

全國運輸會議經驗選編

1962.11.24

地方水运

中华人民共和国交通部海河总局 編

人民交通出版社

本書是1959年12月1日交通部召開的全國運輸會議期間，各省（市、區）和江海干線的水運代表介紹的水運工作先進經驗選編，共收入了20篇文章。其中包括港口工作的技術革新和技術革命，輪駁船的高產運輸，木帆船的技術改造，用代用材料造船，以及大挖枯水，大搞交通建設，組織農副業船大搞短途運輸等經驗。這些經驗可供各地水運部門開展技術革新和技術革命時參考。

全國運輸會議經驗選編

地方水運

中華人民共和國交通部海河總局 編

*

人民交通出版社出版

（北京安定門外和平里）

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新華書店發行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1960年5月北京第一版 1960年5月北京第一次印刷

開本：787×1092 印張：3 1/2張

全書：96,000字 印數：1—2,300冊

統一書號：15044·7038

定價（9）：0.34元

前 言

我們是怎样組織輪船运输高产的	3
关于发展木帆船机械拖帶化运输的經驗	41
湖南省安乡县运输人民公社平均船吨月产 千吨公里的經驗	15
关于木帆船船組作业的十大优越性	21
广东省两阳县組織农村副业船大搞短途运输的經驗	27
掀起增产节约新高潮，提前完成国家运输计划的 初步經驗	32
关于发动群众战胜枯水保证运输的几点体会	39
克服困难、战胜枯水、超额完成全年运输任务	43
新乡专区大搞航运建設开展“千船万吨”工作的 几点体会	47
浙江省开化县实现半机械化深挖河道的經驗	55
大鬧技术革命，实现港口装卸机具联合系統化	57
长沙港是如何实现装卸机械化的	63
湖南省常宁县运输人民公社是怎样发动群众 实现港口装卸半机械化的	68
辽宁省寬甸县太平哨人民公社建造拖輪的經驗	71
关于小机配套工作的情况介紹	74
关于发动群众开展技术革新和技术革命运动 加强企业管理的几点經驗	77
关于开展以“两改、一清、四化”为中心的 木帆船运输技术革新与技术革命的情况介紹	84
大搞冰床运输，向大自然索运量	93
关于試制草席船的經驗	97
甘肃省文县碧口交通运输管理站試制 竹筏船情况介紹	102

前 言

一九五九年十二月一日至十日交通部召开了全国运输会议，会议期间各省（市区）和江海干线的水运代表介绍了很多水运工作先进经验。这些经验包括了港口工作的技术革新和技术革命，轮驳船的高产运输，木帆船的技术改造，用代用材料造船，以及大战枯水，大搞交通建设，组织农副业船大搞短途运输等经验。从这些经验中可以看到“地、群、普”的方针已在全国水运事业中遍地开花，党的“两条腿走路”的方针已经开始在水运工作中得到贯彻，并将继续得到贯彻。

为了更好地交流和推广这些先进经验，更深入和更广泛地开展全党全民办交通，大闹技术革新和技术革命的群众运动，更好地在水运工作中贯彻党的建设社会主义总路线，以适应工农业更大跃进的需要和实现水运更大更好更全面的跃进，我们将这次会上有关水运部份的经验资料选编成册，供各地参考。

