

目 录

史实概述	(1)
一、创业奠基、起伏前进时期(1949~1966年)	(3)
(一)开展以扫盲为重点的业余文化教育	(3)
(二)建国初期职工技术教育的发展	(4)
(三)为新中国建造第一代舰艇和自行研制舰艇培养人才	(6)
(四)舰船工业职工教育的大发展与调整整顿	(7)
(五)徒工培训出现第一个高潮	(9)
(六)职工教育的体制、机构编制、基地与经费	(9)
(七)创办技工学校,培养劳动后备力量	(10)
二、遭受破坏、恢复发展时期(1967~1982年)	(12)
(一)“文化大革命”使职工教育受到严重破坏	(12)
(二)为“〇九工程”培训人才	(13)
(三)青年工人的应急培训	(13)
(四)兴起办“七·二一”大学之风	(14)
(五)职工教育拨乱反正,全面恢复	(14)
(六)开展青工“双补”教育	(15)
(七)为造船工业打入国际市场,大规模地组织管理、科技和外语培训	(16)
三、改革提高、深入发展时期(1983~1990年)	(18)
(一)加强宏观指导,确立职工教育体系的目标方向	(18)
(二)分级分类对管理干部进行岗位培训	(20)
(三)岗前培训与资格培训起步	(22)
(四)对科技人员实施继续工程教育	(22)
(五)职工学历教育有较大发展,培养出大批专门人才	(23)
(六)工人培训的重点转向等级技术培训	(24)
(七)加强基础建设,开展对外交流	(25)
(八)技工学校经过整顿,条件改善,数量增加,质量有所提高	(27)
大事记	(29)
文献资料目录	(53)
回忆史料	(61)
一、忆大连船渠第三期青年技术学校	段先文(63)
二、建国初期造船工人的识字运动	安承谦(64)
三、50年代徒工培训回忆	段先文(65)

四、新中国第一套船舶工人技术培训教材的诞生	钮建生(66)
五、船舶工业局第一期描图训练班的情况回忆	罗伯楠(67)
六、我是怎样培训电焊学员的	
——技工训练班的技工教育	姚富林(68)
七、对船舶专科速成班的回忆	张志馨(69)
八、赴苏联学习的回顾	马焕苓(70)
九、《六四协定》舰艇转让制造翻译人员	
船舶专业知识训练的情况回忆	林 乔(71)
十、50年代职工教育工作片断	陆忠源(71)
十一、一机部船舶局技术人员训练班开办过程	林 乔(73)
十二、船舶局焊接专业训练班回忆	唐应斌(75)
十三、“01”产品的建造与职工教育	吴大谷(76)
十四、在苏联学习“6605”型扫雷舰建造的日子里	朱智谋(77)
十五、大连造船厂 50 年代职工教育回忆	陈元芳(78)
十六、上海造船系统教育科长例会与造船联大的建立	钮建生(79)
十七、上海市造船工业职工联合大学的沿革	毛曾祺(81)
十八、我对红专造船学院时期职工教育的回忆	石绍波(82)
十九、培训造船技术工人的壮举	郁惟谦(83)
二十、建造“6631”舰艇技术培训工作回忆	崔官亭(85)
二十一、为“〇九”培训人才	王国安(86)
二十二、在培训越南实习生的日子里	龚耀德(87)
二十三、为“三线”建设培养人才	郑祖谦(88)
二十四、开展电子计算机培训 提高企业现代管理水平	姚雪忠(89)
二十五、开展英语培训 加速科技情报人才成长	崔玉兰(90)
二十六、四〇八厂职工高等教育 15 年	李遵农(92)
二十七、回顾沪东造船厂外语培训二三事	张宝华(93)
二十八、摸清情况,因地制宜,单科独进,讲求实效,完成技术补课任务	姚洪庆(94)
二十九、企业领导干部的培训在不断探索中前进	姜克义(95)
三十、克服重重困难 重建职工文化学校	崔凤莲(97)
三十一、从实际需要出发 为“工大”学员补课	李孝恩(98)
三十二、关于开展工人中级技术培训的回忆	王玉崑(99)
三十三、第一个教育科长学习班	唐海涛(100)
三十四、干部科技管理教育的回顾	吴振华(101)
三十五、关于委托上海交大举办工业管理干部专修科的情况	韩 发(103)
三十六、交大生活琐忆	滕一龙(104)
三十七、关于我厂青壮年职工“双补”工作的回顾	刘 琛(105)
三十八、难忘的 1983~1985 年	
——记职工文化补课工作	任 生(106)
三十九、面向科研,按需施教,积极开展计算机培训工作	卢国璋(107)
四十、职工教育教材建设的回顾	李 堃(108)

四十一、忆我厂的继续工程教育	陈晓军(109)
四十二、磨刀不误砍柴工	
——船舶总公司厂长全国统考班培训工作侧记	李嘉栋(111)
四十三、航 程	
——记船舶总公司首届教育工作会议	李文洪(112)
四十四、编制船舶工业职工教育 10 年规划的简要回顾	卞学德(114)
四十五、采取“集中管理、分岗见习”的办法,加速新进厂 大中专毕业生的培养	于锡友(116)
四十六、围绕开发民品 C62A 铁路敞车做好人才培养工作	蒋义麒(117)
四十七、船舶总公司第一期高级经营管理干部研修班始末	吴烈钦(118)
四十八、开展高中文化教育 为培养专门人才打好基础	赫秉贵(119)
四十九、职工教育是国民经济的一个发动机	罗幼华(120)
五十、十八种现代化管理方法培训	刘继唐(121)
五十一、开展“特涂”培训 解决生产关键	杨富凯(122)
五十二、岗位规范研究纪实	刘积礼(123)
五十三、大连造船厂首次开展高级工培训	郑凤贤(125)
五十四、为了企业细胞的健康	
——记班组长岗位培训	朱光华 刘广惠(126)
五十五、努力搞好国产化烟机的技术培训工作	傅发根(128)
五十六、中层干部岗位培训规范的制定	郭大成(129)
五十七、对大中型企业党委书记岗位培训班的回顾	李正骏(130)
五十八、总会计师岗位职务培训工作回顾	李嘉栋(132)
五十九、为巴基斯坦海军油水补给船培训船员	金崇山(133)
六十、船舶总公司继续教育规划制定的回顾	蒋小雄(134)
六十一、一次富有成效的盛会	
——船舶总公司培训工作经验交流研讨会回顾	王振玉(136)
六十二、江泽民同志关心技工培养	薛雅琴(137)
六十三、七院是怎样开展管理干部岗位培训工作的	田淑兰(138)
六十四、谓有源头活水来	
——船舶总公司班组长培训工作经验交流会回顾	王振玉(140)
六十五、船舶工业职工教育的首创	
——承包经营责任制厂长研讨班追记	李文洪(141)
六十六、记船舶总公司出国留学工作会议	陈安荣(142)
六十七、总结经验,深化改革,开创职工教育新局面	
——职工教育检查与调研工作回顾	安振刚(144)
六十八、制定 CSSC1983—2000 年人才规划工作的回忆	王贯三(145)
六十九、山海关优秀论文评审会	王允明(146)
七十、在国外执行对外军的培训任务	林柏安(147)
七十一、忆一次高级专题研讨班	宋树泽(148)
七十二、对第一期高级专业技术人员研讨班情况的回忆	王志光(150)

七十三、回忆职工高教校长协作会	徐家安(151)
七十四、组织生产计划类中层干部岗位培训班的前前后后	吴瑞昌(152)
七十五、我们是怎么制定一般管理干部岗位培训规范的	戎宝山(153)
七十六、浅谈法国的继续教育	
——赴法考察的感想	陈大炎(154)
七十七、我们的职工教育楼	曹福根(156)
七十八、企业靠人才,人才靠教育	王恩德(157)
七十九、一次继往开来的重要会议	
——船舶总公司首次职工教育工作会议侧记	王 磊(158)
八十、翻开历史的画卷	
——回顾1989年职教成果展览	刘连成(159)
八十一、《船舶教育》杂志创办及教育科学成果奖设立的回忆	陈之谦 王 磊(161)

部分单位、团体职工教育简史 (163)

一、大连造船厂	(165)
二、武昌造船厂	(168)
三、江南造船厂	(172)
四、上海船厂	(175)
五、沪东造船厂	(177)
六、广州造船厂	(182)
七、新港船厂	(185)
八、七〇八所	(189)
九、八七四厂	(192)
十、四〇八厂	(195)
十一、上海船舶工业公司培训中心	(198)
十二、五〇二二厂	(199)
十三、重庆重型铸锻厂	(203)
十四、七〇一所	(207)
十五、九江船舶工业公司	(209)
十六、北京船舶工业管理干部学院	(212)
十七、船舶工业总公司职工教育研究会、继续工程教育协会	(215)
十八、江南造船厂技工学校	(217)
十九、武昌造船厂技工学校	(219)
二十、大连造船厂技工学校	(222)
二十一、沪东造船厂技工学校	(226)
二十二、九江仪表技术学校	(228)
二十三、广州船舶技工学校	(230)
二十四、上海船厂技工学校	(232)

人物资料..... (237)

(按姓氏笔划为序)

万凌云.....	(239)
方大鵬.....	(239)
方祥甫.....	(239)
从云生.....	(240)
王允明.....	(240)
卞学德.....	(240)
毛曾祺.....	(241)
田淑兰.....	(241)
石绍波.....	(241)
叶来发.....	(242)
刘锡林.....	(242)
李文洪.....	(243)
李遵农.....	(243)
李贵堂.....	(243)
汪仲义.....	(244)
陈元芳.....	(244)
陈志峰.....	(244)
陈 炯.....	(245)
陆晓芳.....	(245)
沈子尧.....	(246)
杨大秀.....	(246)
杨葆生.....	(246)
邵龙先.....	(247)
林 乔.....	(247)
郁惟谦.....	(247)
罗幼华.....	(248)
金仲达.....	(248)
张夫生.....	(249)
张国良.....	(249)
张彦华.....	(249)
张宝华.....	(250)
张友谈.....	(250)
张昌明.....	(251)
张永庆.....	(251)
武增学.....	(251)
郑凤贤.....	(251)

段先文.....	(252)
赵公坦.....	(252)
郭大成.....	(253)
晁文祥.....	(253)
唐海涛.....	(253)
唐运文.....	(254)
符纯洁.....	(254)
黄世麟.....	(254)
曹福根.....	(255)
龚旦求.....	(255)
蒋小雄.....	(256)
韩天林.....	(256)
戴金桂.....	(256)
附录.....	(259)
一、船舶工业领导机关职工教育机构沿革表	(261)
二、1989 年中国船舶工业总公司职工教育机构体系图	(263)
三、1975~1983 年船舶工业职工教育统计表	(264)
四、1984~1990 年船舶工业职工教育统计表	(265)
五、船舶工业技工学校统计表	(266)
六、船舶总公司干部、工人培训统编教材目录.....	(267)
七、1981 年造船工业职工教育先进单位、集体、个人统计表	(269)
八、1983 年船舶工业教育先进单位、集体、个人统计表	(272)
九、1989 年船舶工业教育先进集体、个人统计表	(273)
编后语.....	(275)

史 实 概 述

舰船工业职工教育是以舰船工业的在职职工为对象,以提高职工队伍的政治、文化、技术和业务素质为目的而实施的一种人才培养方式。它承担着培训提高职工的文化技术水平,同时培养输送专门人才的任务。40余年来,职工教育随着国家的政治形势、经济形势和舰船工业的发展而发展,又受它们的制约,在曲折迂回中前进,经历了创业奠基、起伏前进(1949~1966年),遭受破坏、恢复发展(1967~1982年)和改革提高、深入发展(1983~1990年)三个历史时期。

一、创业奠基、起伏前进时期(1949~1966年)

建国初期,舰船工业继承党在全国解放前举办工人夜校的传统,开展了以扫盲为重点的职工业余文化教育。随着国民经济的全面恢复、“向科学进军”的号召和苏联舰艇的“转让制造”,到50年代后期,初步形成从业余小学、业余中学到业余大学的职工学历教育体系;另一方面,结合“转让制造”和自行研制,不间断地举办大量的多种形式的短期技术业务培训,解决了我国第一代舰艇建造中技术人员和技术工人严重缺乏的矛盾。50年代末期以后,受政治、经济形势的影响,职工教育经历了两起两落。第一次起伏,是在1958年“大跃进”和1959年的“整风反右”影响下职工教育的“大办高办”,1960年达到高潮;1960年下半年开始,国民经济遇到严重困难,职工教育因之跌落到低谷。第二次起伏,通过贯彻执行“调整、巩固、充实、提高”方针,1963年职工教育恢复到比较正常的规模与水平;1966年开始“文化大革命”运动,使职工教育遭受了历史上最严重的摧残与破坏,职工教育全部停顿。

(一)开展以扫盲为重点的业余文化教育

扫盲教育。舰船工业的职工队伍,是中国近代工业史上最早的五大产业工人的组成部分,是一支特别能战斗的产业队伍。但是,由于在旧社会他们受的剥削最重,受的压迫最深,绝大多数被剥夺了受教育的机会,造船工人中有75%是文盲和半文盲,在全国不到2万人的职工队伍中,技术人员不足百人,文化、技术和业务水平普遍偏低。全国解放,建国伊始,造船工人获得政治上的解放,迫切要求文化上的翻身。党和政府继承发扬党的优良传统,十分重视发展教育事业。建国前夕,就把“加强劳动者的业余教育和在职干部教育”纳入《中国人民政治协商会议共同纲领》。1950年6月1日,中央人民政府政务院发布《关于开展职工教育的指示》,要求各级政府、企业管理机关和工会共同研究,有计划、有组织、有步骤地开展职工业余教育,指出了目前职工业余教育的对象以工厂企业中的工人职员为主,内容以识字为重点,根据情况举办较高级的职工业余文化教育,采取多种多样并能保持经常的形式。同时提出工厂企业应有计划地进行技术教育。

1950年,大连船渠、江南造船所、上海船厂、黄埔造船所、江汉船舶机械公司等先后成立职工业余文化学校,相继开展职工扫盲教育。各厂克服一无场地、二无教师、三无教材和生产任务忙等种种困难,调动全体办学人员的积极性,利用班前、班后、午休等业余时间上课、补课;把业校办到职工聚集区,利用仓库、工人休息室等地方,因陋就简作为教室;采取就地取材、能者为师的办法解决无师资的困难。当年,就组织了4000余名青壮年文盲职工参加业余识字班学习。

1951年3月,江汉船舶机械公司开始采用祁建华速成识字法扫除文盲。1952年,各厂先后掀起学习热潮。按照9月全国扫盲工作座谈会提出的“认识2000字左右,能够阅读通俗书报,写三五百字短文”脱盲新标准,1952年底有2000余人摘掉文盲帽子,出现扫盲运动的第一次高潮。

1953年,各厂注意纠正速成识字教学中要求过高过急倾向,贯彻执行第一次全国扫盲工作会议提出的“整顿巩固,稳步前进”的方针,采取加强识字班管理,规定补课制度,建立识字小组,签订包教合同等措施,注重质量,在巩固识字的基础上逐步提高读写能力,达到脱盲标准。1956年,舰船工业响应中央向科学文化进军的号召,扫盲运动出现第二次高潮。上海船厂较早地于1954年基本完成扫盲任务;1956年大连造船厂、新港船厂基本完成扫盲任务。1957年底,舰船工业职工队伍中的文盲和半文盲占职工总数的比例,由建国初期的75%下降到10%左右,在职工中扫除文盲的历史任务基本完成。

业余初、中等文化教育。在基本扫除文盲的基础上,业余小学、中学教育发展较快。政务院对较高级的职工业余文化教育(指相当高小的中级班和相当中学的高级班),提出“采取比较正规化的形式”。1950年9月,江南造船厂就开设初小班和高小班,学生400多人,第二年猛增到1000多人,占当时全厂职工总数的1/3。1953年起,江南、武昌、大连、沪东、上海等船厂先后举办业余初中教育。大连中苏造船公司1954年业余文化学习人数达到2912人。其中,高小2095人,初中773人,高中44人。1956年,随着全国社会主义改造的基本完成和经济建设高潮的到来,舰船工业出现了一个文化学习的高潮。为贯彻执行1955年全国文教工作会议确定的“要大量举办正规的从小学到大学的业余工农学校”的精神,1956年,舰船工业各厂的领导干部亲自动员,带头参加业余学习,推动本系统的业余文化教育,使业余文化教育有了很大的发展。大连造船厂参加业余学习的职工达5300人,江南造船厂4000人,武昌造船厂2630人,沪东造船厂1500多人。许多厂参加业余文化学习的人数占职工总数的60%。

对工农干部的文化教育,第一机械工业部(以下简称一机部)列入重要议事日程,船舶工业管理局(以下简称船舶局)十分重视。主要采取三种办学形式:一是坚持在职业余学习。大多数干部参加这种学习,单位专门开设干部班,配备专门教师,教学内容和方法更多结合干部的实际需要。二是选送少数人考入地方工农速成中学或文化补习班脱产进修。三是举办干部学校,专门培养工段长以上的工农干部。船舶局于1956、1957年在上海、锦西、武汉成立三所干部学校,先后把500多名高小文化程度的工段长、车间主任培养提高到初中毕业文化程度。

(二)建国初期职工技术教育的发展

只要有生产的发展,就有对技术教育的需求。舰船工业建国初期的职工技术教育,主要包括短期技术培训和比较系统的业余技术教育。

1、结合生产,开展多种多样的短期技术培训

50年代初期,舰船工业的逐步恢复与发展,同当时船厂熟练工人严重短缺、职工技术水平普遍偏低的实际情况形成日益尖锐的矛盾。为了扭转这种被动局面,各厂普遍开展短期技术培训。主要的形式有:

新工人培训。1951年起,江南、沪东、新港等船厂从社会上或职工子弟中招收高小文化的青年,进厂后,分工种通过3到6个月的操作技能培训和技术知识培训,经考试合格后上岗。

组织在职工人学习技术知识。早在1952年,上海、大连、武昌等地船厂,就开始组织具有高小文化的工人参加船体识图、机械识图、金属材料、钣金展开、专门工艺等技术知识的培训。

1955年7月,一机部为了推动技术培训的开展,在长春召开职工技术教育经验交流会,大连造船公司介绍了经验。会后,舰船工业的短期技术培训更趋活跃。沪东造船厂举办机工数学、蒸汽机、柴油机等短训班。江南造船厂举办高速切削、氩弧焊等新技术操作表演和专题讲座。武昌造船厂组织“双工艺”培训,抓住生产空隙,组织2000余人参加速成识图脱产轮训,基本扫除了“识图盲”。1956年7月,船舶局在上海举办焊接专业训练班,聘请苏联专家和我国专家讲课。50名学员回厂后,成为推广先进焊接技术、筹建焊接试验室、建立焊缝质量检验制度的骨干。

“三新培训”。“一五”前期,各厂围绕当时生产发展需要的焊接、装配、起重、压力加工等方面的新设备、新材料、新工艺,开展灵活多样的短期培训。这种培训紧密结合生产,实用性强,收效快,深受职工群众欢迎。江南造船厂、大连造船公司在应用推广自动焊、半自动焊、半自动气割、胎架装配、冷压弯板等方面开展的培训,收到比较突出的成效。

短期管理业务培训。根据工作需要,从1953年起,船舶局和部分工厂陆续对劳动定额、质量检验、计划、财务、设备、物资等专业管理人员组织培训。1955、1956年船舶局在江南造船厂先后举办射线探伤学习班和超声波探伤培训班,不仅培训了质量检验队伍,还带动了诸如焊接、计量、测试、情报、标准化等管理机构的建立和专业人员的培训。

2、系统的职工技术教育

一机部从机械工业的实际情况出发,根据“力求正规”的要求,1955年提出系统的职工技术教育,主要有基本技术知识教育、业余技术学校、业余中等专业学校和业余大学四个层次。并提出各企业注意克服“文化学习开展得较多较普遍,而技术学习则开展得较少”的缺点。

基本技术知识教育。是对技术工人在高小毕业以后,经过3到6个月的业余学习,达到三级技工的“应知”水平。船舶局1955年末统计,舰船工业系统未受过基本技术知识培训的工人约占技术工人总数的90%。为保证1955、1956两年完成基本技术知识培训的要求,各厂从1956年初开始,普遍在技术工人中开展以识图学、材料学、工艺学为主要内容的基本技术知识普及培训。江南造船厂制定了《基本技术知识学习办法》、《学习双工艺暂行办法》等规章。当年,舰船工业系统有4000余名技术工人参加了这一培训。

业余技术学校。主要对思想进步、操作技能较熟练、具有高小毕业文化程度、有培养前途的技术工人,通过二年业余文化、技术与管理相结合的学习,培养成为企业的工段长、调整工和高级熟练工人。1955年9月,一机部制定了焊接、金属切削加工等八个工种的教学计划作为组织教学的依据。大连造船公司1955年9月开办,设置船体装配、焊接、钳工、机加工等工种,首批培养235人;江南造船厂1956年开办,规模380人;武昌造船厂1957年2月成立短期工人技术学校,负责对闲工工人进行政治、文化和技术基础知识的脱产轮训。

业余中等专业学校。1955年7月,一机部颁发《关于举办业余中等专业学校的指示》,规定业余中专校招收具有初中毕业文化水平的有培养前途的职工入学,学制5年(每周12学时),专业设置、培养目标、教学计划、主要课程都与全日制中专校相同,毕业时发给毕业证书。业余中专校可以附设在全日制中专校,也可单独设置,均须经部批准。舰船工业最早于1955年7月批准成立上海船舶制造学校(以下简称上海船校),附设业余中等专业学校。设置船体制造、船舶机器与机件两个专业,主要招收上海地区沪东、中华船厂和上海船校的职工。1956年7月,一机部批准大连造船公司业余中等专业学校成立,设置船体、轮机两个专业,并追认1955年9月招收的本厂厂、科级干部60名学员。江南造船厂业余中专校,于1956年11月经一机部批准为上海船校高昌庙业余分校,1957年调整为上海动力机器制造学校业余中专校江南造船厂夜

分校。1956年5月,武昌造船厂根据一机部批示,组织职工报考汉口机器制造学校夜校部,首届招生68人,1957年划归武昌造船厂业余学校。

业余高等教育。招收中专或高中毕业的职工,经过系统培养达到大学本科毕业水平,学制一般为6年。业余高等学校的设置、招生对象、报考条件、学制、培养目标等,均由高等教育部管理。舰船工业的业余高等教育,是1956年7月上海交通大学(以下简称上海交大)设立夜校部开始萌芽。它主要面向上海地区造船企事业单位招生,设船舶制造专业,学制6年。同年9月,大连造船厂与大连海运学院联合创办造船夜大学。双方议定,工厂负责组织报考、班级管理和就近解决教室、照明等办学条件;大连海运学院负责入学考试、学籍管理和教学工作。首届招收船舶制造、船舶动力装置两个专业的学员80人。

(三)为新中国建造第一代舰艇和自行研制舰艇培养人才

1952年,船舶局成立不久,为开展技术工作,解决技术人员既少又不配套的困难,10月在上海举办了描图人员训练班,招收初中以上文化程度的失学、失业青年,经过7个月的培训,向舰船工业输送了70名初级技术人员,满足了急需。这种方式后来成为50年代舰船工业培养技术人员的有效途径。

1953年6月,中苏签订了《六四协定》。苏方同意将五型舰艇制造权有偿转让给我国建造。完成这个新中国第一代舰艇建造任务,当时最大的困难是技术人员的严重短缺。为了超越这一障碍,一机部和船舶局采取了一系列的培训措施。

