

運輸組織工作經驗汇编

捐 脚 运 輸

(第一輯)

鐵道部運輸組織工作經驗汇编編写委员会編

人 民 鐵 道 出 版 社

抬脚运输是我国铁路职工在党的总路线的光辉照耀下，大搞技术革命和技术革新的群众运动的产物。它是群众所创造出来的一种新的运输组织形式，对我国铁路运输起着巨大的作用。

本书是属于运输组织工作经验汇编的一部分，是由铁道部运输组织工作经验汇编编写委员会编的。它总结性地叙述了抬脚运输的工作组织、采取的方式、计划的编制等问题。

它可供一般车站、企业工作人员、铁路学校师生，以及铁路运输研究人员等学习参考。



运输组织工作经验汇编

抬脚运输

(第一辑)

铁道部运输组织工作经验汇编编写委员会编

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证出字第010号

新华书店发行

人民铁道出版社印刷厂印

书号 1630 开本 787×1092 1/32 印张 1-1/4 字数 43 千

1960年2月第1版

1960年2月第1版第1次印刷

印数 0,001—2,000 册

统一书号：15043·1167 定价 (7) 0.15 元

編 者 的 話

運輸組織工作經驗匯編是遵照鐵道部鐵辦余(59)字第1280號指示編寫的。其目的在於對建國十年來，特別是大躍進年代里廣大羣眾創造的豐富經驗，加以總結和研究，提高到理論水平，以期對培養幹部，實現運輸工作繼續躍進起到應有的推動作用。由於各方面的經驗不斷發展，新的經驗不斷湧現，因而這個匯編採用了專題總結和分冊編寫的形式，隨著運輸工作的發展，陸續充實，不斷完善。整個編寫工作，在鐵道部運輸組織工作經驗匯編編寫委員會統一領導下，採取了科學研究、教學和生產三結合，幹部、工人和技術人員三結合的羣眾路線方法，堅持了理論和實際結合、政治與技術結合的原則。由於參加編寫的同志水平有限，對這樣巨大規模的總結研究工作缺乏經驗，在內容上可能存在不妥之處，希望各地讀者予以指正。

前 言

在1958年全国工农业生产大跃进的形势下，广大职工在党的正确领导下，破除迷信，解放思想，树立了敢想敢说敢干的共产主义风格，发挥了冲天的革命干劲，創造了捎脚运输的先进經驗。

捎脚运输的出現，不仅丰富了运输組織工作的內容，同时对提高运输能力、緩和运量与运能不相应的矛盾起了重要的作用。

捎脚运输的出現，也不可避免地引起了一些規章制度上、运输組織工作上、作业过程上等等一系列的变化。但是这些为适应生产力的提高而发生的变化，正是社会主义建設所需要的。捎脚运输作为一种新的运输組織方法，决不是一种临时性的措施，而必須予以巩固和經常化，并加以发展。因此作为一种新的事物，就更迫切需要我們从事运输工作人員創造性地为完整与丰富这一新的先进的經驗而作出努力，使捎脚运输能保质保量地茁壮地向前发展。为此，我們根据捎脚运输西安現場會議的文件，西安铁路局捎脚运输經驗总结，以及最近所了解到的上海、郑州、济南等局的一些經驗，綜合而編写成捎脚运输經驗，以供現場推广与提高捎脚运输工作的参考。

党的八届八中全会发出了庄严的号召，全路职工正以无比的干劲，满怀信心地为实现党的決議而奋勇斗争。在反右傾，鼓干劲，大搞献車运输，大搞捎脚运输，保証超额完成运输任务的劳动竞赛中，我們相信一定会涌现出更多更好的先进事例，将进一步推动与丰富这一先进經驗，使捎脚运输发挥出更大的效能。

目 录

編者的語

前 言

第一节 捐脚运输的发展	1
第二节 捐脚运输的意义	4
第三节 捐脚运输的特点和组织原则	7
第四节 捐脚运输的组织工作	10
1. 捐脚运输目前所采用的方式	10
2. 捐脚运输计划的编制与掌握	10
3. 捐脚运输作业的组织	11
(1) 车站作业组织	11
(2) 调度工作作业组织	17
(3) 货运车长工作作业组织	21
(4) 组织捐脚运输工作中应注意的事项	25
4. 局间直通捐脚运输	26
5. 捐脚运输货物运费的计算, 货运票据的填写与交接	26
6. 捐脚运输的统计	27
結 語	28

第一节 捎脚运输的发展

在确保人身、行车及货物安全的原则下，充分利用顺路迴空車，未装足車輛标記載重的重車，以及其他車輛，在不增加作业時間的条件下来运送貨物的方法，一般称之为捎脚运输。

捎脚运输是广大員工在贯彻执行党的鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义总路綫的光輝照耀下，在以鋼为綱，全民大跃进的形势下，在运输任务十分緊張的局面下，为进一步挖掘运输潜在力量，以有限的设备完成更多的运输任务，来满足工农业大跃进的需要，和更好地贯彻“保证重点、全面安排”运输政策所采取的一个有积极意义的措施。是大跃进中在党的领导下，广大铁路員工和商业部門职工破除迷信，解放思想，敢想敢說敢干，大搞羣众运动的结果。