由于篇幅所限，未能将各地经验全部刊印，同时错漏之处，在所难免，希望同志们惠予指正。

交通部海河总局

1月21日

我們是怎样組織輪船运输高产的

江苏省无錫市輪船公司

无錫是我省粮食产地和机器工业中心，矿产丰富，并产砂石材料，除自給外，还要支援外区，每年有大量物资通过内河輪船調运。我公司有貨运输船10艘，馬力790匹，以拖駁运输为主。自去年大跃进以来，在党和上级机关的领导下，在总路綫的光輝照耀之下，我公司全体职工千方百計挖掘潜力，改进企业管理，完成了大幅度增长的运输任务，保證了工农业生产大跃进。今年又响应省委号召，开展“九比”竞赛运动，贯彻了党的八届八中全会決議精神，横扫右傾，干劲更足，出現了完成計划月月紅、运输效率步步高的景象。例如：輪船馬力月产量1958年最高月为11121.4吨公里，今年第一季度平均月产就达到11075.9吨公里，第二季度平均12409.2吨公里，第三季度平均15343.9吨公里，十月份达到21264.7吨公里，比去年同期提高97.4%，比上一季度平均月产量提高35.9%。貨駁吨月产量也由1958年平均1082.1吨公里逐月提高为十月份的1636.9吨公里，提高51.3%。有些輪船和駁船，已經創造了馬力月产27170吨公里和船吨月产2079吨公里的高产紀錄，大大超过了原定在1962年达到的全省指标。預計到十一月份为止，我公司可完成貨运量60多万吨，提前一个月完成了今年的运输生产計划。其中十、十一两月运量实绩分別比1958年同期增长24.3%和31.5%。貨运单位成本为9元，比去年同期降低3元，下降25.1%。今年第三季度，我公司获得了全省輪船系統紅旗单位称号，出席了全国群英大会，这是党和人民給我們的无上光荣。

我們的主要做法是：

一，排差异、立标兵，針对薄弱环节，开展“四赶”竞赛，带动全

面工作。

今年第一季度，无錫公司曾經以全面超額完成任务获得全省頂授紅旗。而到了第二季度，紅旗被兄弟公司夺去了，这对领导以及广大职工都是一个很大震动。在市委、交通党委的具体领导下，发动群众找出了失去紅旗的基本原因是：拿到了紅旗之后，由于领导上没有趁热打铁，以致部分員工滋生了“生产到頂”或“潜力挖得差不多了”等等自滿右傾情緒。针对这个缺点，在领导和員工中間层层进行了检查批判，并采用了“排差异，立标兵，攻关键，传經驗，深入現場，勤查勤結（总结）”等方法重新把“九比”竞赛运动推向高潮，苦战一季，夺回了高产紅旗。排差异，即划分上、中、下游的鼓励方法，也是一次群众性的工作定額的鑑定，便于掌握薄弱环节，攻打关键。如在排全省差异中，当工人們看到我公司的輪船馬力月产量由原来的全省第一名下降为第五名的时候，大吃一惊；当看到单位成本比最先进的兄弟单位只大二分錢的时候，十分着急。他們埋怨：“早知这样，加一把劲就不会落后”，从而发奋急追，干劲大增。又如在分析第二季度生产活动，按工种細排差异时，发现輪船月产效率高的达22,500吨公里，低的只有9,000吨公里；制写一张内容近似的装貨总单，“快手”只要“慢手”的一半時間，从而感到潜力未尽，信心百倍。通过排差异，在各个工种上都树立了标兵。員工們检查了本部門或个人的薄弱所在，紛紛找对手，展开了一个“学、赶、超”的浪潮。我們根据这个情况，提出了作为整个公司奋斗目标“馬力月产赶苏州，貨駁产量赶常州，安全成本赶南京，客运服务赶鎮江”四赶竞赛，把整个公司的奋斗目标与部門个人的竞赛結合起来，并采用“取经”“送經”“大小現場会”等办法，广泛学习和傳播內外点滴的先进經驗。公布标兵事迹，生产計劃指标一日一查，一旬一公布；省內各先进公司的先进指标和經驗也印成了文件，人手一册，使大家有了赶、超的目标。在运动起来以后，我們深刻感到科室工作必須要扭轉“岸上落后于水上”的常規，而领导带头又是推动科室工作面向生产的关键，所以在第三季度以后，除了领导干部恢复了跟班劳动之外，还发动科室开展“六到現場”竞赛，把政治思想、宣传鼓动、安全保养、工具修理、成本核算、后勤供应等六項工作向船队或生产現場等基层推

