

一九五九年全國羣英大會

交 通 系 統
先 進 集 體 和 先 進 生 產 者
事 迹 匯 編

(水運部分第二輯)

人民交通出版社

一九五九年全國羣英大會

交 通 系 統
先 進 集 體 和 先 進 生 產 者
事 迹 匯 編

(水運部分第二輯)

人民交通出版社

一九五九年全國羣英大會
交 通 系 統
先進集體和先進生產者
事 迹 匯 編
(水運部分第二輯)

*

人 民 交 通 出 版 社 出 版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號

新 華 書 店 發 行

人 民 交 通 出 版 社 印 刷 廠 印 刷

*

1959年12月北京第一版 1959年12月北京第一次印刷

開本: 787×1092 毫米 印張: 8 1/2 張

全書: 204000 字 印數: 1—3500 冊

統一書號: 15041·7029

定價(7): 0.73 元

出版者的話

1959年10月間在北京舉行了全國工業、交通運輸、基本建設、財貿方面社會主義建設先進集體和先進生產者代表大會。交通運輸方面有400多個代表參加了這個群英大會，向大會匯報了各地交通運輸大躍進的情況和先進集體及先進生產者的事跡，並且交流了各種先進經驗。

為了及時將這些先進事跡和經驗傳播到全國，特將交通系統先進集體和先進生產者代表的事跡彙編成冊。為了便於不同專業的職工閱讀起見，分成下列七分冊出版，計：1)水運部分第一輯（包括輪船運輸和木帆船）；2)水運部分第二輯（包括港口、船廠、機務、航道、航標、打撈）；3)公路修建與養護部分；4)公路短途運輸與搬運裝卸部分；5)汽車駕駛部分；6)汽車保修部分；7)汽車運輸管理部分。

目前全國各地正在掀起一個比先進、學先進、趕先進、幫後進的群眾競賽運動的新高潮，我們希望這套叢書對各地交通系統職工學習先進集體和先進生產者的事跡會有所幫助。廣大的交通系統職工們在學習先進思想和先進事跡的基礎上，將會創造出更多更好的先進事跡，不斷提高交通運輸生產和建設的水平，更出色地為工農業生產大躍進、為社會主義高速度建設服務。

由於時間的限制，我們所收集到的資料還不是很完全，有個別代表們的事跡未能編入這套叢書中，非常遺憾。同時在編輯工作中，不免有疏忽和錯誤之處。希望先進集體先進生產者代表們和廣大讀者們提出指正。

目 录

輪船运输

海上的紅旗——中兴 9 号輪	4
一艘全面躍进的紅旗船——巴东輪	11
金星輪的先进事迹	20
广州港港监 2 号輪的先进事迹	34
建国輪的先进事迹	48
長江航运管理局上海分局長江 204 輪的先进事迹	56
1959 年水运工作的几点体会	63
四無船舶——江华輪	75
安徽 242 輪的先进事迹	78
浙江宁波輪船公司中浙八号輪的先进事迹	82
浙江海宁县运输公司 4121 号輪船队的先进 事迹	86
黑龙江上的紅旗船——“上海”客貨輪	90
四川涪陵专区涪江輪的先进事迹	95
山东交通厅海运局魯建 101 輪的先进事迹	100
旅大航运公司連云 29 号輪的先进事迹	102
交通运输战綫上“多裝，快跑”的一面先进旗帜——005 船队	106
职工家屬工作的一面紅旗——安徽淮河航运局职工家屬委 員会	110
長江航运战綫上的一面紅旗——莫家瑞	115
英雄船長曹鳳賢	121

