

滿載捎腳經驗

鐵道部運輸總局編

人民鐵道出版社

目 录

路矿协作以煤运为綱大开紅旗循环直达列車 的經驗.....	上海鐵路总局蚌埠鐵路局 (1)
路矿大协作, 合理使用車輛, 提高靜載重的經驗.....	●.....錦州鐵路局北票站 (10)
开展机械化棚車装煤的初步經驗.....	西山矿务局西銘煤矿 太原鐵路局玉門沟站 (16)
鼓足更大干劲, 繼續大搞捎脚运输.....	郑州鐵路局 (26)
分秒必爭, 斤两不訖, 大搞捎脚运输.....	郑州鐵路局洛阳車务段 (38)
开展捎脚运输的經驗.....	郑州鐵路局郑州調度区 (44)
捎脚运输工作彙报.....	郑州鐵路局許昌站 (48)

~~路~~矿协作以煤运为綱大开紅旗循环 直达列車的經驗

上海铁路总局蚌埠铁路局

在大跃进的新形势鼓舞下，在总路綫的光輝照耀下，在
黨市委和路局党委的直接领导下，路矿加强协作，認真推行了
阜新路矿协作，犬开紅旗列車的經驗。結合我局矿具体情况，
进一步发展組織管内紅旗循环直达列車（固定車底），
緩和了产运銷的緊張情况，并对保証煤炭供应，加速機車車
輛週轉和提高貨車靜載重，起到了很大的作用。現將紅旗循
环直达列車組織情况介紹如下：

一、一般情况

蚌埠铁路局所屬綫路位于江淮之間，共分两大区域：一
为津浦干綫的最南端——浦蚌段，隔长江与沪宁宁蕪两綫相
鄰，是大江南北的交通要道；一为淮南綫，北起淮南煤矿区，
經安徽省会合肥，南迄裕溪口。淮南煤矿为全国六大煤矿之
一，亦是安徽省的工业基地。裕溪口位于长江北岸，是一个
水陆联运碼頭站，并負有蕪裕輪渡的作业任务。

浦蚌段以通过車流为主，淮南綫以装卸为主。浦蚌与淮
南車流組織方法各有不同。淮南綫自1955年第四季度开始編
制月間煤炭运输方案。1956年配合地方基建，搞一日多次作
业矿建循环列車。对保証重点物資起到一定作用。自1958年
大跃进以来，为保証鋼鉄元帅升帳，做为华东重点省之一的
安徽省，大量开发煤、矿石等物資。高炉星罗棋布，工厂遍
地开花。在运输上調撥任务緊張，特别是淮南煤炭，有95%

以上为炼焦煤和工业用煤，为武钢、华东地区燃料来源之一。产量日益增长（年度达66—70%以上）对铁路运输需要日趋迫切。虽然淮南矿及裕溪口港装卸为机械化和半机械化，但由于运量增长三分之一以上，铁路设备条件跟不上去，部分车站的线路不敷应用，以九龙岗、合肥两站更为严重。加之运输组织工作落后于实际，九龙岗、合肥、裕溪口地区因而经常发生堵塞和半堵塞状态。机车车辆周转缓慢。向矿送车不及时。造成煤炭落地或停止生产。到处为物资运送不及时而告急。局面异常被动。1959年以来，认真贯彻了杭州现场会议精神，加强月间综合作业方案，编制五日、旬间战斗方案，运输面貌有所改观。为进一步响应铁道部党组织和铁道部“以煤运为纲”的号召，确保四大指标对铁路运输需要，贯彻路局党委提出加强运输组织，达到一光五净（煤装光，焦炭、矿石、钢铁、坑木、粮食装净）。通过工作检查，找出淮南区煤炭装车占全局55%以上，卸车站以煤为大宗的主流。根据站场能力低、设备条件差（线路少、股道短、机车类型杂），小运转对数多、改编作业繁缛的特点，为满足煤炭运输迫切需要，必须在现有条件下，以煤运为纲，贯彻全国一盘棋的方针，本着先省外后省内，一为钢、二合肥、先重点、后一般，加强运输组织，提高静载重，多拉快跑，进一步压缩列车对数，缓和运量与运能的矛盾，经全路阜新现场会议启发大力开展了以煤运为纲的红旗循环直达列车。在安徽省委、上海总局党委和路局党委的正确领导下，以及总局的具体帮助、兄弟企业大力支援，已初步改变了两大皆空（矿区没空车、高炉无存煤）的面貌。

