

武漢碼改
資料彙編

武漢碼改

W0414

武漢市碼頭工作委員會編

目次

代序

鞏固碼頭改革的成績

第一章

武漢碼頭搬運力資調整前概況

第一節

不合理的現象

一

名目繁多

二

過高

三

過低

四

公私不一

五

碼頭與碼頭不一

六

額外敲詐勒索

第二節

不合理的原因

一

封建勢力之操縱把持

二

各種剝削

三

投機商人之抬價

四

人多事少

第三節

力資工作的摸索時期

一

重點調查

一〇 九 八 七 六 六 六 五 二 〇 九 六 三 二 二 一

(一) 棉花	二〇
1. 打包廠	二〇
2. 襄河線倉庫	二四
(二) 長江線各輪棧	二七
1. 轉街	二七
2. 進出口	三八
(三) 鐵路線各轉運棧	四八
幾個典型	五八
(一) 糧食	五八
(二) 長江線	六〇
(三) 襄河線	七〇
(四) 陸地碼頭	七二
(五) 武昌	七五
(六) 漢陽	八二
第二章 力資調整前之部分合同及未施行之糧食力資標準草案	八三
一 水廠、電廠、界限路電廠起煤力資計算方法	八三
二 申新第四紡織廠、福新第五麵粉廠、碼頭第六支組搬運力資合約	八五
三 申新紡織廠、福新麵粉廠起煤力資爭議調解書	八五
四 新華書店湖北分店、漢口碼頭第四分會第一支會臨時力資合同	八六

五 粵南電力公司

武昌碼頭第十支會臨時合開

八八

六 武漢市人民政府建設局、武漢市搬運公司爲搬運復修解放大道石料合約

九〇

七 鋼胚卸車梯運裝給力資合同

九一

八 四野後勤部運輸部裝卸搬運及支付力資標準之規定

九三

九 各專業公司之特約力資

九五

十 漢口碼頭部分之力資合同

一〇〇

十一 武昌碼頭部分之力資合同

一〇〇

十二 未施行之武漢市糧食力資標準草案

一〇二

十三 未施行之糧食裝卸力資擬訂標準比較表

一〇四

第三章 分區調整

一〇五

第一節 長江線

一〇六

一 第一次調整

一〇六

二 第二次調整

一一二

第二節 鐵路線

一二七

第三節 襄河線

一三六

第四節 陸地碼頭

一四三

第四章 爲實行統一力資標準創造條件

一四八

第一節 摧毀舊制度爲實行統一力資標準打下基礎

一四八

第五章

統一力資

第二節	救濟轉業	一四九
第三節	合併海員裝卸	一四九
第四節	解決板車問題	一五四
第五節	丈量街道港棧距離	一六〇
第六節	整頓縫包筐挖藥	一六一
第七節	統一調配	一七〇

第一節

佈告	武漢市搬運公司搬運暫行規定	一七七
----	---------------	-----

第二節

二	武漢市搬運公司搬運暫行規定	一七七
一	統一力資標準與各種原力資之比較	一七七
一	糧鹽煤原力資與統一力資之比較	一八四
二	長江線的原力資與統一力資標準之比較	一八六
三	鐵路線原力資與統一力資標準之比較	一九一
四	襄河線力資與統一力資標準之比較	一九四
五	陸地搬運站與統一力資標準之比較	一九六
六	武昌漢陽各站可否實行統一力資標準問題的研究	一九七
第三節	各方面對搬運暫行規定草案的反映	二〇二
一	「聯合工人對」	二〇二
	「規定」和「搬運力資標準草案」的反映及修正意見	二〇二

