如由鐵路確定重量時，應在過磅后再行填記。

在貨物運單發貨人聲明事項欄內，可將委託鐵路代遞文件、運送貨物的証憑文件、整車分卸、途中裝卸、加固材料、裝載物品，以及為了照料、防護或飼養所運送的貨物而派人押運的有關事項記入。

如發貨人使用自備貨車運輸貨物時，發貨人應當在貨物運單右上角用紅色墨水注明「自備貨車」字樣，將車輛上的特殊標記填寫在發貨人聲明事項欄內。

按整車辦理的鹽、水泥等貨物，如發貨人要求按散裝辦理時，發貨人必須先征求收貨人同意后車站方能受理。對按散裝辦理的鹽、水泥等貨物，到達到站應由收貨單位準備鋪墊用具，以便卸車。

對整車分卸貨物，其基本貨物運單內到站、收貨人各欄，應當填寫最終到站的站名和收貨人。貨物名稱、件數和重量各欄，應當填寫各個到站全部貨物的名稱、件數和重量。然后将最終到站及分卸站兩部分貨物的到站、品名、件數及重

量再在发貨人声明事項栏內分別注明。分卸貨物运单只填寫分卸站的有关事項。

車站对发貨人提出的貨物运单經复查完全正确后，对整車貨物即按旬計劃安排的裝車方案指定貨物搬入車站日期。零担貨物即按車站規定的承运日期表指定搬入車站日期。对搬家貨物、貨車裝載加固材料，以及不是当地的一些物資单位来站托运零担貨物或个别情况經站长特別承認的零担貨物，应随时受理，并在貨物运单左上角「貨物于×月×日搬入」栏內填注指定搬入日期并加蓋站长印章后，将运单返还发貨人，憑以向車站內搬运貨物。零担貨物并将運輸號碼填入，該號碼由車站按受理順序編排。

对在专用綫、貨物支綫或专用鉄道內裝車的貨物，即无須将运单再返还发貨人，只將計劃裝車日期通知发貨人以便按时做好裝車的准备工作，將待裝貨物按时搬至裝車地点。

第二节 零担貨物的受理与承运

按零担办理的貨物，一件的重量不能超过二公吨，体积不能超过三立方公尺，长度不能超过七公尺。

对一件重量超过二公吨的貨物，如发貨人要求按零担办理时，必須联系到站可以卸車时方能受理。如到达站是办理超重零担貨物的車站，且在該站裝卸重量能力以內时，发站可以直接受理承运。

对体积超过三立方公尺、长度超过七公尺的零担貨物，发站可以整装零担車运输时，或能装入棚車以沿途零担車运输，且在到站卸車无困难时，发站方能承認按零担办理。

对鉄路承認按零担办理的貨物，应按車站零担貨物承运日期表指定搬入車站日期，发貨人按指定日期將貨物搬入車

站。

零担貨物承运日期表是根据車站貨源情况，在保証組織最大数量直达整裝零担車及貨物集积時間加貨物运送所需实际時間之和不超過貨物運到期限的条件下，按到站或方向別規定，不能与普通貨物混裝的危險貨物，长大、笨重貨物可根据具体情况規定出单独的承运日期。

同一到站或同一方向的零担貨物承运日期最大間隔期間非特殊情况不得超過4天。

鐵路除在車站辦理零担貨物的受理承运外，目前在我国有些車站还采用了以下几种承运形式：

(一) 駐在承运——有些運量較大并具备倉庫的貨主，車站可派人駐在貨主倉庫或貨物堆放地点辦理貨物承運手續，这样既可以減少貨主辦理托運手續的麻煩，也可以有計劃地集結零担貨物，大力湊裝整零，加速貨物运送，緩和鐵路倉庫緊張情况創造了条件。

(二) 駐在受理——对沒有倉庫而又經常托運貨物的貨主，鐵路可以派人去貨主家辦理貨物托運工作，以減少貨主到車站托運的往返時間，这样也可以把分散的貨源有計劃地加以集中。

