

日 暉 港 站 突破停留時間指標 的經驗

上海鐵路局技術館編

人 民 鐵 道 出 版 社



日 曙 港 站 突 破 停 留 時 間 指 標 的 經 驗

上海鐵路局技術館編

人民鐵道出版社出版

(北京市霞公府17號)

北京市書刊出版業營業許可証出字第010號

新 華 書 店 發 行

人民鐵道出版社印刷廠印

(北京市建國門外七聖廟)

書號1075 開本787×1092 1/32 印張8 字數15千

1958年10月第1版

1958年10月第1版第1次印刷

印數0001—1,000冊

統一書號:15043.707 定價(8) 0.09元

目 录

前言

抓双反之綱、攻协作关键 跃上停时指标、实现全月滿堂紅

一、反保守、挖潛力、先解繩子.....	2
二、找关键，上下齐动手.....	5
三、关键怎样破.....	8
四、力爭全面大躍进，实现全月滿堂紅.....	12
五、几点体会.....	14

日暉港站第一班站調楊貴发加强协作与第二联劳班突破
停时3.9的經驗

一、認真編制班计划，压縮停留時間指标.....	16
二、抓住班计划关键，組織突破.....	19

前 言

协作是保证生产部门有节奏地工作的主要办法之一，它对提高工作效率起着极其主要的作用。上海局日晖港站，由于加强了协作，发挥了集体力量和集体智慧，因而大大压缩了停留时间，实现了跃进指标。从他们的经验里，突出地说明，领导干部政治挂帅，思想见面的重要性。在方法上，他们是首先解决内部的协作关系，即货运、装卸、运转之间，车站、机务、列检相互间，上一班和下一班之间的协作，然后再解决车站、港务局，货主间的协作。协作的方式方法是签订联劳协议，经常组织联劳竞赛，月月评比。

日晖港站的『先单项，后综合』，『突破一点，全面开花』的办法是值得学习的。他们紧紧依靠群众，先突破了单项作业的保守指标，以后又突破了车站综合性停留时间的指标，一个班突破之后，继续组织班班突破。对那些保守的单位，起了很大的促进作用。

为了使现场单位尽量采用协作的办法，我们把日晖港行之有效的协作经验，选编成小册子出版。希望读者能加以采用，为今后铁路的技术革命创造条件。

抓双反之綱、攻协作关键

跃上停时指标、实现全月滿堂紅

日暉港站自二月二十三日开展双反运动以来，通过五昼夜苦战，大鳴大放，共貼出大字报三万八千多張，形成一股浩浩蕩蕩的革命声势，羣众干劲空前高漲。在党的正确领导下，我站迅速抓住这个有利的革命形势和羣众的要求，因势利导，趁热打鉄，充分发动与依靠羣众，掀起大整大改高潮。以双反为带动一切工作之綱，使整风与生产相結合，相互推动，把羣众的革命热情，引向找关键、攻关键、比先进、学先进、赶先进的实际行动，形成了一个壯闊浩大的比先进、比多快好省的高潮。协作关系大有改善，安全也得到保証，生产上出現了空前所未有的新成績。三月分車站較出色地全面完成了任务，实现了跃进指标，全站各个班全面滿堂紅，在确保安全的基础上，全月創造 4 2 个新記錄，3 8 个滿堂紅。目前全站职工正在大力挖掘生产潛力，满怀信心地訂规划，比规划，实现规划，深入持久地組織生产大跃进，一直向前发展，为取得更大的生产成績，創造更多的先进指标在努力工作。

一、反保守、挖潛力、先解繩子

当双反运动大鳴大放尚未結束的时候，党总支委员会就决定了趁热打鉄，一面繼續鳴放，一大面整大改的做法。經過四昼夜苦战，依靠和发动羣众处理了 95.5% 的意見，羣众基本滿意。当时从大字报的方向来看，羣众迫切要求是反

