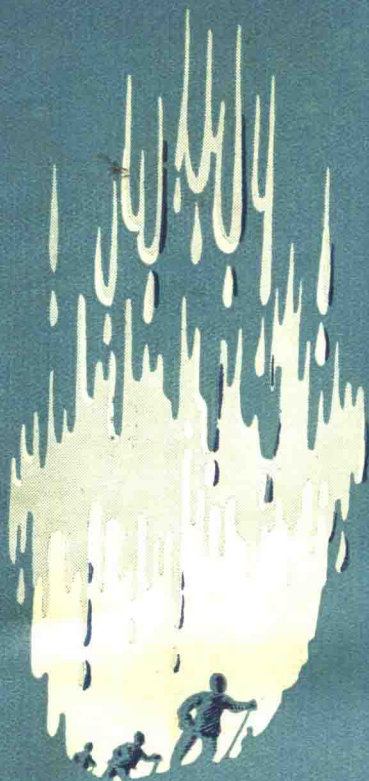




揭開原始冰川的秘密

— 全國公路勞動模範的故事 —

新 知 識 出 版 社

0280

揭開原始冰川的秘密

——全國公路勞動模範的故事——

新 知 識 出 版 社

一九五五年·上海

揭開原始冰川的秘密

——全國公路勞動模範的故事——

*

新知識出版社編輯兼出版

(上海湖南路九號)

上海市書刊出版業營業許可證出〇一五號

上海信誠印刷所印刷 新華書店上海發行所總經售

*

書號：新 0188

開本：787×1092 1/32 印張：1 3/8 字數：25,000

一九五五年十一月第一版 一九五五年十一月第一次印刷

印數：1—3,600本

定價：(6類) 0.14元

編者的話

在我們偉大的祖國，在各個生產戰綫上，在新中國人民爲社會主義事業而進行的創造性勞動和英勇鬥爭中，大批大批的先進模範人物正在不斷地湧現出來，他們是廣大人民羣衆的先進旗幟和學習的榜樣。

本書記述了一九五五年五月間全國公路勞動模範代表大會上表揚過的部分勞動模範的事蹟。其中有：在康藏高原的模範汽車駕駛員路超，安全行車二十多萬公里的汽車駕駛員陳榮材、閔鎮富；勘測康藏公路選擇路綫的工程師齊樹椿，在海南島測量公路中建議改用經濟合理路綫和經濟合理的橋樑設計的工程技術人員呂賢瑗；築路模範軍工蕭讀恪，發動和組織羣衆養護公路的模範王振祥等的事蹟。這些模範人物，爲了人民的事業，進行着創造性的勞動，英勇、忘我地鬥爭着；他們具有克服一切困難的堅強意志，密切聯系羣衆的工作作風；他們冒生命危險，忍受各種艱難，不計較個人利益，不徇私情……。所有這些，都是值得我們學習的。我們出版這一本小冊子，也就是想把這些模範人物的事蹟介紹給我們親愛的讀者，使讀者能夠從中學習他們的優秀品質，更好地爲祖國社會主義事業而勞動。

目 錄

爭取安全行駛更多里程，爲完成國家運輸

任務而努力·····	陳榮材 (1)
在新路海到昌都的路上·····	傅 冬 (7)
揭開原始冰川的秘密·····	蔚 明 (13)
公路上的風波·····	姚芳藻 (22)
安全行車二十多萬公里的閔鎖富·····	洪茂新 (27)
山崩以後·····	吳 聞 (31)
誰戴上了獎章·····	浦熙修 (35)

爭取安全行駛更多里程，爲完成 國家運輸任務而努力

全國公路第一次勞動模範代表大會代表 陳榮材
浙江省運輸公司汽車駕駛員

從一九四九年十二月到現在，在這五年多的時間裏，我駕駛的汽車已安全行駛二十三萬多公里。這個成績，是和黨的不斷培養教育以及同志們的幫助分不開的。回顧一下五年來的工作，使我更深刻地認識到，今後應該更好地提高政治覺悟，學習先進經驗，爭取安全行駛更多的里程，在祖國社會主義建設的偉大事業中貢獻自己的一份力量。

