

9.06
7-10.6

武漢市頭工 資料彙編

武漢市頭工
資料彙編

編會員委作工頭碼市漢武

目次

一

1. 關於武漢市碼改工作報告	一
2. 武漢市碼改工作中關於反封建制度建立搬運站的主要經驗總結	一二
3. 碼頭搬運工人代表在武漢市第四次各界人民代表會議上 關於武漢市人民政府碼頭改革工作的發言	一八

二

1. 宣教委員會轉業宣傳參考資料	二五
2. 宣教委員會在搬運工人中組織與發展宣傳鼓動員的初步工作總結	三〇
3. 宣教委員會時事宣傳總結報告	三三
4. 宣教委員會十二月份的時事宣傳工作報告	三六
5. 宣教委員會編印組工作總結	四二
6. 中國搬運工人武漢市委員會一九五零年年度工人業餘教育總結	四七
7. 武漢市在廢除封建把持制度中舉辦工人訓練班的作用及其經驗教訓	五二
8. 武漢市搬運工人一九五〇年文藝活動總結	五六
9. 武漢市搬運工會四官殿搬運站委員會學校情況報告	六〇
10. 中國搬運工會武漢市委員會一九五〇年工人業餘教育評獎工作總結	六三

11 搬運工人訓練班第二期學習總結	六五
12 組織委員會關於幹部整風的總結報告	六八

三

1. 行政管理局工會三個月來初步總結	七三
2. 行政管理委員會今後工作計劃	八〇
3. 最近處決的一些惡霸特務頭化的典型材料	八三

四

1. 失業救濟分處關於轉業工友扣還「貸粮」處理辦法	八七
2. 失業救濟分處改革工廠除計劃草案	八八
3. 失業救濟分會年底總結	九一

五

1. 爲迎接青島會員代表大會而鬥爭	一〇五
2. 中國搬運工會武漢市委員會一九五〇年工作報告與一九五一年工作計劃	一〇六
3. 關於武漢市搬運公司職業委員會首屆會員代表大會的專題報告	一一四
4. 中國搬運工會武漢市搬運公司職業委員會一九五一年二、三、四兩個半月工作計劃	一一八
5. 中國搬運工會武漢市委員會關於整理工會組織資財的計劃	一二二
6. 中國搬運工會武漢市委員會財務制度暫行辦法	一二五

7. 中國搬運工會武漢市委員會清理工會組織資財初步總結	一二七
8. 中國搬運工會武漢市委員會關於生產工作決議	一三五

六

1. 武漢市搬運公司一九五一年元、二、三月份的工作計劃	一三七
2. 武漢市搬運公司一九五一年元、二、三月份的工作報告	一四〇
3. 武漢市搬運公司一九五一年四、五、六月份的工作計劃	一四四
4. 武昌市區一九五〇年工作總結	一四六
5. 漢陽市區一九五〇年工作總結	一五〇
6. 武漢市搬運公司襄河區辦事處一九五〇年工作總結	一五四
7. 長江辦事處一九五〇年工作總結	一六一
8. 武漢市搬運公司鐵路區辦事處一九五〇年工作總結	一六八

七

1. 中脂搬運站是怎樣展開紅旗競賽的	一七七
2. 中脂搬運站關於展開紅旗競賽的辦法	一八一
3. 武漢市搬運工人勞模評選及獎勵辦法	一八五
4. 武漢市搬運工人第一屆勞模名單及典型勞模事蹟介紹	一八八
5. 武漢市搬運工人評選勞模工作總結	二〇一
6. 搬運工人全市中等勞模陳家樹及其小組	二〇三

1. 中脂搬運站陳煨小隊的典型經驗及領導方法	一一二
8. 從具船領導幾個勞模小組，發現工會，公司基層機構存在問題及解決意見的專題報告	一一七
9. 武漢市搬運公司第一次勞模座談會開會總結	一二一
10 碼改以來搬運工人搶救遇險人貨的英雄事蹟統計表	一二四

