

裝卸技術的革新

高 站 台 低 貨 位

本 肚 編

人民鐵道出版社



裝卸技術的革新
高 站 台 低 貨 位

本 社 編

人民鐵道出版社出版、發行
(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可證出字第010

人 民 鐵 道 出 版 社 印 刷 厂 印
(北京市建國門外七壩莊)

書號: 1217 開本787×1092 $\frac{1}{32}$ 印張 1

1958年12月第1版

1958年12月第1版第1次印

印數0001—3,000冊

統一書號: 15043·832 定價 (7) 0.

目 录

苦干和巧干結合.....人民日报社論 (2)

修建高貨物站台和低貨位.....北京鉄路局 (5)

“綫路搬家”开辟貨位.....北京鉄路局 (11)

唐山站大鬧技术革命修建高站台低貨位的經驗..... (15)

碑店乡超美人民公社接办車站装卸业务..... (20)

高站台低貨位.....中共北京鉄路地区委员会 (24)

苦干和巧干結合

人民日报社論

在大跃进中，鼓足干劲之后，怎样干，关系很大。干得得法，事半功倍；干得不得法，事倍功半。究竟怎样干才比较好呢？各个战线上的經驗都証明，把苦干和巧干結合起来，是一个重要的方法。

苦干，这是早已深入人心的口号了。领导机关布置突击任务，都习惯了发动群众大干苦干；检查干劲足不足，群众发动充分不充分，一般也都看苦干的程度如何。但，巧干，在不少地方却是还没有引起足够重视的。巧干者，技术革命也。只知苦干，不知巧干，自然也可以得到很大的成绩，如把苦干和巧干結合起来，大闹技术革命，不只可以取得更大的成绩，而且还可以減輕劳动强度和縮短劳动时间，真正作到事半功倍。

今天本报发表的唐山車站等地铁路职工創造高站台、低貨位装卸方法的新聞，就是巧干的一个好例子。熟悉铁路情况的人都知道，装卸工不好当。铁路貨車，不論是敞車的車幫或棚車的車門，都高出地面之上，需要架設跳板，用扛、挑、抬等办法由下往上把貨物裝进車廂，費力不小，效率極低，遇到風雨天還容易發生工傷事故。卸車，固然比較省力，但由於一般車站場地都很狹，貨位小，常常卸不開，也影響車輛的周轉。高站台、低貨位的装卸方法一改旧觀。这种新的装卸方法利用“水往低处流”的道理，把装車站台筑高（或把綫路鋪低），把卸車貨位挖低（或把綫路墊高），使煤、鉄、矿石、原木、沙、石等散裝貨物，都可以由高处往低处装卸，大大減輕了劳动强度，提高效率一倍至八倍。而且，高站台、低貨位的装卸

方法进行起来也极简便。筑高站台、挖低货位，都只有一些土方工程；如果发动群众，就地取材，甚至不用国家一文投资，就可以在短期内建成使用。像这样简便易行，效果显著的先进经验，真是巧妙极了，对它的意义，丝毫也不能低估。

大家都知道，装卸工作是铁路运输工作的一个重要组成部分。装卸作业时间的长短，是车辆周转快慢的决定因素之一。大跃进以来，全国铁路八万多装卸工昼夜苦干，快装快卸，尽了最大的努力，但由于跃进形势一日千里，运输任务倍增，还是造成了严重的积压现象，影响了车辆不能更快的周转。后来，各地贯彻全党全民办运输的方针，学习了常州市“蚂蚁搬泰山”的经验和官亭乡人民公社成立亦工亦农的运输大军的经验，使铁路装卸战线上除了八万正规军以外，又多了大批常备军和突击队，总数不下一百二十万人。由八万人苦干，到一百多万人苦干，这对于突击积压物资，力争运输畅通起了很大的作用。目前铁路装卸战线虽然还号称“三个梯队、百万大军”，但真能出动的力量只二、三十万人。这是因为各地炼钢、深翻地和修水利等任务都很繁重，劳动力很紧张，不可能经常给铁路装卸部门调集百万大军；靠这二、三十万人苦干，来完成日益增长的铁路装卸任务，也是很困难的。这就需要除了苦干之外，再找巧干的道路，高站台、低货位的装卸方法，就是一条巧干的道路。这种装卸方法最适用于煤、铁等散装货物，而散装货物在目前全国铁路货运量中占80%左右。这就是说，如果全国铁路车站都筑高站台、挖低货位，那么，就有80%的货物，装卸效率能提高一倍至八倍。试想：花钱不多，人力不增；短期内就能使80%的货物装卸效率提高一倍至八倍，巧干的好处多大！

