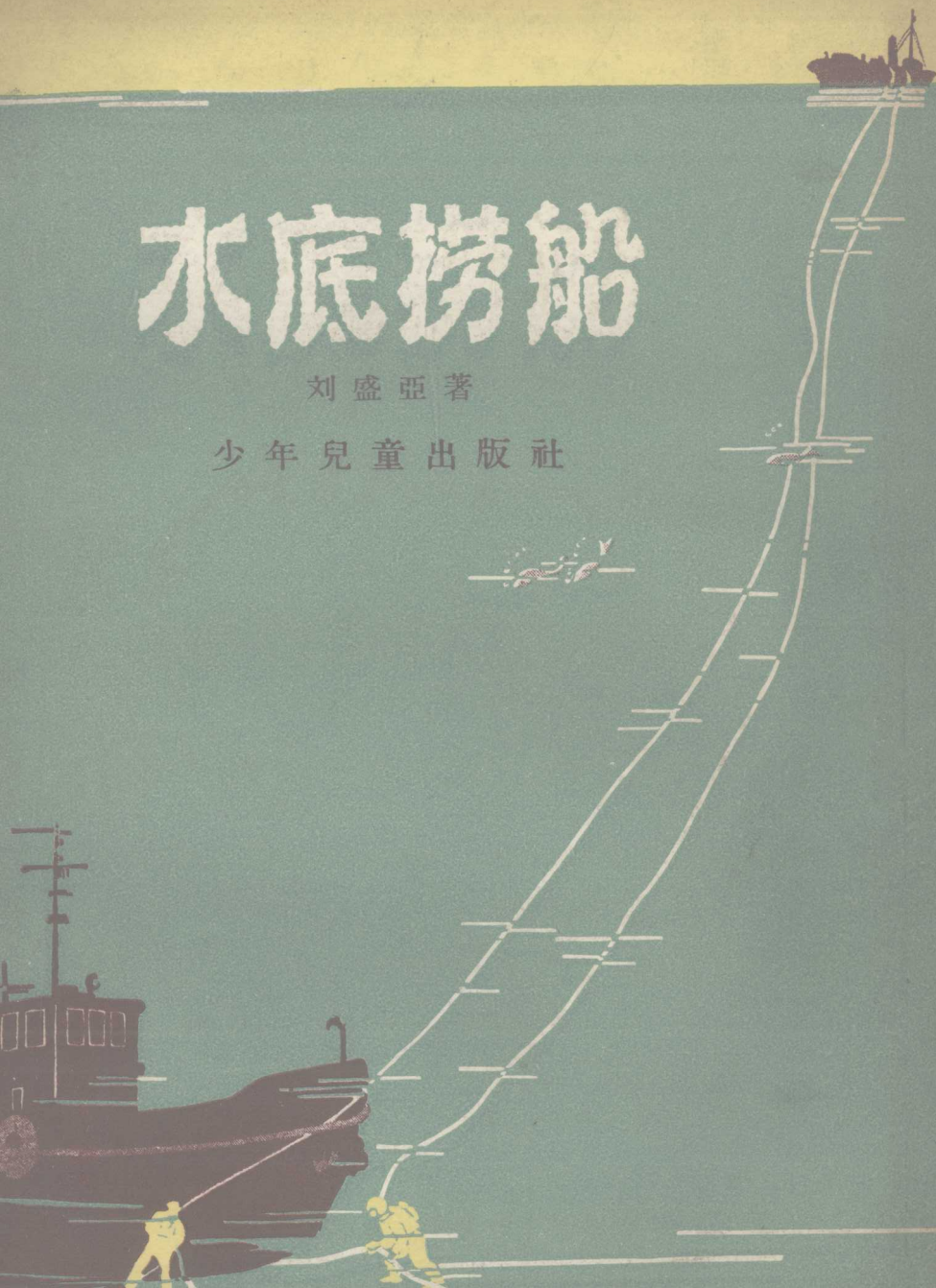


水底捞船

刘盛亚 著

少年儿童出版社



水 底 撈 船

刘 盛 亞 著

趙白山繪圖 楊文义裝幀

*

少 年 兒 童 出 版 社 出 版

(上 海 延 安 西 路 1538 号)

上海市書刊出版業營業許可証出 014 号

上海蔚文印刷厂印刷 新華書店上海發行所总經售

*

書号：社0033 (高)

