

漢口站革新零担貨物 發送作业的經驗

施 志 勇 編

人 民 鐵 道 出 版 社

这本小册子介绍汉口站实行“核算员下仓库”
和“封闭货位装车法”革新零担货物发送作业的經驗。
可供铁路货运工作人员和铁路运输学校师生研
究和参考。



汉口站革新零担货物发送作业的經驗

施志勇 編

人民铁道出版社出版

(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

新华书店发行

人民铁道出版社印刷厂印

書号1454 开本787×1092 $\frac{1}{32}$ 印张 $\frac{1}{2}$ 字數7千

1959年7月第1版

1959年7月第1版第1次印刷

印数0,001—500册

統一書号:15043·1011 定价(8)0.04元

漢口站革新零担貨物發送作業的經驗

零担貨物的發送作業是非常複雜的。內外勤工作人員作業手續繁瑣，倉庫使用效率不高，裝車時間長，人力物力耗費很大。在主要的辦理零担貨物業務的車站上，發送零担貨物的作業過程，從承運到裝車就有卅餘項作業項目。漢口站是一個主要的零担貨物發送站。武漢地區的零担貨物80%左右系從漢口站發送。漢口站零担貨物日均發送量達700噸—800噸。過去，由於貨運工作組織不夠完善，所以在承運貨物方面和在裝車方面效率都非常低。有人統計過，一般的貨主託運一批零担貨物至少需要在站上耽擱一天的時間。貨主感到非常不方便。通過全民整風運動，漢口站職工羣眾，在黨的正確領導下，展開了“為誰靠誰辦鐵路？”的大辯論，批判了對待兄弟企業的本位主義和“鐵路第一”的思想，從而，社會主義思想覺悟逐步提高。大家開動腦筋，積極地想辦法改善為貨主服務的態度，盡一切可能方便貨主。在青年職工們的倡議下，實行了“核算員下倉庫”。全國出現以鋼為綱的工農業生產大躍進高潮以後，武漢地區的鐵路運輸也和全國各地一樣呈現了非常緊張的局面。漢口站發送站台（大智門貨場）受到了很大的壓力，重車到達多卸不下，也裝不上。當時，鐵委、鐵道部號召“時間砍一半、效率翻一番”，向時間要空車。漢口站的職工又以敢想、敢說、敢干的共產主義風格，實行了“封閉貨位裝車法”。由於實行了這兩個新的作業方法，就徹底地革新了零担貨物發送技術作業過程，簡化了作業手續，提高了作業效率，從而實現了貨車作業時間指標砍一半並保證了更好地為貨主服務。

一、核算員下倉庫

以前，漢口站發送零担貨物的技術作業過程和其他的車站一樣。發貨人托運零担貨物時，預先提出貨物運單交車站簽證，再按照車站指定的日期將貨物連同運單送到接收貨物的倉庫或貨場，等候辦理承運手續。在漢口站，因為批發多，貨物發送量大，發貨人常常要等候大半天才能輪到進貨。在司磅員檢查和接收所托運的貨物以後，發貨人又需要到貨運室去交款、領取貨票。由於在倉庫或在貨物接收地點的辦理承運手續的司磅員不能隨時將貨物運單送到貨運室的核算員處（往往是等待運單集結到相當數量以後再送一次；有時，收貨多，工作忙，一個上午或一個下午送不了兩次），這就造成了貨運室辦理票據手續人員的忙閒不均。貨物運單送不到貨運室，則核算員制票員、出納員等無事可做；待大批的貨物運單送到後，核算員、制票員就來不及隨到隨核算運費，隨時起票，貨主常常因此長時地等候。有時，運單在傳遞中發生遺失或遺錯，那就更要額外地耽誤事情。因而貨主對於這種制度意見很多，內外勤工作人員之間也互相埋怨，工作上不能協調。