进。为了搶時間，保証船舶不間断运行，去年成立起来的“服务組”扩大了对船舶服务的項目，不但为船舶准备粮、油、蔬菜、煤炭、柴油，而且做到送粮、送料上船；不但为船舶的生产性需要服务，而且代船員們代領或代寄邮件、包裹及处理一些其他生活上的事务。此外，为了鍛炼干部，密切員工关系，在大战八、九月当中，組織了干部搬运突击队，实行了半天劳动、半天工作的輪班現場劳动，現已成为制度，从而又大大鼓舞了工人的劳动热情。他們說：“領導和干部又和我們在一块劳动了，我們真是越干越来劲。”于是生产紀錄不断刷新，在国庆节前四十天，通过献礼运动，出現的新成績即达118件。“歇一歇”，先进变落后；鼓干劲，下游爭上游。这几个月中活生生的现实，就是这样深刻地在教育我們。

二、繼續深入两參一改，狠抓拖駁船队的組織領導和政治思想工作。

无錫港的輪船貨运情况，除上海到无錫組織了定期航綫外，大部分船队运行在苏南、苏北，起迄地点和航次時間都无定規。根据这个特点，我們采用了按綫建队、分片建队、按輪建队三种不同方式，广泛建立或健全了船队組織管理。錫一申定期航綫系实施循环調度，輪駁船无固定結合，故把所有輪駁建成一队；客运航綫輪駁繁多，按其啣接或幅射关系，划分东南、西南、东北、西北四片，建立四个船队；所余不定綫不定期輪駁，視拖輪性能配足駁船，一輪一队。在各类船队上，建立或健全党、团、政、工基层組織，加强党的核心領導，配备专职書記、船队长和会統員，并从船員中产生船队干部，成立船队的生产、保修、核算、文体等五个专业小組，分別与科室的管理部門对口挂鈎；执行一定范围职权，各职能部門定期召开专业會議，分条布置和检查工作。因此，充分发挥了各級組織的作用。例如，船队的航次任务討論会，航次結束总结会，以及生产計劃落实到小組和个人和挂牌检查計劃执行进度等，一系列制度和做法，都随着船队組織的健全而在广大船員的創議或支持之下逐步形成或巩固。輪、駁船工人之間的协作关系，也随着基层机构的統一和相互熟悉了人性、船性而进一步密切，从而又大大减少了許多航行事故，縮短了航次時間。此外，还通过船队組織全面推行了单船經濟核

算，使用本票，健全了生产実績的統計記錄。如七月分执行新定額的結果，工屬具維修物料費用超支52.3%；八月分建立船隊，貫徹成本核算后，不仅沒有超支，还按定額節約33.2%，单位成本降低15%。另外，各船隊还先后开办了紅专学习班，建立了食堂，工屬具和劳动力統一調度使用，各种活动均正常活跃开展起来，因而群众政治思想和集体主义思想不断提高，有力地保證了各項工作的迅速实施。

通过几个月来的实践，我們深深感到：船隊有如工厂車間，是輪船運轉一切工作的基础。有了船隊組織，正如省厅領導上早已概括过的那样：“船上有了头（党的核心領導）、船岸联成綫，提起一股繩，放下一个面。”这是政治与业务相結合的一种基础性措施。早在1957年，我們也搞过試点，省厅領導上曾在当时給予热烈鼓励。但时过二年、方才坚定了信心，全面推行，其中是经历了一番思想斗争的。有人說：“拖駁船隊的优越性就在于輪与駁可以分离单独活动，因此不易建立船隊組織。”有人說：“建立船隊，政治工作是加强了，但要削弱或限制了調度的統一性和灵活性，从而政治效果会被經济效果所抵銷。”种种見物不見人的單純业务观念，加上我們領導人員的思想犹疑不决，一直在拖着后腿。直到今年南京輪船公司在這方面获得成功經驗，我們帶領了有关人員前去“留學取經”回来之后，才消除了顧慮。事实証明，建立船隊以后，所产生的政治效果，不独沒有削弱經济效果，而是大大提高了經济效果。这个事例本身就是一堂生动的政治課。

