

宜道之光



宜昌航道分局前进中的十年
1979—1989

献给

“无名英雄”

——长江航道卫士



姜正国

1989年4月18日

鵬雖已展翅昂首飛向天不
顧風和雨奮力挑阻險字船借
道乃鳴笛祝之恭

賀長江航運局宜昌分局

成立十週年

張祥麟之月

一九五九年

序

正当全体职工在党的十三届三中全会精神鼓舞下，满怀信心地投入全面深化改革之际，我们迎来了宜昌航道分局组建十周年的喜庆日子。应广大职工的要求，《宜道之光》这本小册子与大家见面了。

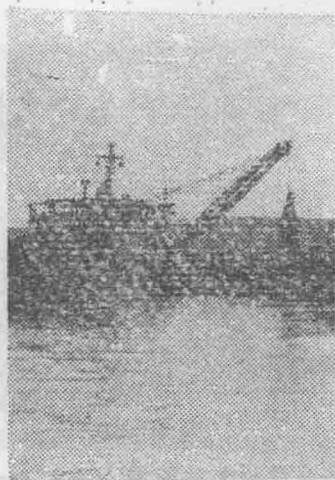
《宜道之光》，她以纪实为特点，记叙了一九七九年以来，分局在党的十一届三中全会路线、方针、政策的指引下，由组建到发展的一段闪光历史，描述了筹建者的艰辛和建设者的开拓精神。从某种意义来说，她是分局十年历史的一个缩影，对老职工是个慰藉，对新职工是个启迪。

《宜道之光》，她以激励、奋进为主线，记叙了我们宜昌航道分局各个领域、各个岗位上职工奋发向上、朝气蓬勃的英姿和风貌。宜昌航道分局的历史靠宜昌航道职工来谱写，过去十年的历程值得回顾，但那只能代表过去。展望未来，任重道远，尔后的路程还得靠更多的航道建设者、接班人去跋涉。因此，《宜道之光》更深刻的含义，应该是希望之光。

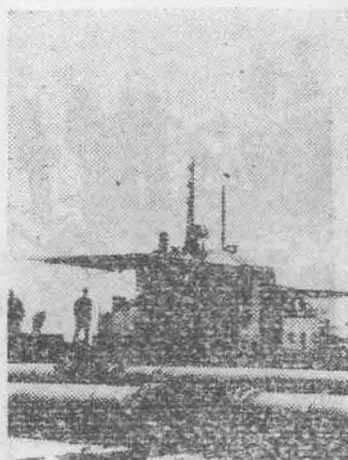
当我们满怀激情隆重庆祝分局组建十周年之际，我热切地期望《宜道之光》能成为全分局职工谱写第二个、第三个、乃至更多个十年闪光历史的导标。

