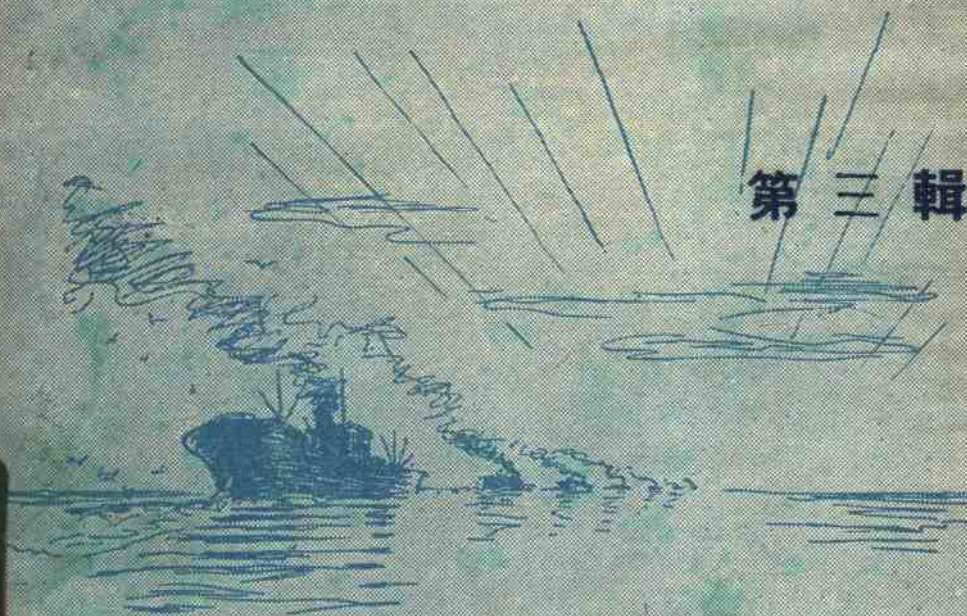


航運譯叢

第三輯



人民交通出版社

航運譯叢

第三輯

人民交通出版社

書號:5052-京

航運譯叢 第三輯

人民交通出版社出版
(北京安定門外和平里)

新華書店發行
慈成印刷工廠印刷

1955年10月北京第一版 1955年10月北京第一次印刷

開本: 31⁸×43⁸₃₂ 印張: 3⁸₃₂ 張

全書: 103,000字 印數: 1—2,000冊

定價: 0.50元

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號)

目 錄

政治工作

在波羅的海海船上..... А·索羅金(1)

經營·管理

蘇聯海運的技術政策..... И·伊薩科夫(10)

船舶及港口工作圖表和技術計劃..... Я·康托羅維奇(16)

提高運行速度，加速貨物運輸..... Г·馬約爾斯基(23)

裝卸工人手工操作裝卸技術安全標準規程..... 蘇聯遠東海運管理總局(30)

駕駛·船藝

在非機動船舶上不用船員..... А·索尤佐夫(34)

頂推不用船員工作的駁船..... П·葉爾馬欽科(37)

快速繫結駁船的方法..... Б·帕狄阿羅夫(40)

美國內河中的分節船隊..... 蘇聯河運雜誌報導(42)

機務·修船

在所有的蒸汽機船上推廣輪機員革新者的經驗..... 蘇聯河運雜誌社論(46)

三個航期不用清洗鍋爐..... А·米茹科夫(49)

不用洗刷鍋爐的工作經驗..... М·什馬科夫(51)

在航期內祇洗刷一次鍋爐..... Я·日特洛夫(56)

一個航期中僅一次鍋爐拆驗..... Г·普列漢諾夫(58)

七個航期中未割換煙管..... А·薩法托夫(59)

關於船舶的設計..... П·李雅勃奇科夫(61)

港工·航道

船舶打撈、入塢及上滑道..... А·И·納烏莫夫(63)

船台的新施工方法..... Л·Ф·克雷新(72)

鋼筋混凝土桁梁組成的裝配式碼頭..... Н·薩哈洛夫(79)

裝配式鋼筋混凝土順岸碼頭..... В·Б·古列維奇(83)

航運消息



政治工作

在波羅的海海船上

波羅的海海運局政治處主任 A·索羅金

在偉大的蘇聯旗幟下航行是一種崇高的榮譽。波羅的海海運局成千的海員們光榮地帶着祖國的國旗執行着國家的貨運任務。海員們無論離開蘇維埃的土地多麼遠，他是總是同偉大的蘇維埃人民生活和勞動在一起的，他們熱情地收聽關於偉大的斯大林共產主義建築工程，關於蘇維埃人民不懈地從事創造性勞動事業的廣播報導。

遠洋航行的蘇聯海員們是處在另一個世界資本主義強霸勢力和壓迫的世界，橫暴地奴役愛好自由的人民的世界——的包圍中。因此，每一個蘇聯人民都盼望早日回到祖國領海，踏上自己親愛的蘇聯土地。