大办训练班,自力更生培养专门人才。1953年11月,船舶局在上海招收应届高中毕业生,举办船舶专科速成班,到1955年3月,培养出船舶制造、船舶轮机两个专业毕业生50人,解决了设计人员的急需。1954年7月,为翻译、消化和运用苏联提供的大量图纸和技术资料,船舶局将陆续分配来的200多名俄语翻译人员,组织起来进行造船专业知识轮训,保证了技术资料的及时翻译复制。1955年7月,船舶局在上海举办特种装置调整人员培训班,招收应届中专毕业生,开设雷达、无线电通讯、声纳、电罗经、磁罗经、计程仪、自动炮、鱼雷发射装置、深水炸弹发射装置、潜望镜等13个专业,聘请中苏专家讲授,到1956年10月共培养出260名学员,成为新中国第一代舰艇特种装置的安装、调试、交船的专门技术干部。1956年8月,又把在车间主任、工段长组织起来进行培训,学习电焊、船舶电气安装、铜工管子、铸工,以及计划、劳动、工资管理等,每期3个月,共轮训150人。

选派技术骨干,送苏联进行成套培训。1954、1955两年,经一机部黄敬部长批准,舰船工业系统首批选派干部和工人共93人,赴苏联专业对口厂学习“转让制造”产品的建造工艺,学习期限为半年至一年。学成回国后,对五型舰艇的建造发挥了重要作用。1954年8月,二机部派出总工程师、工程师,设计、技术、生产、检验科长,车间主任、工段长等成套人员15人赴苏联水雷厂实习培训。1955年11月回国后,立即参与水雷厂技术设计的审查和生产技术准备工作,保证了我国首批水雷试制成功。

舰艇建造现场培训。在五型舰艇“转让制造”过程中,1954年11月以后,数以百计的苏联专家来到各建造厂指导工作,各厂抓住时机开展多种多样的现场培训。请专家给厂长讲授舰艇建造组织管理;厂长指定专人跟苏联专家配合工作对口学习;举办专项技术工艺规范、生产组织等系列讲座;对工人进行技术条令和先进操作技能的训练,经严格考核,合格后方可参加舰艇建造工作。各建造厂之间还开展了多批的委托代培、实习和经验交流。

1959年2月,中苏签订了《二四协定》。1960年7月,苏联单方面中断协议,撤走专家,停止供应技术资料和器材,军用舰艇转入全面仿制新阶段。从1961年起,为贯彻中央军委“通过仿制掌握和消化苏联转让制造的技术资料,培养和锻炼技术力量,为自行设计新型舰艇打下基础”的指示,集中科研队伍,组织全国大协作,开展形式多样的培训。主要采取结合攻破技术关键组织培训和举办新工艺、新技术专业训练班。

结合攻关组织培训。1960年大连造船厂、江南造船厂为解决潜艇耐压壳体高强度低合金钢的焊接技术,通过大量试验分析,制定有效的焊接工艺规程和操作要领,组织电焊工的理论 and 操作培训,解决了壳体焊接的变形、裂纹、夹渣、焊不透、磁偏吹等质量问题。大连造船厂焊接优质率达97.6%,保证了潜艇的焊接质量。为解决6631潜艇天体导航、稳定定位、导弹发射、控制、指挥等大量先进电气设备的安装调试技术,大连造船厂在海军司令部支援下,从海军聘请20多位专家到厂讲课、训练;派20多名技术干部和工人到海军基地学习,通过培训和交船过程的实践,培养出一批掌握60年代尖新技术的专门人才。武昌造船厂1962年先后举办电焊工、油漆工新技术培训班等,1963年举办潜艇电气设备培训班,参加国家11项考试全部合格。

举办新技术专业训练班。三、六机部贯彻贺龙副总理指示,从1961年到1964年,举办大量的新技术、新工艺专业训练班,为各企业培养“种子”。舰船工业单独举办的就有等离子切割、石墨型铸造、水爆清砂、电火花加工、重力焊、管子放样等,推动舰艇建造工艺水平的提高。

另外,在贯彻执行“工业七十条”加强企业管理的过程中,第九工业管理总局(以下简称九总局)组织多种专业的管理人员训练班,分别在江南造船厂举办财会班、在大连造船厂举办计划调度班、在沪东造船厂举办统计班,以及机械师、动力师、定额人员训练班等,轮训管理人员,以提高他们的业务能力和企业的管理水平。

(四)舰船工业职工教育的大发展与调整整顿

职工教育大发展。1958年,“大跃进”带动了舰船工业职工教育的“大办高办”。舰船工业职工教育贯彻执行党的社会主义建设总路线和党的教育方针,掀起了一个“从小办到大办,从低办到高办”的热潮,出现了“大发展、大普及、大革命、大提高”的“大跃进”局面。

办学规模空前扩大。从1958年起,各厂参加业余学习的职工人数不断增加,1960年达到高潮。入学率从1953年的50%猛增到90%,渤海造船厂高达94%。江南造船厂掀起本厂第二次文化学习高潮,入学人数达到7000人。不少厂大办高等和中等专业学校,江南、沪东、上海等船厂都办起了业余大学班;大连、武昌、黄埔船厂、船舶产品设计二室创办了红专大学;大连造船厂的红专大学由厂党委书记任校长,1960年,学员发展到1093人,号称千人大学。1960年5月,一机部提出“力争在十年左右或者更长一点的时间内,在现有职工群众中,分期、分批普及高等教育”的任务,各厂普遍建立起从小学到大学完整的业余教育体系。在办学体制上普遍推行工厂与车间办学并举,以扩大办学面。

进行教学改革。为了贯彻执行中央提出的“结合生产,统一安排,因材施教,灵活多样”的职工教育十六字原则,各厂掀起教学改革高潮。改革的主要内容,一是缩短学制,把原来照搬全日制学校的一套从小学到大学需要16年,缩短到10年左右。二是改革教学内容,克服脱离生产、脱离职工实际的缺点。一机部1960年在职工教育太原现场会上推广打破“老三段”,专业带基础的教学体系改革经验,大连造船厂红专大学组织专人编写“专业带基础”的《船舶内燃机工艺学》、《船体建造工程力学》等讲义。武昌造船厂、上海产品设计院都编写了新的教材。

职工教育调整整顿。1960年冬,我国国民经济和人民生活遇到严重困难,舰船工业职工教育受到很大影响,参加学习的人数急剧下降,红专大学自动停办,有的职工业余学校1961年停课一年,职工教育跌落到一个“低谷”。舰船工业职工教育不得不进行大幅度的调整整顿。

舰船工业职工教育的调整整顿,是在第三机械工业部(以下简称三机部)的统一部署下进行的,主要做了以下工作:

压缩规模,调整任务。大连造船厂从1961年起大幅度调减系统的业余文化学习班次。沪东造船厂把办学规模调整到800多人,同时停止车间办学,改两级办学为工厂集中办学。武昌造船厂1961年撤销厂办红专学院。三机部通过总结,明确了职工教育的任务要根据既要普遍提高,又要有所侧重的原则,今后一个时期职工教育的重点,是将现有中专毕业的技术人员提高到高等学校毕业水平;提高工人技术知识和操作技能;提高各类专业干部的业务水平。

1961年7月,在调整整顿中,上海地区为了解决各厂单独举办业余大学专业设置、师资配备和学员来源的困难,经过充分协商,江南、沪东、上海、中华、求新、海军一〇一、鸿翔兴等七家船厂,在自愿的基础上,联合举办了上海市联合业余造船大学。设置船舶制造、船舶内燃机及其动力装置和船舶电气设备三个专业;学制6年,每周上课9学时;由参加联办的各厂厂级领导组成校务委员会作为领导机构,江南造船厂韩奎副厂长担任主任委员兼校长,并委派毛曾祺担任专职的常务副校长主持工作,江南造船厂为主管厂。第二年在学员就达到709人,到1966年“文革”前夕,该校共培养出620名大学本科和专科毕业生。

调查研究,系统总结。九总局同各总局一起在三机部组织下进行了典型调查和专业调查,系统总结了1958年“大跃进”以来职工教育正反两方面的经验,归纳为八条:(1)职工教育必须服从于生产,服务于生产。纠正了要在十年左右普及高等教育的口号和不分条件、对象把所有职工都组织起来进行学习的要求。(2)职工教育必须贯彻执行“结合生产,统一安排,因材施教,灵活多样”的方针,并且要贯彻到职工教育的一切工作中去。(3)必须实行长期系统教育和短期技术业务教育同时并举的方针,大力开展短期技术教育。克服试图把当前生产中的问题纳入长期系统教育的倾向。(4)教学工作既要结合生产,联系实际,又要符合教学工作本身的特点。(5)必须加强对教学工作的领导,努力提高教学质量。(6)必须建立一支以专职教师为骨干,专职和兼职相结合的教师队伍,调动全体教师的积极性,努力搞好教学工作。(7)职工教育必须在党委统一领导下,由行政负责主办,工会、共青团配合,各方通力协作。(8)必须树立积极努力,实事求是的工作作风,坚持群众路线的工作方法。这八条基本经验,三机部于1963年初全部纳入《关于进一步加强职工教育工作的指示》中去,各企业在贯彻执行中收到良好效果。

制定条例,健全制度。1962年三机部在总结经验的基础上,制定并颁发了《企业业余高等学校暂行工作条例》,在部分企业中试行。上海业余造船联大被指定为试行单位。《条例》对业余高等学校的方针、任务、办学条件和审批程序、规模、专业、学制、培养目标、教学工作、学习时间、物质设备、领导制度和行政组织等重大问题,应该做什么,不应该做什么,应该怎样做,不应该怎样,都作了明确的规定。对纠正“大办高办”中的指标过高,要求过急,培养重点不明,削弱基础课程教学,教学秩序比较混乱,教学质量不高等偏向,起到有效的指导作用。1963年第六机械工业部(以下简称六机部)成立后,于1964年初制定的《企业技术业务培训暂行办法》是调整整顿工作的继续,促进了短期技术业务培训的制度化。此外,各厂建立健全入学、考试、补课、升留级、毕业等规章制度并严格执行,以及在加强教学管理等方面,都做了大量细致的工作,逐步建立起正常的教学秩序。

加强教学,保证质量。各企业进一步充实加强教学工作领导力量,业余学校把主要精力用

于教学,注意克服重发展、轻教学的倾向。1962年,三机部组织制定业余高等学校机械制造工艺专业教学计划,作为典型教学计划用以指导各专业制定教学计划,同时要求各企业业余学校各级教育都要制定统一的教学计划;参考全日制大学教学大纲,结合职工教育特点,组织编写了16门课的教学大纲使用说明书;各种短期技术业务训练班作到培养有要求,开班有计划,教学有大纲,教师有教案;按照统筹兼顾、合理安排的原则切实保证业余时间;充实、稳定教师队伍,认真执行党的知识分子政策,使他们能够把工作时间主要用于教学业务活动;加强教学管理,开展教学研究,不断改进教学方法,使学员真正把知识、技能学到手。

经过采取一系列的调整整顿措施,随着我国国民经济的日渐好转,舰船工业职工教育从1963年开始回升,1963年底参加学习的职工人数达到职工总数的25%,学员平均出勤率保持在70%左右,教学秩序正常,教学质量提高,各项工作在更加切合实际的基础上向前发展。

(五)徒工培训出现第一个高潮

1958年,在生产“大跃进”形势下,各厂招收大量新徒工,人数达到工人总数的一半以上。当时由于生产任务紧张,技术工人缺乏,各企业对新徒工采取各种快速培训后就立即参加生产,对生产跃进起了一定作用。但是,这一大批新徒工,数量大,入厂时间短,都未经过系统的训练,因而技术基础知识不系统、不完整,操作技能不全面、不熟练,成为舰船工业和整个国防工业发展的突出矛盾。为此,1959年8月三机部专门颁发了《关于继续加强学徒培训工作的指示》,要求在掌握本工种基本操作的基础上,全面提高徒工的操作技能和熟练程度,达到劳动部与三机部联合颁发的《关于机械制造业学徒的学习期限和学习要求的暂行规定》的标准(相当三级工水平),养成遵守工艺规程的良好习惯,经过严格的考试,合格的才准予独立操作。九总局针对舰船生产单个小批、又造又修的特点,要求学徒在重点掌握一种操作技术达到部颁标准的基础上,培训成为多面手。9月,九总局在大连召开了徒工培训经验交流会。

各企业积极贯彻执行部、局指示,结合本厂实际,采取上岗前集中培训、一师一徒、一师多徒、成组培训、短期脱产轮训、对口外培等多种多样的形式,掀起徒工培训的第一次高潮。各企业在实践中创造出不少成功的经验。江南造船厂成立徒工脱产轮训班、结合生产任务培养多面手;河南柴油机厂成立徒工培训办公室,外培与内培结合,两年培训1024人;新港船厂先集中办徒工训练班,再分配到车间签订师徒合同,学徒期满考核鉴定;广州造船厂以产品图纸资料、工艺规程、设备性能资料为教材,以主管技术人员和工段长为教师,边学边干。大批徒工通过培训,成长为能顶岗生产的青年技术工人。可是,从1961年起,因企业大量精减职工,相当大一部分新工人返回农村。到1962年,留下的大都成为熟练掌握操作技能的新生力量。

(六)职工教育的体制、机构编制、基地与经费

50年代初期,政务院规定全国职工教育的管理体制是,政府领导,依靠群众组织,各方配合,确定组建各级职工业余教育委员会。根据当时职工教育的主要任务是以扫盲为重点的业余文化教育,在企业则是工会负责,行政协助。舰船工业的领导机关一机部十分重视职工教育工作,从1952年一机部成立时就在工业教育司设置了在职教育科和技工培训科,1953年改为处;船舶局1953年设立了教育科,1954年改为处。学习苏联经验,一机部要求各企业设立技术教育科,并于1955年颁发了《工厂技术教育科(处)暂行工作条例》,明确规定其基本任务是:组

织全厂干部与工人的技术、文化和业务教育。并规定了技术教育科(处)定员标准:3000 人以上的厂按 0.2% 计算,3000 人以下的厂分档次定员 3~6 人;1956 年又规定在培训任务较重、规模较大的车间设专职教育干事。舰船工业各企业职工教育的体制,基本上是行政管职工技术教育,工会管业余文化教育;有少数企业是统一由行政全面管理。一机部和船舶局则是既管职工技术教育,又管职工文化教育。

1962 年,舰船工业的领导机关三机部,总结了正反两方面的经验,从国防工业的实际情况出发,正式提出,企业职工教育必须在党委统一领导下,由行政负责主办,工会、共青团配合,各方面通力协作,设置教育科作为厂部的职能部门。并于 1963 年 3 月在《关于进一步加强职工教育工作的指示》中下达执行。从此以后,舰船工业各企业的职工教育就一直执行这种管理体制。事实证明行之有效。

教师的配备,1963 年前国家没有具体规定,提出能者为师,就地取材的号召。舰船工业各企业大都聘请文化程度较高、热心文化教育事业的人员义务兼课。1955 年,一机部对职工教育专职人员作了具体规定后,各厂逐步建立起一支以专职教师为骨干、专职和兼职教师相结合的师资队伍。他们热爱舰船工业职工教育事业,任劳任怨,教书育人,涌现出一批优秀教师。江南造船厂的张德华荣获 1955 年全国扫盲积极分子。1962 年,三机部总结历史经验后提出,必须建立一支以专职教师为骨干,专职和兼职相结合的教师队伍。1963 年,教育部、劳动部和全国总工会对企业职工业余学校的专职人员的编制作出规定:按职工总数的 0.3% 配备,业余大学教师按学员人数的 1:30 另外配备。舰船工业职工教育的教师队伍,在 1958~1960 年大办高办中有了较大发展。几个大船厂如大连、江南造船厂达到入学人数的 1% (约相当职工总数的 0.6%),武昌造船厂达到 1:125;兼职教师则是专职教师的 4 倍。1961 年调整中又精减下来,1963 年恢复,到 1966 年大体保持在 0.3% 的水平。

办学基地建设。建国初期,舰船工业职工教育继承发扬老解放区艰苦奋斗的抗大精神,因陋就简,利用工人休息室、食堂、旧库房甚至芦席棚作教室,自己动手修旧利废解决桌凳、黑板。随着生产的发展,办学条件逐步有所改善,1957 年各厂都有了固定的教学场所。一是利用厂内教室、会议室等;二是租用厂外附近中、小学的教室。1956 年,一机部专门拨出业余教育基建费,武昌造船厂新建两栋可容 2000 人的职工教育专用楼,沪东造船厂新建一栋 600 人的职工教育楼。

职工教育经费。1956 年,教育部、全国总工会等四部门开始作出明确规定,即从行政拨交工会经费中划出 75% 用于职工业余教育,不足部分由企业补助,1957 年调整为 50%;1962 年 6 月,根据职工技术教育比重的增大,财政部、全国总工会规定工会经费的 37.5% 用于业余中、小学教育,其它由企业行政费开支。1964 年,六机部通知技术业务培训经费在工厂生产成本中开支,基建厂在基建费中开支。

此外,1958 年以后,九局组织编写出版一套包括 12 个工种的造船技工培训教材(共 15 本),在造船工人船舶基础技术知识教育中发挥了作用。

(七)创办技工学校,培养劳动后备力量

舰船工业的技工学校是在厂办工人训练班的基础上逐渐发展起来的。最早的工人训练班是始于建国前(大连解放后)1948 年由大连船渠创办的青年技术学校。建国后,1951 年江南造船厂创办技工训练班,1953 年武昌造船厂开办工人技术训练班。从社会上招收高小毕业的青

年,经过半年到一年的技术理论知识培训和操作技能训练,结业后分配到各车间当工人。理论培训和操作训练的时间,大连船渠为1:2,武昌造船厂为1:1。工种设置都是根据当时生产的需要,设有铆工、铜工、焊工、冷作工、车工、钳工、电工、铸工、锻工等。三个厂的工人训练班共培养新工人3686人,有力地支持了建国初期扩大生产对技术工人的急需。

1953年8月,为加强舰船工业技工学校建设,一机部决定投资筹建上海第三技工学校,同时批准将原大连船渠青年技术学校改建为中苏造船公司技工学校。上海第三技校规模1500人,设仪表、车、钳等工种;大连技校规模500人,设船体装配、焊、车、钳等工种。1954年底,上海第三技校改为上海航海仪器厂。1956年初,江南、武昌造船厂的工人训练班,经一机部批准都改为厂办工人技术学校;大连技校改名为一机部大连第二工人技术学校。1958年起,随着生产“大跃进”,舰船工业的技工学校每年都有新增学校,招生人数成倍扩大。1958年江南造船厂技校一年就招收新生1024人,是学校规模的一倍;武昌造船厂技校招生763人,为上年招生人数的两倍。1958年新的厂办技校有沪东造船厂技校、河南柴油机厂技校、一五八技校;1959年有渤海造船厂技校、陕西柴油机厂技校;1960年有九江仪表厂技校、广州船舶技校、武东技校等。1960年舰船工业技工学校数达到“文革”前最高数字,共11所,在校学生达到3700人。1962年,贯彻执行中央“调整、巩固、充实、提高”八字方针和1961年国防工委学校工作会议决定,技工学校大部分停办。经国家劳动部批准,舰船工业系统只保留九江、江南、大连三所技工学校。1963年,广州船舶技校复办。1964年,六机部根据中央部署,推行两种教育制度,兴办半工半读学校。通过试点,技工学校全部改为半工半读技术学校,批准武昌、芜湖造船厂,河南、陕西、新中柴油机厂,武汉、南京特辅机厂,上海航仪、航标等厂新办半工半读技术学校。到1966年3月,共拥有半工半读技术学校13所(不含中专校改办的2所)。

1960年以前,技工学校执行国家劳动部规定,招收高小毕业生,学制2年,培养目标以四、五级工为主,但不得低于三级工。技术实习与理论教学的比例为1:1。技校的教学工作,以实习教学为主。各校都设有专用实习工场进行基本操作训练;同时,按照一机部的要求,安排学生到工厂进行生产实习半年,目的是使学生学会各种新型机床的操纵方法,熟悉先进操作技术,了解工厂的生产组织,养成严格遵守工艺规程操作的文明生产习惯,完成生产定额。为此,各技校都建立了专责协助厂制度。1961年开始(大连船厂技校从1958年),技工学校改为招收初中毕业生,学制2年。1962年改为3年,培养目标统一调整为培养四级工。

1956年以后,各技校学习毛泽东主席提倡的西安第一航空技校的经验,普遍开展勤工俭学。武昌、江南造船厂技校搞得较好,达到了经费自给或部分自给。1958年武昌造船厂技校完成生产总值38万元,盈利4.7万元。该校师生自行设计制造的一艘20座钢质游艇,被国家劳动部选入1959年在北京举办的全国新技术工人培训展览会展览。

技工学校的管理体制,开始为厂办厂管,1958年改为局办厂管,1963年6月三机部教育体制调整,技校改为部属厂管,同年9月,六机部成立后,仍沿用部属厂管体制。

从1949年到1966年“文化大革命”前17年的历史发展时期,舰船工业职工教育,在党和政府的领导下,在各级领导的重视和全体职工教育工作者的共同努力下,走过了从小到大、从低到高、从初创到奠定基础的历程。尽管有起伏,有曲折,仍然取得了突出的成就。(1)完成了扫除文盲的历史任务,提高了职工队伍的文化水平。职工中文盲、半文盲的比例由解放初期的75%,1957年下降到10%,1960年基本扫除;初中以上文化程度的职工,由1957年的50%,1963年上升到70%。(2)培养了一批技术干部和管理干部。通过工农速成中学、干部文化教育,

使 80% 的原有文化较低的革命干部、部队转业干部、老工人出身的干部提高了文化水平,实现了工农干部的初步知识化。50 年代中期,通过大办训练班,自力更生培养了 700 多名技术人员,保证了我国第一代舰艇生产的急需;培养出 642 名业余大学毕业生,充实了技术干部队伍。(3)培养输送了一大批新的技术工人。据统计,17 年技工学校共培养 6843 名毕业生,约占新工人的 20%,绝大多数成为生产骨干;同时,在生产中培训了约占工人总数一半的徒工,成为舰船工业的新生力量。(4)通过大量开展结合当前生产的短期技术业务教育,不断提高技术干部、管理干部和技术工人的技术业务素质,对补齐缺口、消除薄弱环节、突破生产关键、推广新技术、新工艺发挥了积极作用。(5)职工教育本身建立了队伍,积累了丰富的正反面经验,为舰船工业职工教育事业的发展,打下比较坚实的基础。到 1966 年“文革”前,舰船工业已经形成一支掌握常规舰船建造技术和管理社会主义企业的舰船工业职工队伍。

二、遭受破坏、恢复发展时期(1967~1982 年)

1966 年 5 月,舰船工业职工教育同全国其它各条战线一样,遭受到“文化大革命”的严重摧残与破坏。教育机构被撤销,职工教育工作者被遣散,校舍被占用,物资器材被瓜分。1970 年初,舰船工业职工教育由于人为原因全部停顿。但是,有生产存在,就有对职工教育的需求。这是一条不以人们意志为转移的客观规律。进入 70 年代,“〇九工程”、051 等新型舰艇的研制、三线建设全面铺开和沿海地区骨干船厂的新建与扩建,舰船工业的职工队伍空前扩大。新工人大量增加带来的生产、质量、设备及安全事故大量出现,促使职工教育又被提上各厂领导的议事日程。围绕着“〇九工程”的建造开展培训,青工的应急培训,以及兴起举办“七·二一”大学之风,这些培训在一定程度上缓解了发展生产与队伍素质不适应的矛盾。但是,由于“文化大革命”的干扰破坏,从总体上说,舰船工业职工教育处在不正常的状态。只有粉碎“四人帮”以后,特别是党的十一届三中全会以后,舰船工业职工教育才得到拨乱反正、全面恢复。1978 年 4 月,六机部在梧州召开的职工教育座谈会,明确提出把职工教育的工作重点,从只抓少数人的培训转到抓大多数人的培训,并采取了一系列的恢复措施和政策措施。到 80 年代初期,舰船工业的职工教育得到全面恢复,并有新的发展。

