

全党全民办运输 的经验

人民铁道出版社



全党全民办运输的经验

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出字第010号

新华书店发行

人民铁道出版社印刷厂印

(北京市建国门外七圣庙)

书号1091 开本 $787 \times 1092 \frac{1}{2}$ 印张 $1 \frac{1}{16}$ 插页1 字数25千

1958年9月第1版

1958年9月第1版第1次印刷

印数 0001—10,300册

统一书号: 15043·720 定价(8) 0.14元

目 录

常州站在常州市委統一领导下，依靠羣众，組織运输工 作的經驗.....	1
北京东郊站地区联劳协作經驗介紹.....	8
上海东站基点工作組联合作业初步經驗.....	24

常州站在常州市委統一領導下，依靠羣眾，

組織運輸工作的經驗

在總路線的光輝照耀下，全國工農業生產飛躍前進，今年上半年，常州市地方工業的發展速度，更是勇猛異常，興建的大小工廠，星羅棋布，遍地開花。這種形勢反映在鐵路運輸上是運量急劇上升，常州站3月份到達重車1109輛，5月份就達到1749輛，增長了57.8%，6月份更激增到2154輛，比5月份增長23.7%，比3月份增長94.2%，比去年同期增長近三倍。

運量激增以後，突出的暴露了運能不足的矛盾，常州站貨場最多只能堆貨3千噸，出貨能力每天只有一千噸左右，而五月份最高一日到達貨物就在5千噸以上，因而一時形成卸不下，裝不上，工作秩序混亂的局面。當時貨場卸下的物資堆積如山，不但貨場卸滿了，就連牽出綫三角綫正綫的兩旁都卸滿了，有分路棚整個被埋在煤堆里，甚至機車掛着車輛到處跑，看見那里有空位便把車輛甩在那里。有的鋼板上面的卸煤炭，煤炭上面卸元木，元木上面卸片石，一個貨位卸了二、三層是普遍現象，煤炭抬卸在馬路上，把貨場馬路都堵死了，有些廠急用的鋼材壓在煤堆下面，急得沒有辦法，自己組織工人來挖掘，大家要求鐵路趕快想辦法解決問題。鍛壓廠的同志說：“鐵路是先行，現在反而落后了”。貨主寫信批評說：“你們如蝸牛一樣，跟不上大躍進的步伐”，貨場上積存貨物最多時達到2萬余噸，造成了堵塞狀態。

在市委的直接領導下，全黨動手，全民動員，在三天之內，組織了全市機關幹部、解放軍、居民、學生、工商聯和

宗教界等四万余人，进行突击，苦战五天，出清了貨場物資，消除了堵塞，目前基本上做到貨場暢通，来多少卸多少，有多少搬多少，装得快卸得快的局面。

我們所以能够在較短的時間內扭轉了貨場的堵塞，使運輸工作逐步走向正常开始出現了新面貌，我們深深的体会到：

第一、政治上挂了帅，在常州市委的統一领导下，坚决貫徹中央关于全党全民办交通的方針，是工作取得胜利的基本保証。

在組織装卸車出貨的突击工作中，我們坚决树立在市委领导下，依靠羣众的观念，并在思想上明确迎接困难、战胜困难，充分满足需要是我們鐵路工作者应尽的職責，是貫徹总路綫的具体表現。由于思想上挂了帅，因此干部及职工在艰巨的任务面前，充滿了乐观主义精神，越干越有勁，越干办法越多。

然而，政治挂帅，思想的統一是一經过一番思想斗争才取得的。当运量猛烈波动以后，工作发生了困难，曾一度引起干部的思想混乱，由于一部分同志对社会主义建設高速度的发展認識不足，向后看的多，向前看的少，強調設備不足，劳动力不够，見物不見人，說：“工业跃进一翻便是几倍，可是我們的設備不是說干就干得起来的。”有的說：“运输工作的規律我摸熟了，緊張是一时的，挨过这一陣就无事了”个别干部丧失信心，甚至打电报給龙潭、和平門、古雄三站，通知停运矿石，这是一种十足的促退行为。当我们发现这許多思想情緒后，立即在党組織的领导下，开展了大辯論，全站自上而下的檢查批判了甘居中游，消极促退的思想，討論了“依靠誰，为誰服务”“要不要满足需要，能不能满足需要，如何满足需要？”“工作跃不上去，根源是