為了改革這樣的作業過程，漢口站的青年職工們大膽地提出了核算員下倉庫會同司磅員包辦貨物承運的倡議。當時，車站上有一部分人對這個倡議表示懷疑，認為：“要弄亂了！”“別的地站沒有搞過，我們搞能搞得好嗎？”“我們車站條件不好，萬萬行不得”。有的核算員認為：“下倉庫去起票，人多事亂，不好辦”。“倉庫條件太差，不是辦公地點”。還有個別的司磅員恐怕核算員來到倉庫會增加麻煩；甚至有的財務工作人員也發生顧慮，認為核算員下倉庫，沒法管帳，每日的營業收入恐怕會弄亂。通過了大鳴大放爭

大辯，統一了思想認識。這一倡議，在黨委和領導的關懷和支持下，經過充分的準備和動員，乃於1958年8月1日開始試行。

這個作業制度的具體作業過程是這樣的。

漢口站發送站台（大智門貨場）共有7個倉庫，分5個門承運不同去向的零担貨物。原來在貨運室內辦理票據手續的核算員、制票員（商務辦事員）、出納員（除了辦理交付業務的一部分人員以外），都按照各人業務水平的高低、各個倉庫業務量的大小，對每個倉庫配備一組人員（其中包括核算員、出納員各一人，制票員按業務量大小一人或二人）。各個小組均配置有應用的全套工具，如算盤、規章、速算器等。各個倉庫都單獨使用貨票、運費雜費收據等票據。財報——4也單獨編制，每天的營業收入連同財報——4匯交財務組，再由財務組汇总編制總的財報——4及營收日報報局。有的發貨人托運的貨物有許多去向，因而要分在各個倉庫辦理托運手續。為了方便貨主，為了使貨主不感覺麻煩，貨主可以指定任何一個倉庫集中交款。核算員的辦公地點就設在司磅員的接收貨物處。這樣，在貨主托運貨物時，核算員能在司磅員檢查貨物的同時，進行貨物運單記載事項的檢查工作。司磅員檢查貨物完了後，即可將承運貨物有關事項告訴給核算員，核算員與運單記載事項進行核對並填記與承運貨物有關的事項。在貨物接收完了以後，核算員就可立即辦理票據手續，核算運費，收款並將貨票交給貨主。因為貨物運單不再經過傳遞，避免了運單積壓，加之貨主分散在各個倉庫內起票，同時也就消除了核算員等待運單，貨主長時間地等取貨票的現象。辦理承運手續的時間大大縮短。有的貨主說：“鐵路真是大躍進，以前起票要大半天，現在是立等可取”！

核算員在倉庫內不僅辦理起票工作，還會同司磅員進行貨物檢查及封閉貨位的工作，同時司磅員也幫助核算員起票。

在實行這個作業過程中，漢口站碰到最大的困難是核算員的業務水平高低不一。在貨運室內集中辦理票據手續（核算運費、收款、制票等）時，業務熟練的和不太熟練的可以互相幫助來進行。分散到各個倉庫去以後，每個核算員或每個制票員都要單獨地進行工作，而且還要單獨地編制有關表報。但是這種現象，通過一個短時期的學習，很快地就解決了。

二、封閉貨位裝車法

零担貨物在承運以後，按照一般的作業過程，要分批分去向地堆放在指定的貨位上。在裝車以前，監裝司磅員必須根據貨票檢查貨物包裝、件數及貨籤。對各批貨物確認無誤後，再開始裝車。但是，在承運貨物的當時，承運司磅員也應做這樣的檢查工作。不僅如此，對於沒有裝出的零担貨物，司磅員在交接班時，還要逐批清點，進行上述同樣的檢查工作。在漢口站這樣的辦理零担貨物業務的車站上，每交接一次班往往需要四、五十分鐘，有時達到一、二小時，而且也不易交清。各班之間常常為此鬧不團結，出了事故責任也劃分不清。實行貨位封閉裝車法，可以將裝車前的貨物檢查工作和承運時的檢查工作合而為一，因而壓縮了裝車時間，並且簡化了交接班的手續，也分清瞭事故責任。

