

一九五九年全國羣英大會

交 通 系 統
先 進 集 體 和 先 進 生 產 者
事 迹 匯 編

(公路修建与养护部分)

人民交通出版社

一九五九年全国群英大会

交 通 系 統
先 进 集 体 和 先 进 生 产 者
事 迹 汇 編

(公路修建与养护部分)

人民交通出版社

出版者的話

1959年10月間在北京舉行了全國工業、交通運輸、基本建設、財貿方面社會主義建設先進集體和先進生產者代表大會。交通運輸方面有400多個代表參加了這個群英大會，向大會匯報了各地交通運輸大躍進的情況和先進集體及先進生產者的事迹，並且交流了各種先進經驗。

為了及時將這些先進事迹和經驗傳播到全國，特將交通系統先進集體和先進生產者代表的事迹匯編成冊。為了便於不同專業的職工閱讀起見，分成下列七分冊出版，計：1)水運部分第一輯（包括輪船運輸和木帆船）；2)水運部分第二輯（包括港口、船廠、機務、航道、航標、打撈）；3)公路修建與養護部分；4)公路短途運輸與搬運裝卸部分；5)汽車駕駛部分；6)汽車保修部分；7)汽車運輸管理部分。

目前全國各地正在掀起一個比先進、學先進、趕先進、幫後進的群眾競賽運動的新高潮，我們希望這套叢書對各地交通系統職工學習先進集體和先進生產者的事迹會有所幫助。廣大的交通系統職工們在學習先進思想和先進事迹的基礎上，將會創造出更多更好的先進事迹，不斷提高交通運輸生產和建設的水平，更出色地為工農業生產大躍進、為社會主義高速度建設服務。

由於時間的限制，我們所收集到的資料還不是很完全，有個別代表們的事迹未能編入這套叢書中，非常遺憾。同時在編輯工作中，不免有疏忽和錯誤之處。希望先進集體先進生產者代表們和廣大讀者們提出指正。

目 录

公路修建部分

新疆维吾尔自治区交通厅公路工程基建处

第三测量队先进事迹..... 4

奋战沙洲三十日筑成韩江百孔桥——汕头市郊人民

飞速建造外砂桥闸的先进事迹..... 10

技术革新结硕果 增产节约六万元——山西省交通

厅公路局工程队第二分队的先进经验..... 17

大战一年树奇功 交通运输形成网——山西省稷山县

进行交通建设的先进事迹..... 23

福建省交通厅公路局砌石七小队先进集体的事迹..... 30

河北省藁县交通运输局先进集体的事迹..... 34

大搞群众运动，大搞交通建设，改变山区交通

运输落后面貌——四川省古蔺县先进事迹..... 37

罗山县交通网是如何飞跃发展起来的——河南省

信阳专区罗山县交通局先进集体事迹..... 45

飞跃发展中的五华山区公路..... 52

青海省交通厅公路局第三工程队先进事迹..... 58

英雄赛过“花木蘭”——云南省交通厅公路工程局第三工程

处三工程队二工区妇女班先进事迹..... 62

把我们的青春献给祖国公路建设事业——陕西省整洋

公路姑娘英雄筑路速速长陈淑娥的发言..... 67

新疆维吾尔自治区交通厅公路基建处第三测量队

员自铭同志先进事迹..... 75

貴州省交通厅公路第二工程处敢想敢干的青年

技术員戚盛悅	80
陕西省公路工程局第五工程队王承德同志的先进事迹	85
巴沙茨里的主要先进事迹	88
貴州省交通厅公路第一工程处潘生贵同志先进事迹	94
四川省交通厅第一工程处白大京同志先进事迹	99
淄博市交通局領工員張玉亨的先进事迹	109
广西交通厅胡邦仕工程师的先进事迹	113
云南省交通厅工程局陈自文同志的先进事迹	115
四川省交通厅第二工程处楊治国同志先进事迹	119
打樁运裝組長乐金富同志先进事迹	125
模范炊事員溫史金同志先进事迹	130

