

貨物安全運送經驗介紹

1962.11.查

第一輯

鐵道部商務局/編

人民鐵道出版社

貨物安全運送經驗介紹

第一輯

鐵道部商務局編

人民鐵道出版社

一九五五年·北京

貨物安全運送經驗介紹

第一輯

鐵道部商務局編

責任編輯 郭鍾新

人民鐵道出版社出版（北京市霞公府十七號）

北京市書刊出版營業許可證出字第零壹零號

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）

一九五五年十月初版第一次印刷平裝印1—1,030冊

書號：388 開本：787×1092₃₂ 印張1 $\frac{1}{2}$ 44千字 定價(8) 0.25元

前 言

保證迅速及完整地運送各種貨物是每個鐵路職工的首要職責。

目前鐵路運輸中商務事故的情況，十分嚴重，特別以濕損和破損兩種事故為最嚴重，不僅鐵路因此支付了鉅額的賠款而且還使國家資材遭受不應有的損失。由於貨物在運輸途中的損毀而造成基本建設停工待料、影響工農業生產和招致供應分配的紛亂等等的損失更是無法估計。分析產生事故的原因絕大部分是由於職工不認真執行規章制度，部分領導對商務事故的嚴重性和危害性沒有足夠的認識。對職工教育不夠，沒有使職工真正從思想上真正樹立愛護國家物資的觀念，致使部分職工對防止事故採取了漠不關心的態度。此外，由於對裝卸工人政治思想教育的不够，部分裝卸工人尚存在着嚴重的單純經濟觀點，光圖快裝快卸，隨便摔放貨物。事故情況嚴重的另一個重要原因是由於有些管理局對事故處理不嚴肅，因而未能從事故吸取經驗教訓，積極改進工作，以致同樣性質的事故一再發生而未及時防止。因此消滅商務事故必須首先從貫徹執行規章制度着手，進一步教育和團結鐵路裝卸工人，嚴肅處理商務事故，除此以外，大力總結和推廣防止事故的經驗也是重要的一方面。幾年來在向商務事故作堅決的鬥爭中湧現出不少的模範單位和人物，創造了很多先進工作方法，在防止和消滅事故上起了一定的作用。特別在一九五四年開展的貨物安全運送月期間，各局都將自局管內防止事故的經驗初步進行了總結。為了將這些經驗集中起來，廣泛地推廣實行，特將一部分經驗彙編成冊，並準備在今後將新的經驗陸續刊出。希望全國各站很好地研究學習並運用到實際工作中去，同時，也希望結合自局自站的具體情況，深入鑽研，發揮創造更多更好的經驗及時介紹推廣，徹底消滅商務事故。

我們國家正在進行偉大的社會主義建設，隨着建設事業的不斷向前發展，鐵路運量也在逐年增加。這意味着每年將有更多的貨物由鐵路運送。因此，我們必須認真執行規章制度，大力推廣各種防止事故的經驗，向一切商務事故作堅決的鬥爭，保證貨物及時地、完整地運送，積極支援國家建設和解放台灣的鬥爭！

商務局一九五五年七月

目 錄

前言	1
上海運輸營業所司磅員王積根五百天無責任事故的經驗	1
八區運輸營業所顧寶山小組消滅商務事故的經驗	4
長沙南站開展三百車無事故競賽的經驗	8
北京西站防止貨物濕損事故的經驗	15
哈爾濱運輸營業所濱江分所消滅商務事故的經驗	18
樟樹站百日無運送事故的經驗	23
株洲站司磅員胡煦芳防止商務事故的經驗	27
長沙北站貨物司磅員姚根壽防止商務事故的經驗	30
北票站加強承運及到達貨物品名的檢查防止品名不符事故的經驗	33
烏蘭浩特站防止貨物件數不符事故的經驗	35
北京鐵路管理局裝卸供應社關於雨天搭棚裝卸車防止貨物濕損的經驗	38
安山站使用竹籌計件裝車防止件數不符事故的經驗	41
綏稜站貨物外勤小組組織貨物安全運送的經驗	42
綏化站裝卸供應分社貫徹呂慶福小組安全作業的經驗	45
南寧站使用篷布支架防止敞車裝載濕損的經驗	47

