

大搞水上短途運輸的經驗

交通部海河總局編

1952.11.登

人民交通出版社

目 錄

前 言

中共中央、国务院关于开展群众短途

运输运动的指示..... 3

开展短途运输的群众运动.....—人民日报社论— 6

安徽寿县水陆搬运三結合大搞短途运输的經驗..... 11

貴州黃平县开展短途运输的經驗..... 17

江苏江都县是如何在人民公社实施运输计划

管理工作的..... 22

湖北汉川县垌塚公社办短途运输的經驗..... 26

广西北流县水运与陆运、长途与短途接力运输的經驗..... 31

湖北省宜都县聶河人民公社大办短途运输的經驗..... 34

湖南道县江村公社大造帆船，大搞水运的經驗..... 40

湖南衡山县大浦人民公社是怎样办交通运输的..... 44

福建建甌航管站組織短途运输的經驗..... 50

江西南康县唐江人民公社窑前大队关于組織副业

运输队伍的几点做法..... 56

河南浚县大搞水上运输的經驗..... 60

河南原阳县利用河网化发展航运的經驗..... 66

貴州省羊磴河是怎样开辟整治航道发展短途运输的..... 71

四川大足县龙水区改造荒溪小沟綜合利用实现水运化..... 74

甘肃省民勤县利用跃进渠发展水运..... 80

陕西省西乡县开辟小河支流充分利用水上运输..... 85

湖北省汉川县突破三关建船厂的經驗..... 88

湖南道县上关人民公社造船厂是怎样办起来的..... 93

前 言

为配合短途运输群众运动更加深入广泛的展开，我們搜集了一些有关人民公社办运输，开发利用水运以及建厂、造船等方面的經驗，稍加整理，汇编成册，供各地研究参攷。

由于時間短促，整理的内容难免有些缺点或錯誤，望讀者提出宝貴意見，以便今后汇编时改进。并希各地有关部门及时将这方面經驗寄給我們加以交流。

交通部海河总局

1959.11.

中共中央、国务院

关于开展群众短途运输运动的指示

(一) 目前，工业生产、交通运输和基本建设的新高潮已经到来。今后几个月生产建设所需的原料、材料、燃料的数量将大量增加；由农村供应城市的农副产品和出口物资，由城市供应农村的工业产品，数量都很大；冬季民用煤的运输也要在今后几个月内完成，同时，还要为明春的生产建设和及早贮存必需的物资。上述物资的运输任务十分繁重，其中有相当大的一部分要经过一个短途集散的过程。据交通部初步估计，今年第四季度通过短途运输的物资运输量将比第三季度增长70%左右。这样大的运输量只靠运输部门现有的运力是难以完成的。因此有计划地组织和动员广大群众，迅速开展一个轰轰烈烈的短途运输的群众运动，就成为当前经济工作中的一项重要任务。

(二) 利用农事间隙从事运输工作，向来是我国农村一项重要的副业生产。人民公社化以后，依靠进一步组织起来了的群众，大办短途运输，就有了更加有利的条件。但是目前正是秋收、秋种、秋耕的农忙季节，秋冬还要进行大规模造林、兴修水利、积肥以及各种副业生产，而这些方面的工作都要求比往年做得又多又好。为此，就必须妥善地安排农村劳动力和合理安排短途运输任务。在劳动力的安排方面，必须同时兼顾工、

农、交、商各方面的需要。既要保证将三秋工作和农业生产建设工作做好；又要保证工业生产、基本建设以及为生活服务的物资运输的需要。动员农民参加运输工作，应当采取农闲多搞、农忙少搞、秋后大搞的原则，由各地党委和人民委员会根据当地短途运输任务的大小和农事季节的先后，对农村劳动力、畜力和运输工具进行全面规划、合理调配。在运输任务的安排方面，首先是搞好煤炭、矿石、生铁、木材、粮食、建筑材料及不易保管的鲜活商品的运输，以保证全年跃进计划的超额完成。其中最主要的是煤炭的运输，必须尽可能先把积存在离铁路线三十公里以内的大约一千三百万吨煤炭搬运到铁路沿线、车站和港口。各地区应当根据当地具体情况，在保证重点、照顾一般的原则下，做好物资运输的排队工作。