公路养护部分

电白县养路工区先进事迹	134
我們小組是怎样实现养路“十三無”——山东省 棲霞县东柳养路工房盖洪友小組	140
云南省交通厅公路管理局楚雄公路管理段祿丰公路 养护段先进事迹	147
江苏省南通专区啓东县交通局养路工作先进事迹	153
抗錦后旗組織常年养路队及筑路队的經驗介紹	155
四川省江津专区养路段先进事迹	159
把路养得直如箭、平如毯、綠树紅花排兩边——陕西省 韓城县露井人民公社养路队	165
黔南布依族苗族自治州貴定养护段第三养护队 养好路面的經驗	169
龙游运输段遂昌养路点第 103 道班迅速提高路况的經驗	174
养路段班長宋杞同志的先进事迹——黑龙江省 齐齐哈尔市公路养路段	177

搞好公路养护，保证车辆畅通——内蒙古自治区

凉城县三苏木人民公社养路队长皇虎.....	181
广东省公路局道班班长梁睿文同志先进事迹.....	185
四川省南充专区养路段曹国安的先进事迹.....	188
四川省温江专区养路段新津工区荣海清的先进事迹.....	190
四川省高县钟福荣同志的先进事迹.....	194
新疆奇台养路段木工张有贤同志的先进事迹.....	198
青藏公路管理局黑河养路段孙金斗的先进事迹.....	201
福建省养路工人王元璋的先进事迹.....	203
榕峯公路养护段杨小憨同志的主要先进事迹.....	207
馬江宗养路段奔公的事迹.....	210
鍾卜瑞同志先进事迹.....	212
澤仁沛吉同志的先进事迹.....	216

公路修建部份

新疆维吾尔自治区交通厅

公路工程基建处第三测量队先进事迹

第三测量队，是新疆公路基建测设队伍中的一面红旗，早在今年八月底，他们就已提前四个月出色地完成了一九五九年计划任务，胜利地跨入了一九六〇年，为建国十周年献了厚礼。

全队共有职工35人，其中党员5人，共青团员5人，技术干部12人，测工18人（包括女测工6人）。截至九月底止，全队共完成各级地形的一阶段公路路线详测（详测前的全部视察在外）任务达777.59公里，折合一级地形为1956.21公里，超额完成上级交给的全年测设计划任务（折合一级地形1200公里）的63%。由于该队在继续跃进的一九五九年里成绩显著，因而在今年自治区交通系统开展的以技术革命为中心，以增产节约为目的的红旗竞赛运动中，先后获得了交通厅和公路基建处授予的两面优胜红旗，被评为自治区公路测设的标杆单位。

该队今年所承担的测设任务十分零散，在几乎横贯北疆漫长的七百余公里路线测设中，连往返搬家当在千余公里以上，其中有二分之一的路线，需要同年施工，一边测量，一边则要紧张地提交施工设计文件，他们在党支部的直接领导下，群策群力，干劲冲天，坚定地采取了突击苦战与正常生产相结合，灵活地运用了分批（一条路线的测量资料分批交出）、分段（一条路线分段测量）、分人（内业上那几个人，包那些工作）的

包干方法，大大加速了測設进度，滿足了施工要求，从而出色地完成了生产任务。据統計截止本年九月底止在实际外业90天中，平均每天完成測量一級地形公路路綫21.74公里，相当于日測进度定額的217.4%；同时还做到了量質并重。内外业平衡，至九月底已交出全部設計文件，达測量里程的50%，其他內业資料在工地也已完成了二分之一以上，一般做到了外业結束后十天內，內业工作相繼結束，改变了以往測設經常落后于施工的被动局面。在“七一”前夕，他們为了向党的生日献礼，在烏魯木齐至独山子公路測量中，大干特干地一举創造了日測进度42.5公里的新紀錄(折合一級地形63.8公里)出色地完成了自治区解放以来公路測量史上空前的最高紀錄，为此曾受到上级党政的通报表揚。他們經常以“男的比武松，女的賽穆桂英”来要求自己，真正做到了分秒必爭与時間賽跑。如有一次为了节省两天搬家時間，大家一致向領導提出了苦战要求，全体职工毅然决然地露宿戈壁，头枕天山，尽管渴无飲料，飢食乾饅，还是坚持在戈壁滩上炎熱风砂的恶劣条件下整整搏斗了两昼夜，胜利完成任务后，方回帐篷。在哈密地区測量中，他們又采取了輕装苦战，人人不帶行軍床，夜晚就地入夢乡的办法，解决了运输力不足的困难。为了赶制測量用木桩，很多同志經常白天扛仪器，夜間握斧头，深更半夜自动加班，支部書記虽再三劝說休息，不少人还是背着偷偷地干。至于帶病坚持工作，輕伤不下火綫，两人活一人干更是常事。男同志如此，女同志也不示弱，她們和男同志一样地爬山涉水，头顶烈日，奔走沙漠戈壁，并且出色地完成了挖土坑、打桩等重体力劳动。內业組有一个女測工，在一天內竟連續复写了設計表格110份，为了超額完成任务，忘記了手痛腰酸。