安全航行十六万船公里，内河航运战线上的一面红旗——

胡阿梅.....	131
湖南长沙港老海员杨秋云的共产主义风格.....	136
黄三清同志的先进事迹.....	143
一个闪烁着共产主义光芒的人——张汉臣.....	146
褚小弟同志的先进事迹.....	154
庄永春同志的先进事迹.....	159
黄福全同志的先进事迹.....	162
战胜滩险、航进山区.....	167
河南漯河市沙河系国营三号拖轮副驾驶员盛来志代表的 发言.....	176
安全航行十年无事故的驾驶员沈学义.....	179
南京市轮船运输公司杨裕兴同志的先进事迹.....	182
顾炳坤同志的先进事迹.....	187
翁老六同志的先进事迹.....	192
领航员陈林魁同志的先进事迹.....	197
重庆市水上运输公司副驾驶员曾华軒同志的先进事迹.....	200
徐明周同志的先进事迹.....	205

木帆船

江苏省镇江专区扬中县运输公司的先进事迹.....	211
二十四号机帆船的先进事迹.....	216
舒银章小组安全高产事迹.....	222
广东省罗定县水上运输公社 1959 年 1—9 月工作总结.....	224
福建平潭造船厂的先进事迹.....	230
大搞羣众运动、促进生产大跃进.....	232
王啓良同志的先进事迹.....	238
航行十年无事故的回民木帆船老驾長丁占荣同志的 先进事迹.....	241

魚肚船的創造者——馮順和.....	246
唐天文同志的先進事跡.....	251
四川內江港劉再雄同志的先進事跡.....	254
郭丕華同志的發言.....	257
帆船運輸標兵——郭三俚.....	261
運輸戰綫上的老英雄——何金山.....	263
運輸戰綫上的標兵——馮梓坤.....	268

輪 船 運 輸

海上的紅旗——中興 9 號輪

——上海海運局——

中興 9 號是行駛上海——青島航綫的定期客貨班輪，全船有 76 個船員。4 年前，它還是私營公司一艘破爛不堪有 60 年船齡的老船。資本家只顧追求利潤，機器常年失修，航速減低到每小時 8 浬，後來竟想拆鐵板賣錢。經過船員們的鬥爭，才把它保存下來。1956 年隨着社會主義改造的勝利，中興 9 號重獲新生，參加了祖國海運行列。幾年來在完成國家運輸任務中，有着很大的貢獻。尤其去年大躍進以來，更是面貌一新，全船修理得銅光鐵亮，航速提高到每小時 12 浬，從船到人都發生了巨大的變化。今年，該輪黨支部領導着全體船員，更鼓足干劲，繼續大躍進，全面深入開展高產、優質、安全、節約運動，作出了出色的成績，1 至 8 月該輪已完成年度計劃的噸 67.45%，噸浬 67.45%；人 69.77%，人浬 69.77%；節約燃料 3.5%；單位成本降低 24%；消滅了各種海損、機損事故；連續安全航行達 16 萬多浬；主機安全運轉達 1 萬 6 千多小時。在大戰 9 月中，全船干劲更足，分秒必爭戰勝了台風暴雨等困難，已超額完成月度計劃 8%，向建國十周年獻禮。

（一）侍候人最光荣。千方百计保证旅客舒适愉快

申青线上的旅客，大部分是山东到上海来探亲的老大爷和老大娘，或者是年幼的儿童，他们不但行走不稳，而且还带了很多行李，加以平时很少出门人地生疏，更增加了旅途中的困难。根据这种情况，今年年初，船上党支部提出“侍候人，最光荣”的口号，在船长、政委亲自带动下，工余时间，人人都当服务员，青年船员成立扶老携幼小组，掀起一个提高服务质量的群众性运动，照顾旅客从候船到上下船，从吃到住，从清洁卫生到文娱活动，处处关心，亲如家人。

