



消滅貨損貨差
保證運輸質量

人民交通出版社



消滅貨損貨差
保證運輸質量

人民交通出版社



本書輯錄了一部分船舶與港口在理貨、堆裝、倉庫和裝卸工作等方面克服貨損貨差，保證運輸質量的事跡與經驗。這裡還沒有把與保證運輸質量有關的所有環節都包括進來，已有的資料中也還可能遺漏了某些更先進的港航部門的模範事跡，但為了及時交流經驗，配合航運部門廣大職工群眾為消滅貨損貨差而作的努力，我們特根據“中國海員報”與“人民交通”月刊上所登載的部分資料編成這本小冊子，供職工同志們參考。

目 錄

1. 我們這樣消滅貨物差錯·····	1
2. 半年沒出理貨差錯·····	3
3. 隨卸隨理和五對照的理貨方法·····	4
4. 想法子減少運送糧食的損耗·····	6
5. 改進貨物的堆裝方法·····	9
6. 漢口港二作業區倉庫安全生產的幾點經驗·····	11
7. 重慶港實行“按單裝卸”的幾點經驗·····	13
8. 實行包干裝卸辦法減少貨損事故·····	15
9. 大連港56組怎樣保證裝卸質量·····	16
10. 兩年多不出事故的塘沽裝卸第二隊·····	18
11. 推行安全生產記錄卡是貫徹安全生產的好辦法·····	22
12. 新港作業區的紋車標準指揮手式和安全操作法·····	23

我們這樣消滅貨物差錯

民和輪理貨員 李興堯

我船是行駛在漢口、宜昌的客貨班輪，每六天往返一次，在祖國的建設和物資交流中，擔負着它重要的任務。但是，特別在去年的時候，我們工作中的缺點，貨物混亂的現象非常嚴重。船到宜昌的時候，不是駁船落前落后，就是分不清貨物的嚙頭（標記）和腳印（碼號），混亂成一團，裝艙既費人力和時間，效率也低得可憐。

造成貨物混裝的原因，除了我船理貨人員努力不夠外，漢口港也有責任。如該港倉庫在預收客貨時，本來貨物的嚙頭、碼號都很清楚，可是二十幾部板車一進倉庫，東也搬，西也搬，就把秩序搞亂了（今年港灣改革中，這種情況有轉變）；這樣，把貨搬到碼頭時，就更混亂，以致上船時無法分別裝艙，不管往宜昌、巴東、奉節、巫山、萬縣、雲陽、涪陵、重慶或瀘縣、宜賓的貨，都混裝起來。

把各埠的貨物混亂裝艙，是對工作不負責任的表現，我深深認識到了自己的這一錯誤，通過總路線的學習，明確了奮鬥目標，決心改進貨物裝艙的方法。

我在漢口港未裝貨前，就把出口艙單拿來，把每個碼頭貨物的花色、件數、重量，都計算出來，前艙裝什麼，後艙裝什麼，作好裝艙計劃。開始裝貨前一小時，便召開當班理貨人員的碰頭會議，除把裝艙計劃交給他們每人一分外，同時進倉庫查看貨物情況和聯繫倉庫人員，決定首先下什麼貨，然後又下什麼貨。開始裝貨後，

那怕是刮風下雪，都披上雨衣在貨艙內、國船上、碼頭上、倉庫內來回督促檢查和不斷聯系，以貫徹裝艙計劃。如果因臨時貨物不能全部來齊或為了便利駁船和工人而需要部分變更一下計劃時，也就馬上聯系變更。