掉保守，打破阻碍生产力发展的陈規旧章和解决車站关键性的問題。如果仅滿足于一般問題的解决，而不去解决那些真正为羣众所关心的問題，是不可能发动羣众在生产上出現大跃进的局面，更不能改变車站的面貌。事实教育了我們，双反前就存在着指标一跃再跃，但实际却完不成的情况。如停时指标，局定指标 7.8，在羣众推动下，經過五次跃进，最后大跃到 6.5，但 2 月分生产記錄簿上的实績是 8.4，全月浪費 2 2 1 9 車小时，如果按照跃进指标 6.5 計算，要欠 1 0 5 1 8 車小时。因而个别领导干部信心不足，保守思想并未认輸，羣众也认为全国到处出現奇跡，上海到南京客車只跑 3 小时 5 2 分，而我們却处在令人不滿意的局面，如何扭轉这种局面，迅速跃进成为当时双反整改中的中心課題。究竟应该怎样作呢？我們沒有明确方向，于是我們就向羣众学习討教，依靠和发动羣众。首先是从处理大字报大整大改做起，我們組織了干部，研究了指标跃不上去的原因，找出了大字报的中心方向，結論是反掉保守，挖掘潛力，首先要鮮开束縛生产力提高的“保守繩子”。

我們的作法是“先单項，后綜合”“一点突破，全面开花”。就是說先把阻碍停时指标跃进的单項作业过程中的保守因素加以突破，而后組織羣众突破車站綜合性停时指标。停时指标跃上 6.5 并且在一个班突破之后，繼續組織班班突破，一直跃上去。

在消除单項作业过程中的保守因素和鮮开“繩子”中，我們采取了“領導亲自动手和工人一起研究进行試驗”和“組織羣众互攻保守，各鮮其繩”的作法，并且提出一个注意事項：鮮繩子不忘安全”。

1. 领导和工人研究进行試驗。我站干部和技术人員研究了羣众的意見，对車站本身來說是某些綫路是不应禁止溜放

的，而禁止的28条“繩子”，以及作业过程中的某些先进工作办法沒有推行的落后因素，在解“繩子”之前，我們明确了几个指导思想，确定了解“繩子”的原則是：本站自行制訂的，不起作用的或作用很小的，解了从后确实能提高生产效率的，解了以后确能保証安全的，而且提出屬部、局制訂的不解，經领导同意試驗后上报。作法是领导动手，依靠有經驗的老工人实地研究，领导参加进行試驗。如調車作业方面，过去規定10綫11綫可以一鈎分岐不能連續溜放。煤建专用綫上路很长，在口头上距离有一百多公尺长，过去不准溜放。羣众屡次提出要求头上翻車时小溜溜，可以提高效率60%，但是我們认为是专用綫，始終沒有同意。实际上，在1957年上半年还是可以向专用綫溜放的。經過实地研究后，认为完全可以保証安全。类似这种“繩子”，我們組織了老工人研究后立即取消，向羣众公布。对羣众意見最大的是要求牵引溜放問題，在办事处的同意下，反复作了12次試驗获得成功，提高效率70%，每天可减少作业一百多分鐘，可以多編3列小运转，作为专题上报。羣众看到领导决心很大，极为滿意。如老工人丁本初馬上提出了牵引溜放的卡片符号，給技術員作参考，各班組紛紛提出要求领导参加实地試驗，情緒十分高漲。

2. 互攻保守，各解其繩。在运转室介开一些繩子以后，又发现貨运，装卸有一些“繩子”限制着效率的提高，如果想把什时跃进，必須解开这一些“繩子”。如貨調直接开班卸車問題，可以做到人等車，压縮待卸時間。但貨运领导上有顧慮，怕上道不对貨位而严加禁止。装卸員卸黃沙等，不准从車窗往外卸，都妨碍了作业效率的提高。我們就組織了一个羣众性的互攻保守运动，首先由运转車間开始。在試驗牵引溜放成功的基础上，先提出压縮調机，不使用小运转机

車。敲鑼打鼓以要求貨調开班为主，向貨運車間发起猛攻。貨運領導在羣眾推动下，連夜試驗了。貨調各班接着又向裝卸車間猛攻，要求滿裝、快卸，愛護貨主、貨物。裝卸又和貨運一齊圍攻運轉室，要求消滅手推車，上道時車車對准貨位，壓縮裝卸時間。

這樣在猛攻保守，相互促進，消滅了單項作業過程中的保守因素以後，我們立即提出要求突破停時指標，班突破5.5，全日突破6.0。結果在3月8日廣泛運用了已經取得成效的單項作業過程的新方法，各班內外密切配合，連續三個班突破訂留5.5，第二班突破了5.1。在現實的教育上，干部的保守思想被沉重的打了一棒，從保守圈里開始掙脫出來，初步体会到反保守越反越舒服，越反越前進，羣眾情緒也極為高漲。這一個突破也是從漸進到躍進的，產生了極為積極而又深刻的影響，對實現躍進指標樹立了極高的信心。