上海運輸營業所司磅員王積根五百天 無責任事故的經驗

王積根同志是一九五二年十一月份進入鐵路的。在學習楊茂林先進方法及鐵路業務知識中，他初步感到鐵路工作的重要性，認識到執行先進工作方法的作用。在思想上樹立了：熱愛自己工作，做好司磅員不出事故，一切都是為祖國工作的觀念。他還牢牢記住領導同志經常對他說的話：「樹立虛心學習態度，認真貫徹楊茂林裝車法各項制度，不懂就問，不向困難低頭，要有克服困難的決心」。這就是他學習貫徹先進方法的指導思想。在這基礎上，他首先和主任司磅員周學田訂立了師徒合同。由於教導同志的不斷幫助和王積根本人的辛勤自學，利用空閒學習商務通知、局令、指示和規章制度，把商務專刊有關事項摘錄在日記本內，作為工作的指針。所以他的工作就是以邊做邊學，不僅就問的辦法，把楊茂林裝車法貫徹到實際工作過程中去的。他在當班中，總是想怎樣才能不出事故，質量良好地完成上級交給的任務，由於他的努力，和依靠各方面的幫助支持，使他初步作到了五百天裝三百月三車無商務責任事故，他的經驗如下：

一、樹立克服困難的決心，團結裝卸工人

王積根第一次担任裝車司磅員時，分配在業務量大、到站複雜、路途遠、設備差、忙亂易出事故的五號月台工作。開始推行楊茂林裝車法時，許多裝卸工人對其中插旗裝車不習慣，貨物總是亂堆一起。當時他看到這種情況，思想上起了波動，嘴裏不說，心裏却埋怨領導：為什麼把這樣複雜和設備差的五號月台給自己管，而不叫熟練的司磅員來担任？當時他曾向領導上提出很多困難，並建議在月台上造圍牆。但領導向他啓發說：「貫徹一個先進方法是有困難的，但不應為條件不好，就不去執行先進方法；一定要根據實際情況，有創造性的去克服困難」。從此，他就牢記了「要克服困難」這一句話。後

來他針對五號月台的忙亂和設備差的情況，進行了分析研究，根據楊茂林裝車法精神，採取了下面幾個措施，扭轉了忙亂的現象：

1. 劃分貨位，計劃裝車，達到心中有數。五號月台的貨位，不像其他倉庫是有數字規定的貨位（如一號、二號貨位），插旗裝車核對殘貨都有一定的困難。因此他根據該月台的具體情況來建議領導劃分貨位，這樣就改變了原來堆貨混亂的現象，而成為有秩序和容易開展工作的場所了。以後他又根據楊茂林裝車法的分類碼垛法，按貨物性質來劃分貨位，達到在工作時心中有數。

2. 開好裝車前的碰頭會共同防止商務事故。在裝車前開碰頭會，一定要把裝車去向，貨物性質，貨物重量，向裝卸工人交代清楚。同時還須向他們說明一些必須的注意事項，以提高他們的警惕性。要把裝車計劃告訴他們徵求他們的意見。如他們同意原計劃，就按照計劃進行工作；如他們提出意見比原計劃好，那就按照他們的計劃執行。這樣使裝卸工人對每次工作，也達到心中有數。通過裝車前的碰頭會，在雙方思想上工作上都取得一致的意見，就能安全的完成任務。