(一)“文化大革命”使职工教育受到严重破坏

“文化大革命”中,“四人帮”极力否定建国 17 年教育战线包括职工教育的成就,诬蔑 17 年的教育“是资产阶级专了无产阶级的政”,执行的是修正主义教育路线;鼓吹“读书无用论”、“知识越多越反动”的谬论,为社会主义建设勤奋学习的职工被诬为走“白专道路”,颠倒是非,混淆黑白,搞乱思想。多少献身于舰船工业职工教育事业的职工教育工作者,受到错误的批判、斗争与迫害。1968 年 4 月,六机部领导机关的职工教育管理部门被宣布撤销,干部下放“五七”干校劳动。1968 年以后,各企业事业单位的职工教育机构陆续被撤销,数以千计的职工教育工作者被解散,有的下放车间劳动,有的下放到农村劳动,通通叫作“接受再教育”。有一个厂甚至下令职工教育工作者,必须在春节前夕全家老小搬出家门,赶赴农村。教学用房、职工学校校舍被占作它用;教学设备、器材、图书资料任其损毁、散失;职工教育体系被“砸烂”,职工教育全部停

顿,最令人痛心的是,17年积累起来的职工教育的资料全部被销毁。17年开创的舰船工业职工教育事业破坏殆尽。技工学校也遭到严重的破坏,1966年起,所有技工学校陆续撤销、停办。各厂由于对1968年以来新进厂的大量新工人不能进行严格的文化技术教育,以及全日制高等学校、中等专业学校和技工学校没有输送合格的毕业生,造成了一代技术人员的断层,职工队伍的文化、技术、管理水平日趋下降,劳动生产率大幅度降低,设备、质量事故层出不穷,舰船工业受到严重损失。

(二)为“〇九工程”培训人才

60年代后期,我国决心打破封锁,自行研制核潜艇。1968年11月,“09—1”型首艇在渤海造船厂开工建造。该厂职工人数由千余人猛增到1971年的7700人。其中由老厂支援的熟练技工仅数百人,绝大多数是新工人。他们文化技术和操作水平普遍较低,无法满足建造高新舰艇的要求,渤海造船厂大规模地开展了各类培训。

首先,组织新工人基本技术培训。在各车间普遍组成干部、技术人员、老工人三结合的教学小组,举办新工人培训班。对新工人进行识图、材料、工种工艺学等基础技术知识教育和基本操作训练。干什么学什么,分期分批进行轮训。

其次,委托外厂代培。对承担反应堆、压力壳等各种设备、装置的安装、调试、运行任务的200余名技术人员和技术工人,分别派到制造厂家和设计部门进行对口培训。同时,从1972至1976年选送182名优秀青年技工,结合本岗位专业,分别到上海交大、哈尔滨船舶工程学院(以下简称哈尔滨船院)、大连工学院学习,毕业后在实际工作中继续提高,成为“〇九工程”建造的新生力量。

再次,请大学到工厂开门办学。1970年后,上海交大、哈尔滨船院、海军工程学院、海军潜艇学校到工厂结合“〇九”产品组织教学。1976年,哈尔滨船院协助工厂交船队举办“七·二一”大学。结合“〇九”生产实际和技术资料,厂校合作编写讲义35种200万字,开设十门课程,教学四个月,对提高工厂交船队职工素质,保证交船任务的完成,起了积极作用。

(三)青年工人的应急培训

1970年前后,随着舰船生产的发展,舰船工业出现了徒工大量增加的第二个高潮。大批复转军人入厂,据统计,各厂新工人的人数占到职工总数的一半,超过了1958年第一个徒工增加高潮。数量很大的新工人,一不懂生产工艺,二不会操作,三不了解设备性能,导致生产中事故增多,生产经常处在被动局面。各厂不得不把职工培训工作重新提上日程。从1971年起,部分大型企业恢复教育机构,各厂普遍开展大规模的新工人培训。培训内容为政治、文化和基本技术知识,分工种分批轮训。武昌造船厂在对青工技术普查的基础上,组织编写八类主要工种的培训讲义,到1973年底共培训4800人。平阳机械厂1970年新工人1400多人,占职工总数的1/3。1972年起,连续三年脱产培训555人。据上海、武汉、山西等几个大中企业的不完全统计,这个时期共培训新工人近两万人,形成了徒工培训的第二个高潮,一定程度上缓解了生产中的突出矛盾。但是,由于训练不系统,管理不严格,加上生产管理混乱,致使后来又不得不对这一代人进行“双补”教育。

1971年8月,六机部为“三线”新建企业补充新的技术工人,在上海招收初中毕业生,委托

江南、沪东、中华、求新等七个老厂代培徒工 4000 人。三年学徒期满,1974 年陆续分配到四川、云南、湖北、安徽、广西等地的新厂。1972 年,平阳机械厂、汾西机器厂为云南“三线”地区新建一套鱼雷、水雷厂,以同样方式代培徒工 700 多人。在当时也不失为一种有效的培养方式。为使“三线”新厂尽快形成生产能力,六机部于 1976 年 11 月在昆明召开“三线”地区企业职工教育会议,专门讨论围绕打通生产线组织培训问题。

(四)兴起办“七·二一”大学之风

1968 年 7 月 21 日,毛泽东主席提出“走上海机床厂从工人中培养技术人员的道路”,上海机床厂首先创办了“七·二一”大学,随后在全国掀起兴办“七·二一”大学热潮。舰船工业系统 1975 年达到 36 所,在校学员 5000 多人。这些学校在极“左”思潮的错误影响下,大多数一哄而起,一哄而散。有少数学校顶住了压力,力争按照教育规律办学,办得比较好,培养了一批有用的技术人才,如陕西柴油机厂、武昌、大连等造船厂的“七·二一”工人大学,由于有相当于高校大专水平的教学计划和教学大纲,专业面窄一些、深一些;有本单位既懂技术又熟悉教学的办学、教学骨干和高校聘请的兼职教师任课;学员学用一致,办学后期注意了入学文化程度;坚持连续办学;有的还得到全日制高等学校的合作与支援。这些学校除设置造船类专业外,还设有机械制造、电子技术、数控技术等专业。不少学员学习刻苦,善于联系实际,绘图、设计能力较强,对专业知识理解较深,表现出具有实践经验的长处。大连造船厂“七·二一”工人大学第二届学员,结合生产搞毕业设计,船、机、电专业联合设计的百吨旋转式起重船,武昌造船厂工人大学第四届毕业学员设计的数控机床,都试制成功,为工厂采用,在生产中发挥了作用。工人大学毕业学员大多数分配在技术和管理岗位。

1977 年,“七·二一”工人大学有较大幅度的削减,仍有学校十几所,在校学生 1031 人。1978 年 7 月,六机部根据国务院批转教育部《关于办好“七·二一”大学的几点意见》,开始整顿“七·二一”工人大学。重新规定了“七·二一”工人大学的培养目标,是培养大专水平的技术人才和管理人才;招生对象是具有高中毕业文化水平、政治思想好、专业基本对口的职工;总学时保持在 2000 学时左右,课程内容既要为当前生产服务,又要加强基础课教学。1979 年 2 月,六机部组织制定机械制造工艺及设备、工厂电气自动化两个专业的指导性教学计划和 25 门课程的教学大纲,确定了“七·二一”工人大学的培养规格和质量标准。1979 年 6 月,六机部在无锡召开“七·二一”工人大学整顿验收工作座谈会,讨论了验收范围、验收标准和验收程序,并安排了验收计划。随即对江宁机械厂的“七·二一”工人大学进行了验收。经过一年多的工作,分别对符合验收范围的 8 所学校逐个进行验收,1980 底完成验收工作,有力地促进了“七·二一”工人大学的整顿与充实。经过验收符合国家规定标准的有陕西柴油机厂、东风仪表厂、武昌造船厂、西南曙光机械厂、南京船用辅机厂、江宁机械厂和大连等造船厂 7 所厂办工人大学。并于 1981 年初下达文件正式批准,学校名称统一更改为××厂职工大学。上海造船职工联合大学经上海市政府批准。从此,舰船工业的职工高等教育走上正规化办学的轨道。

(五)职工教育拨乱反正,全面恢复

舰船工业遭受“文化大革命”的长期干扰破坏,面临着生产停滞、组织松弛、规章制度废弃、劳动纪律涣散、工人不会操作、干部不会管理的严峻现实,技术人员业务荒疏,大中专毕业生分

配无源,专门人才青黄不接,职工队伍素质全面下降。1978年4月,中共中央副主席、国务院副总理邓小平在全国教育工作会议上指出:“必须培养具有高度科学文化水平的劳动者,必须造就宏大的又红又专的工人阶级知识分子队伍”。根据邓小平的指示精神,1978年4月,六机部在广西梧州召开职工教育座谈会。会议除在思想上拨乱反正以外,着重分析了舰船工业职工队伍和职工教育现状,果断地提出,要把舰船工业职工教育的重点,从只抓提高、面向少数人的培训,转变到以普及为主、面向大多数的培训上来。较早地实现了职工教育指导思想的转变。会议并就职工教育恢复时期的任务、对各类人员的培训要求、职工教育的方针、办学形式、师资配备、建立健全机构以及加强领导等问题进行了认真讨论,形成了《关于造船工业职工教育若干问题的意见》。于同年8月以六机部的名义正式下达,作为恢复舰船工业职工教育的基本依据。

经过三年的努力,到1980年中,舰船工业职工教育和技工学校教育得到了全面的恢复。主要标志是:

1、各企业全部恢复,建立了教育机构,绝大部分企业重新配备组建了职工教育工作队伍。专职干部达到360人,专职教师达到373人,兼职教师2700人。许多“文革”前的老同志重返职工教育岗位,同时充实了一批新生力量,壮大了队伍。

2、办学方向明确,任务重点突出。在职工教育的指导思想转变之后,在国民经济三年调整时期,着重在青年生产工人中普及中等文化技术教育和在全体管理人员中普及企业管理基础知识教育。

3、参加学习的人数逐年增加。据统计,1976年底全系统参加学习的人数为1.3万人,1977年为1.8万人;1978年就增至7万人;1979年底更增加到9.8万人,占职工总数的30%以上。恢复到1965年的水平,并略有超过。

4、基础工作得到加强,教学秩序得到恢复。职工教育基础工作,是指对调动教学积极性,提高教学质量,促进职工教育持久、稳定开展的管理工作。(1)普查普测职工队伍现状,弄清文化、技术和年龄构成,普遍发现队伍素质严重下降;(2)建立健全办学和教学的规章制度;(3)建立学历卡制度,作到对全厂职工的学历情况清、学习情况清、提高情况清;(4)加强统计和资料积累工作。由于加强了基础工作,职工教育出现了持续稳定的发展局面。

5、制定三年(或五年)职工教育规划、年度计划和办班计划,加强了职工教育的计划性。

6、技工学校从1973年上海船厂技校恢复招生,1974年起各技工学校陆续复办,并新建多所。1980年达到26所,专职教师419人,实际设备1459台,校舍39850平方米,在校学生2129人。

(六)开展青工“双补”教育

1977年底1978年初,舰船工业职工教育出现了工人大学生源紧缺,而1968年以后入厂占职工总数一半以上的青年职工文化基础差又未经严格的专门训练,生产中问题很多的严重情况。对此,舰船工业职工教育领导机关通过调查研究,果断提出,职工教育要突出重点,采取有效措施组织落实。在1978年4月梧州会议从指导思想上解决了职工教育工作重点转移以后,明确提出,三年调整时期职工教育的主要任务,是在全面发动,组织政治、文化、技术、管理学习的基础上,“着重于普及中等文化技术教育和管理基础知识教育”。教育的重点对象,一是三十五岁以下的生产工人,在这类职工中普及中等文化技术教育;二是管理人员,在全体管理人员中普及企业管理的基础知识教育(简称“双普”教育)。六机部为此专门作了《关于加强职工

教育的决定》,组织制定了造船工业系统初中、高中(普及班)和机械类技术工人基础技术教育统一的教学计划和教学大纲,确定了“双普”的培养要求和质量标准。舰船工业系统的“双普”教育在做好充分准备的基础上,于1979年扎实地开展起来。1982年,根据中央决定和全国职工教育管理委员会等五个部门《关于切实搞好青壮年职工文化技术补课工作的联合通知》,“双普”教育改为“双补”教育。由于舰船工业的职工教育工作重点转移早,提出任务早,部署行动早,分布在全国各地的舰船工业企业的“双补”教育,较当地其它企业早一个节拍。

1、“双补”教育的任务和培养要求。国家规定,对1945年1月以后出生,1968~1970年初、高中毕业而实际文化水平达不到初中毕业程度的职工和未经专业技术培训的三级工以下的职工进行文化补课和技术补课,力争1985年以前使60~80%的人达到初中毕业文化水平和三级技工应知应会水平。舰船工业系统根据国家要求,结合行业实际情况,规定初中文化补课的标准是:通过320学时的培训,进一步掌握语文、数学的基础知识,初步掌握物理、化学的基础知识,达到相当初中毕业的水平;技术补课的标准:开始定为通过350学时培训,掌握相当于四级技术工人所需的基础技术知识和专业工艺知识,1982年调整为三级技工应知应会水平。

2、“双补”教育的实施步骤。第一步,对应补课对象进行普测、普查,分别确定文化补课和技术补课的青壮年职工的基数,把任务落实到车间、科室和人。第二步,从文化补课入手,先开办以文化补课为主,技术补课为辅的培训班。在实际执行中,各厂普遍注意了统筹安排,密切结合。一般是在文化补课基础上进行技术补课,但也注意以技术补课调动学习积极性。使二者互相促进,紧密衔接。第三步,以技术补课为主,文化补课为辅。基础技术知识培训与技术练兵、技术比赛结合。第四步,对应补未补的职工进行补课扫尾。

3、“双补”的培训形式与考核。六机部根据调整时期生产任务不足和“双补”任务重的状况,要求尽可能采取全脱产轮训的形式,对生产任务比较饱满的企业采取占用一定工作时间的半脱产形式。据统计,1979年全系统参加全脱产学习的人数达到职工总数的7%。在入学方式上,不少厂采用领导动员,自愿报名与指定入学相结合的方法,收到较好效果。考核与发证,多数地区采用由六机部所属地区机构统一组织考试、发证的办法,少数地区由地方政府职工教育管理部门组织统考抽查,其余委托工厂自考,成绩上报,经审查后发给补课合格证。

4、在加强思想教育的同时,从政策上调动办学和学习的积极性。从1981年起,职工教育列为先进企业考核条件之一,职工学习态度和学习成绩作为评比先进个人的条件之一;每年由部下达职工教育考核指标(包括职工入学率、“双补”教育入学率、脱产培训率、合格率等),并分片组织地区之间、企业之间的对口检查;建立职工培训考核制度,学习成绩记入本人档案,作为晋级、提职的重要依据;设立奖学金等。这些政策措施对舰船工业“双补”教育发挥了明显的推动作用。

5、经过近6年坚持不懈的努力,1985年舰船工业胜利完成青壮年的文化补课和技术补课这一特定的历史任务。累计总共完成文化补课6.6万人,占应补课人数的87%;技术补课6万人,占应补课人数的85%。超过国家规定的高限指标,使被十年内乱耽误了学习的一代青壮年职工补上了文化技术的历史一课,成为舰船工业合格的当班人。

(七)为造船工业打入国际市场,大规模地组织管理、科技和外语培训

1978年6月,邓小平高瞻远瞩,提出“我们的造船工业应该打进国际市场”。舰船工业根据中央的指示精神,作出了引进国外先进技术、学习国外科学管理以实现我国造船工业现代化的

决策。但是,当时的科技和管理干部队伍的状况很不适应。由于十年动乱的长期干扰破坏,不少领导干部仍是业务技术上的外行,习惯于手工业式的领导,缺乏管理现代工业的必要知识;管理人员中受过专门训练的只占很小比例;许多技术人员长期不能学习,视听闭塞,对世界上新的科学技术几乎一无所知;科技人员中具有大专以上学历的只有22%,且其中半数以上是1966年以前的毕业生,年龄结构出现断层。因此,有计划地引进和掌握国外的先进科学技术,学习先进的管理方法,成为迫切的任务。

领导干部企业管理进修。从1979年开始,六机部在镇江船舶学院(以下简称镇江船院)、上海交大和哈尔滨船院举办厂级干部企业管理进修班。目的是通过三个月的进修,使企业领导干部进一步懂得组织社会主义现代化生产的客观规律,熟悉现代化企业科学管理的基本知识,掌握各种经济组织和用经济手段管理企业的基本方法,了解当代造船工业生产技术发展趋势,为引进技术和技术改造打下基础,把企业引入现代化管理行列。5年共举办10期,累计轮训厂级干部480人,适应了干部“四化”的要求。

与此同时,1978年,各厂根据六机部的布置,先后开展企业中层干部管理培训。江南、沪东造船厂等在轮训一遍的基础上开始第二遍新的轮训。仅1978年,全系统共轮训企业管理干部3971人。1979年,江南造船厂总结自己的经验,学习国外先进的管理方法,推行全面质量管理,变事后检验为事先预防和控制。六机部及时推广这一经验,在舰船工业系统大规模地组织全面质量管理的全员培训,当年培训干部、班组长1.3万人,到1984年共培训干部、工人16万人。

科技人员的培训集中在知识增新和外语。对1966年前毕业的科技人员,主要进行《线性代数》、《数理统计与概率论》、《计算机原理与算法语言》、《数控技术》等补缺性的知识增新培训。对“文革”期间入学的“工农兵大学生”和“七·二一”大学毕业生,普遍进行基础理论和技术基础理论的补课,不少厂采取脱产8~10个月集中补课的办法,一定程度上改善了他们的知识结构,使他们成为工厂承上启下的一批技术力量。从1979年开始,舰船工业系统选派有培养前途的优秀科技人员送到国外进修。到1982年共派出约200人,有160多人学成回国,大都成为舰船工业的技术骨干。同时,其他形式的出国培训也十分活跃。新港船厂组织成套的管理人员和技术人员近百人次到日本合作企业进修学习、联合设计、见习管理。回国后,结合本厂实际,移植先进的管理方法取得可喜成效。

舰船工业系统学习外语热,是1978掀起的,当年参加学习的科技人员达9940人,1979年又有6869人。沪东、大连造船厂等不少厂组织英语脱产培训,结合技术引进和出口船的技术资料翻译工作,既解决了生产的急需,又系统提高了科技人员的外语水平,一举两得。

在此期间,结合建造出口船、技术引进,各种适应性的短期技术培训获得较大发展。如出口船的构造与性能、国际船舶建造规范、外国船级社焊接标准规范的理论 and 操作、ZC焊接规范、机舱自动化、木塑工艺、微机基础知识、价值工程、经济法规、统计法规、财务会计等等。1980年全系统培训6.4万人,出现新技术培训高潮,对吸收、消化国外的先进科技和先进管理,对发展生产力,发挥了时间短、针对性强、收效快的积极作用。

从1966年“文化大革命”开始,到1982年中国船舶工业总公司(以下简称船舶总公司)成立的16年间,舰船工业职工教育经历了十年内乱的灾难时期。虽然“文革”后期因为生产急需做了一些工作,但从全局看是职工教育的停滞和倒退时期,明白无误地表明了政治形势对职工教育的巨大影响。粉碎“四人帮”反革命集团的胜利迎来了舰船工业职工教育的新生。从1978年开始,经过5年的努力,实现了舰船工业职工教育的拨乱反正和恢复重建,以抓住不放,一抓

到底的精神,基本完成了6万多名青壮年职工的文化、技术补课;对约8000名“工农兵大学生”中的大部分进行了基础理论的补课;职工高等教育培养出1193名毕业生;26所技工学校培养输送新的技术工人9386人;在完成各类人员补课任务的基础上,开展的管理人员、科技人员、生产工人的知识增新和领导干部的企业管理培训,对改进企业管理、提高产品质量、提高劳动生产率发挥了直接的促进作用。江南造船厂的焊接质量60年代名列造船工业前茅,十年浩劫造成的破坏,使该厂焊接质量下降到上海市同行业倒数第一;通过狠抓全厂500多名焊工的培训和考核,焊接合格率1979年达到99.2%,超过部颁标准。舰船工业职工教育本身的办学条件也获得较大改善。采用工厂自筹、六机部资助的方法,1980~1982年拨款265万元,资助6个地区31个工厂新建职工教育楼3.6万平方米,1982年达到每个职工0.29平方米的水平。1982年底,舰船工业成为拥有职工29万人,专门人才密度16.3%,工人平均技术等级三级,平均文化程度9.3年的一支产业大军。

三、改革提高、深入发展时期(1983~1990年)

1982年5月4日,中国船舶工业总公司成立。船舶总公司领导强烈地意识到,在世界造船业的激烈竞争中,能否取胜,能否发展,最关键的是科技和管理水平,而最主要的是掌握先进科学技术和先进经营管理的人才。船舶总公司成立不久,就着手研究智力开发和加强教育工作的课题,明确提出,振兴船舶工业要走一靠科技进步二靠提高人员素质的新路,把船舶工业系统建成既是生产、经营、科研体系,又是开发智力的教育体系;要求船舶工业的教育,重点是职工教育;调整总部的组织机构,设置人事部,统一管理干部、劳资和教育工作。从此,舰船工业的职工教育进入改革提高、深入发展的新阶段,向着制度化、规范化,建立适应舰船工业需要的、有特色的职工教育体系前进。

(一)加强宏观指导,确立职工教育体系的目标方向

船舶总公司人事部及其教育处成立后,根据船舶总公司领导对教育工作的总体要求,确定从抓规划入手,因为有规划,才能站在造船工业发展的历史高度,确定职工教育的目标、任务以及实现目标任务的方针、政策和措施,找到从现实出发可以执行的保证条件,纲举目张。从1983年起,船舶总公司花大力量,先后组织编制了《1983~2000年船舶工业人才规划》、《中国船舶工业总公司1986~1995年职工教育规划》和《中国船舶工业总公司1988~1995年继续工程教育规划》等三个规划;颁发了船舶总公司《关于加强智力开发,提高职工队伍素质的若干规定》、《关于加强教育工作的决定》;并于1984年8月,经过认真准备,召开了船舶总公司首届教育工作会议。这些规划、文件和会议,除了规定船舶总公司成立后一个时期职工教育的方针、目标、任务和政策、措施外,对建立适应需要的有特色的舰船工业职工教育体系起着承前启后、开创未来的作用。初步确立的舰船工业职工教育体系目标方向,概括起来有:

1、发展舰船工业要依靠教育,教育要为舰船工业服务;要逐步形成生产、经营、科研和教育四位一体的船舶工业体系。

2、职工教育要面向企业,主动适应,灵活反应,直接有效地为企业服务。

3、职工教育要以岗位培训为重点,实行岗位培训、继续教育、短期技术业务教育和学历教育的有机结合。

4、按需办学,按需施教,区别对待,实施分级分类培训,职工培训需求的开发应当成为职工教育的首要任务。

5、逐步建立培训、任用、待遇相结合的培训制度和人事制度。

6、调动办学、教学和学习三个积极性。

以上六条所包含的舰船工业职工教育的指导思想、方针目标、教育结构、动力机制和政策制定的依据,加强了对职工教育的宏观指导。

1983年下半年起草,提交船舶工业工作会议讨论,于1984年1月颁发的船舶总公司《关于加强智力开发,提高职工队伍素质的若干规定》,是船舶总公司成立后第一个关于加强教育工作的文件。它是为适应船舶工业发展的需要,在总结舰船工业教育工作经验的基础上制定的教育工作的若干方针政策性规定,目的是把智力开发和提高职工素质工作从制度上加以明确,把培训制度与干部、人事制度、劳资制度逐步结合起来,有效地促进职工教育的顺利开展,保证职工队伍素质的不断提高。它的要点包括:(1)逐步建立适应舰船工业需要的正规的职工培训制度。强调正规的培训制度要从实际出发,紧密结合岗位需要,促进向上,切实可行。(2)要抓好职前培训,严格坚持新职工入厂的质量标准。(3)工人培训除“双补”教育外,主要实施技术等级培训和转换工种岗位培训。(4)干部培训除补缺培训外,主要实施晋职培训,提高培训,学科、技术带头人的培训,知识增新培训和提高学历培训。(5)制定统一的培训计划和培训大纲,保证培训质量。(6)建立职工培训的考核制度,提出不培训不提拔的主张。(7)制定各级各类干部岗位规范,明确规定岗位需要的学历、能力和责任,作为培训考核的依据。(8)调动办学、教学、学习三个积极性,职工教育实行总公司、地区公司和企事业单位三级管理,充分发挥各业务职能部门的积极性,支持本系统业务管理人员的培训。(9)建立职工教育基金制度。(10)鼓励自学成才,加强智力引进。

1984年编成的“人才规划”对职工教育奋斗目标、办学体制、职工学历培训的任务和管理体制提出了明确的要求;1985年制定的“职工教育规划”主要明确了一长、三总师、党委书记等企业领导干部、中层干部、一般干部以及班组长和工人各层次人员的培训要求和途径;1987年编订的“继续工程教育规划”对专业技术干部各个层次开展有针对性的培训作了部署。“三个规划”各有侧重,相互配套,成为总公司成立以后舰船工业职工教育的基本依据。

1989年11月,船舶总公司在镇江召开职工教育工作会议。会议总结了1984年首届教育工作会议以来职工教育的工作经验,部署“八五”期间发展职工教育的任务。这是船舶总公司成立以来首次召开的专门讨论职工教育的工作会议,是进一步贯彻落实舰船工业职工教育六项体系目标,深化细化,向建立适应舰船工业需要的职工教育新体系迈进,承前启后的会议。会议提出,“八五”期间,要把全面提高舰船工业职工队伍素质,直接有效地为舰船工业现代化建设服务为根本宗旨,把继续落实“三个规划”作为基本任务。要贯彻学习与工作、生产相结合,讲求实效,择优培训的原则;改革办学形式和方法,调整培训内容,不断提高教学质量和办学效益;积极探索解决培训与使用相脱节问题的途径;进一步理顺职工教育体系;提高各级领导干部对职工教育在建设中的地位作用的认识,切实加强领导,使职工教育健康稳步地发展。为此,会议提出观念要转变,重点要突出,政策要配套,体制要理顺,思想要领先的要求。并且确定从1990年开始,对准备任命为企事业单位主要领导的人员,组织先到北京船舶工业管理干部学院(以下简称船舶管理干部学院)参加短期培训后再上岗。“八五”期间逐步做到完全的先培训后上

岗。会议还总结了首届教育工作会议以来职工教育的新鲜经验,讨论修订了船舶总公司《关于改革和发展职工教育的决定》、《职工教育工作条例》、《关于加强和改进领导干部岗位培训工作的意见》等12个文件。会后陆续修改下达执行。

(二)分级分类对管理干部进行岗位培训

党的十一届三中全会以后,舰船工业把对管理干部的培训提上重要议程。从1979年起,对企事业单位(所)级领导干部的培训,经历了企业管理进修、国家统考培训和岗位职务培训三个阶段。

企业管理进修实际上是对我国长期以来轻视管理的反思,是对“四人帮”取消管理的拨乱反正,从管理科学的发展历史看,只是企业管理基本知识的普及教育。已如前述。

1.厂级干部岗位培训。

国家对厂长的统考培训,是按照1983年国务院关于对企业经理、厂(矿)长进行国家考试的决定进行的。考试对象为国营工业企业55岁以下的正、副厂长;考试内容为党的十一届三中全会以来社会主义经济建设的基本方针政策和企业管理基本知识;考试的目的是促进干部学习,提高干部素质,从而加强企业管理,提高经济效益。舰船工业厂长统考培训于1984年4月开始,第一期在船舶管理干部学院举办,第二期起改在镇江船院进行。设置《我国社会主义经济建设的基本方针政策》和《工业企业管理》两门课程,第二期起增设了计算机辅助管理讲座;学习期限4个月。学习结束后就地参加国家组织的统一考试。从1984年4月到1986年7月,共培训厂长203人,加上参加工厂所在省、市统考培训的,总共培训258人。参加统考的成绩优良,及格率、优秀率、平均分数都超过全国平均成绩。船舶总公司对成绩优秀的厂长通报表扬,并对三名“双优”厂长晋升一级工资。他们回厂后学以致用,勇于实践,对我国造船业在航运不景气的困境中顽强发展发挥了重要作用。

企事业单位领导干部的岗位职务培训。1983年以后,船舶总公司对各企业的领导干部进行了两次较大的调整,到1985年完成调整任务,调整后的新班子基本实现了干部“四化”的要求。舰船工业企业领导干部中,87%具有大专以上文化水平,93%是理工科毕业或非管理专业出身,从专业技术岗位走上领导岗位,给企业带来生机和活力。但是从整体上看,新班子的专业结构和人员配备还不能完全适应新时期的需要。主要表现为三个不适应:知识结构不适应,多数同志不熟悉社会主义商品经济和现代化经营管理,缺乏马克思主义基本理论的训练;领导能力不适应,中年以上干部局限于传统的经验管理,多数人不善于正确处理人际关系;思维方法不适应,比较习惯于定量的、逻辑推理的思维方式,缺少综合、归纳和存在诸多不确定因素的情况下作出决断的能力。船舶总公司决心根据中央的部署,结合行业实际情况,在前两次轮训厂级干部的基础上,对企业的厂长、党委书记、总经济师、总工程师、总会计师进行岗位职务培训,并作为“七五”期间经济管理干部教育工作的重点。

厂长、书记、三总师的岗位培训,以中央《关于经济体制改革的决定》中五种岗位标准为依据,以提高政治素质和业务素质为目标,着重进行马克思主义基本理论、现代化管理、领导科学、经济法规和涉外经济的培训。通过培训,使他们能够正确理解和执行社会主义现代化建设的路线、方针和政策,坚持四项基本原则,坚持改革开放;掌握现代企业管理的基本理论和方法,提高科学管理和决策能力;加强工作中的原则性、系统性、预见性和创造性。实行企业领导干部“岗位职务培训制度”,学习期满,成绩合格,由国家培训考试指导委员会统一颁发“岗位职

务培训证书”，作为任职、晋级的重要依据和连任的必备条件之一。

舰船工业企业领导干部的岗位培训，分别选定船舶总公司所属的三所高等学校承担。船舶管理干部学院负责厂长和总经济师岗位培训，哈尔滨船院负责党委书记和总工程师的岗位培训，镇江船院负责总会计师的岗位培训。从1986年12月开始到1990年底，三所学校已经对548名厂级领导干部进行了岗位培训，任务尚未完成，还在继续进行。

创办船舶总公司高级研讨班(CSSC高级研讨班)。这是在岗位培训的基础上发展起来的一种高级培训形式。1988年3月，船舶总公司在船舶管理干部学院举办了第一期“承包经营责任制厂长研讨班”。由于时间紧凑，主题集中，针对性强，形式活泼，获得成功。它选定承包制和工效挂钩企业改革实践最前沿的两个主题；看准国家、总公司重要决策出台的时机，只用了有效时间7天；研讨以务实为主，加以必要的理论概括；创造了一种解放思想，民主讨论的氛围；发挥了转变观念、深化认识，弄清概念、增长知识，着重实用、推进工作，沟通上下、加深理解的功能，同时，为把高级研讨班和现职厂长岗位培训有机结合起来，探索岗位培训的新途径提供了经验。同年下半年，总公司又在船舶管理干部学院举办了“企业劳动工资制度改革与在职培训研讨班”，同样收到良好的效果。

2、企业中层干部岗位培训。受厂级领导干部岗位培训的启发，舰船工业企业中层干部岗位培训起步较早。在全国未作统一部署前，1986年11月，船舶总公司就在重庆召开的培训工作会议座谈会上，确定对企业中层干部按岗位实施分类培训的原则。把中层岗位划分为生产、经营、科技、财会、人劳教、政工、后勤、车间主任等八类。随后，于1987年讨论审定了由各地区公司拟订的教学计划和教学大纲。培训目标是：进一步加深理解社会主义经济理论，能够正确贯彻执行党和国家的方针政策，掌握本岗位专业的基本理论和基本方法，提高管理水平和管理能力，达到岗位规范要求，履行岗位职责和完成本岗位工作。培训时间控制在240学时左右。同年，在上海、天津、重庆、九江、大连等地区公司分别举办生产和经营、政工、财务、车间主任、科技等六类中层干部试点班。在总结经验基础上，1988年把教育、物资分离出来成为十类。经过修订，船舶总公司于1988年7月下达了《关于开展企业中层干部岗位培训的意见》和《企业中层干部岗位培训规范》(教学计划、教学大纲及推荐教材汇编)。从此，舰船工业企业中层干部岗位培训全面展开。企业中层干部岗位培训由各地区公司和七院负责组织实施。到1990年底，已有6285名中层干部参加了岗位培训，占中层干部总数的53%。船舶总公司第七研究院针对科研单位的特点，组织制定了科研单位干部岗位规范和岗位培训规范，在科研单位开展了中层干部岗位培训。与制定中层干部岗位培训规范的同时，1986年，船舶总公司人事部组织人才规划研究室和有关企业，经过大量调查研究、理论研讨，制定了包括40个岗位的《船舶工业企业中层干部岗位规范》，于1988年印发各企业参照执行，作为培训和考核中层干部岗位培训的依据。

3、一般管理干部岗位培训。在企事业单位中层干部岗位培训开展以后，1988年，船舶总公司又组织制定一般管理干部的岗位规范和岗位培训规范。经过两年的努力，1990年11月制定出63个岗位的舰船工业《一般管理干部岗位规范》和25个岗位的舰船工业《一般管理干部岗位培训规范》，并下达试行。培训目标是：明确岗位职责，掌握有关的工作方针、政策、法规，具备岗位要求的专业知识和工作能力，达到岗位规范要求，成为合格的管理人员。培训总学时160左右。根据岗位不同，设置5~7门课程，分必修课与选修课两类。从1988年开始到1990年底，已有7404名一般管理干部参加了岗位培训，占一般管理干部总数的40%。

(三) 岗前培训与资格培训起步

干部岗位培训的社会功能,一是对在岗人员进行“适应性”培训,二是对后备人员进行“资格”培训。资格培训是把培训纳入干部制度与人事制度的探索。1984年,船舶总公司就提出了“先培训后上岗”、“不培不提”的要求。经过若干年的摸索,1989年1月,在干部资格培训方面开始实践。主要有四种形式:(1)领导干部岗前短期培训。属船舶总公司管理的企事业单位领导干部,在党组确认任用、下达任命通知前,参加船舶管理干部学院为期一周的岗前培训,培训后再下达正式任命通知。(2)后备领导干部岗前培训。属地区公司、七院管理的副职领导干部,在向船舶总公司备案期间,要参加船舶总公司统一组织的为期一个月的岗前培训。培训合格后,由船舶总公司正式通知地区公司下达任命通知。(3)专业管理干部的资格培训。主要由船舶总公司业务主管部门组织本系统专业管理干部的岗位培训。培训合格作为本专业管理岗位的任职资格,并享受相应的岗位待遇。1989年以来,修船主管、企业法律顾问、监察等岗位资格培训,收到好的效果。(4)与专业技术职务评审制度相结合的资格培训。如对不具备规定学历人员实行专业证书制度的培训、外语培训等。

资格培训的内容,视不同对象有不同的要求。例如企事业单位领导干部短期岗前培训的要求是:明确岗位要求,了解岗位环境,补充岗位知识。通过领导谈话、理论教学、实务研讨和任职设想等方法,最后经过任职设想答辩,由船舶总公司领导、人事部、业务主管部门和船舶管理干部学院作出评价。合格的由船舶管理干部学院发给岗前培训合格证,持证上岗。

1989年到1990年底,共有企事业单位领导干部76人完成岗前培训,专业管理干部400人完成资格培训,获得专业证书的干部90人。

(四) 对科技人员实施继续工程教育

舰船工业的继续教育,是对具有中专毕业以上文化程度或具有初级专业技术职务以上的专业技术人员进行知识增新教育。1984年船舶总公司首届教育工作会议把继续工程教育作为舰船工业职工教育工作重点之一,1986年决定成立继续教育研究室专门机构,以加强宏观规划、研究和协调工作。从1978年开始,大力开展了以科技人员补课、补缺为主要特征的继续教育教育活动。从1984年起,舰船工业继续教育向着纵深发展。

外语培训向中、高级发展。船舶总公司1985年制定《科技和管理人员外语培训标准》,促进了外语培训规范化、制度化。沪东造船厂从1978年开始,坚持外语培训13年,效果显著。技术人员中能熟练掌握外语的由40人增加到400多人,有60人可以单独与外商进行技术和商务洽谈,该厂派往国外考察、技术合作、商务谈判的人员达430人次,绝大多数人是经过外语培训的,有效地保证了技术引进和船舶出口的需要。1982年在建造出口3.6万吨散装货轮中,造船系统英语脱产班的全体师生,展开翻译大会战,翻译1500万字的资料、图纸,确保了建造和交船。舰船工业系统的外语培训,1985年后培训人数逐年增加,1987年达到8079人。十多年来,舰船工业系统科技人员外语水平上了一个台阶,一批既精通本专业又具备外语读、写、听、说能力的复合型专门人才,活跃在外贸、经营、设计、工艺等各条战线。

电子计算机应用的培训常盛不衰。80年代以后,主要开展了微机应用的普及与部分工厂、研究所的高级培训。1984年,船舶总公司制定了微机应用培训规范,推动了培训工作的制度

化,明确了按需施教,区别对待。微机应用培训分为三类:一是普及性的基础培训,主要面向科技人员和管理人员,以掌握操作方法;二是微机专业人员多层次培训,主要培训系统分析和软件设计人员和程序员、操作员;三是结合工程项目开展培训。经过七八年的努力,舰船工业一代掌握计算机应用技术的专门队伍逐步形成,他们活跃在设计、工艺、管理等各条战线,有力地带动了计算机技术的应用推广。一些大型企业应用计算机辅助船舶设计、绘制线型图和结构分布图;在生产设计和舰船建造中,用于线型光顺、外板展开、结构绘图、套料,提供通用胎架和活络样板用的型值数据,提供管系加工小票和分区的管系图,以及比例放样等;一些企业综合管理信息系统的开发,已完成决策、造船、造机、生产计划管理、物资、财务、成本、工时、人事等15个系统,在经营、设计、生产、管理、成本控制中获得较好成果。科研系统结合科研项目,在更高水平上开展计算机应用培训。七〇九所在1983年引进日本N-240D计算机开展培训基础上,1985年以IBM-PC机为重点,1986年后,以推广单片机为重点开展MCS-51单片机培训,收到明显效果,把舰船工业计算机技术培训推进到新的水平。

紧密结合新技术引进、建造出口船和非船舶产品开发,广泛开展继续教育,是科技人员和管理人员知识增新,跟踪世界科技、管理发展前沿的有效途径。1985年以来,舰船工业系统派出数千名科技人员分赴日本、美国、德国、丹麦、瑞典和挪威等国考察、进修、联合设计、监造和洽谈业务,先后聘请、接待数以百计的外国专家、学者来华讲学、交流先进工艺技术和商务谈判,获得大量科技信息和资料。通过这些渠道消化吸收国外先进技术,再通过内部培训、交流、扩散、消化应用,既引进了技术,又培养了人才。对舰船工业影响较大的,如钢板与型材预处理流水线、平面分段流水线、生产设计、分段预舾装、化学成品油轮的特殊涂装等新技术。

高级科技研讨班,是近年来兴起的一种新的继续教育形式。1989年,按照“继续工程教育规划”的要求,船舶总公司在庐山举办首次科技人员高级研讨班试点,交流讨论当前世界船舶设计建造的发展趋势及对策。上海船舶公司举办船体结构规范设计高研班,主要讨论世界船舶建造规范及其发展趋势。大连造船厂组织船、机、电、管理人员90多人,分期参加高研班,总结交流10年建造大型现代化出口船的经验,学习成组技术等。这种把科研、技术开发同继续教育相结合,通过总结、研究、学习的过程,把握国内外科技前沿及发展趋向,掌握先进的工艺能力,是具有生命力的继续教育的好形式。

根据按需施教、分级分类培训的原则,在继续教育方面进行探索。总目标是使专业技术人员的专业结构、知识水平、创造能力和岗位业务技能,同舰船工业的经济、科技体制的进一步改革和新技术革命的发展保持同步。对高级专业技术人员的培训要求是,掌握本专业学科国内外最新知识,具有独立解决复杂技术问题的能力;中级人员主要是增新知识,扩大知识领域,结合本职工作学习新理论、新技术、新方法,培养独立解决复杂技术问题的能力;初级人员主要进行专业技术学习和实际技能锻炼,以提高岗位工作能力,掌握科技工作方法;对新从事专业技术工作的大、中专毕业生,通过见习期教育,熟悉本岗位的实务知识,进行基本技能培训,以取得初级技术岗位的上岗能力。据统计,从1984年到1987年,有两万余人参加计算机应用培训,有两万多人参加外语培训,4万多人次参加了各种专业技术培训。

(五)职工学历教育有较大发展,培养出大批专门人才

1983年5月,根据中央关于加快高等教育发展速度的精神,国务院批转教育部、国家计委《多层次多规格多形式发展高等教育》的报告,要求厂办职工大学、管理干部学院、函授大学、夜

大学、广播电视大学等成人高等学校,“在注重质量的原则下更快地发展”,舰船工业系统的职工高等教育也有了一个较快的发展。主要采取的措施有:充实改善厂办职工大学的办学条件,增设新的专业,扩大招生规模,在全日制普通高校举办夜大学、函授大学和干部专修科,增办广播电视大学工作站,增加招生专业和人数。从1983年开始,各种形式的职工高等教育的在校学生人数连续3年保持4000多人,比1982年增长1.5倍。所以出现职工高等教育的发展高潮,主要原因是:(1)宏观指导上加快发展的方针;(2)1983年2月、7月,国务院主管部门先后对职工大学和广播电视大学毕业生的学历、使用和工资待遇作出了明确的规定;(3)船舶总公司着重抓了严格管理,各职工高等学校认真组织教学,保证了培养人才的质量,受到工厂的欢迎和支持;(4)广大有志于深造的职工,学习积极性高涨,要找回被“文革”耽误了的学习机会和时间。1986年,开始实行成人高考全国统一入学考试,舰船工业职工高等教育的在校学生人数稳定在2400人左右,1990年由于生源不足,招生人数有较大幅度的下降。在这期间,主要增设的专业有财经、管理类和政工类。

职工中等专业教育也有了一定程度的发展。1983年,舰船工业在人才预测中发现,专门人才的学历结构,大学与中专毕业生之比为3:1,形成学历结构倒挂。为了改变这种不合理的状况,舰船工业除大力加快全日制中等专业学校建设外,积极促进职工中专教育的发展。一是由地区船舶公司举办职工中等专业学校,在上海、九江、天津等船舶公司和七院,经过批准都办有职工中专校;二是大中型企业举办,如大连造船厂、武昌造船厂、武汉船用机械厂等职工中专校;三是在全日制中专校开设职工中专班,九江、渤海、杭州等船校都有职工中专的培养任务,面向企业招生。职工中专校执行与全日制中专校基本相同的教学计划,以保证培养人才的规格和质量。上海船舶公司为了既发挥大企业的办学积极性和专业优势,又保证培养质量,采用统一管理,分散设点的办法,在江南造船厂、沪东造船厂分别举办职工中专教学班。1983年以来,已经培养出职工中专毕业生近1000人,一定程度上缓解了上海造船基地对中级专业技术人才的急需。

职工高等教育和职工中专毕业生的培养与使用,补充了专门人才,改善了科技和管理队伍的学历结构、年龄结构和专业结构。沪东造船厂的管理人员,从经济、管理专业毕业的大、中专毕业生原来只占6%,通过职工学历教育的多种渠道培养,1990年,已经有80%的人具有大专或中专本专业毕业的学历,有效地提高了管理队伍的素质。

(六)工人培训的重点转向等级技术培训

1982年船舶总公司成立时工人队伍的状况是:工人占职工总数的71.4%,平均文化程度8.3年;工人中具有初中及以下文化程度者占70%;平均技术等级三级,三级以下工人占工人总数的70%;工人的“双补”任务完成31%。当时工人培训面临的问题是:工人在参加过“双补”教育以后,如何进一步提高培训?在经过调查研究,总结历史经验的基础上,船舶总公司提出了工人培训要走从低级工到高级工,实施等级技术培训的路子。这一指导思想1984年1月在船舶总公司《关于加强智力开发,提高职工队伍素质的若干规定》中确立下来,克服了人人争过“独木桥”的现象,纠正了很多工人都要通过学历教育获得大专学历,然后脱离生产第一线当干部的倾向。工人培训在控制好新工人入厂关以后,对在职工人主要实施“双补”教育、晋级培训、转换岗位培训和新技术培训。晋级培训则分为初级、中级、高级技术培训。初级技术培训,要求掌握一、二、三级工应知技术理论知识,完成基本功训练;中级技术培训,要求掌握四、五、

六级工应知技术理论知识和相应的操作技能;高级技术培训,要求掌握七、八级工应知技术理论知识,具备解决实际操作技术问题与指导中级工操作的能力。

1983年,船舶总公司修订颁发了造船主体工种复合工种的技术等级标准,对船舶工业技术工人的培训工作是一个有力的推动,同时提出了新的要求。船舶总公司组织制定了造船工业技术工人21个工种初级、中级技术培训教学计划和教学大纲,作为工人技术等级培训的依据。1984年起,多数企业在完成“双补”教育的工人中开展中级技术培训。有一部分厂如江南造船厂坚持得较好,取得明显效果。但从总体上看,由于培训时间过长(要求500学时),内容偏深,跨越等级过大,中级培训进度缓慢。在开展工人中级培训中,不少地区、企业从实际出发,对培训要求作了必要的调整。上海船舶公司把四~六级的要求改为四~五级工的要求,学时从600调整为400,情况有所好转。但从各地区情况看,工人中级培训状况,仍未得到基本的扭转。1987年6月船舶总公司在武汉召开座谈会,确定工人培训转向逐级等级培训为主,少数骨干走中级、高级培训途径,再从中择优培训成为工人技师。1987年3月,船舶总公司发出《关于实行工人技术等级证书的通知》,规定:(1)各企业按船舶总公司颁发的技术等级标准进行考试考核和评级;(2)工人晋升工资必须取得上一级技术等级证书。从此,工人培训走上资格培训的轨道,发挥了政策的导向作用。按照上述要求,1987年、1988年船舶总公司经过调研和准备,先后在上海公司培训中心和大连造船厂组织了电焊工和船体装配工高级培训试点班,江南造船厂、沪东造船厂经过批准,分别组织了船体冷加工和机加工高级培训试点班,获得成功。1989年,各企业围绕工人技师的评定工作,举办了工人技师培训班,也取得良好效果。