(三) 各地应当本着自力更生的精神，就地取材，修复和补充各种运输工具；并且大力开展技术革新，推广先进经验。因地制宜地推广使用各种简易的运输工具和设备，在平原地区和较平坦地段应当尽可能地实行车子化和轨道化；凡有河流可通的地方，应当积极整治河道，尽可能地实现船运化；在山区、丘陵地带以及有坡度可利用的地方，应当尽可能地实行索道化和溜槽化，以节约劳动力和减轻劳动强度。这些，各地应当根据当地具体条件和群众的经验，同群众商量，实事求是地解决。

此外，各机关、企业、人民团体、部队、学校等单位的汽车、拖拉机、挂车、胶轮车、船舶等都应当充分加以组织利用，发挥这些运输工具的潜力。

(四) 认真贯彻执行按劳付酬、支付运费的原则。各省市、自治区对运价幅度和地区运价差额等，应当根据当地具体

情况合理地加以规定。既要保证群众合理收入，也要防止盲目抬高运价。运费必须及时结算，随运随付。各地还应当注意实行适当的奖励制度，以鼓励广大群众参加短途运输的积极性。

要关心群众生活。参加短途运输的人员由于体力消耗增加，需要适当提高粮食定量；各地应当根据当地的具体情况予以解决；对运输人员的住宿、饮食、医药等方面的需要必须作妥善安排。对于参加运输的牲畜必须注意爱护，草料的供应必须切实保证。

(五) 各地党委和人民委员会应当立即着手做好各项准备，在群众中进行政治动员工作；根据需要在人民公社内组织好以生产队为基础的专业和副业运输队；建立和健全各级运输指挥部；编制运输计划；修建和养护道路；修理和制造工具；设置运输站等等，以便在秋收以后立即开始大规模的运输工作。同时，还必须抓紧秋收期间的空隙，抽出一定的力量，赶运一批物资。

为了顺利地开展短途运输的群众运动，保证短途运输任务的完成，各级党委和人民委员会必须加强对这一运动的领导，指定专人负责，以各级运输指挥部作为统一指挥的机构，并加强和各有关方面的协作。各级运输指挥部，都要加强运输组织工作，搞好合理运输和捎脚运输，加强现场指挥管理，并且使长途和短途衔接，运输和装卸配合，以充分发挥运输效率，避免浪费运输力量，并且注意运输安全。

一九五九年九月二十五日

开展短途运输的群众运动

—人民日报社论—

在全国范围内开展的轰轰烈烈的增产节约运动的新高潮正在方兴未艾，整个经济战线的形势非常良好。煤炭、木材、矿石和建筑材料等生产建设物资的运输量随着新高潮的到来，已经大为增长，秋收以后农副产品购销调运的繁重任务也已迫在眉睫，冬季民用煤的运输也要在今后几个月内完成，并要为明春的生产和建设及早贮运必需的物资。完成这样大的运输任务除了依靠运输部门现有的运输力量以外，必须大大加强短途运输。党的八届八中全会关于开展增产节约运动决议中指出：“各地应该利用农事间隙，积极组织农村的人力和运输工具，开展一个短途运输的群众运动。”中共中央和国务院已联合发出关于开展群众短途运输运动的指示。因此，有计划地组织动员广大群众，迅速开展一个短途运输的群众运动，就成了当前经济战线上的一项有着决定意义的迫切任务。

短途运输的运输距离虽然一般都不长，却是整个交通运输战线一个极为重要的组成部分。不论工农业产品的交流，各种商品物资的调出调入，都需要经过一种或几种短途运输方式才能实现。干线运输任务的完成，也有赖于短途运输为之集散货源。随着干线运输的发展，需要通过短途运输集散的物资也就越多。去年在大修水利大炼钢铁中出现的两次交通运输和交通建设高潮，都是从短途运输开始的，同时也暴露了短途运输是

運輸戰線上突出的薄弱環節。一年來，由於中央和地方採取了一系列的有效措施，如發動人民公社和生產隊建立專業運輸隊等等，短途運輸已經有了相當的加強。但是，同各地工農業生產發展的需要，同城鄉物資交流的需要，同千綫運輸集散貨源的需要比較起來，短途運輸還是落後於形勢發展的。特別是在增產節約運動蓬勃開展以後和秋收到來之際，短途運輸的加強更是迫不容緩。據估算，今年第四季度通過短途運輸的貨運量將比第三季度增長70%左右，比去年同期約增長40%。今年雖然增加了一些近代運輸工具，但同需要比起來仍然不夠。在這種情況下，大力加強短途運輸，使貨暢其流，不僅是完成全國貨物運輸計劃的一項重要措施，而且是使整個經濟戰線上的增產節約運動深入開展的一個重要關鍵。