今年第一季度，在青岛都是晚上8时开航，由于交通不便，旅客必须提早赶到客运站等候，周围又没有饭馆，势必饿着肚子候船。船员们体贴到这点，就每天5点钟推着热饭热菜到2里外的客运站供应。不管刮风、下雨、落雪，每次都准时送到，旅客们感动地说：“吃在肚里，热在心里，”“真是雪中送炭。”9月7日，青岛下着倾盆大雨，开船时间快到了，不见旅客上船，全体船员就冒雨到2里外的客运站接旅客，除了给旅客搬行李外，还把自己的伞让旅客撑，有的脱下雨衣包着小孩抱上船。旅客身上淋湿，就替他们烘衣服，为了防止旅客受寒，船长、政委亲自带领船员把烧好的姜汤送到每个旅客的铺位。见习机匠张静川看到一个小孩冻僵了，马上抱他到机仓里去回暖，等到小孩复原后再抱给他的母亲。

对老弱病残旅客更加体贴，5月里有位86岁的山东老大爷来上海探亲后搭中兴9号轮回乡，他儿子因工作关系不能亲自陪送，服务员看到老年人白发苍苍，走路也不稳，就小心翼翼地背他上了船。第二天海上有点风浪，船摇摆起来，这位老大爷有些不舒服，发高烧，不久就停止了呼吸。这可急坏了服务

員，醫士為挽救他的生命，一面設法治療，一面喂棒冰、冰牛奶，才使他慢慢蘇醒過來，神志還是不清，大小便也不能下床，服務員就耐心的照顧和清理，最後老大爺恢復了常態，平安地到達青島，服務員又背他上岸。一位青年旅客看到這種情形感慨地說：“當我想起方志敏同志在‘可愛的中國’里所寫的帝國主義船上壓迫污辱中國人的事情和今天對照起來，使我更熱愛我們的祖國，更尊敬新中國的海員。”旅客中，單身出門的老大娘也很多，他們小腳走路更不方便，船員們就主動地向他們介紹船上和碼頭上的情況，替他們買些經濟的飯菜送到舖位旁邊，以減少他們上下樓梯的麻煩。到港後除了代他們背行李扶送下船外，還幫他們雇好三輪車。老大娘感激地摸出帶給兒媳們吃的雞蛋、花生硬要船員收下：“吃吧！孩子。”這是多么親切的口吻。

護送托運小孩格外細心，4月間，有一對調到青島支援建設的年青夫婦，因住處沒有安定，工程又緊張，懇求船上將他4歲小孩護送到上海外婆家。為人方便是服務員的職責，就接受了這個懸托。但是船開航後，小孩就哭鬧個不歇，什麼也不依，飯也不吃，這可難住了船上的男服務員。怎麼辦呢？經過大家商量，決定在女旅客中找個內行照料他，這小孩果然就乖乖地回到上海外婆家。

改善旅客伙食，做到價廉物美花色多。4月分在安全高產月的鼓舞下，廚工同志充分發揮了幹勁和鑽勁，供應旅客的菜種達50種之多。一位捷克專家對船上伙食評語說：“味道好，花色多，清潔。”夏季以來，雖然副食品採購比較困難，但是還一直保持15種花色。為了使有限的肉魚能滿足旅客的需要，又採用了一碟三色的拼盆，3角錢可以買到三味有葷有素的菜，旅客反映：“真是價廉物美滋味好。”廚工同志還摸熟南

下北上旅客不同的口味，供应他們喜欢吃的菜。他們說：“只要大家动脑筋，想办法，一定能使旅客滿意。”海上遇到风浪，旅客暈船的时候，厨工就做些稀飯和鹹菜，一个个地送到舖前，亲切地劝旅客多少吃一点，旅客們都感激地說：“你們服务周到，如同家里人一样。”

(二) 抓协作，夺高产，充分发挥主观能动作用

海上运输是两港一綫多环节的生产，港航密切协作，是提高生产的重要关键。中兴9号船員在今年繼續大跃进中，更加明确树立了这种整体思想，在生产上运用了年度抓月度，月度抓航次，航次抓装卸进度、抓出口貨、抓申港外档落駁貨、抓仓时平衡、抓不亏仓和提前一航次联系貨源的八抓办法，更加密切了港航关系，使生产效率不断上升，他們的活動方法很多，主要有如下几方面：