围绕新工艺、新技术的应用而开展的工人短期技术培训十分活跃。通过培训,在各企业普遍推广下行焊、重力焊、二氧化碳气体保护焊等高效焊接技术,靠模切割、数控切割技术,钢材除锈抛丸预处理流水线操作技术,化学品成品油轮内壁特殊涂装操作技术等等。大连船用柴油机厂、河南柴油机厂等还派出多批技术工人,到瑞士、丹麦、联邦德国接受技术培训,解决产品制造工艺中的关键问题。1990年10月,船舶总公司组织全行业工业企业首届“船舶杯”中级技术工人技术竞赛,通过初赛、复赛、决赛,决出名次,船舶总公司对优胜者发给物质奖和荣誉奖。一些地区和企业积极组织工人技术练兵、操作表演、技术比武,鼓励工人不断学习先进工艺,提高操作技能和技术水平。

生产班组是企业生产的最基层细胞,班组长的岗位培训一直受到各企业的重视。1987年10月,船舶总公司在上海求新造船厂召开班组长培训经验交流会,会议总结的主要经验是,领导重视,部门协作,跟踪考核,继续教育与培训规范化。会上介绍了求新、江南造船厂的班组长岗位规范、培训计划和培训大纲、教材,以及把培训、跟踪考核、创先进班组、奖励四个环节串联起来抓的经验。1988年8月,船舶总公司人事部印发了《班组长岗位规范和管理知识培训规范》,把班组长培训推进到一个新的阶段。1986年到1990年,共有1.8万名班组长参加了培训,占班组长总数的93%。

(七)加强基础建设,开展对外交流

船舶总公司成立以后,对舰船生产实行三级管理体制。为适应这一变化,舰船工业职工教育,1984年1月确定实行总公司、地区公司、企业三级管理的体制,同时鼓励总公司各业务部门抓本系统业务干部的培训。1986年调整为三级办学、三级管理,地区公司设置培训中心。1989年在镇江召开的总公司职工教育工作会议上,讨论制定的总公司《职工教育工作若干规

定》中进一步明确:实行总公司、地区公司(七院)和基层单位三级管理。各级成立(职工)教育委员会或领导小组,全面负责各自职责范围内的职工教育的组织领导工作,并设立独立的办事机构——教育处(科)或培训中心,配备专职管理干部,负责日常的组织管理工作。在实际执行中,因为生产管理多数已经改为两级管理,地区公司成为总公司的派出机构,少数地区成立公司(集团)或集团公司,直接管理企业。因此,职工教育的管理体制也分为两种类型:一是地区培训中心是办学实体,同时又实施职工教育的管理职能,如上海、武汉、九江、昆明等公司实行一校多制,多层次多功能办学;二是未设置地区培训中心的地区公司,主要实施职工教育的管理职能,办学主要依靠基层单位,如天津、广州、大连、重庆、西安等公司和七院。

舰船工业职工教育基地建设,继承六机部时期的做法,采取建设资金由企业自筹为主,总公司适当资助的办法。1985年以来,又有上海船厂、东海船厂、重庆铸锻厂、平阳机械厂等建成了一批新的职工教育楼。船舶总公司于1990年决定,从船舶总公司教育投资中划出8%~10%用于资助地区、企事业单位职工教育基地建设。到1990年底止,全系统共拥有职工教育用房12.4万平方米,按职工总数计算达到人均0.42平方米,超过国家规定下限0.3平方米,接近上限0.5平方米的要求。不少单位逐步实现教学手段的现代化。1983年5月,船舶总公司建立了北京船舶工业管理干部学院,主要承担厂、处级以上高、中级管理干部培训任务,同时开展经济、管理科学的研究和企业管理咨询。

1984年初船舶总公司成立不久,为了加强智力开发,增加智力投资,决定建立职工教育基金制度,同年9月颁发《职工教育基金管理使用暂行办法》。规定总公司、地区公司和基层单位都应设立职工教育基金。基金来源:总公司和地区公司,从集中留利中按每个职工每年1~3元标准提取;企业包括工资总额的1.5%,上年企业生产发展基金提取5%~10%,工会经费中业余教育费和教育部门对外服务的收入;科研单位,除工资总额1.5%以外,再从科研发展基金或科研费中提取一定比例。明确规定职工教育基金由教育部门掌握使用。这一制度的建立,从政策上解决了长期困扰职工教育的一个老大难问题,大大促进了各单位的办学积极性,为舰船工业职工教育事业的发展提供了稳定可靠的财政保证。从1984年起,舰船工业系统用于职工教育的经费逐年增长,1989年达到1200万元。

职工教育教材建设是一项重要的基础工作。职工教育的教材,由船舶总公司教材编审室负责规划、组织编写、出版和协调工作。考虑到职工教育的多对象、多层次、多学科性,教材采取选用、自编和统编三种方式解决。已经出版统编工人培训教材44种,干部培训教材8种,电视教学片21部,还有十几种干部岗位培训教材正在编审。

职工教育教师队伍,在1985年“双补”教育完成后,专职教师队伍结构逐步有所变化,数量减少,1990年为900人;专业结构逐步向适应以岗位培训为重点的需要进行调整,要求教师不但具备教学能力,还需具备组织办学的能力。1989年镇江职教会上,船舶总公司提出舰船工业职工教育的教师队伍建设,应是以专职教师为骨干,以兼职教师为主的方针。1990年相对稳定的兼职教师已达1955人,较1984年增加近20%。为了稳定职工教育工作者队伍,船舶总公司建立了表彰、奖励先进教师和先进工作者的制度,1984年表彰277人,1989年表彰176人。为提高职工教育专职管理干部队伍的素质,船舶总公司多次举办教育科(处)长研讨班和管理干部培训班,并举办大专起点的教育管理专业函授本科班,收到较好的效果。

舰船工业职工教育研究工作,早在60~70年代,在经历几次起伏改革之后,一部分实际工作者曾进行过一些职工教育规律的探索。内容局限于一厂一地实践经验的总结和改进设想,表现为分散、自发、初级状态。80年代改革开放以后,船舶总公司深感理论研究的滞后状态,于

1986年6月成立了船舶总公司职工教育研究会。研究会是“积极组织和推动中国船舶工业总公司职工教育研究的群众性学术团体”，是船舶总公司“职工教育的咨询机构”。经费来源为团体会员会费和总公司资助。研究会的主要活动是：配合职工教育工作开展研究活动，诸如企业中层干部岗位培训规范的研究、企业普遍推行承包经营体制后职工教育的改革与发展问题，职工教育工作会议的咨询研究等；组织优秀论文评选，1988年8月第一次评选出39篇优秀论文，并结集出版；召开两次年会，组织63篇学术论文交流；编辑出版《船舶职教》刊物（后并入《船舶教育》杂志）和《职工教育信息》。《中国船舶工业总公司继续工程教育规划的制定和实施》和《围绕引进吸收，开展继续工程教育》两篇论文，入选1989年在中国召开的第四次世界继续工程教育大会交流论文。1989年5月，职教研究会同时使用船舶总公司继续工程教育协会名称。1990年12月，换届产生了第二届研究会理事会。

1990年1月，船舶总公司建立船舶工业教育科学研究优秀成果奖励制度，颁发《教育科学优秀成果奖励办法》。并于同年12月召开首次教育科学研究优秀成果评审会，评选出1984年以来优秀成果24项，其中职工教育优秀成果14项。

改革开放以后，从1985年起，船舶总公司先后派出人员赴联邦德国、澳大利亚、法国、日本、美国考察职工教育。多次邀请联邦德国、美国、日本等国专家来华讲学，扩大了对外交流。

（八）技工学校经过整顿，条件改善，数量增加，质量有所提高

1984年，根据船舶总公司首届教育工作会议《关于加强教育工作的决定》的要求，舰船工业系统的技工学校进行一次较大的整顿。整顿的目的是，通过改革、完善、提高，达到提高劳动后备力量素质，为船舶工业输送合格技术工人。整顿的内容是，调整配备好领导班子，充实提高教师队伍，改善办学条件，健全管理制度，加强教学工作，提高教育质量。从1984年9月开始，经过自行整顿、地区公司检查验收、总公司重点抽查和审查批准等步骤，到1985年9月完成了对33所技工学校的整顿验收和审批工作。基本合格的24所，不合格的9所，没有完全合格的技校。对基本合格的技校分配招生指标，但要酌情控制，不合格的技校不分配招生指标，并对这两类技校限期充实和完善办学条件。

1986年，国家劳动人事部和国家教委颁发《技工学校工作条例》，条例明确技工学校是培养中级技术工人的中等职业技术学校，主要招收初中毕业生，学制3年；技工学校的教学，侧重操作技能的训练，围绕培养目标安排必要的文化与技术理论基础课程，毕业生分配采取在国家计划指导下，由学校推荐，用人单位择优录用的办法。船舶总公司于1989年组织制定船体装配、焊接、钳工、铜工、电工五个主体工种的教学计划和教学大纲，理论课与实习课的比例原则上为3:7。船舶总公司人事部1988年4月发出《关于技校毕业生实行技术等级考试的通知》，规定考核范围为二~四级，合格者发给等级证书，进厂工作享受相同等级的工资待遇。这一政策性措施，调动了学生的学习积极性。

为加强技校间的交流协作，1987年11月，船舶总公司成立技工学校校际协作会。每年召开一次会议，主要讨论如何突出技能培训，如何加强师资队伍建设和如何改善实习条件，如何实施毕业考试与技术等级考试两种考试制度等问题。

1986年以后，舰船工业系统技工学校所数有一定发展，1990年达到44所，在校学生10339人，设置船体装配、焊工、铜工、电工、钳工等14个工种，教师1422人，实习设备2102台，校舍面积34.7万平方米。1983年到1990年，共培养输送合格的技术工人10815人，壮大

了技术工人队伍,提高了技术工人素质,通过技工学校培养技术工人已经成为舰船工业培养高素质新工人的主渠道。

从1982年船舶总公司成立到1990年的8年中,舰船企业职工教育有了扎扎实实的发展:最终圆满完成青壮年职工的“双补”任务;通过各种渠道培养出职工大专、中专毕业的专门人才8283人和技术工人1万余人;各级各类职工的岗位培训走上规范化、制度化的轨道,继续工程教育方兴未艾,舰船企业职工队伍的素质有了明显的提高;职工队伍的文化和学历结构有了较大的改善,据1990年统计,初中毕业以上文化程度的职工占职工总数的91%,其中,大专以上占17%,中专占10%,技校、高中占23%;职工教育有力地促进了舰船工业生产、经营、科研的发展,教育正在成为舰船工业四位一体不可或缺的组成部分,一个以岗位培训为重点,继续教育、短期技术业务教育和学历教育全面发展的职工教育体系开始形成;总公司、地区公司和基层单位的职工培训基地基本建成,三级管理体制运转正常。这一切为建立完全规范化、制度化和有活力的舰船企业职工教育体系打下坚实的基础。

纵观42年舰船企业职工教育的发展历程,尽管有艰难的起步,有大发展大调整,有受挫折遭破坏,有恢复振兴,但总的看来,毕竟是大大向前发展了。在舰船工业发展的各个历史时期,职工教育发挥着提高职工素质,发展生产力的不可或缺的积极推动作用,同时培养出1万多名专业技术干部和2.7万多名技术工人,实践证明,发展职工教育是提高舰船工业生产力的有效手段。舰船企业职工队伍,已经成为一支拥有30万职工,全员平均文化程度10.49年,专门人才密度28.3%,工人平均技术等级4.5级,能够开发、建造现代化舰艇和出口船舶的产业大军。发展舰船工业必须依靠教育包括职工教育,职工教育必须为舰船工业服务,这是回顾42年职工教育得到的基本结论。随着国民经济、舰船工业生产的发展,职工教育本身也获得翻天覆地的变化:已经具备比较完善的办学条件,有从上到下比较健全的组织机构;有一支以专职教师为骨干,专兼结合以兼职教师为主的师资队伍和管理队伍;有12.4万平方米的培训基地和以1200台套电教设备和计算机为支柱的现代化教学手段;有一套比较完整的规章制度;面向生产、主动适应、直接有效为企业服务的职工教育机制正在形成;拥有44所培养能力为1.2万人的技工学校……当然,同舰船工业的发展战略、经营管理、科技进步日新月异的要求相比,同世界发达国家的职工教育相比,在真正把职工教育纳入企业的战略管理,建立有活力的培训、任用、待遇有机结合的培训制度与人事制度,解决职工教育动力机制,办学条件和教学手段现代化诸方面,都存在较大差距。只要遵循经济发展和职工教育发展的客观规律,坚持不懈、扎扎实实地做去,就一定能够取得超越前人的历史性成就。

舰船企业职工教育万古长青,任重道远!

大 事 记

1949 年

3 月 1 日 创办于 1947 年的大连船渠(现大连造船厂)青年技术学校第三期招生入学。招收对象为高小毕业的男性青年。半天学习,半天劳动(有时 1 周学习,1 周劳动),经过 1 年的学习和培训,培养成为新工人。

9 月 大连船渠成立职工文化业余学校。船渠工会在调查的基础上,开始开展工人识字运动。

1950 年

2 月 3 日 黄埔造船厂组织工人技术培训,学习修船技术,圆满完成 30 余艘船舶的抢修任务,支援了解放万山群岛和海南岛渡海作战。

5 月 江汉船舶机械公司(现武昌造船厂)工会开始组织职工扫盲教育。

6 月 1 日 政务院发布《关于开展职工工业余教育的指示》。规定:对象以工厂企业的工人职员为主,内容以识字教育为重点,工厂企业酌情有计划地进行技术教育,全国由政府教育部门负责领导,依靠工会组织,工厂企业由工会负责,行政给予帮助。

9 月 5 日 上海江南造船所(现江南造船厂)职工工业余学校成立。当年举办普通班(初小)和中级班(高小)文化教育,招生 400 多人,占职工总数的 20%。

9 月 20 日至 29 日 中央人民政府重工业部派代表参加全国工农教育会议。

10 月 中央人民政府重工业部华东工业部船舶工业局(以下简称船舶局)在上海成立。局长程望。

本年 参加业余识字班学习的职工 4000 多人。

1951 年

9 月 船舶局派出以李永正为组长,钱竹倩、刘祖忻 3 人组成的“捷克学工小组”,赴捷克斯洛伐克学习船用柴油机制造技术。

10 月 船舶局对由重工业部分配到局机关工作的应届高中毕业生组织业务培训,自编讲义,边学习边工作,在实践中培养。

12 月 29 日 江南造船所举办技工训练班,第一期招收高小毕业生,学制 1 年,培养新工人。

本年 大连船渠青年技术学校共培养新工人 700 多人。

1952 年

10 月 船舶局在上海(四川中路 670 号)举办描图训练班。招收初中毕业或高中文化程度的失学、失业青年 70 人,分船体、轮机两个专业,学习 6 个月,结业后分配到局机关和江南、沪东、中华等船厂工作。

12 月 全年 2000 多人达到脱盲标准。

1953 年

1 月 船舶局划归第一机械工业部(以下简称一机部),改名船舶工业管理局(以下简称船舶局)。

2 月 武昌造船厂创办技工培训班,培养新工人。

6 月 4 日 中国与苏联签订《六四协定》。此后,船舶工业系统紧紧围绕“五型”产品的“转让制造”开展多种形式的人才培养和训练工作。

8 月 一机部上海第三工人技术学校成立。校址设在上海市浦东庆宁寺,设计规模 1500 人,设仪表、车工、钳工等工种。这是船舶工业第一所独立设置的部属技工学校。因发展生产需要,1954 年底改建为上海航海仪器厂。

8 月 10 日 一机部批准建立中苏造船公司大连造船技工学校。学校规模 500 人,设船体装配工、放样工、铆工、焊工、车工、钳工六个工种,招收高小毕业生,学制 2 年。1953 年筹建,1954 年开始招生。

10 月 船舶局在上海举办绘图人员训练班。从原描图训练班结业的学员中选拔,通过 3 个月的学习,再培养为绘图员。共培养 45 人。

11 月 17 日 船舶局在上海(圆明园路 133 号)举办船舶专科速成班。设置船舶制造、轮机专业,招收应届高中毕业生 50 人,学习 1 年半,1955 年 3 月毕业。分配到局船舶产品设计处及分处、大连、江南、中华、广州等船厂工作。

11 月 船舶局设置教育科。

1954 年

5 月 船舶局由上海迁北京。

5 月 31 日 一机部下发《关于切实做好组织各厂富余职工进行学习的指示》,各厂先后组织生产中富余人员进行训练。

6 月 5 日 一机部下发《选送优秀工人报考工农速成中学,继续进入大学深造的指示》,船舶局当年选送 139 人报考工农速成中学。

7 月 船舶局在上海(峨嵋路 400 号)举办初级设计人员训练班,学习 4 个月,培养学员 100 人。

7 月至 11 月 船舶局在上海举办俄语翻译人员船舶专业知识训练班,共培训 200 多人,解决了“六四协定”产品的大量图纸、技术资料 and 文件翻译的急需。

8 月 第二机械工业部(以下简称二机部)为筹建汾西机器厂,选派总工程师、干部、技术人员和工段长等 15 名成套实习人员,赴苏联学习水雷制造技术。

9 月 中苏造船公司接受第一批朝鲜实习生,学习电焊、气焊,1955 年 8 月学成回国。

11 月 一机部批准船舶工业系统两年内选派 93 名中国专家及工人赴苏联学习“转让制造”舰艇及其武器装置、机械与设备的制造工艺。

12 月 船舶局教育科改为教育处。林公实任代理处长,至 1956 年 7 月。

1955 年

2 月 船舶局产品设计处在上海举办资料员训练班,由苏联专家任教,培养“转让制造”产品资料管理人员。

4 月 11 日至 15 日 一机部在北京召开技工学校会议,检查所属技工学校状况,部署年度工作,讨论一机部拟订的《实习产品解决方法》、《关于技工学校学生进厂实习的指示》、《技工学校专责协作厂的职责规定》、《技工学校学生成绩考核暂行办法》等文件草稿。5 月 6 日以正式文件下达。

7 月 船舶局在上海(衡山路 10 号)举办技术人员训练班。从上海船舶制造学校(以下简称上海船校)等 4 所中专校招收应届毕业生 260 人,培养观通、导航、武备等专业调整人员。经过 1 年零 4 个月的培训,结业后分配到江南、沪东、求新、武昌、芜湖船厂、404 工地和设计分处工作。从此,舰船工业有了第一批观通、导航、武备安装调试专业队伍。

7 月 5 日至 11 日 一机部与一机工会筹委会在长春第一汽车制造厂召开职工技术教育经验交流会。船舶工业各厂派代表参加了会议,大连造船公司等 6 个单位在会上介绍了经验。会议决定在“一五”期间,通过系统的业余学习,培养出大量合格的技术人员和管理干部。

7 月 一机部部长黄敬在全国人大一届二次会议上,谈机械工业执行“一五”计划的关键问题是掌握新技术,强调培养技术力量,一方面从学校培养,一方面要大力发展业余教育。

7 月 28 日 一机部印发《关于技工学校招生工作的几项规定》,决定为配合各单位富余职工的安排,本年部属技工学校招收在职职工。

11 月 22 日 一机部决定技工学校的领导体制由各专业局领导改由部直接领导。

11 月 24 日 一机部颁发《工厂技术教育科(处)工作暂行条例》,对工厂技术教育科(处)的任务、机构、编制、职责及与其他部门的关系作了明确规定。

12 月 7 日 一机部颁发《关于新建技工学校的几项规定》,统一规定了新建技工学校的规模、工种设置、编班人数、实习工场和总体布置等项标准。

本年 江南造船厂技工训练班共培养新工人 1900 多人。武昌造船厂技工培训班共培养新工人 1000 人。

1956 年

1 月 1956 年起技工学校改称工人技术学校。一机部批准武昌造船厂工人技术学校成立。

1 月 23 日至 2 月 1 日 一机部技工培训、业余教育工作会议在北京召开。会议研究 1956 年和以后 7 年的技术工人培训如何从数量上、质量上满足机械工业迅速发展的需要,制定 1956 年至 1962 年提高在职职工文化技术水平的规划,讨论《厂属技工学校暂行条例(草案)》、《生产中进行个别培养技术工人暂行办法(草案)》、《委托代训技术工人的暂行办法(草案)》等文件草稿。会后一机部印发了上述文件。

2 月 一机部下发《1956 年至 1962 年提高在职职工文化、技术水平的计划纲要(草案)》和《关于在两年内扫除文盲与实行基本技术知识教育的通知》,号召向科学进军。各企业掀起第二次扫盲高潮。

大连造船公司技工学校划归部领导,改名为第一机械工业部大连第二工人技术学

校。

3月 船舶局组织武昌造船厂承担 6603 建造的技术人员和工人赴江南造船厂对口学习。先后派出 426 人,学习 3 至 6 个月。

3月 18 日 船舶局统计,当年在生产中个别培养技术工人 3016 人。

3月 22 日 一机部批准四三六厂工人技术学校成立。本年 12 月,同时使用江南造船厂工人技术学校名称。

4月 10 日至 26 日 一机部在天津召开业余技术学校教材工作会议。会后一机部工业教育司和机械工业出版社联合发出《编写业余技术学校教科书须知》。

5月 一机部指示,武昌造船厂与机床附件厂等联合成立汉口机器制造学校夜校部。1957 年 7 月划归船厂业余学校中专班。

6月 12 日 一机部颁布《第一机械工业部厂属工人技术学校暂行简章(草案)》。简章分总则、学生、教学工作的组织、教师和辅导员、组织机构与负责人员的职责、学校的经费、财务及其他等 6 章 46 条。

7月 10 日 一机部颁发《关于进一步加强业余教育工作的指示》。要求各企业的业余教育不仅要组织起来,一定要坚持下去。对今后一个时期业余教育的任务、重点、办学条件,加强领导等作了具体部署,决定拨出部分业余教育基本建设经费,以改善教学场所。

一机部印发《第一机械工业部职工教育组织系统》。文件为使企业职工业余教育走上正规,设计了业余教育从小学、中学到大学的教育体系,及与各学历层次相当的专题讲习,业余技术学校,领导、工程技术人员进修班等技术业务教育体系,以及同全日制教育的相互沟通关系。

7月 20 日 一机部批准大连造船公司成立业余中等专业学校,设置轮机、船体两个专业。

7月 董继贤任船舶局教育处处长,至 1957 年 9 月。船舶局委托第一产品设计处为渤海造船厂举办描图训练班,招收初中毕业生,学习半年,培养 50 人。

8月 船舶局在上海、武昌为海军接舰部队培养舰艇特种装置操作士兵和部门长 150 人。

船舶局在上海(衡山路 10 号)举办焊接、机械安装、船舶电气安装、管铜工、铸造专业训练班。培训工段长、车间主任等生产管理干部,学习 3 个月,共培训 150 名“转让制造”产品的生产骨干。

江南造船厂业余学校教师张德华被评为 1950~1956 年度全国扫盲工作积极分子。

8月 24 日 一机部印发《关于车间设立专职教育干事的通知》,同时附发《车间教育干事的职责范围(草案)》。

9月 船舶局在上海(靖江路 30 号)举办生产计划研究班。由苏联专家任教,学习 3 个月,培训局属各单位生产计划干部近百人。

大连造船厂与大连海运学院联合举办“造船职工夜大学”,首届招生 80 人。

11月 30 日 一机部批准江南造船厂成立业余中等专业学校(上海船校四三六厂业余分校)和业余技术学校。

12月 船舶局上海干部学校成立。负责培训局属各单位科室、车间级干部和工段长;同时,相应招收少量应届初中毕业生,分船体、轮机两个班,学制 2 年。

1957 年

2 月 13 日 一机部下达《通知修改二年制工人技术学校学生进厂实习及毕业评级办法》，将“学生进厂实习及毕业评级考试”改为“毕业考试及进厂实习考工评级”办法。

2 月 20 日，一机部印发《关于一年制、二年制技工学校短训班学员下厂实习期满后的处理意见》。决定 1957 年一律延长 1 年实习期，并对延长期（实习生）的编制、待遇、经费作出规定。