二	綜合公私營企業對「搬運暫行規定」和「搬運力資標準草案」的反映	一〇七
---	--------------------------------	-----

三	及修正意見	一一三
---	-------	-----

三	市工委意見	一一三
---	-------	-----

四	工會意見	一一四
---	------	-----

第四節	宣教學習	一一七
-----	------	-----

一	關於學習統一力資標準草案的決定	一一七
---	-----------------	-----

二	號召全體幹部學習統一力資標準的動員報告	一一八
---	---------------------	-----

三	關於動員全體幹部學習統一力資標準的總結報告	一二〇
---	-----------------------	-----

四	襄河、武昌、漢陽等市區學習統一力資標準草案的總結	一二一
---	--------------------------	-----

第五節	行李信貨搬運力資	一二五
-----	----------	-----

一	關於改革行李信貨搬運制度的報告	一二五
---	-----------------	-----

二	武漢市搬運公司行李信貨搬運暫行簡則	一二九
---	-------------------	-----

第六節	武漢市搬運公司軍用物資搬運暫行辦法草案	一三〇
-----	---------------------	-----

第六章	關於公佈施行搬運規定的各種文件	一三五
-----	-----------------	-----

一	中南軍政委員會通令	一三五
---	-----------	-----

二	改革搬運事業	一三六
---	--------	-----

三	鞏固勝利果實貫徹實施統一搬運力資標準	一三九
---	--------------------	-----

四	為貫徹執行搬運暫行規定而努力	一四四
---	----------------	-----

五	鞏固勝利果實發展人民搬運事業	一四五
---	----------------	-----

六	武漢碼頭搬運力資調整統一的經過	一四五
七	統一搬運力資搞好人民搬運事業	一四八
八	堅決擁護與執行搬運暫行規定	一五〇
九	堅決擁護并貫徹執行武漢市搬運暫行規定	一五二
十	工商界應熱烈擁護搬運暫行規定	一五三
十一	切實執行科學合理的搬運統一力資標準	一五四
十二	竭誠擁護并切實遵行武漢市搬運暫行規定	一五五
十三	武漢市怎樣調整搬運力資的	一五六
十四	關於調整與統一武漢市碼頭搬運力資的報告	一六一

鞏固碼頭改革的成績（代序）

吳德峯

武漢市碼頭改革工作的成績，已經用具體的條文固定下來了，「武漢市搬運公司搬運暫行規定」的核定公佈試行，是一件重大的事。

搬運暫行規定的基本內容，是統一力資標準。在碼頭改革以前，力資是極不合理的：如四百磅一包棉紗，從漢口招商局碼頭運到礄口，竟相當於滬漢全程搬運費的百分之九十一。力資雖是高昂，真正的碼頭工人，所得仍極有限，絕大部份是封建把持的頭佬從中間剝削去了，而工人反不能取得衣食。其結果使武漢的碼頭，為來往的客商所詬病，增高了貨物的成本，阻滯了貨物的轉運，影響到市場繁榮。而真正勞動的碼頭工人，在把頭惡霸勾結反革命政府的統治之下，成為剝削的對象。不僅如此，封建把頭甚至假借工人名義欺詐旅客，供自己——吸血鬼與反革命份子分贓安享尊榮，嫁禍於工人。這些事實的真相在反封建把頭的鬥爭中暴露得非常清楚。

碼頭改革的進行，暴露了封建頭佬把持的罪惡，劃清了階級，提高了碼頭工人的政治覺悟，配合着各線力資的一再減低，碼頭工人以主人翁的態度自覺自願的愛護物資，忠實的為客商服務，已完全改變了過去的觀感，博得社會上的同情。這證明了碼頭上的封建把頭，是從把持碼頭，把持力資，一直把持到碼頭工人的思想行動；在推翻了封建把持之後，碼頭工人才能挺起身來作人，並和其他工人弟兄一樣，樹立了工人階級的偉大氣魄，能一再的減低不合理的力資，共同祖負起建設新武漢的艱巨責任。這也證明了，封建把頭的罪惡，是如何深重，對那些怙惡不悛的封建把頭，予以嚴重的鎮壓，正是天經地義的事，是大快人心的事。

另一事實證明，是在力資一再減低之後，工人的實際收入，反形增加，如以一九五〇年十一月間民

族，統一兩站的工人收入，比較碼頭改革前五月份的工人收入，即增加一倍。這可見得，在以窮難說客商是付出了頗重的力資，對工人是無好處，封建把頭的從中剝削，是嚴重到如何一個程度。而且封建把頭拿着這些剝削所得，來勾結反動統治者，組織幫會，聚養特務打手，幹盡一切貪污浪費的混賬事體，更使碼頭成為藏垢納污之所，在剷除封建把頭之後，同樣也洗滌了這一些污點，使得反動、特務、幫會、匪徒等無所隱藏，這對於鞏固人民民主專政，也有着相當貢獻的。

現在，這一些成績已經用條文固定起來了，統一力資，已經由理想成為事實，一向認為最不容易辦到的碼頭改革，只在幾個月中便基本上解決了問題，這是人民的力量，特別是所有碼頭工人們的力量，這是在共產黨領導之下發揮了人民力量的結果。在統一力資之後，便利了客商貨運，對城市的發展和繁榮，奠定了基礎。這一基礎是必須打好的。爲了把基礎打成，對固定了的條文，還給予一個試行的期間，就爲要再總結一些經驗，把它訂得更好。希望各界人民支持這一暫行規定，并提出意見，使它能得到適當的改進；也就使得碼頭改革的成績，更加鞏固。