在增产節約方面：該队在选綫时貫徹了多作經濟比較和

就地取材，尽量降低造价的原则。如七角井—哈密段公路，原线曲折多弯，标准过低，经多次比较截弯取直，增加工程不大，但在路线上却缩短8公里之多。估计仅工程造价即可节约30万元以上，对今后的长期营运节约，当更为可观。桥涵设计方面，他们考虑到为了适应当地缺水等特点，一般都按装配式来设计，不仅缩短工期，而且便利施工。其它如处理翻浆，通过农耕区“坎儿井”（新疆特有的农田水利上一种地下灌溉渠）的处理和某些人工构造物采用柳梢捆和卵石压枝的设计，贯彻了因地制宜和就地取材的原则。该队全年测量所用木桩，全部自产自用，没有化国家一文钱，至九月底共自制大小木桩68,000个，计为国家净节约6,500元。他们还取消了汽车中午往返工地送饭的老规矩，改为自带干粮的新风气，并尽量利用汽车的回空带副食品和烧柴，这样计可节省汽油约1.5吨，节省汽车燃料费1,000元以上。除此以外他们还利用在原有公路工作时，大家掀起了边生产边拾废铁的竞赛，先后约拾回废铁200多公斤，无偿送给了有关单位使用。由于该队人人重视了增产节约，经全体职工的共同努力，到九月底止每测设一公里路线（一级地形）已由原预算测设成本50.83元，降低为22.00元，计降低测设成本131%。根据全年超额完成总任务来计算，共节约了成本费用56,397元。

在技术革新方面：该队也充分发动了群众，做到了“人人动脑筋，处处想办法”，截止九月底止全队已提出各种合理化建议及技术革新共246条，经研究采纳的达179件，解决了生产中不少关键问题。如钉桩小组的打桩对点，由于改进了劳动组织，采取“交接前进法”结果就不断创造高产纪录。断面组由于采取了“两边进测一人绘图”的方法，一天内就测量了横断面840个。内业组使用流水作业和分组包干的办法，成倍提高

了工作效率。所有这些都有力地促进了生产。

在培养新生力量方面：該队成績亦很显著，他們在对待干部不足的困难，不是向上要人，而是积极培养，大胆使用。在一九五九年內他們除分別选送二名測工离职深造学习外，对待工人还根据他（她）們的特长进行了大胆放手使用和积极耐心培养的办法，这样既有利于工作，又培养了技术力量。因此目前有的工人已能胜任技术人員的部分业务，如横断面測量，已由二級測工代替了技术員的工作，有不少內业計算，很多測工也都能熟悉地担当起来。此外他們在野外十分困难的情况下，仍然坚持做到了每周利用两个早晨进行业务学习，并且形成制度。

該队除了优异地完成生产任务，实现了“優質高产低成本”外，他們在互相协作，安全生产和抓好职工的政治思想教育上也做出了成績。全队职工在党的培养教育下，大家都有“把困难留给自己，把方便讓给别人”的共产主义美德。当生产上那里需要，就毫不犹豫地到那里去。普遍地把支援他人，当作自己神圣的責任。

在与兄弟单位的协作方面：該队在木垒河为了救急石油局的汽車（深陷泥坑），不惜耽误自己赶路時間，全体队员急速奔赴两公里以外去帮助他們拖車，把兄弟单位的困难，視同自己的困难，事后使得石油局的同志們非常感激。在与沿途养路段和道班工人也始終保持着友好的来往，在运力不足的情况下，主动代他們买蔬菜、代运給养，而养路段則主动讓給他們房子住，供給制桩的木料。有一次在色必口队上因沒菜吃，道班上的維吾尔族司馬益同志竟把他很早准各結婚用的一只羊，讓給他們改善生活，这种行动感动了队上的每个同志。