开本 787×1092 耗 1/28 印張 1 1/2 字数 25000

1957年 5 月第 1 版

1957年 5 月第 1 次印刷

印数 1—5000 定价(3) 0.11 元

目 錄

挖泥船“海鷹号”..... 1

水底撈..... 13

安全航行二十万公里..... 25

船長莫家瑞..... 33

挖泥船“海鷹号”

徐連根的祖父是上海的木船工人，从少年到壯年都在內河里載貨、运客；生意并不怎么好。自从帝國主义者的小汽船开始侵入內河以后，徐連根祖父的生意就更坏了。

許許多多木船工人为了生活，都全家搬到木船上去住。徐連根的父母也跟着祖父住在船上，徐連根就是在苏州河里木船上出生的。

解放前，帝國主义者对中國的侵略，一天厉害一天，为了讓大輪船能够來往上海，設立了一个浚浦局，買了兩只挖泥船，進行疏浚工作，把黃浦江加深，于是万噸輪船也可以通行了。任何一只輪船進港出港，都要向浚浦局繳納疏浚費。浚浦局的收入是很大的。

徐連根的父親在壯年时就進了浚浦局，直到老年，才当挖泥船“海蝸号”的船長。

他爱他的兒子，送兒子到吳淞小学去讀書。徐連根是班里年齡最大的学生，因为他开始上一年級时，就是十一二歲的孩

子了。

日本軍國主義者在上海發動了戰爭，徐連根就沒法再念書，那時他正十六歲，死了母親，只好住到“海蝸號”上去。過了一年，通過他父親的關係，就在船上當起水手來了。

不久，徐連根的父親調到“海鯤號”去了。徐連根性情剛直，不會逢迎上司，在“海鯤號”上當了十七年水手，一直沒有被提升過。十七年來“海鯤號”老是在長江口來往，最遠只到過南京港。

上海解放以後，因為徐連根經驗豐富，工作踏實，很快就被提升為“海鯤號”的二副〔注一〕。

1951年，我國自己製造的兩只挖泥船出廠了，一只叫“海獺”，另一只就是我們要說到的“海鷹”。

徐連根被調到“海鷹號”挖泥船上作大副〔注二〕。他工作得很好，疏浚蘇州河，被評了功，很快就被提升為船長。

1953年，川江開始進行航道整治工程，疏浚宜昌和重慶之間的航道是最重要的工程之一。這時有一個工程師和徐連根從上海到川江去，作現場查勘。他們認為川江水流很急，疏浚河道可能有些困難，但是在工作進行中只要大家多想辦法，一定能夠克服困難。

〔注一〕 二副是輪船上管理貨物、行李、文件的工作人員。逢到大副患病或不能執行職務的時候，他就代理大副。

〔注二〕 大副是船長的助手。船長離船時，大副就要代理船長，負船舶全部工作責任。

挖泥船的工作季是由每年的11月开始，到第二年的5月为止（在洪水时期是休工季）。因此，“海鷹号”就在11月帶着全部装备，开往重慶去。

“海鷹号”的头部是半圓形的，尾部也是半圓形的。川江的人还没见过这样头尾都是半圓形的輪船。它來到川江，就好像川江上出現了一个奇迹。每当它停泊时，附近的人都爭着來看它。川江的人不熟悉挖泥船，挖泥船也不熟悉川江。这个配备着兩只大小拖輪（挖泥船是由拖輪帶着走的）、兩只泥駁、一只小型方駁和一只木划子的“海鷹号”，剛在川江航行时，就遭到了困难。

拖輪帶着船隊在川江航行不很容易。特別是停泊下錨，往往要費很長的时间，即使把四个各重二百公斤的鉄錨同时抛到江底，也不能馬上把船停穩。有时抛一次錨要花費五个鐘头呢。

“多急的水啊！多急的水啊！”有人說。

徐連根說：“水急，我們早想到了的。水急倒没有什么，問題是沒有錨地〔注一〕啊。”

川江是石河床，河底有許多地方都堆着卵石，鉄錨抛下去是抓不穩的。因此行駛川江的輪船非有專門的川江引水〔注二〕不可。他們熟悉川江，能够避开凶灘、惡水，找到適當的錨地來定位〔注三〕。

〔注一〕 錨地就是錨抛下去可以抓住河床的地方。

〔注二〕 引水是船上指示航行方向的人。

〔注三〕 定位就是把船穩穩地停住。

“海鷹号”上的海員，年齡由二十七歲到五十八歲，都是有經驗的人。但是他們的經驗全是上海港的經驗，到了川江，原有的那些經驗就不夠了。這時，有些年老的海員抱怨起徐連根來了。

