

不摘車裝卸作業的經驗

本 社 編

人 民 鐵 道 出 版 社

編 者 的 話

不摘車裝卸作業是縮短車站停留時間的有效辦法之一，特別在中間站上更應設法盡量採用。

嘉興站和松江站在黨的領導下，全體同志的努力下，以及各單位的協作、配合下，自推行不摘車作業以來，車站工作有了很大的進步。這些經驗在以上兩站推行後，已逐步有了發展，推行範圍已由中心站推廣到其他車站，不摘車作業的貨物品名已由易裝易卸的發展到難裝難卸的，不摘車作業的車次也已由零担列車發展到直通列車。這個由低級到高級的過程，正是這個經驗的不斷豐富和提高的過程。它的推行，將對加速車輛周轉，提高工作效率起着重要的作用。

我們把這些比較突出的經驗總結選編成冊，旨在使這個經驗能在全國範圍內得到普遍的推廣，給全國車站實現 0—5—0 創造有利條件。

目 录

編者的話

嘉兴站是怎样推行不摘車作业的·····	1
松江站推行不摘車作业的成就·····	10
上海調度所組織現場不摘車作业經驗·····	18
杭州調度所大搞不摘車作业的經驗介紹·····	23
杭州列車段在开展不摘車作业中 如何做好預确报工作·····	28



嘉兴站是怎样推行不摘車作业的

一、思想插紅旗，指标大跃进

在总路綫的光輝照耀下，全国工农业生产飞跃地发展，这种形势反映在鉄路上是运量的急剧上升。运量激增以后，嘉兴站八月份就出现了运能与运量之間的矛盾，九月初，情况更严重，下行到达的重車多，但是貨位有限，煤車一天到达10多輛，而站上一次只能卸7輛，外运的貨物也因为通过的列車停站時間不多，而装不出去，当时到达和外运的貨物，在貨場和月台上堆积如山，一时形成卸不下，装不上，工作秩序混乱的局面。而1到9月份的停留指标也一直沒有完成，平均为8.3，与6.5的跃进指标距离还很大。

自从路局党委召开干部扩大會議和路局党委林書記提出：学錦州、赶錦州、超錦州的号召后，嘉兴党总支根据杭州鉄委的指示和要求，召开了总支委員扩大會議，討論与分析长期完不成停留指标的原因，批判了保守思想，同时組織羣众对于如何保証完成9月份运输任务进行了討論，大家一致認為：必須要苦干、实干、拼命干，一人当二人使用，不論白天黑夜向時間要車，做到分秒必爭，只有这样才能解决停站時間短、貨多車少的問題。在錦州局的經驗启发下，开展献車运动，推行了不摘車作业。在开始推行不摘車作业时，大家的劲头还不大，因为羣众中存在着三怕：第一，运转方面怕造成列車晚点；第二，部分装卸員怕減少收入，認為进行不摘車作业就要增加其他的劳动力，就会減少本班的收入；第三，貨运部門怕出商务事故和完不成靜載重的指标。

9月25日路局党委提出“苦战三周夜，放卫星、创奇迹，日装2850車”的号召后，党总支立即召开了干部会议进行详细的讨论，并召开了群众大会，针对“三怕”思想进行深入的思想教育；党、政、工、团的干部分别跟班与群众同劳动，从而掀起了群众性的献車运动，大力地推行不摘車作业，在原来不摘車单项作业的基础上发展到不摘車双重作业，由装卸簡易的品种发展到各种品种，九月份共計不摘車作业119輛，停留時間上旬完成7.6，中旬完成6.0，下旬完成5.3，而在27日18.00~30日18.00的第一次战役中就搞了60輛（其中包括14輛双重作业）停留時間平均完成2.8小时，按月度指标压缩了3.2小时，按全年跃进指标则压缩了3.7小时。