由苦干到感到“苦干不足，还需巧干”，也是群众运动发展的普遍规律。群众发动起来以后，总是干劲先上来，昼夜苦

干，在所不辞；到后来就感到只是苦干还不够，还要巧干，要从开展技术革命方面来提高效率。高站台、低货位的装卸方法，就是群众运动发展的产物。类似这种简单易行、效果显著的技术革命，在其他行业中也有不少。做领导工作的同志，一定要掌握群众运动的发展规律，总结和推广群众的发明创造，特别是那些关键性的技术革命措施，引导群众把苦干和巧干结合起来。可惜，我们有些同志常常容易满足于苦干，而不大注意引导群众去巧干，他们以为只要政治挂帅，只要苦干就行了；他们认为巧干，不过是个技术问题，是没有决定意义的。其实，这种想法是不对的。政治挂帅，当然是最重要的，没有这个前提，一切都谈不到；但是，在政治挂帅的前提下，技术还是有决定意义的。把技术问题丢在一旁，是不可能提高的。

现在，各地都注意了调整生产的节奏，把苦战和休整结合起来，采取许多措施让群众吃好、睡好。但是，也有些同志感到苦战和休整是无法结合的，他们认为要保证睡足八小时，就没办法完成任务；要保证完成任务，就没办法睡足八小时。这里，一方面是这些同志思想上有问题，他们把完成任务和休整完全对立起来，不知道休整正是为了完成任务，没有适当的休整就不能更好地完成任务；不知道关心群众生活是我们一刻也不能忘怀的事情；但另一方面，也反映了这些同志的工作还不得法，他们只找到了苦干这条路，还没有找到巧干这条路，因而没有办法把苦战和休整结合起来。这就需要帮助他们去找巧干的办法。只有把苦干和巧干结合起来，才能更好地把苦战和休整结合起来。

伟大的1958年快要过去了，1959年瞬息即至。1959年是苦战三年中具有决定意义的一年，自然是更需要苦战的一年，同时也必然是更需要巧干的一年，更需要把苦干和巧干很好结合的一年。明显大跃进以来，在群众性的生产运动中，技术革命

的火花滿空閃爍，總結這些新的創造，新的成就，推而廣之，使千百万劳动大軍得到新的武器，必能更好地迎接1959年更偉大的任務。

修建高貨物站台和低貨位

北京鐵路局

一、从实际工作中創造高站台低貨位把技术革命推入新的阶段，随着全国工农业生产的大发展，鐵路运量直綫上升，装卸任务不断翻番，装卸能力和設備都不能滿足运输需要。为保证鋼鐵元帥升帳，当好先行官，完成国家运输任务，跃进再跃进，我們在党的正确领导下热火朝天地开展了以运输为綱的技术革命运动。在装卸系統开展技术革命运动中，我們除注意了改进組織管理工作外，并紧紧地抓住了改革装卸工具和装卸設備，同时并本着材料好找，用力不多，制做簡單，使用方便，效率高，用途广，能大大減輕劳动强度的这个重要原則进行的。

针对我局运输的特点，在装车方面以散堆装的灰、煤、砂、石为大宗，約占总装车量的62%，而且几乎都是成組直达，集中装车。卸車也是以溜卸貨物为多，站站都有。因此在运动开展初期的唐山安全現場會議上，我們就推荐了修建“装车溜子”的办法。当时有几个站馬上发动羣众进行試修，象长辛店站就是在原車务段党委亲自领导下，組織了全段的职工和家屬进行試修。但因为“溜子”过高又无較好的技术力量，虽然用了大量的工和料而一遇雨季則都塌了方。接受这种教訓，长辛店、門头沟、下花园、唐山等站，則在羣众的积极倡議下，創造性的修建了“高貨物站台”。同时东郊唐山等站还挖溝了“低貨位”。

通过技术革命第一阶段的經驗証明，修建高貨物站台和低

貨位适合当前客觀需要。因为在高貨物站台裝車和低貨位卸車，既快，又省勁，又省工具，而且效率高。例如，长辛店七个人只用18分鐘就能裝一車60吨沙子而工人非常輕松。既适合技术革命的要求，也符合建設社会主义总路綫的多、快、好、省的要求。