八

1. 武漢市碼頭工作委員會關於改革駁划業中封建把持制度建立駁划業運輸站的實施計劃草案	一二九
--	-----

2. 武漢市碼頭工作委員會關於處理無牌照小板車問題的報告	一三三
3. 武漢海員服務部初步調查報告	一三八
4. 關於大智門車站輪轉運工人劃分工作的處理經過	一四一
5. 武漢市「報關行」情況初步調查報告	一四四
6. 武漢市搬運公司關於建立報關服務部的報告附武漢市搬運公司報關服務部服務簡則	一四九
7. 武漢市碼頭工作委員會關於縫包扒挖等工人暫時參加搬運站勞動的決定	一五四
8. 武漢市搬運公司關於研究按勞取酬，超額獎勵的報告	一五四
9. 武漢市公私營企業廠商行號搬運僱工登記暫行辦法	一六九
10 武漢市搬運公司辦理本市搬運僱工登記情況的報告	一七二
11 武漢市搬運公司辦理搬運僱工登記工作專題報告	一七四
12 武漢市搬運公司關於自運自貨的解釋（草案）附表三	一七七
13 僱工合約	一八〇

14 武漢市搬運公司竹木搬運暫行簡則(草案)	二八一
15 搬運合同：①與煤建公司②與中南工業部	二九一
16 軍用物資搬運聯合合同	二九七

九

1. 武漢市搬運公司工人分類比較圖(附表)	三〇一
2. 武漢市搬運公司一九五〇年各月福利金及手續費收入比較圖(附表)	三〇三
3. 武漢市搬運公司第三季度事業費收支統計圖(附表)	三〇五
4. 武漢市搬運公司一九五一年第三季度收支計劃百分數比較圖(附表)	三〇六
5. 武漢市搬運公司一九五〇八月——一九五一年五月各區工人每日平均收入比較圖(附表)	三〇八
6. 工人年齡比較圖(附表)	三一〇
7. 頭銜情況比較圖(附表)	三一〇
8. 工人轉業比較圖(附表)	三一〇
9. 武漢市搬運公司漢陽鸚鵡洲竹木交易額與搬運力資百分數比較圖(附表)	三一二
10 武漢市搬運公司組織沿革表(附辦事處搬運站組織代表)	三一四後
11 武漢市搬運公司所屬幹部人數統計表	三一四後
21 武漢市搬運公司所屬搬運站情況統計表	三一四後

十

1. 武漢市搬運工會搬運公司稅務局關於業務工作互相配合的聯合指示	三一五
2. 武漢市搬運工會搬運公司稅務局業務互助合同	三一八

關於武漢市碼改工作報告

碼改前後

武漢共有水碼頭大小二四三個，陸碼頭二二〇個，在封建把持下，被割據為六十一個單位，把武漢市在搬運事業方面分割為格子網，造成碼頭的封建割據和碼頭工作權的私有制度。二十餘年國民黨反動統治時期，官督憲特、流氓、打手等滲入碼頭與封建勢力相結合，利用碼頭間的肥瘦不均，收入懸殊情況，製造爭訟，煽動鬥毆，買賣扁担（工作權），變本加厲地壓迫剝削碼頭工人。解放以後碼頭秩序仍異常混亂，勞動力特別過剩，力資過高過低，極不合理，嚴重地妨礙着工商業的恢復與工農聯盟的鞏固。因此必須進行徹底改革。

根據政務院頒佈「關於廢除各地搬運事業中封建把持制度建立搬運公司的決定」及「暫行處理辦法」，爲了集中力量與統一領導以堅決而穩健地貫徹政務院決定的精神，有計劃、有步驟、有秩序地進行，去年五月在黨與政府領導下由各有關單位（市總工會、搬運公司、搬運工會、公安局、航務局、工商局、碼管處）主要負責同志，組成武漢市碼頭工作委員會，爲負責進行碼改之黨、政、工、團統一領導的全權機關，有重點的進行反封鬥爭，取得典型經驗。八月份又由市政府撥給足夠經費，並自各單位抽調三百三十三名幹部，配合經過反封鬥爭提拔的八十六名工人幹部及原有工會行政幹部，深入發動羣衆開展反封鬥爭。