党总支及时总结了第一次战斗中的經驗，向全站职工进行了生动实际的教育，因此，群众的热情越来越高，干劲冲天。在10月上旬的第二次战役中，又做了87.5輛，10月1~20日共做不摘車作业246輛（其中双重作业23輛），大大超过了九月份的数量。全站停留時間上旬缩短为4.2小时，中旬又跃进为2.6小时，10月11、13两日又分别創造1.2和0.4的最高记录。从三个班来看，第三班达到0.7，第一班紧跟着达到0.1，第二班又創造了0.0的成績。目前各个班都在爭先恐后地力爭上游，如当第二班出現0.0的成績以后，其余的二个班都表示要超过二班的成績（即以更大的作业量来达到0.0）。群众的干劲越来越大，情緒飽滿，紛紛表示要学习沟邦子，超过沟邦子，有的說“現在我們上了班就想紅（各項指标都完成——滿堂紅），不紅就不舒服”，“如果現在停留完成1.0就感到落后了”。

从大力学习和推行沟邦子的經驗以来，显著的証明，不摘車作业是我們中間站加速車輛周轉，完成停留指标和解决

貨多車少矛盾的有效办法。

二、准备要充分、关键应抓准

我們在推行不摘車作业中，技术上、組織上主要是抓住如下的五个环节：

（一）充分組織貨源是进行不摘車作业的物质基础。具体作法是：

1. 將貨源进行摸底，組織進貨，首先是確保三大元帥物資及時運出，另一方面也就有足夠的貨源為不摘車裝車創造條件。

2. 把貨源进行全面排隊，按上下行分別堆放。

3. 根據列車確報，了解列車編組順序和車種，在列車未到達前，先將貨物轉移貨位，由倉庫搬到預定的裝車地點，使列車到達後能對準貨位卸空後立即裝車，避免延長作業時間。

（二）做好勞動力的組織和準備工作。

1. 在每次戰鬥任務下達後，立即根據任務確定勞動班次。規定插班制度，把所有的勞動力調動起來，分為骨干力量和後備力量，這樣不僅保證完成正常的任務，同時也可完成突擊任務。

2. 在制定班計劃的同時，根據預報到達車輛，做出勞動力的使用計劃，明確分配每個小組所擔當的具體任務，這樣使每個人都心中有數，預先做好一切準備工作，如工具、吃飯、提早出發……等，保證做到人等車。

3. 收到確報後，立即召開站長助理、司磅員、中心組長研究，根據變化情況，重新修正戰鬥計劃，統一思想，分頭布置，使計劃更加切合實際。在進入戰鬥時，還要統一指揮，機動掌握。

（三）做好装卸場地的准备工作。

要組織搶裝、搶卸，就要求准备足够的貨位，我們在地方党委的领导下，組織强大的劳动力进行突击出貨工作。

此外，是根据規律，掌握进行不摘車作业經常所使用的場地和到达的貨物。譬如当前的关键是在一、二号月台，到达貨物是炼鉄原料、造紙原料、炼焦煤、另担貨物較多，针对这个关键，抓住出貨，及时騰清貨位，为組織不断的摘車作业創造有利条件。

（四）做好装卸工具的准备工作。

根据到达和运出的貨源和車种，事先把所需要的工具准备好，以便車到后都开始工作，以压縮作业時間。

我們当前所需要的是鉄鉞，但是目前买不到，就依靠中心站統一調配使用，做到“一把鉄鉞頂兩把用”，如組織2403次車的搶卸，由长安鎮、硤石站在218次或158次車寄来，用完后立即在2403次帶去，保証长安鎮和硤石2403次到达重車的卸車，这样就解决了工具不足的困难。