解放前，我當過汽車司機的助手。但是在那個時候，要想學好技術、開好汽車，是不可能的。在反動統治的壓迫下，我終於失業被迫改行種地。開慣了汽車，一聽見汽車的喇叭響，心裏頭就有說不出的難過，恨不能跑上去摸摸方向盤。解放後，這個理想才算實現了。一九四九年冬天，我考進了浙江省公路運輸局杭州運輸處當駕駛員。

頭一天的工作

我很久沒有開車了，頭一天駕駛一輛滿載客人的汽車從杭州開往宜興，心裏有說不出來的高興。可是汽車才開出六

十多公里，機器忽然發生故障了。我皺着眉頭跳下車來檢查，因為不了解車輛情況，找了半天才找出是配電器的毛病。本來，這點小毛病馬上就可以修好，但是打開工具箱一看，可糟了：工具、材料，一件也沒有帶。當時我只盼望有輛汽車路過來幫幫忙。客人們也挺着急，一個勁地問：“能修好嗎？”天都黑了，也沒有一輛車經過，當天我把客人安頓在附近老鄉家裏住下，自己就歇在駕駛室裏。

那一夜，我翻來覆去地睡不着。起初還認為自己倒霉，埋怨客人們詢問。後來冷靜地一想，這事只怪自己。為什麼開車前不檢查一下車輛？為什麼材料工具也不帶呢？我想起解放前開車，遇上反動軍官坐車時，常挨他們打，至今我的左眼眉上還留下一個傷疤呢。這回汽車中途出毛病，要是在解放前，也許又挨上揍了。當時我心裏很難過。這件事給了我一個教育：今後一定不能再這樣粗心大意了。從此每次開車前我總是檢查一下車輛，這是保證安全行駛的頭一個環節。

讓機器聽使喚

我第一回駕駛的是一輛舊汽車。這輛車的發動機沒有力量，車開得再穩也是搖擺，旅客坐上像是“扭秧歌”。其實這輛車的使用年限並不太長，只是過去開車的人不經心，把車糟蹋了。爲了把這輛舊車保養好，我利用每天回程車內旅客少的時候，或是沒有旅客的時候，用心調整每個機件。每天調整、檢查、修理，過了一個多月，這輛車果然比以前好使多了。最後，這輛車的打火部分還有些毛病，可是我對電路調整工作

不熟悉，怎麼辦呢？於是，我就去請教技工王利芳，王利芳同志幫助我調整好電路後，這輛車可就更好使了。這使我深深認識到，司機必須和技工密切合作。

我常和技工一起修車，把自己發現的毛病告訴技工，這不但便利技工修理，同時在和技工一起修車當中，還幫助自己掌握了車輛的性能，學會了修車技術。我摸着這麼個規律：修理、保養汽車，好比醫生給人治病，不能“頭痛醫頭，腳痛醫腳”，而必須全面地掌握汽車的技術狀況，才能做好修理和保養工作，使機器靈活聽用。

爲了保持汽車的技術狀況良好，我每次行駛三十公里左右，就下車檢查一次在行駛中容易發生故障的機件。每回檢查機器時，把車子停在稍微下坡的地方。檢查完了在這個地方發車既省力又省汽油。我檢查汽車的順序是：從駕駛室左邊小門下車，先看轉動軸，後看輪胎，然後檢查鋼板，再轉到右面去檢查。最後繞到前面看方向系、橫直拉桿等，有時也打開機蓋看看。檢查輪胎時，如有嵌入胎面花紋的石子就把它挖出來，遇有小孔，就用三角橡皮釘塞牢（橡皮釘尖朝外），這樣檢查一次頂多不過二、三分鐘。汽車每行駛一、二公里，我就看一次儀表，及時掌握它的變化，如果不正常，就及時修理，免得擴大機件的磨損。每行駛六十公里左右，再利用旅客休息的時間，比較仔細地檢查一次機器。