它是铁路运输組織工作中的一项巨大的創举，是一种新的、快速、滿載的运送貨物的方法，实行这种方法能够利用一切可以利用的時間和空間，充分挖掘运输潜力，作到“分秒必爭，斤两不訖”；为加速機車車輛周轉，压缩空率，提高貨車靜載重提供了有利的条件，是不摘車作业，迴空車利用，輕重貨物配裝，整車附零等先进方法的有机結合与进一步的綜合发展。

貨物的捎脚运送方法，与整車、零担运送的不同，主要表现在：

(1) 不要請求車

捎脚运输是利用未装足标記載重或容积的貨車、迴空車輛来装运貨物，因此不額外要求配撥車輛。

(2) 不另外要装卸時間

捎脚运输是利用貨車在站待編、待挂，列車在站等待会訖，機車上煤、加水等時間来进行装卸作业，因此不另外要求装卸作业時間，并且不能影响排空及車輛使用或列車的正常运行。

捎脚运输是在1958年秋，大搞羣众性的献車运动过程中逐步形成的。

1958年的下半年度，随着工农业生产的大跃进，物资流通的进一步扩大，特别是在以鋼为綱，全民大办鋼鐵运动开展以后，給铁路带来了繁重而又光荣的任务，同时也带来了运量激增、运能不足不相适应的局面。許多产品积压在产地和铁路沿綫，不能及时运送，严重地影响了商品及建設物資的正常流轉。

铁道部针对当时形势，及时作出了指示，着重指出：要充分发动全体职工，掀起一个以献車为中心的羣众运动，而且具体提出“時間砍半，效率加番”的号召，向時間要車輛，向协作要效率。西安、郑州、上海等铁路局，在铁道部这一号召下，各局党委亲自挂帅，深入現場，发动羣众，于是蓬勃地展开了一个羣众性的献

車运动。

在轰轰烈烈的羣众性的献車运动中，广大职工在党的教育下，认清了形势，明确了方向，觉悟普遍提高，决心力争上游，当好先进，解放思想、敢想、敢干，因此，一些破旧立新的萌芽就从羣众的日常活动中逐渐地露了头。

1958年9月7日，西安运输段货运员白宝桐，在值乘2431次列车时，到达陕县装完零担货物后，并将积压到西安的116件行包装出，运到西安，解决了旅客急需。9月8日，列车货运员钱凤阁，在沿零車中装上了黄牛。西安运输段发现这些点滴先进事例后，即在羣众中作了广泛的宣传，肯定了他們这种做法，号召羣众学习他們这种敢于破旧立新的风格。这样，很快的在羣众中出现了“凡是对人民有利的事就干”的口号。接着零解列车車长王留聚在9月11日值乘3423次列车到达茂陵后，发现站上有急运的面粉200余件，但沿零車已满载，当时他就利用重車上的空隙和守車把这批货物全部运走，西安运输段及时抓住这一新的发展，在羣众会上作了介绍，結合运输紧张局面，指出这种作法是符合客观发展需要的，通过谈思想、談認識、鳴、辯、教育，組織交流，因而在全段范围内展开了大挖运输潜力的高潮。从利用迴空車、守車装货，很快地发展到客車装货，貨主自有車捎脚，游車加挂，機車水柜、軌道車捎货等方法。运送货物的数量逐月上升；开展捎脚运输的員工逐步扩大，特别是在西安局鉄委召开三级干部會議后，更是蓬勃发展；如1958年捎脚运输貨物为129吨，开展人数占运转貨运車間总人数的5%；10月份运送270吨，开展人数发展为15%；11月份运送2310吨，开展人数增加至57.7%；至12月初，鉄路局召开了渭南現場會議之后，向羣众传达了會議的精神，作了进一步动员，因而羣众情绪更高，意气风发，共同协作，全月共捐出貨物20,100吨，100%的乘务人員全力投入了这一工作。由于这种方法，不須要請求車輛就把貨物装运出去，因此羣众称之为“不要車装貨”。

与此同时，錦州、郑州、济南等局在貨多車少的局面下，广大員工，千方百计地找窍门、想办法，先后創造了利用装载不足的重車、迴空車及其他車輛运送貨物，以緩和运输紧张局面，减少物資的积压，羣众称之为“見縫就装”“跃进装車”及“捎脚”等等。

上海局和其他局一样，在大跃进的形势下，第四季度运量較第一季度增长了一倍以上，压力很大。职工羣众在解放思想的基础上，力争上游，不甘心处在被动局面，下决心要找出一条出路来，要在車輛不足的情况下，做到既保证“元帅”物資的运输，又能及时完成副食品的运送，以保证人民生活的正常供应。貨运部門的員工从檢查靜載重，想通过提高車輛載重力的方法来解决副食品的运送。因此提出，在矿建材料、煤炭、矿石等重質貨物上利用列車停站時間，以不摘車作业方式，在上面加挂副食品，以保证副食品及时运送。由于托运部門的大力支持，經過反复研究，于11月23日在鎮江站进行試装，效果很好。于是在30日再次在鎮江站召开現場會議，交流經驗，樹立信心。局党委对此大力支持，并及时发出通知，指示各站組織推广。人民日报为此亦发表了有关的短評，有力地鼓舞和促进了这一先进經驗的