二、找關鍵，上下齊動手

當訂時躍進指標突破之後，總支委員會認為僅是突破幾個班還不夠，必須鞏固突破，再躍進。因而就要引導羣眾總結經驗，找出關鍵，對症下藥，攻破關鍵，否則不能達到全面大躍進，改變車站面貌的目的。究竟什麼是關鍵？開始並不明確，我們把鳴放出來的意見整理出十幾個問題，當作是關鍵，有人說工人請病假太多，影響生產，防病防傷，是一個關鍵；經過上級幫助和數次思想交鋒，從“想當年”“看當前”“分析大字報”三個方面找出了關鍵。

1、“想當年”：在總支召開的幾次幹部會議中，我們全面檢查，回憶了既往的工作，不少同志認為我站在完成國家運輸任務中忽高忽低，車站潛力很大，有時能夠發揮，有時發揮不出來，如1956年9月，業務量並不大，日均

装卸仅203輛，就发生了半堵塞。但11月分作业次数日均279，却完成得很順利。12月分以后，又連續两个月获得管理局紅旗，是什么原因？引起干部的深思熟慮以后，大家认为这是由于当时总支发动了羣众，加强内外协作，加速了出貨，签订港务局与鉄路的協議，确立了“加速車船周轉，滿足运输需要”的原則。車站内部也訂了上下班之間的協議。扯皮減少了，协作加强了，因而生产上出现了好的局面。我們又从貨运站的性質来分析，要滿足客观运输需要，挖掘潛力，必須加强內外的社会主义运输协作和内部生产协作，因此肯定下来“发动羣众，加强内外协作”是一个关键。

2、“看当前”：我們分析了何时突破的原因，从现实出发教育我們，认为主要是加强了内外——主要是专用綫的配合，上下班之間与机务列檢之間的联系，从計劃上来說是控制住紧迴路。如3月8日第二班突破5.1，就是因为事先找港务局协商，在14点40分上道时，13輛重車矿石全部在17点40分卸空。1717次到达重車（14.20到）43輛全由貨調开班，做到人等車，这也是内外协作的結果。

3、“分析大字报”：鳴放意見經過整理后，加以分析，属于生产业务上的問題主要是内外协作和計劃上的問題。如港务局送給我們六百多張大字报，礼尚往来，我們送去了一千多張。装卸貼了不少大字报批評运轉不照顧，手推車多。列檢提出迴送車不及时迴送，修理車不及时送修。甩車多，全年68輛，一二月分甩車48輛。貨运批評运轉不調大型車，运轉又說貨运有了大車要小車。这些意見也反映出来是协作不好，沒有树立“服从整体，照顧部門”的思想。我們在干部中討論后，又交給羣众进行討論，一致认为是这种情况。接着又进一步檢查原因，肯定了这是六气中的驕气

和暮气。所謂驕气是要求別人严格，对待自己差，不看到別人的困难，盲目地認為鐵路先進底子大，所謂暮气是不积极改变这种落后状况，只是依賴上級，缺乏发奋图强的朝气，在工作困难时，严重存在消极的埋怨情緒。

在找出关键后，又分析了几个主要問題：与港务局的关系运转与机务、列檢的关系，上下班之間的关系。

(1) 港务局六区关系不正常：車站与港务局六区从1956年开办业务以来，关系时好时坏，原因是：

① 計劃問題：輪船的計劃是24小时以前就知道，而火車是在4小时前，沪宁綫的重車只有2小时才知道計劃。因此港务局难以准备劳动力，特别是在船車同时到达时，无法計劃劳动力。

② 劳动力組織問題：港务局的工人是碼頭工人，对火車装卸业务不熟練，加以做大船工資高于火車一倍以上，而不愿意做火車装卸。港方組織了六十几名专做火車的工人，装卸車多了无法应付，由車站工人去装卸，他們又考虑待时工資問題。

③ 北票碼头的屬权問題和作业时分太长：港务局因为工人不熟練，加上鐵路計劃知道的較迟，就要求每批240分鐘，打了半年交道，后来縮短了10分鐘，而且上道車数受貨位限制，車站又急等着要車，因此双方关系一直搞不好。在实行运输方案初期，我們曾提出四怕：一怕天下雨，二怕港务局，三怕船不来，四怕不給解。貨調周同发說：“开平碼頭两根盲腸，北票碼頭是尖刀插入心脏”。問題十分尖銳。开始港务局派来的調度員在站調室办公，由于逐步熟悉鐵路情况，很能注意配合，港务局区內的調度員就說：“他們是嫁出的姑娘潑出去的水”总的說来，互不相让，扯皮本位各有一套看家本領。