3. 團結裝卸工人樹立整體觀念加強聯系。王積根認識到在商務工作中無論執行任何制度與貫徹任何先進工作方法都與裝卸工人分不開的，因此他能和裝卸工人打成一片。他團結裝卸工人的主要方法是在各方面幫助他們，他經常參加裝卸工人會議，有時幫助他們做小組記錄分析問題修訂計劃等，有時向他們解釋楊茂林裝車法的好處，有時把其他同志或他站發生事故的經驗教訓具體例子告訴他們，使他們提高對事故的警惕性。

二、認真遵守勞動紀律，徹底執行規章制度，是防止事故的關鍵

王積根除了按楊茂林裝車法的工作制度如：親自監裝，三呼三答，核對殘貨等進行工作外，在這基礎上，他還想辦法，特別注意不怕麻煩地執行核對到站，查點件數等制度。此外，在工作中還做到思想集中，這些制度都是在工作中應該執行的，但是要做到經常和做到

堅持不懈就比較困難。但王積根却能五百天如一日始終不懈，堅持到底，不讓事故鑽空子。他堅持貫徹的有以下幾個制度：

1. **核對貨物到站。**在插旗以前，要檢查貨物運單上的到站，是否就是應裝車貨物的到站，特別是中轉貨物，這樣可以防止誤裝事故。

2. **查點件數。**每個小貨位裏插好旗後，就請裝卸工人來清點一下。把貨位的共計件數和貨物運單的共計件數進行核對。檢查貨位裏有沒有除貨物運單以外的貨物，以防止多裝少裝事故。

3. **在裝車時注意車輛周圍的貨物。**要集中思想注意並記住車輛周圍貨物，以便在裝車後，複核貨物時，消滅多裝或少裝。

4. **檢查車輛。**在裝車前，要仔細的檢查一下車輛有無漏水情況。如果是棚車，就將調妥的車輛，打開車門，進入車內，再將車門關好，在車內仔細查看是否有光線。如發現光線，輕者修理，重者更換。並對突出在車輛內的釘子特別注意。裝棉布不但要注意釘子磨破，並對旁邊的木箱亦注意，箱角是否有磨損的地方。爲了防止磨損，就要按貨位性質安排一下堆放地位。譬如裝棉布就估計一個平滑的地方，先看以後再用手去摸一遍這樣才放心。如裝敞車時，一定要將篷布蓋成屋脊形，同時也要檢查篷布質量，防止漏損事故和磨損事故。

5. **親自監裝。執行三呼三答制度。**每次裝車時，王積根都親自在場監裝，注意：件數、貨物品名、裝載的限制等。裝車時就一貫實行三呼三答制。特別注意聽得清楚，不喊重複。貨物裝上高處時，就高喊「注意」、「易碎品要輕放」、「流質品不要上高」、「包裝不夠好的貨物要注意」等等。

6. **覆查票籤。**在裝車時要做好覆查票籤工作，如在同一號貨位，有時貨物的收發貨人及品名都不同，但它的重量和包裝又很相同，這樣的貨物是不少的。碰到這種貨物，如果票籤又偏偏在外面看不見的貨堆裏，而其他貨物又必須裝上車去，在這種情況下雖然插上了旗，王積根總是在貨物運單上做個記號，然後將記號註到裝載清單上去。等到這件貨物將裝上車的時候，看見清單上的記號，就須要再

檢查一下票籤對不對，如果不這樣做，就容易出事故。

7. 核對殘貨。裝車後核對貨位及裝貨地點周圍殘貨，應該做得週到仔細。裝車時，因為要做好滿載，就要挑揀包裝類型以適合車上碼頭同志的需要，所以往往在這種情況下，可能將應該馬上裝上車去的貨物暫時不裝在旁邊放一放，到後來，工作時間一長，就會將那件應該裝的貨物忘掉了，結果造成漏裝事故。所以在執行核對殘貨時，不僅要對插旗的貨物進行檢查，就是在鄰近的以及裝車月台周圍的貨物，也要作一次檢查，這樣可以防止錯裝、漏裝、票貨分離等事故發生。