初期工作以反封鬥爭爲主，採重點突破，照顧全面，點面結合的方法進行，針對羣衆的當時水平，進行肅清殘天思想，加強政策活潑的階級教育，開辦輪訓班及工人夜校，發現培養組織積極分子，團結羣衆，通過審查與發展會員建立基層工會，成立糾察隊，有步驟、有秩序地放手向封建把頭展開大規

模的鬥爭。總計先後經羣衆控訴法院判處的頭作共一六名，其中兩名罪大惡極者已處以極刑，並開展了五十次較大的反封建把頭鬥爭會，門倒大把頭五十六名，參加鬥爭會的工人達一九、三七一人。其餘大小頭佬中，罪惡難開頭者一一四人，轉業者一八二人，在各搬運站勞動改造的有一九三人。在羣衆自覺自願的基礎上建立了三十二個搬運站，三個建築板車運輸站，四個直屬大隊，共計工人二七、七八四人，基層工會四十個，會員有一四、四二四人，佔工人總數的百分之五十二，其中江岸、下太古兩站共八五七工人，因工作需要，於去年十二月份，連同幹部全部撥給鐵路供應社，發展了工人糾察隊員二〇五三名。成立工人夜校五十五所，參加學習的工人達六〇八〇人，佔工人總數的百分之二十二。建立工人診療所一所，工人食堂四所，工人理髮室七所，特約理髮室四所，特約澡堂十一所等。經過反封建鬥爭，清除了頭作、狗腿、冗員及不勞而獲者共二、六四六人，通過自願原則，民主評議方式，動員有土地或副業者轉業的共五、一一四人，並發給了轉業糧一、六二二、〇三一斤，部份解決了勞動力的過剩情況，基本上打垮了封建惡霸勢力。全面建立了政府領導的、工人自己管理的搬運站的新制度。

爲了徹底廢除封建把持制度，在反封建鬥爭告一段落的基礎上，工作即轉入以調整和統一力資爲中心。因武漢碼頭力資，畸輕畸重，公私不一，極其複雜混亂，因而勞資爭議、公私糾紛，層見疊出，影響工人生活，阻礙物資交流，因此必須調整。但要求一次合理和一次統一全市標準，由於涉及面過寬，歷史積習過深，求之過急，阻力必大。根據實際情況和客觀條件，首先取消了封建剝削及要工人出棧租、回扣、靠船費等陋規，經過詳細計算，在不降低工人收入的原則下，確定分區降低，逐步調整，判統一標準的步驟。在長江區於去年八月三十一日及十二月一日兩度調整了招商、民生等五大輪船倉庫碼頭的轉棧力資，較解放前降低百分之七十三。鐵路區於去年十月三十日調整了進出棧力資，原進棧無力資，調整後，進棧力資相當原出棧力資百分之一七·五，出棧轉送力資降低了百分之四七·五，進出棧力資合計只降低了百分之三十。襄河區（包括八個搬運站）於去年十一月一日初步調整并統一了各項力資，

調整後，原極個別高的降低了百分之六十八，極個別低的提高了百分之十四，一般的降低了百分之二十一。民族、統一兩站的陸地轉街力資也已於去年九月間，經工人自動降低了百分之二十。

由於廢除了各種剝削與動員轉業的結果加上力資調整及旺季到來，貨源增多，全部工人生活取得保障，收入一般有所增加。以調整前後計，招商站九、十月份較八月份收入增百分之四十六，循禮門站十一月份收入較十月份增百分之三十五，民族、統一兩站十月份較九月份增百分之十，按十一月份統計工人平均每日收入為二一·六五七元。折元熟米二十五斤半。

