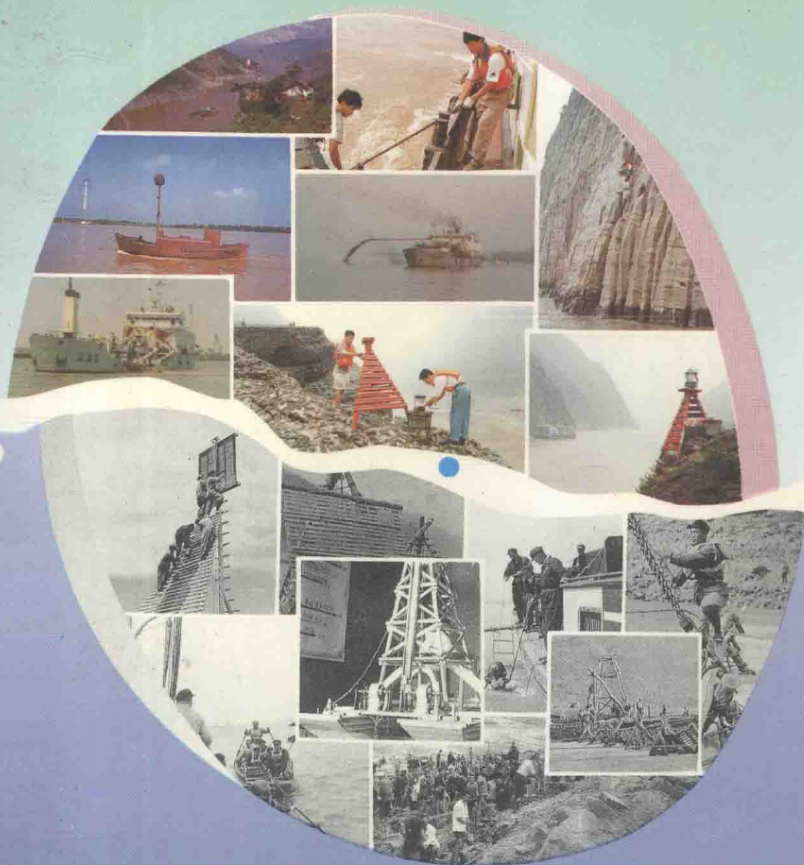


长江航道 回忆录

劉松金
一九六四年十二月



中共长江航道局委员会

长江航道回忆录

中共长江航道局委员会

发扬艰苦自強求是奉獻的优
良传统为使万里长江航运畅
通无阻齐心协力开拓前进

一九八二年十月 张祥麟书



回顧乃程業績輝煌
展望未來任重道遠

丙子年冬周冠倫



66/3A-199748(10) 5910:40 姜正同收此書 正月十八日

长江航道局局长周冠伦同志题词

祝
长
江
航
道
回
忆
录
出
版

温
故
知
新

李志涛

一九九六年十二月八

原长江航道局局长李志涛同志题词

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

忆往昔无名英雄
艰苦创业光耀长江观
今朝物流万物用拓进取
再创辉煌

何建国

为千年盛冬

原长江航道局党委书记
兼局长何建国同志题词

序

长江是我们伟大祖国的“黄金水道”。治理和维护这条水运大通道，劳动人民经历了几千年的艰苦奋斗，尤其是解放 40 多年来，广大航道工人在共产党领导下，用辛勤的劳动，甚至用鲜血和生命，确保了航道畅通，使天险变通途，旧貌换新颜。

《长江航道回忆录》(以下简称《回忆录》)真实生动地反映了这一历史变化过程。撰写《回忆录》的作者，大部份是年过花甲的老同志，他们当中有不少人曾经南征北战为新中国的成立立过战功，解放后又为长江航道建设和发展默默奉献了自己的一生。如果没有当年他们摇着小木划，冒着风雨点燃盏盏航标灯的艰苦创业精神，就不会有今天现代化的挖泥船、太阳能航标灯、新型的航标艇以及蒸蒸日上的航道事业。