八區運輸營業所顧寶山小組 消滅商務事故的經驗

顧寶山小組一共四個人，入路年限都很短，工作經驗也不多。因為認真地執行了楊茂林對旗裝車法一年多沒出過事故。

小組成立當時，組員們對楊茂林先進的對旗裝車法是認識不足的，認為天氣有颶風下雨裝車也不會不出事故，尤其八區營業所裝的車很多，貨物種類又很複雜怎樣注意也是不免要出事故的。因此，對楊茂林的對旗裝車法中規定的插旗、三檢、呼喊等制度感覺麻煩。供應社的思想更是打不通，因為施行插旗、對貨、就要按方向別整理貨位，不但使他們的工作份量加重，同時也多耗費時間，對呼喊制度反映最大，有的工人說：「裝車就裝車唄，喊不喊有啥用，這個新玩藝咱們可沒見過」。因此楊茂林的對旗裝車法就被這種保守的經驗主義和個人的經濟利益觀點阻止住不能徹底的貫徹下去，雖然有時做一做，那只不過走一走形式，結果事故仍不斷發生。

根據小組成立當時，組員們和供應社工友的思想情況，要想把楊茂林對旗裝車法很好的貫徹下去，主要關鍵，首先必須打通他們的思想，其次是訂出一個嚴格的制度來，以便保證先進工作方法的徹底執行。

主要採取了以下幾個步驟：

一、以身作則，帶動大家

要想打通組員和工友們的思想，說服教育是非常必要的，但實際做出來給大家看就更富於說服力，所以顧寶山和牛占國兩人，每次裝車必定執行楊茂林對旗裝車法：事先做好計劃然後順次進行一檢、二檢、三檢，這樣裝車前雖然費點事，但因為有計劃，按旗裝，所以裝時却比用舊法裝的快，同時因為實行三檢制，真正防止了漏裝、誤裝、破損等事故，因此，解決了他們嫌麻煩、費時間等錯誤想法，開始把大家帶起來。

二、團結工人，依靠工人

我們營業所的裝、卸車工作是依靠供應社工人來作的，所以工人們在完成裝、卸車任務中佔極重要的地位。楊茂林對旗裝車法除裝車司磅員要認真執行外，那就是要得到供應社工友們的密切合作，但八區營業所過去司磅員和工人之間的關係不密切，工人們認為司磅員是「先生」，在「先生」和「工人」之間隔着一條鴻溝，因此工人們不管你用什麼法裝車、實行什麼三檢、呼喊制還是照樣裝，願意喊就喊，不願意喊就不喊，不僅是在裝車當中發現貨物有破損情形，也不告訴司磅員，工作中有意見更不提。

為了改善這種關係，就必須團結他們，依靠他們，我們是這樣做的：

（一）首先檢查了自己的工作方法和作風

過去工人們認為司磅員是「先生」當然不是沒有原因的，司磅員有一定的文化程度，多是文質彬彬，與體力勞動的工人一舉一動都表現有所不同，另外在裝車工作上，因為組織和指揮的不當，加上個別同志的態度和作風上存在着缺點，就很容易造成這樣一種情況。反過來司磅員對供應社工人也是一樣，以為供應社工人抵不起自己，不大聽從指揮，所以就不願意與工人接近。根據這些情況，首先檢查了自己和組員們的工作，那些地方因為組織和指揮的不好在裝車時使工人們多費了時間和勞力，其次檢查了工作態度和作風，那些地方不合乎

工人們的要求。

(二) 利用閒談交換工作意見方式向工人們宣傳楊茂林對旗裝車法

法
要想加強和工人們的團結來依靠工人，就必須主動的接近工人，根據我們的經驗，就是常到他們的宿舍去，利用休息時間來和工人們閒談，關係逐漸密切了以後，在閒談裏邊互相交換工作上的意見，並向他們宣傳實行楊茂林對旗裝車法的好處，這樣他們是容易接受的。