(2) 与机务列檢关系不正常：日暉港站原来是实行計件工資的，去年12月分取消后，車站怕司机速度降低，計煤办法仍按計件算，事前又未和司机研究，因此司机意見很大，工作被动。如有一个付司机坚决要求車站取消这个办法，我們不同意，他就故意找車站毛病，还剩下 一二 鈎 工作，他提出要进房加水，調車員不同意，他就不动，还說：

“你去彙報站长，我不是和調車員有別扭，是对你們站长有意見”。还有一个付司机說：“你們的正点率只准晚三列，我非要你們晚四列不可”。車站調車組人員也不相让，扯皮扯得很凶。整风开始，机务貼了大字报，也沒有得到解决，对列檢說来，主要是甩車多，完不成指标，而相互有意見。

(3) 上下班之間的关系：主要是互不照顧，編制下一个班計劃时，缺乏严格認真的态度。

因为上一班沒有照顧本班，因而也不照顧下一班。业务量較大时，各班普遍有自顧不暇，无力照顧別人的思想。

三、关键怎样破

在統一認識、提高認識的基础上，找出了关键，这仅是一个开端，摆在我們面前的問題是怎样破关键。只有解决了关键問題，才能进一步在生产上有巨大进展，指标才能一直跃上去。經過总支委员会研究，我們和兄弟单位一样是抓住双反这个綱，依靠和发动羣众，深入思想檢查，掀起一个比先进、比多快好省的高潮，圍攻关键。在作法上采用大字报、小組会，开展思想交鋒，用摆擂台的形式：比先进、学先进、赶先进。

1. 从3月中旬开始全站在一般問題整改告一段落后，召开了羣众大会，由总支書記站长作了檢查，并发动羣众进一步檢查六气，在此基础上比先进、学先进、赶先进，各車

間的小組會都圍繞關鍵進行檢查，開展同志式的批評，如運轉室在檢查時檢查出某些人是邪氣嚴重，整個車間是驕氣嚴重，不講協作，盲目地認為運轉是老大哥，是動力部門。貨運集中檢查為貨主服務思想不明確，態度傲慢。裝卸檢查了不愛護貨主貨物。通過檢查後，思想認識提高了一步，內外協作思想大大加強。

2. 擺擂台比先進。在檢查思想的基礎上，總支決定立即開展比先進、比多快好省的双比運動。在運轉車間，我們提出『擺擂台』，比先進，各顯身手，破關鍵，搞協作，全面躍進。開始羣眾熱情很高，但方向不明確。因此出現的都是『拳打腳踢、頭攻、活捉、拿下』等形象化地壓倒別人，甚至还出現什麼『槍挑刀劈』之類。這時羣眾迫切需要引導，我們就提出四比（比計劃、比協作、比安全、比思想）。對擺擂台中先進思想、協作觀點較強的加以突出。如第一班站調楊貴發提出的條件中心是加強計劃，搞好協作，我們就給加上標題：『擺擂台還看真本事，顯身手必須協作好，第一班一馬當先，向各班挂下戰表』。又如三班調車組丁本初的條件中的中心是保證安全，加強與司機聯勞，就加以『比安全、比協作樣樣要占先』的標題。在16日全站召開擂台大會，總支書記又着重強調了要虛心向別人學習，要圍繞重點，加強協作，貫徹多快好省。這樣羣眾就明確了方向，出現了新記錄和空前的成績，內外協作好的新局面。

3. 先內後外，個個突破：

（1）與機務列檢的協作。我們針對着機務、車站的關係的主要環節是節煤辦法問題，聯繫機務段召開了現場會議。在會上我們檢查了自己，同時表示同意取消計件計煤辦法，對機務也提出要求。機務方面同志很歡迎車站的作法，提出了不影響速度的保證。因此矛盾基本解決，司機速度做

到班班滿意，節煤做到大家關心，雙方關係十分融洽。三月分節煤指標全部完成。對列檢方面，運轉室主動檢查，不重視扣移車迴送，不關心甩車指標，還提出迴送車不隔班盡量本班挂出的保證；列檢也提出保證，不甩車換輪不超過30分鐘的保證，3月分做到了100%消滅了甩車修。