开展。上海局各站职工在党的领导下，情绪很高，12月1月两个月中，就以此种方法运出货物36,000余吨。常州站12天中，就运出大米720吨、零担356吨。全局仅以12月30日这一天，就运出货物2,866吨。由此可见，潜力是很大的，群众对此种方法称之为“元帅带后勤”副食跃进城。

这样，在党的领导与支持下，广大职工政治挂帅，解放思想，打破常规，千方百计所创造的运输组织工作中的新事物——捎脚运输的萌芽，先后在各铁路局中发展起来了。

一个新生事物的成长，总会遇到各种守旧思想的阻挠。作为新生事物的捎脚运输也不例外。它的开展一直贯穿着力争上游与右倾保守思想的斗争；集体主义、全国一盘棋思想与本位主义的斗争；共产主义思想、共产主义劳动态度与个人主义思想的斗争。捎脚运输开展初期，就遭到部份干部和职工的反对与非难。他们怀疑捎脚运输的优越性，认为是“利少弊多”“得不偿失”，认为“土法办，不是正经活”；因此寻找各种借口来阻碍捎脚运输的开展。西安铁路局捎脚运输开展的经过就是例证之一。当时在车长中有“怕丢失、怕赔偿、怕负责任”及“多一事不如少一事”的思想；装卸工中有“怕货位远、怕搬货”的思想；货运员中有“怕出事故、怕负责”；运转部门职工中有“怕影响列车晚点”等等思想，由于这些思想情绪的存在，因此严重地阻碍着捎脚运输的深入开展。

为了扫除上述种种保守、怕负责等等思想，使广大职工明确捎脚运输的重要意义，各局党委先后发动群众，开展鸣放、辩论。同时还广泛开展宣传活动，反复说明捎脚运输在我国社会主义建设中对贯彻“保证重点、全面安排”运输政策的现实意义。通过鸣放、辩论和宣传、教育，广大职工认识到捎脚运输是方向对，效果大，好处多，大有可为。西安局还组织调度人员下现场，到实际中去体会捎脚运输的优越性与积极意义。经过深入现场，学习广大职工的革命干劲，看到现场对捎脚运输的迫切要求及热烈的支持，受到了一次深刻的教育。各局还采取了树旗帜，立标兵的办法，召开各种形式的现场会议。通过一系列细致的思想工作，统一了认识、明确了方向，解放了思想，鼓起了干劲，当捎脚运输的重要意义为广大群众所明确之后，在各局就形成了一个轰轰烈烈的捎脚运输的运动。

捎脚运输的开展，在各局是不平衡的。当时各局名称亦不一致，称之为“不要车装货”“元帅带后勤”“跃进装车”“见缝就装”及“捎脚”等等，因而亦就因地制宜地先后摸索与创造了一些办法，范围亦仅限于局内的几个区段。

1958年12月22日，铁道部召开的全路电话会议上，刘副部长对全路开办捎脚运输作了指示。他指出：“中途站加装捎脚货物的办法很好，应大力提倡，通空车顺路装货亦是好办法，利用守车、行李车只要不妨碍作业，都可以装”。各局员工听到这一指示后，受到很大的启发与鼓舞。还没有开办捎脚运输路局的职工，纷纷要求立即开办，已开办的路局，要求进一步扩大开办范围。各局党委及时地抓住了群众这一热情的要求，从各方面加以支持与领导，因而在全路各局出现了一个波澜壮阔、空前高涨的捎脚运输高潮。

捐脚运输的开展，使一度积压的货物得到了及时运送；既充分发挥了车辆的使用效率，可以节省运用车的需要数，亦加速了建设物资的运送和商品的流转，从而保证了“元帅”物资的升展，亦解决了“后勤”物资的及时运送。

铁道部为了总结和进一步推广这一先进经验，在1959年3月，会同商业部和陕西省人委，在西安召开了全国捐脚运输现场会议。肯定成绩，交流经验，而且对一些悬而未决的问题，进行了充分的讨论，为进一步开展捐脚运输，在组织方法上奠定了一定的基础。

五月铁道部公布了“捐脚运输办法”（草案）自1959年6月1日起实行。西安局先后与郑州局、太原局订立了局间直通捐脚运输协议。武汉、长沙、南昌、广州、柳州五个局成立了五局直通捐脚运输的协议。锦州局把捐脚运输纳入到运输综合作业方案内，为实行定点、定线、定车次的捐脚运输方法提供了条件。但是在个别的路局，亦一度呈现出松劲情绪，放弃领导，听任自流，甚之亦出现了什么“捐脚过时了”“捐脚得不偿失”“不是新东西”“苦多甜少”等等论调，给捐脚运输吹来了一阵冷风。