在安全生产方面：該队今年多半处在每天行車密度达

1,000輛以上的原有公路上工作，由于党支部把“安全为了生产，生产必须安全”的重要意义，经常向职工进行思想教育，引起了全体职工的普遍重视，因而在全年生产过程中，从未发生任何工伤事故。该队虽没有配备医务人员，常年远离城镇工作，但由于做到了以预防为主，提倡清洁讲究卫生，注意饮食，因而全年没有发生较大的疾病，保证了生产的正常进展。

在上级党组织和队支部的正确领导下，全队职工的政治思想情绪一贯饱满，作到了党、政、工、团互相密切配合，认真贯彻了工业方面“交、大、参、改、结”的群众路线工作方法，做到了人人政治挂帅，事事思想领先，这是取得上述成绩的根木前提。支部在及时抓生产关键的同时，也及时抓紧了职工的政治思想工作。如早在野外工作开始时，党支部就提出了六抓，十五比的口号，作为队上的行动指针，并向兄弟单位提出了友谊挑战。通过六月中旬第一次职工评比大会，支部又提出了如下口号：

继续跃进都争先；

党政工团齐督战；

苦干实干加巧干；

誓夺红旗竖标杆。

就在这个有力的口号鼓舞下，终于创造了日测42.5公里的高产纪录。当七月下旬荣获红旗优胜单位奖励后，支部及时抓住了职工们饱满高昂的劳动热情，在群众充分酝酿的基础上，又紧接着把八月份定为“突击月”，英勇奋战，结果仅八月份一个月就完成了折合一级地形566公里的测量任务，给三季度超额完成任务奠定了良好的基础。

党的八届八中全会决议，传达到队上，通过反右倾，鼓干劲的学习，像春雷震撼了大地万物一样，全体职工个个摩拳擦

掌，斗志昂揚，渾身是勁，于是又再次掀起了一个新的生产高潮，致使九月份的生产效率更加如火箭般地直線上升，平均达到了日测定額的314.3%，向建国十周年献出了厚礼。在这一个接一个的生产高潮中，該队先后涌现出了很多先进人物。第二次职工评比会上被评为优胜个人者，占全队职工人数的80%以上，另外还有不少青年获得共青团組織授予“紅色青年突击手”的光荣称号。党支部在这一形势下，又提出了“乘胜前进，戒驕戒燥，大干特干，猛攻三关（数量、質量、技术革新）”，“宁願多流一身汗，决心计划早实现，英雄立下大志願，力爭百花紅滿園（指滿堂紅）”等新的战斗口号。由于該队政治思想工作抓得紧，組織制度健全，因而职工政治思想觉悟有了空前高涨。一年来群众中紛紛提出了入党、入团的要求，該队党团支部根据形势的发展在一九五九年內已先后接收了一批最优秀的同志参加了党团組織，壮大了党团队伍，这些优秀职工光荣的被批准加入組織后，更为全体职工所爱戴，并为大家树立了前进的榜样。目前，三测队全体职工正在祖国可爱的边疆——新疆的辽闊大地上，昂首闊步、雄心勃勃、摆开陣势、奋战十月，为迎接全国群英大会的召开，更加热情洋溢地执行着1960年的工作任务，为迎接新的胜利，英勇頑强地前进着。

1959.10.12

奋战沙洲三十日

筑成韩江百孔桥

汕头市郊人民快速建造外砂桥閘的先进事迹

一道坚固雄伟、横穿韩江的外砂桥閘，经过千万人一月奋战，终于在辽阔的外砂河上建造起来了。

外砂桥閘位于汕头市郊境内的外砂河。外砂河是韩江下游主要河流，为粤东与闽南交通的要口之一。外砂河河面广阔，河床淤浅，每当雨季，洪流喘急，风浪滔天，舟车难渡。天旱时，河水干涸，舟船搁浅，行人又不得不跋涉沙滩。且水浅则鹹潮倒涌，两岸作物受旱，十万亩农田歉收。千百年来，两岸人民都渴望能在这里建大桥，筑水閘。可是人民这一美好愿望长期不能得到实现。