三、以港口、装卸为中心，加强計劃管理。

1. 提高計劃質量，保證社会運輸。

首先我們抓住貨源組織的摸底核實，按照省市統一安排，正确編制船流計劃，做到編前摸底、編后核實、运前联系、运后检查，并通过船隊長會議，层层討論落实到小組个人，发动群众保證計劃的完成。因而克服过去的計劃多变与无法实现的形式現象，使船流安排計劃的正确性，从过去的50%提高到90%以上。

其次，是精密編制配載計劃。根据船性、品种、装卸点等相互适应的要求，大搞重泡搭裝，巧裝滿載，挖掘工具潛力。仅三季度就節約运力2千余吨，船皮利用率从过去平均80%提高到92.5%。如*203船隊，

511吨位，裝了石料431吨之外再搭裝草包280吨（計費吨），船皮利用率达到140%；最高的*005船队达到178%。

2. 密切港航联系，提高預确报質量。这是及时正确策划調度、保証快裝快卸，加强运输計劃管理的关键所在。三季度针对这一关键，在申錫綫除原有苏州、安庄、閔行三个預确报聯絡站外，增設望亭、南門两个聯絡站，构成了預确报聯絡网，抽調专人负责。因之，三季度預确报質量有显著提高，准确件达到95%以上，一般不超过半小时差异。同时通过電話預报，进港前下达裝卸作业計劃（无錫进口船队在望亭下达，上海进口在閔行下达），使每个駁船在进港前就曉得裝卸具体地点。这样就扭轉了过去船只拖过头，再調回头浪費時間的現象，而且大大便于船队及港口充分做好裝卸准备，縮短留港時間。

3. 加强港口裝卸工作。首先是加强集体领导与策划安排，每天召开“四合一”（商、調、港、搬，以港口裝卸为中心）的碰头會議，检查与制定昼夜裝卸作业計劃。裝卸人員实行划区包干負責制，做到分工明确，措施落实，使裝卸時間上有了保証。

其次，是組織卸接运输，通过与市內短駁和长江大輪密切联系挂鉤，根据船期及預确报，組織物资集散或出运，做到不积压等待，裝卸及时，并結合卸貨点分布情况，分点堆存。出运物资，采取分点裝卸与就地裝卸，以减少集中裝卸的压力与移船時間。同时发动工人采取边卸、边裝、裝好就沿途挂拖；如004船队于望亭裝貨入船，其中五条船先裝好自放至苏州計35公里。輪船拖帶了最后裝好的本駁追上去挂拖，既縮短了留港時間，又加快了航行。

此外是港口裝卸抓二头，加强区外的裝卸聯絡，派駐专人分綫包干；配設計劃，在筹划裝船时就考慮到卸貨条件，連裝帶卸，一窩到底，保証到达港卸貨便利。每天掌握区外港口裝卸进度，适应配載，扭轉了过去只顧本港裝貨，不顧到达港卸貨的現象，防止了工具的积压待卸。

随着港口工作的加强，船舶留港時間比过去縮短25%，如1958年一个船队（通常拖載一千吨）从进港卸載到裝好出港需1.35天，目前一般做到当天进出。

四、大抓协作，組織“一条龙”運輸。

輪船運輸是多工种的联合作業，因此搞好承托航港与地区单位之間的多面协作配合，是挖掘工具潛力，保證完成社会運輸的重要环节。

1. 我們在貨運“五联合同”的基础上，进一步在本公司貨運系統內組織“一条龙”。开展以“高产優質，多拖快跑，馬力月产二万吨公里为中心的“一条龙”紅旗竞赛运动。把貨運系統的運輸組、装卸作業組、服务組、駐上海小組、輪、駁六个方面，通过合同相互保證，把行动統一起来。从而出現了一派新氣象。如運輸組为了滿足工具不断跃进的需要，克服物資流向和時間上的不平衡，大力組織提前運輸和結合卸貨点的分布，組織物資分点堆存，保證就地装卸；配載計劃做到“四适应”