1958 年毛主席巡视长江，十分关心长江航道建设和航道工人，曾指示：“航标要电气化”，还赞扬“航道工人是无名英雄”。老一代航道工人就是在“无名英雄”精神指导下，满腔热情发扬以苦为荣，

见困难就上和无私无畏征服自然的拼搏精神，才有今天欣欣向荣的长江航道事业，并成为今天激励青年一代战胜困难，勇攀高峰的“老航道”精神。《回忆录》中他们没有用华丽词句去描绘万里长江气象万千的壮丽景色，只是用朴素的语言和感人行动反映他们当年的艰苦业绩，同时也叙说着老一代人对一个新世纪的梦想。

《长江航道回忆录》约24万字，虽然只收集了六十多篇文章，但它反映的是整整一个时代和这个时代新老两代人的工作、生活和思想情感。正因为有这支敢于吃大苦打硬仗的队伍，才使我们的国家和长江航道有今天这样的辉煌。这就是我们常说的当年“老航道”留给我们的好传统。《回忆录》势必成为长江航道职工，尤其是青年职工进行传统教育的好教材。书中近十篇文章还先后发表在《中国水运报》、《中国海员》、《湖北工运》、《长航论坛》、《长江航运研究》、《长江志》等报刊上，并受到好评。

40多年来的建设成就，只不过是长江航道新时代的序幕。随着长江经济带的开放和开发，必然会对航道工作提出新的要求，今后的任务更加艰巨，有很多问题和工作，需要我们认真去探索、认识 and 解决。

在长江航道局成立 40 周年之际, 谨以此书缅怀为航道事业奉献一生的老前辈, 献给一切关心长江航道建设的人们和建设、发展航道事业的人们。

金义华
一九九六年十二月

目 录

序	金义华(1)
1. 解放初期川江见闻录	张祥麟(1)
2. 接 4 艘 500 方挖泥船纪实	李志涛(6)
3. 回顾 50 年代川江航道整治	孟月山(11)
4. 在荷兰监造疏浚工程船的回忆	徐正奎(19)
5. 长路漫漫上界牌	荣天富(24)
6. 青滩探险	刘于准(24)
7. 忆解放初期航道工会工作	郑逸云(44)
8. 在茅磊子的日日夜夜	田宝德(49)
9. 金盆峡上△2159 测站的设置	蔡长福(52)
10. 往事难忘	
——兰叙段航道交接	樊菊然(57)
11. 兰叙段信号台的变迁	冯国铭(62)
12. 普通工人的风采	郭是君(67)
13. 回忆 60 年代初期的政治思想工作片断	权福先(70)
14. 60 年代我到川江航道工作的感受	谷海源(74)
15. 川江“817”洪水和 400 吨船坞	郑全喜(79)
16. 同是一江水 两种制度两重天	刘明华(82)
17. 川江航标电气化始末	吴文藻(86)
18. 打通臭盐碛	徐延年(92)
19. 解放初期三峡航道工人生活的回忆	苗毓亮(95)
20. 岩洞里的婚礼	
——奉节航道段工作二三事	熊伯宗(97)
21. 信号旗下度青春	冯金秀(101)
22. 治服“滩王”迎飞舟	