二、组织红旗循环直达列车的方法

（一）红旗循环直达列车的条件：

(1) 一个列車由載重50吨的敞車（裝60吨）34輛所組成；

(2) 一个列車要一次裝好，整列挂运，一次卸完；

(3) 一个列車必須同一煤种，同一卸車綫；

(4) 送空車必須在产煤旺盛時間定点送到；

(5) 卸車前必須按时騰清貨位；

(6) 設備完善，勞力充沛，开展快速作业。

(二) 找出关键問題，解決問題，創造先决条件：

(1) 紅旗循环直达列車在淮南綫比較巩固地正常开行，首先是依靠党的领导和路內外的协作。这是先决的条件，如过去也曾搞过循环車底使用的办法，但拉一次、两次就都被拆散，原因是只滿足編方案，对卸車地点、煤种分配、設備条件的限制，都未很好地考虑。拆散后只是信心不足，沒有想出解决这些問題的办法。通过路局党委書記召集有关人員进行研究，从思想上、組織方法上进行檢查，发觉依靠地方党的领导不够，对路矿协作配合不够。我們决心根据以上情况，研究出方案，提出解决問題的意見，向省委、淮南市委彙报。在省市领导的领导下，省指揮部召集产銷部門开会研究。在会上講明紅旗循环直达列車的好处，并訂出具体措施和要求，如合肥冶金局根据需要調整統一卸車地点，裕溪口港务局解决一次卸車力量，省指揮部并发电报給有关单位，必須坚决保証。淮南市委召集路矿研究解决統一煤种，統一計劃問題。这些認為无法解决的問題經省委的领导和支持都得到解决，从而給紅旗循环直达列車創造了基础。

路矿和企业之間的共产主义协作是紅旗循环直达列車开行的根本保証，如解决統一煤种的問題，过去一直未能解决。強調矿別的經濟指标。煤的质量等問題，不能統一裝煤，使卸車站不能一次卸車，矿內也不能一次出車。通过阜

新現場會議后，鼓舞了我們路礦的協作關係，再加省市的重視，這些問題都得到解決，從過去9個礦，每個礦塊、統粉煤，改為淮南礦別不分，只分煉焦煤和非煉焦煤兩大種。塊統粉煤由過去各礦別的分批裝車，改為統一分配，按去向一次出車。這些問題解決后才保證一次裝、一次卸，使紅旗循環直達列車得到根本保證。

除路礦協作外，其他企業部門之間的協作也很重要，如合肥站解決了卸車地點的問題，冶金局在安排勞動力和用煤單位的組織方面進行了一番複雜的工作；裕溪口港務局為了保證卸車，從新調整了勞動組織和卸車場地。

在路內各部門之間的聯勞協作也很重要。除車貨部門的配合外，機務部門按時供應良好機車，確保安全運行，車輛部門迅速檢查車輛等都必須把各部門連結一個整體，才保證紅旗循環直達列車的開行。

(2) 加強方案的編制是保證紅旗循環直達列車的中心環節。在編制方案前，必須摸清貨源和收發貨人將可能納入紅旗循環直達列車的貨源都編入紅旗循環直達列車車流。在運行圖上首先調整循環運行綫，保證按點、按綫運行，使有穩定的車流，保證煤炭不落地。不可能在一個地點卸車的貨源另編出車計劃。防止因卸車和調車作業拆散，同時還要考慮卸車站的設備問題，如裕溪口一次卸車只能卸34輛我們就編成34輛一列。這樣卸后可以一次出車。

(3) 機動靈活掌握煤源是紅旗循環直達列車按綫開出的重要條件，如大通站過去是零星裝煤。大型車底固定后，調度機動，有困難，採取了前少配、后多配、留夠紅旗循環直達列車的煤，不准用零星車流吃掉直達貨源。在八公山、蔡家崗採用直達和非直達的交叉送車前，保證有足夠間隔時間，保證直達按綫滿載開出。如遇產量發生問題時用非直達