由漢口上運貨物的碼頭既有十幾個之多，那麼必須看它下貨多少來決定如何分裝。如果重慶貨最多，就把重慶貨全部裝在前艙，其他中途各小港的貨，分別裝在後艙。如果各小港的貨物不夠後艙的重量，就把重慶貨內大批的貨物一簍或二簍加裝在後艙，往重慶的雜貨仍裝在前艙。如果前艙的重量不夠，就拿郵袋來裝尖艙，有時把不需要划嚙頭分碼號的大批貨物裝一、二簍在後艙，重慶貨全部裝前艙二艙，中途各小港的貨分裝前艙一艙。如果貨物在一百噸以內時，就只裝二號和三號兩艙（共有四艙），既可以壓住重心（該輪需一百噸壓艙貨才能開航），同時又把一號四號兩艙都空起來，準備過沙市加載。如果沙市無貨，到宜昌后就邊裝邊卸。我到了宜昌，就把艙位記載表交給當班理貨同志，並引導他們下艙逐一查看，使他們心中更加有數。在漢口裝貨時，既然搬運工人很多不斷湧進貨艙，那麼，如何來分清碼號呢？我是與倉庫人員聯系，先下重慶貨，再下中途小港貨，如果這樣不可能，就先下重慶雜貨，同時下其他碼頭的非雜貨，如果全部都是雜貨，那只好專門派人在國船上分別碼號指揮進艙。

此外，為避免貨差、貨損起見，我就聯系倉庫人員，先下藥材和雜貨包子打底，然後用滑板下艙裝箱子。如果裝笨重的東西，就用葫蘆下艙，為快裝起見，每個艙口常用兩個葫蘆下艙。

這樣實行計劃裝艙以來，在宜昌卸貨的時候，駁船不再象過去那樣反復的落上落下了，提宜昌進口貨的駁船再等通夜提不到貨的現象，也已經一去不復返了。同時，我又隨時把宜昌的意見帶到漢口，把漢口的意見再帶到宜昌，凡是需要改進的，即不斷向當地作

業區或調度室反映。因此，民和輪貨物紊亂裝艙的現象逐步地消滅了，裝卸效率大大提高了。

半年沒出理貨差錯

天津港塘沽作業區 8 號碼頭理貨組 1954 年下半年沒有發生任何理貨差錯，被評為天津市優勝模範小組。

該組所以能夠獲得這樣的成績，主要是不斷改進了以下幾種理貨方法：

1. 單艙卸貨。以往該組卸雜貨，是按照一票貨卸到一個地方的，因此，造成卸貨交叉、拖長分嘜時間、數字錯亂等現象。改進後的辦法是，以艙為單位卸貨，根據大船分艙單，把一個艙的貨卸到一個地方，這樣一來，節省了站道指揮人員，分字單清楚、分嘜快、消滅了錯分嘜頭和雜梁錯數等現象；給工人發卡數也準確了。由於制定分字單表格，從表格上記錄每個裝卸隊的卸貨情況，所以能夠隨時供給貨運科的收費資料。

2. 卡數牌。為了使有關方面隨時掌握艙時量的升降情況，理貨員每小時卡一次數，將數字寫在牌子上，放在倉庫門口（卡數牌分：船名、艙別、隊別、貨名、原件數、卸件數、開工時間、完工時間等項目）。

3. 插旗分艙。將每個艙使用的電平台或地車固定下來，為了使得在船上和貨梁上幹活的工人心中有數，知道車輛動態，以便作好準備工作，設法提高工作效率，因此，在每輛車上分別插一不同顏色的小旗。

4. 順序編號。過去，在大宗貨類收交貨的過程中，需要撒籌，不但浪費人員，數字也沒有把握。順序編號，是把數點好後，在貨梁當腰部分，從後往前按照 1 2 3 4 5 …… 的次序排寫下來，假如到

头是40号、10个高的話，使用双底碼梁（应注意底松高紧），就可知道这个梁是8百包。工作时，不管是甩数或补数都不用去現点，按照排号卡出來就行了。这样，兩面可以見数，不用撒筭，不但用人少，数字也准确。

5. 插旗交貨。这是用旗子代替理貨員交貨的一个办法。紅旗表示“不走”，綠旗表示“走”。当一个整梁走一部分，甩一部分的时候，就在梁头上插綠旗，在末了一件貨上也插綠旗；然后在末一包綠旗下面不走的第一包貨插上紅旗即可。裝卸工人看旗幹活，就不会搬錯貨物。