(2) 上下班之間和本班之間的協作、解決這個問題，主要的是通過思想檢查，比先進，具體作法是：

①、調整勞動組織：結合破關鍵，我們取消了裝卸值班主任，改由主任司磅員全面領導，這樣解決了不少矛盾，特別是貨運與裝卸車間的矛盾。

②、幹部參加班計劃編制，掌握為下班打好基礎。

③、利用點名宣傳表揚能為下一班打好基礎的班，如3月17日第二班突破停時，原因是第一班基礎打得好，我們就表揚了第一班。

(3) 借雙反之火，燒掉路、港本位，搞好雙方關係。路、港關係是一個矛盾突出關係複雜的問題，我們在解決這個問題，主要是從三個方面着手：

①、借雙反之火：雙反鳴放中，我們互相貼了大字報。港務局集中反我們的本位計劃不正確，不尊重他們。我們集中反他們保守。羣眾的大字報說：『南京到上海 239 分鐘，你們港務局連一車礦石也卸不空』。幹部的大字報說：『火箭上月亮指日可待，路、港關係何年解決』。在雙反運動烈火焚燒之下，雙方幹部和職工都提高了認識，相互之間有了諒解，躍進的思想樹立起來了。這是解決協作問題的思想基礎。

②、羣眾自己握手：在雙反後我們鼓勵職工與港務局要搞好協作，要體諒人家的困難，特別是在主要工種中貫徹這個精神。羣眾經過雙反後也提高認識，因此就出現了雙方職

工自己握手的新气象。如3月14日1708次（23.31分）要开鹰厦线直达列车，港务局已装好九辆，在日班下班时还有三辆未装，眼看直达开不成，这时日班的港调张根卿同志就主动牺牲个人休息时间，到开平码头联系劳动力并亲自监装，保证按计划开出，一直到深夜24点，张根卿同志才回家。

③、党政干部亲自出马，双方思想交锋，达成联合倡议：在双方职工群众的推动下，我们就主动找港方同志研究双方关系问题。开始是站长在电话里联系，港方主任也很欢迎，后来在分党委工作组何国松同志参加下，双方党政干部见了面。我们先检查了铁路的本位，也诚恳地向港方总支书记、主任提出要求，他们也很诚意地做了检查和提出要求，双方十分融洽，对双方的本位保守有了统一的认识。二十六日下午我们就在思想交锋的基础上趁热打铁，邀他们来车站起草联合倡议，并请六办工作组长参加，双方都是领导干部参加。第二次，我站总支书记、站长又到港务局六区和他们研究了如何发动群众执行和突破倡议中的指标。联合跃进倡议中充满了兄弟单位间友好合作和跃进的气氛，规定了今后每月月底交换双方运量资料，会同编制车站运输方案，作业时分大大缩短；倡议中规定港务局配备200名劳动力，进行以车辆为主的装卸作业，原来作业时间每批230分钟，压缩到210分钟，并且规定在铁路需要车辆挂车或装车时，做到180分钟。港方提出要在国庆节前达到铁路装卸工人的水平。过去上道港方劳动力缺乏迟迟不决，让车辆空等。现在提出上道前10分钟决定。港方对我们的要求，沪杭线来车要在五个半小时前通知上道时间，我们也同意纳入倡议。不仅写在纸上，而且有了行动。如4月3日夜班21点40分送上港专用线矿石五辆，在2点钟完成双重作业，1705次在0点40分上道的二车糖，港方因劳动力不足，当港方的调度员、仓

庫長和跟班的支部書記了解到如不及時卸空，將影響1709次到達礦石4輛上道，就一起下樓參加卸車，結果在2點鐘卸空，保證1709次在2點40分上道，上道後又卸空2輛，在早六點完成了雙重作業，在7小時20分內共完成裝卸作業五批（同樣時間在過去連兩批也完不成），平均每批只有65.7分，保證了當夜完成停時4.0。