經過分區調整，在工作中進一步依靠了工人，并在工作中取得了一定經驗，情況也更為熟悉，打下了統一力資的基礎。首先我們即深入了解搬運的過程，工人勞動條件及勞動強度及貨物吞吐量，工人收入等。集中力資材料，參酌外埠搬運資料，分析研究，精密計算，從歷史基礎出發，根據運價的公私一致，勞資兩利和保障工人生活，發展生產的政策，確定貨物分等和貨物按照車量及搬運里程計算的原則，丈量了全市街道碼頭港棧里程，繪製出里程圖表，製定「武漢市搬運公司搬運暫行規定」及「統一力資標準」草案，取消「抽包」，合併「牽控准」，初步簡化力資名目和支付力資的手續。力資的統一標準經兩個多月的羣衆討論，補充修正後，已經市府第三次政府委員會通過。

爲了促成統一力資的具體實現，在分區調整力資的同時，通過以搬運站爲核心整理了海員裝卸，行李信貨、抽包、過牆、竹木搬運、縫包、扒挖、石膏棧堆、木板運送、小板車等一系列與碼頭分不開的封建把持集團，併入搬運站。並合理調整了過高的力資，取消勒索現象。如過去縫包見包要錢，不管縫不縫，私營每噸糧食三十三·八斤米，現減爲二·七斤，減低了百分之九十一，而且不縫不要錢，扒挖原來每噸要八·四斤，現減爲二·七斤，減低百分之六十七·八。最近由於工作發展結果，漢河駁船等工人也由市總撥交我們接管整理。

由於半年來，碼改工作中依靠了搬運工人的覺悟和組織，發現培養了大批工人骨幹，深入勞動羣衆

，進行激烈的反封建鬥爭後，初步調整了碼頭搬運力資，基本上廢除了封建把持制度，建立了新的搬運機構，開始統一承擔貨物，統一調配勞動力。搬動工人經過八個月來的組織教育，和實際鬥爭的鍛煉，階級覺悟和政治覺悟空前提高，愛護國家財產，搶救遇險客貨，和防匪防特，維持碼頭秩序，幫助檢查走私漏稅，積極學習文化等。成長着新的勞動態度與生活態度，打架鬥毆聚賭嫖娼均基本消滅，勞動爭議，大大減少，實行節約儲蓄，建立家務等，具體表現在三千多搬運工人自願報名參加抗美援朝及六千多搬運工人的提前完成國防建設任務，在搬運效率中的如水泥裝車工作（每車五噸），原定二十分鐘，實際平均只花八分鐘，最快的達到四分鐘，較失業工友快一倍以上。紙質水泥袋的破損僅達千分之一，而失業工友達百分之二。在漢陽搬運石塊的平均效率也超過失業工友達兩倍。

經過區域性的紅旗競賽，完成國防沙石搬運任務的劳模選舉，進而根據市劳模評選條例，製定搬運工人劳模評選條例，展開了全市性的評模運動，選出劳模一三五名，並於元月二十二日召開了劳模大會及座談會，交流劳模經驗。并於碼頭改之反封、調整工資勝利完成的基礎上，為保證搬運事業的更向前發展，已於元月二十七日，召開了會員代表大會，正式成立武漢市搬運工人自己的工會組織——中國搬運工會武漢市搬運公司職業委員會。通過了建議政府早日成立搬運公司，開展了公司業務，手續費由百分之五增加到百分之十及統一力資標準的早日實行，并通過了勞保工作及生產工作兩決議等。所有這些事實，都說明了解放了的搬運工人，已成為自己事業的主人，他們在城市建設中起了巨大作用，也說明了碼頭改革中的進行反封和統一力資標準，是建築在工人覺悟和組織基礎上，否則，完成這樣一個搬運事業中的大變革是不可能的。