（五）做好战斗方案。

站长亲自編制班計劃，在編制时，必須使各項指标达到滿堂紅，并且掌握各項指标中的关键問題，把关键問題告訴羣众，依靠羣众的智慧，想办法突破关键。編制班計劃的具体分工：

車站值班員：負責提出运行計劃，調車計劃和完成任务的办法。

技术办事員：負責到达車的預确报，以及停留時間的推算。

司磅員：提供裝車貨源的資料。

調車員：会同司磅員掌握装卸車貨位和地点。

装卸中心組長：做好劳动力的調配工作。

班計劃是根据列車預報而編制的，它的正確性還不能達到百分之百，所以在列車到站的二小時前，還要加強與車長的聯繫，我們一般是下行列車到達松江站，上行列車到達長安鎮站時由值班員與車長進行聯繫，進行核對，使站上所確定的不摘車作業的計劃達到切實可靠。目前這種聯繫已經形成制度。如果遇到列車晚點，收不到車長的預報時，站上就主動通過調度所再找車長取得聯繫。

當收到確報後，立即召開有關人員的碰頭會議，做出行動計劃，及時做好貨源移動，工具準備，調車計劃，組織勞動力到站待命，嚴格的做到人等車，待列車到達後，就能立即按計劃投入戰鬥。

做了上述各項細緻和周密的準備後，在投入緊張的搶裝、搶卸中應注意：

在卸車時：對輕重貨物及易碎貨物應分開卸和分開堆；卸貨時必須先遠後近，以免造成車門口貨物堵塞；在站綫地形條件許可下，採取兩邊同時卸（我站的六道），以提高卸車的效率。

在裝車時：除了將貨物從倉庫搬到裝車地點外，尚要按照到站順序排列，待車到達卸妥後就能按順序裝上車，這樣的做法是效率高又不亂；將笨重貨物放在底下，輕浮和易碎貨物裝在上面，以防止貨物損壞。

在整個過程中，還必須有專人指揮，隨時注意各組的進度，及時地發現薄弱環節，組織聯勞協作，以保證任務的順利完成。

我們嘉興站自從大力推行不摘車作業以來，不論在完成運輸任務上、在全站員工的精神面貌上都起了很大的變化，停留時間不斷地在壓縮，一躍再躍，羣眾的思想覺悟空前的提高了。所以能夠得到這樣大的收穫，我們的體會主要有以

下几点：

第一，必須要加强党的領導，政治一定要挂帅。不摘車作业的特点是速度快具有战斗性的工作，要求事先做好細致的計劃准备和組織准备，做到人等車的搶装搶卸。因此，它是不同于以往的作业情况的。正是由于作业上的巨大变革，就必然会遇到各种旧思想的抵触。我們在开始推行时就碰到不少的問題，如某些行政干部中存在“車輛回路长，要完成停留時間不可能”；“作业時間短，自站又无調机”的看法。又如值班員在編計劃时，考虑得四平八稳，要“条件”好时，才做几輛。因此对这个經驗的推行是时断时續，不正常化。党总支就組織干部学习与討論路局党委干部扩大會議精神，批判了保守思想，使干部認識到当前的主要矛盾是：領導思想落后于实际，干部落后于羣众；使大家認識到在中間站加速車輛周轉，完成停留時間的主要办法，就是大力推行不摘車作业和直通列車挂車。經過討論，虽然使干部提高了認識，明确了方向，但在羣众中还存在着前面所講的三怕，党总支就及时地进行反复細致的思想教育，为不摘車作业的推行扫除了思想障碍。

政治思想工作必須深入、細致、經常，惟有这样才能使大家保持清醒的头脑，謙虛謹慎地不断向前迈进。当鐵路局領導上表揚了松江站的成績和經驗后，在有些干部中又产生了不服气和“条件論”的思想，認為：“松江站的作业量沒有我們多，卸車的品种又單純”，“我們要达到 0.0 不可能”。党的組織就及时地对此进行了教育和批判。在克服前进道路上的障碍以后，我們也就迅速达到 0.0 的成績。