(三) 重點培養

供應社第八組青年人比較多，工作熱情也很高，聽從指揮所以就重點的來培養他們進行楊茂林對旗裝車法的典型表演，來教育其它組工人。

(四) 建議工人們的班次與司磅員固定起來

過去工人與司磅員之間的關係不太密切，班次不固定也是原因之一，工人兩班搞，而司磅員三班半搞，趕到一起的時間很少；互相間不熟悉，這次裝完就算完，下次什麼時候再遇到一起不一定，因此建議供應社的領導，把工人們的班次改為三班，使其和司磅員的班次固定起來，加強了互相間的關係。

三、建議規定嚴密的制度和措施，以保證楊茂林對旗裝車法的徹底執行，消滅事故

司磅員、供應社的工友思想搞通了；司磅員、工人們之間的關係密切了，但這還不能保證楊茂林對旗裝車法的徹底執行；必須把已經做的或正在做的以條文形式使它固定下來，它的徹底執行才能得到保證。因此建議領導規定出四項制度和六項措施：

(一) 四項制度：

- 1、檢斤制度——對磅秤、貨簍包裝進行檢查；對重量、容積進行覆唱。
- 2、發送制度——先公後私、先主後次。
- 3、交班制度——對現存貨物、備品、電報、命令等屬行交接。

4、門衛制度——貨場出入的限制，規定貨物搬入時間，對倉庫加鎖狀態進行檢查。

(二) 六項措施：

1、檢斤司磅員對其過秤的貨物厲行三檢和過秤覆唱。

2、裝車司磅員注意檢查車輛進行拔釘補縫和執行楊茂林對旗裝車法。

3、對到發的易燃品進行苫蓋和檢查倉庫關閉情況。

4、嚴禁貨主出入貨物倉庫，午休時間和下班後禁止零散閒人逗留或進行搬貨和修理包裝。

5、經本所包裝組所包裝的貨物，應質量堅固保證安全運輸。

6、強化集配工作與汽車、小車清楚點交貨物，消滅丟失和誤交事故。

顧寶山小組認真的貫徹了上述的四項制度和六項措施。

由於採取了「以身作則帶動大家」「團結工人，依靠工人」和「建議領導規定出嚴密的制度和措施」三個主要的步驟，楊茂林對旗裝車法在顧寶山小組已經徹底地貫徹下去，特別是對旗裝車法裏三檢制度的執行，完全消滅和防止了破損與票貨分離等事故，例如：一九五四年二月孫汝梅同志裝牡丹江中轉的印刷品，裝車時漏裝，裝完後檢查原貨位時發現，當即裝走，防止了票貨分離。同年三月牛占國同志裝齊齊哈爾中轉的斧頭，在進行二檢時發現包裝破損，當即加以修理防止了事故，其次由於有計劃的對旗裝車司磅員完全做到親自監裝，並在裝車前能進行車輛的商務檢查，也防止了漏損和磨損事故。

和供應社工友們的關係改善了以後，工人們在改進工作上也提出些意見。例如裝啤酒，過去司磅員告訴裝七個高，容易倒塌或壓壞，現在經工人提出改爲四個高，上邊裝載輕浮貨物，就防止破損事故，過去鐵筋捆兩道草繩容易散，工人建議捆四道，防止了因散捆數不清件數，因為他們對工作能提出改進意見，所以在防止事故上起了很大作用。

顧寶山小組由於全體組員們的一致努力，由同年一月十九日起到五月三日止，這一百天內共裝出--七七車約計二九四噸貨物，沒發生

一件事故，不僅如此，更由於推行了楊茂林的壓縮容積改善包裝方法，和加強計劃性與運轉建立了聯勞制度，整裝零担車的靜載重已達到二三·三噸較局定標準每車提高二·四噸，等於節省十六輛車皮，折合人民幣叁仟貳佰壹拾萬零八仟圓（舊幣、下同），裝卸時間也較局定標準縮短百分之一〇，共卸陸佰壹拾陸輛計縮短壹百叁拾伍個車小時，合人民幣伍佰壹拾叁萬圓。

