

全 党 全 民 办 运 输

鐵路貨运工作先进經驗

第 一 輯

鐵道部運輸总局編

人 民 鐵 道 出 版 社

本書介紹統一使用專用綫設備、厂矿港站协作、“捎脚运输”、“高站台、低貨位”、“綫路搬家”等方面的先进工作經驗。

本書可供鐵路貨运工作人員与鐵路运输学校师生學習和参考。



全党全民办运输
铁路貨运工作先进經驗

第一輯

铁道部运输总局編

人民铁道出版社出版

(北京市霞公府17号)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010号

新华書店發行

北京市印刷一厂印刷

北京西便門南大道乙1号

書号1329 开本787×1092 1/32 印張2-3 字数55千

1959年4月第1版

1959年4月第1版第1次印刷

印数0001—1,000册

統一書号: 15043·918 定价(7)0.20元

目 录

編者的話

- 一、官亭、小渠經驗在唐官屯中心站全面开花…………… 3
- 二、站社一家，同心合力搞运输…………… 9
- 三、衡水車站实行装卸、搬运合一的經驗和体会…………… 15
- 四、統一使用專用綫，分区划片卸車…………… 19
- 五、厂矿港站协作，实现铁路运输更大的跃进…………… 22
- 六、阜新市路矿运输部門开展铁路运输高产运动的經驗… 24
- 七、加强路矿协作是完成增長运输任务的可靠保証…………… 30
- 八、黄浦車站和黄埔港大搞协作，指标砍一半的經驗…………… 33
- 九、江岸車站和汉口港第三作業区协作的經驗…………… 38
- 十、“捎脚运输”进一步發展了献車运动…………… 41
- 十一、許昌車站开展“捎脚运输”的經驗…………… 45
- 十二、錦州局叶柏寿車务段开展“捎脚运输”消灭另担
积压的經驗…………… 51
- 十三、高站台、低貨位是铁路装卸工作上的一项重大
的技术革命…………… 56
- 十四、牡丹江局大搞羣众运动，战胜天寒地冻修建高
站台，低貨位的經驗…………… 58
- 十五、哈局桃山采石場創造斜坡式高站台，裝車效率
提高23倍…………… 60
- 十六、柳州局黄土井車站修成翻斗裝煤高站台，裝車
效率提高 300 倍…………… 63
- 十七、北京铁路局大搞“綫路搬家”增辟貨位…………… 64
- 十八、唐山車站“綫路搬家”开辟貨位的經驗…………… 66
- 十九、西黄村車站白手起家修建貨物綫…………… 67
- 廿、江湾車站运送危險貨物的經驗…………… 69

編者

党中央提出全党全民办运输的方针以后，一个波澜壮阔的群众运动在全国范围内开展起来了。这个运动是首先在装卸、搬运工作开始的。因为1958年铁路运量空前上涨后，散处在城市和广大农村中的两千多个车站的装卸、搬运工作感到十分薄弱，需要大批劳动力支援，因此全党全民办运输首先从这里开始也是容易理解的。但这不等于全党全民办运输的方针只能在装卸、搬运工作实行，其他的运输工作就不能适用。事实并不是这样的，随着这一运动的发展，它必将深入到铁路运输工作的各个方面。现在就已经在下列五个主要方面得到了很大的开展。

关于装卸、搬运工作方面，河南省曹亭、谢集（小火车站附近）人民公社成立了亦工亦农的运输大军的经验，为解决为数众多的中小车站的装卸搬运工作指出了方向。常州市创造的“蚂蚁搬泰山”的经验，为城市解决铁路装卸、搬运工作树立了榜样。

在统一使用专用线设备方面，北京东郊车站和石家庄车站在地方党委领导下，取得了比较完整的经验。车站与各专用线建立了联劳协作组织，专用线的场地、仓库、装卸机器和装卸搬运力量，实行统一使用，那里有任务，到那里支援，打破了过去一家一户一条专用线的局限性，充分发挥了专用线设备的效能。

在解决厂矿港站的运输协作方面，大搞企业共产主义协作，取消了铁路和厂矿港之间的罚款制度，取消了分界站和交接线、定时定次取送车等种种限制，实行了机构、思想、领导、计划、调度、设备、班次、指标、列检和产运销的大