什么？”通过辯論，統一了干部思想，树立了完成任务的信心，而更重要的是找出了我們的工作、思想方法上的毛病是“大鐵路思想”，在市委統一领导下进行工作的思想不够明确，而目前跃进形势是运量一跳便是百分之几十、几百，在鐵路本身的狭小圈子里无法解决运量与运能的矛盾，我們的出路只有一条，就是要在当地市委的統一领导下，坚决贯彻全党全民办交通的方针，发动全民办鐵路运输事业，只有这样，才能使我們的工作跃上去。

思想認識統一以后，我們立即向市委进行了彙报，說明当前車站工作的緊張情况，市委了解后，立即召开有关局长會議，决定在“以鋼为綱”动員全党全民办鋼鉄的同时，全党动手，全民动員，大办交通，成立运输委员会指揮部，由市委常委、市长任总指揮，各区成立了区运输指揮部，由区长挂帅，全面发动，組織全市人民参加車站运输工作。一时車站上白天人山人海，黑夜灯火一片，日夜搬运不停，常州中心站範圍內的全体职工及家属在市委的統一领导下，都积极的参加了突击卸車工作，車站的机关干部組織了卸車突击队，提出：“一天工作，半天完成，挤出半天，参加劳动，支援社会主义建設”，車站的各部門职工利用下班休息時間进行搬运、卸車，远在70公里外的渣澤等站职工与家属都自动要求来常州参加义务劳动，装卸員下班以后，不肯休息，都要多干一些工作。由于市委的領導，发动了全市人民，車站出貨能力从原来一千多吨提高到五千吨以上，自七月份以来，劳动大軍出动約十万人次，每日参加运输工作的有三千人以上，消除了堵塞。

从組織突击卸車出貨工作中，使我們对在市委統一领导下贯彻全党全民办交通的方针有了深切的認識，認識到这是在大跃进形势下解决运能与运量矛盾的唯一道路，是我們今

后組織運輸工作的方向。目前運量的增長速度是我們以往所不敢想象的，如果我們還迷信鐵路上的幾台機車，几百個裝卸員，幾千名職工及家屬，不依靠全民，我們必將不可能擔負起繁重的任務，因為我們的力量與全黨、全民比較起來，是微不足道的。常州市這次組織了4萬人參加車站運輸工作，等於常州站現有裝卸員的160倍，相當於中心站職工的40倍，這股力量是巨大的，無與倫比的，正是有了這股巨大的力量，才解決了我們的堵塞局面。

檢查我們過去在市委領導下進行工作的思想觀念非常薄弱，雖然口頭上也這樣講，但實際上只有在我們遇到困難時才找到市委，提高到原則上來批判，這不是“依靠”市委，而是“利用”。我們往往強調鐵路業務的專業化，只重視“條條”，忽視“塊塊”，沒有把車站看成是市委和市人委領導下的一個組成部門；由於強調鐵路的“高度集中”“統一”，在日常工作中就形成對管理局、辦事處布置下來的任務是“必成”的，而地方黨政領導布置下來的任務可以執行也可以不執行。我們這種做法削弱了市委對我們領導的力量，脫離了全市人民對我們的支持，當然，就影響了我們工作的躍進速度。