——鸡扒子航道整治工程的回顾	陈国桢(105)
23. 毕生奋斗的事业	蔡定贵(112)
24. 整治滢滢堆	郑康年(115)
25. 我为祖国富强而奋斗	姜凤章(120)
26. 三斗坪航道工作回忆	唐春道(123)
27. 葛洲坝三江下引航道不稳定流的发现	吴忠镒(128)
28. 川江“日航夜泊”历史的结束	曾庆龙(132)
29. 与“鬼门关”打交道	
——忆崆岭滩的活动航标	叶长林(135)
30. 青滩绞滩站的最后一任站长	卢元森(138)
31. 我的爆破生涯	许圣祚(143)
32. 艰苦奋斗永难忘	
——忆 50 年代的川江航道工作	施启堂(146)
33. 从帮工到航道主人	徐先益(149)
34. 石牌站战洪水亲历记	武永顺(151)
35. 一张普通的黑白照片	
——忆随周总理进川江二三事	冯金河(153)
36. 忆清江	冯石磊(156)
37. 梦想成真	
——忆武汉长江大桥兴建中的航道工作	王际张(159)
38. 实现进口设备易损件国产化 力保挖泥船	
正常生产	廖蓼 郝祖德(163)
39. 漫漫航道话往昔	黄泽森(166)
40. 忆 1954 年抗洪抢险斗争	张海林(170)
41. 难忘的天星洲整治工程	王金华(175)
42. 在支部书记岗位上	王天河(178)
43. 三到武桥航道站	陈初一(180)
44. 川测轶事	秦昌迪(184)
45. “六好班组”创业记	

——忆莱家铺站工作片断·····	刘志万(186)
46. 界牌十年·····	常泽文(190)
47. 汗水与智慧的结晶	
——南京船舶基地建设回忆·····	马 骥(194)
48. 航标灯的变迁·····	焦子生(199)
49. 杨司长视察川江记·····	郭武昌(201)
50. 在芦家河航道站蹲点·····	陈宗地(205)
51. 建设福州马尾经济开发区的第一支好队伍	
——马尾吹填工程回忆·····	林桂森(208)
52. 难忘的时刻 幸福的回忆·····	李朝南(214)
53. 下游航道首次疏浚话测量	
——记贵池疏浚工程测量经过·····	李鹏彬(217)
54. 这里也是战场	
——忆 1959 年张家洲战枯水片断·····	杨德道(223)
55. 为航标灯供光源	
——乙炔气充灌所工作回顾·····	熊 奇(226)
56. 一对导标灯 两代父子情	
——长江最后一盏燃油航标灯的替换·····	江友才(229)
57. 行进在“兵”字型河流上	
——忆皖南支流航道踏勘·····	胡建新(232)
58. 回忆界牌战枯水一幕·····	李道华(237)
59. 战斗在道人矶水道·····	陈士宇(239)
60. 在东流排雷扫雷·····	杨仁良(243)
61. 洪水 毒蛇 水雷 沉船	
——忆 50 年代航道工作·····	黄顶忠(249)
62. 张南新洲头护岸工程施工的回顾·····	刘仿宽(254)
63. 船厂绿化记·····	万九清(258)
64. 一种特殊的通信方法·····	王道元(262)
65. 忆天星洲水道的疏浚·····	袁镇校(264)

66. 峥嵘岁月永难忘

——航校学习生活…………… 顿风云(267)

67. 苦战白茆沙 全力保畅通…………… 章石城(272)

后 记…………… 编 者(277)

解放初期川江见闻录

张祥麟

1950年9月中央交通部派我去重庆民生公司工作，先搞公私合营准备。对于这个新任务、新情况我初时有些担心，又得到雄伟的壮丽三峡，天险的蜀道环境中去作航运工作是一次很好学习锻炼的机会，于是愉快地接受了任务，并于9月下旬乘火车离开了北京。在汉口改乘民生公司的“荆门”轮沿江西上。航行中我常在驾驶台瞭望，船员同志待我很热情地给我讲述了不少水道情况，听了虽不太懂，但觉得既新鲜又惊险。

船在荆江河段行驶时，本是西去有时又向东行；有时看到船在另一艘小轮前头，忽而又在它的后面。这是怎么一会事呢？船员告诉我，这里是长江有名的“九曲回肠”，船行此段似进进退退，到宜昌航程要延长几百里。