高貨物站台裝車的效率比較表（按30吨車計算）

貨 名	过 去 抬 裝		高 站 台 裝 車		提 高 %
	工 人	时 間 (分)	工 人	时 間 (分)	
石 礮	10	100	8	35	357
大 紙	10	120	8	30	500
片 石	10	90	8	20	562
煤	12	75	12	13	351
焦 炭	10	110	8	45	305
沙	10	60	15	10	600

二、批判錯誤观点，进一步解放思想，在地方党委领导下，工农兵学商五位一体，大搞高貨物站台、低貨位。

好事也不一定馬上就能使所有的人都有明确認識，这就是說我們的高貨物站台和低貨位在第一战役中推的并不广，为了解决这个問題，我們在唐山站又召开了現場會議。除了观摩和交流第一战役技术革命的經驗及着重參觀了唐山站利用高貨物站台的作业外，并通过务虛使所有参加會議的同志都进一步認識到唐山、門头沟、长辛店和下花园等站的高貨物站台和低貨位，既省人，又省事，而且效率又高。批判了片面求洋的錯誤观点，和單純注意改革工具而不注意改革設備的片面作法，都立即編制了推行规划。会后迅速的形成了大搞高貨物站台和低貨位的羣众运动的高潮。例如，北京地区各单位就是在各地党

委領導和支持下，很快的就組織職工、家屬、市民、學生和部隊六千多人，在短短的五天內就搶修了貨物站台11座，低貨位8處。象長辛店站提出了“向西山坡開戰”的口號，工人們雄心勃勃的提出：“西山不為我們服務，愚公移山不罷休”的豪言壯語，要苦戰四天伏西山。又如高碑店站在鄉黨委的親自領導下，首先收集了煉鐵爐的舊磚等材料，解決了材料困難問題，並發動了全鄉將近一千名社員、學生、家屬和職工來搬運工具，在一個星期內就修成了長達350公尺的高低貨物站台一座。高貨物站台和低貨位的經驗，已在我局管內各主要貨運站推廣。

截至目前我局管內已經修成高貨物站台18座1532.5公尺，正在修建的有17座2206公尺，很多站正在積極計劃，準備工料。低貨位已經修好19處，正在修的有12處。

三、根據需要因地制宜地利用一切可以利用的因素，並適當地注意技術要求。

修建高貨物站台和低貨位，一定要根據本站的場地條件，作業性質以及主要貨物等，因地制宜地去進行，才能收到實際效果，節省工料。因此，在修建以前必須結合周圍環境發展情況，周密計劃，並根據不同需要，修建各種不同類型的高貨物站台和低貨位。下面分別談一下我局目前的高貨物站台和低貨位的幾種不同類型：

1. 兩條綫路中間的高站台

在兩條綫路中間，修一座高貨物站台，兩面都一樣高，這樣在兩條綫路上可以同時裝車，適合大量散堆裝貨物同時作業。

2. 一條綫路兩面有高貨物站台

在一條綫路的兩面，各修一座高站台，兩面同時向一個車里裝貨效率自然就更高。

3. 一綫跨两个貨物站台，高低不一般

在一条綫的两面各修一座站台，但两座站台的高度不同，作用也不同。这种形式可以提高綫路使用的效率。

4. 帶垛口的高貨物站台棚敞两用

在高貨物站台的适当地点，修成几个象城牆垛口形式的缺口，垛口高 1.1 公尺，預备棚車对門裝散堆裝貨物用。同时也可以利用垛口裝或卸普通貨物。两个垛口中間的站台預备敞車裝散堆裝貨物。

5. 适应复杂作业的阶梯式站台

在运量不十分大、貨物綫少，而且品种比較复杂的中間站，这种阶梯式站台比較适用。阶梯式就是把一座站台修成不同的高度。高的可以裝元木和散堆裝貨物，低的可以裝或卸普通貨物。

6. 高貨物站台和普通站台相結合能起更大的作用

这种站台，也是修在两条綫路中間，因为一面是高的，可以裝散堆裝貨物；一面是和普通的站台一样高，所以能裝或卸普通貨物。这种站台的使用效率比較高，因为它适应各种貨物的裝卸作业。

不但站台的形式要切合实际需要，而在修建的方法上也必須結合地形，尽量利用天然条件，以节省土方。

有高坡地的就应利用高坡。如长辛店站两旁有高土坡，就高坡削平到适当高度，翻好护坡做为高貨物站台。又如下花园站边有低坡地，就把低坡挖到适当深度，把貨物綫搬到低处，用原来的地面当高站台用。还有門头沟站內有小低坡，就在地面修建适当高的站台，同时把坡下挖低一部份做为路基，將貨物綫移到这里，这样两头一湊变为适当高的站台。至于一般場地較平的，就用平地修建的方法，唐山站就是在平地上修建了