每天出車回來，我總是用水沖洗車身，把底盤、輪胎都洗乾淨，同時把機器檢查一遍。我在工作中養成了習慣，情願在家裏多花費點時間，保養、修理汽車，免得在路上拋錨耽誤時

間。汽車在路上拋錨，旅客難免有意見。這時我們更着急，越急越修不好。等到修好了，因為誤了行車時間，就增加速度趕路，這樣很容易出事故。

注意小的事情

我們駕駛員在一起時，常交談出車情況。發生了事故，安全幹事就在黑板報上公佈，說明原因，引起大家注意。比如有個駕駛員，曾經軋死一個小孩，當時的情況是這樣：路上有一個大人和一個小孩，一個在道這邊，一個在道那邊，汽車過來時，大人喊小孩站住不要動，可是小孩一見汽車來了，就往大人這邊跑，駕駛員沒想到孩子會跑過來，來不及剎車，把小孩軋死了。我記住了這個教訓，在經過市鎮和人煙稠密的地方，特別注意行人動態，適當控制車速。

注意吸取別人的經驗，對於豐富自己的安全行駛知識是很有幫助的。我廠駕駛員傅秉銓在駕駛方面是比較有經驗的，他說：“會騎腳踏車的人，用脚尖蹬車，不熟練的人用腳心或腳跟蹬，屁股扭來扭去，很不穩當。看到這樣情況，應該減低車速，避免碰撞。”在駕駛當中，我就注意了這一點。

我感到，注意這些細節對保證安全行駛很有好處。有一天，我從寧波往回開，路上有的行人走在公路中間，我連按幾次喇叭，他們都沒有避讓。後來才知道是頂風，行人聽不見喇叭的響聲。以後出車，我就注意風向了。

我還體會到：駕駛汽車一定要雙手握方向盤，因為單手握方向盤，萬一輪胎爆炸或有其他意外事情，很容易翻車；駕駛

員坐在駕駛室裏，思想要集中，否則就容易出事故。這樣做好像很容易，可是天天這樣做，沒耐心是不行的。過去我曾看見一些駕駛員在行駛中打瞌睡肇事，損傷了人民的生命和國家的財產。我很注意這一點，想出一條辦法，說起來也很簡單，就是生活要有規律，要保持適當的睡眠。比如在開車前不吃酒，行駛中不吸煙，不做過分耗費精力影響工作的娛樂活動。我除了有特殊工作以外，平時總在九點半鐘左右睡覺，第二天早晨五點鐘起牀。有了充分的睡眠，白日開車精神就飽滿了。

駕駛員還必須經常保持愉快的心情，在思想上不能有負擔，比如一個駕駛員的家庭終日吵鬧，他的思想就不能集中，開起汽車來，很容易出事。解放以來，我們的日子過得一天比一天好，我有三個小孩，兩個進了幼兒園，愛人料理家務，不用我操心，家庭很和睦，我能夠專心一意地開汽車。此外，我還要特別感謝中途各站的同志們，他們晚間給我們預備柔軟清潔的牀鋪，使我們睡得很舒服；炊事員們給我們做又香又好的菜飯，使我們吃得飽。所有這些，對於保證我們的身體健康，精神愉快都有很大作用。

爭取更大的成績

幾年來，我開過四輛汽車，主要行駛在杭臨（杭州到臨安）、杭甬（杭州到寧波）綫上，這兩條公路都是乙級路面，杭臨綫有半數是山路，約一百四十公里，從嵊縣到臨海有六十一個坡道。我現在駕駛的汽車，平均每天工作九小時，行駛二百八十六公里。