長沙南站開展三百車無事故競賽的經驗

一、競賽開展以前的情況

長沙南站到發貨物的品種複雜（約九十餘種），運輸不平衡（春冬兩季每日平均作業六、七十輛左右），貨場倉庫等設備能力較差，裝卸集中一線作業，搬運公司的搬運力不能配合，常因搬運不及發生貨物堵塞現象，由於上述客觀條件，職工普遍產生一種「任務大，貨場小，設備條件不足，事故無法消滅」的錯誤思想。出事故互相推諉，互相埋怨，站社關係亦搞不好，先進方法貫徹不了，以致一九五三年一至十月共發生責任事故六十七件，其中漏損和件數不足事故最多，造成國家不應有的損失。

二、競賽開始的前後經過

一九五三年十月份司磅員陳凱南參加商務處召開的防止事故研究會，吸收了廣南站展開三百車無事故的經驗，針對本站情況，訂出競賽條件，在黨政工團的鼓勵和大力支持下，從十一月份起展開了這個競賽運動，同時裝卸小組也展開一百五十車無整裝、工傷、運送事故的競賽，並實行了司磅員與裝卸小組固定班次，由於兩個競賽的緊密配合，對競賽運動起了互相推動和保證作用。

1. 從搞好站社關係做起：在沒有展開三百車無事故競賽以前，司磅員與裝卸小組沒有固定班次，司磅員之間亦沒有明確分工，誰見到車誰去監裝，有時兩個司磅員擠在一起，有時一個司磅員也找不着，裝卸工人裝完車後，還得四處找司磅員簽字，出了事故兩個司磅員都說不

知道，正如司磅員陳凱南說：「過去我一人在現場跑，供應社裝的車大部份找我簽字，好多車我連看也沒有看，出了事故要我做檢討，真冤枉！坐在屋裏不出來的司磅員，反而落得乾淨」。出事故責任是司磅員的，有時車子裝得不好，司磅員檢查出來要裝裝，裝卸小組不但無理，反而回說：「裝車你們不來，裝好了你來挑毛病，我們沒這麼多力氣，看不順眼，你們自己動手」。因此司磅員對裝卸工人有意見不願當面提，怕碰釘子，只在事後向站長彙報，裝卸工人更不服氣，認為：「叫站長用大帽子壓他們」。因此說：「司磅員老爺常班可以躲在屋裏，怕晒怕淋，出事故推小組」。司磅員對裝卸小組出了工傷亦同樣笑他們：「要錢不要命」。因此當時站社關係極壞。

「搞好商務工作，要從搞好站社關係做起」。在我站研究開展三百車無事故競賽中肯定了這點，在司磅員與裝卸小組固定班次採取包乾制後，分別從下列幾方面主動去團結小組：

①照顧安全方面：經常幫助檢查跳板擺放是否平穩，雨雪天幫助撒些老糠，以防留滑，幫助檢查橫樑繩索是否牢固，並隨時招呼注意安全，提高工人警惕，裝卸危險品、毒品除告訴貨物性質外，並勸導穿戴防護用品，再行作業。②節省勞動力上：對作業時間還早，照顧適當休息，或預告吃飯，作業緊張時，協助小組送些茶水、痧藥、計劃堆放地點，及提供裝載方法，避免做翻工活，告訴蓬布質量及堆放地點，以免小組來回找，其他對裝卸費率上認真聯系內對核收，不使應收的費用少收或漏收。③交流文化業務上：配合小組一起學習，幫助做小組紀錄，修訂小組保證條件，對小組創造出來的經驗或典型事蹟，以大字報或黑板報介紹出來，這樣使裝卸小組真正體會到司磅員在領導我們，能心悅誠服的接受司磅員業務上的指導。