解放了，共产党给人民带来了光明与幸福；一九五八年的大跃进和党的总路线的提出，鼓舞了人们追求美好愿望的雄心；特别是人民公社化以后，更为建设桥閘提供了良好条件。一九五八年十一月，汕头市郊党委根据人民的长期愿望，作出建设外砂桥閘的决定。并号召全党全民支持这一伟大的创举。“奋战一月，誓建建桥卫星”战斗的号角吹起了，广大人民群众都为这一美好愿望的即将实现而欢欣鼓舞，纷纷投入战斗。

外砂桥閘工程于一九五八年十二月十九日开始备料，一九五九年一月六日正式施工，到二月六日便完成全部工程的主要部分，并于春节前夕（二月七日）光荣地试运行通车。三月二十

四日正式通車。

外砂橋閘是一項水利、交通綜合性永久式大型工程。橋長620米，高6米，寬8.5米，橋面用鋼筋混凝土預制板鋪架，可對開15噸汽車，全橋用花崗石砌成，共計106孔，并用木料設置106個活動閘門，天旱時可攔蓄河水。兩岸十萬畝農田可以自流灌溉，使旱災一去不復返了。

外砂橋閘工程共用去石料20,243立方米，鋼筋102噸，水泥420噸，木材340立方米，貝灰47664担，灰砂117,760担，砂土161,873立方米，共花了440,437個勞動日，但工程費的支出僅430,754元。

從大橋誕生到現在，已經勝利地經歷了四次大洪峰的考驗，特別是在九月二十三日出現的五十年一遇的最高洪峰的襲擊，大橋仍然完整無損，証明了橋閘的堅固雄偉。

外砂橋閘工程要求合乎黨的多快好省的建設方針，並不是簡單的一回事。它是在材料缺乏、時間短、季節緊迫、資金困難及技術力量薄弱的情況下進行的。整個工程是依靠運用政治掛帥、土法上馬、土洋結合，充分發動群眾這一指導思想來達到排除前進道路上的各種各樣的困難的。這不僅表現在工程的施工階段，而且也表現在工程的設計和備料階段。

在負有排洪任務又積滿淤砂的河床上建設永久性的橋閘，在設計上除了要解決好排洪任務外，更重要的是考慮把工程做得堅固。當全國都在大躍進，原材料要首先保證國家重點工程需要的情况下，這是決定了作為地方工程的外砂橋閘在採用材料方面應多從就地取材，利用舊材料的角度出發，而當地能夠找到的材料就只有石頭、灰砂、貝灰、舊鉄這類東西。採用這些材料又顯然與工程的堅固要求有矛盾。但我們不怕，我們有解放後群眾大量興修水利工程的成功與失敗的經驗可作參攷，

問題是在於我們能否正確地運用。

“萬丈高樓從地起，”工程的堅固與否關鍵在於橋的基礎。根據過去群眾興修水利所積累的經驗，砂層具有承載力強的優點，也具有易於流失的缺點。針對砂層這一特點，我們決定採用聯合基礎的做法，在橋基內外修筑了內、外護腳，粘土鋪蓋層、消力池……等（寬度共50米），並改打木樁為平放橫木使整個橋基聯成一片。這一設計的目的在於充分利用它的承載力，避免河水對基礎的滲透，達到把砂層固定。

如果按照常規，要加強基礎的承載力，必須打上木樁。這次我們總結了當地群眾在砂地興建永久性涵閘的經驗，決定不這樣辦，理由是砂基本身的承載力，已相當強，有三米以上的砂層，它的承載力每平方厘米就可達到十五公斤的壓力，而我們設計中所給它的負荷任務只是三公斤。這樣，打樁不單浪費材料，而且會使地下水跟著木樁往上冒，而冒上來的水又必然會同時把砂帶動，反而把堅實的砂基變成鬆軟的淤砂，使基礎易於沉陷。每離二米橫放十四厘米以上的杉木一行，以使基礎均勻，擴大基礎的承載力。

按照一般設計，墊固橋基和漿砌石墩，必需用上大批水泥。這次我們從幾年前這裡一些採用貝灰墊基、貝灰漿砌墩而現在還完好無損的排洪水閘中得到了啟發和信心，遂大膽地在許多方面採用貝灰來代替。貝灰的缺點是凝固緩，尤其是在水里凝固的更長，為了克服這一缺點，這次改用貝灰拌河砂和貝灰拌“山崗土”（即白色的山崗風化土）。因為山崗土本身帶粘性容易夯實，特別是在水里吸收水比貝灰拌河砂差，這就加速它的凝結。