統一等協作制度，簡化了作業過程，勞動力互相支援。如阜新車站和阜新礦務局、江岸車站和漢口港的協作等等，發揮了全黨全民辦運輸的偉大力量，大大壓縮了車輛的停留時間。

在貫徹中央“保證重點，照顧一般”的運輸政策方面，西安等地開展了“捎腳運輸”，利用迴空車輛和客車、守車、行李車、游車、煤水車裝貨；上海局採取了“元帥帶后勤”的運輸辦法，在裝載鋼鐵物資的車上加裝副食品及生活必需品。

在技術設備方面，羣眾創造了既簡便、又省錢、效率又高的“高站台、低貨位”和“綫路搬家”的經驗。

目前全黨全民辦運輸運動正在深入發展，人民公社辦運輸已在全路四百多個車站開花結果；常州市“螞蟻搬泰山”的經驗已發展為裝、搬合一，全路有五十多個中等城市車站的裝卸工作統由地方運輸（搬運）公司辦理。高站台、低貨位的經驗也有進一步發展，如哈局桃山采石場創造的斜坡式高站台，裝車效率提高 23 倍；柳州局黃土井車站創造翻斗裝煤高站台，提高效率 300 倍。我們相信，只要深入地體會中央全黨全民辦運輸的方針，運輸的各个方面都是可以採取全黨全民的力量來辦理的。因此，這個運動，必將得到遠較目前所達到的情況更為廣泛和更為深入的方面開展。

為了迅速將這些經驗介紹給全路同志們學習，我們特地編輯了這個小冊子。今後有了新的經驗，將陸續整理發表。至於常州、官亭、小堤和漯河的经验，以及北京局修建高站台、低貨位的經驗，已有專冊介紹，在這個小冊子里就不重複發表了。

一、官亭、小堤經驗在唐官屯中心站全面开花

——唐官屯中心站——

任务繁重，运输紧张

唐官屯中心站是津浦綫滄县到天津間的一个主要区段，共 12 个中間站（其中 8 个營業站）。原有裝卸工共 132 人，分为兩班搗，每天值班 66 人，平均每站只有七、八个工人。最大作業能力每天裝卸 25—30 車，不摘車作業一次仅能搶一个車。在全国工农业飞躍發展的形势下，裝卸任务驟增。1958 年日平均裝卸 74 車，因此作業处于被动。由于綫長、点多、裝卸力量分散、裝卸任务忙閒不均，但因各站零担、行包任务很大，不能調站助勤。只好干完一車再干一車。造成待裝待卸車輛很多。停留 100 小时以上的車輛每站都有。最長的停留七天多（173 小时）。虽然車站采取了与搬运工会、人民公社簽訂联劳合同的办法，由于搬运工会和人民公社距离車站远，准备和等待的时间要比作業时间多 1—2 倍，造成劳动的浪費，同时大家感到临时的地方支援突击也不是解决問題的根本办法。

官亭、小堤經驗指出了方向，

人民公社办运输，气象一新

正当这个时候，河南省官亭、小堤組織亦工亦农办运输的經驗，給我們指出了方向。在县、乡党委的領導支持下，中心站党总支首先召开了各站支部書記、站長會議，組織學習了官亭、小堤經驗，在干部思想上做好了裝卸工作交人民公社的准备工作。在乡党委领导下成立了裝卸办公室。干

部思想成熟，就采取了边动员、边組織交接的办法，首先由唐官屯站試点，一天的時間又快又好地順利交接完了。其他各站按照唐官屯的做法，自1958年10月10日至15日仅用五、六天的時間裝卸工作也全部交給了公社。車站把部分职工宿舍騰出讓給社員們住，裝卸工具無代價的全部交給公社运输隊員使用。同時在站內还設立了辦公室、食堂、茶爐房、工具倉庫等，使車站职工同社員們共同生活，日夜苦战在一起。至此，在这个区段內各站的裝卸工作統由紅旗、鋼龍、東風等5个人民公社接办了。与此同时，搬运工作也全部交給了公社。在乡党委领导下实行裝、搬合一，更大地發揮了人民公社办运输的威力。为了加强裝卸力量，公社抽調了240名社員作为基干队，边务工农边搞运输。根据管內裝卸量不平衡的特点，合理組織劳动力，以这一支运输队为基干，加上搬运工人、学生、企業干部、铁路职工及家屬共5684人編成了四个梯队。較过去132名裝卸工人扩大了43倍。以240名社員基干队为第一梯队，休班铁路职工、家屬、搬运工人785人为第二梯队，学生、企業、鄰站支援1260人为第三梯队，公社常备队3399人为第四梯队。有了这一支人数众多的裝卸力量，因而保証做到了“何时需要人，何时就有人，需要多少人，就配多少人。”实现了“三搶、二不存”（三搶是：重車随到随搶卸，空車有貨随到随搶裝，卸下的貨物搶搬。二不存是：站內不存待裝待卸待掛車，不存隔日貨位）。車輛停留時間显著縮短，1958年9月份以前平均9.2小时，人民公社办运输以后，10月份就减少到3小时，11月份1.6小时，12月份1.2小时。三个月来的不摘車作業佔到88%，有的車站几乎全部实现了不摘車作業，大大地加速了車輛、貨位的周轉。