各种形式的八座高低站台。

修建低貨位也要按照地形条件，如一般专用綫的走行綫和經過技术改造的貨物綫，路基都比較高，利用原来的高坡稍加整理或砌好护坡就可当低貨位用。路基沒有坡度的貨物綫，就把經常溜卸作业的平地挖到适当深度变为低貨位。对不便深挖的地方，可以挖的比較浅些同时也把綫路适当抬高，凑成适当深度的低貨位。至于根本不适合挖掘的地方，就把貨物綫抬高也能改为低貨位。

貨物站台的高度和低貨位的深度是与作业效率有直接关系的。由于鐵路运送的品种比較复杂，站台的使用方法也不完全一样。例如：

装灰、煤、砂、石等貨物，以修建2.8公尺高的站台为最理想（50吨敞車高1.6公尺，車底板高1.1公尺，路基大約高0.1公尺），但因工料的关系，主要是土方缺乏，不能达到理想时，也可以在1.6公尺以下（30吨敞車，下边門高0.65公尺），可以放下上边的車門装車，但是这样使用的站台，必須使站台与綫路的距离适当，以免开不开車門。

1.6公尺高的站台可以用手板着装片石，鉄块、长大鉄品及其他不怕摔的貨物。或用鉄鍬抛装煤、灰、砂、石等散堆装貨物。放下上边車門就能实行車子化。如果超过1.6公尺以上的就更方便。

2.3公尺以上的高站台装元木等长大貨物最为适宜。不仅节省人力，縮短時間，更主要的是保障了安全。

低貨位的深度，應該根据綫路和到达貨物情况来确定。只要不影响調車和搬运工作，如果到达貨物数量較大，有条件可以重碼，而且排水問題可以解决的話，就該尽量深挖。但在挖掘时，必須注意路基边坡所留的肩部的寬度，不應該超出車輛

的寬度，以免積存貨物影響軌道行車。因為用低貨位卸車除了多卸貨以外，主要是節省清道眼的時間，在一般情況下，一個車最低節省20分鐘，作業效率提高一倍。

四、幾點體會：

1. 首先是效率高。由於大大提高了裝卸效率，對縮短車站的停站時間起了決定性的作用。例如，門頭溝車停站時間的跃进計劃4.6小時，過去始終也未完成過，但修建高貨物站台後，9月份就完成了3.2小時，經過10月份苦戰，完成了2.08小時，又比9月份壓縮1.12小時。

2. 因為它是“土的”只用土方、片石、勞動力等，又沒有高技術的要求，修建比較簡單容易。

3. 它也可以變“洋”我們正在試驗用卸煤電鏟在高貨物站台上裝煤砂。

以低貨位配合固定車底，再加三角架和自動開關車門的裝置，溜卸貨物經初步試卸了一個車結果在三分鐘內就可以卸完。這種車我們今後計劃裝砂、石礮、煤等貨物。

4. 高貨物站台能適用於多種作業。最初我們修高貨物站台的動機，僅僅是為了裝散堆裝的貨物。從實際發展中證明，不論長大鐵製品或元木等不怕摔貨物都能適用。如果進一步發展，利用唐山站帶梁口的高站台，稍加改進。也可以裝卸一般貨物，因為利用梁口向車廂里裝，超出車廂部份在高站台上裝，更能提高效率。

5. 節省工具和跳板有利於集中裝車任務，因為貨源集中後，跳板、大筐等都呈現了不足的现象，在採購上也很困難，經常影響運輸任務。修建高站台後不但節省了工具，更重要的是有利於集中車流的裝車任務。

6. 減輕體力勞動加強勞動保護。在高貨物站台上裝車，比過去爬兩節跳板抬裝，大大減輕了工人的笨重體力勞動。特

別是在雨、雪中作業，由於跳板滑，既吃力又危險，過去抬裝，工人干幾次就感到腰酸腿痛。現在是輕鬆愉快的工作。唐山市的工人干完活笑着說：“還沒出汗呢活就干完了”。長辛店的工人并一致認為這是“黨領導工人第二次解放”。門頭溝的很多老工人都感嘆着說：“修了高貨物站台可以多活十年”有的說：“豈止十年”高貨物站台和低貨位得到工人的熱烈歡迎。