胡 体 淦

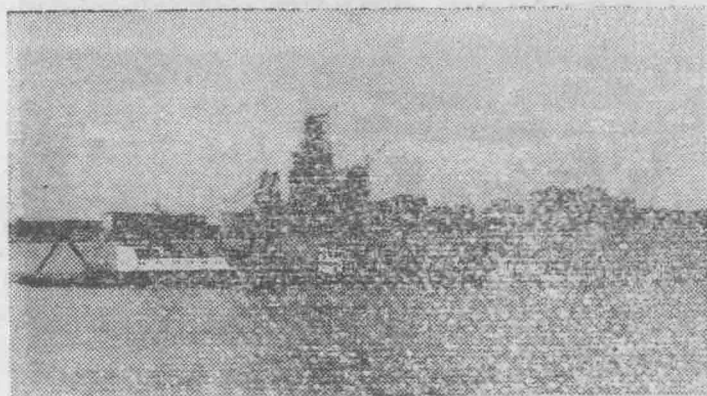
一九八九年二月



砂挖刨收



抛锚艇、排泥管



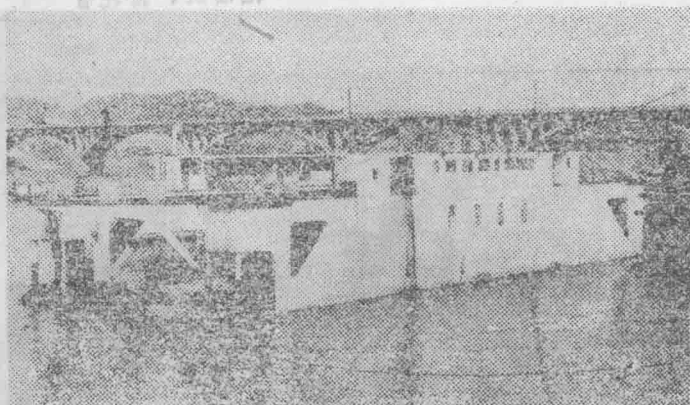
吸扬号挖泥船队在三江施工



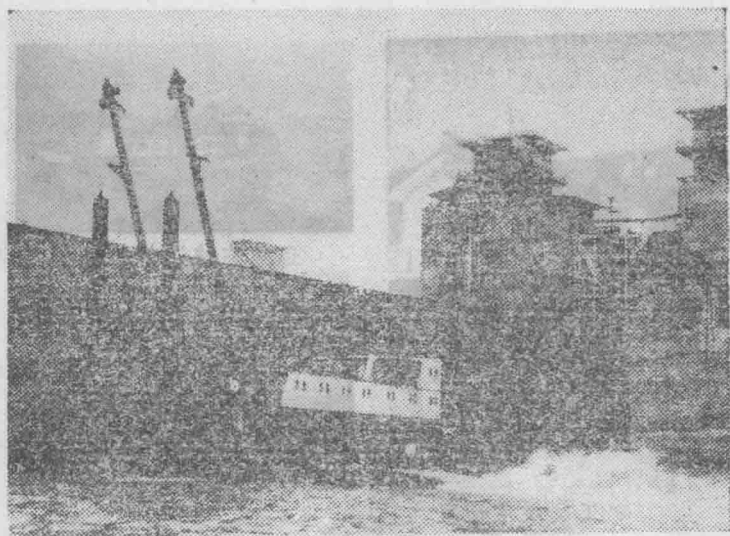
岗位练兵



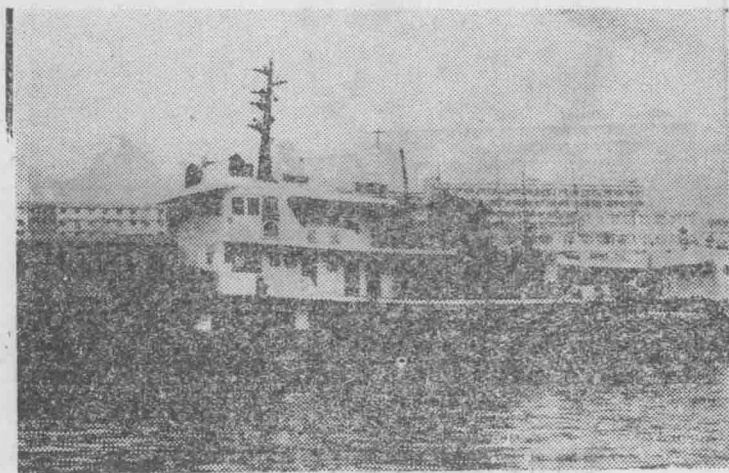
分局历年注重安全表彰先进
图为授奖场面



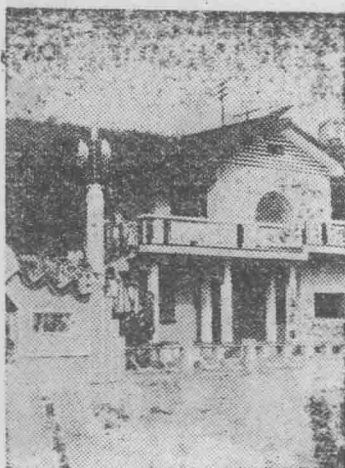
停靠在黄柏河基地的船坞



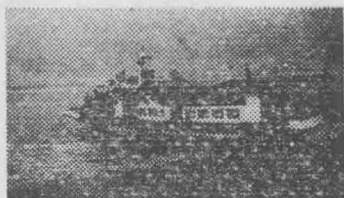
三号船闸闸口施工



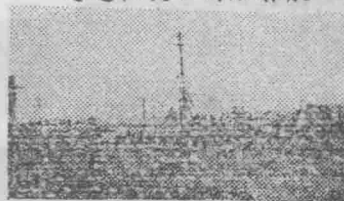
一马路船舶基地和拖轮



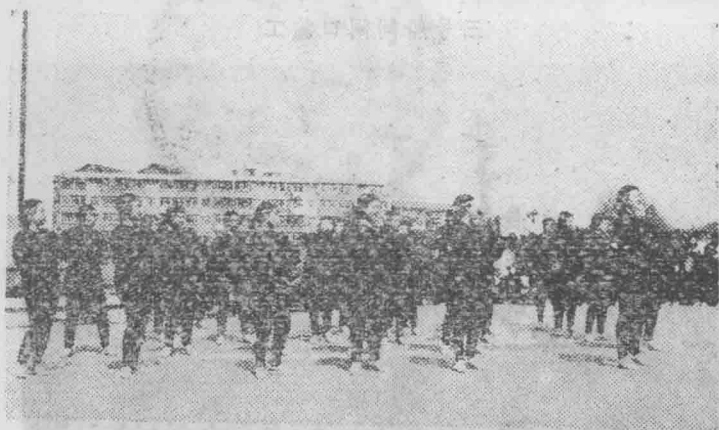
职工文娱活动室



巡逻在峡江的航标艇



民兵队列训练



迪斯科舞活跃了职工文化生活

目 录

宜昌航道分局建立和发展…………… (1)

·回忆录·

团结起来 奋勇前进……………刘于准 (17)

宜昌航道分局十年财务状况的回顾……………唐春道 (26)

创业的前前后后……………吴忠镒 (29)

“科技兴航道”为振兴航道事业而努力……………周 坦 (38)

·报告 (纪实) 文学、通讯·

峡江深情……………陈鸿标 (40)

谁能说他不是国家主人……………刘天祥

——记合同制工人肖常富……………杨继承 (43)

川江升起一颗红色信号……………戴月堂 (47)

人生的乐趣在于默默奉献

——一位普通电工的追求和幸福观……………陈立栋 (51)

一个共产党员的责任心

邹方新

——记财务科共产党员兰德静……………彭海波 (55)

壮心.....	刘于准(126)
当今巫峡“神女”.....	贺少雄(127)