幾點體會

碼頭改革，其目的在廢除封建把持制度，建立國營搬運公司，爲新民主主義經濟的恢復與發展，創造有利條件。但由於城市集中的特點，碼頭與四面八方發生關係，封建勢力又根深蒂固，情況也極爲複雜，在城市中進行這一改革涉及各方面，因此必須建立黨政軍羣的統一集中的強有力的全權領導機關，採取有計劃、有步驟、有秩序穩步前進的方針。事先在工作中應廣泛的宣傳並動員各階層人民，使其了解碼頭重要性及其基本方針政策和主要內容，以取得各方的重視和支持，以便推進工作，加速運動的向前發展，是非常必要的。

(二)

碼頭初期我們採取與羣衆廣泛見面和個別訪賢及大會小會，吐苦水，挖窮根以發現積極分子，聯繫羣衆爲深入工作最主要的一面，而在工人要求文化學習的熱情下，開辦工人輪訓班夜校及補習學校，通過文化學習，結合政治和階級教育，也是發現積極分子與工人羣衆建立廣泛聯系極其重要的一面，我們在碼頭改工作當中，曾提拔了八十多個幹部，有一部份就是從這些訓練班學校等方面產生出來的，在工作上發揮了很重要的作用。

(三)

在開始碼頭改時，由於城市剛接收一般是三原政策，往往在工作中容易產生利用頭佬的觀點（這種觀點實質上是一種頭佬路線，這與利用敵人內部矛盾並無相同之點），造成脫離羣衆。因此必須予以防止，但由於我們要求急於解決問題，工作幹部多而無羣衆工作經驗，曾經部份產生過包辦代替、強迫命令、以少數積極分子路線、代替羣衆路線作風，不作艱苦細緻的深入工作。過早提出超現實的口號，超過廣大羣衆覺悟程度，也造成最嚴重的脫離羣衆，給工作以莫大損害，在整風工作中，得到了一些糾正。因之在運動發展過程中，領導方面應隨時檢查總結，介紹好壞典型，以提高幹部。

(四)

碼頭改工作中一般採取「重點突破，取得經驗，推動全盤」這種作法是對的。但由於城市集中的特點，我們集中，敵人也集中，特別在開始時期，必須點面同時，點面緊密結合，在點裏要深入工作，在面裏要掌握起來；否則，如果我們只是集中到點，而放棄了面，或者即使點面同時，而對於面抓的不緊，給敵人以可趁之機，予我們工作以破壞，以致造成暴亂，影響工作開展。

(五)

在最初建立搬運站時，工作中常不可避免的存在着一些毛病和缺點，敵人往往利用這些弱點煽動羣衆，反對我們，甚至造成暴亂，如下太古頭作煽動工人打搬運站。在這種情況下，必須採取堅決之方針與迅速處理，首先要在羣衆面前揭露敵人的破壞陰謀，以爭取羣衆對於組織暴亂的首要分子迅速予以堅決鎮壓，對脅從分子則給予改過自新機會，必須充分使用行政力量，以撲滅敵人的氣焰，正是符合廣大工人利益與要求。

(六)

在進行反封門爭中，結合檢查會員，建立基層工會組織，爲建立與支持搬運站的羣衆基礎，只有依靠工會組織，才能使搬運站鞏固起來；另一方面工會又有監督與保證搬運站行政任務與計劃的實現，工會工作也才有內容；在碼頭改中，只強調建站而忽略了組織工人成立工會，都是不對的。因此，在建站與建立工會組織之後，也必須有步驟地進行民主編隊，由大體不動，小部調動，到全部打亂。這種編隊，調配再調配，是克服工人行會思想，增強整體觀念的重要步驟。

(七)

在碼頭改工作中，我們了解城市的資產階級與碼頭的封建勢力有千絲萬縷的聯繫，半封建半殖民地性的城市轉變爲新民主主義的城市，還需要一個較長期的改造過程。在工作中發現對內對外貿易的進出口商及批發廠商、牙行貨棧、和私營輪船公司、轉運公司和公營企業的個別舊職員，都帶有一定程度的封

