

# INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

50X1-HUM

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

50X1-HUM

COUNTRY China

REPORT [REDACTED]

SUBJECT Special Publication on Railroad Freight

DATE DISTR. February 1960

NO. PAGES 1

REFERENCES RD

DATE OF INFO.  
PLACE & DATE ACQ.

50X1-HUM

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

50X1-HUM

Attached is a publication of the "People's Railway Press of the Chinese Communist Ministry of Railways", entitled Special Publication on Railroad Freight. It was published in 1959. Its table of contents are as follows:

1. Restatement of Methods in "Walking on Two Legs" in Freight Handling.
2. Temporary Service in the Lanchou-Ch'inghai Line has been Extended to Hsining and Directly Connected to Service on All Lines Throughout the Country.
3. Restatement on the Station Stops in Vietnam for International Freight.
4. Announcement on the Protocol Signed in September 1959 by Sino-Korean Joint National Railway Commission.
5. Instructions in the Implementation on the International Railways Accord on Freight as it Pertains to Freight Car Matters.

Comments

1. The last page of this publication contains a list of corrections.
2. The back cover lists additional publications on related subjects offered for sale by the "People's Railway Press".

This publication is UNCLASSIFIED when detached from this report.

50X1-HUM

STATE	ARMY	NAVY	AIR	FBI	AEC					
-------	------	------	-----	-----	-----	--	--	--	--	--

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

# INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

Poor Original

中华人民共和国铁道部 STAT

# 铁路商务专刊

# 8

1959

STAT

人民铁道出版社

Poor Original

(59·8—148) 1

# 貨 运

中华人民共和国铁道部

铁运货余(59)字第2620号

## 重新公布貨物捐脚运输办法(补登)

上海铁路总局、各铁路局、海拉尔铁路工程局:

兹重新公布貨物捐脚运输办法,自1959年12月1日起实行。同时将1959年4月28日铁运货余(59)字第1033号部令废止。希遵照执行。

1959年10月20日

抄致: 计划统计局

### 貨物捐脚运输办法簡要說明

貨物捐脚运输办法自今年6月1日公布实行以来,对推动全路开展捐脚运输工作起了一定的作用。但由于形势的发展,新的經驗不断出現,原定捐脚运输办法已不能适应当前需要。为此,我們曾先后派人到上海、郑州、西安、北京等局召开小型座谈会,研究問題,总结經驗并于9月22日到25日在郑州召开了全路捐脚运输会议,进一步交流了郑州铁路局、调度所、洛阳车务段和许昌车站以及其他铁路局組織捐脚运输新的經驗,根据这些經驗并将原訂捐脚运输办法作了全面修改。兹将修改重点說明如下:

在第一条中将捐脚运输的基本原則“不要車和不要時間

# 目 录

## 貨 运

1. 重新公布貨物捐脚运输办法(补登)..... 1
2. 兰青綫临时营业延伸至西宁并与全国各营业綫办理直通运输(补登)..... 6

## 国际联运

1. 重新公布越南铁路办理国际貨物联运站..... 7
2. 公布1959年9月签定的中朝国境铁路联合委员会議定書..... 7
3. 关于执行国际铁路联运协定有关車輛技术問題的指示..... 19

Poor Original

2 (59.8-144)

裝車”做了明確規定，如不要車即不要請求車，不要時間是不額要裝卸時間，而是利用待編、待掛和列車在站停留時間進行裝卸作業，並對捐腳運輸不能影響排空、車輛使用和列車運行的組織原則也做了規定。

在第二條適用範圍中將目前捐腳運輸中多種多樣的辦法歸納為三大類別（即順路空車捐腳、重車加裝，其他車輛裝貨），同時確定各局可以根據這項原則，結合自局情況自行補充規定，對出局的捐腳須按協議規定辦理。這樣，較原定辦法既具體又不會影響羣眾積極性的發揮。

第三條因捐腳運輸的發展已經有了一段時間，應該加強計劃組織工作，將捐腳運輸納入月間運輸計劃，根據各鐵路局和車站對捐腳計劃的組織方法作了具體規定。

第四條是關於捐腳運輸的組織方法，根據捐腳運輸的組織過程對車站、調度、車長規定出明確分工負責，並指出要在調度的統一組織下，車站與車長密切配合協作，共同保證捐腳運輸任務的完成。

第五條為保證捐腳運輸在提高數量的同時不斷提高質量，保證作到安全、正點的要求，對一些在發展過程中遇到有普遍性的問題，如危險貨物捐腳、特運車輛裝貨作了規定。但對具體情況也放權由鐵路局承認。這樣，也可以促使各局對某些貨物加強掌握和重視，更有利於捐腳運輸的開展。