怎樣加強短途運輸呢？有些同志希望依靠國家增加汽車、輪船等近代交通工具來解決短途運輸問題，他們不大願意搞短途運輸的群眾運動，嫌民間運輸工具“落後”。甚至有人覺得整天和牛馬打交道是做“弼馬溫”。這種看法顯然是錯誤的。汽車、輪船等近代交通工具的運輸效率高，我們也曾經、並且今後將繼續發展汽車運輸和輪船運輸。但是，希望都用汽車和輪船來完全擔負短途運輸的任務是不現實的。現有的汽車、輪船，首先應該集中使用於千綫運輸，短途運輸還是應該依靠廣大農民使用各種民間運輸工具來解決。群眾運動力量大，民間運輸工具數量多、分布廣，發展起來也比較容易，完全能夠因地制宜地解決短途運輸的問題，是一支不可忽視的運輸力量。民間運輸工具歷年來都在地方交通貨運總量中擔負着70%、甚至80%以上的任務。忽視這樣一支強大的運輸力量，是沒有任何理由的。

利用農事間隙從事運輸工作，向來是我國農村一項重要的

副业生产。人民公社化以后，依靠进一步組織起来了的群众，就有了更加有利的条件。但是目前正是秋收、秋种、秋耕的农忙季节，秋冬还要进行大规模的造林、兴修水利、积肥以及各种副业生产。为此，就必须妥善地安排农村劳动力，兼顧工、农、交、商各方面的需要。在动员群众参加运输工作时，应当农闲时多搞，农忙时少搞，秋后大搞，力争用尽可能少的劳动力完成更多的运输任务。这样做是完全可能的，因为：首先，现在很多人民公社和生产队以及厂、矿、港、站已经建立了相当数量的专业运输队和装卸搬运力量，这是一支新的群众运输的骨干力量，他们的劳动效率比临时組織起来的运输力量高得多。第二，去年短途运输的群众运动中已经修建了许多道路，疏浚了许多河流，铺设了许多轨道，架设了许多索道和溜槽，并且积累了许多经验，为今年开展短途运输的群众运动提供了很好的物质条件和技术条件。第三，去年的“小、土、群”厂矿经过整顿、巩固、提高，布局更加合理，运输线路相对地固定，有利于节省劳动力。最后，更重要的是，短途运输已经引起了广泛的注意，各地都已经有了組織短途运输的丰富的经验。有了这些有利的条件，今年短途运输的群众运动一定能够以较少的劳动力完成较多的运输任务。

短途运输的群众运动包括两个方面：一是运输，包括短途集散、装卸搬运和小煤窑、小矿山、伐木场等生产现场的运输；一是建设，包括修路、养路和疏浚航道等等。各地应该根据需求和可能积极組織运输力量。在組織运输力量的时候，应该明确以搞好正常运输为主，輔以必要的临时性的突击运输。因此，各地首先要将人民公社和生产队以及厂、矿已经建立的专业运输队动员起来，加强领导，使这支运输力量通过这次群众运动得到巩固、提高和发展。还没有組織专业运输队、或者

虽然組織了专业运输队但是力量很薄弱的地方，应该根据经常运输量的需要和可能，把专业运输队組織和充实起来。各地在大力組織专业运输队的同时，应该把农村副业車船組織成副业运输队，以便随时抓紧农事間隙，参加临时性的运输。至于道路的修建和养护，主要是依靠抓紧农事間隙，动员組織群众来进行，并注意建立和健全經常的养护組織。航道的建設，应该結合河网化、水利化来进行。

为了提高运输效率，节省劳动力，在今年短途运输的群众运动中，必須广泛地掀起技术革新的高潮。在这方面，首先要抓紧改善交通条件，以适应千軍万馬上路的需要。特别是对于重点地区和重点綫路，要及早加以整修改善。在干綫和支綫銜接而貨物运输比較集中的地方，还应该及早建設必要的回車道，防止交通堵塞。各地在改善交通条件的时候，都应该貫徹依靠群众、就地取材、因地制宜、經濟适用原則。在平原地区或較平坦的地段，应该大搞車子化和軌道化；在山区、丘陵地带或有坡度可以利用的地方，应该大搞索道化和溜槽化；凡是有河流可通的地方，应该积极整治，尽可能的实现船运化。对于去年群众創造的改良运输工具，如改两輪車为四輪車、馬拉列車、八面风帆船等等，都应该組織推广。現有的运输工具也要抓紧修理，并增加一些必要的运输工具。在技术革新中还要特别注意加强装卸工作，推广滑板化、漏斗化、起重吊車化、搬运車子化和軌道化、岸坡纜車化以及高站台、低貨位等技术革新經驗，爭取随到随卸随装，不积压貨物，加速車船运行。

