



SHANGHAI DE GUSHI

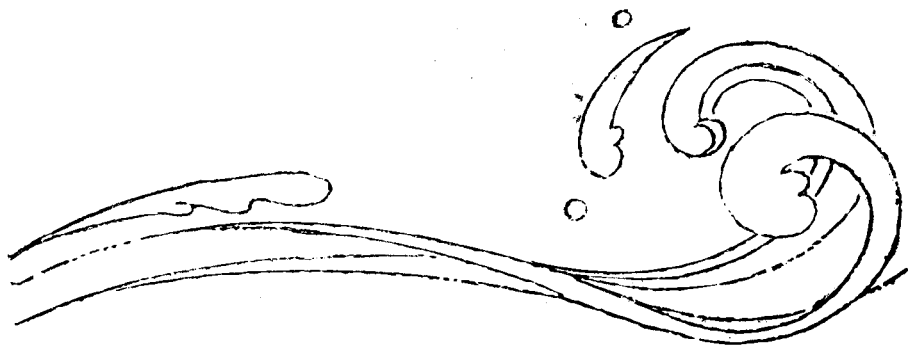
新上海的故事

1

新上海的故事



上海人民出版社



新上海的故事

本社编 陈福君装帧

上海人民出版社出版

(上海绍兴路5号)

新华书店上海发行所发行 上海市印刷六厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 5 字数 81,000

1974年10月第1版 1974年10月第1次印刷

统一书号: R 10171·320 定价: 0.28 元

毛主席语录

路线是个纲，纲举目张。

独立自主，自力更生。

中国人民有志气，有能力，一定要在不远的将来，赶上和超过世界先进水平。

鼓足干劲，力争上游，多快好省地建设社会主义。

全心全意地为人民服务。

编者的话

亲爱的少年读者们，这里向你们介绍的是一套反映祖国新气象的读物——《新上海的故事》。

上海，是我们伟大祖国的一个重要工业基地。也是世界上闻名的大城市。大家一定都想知道解放以来，尤其是无产阶级文化大革命以来的新上海到底起了一些什么变化。这一套书就是根据大家这个要求编出来的。

上海面貌的变化是翻天覆地的。这是上海的工人阶级和各条战线上的革命群众贯彻执行毛主席革命路线的结果。但是成绩的取得也是不容易的。它是经过了曲折复杂的阶级斗争和路线斗争的产物。在新上海的建设过程中，既要与天斗、与地斗，还要和人斗；既要和国内外阶级敌人斗，还要和我们自己队伍中的那些不符合毛主席革命路线的思想斗。这里介绍的故事，主要是反映上海各条战线社会主义建设的伟大成就和广大工农兵的精神面貌。

上海很大，战线很广。我们所能写出来的故事对全上海来讲，只是星星点点，一鳞半爪而已。但是“管

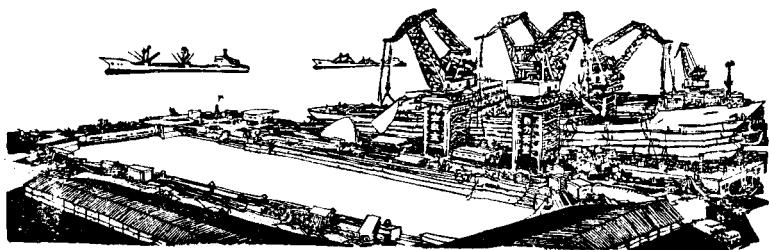
中窥豹，略见一斑”。从这些故事中，也可看出上海人民在毛主席的革命路线指引下所取得的伟大胜利。并且仅就这些事实，对于林彪一伙对无产阶级文化大革命的恶毒攻击，也是一种有力的回击！

现在编的这本《新上海的故事》是这套书的第一册，我们打算陆续编第二册、第三册……让少年读者对新上海有更多的了解。

在这本书的编写过程中，得到了有关单位的热情支持，在此表示感谢。对本书中存在的缺点和错误，恳切希望广大读者提出批评指正。

目 录

自力更生的凯歌	赵 自 (1)
运输战线添骏马	陆顺华 (23)
雏鹰展翅	杨 谦 (45)
扎根农场 阔步前进	施芝鸿 (66)
前进中的好八连	钱舒扬 (86)
日夜商店的日日夜夜	徐伟敏 (110)
无影灯下创奇迹	乐 亿 (132)



自力更生的凯歌

赵 自

打开地图, 可以看到: 我们伟大的祖国是屹立于辽阔的太平洋西岸的一个国家; 我国的东部和东南部都面临浩瀚的大海; 我国的沿海一带有许多重要的城市, 其中有些城市还是可以停泊万吨海轮的重要港口。在这样的地理条件之下, 我们可以想到: 我国沿海的各大城市之间, 我国与世界各国之间, 有多少旅客的往返, 需要轮船来接送, 有多少物资的交流, 需要轮船来载运啊!

