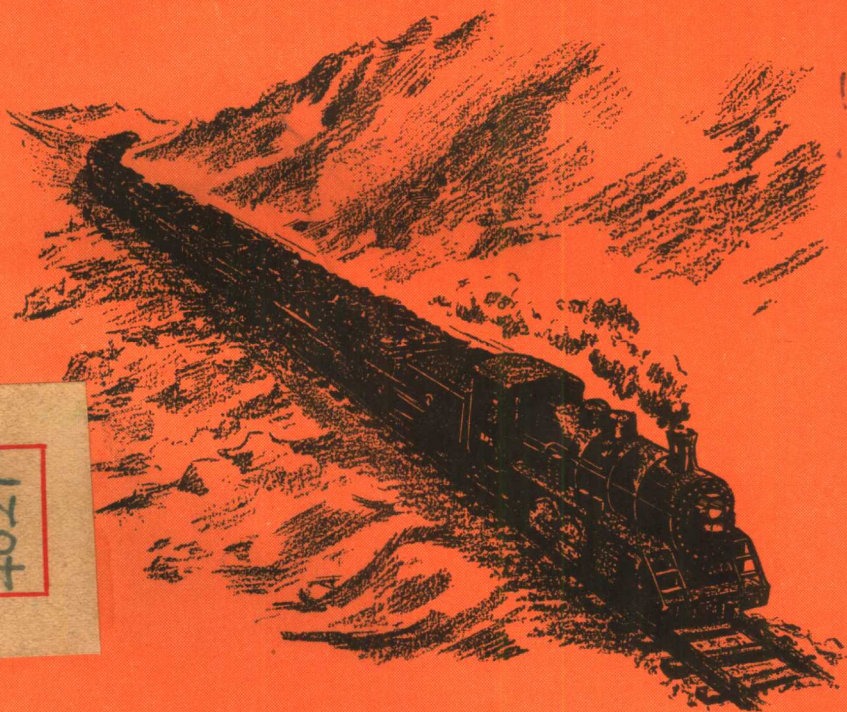


为国家节约黑金子

李紹強 講 高 克 記



4021

为国家节约黑金子

李 紹 强 講
高 克 記

工 人 出 版 社

1956年·北京

为國家節約黑金子

李紹强講

高克記

*

工人出版社出版（北京西总布胡同30号）

北京市書刊出版業營業許可証出字第009号

工人日报社印刷厂印刷 新華書店發行

*

开本:787×1092 1/32

字數:29,000字 印张:1 8/16 印数:1—7,000

1956年7月北京第1版

1956年7月北京第1次印刷

*

統一書号:T15007·22

定价:(6)0.14元

統一書號: T15007·22

定價: (6) 0.14 元

內 容 提 要

本書介紹了“李紹強省煤操縱法”的創造過程、主要操縱方法和李紹強的先進思想，生動地介紹了他省煤的方法和能夠省煤的道理。

目 錄

新的生命·····	1
“多少生命財產攥在你手里！”·····	4
“青年號”·····	7
黑金子·····	10
教條主義害死人·····	13
靈活運用·····	15
團結就是力量·····	19
手巧還得工具妙·····	24
聯動機·····	28
打破了常規·····	33
是老師也是學生·····	38

新的生命

我是哈爾濱鐵路管理局長春機務段一萬一287號機車的司機長，正式擔當司機工作還不滿4年，由於黨的領導，團的培养，和蘇聯專家的幫助，使我很快地提高了政治覺悟和技術、文化水平，並且在1953年光榮地加入中國共產黨。由於我們學習了鄭錫坤操縱法、孫士貴焚火法和尹兆坤機車保養法等先進經驗，因而獲得了一些省煤成績。領導上派技術人員總結我們的經驗，把它介紹到各地以後，又經過廣大群眾和技術人員幾次三番的鑑定、充實，因而成了一套省煤操縱法。我因此獲得了全國鐵路優秀工作者的光榮稱號。