今後我們一定堅決在市委領導下，密切與全市人民的聯繫，依靠全民辦好運輸，這是我們工作的方向。

第二，加強內外協作，樹立為工農業生產、為常州市建設事業服務的思想，是搞好运輸工作的重要一環。

在最近我們組織運輸工作中，特別強調加強協作，強調責己以嚴，待人以寬。事實證明，一切工作為別人着想，正是解決了自己工作的困難。我們在卸車工作中，盡量考慮貨主出貨的距離近，以節省貨主的運費；這樣就同時解決了出貨快的要求。又如我們對內河船舶出貨，過去要求符合車輛

吨位才派班，现在改为以船只为单位派班，这样一方面加速了船舶的周輪，同时又提高了貨場的使用效率。特別使我們体会較深的是与煤建公司加强协作后，合并了煤种，解决了我們一直存在着煤种复杂貨場使用率不高的問題。

过去常州站到达煤炭多至五十余种，同时收貨人不同，亦須分別堆放，同一煤种也不能混卸，严重影响到貨位的使用。协作关系加强后，煤建公司积极簡化煤种，又經市委决定所有工厂用煤由煤建公司統一收貨，統一調撥，将主要煤种合并为炼焦用煤，生产用煤和生活用煤，这样一方面解决了卸貨場問題，另一方面，又可将工厂运来质量較高的煤焦用于炼焦，另調其他煤种用于生产，不但充分發揮了煤炭的使用价值，更重要的是对扭轉当时貨場不足、卸車积压的混乱局面起了一定作用。

以往协作关系不好，是我們对鉄路运输为工农业生产服务的認識不明确，这主要是表现在对鉄路运输各項指标与滿足需要二者之間的位置摆的不妥当。鉄路运输各項指标是手段，滿足需要才是目的，加速机車車輛运轉，提高各項指标應該是为了更好的滿足需要。恰恰相反，我們往往是孤立的搶指标，把指标看成为目的，不考虑或少考虑滿足需要。我們过去也讲协作，但往往是在有利于自己的条件下讲协作，許多规章制度是“限制別人，便利自己，一切从鉄路出发”。由于我們的觉悟不高，思想沒有挂帅，为誰服务的思想也未彻底解决。去年10月下旬有一批出口雨衣为了赶上十月革命节，急需运出，貨主来站过了收貨時間，說了多少好話司磅員也不肯收貨。到达卸車增多后我們只顧到調車便利，調到那里，卸到那里，也是造成堵塞的原因之一，这些事例都充分暴露了我們大鉄路思想的根深蒂固。

第三，在当前的跃进形势下，必須大搞羣众运动，才能

更好的完成运输任务：

过去我们对大搞群众运动认识上也不足，发动群众小手小脚，发动了铁路职工与家属便认为是发动深透了，目光短浅，不敢大胆想、大胆说、大胆作。在市委领导下常州市全民办运输的过程中使我们开了眼界，对大搞群众运动有了进一步的認識。我們說“人民铁路”应该依靠人民，过去我們搞群众运动所以小手小脚，是对铁路的性质認識不够，观点不明确，既然是“人民铁路”，那就是应该我們的一切工作要在人民的支持下进行，运输工作如此，其他工作也如此。

在組織卸車的同时，預料到下半年运量还有激烈的增长，领导决定开辟容納15万吨貨物的貨場，我們向市委彙报后，在市委领导下发动了全民动手，常州市各区划定施工范围，分工包干，包质包量，全市每日出动約1000人，使原定100天的紧急工程縮短在28天内全部完成。如果没有全市人民的力量，沒有在市委领导下大搞群众运动，只靠铁路不要說提前，就是拖上一年半載，也很难完成任务。

群众力量是无穷的，当上级党委提出消灭扛抬挑的号召以后，我站掀起了一个声势浩大的大闹技术革命的高潮。初步統計，貨运部門員工献計献宝2万余条，尤其是装卸員同志更是人人献計，个个动手，有的甚至廢寢忘食，积极鑽研，車站先后制作了小推車80輛，木軌道車50輛，卸煤台8个，木吊車一架，滑輪卸車机3付，簸箕車5台，輪盘3个，漏底煤車5輛，老虎車6輛。终于在6月中旬丟棄了几千年来的扛棒，基本上实现了車子化，工作效率大大提高。过去一輛30吨高边車下船要2小时現在只要60分鐘左右，工人的思想情感发在了深刻的变化，老年工人說“共产党早来十年我們就可以不受腰酸背痛的痛苦了。”

