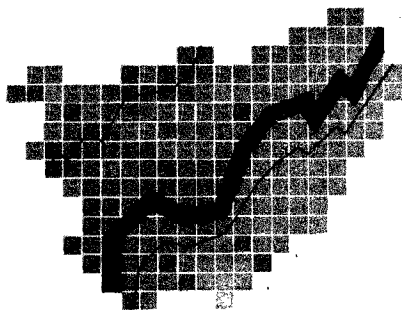


广西著名企业 创业史

第三辑



广西著名企业创业史

(第三辑)

广西社会科学院历史研究所主编

☆

广西人民出版社出版、发行
(南宁市河堤路14号)

广西民族印刷厂印刷

*

开本 850×1168 1/32 19 印张 插页 12 466 千字

1989年11月第1版 1989年11月第1次印刷

印数: 1—3,600 册

ISBN 7-219-01381-7/K·70 定价: 7.00 元

《广西著名企业创业史》编辑委员会

顾问：

骆 明 何 彬 黎守法 刘君房
朱 荣 詹宏松 范 阳

主任委员：

黄 铮

副主任委员：

饶任坤

委员：

张 胤 庾裕良 廖宗麟
黄振南 陈立生

序

李佐东

由广西社会科学院历史研究所主编的《广西著名企业创业史》一书即将分辑陆续出版了。这是值得高兴和祝贺的事。

编写和出版企业创业史，是一项很有意义的工作。它的意义，我看至少有以下两个方面。其一，从企业内部来说，它为企业对职工进行企业史教育提供了理想的材料。而通过企业史教育，可以使广大职工树立起主人翁的责任感，激励他们热爱企业，为企业争光，为国家多作贡献。纵观我们的企业，虽然历史有长有短，但都经历了一个艰难曲折的发展过程。老一辈职工筚路蓝缕，艰苦创业，令人敬佩；新一代职工继往开来，奋发进取，精神可嘉。一部企业史，是企业广大职工团结奋斗、开拓前进的历史。其中的成就和事迹，使人鼓舞，催人上进；其中的挫折和教训，也发人深省，给人启迪。显然，对本企业创建以来的发展历程作一番回顾和总结，留下一份比较完整、比较系统的历史资料，对一个企业来说，实在是不可缺少的。我们有些企业的领导人实干精神是很好的，但对自己做过的工作却不大注意总结，更不用说把企业整个发展过程的史实系统地编写出来了。这种倾向必须改变。古人云：“温故而知新”。只有对自己的企业的历史有比较深入的了解，才能有更明确的方向和目标去开拓新的境界，去创造新的业绩。这就是编写和出版企业创业史在企业内部的作用。另一方面，从企业与企业之间来说，编写和出版企

业创业史，能够为企业之间互相学习、互相了解，进而发展企业之间的横向联系，提供一个较为理想的桥梁和媒介。一部企业史，反映了该企业的历史与现状，其中也必然反映了该企业的成就以及取得这些成就的做法、措施、经验和体会。特别是汇编进这套书中的，都是广西一些比较有影响的企业的创业史，编撰者根据“厚今薄古”的原则，对党的十一届三中全会以来特别是最近几年来，企业在深化改革中取得的成绩和经验，作了比较详细和具体的介绍，这就为其他企业提供了可资借鉴的宝贵经验。这些年来，中央和自治区制订了搞活企业的一系列政策，从而给企业的发展提供了客观的条件。但是，在政策相同的情况下，为什么有的企业经济效益好些，前进的步子大些，而有的企业经济效益差些，前进的步子小些呢？这里面显然有一个企业内部的主观因素问题。惟其如此，企业之间认真学习和借鉴一些成功的经验，并以此为镜子，对照找出自己的不足之处，然后提出改进的措施，即所谓“取人之长，补己之短”，这对企业的发展和进步是大有裨益的。这也就是编写和出版企业创业史的又一个方面的意义所在。

编辑《广西著名企业创业史》是广西社会科学院历史研究所进行科研改革，使历史研究更好地为我区的四化建设服务的一个有益的尝试。他们走出研究室，同企业结合起来，编辑了这套有价值的书，这种做法是值得赞许的。这套书将在庆祝广西壮族自治区成立30周年和庆祝中华人民共和国成立40周年这段时间里陆续分辑出版，其影响和意义就更大。当前，我区各条战线、各行各业的改革正在深入展开。改革需要理论，理论研究也需要改革。改革的实践为社会科学工作者提供了纵横驰骋的广阔天地。我们希望有更多的社会科学工作者走出研究室，投身到改革实践中，去贡献自己的聪明才智，去创造新的研究成果。