1954年全國能經常省煤的司機已有1,546名，占司機總人數的47.8%，他們當中有的成績已經趕過我們了。

我是一個普通的鐵路工人，今年29歲，可是29年里頭，倒有22年過着豬狗不如的苦日子。從我落生直到解放，吃不飽，穿不暖，挨打受氣不說，還叫國民黨匪幫和財主們抓了我兩回兵，要不是毛主席的隊伍把我從火坑里救出來，別說積累什麼省煤經驗，就連這把骨頭也許早餵了狗啦。在舊社會，咱們勞動人民誰沒有一肚子辛酸眼淚？這些苦水是三天三宿也倒不完的。

直到1948年冬天，毛主席才給我帶來了新的生命，我就打這

里說起吧！

沈陽解放后半个月，我考取沈陽机务段的司爐。一上班就听干部們給講劳动創造世界和階級斗争，講中國共產党怎样領導中國革命，講工人階級現任的地位和責任。別看我的出身好，受苦深，也攔不住反动派欺騙、蒙蔽，早先一腦袋漿子，哪懂得这些革命道理！这回心里才有点亮了。我体会最深的是“劳动創造世界”。可不是嗎，衣、食、住、行哪一样不是劳动創造的？劳动，过去被看成下賤的事，現在变成最光荣的事了。

那时候，革命形势發展挺快。解放大軍一隊接一隊地往关里开。大軍南下全得坐火車。段上人手不足，需要加紧培养新司爐。我們这些新手，每天到班上一边学理論，一边練習投煤，忙得活像个陀螺，滴溜乱轉。練習投煤，头兩天还真有点招架不住，累得腰酸屁股痛。可一想起这是为了支援大軍早日解放全國，渾身的勁就不打一处來，連回家都不願歇着，找兩塊板兒一搭，接着練。有时候，夜里做梦还在說：“这么扔，那么扔。”哥哥嫂子都笑話我：“老二真用心。”

学了半个月，开始挂牌^①上車。头一夜就睡在段上。心里这高兴就别提啦。哪睡得安穩呀，一夜起來看了好几回牌。到23点的时候，忽听得有人喊：“李紹强出動！”我連忙站起來，使勁擦擦眼睛，立得筆挺，暗自盤算：不知道头一回什么任务，要跑本綫^②可够嗆。

① 挂牌，把寫有乘务員名字的木牌挂在乘务員名牌板上，便于了解某个乘务員在哪台車上工作以及何日担任何次列車。

② 本綫，指各車站間區間內的綫路。

值班的拍拍我肩膀：“你搗站①去吧！”

我一听，心里松了一半。

上車先給司机和副司机敬了个礼，說：“我可是一天也沒干过，初次上車，还得你們二位多指導！”

他倆見我这么說，倒有点不好意思啦，赶紧說：“行啊，鉛堵②別燒漏了就行。这玩藝兒沒有三天的外行。”

副司机为了照顧我学习，叫我自个兒干。我正想多練一会，听他这么說更高興，一个人整整干了一夜。

干了一夜沒覺着怎么样，到早起可發作了，胳膊腿兒全不听使喚啦。好容易咬牙晃完爐，一回家，連楼梯都上不动了。倒在炕上，一覺由早晨直睡到下晚。醒了一看，手腫得跟猪爪兒似的，腰都抬不起來啦。

嫂子見我这付神气，笑道：“你还是不行吧，見着这么点硬就受不了啦！”

我笑着說：“受不了？沒有的話。我不信这么个活人就擺弄不了一把鉄鍬。咱們走着瞧吧。”第二天一大早，就又上車干去了。

我想，自己还年輕，一無技術，二無理論，干啥也差勁。可也有好处，力气和精神有的是，記性也不差，只要真正勤學苦練，总有一天能干好。打这起，別人學一遍，我學兩遍，別人多歇会，我少歇会。我知道，什么也有用完的时候，就是人的精力总用不完。