車流調整，保證直達列車貨源。

(4) 合理組織減少調車作業是保證快卸、按點、按綫出車的重要因素。根據主要站的設備情況和到卸的特點，採取了八公山、蔡家崗兩站合編一列(煤倉的限制)，九龍崗、大通合編一列以照顧卸車地點的情況，如裕溪口新、老港兩個地點卸車，指定九龍崗煤在老港卸車，就指定九龍崗煤利用本務機入庫，將機後一組帶送老港，然後調車機頂進新港。這樣大大減少了調車作業。

(5) 千方百計加速車輛週轉充分發揮其優越性。紅旗循環直達列車剛開行時，九龍崗、裕溪口間每日只往返一次。在試行後，經研究還有潛力可挖，因此每天加開短途到合肥。這樣每二天即可往返開行三次，進一步提高了車輛運用效率。

(三) 建立一包運、兩落實、九固定的工作制度：

(1) 為加速車輛週轉以保證重點照顧一般的原則，經礦路雙方協議，將煤運計劃統一編制，改為路局包運(包到點，不包貨主)，礦局根據生產情況，提出旬裝車計劃。在保證總任務的條件下，五日中礦別可機動調整。大批到點組織直達列車，零星貨源組織成批運送。做到大的不欠、小的不漏，給大開紅旗循環直達列車創造了條件。

(2) 兩落實(貨源、去向)，這是以煤運為綱大開紅旗循環直達列車的物質基礎。在編制方案前，細致地核對發礦產量、裝車條件、到點去向、是否按方案規定執行，貨源是否可靠。

(3) 九固定：為給紅旗循環直達列車鋪平道路持久地鞏固下去，在各過程上組織緊密銜接，進行了九固定制度：

① 定點：固定煤炭到發點礦港按方案組織卸車。

② 定綫：固定運行綫，除在方案上固定運行綫外，在

調度日班計劃上以紅綫表示。調整列車交會時，按旅客列車掌握，各站按時接發；列檢人員大組檢查車輛。

③ 定煤種：固定煤種，便於一次卸車，做到統一接運、統一分配。

④ 定輛數：根據機車牽引能力、綫路有效長度、發點產量、到點場地限制、固定輛數，如八公山、蔡家崗兩站併開合肥一列、裕溪口一列，每列固定為34輛。大通站到裕溪口一列為20輛。

⑤ 定車種：一律選編50噸以上的大型高邊車，車數少、噸位大，減少列車對數。

⑥ 定貨主：固定收貨部門、統一收貨單位。

⑦ 定卸貨場地：按主要卸車站固定紅旗循環直達列車卸車綫，例如合肥站固定河下綫，煤建綫兩地卸車，裕溪口新港卸。

⑧ 定機車類型：根據淮南綫貨物機車共有五種的特點，固定解放型機車擔當，以免臨時減軸。

⑨ 定摘修：列檢按計劃檢修。

為保證紅旗循環直達列車開行，除定有紀律外並制定了打亂後迅速恢復的先定綫、後挑車、加速運行兩頭的保證措施。

三、初步效果

通過大開紅旗循環直達列車，5月份組織3對，84輛，共週轉14次。8月份增至7對，216輛，給貫徹戰鬥方案和月間綜合方案打下有利基礎，進一步加速機車車輛週轉並取得以下的效果。

(1) 保證重點物資超額完成。除將幾個月來，積壓地面存煤全部拉光以外，基本上做到有多少、運多少。根據全

國一盘棋的方針，先省外、后省內、先重点、后一般的原則，確保鋼鐵基地正常生產。

(2) 穩定運輸秩序。紅旗循環直達列車在運行圖內起了骨幹和核心作用，進一步鞏固了運行架子，提高了列車正點率0.5%。

(3) 加速管內工作車輸送，縮短技術指標，提高技量。由於組織緊密迴路比原來縮短3.2小時（合肥站平均縮短3.3小時），因而使全局停留時間縮短0.9小時。自固定大型車底后，靜載重提高了。從4月份44.2噸提高到8月份47.8噸。9月23日達51.1噸。每車提高3.6噸。根據月裝車800輛的任務，以4月份的任務來說，每月可少用車1,954輛。