經常召开港航座談会，互相征求意见改进工作，互相交計劃底，从而双方預先作好生产安排。上半年南方雨多，上海出口貨装不足，由于在青島提前一航次联系貨源，因此弥补了上海港亏损的运量。如48航次必須在青島装足2300吨貨才能完成月度計劃，由于青島在前一航次知道了这个情况，便将原配2100吨的計劃多配了200吨，加上上海又多装了80吨。这样就超額完成了月度計劃。有一次因霧迟到12小时，青港就事先配足工具，选派有經驗的老工人进行快速装卸，在24小时内不但卸完进口貨，还装满出口貨2617吨，創造了最高載貨記錄。工人提出这样的保証：“中9来多少，卸多少；配多少，装多少；保証卸完装足，准点开航。”

从便利装卸工人着想，宁願与人方便，自己承担困难，在操作上、生活上处处关心体貼工人。中9四个貨仓設計得不大

合理，重点仓又深又大仓口小，装卸起来很费劲，船員就及时修改配载图，在不影响质量的情况下，把輕貨改裝在仓里以減輕工人的劳动强度，大大鼓舞了工人們的劳动积极性。4月間在青島遇雨又是落潮，船低于碼頭，雨篷一拉，起貨机无法工作，工人們就冒着大雨排起队伍把盐包背进仓里。船員看到非常欽佩，立即燒好几桶紅糖姜湯，一碗碗地端到工人的咀边，工人們感动得索兴背着盐包跑了起来，这种干劲真是一言难尽。夏天来了，太阳晒得甲板发烫，而起貨机手仍旧冒着烈日工作，船員程云采看到这种情况，就和水手們縫制了凉篷給工人們遮太阳。一天，大家飯后吃冰西瓜，水手們想起装卸工人在仓里作业很热，大家都把要送到咀边的西瓜一块块地放进盘子，送到仓里去。当工人們知道这是船員省下来給他們吃的，都激动地說：“中9同志待我們真象亲兄弟，在你們船上干活，內心里感到愉快。”

参加义务劳动，帮助工人装卸。三、四月間，申青两港劳动力不足，船員們都自动請求义务劳动，从此形成风气，每当港方人手不够，只要广播一动员，全船在10分鐘內都集合碼頭帮助工人装卸。9个月来，全船参加装卸1646小时，装卸雜貨达800多吨。得到两港数次表揚和感謝，青港还几次派文艺队来船慰問演出。其次船抵青島，因港內停有7艘外輪，碼頭劳动力不足，中9要等4个小时才能开工，船員着急起来，就自己动手卸貨，大家干了2个小时，把甲板上50多吨蔬菜全部卸到碼頭，来港提貨的青島蔬菜公司同志翘起大拇指說：“你們真能干，青島人吃了这菜，不知要怎样感謝你們才好呢？”9月里的一个航次，青島下暴雨，为了不延誤开航，全体船員冒雨和工人們一道在10小时中装了1846吨生鉄，使船准时地开航。

(三) 抓六查，保三无。樹立安全生产統一思想

中兴9号自1956年开航以来，已連續3年安全航行16万多哩。相当于繞地球赤道7周的哩程，由于領導上經常向船員进行安全生产的教育，認真貫徹局党委查思想、查制度、查措施、查設備、查定額、查技术的六查指示，使人人懂得安全是高产、優質的保證，从而完全实现了无海損、机損，基本上消灭了貨損、工伤事故。他們具体經驗是：