蘇聯海員們熱愛祖國，他們極關心於為祖國的幸福，為社會主義國家實力的增強而勞動。

只要注視一下世界地圖和我們每天的船位報告，就會想像出重大的航次任務使蘇聯海員們遠離祖國的海岸。例如，《波波夫教授》號內燃機輪正航行在印度洋上。《索夫加萬》號蒸汽機輪和《然·若列斯》號蒸汽機輪的海員們正在不同緯度的地區橫渡太平洋。《庫班》號蒸汽機輪駛過馬來亞海岸。《伊凡波爾祖諾夫》號蒸汽機輪在阿拉伯海中航行着。

遠航中的蘇聯海員的生活是富有創造性的。在波羅的海所有的船船上都有黨、共青團和工會組織，它們擔任重大的黨的政治工作和文化教育工作，它們以提前完成國家貨運計劃的社會主義競賽組織者的姿態出現，它們牢記着列寧格勒人在給斯大林同志的信中所提出的諾言：要把列寧格勒變為蘇聯進步技術的最重要的中心，而在船舶上選擇最完善的工作方法。

每一個船上的黨組織都是列寧格勒黨組織的支部，是該組織組成的一員。但是，船員以及黨組織的活動與陸地上比較起來却完全是另一種情況，因為，當我

們的海員遠航時，就要直接與敵視我們的資本主義世界相接觸。這樣就更加加重了船上黨、工會和共青团組織以及海運局政治部的責任，使海員們具有堅定的不移的政治思想，並培養他們高度的蘇維埃愛國主義精神。

我們在對海員的政治教育的組織工作中不能不考慮到另一個重要的情況，就是佔絕大多數的青年海員們年紀從十八歲到二十四、五歲的青年海員佔波羅的海海員的三分之二以上，他們大多數是只航行了一年或二年，也有的是剛從海運學校畢業就來到船上不久的。

在我們的許多遠洋航行的輪船上，建立有數十個黨組織，這些黨組織的人數是不等的。有的黨組織有3~5個黨員，也有5~20個黨員。共青团員佔船上人數的60~80%。每艘船都有船舶委員會，它從事組織輪機部和甲板部的社會主義競賽，以及設法滿足船員文化物質生活的要求。

船上都設有文化室和藏有文藝書籍與政治書籍達三千冊的圖書室。

遠離祖國航行的波羅的海上的幾百個海員，他們都是中等專業學校和高等學校的函授生。《伐沃羅夫元帥》號內燃機輪，《維利紐斯》號蒸汽機輪，《然·若列斯》號蒸汽機輪和《奧托·什密特》號蒸汽機輪以及其他許多船舶的船員們正在學習着並參加中等和高等海運學校全部課程的考試。百餘普通海員，在航行中受到了中等學校的教育，並準備中學畢業考試。

在世界上和在資本主義國家裏任何一艘船上的海員都沒有像我們蘇聯海員們所能得到的這種勞動、休息和學習的幸福環境。

在從社會主義逐步過渡到共產主義的條件下，蘇聯人民的共產主義教育，是具有決定性的意義的。宣傳馬克思列寧主義，以共產主義自覺的精神來教育海員，是黨組織和海運局政治部的主要任務之一。正因為如此，我們就特別注意船上黨的政治教育組織工作。

現在，波羅的海船舶上，在黨的教育系統內已經特別廣泛地展開了學習。每一個海員都是政治學校或小組的學員，有的自學，有的担任輔導員或小組長進行宣傳工作。每一艘船上都成立有講課人員和報告人員小組，其中包含有領導人員的代表，受過中等教育和高等教育的人，具有高度政治素養的人。

每一學年開始以前，所有船上都舉行黨和團的會議，解決對海員們的馬克思列寧主義教育問題。此後，當我們的大批船舶都集中在列寧格勒港、阿爾漢格爾斯克和牟爾曼斯克港口時，就為船上的宣傳人員組織幾次講話。

從學年一開始，船上講課人員和報告人員便展開了廣泛的活動。如《浦斯科夫》號蒸汽機輪在由海參威到施捷金的一個航次中，船上的講課人員就講了七個講題來帮助大家自修馬克思列寧主義理論。下列的數目字也就足以證明波羅的海

船上宣傳講演的規模：從學年開始到 1952 年 4 月，由船上講課人員和報告人員作了 2,800 個關於社會政治、聯共（布）黨史和政治經濟問題的報告和講演。在抵達任何一個資本主義國家港口以前，船上講課人員照例向全體船員介紹這個國家的政治經濟情況和勞動人民所處的地位。因此，宣傳員們廣泛採用蘇聯的定期報刊，特別是「真理報」、「新時代」雜誌、「爭取持久和平，爭取人民民主」等等上面所刊載的材料。