6. 循环碼梁。大宗貨类在随卸船随裝車的情况下，不应碼直梁。循环碼梁，是利用倉庫的后半部分，分碼橫梁的办法，随起梁随裝車，碼到东头，西头已裝完了。这样能够充分利用倉容，操作順利，可加速車輛周轉。

（迟石君）

随卸随理和五对照的理貨方法

大連港东部裝卸区第15号倉庫的理貨員，过去由于缺少工作計劃，在裝卸船舶理貨时，对搬出卸進多少貨，以及倉庫容納量等心中無數，往往發生貨物数字不准確的現象。遇到卸雜貨船，更加混亂，不是夾了梁，就是嚙头挑不清。等到貨物搬進倉庫，倉庫長忙了起來，拿着艙單滿倉庫里对貨，有时对了一天也对不出來，因此，不能及时給船方簽字，船上只好留港一名或兩名理貨員帮助查对。

1954年初，第15号倉庫工作人員討論國家計劃时，針對貨物数字不准確的缺点，進行了深刻檢查，經過反复討論，最后研究出随卸随理五对照的工作方法。利用貨物分艙小船圖、裝卸貨物果計

表、庫內小垛圖等進行工作。

分艙小船圖，每個艙口一頁，把倉單上所載貨物數字、種類、性質和貨物位置等情況，詳細填寫在小船圖上，這樣一來，理貨員在理貨時，不僅心中有數，理貨方便，而且數字能夠正確，碼頭也能挑清，還不容易夾壞。

裝卸貨物累計表，每個倉口一分，按照小船圖上記載的貨物數字、名稱和種類等等，分別填寫在累計表上，理貨員在理貨時，從工作開始起，就根據每工班所卸出的數字和剩下的數字進行累計。這樣能夠隨時掌握理貨情況，同時，也能使裝卸指導員按照重點輪來分配人力，避免發生多配或少配工的現象。

使用庫內小垛圖，是理貨員在裝卸船理貨過程中，最好的一個工作方法。貨物從船上卸在倉庫里是很亂的，理貨員在理貨時，就把已經卸完的貨物填在小垛圖上，可以明確已卸下的貨物堆放在什麼地方。

最後，如果發現貨物數字錯了，理貨員可以進行“五對”：對照分艙小船圖、累計表、小垛圖、實際卸的貨物，以及裝卸理貨單，看看是否一致，發現不一致，就能及時查出錯誤的原因。此外，理貨員在交接班時，要按照小船圖、累計表及小垛圖來進行交接，這樣交接的明，工作也就會順利進行。

自從使用隨卸隨理和五對照的理貨方法後，第 15 號倉庫就消滅了貨物數字不準確的現象，減少了倉庫長對貨的負擔，卸船時，能夠作到最後一鈎簽字，到 12 月底為止，理貨工作效率提高了 6 倍多，對加速船舶周轉起了很大的作用。

（王寶泰）

想法子減少运送糧食的損耗

四川內河船員不使糧食受潮

四川各地外运和供应城市的粮食大部分都由水路运到重慶集中轉运。木船船工們根据四川內河灘多水險的特点，特別注意安全工作和改進行船操作方法。有些船工甚至用自己的身体擋住浪头，或者用自己的棉被、衣服等掩盖粮食防止粮食受潮。重慶 22 号生產船有一次經過万縣兴隆灘时，木船上的大梢折断了，船在灘槽中打轉，船工冉自金、鄭佳斌等奮不顧身地帶着繯籐跳入水中，涸至岸边，用繯籐將船拴牢，避免了粮食的受損。过去用輪船运粮食，由于艙內气温高，粮食中所含水量容易蒸發，再遇冷时，又会凝成汽水沿着船舷流到粮食袋上，使粮食受損耗。重慶的輪船工人們便建議采用竹籐將粮食和船舷隔开，避免了这方面的損失。裝卸工人怕雨天搬粮时草鞋吸進的水打湿粮袋，他們在雨天自动不穿草鞋。