第六條是關於運費的規定，前辦法中雖有規定，但現場經常發生對捐腳運輸承運的貨物而未按捐腳運輸方式裝出，造成運費補退，影響捐腳的組織，這次對這項作了明文規定。

第七條是貨票填制方法較以前有了明確的規定，同時為使捐腳貨物整裝車輛在編組站、區段站編解工作便利，規定了須掛掛車牌。

(59.8-145) 3

第九條是貨票交接，如車長到達編組站、區段站的貨票交接工作，都作較詳細的規定。

#### 貨物捐腳運輸辦法

第一條 鐵路為了貫徹“保證重點，全面安排”的運輸方針，有效的挖掘運輸潛力，加速物資流轉，保證生產資料和生活資料的及時供應，在確保列車正點，確保行車、貨物及人身安全和正確掌握車輛運用的原則下，辦理捐腳運輸。

捐腳運輸的組織應在不要請求車（或請求車調度未撥給車輛）利用車輛待編、待掛以及列車在站停留時間內裝卸，並不影響排空及車輛使用和列車運行的原則下裝出。

第二條 捐腳運輸的整車或零担貨物應按下列辦理：

1. 利用順路回空空車裝運零担、整車或整車分裝的貨物。
2. 利用重車的空余裝載能力加裝貨物（包括兩站整零兩站分卸、輕重配裝第一到站卸後加裝），所裝貨物應與重車同一到站為限。但在自局管內，可按具體情況掌握。
3. 利用回空的貨主自備車、租用車、貨主托運貨車（上運輸）、空集裝箱、回空空客車、機車、軌道車、守車以及其他車輛裝貨。

捐腳運輸的貨物必須經調度承認。

跨局捐腳運輸時應按各鄰局協議辦理。

第三條 鐵路局在編制月度運輸計劃時，應將有條件利用捐腳運輸的貨物納入捐腳運輸計劃（不列入裝車計劃內），並在計劃表上注明“捐腳運輸”字樣後，下達車站。

鐵路局對臨時計劃外運輸的貨物中凡能利用捐腳運輸者可以批准按捐腳運輸辦理，並由發貨人補辦計劃手續。

車站在執行運輸計劃中，發現計劃內貨物有條件利用捐

Poor Original

4 (59.8-146)

脚运输时，也可以組織按捐脚运输办理。

車站对按捐脚运输办理的貨物应主动联系发貨人积极組織貨物，并作好发运前一切准备工作。

第四条 捐脚运输必須是在調度所的統一組織下，車站和車長間互相協作，密切联系配合，按下列各项分工負責进行工作：

(一) 車站：

車站值班員(站調)根据列車到发時間，作好捐脚运输日班計劃，并将車次、到站、品名、件数、重量及其它有关事項，事先报調度所，并应与車長取得联系，以便加裝。

发站在裝車完了后，应将加裝的貨物到站、品名、件数、重量、車次、車位、車号报告調度員。到站在同一区段电话范圍內者，并通知到站准备卸車。車站值班員接到車長交給的捐脚預报应負責及时轉达有关站。

車站根据調度所的捐脚命令及車長或发站的預报，应組織足够人力和工具，并掌握列車進路及停車位置，在列車停車点內裝卸完畢，保證列車正点运行。

各站应建立捐脚运输登記資料，以备查考。

(二) 調度所：

对捐脚貨物运输工作应納入日班計劃，并組織实现。

調度員接到各站捐脚請求計劃后，确定捐脚的車次和加裝数量以命令通知有关車站及車長。

調度員接到裝車站裝出貨物报告后应通知到站(或邻接調度区)組織卸車。

(三) 車長：

在值乘前应将列車中空重車輛情况按乘列車中的捐脚貨物报調度員，并根据調度下达的捐脚命令作出捐脚計劃預报有关站。

(59.8-147) 5

对貨票的交接必須認真核對檢查，在裝車站遇有无票情事，应拒絕裝車。途中发现时，应交列車終点站处理，并报調度所。

第五条 捐脚貨物的限制：

易碎品、污秽品、貴重品、軍用品、危險貨物和長大笨重不易裝卸的貨物，不得按捐脚运输办理，但合于混裝条件或經鐵路局承認的除外。

貨主自封和裝运出口貨物的棚車及裝有特運貨物的車輛，不得加裝捐脚貨物。

对到达专用綫的重車，如加裝同一到站貨物时，以能在車站或同一专用綫卸車为限。

捐脚貨物裝車后不得变更到站。

捐脚运输的貨物应一票一次裝完。如遇特殊情况，必須分运时，应以最近列車裝出。

第六条 能确定按捐脚运输办理的貨物，不論整車或零担，均按实重及整車运价率計算運費，起碼重量为每批一百公斤。

既經承运的貨物，不論是否按捐脚运输方式裝出，其運費概不退补。

第七条 捐脚貨物在貨票上应注明“捐脚运输”字样，裝剩下的貨物补送时，应另填补送票据，并应注明补送件数、重量和原貨票號碼。

按整裝办理的捐脚貨物应插車牌、記明到站和捐脚字样。

第八条 加裝有捐脚貨物的重車，遇变更到站时，变更处理站应将捐脚貨物卸下，及时运至到站。

第九条 利用空重貨車、守車捐脚时，由車站与車長办理捐脚貨物貨票交接，并負責送送。

Poor Original

6 (59.8-148)