犧牲，他們過去與碼頭佬多有聯系並與封建把頭相勾結，要工人代出棧租、母扣、靠船費及進棧不付力資，要工人義務勞動等封建剝削；實行碼頭改，必然要廢除這些封建剝削，推行反封鬥爭，必然也牽連到他們身上，所以碼頭改對他們來說也是一關，比土改那一關還要難過一些。常因他們與頭佬的聯系割不斷，致有形無形中聽信了頭佬的造謠，因而跟着叫罵說：「碼頭改不如不改」；說：「工人變得不像話，奔起貨來像挑秧歌舞，前走走後退退」；說：「過去是封建把持，現在是民主把持」；說我們分區地幾次降低力資是「明降暗升」，到處鑽縫喊叫，這不是無因的。而我們對於他們這一些行爲，一方面採取堅決的鬥爭，而另一方面也從他們的利益出發，教育和團結他們，曉以大義。但我們在反封和調整力資工作的過程中，應該吸收民主黨派民主人士和工商界的代表參加，讓他們了解碼頭改的進行情況，消除一切不必要的顧慮；因與他們聯系還不够深入，往往局限於工商界幾個上層分子的小圈子裏，未能很好的貫徹「統一戰線」的政策，這是我們工作中的缺點。

(八)

統一運價（即力資）是搬運事業上一項大的變革，力資對工人來說，如同農民的土地，直接關聯到他們的生活，對公私營企業來說，直接又關聯到他們的生產成本和企業發展，所以要製訂統一運價，固然要按勞取酬和做到公私一致，比較科學合理，但也不能脫離力資的歷史基礎，而要求一次完全合理或主觀硬性製訂，一定要從工人的目前利益和長遠利益相結合，特別是保障工人現實生活出發，否則就會發生亂子，難於實行。我們從調整力資的過程中體會到要統一力資標準，首先要打通工人思想，首先要與公私營企業討論，取得統一意見後，再召集私營企業方面協商，就比較容易通過和貫徹執行。

(九)

爲了徹底廢除碼頭封建把持制度，搞好搬運事業，掃除恢復和發展生產的障礙，必須解決其他與碼頭息息相關的一切封建把持制度及封建殘渣，也只有先解決了碼頭的封建把持制度，取得經驗，有了基

礎，再解決其他的封建把持制度或封建殘渣，駕輕就熟，如同摧枯拉朽，比較容易解決。我們在廢除碼頭封建把持制度當中，曾結合着整併了派員裝卸，行李信貨，縫包、扒挖、照料、量衡、檢管、竹木業工人及游散板車，現又開始整理駁划業，其封建勢力，見碼頭改幹部前往接管，把頭人自危，怕發動羣衆鬥爭；二月一日起他們已不敢再收「管端錢」「看端錢」「墊端錢」「頭錢」「照端錢」「照幫錢」，也暗自取消重名雙權，而工人則歡迎碼頭改幹部，事實證明，碼頭改革影響面很大，解決碼頭封建把持制度之後，再解決其他容易見效。

(十)

碼頭改革確是城市中主要的社會改革，因為碼頭關係錯綜複雜，往往爲解決一個問題，而牽連或必須聯系解決其他若干問題，也聯系着許多有關方面，真是牽一髮而動全身，所以在工作上必須從全局出發，要善於抓住問題環節，尤其要善於與各有關方面取得意見的一致，求得問題的統一解決。

今天的形勢與城市集中的特點，要克服小手小腳手工業方式的工作方法，要採取大規模的羣衆運動的工作方法，要使用細心的調查，典型的研究，核心的醞釀與大規模運動相結合的作法，才能使運動迅速而健全的發展。