雖然有了以上成績，但工作中還有很多缺點，如技術標準問題，排水問題，使用問題等等還須要我們進一步努力解決。

“綫路搬家”開辟貨位

北京鐵路局

一、情況

在總路綫的光輝照耀下，全國工農業生產飛躍前進，我局裝卸車任務急劇上升，由過去每日裝卸7000車增加到13000車。我們原有的貨位僅僅10269個，既或把貨位周轉率壓縮到一天也滿足不了運量的需要。加以目前各地搬運能力也由於工農業大躍進，物資運輸頻繁呈現了緊張狀態，貨物不能及時搬出貨場，貨位不足情況時有發生。因而，必須增加貨場收容能力大量開辟貨位，才能保證運輸任務的完成。在黨的領導下，政治掛帥充分發動了羣眾，解放了思想，採取了綫路搬家和利用站綫、專用綫走行綫的辦法，全體職工以沖天干劲自力更生短短三個月內，修建了16公里貨物綫，等於1958年國家投資計劃修建3公里貨物綫的5倍，其中的11公里是以綫路搬家，使鋼軌由無效變有效的辦法建成的。開辟了27549個貨位，使貨位幾乎翻了三番，保證了運輸任務的完成。職工們用下面的詩句來歌頌這一偉大奇蹟：

解放思想破迷信，羣眾力量大無邊。

因地制宜修貨位，那怕運輸任務再加番。

無窮的潛力挖不盡，選擇綫路把家搬。

88年來的貨位才一萬，三個月就幾乎達到了三倍。

二、“綫路搬家”開辟貨位的發展過程

1. 批判等待保守思想，車站職工普遍存在着修貨物綫、開辟貨位是基建部門的事，車站只管使用，貨位不夠就提計劃修建的等待思想。但在目前運量突增形勢逼人的情況下，即使國家拿出鋼軌來修建貨物綫也遠水不濟近火。因此，提出了利用站綫及專用綫走行綫開辟貨位，想盡一切辦法挖掘設備潛力，同時批判了坐享其成的等待思想，很多車站分析了站綫到發列車密度和專用綫取送車輛的間隔，平整了綫旁的土地，開辟了貨位，為了便于搬運貨物還修建了道口，使貨物能夠安全卸下順利搬出。沙河站職工用兩天時間把一道站綫外側的信號導綫移設在內側，開辟了貨位。沙嶺子車站職工雖然很少，却有愚公移山的毅力，兩個月不間斷的義務勞動平整了800多平方公尺的貨位。北戴河站利用第五股綫旁的深坑砌上片石斜坡，坑旁開了通路開辟了20個貨位，解決了大量到煤問題不但卸車效率快，還可以重卸几鈎，給利用地形開辟低貨位溜卸煤、灰、砂石指出了方向。

2. 打破陳規，敢想敢干。過去修建綫路必須經過設計勘测、批准、施工等清規戒律。認為只有工務部門才有這種專門技術。整風運動之後破除了迷信，尤其是在黨中央提出全黨全民辦運輸的號召之後，全體職工敢想、敢干自己動手修起綫來。到現在為止我們完成的16公里貨物綫就都是這些“外行”自己設計、自己施工搞起來的。天津站修建了三公里的貨物綫，沒有石渣用爐灰來代替，沒有枕木用廢枕木拼接，車輛在上面行駛的也很安全。由於打破了清規戒律使羣眾的智慧湧現

出来。

3. 明确了必須自力更生不当伸手派，利用站綫或专用綫走行綫开辟貨位，虽然簡便迅速，但受一定条件限制，有的車站就必須修建貨物綫才能解决貨位不足問題。但是我們今年只有修建三公里貨物綫的計劃是无济于事的，最初很多站还存在着依賴思想，紛紛向鐵路局請求鋼軌，使經管貨运设备的同志感到困难。有的同志虽然認識到應該找出自力更生的办法，但坐在屋里空想不能解决問題。

保定站装卸車的任务比較去年增加了一倍，設備不增加感到有困难，职工們提出把北站用不着的两股綫路迁移到南站来。在站长领导下說干就干，成立了施工指揮部，下設运料、技术指导、宣傳、总务等小組。他們的口号是：“自己动手，白手起家”，6天内填挖4880土方，把300公尺鋼軌搬了家，开辟了54个貨位。这一創举給开辟貨位打开了新的門路“綫路搬家”。同时也批判了沒有鋼軌增加不了貨位“唯鋼軌論”的看法。