在同志們的幫助下，從一九四九年底到一九五三年六月，我駕駛的汽車安全行駛了十四萬四千六百零二公里，這時大家評選我為浙江省公路運輸局特等模範駕駛員。不久，浙江省公路局召開業務會議，獎勵勞動模範，領導上提出繼續開展安全行駛運動，我建議全省開展安全行駛十萬公里運動，並保證自己安全行駛十五萬公里。

黨委支持了我的建議，全省開展了安全行駛十萬公里運動。我們單位的領導上為保證安全行駛十萬公里運動的勝利，號召全體職工學習蘇聯先進經驗。工會配合行政幫助工人建立了個人、小組和車隊在保修方面的三檢制度，我們每個工人，都認真地執行了三檢制度，經過一段時間，全體工人的保養技術都提高了，中途拋錨的汽車也就減少了。

在安全行駛運動中，我由於認真地貫徹了三級保養制，學習了先進駕駛法，在技術上也有了提高。運輸量超過了定額，燃料、輪胎和材料的消耗也不斷降低。

我能有這些成績，都應該歸功於黨的教育和同志們的幫助。同時，這些也都是我應該做到的。檢查起來，我的工作還有很多不足的地方，我還得向公路運輸戰綫上的許多勞動模範們學習。

國家在過渡時期，要求相應地發展交通運輸業，我們每個汽車駕駛員都擔負着很重大的責任，今後我要遵照毛主席指示我們的方向，繼續向蘇聯的先進駕駛工人和我國的先進駕駛工人學習，爭取更大的成績，為國家創造更多的財富。

（原載一九五五年五月八日“工人日報”）

在新路海到昌都的路上

傅 冬

一九五三年三月的一天，路超開着汽車從新路海出發到昌都去。

這時已是下午四點鐘，天忽然變了，又刮風又下雪。刺骨的旋風翻捲着密密的雪片向汽車一陣陣撲來。他加快速度，想趕緊翻過雀兒山到金沙江去休息。

汽車剛走了十八公里，他忽然看到在雀兒山的山腳下停着一輛汽車。他把車開過去，只見那駕駛員坐在司機台裏正發脾氣，嘴裏咕咕囁囁不知說些什麼。路超忙上前打聽，那個駕駛員懶得答話，只冷冷地說：“車壞了，不來油。”路超跑到車前，掀開蓋子，把油管的螺絲卸下，用嘴死勁吸油管。吸了半天，油一點沒上來，他知道是泵浦壞了，就把泵浦整個兒拿下來檢查了一會，發現沒有彈簧，他推想準是掉到油底壳去了。

於是他對那個駕駛員說：“咱們來拆油底壳吧！”

對方瞪了他一眼，說：“我修不來。”

路超知道那個駕駛員的心情：要拆油底壳一定要躺在汽車底下。油底壳上的螺絲很多，最少要躺個把鐘頭，才能把螺絲卸下再裝上。可是那路面的冰凍得足足有一尺厚，上面還蓋着一層五、六寸深的雪。人躺在上面當然不好過。

停了一會，那個駕駛員氣虎虎地說：“我要回到新路海去找修理班的技工來算帳，他們怎麼修的車，剛走了十幾公里就拋錨。”

路超在心裏算計了一下，從這兒到新路海坐汽車走一趟最少也得一個多鐘頭。而這時天已快黑，風越刮越緊，雪也越下越大，如果不翻過這五千三百多公尺的雀兒山，坐在車上的幾十個修路技工，就要在這零下三十多度的曠野過夜，那大夥怎麼能受得了？

“不，絕不能這樣！”他對那駕駛員說：“我來修，我負責修好。”他叫那駕駛員把工具拿出來，可是對方站在車邊不動手，看樣子是不好意思。天漸漸黑下來了，於是他就跑到自己的車上拿工具。

他找了根很粗的柴把地上的積雪刮了刮。可是冰怎麼辦呢？那冰比石頭還硬，用刀子刮也不是一下子就能刮完的，而時間也不允許再這樣耽擱了。他想把司機台上的坐墊填在下面，但是坐墊很厚，一填上，人就沒法鑽到車底下了。找別的東西，又沒有。他沒有猶豫一下，就穿着棉衣躺了下去。