2 月 工人技术学校改称技工学校。

5 月 一机部召开技工学校实习产品会议，解决技工学校生产实习中教学结合生产问题。对各校年度生产计划、产品计划的编制方法、产品销售合同基本条款、物资供应办法、产品的试制、技术检查、流动资金的管理办法以及生产奖励等作出具体规定。

5 月 6 日至 14 日 一机部在北京召开企业教育科长会议，讨论职工业余文化教育如何贯彻“巩固提高，稳步发展”的方针。造船工业各厂派代表出席会议。

6 月 船舶局在辽宁锦西成立葫芦岛干部学校。招收、培养局属各单位科室、车间级干部和工段长。

7 月 一机部印发《关于加强业余中等专业教育工作的通知》。

9 月 船舶局贯彻机关精简精神，撤销教育处，教育工作由干部处兼管。

本年 船舶局决定编写一套造船工人培训教材。组成新船舶技工教材编委会负责统一组织编写工作，经过半年多时间，完成了 12 种 15 册教材初稿。

1958 年

2 月 11 日 全国人大一届五次会议通过《关于调整国务院所属组织机构的决定》，一机部、二机部、电机部合并成立第一机械工业部（以下简称一机部）。

一机部将所属的船舶工业管理局改为第九工业管理局（以下简称九局）。

7 月 17 日 一机部批准沪东造船厂成立技工学校。

8 月 一机部批准河南柴油机厂成立技工学校。

9 月 19 日 中共中央、国务院发布《关于教育工作的指示》，提出“党的教育方针，是教育为无产阶级的政治服务，教育与生产劳动相结合”。

10 月 船舶技工教材开始由科技卫生出版社出版发行，到 1962 年出齐。计有《船体基础教程》、《船舶电焊》（上、下册）、《船舶气焊与气割》（上、下册）、《船舶铜工》（上、下册）、《船体装配》、《船体放样》、《船体加工》、《船舶轴系》、《船舶蒸汽机》、《船舶辅机》、《船舶电工》、《船舶木工》。

二机部批准八七四厂成立一五八技工学校。

10 月 5 日 一机部在沈阳召开教育会议，部属厂、校教育干部 1000 余人参加大会。根据中央精神，会议提出坚持党的教育方针，反对右倾思想和教条主义，鼓足干劲，力争上游，多快好省地扫除文盲，普及教育，培养出一支数以千万计的又红又专的工人阶级知识分子队伍。

武昌、大连、黄埔等船厂先后举办“红专大学”。武昌造船厂把业校与技校合并成立工厂红专造船学院，下设大专部、船舶学校、业校、技校。11 月，举办老工人半工半读大专班。大连造船厂到 1960 年发展到号称“千人大学”。1961 年，都自生自灭。

11月 陕西柴油机厂先后派遣李士俊等人赴苏联学习柴油机制造。

12月20日 一机部通知将上海干部学校划归上海产品设计院领导,改为上海船舶设计学校。

本年 一机部批准大连第二技工学校改为中等专业学校,改名大连船舶制造学校。

船舶工业招收大量新工人,各厂掀起徒工培训第一个高潮。

职工入学率达到90%。

1959年

1月6日至13日 一机部在沈阳(辽宁大厦)召开直属工厂职工教育经验交流会。到会代表435人,会议总结1958年工厂办学的经验和成绩,讨论职工教育的方针,提出继续贯彻“大跃进”精神大办职工教育。钟夫翔副部长到会讲话。

2月4日 中苏两国政府签订《二四协定》。围绕四型产品建造,各厂开展多种形式和内容的培训。

4月27日 九局下达《创建九江仪表厂技工学校计划任务书》,规模600人,设仪表装配工、仪表电气工、车、铣、刨、磨、铸等工种。6月开始建设,1960年3月正式开学。

7月 武昌造船厂技工学校贯彻执行勤工俭学,实现自给自足。由学校设计建造钢质游艇一艘,9月送北京全国新技工培训展览会展出。

8月22日 一机部发布《关于继续加强学徒培训工作的指示》,要求1958年、1959年入厂的学徒,分别于1960年上半年和年底,达到劳动部与一机部联合颁发的《关于机械制造业学徒的学习期限和学习要求的暂行规定(草案)》的标准,提高觉悟,学会技术工人所必须掌握的理论知识与操作技能。

9月4日 九局在大连召开职工教育经验交流会。大连、江南、沪东、武昌等船厂介绍业余教育、新工人培训、干部政治轮训和试办半工半读班的经验。

9月8日 九局发出《对学徒培训的几点意见》,要求根据船厂生产特点,把学徒培养成为多面手。

9月 经广州市高教局批准,广州造船厂成立业余工学院,设船体和轮机两个专业,学制分别为5年和4年。

一机部批准陕西柴油机厂、渤海造船厂成立技工学校。

11月18日 九局决定在上海船舶制造学校开办工人特别班,招收初中毕业、四级以上技术工人,脱产学习4年,达到专科水平。

1960年

1月27日 九局组织黄埔造船厂首批“33”产品建造工人和技术人员赴江南造船厂对口培训。

3月 九局恢复教育处。李培坤任副处长,1961年6月调离。

5月22日至28日 一机部和一机工会在太原联合召开全国机械工业职工教育现场会。参加会议代表800余人,各造船企业代表与会。会议总结了五条经验,提出直属企业职工教育的任务:“力争在十年左右或者更长一点的时间内,在现有职工群众中,分期、分批地普及高等教育”,进一步推动“大办高办”。

6月1日至11日 全国教育和文化、卫生、体育、新闻方面社会主义建设先进单位和先进工作者代表大会(文教群英会)在北京召开,江南造船厂职工学校荣获教育先进集体,职工学校校长端木群代表该厂出席会议,受到毛泽东主席接见,并合影留念。

7月 九局在上海召开会议,检查落实太原会议情况,九局所属9个工厂、3个科研设计单位参加了会议。

一机部教材编译室组织编写出版国防工业技工学校试用教材。九局承担《焊接工艺学》、《船体装配工艺学》、《船舶钳工工艺学》3本教材的编写任务。后由三机部出版。

8月 一机部批准成立广州船舶工业学校,内设技工部。1961年5月,学校建制调整,技工部独立,改名黄埔造船厂技工学校。8月,又调整合并为广州船舶技工学校。

批准成立武汉武东技工学校。

9月14日 根据二届人大常委会决定,将一机部分为第一、第三机械工业部(以下简称三机部)、三机部为国防工业部。九局划归三机部。

1961年

5月 赵庆隆任九局教育处负责人。

5月15日 劳动部颁发《技工学校通则》、《关于技工学校学生的学习、劳动、休息时间的暂行规定》和《技工学校人员编制标准(草案)》等3个文件,确定技工学校的学制为:招收初中毕业生2年,招收高小毕业生3年。

5月19日 三机部通知大连船舶制造学校改为大连船舶技工学校,在校中专生维持到毕业。

6月 第七研究院(以下简称七院)成立,在科技部设置技术教育处。

7月 路志明任九局教育处负责人。

经上海市教育主管部门批准,上海市联合业余造船大学成立。参加联合办学的有,江南造船厂、沪东造船厂、上海船厂、中华造船厂、求新造船厂、海军一〇一厂、鸿翔兴船厂等7个船厂。江南造船厂为日常工作主管厂。学校规模为1000~1200人,设置船舶制造、船舶内燃机及其动力装置、船舶电气设备3个专业,学制6年,培养目标为本科。

11月16日至22日 国防工委召开学校工作会议。会议重点讨论贯彻执行“调整、巩固、充实、提高”八字方针,国防工业学校由228所调整为70所;学校实行“四定”(定规模、定专业、定学制、定编制);拟订《国防工业学校工作条例》(学校工作60条)、《技工学校教学工作若干问题暂行规定》(技工学校教学40条)等文件,确定船舶工业的技工学校由11所减为3所。

1962年

1月5日至13日 三机部在天津召开职工教育座谈会。参加会议的有10个厂的人事厂长、教育科长和各专业局教育处长。会议确定系统总结职工教育正反两方面的经验,制定国防工业职工教育工作条例,组织制定示范性教学计划、教学大纲,编写一部分通用教材,以提高教育质量。

1月 九局安排大连造船厂、海军监造部等单位为黄埔造船厂培训037产品的生产工人155人、干部25人。

5月至7月 为落实“调整、巩固、充实、提高”方针,根据三机部指示,九局决定除保留九江仪表技工学校,江南船舶技工学校和大连船舶技工学校3所技校外,其余技校全部撤销。

7月21日 九局通知在上海江南造船厂举办上海地区财会训练班。学员从上海各厂抽调,以培养新生力量为主。

9月10日 三机部颁发《关于在部分企业中试行企业业余高等学校暂行工作条例(试行草案)的指示》,目的是整顿教学秩序,提高培养人才的质量,以保证党的教育方针的全面贯彻。提出把现有中专毕业的有条件坚持学习的技术人员提高到高等工业学校毕业水平的任务。

上海市联合业余造船大学被选定为试行单位。

10月25日至11月7日 三机部在上海召开教学工作会议,讨论修订技工学校和中专学校《教学工作若干问题暂行规定》,修订典型教学计划。

12月 三机部技工学校教学工作40条正式颁发,作为国防工业技工学校稳定教学秩序,提高教学质量,搞好教学工作的重要依据。

1963年

2月 七院委托七〇二所在上海举办“水动力学”学习班,培养在职技术人员35名,学习期限1年。

3月10日 三机部颁发《关于进一步加强职工教育工作的指示》。指示要求各企业今后一个时期要正确贯彻执行“结合生产、统一安排、因材施教、灵活多样”原则,切实整顿、办好业余高校,大力发展短期技术业务教育,加强教学工作,努力提高教学质量,充实稳定教师队伍,加强领导,改进作风。

6月 三机部决定撤销各专业局教育处,各局(包括九局)教育工作全部交给部教育局,实行集中管理。九局的委托代培工作改由劳资处兼管。

三机部通知恢复广州船舶技工学校。

8月 三机部在青岛召开国防工业企业业余高等学校教学大纲座谈会。讨论审定业余高校机械制造工艺专业7门基础课程“教学大纲使用说明书”,作为保证教学质量的教学文件之一。

9月 三机部在西安召开教材工作会议。总结教材工作经验,布置教材编写任务。江南、大连船舶技校参加会议,承担《焊接工艺学》和《电工基础》两本教材的编写任务。

大连、江南船舶技工学校,九江仪表技工学校完成“四定”。

9月17日 中共中央、国务院决定将三机部分为第三、第五、第六机械工业部(以下简称六机部),六机部为造船工业部。六机部设立教育局,局长邓永清,副局长张夫生。教育局设在职教育处,副处长章茜。

11月 六机部方强部长到大连船舶技工学校视察工作。

1964年

1月31日 三、四、五、六机部联合通知部分工厂本年度举办新技术专业训练班。大连造船厂承办等离子切割训练班,于11月份举办。

3月7日至12日 三、四、五、六机部教育局(司)在南昌洪都机械厂联合召开国防工业企

业业余大学毕业设计工作座谈会。15 所业余大学出席。会议总结交流业余大学毕业设计工作经验,制定《业余高等学校毕业设计暂行办法(草案)》和《机械制造工艺专业毕业设计大纲》(参考草案)。会后以三机部教育司名义印发国防工业各部门业余高校参考执行。

4 月 10 日 六机部发出《关于开展基本功训练的意见》。要求各企业学习大庆经验,大搞技术练兵,不断提高操作技术水平。造船工业各单位组织编写训练计划,制定训练方案,较普遍地开展了基本功训练。

4 月 22 日至 24 日 六机部在上海召开 11 个厂教育科长座谈会,讨论贯彻基本功训练问题。会后,部教育局派工作组到河南柴油机厂蹲点,推动基本功训练进一步发展。

6 月 六机部颁发《企业技术业务培训暂行办法(草案)》。《办法》指出,技术业务培训是职工教育的重要组成部分,基本任务是紧紧围绕各个时期生产的需要,对职工进行基本知识和基本技能训练、补缺补差训练和新技术训练。对其方针、任务、形式、计划、教学、经费与组织领导作出规定,以促进技术业务培训工作制度化。

8 月 30 日 六机部党组会议讨论贯彻执行两种教育制度问题。决定坚决贯彻执行中央关于实行两种教育制度、两种劳动制度的指示,通过试点,逐步把中专校和技工学校都办成半工半读学校,同时选择有条件的工厂进行厂办半工半读学校试点。

党组还决定,技校建设贯彻“小而专”原则,一般不再扩建,离厂较近的技校交工厂代办,离厂较远的由部办,适当加大仪表、造机类工种。

下半年 根据地方政府要求,广州造船厂、芜湖造船厂试办半工半读技术学校。

1965 年

1 月 5 日 六机部召开党委会。听取教育局路志明处长关于在部属单位推行半工半读教育制度的意见,决定将上海船校、上海船舶技校、大连船舶技校、九江仪表技校改为半工半读技术学校,在上海航海仪器厂(以下简称上海航仪厂)新办半工半读技术学校。并就改办中的招生、课程安排、生产任务、设备、编制、经费和领导关系问题作出决定。技校部属厂管,厂办的由工厂领导,确定教育局派工作组到上海蹲点。

1 月 13 日 六机部通知上海航仪厂举办半工半读中等技术学校,校名为上海航海仪器技术学校。招收初中毕业生,学制 4 年,培养目标是既能从事体力劳动,又能从事脑力劳动的新型劳动者;学生毕业后,既能当工人,又能做技术和管理工作。

1 月 14 日 六机部通知九江仪表技工学校从寒假后改为半工半读技术学校,校名为九江仪表技术学校。招收初中毕业生,学制 4 年,学生毕业后,既能当工人,又能从事技术和管理工

作。

4 月 15 日 六机部通知大连船舶技工学校改为半工半读技术学校。

六机部印发《1965 年学校工作纲要》,要求“更高地举起毛泽东思想红旗,以阶级斗争为纲,以教育革命为中心,突出政治,狠抓政治思想工作,全面开展教学改革,进一步促进学校的革命化”。

5 月 交通部通知新港船厂、新河船厂、青岛红星船厂联合举办新港船舶修理半工半读中等技术学校。

6 月 六机部批准武昌造船厂举办半工半读技术学校。

7 月 4 日 由六机部统一安排,万县永平机械厂组织 24 名技术骨干到上海航仪厂对口培

训。8月5日,组织22名技术人员到天津七〇七所学习双37(NF—1)型方位水平仪的生产工艺,为本厂生产作技术准备。

8月 六机部批准河南柴油机厂举办半工半读技术学校。

五机部批准八八四厂、八七二厂、八七四厂举办半工半读技术学校。

9月 六机部批准四〇八厂、四〇九厂、四四三厂、四六一厂、四七六厂举办半工半读学校。

1966年

1月27日 六机部通知江南造船厂、求新造船厂、河南柴油机厂、上海航仪厂等厂举办水爆清砂、石墨型铸造、磨削、硬质合金工具焊接、电火花加工和会计专业训练班。

3月4日 六机部教育局向部党委报告,1965年底,共有半工半读技术学校15所,在校学生2732人。今后,要贯彻执行中央“五年试验,十年推广”的方针,力争“三五”期间,用半工半读毕业生基本上代替徒工,老厂原则上都办校,新厂在建厂同时建校,1968年前现有全日制学校分期分批改成半工半读学校。

下半年起 由于“文化大革命”,各厂职工教育机构陆续撤销,队伍解散,人员下放,职工教育停顿。

技工学校和半工半读技术学校相继停课,实习工厂停产,学生成立“红卫兵”组织,大串联,大批判,党政领导干部被批斗,领导机构陷于瘫痪。

1967年

5月 六机部实行军事管制。

1968年

5月 六机部根据新建工厂同时建校的精神,同意万县武江机械厂成立技工学校。

11月 09—1潜艇开工建造,渤海造船厂大规模地开展各类培训。

本年起 各半工半读技术学校陆续停办。

舰船工业系统接收大批复员转业军人进厂,形成新工人数量猛增的第二个高潮。

1969年

4月 六机部军管会决定撤销教育局,工作人员全部下放劳动。4月14日,第一批下放人员出发江西湖口“五七干校”劳动。

5月31日 六机部教育局工作人员第二批下放。

12月 沪东造船厂学习上海机床厂经验,在上海交通大学教学小分队帮助下,举办“七·二一”工人大学。

1970年

3月 六机部军管会设科教组,主管教育工作。组长王玉峰。

10月 江南造船厂恢复职工工业余学校。大连造船厂举办“七·二一”工人大学。

1971年

8月 六机部决定,在上海市招收初中毕业生,由上海江南造船厂、沪东造船厂等7个老厂为三线新建厂定向代培4000名徒工,代培期限2年。期满后按计划分配到江西、四川、云南、湖北、安徽、广西等地区的工厂工作。

本年起 部分大企业恢复教育机构,各厂普遍开展大规模的新工人培训,形成技工培训第二个高潮。

1972年

8月 六机部同意武昌造船厂举办“七·二一”工人大学。

9月 六机部决定,九江仪表技术学校恢复招生,当年招收九江地区系统内徒工130人参加学习。

12月 六机部恢复教育局。局长谭荫溥,副局长张夫生。

1973年

3月 六机部教育局恢复在职教育处,处长路志明,副处长吉春海。

5月 经六机部同意,四五九厂举办惯性导航仪训练班,由哈尔滨船院教师任教,培养学员32人。

9月 经交通部同意,上海船厂技工学校恢复招生。

10月8日 六机部以(73)六计字736号《关于四二六厂等厂办工人大学备案的报告》向国家计委、国务院科教组补报备案。

10月17日 六机部通知恢复四二六厂等11所厂办技工学校。

12月 六机部教育局组织人员分赴东北、中南、上海地区进行调研,就地总结推广大连、江南、武昌等船厂青工培训经验,推动培训工作。

1974年

4月 上海交通大学二七〇专业师生到渤海造船厂结合09产品组织教学,厂校合编《压水堆结构和安装》讲义。

1975年

5月12日 经六机部批准,八七二厂、四〇八厂举办工人大学。

6月 六机部教育局派代表参加教育部在上海召开的全国“七·二一”大学教育革命经验交流会。

8月 六机部在大连召开教育革命座谈会。传达全国“七·二一”大学经验交流会精神,研

究贯彻意见,同时讨论院校专业调整,厂校结合一体化问题。六机部系统共有“七·二一”工人大学 36 所。

1976 年

3 月 渤海造船厂与哈尔滨船院三系师生联合举办 09 建造人员培训班,分 6 个专业组织教学,每期学习 4 个月,编写讲义 35 份,200 万字。

11 月 六机部在昆明召开三线新厂职工教育会议。重点研究围绕打通生产线加强培训问题。同时,传达中央粉碎“四人帮”的通知。

1977 年

6 月 六机部委托平阳机械厂举办电子技术培训班,学习 1 个月,培训学员 38 人。

7 月 江南造船厂围绕“七一八”工程 3 型 5 舰产品生产,开展工人技术培训和干部管理知识培训工作。

1978 年

4 月 1 日 六机部转发国务院批转教育部《关于办好“七·二一”大学的几点意见》。

4 月 六机部教育局在杭州召开“七·二一”工人大学教学计划审定会。审定机械制造工艺与设备、工厂电气自动化两个专业的教学计划,并布置 25 门课程教学大纲的编写任务。

六机部教育局在广西梧州召开职工教育座谈会。会议提出把舰船工业职工教育工作的重点从只抓“七·二一”大学少数人的培训,转向抓大多数职工的培训上来。实现了职工教育指导思想转变。

7 月 13 日 六机部发出《关于造船工业职工教育若干问题的意见(草案)》,文件对职工教育的方针任务、办学形式、教学、师资、编制、机构、加强领导等作出具体规定,作为全面恢复职工教育的依据。

9 月 18 日 六机部印发《关于大力开展科学文化、技术业务学习和加速技术培训的通知》,目的是为了“引进国外先进技术,学习国外科学管理,以彻底改造造船工业”的需要。

10 月 六机部教育局在北京召开“七·二一”工人大学教学大纲审定会,审定机械制造工艺与设备、工厂电气自动化两个专业的教学大纲 25 种。

11 月 2 日 六机部转发劳动总局、教育部、全国总工会重申“企业职工业余学校专职工作人员按职工总数 3% 配备的暂行规定”。

11 月 六机部教育局在西安召开教育科长会议,讨论舰船工业职工教育重点转移的实施步骤和工人大学的整顿问题。

六机部转发《关于国家举办中央广播电视大学的意见和方案》。

1979 年

2 月 1 日 六机部印发试行“七·二一”大学两个专业教学计划和教学大纲。

2月 上海造船局决定恢复上海市造船职工联合业余大学。

3月15日 六机部通知镇江船院、上海交大举办厂级干部企业管理进修班。通过学习,使企业领导干部进一步懂得组织社会主义现代化生产的客观规律,熟悉现代化企业科学管理的基本知识,了解舰船工业生产技术发展趋势,把现代化企业管好。每期3至4个月,力争3年内轮训一遍。4月中旬,第一期轮训班在镇江船院举办。到1983年止,共举办10期,轮训厂级干部500余人。

6月 六机部在无锡召开“七·二一”工人大学整顿验收座谈会。会议确定了工人大学的验收范围、标准、方法和步骤,决定在1980年年底验收结束。会后,随即对江宁机械厂工人大学进行验收。通过验收,符合标准,改名江宁机械厂职工大学。

8月8日 六机部颁发《关于加强职工教育的决定》。决定在国民经济三年调整时期舰船工业职工教育的任务,是着重于在青年工人中普及中等文化技术教育和在管理人员中普及企业管理基础知识教育(“双普”教育)。

8月 六机部在昆明召开部分企业教育科长座谈会,研究落实三年调整时期职工教育的任务和措施,重点讨论舰船工业职工初、高中和机械类工人基础技术教育3个试行教学计划和数学、语文等13门课程的教学大纲。

9月 六机部决定在上海交大举办企业管理干部专修科。学制2年,培养目标是大专毕业。从各企业招收学员40人,1983年7月毕业。毕业后,先后有25人担任厂级干部。

10月29日 六机部通知各企事业单位试行职工教育初中、高中(普及班)、机械类基础技术教育3个教学计划。3个计划规定了在35岁以下青年工人中普及初中文化和四级工应知的质量标准。

10月31日 六机部转发沪东造船厂《全厂35岁以下职工文化技术业务培训(试行)规定》等加强职工教育工作的3个文件,在部内推广。

12月5日 六机部决定对各单位职工教育进行一次全面检查。

1980年

1月14日至21日 六机部组织工作组到山西、河北检查职工教育工作。参加交流检查的单位有:四二六、四〇八、四〇七、三六八、八七二、四八二等厂。

3月30日 六机部批复八七四厂,对企业中从事职工教育工作的专职教师和干部,凡符合国家规定的,均应授予相应的技术职称。

4月 六机部批准大连造船厂成立职工中专。

七院在北京举办第一期所级干部科技管理培训班。

6月3日 上海市人民政府通过验收,审查批准上海市造船职工联合大学。

7月15日至23日 六机部在北京召开教育科长会议,各地区教育工作负责人也参加了会议。会议在总结1976年粉碎“四人帮”后3年多职工教育工作时指出,1980年,舰船工业职工教育已经得到恢复并有新的发展,职工入学率达到30%。今后的任务是,抓住两个重点,实现两个普及,用多种形式组织科技人员的进修提高,积极创造条件发展职工中专教育,有条件的办好职工高等教育。张有奎副部长到会并讲话。

8月15日 六机部颁发《造船工业企业、事业单位职工教育试行工作条例》,用以代替1978年的《关于造船工业职工教育若干问题的意见》。《条例》共7章40条,提出建立职工教育