冶金、煤炭、林业等厂矿企业以及一些小型工业基地都应该积极办好企业内部属于生产过程中的运输，根据企业生产和地形特点，全面规划，因地制宜地发展多种运输方式。尽可能抽出公用車輛特别是汽車支援公路干綫运输。各物資部門，除充

分發揮自有運力的潛力外，對於需要發動群眾運輸的物資，應核實運量、組織好貨源，與運輸部門緊密配合，共同完成運輸任務。

領導短途運輸的群眾運動，必須堅持政治掛帥，大搞群眾運動，並在這一基礎上加強行政管理和統一指揮。各級運輸指揮部門應該根據“統一領導、分級管理、層層包干”的原則，加強運輸指揮工作。首先要對貨源、裝卸能力、運輸能力進行摸底，制定統一的運輸計劃、定點、定綫、定時間、定任務、定領導、定运力，進行有計劃的運輸。在編制和執行運輸計劃的時候，應該貫徹“保證重點照顧一般”和“先外後內”的原則，首先抓緊煤炭、礦石、生鐵、木材、糧食、基建材料及不易保管的鮮活商品的運輸。其中最主要的是把積存在離鐵路綫幾十公里以內的大量煤炭搬運到鐵路沿綫車站和港口。有了統一的計劃，還要實行統一調度，加強運輸組織工作，搞好合理運輸和捎腳運輸，加強現場指揮管理，並要與長途運輸很好銜接，以充分發揮運輸效率，避免浪費運輸力量。同時要注意安全生產、保證運輸質量。至於運價，也應該根據各地情況作合理的規定，並且及時結算，既要保證群眾的合理收入，以鼓勵群眾參加運輸的積極性，又要防止盲目抬高運價。對於運輸人員的糧食供應、飲食住宿、醫藥衛生以及牲畜的草料供應，都要有妥善的安排。

短途運輸的特點是面廣、量大、點多、政策性的問題多、地區性的特點多。各地黨委應該加強對短途運輸工作的領導，抓緊時間，在廣大農民中傳達中央關於開展短途運輸群眾運動的指示，迅速行動起來，完成這一光榮的任務，保證工農業生產的繼續躍進。

安徽寿县水陸搬运三結合 大搞短途運輸的經驗

1959年随着工农业的生产发展在58年的基础上繼續更大的跃进，六安地区交通運輸任务也一增再增，短途集散貨物更加繁重，仅寿县城北、山南短途運輸日运吞吐量达2000吨左右，比去年同期猛增五倍。但該县只有机关汽車3部和400輛架車，远不能滿足運輸需要，因而运量大、运力少的矛盾更为突出。怎样解决呢？势必采取两条腿走路的方針，依靠現代化工具不能解决县內短途運輸需要，所以要充分發揮民間運輸工具力量，因此組織了各种車輛1220人，搬运1275人，农船490吨，实行統一管理，統筹安排。在上半年民間工具（15公里的运距）仅完成外調集运任务336,907吨，其中：陆运完成160,595吨，农漁船完成176,312吨。这些事实集中說明了充分發揮民間工具的巨大作用。贏得了短途運輸的空前胜利。

大搞民間運輸工具的体会是：

（一）統一思想認識：在紧张的任务面前，有的人迷信汽車、輪船，两眼向上，坐等調来運輸工具，而看不到民間運輸工具的潛在力量。寿县县委第一書記，先后召开三次职工大会，強調發揮民間工具運輸力量，来完成任务解决矛盾，批判那些迷信和依賴思想等，組織了辯論，提高思想認識，从而交通战綫上增添了新生力量。

（二）民間運輸工具必須有組織、有領導的進行：將搬运、农船、市民、公社分別編成四个大队，并派干部担任队长和指导員，做到管理民主化、生活集体化，又在队与队、組与組、車与車、人与人之間开展三定（定時間、定运量、定劳动