油底壳上的螺絲可真不少，密密麻麻足有三十多個。他戴着手套沒法拆，只好脫了。光手拿着拆螺絲的鉗子，就像拿着塊冰，沒多大一會手就凍得很難動作了。

風在身邊尖聲呼嘯，吹得人連出氣都很困難，他的臉上和手上就像千萬隻針在扎一樣的疼，全身的血好像凍住了，上下牙碰的直響，但他咬緊牙關繼續幹下去。

遠遠傳來了汽車的喇叭聲，有車子從山上下來了。那輛

車走到跟前就停了下來。路超聽見那駕駛員和剛來的那輛車上的人在低聲說話。沒一會那車走了。他喊那駕駛員，可是喊了半天沒人答應。原來那駕駛員搭着別人的車回新路海去了。

坐在車上的修路技工見路超在冰上躺了已經有二十分鐘，就喊他出來歇歇。但他說：“不要緊，再停一會就完了。”說什麼也不肯出來。實際上，他的兩隻手這時已經由紅變紫，又由紫變青了。腿腳麻木，全身冰涼，失掉了知覺。車上的技工見他不理會，就硬把他從車底下拉出來。大夥都過意不去地說，這又不是你開的車，爲了我們，你這麼受罪！路超聽了忙說：“這算什麼，志願軍在前方打仗，才算苦哩！”接着又說：“咱們早一天到工地，公路就早一天修好。”他把手放在口袋裏暖了一會，等手變紅，稍稍靈活了些，能轉動的時候，就又躺了下去。

又拆了一會，才把彈簧拿出。接着又開始上螺絲裝油底殼。這樣前前後後足足搞了一個鐘頭，才收拾完了。他輕鬆地呼了口氣就往外挪，想爬出來。可是奇怪，怎麼也挪不動。他用盡全身的力量還是不能動彈。他叫了四五個人一齊拉了好大一陣，只聽見“嗤”的一聲，身子才動了。原來背後的棉衣凍在冰上不能動，現在整個兒撕下來了。當大夥把他拖出來的時候，他的腿抖得站不住，全身都凍成青紫色的了。大夥攙着他溜了一陣，又用五六條被子把他包起來，這才稍稍活動了些。

車子修好了，可是沒有人開，怎麼辦呢？這時天已完全黑

了，大風雪還沒有停止，挾着雪花的旋風從山上掃過來，吹得人直打哆嗦。在這樣的大風雪裏過夜，是夠受的。他正在發愁，忽然聽見後面有汽車來了。他高興得忘記了身上的疼痛，連忙跑過去打招呼。這真是意想不到的事，車上坐着他們的中隊長，他把情況簡單地彙報了一下，就請中隊長開着拋錨的那輛車走了。

又一個鐘頭過去了。路超開着車子開始爬上雀兒山。風還是一個勁地颯，山上的雪被風一吹，就好像房子塌下來一樣。汽車掛上防滑鏈條吃力地往上爬。坡陡雪深，走了不多一會，積雪就把車輪淹沒了。正在這時，忽然遇到一個九十度的大回頭彎。車子滑得直往後溜。因為剛才停了半天，車上的考幫油凝結住了，車子不靈活，怎麼也上不去。他趕緊加大油門，拚命地調換排擋，可是沒有用處，輪胎呼隆呼隆地直轉，車子却不往前走。他心裏急得像火燒一樣。連忙從車上跳下來，踏着過膝深的雪探踩路面。雪下面的冰凍得像玻璃一樣又滑又硬，走了一會，腳就凍僵了。他停下來，望着路邊的懸崖絕壁，忽然想起一九五一年冬天他路過這兒看見戰士和工人在山間懸空幹活的情景。那時天氣很冷，吐口唾沫還沒有落地就凝結成了朵朵冰花。山間沒站腳的地方，戰士和工人就在山頂挖個窟窿，插上鋼釘，把繩子一頭拴在自己的腰間，一頭拴在鋼釘上，就像盪鞦韆一樣，吊在半空中打炮眼。很多人的手上凍了很多很深的血口子，可是他們沒一個抱怨的。爲了劈開高達數丈的崖石壁障，很多人冒着生命危險爬到懸崖上去爆炸。他又想起戰士和工人們當時所說的話：雀兒山