① 搗站，是機車在車站上担当車棚的調移或編組列車的工作。

② 鉛堵，是裝在機車內火室上的一种安全裝置。有了它，可以防止因鍋爐里缺水把鍋爐板燒坏或發生爆炸。

1949年3月，我和秦文元、王福兴等被調到長春來。头一趟是跑四平。副司机王福兴燒完一站地，到孟家屯就讓我接銜。我一連干了7站，到蔡家一看，汽也頂住了，水也頂住了。王福兴乐的揍了我一掌，我也乐的閉不上嘴啦。心想，“只要功夫深，鉄杵磨成針”，这話一点不錯。就这么着，慢慢的我也頂一个人干了。

这一年4月，段上成立了工会，接着开始建团。在这前后，結合恢复生產、組織义务劳动、献交器材等工作調整了人事，進行了反动党团登記，清查了反革命分子。經過这一系列的民主改革，我的政治觉悟進一步提高了。9月，一个秋高气爽的好日子，我光荣地加入了新民主主义青年团。

轉年春天，根据中苏友好互助同盟条約，兩國合办的中國長春鐵路公司成立了。正当大家在苏联專家的親切教導下，开始企業改革的时候，美帝國主义在朝鮮挑起了战火。

全段員工热烈响应毛主席的号召，抗美援朝运动像怒濤一样汹涌澎湃地开展起來。这时，我已考取操縱副司机，調到一五一952号上，我們全包車組都報名到朝鮮去了。

“多少生命財產攥在你手里！”

在朝鮮，我們只呆了20多天，总共就跑了一趟車。由鴨綠江边拉14个彈藥車去順川。因为我們这台機車是橫汽門的，很費水，埋上火頂多能挺几个鐘头，時間一長，鍋爐里的水就頂不住了，領導上經過再三的考慮，決定我們回國。

20多天，對人的一生來說，是太短了。可是在朝鮮的這20多天，我所受到的教育，却勝過以往的20多年。朝鮮戰場是一座最大的革命熔爐，在那里，鍛煉人的不是鐵匠的手錘，而是血與火，是數不盡的困難，是對祖國的熱愛和對敵人的仇恨。

要是說，在參加抗美援朝以前，我還只能從報章雜誌上認識敵人殘暴的話，現在我就是美帝國主義罪行的見證人了。要是說，在參加抗美援朝以前，我還只能模糊地認識朝中人民英雄氣概的話，現在我已經找到努力學習的活榜樣了。從朝鮮回來，我感到突然長大了好多，雖然離開祖國總共才不過20幾天。

從回國的那一天起，不管我走到哪里，都覺得有個聲音在嚴厲地責問我：“為了祖國，為了最可愛的人，你今天干了些啥？”

我想，支援朝鮮不能依靠空話，干活要不扎扎实實的，嘴上再漂亮也是瞎胡扯。反正我就認定了一條：但凡是副司機的活，別管是焚火、給油、清掃、還是檢修，哪一樣也不叫人挑出毛病來；上班，使勁干，下班，悶頭學——學機車構造，學行車規章，學上級命令，學別人的經驗。

有一天，運轉助理段長告訴我，人事室有命令，提升我作司機。我看見段長和藹的面孔，嗓子眼兒熱辣辣的，就像有幾車皮的話，可怎么也說不出來。

段長把手搭在我肩膀上，樂呵呵地說：“小伙子，高興吧？”

高興，當然高興。干咱們這行，誰都知道燒火的就盼着能開上車。我忽然想起3年前，我曾向哥哥說，一定勤學苦幹，爭取3年以內開上車。結果呢，只用了兩年零7個月。可是我高興主要的還不為這個。我高興，是因為沒有辜負最可愛的人，是因