党支部对安全生产思想抓得紧，积极支持行政貫徹各項章則制度和安全措施。如某次上海开出，行至长江水道視綫不好，旅客不了解航海情况，希望繼續航行，船长有些为难，政委便支持船长下决心拋錨，并向旅客解释安全航行的重要性，这样就保證了安全措施的貫徹。又如5月底青島开上海的一个航次，船員們都想創造快速航次，一路上开足馬力赶上順水进长江口，眼看就要到上海了，这时却偏偏遇到霧，船长、政委商量后决定拋錨，而群众心里很着急，个别水手說：“有2哩視程。”意思是叫船长起錨开进去。党支部知道后，及时进行教育，把拋錨損失2小时和出事故的損失，算了政治、經濟两笔帳，这样一对比，群众就沒意見了。由于經常进行安全教育，全体船員便逐漸樹立安全生产的統一思想，自覺地执行各种安全制度和措施。

健全安全組織，开展群众性安全活动。該輪除了行政管安全外，还成立了安全委员会群众性的組織。平时各个部門和工班都有安全員值班，对那些违反操作規程和潜伏的事故苗子，便能及时发现予以糾正。全船每月定期举行安全活动日和救生、救火演習，通过这些活动，使人人都时刻提高警惕关心安全，如有一次上旅客未挂安全网，警卫发现后，立刻向領導反映及时

得到改进。水手上高漆烟囱，因事先检查出挂保险繩的卸克已锈烂，而防止了事故的发生。

严格贯彻责任制。轮机部的每一部机器都有专人负责定期检查、修理。值班人员平时对各种机器的运转，都仔细地观察，做好原始记录，然后按这些记录，分别轻重缓急订出航次自修计划，一到码头就抓紧时间修理。这样不但消灭了五漏现象，同时又防止了各种机器事故。如主机汽缸故障，循环泵掌令断掉，压仓水司得子拆断等，都在检修中及时发现而得到解决。

在生产大跃进中，中兴9号全体船员解放了思想，个个发挥了无穷的干劲和钻劲，人人都搞技术革新，到现在为止，已实现了大小技术革新114项，对提高船舶运转能力和减轻劳动强度取得了显著效果。如大管轮利用付机废气回收主机低压缸做功，使主机增加了50匹马力，每分钟提高车速1转。轮机长创造炉水自动警报器，对锅炉维护和安全有很大的成效。此外，如自动收缆机、锚链自动冲水机，改进雨天装卸雨篷吊杆葫蘆等，都大大地节省了劳动力，提高了生产效率。

出色的成绩，巨大的鼓舞，全体船员现在更加精神奋发，信心百倍，立大志，创奇迹，一鼓作气，大战第四季度，坚决夺取高产、优质、安全、节约红旗，以此行动来响应党的号召，保卫党的总路线，保卫人民公社，保卫大跃进，高举共产主义旗帜勇往前进。

一艘全面跃进的红旗船——巴东輪

——湖北省内河航运局——

巴东輪是湖北省内河航运局一艘 220 匹馬力木質蒸汽机拖輪。自 1955 年至今先后八次被評为先进单位，1956 年被評为全省模范单位和全国交通一等先进生产单位，出席全省工农劳动模范代表大会和全国交通先进工作者代表大会，1958 年被評为我局红旗船，今年上半年又被評为我局先进船和省三高、十比红旗竞赛先进单位。巴东輪就这样不断地从胜利走向胜利，在长江和汉水放射着灿烂的光芒。

(一) 计划管理好，产量、質量高

船舶是一个由多工种的基层生产单位，在生产过程中，要求各工种有紧密的配合，使生产有条不紊地按计划进行，这样才能保证国家计划的胜利完成。几年来，巴东輪就是掌握了这个规律，紧紧抓住这个关键，建立了一套比较科学的计划管理制度，加强了责任制。他们自 1954 年起，就摸索出来一套由航次计划、日计划、班计划所组成的船舶生产管理作业程序，五年如一日从未间断过，在内容上也是在不断地提高发展。1954 年开始时，只有一个航次会议，到 1955 年就进一步增加了日计划、班计划会议。日计划由原来每天开简单的碰头会，只谈今晚走不走，发展到对以往 24 小时的航进情况进行汇报检查，对未来 24 小时要过那些危险水道，要不要加事，要不要驾驶员协助等