前 言

《广西著名企业创业史》一书陆续同读者见面了。

在我国，编写企业史并非始于今日。在1958年“大跃进”中及其后的一段时间，就曾开展过编写“四史”（厂史、矿史、村史、家史）的活动。只是由于指导思想受“左”的影响，这项活动未能卓有成效地开展下去。今天的情况已经完全不同了。我们的企业经过了风风雨雨的考验，进入了蓬勃发展的新时期。辉煌的业绩，宝贵的经验，为企业史的编写提供了丰富的内容。而通过拨乱反正，清除了“左”的思想影响，今天我们能够遵循历史唯物主义的观点，按照企业本来的面貌，实事求是地编写企业史了。企业对职工进行企业史教育的迫切需要，企业之间互相学习和借鉴先进经验的迫切需要，又都要求我们的企业应当尽快编写出新时期的企业史。作为历史科学工作者，我们觉得自己有责任帮助企业做好这项工作。为此，我们及时调整了本所的科研课题，把编辑企业创业史丛书作为我们推进科研改革，使史学研究更好地为广西四化建设的现实服务的一项重要内容。我们计划在迎接广西壮族自治区成立30周年和中华人民共和国成立40周年的这段时间里，陆续协助一些企业编写出本企业的创业史，然后汇编成书，分辑出版。在1988年12月11日广西壮族自治区成立30周年大庆之前，先出版两辑；在1989年10月1日中华人民共和国成立40周年大庆前后，再出版若干辑。

我们这套书取名为《广西著名企业创业史》，它汇编了自治区内一些比较著名、有较大影响的企业的创业史，其中有国营企

业，有集体企业，也有乡镇企业。这些企业之所以“著名”，或者是因其规模较大，技术实力较雄厚，具有举足轻重的地位；或者因其经济效益显著，企业管理先进而产生了较大社会影响；或者因其在某些方面有突出的成绩和特点而引人注目。当然，所谓“著名”也只是相对而言。而且这类企业数量也较多，不可能全都编书出版，而只能选取其中的一部分。由于本书是分辑出版的，每辑都收进若干家企业的创业史，故其排列就有先有后。有的列入头一、二辑，有的列入后面几辑；在同一辑中，有的排在前，有的排在后。这种排列的先后，并不直接反映了企业的地位。在一般情况下，它只表明该企业与我所合作完成此项工作的时间的先后，如此而已。事实上，有好些影响较大的著名企业是编入本书的后面几辑出版的，这丝毫不会降低该企业因其突出的成绩和特点而具有的知名度。因此，关于在本书中企业名次的排列问题，我们可以借用报纸上常见的一句广告术语：“排名不分先后”。

本书所汇编的企业创业史稿，在编写中贯彻了“厚今薄古”的原则，内容以反映党的十一届三中全会以后的史实为主。因为这一时期是企业创业史中最重要的一个时期。党的改革、开放方针的指引，中央和自治区关于搞活企业的各项政策的实施，使我们的企业取得了以往任何一个时期所无法比拟的长足发展，使我们的企业创造了特别鼓舞人心的业绩，积累了特别丰富的经验，因而也就特别值得我们去大书特书。我们认为，在内容上突出地反映企业改革以来的成绩和经验，这是符合企业历史发展的实际情况的，这也正是新时期企业史的一个显著特点。

收入本书的企业创业史文稿，一部分是由企业指派专人负责撰写，由我所派人协助完成的；一部分是由我所直接派人撰写，在企业的积极配合下完成的。无论是那一种情况，都反映了我们与全业之间良好的合作关系。这种良好的合作关系，是我们这套

书能顺利地编辑出版的重要保证。实践也证明，社会科学工作者走出研究室，同企业界人士相结合，同实际部门相结合，就能够开拓出更加广阔的研究天地，就能创造出更加丰硕的研究成果。

本书在编写过程中，得到了自治区有关领导同志、各级经济、宣传部门及有关企业的大力支持。特别是有关企业的领导人，对本书从编写、审稿到编辑、出版都给予了有效的支持和配合。广西社会科学院从科研组织方面给予具体指导。广西人民出版社为本书的编辑和出版做了大量的工作，在此谨致以衷心的感谢。

编写新时期的企业创业史是一种尝试，我们对此还缺乏经验。加上时间的仓促以及别的一些原因，本书错误和不足之处在所难免。希望广大读者批评指正。我们期待着有机会进一步改进我们的工作。