由于人人思想上挂了帅，因而思想觉悟大大提高了，当第二班获得 0.0 的成績后，第一、三班都提出“学二班、赶二班、超二班”的口号；羣众提出：“不为金、不为銀，一

切为 0.0 ”。

为了加强具体领导，党总支还組織了领导干部跟班，經常参加劳动，做到深入生产、领导生产，深入羣众、领导羣众，并以自己的实际行动来带动羣众前进。如：总支書記抗二百多斤的米包、摔倒后馬上爬起来又抗，中心站长手碰破了也坚持到底，都大大地鼓舞了羣众的干劲。

第二，学习常州現場會議的經驗，坚决依靠地方党委的领导，貫徹全党全民办交通的方針。我們深深地体会到，随着工农业生产的飞跃发展，运量不断地在增加，如果单纯地依靠铁路内部的装卸力量，是不能满足客观需要的，惟有在地方党委的领导与支持下，才能組織及时的出貨和进貨。九月份站場上的貨物堆积如山，我們就将这一情况及时地向县委彙报。县委听取了彙报后，就指派了搬运公司的王經理坐鎮車站，并動員了地方上5000多次来站內組織出貨，最多的一天計有1600多人。沒有工具，就用肩抗、用籬筐、面盆盛等办法，仅三天就出貨4000多吨，这样就为装卸車任务的完成和不摘車作业的进行，創造了有利的条件。

第三，必須要树立“我为人人，人人为我”的集体主义思想，大搞联劳协作。联劳协作包括三个方面：铁路外部、铁路内部、車站各部門。

在站內外的协作上，过去站上的装卸工拣容易的活自己干，把难装的活給搬运公司干，而搬运公司的装卸員，則对自己有利的就多干，不利的就少干。現在由于提高了覺悟，集体主义就代替了本位主义，站上劳动力不足，搬运公司就大力支援，把身强力壮的一級工都調到車站，而站上装卸有空隙时，就主动帮助把貨从船上搬到岸上，如9月15日要求粮食局連夜托运粮食到車站，但粮食局缺少打麻包的劳动力，我們就立即組織50名劳动力去帮助，为托运部門解决了

困难問題。

鐵路內部主要是加強與調度所、隣站、車長和機車乘務員之間的聯勞協作。過去我們常抱着你列車晚點多少，我就晚開多少的想法，看問題從本位出發的多。現在遇事則從主觀努力出發，保證列車正點運行，特別是在運行不正常時，主動地向調度所進行聯繫，提建議，如有一天2457次晚點，調度員計劃在王店、馬王塘交會別次列車，我們就建議到嘉興來交會（因為2457次在該二站沒有裝卸車作業），這樣就可以在嘉興站進行不摘車作業，由於從全局利益出發，就得到調度的同意。與機車乘務員的聯勞也很重要，我們把不摘車作業，在前方站就告訴司機，要求注意調車信號，以便停車後能及時地迅速地进行調車作業。同時我們也主動地幫助乘務員加水、清爐灰。對隣站和車長主要是做好預報的工作。

此外，在我們車站內部也在上下班之間，運轉、貨運、裝卸之間，機關和現場之間加強聯勞協作。過去在運轉方面只抓運行正點而不顧其他，所以與裝卸工作不能配合。現在這種情況則有了根本的改變，在不摘車作業中大家互相幫助，互相鼓勵，不分彼此，共同努力為國家獻車。

第四，必須堅決的相信羣眾、依靠羣眾、大搞羣眾運動。在這方面我們主要的做法是：把不摘車作業的計劃告訴羣眾，向羣眾交清家底，并把不摘車作業的重要性做到家喻戶曉，深入人心，發揮羣眾的積極性和創造性，在羣眾中樹立敢想、敢干的共產主義風格，如29日不摘車卸了1,000多包面粉後，又立即裝上一整車的芋艿，只用了29分鐘的時間。第二班在沒有吊車的情況下，開動了腦筋，卸下八噸重的大鍋爐。