(三) 开办電話受理——有些机关企业和不經常運貨的貨主可用電話向車站辦理托運預約手續，然后按車站指定日期進貨。

(四) 開設市內服務所建立服務網——使貨主可以就近向服務所托運貨物，擴大駐在承運的形式。

發貨人对准备搬進車站的貨物應先在貨物包裝上做好標記。貨物標記是用来表明貨物的品名、件数和去向，以便于在裝車時進行查對，特別是需要經過中轉站中轉的零担貨物，貨物標記的作用就更为重要，一旦標記脫落就无法識別

貨物的到站與收貨人，也有些貨物不能識別品名，因而發生事故給工農業生產造成很大損失。

標記的內容和順序如下：

(1) 運輸號碼（發貨人按運單上的號碼轉寫在每一貨物標記上），

(2) 到站名稱，

(3) 貨物名稱，

(4) 貨物件數，

(5) 收貨人名稱，

(6) 發站名稱。

貨物標記應當考慮牢固和作業上的方便，制做材料不限，可以在貨件上書寫，可以用紙、布、木牌或鐵片制做，但必須注意按貨物性質、包裝條件和貨物在車站的保管存放方法來確定。例如鋼板、鐵管等貨物應該用鉛油書寫，條筐應該拴掛，木箱可以把標記寫或貼在包裝上等等。

對在搬運、裝卸、運輸或保管過程中，需要特別注意的貨物，發貨人還應該根據貨物性質，在每件貨物兩側明顯處所，用文字或圖形標明補助標記（附件三）。

貨物標記由發貨單位自行準備，鐵路亦應準備一部分，有價供應零星發貨單位使用，售價由各路局自行規定。

貨物搬入車站時，發貨人須提出已經車站簽證的貨物運單，車站貨運員（或司磅員）根據貨物的到站來指定堆存地點。對發貨人已經確定重量的貨物，即直接搬至指定貨位內堆碼整齊，一批貨物應堆碼在一起，標記一律向外。對於一批貨物中重量較小而體積又不大的貨物，為了便於保管應堆置于室內或特定的保管地點。對未確定重量的貨物，應由車站確定重量後再搬至指定貨位內堆碼整齊。

對貨物重量（連同貨物的包裝重量在內）原則上都應由

發貨人確定，因為現在運送的貨物絕大部分要通過供應、調撥、銷售關係，而在這些情況下，發貨人對這些貨物都會有一定的重量。還有些貨物在包裝上已經標有重量，或有些貨物品名、包裝、品質規格和每件貨物重量相同，這樣就可以由承托雙方共同先行過磅確定每件貨物的標準重量，也還有些貨物如機械等還有理論重量，這些貨物都可以由發貨人事先確定重量，進站後就不必再行過磅。但應注意所謂確定重量必須是已經過磅或有標準、標記重量，不能估計。如發貨人對托運的貨物未曾過磅，鐵路在承運時仍應過磅。貨物重量是很重要的一件事，不僅是憑它正確的計算運輸費用，對於正確的利用貨車載重力、機車牽引力等指標的正確性和防止逾重裝載保證行車安全等方面更起着積極的監督作用。

對由發貨人確定重量的貨物，在貨物搬進車站後；由鐵路過磅的貨物，在過磅時，要注意認真檢查貨物包裝情況。包裝是為了保證貨物在運輸途中的完整狀態避免擠壓、損壞、變質和便於裝卸作業，因此要求發貨人對托運的貨物必需根據貨物的性質、重量、大小、氣候等條件和運輸距離的遠近具有適合運輸上的需要和便於裝卸作業以及保證自身安全的必要包裝。

貨物包裝有缺點或可以不加包裝運輸的貨物狀態不良，但不致使貨物在運輸途中發生損失時，由發貨人在貨物運單上註明具體情況，鐵路也可以承運。如發現貨物包裝已破貨物外漏或能判斷貨物包裝對整裝的貨物已不能起防護作用，即應建議發貨人改善後再行承運。

發送的貨物在貨區內堆碼整齊後，車站外勤貨運員即將貨區號碼記入運單空白處送交內勤貨運員辦理票據手續。

車站外勤貨運員每日應將待裝的貨物票據按去向、到站（包括中轉站）和貨物性質分類整理保存。