(4) 加強了產運銷大協作，促進了路內外大聯勞，進一步提高了方案兌現率，使路礦路港協作關係有了新的發展。礦區根據計劃可以儲煤上倉，港務局可以進一步發揮勞動力利用率。

(5) 解決了主要站堵塞問題。由於大型車的整列固定，加速週轉，減少了列車對數和主要站的編解作業。因此提高了淮南綫的通過能力，解決了九龍崗地區的堵塞現象。在調度編制日班計劃上，由於車源的固定，減少了很多腦力勞動，調度員在運行整理上也有了骨幹力量。

不僅如此，開行紅旗循環直達列車也是鐵路上認真貫徹社會主義建設總路綫的具體表現。拉的多，跑的快，利用少的車輛，來運送同樣多的貨物，符合多快好省。同時還保證了先重点、后一般，先省外、后省內的原則。因過去由於運輸組織上不良，都是超運淮南管內，對運送省要求一馬二合（一馬安山，二合肥），不能保證。自開行紅旗循環直達列車以來，都能按旬按月地超額完成，從而保證了高爐生產。

四、几点經驗和体会

(一) 党委领导，除省市党委的领导和支持外，我們党委書記亲自挂帅，下最大的决心，克服一切困难，是紅旗循环直达列車开行的首要关键。党委書記在日常的运输工作中，除了亲临前綫外，并組織处級干部，昼夜值班，每日三抓調度所工作，参加电话會議。发现問題抓准、抓紧、抓狠、抓細。不仅是电话會議、交班会、各种會議不断檢查分析，而且亲自动手，帮助解决实际問題。下最大决心，專門組織了干部，分別到矿区、合肥、裕溪口等地，加强与各方面的联系和具体地組織，保証紅旗循环直达列車的开行。

(二) 大开紅旗循环直达列車的过程，也是不断向右傾保守进行思想斗争的过程。因此开始时沒有积极地行动起来，主要是某些干部思想上对开行紅旗循环直达列車抱着怀疑和否定的态度。他們怕車底固定不下来，认为“搞了多少年了，大型車底也沒有固定下来”，而沒有信心，抱着試試看的态度。在換大型車底挑車时，延长中停時間，有的因此认为“搞起来限制太多，連动都不敢动了”。还有的干部干脆怕麻煩，认为这是一件很細致的工作，而不願推行。这些右傾保守思想，这些人只看到困难的一面，看不到人的主觀能动作用。我們针对这种思想进行过多次的斗争。除了通过鳴放、辯論、揭发問題、解决問題以外，而且采取計形势、算細帳、摆出有利和困难条件，并通过理論与实际相結合的方法进行具体組織試驗。事实作証，才开始扭轉了这种思想。特别是5月份推行以来的初步收效，更进一步地教育了干部。認識到紅旗循环直达列車的好处，从而更加积极地組織实现，保証了这项工作的深入开展。

(三) 大力依靠羣众和发动羣众，深入开展宣傳鼓动，

家喻戶曉，使紅旗循環直达列車變為羣眾的實際行動。各單位在推行中，普遍向職工進行了反復的宣傳教育，使他們不僅明確經濟意義，同時也認識到其政治意義，克服羣眾中的“不了解”、“無所謂”、“漠不關心”的想法和做法。启发他們決不因一环跟不上而影响全盘，從而人人做好工作，保證紅旗循環直达列車正常開行。如九龍崗中心站，除了反復地向職工動員教育外，還發動了羣眾，向每一列紅旗循環直达列車上貼上了紅紅綠綠的標語，表示決心，并向擔任紅旗循環直达列車的司機送了喜報，鼓舞他們要安全、迅速、正點地到達。同時也向合肥、裕溪口各重點車站和路外港務局等兄弟單位送了保證書和倡議書。當每一列車安全、正點開出時互相打電報，提保證和向黨委報喜，使紅旗循環直达列車做為共同競賽、共同躍進的標誌。