通过工作的实践，逐步解决了“依靠誰，为誰服务”的

思想。依靠誰？在市委統一領導下，依靠羣眾，在常州要依靠常州市全市人民；為誰服務？為工農業生產服務，為常州市建設事業及常州市人民服務。

如果說2個月來的工作取得了一些成績的話，那就是我們政治上掛了帥，堅決在市委的統一領導下進行工作，從思想上明確車站是市委領導下的一個部門，車站工作與常州市人民有著密切相連的關係，沒有市委對我們的領導，沒有全市人民對我們的支持，我們將一事無成。

我們雖然進行了一些工作，但還存在不少問題：

（1）雖然我們樹立了在市委統一領導下進行工作的思想，協作關係較前有所加強與改善，但在個別幹部及職工的思想中還不牢固，我們必須加強對員工的思想教育，經常向市委彙報我們的工作情況，上級布置的任務結合常州市及車站的具體情況訂出措施，報市委批准後執行，並且密切與全市人民的聯繫，堅決克服“特殊化”思想，搞好協作，促使工作的不斷前進！

（2）裝卸員的工資過高。由於運量的激增，工具革新工作效率的提高，目前裝卸員工資一般均在100元以上，這種高工資與其他工種工人和市內搬運工人工資標準發生矛盾，影響了工人內部的團結，並助長了工人的資本主義思想，我們堅決貫徹市委指示，立即研究提出裝卸員工資方案經市委審查批准後，在最短時間內開展羣眾性的大辯論來貫徹執行。

（3）新貨場剛剛建成，以及前一階段擴大的一些貨位，目前貨場管理還存在若干問題需要立即研究，訂出貨場管理制度，更好的運用貨位。鐵路、搬運、航運分工不夠明確，制度尚不夠健全，我們準備在8月份制訂出分工和水陸聯運方案。目前裝卸部門雖已基本上實現車子化，但還需要

进一步努力，逐步过渡到半机械化和机械化作业。

各位首长、各位同志们，我们的工作只是开端，談不到什么成績与經驗，即使有成績的話，也应该归功于党和領導的，我們存在的問題还很多，希望大家多多提出批評和指導，我們保證不驕不傲，繼續学习、貫徹总路綫，全体职工决心在工农业大跃进的形势下高举紅旗，勇猛前进。

北京东郊站地区联劳协作經驗介紹

一、东郊車站的概况

东郊車站位于首都的工业区。发送貨物大部为金属机械及工业产品，到达貨物多为矿建材料、煤、粮食及其他工业原料。随着工农业大跃进，运量迅速增加，而車站設備只有站綫7条、貨物綫2条、正式貨位84个。装卸起重机两台。調車机两台，担当整个站內，专用綫的取送作业及京古綫中轉車編解作业，由于专用綫多，到达任务大。因此卸車工作是东郊站的主要环节。各企业新建专用綫逐年增加，到目前共21条，使用专用綫装卸車的貨主共40家。其中最远的距站13公里，专用綫的分布也比較分散，增加取送作业的困难。

二、形式上的协作和告状式的依靠地方党委

过去，东郊車站也有过联劳办公室。組織成員是由铁路担任主任，运输公司担任副主任，此外还有几家主要貨主。根本沒有主动去爭取地方党委的領導。說穿了，那是铁路为了保证車站不堵塞而搞的，要求运输公司、貨主都得服从铁路。因此，它平时无人过問，也沒有固定的办公地点。車站貨位发生緊張的时候，車站才找运输公司和貨主来开会。在会上也是車站向运输公司和貨主提出要求多，让运输公司特别是让貨主提的意見很少。即使貨主提了意見，也不解决。如市