在 1951 年～1952 年的學年中，波羅的海海運局的船上，空前地有 103 個馬克思列寧主義大學函授班的學員在航行中進行學習，這個大學函授班是在聯共（布）列寧格勒市委的幫助下，為我們所設立的。船上知識分子都是馬克思列寧主義大學的學生，他們是船長、駕駛員、輪機員、報務主任、船舶醫生。

遠洋航行的特殊條件，船員們長期地遠離列寧格勒港，使得在遠洋航行的船上建立大學函授班複雜起來了。在我們的面前曾發生這樣的一些困難問題，如對函授生學習進度的指導，書籍的供應，輔導的組織以及對學生的考試方法等。

這些困難大部分都已克服，我們為函授學生順利學習創造了條件，供給他們足夠的政治與文藝書籍。每個船上圖書館都有弗·伊·列寧全集、所有已出版的約·維·斯大林文集、馬克思列寧主義的經典著作和為了使函授學生能有成效地掌握馬克思列寧主義理論所必需的其他作品。

在冬季，當列寧格勒港封凍的時候，我們由遠洋航行歸來的船舶駛到黑海、巴倫支海，遠東和波羅的海沿岸各港口。我們就優先用無線電通知函授生，當他們的船舶到達蘇聯的某一港口時，馬克思列寧主義大學的教員將同時來到那裏，按照學習提綱進行測驗。這種措施不僅有助於改進測驗方法中重要問題的處理，而且也可以改善經常檢查函授生學習的組織。

現在已經作過 200 多次關於聯共（布）黨史的測驗，進行了將近 30 次課堂討論和對馬克思列寧主義大學函授生作了 200 多次小組和個人的輔導。

大部分的領導人員以頑強不懈的精神學習大學函授班的課程，並按時參加測驗。「波波夫教授」號內燃機輪的輪機長布爾米斯特羅夫同志勝利地完成了自己的學習計劃，參加了十一次聯共（布）黨史課程的測驗。「德米特利·頓斯科」號內燃機輪大副齊莫菲耶夫同志，「白鳥」號蒸汽機輪的報務主任切爾內舍夫同志，「孟德列耶夫」輪的大副巴伊果生同志，「戈沃羅夫元帥」號內燃機輪的三管輪斯捷潘諾夫同志和其他許多同志正在順利的學習着，並都參加了大學一年級課程的考試。

在遠洋航行的情況下，馬克思列寧主義大學課程的順利進行，多半是要依靠

對函授生正確的學習組織。船上的政治委員擔當了這個任務。他們也就是輔導員。應當特別指出：馬爾科夫同志（白島輪）和索洛斯尼科夫同志（然·若列斯輪），是組織馬克思列寧主義大學學生學習最有成績的政委。

收聽無線電廣播的講演和報告，給予自修馬克思列寧主義經典著作的函授生以很大的幫助。由莫斯科電台根據馬克思列寧主義大學制定的教學大綱講題所作的廣播輔導、講演和報告，幫助海員們更好地瞭解學習的內容。

在波羅的海船上建立馬克思列寧主義大學函授班的經驗表明了對船上知識分子這種黨的教育形式的生氣勃勃。這是完全可以理解的。如果說現在船上全體船員甚至連普通水手都受過七年教育，那末船上的領導幹部多半都受過高等教育和中等教育並具有自修的能力。深刻地通曉布爾什維克主義的歷史和理論，對他們來說，已成為生活中不可缺少的一部分。

馬克思列寧主義大學僅是波羅的海船上黨教育系統的一部分。學習小組與政治學校的黨的教育和同志們的自學，是海員們學習馬克思列寧主義的主要形式。在1951~52年的學年中，黨的教育課程，較之過去一個學年組織得更好，課程裏貫穿着高度的思想性。在我們的蘇聯波羅的海報上，經常刊載有關幫助宣傳員的文章。這些文章的作者是政治部的工作者，聯共（布）列寧格勒市委的報告員和大學校裏的科學工作者們。在今年的學年中，報紙上曾發表過下列題目的文章：「警惕性是蘇聯海員高貴的品質」，「美國政府饕餮間諜和搜羅叛徒」，「共產主義建築工程是全民的事業」以及「海員們馬克思列寧主義教育的高度思想水平」等等。

現在我們本區的報紙經常登載這一類的材料，證明了創造性地研究布爾什維克主義的理論，共產黨員善於應用所獲得的知識去解決實際問題。

譬如，報紙最近登載了《戈沃羅夫元帥》號內燃機輪宣傳員二管輪別達依同志和三管輪斯契潘諾夫同志的通訊稿。他們兩人受過高等教育，他們把自己的知識簡單而明瞭地介紹給讀者。通訊稿的主要內容，是敘述船上的宣傳員如何把小組的學習題目和在修船期間船上的日常生活聯系起來。