（四）保證紅旗循環直达列車的開行，必須大力發揚共產主義大協作。以上事實證明：紅旗循環直达列車的開行並不是那個單位或那一個部門的努力能夠獲得的，而是路內各部門和路外港礦的共同協作的結晶，而且實現了加強協作的五化（調度組織列車迴路的緊密化，商務裝卸戰鬥化，調車編組空車直达化，專用綫分綫作業成組化，列檢摘和修計劃化）。不僅路內如此，而且路外港礦部門也及時固定裝卸車場地和準備充足的人力、工具等待作業。這樣的協同動作才能保證紅旗循環直达列車的按時開行。

（五）大開紅旗循環直达列車是加速管內工作車之網，從而帶動了各項技術指標的完成。在管內工作車大的區段，抓住大開紅旗循環直达列車等於抓住了列車的主流和核心，變被動為主動，保證了方案，保證了重點，穩定了運行秩序。同時，有力地完成了各項技術指標。

（六）還必須有一套拆散後、再恢復的辦法。因有時會

发生事故和其他原因被拆散。我們除調度組織加速放行，組織快速作业，保持正点到矿。如果車底被拆散，采用矿区站扣大型車和卸車站扣大型車的办法，很快就組織一列完整的紅旗列車。

五、存在的問題

虽然在提高運輸組織加强機車車輛週轉方面，起到一定作用，但由于經驗不足，水平不高，在實踐中还存在以下几个問題：

(1) 在認識上還須进一步統一，特別是在某些調度人員思想中还不够牢固，因而为搶某項指标而有所忽略；

(2) 向路外宣傳工作還須加强，有的收貨部門認為不如以前零零星星到达，可不受及时轉堆騰空卸車場地的約束，取用自如，勞力支配方便；

(3) 矿務局每月按标准靜載重提運輸計劃，經紅旗循環直达列車拉运后往往提早在月末前一二天就完成重点去向，因而打乱紅旗列車方案。

(4) 有时受矿井產量不足或因天气变化及事故影响等客觀原因打乱，在恢复工作上較為迟緩。

总之在蚌埠鐵路局淮南區以煤运为綱，大开紅旗循環直达列車对巩固月、旬方案起到一定保証作用。为彻底改变運輸面貌、滿足需要，還需迅速接受經驗教訓、解决存在問題，以更大更好地完成国家運輸任务。

路礦大协作，合理使用車輛，
提高靜載重的經驗

錦州鐵路局北票站

北票站位于錦州鐵路局北票支綫的尽端，是大量装煤站

之一，担负着北票矿务局冠山、三宝两矿产煤的运输和少量的粮谷、棉、草、矿建等物资的到发任务。煤炭品类繁多，装车地点分布九处，远达十公里，车辆来源全靠配空和卸重装车，没有挑选车辆条件。由于配啥车装啥车的客观存在，很难做到按货配车，因而浪费车辆吨位的情况较为严重——仅1958年9月下旬装790车中就少装了3,145吨，数字甚大十分惊人。特别是当前炼焦煤高产，日产3,000吨以上，在国家运输力紧张的关头，挖掘运输潜力，合理使用车辆，提高技术装载量是当前全体职工迫不及待的任务。

一、政治挂帅，掀起满载高潮

1958年生产大跃进以来，货物发送量急速增长，煤炭产量也一跃再跃，呈现出货多车少的紧张局面。为了缓和逼人的形势，铁道部曾实行了货车增载20%的办法，并开展了1—5—1百卅安全正点和献车运动。运动初期，路矿有的干部和职工，对这一有效措施认识不足，在某种程度上表现着自己。车站货运职工只抓满载，不问装车时间长短，也不从装载技术方面研究改进，发现车未装满就采取返矿重装的手段，当时最长的一车返矿时间竟有超过20小时以上的；运转职工只顾缩短一次作业时间不管满载，对检斤不足的重车不管少10吨、少8吨也挂走，矿方装车的职工们说：“让添是车站，不让添也是车站，”究竟怎么办？当时货运、运转、煤矿职工之间意见纷纷，从而大部分职工认为缩短时间就不能提高满载，要分秒必争，就不能斤两不让，把缩短时间和满载看成是对立的矛盾。更有的个别职工单纯追求数量、忽视质量，认为缩短时间就是献车，不管满载不满载，棚车装煤本来就是代用，装点就比不装强。因此在配车时，把应装矿建的低边车也配给装煤，不考虑按货配车，赶上啥