財政局曾在會上提出要求鐵路卸下的木头要碼垛整齊些，便于搬運，加固器材～鐵絲、木杆不亂扔亂使，要抓緊回送。而鐵路未予重視，以後仍然是亂卸亂扔。後來再召集開會，市財政局就有了很大的意見，他們說：“開會目的應明確是為了解決那些問題？”有的貨主有意見干脆就不提了，有的索性連會也不參加了。有的貨主感到不來開會又不好意思，就隨便找個人來湊數，甚至叫不是搞運輸的來開會。一點不能解決問題。長此以後，協作辦公室光有名而無實際工作，還互相扯皮。另外由於車站大部分職工存在大企業思想，對運輸公司表現了“你必須聽鐵路”的態度。貨物搬不出去，就不放運輸公司的車，扣在站上分析責任。有幾次發生了囤存費，把馬車、汽車扣在大門口，運輸公司來了四、五個負責同志也不行，硬逼着人家寫下了欠款條才放走，以致影響了車輛的運用。使運輸公司對鐵路意見很大，他們說：“與車站關係沒法搞好，這個伙計永遠也搭不好”。因此運輸公司以後就抱着消極態度：“我就這點能力，能拉多少算多少，拉不了不受理，看你鐵路怎麼辦”。

車站依靠地方黨委的作法，也是平常不匯報工作，遇到扯皮或鐵路解決不了問題時才找地方黨委。實際上一是告狀，二是提困難請求支援。造成區黨委解決問題時也很被動。例如，有一次中煤專用綫到達的煤突增，由於入庫量大，出庫量小，造成該專用綫內堵塞，嚴重的影響了車站的停留時間。根據這一情況，車站指派了貨物主任去解決，但他去了五次沒有解決，最後找到了區委書記、中煤市公司經理和管理局領導的幫助，組織了用馬車盤、倒貨位的辦法，才解決了堵塞問題。

三、借實務虛、抓思想上的綱

通過整風、務虛和總路綫的學習，通過許許多多大字報

揭发出来的事实，集中地給我們提出了两个带有根本性质的政治思想问题，这就是：“铁路运输企业必须为工农业生产 and 为生活服务”。“依靠党的领导，特别是地方党委的领导，依靠广大群众才能办好人民铁路”。因此，我们车站由领导带头，揭发和批判了我们的大铁路主义思想：一种以自我为中心，只顾局部，不顾整体，只顾自己，不顾别人的本位主义思想。比如：我们强调铁路规章，机械地执行，对铁路有利的事，就不顾国家的损失，比如在1956年道路工程局到达砂石13車原要求在距站九公里处的七七四专用线走行线卸車，车站为了压缩停站时间，单纯考虑本身指标，强调第三者使用不能影响车站作业、不予送車，卸于站内，结果在车站积压了一个多月，道路工程局不得不把材料轉調給其他工地使用，最后车站还坚持按地租收了囤存費才允許拉出材料。

又如在1956年北建五公司到达的砂子，在车站貨位紧张的情况下，不是設法解决貨位问题，而是到处乱卸車，结果把砂子卸在区间正线，由于事先也沒整理垫平。结果造成材料损失，并且由于道路难行，积压了四个多月才将砂子拉走。

我们的大铁路主义思想还表现在不能以平等的态度对待貨主，只顾铁路方便，不顾貨主困难。强调铁路指标~貨車周轉时间，車輛停留时间。由于到达的是直达列車多，往专用线送車时，强调一次要送一整列。貨主因为劳动力不足，要求将一个直达列車分成数钩送卸，我们硬不答应經常为此扯皮。可是我们的預确报，有把握才通知，沒把握就不預报，因此往往列車开出了，才給預报，使貨主准备不及，完不成指标又要挨罰。所以，在运输合同里，各留一手，有的专用线装卸时间明明完成了一小时，也要定为一小时以上，或者两小时，以防挨罰。运输合同上实际上已成了“保守”合同，不起作用了。