靶灯儿.....	陈世界(129)
晨读(外一篇).....	李传容(132)
重新绽开的笑容.....	赵红玲 贺少雄(134)
航道工人之歌.....	刘传晶(137)
书法六幅.....	周 坦 戴龙华 邓跃进(139)
后记.....	(145)
照片摄影.....	郭俊 伍先才 戴月堂等

一颗平凡的“螺丝钉” 伍先才 (58)

“月老”显身手 “飞鸽”变“永久” 邹方新
戴月堂 (60)

雏燕初飞

——记年轻船长胡祥顺 邹方新 (62)

闲不住的人

——记复员退伍军人肖永德 陈立栋 (65)

新滩滑坡抢险护航纪实 戴月堂等 (67)

劈路者之歌 伍先才 (73)

吸扬拾号在前进 吴方林 (79)

活跃在航道战线上的民兵队伍 陈世界 (82)

坚实的足迹

——忆梁清曙同志 何平 (84)

《话说长江》牵红线 航标闪闪映领巾 伍先才 (87)

关于发生在铁路桥下救死扶伤事迹的报道 伍先才 (90)

(21) 小说、诗歌、散文、电视短剧、书法

西陵峡“情话” 贺少雄 (92)

标志 胡方池 (104)

归 胡方池 (117)

新春巡航 刘于准 (125)

宜昌航道分局建立和发展

宜昌航道分局（原称长江航道局宜昌航道区）于一九七九年四月正式组建，截止一九八九年四月整整十年，经历了不断的发展壮大过程。现拥有一支训练有素的千名职工队伍，初、中、高级各类专业技术人员一百零六名，大专文化程度以上的职工六十七名，中专文化程度的职工五十四名，三副三管轮以上的船舶技术干部七十一名。有五艘挖泥工程船和三艘拖轮等大小船舶共八十一艘，总马力为一万六千四百五十HP，固定资产总值达四千七百二十四万元。管理机构齐全，生活设施配套。形成了具有航道疏浚、吹填、测量、航标维护、船舶修理等综合性功能和生产型事业单位。十年来，坚持一业为主，多种经营的方针，完成了航道生产各项指令性计划，开展了计划外疏浚、吹填、船舶营运等创收活动，取得了较好的社会效益和经济效益，为长江航道事业和祖国四化建设作出了贡献。