別達依同志在題為「我們的目的是共產主義」一課中，敘述了關於從社會主義逐漸過渡到共產主義的時期中，盡力鞏固蘇維埃社會主義國家和保護社會主義財富的必要性。他援引了船員爲了最快地結束內燃機輪的大修工作而積極參加社會主義競賽的例子，來闡明勞動者對國家財富的關懷，並號召大家更有成效地勞動。

學習小組和政治學校的課程，照例是在學員具有高度積極性的情況下進行的。在遠洋航行中的蘇聯海員們是美英帝國主義對受其支配的資本主義國家及殖

民地國家在政治上和經濟上的毒害影響的見證人。他們在資本主義國家的港口上看到在美英帝國主義指使下進行修造軍事建築和岸上工事，他們看到勞動群眾的貧困生活和苦難。因此，蘇聯的海員在資本主義國家和殖民地國家港口所見到的這些事實，豐富了宣傳員的談話資料及船上學習小組和政治學校的學習內容。

例如，《德米特利·頓斯科》號內燃機輪的報務員 А·А·齊托夫在政治學習小組課上，引證了美英帝國主義者統治澳大利亞整個經濟命脈的鮮明的例子。這艘內燃機輪的海員們，是去年抵達澳大利亞的。他們看到澳大利亞的財富是怎樣被美英帝國主義者殘酷地剝奪着，劣等的美國商品充斥了澳大利亞的市場，換取這個國家的生絲和珍貴的軍事原料。

外國殖民者爲了在澳大利亞設立一個試驗火箭砲的射擊場，把當地居民從一個廣大的地區驅逐出去，大多數居民因此喪失了自己的財產。

《維利紐斯》號內燃機輪的駕駛員 Л·Я·布德爾金在談論世界上最民主的斯大林憲法時，使聽衆回憶到印度的一次航行，當時《維利紐斯》號內燃機輪的海員接受蘇聯政府的命令，把糧食運到印度去救濟那兒的災民。成千純樸的印度人民聚集到船邊，表示他們對斯大林同志和偉大的蘇聯人民的感激。到我們船上作客的，有最近剛從大學畢業的印度青年們。他們不相信蘇聯海員們向他們敘述的事情，即在蘇聯每一個公民不僅有工作權、休息權，而且也有受教育和養老權；他們更不理解我國人民不僅免費上學，而且享有國家獎學金。所有這些由斯大林憲法給予蘇聯人民的巨大幸福保證，印度人民都覺得很奇怪。

在國外的蘇聯海員們，親眼看見純樸的人民反對新的世界大戰挑撥者——美英帝國主義者的運動愈益高漲，他們看到愛好和平的人民爲消滅戰爭威脅和保衛偉大的和平事業的決心。

蘇聯船舶無論抵達資本主義國家的任何地方，純樸的人民都把蘇維埃國家的旗幟視爲自由的象徵、強大的和平堡壘和世界人民安全的標誌。

英國警察由於害怕對蘇聯友好的群眾性的示威遊行，他們便在埃及禁止《瓦爾達》號蒸汽機輪的海員到岸上去。

「他們害怕你們到城裏去」，一個阿拉伯的裝卸工人說。

「爲什麼？」我們一個水手問。

「因爲你們將看到我國人民痛苦的生活，太苦了！英國人知道阿拉伯人對俄羅斯人民是很好的——我們的人民學會了辨別誰是自己的朋友，沒有任何人像這樣了解我們的貧困和痛苦。因此阿拉伯人確是愛俄羅斯。」

「到底英國人如何對待你們呢？」一個水手關心的問。

阿拉伯人壓低自己的喉嚨用雙手作手勢解釋說：

「他們如同大蛇！既殘酷又狡猾。」

在通常的政治學習小組上，水手把同阿拉伯人的全部談話轉告給同志們。

貫穿著高度思想水平和充滿了活的事實的政治學習，幫助海員們提高，有效地表現在他們的實際工作中。《德米特利·頓斯科》號內燃機輪的船員掛著他們在全蘇海員社會主義競賽中所獲得的蘇聯部長會議授予的獎旗，完成了駛往友好的中國港口的重要航次。該輪全體船員勝利地完成了航次任務。他們都致力於政治學習。船上學習聯共黨史簡明教程的小組學習的很好，14個人自修馬克思列寧主義經典著作，7個人是馬克思列寧主義大學的函授生。

《維利紐斯》號內燃機輪，《亞歷山大·馬特洛索夫》號內燃機輪，《庫班》號蒸汽機輪，《白島》號蒸汽機輪和其他船上的學習，都進行得都很順利。這些船上的海員們按照分時圖表進行工作，完成航次任務，同時大大地節省了營運時間，並努力爭取在12月21日以前，即蘇聯人民偉大領袖和導師約·維·斯大林同志的生日以前，提前完成年度計劃。