黄 铮

1988年10月1日于

广西社科院历史研究所

目 录

《第三辑》

柳州铁路局.....	(1)
柳州第二空气压缩机总厂.....	(28)
柳州市袜厂.....	(56)
桂林乳胶厂.....	(78)
北流县第二瓷厂.....	(102)
南宁棉纺织印染总厂.....	(134)
桂林市棉纺厂.....	(172)
南宁手铁拖拉机厂.....	(207)
桂林市无线电四厂.....	(234)
桂平糖厂.....	(262)
南宁肉类联合加工厂.....	(288)
北海海洋渔业公司.....	(312)
桂林市电焊条厂.....	(339)
国营西江造船厂.....	(364)
南宁铝厂.....	(384)
桂平县糖业烟酒公司.....	(410)
雅脉钢铁厂.....	(436)
国营华南船舶机械厂.....	(460)

梧州市造漆厂	(473)
建华机械厂	(488)
南宁市衬衣厂	(501)
国营铜美农场	(523)
博白县自行车零件厂	(557)
贵港市南风化肥厂	(570)
鹿寨县响水铁矿	(583)

柳州铁路局

一、概 况

柳州铁路局(简称柳铁)是全国12个铁路局之一,以柳州枢纽为中心,管辖湘桂、黔桂、焦柳、黎湛4条铁路干线,跨越广西、广东、湖南、贵州4省区。湘桂线北在湖南境内的冷水滩车站与广州铁路局毗连,南至中越边境的隘口车站。黔桂线在贵州境内的麻尾车站与成都铁路局分界。焦柳线在湖南境内的牙屯堡车站再与广州铁路局相连。黎湛线自桂中重镇黎塘直抵著名港口城市湛江。这些铁路是我国西南物资外运的主要通道,是广西与外省联系的纽带,是连接内地与沿海开放城市的桥梁,也是卫国戍边巩固国防的钢铁运输线。

柳铁管理国家营业铁路里程1893.8公里,营业车站198个。承包广西地方铁路420延长公里,营业车站24个。负责维修的路外专用线180多条,340多公里。1988年末,全局配属机车399台(其中内燃机车176台,蒸汽机车223台),客车842辆。拥有装卸、加工、动力等机械设备1.25万多台。固定资产原值24亿多元。

柳铁下辖柳州、南宁两个铁路分局和运输生产、基建工程、

工业生产、科研文教、卫生生活等基层单位 249 个。全局现有职工 8 万多人，在 1.8 万多名干部中，科技干部占 57%，其中，高级技术专业干部 273 名，中级技术专业干部 2400 多名。

1953 年建局以来，柳铁职工励精图治，艰苦创业，谱写了一部可歌可泣的社会主义铁路企业发展史。1988 年与 1953 年相比，营业线路总延长公里由 1219 公里增加到 3127 公里，客运发送量由 338.7 万人上升到 3127.2 万人，货运发送量由 181.8 万吨增加到 3152.3 万吨。36 年共发送旅客 4.84 亿人，发送货物 5.66 亿吨。在发展地方经济中，柳铁在交通运输方面发挥了骨干作用。以广西壮族自治区为例，1987 年铁路客运周转量达 66.9 亿人公里，占全区的 46.1%，接近 53% 的全国平均值；货运周转量达 222 亿吨公里，占全区的 85.1%，比 43.2% 的全国平均值高出近一倍。尤为引人注目的是，柳铁近几年工作不断开拓创新，1987 年综合经济效益跃居全国 12 个铁路局之首。1988 年相继实现了无行车重大、大事故 1000 天、3 周年，并创全国铁路（以下简称全路）局级单位安全生产 1169 天的最好成绩。1986 年以来连续 3 年被自治区评为思想政治工作优秀企业。李蕴局长于 1988 年被授予广西优秀厂长（经理）和全国优秀经营管理者称号，荣获全国“五一”劳动奖章。柳铁的发展振兴，印记着创业者们筚路蓝缕的英雄足迹，浸透了他们披荆斩棘的辛勤汗水。

二、基础薄弱（1937—1952 年）

早在清朝光绪年间，广西就曾酝酿筹建铁路。由于社会动乱，政治腐败，建路方案只停留在官僚政客的清谈和书面文章上。直

到抗日战争爆发，国民党政权败退无路，在不得已的情况下，才逐段赶修。湘桂线1937年9月开工，1941年9月修至来宾。黔桂线1939年9月开工，1944年3月修至贵州省的清泰坡。解放前，这两条铁路合称为湘桂黔铁路，由于仓促上马，根本无质量可言。湘桂线先天不足，钢轨和机车、车辆等设备陈旧落后、类型混杂，行车速度每小时仅20多公里，每趟车只能拉500多吨。黔桂线曲线多、半径小、坡度大，列车时速仅15公里，每趟最多只能拉220吨，遇上长大坡道，有时爬坡几次也爬不上去，脱线掉道时常发生。人称：“蛇形的线路，摇篮的列车，英雄的司机，不怕死的乘客。”