「建立了正常的批評與自我批評」，這一工作的展開，由於貨房領導幹部帶頭向裝卸工人的自我批評激起，如三月間裝卸第四小組卸棉花，貨配員張智淚錯了車，小組不接受作業票，當時貨房主任李炳坤就粗魯地用命令口吻要小組去卸，事後小組意見很大，第二天召集大家開會，貨房主任，配貨員，都深刻的批判了自己的工作作風和態度，並徵求小組意見，這樣大大感動了小組，自動的檢查了自己不該

不服從派班員的指揮，認為自己亦有錯誤，通過這樣的自我批評會議，以後成為經常性的制度。如司磅員朱峻德對小組計件不信任，有意識的把貨物運單上的件數多報或少報了，去考驗小組，使小組在點件上發生困難。又司磅員肖同炳認為自己業務能力較低，對小組缺點不敢當場指出等問題，都及時的召開司磅員與裝卸小組會議，展開相互批評，交換意見，消除工作中的隔閡。其他還實行了固定班的司磅員與裝卸小組同甘共苦的精神，無論白天，黑夜，陰雨，風雪，裝卸小組在作業，領導該組的司磅員決不休息，真正做到共同休息，共同工作，由於各項工作都和小組研究商量着做，有客觀困難，亦事先告訴裝卸工人，都能互助合作克服困難，有這樣牢不可破的站社關係，才能把三百車無事故競賽運動，鞏固下來。

2. 糾正驕傲自滿，肯定制度作用：在競賽開展初時，還沒有一套完整的消滅事故辦法，僅在邊做邊摸索，找出些以往本站經常發生的事故根源，在固定班的司磅員和裝卸小組中討論出防止辦法來試行，有成績後，互相介紹推廣作為本站工作制度。當競賽自一九五三年十一月至一九五四年四月十七日司磅員陳凱南，解痴夫，先後獲得一千八百車無事故的初步成績，並得到分局鼓勵和推廣。於是領導幹部認為現在羣衆熱情很高，競賽制度又獲得一定的成績，事故不會再發生了，忙於做總結，寫報告，也有些幹部提出來，貨房已經有了基礎，可以轉變方向抓運轉了，同時在職工方面也有一部分同志，以為競賽已經得到收穫，並已得過獎勵，可以鬆口氣的太平觀點，由於自上而下產生驕傲自滿情緒，因此在執行制度上，檢查工作上都顯露出鬆懈現象。驕傲自滿的結果帶來了意外的打擊，四月份裝上海東大米一下子發生十件責任濕損事故，和一件被盜事故，六個司磅員打垮了五個司磅員的安全車成績，全站抹消了五千三百七十二車無事故的成績，全站熱情突然下降，這時才使幹部清醒過來，痛恨自滿的害處，全站各級幹部都進行了一次檢查，並找出驕傲自滿及發生事故的根源：①自上而下的被勝利充昏頭腦，對季節性的事故沒有足夠的估計。②對獎勵制度的真實意義認識不清，產生妒嫉而造成互不團結，幹部不能預見防止。③各項制度執行鬆懈，不及時檢查及糾正。另一方面組織全體

商務人員，裝卸工人，研究防護緊急措施，來消滅季節性的事故。黨支部和工會召開了全體大會，號召大家學習解放軍百折不撓的精神，跌倒了爬起來，我們成績垮了，制度不能垮，當時司磅員和裝卸小組代表都在大會上表示態度要和事故鬥爭到底。會後司磅員和固定裝卸小組都自動的檢查了鬆口氣的害處，把堅持制度就消滅事故的信心更堅定了，通過四月份的經驗教訓，提高了對事故的警惕性，克服了驕傲自滿情緒，在工作制度上又提高了一步。自四月十八日至九月十五日，全站六個司磅員僅八月份長沙供應社來站助勤，臨時由司磅員陳凱南一人帶五個裝卸小組，而長沙小組未按預定計劃裝車，同時疏於檢查發生短少事故一件外，其他司磅員都消滅了責任運送事故，特別是練習生王凱英担任司磅員後，在陳凱南、解癲夫兩同志、師傅帶徒弟的幫助下，自一九五四年元月十五日到現在沒有發生過責任事故，茲將本站各司磅員至九月十五日止完成安全車數統計如下：司磅員王凱英一千三百六十六車無事故，朱峻德一千二百六十九車無事故，王鎮江一千二百二十三車無事故，解癲夫一千零六十一車無事故，肖同炳一千零三十車無事故，陳凱南五百四十一車無事故。供應社小組方面：袁祿生小組自一九五三年十一月開展競賽到目前，從未發生過責任整車，工傷，運送事故，已創造了連續十個半月一千零九十九車無事故的成績。