建制成因

长江西陵峡航道，弯曲狭窄，滩如竹节，礁石林立，泡漩翻腾。历史上，不知有多少船舶在这里触礁翻沉，有多少船家在这里被江水吞没。新中国成立后，长江航道管理部门对这段航道进行了较大规模地整治，并增加绞滩、信号、航标等助航设施，增设基层航道管理机构，加强了管理，航行

条件有所改善，但这段航道仍然险恶，不适应长江航运事业日益发展的需要。

开发三峡，除害兴利，是炎黄子孙的千年夙愿。历史进入二十世纪七十年代初，一个“截断巫山云雨，高峡出平湖”的宏伟蓝图，即长江三峡水利枢纽工程的组成部分——葛洲坝水利枢纽工程在西陵峡口开始兴建。葛洲坝工程，是一座兼有航运、防洪、发电等多种效能的巨型综合性水利枢纽工程。建成后，长江三峡航道，尤其是西陵峡险恶航将道发生历史性变化。

担负着西陵峡航道维护的重庆航道区宜昌航道段，在维护方式、生产设备和组织管理等方面将不适应建坝后的航道维护要求。为此，正当葛州坝第一期工程建设进入后期的一九七九年，上级决定成立宜昌航道区，增加设备，扩编人员，担负建坝通航后航道维护的重任。

筹建经过

一九七九年一月一日，长江航道局根据交通部长江航运管理局《关于成立宜昌航道区筹建处批复》精神，决定以重庆航道区宜昌航道段和六六一工程指挥部宜昌分部为基础，组建宜昌航道区筹建处。二月二十三日，长江航道局任命吴忠镒、赵治民、龚万鹏三同志为区筹建处副主任，四月一日，筹建处正式开展工作。四月十二日，区筹建处临时党委成立，吴忠镒同志兼任临时党委副书记。一九八〇年八月，长江航道局党委调刘于准同志任临时党委专职副书记。

筹建处党政领导班子组成后，在管理机构方面，建立了政治处、计划基建科、机务科、财务科、航道科、人事教育

科、物资管理科、行政办公室和工会筹备组；成立巴东、秭归、三斗坪、葛洲坝四个航道大站和船舶队、修理所等生产单位。在维护航道的同时，积极抓基本建设筹备工作。陆续调进了一批管理干部和工程技术人员。经过一年多时间的筹建，各项筹备工作基本就绪。一九八〇年十月，长江航道局决定撤销宜昌航道区筹建处，正式成立了长江航道局宜昌航道区。

奠定基石

宜昌航道区建立之初，基础设施薄弱。主要生产设施有各种船艇二十五艘，其中，四十至六十HP木壳机动艇八艘，八十至一百二十HP铁质机动艇十二艘，且大多数年久失修，稳性较差；绞滩船五艘，四十米趸船一艘。总马力为一千三百八十HP，固定资产为六百六十万元。职工人数四百零八名，其中，工程技术人员十余名，大专文化程度的职工一名，中专文化程度的职工十一名。办公室设在一栋红砖结构的二层小楼中。职工住房等生活设施简陋。在这样条件下，面临的任務十分繁重。航道维护里程从一百二十七公里增加到一百七十三公里；三三〇通航设施航道分部的三千三百五十万元的基本建设投资要抓紧完成；扩编四百四十六名职工的计划须尽快落实，以适应葛洲坝通航后航道维护所需要的人力和物力。

在艰巨的任务面前，存在着重重困难。规章制度不健全，机构不齐，事多人少，尤其是工程技术人员和管理干部奇缺；陆续增加的职工，住房难以解决。同时，部分职工中还存在着“左”的思想。

面对困难，分局围绕航道生产和基本建设等中心任务，采取了一系列措施。建立了党委领导下的主任负责制，明确党政职责范围，制定了相应的工作制度；启用了一批具有实践经验和专业理论知识的中青年职工担任中基层管理干部。根据青年职工逐渐增多的情况，于一九八〇年十二月召开了分局第一次团代会、选举产生了团委，发挥团组织团结和带领团员、青年在生产与建设中的生力军作用；在基层单位建立了党、团、工会等组织；用党的十一届三中全会确立的路线、方针、政策来教育职工，清除“左”的思想，把职工的思想统一到经济建设上来。