学会了铁路业务，大搞“零”点运动，开展 “一条龙不摘车作业”和“五满意”运动

車站指定了專人幫助社員們熟悉裝卸作業。為了加強安全教育，各站站務員和留作骨干的裝卸組長，組織運輸隊的全体社員每天學習裝卸作業規則一小時。開始有些社員連車門都不敢開，當他們掌握了一些作業知識以後，又產生忽視安全，違章蠻干，碰傷手脚的不安全現象。發現了這個問題，又責成專人組織座談和個別談心，說明當前運輸形勢和事故的危害性。1958年11月份又組織學習了冬季安全作業知識，制定了防寒、防滑措施。每次作業司磅員都到現場具體指導。因而在很短時間內，社員就熟悉了各類貨物的裝卸技術，建立了有效的安全制度，實行了分工專業化、行動紀律化。公社運輸隊長、排長、班長、隊員和車站職工經常在一起分析、研究月計劃和日班計劃完成情況，因而使公社運輸隊從領導到隊員都清楚地了解到運輸任務的時間性。為了進一步激發職工和社員們的積極性，進行四交底：（1）交政治：完成任務的政治意義；（2）交任務：站交月、班交日，使每個職工、社員明確任務，關心任務；（3）交關鍵問題：把完成任務的不利條件和困難交待清楚，作好思想準備，積極想辦法；（4）交措施：把領導的意見和羣眾的辦法結合起來。使措施更加完善圍繞“0、5、0”開展獻車獻策，向分秒爭時間。以搞大突擊式的作業方法猛攻關鍵大點車，保證了點大點小都能不摘車，保證正點，大砍停時，縮短了裝卸時間。

為了機動靈活使用裝卸力，開展了“一條龍不摘車搶裝卸作業”在人力組織上採用了“管內統一調配，無活分散（在各站）、活少自干、活多集中”的辦法，根據摘掛列車的規律，管

內任务全部集中在上、下行四趟摘掛列車上。就在中心站成立指揮部，段在独流、青县、唐官屯三站成立指揮小組，并和天津列車設訂立合同，車長在天津或滄县開車前，向中心站詳細預報。中心站指揮部就以一列为一條龍組織社員沿站跟車搶裝卸。实行人等車互相支援，因而做到了“三快”：（1）出場快，（2）搶裝快，（3）搶卸快。如：在1958年11月16日夜間青县站到1鈎鹽35車，靜海一列鹽37車，把8个站的基本社員全部集中在这四趟作業上。平均每次仅用45分鐘全部完成任务。

2、开展“五滿意”运动：站社一家：社員發揮共产主义协作風格，五滿意即：“車站滿意”按值班員計劃完成任务，“調度滿意”保證客貨車正点，“貨主滿意”加强貨物保管，作到輕拿輕放保證貨物完整；“車長滿意”对通过和停在車站的列車都进行檢查，發現異狀及时整理；“鄰站滿意”互相支援随联系随到，把完成运输任务都看成是自己的責任，从而司机、車長、車站职工、社員、貨主、鄰站間都擰成了一股勁。五方联勞，大搞协作。貨物搬出、搬入、裝、卸及时，車長預确报准确。司机在对貨位上，甩掛上要那給那，同时每次还參加搶裝卸的奋战，社員們保證每次搶裝、搶卸按調度所計劃時間，实现了一項二五八。如：1958年10月5日2472次在兴济搶卸七車片石，到青县又利用空車裝5个（去唐官屯、靜海）唐官屯搶卸三个又搶裝一个，靜海搶卸2个，独流用原空車裝一个，良王庄搶裝4个。共計七个車在管内作業23次翻了三番，作業時間仅用3小时。这种作業方法已成了正常作業制度，作到了“車不停駛，分秒必爭，貨不停留，斤兩不压”站站实现了零点。如在1958年11月份紅旗月中，青县17天完成零点；唐官屯連續10天完成零点；独流站全月完成停时0.3小时。