在考慮橋板的設計上碰到橋板的跨度與排洪任務的矛盾。排洪任務沒解決好，就會提高上游水位。增加上游兩岸堤防的

危险性，这就要求桥孔跨度要长，全桥过水断面要宽。但我们所能得到的装置桥板的钢筋，只是就地找来的零碎旧铁，不能建跨度过大的桥板，同时用木制的闸板，长度也不可能太长。这就要求桥墩应该密一点，可是这又与排洪任务有显著的矛盾。我们解决这一矛盾的办法是在精确估计可能出现最高水位的前提下，一面缩短桥孔的跨度，以增加混凝土板的抗力和便于制作装置闸板：一面有一选择河面较宽的地方（620米）作为桥基。

我们就这样地依靠总结与运用群众解放以来兴修水利的经验来解决设计工作上所碰到的困难。

在工程上需要的条石、块石、贝灰数量是很惊人的。怎样在最短的时间内并以最少的代价把它找到更是一个重大的问题。郊区的各个山头虽然石块不少，但要采用它却需费大量的炸药和较长的时间。施工前夕，我们连一点火药也没有，我们一面发动六个公社的社员挖掘澄海城、蓬乡城的旧城基，一面动员各界人士捐献旧石头。群众热烈起来支持，为大桥增加一块石成为居民一致的行动。一个华侨家属听说兴建外砂大桥，她主动地找民工到她家里去抬作为筒子使用的条石。冠山村的社员把它们村里所有垫成石板的祠堂、广场都换上贝灰，把石板拆送给大桥用。水泥，我们发动向海外侨胞捐献。贝灰，我们发动社员架船到海里挖。钢铁是依靠收集得来的旧铁加以焊接解决。这么多的材料，那时还大部分散在周围几十里之内，如何迅速把它运到工地也是一件不简单的事。当时我们是依靠群众，依靠工具改革，采用土洋结合办法，采用大兵团作战方式来解决。在备料时，每天经常出动近一万名民工，三百多条民船，数以千计的手推车和十部汽车，大规模进行突击，并响亮提出“车不停轮，船不停桨”的口号，实行定额制度，开展劳动竞赛。

群众一經发动，指揮部所定的定額不断为群众所突破。从开始每人只能完成一个定額跃进到創造出最高的每人平均二六点四个定額。终于用十天的時間就备好工程的主要用料。

施工的第一項是垫好基础。整个联合基础需要把20000立方米的貝灰砂夯实，而且要在底層放上橫木后加以搗固。这种工程縱想用現代化压土机也是有困难的，何况我們根本没有这东西。解决这一困难我們是組成一个“万槌打擂陣”，一人靠一人，排成数百行列的队伍，人各手执大木槌，一下一下地槌搗。这办法虽然很“土”气，但却很有效果，干部、部队、学生、居民很热烈地来支援这一工作。砌108个桥墩，就要砌上3430立方米的石头。按照常规办事，应该有成千的石匠与水泥匠。但在大跃进的形势下要找出这么多的技术工人是不可能的。我們在各个公社中挑选一批民工进行現場訓練，以师傅带徒弟，边做边学的培养技术力量，搶得速度。

在砌墩过程，如何把300~400斤重的石头吊上1米寬4米高的桥墩上面去？单靠两三架起重机无济于事：用人力抬拉，墩又高又狹不可能。結果，群众創造了百多架用三根杉木搭成的“卜”字形的土起重机解决了問題。

我們需要102吨的鋼筋，但摆在我們面前的是一堆收集得来的大小不一、参差不齐的廢鉄条。我們需要的是直径16~22毫米，长380厘米的圓条，照旧材的长度，焊接起来 每条平均需四个接头合共需3万多个接口，我們有部队支援的三部电焊机，而一部电焊机一天最多只能焊接300接口，这怎么能满足工程的需要。結果还是采用土办法解决了大問題。我們集中了四个工厂的鍛工，用土爐把鋼筋燒到焊接时合在一起打接起来，經過試拉，虽然不能达到原設計2500的应力，但2000是没有問題的。我們降低应力，加上安全系数，經過試驗証明，土接的旧