由於發揮了羣眾的干劲，過去認為紙漿、石膏、破布、

卷筒紙是難裝卸的貨物，不能進行不摘車作業。現在則破除了迷信，也能進行不摘車作業了。甚至過去認為最難卸的大元木，卸一車至少要四、五個小時以上，10月8日在裝卸員的努力下，結果以一個多小時就卸完了。我們深深体会到，只要依靠羣眾就沒有辦不到的事情，真是“只怕想不到，沒有做不到，只要想得到，就必然能做到。”

第五，宣傳鼓動工作必須打前鋒，要求做到生動、及時和抓住關鍵。過去我站的宣傳鼓動工作，無論是形式上或內容上都是比較單純，同時也不及時，往往今天的事跡，要到明天才能見面。自學習了溝邦子站的經驗後，黨總支確定總支委員王貴有同志負責，成立站的宣傳鼓動組，要求宣傳鼓動工作做到及時、生動，抓住生產關鍵。目前我們的宣傳鼓動已做到生產工作的前面了，內容上也是生動多樣，有快板、相聲、評彈、越劇、合唱……等。

為了使宣傳鼓動工作真正起到鼓舞生產情緒，走在生產工作的前面，宣傳組的組長還參加班計劃和行動計劃的編制，以便掌握整個作戰的部署和生產中的關鍵問題，使之能針對生產關鍵進行宣傳，如有一天卸原木是關鍵，宣傳組就及時地進行了鼓動，結果提早40分鐘完成了任務。裝卸員同志反映：今天原木卸得好，主要是一張大字報。在整個作業時要特別加強對先進組和先進事跡的宣傳，促使大家互相學習和互相幫助，在作業完畢後並組織報喜隊到休息室去報喜，使宣傳工作做到有始有終，振奮人心。

領導幹部除在作戰前和作戰中進行口頭宣傳外，還經常和報喜隊敲鑼打鼓地送大字報表揚優秀的小組，因此，羣眾的干劲就更大。

我們嘉興站在黨的領導下，依靠了全體職工的積極性，大力推行不摘車作業的先進經驗後，扭轉了停留指標長期完不

成的局面，加速了車輛的周轉，大大的突破了跃进规划中的指标。但是，我們还要进一步开展羣众性的技术革命，以巩固和发展已有的成績，积极采用新的装卸工具，使装卸工具达到半机械化，使我們的工作能够全面地得到更大的跃进。

松江站推行不摘車作业的成就

松江站在党的领导下，經過了偉大的整风运动和党的“鼓足干劲、力争上游、多快好省地建設社会主义”总路綫的光輝照耀下，全站职工明确了鉄路运输为工农业生产服务，树立了敢想、敢说、敢作、敢为的共产主义风格，获得了思想上、生产上的大跃进。我們根据路局党委扩大会议的精神，学习与推广沟邦子站不摘車作业的經驗，开展了羣众性的不摘車作业运动，扭轉了停留時間长期完不成的局面。9月份不摘車作业172.5車，节约1027.5車小时，停留時間从1至7月平均9.0小时压缩到6.1小时，特别是在9月18日、20日、21日有三个班創造了“0.0”的新纪录。

我們所以能取得以上成績，主要有以下几点經驗：

一、千条万条政治挂帅第一条

我站經過整风运动，虽然在各項工作中都有了很大跃进，但随着工农业生产大跃进，运量迅速上升，今年一月份运量一万八千吨，而四月份起平均每月已增长到六万吨以上，增加了三倍多。由于运量的激增，車站设备能力不足及到达貨物的不平衡，在八、九月間曾多次造成貨場堵塞、到貨卸不下的緊張局面。車站领导干部之間产生了各种不同的思想情况，有的认为随着工农业生产大跃进，为了解决运能与运量之間的矛盾，我們必須千方百計的来挖掘潛在能力，加速車輛周轉，以滿足工农业生产需要。但有的认为由于車站