車裝哈車，只要縮短時間裝多裝少都行，所以每天都有30左右大型車和低邊車達不到滿載，最嚴重的有的棚車竟少裝20余噸就挂走，造成很大人為的浪費。

路矿党委針對上述情况，立即进行了調查、分析，并确定以分秒必爭，斤兩不訛是不是对立的矛盾為題。在路矿干部和职工中开展了大辯論，通过辯論澄清了各种不同的思想認識。路矿职工認識到分秒必爭和斤兩不訛的关系，大家一致認為目的和要求是一致的，只是方法不同。在两条腿走路的方針指导下，两者不仅沒有对抗性的矛盾存在，而且應該認識到这是事物发展过程中的对立与統一，同时也認識了縮短一秒鐘，多裝一噸貨都是挖掘運輸潛力，保證鋼鐵元帥升帳，和緩当前貨多車少运力不足的有效方法。此外又进行了全国一盘棋的思想和开展了滿載日、滿載周的运动。从而造成了路矿全体职工人人搞滿載，斤兩不訛，人人搶時間分秒必爭的浪潮，特別是在1959年3月辽宁省委召开運輸會議提出“噸秒必爭”的口号以后，我們在認真貫徹的同时，又通过算細帳的方法，使职工們又进一步的認識到提高滿載，消灭浪費車輛的好处，因而“噸秒必爭”就成为我們路矿职工的共同任务。都千方百計地縮短裝車時間，爭取合理使用車輛，將滿載工作推向了高峰。

二、搶時間，夺斤兩，挖掘運輸潛力

既要裝得滿，又要時間短，固然是个難題。但是为了探求这方面的經驗，曾組織了突击队，深入到各裝車地点考查不滿載的原因与积极地发动羣众鑽研滿載方法，并发现儲煤場的裝車，每天棚車占30輛左右，全部使用人力作业，因为煤烟呛人，既累又不好裝，工人一听到裝棚車就頭痛，所以有些人裝一点就報完成。甚至个别工人一听到裝棚車就過多

的考虑起計件工資問題，挑选好干的活干，至于棚車則不得不应付了事。因此不但达不到增載，距标重吨数还有很大距离，后經发动工人开展了大辯論，主要辯論了“为什么棚車裝得少？多裝有什么好处？为啥裝不上去？”通过广泛辯論之后，大家明确了思想，認識到只图省工省事而浪費了国家运输力是錯誤的行为；也是与“我为人人，人人为我”的集体主义精神要求不相适应。在会上一致認為：“宁可在过磅时卸下，也要保証裝够。”于是装卸工人的干劲起来了，紛紛献計献策。一班改变了过去用筐拾煤的办法。創造出以“車門多加人，用鍬向里搗裝”的接力式裝車方法。将50吨的棚車由原装20吨增載到60吨，而且時間較过去也并未延长。二班不但裝得多，而且人人关心到車輛的合理使用，装卸工人高玉貴看到以敞車裝焦炭时，壘裝起脊仍达不到标重，并易于运行中脫落，发生事故，因而他积极地向調度提議使用棚車，結果30吨棚車达到了增載。

使用棚車裝煤，因为是生疏工作，到底裝多高能达到标重，很多人都心中沒数。后来經過研究，成立了路矿查标小組，按煤种、車型，查定裝載标准，根据查定标准在棚車兩側划出粉笔记号再裝車，这种做法收效很大。实践証明，节省了过磅時間，基本接近了貨車最大标重。

过去用低边車裝煤，由于放車快，不打尖，四角有空隙，起脊凹凸不平，每車仅裝23至24吨。經過工人研究提高裝載技术，創造出“慢搗車，密打尖”的办法，搗車工人將車徐徐向前移动，放煤工人將溜口开到三分之二，（不宜过大）使煤溜到車上成魚脊形，这样就消灭了凹凸和空隙，增大了起脊高度，較过去每車提高3.5吨，平均达到了27.5吨以上，特别是司磅員国鄂海与矿調密切联系，用低边車选裝洗二号煤，使30吨車达到了标重；60吨車达到了38吨，成为