三、在競賽中取得的一些經驗

由於有領導的開展競賽，司磅員和裝卸小組不斷鑽研業務，克服困難，想出很多防止事故的辦法，在生產中起了一定的作用，如解癲夫同志於去年裝了一車至沙河鎮的雞蛋，發生架子外傾，超出車邊一百九十公厘，在秦皇島整裝的事故，經他細心研究，找出發生事故的根源，主要是由於支架，係用釘子釘在車幫上，經過長途運行，負荷不了貨物的搖擺力量發生鬆動，以致傾斜，以後就採用繩索加欄及吊住兩邊支柱的辦法，就再未發生同樣事故，類似這樣的情況很多，茲擇要介紹如下：

1. 固定班次制：每個司磅員帶領二個或三個裝卸小組，每個裝卸

小組完成的安全車數之和，即為所領導這幾例組的司磅員完成安全車數，以油漆木牌懸掛顯目處（如果一組中發生運送事故，司磅員安全車全部取消），這樣司磅員和自己領導的裝卸小組，在一起工作，一起學習，一起開會研究工作，司磅員幫助裝卸小組訂計劃，做小組總結，並經常吸收小組意見，因此加強了雙方的關係，裝卸工人在工作上都能遵守司磅員在業務上的指導。

2. 裝車前後的三檢制度：司磅員和裝卸小組內，一律指定專人負責檢查車輛及包車工作，裝車前照舊指定相當的工作平行進行，如發現車窗、車門，及側板有隙縫時，則設法以楔反板條等（事先準備的）把他卡住，活動窗戶則予以釘死（一檢）。裝車時注意裝載限界，有無偏重、超高或鬆脫傾落的危險，在工作中並創造了一種活動量高尺，豎在車端，可以隨時看出，有無超高，避免翻車（二檢）。裝完後再檢查車門、車窗，及篷布覆蓋情況，整個作業完畢後在小運轉掛車前，再由貨配員或司磅員輪流在車輛周圍巡視確認一次（三檢）。

3. 防止件數不符事故辦法：

①凡包裝一樣容易堆碼的貨物，如雙裝蒜，蛋等，動員貨主按固定件數堆碼，裝車時必須點清件數才裝。

②由於貨場小，不能按車堆碼的輕浮貨物，如茶葉、棉花等，裝車時則實行按層計件，由裝卸工人每層件數用粉筆記在車輛上，裝妥後再加總。

③大宗貨物如糧食等，起初是用發籌計件辦法，進行裝車，由裝卸工人帶籌，裝車由貨主收籌，並嚴格執行下列兩個制度：（1）無籌不捐貨，並固定跳板上下，裝完後進行籌貨對照。（2）籌筒三檢制：裝車前檢查是否足數，回籌時必須確認是否足數，裝完車對照發籌（嗣後由於糧食裝的較多，貨主不能每車都有人收籌，因之又實行了車內點件制）。

④包裝一致的糧食，食鹽等，實行車內點件，先算出各種不同噸位車輛應裝的件數，先由車輛的兩端裝起，採取固定一排幾包寬，幾包高的堆碼法，決不變動，中間空出一塊裝零數，裝車後只要清點中