再高，沒有我們的腳板高；石頭再堅，沒有我們的意志堅；冰雪再寒，我們有滿腔熱血來溶化。他問自己：人家是以什麼樣的態度對待困難？想到這裏，他覺得身上突然來了勁。

他在車上找到一根橈胎棒子和一個鐮頭，使勁敲打路邊的冰，等冰敲碎，他就用力一點一點把冰下的沙子挖出來鋪在路上。車上的技工見他這樣，也都跳下車來幫忙。這樣折騰了三個鐘頭，才把這個回頭彎鋪滿沙子。使了一把勁，車子轉過去了。

車子爬了一公里，又遇到一個彎子。像頭一次一樣，車子開上去又滑下來。他只好又照老法子敲冰，挖沙子，鋪路，大夥也跟着他做。他們完全沒有理會在黑暗裏迴旋的大風雪。可是這一回那法子不頂事了，車子上半截又滑退了下來。怎麼辦呢？他在路上走過來走過去的琢磨，他想假如把路上的冰打成一道一道的橫槽，車子也許就不會往下滑了。他就和大夥一道兒動手做。他們仔細地一道又一道地敲出二百道橫槽，上面又鋪了些沙子。等一切弄停當，這時天已大亮了。

車子開上去了，可是越往上走，坡越陡，冰也越來越厚，在一個轉彎處，用前兩個辦法仍爬不上去。五六個鐘頭不知不覺地溜過去了。這時雪住了，出了太陽，滿山的雪給太陽一照，成了霧茫茫的一片。

大夥也心焦得了不得，這時就你一言我一語地出開了主意。有人說：“找些樹枝、稻草填在輪子下不就解決問題了嗎？”有人又說：“把車上的篷布拿下來填在車下不就成了嗎？”

樹枝稻草好是好，可是到哪兒去找呀！這荒禿禿的山上，

除了雪，什麼也沒有。

填篷布當然好，可是一個篷布要三百多元，汽車一壓就報廢了。哪能這樣對待人民的財產呀！他心裏這樣想。他突然，想起了身上的棉衣，這件棉衣反正已經弄破了，他就把它摔在輪胎底下。車上有位修理技工見他這樣，也扔下一件棉衣。

車子動了，可是剛輾過棉衣，車子就又滑了下來。棉衣太小了。於是他又把自己的兩條被子填在前輪胎的前面，把兩條毯子鋪在車中間，後輪胎前擺了兩件棉衣，一件大衣。他慢慢地把車開過去。等車走過去了，再把地上填的東西往前挪。他就用這辦法渡過了一個又一個的彎子。

開到山頂，天又完全黑了。被子、毯子和棉衣都被車子壓得濕淋淋的，就好像是剛從河裏撈出來的一樣。晚上九點鐘車終於翻過雀兒山到了山腳下的道班房。車上的人折騰了這麼一天兩夜累得不得了。他就把車子停在道班房照護大夥下車燒水煮飯，可是他自己却坐在司機台裏不肯下去。他說，車子隔一個鐘頭就要發動一次，不然水箱就凍住了。就這樣，他披了件大衣，爬在方向盤上打了個盹。接着就又忙着檢查車子趕路了。

路超同志於一九五五年五月出席了在北京召開的全國公路第一次勞動模範代表大會（五月三日至十一日）。他在會上報告了他安全行車十三萬多公里的事蹟和經驗。上面記載的是他的一段模範事蹟。

（原載一九五五年五月二十八日“人民日報”）