（晴雨适应、装卸适应、時間适应、工具性能适应）；掌握船舶动态正确調度，做到“一船三检查”（检查移船动态、装卸进度、商务手續）。船队保證准点运行，航行中木駁扯篷助航，自放拉纤、輪船到港协助装卸。船队組織在“一条龙”竞赛中發揮了很大作用：如船舶进港后，根据計劃負責分船調度及装卸聯絡工作，大大密切了与港口配合协作；并通过船队进港會議，事先做好装卸准备，保證隨到隨装卸。現在各船队普遍成立突击装卸队，常常参加搶裝搶卸，因而使航港的各种計劃成为統一的“一条龙”計劃。同时又保證了准点运行。如十月分就有90%以上的航次达到准点运行，絕大多數船队都提前超額完成生产計劃。

2. 密切与搬运公司联系，組織運輸、搬运“一条龙”。搬运公司調度員參加我們每日調度會議，統一昼夜装卸計劃与搬运派工計劃的口徑。遇到困难，相互支持，必要时发动干部、船員帮助突击。

3. 承托配合，組織承、托、运“一条龙”。配备专人负责与托运部門联系，核实計劃；通过相互交底，使企业的船舶运行計劃与物資運輸計劃的口徑統一起来，以便統一行動。这样，对物資及时調运与工具效率的提高都起了很大作用。如在粮运上，我們根据粮食調拨要求編好船流計劃，无錫粮食局又根据船流計劃布置加工厂加工，使船流計劃又成为加工調运計劃，既保證及时調运，亦滿足工厂需要。又如江南石英砂厂，每天加工力为260吨，而該厂倉庫容量仅有300吨，如不及时調出，就

要影响生产，經双方协定，相互按月排列計劃，天天保証执行，从而保証正常生产。通过密切协作，又使托运部門进一步重視了装卸時間。如紅旗炼焦厂，厂长亲自动手，发动科室干部义务劳动，克服了搬运力不足困难，而新、永泰等厂采取甩滩等办法，弥补了装卸运距过长的缺陷；保証船队按計劃发港。

4. 与地区兄弟公司大搞协作，組織兄弟地区“一条龙”。第三季度以来，虽然由于托运計劃多变，有时出現貨源流向不平衡情况，但在省运输指揮部的統一安排下，根据保証重点、先外后內运输原則，优先滿足兄弟公司船舶回程；同时本公司在兄弟公司港口发运的船队，也都是次次滿載，沒有回空。

五、全面开展技术革新。

环绕着增产节约运动，我們采取了专业研究与大搞群众运动相结合、土洋結合的方針，针对生产上的安全、时速、装卸、节约和提高劳动生产率等五大关键，发动群众，有重点、有計劃地掀起了技术革新和技术革命高潮。做到四定（定項目、定人員、定時間、定材料）、两抓（抓检查、抓交流），树立革新标兵，带动全面。新机具、好办法不断出現。半年多来，共完成技术革新32項，110件。其中主要的有“机駕合一”，已有32条輪船改装了（占有条件改装的輪船总数的89%），可以节省劳动力40%；特别是机艙部門做到一人頂二人，培养了技术多面手，解决了劳动力紧张和技术力量不足困难。在这一基础上，还不断革新了机械調速器、电动搖风机、快慢倒順联合操作器、断水警報灯和断油自动停車器等等。“机駕合一”逐步从土到洋，使部分人力操作改变为机械和半自动化操作，既減輕劳动强度，又保証了安全快速。提高时速方面，大部分船上革新和推广了压水板与分水板；可以提高航速5~10%，并創造性推广了各种先进拖带法，如“大偏攬”、“梭子式”、“全偏小掇”、“全偏橫撑”、“全掇拖带”等，适应于各种不同航道，提高航速5~10%。港口装卸方面，革新了电动吊杆机，可以提高效率五倍以上；使用輸油管加油提高效率三倍；改建碼頭及各种車輛滑板等，基本上实现了装卸車輛化，大大減輕了劳动强度，加快了装卸速度。安全生产方面，自从創造了叶子保护器，且在大部分輪船推广