實行封閉貨位裝車法時，每個倉庫要配備司磅員二人，接取員一人（負責這個倉庫所收貨物的接取工作），及裝卸員若干人（堆放、碼垛等作業），配合下倉庫辦公的核算員在一起進行工作。

零担貨物計劃司磅員每日必須根據次日的配裝整零計劃（根據各個發貨人的登記或所提出的貨物運單和接取計劃確定），將次日的收貨去向及數量以及配裝整零的到站通知各個倉庫。各個倉庫按照這個通知接收貨主送的或由接取員接取的零担貨物并接所要承運的零担貨物的品名、性質及配裝整零的到站，預先指定若干空貨位，以備進貨“封閉”。

司磅員、接取員在承運零担貨物時，檢查貨物的包裝、件數及標籤。于確認無誤後，對同一到站或同一中轉站的零担貨物，根據裝車上的要求，碼在一起（不是按每一個到站或每一批貨物分別碼垛）。例如，對數批到達鄭州東站的貨物和經由鄭州東站中轉的到達隴海綫各站及其以遠的貨物可以碼在一起，但是必須考慮到裝車上的要求，即是不能混裝的貨物，易碎物品和大件鋼鐵器材，有臭味的物品和飲食品等等不能碼在一起。碼垛時應碼得整齊。碼好以後，在該垛貨物上，從頭至尾繫上紅色細繩一根，表示“封閉”。封閉以後的貨位，不能再任意動用或拆垛。對於封入這個貨位的貨票應該捆在一起。此外，再填寫“貨位封閉表”（表1）一式兩份。一份附在貨票上，一份貼在一塊小牌上，並將這掛小牌掛在貨垛上。捆紮好的貨票存入計劃司磅員處的票據櫃內，等候配裝。

在裝車前，計劃司磅員會同插旗裝卸員（負裝車責任的裝卸員），根據捆紮好的貨票的貨物數量和配裝限制，確定到站及裝車的各個封閉貨位，並按照貨位清點總件數，檢查“封閉狀態”，有無拆垛跡象，然後在貨垛上插上一小旗表示待裝。如有不裝的貨物可另插小花旗來表示。同時，填寫裝載清單作為裝車順序。車輛換到以後，立即拆封，開始裝車。裝車時不必再按票檢查貨物。如配裝未經封閉貨位的貨物時，仍應按票檢查貨物包裝，核對貨物件數。裝車完了後

应根据裝載清單核對殘存的貨物，并檢查貨位周圍存貨情況。如遇貨物裝不完時，就改正裝載清單，并对殘存的貨物重新進行“封閉”。

表 1

……身門貨位封閉表	
貨 位	
到 站	
票 數	
件 數	
重 量	
批 號	
日 期	
編 手 人	
注意事項	

沒有裝出的貨物，不論是原垛或是裝車后殘存的貨堆，因為都是封閉的，所以在交班或接班時，都不必逐批清點，只需要核對封閉貨位數及檢查封閉狀態。因而大大地縮短了交接班的時間，而且責任也可劃分清楚。

實行封閉貨位裝車法時，對商務事故責任的劃分，原則上是這樣辦理的：貨位封閉者對票貨相符負責，裝車者對貨物件數負責，計劃司磅員對貨物去向負責，其他事故責任按一般規定來劃分。

目前存在着亟待解決的問題是每一貨位封閉的貨物數量問題。從理論上來講，最有利的封閉數量是按照貨車的容積

來確定。但是，在目前情況下，車型複雜，車種繁多，且不一定能保證使用棚車，裝貨容積事先很難確定。此外，各種車型以及棚敞車間的容積的差別是非常大的也難以固定起來。現在，漢口站是根據貨物的品名、性質、去向及進貨倉庫等具體條件，適當地確定封閉貨物的數量。例如：到鄭州東站及經由鄭州東站中轉的零担貨物，貨流大，笨重貨物多，裝敞車機會多，每一貨位的貨物數量可以封閉多一些，可以達到80立方公尺左右或兩個40立方公尺左右。對於能配裝兩站整零的貨物，則其數量也要考慮到能適合兩站整零的條件。但是這種辦法，對於裝車來說，並不是一種完善的辦法，尚值得我們進一步研究。