通过大量事实的揭发，使我们领导思想上，由浅入深，由抽象到具体，明确了问题所在，找到了思想上的第一个纲：“铁路运输要为工农业生产服务，为人民生活服务”。明确了这个方向，从而心胸开朗，思想得到解放。

思想上的第二个纲：“依靠地方党委，搞好企业协作，完成铁路运输任务”。我们是在逐步摸索中明确起来的。过去，我们强调了铁路是大联动机的作用，往往不合理地要求兄弟企业一切服从铁路。随着工农业大跃进，整风运动的思想提高和运量与运能的矛盾突出的形势所迫，我们逐步认识到离开协作，没有地方党委的领导是没法完成任务的。因此，我们主动向区委和区人委做了汇报。在区人委的亲自领导下，建立了地区联劳协作制度。和由区人委亲自主持的联劳办公室。在协作筹备会上，由区人委领导，首先务虚。各企业都检查了自己的本位主义思想，一致认识到这是内部矛盾，必须通过务虚，以团结~批评~团结的办法求得解决。我们车站在这次会议上，检查了大铁路主义思想，表示立即废除一切不合理的规章制度和杂费罚款，今后车站要根本改变服务态度，做到处处为货主方便。运输公司检查了三不拉思想（即卸得不好不拉、磚垛倒了不拉，砂子泡在水里不拉），是没有从政治挂帅，缺乏为人民服务的思想。他们提出了响亮的战斗口号：“办好人民铁路运输公司也有责任，要用一切力量保证车站不堵塞，使铁路车辆周转更快。”并且，认为车站堵塞了，是运输公司的耻辱。他们还表示：铁路废除了规章罚款，我们也要打破旧制度，打破只追求吨公里指标不顾任务的思想。运输公司蒋主任在会上提出：站内运量增大，搬运力已感不足。区人委就指出人民铁路必须大家来办好，号召大家有啥出啥。各企业就纷纷提出拿出自己汽车协助搬运。如电力四处表示有汽车40部调整内部作业后即可

抽出支援，华北金属结构厂只有两部汽车，也抽出一部帮助搬运，地质部专用线孙科长说：“专用线不是私人的，大家可以随便来用，我厂有吊机，有仓库，还有装卸工人，全部都参加联劳协作”。718厂有台柴油小机车，表示可以交给车站统一调用。电子管厂表示愿意支援车站搞无线电调车。会上充满了融洽活跃的气氛，真正做到了有话就说，无话不谈。有的货主也相互提出批评意见。比如：第三机床厂在1956年修好的专用线至今未使用718厂和光华木材厂就提出了意见，并且建议联劳办公室马上给市委写报告要启用这条专用线。农机厂对物资二库不改变8点半才上班的老制度也提出了批评，认为这制度不符合当前大跃进的要求，是落后的。

经过务虚、敞开思想，互相谈心，大家思想上见了面，相互之间的隔阂和本位主义思想也消除了，给搞好联劳协作创造了良好的条件。以后，又进一步分析了在工农业生产大跃进的形势下，东郊地区的情况和运输的规律性：今后运量会迅速增加，将与运力发生矛盾，同时在全年运量中品种季节性波动很大，一般地煤运任务较大，粮食及矿建材料在夏秋季最为繁忙。而各专用线系根据平衡运量分别自备工人，目前人力最多的专用线不过100多人，最少的为20人，特别是新建厂的专用线和第三者使用单位大部分没有准备工人，因而形成各专用线忙闲不均，繁忙季节及车流到达增大时感到人力不够，淡季及车流到达小时则工人又无活可作，企业还须支付工人基本工资。同时专用线与站内的运量比重经常变化。如1957年，专用线卸车占72%，而今年6月份专用线仅占30%，站内卸车增为70%，因此专用线与车站的装卸人力与运量的增加和变化不相适应，为了解决这一矛盾，各单位均感到展开互助合作，装卸人力联合劳动是非常必要。