的评比考核制度,确定了考核指标,并就此作出若干政策性规定。

10月20日 七院和海军装备部在洛阳联合举办承担051舰改装任务的出国和接待人员英语培训班,学员42人,学习半年。

10月 六机部批准昆明六机局成立技工学校。

7月至12月 在各省教育厅(局)配合下,先后对南京船用辅机厂、曙光机械厂、武昌造船厂、武汉船机厂、陕西柴油机厂、东风仪表厂和大连造船厂等厂举办的工人大学进行检查验收,有6所符合验收标准,验收后全部改名为××厂职工大学。

1981年

2月18日 六机部通过验收,审查批准陕西柴油机厂、东风仪表厂、武昌造船厂、西南曙光机械厂、南京船用辅机厂、江宁机械厂等6所厂办职工大学。

4月 六机部批准六机部江西办事处成立江西船舶技工学校。

5月20日 六机部通过验收,审查批准大连造船厂职工大学。

5月22日 六机部发出《关于贯彻执行中共中央、国务院〈关于加强职工教育工作的决定〉的通知》,《通知》结合造船工业实际,对“六五”期间各类人员的培训目标和任务提出了具体要求,决定成立六机部职工教育领导小组,以加强对职工教育的领导,要求各企业积极解决职工教育校舍逐步达到每个职工0.3~0.5平方米的标准,部拨出一定经费资助职工教育和干部学校的开办费和经常费。对厂办技校提出适当集中、联合办学、经费分摊的原则,努力办好几所重点技工学校。

6月27日至7月1日 六机部教育局在九江仪表厂召开职工中等专业教育座谈会。讨论举办职工中专的必要性、性质与任务、制定教学计划的若干问题、办学条件、办学方式及审批程序等问题,并拟订机械制造工艺、工业企业电气化、船体制造、工业企业管理4个专业的教学计划(征求意见稿)。

8月4日至22日 六机部在哈尔滨船院举办教育科长学习班,70多个企事业单位的83人参加学习。学习《教育学》等5门教育基本理论课程和《成人教育管理》等5门成人教育基本理论课程,并结合实际,研究舰船工业的职工教育工作。

11月 六机部教育局在武昌造船厂召开职工教育检查汇报会,汇报交流各地区分片检查贯彻执行中央8号文件的情况,讨论1982年职工教育工作要点。

12月21日 六机部通过技措费渠道拨款90万元,资助江南造船厂、沪东造船厂、大连造船厂职工教育基地建设。

12月22日至28日 六机部派代表赴太原参加全国职工教育工作座谈会。重点研究部署在全国开展青壮年职工文化补课,技术补课(“双补”教育)工作。

1982年

2月22日 六机部转发全国职工教育管理委员会等五部门《关于切实搞好青壮年职工文化技术教育补课工作的联合通知》,要求结合六机部关于“双普”教育的部署贯彻执行,把“双普”改成“双补”。

3月23日 六机部印发1982年造船工业职工教育工作要点,强调抓住“双补”和干部培

训两个重点,对“双补”要抓住不放,一抓到底,严格执行质量标准。

4月12日 六机部通报表彰舰船工业职工教育先进单位、先进集体和先进个人。共表彰先进单位24个,先进集体106个,先进个人285人。

5月4日 中国船舶工业总公司(以下简称船舶总公司)成立。原六机部所属企事业单位和交通部所属部分修造船厂划归总公司领导。六机部教育局、干部局、劳资局合署办公。随后组建船舶总公司人事部。

7月15日 船舶总公司对7所厂办职工大学复查完毕,同意将大连造船厂、武昌造船厂、陕西柴油机厂、东风仪表厂、江宁机械厂、西南曙光机械厂职工大学等6所职工高等学校报教育部审查备案。

10月22日 船舶总公司转发国务院批转教育部《关于举办职工中等专业学校的试行办法》的通知。提出有条件的单位应积极举办,职工中专应具备五项条件,举办或撤销要履行审批手续。

12月7日 船舶总公司决定在镇江船院设立干部培训部,承担400人规模的在职干部培训任务,并下达计划任务书。

本年 到年底止,3年内六机部通过技措费渠道共拨款265万元,资助上海、大连、九江、云南、广东、四川等地区31个工厂进行职工教育基地建设,共建成职工教育楼35820平方米,缓解了职工教育教学用房紧张的矛盾。

1983年

2月 船舶总公司在人事部设立教育处,承担原六机部教育局范围的职能。处长李文洪,副处长方大鹏。

3月2日 总公司转发《国务院办公厅转发教育部〈关于职工大学、职工业余大学、高等学校举办函授和夜大学毕业生若干问题的请示〉的通知》。凡符合国家规定的上述四类学校的毕业生,国家承认其专科或本科毕业学历,工资待遇与全日制学校毕业生相同,工作由原单位根据需要安排使用。

4月 船舶总公司在1983年船舶工业职工教育工作要点中,部署把搞好人才规划作为中心工作,加强干部教育工作,明确总公司、地区公司和企事业干部教育的分工,提出建立学历教育、干部工人晋职晋级培训和增新补缺短期技术业务培训三条线构成的比较正规的职工教育体系。

4月15日 船舶总公司在上海召开人才预测试点工作座谈会。这次会议是在经过近两个月的学习、调研、预测及规划工作方案制定,建立组织等一系列准备工作之后召开的。会议主要是部署人才预测工作。专门人才规划工作起步。

5月7日 船舶总公司决定在北京成立船舶工业管理干部学院(以下简称船舶管理干部学院)。主要任务是负责培训船舶总公司在京单位在职的中、高级管理干部,未向教育部备案。

6月13日 经船舶总公司批准,上海船舶工业公司(以下简称上海船舶公司)成立培训中心。

6月 经船舶总公司批准,上海船舶公司成立职工中等专业学校。

7月7日 船舶总公司批准武汉船舶工业公司(以下简称武汉船舶公司)成立培训中心。

8月 船舶总公司设立教材编审室,设在哈尔滨船院。

8月13日至16日 船舶总公司在青岛召开造船工人技术培训座谈会,讨论审定造船工业21个工种技术工人初、中级技术培训教学计划、教学大纲。1984年4月印发实施。

9月 上海船舶公司试办第一期生产计划类企业中层干部培训班。

11月 中共中央组织部在北京召开全国干部教育工作经验交流会。大连造船厂党委副书记傅万忠出席会议,并作了《加强干部培训、开创船舶工业新局面》的经验介绍。

11月19日 船舶总公司印发《关于贯彻执行教育部、劳动部、人事部〈关于原半工半读中等专业学校毕业生学历工资等问题的通知〉的几点补充规定》,对“文化大革命”前入学的原半工半读技术学校毕业生补发毕业证书问题作出具体规定。

1984年

1月30日 船舶总公司颁发《加强智力开发,提高职工队伍素质的若干规定》。《规定》提出,振兴舰船工业要走一靠科技进步、二靠提高人员素质的新路子;把舰船工业系统建成既是生产、科研、经营体系,又是开发智力的教育体系。《规定》就建立正规的职工培训制度,建立职工培训考核制度,调动办学、教学、学习三个积极性等方面作了若干方针政策性规定,把提高职工素质工作从制度上加以明确,把培训、使用、待遇逐步结合起来。决定从1984年起在舰船工业系统建立职工教育基金。

3月6日 船舶总公司在1984年船舶工业职工教育工作要点中布置积极开展工人中级技术培训。

3月21日 船舶总公司批准江西办事处成立职工培训中心。

3月 船舶总公司人才预测获初步成果,完成人才预测报告。5月,经总公司领导亲自主持的专题审查会评审通过。在人才预测报告基础上,7月制定出《1983~2000年船舶工业人才规划(初稿)》,提交船舶总公司首届教育工作会议讨论通过。

4月 船舶总公司在求新造船厂召开工人技术培训教材工作座谈会;6月下达50种教材编审出版计划。

4月20日至7月25日 船舶总公司在船舶工业管理干部学院举办第一期厂长国家统考培训班。第二期起改在镇江船院举办。到1986年7月,厂长统考培训班共举办5期,部分工厂参加当地培训,共培训厂长258人。

4月23日 船舶总公司电化教育协会在哈尔滨成立,挂靠船舶总公司教材编审室。

7月 船舶总公司在哈尔滨船院举办第一期政工干部专修科。招收中专校应届毕业生,经过2年培养,达到政工专业专科水平。共培养68人,按预分方案分配各企事业单位从事思想政治工作。

7月9日 船舶总公司印发《船舶工业工人技术理论教育统编教材编审工作暂行规定》。

7月30日 船舶总公司颁发舰船工业教育先进单位、先进集体、先进工作者表彰决定。职工教育先进单位4个,职工教育表彰单位4个,教育工作先进集体23个,先进教育工作者303人。

8月22日至28日 在北京召开船舶总公司首届教育工作会议。430多名代表出席,总经理冯直到会讲话,副总经理徐志坚作报告。会议的中心议题,是讨论如何把发展舰船工业从单纯依靠增加资产和劳动力的老路,转到依靠科技进步、提高人员素质和改善经营管理的新路上来。会议就舰船工业教育的奋斗目标、舰船工业教育工作方针、教育体制改革、扩大出国培训规

模、增加智力投资等重大问题作出了决策

9月24日 船舶总公司印发《关于技工学校进行整顿工作的通知》。《通知》对技工学校整顿的指导思想、整顿要求和验收标准、步骤及进度、组织领导等作了部署。

9月25日 船舶总公司颁发《职工教育基金管理使用暂行办法》，规定职工教育基金的来源、使用范围和管理办法，作为舰船工业职工教育基金制度的实施细则。

10月 船舶总公司设立人才规划研究室，设在哈尔滨船院。

11月14日 船舶总公司通知各企事业单位、地区公司、七院，自下而上逐级编制1986~1996年职工教育规划。

12月 船舶总公司在西安召开水中兵器专业工人技术培训座谈会，组织编写鱼雷、水雷专业技术工人初、中级技术培训教学计划、教学大纲，1986年10月完成。

12月29日 上海船舶公司职工教育研究会成立，并举行第一次论文交流会。1986年作为地区分会加入船舶总公司职工教育研究会。

1985年

2月 船舶总公司印发《1983~2000年船舶工业人才规划》。《规划》分船舶工业职工队伍的现状、编制规划的指导思想和奋斗目标、实现规划的主要措施、到1990年和2000年职工队伍状况四部分。

3月9日 船舶总公司在1985年船舶工业职工教育工作要点中提出，在认真完成“双补”任务的同时，重点转向干部培训、科技人员继续教育和工人中级技术培训，要求制定职工教育规划，搞好职工教育管理改革。

3月15日 船舶总公司人事部组织4个组，开始分片对技工学校整顿工作进行检查。

3月20日 船舶总公司颁发《中国船舶工业总公司关于加强教育工作的决定》。《决定》提出，要全面贯彻执行党的教育方针，端正办教育事业的方向；要尊重人才，继续做好落实知识分子政策工作；继续做好人才需求预测，制定人才培训规划；大规模地正规化地开展全员培训；努力搞好全日制院校的建设，加快院校改革的步伐；增加智力投资，保证办学条件，提高办学效率。1985~1990年基建投资1.7亿元，保证教育超前安排。

5月 船舶总公司修船部在新港船厂举办修船主管专业培训班，培养30人，时间两个月。

上海市人民政府批复同意七院成立上海舰船研究系统职工中等专业学校。

5月21日 船舶总公司决定在广州成立高级经营管理人才文冲培训中心，主要任务是沟通与深圳、香港等地对口企业的联系，以研修方式为船舶总公司培训高级经营管理人才。培训中心设在文冲船厂。

6月10日 全国职工教育管理委员会为沪东造船厂的外语培训坚持7年成效显著印发专题简报，并抄报全国人大常委会、国务院和中央各部委。

7月 船舶总公司在渤海船舶工业学校（以下简称渤海船校）召开教育工作座谈会，会议就如何贯彻中共中央、国务院《关于教育体制改革的决定》和全国教育工作会议精神等问题进行讨论，并布置工作。

9月 船舶总公司在北京召开庆祝第一个教师节座谈会，教育战线先进人物代表和20年以上教龄的教师代表应邀出席。

9月1日 船舶总公司在文冲培训中心举办高级经营管理人员培训班。培训31人，学习

期限4个月,最后赴香港考察2周,12月结业。

10月5日至26日,船舶总公司副总经理徐志坚率7人考察团赴联邦德国考察在职教育。

10月7日,船舶总公司人事部印发《关于技工学校整顿验收的审批意见》。33所技工学校经过整顿验收,基本合格24所,不合格9所;另外批准新建5所。不合格的技校不分配招生指标,限期整顿达到合格条件,再经地区公司申请,总公司审批。

10月 船舶总公司印发科技人员计算机培训规范和外语培训规范。

船舶总公司人事部在九江完成职工教育规划数据输入工作。

武汉船舶公司组织“十八种现代管理方法”的培训,历经14个月,共轮训企业中层干部700多人。

11月8日 船舶总公司人事部转发国家劳动人事部《关于技工学校改革的几点意见》,要求各单位认真研究讨论技校改革方案。

12月 船舶总公司派船舶管理干部学院副院长李文洪随贸易代表团赴澳大利亚考察高级经理人员培训。

年底统计,“双补”累计合格率初中文化补课达87.1%,技术补课达84.9%,超过国家下达的60~80%的指标,完成青工补课历史任务。

1986年

1月 船舶总公司在昆明召开水中兵器专业工人技术培训教材初审会。

2月14日 船舶总公司决定设立继续教育研究室。主要任务是承担总公司职工教育、继续教育研究与组织培训工作。地点设在哈尔滨船院。

4月3日 船舶总公司1986年职工教育工作要点提出,组织好工人高级技术培训试点,开展“一长三总师”和党委书记岗位培训,重点抓好中层干部岗位培训工作。

5月 船舶总公司职工大学、职工中专校校际协作会在武昌造船厂成立,并召开第一次会议。

6月20日 经广州市成人教育局批准,广州船舶工业公司(以下简称广州船舶公司)职工中专校成立。

6月23日至28日 船舶总公司职工教育研究会在哈尔滨召开成立大会。会议选举产生第一届理事会,理事会由23人组成,会长王玉成,副会长蒋楠祥、李文洪、方大鹏,秘书长蒋小雄;决定创办会刊《船舶职教》。会议提出16个研究方向,并做了研究分工。

7月20日至8月5日 船舶总公司人事部在渤海船校举办企事业单位教育管理干部培训班,聘请中央教育科学研究所孟昭义等三位专家讲学。培训30人。

7月 船舶总公司修船部在上海举办第一期高级修船经营人员研修班,聘请新加坡专家讲学,为期两周,培训修船分厂厂长、车间主任及业务骨干45人。

经船舶总公司批准,九江船舶工业公司(以下简称九江船舶公司)成立职工中等专业学校。

7月31日 船舶总公司印发《中国船舶工业总公司关于贯彻〈中共中央关于教育体制改革的决定〉的意见》。《意见》结合船舶工业实际,提出实行三级办学、三级管理,加强厂长、书记、三总师培训,加发教龄津贴等十条贯彻措施。

9月 船舶总公司在哈尔滨船院举办第一期党委书记岗位培训班。

10月7日 船舶总公司决定成立教育委员会,目的是加强和改进对本系统教育工作的宏观指导与管理。教育委员会由十九人组成。总公司副总经理徐志坚任主任委员,王玉成、范有年、严懿君、鄧炳林、方大鹏任副主任委员。

11月 船舶总公司在重庆召开培训工作座谈会,讨论企业中层干部岗位培训、职工中专招生和工人中级技术培训工作。会议确定对企业中层干部按专业性质分为八类,实行分类培训。并由各地区公司分工编写教学计划、大纲和推荐教材。

本年 武昌造船厂汪仲义、大连造船厂邵龙先、江南造船厂罗幼华获“全国职工教育先进教师”称号。

1987年

2月 船舶总公司印发《1986~1995年职工教育规划》。

船舶总公司在镇江船院举办第一期总会计师岗位培训班。

4月 船舶总公司批准昆明船舶设备工业公司(以下简称昆明船舶公司)成立培训中心。

5月19日 船舶总公司印发《关于制订1988~1995年继续工程教育规划的通知》。

5月22日 船舶总公司批准西安船舶设备工业公司成立培训中心。

6月 船舶总公司在武汉船用机械厂召开培训工作经验交流研讨会。

6月23日 国务院批转国家教委《关于改革和发展成人教育的决定》,提出把岗位培训作为成人教育的重点。

7月 船舶总公司在西安召开职工教育座谈会及职工教育研究会第二次理事会,研究审定企业中层干部岗位培训8个专业的教学计划和教学大纲。

8月 船舶总公司继续教育研究室聘请哈尔滨船院邓三瑞教授等4人组成的讲学团到昆明、九江船舶公司讲学一个月,讲授“现代科技特点和发展趋势”、“迎接新技术革命挑战的对策”等10个专题。

9月 船舶总公司在哈尔滨船院举办第一期总工程师岗位培训班。

船舶总公司在船舶管理干部学院举办第一期总经济师岗位培训班。

根据船舶总公司统一安排,天津船舶工业公司(以下简称天津船舶公司)举办政工类中层干部岗位培训试点班。

船舶总公司决定在上海船舶公司培训中心举办电焊工高级培训试点班。

10月 根据船舶总公司统一安排,上海船舶公司举办生产经营类中层干部岗位培训试点班。

10月11日至15日 船舶总公司在求新造船厂举办班组长培训工作研讨会,推广求新造船厂轮训班组长经验。

11月3日 船舶总公司决定在大连造船厂举办船舶装配工高级培训试点班。

11月 船舶总公司创办《船舶教育》杂志,《船舶职教》并入《船舶教育》。

船舶总公司在广州召开科研单位教育科长会议,研究干部岗位培训等问题。七院布置分工编写干部岗位规范和培训规范。

12月 船舶总公司电化教育委员会在广州召开电化教育会议,审查自编电化教学片16部。

根据船舶总公司统一安排,大连船舶公司举办科技类中层干部岗位培训试点班。九江船舶公司举办车间主任岗位培训试点班。

国家教委批准试办北京船舶工业管理干部学院。

1988 年

3 月 11 日 北京船舶管理干部学院根据船舶总公司下达的培训任务,举办第一期承包经营责任制厂长研讨班。学员 25 人,学习 8 天。

3 月 23 日 船舶总公司批准天津船舶公司成立培训中心。

3 月 江南造船厂配合高级工人技师评定,举办船体冷加工高级培训班。

根据船舶总公司统一安排,广州船舶公司举办生活后勤类中层干部岗位培训试点班。

3 月至 4 月 昆明船舶公司根据发展非船舶产品的需要,在培训中心举办烟草机械用户技术培训班,为许昌、青岛、菏泽等地卷烟厂培训烟机使用与维修人员 71 人。

4 月 1 日 船舶总公司人事部通知从 1988 年起,技工学校毕业生实行技术等级考核,合格者发给相应技术等级证书;参加工作后工资待遇参照地方政府规定执行。

4 月 28 日 国家教委、人事部颁布《关于成人高等教育试行〈专业证书〉制度的若干规定》。指出,《专业证书》制度是根据岗位需要,有目的地进行专业知识教育的一种教育证书制度。学员经过学习、考试合格,表明已经达到岗位要求的大专层次专业知识水平,仅作为评聘专业技术职务和其他职务的任职资格根据之一。船舶总公司通知各企、事业单位经过批准后试点。

5 月 29 日至 6 月 3 日 船舶总公司在九江召开职工教育研究会第三次理事会暨职工教育座谈会。中心议题是,在推行承包经营责任制的新形势下职工教育的改革和发展问题。交流论文 34 篇。补选理事 7 人。决定由职教研究会秘书处编辑发行《职工教育信息》,交流职教动态。

6 月 15 日 船舶总公司印发《中国船舶工业总公司 1988~1995 年继续工程教育规划》。

7 月 23 日 船舶总公司印发《开展企业中层干部岗位培训的意见》和《企业中层干部岗位培训规范》,要求各企业事业单位加快中层干部岗位培训步伐。

7 月 船舶总公司在求新造船厂召开班组长岗位培训培训计划、培训大纲审定会。

8 月 2 日至 9 日 船舶总公司职工教育研究会在山海关举行第一次职工教育优秀论文评选会,共评出优秀论文 39 篇。会后出版发行《中国船舶工业总公司职工教育优秀论文集》(1986~1988 年)。会议期间,教育处布置职工教育检查工作。

9 月 12 日至 24 日 船舶总公司在船舶管理干部学院举办“企业劳动工资制度改革与在职培训研讨班”,聘请联邦德国蒂森集团专家恩德(Ende)博士和柯策(Kohzer)讲学,重点研讨企业优化劳动组合问题。

10 月 船舶总公司在九江庐山举办船舶类高级职称技术人员研修班。

10 月 20 日至 11 月 26 日 船舶总公司组织 12 个工作组对所属企事业单位职工教育进行全面检查。重点检查 1984 年首届教育工作会议以来,各地区公司关于职工教育的决定、规划执行情况,研究承包经营条件下如何推动职工教育的发展。11 月 22 日,在武汉锻造厂进行检查总结。

11月 船舶总公司人事部副主任方大鹏率5人考察团赴法国考察继续工程教育。

12月 船舶总公司人事部教育处分为职工教育处和院校管理处。职工教育处处长郭大成,副处长王磊。工人培训和技工学校教育工作划到企业管理部。

1989年

5月14日至19日 第四届世界继续工程教育大会在北京召开。船舶总公司提交蒋小雄、郭大成撰写的《中国船舶总公司继续工程教育规划的制定和实施》和龚旦求、鄧家海撰写的《围绕引进吸收,开展继续工程教育》两篇论文被大会选用宣读。

5月 船舶总公司聘请美国戴维森教授来华讲学,在七院讲授科技项目管理。

5月10日 船舶总公司修船部在广东中山举办第二届高级修船经营人员研修班。聘请香港专家讲授世界船舶市场及修船经营管理。历时5天,培训学员47人。

5月23日到28日 船舶总公司在洛阳召开职工教育研究会第四次理事会暨职工教育工作会议筹备会,重点讨论修改《关于改革和发展职工教育的决定》等12个文件草稿。

7月 船舶总公司在哈尔滨召开“八五”专门人才规划审定会及《船舶教育》杂志编委扩大会议。

船舶总公司决定成立船舶总公司干部培训教材指导委员会。主任方大鹏,副主任李堃、宋树泽、王磊。

8月 船舶总公司在青岛举办第二期高职科技人员研修班。

9月15日至22日 船舶总公司人事部在太原举办企业教育科长专题研讨班,27人参加。

9月 根据船舶总公司统一安排,武汉船舶公司举办人事、劳资、教育类中层干部岗位培训试点班。

11月 经船舶总公司批准,大连船舶工业公司(集团)组织6人代表团赴日本考察职工教育。

11月13日至18日 船舶总公司在镇江召开职工教育工作会议。参加会议代表272人。船舶总公司副总经理黄平涛作工作报告;会议讨论通过《关于改革和发展职工教育的决定》等12个文件;会议表彰奖励职工教育先进集体25个,先进教育工作者176人,通报表彰重视职工教育厂(所)级干部13人。会议期间举办了职工教育成果展览。

11月22日 船舶总公司印发《船舶总公司电教教材编审、制作、出版暂行规定(试行)》。

本年 河南柴油机厂陈娴、大连造船厂戴金桂荣获“全国优秀教师”称号。

1990年

1月5日 根据船舶总公司要求,船舶管理干部学院举办第一期领导干部岗前培训班。到本年年底,共举办6期,培训76人。

1月 船舶总公司印发《中国船舶工业总公司关于改革和发展职工教育的决定》、《职工教育工作条例》、《一般管理干部岗位培训的实施意见》等12个文件。

船舶总公司颁发《教育科学优秀成果奖励办法》,建立船舶工业教育科学研究优秀成果奖励制度。

6月 船舶总公司人事部在上海召开职工教育师资队伍建设座谈会。

7月 全国第二次企业继续教育研讨会在武汉召开。船舶总公司派卞学德参加会议,大连造船厂、渤海造船厂、昆明船舶公司代表也参加了会议。

10月 船舶总公司印发《关于加强和改进领导干部岗位培训工作的意见》和《关于领导干部管理办法》,决定把领导干部岗前培训纳入干部管理程序。

12月 船舶总公司在广州召开首届船舶工业教育科学研究优秀成果评审会,评选出1984年以来优秀成果24项;二等奖1项(为职工教育研究成果),三等奖23项。其中,职工教育13项。