“徐船長，他當然要來啊。今年，他到川江來过一次，就為他肯到川江來，給他評了功。我們呢，我們來吃苦！”

徐連根聽見這樣的抱怨，心里難過得很。這些同志都是多年在一起工作的老伙伴，從來是很友愛的；可是到了川江，却有這種怪話了。“現在，我們還在航行，工作還沒開始，就有了意見，鬧情緒，我們上四川來不是只工作一天、兩天，我們要把川江疏浚到航行暢通呀！”徐連根說。

徐連根很會安排工作，入川以前，把每班水手由四個增加到六個，可是還嫌不夠。于是他常常去找同事們談談家常，談談故鄉上海，談談四川，談談現在的幸福生活和未來更加幸福的生活。他和同志們談話的時候，總是幫他們做些工作。

“船長，你休息休息吧。”

“船長，這些讓我們來做吧。”

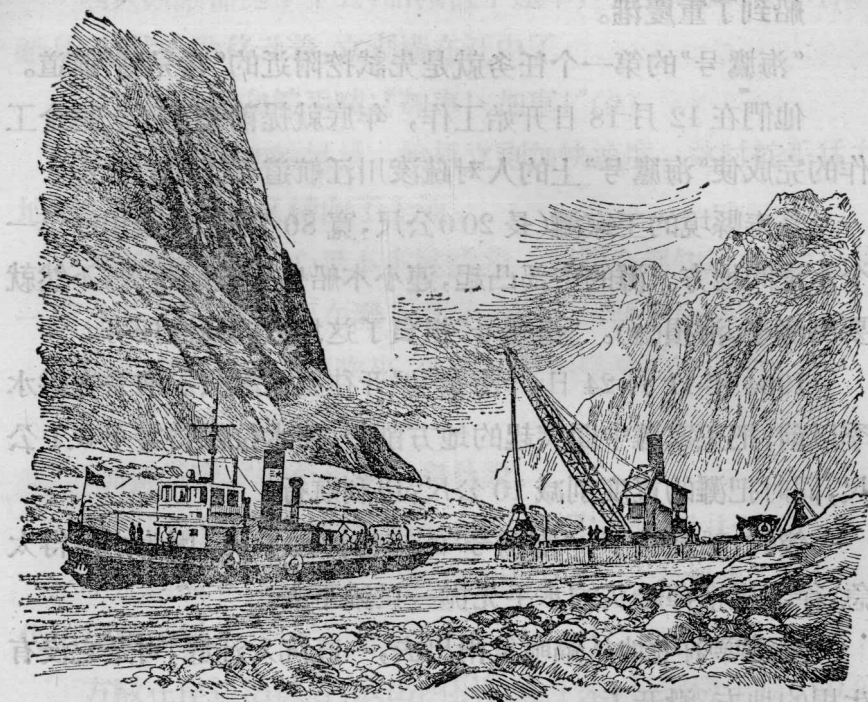
“這些工作，我都能做，而且還做得好。”徐連根含笑說。

“不該你來做啊，船長。”

“我當過水手。我最熟悉這些工作，也最喜歡這些工作。”

等到大家心平氣和的時候，和他談知心話的時候，他就談到疏浚川江的工作了。

“這些灘險，我們都要把它們除去。”他指指水面上亂滾着的



水花說，“這底下都是石頭，有灘，就是石頭在作怪。”

“我們只能挖泥，不能挖石頭呀。”有人說。

“川江的卵石雖然很多，我們的挖泥斗，一樣抓得起來。”他很有把握地回答說。

“那些大石頭呢，船長？”

“打電報叫炸灘隊來呀。重慶會支持我們的，會像上海那樣支持我們的。”

船到了重慶港。

“海鷹號”的第一个任务就是先試挖附近的“豬兒磧”航道。

他們在 12 月 18 日开始工作，年底就提前完工了。这个工作的完成使“海鷹號”上的人对疏浚川江航道有了信心。

長壽縣境的王家灘(長 200 公尺,寬 80 公尺),是川江第一个水淺的地方。灘的中部凸起,連小木船也得繞道过去,不然就要出海事、海損〔注〕。“海鷹號”担負了这地方的疏浚任务。

1954 年 11 月 24 日,“海鷹號”开往王家灘去。准备在洪水季以前,把王家灘中間突起的地方削平,使水位保持零下 3.1 公尺,同时把灘的寬度削減 10 公尺,以利航行。

鏗鏘,船鐘响了,“海鷹號”的拖輪掉过了头,因为水流得太急,徐連根指揮船头的水手先拋一只錨下去。

錨鏈嘩啦啦地从錨眼里滑出去,一直沉入江底,可是它沒有生根的地方,滑开了。

“起錨!”徐連根从駕駛室走到船头,錨絞上來了,錨头的防銹漆已經被磨掉。“是卵石!”他說。“拋双錨!”