利用機車、軌道車捐脚时，其捐脚貨物貨票由司機負責遞送。

車長到達編組站（區段站）不能與接乘車長直接辦理交接時，應將捐脚貨物貨票遞交車站。

第十條 本辦法未規定事項，各鐵路局可根據具體情況另行規定。

### 中華人民共和國鐵道部

蘭青綫臨時營業延伸至西寧并與全國

各營業綫辦理直通運輸（補登）

鐵運貨余（59）字第2539號

主送：各鐵路局、上海鐵路總局、青藏、海拉尔鐵路工程局。

抄送：國家計委、國家經委、青海省人委、青海省計委、鐵道兵後勤部、總參軍事交通部、部內計劃統計局、財務會計局、人事局。

因蘭青綫延伸至西寧，自1959年10月1日起開辦河口南至西寧臨時客貨運營業，并與全國各營業綫辦理直通客貨運輸業務。前發鐵運貨余（59）字第1891號電報同時廢止。茲將該綫客貨運價，營業範圍重新公布如下：

1. 本綫運價：客運適用營業綫統一運價率，貨運按營業綫統一運價率增加100%計算。

2. 營業範圍：（1）客運辦理旅客、行李、包裹業務。（2）貨運僅辦理整車和整裝零担貨物發到。（3）西寧站不辦理爆炸貨物發到。

中華人民共和國鐵道部

1959年9月29日

(59.8-149) 7

## 國際聯運

中華人民共和國鐵道部

重新公布越南鐵路辦理國際貨物聯運站

鐵聯協郭（59）字第2307號

各鐵路局、上海鐵路總局、海拉尔工程局：

根據越南民主共和國交通部鐵路總局通知，茲將越南鐵路辦理國際鐵路貨物聯運業務的車站重新公布如下：自1959年10月1日起實行。

越南民主共和國鐵路辦理國際鐵路貨物聯運站：

同登、諒山、市求、安員、嘉林、海防、河內、南定、越池、富壽、武燕、安沛、朗江、新鋪、老街、東英、上里、文典、銜龍北、府諒商。

中華人民共和國鐵道部

1959年10月15日

### 中華人民共和國鐵道部

公布1959年9月簽定的中朝國境鐵路聯合委員會議定書

鐵聯協郭（59）字第2686號

各鐵路局、上海鐵路總局、海拉尔鐵路工程局：

1959年9月中朝兩國鐵路代表在我國吉林省舉行中朝國

Poor Original

8 (59.8-150)

境鐵路聯合委員會，簽訂了中朝國境鐵路聯合委員會議定書，規定自1959年11月1日起實行。

一、現將議定書中對收、發貨人和鐵路都有約束效力的各項規定公布于下：

1. 中朝鐵路聯運往返過軌的車輛，按中朝鐵路國境站車輛交接技術條件辦理（有關注意事項的指示另發）。

中朝鐵路國境站車輛交接技術條件載于本令附件中。

2. 為了中朝鐵路各國境站間辦理交接時正確地查點件數，雙方鐵路發站和中國進口換裝站，對用敞車裝載不超過100件的貨物，在裝車和換裝時，應裝載整齊。

3. 根據國際貨協第八條第五項的規定，雙方同意對用敞車類貨車運送的貨物的裝載和加固，暫不執行國際貨協附件第六號（敞車類貨車貨物裝載和加固規則）的規定，各自按國內規章辦理，但須裝載良好，捆綁牢固，以保證行車安全。貨物裝載的高度，由軌面起中心高度不得超過4750毫米。