合理使用車輛的滿載先鋒。

儲煤倉放煤工作的盈虧，對分秒必爭、斤兩不訛都有着直接的影响，我們雖然對裝載主張寧多勿少，但在某種程度上却因多裝在過磅時往下卸而延長了時間，直接影响到車輛的周轉。因而考慮到如何使盈虧量差異更小，便組織與開展了三寶、冠山放煤工人和檢斤工人盈虧量小和檢斤時間短的紅旗競賽，確定出裝車上下不差一噸和過磅時間一車不超過一分三十秒的指標；從而就鼓動了工人提高裝車技術和縮短檢斤時間的鑽研性，如：三寶放煤組長安永富、李永祥，經常隨車到冠山磅台測量放煤的盈虧情況，冠山放煤組由於擔負過磅添卸工作，便能根據每車的盈虧隨時研究改進。而檢斤司磅員在每次過磅後，也主動的將盈虧情況通知放煤二組，這就使他們能及時接受經驗，下次放煤適當調整，經過刻苦鑽研和邊做邊改進，創造出“放煤四合把”的先進方法。就是在放煤作業中把撬車、抱閘、開溜子、看尖等四項工作結為一體，緊密聯系，互相協調，使煤車裝載量準確滿載而又縮短了檢斤時間。

對敞車裝載洗煤時，因煤質輕溜子口又低，接近車邊，煤車起脊就頂溜子，很不容易達到最大標重，但經過工人鑽研，創造出“大開溜口、平煤補尖”的辦法，在儲煤倉頭庫、二庫裝大型車時，大放溜口使煤急下快速裝滿起脊頂溜子時，用鍬平好，再到三庫四庫進行補尖，就達到了最大標重。

經過實際考查，同類車型裝載同樣的標準，仍有二噸以上的盈虧之差，從而又進一步研究出必須切實掌握煤質變化與水份的大小，以及車型進行裝載，劣質煤和新洗出的煤水份大、體重，就適量的少裝，優質煤和早洗出的煤經過滲漏水份小、體輕，就適量的多裝。另外根據體會，遇到舊車和

新出厂的車輛，虽然車型相同，也要分別考虑，通过这些办法使盈亏量已减少到0.5吨的限度，同时也縮短了过磅時間。

为了提高滿載工作，在磅台上有专人负责，随时檢查貯煤数量，使磅台各种煤，經常保持一定的貯存量，欠吨的車，都能在这里添足，不致因缺煤而亏吨挂走。

由于我們大搞羣众运动，充分發揮了裝車工人的創造性和积极性，这就有力的保證了滿載工作的提高和車輛時間的縮短，比如：三宝矿距站10公里，每次往返須三小时以上，冠山矿在車站的北端，每次不到一小时，根据这种情况，有意識的挑选大型車配給三宝裝，标准型車在冠山裝，縮短了一次作业時間。这些經驗經過我們总结后，在路矿职工中进行了全面推广，特别是搞滿載又爭分秒，縮短了裝車作业時間，使車务职工由过去怕搗車延長時間，变为积极地挑选車輛，做到既搶時間又抓滿載。

为了更進一步挖掘运输潛力，加强滿載工作，除积极改进与提高裝載技术外，全体职工一致認為必須从合理使用車輛着手，如何給低边車找出路，大型車裝重質貨物，充分地利用貨車容积和載重量，并結合車站的貨源情况，曾將草摺类等輕浮貨物进行了各种車型的試驗，經過試驗的結果，低边車裝草能达到37.8吨，而以容积較大的敞車能达到26吨，均比50吨棚車多裝4吨以上，从而确定了使用原則——低边車首先选裝矿建、粮谷以及棉花、草摺等輕浮貨物，实在沒有出路时再配給裝体質較重的低質煤。

經過試驗，敞車裝焦炭达不到标重，就确定选用棚車，大型車裝輕浮貨物和块煤达不到标重，就控制大型車裝載这类貨物。为使車輛达到完全合理使用，我們組織了大型車二組20輛在北票叶柏寿間循环使用，保證了靜載重的完成，縮