四、力爭全面大躍進，實現全月滿堂紅

在解繩子圍攻關鍵之後，羣眾革命干劲極為飽滿，各班組爭先恐後地創造新記錄，協作關係大有好轉，停時指標突破再突破，各班注意了為下一班打好基礎，做到了本班裝車本班挂，接班時運用車保有量大大減少。據統計，21.00/9.00現車三月中旬較二月中旬減少38%，較三月上旬也減少22%，並且爭取組織本班調機擔任小運轉，全月共有九次。如3月12日第一班知道新龍華站調機有困難，主動去拉來1719次（16.01分到）18輛，在18點前卸空13輛，又納入計劃調裝車10輛，開1708次（1.08分開）并基本上做到本班到，本班解完，縮短待解時間，還做到貨調開班人等車，加速卸車。三月中旬平均待卸時間為0.18，較上旬0.62減少70%，待送時間从上旬0.61壓縮到中甸0.28，下旬壓到0.16。由於廣泛運用了這些方法，加強了協作，3月13日第三班出現停時5.0新成績，但在比先進大會後很快地被第二班突破，達到4.0。接着第二班在第一班的幫助下，在3月18日夜班創造停時3.9的新記錄。這樣保證了車站停時轉亏為盈，上旬7.5，中甸5.9，下旬5.6，全月突破6.4，月初亏欠到1241小時，月底却節省了3847車小時。這一成績為全站職工樹立了再由6.5躍上6.0的堅決信心。

3月上旬上海地區舉行擂台大會，我們看到上東站勁頭

很大，新紀錄比我們还要多，我站总支書記史臻同志在会上向上东挑战。他回站后我們就积极組織全月滿堂紅。在16日車站擂台大会上我們向員工提出『老大哥上东 站 样样走在前，小兄弟日暉港不能落后面，說比就比，說赶馬上赶，3月分的紅旗一定插在日暉港站』，在行政例会上确定中下旬工作是『确保安全，停时再跃进，靜重要完成』貨运車間在18日召开例会研究如何完成靜載重，但由于沒有充分准备，被主任司磅員將了一軍，但是問題十分明显，当时靜載重实績是34.6吨，指标35.2吨，大家都很着急，而且成为当时全站的关键。我們决定第二天召开运轉、貨运、装卸主要工种會議，研究突破。次日會議开得十分成功，当时推算全月可完成35.3吨，并且决定每日推算靜載重指标下达給各班，还决定大增与普增結合，就是突破指标后總結經驗，再組織全面普遍增載。为了把这些精神貫徹下去，总支書記和站长还提出口号，內容是『关键靜載重，大家来猛攻，大增加普增，拼装和大型，全面大跃进，方能逞英雄，全月保安全，决心追上东』。会后，工会大力宣傳，在运轉室，貨运室貼滿了猛攻靜載重的标語，在全体同志努力下，大量組織了輕重拼装，創造了装矿柱50×装53吨，50《装棉布53.5吨的新記錄。过去想也想不到的也做到了。最后终于超額完成，达到36.3吨。

另外，我們还时刻注意了安全，一个月中組織了三次总点名，布置安全。解『繩子』当中我們明确地划清了陈旧規章和規章制度的界限，凡是沒有經過批准而自行違犯者一律按違章处理，在比先进中和每个口号中都貫徹了安全生产，因而保証全月行車安全，事故苗子只有一件，而1956年中最少一个月是3件，最多30件，和二月分比較，減少了8件。

其次由于檢查了协作中不爱护貨主貨物，装卸員也开展

了比爱护貨物，卸下貨物堆放整齐，砌墙卸車。貨主說車站改变了面貌，也节省了貨主整理費用，写信来表揚。

在党和上級正确领导下和羣众的努力下，我們终于取得全月滿堂紅。

五、几点体会

在总结三月分工作，干部激动地说：『一月的工作，比去年一年的进步还要大』，羣众的創举也教育了我們必須发动羣众和依靠羣众，我們的体会是：

1. 沒有思想跃进，就沒有行动跃进，有了跃进指标，还必須有跃进措施。我們深刻体会到双反运动是带动一切工作之綱，双反反掉了保守，树立了大胆革新的精神，指标敢于跃进，而且紧紧跟上跃进措施，促使跃进指标实现。

2. 对内外协作問題是基本矛盾，突出地表现在路、港关系上。一个是搞車，一个是搞船，北票碼頭位于車站中央，牽涉較大，但是在双方相互了解，从整体出发相互照顧、团结合作的条件下，是可以解决或緩和这个矛盾，事实証明了这一点。

3. 必須以运输方案为中心，实现跃进指标：我們月初编制車站运输方案时，推算了停留指标是5.8，經過努力，中下旬达到5.9是比较实际的，我站出車兌現率也有一定提高。如第一班达到100%，他們就是在严格执行方案的基础上达到的。在实现跃进指标中，應該着重放在加强計劃，改变工作方法，不应全面增加工人劳动强度。

4. 严格要求自己，才能加强协作。过去扯皮很大程度上是由于对自己要求不严格，这次我們和港务局訂倡議，就将上道前通知从四小时提高到五小时半，这样才能促使其他单位也跃进。