本来就非常简陋落后的湘桂黔铁路，在1944年日寇西犯和1949年国民党溃逃时，又两次遭到毁灭性的破坏。据不完全统计，解放前夕，仅湘桂线的铁路桥梁被毁43座，机车被炸23台，车辆被损67辆，站房被烧10个。湘桂黔铁路伤痕累累，百孔千疮！

1949年12月11日，广西全境解放，湘桂黔铁路全部回到人民手中。1950年1月，中央人民政府铁道部衡阳铁路管理局，在柳州建立湘桂黔铁路的新型办事机构——柳州铁路分局，负责全力抢修被破坏的设备，尽快恢复运输生产。1950年2月，重新修建1944年日寇西犯时被国民党破坏的全长591.1米的柳江大桥。8月，这座连接湘桂黔铁路的铁桥竣工通车。同年3月，湘桂黔铁路改称为湘桂、黔桂铁路。

1950年8月20日，衡阳铁路局成立来镇工程处，修建来宾至镇南关（今友谊关）的418公里铁路。在资金、材料紧缺的情况下，拆迁金城江至清泰坡300多公里线路，以满足来镇铁路的铺轨需要。在沿线各级政府和人民群众的大力支援下，经过1年多的艰苦努力，建成大小桥梁70多座，车站35个，完成土石方80多万立方米，铺轨480公里。1951年3月5日，广西省会南宁通车，11

月7日南宁至凭祥通车。因新增来镇铁路，柳州铁路分局机关于1952年1月迁至南宁，改称南宁铁路分局。经过解放初期8年的恢复和抢修，湘桂线延伸至凭祥，黔桂线柳金段也能通车。但底子薄，基础差，先天不足决定了柳州铁路局的起步艰难。

三、艰难起步(1953—1957年)

1953年，为了适应国家建设和国民经济发展的需要，衡阳铁路管理局分为柳州、广州两局。1月1日，柳州铁路管理局正式成立(1958年改称柳州铁路局)。当时有职工1.34万多人，管辖湘桂线兰家村至凭祥、黔桂线柳州至金城江的线路，营业里程1020.5公里。

建局虽然不是白手起家，但万事开头难。面对设备简陋落后，发展资金匮乏，大量干部新提拔，缺少管理社会主义企业经验；职工技术水平低，劳动生产率不高；经济效益差，靠国家补贴维持运营和建设等一系列问题，老一辈的柳铁创业者们没有畏缩，他们迎难而上，围绕“减少国家补贴，争取收支平衡”这一建局初期的主要奋斗目标，坚决地采取了几项措施。

一是厉行节约，勤俭建路。管理局成立时，原来考虑要同时设立柳州、南宁两个分局，为了减少行政管理人员，节约支出，当时采取了适当充实管理局机构而不设分局的办法，仅设柳州、南宁两个调度所指挥行车。建局之初，工作千头万绪。1953年3月，管通局召开干部扩大会议，首先讨论了当年的生产财务计划，确定当年的增产节约任务。全局职工都了解当时的艰苦情况，积极工作，自觉节约路材路料，控制水电和生产办公用品的消耗。

超额完成了1953年运输、基建、大修等计划，减少了国家的部分补贴。1954年，通过努力，收支接近平衡。1955年，全局又开展了以整顿编制、精简机构、降低运输成本和工程造价为中心的全面节约活动。经过整编，精简了2700多人，使运营行政管理人员占运营人员总数的比例由原来的13.5%降至11.8%。^[2]经过规定站场新铺和移动股道的道碴厚度以及枕木密度，取消房屋建筑工程一切不必要的装璜，限定生产、办公、生活、文化等房屋建筑的每平方米造价，减少了支出。1955年该局扭亏为盈，实现利润87万元，摔掉了亏损局的帽子。在经济效益好转的情况下，1956年1月1日设立柳州、南宁两个铁路分局。

二是学习“中长经验”，建立健全管理制度。解放后，中国和苏联在我国东北合办中国长春铁路公司，探索和积累了管理社会主义铁路企业的经验，成为当时全国铁路学习的样板。柳铁建局后，通过传达学习、组织干部赴东北实地考察，开办各级各类训练班培训大量干部，抓好试点全面铺开等方法，学习推广“中长经验”，建立健全了运输组织、基建施工、经营管理的各种规章制度，使企业各方面的工作基本上有章可循，在企业管理上迈出了一大步。