四、从协作的雛形發展到多种多样的 高級形式的联劳协作

最初的协作，是1955年車站調了一些装卸工人到专用綫帮助卸車，中紡专用綫由于建厂任务完成，运量很小，他們的装卸工到車站帮助卸砂石，車站又給介紹到其他专用綫去帮助卸車。这是协作的萌芽。1956年車站与中煤、煤球厂、中紡专用綫签订了联劳合同。試行了半年，很受各单位欢迎。因为专用綫作业忙閒不均，通过联劳、互相調剂劳力，既保障了工人收入，又减少企业付出大批基本工資負担，更加速了装卸作业，減免了因完不成任务的罰款。后来，又成立了联劳办公室，但由于未取得地方党委領導，政治未挂帥，經常扯皮，解決問題很少。

現在的联劳协作与以前根本不同了。它不仅在組織形式上是由区人委担任領導，而且在性質上改变了，在內容扩大了，它是多种多样的高級形式的联劳协作。过去，只限于人力联劳現在是机械設備、专用綫場地都統一使用。因此，充滿了共产主义的协作精神，体现了“支援別人光荣，本位主义可耻；一个人有困难，大家来支援，互相帮助，互相支援。”的共产主义的风格。我們只举出联劳办公室的几条权限就足以說明。比如：有权調动本地区装卸工人搞联劳，直接負責領導人力联劳指揮；有权指揮調剂使用各单位的装卸場所，机械設備；对急需用料单位；有权在办公室範圍調剂。

这些条文是經過羣众实际工作体会創造出来的，而且又在實踐中更加丰富了內容。以下的具体事实可以充分地說明它。

由于从人力等的协作发展到机械也协作。东郊站以往到达貨物超过了八吨就没办法卸，在車站存放時間最长达到三

昼夜，增加了車站的待卸車。現在由於地質部熱電站協作，用他們的吊機卸，因此消滅了由於車站設備不足造成大點車的現象。其他專用綫卸不了的都可送到熱電站專用綫卸車（該處調車能力20~30噸），同時地質部吊機也幫助車站裝卸車和運輸公司裝卸汽車，車站吊機亦幫助運輸公司裝卸汽車，使全地區機械作業亦展開了聯勞互助。

隨著專用綫運量增減車站作業和整個運量增大；車站調車機作業繁忙對於距站較遠的專用綫另散車取送不及時，718廠專用綫自備的柴油小機車主動幫助車站取送北區距站較遠專用綫的零散車。

充分利用專用綫開辟貨位，場地解決了設備不足的困難，東郊站二條貨物綫僅有84個貨位又大部份為另担裝卸及正車發送所占用，到達大量礦建貨物主要依靠專用綫兄弟企業的支持，1957年在市計委的領導下，北京地區到達的礦建材料實行了由物資供應局統一送貨的辦法，並建立了儲料廠，消除了因到貨單位多，大量占用貨位的情況，並減少了材料損失，東郊站在專用綫企業的幫助和物資供應局的大力整頓下分別利用了金屬結構、機床廠、專用綫走行綫共2,200公尺開辟了貨位180個，劃分了石子及砂子的大貨區，採取同品種重堆羅卸與直接出庫和搗堆相結合的辦法，使礦建材料卸車轉入正常化，消滅了礦建材料堵塞現象。

為了解決車站卸煤和其他貨物貨位不足的問題，1957年又利用了玻璃廠等專用綫及車站調車綫七股開辟了貨位77個，今年又開辟了中糧四局、中紡綫走行綫貨位12個利用卸磚，並在市第二建築公司的支持下，組織必要時的統一調劑發料的辦法，使車站卸車貨位基本解決。

但由於運量的上漲，車站裝車貨位仍感不足，貨物堆積擁擠與部分到達貨物互相干擾，造成裝車貨物時常無貨位位