进行詳細布置。班計劃也由开始只談几句航行中应注 意 的 事 項，而发展到每班走了多少里，要靠什么浮标点，碰到可能發生的問題，如何采取措施进行防范等，这样就比原来簡單的碰头会更加具体和明确了。1959年，在开展增产节约运 动 和 三 高、十比紅旗竞赛运动中，这套生产管理制度又有进一步的改进，他們首先将国家計劃由原来少数领导掌握，进行了落实，具体分到工班，分到个人。接着又采取长計劃短安排办法，将每月的下达計劃分到每航次、每日、每班。使每月生产計劃具体貫徹到航次會議，日計劃會議和班計劃會議中去，这样一套生产管理作业程序的内容就更加丰富了，改变了过去只談安全措施，不談生产任务的現象。現在他們在执行这一套計劃管理程序时，首先就考虑本月要完成多少航次，本航次要航行多少天，本日本班要航行多少里，才能达到月度計劃的要求，都一一具体安排出来，根据这样要求再提安全措施。鉴于工班是船舶直接作战单位，他們还特別加强了工班的計劃管理，在每班接班前半小时，由工班长将本班所走的航道、要求航行多少公里、船的航行方向、要求采取的安全措施、各工种应負的職責等，用黑板繪成示意图，按图在班計劃會議上布置、研究，今后按图行事。这样不但使每个生产人員心中有数，进一步加强了每人的責任心，同时也大大提高了船員参加管理的兴趣。过去对这一套認為：“不新鮮，太麻煩”的話，現在不但沒有，而且認為这是生产中不可缺少的了。与此同时，几年来巴东輪还摸索了与这一套計劃管理相适应的班后小結，每日检查航次总結，月終評比等一套检查制度和反映生产进度的洒水、車速、記錄表、三高、十比紅旗竞赛工班記錄、月度比較表、季度比較表、年度比較表、船員劳动生产效率表等一系列的竞赛图表。

今年八月份，巴东輪还开始实行单船經濟核算。单船經濟

核算即把生产質量、成本收入、劳动生产各项指标交由船員自己管理，这真正体现了工人参加管理的政策，增强船員的工人阶级主人翁感。

巴东輪由于一向坚持和发展了一套船舶生产計劃，开始实行单船經濟核算，因而取得了很大的成績。

1. 提高生产效率：巴东輪从1954年实行計劃管理的时候起，年年超額完成国家下达的生产任务，在1956、1957年湖北省航运局实行奖励制度期間內，巴东輪就有22个月获得奖励。历年来巴东輪到发船的航次准确性总是比一般船只高得多，經常受到調度部門的表揚。1959年随着計劃管理質量的提高，航次准确性更加提高了。以1959年5月2个航次同1958年同期比較，按計劃到达時間較1958年5月提高了25倍，其他經濟技术指标也都有进一步的提高。

2. 有力地保障了安全：巴东輪在1954年以前是有名的海事大王，自1954年实行計劃管理以来，安全航行了16万多公里，沒有发生任何海損事故，非責任事故也很少，在很多险恶的情况下由于事先計劃安排得好，都是化险为夷，从而保证了安全。

3. 加强了团结：以往一个船舶由于历史原因，駕駛部不能过問輪机部的事，船长不能管輪机长。船航行得不好，不是輪机員說駕駛員把船走开了，就是駕駛員說輪机員把車开小了。輪駕之間不团结，互不服气，互相埋怨是普遍現象。巴东輪自实行这套計劃管理作业程序以来，由于每日每班都有具体的奋斗目标：如何安全地多生产吨公里。圍繞这个目标，对各工种要求都很明确，責任清楚，加之每日每班都有小結，并建立检查制度，消除了不团结的現象。

4. 提高了技术水平：由于这一套計劃管理所研究的問題都很具体，特别是工班航行示意图更是按航道进行講解，对提高