設備能力不足，如不增加設備能力就不能滿足需要。如站長徐九江說：“任務緊，到達糧谷又多，只有一條半貨物綫，貨位又少，地方船隻不足，到貨不能及時搬出”，因此主張停止到貨。個別同志認為：“我站因為車輛回路時間長，甩下的車不能及時挂走，所以完不成指標，並認為大搞不摘車作業沒有條件”……等等思想。支部針對這種混亂思想，召開了支部大會，從務虛着手組織幹部辯論，會上開展了批評與自我批評，徹底批判了唯“條件論”的思想。有的同志說：“要求停止到貨就是促退派，鐵路應為工農業生產服務，必須做到來多少接多少，到多少卸多少，要多少排多少，有多少裝多少”。在辯論的同時還具體的分析了過去完不成任務的原因，找出了關鍵，經過算帳、排隊，發現停留時間八月份以來平均在9.0小時以上，一直沒有完成局定指標。八月份以後必須完成6.1小時才能完成局定任務。通過幹部辯論，統一思想，明確了認識，確定了必須大搞不摘車作業。

在領導上提出大搞不摘車作業後，當時有些羣眾認識不足，信心不大，主要有三怕思想：一怕列車晚點，二怕搶卸不安全，三怕影響工資收入。支部根據以上思想情況，在廣大職工中又組織了“為誰勞動”，“鐵路為誰服務”的大辯論，在辯論中二種不同思想進行了尖銳的鬥爭。有的說：

“我們多拿錢是多勞多得，多出了力就應多拿錢”，有的說：“自己班上的活應該自己干，別人幫助是份外的”，

“老年工人參加不摘車作業與我們一樣拿工資不合理”……

等等；但有的職工反對他們這種說法，認為：“不搞不摘車作業任務怎麼能完成，各方面工作在大躍進，過去50噸車現在裝到65噸，我們也應該躍進”，“搞不摘車作業是根據國家需要，為了保證鋼鐵元帥勝利進軍”，有的說：“一年365天

誰能保證不生病，老年工人並不是生下來就老的”……………等等。通過辯論批判了只顧自己不顧國家利益的個人主義思想，明確了個人和集体的關係，認識到今天的勞動是為了加速社會主義建設，鐵路必須為工農業生產服務，提高了共產主義覺悟。他們提出：“領導號召一車頂二車用，我們裝卸工人要一人頂二人用，保證到多少卸多少，有多少裝多少，搶裝搶卸隨叫隨到”等口號，因此在生產上面貌煥然一新。過去誰也不顧誰的本位主義被共產主義大協作所代替，你幫我、我幫你已成為我站的新風氣，把好卸的註給別人，難卸的自己卸，當班的為下班的备好枕木、跳板等，先卸完的主動幫助沒有卸完的。有的工人說：“過去下班就走，現在互相幫助，現在是一切為了“0.0”。

二、千難萬難依靠群眾就不難

1. 突破一點樹立標兵全面推行

我站在推行不摘車作業方面過去雖然自發性的搞過一車二車，但對有計劃的組織和大規模的開展信心不足，因此採取了先易後難，由小到大逐步推行的辦法。首先在八月一日有計劃的組織了不摘車搶卸50噸山芋苗一輛，只用了7分鐘。第二次又搶卸50噸山芋苗一輛，縮短到5分鐘。通過二次試驗提高了羣眾的信心，並取得了一些經驗教訓，大家都認為這是個好辦法，我們抓住了這一有利條件，在黨總支發出開展一個“放衛星、爭第一、躍進再躍進”的號召下，趁熱打鐵進一步發動羣眾，全面開展不摘車作業運動，這樣一來羣眾的勁頭越來越大，不摘車作業由山芋苗發展到煤、糧谷、石塊、木板、整零、草包、元木等，從敞、平板車到棚車，一次作業由一輛到十八輛，由單項作業到雙重作業。