4. 雙方同意，對同一發到站的大宗貨物，在發站應盡量組織直達運輸。

5. 雙方同意，各自按國內規章規定，對應用棚車裝運的貨物，必須用棚車裝運，應用敞車裝運的貨物（如煤、焦炭和未加包裝的礦石等），必須使用敞車裝運。

根據雙方鐵路中央機關的商定，准許對應用棚車裝運的貨物，使用敞車運送和應用敞車裝運的貨物使用棚車運送。此時，發送路應採取措施，保證貨物運送上的安全。

6. 雙方鐵路同意不按國際貨協第七條第三項的規定，在中朝鐵路間及通過中國運往其他國家的貨物按各自國車輛的標記載重裝載貨物。

7. 根據朝鮮鐵路的裝卸設備情況，從中國或通過中國

(59.8-151) 9

運往朝鮮應用平車運送的笨重貨物，中國鐵路同意使用平車裝運。在特殊情況下（敞車開門後易於卸下的貨物和必須用敞車裝運的貨物等），也可用敞車裝運。

8. 從中國或通過中國運往朝鮮的罐裝粘油類貨物，中國鐵路同意使用下部帶有排油口的罐車裝運。

對使用上下帶有排油口的罐車裝運貨物時，其上下排油口的鉛封印文必須一致。但對下部排油口已焊死的罐車，其下部排油口可不加鉛封。

9. 為保證危險貨物在運送上的安全，雙方同意不用鐵制棚車裝運礦山工業用的爆炸品。

10. 中朝間往返運送需要預先商定的零担危險貨物（國際貨協附件第4號國際鐵路聯運危險品運送特定條件附件第三號品名表所載的貨物除外），如在包裝條件和一件重量合於發送國鐵路規定的情況下，為了能夠迅速發送，雙方同意省略事先商定的手續，可各自按國內規章承運。

11. 中朝間往返運送的貨物，發貨人和發站可以僅用發送國文字填寫運單和運行報單。

12. 中朝間往返運送的整車貨物，在貨車上使用的車牌，根據國際貨協辦事細則第六條的規定，雙方同意各自按國內規章辦理。

13. 中朝間往返運送的整車貨物，貨件上可不附以國際貨協第八條規定的標記和貨籤。

二、于上述議定書實行的同時，應將我部于1958年4月2日所發鐵聯貨聯（58）字第63號部令（見58年第4期商務專刊）予以廢止。

中華人民共和國鐵道部

1959年10月21日

抄：對外貿易部

Poor Original

8 (59.8-150)

境鐵路聯合委員會議，簽訂了中朝國境鐵路聯合委員會議定書，規定自1959年11月1日起實行。

一、現將議定書中對收、發貨人和鐵路都有約束效力的各項規定公布于下：

1. 中朝鐵路聯運往返過軌的車輛，按中朝鐵路國境站車輛交接技術條件辦理（有關注意事項的指示另發）。

中朝鐵路國境站車輛交接技術條件載于本令附件中。

2. 為了中朝鐵路各國境站間辦理交接時正確地查點件數，雙方鐵路發站和中國進口換裝站，對用敞車裝載不超過100件的貨物，在裝車和換裝時，應裝載整齊。

3. 根據國際貨協第八條第五項的規定，雙方同意對用敞車裝載貨物運送的貨物的裝載和加固，暫不執行國際貨協附件第六號（敞車裝載貨物裝載和加固規則）的規定，各自按國內規章辦理，但須裝載良好，捆綁牢固，以保證行車安全。貨物裝載的高度，由軌面起中心高度不得超過4750毫米。

4. 雙方同意，對同一發到站的大宗貨物，在發站應盡量組織直達運輸。

5. 雙方同意，各自按國內規章規定，對應用棚車裝運的貨物，必須用棚車裝運，應用敞車裝運的貨物（如煤、焦炭和未加包裝的礦石等），必須使用敞車裝運。

根據雙方鐵路中央機關的商定，允許對應用棚車裝運的貨物，使用敞車運送和應用敞車裝運的貨物使用棚車運送。此時，發送路應採取措施，保證貨物運送上的安全。

6. 雙方鐵路同意不按國際貨協第七條第三項的規定，在中朝鐵路間及通過中國運往其他國家的貨物按各自國車輛的標記嚴重裝載貨物。

7. 根據朝鮮鐵路的裝卸設備情況，從中國或通過中國

(59.8-151) 9

運往朝鮮應用平車運送的笨重貨物，中國鐵路同意使用平車裝運。在特殊情況下（敞車開門後易于卸下的貨物和必須用敞車裝運的貨物等），也可用敞車裝運。

8. 從中國或通過中國運往朝鮮的罐裝粘油類貨物，中國鐵路同意使用下部帶有排油口的罐車裝運。

對使用上下帶有排油口的罐車裝運貨物時，其上下排油口的鉛封印文必須一致。但對下部排油口已焊死的罐車，其下部排油口可不加鉛封。

9. 為保證危險貨物在運送上的安全，雙方同意不用鐵制棚車裝運礦山工業用的爆炸品。

10. 中朝間往返運送需要預先商定的零担危險貨物（國際貨協附件第4號國際鐵路聯運危險品運送特定條件附件第三號品名表所載的貨物除外），如在包裝條件和一件重量合于發送國鐵路規定的情況下，為了能夠迅速發送，雙方同意省略事先商定的手續，可各自按國內規章承運。

11. 中朝間往返運送的貨物，發貨人和發站可以僅用發送國文字填寫運單和運行報單。

12. 中朝間往返運送的整車貨物，在貨車上使用的車牌，根據國際貨協辦事細則第六條的規定，雙方同意各自按國內規章辦理。

13. 中朝間往返運送的整車貨物，貨件上可不附以國際貨協第八條規定的標記和貨籤。

二、于上述議定書實行的同時，應將我部于1958年4月2日所發鐵聯貨聯（58）字第63號部令（見58年第4期商專刊）予以廢止。

中華人民共和國鐵道部

1959年10月21日

抄：對外貿易部



Poor Original

10(59·8—152)