第一章 武漢碼頭搬運力資調整前概況

第一節 不合理之現象

武漢碼頭搬運力資，在封建把持制度未廢除前，名目繁多，無標準，不統一，漫天要價，就地還錢，畸高畸低，異常混亂複雜。具體表現於碼頭與碼頭不一，公營與公營不一，私營與私營不一，特別是公私力資高低懸殊，極不合理。

一名目繁多 (概況附表一)

力資名目	說	明
起坡	貨物自船面起至坡上(分起坡打堆，起坡上車，起坡進棧，起坡轉送四種)。	
下河	貨物由行、號、廠、棧或碼頭搬下船面。	
進棧	貨物從棧外搬進堆棧內。	
出棧	貨物從堆棧內搬出棧外。	
轉送	貨物從甲地轉送到乙地。	
轉棧	同一堆棧內的貨物，由甲庫房轉至乙庫房。	
轉堆	在一間庫房內，貨物之堆轉。	
上堆	將貨物堆好，不使凌亂歪倒。	
下堆	把貨物由堆上卸下。	
翻堆	翻動貨堆，使之透風，以免發熱霉爛。	
上車	將貨物搬上車輛裝好。	

下 車	卸下車上之貨物。
裝 船	將船面貨物搬下船內裝好。
出 船	將船裏貨物搬出船面。
打 關	輪船船深，貨物不易上下，用起重機吊出貨物。
落 關	用起重機將貨物吊進船內，與打關相反。
牽 網	打關或落關，爲避免貨物落下時被碰壞或碰壞船隻，下接以網，兩邊以人牽之把貨物放進網內。
掛 鉤	打關或落關貨物放進網內後，兩邊合攏掛到起重機鉤上。
解 繩	打關或落關時，有些貨物須以粗繩捆套，貨物進船或出船後，將繩解脫。
筐 挖	散船（倉）五谷雜糧挖放筐內以便灌包。
牽 包	灌包時以人牽開袋口。
灌 包	把散船（倉）五谷雜糧灌進袋內。
縫 包	貨物裝進袋後之縫口工作。
割 包	將縫口麻線割斷，以便解開。

換包	貨物由甲袋轉裝乙袋。
打捆	用繩索把貨物捆紮好。
過磅(秤)	磅秤貨物之重量。
貯斛	把五谷雜糧盛入斛內。
過斛	用升斗等器量衡五谷雜糧之數量。
抬斛	五谷雜糧等過斛後，抬放別處。
照包	看守貨物以免被盜。
裝籬	將散艙(或倉)貨物盛入籬筐，以便挑運。
倒倉	把散艙(或倉)貨物倒入盛器或倉內。
過塹	貨物由甲船搬至相靠之乙船。
抽包	把貨物抽上奔運者肩頭。
倒油	把油從甲容器倒入乙容器。
畫碼	在貨物上做記號。

出	晒	暴晒貨物，防止霉爛。
扒	船	扒平裝入艙內之散倉貨物。
扒	車	扒平裝入車內之散倉貨物。
上	樓	貨物在棧內每上下一層樓或幾層樓。

二 過高

武漢碼頭搬運力資一般都高，除機器力資尤為特出外，餘以輪棧轉送力資最高（見概況附表二、十四至二十一及第二章長江附表）。例如：

1. 與外埠比較——自漢口招商局貨棧轉送麵粉一噸（四十四袋）至礪口，距離約十華里，全部力資為一九二點二八工薪分，折合人民幣六十八萬餘元，約值麵粉十三袋多，而天津市同樣貨物同等距離之力資為玉米麵十八市斤，兩相比較相差太遠。

2. 與航運費之比較——中南區百貨公司從漢口船運糖包一千包至長沙，航運費為六四〇萬元，而自招商局倉庫將糖包搬至船上，距離僅半華里左右，力資竟達四八〇萬元，即搬運力資佔航運費的百分之七十五，又如民生日用之火柴，每聽（實重十四公斤）由上海運漢口運費為一〇、八〇五元，而自船棧轉送礪口或三元里，力資竟達一五、六一四元，即轉送力資較申漢運費還高出百分之四十四點五。

3. 與成本之比較——以上所舉轉送麵粉一噸（四十四袋）至礪口為例，所需力資為十三袋多，即每搬運三袋麵粉需用相當一袋麵粉價值相等的力資，這就說明每三袋麵粉運達十華里需增一袋麵粉成本，又由三北輪棧轉送麻袋一件（四〇〇件）至大智門，距離約二華里，需用力資五萬元，麻袋每件約值二