（新華社訊）

民和輪的护粮工作

民和輪每个航次下水都裝运了大量的粮食，每次都把全部粮食裝入艙底，以免被浪由波門侵入打湿。如果艙內裝不完，剩余的粮食就裝在艙面的当中，用垫貨板垫好，并与船舷鉄板隔离，免被气水打湿。如果有水果的話，就与粮食分別裝艙，以免打湿粮食。如果有几个港口的粮食，或同一港口又同一收貨人，但質量与重量不同的粮食，就分別裝艙。万一不能分开裝艙，就用篾蓆隔离，另記暗号，卸时由理貨員親自照应，或向駐港理貨員交代清楚，以免錯运港口，造成混乱。裝艙时，扫好貨艙鋪好篾蓆，有热度的地方須要隔离，有潮湿的地方不能堆，还要留出交通要道，以便隨時下艙

檢查。同時關好船舷的小圓窗，督促工人小心輕放。將要裝卸的時候，就堵塞廚房的出水管，封閉三樓船員廁所，以免水分流到船邊打濕駁船上的糧食。裝好之後，除用棉絮紮好波門外，航行中還要勤看潮，無論白天或夜航，無論颶風下大雨，都不斷下艙檢查，如發現某包糧食有一角或一塊被打濕時，馬上把全包糧食散出曬干，把麻袋拿到機艙去烘干。

（李興堯）

魯航 104 號運糧

五級以上的西南風在海厝口的海面上吹起浪花，一艘艘裝滿糧食的舢舨正向停泊在港里的魯航 104 號輪靠過來。魯航 104 號的船員們忙着給舢舨帶繩纜和墊“靠幫”，順利地把糧食裝到輪船上。

裝糧以前，大副就做好了裝艙計劃，并一再叮囑水手們把艙底鋪好蓆子，省得把糧食撒到板縫里，不好收拾。裝糧時，水手操縱着吊貨機的把子，一吊吊地往艙里裝，另一個水手站在甲板上注視着每一包糧包，看見有破漏的，就把放在身邊的一個鐵簸箕遞給舢舨工人，把漏了的糧食打掃起來。

船艙里，船員和裝卸工人們把糧食一包一包碼起來，水手們仔細檢查糧包，發現漏包就把它縫好，看到撒出來的糧食就用笤帚掃起來，看到灑上浪花的糧包就剔出來放在甲板上晾一晾，晾干了再裝到艙里去。

糧食全部裝艙以後，大副怕浪花灑到甲板上會流進艙里把糧食弄濕了，就和水手們一起想辦法把艙口蓋得密密的，再把封口的“苫布”纏上竹杆，使浪花打在苫布上流下來時可以順着竹杆流到海里，不致讓海水滲進艙里去。

（陳彤安、遲家壽）

上海港職工的護糧辦法

上海港各裝卸區碼頭上，裝卸糧食和其他物資都用安全網，以防

貨物掉落江中：1955年5月，各倉庫及時處理即將霉爛的腳糧。第一裝卸區各倉庫并裝置了防雀工具和捕鼠工具，堵塞了鼠洞；第三裝卸區職工訂出防霉、防鼠、防雀等護糧措施十條，并改變了用糧包墊跳板的舊習；第四裝卸區棧務人員成立護糧小組，加強檢查，測驗糧食溫度與水分等工作，以防霉雨季節糧食腐蝕；第五裝卸區有些小組自己買了縫包針，保證發現糧包破漏馬上縫好，有的小組準備了小掃帚，保證操作時隨時將撒掉的糧食扫起來，有些工人還糾正了過去將糧包從二樓攆下的辦法，做到輕放輕捐。（談福綏等）

秦皇島碼頭工人卸糧減少破損

1954年秦皇島經常有大批糧食轉運。工人們在卸糧時提出：擦淨鞋底不踏髒糧包、不拉鉤、不挖井，不碰艙口和車幫，不掉包等具體措施，發現米袋有窟窿，就利用等鉤時間把它紮好。在貨場卸車時，推行無筭碼梁法，并且，不擰破一個袋子，糧袋破了口就趕緊縫好。三月分一次卸糧14萬多包，破損率降低到萬分之1.6，卸面粉1萬5千多袋，破損率降低到萬分之0.62。（祖文泉）