为提升司机后我能更多的为祖国作点事。我吹着口哨，連跑帶跳到了团总支委员会。

团总支書記一看是我，笑着說：“恭喜你，青年司机同志！”

我笑了，站在那兒，一时不知說啥好。

“談談吧，今后打算怎么干？”

我想了一下說：“要从技術理論上提高，向老年工人學習，熟悉規章命令。”

团总支書記望着我嚴肅地說：“从今天起，你就是一个火車司机了。你想过嗎！整个一趟列車就攥在你的閘把兒上，那全是國家的生命財產哪！國家把这些生命財產都交給你，这就是說，國家和人民信任你，对青年团员來說，没有什么东西比人民的信任更可貴的了。今后你要切忌驕傲自滿。”

在朝鮮所受的最实际的階級教育，領導同志对我的親切教導，和一个火車司机的責任感，使我在剛提升司机的那些日子里，簡直不知道啥叫累，啥叫够。我覺得，時間从來就不够用。要說在那些日子里我的技術多少有些提高，那并不是我比別人聰明，只是我比別人花了更多的時間來學習、鑽研。

我的成績得到了領導上的信任。从來，新司机头一趟乘务的时候，总得有指導司机添乘，而我竟能例外，上級很放心，叫我們自己干。

我还記得，头一趟出勤是在一万一914号車上替班，副司机是杜成章，司爐是王德。

一上車，就听副司机跟司爐說：“老王，咱們这車哪月都得煤獎，这回可不知怎么样啦！”

我一听，就知道这是冲着我来的，心里有点不自在。又一想，也对：自己年轻的，才烧几天火，就开上车了，人家是信不着。就连忙说：“老杜，老王，我新干，没经验，还得向你们二位学习。你们瞧我操纵上有啥缺点，可及时提出来，别磨不开！”

头一次出车，真不是好玩的事，所以我也特别用心。

还好，车过了八家堡，也不缺水，也不缺汽，到四平一算，才烧7寸煤。跑这趟车，还加上以后跑的兩趟车，一共省了7噸多煤。打这起，伙计们对我的看法改变了。

“青 年 号”

1951年春天，由沈阳转到我们段上一台机车，车号是151-287。因为包车组里大半是青年，大伙儿就把这台车叫开“青年号”了。

那时候，正赶上苏联指导司机在他们这队。见这群小伙子一个个蹦蹦跳跳的挺有精神，活儿干得也俐落，苏联专家对他们挺重视，亲自监督工厂作架修，还帮助他们给机车镶铜字，门窗上都装上布帘儿。

青年们本来就干得挺欢，苏联专家一鼓励，劲更大了，达到的各项指标都不错。特别是省煤，在全段哪月也没出过第三位。

抗美援朝的时候，287全组都过鸭绿江去了。派谁到这台车上来呢？领导上挺费考虑。结果，选中了贾诚德、于长清和我等9个人。梁世凯、吕文会和老贾一班，徐斌、宋邦金和老于一班，邵永发、王兆祥和我一班。老贾岁数较大，经验也多，被选为司机长。

3个開車的里头，頂数我歲数小，開車年头也少。

初到青年号，大伙又高兴，又担心。高兴的是这台車有光荣的傳統，担心的是怕自己搞不好，損害它的榮譽。我呢？別提啦，簡直坐也不是，立也不是，活像热鍋里的螞蟻。后來，我把心一橫，急也白搭，琢磨着把工作干好才是正經的。我尋思了几天，給自己定了三条任务：头一条，要老老实实在地学，勤勤懇懇地学，要开动腦筋，不懂的就問个明白，絕不裝懂；第二条，凡事对自己要嚴，認真开展批評与自我批評，搞好全包車組和本班的團結；第三条，少說漂亮話，多做实际工作，各項指标不落在那兩組后边。