党委挂帅，发动群众，大搞技术革命

运输队伍组织起来了，人多力量大，眼前的装卸问题是解决了。但是，我们感到光靠体力劳动，不能提高效率，不能满足今后更大更艰巨的装卸、搬运任务。因而在乡党委领导下，组织铁路职工和社员大鸣大放大辩论，掀起了大搞技术革命的高潮，发挥了敢想敢干的共产主义风格，自己动手制作了各种半机械化装卸工具 22 种 220 件，提高装卸效率最高达到 10 倍，基本上消灭了笨重体力劳动。我们大搞装卸技术革命不是没有波折的，是经过以下三个阶段发展起来的。

1、破除了思想上的迷信，装卸工作入公社后有人认为公社人多，能保证时间就行了对搞机械化提高效率，减轻体力劳动就不管了。也有社员认为业务上不习惯，机械化再好也没有人灵便。不搞车作业时间少效率慢。货不复杂，业务量小散堆装货占 80 % 以上不用动手就可以消灭揩扞扛。以及先洋后土等等。乡党委和车站发现这种情况及时组织职工、社员务虚，抓住进展较快的唐官屯站召开现场会议介绍经验。同时组织职工及社员参观了天津和北京展览会扩大了眼界。敞开思想，使先进思想战胜了保守思想，即建立了 5 个铁木工厂，车站也抽出懂得铁木工和熟悉业务的站务员和社员们一起研究制造。以支部书记挂帅组织了技术研究小组，每天研究进度和工具制造情况及下一日的工作，并对制出的工具进行鉴定和推行。从而掀起了赶制工具的高潮，并提出“改良工具机械化自己想、自己干，不化国家一分钱”的口号。

2、在兄弟企业大力支持下解决了材料技术上的困难。一方面白手起家，搞义务装卸事积累资金开展搜集废料运

动。属于技术上的问题，不会就找地方学，和请电务部门指导，学会就干。另一方面向各兄弟企业求援如：飞机场、合作社、木材厂支援木料。铁业社供应钢板。钢铁厂支援氧气。至于复杂的技术自己制造不了也由地方铁木合作社包制。全部问题得到解决保证了工作正常的开展。

3、掀起技术革命苦战高潮，提高了工作效率，在思想和关键问题解决后随即掀起了大搞半机械化消灭笨重体力劳动、制做工具和修低货位高潮，按货物品种定出规划昼夜奋战截止目前制做了小车 102 辆，木吊 10 个，装席器 2 台，循环小车 2 个，绞车一个，溜滑梯 33 个，人力镗一个，其他轻便工具 69 件，低货位九条 2000 公尺，一般货物装卸搬实现了车子化，卸轻浮及袋捆等货物用溜滑梯，大件货物有木吊、绞车，散堆卸的货有低货位，普遍提高了生产效率 0.3 倍至 10 倍，平均减少了劳动力 3—10 人基本上消灭了笨重体力劳动。

几点体会

1. 認真貫徹了全党全民办运输的方针，由于地方党委加强对运输工作的领导，由过去经常紧张被动局面转为大搞零点运动。为铁路运输工作打开了新局面。

2. 官亭乡党委组织工农兵交通运输战斗连边务工农边办运输的好经验，是社会主义新的组织形式适应车站装卸量不平衡的特点，保证铁路运输畅通无阻。

3. 政治挂帅，在地方党委的领导下以领导群众搞运动的方法搞装卸搬运工作，对保证快装快卸快搬运是一个促进力量。

4. 站社一家，树立了共产主义的整体观念，以全民办运输为主导思想，以加速机车车辆周转为目的，大搞技术革命

是解决目前劳动力不足、提高装卸效率的好办法。

二、站社一家，同心合力搞运输

北京铁路局沙岭子车站 沙岭子人民公社运输营

被动变主动

随着国家工农业飞跃发展，运输任务骤增，沙岭子车站的装卸任务 1958 年第 4 季度比第三季度，增加了将近 5 倍。原有装卸工 60 人，并与农业社签订了支援合同，有时还请其他单位工人协助。但因车流极不平衡，车站领导为了照顾铁路装卸工人生活，有时对支援的工人不能大量分配工作，因而互相埋怨，影响了团结和协作，经常完不成任务，情况非常紧张，如 1958 年 8 月份的停站时间曾达到 10.8 小时，运输工作处处被动，而且不断发生工伤事故，1958 年 1 至 10 月份共发生 7 件。其中还有 2 件是骨折。