船員們的這些生產上的成就，是由於大規模的社會主義競賽而獲得的，這些成就乃是政治教育，海員們自覺性的提高以及共產主義勞動態度的效果。

每航行到資本主義國家和殖民地國家的港口，蘇聯的海員就能夠親眼看到資本主義世界對勞動大眾的殘酷壓迫，橫暴和非法的行爲，戰爭狂熱病和軍備競賽。凡我們在報紙上所看到的，蘇聯的海員們都能親眼看到。蘇聯海員們對美英帝國主義強盜，對奴役千百萬愛好自由人們的野獸和對發動新世界大戰的挑撥者懷着無比的仇恨。大家對於這些都很感興趣，所以，列寧格勒的勞動人民舉行歡迎會來迎接遠洋航行的海員們，爲了能聽到他們在國外目睹的真實情況，聽到哪些已經成長起來爲和平而鬥爭的强大力量怎樣打擊美英帝國主義的侵略計劃。

成千的聽衆聚集在維堡文化宮和該城的講演廳裏，船上的宣傳員В·И·巴什科夫、К·И·加爾金、Б·К·沙布寧等，在那裏講述他們在印度、馬來亞和埃及的旅行中所得到的印象。

《戈沃洛夫元帥》號內燃機輪大副В·Н·約瓦，在列寧格勒——倫敦航線上，航行了數年之久。給蘇聯海員敘述了關於在倫敦見聞所得的深刻印象。在聽衆眼前呈現出一般勞動人民居住在這個資本主義國家大城市裏的悲慘小房子裏，黑暗困苦生活的景象。

約瓦說：「幾乎一連十年，英國繼續實行配給制。如今英國工人的早餐只有一小片麵包和一盃咖啡罷了。」

往下他又說：「倫敦變成更髒了，整個城內還有希特勒空軍轟炸的痕跡，破壞的房屋未被修復，新的房屋沒有建造起來。」

約瓦同志繼續說：「我們僅看到，在一所破壞的房子裏，有建築工人。該房位於倫敦——布里洽橋區。1949年英國的一家大公司承包修復這所房子。牆砌好了，屋頂也架好了。六年的時間已過去了，而房子却一直沒有修復。一個大公司修復一所房子，看來竟如此困難。」

蘇聯海員與人民民主國家海員及勞動人民的會見，表明了兄弟般的團結，波羅的海海員們也航行到人民民主國家的港口來。不久以前，我們許多船舶曾到過偉大的友邦——中國的港口。波羅的海海員與中國海員的會見，引起了我們爲毛澤東同志領導下的中國人民在建設新生活中所取得的成就而驕傲。《然·若列斯》號蒸汽機輪的大副 Д·И·索洛斯尼科夫談到關於到達中華人民共和國的見聞：

「我們從人民民主國家載運工業品來到中國北方的秦皇島。雖然秦皇島的勞動人民非常懇切的招待了我們，可是我們却沒有看到中國人民建築藝術上卓越的古蹟。著名的萬里長城，縣延約 5,000 公里，便是從秦皇島這兒開始的。」

「我們沒有權利使你們遭受生命的危險，」他們這樣回答我們遊覽的要求。

原來我們所到的城市是直接毗連着美國侵略者惡毒進攻的地區。對和平的中國人民使用細菌武器。鄰近各省發生了鼠疫和霍亂流行病，城市近郊發現了帶有傳染病菌的蒼蠅，因此中國地方當局不得不採取一切必要的預防措施，其中規定有限制從長城向北來往的自由，並建立了防疫所。

美國強盜利用毒瓦斯和兇惡細菌作爲大量屠殺朝鮮和中國人民的武器，這種卑鄙的罪惡行爲引起了全世界一切正直人士無比的仇恨。這種仇恨使人民反對華爾街劍子手的怒潮一天天地高漲起來。

秦皇島十萬居民的心裏充滿着對反對二十世紀文明的野蠻人的怒火。

在廣場和大街上，在張貼着美帝國主義最近的罪行消息的宣傳牌旁邊，我們看見了詛咒美帝國主義的人群。

我們把這些海員的真實故事刊登在自己機關的報紙《蘇聯波羅的海》上，也用無線電播送給航行中的船舶。這些材料教育了海員們，把他們團結在爲親愛祖國的幸福的勞動中。

因爲青年人佔全體船員的極大多數，同時大多數海員都是剛從學校畢業就來船上服務的，所以報紙應詳細地向他們介紹俄羅斯船隊的光榮歷史；偉大同胞的優秀傳說。僅僅一年中，在報紙上就刊載了將近一百篇有關卓越的俄國海軍戰略家、光榮的俄羅斯人民愛國者的論述並在世界地圖上標出他們的名字。由於閱讀自己機關出版的報紙，新來船上服務的海員就曉得了他們所服務的船舶爲什麼以亞歷山大、馬特洛索夫、波波夫教授等名字爲名。這些資料使他們熱愛自己的