裝設以來，至今六個月尚未損壞過推進器。工人創制的安全活絡解纜鉤，不停航拆檢、保養等經驗，都大大提高了生產效率，其他如輕柴油改燒重柴油的成功，可以節約成本60%以上。所有這些有效地解決了生產上的關鍵問題，確保優質，不斷提高了勞動生產率。

我們雖然在這方面做了不少工作，取得了一些成績，但是還存在不少缺點和問題，仍然不能適應繼續躍進形勢對我們的需要。主要的表現在：

1. 運動發展不平衡，領導作風上抓細抓深不夠，仍有滿足于驕的現象。如留港時間不能適應躍進計劃，航行速度提高幅度不大，有些指標還低于其他先進單位。因此必須繼續發動群眾大排差異，猛攻港口、時速關鍵，大搞技術革新和技術革命。領導幹部深入生產現場，抓檢查、抓措施，把“一條龍”的大協作競賽深入一步開展起來。

2. 安全生產還沒有過關。少數人仍有麻痹思想，責任性不強，因而事故仍有發生。我們打算立即全面進行一次安全生產的檢查評比，開展一個百日安全無事故紅旗競賽運動，克服冬季運輸困難，確保安全生產。今後要不斷以“運輸為生產服務、運輸必須安全”為中心課題加強教育，同時健全相應組織制度，確保運輸質量。

3. 科室管理工作仍然跟不上現場需要，機務技術管理更為薄弱，對各船性能還沒有能全部確切掌握。因此，“六到現場”運動還有深化的必要。船隊組織管理和政治工作，更需要進一步鞏固和加強。

以上介紹的一些做法，是極不成熟的，存在的問題也很多，我們希望能通過這次會議，獲得上級領導和兄弟省市的各位代表指正幫助，以便改進我們的工作，更好地為高速度發展的國民經濟各部門服務。

1959年11月

关于发展木帆船机械拖带化 运输的经验

浙江省海宁县运输公司

我公司在组织生产高潮中，千方百计提高运输能力，迅速发展木帆船机械化，基本上实现了水上运输拖带化，运输效率提高了1.7倍，并提前六十天超额完成了全年运输计划。

我公司在去年十月成立时，有木帆船295艘4085吨、货轮二艘、仅能拖带130吨货物；但是工农业生产的飞跃发展，运量剧增，原有的运输能力，不能适应客观运量日益增长的需要，同时公司拥有的大量木帆船运输，仍沿用着几千年遗留下来的篙、橇进行操作，非但劳动强度很高，而且运输效率很低，因而运输潜力很大，广大船员迫切希望能够摆脱笨重的体力劳动，因此迅速发展水上运输的机械化，实行木帆船拖带运输是适应客观运输形势发展的需要，也是广大船员的迫切要求。公司根据了客观的需要和群众的要求，千方百计地克服了设备、技术人员等不足的困难、鼓足干劲、力争上游，在短短的一年多时间內，全县已发展到有货拖轮17艘、417匹马力，拖货能力达2200吨，迅速地实现了15吨以上木帆船运输拖带化。

废品堆中找宝物

实现木帆船机械化，首先要有机器设备。但是，那时正是全党全民大办钢铁、大办工业的时候，机器设备是各方面最迫切需要的东西，购买非常困难，如依赖国家分配，又因公司新建，各项物资设备，都没有列入国家计划因此也无法办到。经过大家研究讨论，一方面积极设法采购，一方面便到旧货摊上去搜集那些报废的汽车引擎，配件不齐，便发