分局职工发扬了艰苦奋斗创业精神。大部分职工坚持在航道生产第一线，斗急流，攀悬崖，保证了航道畅通。基本建设任务重、项目多、分布广、时间紧，人员少。土建投资项目主要有西坝、八〇三、万寿桥第四栋等职工宿舍和黄柏河、艾家河两个船舶基地，这些项目都要经过征地、设计、备料、订货、施工等多个环节。在计划、基建、物资等部门职工的努力下，各个工程项目都相继开工。施工中，施工管理人员坚持吃住在工地，克服了工作、生活条件差的困难，保证了施工进度和施工质量。船建投资项目主要有三艘四百方绞吸式挖泥船，二艘二方抓扬式挖泥船以及配套的拖轮、绞锚艇和泥驳。还有测量船、航标艇、趸船等。机务部门的同志经常出差，赶赴天津、上海、武汉、重庆等地，联系造船厂家，长期住厂监造船舶。

由于措施得力，领导带头，职工努力，到一九八二年底，新建了黄柏河、艾家河两个船舶基地；接回了挖泥船、拖轮、测量船、趸船等各类船舶共三十三艘；建造了生产和

职工生活用房一万平方米，共完成基建投资二千七百万，其它工程项目都进入扫尾工程阶段。此时，固定资产达三千二百二十四万元。职工人数发展到九百人，具备了疏浚、测量、航道维护等综合性航道生产能力，为完成坝区和库区航道维护任务奠定了物质基础。

整顿提高

一个单位整体功能的大小，不仅取决于数量的多少，更重要的是取决于质量的优劣。这个质量表现在管理水平和职工的文化技术素质的高低上。分局在以主要精力抓航道生产与基本建设的同时，在建立管理机制和建设职工队伍方面做了大量工作，奠定了一定的基础，但是，还不适应坝区和库区航道维护的要求。

随着葛洲坝第一期工程通航、分局职工和设备逐步增加到初具规模之际，分局适时地把加强管理和提高职工素质作为主要工作来抓。一九八一年十二月，党委书记刘于淮同志在分局第一次党代会工作报告中，明确提出了将整顿和职工培训工作作为今后一个时期的工作重点，从一九八二年到一九八四年的三年间，在抓航道维护的同时，有目标、有计划、有步骤地进行了全面整顿和全员培训工作，采取了一系列有效措施。

调整了管理体制，加强了领导班子建设。一九八二年，分局遵照国家计委《关于国营工业企业进行全面整顿的决定》，结合实际，以整顿劳动组织和劳动纪律为突破口，开始了整顿工作。在基层，将秭归航道大站并入巴东航道大站，三斗坪与葛洲坝两个航道大站合并，成立了西陵航道大

站。同时将十二个航道站调整为十个，两个航道大站分别管辖五个航道站。确立了航标维护与信号揭示实行分局、大站、站（台）三级管理体制。将航华（一九八三年与重庆航道工程一处航蓉轮对换）、航新、航化三艘拖轮从船舶队分出，单独建制。成立了管线队，管理排泥管、绞锚艇和艾家河船舶基地。明确了五艘挖泥船单独建制。航道疏浚实行分局、船（队）两级管理体制。充实测量队的力量，下设二个分队，担负坝下坝上的测量任务，形成分局、队、分队三级管理体制。

建立了党委领导下的职工代表大会制度。一九八二年六月召开了分局首届一次职工代表大会和工会会员代表大会。职工参与民主管理发挥主人翁作用。逐步调整建立了职能科室和部门，由一处一室六科增加到二十个科室（部门）其中，党群部门七个，行政职能科室十三个，发挥其职能科室部门的作用。

在调整机构的同时，加强了中基层班子建设。在平时考察的基础上，采取民意测验，组织部门考核，党委批准的程序，按照革命化，年轻化，知识化，专业化的要求，对科室和基层领导干部进行了充实配备，平均年龄下降，文化程度和专业技术水平提高。

建立经济责任制。分局根据各单位所承担的任务及工作性质，实行了五种类型的经济责任制。对站、艇、台实行六定六保责任制；对工程船和拖轮实行定保责任制与单项工程核算相结合的办法；对船舶修理所实行内部经济核算的办法；对基本建设工程实行基本建设包干的办法；对机关科室实行定保协经济责任制。建立经济责任制的同时，加强统