船舶，熱愛祖國的國旗，同時也號召他們以愛國主義的熱忱來執行自己的職務。

自1950年12月起我們爲航行中的海員，發行了專門的無線電報導。這個重要的小刊物已出版250期了，其目的是爲了使我們在船上的海員們利用無線電瞭解國內的社會政治生活和自己故鄉的生活。很多海員們拍來電報都贊成出版無線電報導，並表示願意知道列寧格勒人如何實現着對偉大的斯大林的諾言，即變列寧格勒爲我國先進技術的最重要的中心，如何完成偉大共產主義建設的定貨，如何發展和建設着列寧城。海上無線電報導的本文係用機器印刷出來公佈在俱樂部內或船上餐廳裏。遠洋航行時，無線電報導往往是唯一的消息來源，從這裏海員們可以知道關於偉大可愛的祖國裏和自己故鄉裏的生活和勞動情況。

無線電報導像報紙一樣，是船上先進勞動方法的宣傳員，宣傳按分時圖表運行，無事故航行，加速船舶周轉等。報紙和無線電報導使我們易於推廣黨的政治工作經驗，幫助我們推進海員政治教育工作，以培養他們認真執行條例的精神，對祖國的熱愛和忠誠。

聯共布中央委員會對河、海運輸工作者已指示了爲勝利地完成國家運輸計劃而奮鬥的途徑。這條道路就是依照斯塔哈諾夫分時運行圖表進行工作。

波羅的海「奧托·什米特」號蒸汽機輪的黨組織是實行斯塔哈諾夫分時圖表的創始者。雖然這艘船舶不是新船，它的機器已大大超過規定的使用期限，但共產黨員們給自己規定了任務，從技術上來挖掘船舶的全部潛力。

「奧托·什米特」號蒸汽機輪約在一年前，按照圖表完成了第一批航次任務。在這以前，認爲我們僅能在國內定期航線上實行分時運行圖表，也就是在某兩個港埠間，譬如我們海員運輸礦石的波蒂——日丹諾夫之間實行。這個任務是要證明即使不在定期航線上，而在遠洋的不定期航線上也可能實行分時運行圖表。

「奧托·什米特」號蒸汽機輪的全體船員担負起這個任務，並且在波羅的海船員中開始了在全部航次中按分時運行圖表進行工作的競賽。現在波羅的海海運局60%以上的船舶是按分時運行圖表進行工作了。

我們已決定在1952年12月21日以前，使所有船舶都改爲分時運行圖表進行工作。

我們之所以有可能實行分時運行圖，是因爲我們具有高度的勞動紀律和船員執行航次任務的嚴密組織性。所以在改用分時運行圖表時，要求全面改善船上黨的政治工作，首先是對全體船員的政治教育工作。

我們的船舶是用頭等技術裝備起來的。由於黨和政府不斷地關懷，船舶獲得了現代的航行設備。目前對於這門技術管理方面還研究的很不够——應該不斷地

改進技術管理方法，挖掘所有的技術潛力。

波羅的海海員們同列寧格勒的海員們曾一起寫信給斯大林同志說，他們一定擔負起不斷提高技術和改進船舶管理方法的責任。

在國內外航線上運用船舶分時運行圖表乃是發展技術，鞏固海員與研究院、海運部設計機構和計劃機構工作同志之間的友誼的新階段。《德米特利·頓斯科》號蒸汽機輪的黨組織在改進技術方面作得最有成效。該船船員表現出真正社會主義態度來關心國家財產的榜樣，小心地保養機器。因此船舶就不需要計劃的中修。

在《戈沃洛夫元帥》號內燃機輪，《然·若列斯》號蒸汽機輪，《維利紐斯》號內燃機輪和其他船舶的黨會議上，共產黨員們研究關於改進船舶的技術管理和關於發動機重要結合部的現代化問題。《戈沃洛夫元帥》號內燃機輪黨支部書記特列古鮑夫同志，在聯共黨基洛夫區委員會上報告了關於這些工作的經驗。

船上發行的專門性報導，以及水運工作者科學工程技術協會列寧格勒分會和我們共同發行的報紙的技術專欄是改進技術的鬥爭經驗的宣傳工具。

在完成祖國所給予的任務中，我國海員在全世界愛好自由的人民面前，表現出自己是社會主義祖國——偉大蘇維埃的忠實兒子，這個典範事蹟鼓舞了被資本主義所奴役的人民為和平、自由與幸福而鬥爭的巨大力量。

（王承家譯自《運輸中黨的政治工作》，蘇聯列寧格勒報紙雜誌和書籍出版社 1952 年版，陳達明校）



經營管理

蘇聯海運的技術政策

蘇聯海運部副部長 И. 伊薩科夫

在社會主義的國家裏，經濟是根據統一的國民經濟計劃發展的，各技術部門都是爲勞動人民的利益，爲不斷改善勞動人民的物質狀況，爲提高生產力和擴大社會主義再生產以完成共產主義社會建設而服務的。因此蘇維埃國家的技術政策，就是全力發展先進的技術，並把它廣泛的運用到工業，農業和運輸業的各個部門中去，首先是運用到作爲社會主義物質基礎的、同時也是創造各種技術基礎的重工業部門中去。