宜昌港改進糧包打台辦法

宜昌五中隊八小隊從前在裝糧打台的時候，總是先在艙口上擄下20包糧包，然後再由兩個人下去慢慢把台子搭好。遇到船艙較深的船，總有幾包要被摔破。自從召開節約糧食運動以來，他們在搭台子的时候，改用繩子把糧包捆好放下去，保證不再摔破糧包。

（李興堯）

提高裝船效率，減少糧袋破損

重慶港務局去年第三季度川糧外調運輸超額完成。職工們在洪水未來之前，就做好了各項安全生產的準備，改進了配載技術和裝

卸操作方法，發揮船舶潛在能力，提高了貨運質量。過去裝糧的一般操作方法是“打四方等”，現在第二作業區第一大隊裝卸工人創造了“車方等”及“側裝兩平、平裝七平”的裝糧法，不但提高了效率，減少了糧袋破損，還可多裝一平（即多裝一層）。

裝卸工人愛護糧食，做到了輕提輕放，按照裝卸積載圖有次序地進行分堆分碼。水手長向品三經常帶頭修補破包，照料貨物的分堆分碼。理貨員周華山為了收拾拋撒的糧食，自己買了一個畚箕，把每次的地腳糧掃起來掃淨，再灌入破包中壓好。（易近仁）

改進貨物的堆裝方法

魯航 115 號提高了貨運信譽

青島航運分局的汽船，過去經常發生油污貨物的事故。因此，像粉絲等出口貨過去貨主是不願交汽船運的。去年六月，魯航 115 號輪參加了分局理貨會議以後，檢查了不愛護貨物的思想，向貨主保證運輸質量。

於是，該輪承運了一批出口貨——粉絲。裝船前，船長親自下艙領導船員把艙內打掃得干干淨淨。为了不使白布包皮的粉絲沾上油污，船員們又用蓆子把貨物四周鋪得風雨不透。為使裝貨安全，船員們又幫助工人裝艙。經過一番仔細的裝艙工作，貨物安全而潔淨地運到目的地，還得到貨主的表揚。（陳彤安等）

裝運活豬的辦法

浙江南部地區過去由汽車運輸的遠程貨物，現已交給溫州上海線的海船運輸。去年五月，溫州食品公司把第一批毛豬 200 頭交海輪試運上海，從前用汽車運要化五天時間，每百頭豬路上要死兩頭，而且跌壓現象嚴重。現用海船運，時間只要二天多，船艙地位

大，运送过程中可以完全消除毛猪死亡事故，跌蹶现象亦大为减少，而且运猪费比公路运输便宜一半。

重庆港务局过去在冬春季曾运出大批猪肉猪油，但在炎暑季节因船上无冷藏设备，运输肉类有困难，经过有关部门研究后，决定在登陆艇的舱面上修起猪栏运活猪，装卸工人在搭跳板的两旁装上栏杆，把毛猪赶上舱面。采用这个方法，源源不断地把毛猪大批运到长江中下游。

改进油桶装舱方法

由九江港转运各地的油桶很多，港口没有装卸油桶的设备，工人操作又不熟练，常常完不成月度指标。他们先由二人扛改为用竹板滑，后来又改用两块跳板钉成三角槽来滑油桶，但还是会发生跳板裂开与油桶越出槽外的现象，而且油桶落舱时常与舱板猛烈撞击，舱板与油桶都容易损坏。装卸工人张嗣明经过反复研究，改进了滑板，板的两边再钉上二条长木头做边框，这木条比滑板两端短三尺左右，中间距离恰好能容纳一个直放的油桶。当油桶滑到没有框木的地方，由一人用手一拨，油桶就由直溜变为横滚，缓缓滚下舱板，这样效率既高，又不伤油桶与舱板。（谢翟宗）