从交通的角度来看, 海上的轮船就等于陆上的火车。所以我们就把建造轮船叫做建筑“海上铁路”。有

了海上铁路，我国的海上交通就可以四通八达，我国人民与世界各国人民之间的来往就会更加方便。上海是我国的重要工业城市，又是我国的重要港口之一，在建筑海上铁路方面，它为我们伟大的社会主义祖国做出了应有的贡献。

当我们站在风景如画的外滩，瞩望着百舸争流的江心，倾听着我国工人阶级亲手制造的巨轮“昂——昂——”鸣叫的时候，我们心里是多么高兴，多么激动啊！触景生情，我们的眼前仿佛出现了上海造船工人大打造船工业翻身仗的一幕幕英雄业迹。那一艘艘的万吨轮——“风雷”号、“长风”号、“安源”号、“锦州”号、“郑州”号、“风庆”号、“风光”号……好象排列着长队，威武雄壮地从我们面前驶过。以今比昔，又有多少往事一齐拥上我们的心头。

造船工人具有光荣的革命传统，我国的第一代工人阶级就是造船工人。但是，我们国家的造船工业从它诞生的第一天起就受到了帝国主义野蛮的压迫。在黑暗的旧中国，造船工业根本就得不到发展。那时候，在黄浦江里横冲直撞的，是帝国主义强盗的兵船，是外国轮船公司的什么“蓝烟囱”，“红烟囱”。一艘艘挂着外国旗的轮船，载来了一批批的西方冒险家，抢走了我国劳动人民用血汗创造的亿万财富。那时候，行驶在黄浦江里的船只，有几艘是中国自己造的呢？现在说

来,这已经是过去的事了。但是这段历史,却是我们永远不会忘记的。

解放以后,我国的造船工业史揭开了新的一页。上海的造船工人,怀着对帝国主义的强烈仇恨,以新中国主人翁的英雄气概,用自己的双手造出了万吨巨轮,为伟大的社会主义祖国增添了新的光彩。可是,前进的道路并不平坦。叛徒、内奸、工贼刘少奇和他的同伙所鼓吹的“造船不如买船,买船不如租船”的洋奴哲学、爬行主义,曾使上海的造船工业受到了严重的束缚,使造船工人的革命积极性遭到了疯狂压制。一声春雷响,狂飚从天降,伟大的无产阶级文化大革命摧毁了刘少奇反革命修正主义路线,打碎了长期束缚着造船工人手脚的枷锁,工人群众的智慧象火山一样爆发出来了,点燃了造船工业翻身仗的熊熊烈火。

大批判军号响 翻身仗战旗飘

上海的造船工人无比热爱毛主席的革命路线。他们紧跟毛主席的战略部署,在无产阶级文化大革命过程中,开展了深入持久的革命大批判,他们以毛泽东思想为指导,拿起笔作刀枪,船台上面摆战场,集中火力,把洋奴思想、爬行主义批得象过街的老鼠,人人喊打。革命大批判激发了工人老师傅对刘少奇反革命修正主

义路线的深仇大恨，也激起了他们大打造船工业翻身仗的坚强决心。

在造船工业翻身仗中，一马当先造出万吨巨轮“风雷”号的是上海船厂。现在我们就来看看刘少奇的反革命修正主义路线在这个厂曾是怎样兴妖作怪的吧。上海船厂原来是个修船厂，担负着大量海轮的修理任务。在一九五八年大跃进的日子里，上海船厂工人在鼓足干劲，力争上游，多快好省地建设社会主义的总路线的光辉照耀下，解放思想，破除迷信，冲破种种阻力，克服重重困难，用比较快的速度建造了一艘三千吨沿海货轮“战斗四十九号”，并且又为这艘船亲手制造了我国第一台二千马力的柴油机，作为它的发动机。应该说这对发展我国的造船工业是一大贡献。柴油机，是轮船的心脏，它比蒸气机更先进。但是过去，我们国内只能制造蒸气机，不能制造柴油机。上海船厂工人在缺乏设备和经验的情况下，土法上马，制造了我国第一台二千匹马力的船用柴油机，它为我国填补了一门先进技术的空白。这是毛主席的独立自主、自力更生方针的伟大胜利！就是这样一件为祖国争光的事情，却遭到了刘少奇一伙，大泼污水。他们诬蔑“大跃进的产品勿灵光”，借口“二千马力柴油机的曲轴质量不过关”，硬是把二千马力柴油机打入了冷宫。他们胡说，中国的工业基础太薄弱，自己造船造机成本太高，技术