既然海上運輸是社會主義經濟的有機組成部分，而貨流的成份和貨流的構成又反映着生產力的水平和性質，所以海運技術及其發展也必須遵守那些其他工業技術部門發展時所遵守的法則。

正因爲如此，海運的技術物質基礎在不斷地增長和發展着，勞動組織在改善着，每天都出現生產革新者及先進的生產單位，他們爲了更好地完成生產計劃，彼此展開競賽，而發明創造和合理化建議愈來愈成爲群衆性的了。

在社會主義的計劃經濟條件下，任何一個經濟部門中發展貫徹和使用技術的這個過程不可能是無計劃的或某種孤立的東西，也不可能脫離我國總的政治目標和經濟任務的。因此，蘇聯海運的技術政策就是黨和政府的總的技術政策的有機組成部分和部門路綫。

技術政策是一個廣泛的概念。在海運系統中，不論是在船上或是在陸上，沒有一個工作部門不與技術相接觸的。技術常常影響人們生產活動的實質。但是如果把一切都歸結爲技術政策，把其他一些重大的組織上、營運上、行政上和供應上的問題都混在這一概念裏，那也是不正確的。所有這些問題在總的生產過程中是互相關聯着的。當然，他們不能脫離技術政策而存在。但是把這些概念混淆起來就會使技術政策的定義太模糊，目的性不強，這對事情是沒有好處的。

簡單地講，技術政策就是爲了更好地完成國民經濟長遠計劃所規定的運輸任

務，而在高度技術基礎上以科學方法制定的並始終一貫實行的發展海運技術工具的總方針。

換言之，這就是爲了最全面地、經濟的保證完成蘇聯經濟分配給海運的日益增長的貨運，而彼此結成爲一個統一的工程技術整體的運輸船舶、港口、修船廠、輔助船舶及其技術裝備在日常和遠景建設方面的總路綫的理論和實踐。

技術政策所規定的工作主要內容是：應根據每一航區的貨物週轉量及其構成來確定所需船舶的等級和類型及其主機和輔機；對各級和各種船舶及其機器裝置的設計和建造進行監督；港口建築，改建和機械化的計劃；發展具有最完善的設備和先進的技術操作的修船基地；發展海上和岸上的通訊聯絡及信號設備；在最完備的電氣和無線電導航設備的基礎上保證安全航行。

自然，貨物週轉量的有科學根據的經濟計算應該成爲所有這些工作的基礎。這就是說，貨運的組成和方向以及航行條件應該決定船舶的類型，而船型和貨運的密度就決定着對港口的要求（碼頭岸綫，水深，機械性能，港作船舶與其他種類運輸的結合等等）。船舶的構成及其使用的程度決定着修船廠，船塢，船台及其他保持船舶技術於一定水平的設備的生產能力。只有徹底遵守這些條件，才不會發生船舶數量和質量上的增長與港口和修船廠的數量和質量上的發展相脫節。

技術政策所應研究和指導的上述對象不能和研究勞動組織，提高勞動生產率和利潤的問題截然分開，不能脫離了蘇聯海員，裝卸工人，港口工作人員和工人們在各海運企業中的勞動條件。

如果說，上面是概略地指出了技術政策所應解決的問題的範圍和規模，那麼也就還必須注意蘇聯海運技術政策所應該遵守的基本條件。

首先，海運技術政策應該依據現代科學的最新成就。

技術政策的科學基礎的方法依據應該是馬克思列寧關於從社會主義向共產主義過渡時期社會主義生產的學說。只有這樣，實用的和純粹技術的理論及原理才能站在堅實的科學基礎上，才不會滾入單純經濟主義和純技術觀點的泥坑裏去，才能有預見和正確地掌握海運技術遠景發展的方向。

科學的，理論的和計算的論證，而首先是其經濟方面的論證，應該是正確的和穩固的技術政策在其制定和實現的過程中的各階段所必需的條件。

只有當海運技術政策把蘇聯海運看作各種形式的運輸之一，並且與鐵路運輸、內河運輸、汽車運輸、航空運輸及輸送管系一起並列於國家統一的運輸系統之內的時候，它才可能是正確的。

蘇聯運輸業和資本主義國家運輸業之間這一原則性的區別，就是我國優越性的表現，我們必須充分利用這種優越性。海運必須與其他種類的運輸密切配合，

開展聯運，因為聯運能够保證最充分地、最合理地、最有利地爲社會主義生產服務。

這個問題就在海員們、建築工作人員們、機械化和管理人員們面前提出了一系列的重要的和引人注目的技術任務，而技術政策就應爲解決這些任務作出原則性的指示。

技術政策必須是進步的和先進的，即必須能够刺激和全力貫徹最新的技術，爲此，得利用國內和最優良的科學和技術成就。

必須把舊的技術換成新的，把新的換成更新的，這就是我們最首要的責任，不完成這項責任我們就不能把蘇聯海運提高到其他種類的工業和運輸業的水平。

現代科學的水平和工程設計力量空前的高漲使我們有可能對任何一種機器和機械的操作自動化，提高生產效率，工作的可靠性及其經濟效果等方面提出最複雜的有時甚至是困難的任務。從國外也得到不少的資料。但是僅醉心於新穎的東西也不是好的技術政策。