4. 总结經驗推向高潮，七月份召开了商务組織工作技术革命經驗交流会，着重地介紹推广了开辟貨位綫路搬家的經驗。各站以文艺形式歌唱了开辟貨位的干劲和办法，互相交流了經驗。会上有的站提出了新的修綫計劃，有的站追加了計劃。在党委提出貨位翻一番做为国庆的献礼的号召下，一个轰轰烈烈的开辟貨位大搞綫路搬家的热潮在羣众中发动起来。我們提出增加貨位7000，办事处保証完成9000，結果完成了19,549个。

三、多种多样的“綫路搬家”形式

1. 把原来距离其他綫路近的貨物綫向外移动，使原来一面貨位变成两面。如石梁山站將貨物綫向外移挪了80公尺，貨

位增加一倍（如下图一）。

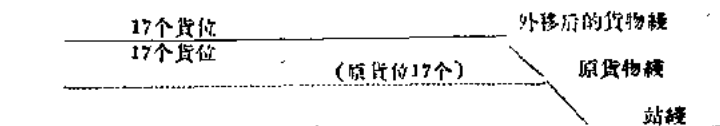


图 一

2. 拆除无用线路或原来修建不合理的线路，以拆东补西移花接木的办法增加货位，如东直门站把原来的两股货物线拆除，改铺了一条新货物线，货位由原来23个变为70个。（如下图二）。

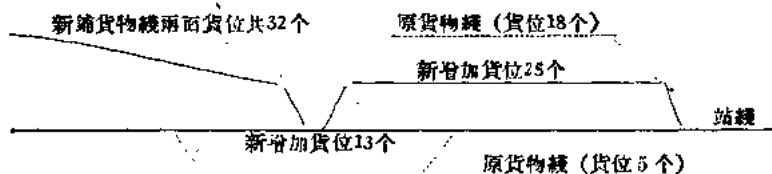


图 二

3. 拆除原来铺设无用的道岔和线路来开辟货位。西直门站把两股货物线间的穿心道岔拆除开辟了6个货位；张家口北站把第七股调车线拆除，使六、八股道距离加大，不但节约了钢轨还开辟了25个货位。

4. 由办事处组织把甲站拆除的钢轨调到乙站铺线。

5. 拆除运量不大的专用线。东郊车站774厂有专用线732公尺，每日平均装卸一车，西便门军用专用线596公尺，每日平均装卸五车，都浪费了钢轨使用效率。截至目前，仅北京办事处拆除了四条专用线，使将近3000公尺的钢轨有效的利用起来。

四、几点体会

所以能够在较短的时间内，用线路搬家的办法修建了11公里多的货物线使货位翻了几番，这一成绩的得来我们深深体会到：

第一、政治上挂了帅，通过务虚辯論一致認識到开辟貨位要自力更生不当伸手派。各級党委亲自挂帅，一面指揮一面作战。北京办事处地区党委書記張鵬同志亲自指揮开辟貨位工作，各基层党委書記，站长都亲临戰場。广大职工在艰巨的任务前充满了乐观主义精神，越干越有勁，越干办法越多。

第二、在各地党委和人委领导下加强内外协作，工作才能顺利进行，羣众才能发动起来彻底做到全党全民办运输。徐水站在徐水县委领导下成立了修建委员会，商业局长为主任委員，粮食局长、徐水站长为副主任委員，并指定煤建公司供給枕木，食品公司負責工人生活供应，铁路仅供供鋼軌和負責技术指导。調来了4000民工修建了一条1300公尺的貨物綫。

第三、充分发动羣众，大胆放手依靠羣众，只有直接参加生产的职工想出的办法才能切实可行。

五、存在问题

虽然貨位开辟很多，但还不够全面，管内約200个貨运站只有30几个站搞了綫路搬家，尤其是使用效率低的专用綫拆除工作还在开始，还有很大潜在能力。另外在貨場外面开辟的貨位，貨物保管工作也存在着問題等等，都須待今后繼續努力解决。

参考文件六

唐山站大鬧技术革命修建高站台低貨位的經驗

随着全国工农业生产的大跃进铁路运输量直綫上升，装卸任务不断翻番。从唐山站的情况来看，上半年装车日平均200多車，而下半年就上升到350車左右，平均增加了75%；卸車上半年日平均176車，九月份以后就上升到350車至430車之多，平均也增加了99%至145%。运量的驟增，运能与运量的矛盾日渐显著，突出的表现在劳动力不足装卸技术落后和車站技术设备不敷使用两个方面，这一矛盾不得解决，就必然会影