党的八届八中全会决议和公报公布以后，广大职工热烈响应了党的厉行增产节约的号召，在各级党的领导下，横扫右倾松劲情绪，批判了一部份同志中对捐脚运输的错误思想，使捐脚运输又出现了新的面貌。

为了总结西安现场会议以来全路开展捐脚运输的情况，铁道部于9月22日在郑州召开了全路捐脚运输座谈会，总结情况，交流经验。

会议肯定了半年来捐脚运输的成绩，亦讨论了捐脚运输中存在的一些问题。会议针对捐脚运输中出现的各种右倾保守思想的错误论调，给予严肃的批判，因此进一步统一与提高了思想认识，明确了方向。

在党的八届八中全会的鼓舞下，广大职工以极大的政治热情和劳动热情，反右倾、鼓干劲，再度掀起了新的捐脚运输高潮。捐脚运输由少数局扩展到全路，由1959年初日捐八千多吨发展到十月下旬的十万多吨，特别是在反右倾、鼓足干劲之后，真是一日千里，浩浩向前，各局彼此挑战，应战，新纪录日日告捷，目前捐脚运输正以万马奔腾之势，高歌猛进。这充分体现了在发动群众运动的基础上，为群众所热烈支持的捐脚运输的优越性与旺盛的生命力。

群众的实践，不断丰富着捐脚运输的内容，亦不断地推动着捐脚运输向前发展。毫无疑问，随着捐脚运输制度的日益健全，开展范围的逐步扩大，捐脚运输将在铁路运输工作中发挥出更大的作用。

第二节 捐脚运输的意义

捐脚运输的开展，虽然还只有短短的一年的时间，但已显示了它对提高运输效能，支援工农业生产大跃进的积极作用。捐脚运输作为铁路运输的一种新方式，不仅有着重大的政治与经济的现实意义，亦具有强大的生命力，因为：

(1) 它符合总路綫多快好省的要求。

捐脚运输是在不增加任何铁路技术设备的情况下，利用现有的車輛潛力，为国家运送大量的物资，这种方法是投資少、輸送快、效果大、好处多，因此它符合总路綫多、快、好、省的精神与要求。

(2) 它是在整风运动的基础上，解放思想，破除迷信，打破了束縛生产力的陈规旧章，發揮广大职工敢想、敢为、实干、巧干的共产主义风格教育下发展起来的，因此，它的诞生和发展是具体体现了社会主义制度的优越性和广大員工在大跃进中敢想、敢干的共产主义风格。

(3) 它为更好地贯彻执行“保证重点，全面安排”的运输政策創造了有利的条件。

捐脚运输能适应生活必需品零星分散的特点，能及时地运副食品进城，送百貨下乡，使铁路基本上消灭了零担货物的积压现象。因此捐脚运输的运用，既保证了元帥物资的及时运输，又保证了城市副食品及生活必需品的及时运送，为更好地贯彻执行与具体实现“保证重点、全面安排”的运输政策提供了有利条件。

(4) 它大大促进了路內外的协作。

实践证明，捐脚运输必須在路內外高度大协作的基础上才能更好的实现和发展，沒有地方党政的领导与支持，路內外的密切配合，是不可能获得这样巨大的发展。通过捐脚运输的开展，大大促进了铁路内部和铁路与兄弟企业間的协作关系。如在捐脚运输开展初期，陕西省很多商业部門的干部和职工，冒雨送貨上站，銅川、三原甚至停止营业，发动店員、居民协助車站装卸、搬运貨物。沿綫地方党政领导为了配合捐脚运输，发动公社社員参加装卸作业。在铁路内部，車站与車站間、車站与列車間、車站与調度間，以及貨运、运转、装卸部門間也都出現了亲密协作的风气，大家思想一致，力量擰成一股勁，共同保证搞好捐脚运输。通过捐脚运输运动，进一步鼓舞了羣众的劳动热情，使职工受到了一次深刻的共产主义教育，树立了整体观念。捐脚运输既需要共产主义大协作来保证其实现，它又将成为共产主义大协作风格的試金石。

(5) 它能大大挖掘运输潛力，在一定程度上緩和了运能与运量間不相适应的矛盾。

通过捐脚运输的方法，压缩了空車走行，提高了貨車的靜載重，节约了車輛的使用，減少了区間的車流。西安局在1959年1~7月份，利用捐脚运输的方法捐运貨物297,213吨，按平均每車30吨計算，节省了貨車9,907輛。同时利用各种車輛先后輸送旅客330,437人，以每列車1,000人計算，节省了旅客列車330列。长沙局3至8月，以捐脚运输的形式，运出貨物896,884吨，占每月运量的10%以上。通过捐脚运输的方法，使該局的空率由第一季度的16.3压缩至第二季度的15.4，由于捐脚运输的因素，使該局貨車靜載重提高約1.0吨左右。郑州局1月至9月20日，已經捐运貨物747,935吨；其中加装部份为432,224吨，仅以加装部份，如按零担貨物平均靜載重指标28吨計算，相当于不另外用機車車輛走走了17,000車的貨物。8、9月