兩只鉄錨同时拋下去,仍旧沒抓住河底。于是又把錨絞起來,重新拋下去。

錨絞起又拋下,这样費了四个鐘头,好容易船才穩定一点了。他又喊:“全拋下去!”

〔注〕 海事和海損就是在水上發生的大事故(如沉船)和在水上遭到的損失(如碰坏船壳、浸湿貨物等等)。

四只鉄錨都拋了下去，船減低了速率，可是很急的江水打着船身，忽然船隊移動着，立刻橫在江中了。

徐連根急忙向舵手喊：“加車！加車！”〔注〕

舵手打鐘通知輪機長，輪機立刻加快速度。這時舵手猛力地把舵搬正，船頭又轉向了上流。

大家都淌着汗，心里卜卜地跳着。他們全都知道：拖輪要是一橫過去，挖泥船就要在灘上擱淺，甚至打碎船壳……

傍晚的寒風一陣陣吹來，他們还是不停地淌汗。

“怎么办呢？”有人問。

“加鏈子吧。”一个年老的海員說。

徐連根同意这个意見，就說：“把方駁拖到岸边去！”

小拖輪离开“海鷹号”，把方駁拖走了。大拖輪和“海鷹号”仍旧繼續下錨。

方駁在岸边泊穩后，放出四根粗鏈子來，每根鏈子長 150 公尺，沉到水底去把船隊拉住。

天黑了很久，船隊才真正定了位。

准备吃晚飯的时候，又有了新情况：拖輪和“海鷹号”相連的鋼絲繩，被水浪搖擺得軋軋地响，象要震斷的样子。

“快測量水流的速度！”徐連根命令說。

不多一会儿，水手來报告：“每秒鐘 3.6 公尺。”

徐連根沒有說話，他在想：“上海的流速每秒鐘还不到 1 公

〔注〕 加車就是增加速度。

尺呢。”于是他找几个比自己年長的海員商量，決定把鋼絲繩放松些，即使船身震動，也震不斷它。

這些問題解決了，徐連根才把全部船員分成兩班。每班十一人，兩個大副各領一班，炊事員每班配備一個。

“現在啥辰光？”

徐連根看看表：“十二點四十五分。”

“夜班要準備嗎？”大副問。

“立刻發動，從一點開始，到早上九點鐘下班。”徐連根說。

三盞大探照燈亮了。“海鷹號”工作區點上了紅燈。船尾的吊杆慢慢地轉動到船舷外，再低向江面，把挖泥斗沉入江底，然後又水淋淋地提出水來，提向高空，轉到泥駁上，放下砂石……

九點鐘，禁航〔注一〕的時間已經過去，上水下水的輪船都要從這裡經過，他們不得不停止工作。

“我們這一班，挖了多少土方〔注二〕？”

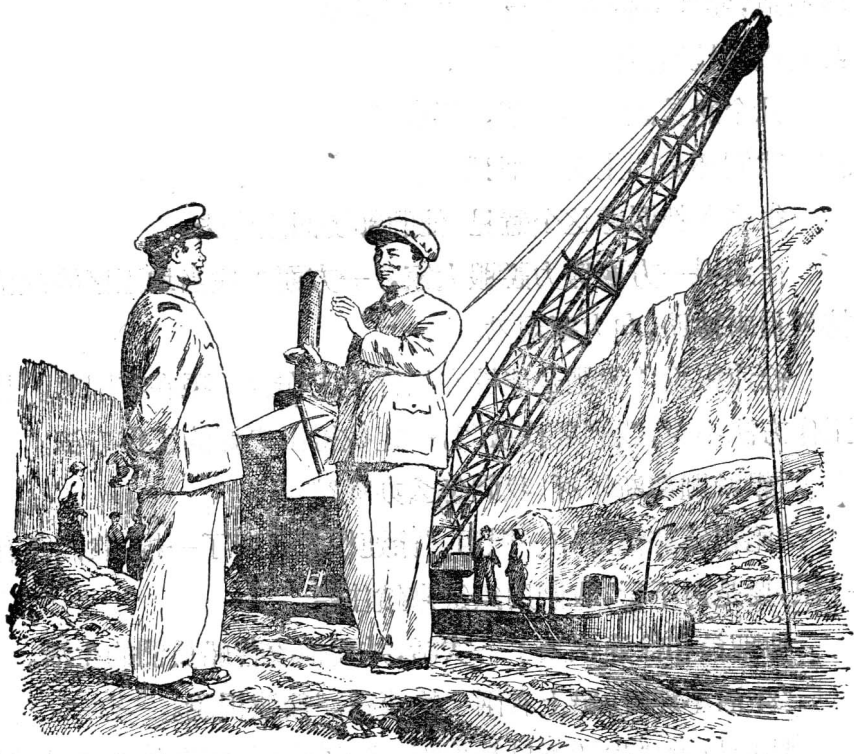
“少得很哩！”徐連根失望地看了看泥駁，在上海的時候，“海鷹號”每小時可以挖 250—260 土方，但是這一班花了八小時，連一個泥駁都沒裝滿。