正確的技術政策的可靠的標準是要看新技術減輕工人、海員、裝卸工人的勞動和提高其勞動生產率的程度如何。大家知道，在某些工作對象中採用了個別新的裝置和工具，打算改善工作條件，但是却引起了管理新技術的人員的增加。這也就是說，雖然對於問題的解決作出了技術高明的設計，但是這種技術却没有發揮其所應有的主要作用。

在談到我國技術政策的進步性時，如果認爲這種進步性僅僅決定於新技術的數量和質量的話，那是錯誤的。新技術確實起着決定性的作用，而且應該不斷的改進。但是如果技術政策能够以新的態度來對待舊的技術的話，它就可以成爲完全進步的技術政策。

我們必須善於以主人翁的態度利用企業和港口中舊的船舶車床和起重機。

除有計劃的現代化和大修外，爲了更好地使用技術而開展社會主義競賽，採納合理化建議、發明創造及最新式的工具就可以充分發揮舊技術的潛力，從而大大地擴展海運的技術物質基礎。

技術政策必須是長遠的。僅僅看到今天和明天的政策是不好的政策。建造大的運輸船舶包括模型設計所必需的時間在內，需要三年到四年的時間，至於海港和大型修船廠的建設或重大改建工程所需的時間還要多。

因此五年計劃是根據技術政策確定船舶建造和水力工程所必須的最短期限，那是很清楚了。

如果更長遠的遠景也描劃得很清楚，那就更好了。不過在兩種情況下，技術政策的決定因素對每一航區貨流的構成和貨流方向都是估計的相對正確性。全國

範圍內的社會主義計劃給我們提供了這種可能性，雖然也要求計劃工作人員和經濟工作人員們進行巨大的和重要的分析工作。這就是我們較之資本主義國家優越和有力量的地方，在資本主義國家裏經濟估計的可靠性是與估計的時間的長短成反比例的，而且是取決於許多自發形成的因素的。

技術政策的長遠性同時也意味着它不停止於已達到的水平。偉大的列寧教導我們永遠不要迷戀於已達到的成就，而把注意力集中於尚未解決的問題。因此，從一個階段到另一個階段，技術政策應成為蘇聯海運不斷增長和發展的基礎。

技術政策必須是始終一貫的和具有嚴格的原則性的。動搖、變動和拒絕既定的方針是絕對不能容許的，是會造成巨大的直接的和間接的損失的。綜合性的技術體系中各因素之間的相互聯系性和相互制約性是很大的，一個組成部分（例如船舶的吃水）的計劃中的錯誤或不經計算而採用概略的數字，就會造成無法計算的損失（不得不潛深進港航道，港口水域及其碼頭，或者是船舶不能滿載）。

既定的發展船舶和港口的方針必須堅決的徹底的在嚴格的生產紀律的基礎上執行。這是必要的，因為有時在主要的設計還沒有完成和試驗時，却出現一種建議採用誘人的新東西的設計（或是幻想的計劃），這種匆忙的變化只能使建築複雜化，延長它的時間，有時甚至對建築是有害的，

對創造性地考慮到遠景發展的原始資料的研究越有根據和越深刻，就越容易看到在這個問題上修改技術政策的不可靠的建議是毫無根據的。同時不論是部分的設計或整個政策都不能作自我目的的或不顧條件的改變。有些時候，生活就迫使我們重新審查，甚至部分修改確定的技術政策，可是在這種情況下，就不僅要修改部分問題而必須修改所有相互聯系着的問題。

技術政策應該主要是依據蘇聯本國的經濟和工業。

我們不僅和外國進行貿易而且也在外國訂造船舶和船舶設備。然而蘇聯在外國訂貨以及訂貨的條件應該是這樣的，就是我們海運的發展不能因為任何一種政治情況而被複雜化了。

在發展船舶和港口及船廠設備的總計劃中，國內的船舶建造、輪船製造、裝卸機械及車床的製造應該佔有優先的地位。

技術政策應該刺激本國科學和技術思想的發展，並首先利用蘇聯現代技術的優良成就。但是無論如何不能允許虛假的愛國主義，不能讓追求「自己的東西」的這種思想壓倒在符合於我們的任務時得到新技術的合理、經濟、簡單適用、便宜、迅速等見解。

我們應該利用國內的和世界的技術所能提供給我們的一切好的東西。一年一年地我們逐步趕上並且在某些方面超過最先進的資本主義國家的事實就可以證