船到宜昌后次日早上出发，不久就进入了举世闻名的长江三峡中的西陵峡，但见两岸高山对峙，水势汹涌，流速很急，水道也变窄了。船行中看到江中横卧着一个巨大石梁把江水分为两半，水道更窄了，水流更急了。此时船行很慢，驾驶人员神情沉静。我忽然看见船的右上方划来几条小木船，顿时觉得这情形很危险，当船靠近时我看到小船上两个人双手握桨，奋力从船侧划过去，船上还有一面小红旗。船员告诉我这是川江有名的险滩——崆岭。这里航道狭窄，水流湍急，明石暗礁很多。过去曾有七八艘轮船在此触礁沉没，木船就更多了，所以人们把它称为“鬼门关”。方才那小划子是标志船，它告示右边多礁石船舶不可靠近。凡有来船它就划出来，船过后它就停在江边等待再来船，风雨不误。我想小船上的航道工人终日迎着峡风，有时还要淋雨，单身守着岸边孤舟多辛苦

啊。往上行再没有看到这种小船了，也很少看到什么航标，偶尔看到山石壁上有白色水位标尺。据说，过去川江虽有些标志，但粗简而稀少，又因国民党军队败退时的捣乱破坏，解放前夕已为数寥寥，解放后才逐步恢复了一些。

“荆门”轮继续上驶，忽然顶水停了下来。我船前面有只船正在吃力的上滩，船员说我们要等它上去再上滩，否则很危险。同时指着前面一道斜横在江的水坎说，这就是青滩，坡度大、水流急、礁石多，很多船只到此要靠岸上绞滩帮助，在没有绞滩时就得靠人力拉纤了。木船小轮要有几十人乃至几百人奋力拉纤，纤夫匍匐前进，非常艰难，有时半日甚至两三日才能过去，稍有不慎船毁人亡。这时“荆门”轮那边有一条轮船停在那里，只见三个工人挽着袖子卷着裤腿跳下水去，弯腰将沉在水中的钢缆捞起端在手上，不顾水寒站在水中。在钢缆的前头有只小木划拖着缆绳划向停靠的轮船，在岸上有三四个身穿退了色的蓝衣，站在一个绞盘四周，面带笑意。据说这是绞滩工人，他们大都是来自附近乡村，长年累月，有的祖祖辈辈守在这依山傍水、野嶺荒郊为行船过滩服务。此时，忽听机声大振，我船慢慢向滩上驶进，约一刻钟才上了滩。船向上驶又过了几个险滩，见到有些船舶在等着绞滩。我想木船不用说了，就是现代机械化轮船马力几百匹、上千匹还得靠外力帮助才能过滩而且有时还不安全，可见蜀道之艰险了。

行驶中船员沿途给我介绍了许多峡江风景名胜，牛肝马肺峡、兵书宝剑峡、真是峡中有峡。船行一段，船员告诉我进入巫峡了。只见处处是峰峦叠嶂，不时有白云飘飞。有时眼看着前面水已尽，忽而船转水又来，奇妙无比。船到十二峰，船转峰移，呈现出多样的秀丽山景画面，因雾未看到神女峰，但两岸陡壁千丈，十分壮观。过了巫峡又进到夔峡，两岸雄伟的高山耸立，势如刀切，天成一线，江中水势汹涌、泡漩不断。远远望去山壁上有一条断断续续的不深凹沟痕迹，据说这就是古栈道，拉纤人拉船行走的道路。纤夫在这样的山凹道中爬行，下面是急流湍水，其凶险可知。在将出

峡口时，两岸山石壁上有不少模糊不清的石刻字迹，比较醒目的是冯玉祥将军题写的“踏出夔巫打走倭寇”八个大字。出了夔峡水面宽了些，船员告诉我前面浅滩礁石仍然不少。当时还不能夜航，昼行夜停，船行很慢。“荆门”轮是当年长江第一流的轮船，马力大，航速快，双底层，从宜昌出发历时四天多，才到达我的目的地——重庆。