下午五點鐘，江上的禁航標志從高架上掛出來了，“海鷹號”又開始工作。

從 24 日到 27 日深夜，整整三天，挖砂石的成績很差：第一

〔注一〕 禁航就是禁止一切船隻通過。

〔注二〕 1 公尺長、寬、高的土石，叫做 1 土方。



天只挖得 48 土方，最多的一天挖了 132 土方。

这样坏的成绩使“海鹰号”上的船员又不安起来了。在三天里，徐连根没有好好睡觉，他还在白天上过两次长寿县，用长途电话向上海和重庆汇报情况。两边的领导都告诉他，要大家努力克服困难，把工作坚持下去。

晚上，探照灯把江面照亮了，山上的树木都看得很清楚，船员们焦急的脸也看得很清楚。船员们全都尽了最大的力量在疏

浚航道，連那拖帶着駁子的鋼絲繩也尽了最大的力量，曾經被船身的震動拉斷過兩根。

幾個船員說：“不成了，不成了，我們的船不適宜在川江工作。我們還是回上海去吧！”

很多人都同意這個意見，他們都要回上海去。

徐連根一方面努力說服大家，一方面去找當地工區的政治協理員來協助，向大家規勸。

徐連根說：“我們是能夠在川江上工作的。現在有困難，是工作方法不對，我們要找竅門，一定找得出更好的工作方法。”

“鋼絲繩都斷了呀，我們怎麼辦呢？”

“兩根鋼絲繩并作一根用，”徐連根說，“斷了一根，我們還有一根，要是再不行，我們用鐵鏈來鎖住船。”

協理員和徐連根談了一次話，並要他改善船員們的生活。

“生活不壞呀，船上有兩個炊事員。”徐連根說。

協理員說：“生活不只是吃飯。除了吃飯，還有休息。船員要好好休息，可是船上只有十四個床位，三十個船員，即使分兩班，也不夠住呀。”

除此而外，協理員還提醒他，要他深入了解船員們的思想情況，他們從上海到四川來整整一年多了。有些人在想家，可是卻不肯說出來。

“應該怎麼辦呢？”他問。

協理員說：“多了解一下他們的情況，再向領導上反映，上面

一定会給你解決問題的。不過技術上的問題要你們來解決。”

徐連根很婉轉地和每個同志談了話：

“這次到川江來工作，是黨對我們的信任。要是在工作剛開始的時候，就被困難吓倒了，這怎麼行呀！自從‘海鷹號’到川江以後，向上水每走一公里，就有一公里的困難，但是這些困難全都克服過來了，王家灘的困難已經克服了一部分，其餘剩下的，也一定能克服的。”

徐連根向領導上提出了許多辦法，領導上都同意了。不久在王家灘江邊，很快地搭上了帳篷；領導上又給調來了炸灘隊。

在禁航時間，轟隆隆，轟隆隆，隨着巨響水中激起了一根根巨大的水柱，於是抓泥斗開始工作了，它很順利地把碎石和砂泥從河底一起抓了起來。

船員們對工作都很熱情，即使在白天通航時間里，大家也在研究工作方法。

“從前，工作一個晚上，裝不滿一只泥駁，現在兩只泥駁替換着裝卸，也來不及了。”有人這樣興奮地說。

是這樣的，泥駁緊綁在挖泥船旁邊，裝滿了砂石，由小拖輪來拖走，拖到深水的地方去把砂石拋掉。第一只泥駁一開走，馬上由第二只泥駁來接替。可是，解纜、綁駁很費時間，因此，大家只得停下工來等候。