三是开展各种社会主义劳动竞赛，不断激发职工建设社会主义的积极性和争当先进的热忱。主要活动有：①以提高运输能力为中心的“满载、超轴、五百公里”活动。这是一项涉及到机务、车务、工务、电务、车辆等部门的综合性的竞赛活动。由于各方努力，积极配合，活动收到了很好的效果。以1954年为例，货车静载重完成年度计划的106.9%，比1953年提高2.9吨。全年共组织超轴列车199次，多拉货物2.43万多吨。货运机车日车公里完成计划的103.2%，五百公里司机由年初的23.6%上升到年末的62.2%。②以推广运用先进工作方法，突破旧定额为主要内容的先进生产者活动。在这一活动中，涌现出马庆余焚火法、谢绍瑛

调车法、紫阳河桥梁工区养桥经验、大溶江联合工区维修经验等一批先进工作方法和经验。其中，柳州机务段司机马庆余创造的快速投煤法，被列为全路的先进工作方法之一，马庆余荣获铁道部颁发的“光荣的铁路工作者”奖章。先进的工作方法，有利于突破旧的劳动定额。仅1956年上半年，全局职工共1.15万多次刷新劳力、作业等陈旧定额1500多项，有力地促进了各项生产任务的完成。这年一季度，柳铁获得全路社会主义劳动竞赛第一名，第一次插上了铁道部授予的红旗。广泛深入开展先进生产者活动，培养出一大批掌握先进技术的干部和工人，造就了一支企业赖以发展的骨干队伍。

上述三项措施的实施，使柳铁摆脱了被动状况，打开了局面。1956年初，黎湛铁路由铁道兵修建完工后交柳铁接管运营，年底，黔桂线金城江至都匀线路修复，铁路的客、货运量都有增长。同年，柳铁召开全局第一次党员代表大会，进一步建立健全各级党组织。在全局进行了包括由工资工分改行货币工资、改革工资等级、建立计件工作和高温工作的工资标准等内容的工资制度改革，职工的工资普遍有所增加，更好地激发了职工的社会主义劳动积极性。1957年1月，这个局提前11个月完成“一五”计划的运输任务。

在艰难起步的5年中，柳铁坚持以运输生产为中心，自力更生，艰苦奋斗，并积极借鉴外来经验，克服重重困难，逐步完善企业管理制度，促进了企业的稳步发展。同时，柳铁还在基本建设和援外方面取得了令人瞩目的成绩。

5年中，柳铁完成国家预算内投资4220多万元，预算外投资184万元的基建工程任务。延长和增加正线、站线、段线67公里，新建和改建了邕江、马口冲等大桥，新建凭祥站和扩建南宁等站场，修建柳州通信大楼、中心医院、文化宫、运输学校等大型建筑物和住宅21万多平方米，为此后的发展打下了一定的基础。

在百事待举的情况下，柳州铁路局积极履行国际主义义务，先后抽派大批干部和技术工人，参加抗美援朝战争和援建越南铁路。北上援朝的职工一共去了6批，他们冒着纷飞的炮火，英勇地投入抢修抢运的战斗，为夺取抗美援朝战争的胜利作出了积极的贡献。南下援越的施工队伍，与越南人民并肩劳动，帮助修复河内至我国边境的铁路。1955年9月30日，柳铁第一工程队装吊工班工长、共产党员陈国平为抢救越南兄弟，用生命谱写了一曲舍己救人的国际主义颂歌。越南政府为他追授了越南民主共和国一级劳动勋章，并在他牺牲的越池桥边为他立下一座纪念碑，将越南桥工队命名为陈国平桥工队。

四、曲折发展(1958—1966年)

1958—1966年，柳州铁路局经历了大起大落再复苏的曲折发展过程。

在1958年开始的“大跃进”运动中，“钢铁元帅升帐”，柳铁的各项工作也空前紧张。

首先是承担了猛烈而大幅度增长的运输任务。1958—1960年，在铁路线路没有多少增加，技术设备没有多大改善的情况下，柳铁运量以每年上升42%的速度递增，货物发送量、到达量和旅客发送量分别由1957年的394.2万吨、321.9万吨和455.4万人上升到1960年的1087.4万吨、989.2万吨和1046.9万人。柳铁职工通过压缩车辆周转时间、一次货物作业停留时间和车辆中转时间，加速车辆周转；组织干部、家属、学生装卸队伍，突击抢装抢卸；开展以装卸为中心的技术革命，大力修建高站台、低货位，改革