1951年3月，我回交通部汇报工作，乘“民铎”轮又走了一次下水。船到夔峡大门，但见两座雄伟的高山对峙，形似两扇巨门真不愧称夔门。汹涌的大江夺门而入，奔腾咆哮，气势雄伟，江面极窄。左边有一巨大圆形石柱竖立在江中，这就是滟滪堆，是川江一大险，过去有许多船在此遭难。我船从滟滪堆右边驶去，船艏直对右边山壁而进，眼看就要碰到石壁上，就在将碰未碰的刹那间船艏急向左转，船身安全顺江而下。船员告诉我，如不逼近右岸转舵下行，船尾将被右岸下来的一股斜水冲上左岸礁石。看来川江行船不仅要避礁石、打浅滩、还要懂水势，看时机，真是艰难奇险。船到青滩，大引水姓杜，穿着长袍走进驾驶室，掌舵的也换了人。青滩水流很急，船按大引水指示行驶，从江右边下滩。忽然感到向下一沉，顿时船舶前后起伏，左右摇摆，水浪突起，势如锅开水一样，浪花水点溅在驾驶室玻璃窗上，大约过了数分钟船才逐渐稳了下来。大引水对我说，你胆子不小，敢看下青滩，青滩水乱，暗礁不少，过去不知多少船在下滩时碰翻沉没。我说，跟大引水驾船下滩还怕什么呢。我们说说笑笑继续下驶。当时正值枯水，很多礁石露出了水面，只见大小石头奇形怪状，江水在石间奔流，很难看到主流水线，船在乱石中穿行。大引水对我说，这些明石暗礁狭窄漕口在什么水位如何走船，引水人员都要牢记心中，稍有分厘之差就会引起大祸。峡江行船真是艰难啊！

两次川江之行所见所闻，以及在重庆看到民生公司为了安全航行编写的川江浅滩礁石情况分析和航行方法，使我感知川江明石暗礁多，浅滩狭漕多，水急泡漩，多而且随着水位不同变化无穷。行

船一日，要遇数险，稍有不慎就出事，轻者船损，重者沉船人伤。据有关资料记载，川江从1937年至1945年的9年中，仅民生公司就翻沉13艘船只，死亡1570人，所以历来川江视为天险畏途。但是，浩浩川江水源丰富，潜力很大，如把这段航道加以治理，对于提高航运效益，发挥水运优势都有重要意义，对国家经济建设将起到十分积极的作用。同时使我感觉到航道工人艰苦奋斗的精神，忠于职守的品德和船舶驾引人员勇于探索航道情况，精心熟练的技能，都很令我钦佩。

也许是历史之巧合，40年后的1991年，我又到川江一次。此时川江已起了翻天覆地的变化。新中国建立后，党和政府十分重视长江开发，1953年就开始有计划分期分批的大规模整治川江，经过航道职工自力更生、艰苦奋斗，使川江航道由原来水深2.1米，航宽30米，曲度半径400米，扩大到现在水深2.9米，航宽60米，曲度半径750米。1954年又进行航标改革，增加航标和信号站，设立了各种新型标志2775座，增加8.35倍，发挥了导航作用。1958年又逐步实现了航标电气化，又增添了绞滩设备，终于使天险变为坦途。

现在，两岸山崖水中标志密布，从高处看就像两条延绵不断的巨龙，保护着行船在中间安全航行。信号台不时可见，为行轮指示传递信息，过去的恶浪泡漩很少见了。尤其是葛洲坝建成后，回水到达的地方提高了水深，扩宽了航道。过去的枯水险滩“崆岭、青滩”等已一去不复返了。从前荒芜的两岸建了不少高楼大厦，开了不少梯田果林，真是一片兴旺气象。

川江40年来开发建设，大大提高了航运通过能力，实现全面夜航，增加行轮吨位，缩短了行轮航程，为大西南和我国社会主义经济作出了应有的贡献，其作用是巨大的。航道事业自身也提高了科学管理水平，增添了新的设备，培养了一支有技术，能吃苦，具有社会主义觉悟的队伍，改善了一线职工的物质文化生活。

但我们也应清醒地看到川江浅滩礁石还有待进一步的治理，三