上又不过关，还不如向国外进口。他们把一条“造船不如买船”的卖国主义黑线，吹成是：“政治上平等，经济上合算，技术上引进”，“好处”简直多得不得了。就是在这一条黑线的干扰之下，上海船厂的生产步步下降。到一九六二年时，全年的造船量就下降到只有几百吨，柴油机的制造也从二千马力下降到三十二马力、十六马力，最后连十六马力也不让造了。刘少奇一伙所说的“好处”就是把我们的造船工业扼杀于摇篮中。

现在让我们看看刘少奇修正主义路线在中华造船厂是怎样兴风作浪的吧。

中华造船厂的修船车间有一座烂泥船排，这原是解放前由几个资本家经营的拆船场。资本家专门收购一些报废的旧船，拉到这个船排上，拆成废钢烂铁卖出去赚钱。解放以后，经过社会主义改造，工人们利用这个船排修理一些小船。这本来是可以的。但是刘少奇那条利润挂帅的修正主义办工业路线，却是无限制的扩大修理项目和抬高修理费用。因为修理项目越多，修理费用越大，船厂的上交利润也就越多。一九六二年水产局有两艘渔轮，本来只需要小修，就可以重新出海捕鱼了，但船厂为了赚钱，却一定要把许多钢板和机器部件统统换新，结果就把两艘渔轮拆得七零八落。工人老师傅批评这种做法是，只顾赚钱，不顾国家的造船事业，好象解放前投机商人采用的敲诈勒索的手段一

样。弄到最后，那两艘渔轮的修理费用越来越大，如果要重新修好，价钱要比买一只新船还要贵了。业主方面就情愿让渔船报废，当作废钢材送到钢铁厂回炉去了。刘少奇一伙大肆推行“造船不如买船”的黑货，结果，使得我们自己的造船工业不仅停步不前，只能修修旧船，而且就连修船也修不好，竟把造船厂演变成“拆船厂”了。

无产阶级文化大革命的风雷，打碎了束缚着造船工业的锁链。广大的造船工人通过无产阶级文化大革命的锻炼，提高了阶级斗争和路线斗争的觉悟。他们在毛主席的“独立自主、自力更生”的革命路线指引下，“打破洋框框，走自己工业发展道路”，发扬了敢想、敢干、敢革命的大无畏精神，突破重重阻力，打响了造船工业翻身仗。上海船厂的老师傅们不但为二千马力的柴油机“平了反”，而且造出了自行设计的万匹马力的柴油机。中华船厂的工人也在过去报废渔船的地方造出了一万五千吨的巨轮“安源”号，大长了工人阶级志气，大灭了洋奴思想、爬行主义的威风。

冲破洋框框 小船台造大海轮

一提起造船工业的翻身仗，人们大概都听说过上海船厂在三千吨船台上造出万吨轮“风雷”号的事迹。

这的确是一曲响彻云霄的独立自主、自力更生的凯歌。

“风雷”号货轮是一艘干货轮，用来装运包装的粮食、化肥或箱装的其他货物以及汽车、机床等机器设备。航速每小时十八·五浬，可以连续航行一万三千浬，也就是说，从上海起航，它可以中途不停地直达世界各国许多重要港口。这艘船全长一百六十一·二五米，宽二十四米，它本身的钢材重量有四千多吨，能载货一万二千六百吨，这个重量，等于三千一百五十辆解放牌大卡车载重量的总和。这样一艘大船，是怎样在三千吨的小船台上造出来的呢？

船是不能直接在水里造的。它是事先要在船台上造好，而后再滑到水里去。

上海船厂原来只是一个以修船为主的船厂，条件差，设备简陋，船台只有三千吨。要在三千吨船台上造万吨轮是“没有先例”的事。当时，有些受到刘少奇的洋奴哲学和爬行主义流毒较深的人认为，这是“左倾盲动”，“缺乏科学根据”。他们搬出洋本本上的数据来吓唬人：“要在三千吨船台上造万吨轮是空想，不要说造，就是把四千多吨钢材压在上面，也把船台压塌了。”但广大的工人老师傅回答他们说：“我们的条件的确差，但我们的办法也很多。小船台造大船，这就是走自力更生艰苦创业的道路。”他们在本厂党组织的支持下，组成了以工人为主体的三结合班子，对原有的三千吨船