团总支對我們三班兒抓得很緊。只要是團員，不管誰，出乘前一定要到支部簽到，接受支部任务，休班回來，再向支部彙報。287的定期檢修會，团总支哪回都派人參加，還幫助我們制訂和檢查小組計劃、开展批評与自我批評。团总支最关心的还是我們的學習。“青年团的任務就是學習”，团总支書記經常引用列寧這句有名的話教導我們，要我們隨時隨地学，向兄弟包車組和老工人学，在实际工作里学。我們漸漸懂得，不学好真本事，“為祖國服務”不過是一句空話。現在想起來，真要深深感謝团的組織，是团使我認識到學習的重要，使我養成了學習的習慣。讓我举个例子吧。

有一个时期，指導司機跟我添乘，每当回段我向他征求意见的时候，他都說“沒啥”，就在司機指導簿的各項里都填上“良好”。到月末，助理段長審查指導簿时就批道：“一个新司機就能作到百分之百的良好嗎？”

我心里也直纳闷，就去找团总支書記。

团总支書記笑道：“怕是你們学习态度不誠懇吧。”

我想，大概有这么点原因。

下一次指導司机又來添乘，我先跟伙計們說：“指導司机这回要不給提意見，咱們就別讓他下車。”伙計們說：“对！”

干完活，我照例征求他的意見，他还是說“沒啥”，說完就要下車。兩個伙計就真的把門堵上啦。

指導司机笑了，說：“你們年輕人学习真虛心。——其他都挺好，就是手把提①得慢一些，下閘②第一次减压太少。”

以后，我們就根据他的指示，把这些缺点改了。

287的学习精神在全段出了名，人們都誇：“这帮小伙子，又肯干，又肯学，真是好样兒的。”

前头說的都是好听的，其实我們的毛病不少。还拿我自己举个例子吧。

有一天晚上，我和調度員联系好了，說我們車一進來就去接吉林來的車体。那时候，全路都在轟轟烈烈地搞“滿載、超軸、五百公里”运动，大家情緒都特別高。听說头一天633号机車拉了3,016噸，創長春、四平間最高紀錄，白天640号机車接着又拉了个3,200噸，我心里就想着要跟上。一看这趟拉的是木头，天气又好，我这不忍人的勁可就上來了，硬要值班的給我联系3,500噸。指導司机和团总支書記都沒答应。当时，我气憤得不行，粗声粗气

① 手把是管机車前進后退或調節汽缸進汽量的一种裝置。司机应根据不同情况把手把放在最經濟合理的位置。

② 下閘是使用制動裝置叫列車慢走或停車。

地說：“咱要不拉，人家可就拉了。”說着把手一甩，賭氣上了車。結果，那天晚上連3,180噸都沒拉上去，窩窩囊囊地退了回來。第二天，团总支把我找去，要我檢查思想。起先，我還盡強調客觀原因，埋怨151號的司機長不該失信不給我補機，直到最後，才承認自己有“創典型”的錯誤思想。大家對我進行了嚴厲的批評。那次，我才真正認識個人英雄主義有多大的危害性。我難過極了。

我們9個人誰都有些缺點。司機長老賈喜歡喝酒、跳舞，有時因此而漏乘^①。宋邦金好耍小脾氣，稍不順心，就摔摔打打的。呂文會有一個時期總以為自己體格不好，反正考不上司機，學習就不安心。我們9個人共同的毛病是打勝不打敗，如果上旬指標完成的不好，中、下旬也就鬆勁了。幸虧領導上抓得緊，這些毛病才沒有發展下去，才沒給工作帶來更大的損失。

黑 金 子

1951年過去了。

這一年里頭盡是些偉大的事兒。看吧，中國人民志願軍和英雄的朝鮮人民一起，斬斷了敵人侵略的魔爪，把強盜們從鴨綠江邊打回到三八綫附近。全國各地的反革命分子也讓咱們大張旗鼓地鎮壓了。經過轟轟烈烈的“三反”“五反”運動，全國人民打退了資產階級的猖狂進攻。毛主席和共產黨領導着全國人民從勝利走向勝利。