百萬元，即每件麻袋約運二華里需增成本五萬元。

機器更是一直被碼頭上稱為肥肉的，其搬運力資之高，簡直令人難以想像。在統一力資標準前，這是從來沒有力資標準的一種貨物，都是「臨時面議」。一九四五年，有一座十六噸的鍋爐，從漢口四維路的碼頭，搬到同一條路的合記蛋廠，全程二華里，力資竟高達兩千枚銀元。按當時行市，合二百五十担二道機米。搬運這座鍋爐，共花了兩天時間，共用二百個工，每個工作了兩天的工資是二石半二機米；一九五〇年三月二十三日新中電業機器廠有馬達四件，一件大的重七百五十公斤，三件小的各重二、三百公斤，由上海運來船運費是一、一六八、〇〇〇元，而由怡太棧轉送車站路（約四華里）的搬運費，却要一、七五〇、〇〇〇元，比船運費還高出百分之四十九。又一九五〇年五月八日鄂南電力廠在民生一碼頭有一噸重機器一件，由鐵駁甲板上過至木駁，吊桿等起重工具全由廠方負責，僅需上十人捆紮，十餘分鐘即可完成的工作，而過牆力資要八〇〇、〇〇〇元，合五石二道機米。這樣高的工資是少有的。

調整前漢口過高之部份搬運力資 (概況附表二)

品名	單位	重量	距離	起迄地點	力			資	備註
					折實	工薪	可購 二機米斤數		
棉紗	件	180公斤	5000公尺	由招商三碼頭送橋口	17.01	24.46	84.88斤		本表工薪分及 遺機米數字 ，係按1953年 5月1日長江日 報公佈之牌價 ：每一銀行儲 蓄票份合人民 幣5521元； 工薪分每份合 384.0元；一 道機米每斤價 1160元折算而 來。
鐵桶油	桶	210	，	，	17.19	24.72	85.55斤		
西藥	件	60	，	，	14.58	20.97	69.42斤		
火柴	，	14	，	，	4.37	6.28	20.8斤		
麵粉	包	22	，	，	，	6.28	20.8斤		
釘桶	件	50	，	，	4.86	6.99	22.48斤		
鐵夾花	，	220	，	250公尺	4.076	5.86	18.8斤		
，	，	，	，	漢河線倉庫起坡	3.660	5.26	17.41斤		
鐵桶油	桶	210公斤	500—3500 公尺	由漢口門、大智門送江 漢路、民生路、三碼頭	4.413	6.342	21斤		
，	，	，	49.00— 5900公尺	由漢口門、大智門送武 聖路、橋口一帶	5.892	8.980	27.65斤		

茶	包	240公斤	900—3500 公尺	由龍門、大智門送上 至招商，下至三北	3.546	5.096	16.86斤
，，	，，	，，	3500—5000 公尺	由龍門、大智門送上至 小智碼頭附近下至招商	4.008	5.888	19.46斤
雞山貨	担	50公斤	4100—4900 公尺	由廣福巷送大智門，瑞 口	1.67	2.4	7.99斤
，，	，，	，，	2047公尺 3660公尺	由廣福巷送五碼頭 三北公司	2.088	3.00	9.93斤

三 過低

鐵路沿線轉運棧進棧力資

- (一) 強華轉運棧糧食進棧碼堆，每噸力資僅二斤元熟米。
- (二) 百分之九十以上轉運棧進棧貨無力資，純係義務勞動。

勝新、福新小麥起卸力資 (概況附表三)

力資(元整米)	工作項目	起坡進棧，過磅，上堆，	備註
小麥	500公尺	順	9.48斤
			此處不能用車輛運輸，全靠人力搬運，而力資僅及統一標準的一半，較支前搬運力資猶低半斤元熟米。

四 公私不一

漢口公私營貨物搬運力資比較表 (概況附表四)

貨物	計件單位	工作項目	公企力資	私企力資	比	率
棉紗	包	由打包廠下河	2.24分	4.1分	私企公企	100% 56%
書箱	包	自大幫門運送 交西門路	900元(二機米1斤)	3,300元	私企公企	100% 27.3%
食鹽	担	自大幫門運至 集隆嘴	940元	4,280元(1.28分)	私企公企	100% 22.5%
糧食	噸	上 下 坡	12斤	19斤	私企公企	100% 63.2%
香煙	箱	宇宙煙廠運上街	2.11分 (照私企七折)	8.1分	私企公企	100% 70%