2. 相信羣眾的智慧和力量

我們在推行不摘車作业过程中，充分發揮了羣众的积极性，在編制不摘車作业計劃时依靠羣众，將列車停站时分不折不扣的向羣众交底，由羣众来討論具体措施并提出保証，如9月29日第二班計劃2404次不摘車作业6輛，計劃停站时分35分，經徐永发装卸小組討論后，認為20分鐘能保証完成，結果13分鐘就完成了，扭轉了过去留一手的思想。有的工人說：“由于过去領導不相信我們，交任务时應該有40分鐘時間也只給30分鐘，而我們呢，思想上認為反正你总有留的，30分不完成也沒有关系，有的时候30分鐘可以完成的，我們也要40分，現在大家思想都解放了，一心要提前完成任务”。

3. 領導干部跟班劳动，抓思想、抓关键

領導干部轉變作风与工人同劳动，共甘苦，这对发动羣众大搞不摘車作业有很大作用。但过去我們認識不足，原定每星期四下午参加一次劳动，有时工作忙也不参加了，沒有起到应有的作用。羣众也不相信干部，認為这是整风以后作样子給我們看的。經总支研究，認為現場就是戰場，确定干部每天要参加劳动。但由于劳动的目的不明确，对全面生产和关键問題掌握不住，結果也不能解决生产問題。以后又确定領導干部分三班固定跟班劳动，同时又明确了干部参加劳动必須抓思想、抓关键，那里有关键就到那里去，通过几次摸索，干部在劳动中逐漸發揮了“亲临戰場、指揮作战”的作用。如9月17日第二班值班員薛淑崧原計劃准备將到达的三趟列車只搞一趟不摘車作业，搞多了怕工人装卸有問題。跟班支部書記发现后即与装卸員研究，一致認為沒有問題。但值班員仍說：“晚了点調度所会問的”。工人說：“晚了点我們負責”。但他还不相信，又問了調度員，調度員也支持羣众意見，这样才扭轉了他的思想修改了計劃。結

果在規定的時間內將三趟列車24輛全部搶卸完。值班員說：“羣眾干劲真大，我的思想太保守了”。

干部带头不分晝夜與羣眾一起搶裝搶卸大大的鼓舞了羣眾的勞動熱情，每次搶裝搶卸，黨總支書記、支部書記、工會主席、站長及各業務干部都積極參加，和大家一起干活。如9月5日夜間要卸51輛，當夜還有台風暴雨，勞動力不足，防濕用具又不够，困難很大，總支書記，站長都帶頭參加了卸車，一夜共卸了四輛，24小時沒有合眼，使羣眾感受很深。羣眾說：“書記、站長白天上班工作，晚上還要與我們一起干活，一天要換兩次衣服，我們再不積極地干真是太說不過了”，領導和羣眾關係密切了，他們認識到干部參加勞動不是裝裝樣子，而是真正轉變了作風，並說：“只要領導干部看看我們，勁頭就上來了”。因此裝卸員同志也都以站為家，時刻準備，即使在深夜一叫也都馬上就到。

職工家屬也積極參加了不摘車作業運動，她們說：“職工能干，我們也能干，誰不想為加速車輛周轉多出一份力量”，干劲沖天，創造家屬搶卸36噸煤22分的新紀錄。

三、依靠全民大搞出貨

在縣委領導下大搞出貨工作，保證貨場暢通，這是開展不摘車作業的先決條件。由於我站地方航運船隻能力小，因而出貨遲緩，貨位緊張，貨場積壓貨物最多加4000噸以上。為了解決出貨問題，在縣委領導下學習與推行了常州市全民辦交通的經驗，成立了縣交通運輸計劃委員會，全面領導運輸工作。從9月份以後組織了五次大規模的突擊出貨，如9月3日由交管局調撥大批船隻，動員了0445部隊調出卡車六輛，縣消防隊也調來消防汽車一輛，苦戰二晝夜全力搶運，搬運公司也調度大批工人配合裝卸，居民、學生、民工大隊