份該局平均每日捎脚近4,000吨，每日可以节约100多輛貨車。由于捎脚加裝，使該局貨車平均靜載重提高了約1.1吨，同时在京广、隴海各干綫上相应地减少了沿途零担車的挂运，平均每日六輛以上，該局第二季度零担运量比第一季度增加55.4%，但是零担車却减少了15.5%。沈阳局1月至10月，捎运了貨物925,258吨，有力地回答了东北不适于搞“捎脚”的論調，济南局从1月至10月上旬，捎运貨物1,378,032吨，按該局年度靜載重41.4吨計算，可节省运用車33,286輛，等于少开列車776列，全国铁路1959年自1月至10月，以捎脚运输方式捎运貨物978万吨，如以貨車平均靜載重年度計劃40吨計算，則共节约車輛244,500輛，如以平均每列50輛編成合計，則在完成同等工作量的条件下，每日因实行捎脚运输方法而减少了列車約16列，相当于每日在不增加运用車的情况下多裝貨物800多輛。

(6) 它为发展不摘車作业，深入开展0—5—0运动創造了有利条件。

通过捎脚运输，减少了区間車流，减少了为裝卸貨物而进行的調車作业，减少了中間站的甩挂作业及摘挂車流，加速了機車車輛周轉。同时捎脚运输主要是利用中途不摘車作业进行加裝或卸卸，通过捎脚运输的計劃，为进一步发展不摘車作业，深入开展0—5—0运动創造了有利条件。

(7) 它是铁路运输工作中，实行增产节约的手段之一。

捎脚运输大大挖掘了铁路运输的潜力，通过捎脚运输，可以在一定的（原有的）设备基础上，增加铁路运输能力；在一定的运量条件下，可以节省大量的运用車，以节约国家的投資和降低运输費用的支出。即使在运输能力比較寬裕的条件下，运用捎脚运输，为国家节省一定数量的运用車輛，以降低运输成本增加运输后备能力，对我国来說是有着深远的意义。

捎脚运输具有重大的政治与經济意义，是铁路运输組織工作中的一个革命。捎脚运输的出現，不仅打破了铁路运输只能單純依靠整車、零担才能运送貨物的局面，而且充分利用了車輛的載重力和加速了貨物的送达時間，它既能抓“分秒必爭”又能抓“斤两不吐”，給敝車运输增加了新的内容，为铁路运输工作提供了一种多快好省的运送貨物的方法，为挖掘运输潜力創造了新的方向，亦是铁路运输工作中厉行增产节约的一个手段。由此可見，捎脚运输作为一种新的运输形式，有必要在今后长时期内得到充分的运用。同时捎脚运输作为一种新的运输形式而巩固与經常化，在铁路运输活动中有其可能的基礎，这是因为：

(1) 铁路网上經常存在着大量的迴送空車；

(2) 铁路网上經常存在着为数众多的未裝足标记載重量和未裝滿容积的重車。

这就給捎脚运输提供了“空間”利用的可能基礎。

(8) 利用列車会让，機車上煤、加水，車輛待編、待挂等停站時間，以进行捎脚貨物的裝卸作业。因为这些時間是铁路运输活动中必然会存在的組成因素。这就給捎脚运输提供了“時間”利用的可能基礎。

(4) 捎脚貨物的裝卸，虽然是在列車或車輛有限的停站時間內进行，但是由

于運輸指揮部（或聯合辦公室）的成立，人民公社的支援，車站可以隨時得到足夠保證裝卸的勞動力；其次由於路內外大協作的發展，和鐵路內部工作聯繫的加強，隨着制度的逐步健全，車站可以預先組織好貨物、貨位、工具和裝卸力的準備工作，這一切為捐腳運輸創造了物質與組織的可能基礎。

（5）通過整風運動，廣大職工共產主義思想覺悟大大提高，思想解放，干劲冲天，大大發揚了苦幹、實幹、巧幹的共產主義風格，樹立了整體觀念，明確了鐵路運輸為工農業生產服務的思想，這為捐腳運輸的工作奠定了思想基礎。

從開展捐腳運輸的實踐證明，利用一切可以利用的條件，在必要與可能的基礎上進一步鞏固、發展與健全捐腳運輸的組織，提高捐腳運輸的質量，為力爭完成與超額完成國家運輸任務，支援工農業生產，保證物資的及時運送，節約國家運輸力和降低運輸費用，不僅在當前繼續大躍進的新形勢下，有着現實的作用；就是在今後相當長的時間內，亦有着極其深遠的意義。