報酬)、三比(比思想、比干劲、比安全運輸)的評比競賽運動，這樣，大大的鼓舞了群眾干劲。

(三)領導深入，大抓思想教育，批判右傾保守思想：在一、二季度運輸緊張中，縣委管工業交通書記和交通部副部長等同志經常深入隊、組主持會議進行動員，並採取“四大”方法批判了有些人認為任務大完不成，消極怠工的右傾保守思想，表揚了先進，鼓足了他們的干劲。黃文舉、郭文田等同志，由思想落後轉變為先進，同時也教育了大家。以前，北門至河口每天只運兩趟，在提高了思想覺悟以後，一天運六趟，提高航速二倍，他們口號是：通過教育思想亮，戰勝風和雨，一天堅決跑六趟。

(四)抓陸運、水運，必須與抓搬運相結合：縣境水、陸運輸，由民間工具相結合，密切協作（跨縣長途運輸由專區專業車、船擔任），並根據各種工具運能實行統一調度、統一計劃、統一行動，基本上做到車到岸、搬上船；船到碼頭卸裝汽車，形成了裝卸運一條龍，不僅加速車船周轉，而且大大提高工效，由平日吞吐量2000噸，突破3000噸大關，超額完成第一季度運輸任務。

(五)工農兵學商上戰場：短途集運是完成長途運輸的前哨，集運不及時，就會直接影響長途運輸任務的完成，而只靠專業隊一方面力量是无法完成任務的。於是發動市民570人，農民80人，學生180人，商業180人，工業80人共計1020人參加搬運。一般固定輪班，既不影响生產和學習，又做到快裝快卸及時運輸，這主要是各級黨委對交通運輸工作加強了領導，認真貫徹了全黨全民辦交通的正確方針。

(六)壽縣縣委為加強交通運輸工作的領導，縣成立了運輸指揮部，城關、八公山成立兩個短途運輸指揮所，並決定短

途運輸隊由八公山指揮所領導，搬運由城關指揮所負責領導，航運短駁船由航運站領導，縣指揮部負責日常業務領導工作，定期召開會議總結工作。經驗證明：只要加強領導，搞好計劃管理，統籌安排，堅決依靠群眾，密切協作關係，就能調動起龐大的民間運輸力量，完成短途運輸任務。

搬運裝卸工具改革的幾點體會

六安城關裝卸點八處，在勞動組合方面，原系輪流值班制度，工效低，操作上全系肩挑人扛，勞動強度大，經常有物資積壓，不能適應工農業生產大躍進的需要。就城關裝卸量計算，平均每天吞吐量已達到1600~2000噸。由於裝卸跟不上航運、陸運的需要，船待卸、車等裝經常發生。為了克服這一薄弱環節，在黨委的正確領導下，充分發動群眾，開展了港、站技術革新和技術革命運動。1~7月份共改革和推廣裝卸、搬運、修配等工具計129件，一般提高工效一倍以上，不僅加速了車船周轉，也節省了勞力，縮減了裝卸時間，基本上做到了隨到隨裝。具體措施是：

（一）調整勞動組合：

六安原先在車站、港口、碼頭裝卸工作，採取按隊輪流值班，以每十日一更換，因此在操作上堆裝不能熟習，工效低，經常有反工窩工現象，針對這一問題，進行研究。決定由原裝卸工人中挑選勞動力較強的162人固定於車站、港口擔任裝卸工作，但仍未能滿足裝卸需要，又組織家屬190人參加港口裝卸。此外，組織城關市民320人作為裝卸後備力量。雖然通過勞動組合調整，人員固定，在操作上有所提高，但裝卸仍不能適應運輸上的需要。因此我們又採取發動群眾解決改進裝卸方法，以提高工效。

（二）改進裝卸工作方法：

1. 多面装卸法。以往装卸粮食，每12人下五吨，汽車需25~30分鐘才能单装一次。自固定工人装卸，不仅熟能生巧，在装卸方法上，亦有所改进，如采取“多面装卸法”（即将車箱門全部放下）在6~8人装或卸一部9吨車的粮食，只需8分鐘，节约劳动力4~6人，提高工效两倍以上。如下鋼厂石灰石9个人操作在15分鐘即卸下2.5吨車15部。