附件第 5 号

中朝鐵路國境車輛交接技術條件

一、凡過軌之車輛必須符合下列條件：

- 1 車輛限界（如附圖一）。
- 2 貨車在車體規定的位置，應塗有 $\text{Ⓢ}$ 標識（但協商臨時過軌之貨車除外）。

二、輪對有下列不良情況時，必須在修換後過軌：

- 1 車軸任何部分有橫裂紋或斜裂紋時，在軸身未旋部分縱裂紋超過100毫米時。

- 2 車軸防塵板座上或軸頸上有傷痕時。

- 3 兩輪間軸身上有彈傷、磨傷或其他傷痕，其深度為2.5毫米以上時。

- 4 兩輪間軸身經過電焊時。

- 5 車輪任何部分有裂紋時（但冷鑄鐵輪，輪緣根部垂直或帶斜方向多數的細微裂紋及踏面上有剝離予兆的細紋可繼續使用）。

- 6 輪對上有彈傷超過下列限度時：

- (1) 在鋼輪上有透孔彈傷一處直徑超過20毫米，兩處以上（最多不超過四個）每處直徑超過10毫米時。

- (2) 在輪緣頂部、輪緣外側及踏面上有彈傷時。

- (3) 所有彈傷其銳角未經鑄平或有裂紋現象以及未用白鉛油塗打 $\text{Ⓢ}$ 型檢查標記或未註明年月日及檢查地點時。

- 7 輪箍或輪轂鬆弛時：

- (1) 其鬆弛象征以檢查標記是否移動、透油透鏽程度、發音是否清脆等綜合判斷。

- (2) 距輪箍扣環接頭100毫米內鬆弛或其他處所之鬆弛長超過300毫米時。

(59·8—153)11

8 輪箍或一體車輪踏面擦傷或剝離限度：

(1) 踏面剝離長度：

- ① 客車鋼輪一處大於50毫米、兩處每處大於40毫米時。
- ② 貨車鋼輪一處大於70毫米、兩處每處大於60毫米時。
- ③ 貨車冷鑄鐵輪一處大於60毫米、兩處每處大於50毫米或30毫米以上超過四處時（測量方法如附圖二）。

(2) 踏面擦傷：

- ① 鋼輪深度超過2毫米時。
- ② 貨車冷鑄鐵輪按長度，一處大於70毫米、兩處每處大於60毫米時。

9 車輪踏面圓周磨耗深度：

- (1) 客車超過7毫米、貨車超過9毫米時。
- (2) 踏面偏磨致使同一車輪直徑差超過3毫米時。

10 輪緣厚度：D、E型小於22毫米或A、B、C型小於20毫米時（距輪緣頂點15毫米處測量）。

11 輪緣形成鋒芒、輻堆或垂直磨耗高度超過18毫米時（用輪緣垂直磨耗檢查器測量）。

12 輪箍厚度：

- (1) 客車車輪小於35毫米或帶有止螺絲時。
- (2) 貨車車輪小於23毫米或帶有止螺絲者小於33毫米時。

13 一體鋼輪輪輞厚度：客車小於25毫米、貨車小於20毫米時。

14 輪緣內側距離：

- (1) 鋼輪大於1359毫米或小於1349毫米時（但輪幅寬不足127毫米者禁止過軌）。

- (2) 冷鑄鐵輪輪輞寬142、147毫米者大於1352毫米或小於1349毫米時。

Poor Original

12(59.8-154)

15 轮缘外侧与相对车轮外侧距离小于1503毫米时(对  
新车辆1506毫米)。

16 车轮踏面缺损:

(1) 踏轮以相对踏面外侧至缺损部之距离小于1503毫  
米者(对新车辆1506毫米)。

(2) 踏轮缺损部之长度大于150毫米时。

(3) 普通铁路踏轮踏面外侧磨耗后车轮踏面宽度不足  
135毫米时。

17 踏轮内侧缺损:

(1) 踏轮踏面内侧缺损长度超过30毫米,宽度超过10  
毫米时。

(2) 普通铁路踏轮踏面内侧缺损长度超过20毫米,宽度超过10  
毫米时。

三、转向架有下列不良情形时,必须在修竣后过轨:

1 转向架之拱板、侧架有裂纹时(但系由于磨擦所  
产生者不必裂开现象及其他痕迹除外)。

2 轴式轴枕有垂直裂纹或45°以上之斜裂纹或受其他  
进行裂纹时。

3 摇架轴螺栓或轴箱螺栓折断时。

4 同一轴之两侧侧架承载游间之空车大于2毫米或小  
于2毫米,其值大于20毫米或小于2毫米时。

5 心盘、旁承及扣板螺栓折断折断时。

6 衬套、轴衬及轴套折断时。

7 轴衬及轴套在轴面上有裂纹或歪斜时。

四、车钩、缓冲器、轴瓦及轴瓦托板有下列不良情形  
时,必须在修竣后过轨:

1 钩头裂纹、破口或尾架裂纹时。

2 钩舌各次裂纹或位置不正时。

(59.8-155)13

3 轴箱破损或裂纹以致漏油时。

4 轴箱导框破裂或弯曲以致妨碍轴箱自由移动时。

五、弹簧部分有下列不良情形时,必须在修竣后过轨:

1 摇枕弹簧折损(在重车情况下每组允许折损不超过  
一卷)或失去弹性时。

2 轴箱弹簧及车钩缓冲弹簧,卷折断或内卷折断超过  
一卷时。

3 扁弹簧吊、吊架裂纹时。

4 扁弹簧箍或主片发生裂纹或其他片发生折断时。

5 合簧折损时。

6 同一车辆扁弹簧形状不同或与车辆载重力及车型不  
符时。

六、车底架有下列不良情形时,必须在修竣后过轨:

1 中梁、侧梁裂纹或端梁、枕梁、横梁有裂纹自底面  
延至垂直面时。

2 牵引梁裂纹需加修时。

3 中、侧梁下沉弯曲空车超过40毫米,重车超过80毫  
米时。

4 弓棒折损时。

七、车钩缓冲部分有下列不良情形时,必须在修竣后过  
轨:

1 车钩中心距离轨面高度:空货车小于835毫米或大  
于890毫米时;重货车小于815毫米时;客车小于830毫米或  
大于890毫米时。

2 两連結車輛車钩中心高之差大于75毫米时。

3 钩头裂纹长度超过30毫米时;钩尾框裂纹或钩体弯  
曲时。

4 钩舌销折断时。



Poor Original

16(59·8—156)

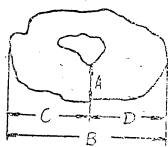
- 9° 罐車注油口蓋丟失或排油口蓋丟失時。
  - 10 車體漲出：棚車每側超過50毫米；敞車每側超過150毫米時。
  - 11° 通過台不良或協旅客安全時。
  - 12 發電機、蓄電池箱及車電裝置不良或其吊架零件有裂紋折損時。
- 十、在所屬路年修及制動檢查已逾期一個月（朝鮮貨車小修逾期三個月）或軸箱檢查逾期之車輛不能過軌（但由使用路返回所屬路和年修附有延期標識或雙方領導機關臨時協定過軌辦法之車輛除外）。
- 十一、車輛在更換季節油期間，未更換季節油時，應由所屬路更換季節油後過軌（具體辦法由雙方中央機關商定）。

附圖二

冷鑄鐵輪踏面剝離測量方法：

1 踏面剝離的中部有未剝離部分（硬心）者（參照附圖二之1），先測量該未剝離部分距剝離邊緣較寬的一側的最窄狹處的寬度（與車輪圓周方向垂直的A尺寸），若A尺寸超過20毫米時，該剝離應按一處測量其全長計算（即B的尺寸）；若A尺寸不超過20毫米時，雖然B的尺寸已超過一處規定的限度，則可以由A處劃分為兩塊，分開測量按二處剝離長限度辦理（如C和D的尺寸）。

附圖二之1

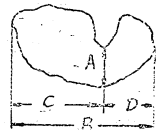


2 踏面剝離有凹入部分未剝離者（參照附圖二之2），

(59·8—159)17

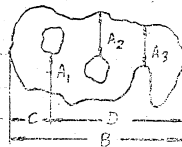
先測量剝離貫通處最窄狹處的寬度（與車輪圓周方向垂直的A尺寸），若A尺寸超過20毫米時，該剝離應按一處測量其全長計算（即B的尺寸）；若A尺寸不超過20毫米時，雖然B的尺寸已超過一處規定的限度，則可以由A處劃分為兩塊，分開測量，按二處剝離長限度辦理（如C和D的尺寸）。

附圖二之2



3 形狀複雜的踏面剝離（參照附圖二之3），其中部有未脫落部分，同時又有凹入部分未剝離者，應按前1、2項的測量方法，分別測量每個A的尺寸，若所有A的尺寸皆

附圖二之3



超過20毫米時，該剝離應按一處測量其全長計算（即B的尺寸）；若其中有一個A的尺寸不超過20毫米時，雖然B的尺寸已超過一處規定限度，即可以由該A處（如圖上的A1）劃分為兩塊，分開測量，按二處剝離長限度辦理。若有二個及以上A的尺寸均不超過20毫米時，

則應由最窄小的一个A處劃分。同時任何一塊剝離只准劃分為兩段辦理。

4 長條形的踏面剝離（參照附圖二之4）先測量其最寬處的實際寬度（A的尺寸），若不足20毫米時，其長度B的尺寸不計算；若A的尺寸超過20毫米時，應測量其全長B的尺寸，按一處規定限度辦理。