第三節 捐腳運輸的特點 和組織原則

捐腳運輸的主要特點是：不增加運用車，不另外要時間，多樣靈活，方便及時。即是在保證人身、行車及貨物安全及列車正常運行的條件下，在列車停車、車輛摘掛、集結等時間內，利用各種未滿載貨車、通空車及其他車輛捎運順路或同一到站的貨物。因此，它必須在有限的時間內完成裝卸工作，所以時間緊，作業急。它是利用一切可以利用的車輛（自站或通過的）來進行裝載，所以必須細致地掌握車輛的使用、排空方向、列車的銜接（緊接頸）。否則就可能造成運輸工作上的混亂。

捐腳運輸打破了貨車與客車之間、整車與零担之間的嚴格界限，它既可以在整車上捎運零担貨物，也可以在零担車上裝運整車貨物。它是運輸工作組織上一個破舊立新的創舉，這就不可避免地會在規章制度上，作業手續上，工作組織上引起一系列的變化，亦給運輸組織工作帶來一些複雜性。因此，為了使捐腳運輸能正常發展，保證捐腳運輸一定的質量，一方面必須加強黨的領導，一方面必須不斷地發動羣眾，依靠羣眾，摸索規律，遵循原則，制定措施，建立制度。

根據實踐證明，組織捐腳運輸必須遵循下列五個原則及掌握三個關鍵。

1. 捐腳運輸組織的五個原則

捐腳運輸的五項原則，是在捐腳運輸發展過程中，根據職工羣眾的經驗與體會不斷地總結出來的，也是從掌握捐腳運輸的規章、特點和不斷克服工作中的缺點所摸索出來的經驗。它不僅在指導、組織捐腳運輸工作上起着重大的作用，同時，使職工進一步明確了方向，武裝了思想，保證在捐腳運輸中正確的執行各項運輸政策，更好地貫徹黨的多、快、好、省的方針。因此，這五項原則，可以說是捐腳運

輸的綱。其具體內容為：

(1) 必須與“0—5—0”、“1—5—1”、“安全正點”、“百萬噸公里”運動緊密結合：

因為以“0—5—0”、“1—5—1”注、“安全正點”、“百萬噸公里”為中心的加速機車、車輛周轉運動，是整个運輸組織工作的綱，一切工作都必須圍繞配合這一中心。如果捎腳運輸不與上述運動緊密結合，或片面強調，或听任自流，不僅不能發揮其应有的作用，相反地為給運輸工作帶來損失。因此，在執行捎腳運輸中，必須堅持貫徹執行局部服從整體，全國、全局一盤棋的方針。裝車站必須考慮卸車站，中間站必須考慮編組站，互相照顧全面考慮，必須在不影響加速機車車輛周轉的前提下進行捎腳。

(2) 必須確保行車、貨物及人身的安全：

安全生產是黨堅定不移的方針。根據捎腳運輸的特點——見空就擠，有時時間就搶，裝載方法、拼裝貨物的性質、形狀的特別複雜，且往往是在站綫作業。因此，切實貫徹這一基本原則就顯得特別重要。如果單純為求多捎多運，只顧快裝快卸，貨物裝上車就算完事，而忽視行車、人身、貨物安全的組織工作，就很容易發生違重、超限、裝載不良與違章作業等情況。從而造成行車、工傷與商務事故等不應有的損失。因此，在捎腳運輸中，必須抓緊安全組織工作。同時也應要求物資部門對捎腳貨物必須作到包裝堅固、標記顯明，以便互相配合共同作好安全工作。

(3) 必須保證列車正點：

運行秩序是運輸組織工作中的關鍵，按運行圖行車是鐵路職工鉄的法規，也是捎腳運輸的先決條件之一。如果裝車站單純考慮自站多裝，而不遵守規定停站時分，或不考慮到站能否在規定停點內全部卸下，就勢必造成列車晚點，從而打亂運行秩序。運行秩序一經破壞，不僅會影響正常運輸任務的完成；同樣使捎腳運輸也容易發生有貨裝不上，有車不能用，計劃不能兌現等後果。因此捎腳運輸中，必須堅決保證列車正點，加強預報和聯系工作，作好作業計劃，在調度的統一指揮下，協同動作，互相創造有利條件，保證在規定停站時分內完成裝卸作業。

(4) 必須正確嚴格地執行車輛運用原則：

正確嚴格地執行車輛運用原則不得影響列車的緊接續與車輛的排空，不但是保證貫徹“一卸二排三接四裝車”運輸組織原則的一項重要工作，同時也是具體體現局部服從整體，保證加速機車車輛週轉的一個重要方面。因為加速貨物的運送，只有在加速機車車輛週轉的前提下才能實現。兩者必須密切配合，同時又必須分別主次，如果單純追求捎腳運輸，見車就裝，不考慮掌握車輛運用原則；就會影響排空或造成車輛在站的多次作業，而延長車輛停留時間，從而影響緊接續和排空任務，造成適得其反的後果。

注：“0—5—0、1—5—1”中第一個數字系指貨車周轉時間，第二個數字指車輛一次作業停留時間，第三個數字指車輛中轉停留時間，“0—5—0”是車站奮鬥目標，“1—5—1”是鐵路局的奮鬥目標。