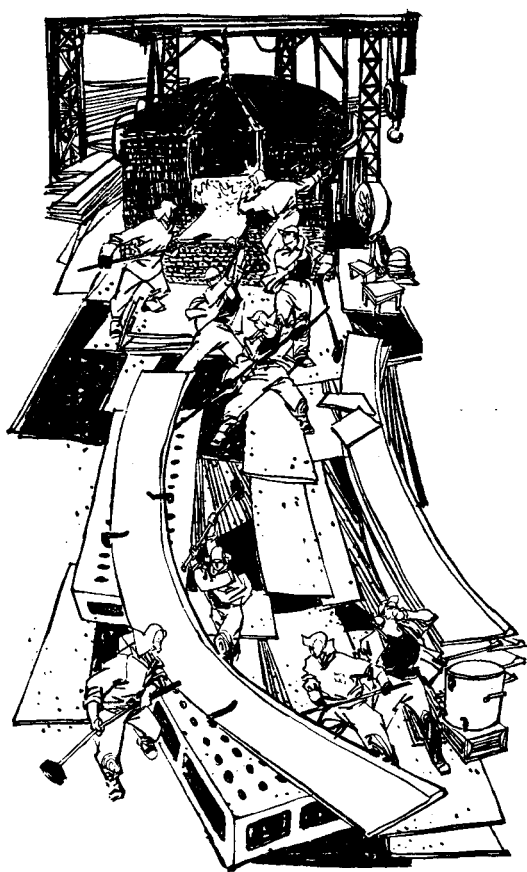
台进行了细致的调查研究。并且想出办法解决了几个难题：一是船台长度问题。他们发现这个船台原有的陆上部分有效长度是一百米，水下部分还有四十米，在潮水退落时完全可以利用，如果再在船台的前部加长二十五米，那么要造全长一百六十多米的船，船台长度问题就可以解决了。二是船台的承受重量问题。船台的基础差，承受不了万吨轮的重压，他们想出了用增加支撑点的办法来分散船体的重量，减轻船台承受的压力。打一个比方：一张普通的桌子是四只脚，如果桌上压一百斤重的东西，那么每只桌脚的受压力是二十五斤。现在给桌子另外装上四只脚，那么桌子上即使放上比原来增加了一倍的重量，也就是说压上二百斤重的东西，每只脚的受压力还仍然是二十五斤。还有第三个难题：万吨轮下水用的滑道至少要七米宽，可是三千吨船台的滑道只有五米宽，怎么办呢？大家想，万吨轮的滑道要七米宽，主要是保证下水时不发生倾侧，现在如果在滑道两边再加上两道临时副滑道，不同样能达到这个目的吗？就这样，用毛泽东思想武装起来的造船工人，发挥了他们在长期实践中积累起来的聪明才智，用因陋就简、土法上马的办法，巧妙地在三千吨的小船台上开始制造万吨巨轮了。

除了事先考虑到的问题之外，在实践中还会遇到一些事先想象不到的困难。但是用毛泽东思想武装起

来的造船工人，还是把它克服了。他们经受了各种严峻的考验，创造了许多可歌可赞的英雄事迹。

就拿船体车间的火工老师傅来说吧。他们在加工“风雷”号肋骨的过程中，碰到的困难是非常大的，他们克服困难的精神也是非常动人的。大家知道，人身上有肋骨，轮船也是有肋骨的。我们可以看到，每一艘船的肚皮不都是圆鼓鼓的吗？外面看来圆鼓鼓，里面的空间才能大。那圆鼓鼓的肚皮里面就是由一根根的钢铁肋骨支撑着的。这种肋骨是用一种叫“球边钢”的钢材弯曲而成的。这种钢材的形状有点象商店门口的排门板，但比排门板长得多，一般有十多米。厚度也比排门板厚二、三倍。要把那么大的钢材弯曲成圆鼓鼓的形状，可不是件容易的事。当时厂里又没有特殊的设备，但火工老师傅蔑视困难，他们说：“没有设备，我们就用榔头敲出来！”果然他们自己动手，砌了两座土油炉，先把肋骨放在炉子里烧红，然后再拿出来加工，炉子的温度高达一、二千度，他们就在这两座炉子中间挥动十几磅重的铁锤，一锤一锤地敲打。厚厚的白帆布工作服被汗水湿透了又烘干，烘干了又湿透。八个老师傅在一个晚上就喝掉了一百几十斤开水。他们连续苦战了三个星期，弯制了八百根肋骨，请想一想，在这不平常的三个星期中，他们共流了多少担的汗水啊！

“尾分段”的水上翻身，是上海船厂的老师傅们又



一个新创造。什么叫做“尾分段”，又为什么要翻身呢？原来，在船台上造船，真有点象“搭积木”，每一块积木就好比是一个分段；许多分段拼起来，就是一个船体。不过这些“积木”都很大很重，一块起码也有几十吨重。有的竟是一百多吨重。尾分段就是船

尾的那一段，它的形状有点象鸭屁股，圆滚滚地突出在后面，所以工人有时叫它“鸭屁股”分段。造船的时候，先要在平台上造分段，然后再用吊车吊到船台上去总装（大合拢）。“鸭屁股”在平台上制造时是倒伏着的，