目前存在的問題及其解決辦法

(一) 解決力資分配問題是提高搬運效率的基本環節

搬運站成立以來，一直就是共同勞動，統一分配平均主義的辦法。還在打垮封建勢力，合併許多原來的碼頭成立搬運站的初期，在消除行會思想，依照當時工人所能接受的原有習慣的情況下，是有着一定進步作用與必要性；但隨着業務的發展，爲了配合輪船火車的運轉率，按時完成搬運任務，提高勞動效率的要求，也就迫切要求着解決力資的合理分配問題。根據目前實際情況，我們的初步辦法是「按勞

取酬「超額獎勵」，一般在搬運貨物所需之搬運勞動量超過該站總定額之搬運勞動量時，則按超額量進獎勵辦法分配工資，否則仍實行統勞統分，有飯大家吃。具體說明，詳附件一。

(二) 小板車問題的解決是實施統一工資標準的重要條件

由於他們的高度分散，流動性大，沒有經常固定地點工作，和有能單獨承運貨物的便利，因此秩序紊亂，無法管理；加上街道里巷封建把持制度的破壞，小板車工人得到解放，也造成大量發展的機會，由解放初的二四四〇輛增加到目前的三千五百餘輛。一面造成農村剩餘勞動力盲目流入城市的機會，一面又成為城市藏垢納污的垃圾箱，和壞分子的防空洞，尤其妨礙着搬運公司的統一承攬業務，統一調配勞動力與統一工資標準的實施，經研究結果確定，工作需要分別合併於各搬運站。開始雙方工人不大願意，板車工人變為過客因無工作權不得不受僱於碼頭而忍受剝削，要求自由承攬貨物或者接受搬運站領導，但要求提高板車工資，但又怕碼頭後不能挑、抬、奔、而被淘汰。碼頭工人則部份以為過去板車係受碼頭僱用，認為板車工人小一輩，個別認為是無代價的取得了碼頭工作權，大部份則因挑、抬、奔過於吃力，歡迎板車進站，也由於雙方幹部存在今仇思想，致使問題的解決受到拖延。經吸收禮門、大智門整理板車的典範經驗，並通過一系列大小會議的深入協商與廣泛討論，雙方願得以解除，同意合併。規定板車保本（板車工人與碼頭工人同樣分賬，即板車的使用權為公司所有，板車所有權屬於原工人，板車工人其所以願意，則係因有固定工作，生活有了保障，勞保福利同樣待遇。）井從搬運站之總工資中支付板車修理費及折舊費（折舊費由公司代為保存）。目前合併工作已大體完成，問題是今後如何鞏固起來，而加強鞏固的基本點是盡一切辦法作到兩方有利，井加強團結互助教育，孤立其中之封建勢力，對仍取殘酷手段進行破壞者，則發動羣衆鬥爭之。同時實行定量定額超額獎勵，達到提高勞動效率，保證運輸。至於街上零星貨物的搬運，一方面由搬運站每日輪流抽出一定量板車，在街上流動承攬，一方面經常需要一、二輛板車的公私營企業，也可以發給他們成為僱工。

(三) 駁划業的問題：即水碼頭封建把持，不許別的船靠本幫碼頭，因而巧立名目，勒索所謂墊塔錢、排塔錢、讓塔錢、過塔錢、買路錢等等有數十種之多，把頭混名也有「飛天蜈蚣」、「掌教道人」、「好先生」、「行山虎」、「坐山虎」、「十三太保」、「八大金剛」等等達百餘名，極盡兇頑強橫。在駁業方面，封建把頭更以業務代表身份出現；以糧食說，糧食組的船靠碼頭後，必須找把頭銷售，而客商買糧的找糧食行，而行也找把頭。同時，駁運到其他地方的也得經過把頭，例如駁運費用百分之六十以上為把頭所剝削，更狡詐欺騙，巧取豪奪，增高貨物的成本，影響物價穩定，妨害物資交流。初步與有關方面交換意見結果，首先依靠工人廢除封建把持制度，製定碼頭管理辦法，同時依靠工人團結資方，聽立由政府領導的合作社性質駁運站，直接與行方或各大公私營企業取得聯系，澈底打倒封建把持。現駁划業工會已由市總撥交我們整理。