(5) 必须坚持计划运输原则:

计划管理是我们社会主义企业经营管理工作的重要方针之一。如果在捎脚运输中,不执行或忽视这一原则,就会违反先主后次,先计划内后计划外的运输政策,就会直接影响货运计划工作的质量,造成某些混乱现象和不良影响。因此,无论整车与零担,均应纳入捎脚运输计划。要贯彻执行计划运输的原则。必须明确,通过捎脚运输的推行,只能进一步加强运输计划工作,而不是削弱这一工作。

2. 捎脚运输组织的三个关键

实践证明,要作好捎脚运输,在具体组织工作中,还必须作好下列三项关键性的工作:

(1) 作好捎脚运输的作业计划:

调度、车长及车站必须作好捎脚运输的作业计划。调度作好捎脚运输的装车计划及会站阶段计划;车长作好列车的捎脚计划;车站作好捎脚运输作业计划。计划制定的是否切实可行,不仅关系着捎脚运输任务的完成,而且直接影响着捎脚运输工作的进行。因此,作出既先进又具体周密的作业计划,使调度、车长与车站,运转、货运和装卸部门的工作上下连气,脉脉相通,密切地结合起来,使捎脚运输工作能够有计划、有组织、有步骤地进行。

(2) 作好预确报工作:

预确报是捎脚运输中一项重要工作,因为如果没有一定的预确报制度或者预确报不正确,不及时,就不可能作出正确可行的作业计划,就不能保证作业的实现,造成工作上脱节忙乱现象。因此,预确报工作的正确性与及时性,是作好车站作业准备和保证计划质量的主要关键之一。加强联系,搞好预确报工作,才能把调度、车长、车站的意图及具体作业计划联系起来,使成为一个联动的整体,在调度的统一指挥下,步调一致地有计划、有秩序地进行捎脚运输。同时通过预确报,使车站能事先做好一切准备工作,以保证列车正点,防止货物误装、漏卸等事故。

(3) 作好劳力、货位及装卸作业的組織准备工作:

捎脚运输不仅突破了一些束缚生产力的规章制度,同时也引起一系列工作組織、手續制度上的变化,这就要求运送組織工作必须予以相适应的改变。根据具体情况,重新进行人力的組織与分工,重新安排和划分货位及线路的使用,尽量作到便利捎脚货物的保管、进货、受理、装卸及搬运,以适应这种新的要求。同时,由于捎脚运输通常是在很短促的时间内进行装卸,因而必须及时作好一切准备工作,除組織好货源外,还得作好货物、货位、劳力及货票等准备工作。时间紧,作业急,这些就要求车站的作业过程、货場管理、设备利用及工种作业范围等等办法作出相应的修改与补充。使货运、运转、装卸、调度及列车乘务人员在紧密配合,严密組織的条件下,有节奏地进行工作。充分保证在规定的停点时期内完成作业。

第四节 捎脚运输的组织工作

1. 捎脚运输目前所采用的方式

组织捎脚运输，目前一般主要采用的有以下几种方式：

(1) 利用迴送空车捎脚

1) 利用迴送的空货车：在不影响排空与空车使用的原则下，经调度同意后，用以捎运货物。

2) 利用迴送的特种车辆：如保温车、油罐车及长大货物车等特种车辆，在不延误迴送时间和不损坏车体设备的条件下，组织捎带顺路货物。

3) 利用迴空的厂矿专用车或租出车辆捎带顺路货物。

4) 利用非运用车中的代用客车迴送时捎货。代用客车集结后，在送往装运人员的车站时，利用其送空的行程，加装顺路货物。利用该种车辆时，事先必须取得有关调度的同意。对已清扫消毒完毕的代用客车不宜用以捎货。

(2) 利用未满载的重车捎脚

1) 利用过路重车加装：通过预确报，在货车标记载重或容积未被充分利用的重车上加装捎脚货物。

2) 两站轻重配装，两站整零或整车分卸的货车，在第一到站卸后加装。

3) 整车附带捎脚货物：由发站组织，在装不满载重量或容积的整车上，配装同一到站的捎脚货物（同一调度区内时，可根据具体情况由调度掌握）。

(3) 利用其他各种车辆捎脚

1) 利用守车捎货：在不影响车长工作的条件下利用守车捎运货物。

2) 利用游车捎货：利用运送长大货物所挂运的游车捎运货物，但必须按照规定保持一定的间隔距离。

3) 利用行李车经过行李包裹运量较少的区段，在不影响行李包裹运输的原则下，捎运少量货物。

(4) 利用其他各种运输设备捎脚

1) 利用机车煤水车捎带货物。

2) 利用轨道车捎带货物。

3) 利用迴空集装箱捎运货物。

2. 捎脚运输计划的编制与掌握

(1) 货源组织工作

车站对捎脚货源的组织方法，主要是事先摸货源和下达计划后核对货源的工作，把捎脚运输纳入计划。

车站于每月10日前对吸引地区托运单位提出的下月份货源进行广泛摸底普遍调

查，对本月份货源进行核对。一般是采取登門个别了解和召开貨主會議，以便做到心中有数，掌握全面情况。車站把所了解到的貨源情况，报铁路局（办事处）貨运计划科，作为批准下月要車计划的依据和掌握本月份计划完成的情况。