附圖二之4





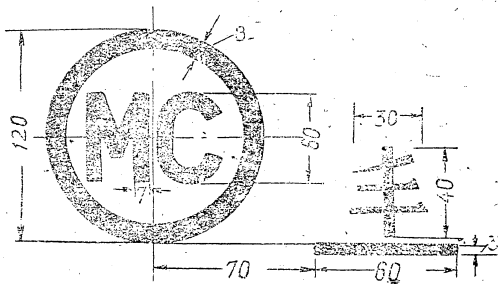
Poor Original

20(59·8—163)

平車涂于两侧梁中央（一律涂在两侧面对車輛的右端載重、自重等标记下部空白部分的中央地带，如砂石車載重、自重标记下方无空白处时，可涂于面对車体載重自重标记右侧空白处中央地带）。

2. 式样及尺寸（如图）

⊗标记及附带厂、段略号标记图



說明“附帶标记”“⊗”为代表丰台裝漆打

三、凡新造、改造，大中年修，临修的車輛，一律按本办法施行檢查核对和涂打。⊗标记涂打后入厂、段及經過更換輪对的車輛，必須进行核对与重新涂打，并改換为该修理厂、段的略号。

(二) 过軌車輛发生定檢責任事故处理办法

根据中苏及中朝鐵路協定的規定，凡联运过軌的車輛，在各局管内发生事故，經事故处理會議決定，局长审核确屬車輛定檢責任时，应由事故发生所在地的鐵路局在非生产性費用項下列支。在統計事故件数时，准予列入車輛部門事故

(59·8—163)21

的其他項內。但发生重大或大事故时，处理手續仍須按規定逐級处理报部审批。

(三) 中朝鐵路联运車輛有关技术問題与国内規定不同部分。

一、中朝鐵路双方同意有下列缺点的車輛互不过軌：

1. 車軸任何部分有橫裂紋、斜裂紋或在軸身未旋部分縱裂紋超过 100 毫米时。
  2. 距輪箍扣环接头 100 毫米內松弛或其他处所的松弛长度超过 300 毫米时。
  3. 貨車冷鑄鉄輪剝离长度：一处大于 60 毫米，两处每处大于 50 毫米或 30 毫米以上超过四处时，（測量方法按 1959 年 8 月 23 日鉄輛檢余 (59) 字第 2045 号办理）。
  4. 輪緣原度：D、E 型小于 22 毫米或朝鮮車輛 ABC 型小于 20 毫米时。
  5. 貨車輪箍厚度小于 23 毫米时。
  6. 朝鮮車輛輪緣外侧与相对車輪外侧距离小于 1506 毫米时。
  7. 朝鮮車輛車輪（鋼輪）踏面缺損：从相对輪緣外侧至缺損部的距离小于 1506 毫米时。
  8. 中梁、側梁、裂紋或端梁、枕梁、橫梁有裂紋自底边延至垂直面时。
  9. 車体漲出，敞車（包括砂石車及帶低边平車）側板一側超过 150 毫米时。
  10. 中国車輛年修逾期一个月，朝鮮車輛小修（即 18 个月修）逾期三个月时。
  11. 冷鑄鉄輪踏面溶蝕脫落后輪幅寬不是 135 毫米时。
- 二、凡去朝鮮鐵路的中国車輛無論施行裝車檢查或进行列車檢查遇有与中国鐵路規章抵触时，各局应严格执行前項

Poor Original

22(59.8-164)

規定。朝鮮鐵路所屬車輛符合前項規定時，亦准予在各局運行。

三、為避免因中國車輛不符合過軌條件而在國境站上擡裝，各局應制定裝車前對車輛鑑定和檢修工作的具體措施，凡不符合前項規定的技術條件和年修到期的車輛均禁止裝載去朝鮮鐵路的貨物。

四、今後凡對國內車輛有關運用規章限度的修改而涉及到前項規定時，在未經鐵道部以專門命令通知各局執行前，對去朝鮮鐵路的車輛，概按修改前的規定實行，以避免影響國境站正常工作秩序。

(四) 朝鮮車輛在各局運用中的注意事項

一、對朝鮮過軌車輛，各局應按中國車輛的維修辦法同樣進行維修、保養並負保證行車安全的責任，但不得施行定期檢修工作（大、中、小修、軸箱、制動檢查），到期時應送返朝鮮鐵路檢修。