徐連根想出一個好法子，他把鋼絲繩改成活搭鉤，這樣就不

必用很多時間去綁縛和解開了。

“海鷹號”的行動要靠拖輪，因此定位也要花費很多時間。最初定一次位是四小時，經過徐連根的研究，後來縮減為一小時半。可是徐連根還是不滿意，他認為每天花費定位的時間太多了。他和同志們研究，想出一個方法：把鐵鏈和鋼絲繩加長，沉入江底，白天“海鷹號”拖到岸邊，讓鐵鏈和鋼絲繩緊貼江底躺着，不收起來，這樣既不妨礙船只來往，定位的時候又節省了時間和人力。

人力、時間節省了，王家灘的工程在第二年的4月24日就提前完成了。

徐連根，這個出席全國先進生產者代表大會的模範人物，就是這樣熱愛勞動，團結群眾，依靠領導，發揮集體智慧，才克服了川江給“海鷹號”的種種困難，使工作效率一天一天提高，完成了疏浚航道的任務的。

我曾經去看過這只挖泥船，它目前正在改裝和修理。“海鷹號”的同志們都住在船廠里，幫助造船工人工作，盼望自己所熱愛的“海鷹號”提前出廠。

為了適應川江的流速，這只挖泥船的船頭已經改成尖頭，原來是平層的船身，已經加上一層樓，裝上許多房間，每一個船員都有舒適的鋪位休息了。

徐連根告訴我：“現在同志們都安心了，他們都在重慶港住下來。最後一批，也就是第三批船員趁洪水休工季到上海去接

家眷的，不久也要回來了。每一個人都能安心工作了，今後他們一定會工作得更好。”

水底撈船

1954年2月初，一只輪船拖帶着兩只大木船和一只小木船，離開重慶港向長江下游開去。木船上一共只有十二個人；裝載的東西除了食糧和蔬菜以外，還有氧氣、發電機、潛水衣和其他打撈沉船的工具。

輪船到了忠縣境內的魚洞子地方，速度就改慢了。水手很快解開了繩子和鋼絲繩，讓三只木船向岸邊的石梁划去。

木船在石梁邊停下來，為了提防暴風雨和猛漲的江水，非但下了錨，還從岸邊拉過鋼絲繩來把船拴緊。

這隊人水性都很好，他們是從川江上各個港口調到這裡來打撈沉船的。

帶隊的人叫熊健民。他等兩只大船停穩後，就和其他船員坐上帶來的小木船。他們在上水、下水、南岸、北岸來往了很多次，仔細地研究了地勢和水流，又測量了各處的水位。

熊健民是一家輪船公司的機務科副科長，年紀雖然有45歲了，可是身體却很結實。他有豐富的修船經驗，所以這一次領導上決定要他來當打撈隊隊長。

他們回到大船上的時候，天已經黑了。他們匆匆地吃過晚

飯，就在船頭上商量怎樣進行工作。

這時江水急流着，浪頭激打着船舷。冷風不停地吹着，透過了熊健民的皮襖。可是他和其他船員一樣，有着火熱的心，沒有感覺到寒冷。他誠懇地請同志們發表意見。

大家都知道，解放以前，帝國主義國家在我國享有內河航行權，長江上航行着英國船、美國船、法國船、日本船……

1932年英國的一家輪船公司在上海新造了一隻馬力大、機器好的船。它從上海開到重慶後，又往下水回航，哪知就在這個地方沉沒了。英國資本家當然不甘心，想盡了各種辦法，花了許多人力去打撈，可是這裡水很深，即使在冬天水最淺的時候，也有14公尺，所以一直沒有把這條船打撈起來。

現在，領導上既然派他們來撈船，他們就應該把船撈起來，外國資本家20多年來做不到的事，他們要做到。

他們的意見是一致的，第一件事就是下水去尋找沉船。

熊健民說：“今天晚了，當然來不及下水去了，明天下水吧。不過，我們要抓緊時間工作，我建議我們12個人分成三班，4個人下水，4個人在水上，4個人休息。這樣輪流工作，輪流休息，就可以日夜不停地干了。”他曾經和青年同志們一塊兒工作過，他懂得年輕人的那股勁兒，因此，他就一口氣說下去，用後面這句話來作結束：“我做夜班。”

那些年輕的隊員都願做夜班，不同意他也做夜班，他們說：“我們的身體比較好，吃得消。隊長，你是40多歲的人了，你不