（2）计划的编制与掌握

捐脚运输计划的编制，与编制月度运输计划时同时办理。铁路局（办事处）貨运计划科在收齐貨主要車计划表后，根据要車计划表的品类、数量、发到站及管内車流情况，在車装载未到达标重的一般規律，結合上月捐脚运输实绩，作成捐脚运输月度计划表（表1），目前有的局分为順路回空利用和加装两部分，有的局不分，铁路局把管内各办事处按各种品类别计划捐脚运输的車数、吨数汇总后，报铁道部运输计划处批准。

表 1
捐脚运输月度计划表

品 名	发 站	到 站	車 数	吨 数	配 事

铁路局（办事处）貨运计划科，对月度计划中核减掉的计划外物資及貨主临时提出的补充计划，根据貨主要求，如能按捐脚运输方式运送时，即納入捐脚运输计划，并在要車计划表上盖以捐脚运输核定章。

車站对貨主临时提出的急运物資，在不違反合理运输及限制物資的原则下，如考虑自站能以捐脚运输运送时，有权批准按捐脚运输办理，但須要求貨主按規定填写补充计划表三份（一份存站，一份报办事处，一份报局貨运计划科）。

铁路局（办事处）貨运计划科根据部批准的捐脚运输计划下达車站后，車站即可組織貨源，根据所了解的貨源，編制旬计划，并結合本站車流流向，发到站情况，做出捐脚运输日历裝車计划。

車站对零担貨物应加强貨源調查及組織工作，結合車站列車到发情况及捐脚条件，在每月十日前向运输段（办事处）提出下月零担运输计划，并具体注明零担貨物捐脚吨数。

为了經常掌握捐脚运输任务完成情况，局、办事处、运输段除每天掌握完成情况外，并建立日、旬分析制度，月終作出全面总结。

3. 捐脚运输作业的組織

（1）車站作业組織

1) 車站对捐脚运输貨物作业的組織方法：

車站的組織工作是开展捐脚运输的基础，它担负着貨源組織、貨位掌握、勞力

調配、裝卸作業及提供原始資料等的重要工作。捐腳運輸中的五項原則和三個關鍵，都要通過車站的具體組織和實際作業來保證和體現。因此整個捐腳運輸任務能否質量良好的完成，車站捐腳運輸的組織工作起着決定性的作用。

車站捐腳運輸貨物作業的組織，按車站工作性質、定員及設備等情況而有所不同，為敘述方便起見，茲分為編組站、區段站與中間站的組織方法，分述如下：

① 編組站、區段站的捐腳運輸組織方法：

編組站、區段站的捐腳運輸組織方法，主要是在不影響列車運行的條件下，最大限度地利用排空車輛加裝貨物，利用特種車輛回送時捎貨，兩站整零卸後加裝，整車附零等。因此在作業組織上，可分為：

a. 整車貨物的捐腳運輸組織方法

(a) 受理與進貨。

目前各個車站作業上基本相同，其中西安西站的作業較為完善，其具體作業過程如下：

a) 捐腳貨物的受理與進貨在作法和手續上與一般貨物的運送大致相同，所不同者，主要是在受理進貨的同時，要通過鑑別貨物的手續，即檢查和判定待運貨物是否符合捐腳運輸的條件，如合乎條件時，予以組織按捐腳辦理，並在運單上加蓋“捐腳運輸（正）”字樣的戳記，填寫進貨証，指定進貨日期及貨位，並登記捐腳貨物受理登記簿及填寫捐腳運輸貨物進貨計劃統計表（表2）交外勤貨運員（司磅員），以便貨運員（司磅員）能掌握進貨情況。

表 - 2

捐腳運輸貨物進貨計劃統計表

到 站	品 名	件 數	重 量	時 間	地 點	記 事

b) 貨運員（司磅員）根據貨主的進貨証，准予將貨物搬入指定的捐腳貨位，檢查貨物是否適合捐腳條件，並在捐腳運輸貨物進貨計劃統計表上填寫進貨時間。於每班上班後，將捐腳貨源情況，填寫捐腳運輸日班計劃表的前五項（表3）分別送交車站貨運調度員（貨配員）及值班貨運員（主任司磅員）。

、貨主于貨物進齊後，將運單送到計劃室，計劃室同樣也按整車一樣，根據貨物運單作運貨五請求車計劃，並在運貨五上注明“捐腳運輸”字樣，報調度所（科）。

(B) 裝車前的准备工作

a) 車站貨運調度員（貨配員）根據貨運員（司磅員）所填之捐腳運輸日班計劃表及運貨五向車站調度員進行聯繫，會同車站調度與值班貨運員結合班計劃的排空方向及開車時間，編制本班的捐腳運輸計劃，列入階段計劃內，于布置每一階段