二、朝鮮車輛在中國鐵路運行中發現輪對故障而不危及行車安全時，允許空車送返朝鮮鐵路修理（但事故車除外）。

三、禁止改變朝鮮車輛技術構造和所有標識。

四、凡朝鮮車輛在中國鐵路裝載貨物時，裝載實際重量不應超過車輛原標記載重（即：非增載標記重量）的10%。

五、由於朝鮮鐵路對車輛不進行更換冬夏軸油（全年使用冬油），規定凡過關的朝鮮過軌車，其澆注夏油工作，由各口岸站按中國鐵路規定實行。

中華人民共和國鐵道部

一九五九年十月二十七日

抄送：國際聯運局、運輸總局、車輛局、安全監察室

貨物品名檢查表正誤表（1959年6月第一版第7次印刷）

頁數	位 置	誤	正
目錄			
4	上段十一面“眼”之下	朱	漆
"	" " " " "之下增加		漆
"	中段十二面“握”之下增加		漆
目錄			
5	中段十四面“酸”之下(第3行)刪除	罐	罐
"	" " " " "之下(第4行)增加	罐	罐
"	" " " " "之下(第5行)刪除	罐	罐
"	" " " " "之下(第6行)增加	罐	罐
"	下段十五面“儲”之下	罐	罐
目錄			
6	上段十七面“薯”之上	薯	薯
1	上段“一氣二箭蒸菜”之下	七七、1	六八、3
6	下段“小孩車”之下	未組成或拆重解	[未組成或拆解]
11	上段“水車”[另定者除外] [組成]	巴黎線	巴黎線
16	中段“水車”[另定者除外] [組成]		四五、2
16	中段“水車”[另定者除外] [組成]		
18	上段“牛皮紙”之下	四五、2	五八、2
18	中段“牛皮紙”之下	六六、1	二六、1
19	下段“卡片紙”之下	卡紙	卡紙
22	中段“玉制品”之下	一七、1	七一、1
28	上段“方解石”之下		石搬三六、6
29	下段“方解石”之下		三五、5
31	上段“冰”之下	三三、3	二二、2
31	中段“冰”之下	二二、1	二二、2
46	上段第4行	克魯沙油	克魯沙油
49	中段“呢衣服”之下	貨車	貨車
54	下段“黃油”之下	四七、3	七四、3
59	上段“鈣粉”之下	一二、3	一二、2
62	下段“鈣粉”之下		[包括鈣粉片]
64	上段“保險粉”之下	阿摩尼亞水	阿摩尼亞水
72	中段“紅香白”之下	保德箱(保德箱)	保德箱(保德箱)
74	中段“紅香白”之下	六八、3	六八、3
74	中段“紅香白”之下	[絕緣材料]	[絕緣紙]
75	下段“香水精”之下	承液油	承液
76	下段“香水精”之下	六八、3	六八、3
78	中段“扇風機”之下	六二、3	六八、3
80	下段“扇風機”之下	1115111	六八、3
82	下段“石粉”之下	硫	硫
87	下段“石粉”之下	氮氣性鈣	氮氣性鈣
88	上段刪除	六二、4	二四、2
88	" " "	石粉二四、2	二四、2
88	下段“滴滴涕粉”之下	代滴滴涕二四、2	代滴滴涕二四、2
145	中段“電氣路盤”之下		六六六原粉(六六六粉)
163	下段“潛水衣”之下	六七、2	六八、6
165	下段“調和漆”之下	六二、3	七四、3
171	上段“檳榔”(第3个)之下	[鐵、酸制]	六二、8





Poor Original

### 書 刊 介 紹

#### ※路港协作經驗 (秦皇島現場會議)

本社編 0.46元

本書是根據交通部、鐵道部、河北省人民委員會最近在秦皇島召開的全國路港协作現場會議的材料選編而成，其中主要介紹秦皇島路港“一条龙”的運輸大协作經驗，青島路港的十統一和五固定、大連路港的三統一和五保證、漢口江岸路港的十統一的經驗。可供交通運輸業的職工學習參考。

#### 鐵路与專用綫工作上的革新

A.T. 节利巴斯編 本社譯 0.37元

本書搜集了十數篇關於鐵路局与經濟行政區國民經濟委員會運輸局(外)在加速貨物作業、縮減運輸費用、消滅不合理運輸和改進各企業運輸業務方面相互协作經驗的文章。可供廣大鐵路員工、國民經濟委員會及工業企業運輸車間工作人員等參考。

#### ※貨物管理

鐵道部運輸總局編 0.23元

本書全面地、系統地敘述了貨物管理工作，並指出了工作中的關鍵，提出了工作上的要求。此外還介紹了貨場管理工作方面的先進經驗。可供鐵路貨運人員、企業運輸工作人員，以及鐵路運輸學校師生學習和參考。

(注帶※者由本社發行)

人民鐵道出版社出版 新华书店發行

#### 鐵 路 商 務 專 刊

編輯者：鐵道部運輸總局	印刷者：人民鐵道出版社印刷廠
出版者：人民鐵道出版社	(北京市建國門外七聖廟)
(北京市霞公府17號)	本刊為定期月刊每月15日出版
發行者：郵電部北京郵局	印數0,001—14,250冊 定價0.10元