(四) 鸚鵡洲的竹木工人問題：一方面由於工作開展較遲，基礎工會組織尚未建立，搬運站雖已成立，但不鞏固，而且領導成份也不純，需要進一步整理；一方面由於封建、同鄉、行商、會館等的錯綜交織，也由於該地歷史上為長江下游與北岸的竹木集散地，該洲全部居民均直接間接依賴竹木為生。稍一處理大意，即易發生問題，影響工人生活。目前工作重心是繼續深入羣衆，發動羣衆，培養積極分子，進一步開展鬥爭，成立基層工會，廢除灘地的封建把持制度，鞏固新制度。同時進一步依靠工人，組織竹木服務部，團結本行，取消會館的封建剝削，引導行商逐漸走上竹木聯營運銷的前途。將來我們準備就在該洲上，買機器搞鋸板廠等，作為公司副業生產，以逐漸幫助工人轉業。

(五) 實行統一力資標準的條件：經過兩個月來召集了各有關公私營企業協商，獲得同意要求早日實現。并動員了全體工人展開學習與討論，認識到不但是保障了搬運工人的勞動應得，而且便利工商業的發展，也就直接保障了搬運工人的長遠利益，在中國搬運工會武漢市搬運公司工會第一屆會員代表大會上，也獲得了一致通過與建議政府早日執行。

關於統一力資後，工人的收入根據各站實際材料，初步計算結果，漢口僅民族、統一兩站中，私營的「鹽」「紙」「牛皮」等貨，較原力資降低了百分之三十以上。而上項貨物的收入，佔兩站經常收入一半左右。長江區招商局等五大輪船倉庫碼頭轉送力資又降低了百分之十五，而起下坡力資，則公營略有提高，私營多有降低，但由於起下坡貨物中，公營貨物佔絕大部份，因此，工人收入反略有增加。鐵路、漢河兩區則基本不受影響，其他僅武昌的解放站，漢陽的直屬大隊有些影響，但結合着統一調配勞動力，工人收入是不會減少的。

(六) 漢月問題：由於農村進行土改，城鄉交流受到影響，城市工商業在一定時間內蕭條起來，因此如何渡過淡月的問題，是應有足够的估計與打算的。根據工人的反映，過去在正常的情況下，漢口方面長江與鐵路是無所謂淡旺月，僅漢河區一部份與武昌、漢陽兩地的大部份有影響，但一般也有六七成收入。因此我們初步計劃是一方面動員節約儲蓄，或准假回鄉生產，待旺月時再來，這也是鸚鵡洲與陸地碼頭工人過去的習慣；一方面與市府，建設局或港務處接洽包修馬路或碼頭，或由公司投資搞副業生產。必要時向合作總社或救濟處貸借糧食，到旺月時歸還，以保證工人生活。

(七) 組織問題及今後社會改革的建議：

搬運工作的聯系着四面八方，好像是城市工商業的脈膊，又是保證城鄉交流，促進工商業繁榮有力橋樑。

搬運事業的鞏固與發展，不但是市政建設中重大的課題之一，而且工人糾察隊的加強，又是貫徹城市人民民主專政的基層依靠的一部份。因此還必須更深入的發動羣衆，肅清封建殘餘勢力的各種非法破壞，如以爆炸的物品混藏於運到輪船上的煤炭中，以火種塞入挖空的鐵夾機花內等，因此現存問題中的封建把持制度，如駁划業及鸚鵡洲的問題，必須負責繼續完成。我們的意見：所有調來的碼頭幹部，除已調走者外，應全部留下，或者碼頭工委繼續存在相當時間，或者待統一力資公佈實行後，即行結束；駁