分层装载瓷器

湖南运出瓷器的数量很多，用船装运，为防止瓷器破碎不能装得太高，通常只能利用船只载重量的一半，以致运输成本很高。长沙办事处和醴陵瓷器公司的职工去年三月上旬，曾用一艘载重一百吨的鳊壳木驳试装，在驳子前后舱腰部安置活动顶横，上面再加上一层木板，分两层装载。结果实载 82.1 吨，剩余部分尚可容 10 吨左右，载重量最高可以利用到 92%（过去最高只达 55%）。如此装载还可减少压力，降低瓷器耗损率，这次试装耗损率为千分之

五，过去一般途耗为千分之 15。

(李茂南)

用隔离法苫梁下雨不湿貨

苫梁工人最头痛的是雨季湿貨問題，一下雨，就围着貨場轉，發現梁蓆苫得薄的，就加二三層。平时檢查貨梁怕下雨湿貨，也多苫蓆，这样不但不能保證貨物不被雨浸湿，而且蓆也用得多。天津港河西倉庫苫梁組長鄭宝元研究了無論苫多厚的蓆也擋不住雨天湿貨的情况，找到用木板把蓆和貨隔开的办法，經几次試驗，用水龍頭向貨梁射水，貨一点也不湿。經過几年的实行，不論下多少雨，用隔离法苫的梁虽然只苫了三四層蓆，貨一点兒也不湿。用这个办法，苫每个梁还可節省 80 多片蓆。

安全裝运黄岩蜜桔

去年十一月，从海門运出的第一批黄岩蜜桔到达了上海。由于船員和裝卸工人們認真工作，2万8千箱蜜桔無一损坏。在承运以前，有关航运部門就对船員進行了政治動員，并采取了許多技術措施，如对船艙內的隔热降温，蜜桔的配艙、堆裝位置，艙內的通風、垫襯、防护、系縛等方面，都作了改進和安置，还派專人具体指導現場裝卸交接工作。

(蔣啓霆)

漢口港二作業区倉庫安全生產的几点經驗

漢口港灣改革前第二作業区接管了民生一、二兩倉庫。這兩個倉庫到現在已有三、四个月沒有發生过貨物差錯和不安全的現象了。他們工作搞得好的原因有以下几点：

一、貨物進庫的工作

貨物進庫前，由管理員根据貨物运單或出口庫單上所列的貨物

件数、种类、标志、运往地点等不同情况，分配工作，然后每个同志根据分配的任务，事前作好貨物分堆地区、各分面積的准备工作。待貨物到达时，仍由原負責同志做准备工作，負責收貨、清点件数、查包裝狀況、按指定地区堆存貨物，收清后隨即登帳，填妥貨运牌，掛上貨堆，收貨工作即告結束。为使每个同志都能清楚地了解倉庫內現存貨物数量、种类、包裝式样、貨物狀況、存放位置，以避免貨物差錯或及时發現差錯便于处理起見，在每日下班前，由各收貨物同志会同倉庫同志，再到各貨堆清查一次。

二、貨物出庫裝船工作

根据商务科或作業区的貨物裝船运單或通知單，事先了解到裝船的材料。貨物出庫前，由管理員召集全庫工作人員开会，討論研究工作的進行与分工配合問題，然后根据會議决定的工作步驟与分工办法，每个工作人員即進行貨物出庫裝船准备工作。在准备工作中，首先將裝船的貨物数量、种类、件数、包裝式样、标志等情况，由負責做联系工作的同志，隨即与船、貨主、裝卸指導員、裝卸大隊長等有关方面，取得密切联系，事先搞清楚貨物出庫裝船过程、开始裝貨時間、是否有别的地区的貨物与庫內貨物同时裝船、包裝式样有無相同的貨物等，如遇有相同的包裝式样，隨即告知倉庫，將庫內相同貨物另作标志，以便識別，避免混乱而發生差錯。待貨物开始出庫裝船时，則按分工办法，各負其責，理貨員負責發籌；貨物种类复雜件数多，則分別發籌。庫內由堆工負責，按貨物出庫順序告知工作隊。出貨倉庫到船之間，由負責做联系工作的同志來回联系；遇有板車运的貨物，由負責做联系工作的同志清点裝車数量，并及时告知河坡發籌的理貨員。特别是对鋼材物資，几件捆成一件，在裝运时必须分別的發籌，同时將每捆数量点清，告知發籌理貨員，以便裝运过程中發生散捆时，易于点查核对。貨物裝