在镇委的正确领导下，用务虚的方法学习了有关全党全民办运输的文件。从 1958 年 10 月份起把车站的装卸业务改由沙岭子人民公社接办，同时与搬运工人合并，组织了运输营，抽调了年青力壮的社员 117 人，专门担任车站的装卸和搬运工作。另外，还组织 300 人的预备队，随时协助突击作业，这样就从根本上扭转了装卸劳动力的紧张局面，车站的运输工作由被动变主动，也就是能够主动的有计划的实行不摘车作业，使停站时间显著缩短，因而大大提高了运输效率。

生活问题是关键，工作制度是保证，

思想教育为基础

社员从农业生产转到运输工作，尤其是从事笨重的装卸

作業，這是一個很大的轉變，也是一個比較複雜的工作。从一开始党委就特別重視政治思想工作。在抓思想、抓生產的同時，也注意了抓生活這一方面。例如在社員調到運輸營的初期，思想情況也是很複雜的，主要是由於對生活和工作不太習慣，認為整天裝大片石實在幹不了，很多人要求回社。干裝卸太費衣服不如在社好。不習慣夜間作業，不習慣睡板床（當地習慣睡熱炕）。作業時不能一氣堅持下來。因此40多人7個半小時裝1車片石，11個小時裝1車石碴。這樣也使車站職工產生了埋怨思想。特別是顧慮完不成任務，他們說：“安全保不了，停時完不成”。

鎮委掌握了這些情況，非常重視經過分析研究，認為主要是社員的思想認識還不夠明確。確定除了加強政治思想教育，整頓內部建立工作制度，生活問題是關鍵，中心是工資分配問題。因此就一面抓緊教育整頓建立制度，一面集中力量解決生活問題。

在生活方面：首先由車站和運輸營共同研究工資分配方案，確定裝卸費收入的50%上繳公社，25%分配給社員（每月約16元左右），5%做為勤雜及管理人員的工資開支，20%購置工具及醫療費用。此外，站外的小搬運費完全做為社員收入（每月20元左右）。這樣運輸營的社員收入提高了二倍左右。還在車站成立了食堂、浴池、把車站附近的房子改為社員值班室，並調整了糧種20%供應白面、大米、莜面。家屬組織了縫洗組，社員自己也組織了互助組，解決個別困難問題，使社員吃好、休息好，並且增加了收入。

在工作制度方面建立了：

1. 安全指導：除了選拔原來在車站做過裝卸工作的社員當班長外，另由車站派1人專做安全指導工作。並建立安全辯論制，不安全就辯，採取“大錯不饒，小錯不放，辯論到底”

的办法进行安全教育。

2. 班長联席会：組織班長經常座談安全和作業經驗，交流推广，互相提高。

3. 交接班会：每天上下班时，进行交接班，車站也参加。

4. 旬月分析会：全站和全营职工参加，按旬、按月分析生产完成情况，存在問題，交換意見，研究改进措施，由站長主持。

5. 参加办事处電話會議：車站和运输营的干部全体参加電話會議，会后根据上級指示。共同研究計劃制定措施。及时分別貫徹执行。

6. 鎮委匯報制：每旬一次。

7. 車前会，作業中碰头会，作業完了总结分析会：車站站長、車站值班員和运输营班長以上干部参加。

8. 领导干部跟班劳动，掌握安全，站、社干部。采取“陣陣到”的办法，分車包干負責，指导作業，掌握安全，保証順利完成任务和作業安全。

9. 对大鈎作業基干队、預备队、职工、家屬、学生混合作業时。制定了：人員位置安排，熟練社員打車門，清道，車站职工檢查車鈎道眼等負責專人，并定有机車鳴笛和吹口哨等各种信号指示作業。防止混乱，保証安全。

在政治思想工作方面，主要是采取了大鳴大放、大辯論的方式，通过务虛，使职工干部，認清形势，辯明是非，不断提高認識水平。从而解放思想，鼓足干劲，人人力爭上游，充分發揮了羣众的積極性。