2. 采取先卸后运、先搬后装，和对有些包装貨物减去繩捆手續。如装山芋干，先将貨运到装車地点（讓貨等車），并进行改进，减去用繩捆的手續。方法：（在包装平車箱門时）把包橫放，伸出車外，伸出部份，比箱内部份稍高，漸高、漸小，能装足与粮包同样載重，可以不用繩捆，节省車輛停放時間，提高工效两倍。

3. 交叉流水作业。如装卸麻捆，采取装卸与搬运分工的交叉流水作业方法，减少車船停放時間50%。

4. 利用滑板装卸。如下大桶油；通过滑板卸車，可节省劳力4人，提高工效两倍多。

由于执行以上装卸方法，不仅提高工效，減輕劳动强度，取得了貨主和运输部門的好評，特别是解决了过去积压物資，影响了生产部門的应用原材料的現象。

（三）工具改革：

碼頭改革：由于工农业生产的突飞猛进，貨运量的增长，根据以上措施，仍不能滿足装卸任务的需要，必須采取技术革新，改变肩挑人扛的旧装卸方法。經党支部几次研究决定，在下龙爪碼頭采購站車站，三个装卸点，作为改革重点，下龙爪碼頭建为四化碼頭。

通过职工們的几个月的努力，采取边学、边做，利用“土法上馬”。在下龙爪碼頭修筑平台两座，制成漏斗一座，鋪

設木軌道130公尺，配備軌道車28張，平板車45張，獨輪車10張，建成“四化碼頭”（漏斗化、平台化、車子化、軌道化）。通過四化裝卸，在勞動力方面，一年內可節約勞動日36,000個，如平均每日吞吐量在500噸以上，有時達到1000噸的下龍爪碼頭，以往200人，物資尚有積壓，現只須70~100人。

1. 使用漏斗裝車，散碎貨物只須3~5分鐘即可裝好，每次可減少汽車停放時間20分鐘，並可提高工效3倍。利用軌道車。如卸鉄20人在3個半小時就完成117噸卸鉄任務，抵30人挑一天，節省勞動日20個，提高工效兩倍以上。平台裝卸大型機器，通過平台，不僅節約時間，特別對人、物安全，如上次下上噸重大鍋爐，用25人工作僅一小時，即安全卸下。使用木制小板車或獨輪車搬運，不僅提高工效一倍半到兩倍，同時消滅過去肩挑人扛落后狀態。如周本安說：“共產黨真正好，照顧工人太周到，四化碼頭來實現，肩挑人扛一齊掃”。

2. 試制起重機一部，主要用於裝卸汽車方面的較大物件，能起重800~1000公斤，六個人操作，只需20分鐘，提高工效四倍。

3. 採購站裝卸平台：以往對該處裝卸工人有四怕：怕裝泡貨、怕件子大、怕扛的遠、怕坡度大，建立了平台，使用軌道車將貨運到台口上車，不用人扛，如以往裝卸該處貨物需12人，現只需6人，節省勞力6人，提高工效一倍至兩倍，特別減輕勞動強度。

在碼頭改革中，為了節約原材料，盡量利用舊料、廢料代替原材料，就三座平台節約用磚2,600塊，方板2方多，及其它木料等計節約人民幣430多元。

（四）工資分配制度：

工人工資制度，原先是採取平均分帳，這樣不能發揮工作

积极性。为了解决这一矛盾，經研究决定，采取定分定額，工資分級，按劳記分外加奖励的办法。

1. 定分定額：短少扣除工資，超額外加奖励。每人每月基本工分車站定为6,000分，港口4,500分，如能达到基本工分，即可得基本工資。工資評为三級：一級43元，二級40元，三級38元，如达不到基本工分，按日平均分由工資內扣除（曠工怠工），超过定分除去应发工資額，由余額內提取30%作为奖励金，根据每人劳动工分，按月发給奖励，平均每人月可得奖励12元，最高可得18元。

2. 按劳記分方法：是根据貨物品种装卸难易制定了工分方案，固定分質，是以粮、盐、糖为基本工分，其它貨物是根据难易程度进行加成，按劳記分，由指定記分員按日記到个人工分表（每人一頁）。通过記分表，使每个工人，不仅对工分可以自行掌握，同时对当日完成任务情况，以掌握心中有数。通过工資制度調整，工人不仅在收入上有很大提高，在生产上亦起到极大的推动作用，不仅提高工作效率和业务水平，从而消灭了車船等人装卸的現象。同时也解决了其它单位与我站之間的矛盾。