动群众献材料、搞协作，以及采取七拼八凑的办法解决，如将三只报废的分电盘拼凑成一只好的，旧凡尔杆改为分电盘的地轴，就这样先后装配了15台机器。武原办事处为了发展木船机械化，从当地的废品堆中，找到了一部早已报废而且零件残缺不齐的旧汽车引擎，然后又在废品堆中找到了零件，以废品配成了一艘货轮。机器装成后，还需船壳，木料又缺乏，他们便选择了船型适宜的木帆船改装成为货轮，这样即快又省、迅速投入生产。由于发动了群众、依靠了群众、突破了设备、材料等重重困难，迅速地发展了木帆船机械化。

积极培训青年技工

机器解决以后，技术工人不足怎么办？我公司由于白手起家，原有技术力量极为薄弱，不能适应急剧发展的木帆船机械化的需要。我们便在事先抽调了一批有培养前途的青年船员，分别派到长安、武原、硤石等地的客轮上拜师学艺，进行培训。学习了半年左右的时间就分配到新轮上去单独操作。先后培训了駕駛、司机等技术工人65人，非但满足了本公司木船机械化的需要，而且还支援了桐乡等县运输公司。并且出现了“三八”妇女号及“五四”青年号等货轮，出色地活跃在水运线上。这些青年都是干劲十足，不怕任何困难，当他们初到船上单独操作时，虽然已能操纵船舶行驶，但一遇故障便又束手无策。困难是吓不倒这些小伙子们的，他们找到了用解剖机件的办法来找毛病，便迅速克服了航行途中机件发生故障的困难，提高了技术水平。目前这些学徒工已能熟练地掌握机器，操纵自如，航行途中发生故障，也能及时修复。在发展机修能力方面，也是从无到有，从小到初具规模。公司刚成立时，仅有5把老虎钳，3只手摇钻和几把钢锯锉刀，8个修配工人，根本没有机床等设备。由于政治挂帅，发扬了敢想敢说敢作的共产主义风格，土法上马，土洋结合。自搞土设备、利用废旧材料拼拼凑凑，制创了8尺土车床1台、落地钻床1台、凡尔拆卸机、局令塘排机等土洋结合的工作母机，武装了自己。同时还以借鸡孵蛋的办法，利用他厂空闲时间车制零件等千方百计使机器成套。这样便一条又一条地完成了新增机动船的配套安装工程。并且胜利地担负了公司三十四条机动船的保修任

务。目前客貨輪的完好率达94%以上，有力地促进了水上运输机械化的发展和运输任务的完成。

輪、木、農船三結合風、馬、人力齊施威

在去年大辦鋼鐵以後，運量猛增，原有運輸工具只能担负60%的運輸任務。县委正确贯彻了全党全民办运输的方针，组织了人民公社的农副业船836只，二十余吨参加运输。这些农船大都是吨位较小，运输效率很低。为了提高这些农船的运输效率，又组织了货拖轮十二艘和木帆船。农船358只1100余吨，实行輪、木、农船三结合的拖带运输，使农、木船运输效率提高了70%以上，大大缓和了当时运输的紧张局面。同时也打破了木帆船只小、设备简陋怕翻船，不敢拖的迷信。并进一步进行了整顿、编成船队，配备了骨干力量，加强领导，将每月的生产任务布置到船队，组织竞赛，你追我赶，共同跃进。

輪、木结合拖带以后，由于拖輪机器陈旧，馬力又小（24—40匹）拖力不足，一只輪船最多只能拖200吨，航速缓慢，如从李家港到硤石，要航行5天时间。为了解决航速缓慢问题，4121船队创造了馬力、风力、人力三结合的方法，他们采取了“顺风扬帆”，“逆风拆艄逆风逆水拉纤加摇橹”，加上机器馬力，三力并拖，船速便大大提高，如原来通过湖州泉山洋要4小时，实行了风力、馬力、人力三结合后只要1.5小时，比光用机动船拖效率提高1.7倍。这一革新，找到了加速輪、木、农拖带运输加快航速的关键，在全县范围内进行推广，大大提高了运输效率。