由于在提高思想水平的基础上，又适当地解决了生活問題，因而扭轉了过去不愿干要求回社的錯誤認識，社員們一致表示热爱裝卸工作，同时也建立了細致的工作制度，由站

長和營長帶頭堅持貫徹，有力地推動了車站運輸工作，消滅了工傷事故。

大搞不摘車作業、大砍停留時間

自從學習了溝幫子車站不摘車作業搶裝搶卸的先進經驗后，發動站社全體職工根據本站情況，大搞不摘車作業。並提出了“站社攥成一條繩，拉不斷扯不松”的口號，堅持了“先算政治帳、后算經濟帳，有活一起干，干完一起休”的辦法，不摘車作業的車數佔總作業量的80%以上，大大縮短了停站時間，如1958年8月份完成10.8小時。從11月份起大搞不摘車作業，停時壓縮到2.4小時。12月份又壓到1.2小時，並且有18天做到“零”時，比8月份縮短88%，也就是提高運輸效率8倍。這主要是在黨的正確領導下，站社大協作，以羣眾運動的方法搶裝搶卸。同時也採取了以下幾個辦法。

1. 深摸遠問：

進行不摘車作業，必須充分做好準備工作，才能有把握掌握時間，摸底能使心中有數，也是做好準備工作的基礎。因此我們堅持了摸底制度，但摸底必須摸的深摸的准，保證準確性。我們是這樣摸的：

(1)摸：裝車站因為大宗到達的貨物是由新保安、沙城等站裝出，每日定時向他們摸一次，主要內容是：裝到本站貨物的車種、貨名、計劃掛出車次。

(2)摸調度所：通過調度所問較遠裝車站的裝車情況。或是給空車的情況。在未到沙城前摸清收貨人名，以確定卸車綫路。

(3)摸車長：和車長訂有口頭協議，在張家口開車前，摸清列車編掛位置。

2. 向調度所交底：

車站和調度所過去是互相欺騙互不信任，車站進行不摘車作業明明 40 分鐘可以完了，為了避免延誤列車担責任，就向調度所要 50 分的停點。而調度所雖然掌握情況可以在站停車 1 小時，可是恐怕車站完不成影響運行，則給車站 40 分的停點，結果不是完不成，就是搶完了，列車并不開行，互相埋怨之影響關係。

向調度所交底，就是把本站的人力、貨位、工具、設備等能力、以及實際需要時間，向調度所交待清楚，使調度所心中有底。

3. 調度所確定計劃：

調度所根據車站交底，提出的要求，實事求是的確定計劃，通知車站。列車次數和開到時間等，以便做好准备工作。

4. 確定工具和貨位：

根據調度所的通知，進行研究，針對時間長短、車種類型作業難易，首先確定貨位。例如底開門車就確定卸在深的低貨位，以提高作業效率，同時也根據貨種準備好不同的工具。

5. 車前會：

營長、班長、值班員、站長，安全指導人員，事先開會，根據貨車作業情況配備工人。各班長在研究作業方法的同時提出保證互相競賽。

然後班長向小組詳細傳達，並做好准备工作。

6. 幹部包車：

站長、營長、副營長和安全指導人員，各包幾個車，指導作業並做記錄。發現問題當時解決。因此任務雖大，可以防止發生事故。

7. 作業中碰頭：

包車的干部，遇到不好卸的車，为了避免因为一个車完不了影响全列。在作業中間，互相商量調整人力。

8. 随时和調度所联系：

在进行作業中，每隔几分鐘，把作業情况和預計完成時間，随时和調度所联系，使調度所心中有数，上下一致，有問題及时解决。防止影响运行。

9. 車后分析

作業完成后，原来参加車前会的人員开会分析。主要是分析各班的保証条件完成情况，优劣典型，做为竞赛評比資料。总结經驗教訓，檢查准备及作業情况。进行表揚批判，有缺点就制定改进措施，貫徹执行。

結合农業工具大搞技术革命

根据党委指示，檢查了我們的工作，虽然初步取得了一些成績主要是依靠羣众苦干，但缺乏巧干的精神。学习了唐山站修建高站台的經驗，經全站职工、社員和家屬在严寒的气候下，苦战20天，于1958年12月27日修成了高站台和低貨位各一座，更提高了裝卸效率一倍以上。

同时还結合农具情况。研究出用耙子卸煤，用帶齿耙子卸矿石，用耙鎬卸冻煤，以及卸矿石先用耙子搂大塊的，然后再用鉄鍬卸小塊的等等，都提高了工作效率。

五、在鎮委的正确领导下，虽然取得了些經驗，但是缺点是比較多的。各种紀律制度还不够严格，在搶裝卸中大部單凭硬干，缺乏实际工作經驗和巧干的技术。現在正在制定1959年度裝卸方面的躍进計劃，提交鎮委审查，他們站社的全体职工都信心百倍地为全面实现裝卸机械化而奋斗。

1959. 1. 1