三、收 效

(1) 實行了“核算員下倉庫”和“封閉貨位裝車法”後，簡化了零担貨物發送技術作業過程如表2所示：

如果和以往作業過程相比，簡化很多，收效很大。最主要的有以下几点：

第一，提高了收貨效率。以前，司磅員在接收貨物時需要詳細檢查貨物運單上記載事項，貨物接收手續辦完後，還要在運單內填記與承運有關事項。核算員在辦理票據手續時也都要檢查此兩項內容，特別是運單內的與承運有關的事項。如對貨物重量有疑問時還要到倉庫弄清後才能着手核算運費。作業過程改革以後，司磅員不必詳細檢查運單內記載事項，只要將有關貨物狀態告訴給核算員即可。也不必填記承運有關事項，（承運有關事項由核算員當時就填上了）。減少了重複作業，加強了配合和平行作業，接收貨物效率大大提高。

第二，辦理承運作業的地点全部集中在倉庫。取消了票

甲、承運

表2

順序	作 業 地 點	職 名	時 間 (分)							
			5	10	15	20	25	30	35	40
1	檢査貨物運單 配載事項	倉庫 核算員 司磅員	—							
2	檢査貨物包裝 及貨籤	司磅員	—	—						
3	過秤	司磅員		—	—					
4	起票、計算運 送費用	核算員			—	—				
5	收款、辦理戶 運、給貨主貨 單	司磅員				—	—			
6	封閉貨位、捆 紮原捆	司磅員			—	—	—	—	—	—

乙、裝車

順序	作 業 地 點	職 名	時 間 (分)							
			10	20	30	40	50	60		
1	根據封閉貨位的貨票 作裝車計劃	倉庫 計劃司磅員、裝卸員	—							
2	對照貨位，作裝載清 單（裝車計劃）	司磅員		—						
3	檢查車輛	裝卸員			—					
4	傳達裝車注意事項	班 長			—					
5	裝車	裝卸員			—	—	—	—	—	—
6	檢查殘貨	班 長								—
7	施封及插車牌	裝卸員								—
8	封票	班 長								—

据傳遞作业，办理票据手續可以和进貨、碼垛、“封閉”作业平行地进行。縮短了作业時間，方便了貨主（不必再長時間地等候办理票据手續）。

第三，装車作业中，**取消了最耗費人力与時間的貨物檢查工作**。因而装車時間大大縮短了。10月份全面实行“封閉”貨位装車法后，平均装車作业时分为42分鐘。9月份为69分鐘，9月份以前为100分鐘以上。对于汉口站实现砍一半的貨車一次貨物作业時間指标1.6小时是个有力的保証。

第四，因为貨物是按去向碼垛的，改变了过去按批接到站碼垛的制度，所以**仓库利用效率大大提高了**（估計可以提高30—40%）。

第五，因为貨物是有計劃地封閉的，并且装車計劃是按封閉貨位确定的，所以**能最大限度地利用貨車容积和載重**，因而貨車靜載重大大提高了。9月份为21.7吨，10月份为25.4吨，提高了16%。

第六，因为貨位的封閉是經過严格檢查的，而且責任分明，从而加强了各个司磅員的責任感，所以**貨运事故减少了**。据統計与装車直接有关的事故，9月份有23件，10月份仅11件。运价計算上的錯誤也减少了，因为核算員可以看到实际的物品。

第七，**發揚了共产主义协作精神**。承运貨物的司磅員，办理票据手續的核算員、制票員、装車的装卸員及計劃司磅員彼此間的协作呈現了新的面貌。在联合劳动的基础上向“全面手”、“多面手”的方向发展。保証了零担貨物发送方面任务的完成。