因地制宜 多样拖带

在輪、木、农船三结合拖带中，由于农船吨位较小，船队很长，在小港中行动不便，便又进一步按船型、性能、快慢、大小进行编队，以小船双併排前面，大船单只拖后面，缩短了船队长度，便利了拖带操纵，保证了安全行驶。为了提高拖带效率，在大港直道，又采取了“间隔无舵”拖带法，即每隔一船，将舵收起，减少阻力，船速可以从每小时4.5公里增加到6公里，提高了50%。不少处、站，还根据了货源及装卸力的情况，采取了“放两头，拖中间”的拖带办法，即在启航时将

船队中先装好货的船先自拖航行出发，待最后一艘装好货后，拖轮在沿途进行拖带，待将达目的地时，又在途中放去一部分船，使自拖到港，拖轮则可以轻装前进，迅速到港，以便及时安排装卸劳动力，减少船舶留港时间，一般可以加速周转15%左右，特别在上海、杭州等较大港口，效率更为显著。

劳动大轻快 效率成倍翻

由于迅速发展了机械拖带化运输，在生产上发挥了极为巨大的优越性：

1. 可以大大减轻劳动强度，节约劳动力。实行了拖带化以后，从此摆脱了摇船、拉船等重体力劳动之苦；操作轻便，因而可以减少船员，一般可以节省劳动力20%以上。

2. 加快了航行速度，提高了运输效率，有力地保证了运输任务的完成。自实行拖带化以后，航速比木船自拖可以提高1.7倍，运输效率吨天生产量由10.49吨公里提高至十月份的36.5吨公里。硤石办事处的二个船队，在十月份创造了平均吨天生产量达60吨公里的新纪录，由于加快了航行，加速了周转，运输能力迅速提高，完成的运量也一月高过一月，如今年一季度平均每月为五万吨，而十月份一个月即完成了11万吨，比一季度平均翻一番以上，11月份预计可以完成16万吨。有力地保证了工农业生产建设的需要。

3. 增加了收入，降低了成本。实行拖带以后运输效率的提高，完成运量的显著增长，运输收入也随着大大增加，同时劳动力反能节省，因而运输成本也可大大节省，如三季度与一季度比较，可以降低20%。

1959年11月

湖南省安乡县运输人民公社

平均船吨月产千吨公里的經驗

湖南省安乡县运输人民公社

我們安乡县运输人民公社，在党的正确领导和总路綫的光輝照耀下，在党的八届八中全会精神的鼓舞下，繼大战八、九月，提前全面超额完成三季度生产計劃以后，十月份又乘胜利之风，高歌猛进，繼續掀起了一个深入开展反右傾、鼓干劲、猛攻十月，創造船吨月产千吨公里增产節約群众运动的新高潮。在县委的直接领导下，由于决心大，干劲足，措施得当；有力及时，广大干部、社員苦战巧干，經過一个月时间的英勇奋斗，至十月三十一日止，全社3231吨木帆船（营运率95%，实际参加营运的船只为3,117吨），已經完成运量52,693吨，周轉量3,127,336吨公里，較九月份完成实绩39,300吨224万吨公里，分別增长了34.08%，39.61%，較七月份完成实绩亦分別增长了216.2%、173%。全社平均吨船月产16.91吨，1003.33吨公里，并且全月安全生产无海害，首創優質高产的伟大奇迹。在十月份內所以取得这样大的成就，主要采取了以下措施：

一、反右傾；鼓干劲，深入貫徹党的八届八中全会精神。

我社十月份創造奇迹，夺取吨船月产千吨公里的最根本的一条是党的英明正确的领导，是总路綫的光輝照耀，是認真深入貫徹党的八届八中全会精神，坚持政治挂帅，及时反右傾，不断鼓干劲的伟大胜利和丰硕的成果。大战八、九月，取得三季度全胜以后，少数干部和社員中，新的右傾、保守、松劲、泄气情緒，又有抬头，阻碍着运动的健康发展和运输生产的繼續大跃进。有的同志，对县委和上级提出的十月份平均船吨月