① 列車已到開車時間，乘務員沒有出動漏車了本次乘務工作，叫漏乘。

可是美帝國主義者並沒有從失敗裏頭找到教訓，它們時時刻刻都在企圖擴大侵略。更艰巨的任務擺在面前。毛主席號召全國人民，要“增加生產，厲行節約，以支持中國人民志願軍”。東北是全國重工業的基地，又是抗美援朝的最前哨，為了響應領袖的偉大號召，東北人民響亮地提出：為全年增產節約800萬噸糧食而鬥爭。

“800萬噸糧食”，可不是個小的數字，它要靠全東北每一個人的辛勤勞動來兌現，它要求工廠、礦山、鐵路、農村都得超額完成生產任務，努力節省自己的開支。

話雖這麼說，可到底咱鐵路員工該怎麼辦呢？咱這機務部門擺弄火車頭的又該怎麼辦呢？起始時，我心里可沒底。這個紮縫直到段上討論第一季度生產財務計劃的時候，才算解開了。

段長跟我們分析，機務段的增產節約要打兩方面着手。一方面要提高機車運用和檢修的效率，就是提高日車公里①、技術速度②、牽引噸數，壓縮機車周轉時間③和架洗檢庫停時間④，消滅中間修⑤，提高機車質量，一句話歸總，就是要火車頭拉得多，跑得快，修得好，修得快，少呆着，多干活。另一方面，就要想一切辦法降低成本，節約開支。當他說到火車頭上燒的煤占整個機務部門支出的50%、占運輸部門支出的79%的時候，簡直把

① 日車公里，機車在24小時內（一晝夜）走行的公里數。

② 技術速度，列車在區間內行駛的速度，各站停車時間不在內。

③ 機車周轉時間，機車從出庫到完成一個往復運輸任務回庫後再出庫，其間所需時間。

④ 庫停時間，機車在機務段工廠內進行修理的時間。

⑤ 中間修，機車在兩次洗修間進行的臨時修理。

我吓了一大跳。

以往，天天在機車上干活，哪时哪刻不在跟煤打交道，为啥就没有算算这个帐？節約應該打哪里下手，这不是明擺着的事：就得抓这“50 %”和“79 %”。这是关键，这是牛鼻子。

早先，我总寻思，咱們乘务員的主要任务就是多拉快跑，多为國家生產噸公里，再就是別出事故。要是为省点煤，弄得沒水、沒汽、晚了点，乘务員挨批評事小，國家的損失就沒法算啦！

那时候，也曾听人家管煤叫“工業的粮食”，叫“黑金子”，可总体体会不深。心想，煤这玩藝兒地底下有的是，千年万年且燒不完呢，操那份心干啥？再說，如今用煤指标这么紧，怕也到头兒啦，省也省不了一星半点的。

听完段長的报告，我这腦瓜里可就干开仗了。整天嚷嚷“工人是國家的主人翁”，实际呢，簡直沒有主人翁的思想。为啥自己家里燒爐子知道算計，多糟踏一点就心痛，公家的事就海來海去不在乎呢？多拉快跑和不出事故都是对的，可光这么就够了嗎？要是月月費煤，趟趟費煤，車轆轤轉來点錢，还不够貼煤的呢，到头來，还是國家受損失。任务要完成，事故不能出，煤还得省，这才叫全面的生產观点。

回家的时候，我又想，省煤跟省材料費和油脂还不一样。油脂和材料費有該省的，有不該省的；不該省的也省了，就叫吃老本，总归是機車質量遭殃。煤呢，省得越多越好，根本不会影响機車質量。節約要打煤上下手，真是太正确了。

决心是下了，到底怎么办呢？我想，头一步，就得樹立精打細算的主人翁思想，真正把煤看成金子，能少开一会汽，就少开