完后，即時與船上辦清交接手續。

×

×

×

每次工作完成后，即開會進行檢查總結本次工作中存在有那些優缺點和經驗教訓，以便立即糾正和互相幫助，使每一個同志都能隨時隨地的提高自己的業務水平。

根據以上的工作方法，在收發貨物前，不分早晚，都必須準備好了才休息，分工明確，分嚮分堆，將貨物符號標記地點，都事前搞得一清二白。另一方面，也是團結互助得好，不分上下彼此，大家一條心，才獲得了成績的。

（姚飛）

重慶港實行“按單裝卸”的幾點經驗

長江航運局重慶港從1955年三月分起在所有船舶上全面推行“按單裝卸”，初步經驗簡要介紹如下：

一、實行“按單裝卸”，必須依靠工人，使裝卸與理貨相結合。該港在這次推行“按單裝卸”中，試行了工人自動帶籌法，即在裝出口貨時，採用“先貨後籌法”，裝卸工人先到倉庫、國船或駁船內搬貨時，按貨物花色（現可分七種花色）自拿一根竹籌，到裝船進艙時，分別放進艙口木篋內；卸進口貨時則採用“先籌後貨法”，即先拿籌後進艙搬貨。這樣，就改變了過去理貨員只顧發籌收籌，無法檢查貨物包裝標誌、裝卸堆放方法、核對運輸票據及辦理交接手續等現象，加強理貨員工作，提高貨運質量，同時還可減少理貨員，過去裝卸江川輪需要理貨員九人，實行工人帶籌法後只要二人就可以了。

二、總結了八個按單裝卸的工作程序：1）了解情況：首先由理貨員到貨物堆放地點進行了解，以便統一調配。2）重點布置：進行裝卸貨物時，先確定那些貨物是裝卸的重點，再配備力量，萬一臨

时有变动發生混亂时，只讓乱在一处，不使全部混亂。3)詳細交待：如建立艙口碰头会，由艙口理貨員找駁船經办員及裝卸隊長進行具体交待，不同工种之間也应交待清楚，然后向下傳達，使大家都心中有数。4)找出关键：如發現要卸的船堆艙混亂，先要找出乱的原因，識別貨物上的标志，弄清裝艙时的順序然后再卸船。5)随时監督：主辦理貨員与裝卸隊長要不断的到各处檢查工作，及时督促处理問題。6)繪制圖表：除繪制裝艙積載圖外，各艙口理貨員填制貨物花色形狀，实际裝艙草圖，分艙記錄裝艙時間与裝艙人数等。7)嚴格复查：艙口理貨員对裝艙貨物应随时核对运單，裝完后，主辦理貨員再下艙复查核对有無錯誤。8)詳細彙報：裝卸完畢進行彙報时，如有錯誤也要說明，以便及时采取补救措施。

三、加强“按單裝卸”的宣傳工作：該港在推行“按單裝卸”工作时，印發了按單裝卸須知，要求每个駁船与搬運站都進行學習；并向物資部門、倉儲公司、運輸公司等部門進行訪問，以取得各部門的有力支持。

經驗証明：按單裝卸是提高工班效率的先進方法。但随着“按單裝卸”的推行，就必須加强裝卸工作的計劃性、紀律性和提高業務水平与作为裝卸前的准备工作，并進一步明確搞好理貨工作，必須依靠裝卸工人和其他各方面的支持与配合。（李震華）

〔該港在裝卸方面有三个主要文件：“貨物運輸操作規程”、“商务事故处理办法”、“保證貨运質量与賠償办法”去年都作了大力的貫徹，一般地已做到“三要”（要按單裝卸，要檢查包裝，要檢查标志）和“四不搬”（标志不明不搬，殘損異狀不搬，籌碼不符不搬，不弄清圖駁場不搬）。裝运粮食和雜銅时，还普遍采取滑板套繩下艙的办法，減少了貨物破損——編者。〕