文 献 资 料 目 录

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
1	1953. 11. 11	一机部 船舶局		第一机械工业部船舶工业管理局船舶 专业训练班工作计划(草案)
2	1953. 11. 13	一机部 船舶局	船教[53]字第 5286 号	第一机械工业部船舶工业管理局报告
3	1953. 12. 28	一机部 船舶局	船干密[53]字第 1214 号	第一机械工业部船舶工业管理局呈报 1954 年干部培养计划
4	1954. 2. 18	一机部		派赴苏联学习转让军舰及其武器装置 机械与设备的制造工艺的中国专家及 工人名单
5	1954. 5. 20	一机部	[54]机教训字第 52 号	第一机械工业部转发中央劳动部关于 技工学校暂行办法(草案)
6	1954. 6. 5	一机部	[54]机干生字第 129 号	选送优秀工人报考工业速成中学继续 进入大学深造的指示
7	1954. 7. 8	一机部	[54]机教训字第 73 号	批准并分发技工学校技术理论教师及 实习教师培养进修暂行办法
8	1955. 5. 6	一机部	[55]机教训字第 114 号	关于技工学校学生进厂生产实习的指 示
9	1955. 5. 6	一机部	[55]机教训字第 130 号	关于本部技工学校建立专责协助厂制 度的通知
10	1955. 7. 21	一机部	[55]机教训字第 201 号	关于举办业余中等专业学校的指示
11	1955. 9. 9	一机部	[55]机教职字第 251 号	颁发部属各企业、学校、机关技术人员 和干部的兼课暂行规定
12	1955. 9. 29	一机部	[55]机教导第 261 号	为颁发业余技术学校的教学计划事
13	1955. 11. 22	一机部	[55]机教训字第 335 号	关于移交技工学校领导关系的几项规定
14	1955. 11. 24	一机部	[55]机教职字第 331 号	颁发《工厂技术教育科(处)工作暂行 条例》的通知
15	1955. 12. 7	一机部	[55]机教训字第 353 号	制定《关于新建技工学校的几项规定》
16	1955. 12. 27	一机部	[55]机教基字第 387 号	技工学校教学设备不得随意调往生产 工厂的通知
17	1956. 2. 29	一机部		第一机械工业部 1956 年至 1962 年提 高在职职工文化、技术水平的计划纲 要(草案)
18	1956. 7. 10	一机部	[56]机教职字第 320 号	第一机械工业部关于进一步加强业余 教育工作的指示
19	1956. 7. 10	一机部	[56]机教职字第 307 号	第一机械工业部职工教育组织系统

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
20	1956.7.20	一机部	[56]机教计字第30号	同意大连造船公司成立业余中等专业学校批复
21	1956.8.24	一机部	[56]机劳组字第221号	关于车间设立专职教育干事的通知
22	1956.11.15	一机部	[56]机教职字第493号	颁发车间教育干事的职责范围(草案)
23	1956.11.30	一机部	[56]机教计字第43号	批复四三六厂业余中等专业学校及业余技术学校开办计划
24	1957.2.13	一机部	[57]机李教字第20号	通知修改二年制工人技术学校学生进厂实习及毕业评级办法
25	1957.2.20	一机部	[57]机李劳字第50号	关于一年制技工学校及三年制技工学校短训班学员下厂实习期满后的处理问题
26	1959.7.16	一机部	[59]机干字第241号	发去接收培训朝、越来华实习生有关问题的意见及中朝、中越技术合作技术援助共同条件
27	1958.7.24	一机部	[58]机教字第40号	摘要转知中央批转劳动部党组关于技工学校下放的请示报告并照此执行的通知
28	1959.8.22	一机部	[59]机教字第208号	关于继续加强学徒培训工作的指示
29	1959.9.8	船舶局		对学徒培训的几点意见
30	1959.11.18	船舶局		决定开办工人特别班
31	1959	一机部		关于发展教育事业八年规划的意见
32	1960.6.28	一机部党组、机械工会分党组	[60]组钟字第63号	关于全国机械工业职工教育太原现场会议的报告
33	1960.8	一机部九局		关于贯彻太原会议的情况检查报告
34	1961.3.25	劳动部		关于国防工业所属技工学校毕业生给地方的留成比例的答复
35	1961.5.15	劳动部	[61]中劳配字第175号	关于颁发技工学校通则等三个文件的通知
36	1962.1.31	三机部教育局		关于职工教育座谈会(给党组)的报告
37	1962.6.20	三机部教育局	[62]教字第89号	关于上海市造船厂联办职工大学的批复
38	1962.7.3			上海市船厂联合举办业余造船大学协议书

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
39	1962. 7	船舶局		关于举办财会训练班的通知
40	1962. 8. 20	劳动部	[62]中劳配密字第 45 号	复关于技工学校精减计划
41	1962. 9. 6	三机部	[62]械密教吴字第 1452 号	关于保留的技工学校名单及人员精减计划的通知
42	1962. 9. 10	三机部		关于在部分企业中试行《业余高等学校暂行工作条例(试行草案)》的指示
43	1962. 10	三机部		技工学校教学工作暂行规定(修订草案)
44	1962. 12. 3	三机部 教育局		职工教育十三年来的工作总结(讨论稿)
45	1963. 3. 10	三机部	[63]部密教吴字第 10 号	关于进一步加强职工教育工作的指示
46	1964. 5. 20	三机部 教育局	[64]教字第 21 号	关于组织编写业余大学部分课程教学大纲使用说明书的通知
47	1964. 6	六机部		企业技术业务培训暂行办法(草案)
48	1964. 6. 22	三机部 教育司	[64]教字第 29 号	关于发给业余高等学校毕业设计工作暂行办法(草案)等参考资料的通知
49	1964. 8	六机部 党 组		第六机械工业部会议纪要(党组会议)(节录)
50	1965. 4	六机部		1965 年学校工作纲要(节录)
51	1965. 1. 5	六机部 党 委		第六机械工业部会议纪要第 2 号(党委常委会议)
52	1965. 1. 13	六机部	[65]六教边字 60 号	关于四四二厂举办半工半读学校的通知
53	1966. 1. 27	六机部	[66]六教字 75 号	关于 1966 年部办六种专业训练班的通知
54	1966. 3. 4	六机部 教育局		关于我部试办半工半读的情况和今后意见(给部党委)的报告
55	1967. 12. 16	六机部	[67]六教字 1022 号	关于上海市船厂合业余造船大学的领导问题的函
56	1978. 4. 1	六机部		关于转发国务院批转教育部“关于办好‘七·二一’大学的几点意见”的通知
57	1978. 7. 13	六机部	[78]六机教字 766 号	关于试行“关于造船工业职工教育若干问题的意见(草案)”的通知

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
58	1978.9.1			柴树藩同志在造船工业新技术引进工作会议上讲培训(记录稿节录)
59	1978.9.18	六机部	[78]六机教字 1101 号	关于大力开展科学文化、技术业务学习和加速技术培训的通知
60	1979.2.1	六机部	[79]六机教字 63 号	关于印发六机部七·三一大学两个专业教学计划和教学大纲(试行草案)的通知
61	1979.3.15	六机部	[79]六机教字 339 号	关于举办厂级干部企业管理进修班的通知
62	1979.8.2	六机部	[74]六机教字 1053 号	关于发送“企业领导干部进修班工作座谈会纪要”的通知
63	1979.8.8	六机部	[79]六机教字 1080 号	关于加强职工教育的决定
64	1979.10.29	六机部	[79]六机教字 1361 号	关于印发六机部职工教育中等文化技术教育试行教学计划和教学大纲的通知
65	1980.3.31	六机部	[80]六机教字 485 号	关于企业中从事职工教育工作的教师和干部技术职称问题的批复
66	1980.8.15	六机部	[80]六机教字第 1427 号	关于颁发《造船工业企业、事业单位职工教育试行工作条例》的通知
67	1980.8.22	六机部	[80]六机教字 1484 号	关于印发《关于造船企业职工教育 3 年总结和今后任务的意见》的通知
68	1981.2.18	六机部	[80]六机教字 247 号	关于批准陕西柴油机厂等 6 所厂办职工大学的通知
69	1981.5.20	六机部	[81]六机教字 831 号	关于批准大连造船厂职工大学的通知
70	1981.5.22	六机部	[81]六机教字 892 号	关于贯彻执行中央《关于加强职工教育工作的决定》的通知
71	1981.10.4	六机部	[81]六机教字第 1752 号	关于印发《职工中等专业教育座谈会纪要》的通知
72	1982.3.23	六机部	[82]六机教字 404 号	关于印发造船工业 1982 年职工教育工作要点的通知
73	1982.4.12	六机部	[82]六机教字 577 号	关于表彰造船工业职工教育先进单位先进集体、先进个人的通报
74	1982.10.22	船舶总公司	中船总[1982]人字 995 号	转发国务院批转教育部《关于举办职工中等专业学校的试行办法》的通知
75	1983.8	船舶总公司	中船总[1983]人字 1158 号	关于成立中国船舶工业总公司教材编审室的通知

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
76	1983. 11. 29	船舶总公司	中船总[1983]人字 1684 号	关于贯彻执行教育部、劳动人事部“关于原半工(农)半读中等专业学校毕业生学历工资等问题的通知”的几点补充规定
77	1983. 12. 12	船舶总公司 人事部	中船人字[1983]362 号	关于职工大学毕业证书验印、颁发办法的通知
78	1984. 1. 30	船舶总公司	船总人[1984]134 号	印发《关于加强智力开发, 提高职工队伍素质的若干规定》的通知
79	1984. 4. 7	船舶总公司	船总人[1984]532 号	关于颁发试行《造船工人技术理论教育教学计划与教学大纲》的通知
80	1984. 7. 6	船舶总公司 人事部	船人[1984]201 号	关于开办第二期厂长统考培训班的通知
81	1984. 7. 30	船舶总公司	船总人[1984]第 1143 号	关于表彰船舶工业教育先进单位、先进集体、先进工作者的决定
82	1984. 8. 22			冯直在中国船舶工业总公司教育工作会议上的讲话(节录)
83	1984. 8. 24			徐志坚在中国船舶工业总公司教育工作会议上的讲话(节录)
84	1984. 9. 24	船舶总公司	船总人[1984]1429 号	关于技工学校进行整顿工作的通知
85	1984. 9. 25	船舶总公司	船总人[1984]1440 号	中国船舶工业总公司职工教育基金管理使用暂行办法
86	1985. 2	船舶总公司	船总人[1985]130 号	1983~2000 年船舶工业人才规划
87	1985. 3. 20	船舶总公司	船总人[1985]452 号	关于印发《中国船舶工业总公司关于加强教育工作的决定(草案)》的通知
88	1985. 5. 21	船舶总公司	船总人[1985]531 号	关于成立“中国船舶工业总公司高级经营管理人才文冲培训中心”的通知
89	1985. 8	船舶总公司 人事部	[85]船人字第 139 号	关于迎庆第一个教师节的通知
90	1985. 9. 26	船舶总公司	船总人[1985]1142 号	关于技工学校整顿验收的审批意见
91	1985. 11. 8	船舶总公司 人事部	船人[1985]226 号	转发劳动人事部《关于技工学校改革的几点意见》的通知
92	1986. 2. 14	船舶总公司	船总人[1986]158 号	关于建立“中国船舶工业总公司继续教育研究室”的通知
93	1986. 7. 31	船舶总公司	船总人[1986]字 301 号	关于印发船舶总公司关于贯彻《中共中央关于教育体制改革的决定》的意见的通知

序号	时 间	发文单位	文 号	标 题
94	1986. 8. 20	船舶总公司	船总人[1986]856号	关于成立中国船舶工业总公司职工教育研究会的通知
95	1986. 10. 7	船舶总公司	船总人[1986]1080号	关于成立中国船舶工业总公司教育委员会的通知
96	1987. 2. 15	船舶总公司	船总人[1987]146号	中国船舶工业总公司教育委员会工作暂行条例
97	1987. 2. 15	船舶总公司	船总人[1987]146号	中国船舶工业总公司 1986~1995 年职工教育规划
98	1987. 3	船舶总公司	船总人[1987]77号	关于实行工人技术等级证书的通知
99	1987. 11. 1	船舶总公司	船总人[1987]1198号	关于创办《船舶教育》杂志的通知
100	1988. 4. 1	船舶总公司 人事部	船人[1988]78号	关于技工学校毕业生实行技术等级考试的通知
101	1988. 6. 15	船舶总公司	船总人[1988]723号	关于印发《中国船舶工业总公司 1988~1995 年继续工程教育规划》(试行稿)的通知
102	1988. 7. 23	船舶总公司 人事部	船人[1988]248号	关于印发《关于开展企业中层干部岗位培训的意见》和《企业中层干部岗位培训规范》(试行稿)的通知
103	1989. 9. 13	船舶总公司	船总人[1989]1088号	关于表彰先进教育工作者、先进教育集体和通报表扬厂、所级领导干部的决定
104	1990. 1. 16	船舶总公司	船总人[1990]50号	关于改革和发展职工教育的决定
105	1990. 1. 19	船舶总公司	船总人[1990]96号	关于一般管理干部岗位培训的意见
106	1990. 1. 20	船舶总公司	船总人[1990]108号	关于设立中国船舶工业总公司教育科学优秀成果奖及成立教育科学优秀成果奖评审委员会的通知
107	1990. 2. 15	船舶总公司	船总企[1990]229号	关于工人职业技术培训的实施意见
108	1990. 3. 24	船舶总公司 人事部	船人[1990]74号	关于颁发《中国船舶工业总公司关于业务部门开展培训工作的管理办法》(试行稿)的通知
109	1990. 7. 16	船舶总公司 人事部	船人[1990]178号	关于下发《中国船舶工业总公司干部培训教材编审、出版工作暂行规定》的通知
110	1990. 7. 18	船舶总公司	船总人[1990]799号	关于印发《中国船舶工业总公司关于改进成人高等教育试行〈专业证书〉制度管理办法的意见》的通知
111	1990. 9. 26	船舶总公司	船总人[1990]1464号	中国船舶工业总公司领导干部管理暂行办法(摘录)

回 忆 史 料

一、忆大连船渠第三期青年技术学校

段 先 文

大连造船厂的前身叫大连船渠。1945年8月苏联红军解放旅大,这个被日本帝国主义统治40年的工厂才回到中国人民的手里。当时全厂只有3000多名工人,不仅没有一名工程技术人员,就连具有生产班组长水平的工人也只能找出四五名。

解放后,在党和毛泽东主席的正确领导下,在苏联政府和苏联专家的真诚帮助下,工厂领导为尽快恢复生产,发展国民经济,就着手培养我们自己的修造船技术人才,于1948年3月创办了第一期青年技术学校。到1951年3月共举办了四期,培养了铆工、电工、铸造、钳工、车工、铜工等专业工种700多名修造船技术工人。

我是1949年3月1日考进大连船渠第三期青年技术学校的,于1950年3月1日毕业。这期技校是在总结前两期办学经验的基础上由学制三、六个月改为一年制的。招生对象:17岁至25岁具有高小文化水平的男青年;考试科目:高小数学和语文两科。共录取225名,编5个班:车工班48人,钳工一班44人,二班47人,三班62人,铜工班24人。我编在钳工三班,住11寝室。班长郝恩财,副班长梁启迪,室长于有淳,他是我的入团介绍人。我们在学习期间,学校除供给每人两套服装(单、棉)、一顶帽子、一双皮鞋及必要的文具用品外,每月还发给每人800元津贴(折人民币8元)作日常生活零花钱。膳宿也不收费。对我们的培训是采取半工半读的形式,即半天学习半天劳动,有时一周学习一周劳动。从我们这期开始,工厂给盖了一幢有200平方米的实习场房,安装几台皮带车床,有20多台老虎钳子,场房外面还有一座打铁炉子、一个铁墩子等,专为我们上实习课用。理论课主要有政治、机械制图、材料与计算、数学、专业工艺等5门课。每门课都有专职教师上课,每班都有专职班主任和兼职辅导员。我们钳工三班班主任是专业工艺课教师王福云,他也是我们实习指导老师。辅导员叫孙太庆,他是上期的留校生。

实际技能培训采取两步走的方法进行,即第一步在实习场由班主任老师指导进行基本功训练,如钳工练铲、锉、刮、研、磨等基本技能。之后练习制作扁铲、刮刀、内外卡钳、划规、弯尺等简易的常用工具。第二步分配到车间生产班组,给每人固定一名师傅,进行实际生产技能培训。

我们这期同学经过一年较系统的理论知识和实际技能的培训,每个人的政治、文化技术都有不同程度的提高。到1950年3月毕业时,有不少同学加入了党团组织;在技术水平上除了少数同学被评为三级工和一级工外,绝大多数同学被评为二级工,我是大多数的人员之一。班长郝恩财同志毕业后没几年就被提拔为工具车间主任,后调到厂党委组织部任副部长。副班长梁启迪毕业后留校做青年团工作,现任市机械局党委书记。我们钳工三班有不少同学毕业后,经一段时间的实际锻炼,陆续被提拔当干部。有的在厂内做计划员、估价员、安全员等工作,有的调到市里其他单位或支援三线建设做管理工作。我于1956年从钳工车间调到技术教育科做技术教导员工作,至今已从事职工培训工作35个年头了。

可以这样说,在当时的历史条件下,我们这期同学不论是在社会上,还是在工厂里都是骨干力量,为工厂的生产发展和社会主义建设作出了一定的贡献。

(作者在大连造船厂教育处任职)

二、建国初期造船工人的识字运动

安 承 廉

1949年9月,我在大连船渠修船车间任材料管理员,适逢旅大市开展工人识字运动,船渠工会组织各车间办识字班,修船车间让我当兼职文化教员。能为工人文化翻身出力,我感到很光荣,便十分愉快地接受了这项工作。最初,我干劲十足,每天早晨5点便离开家门,赶到工厂为下夜班的工人上课,白天照常完成本职工作,晚上下班后给下白班的工人讲课、辅导,通常每天9点方能回到家中。但由于修船生产任务重,会议多,识字班有时上课人数不足班级人数的三分之一,还经常停课,到年底能坚持上课者更是寥寥无几。

1950年初,大连船渠党委成立职工业余教育委员会,着手筹建职工业余文化学校,任命王明盛为校长,选调我、冷惠全、刘吉盛、王培基四人为首批专职教师。党委领导召开厂中层干部会议,宣讲有关文件,强调工人识字的重大意义及其在发展生产中的作用,批评部分基层单位领导只顾抓生产,忽视识字教育的错误倾向和利用业余时间开会挤占业余教育时间的错误做法。厂工会在旅大市总工会和教育局进厂抓点同志的指导下,在职工中开展“诉不识字的苦,没有文化的难”的教育活动,以激发工人为争取自身文化翻身的自觉性。通过教育活动,工人的学习自觉性迅速提高,报名参加学习的人数迅猛增加。我们业余文化学校教师分片深入车间,根据全厂识字大检查的资料,有针对性地组织动员,很快组织起4000余人参加的识字班,掀起了第一次扫盲运动高潮。

4000多名职工同时涌进职工业余文化学校学习是件好事,同时也是个难事,四名专职教师即使是三头六臂也难以完成教学任务。在这种情况下,学校采取了大量聘用兼职教师解决师资力量不足的办法。我们专职教师分片包干,编写教案,组织统一备课,统一研究教材、教法、教学进度和考试方法。定在早晨班前1小时,晚上班后1小时,为学员上课。我们还采取随工人倒班走的作息时间表,按识字程度不同的工人分别编班、因材施教的方法,并对临时加班换班的学员进行补课,保证学员能坚持学习,跟上进度不掉队。学员学习积极性感人,师徒之间、工友之间、夫妻之间互帮互学事迹层出不穷。

经过党、政、工各部门和全体教师及职工的共同努力,工人的识字运动坚持和巩固下来了。从1950年到1953年,已有2800人经过扫盲学习,达到能识1200字的最低要求。以往的文盲现在能够看工厂的宣传报、车间生产成绩表,有的还能看懂《半夜鸡叫》等通俗文学作品,能写请假条、便条、短信等。为数不少的工人还在扫盲基础上,继续参加高小和初中业余文化学习。到1956年工厂再次完成700余名职工的扫盲任务。经过持续努力,大连船渠终于在1958年实现无盲厂的历史性目标。从识字教育起步的职工业余文化教育也由初级向高级发展,逐步形成了当前工厂、车间二级办学的管理体制,业余文化学校专职教师和管理干部已有40人,职工教育已初具规模。

(作者为大连造船厂职工业余文化学校原副校长)

三、50年代徒工培训回忆

段 先 文

大连造船厂五十年代徒工培训工作,是随着生产发展、技术进步开展起来的。从1950年至1959年,船厂共招收徒工4151名,培训了3900名。经过培训和在生产岗位上实践锻炼,他们绝大多数都成为造船事业的行家里手,其中有不少人被提为干部。

我是1950年3月从大连船渠青工技校毕业后分配在钳工车间当工人的,1956年6月调技术教育科任教导员,负责工人技术培训工作。

50年代徒工培训工作,主要经历了三个阶段。

第一阶段,从1950年至1952年,是我国国民经济恢复时期,船厂从社会招进徒工共722名。对这批人的培训,在当时名义上是师傅带徒弟,跟着师傅在干中学,但实质上没有固定师傅,谁需要就跟谁干,半年满师后不管学得怎样,一律定为一级工。

第二阶段,从1953年至1957年,是我国国民经济第一个五年计划时期,共招收徒工1981名。

公司党委为加速提高职工文化、技术水平,适应生产发展需要,于1953年初批准成立技术教育科,负责全厂职工技术业务培训工作。党委还专门作出了“关于在生产中培训与业余教育相结合,广泛建立在生产中培养的师徒合同”的指示。教育科充分利用半年学徒期,以实际技能培训为主,强化师傅带徒弟的形式,包教包学和进行必要的生产技术知识教育。从此,开始了有组织、有目标、有计划的徒工培训工作。

1956年,厂长根据部颁《在生产中培养技术工人暂行办法》文件精神,结合船厂实际情况作了规定并进行了动员,强调指出:“要认真做好学徒期由半年改为3年出徒的思想教育和说服工作,切实安排好技术培训实施计划”。技术教育科为加强这方面工作,专门增设新工人培训组,配备5名干部任技术教导员(我就是这个组成员之一,分管钳工、铜工、机加工等徒工培训),负责调查研究,制定培训计划,检查指导全厂徒工培训工作。从此,改变了前阶段只注重技能培训,忽视理论知识教育的局面。在技术基础理论教育方面,我们采取厂办学与车间办学相结合、以车间办学为主的方法。在实际技能培训方面,主要采取以师带徒的培训形式,主要有四种:

一师一徒,即1名师傅带1名徒弟。这种形式不受什么条件限制,对各工种均为适用,是工人群众便于接受的形式。

一师多徒,是在师傅少徒弟多的情况下采取的形式。由一位师傅带二三名徒弟。这种形式能促使徒工之间在学习上展开竞争。

多师多徒,是在工作物较复杂、工件较大或者一台设备多人操作等集体作业的工种,采取签订集体式的多师多徒合同。这种形式能使师傅之间相互配合完成培训任务,徒弟还可能学到几个师傅的专长。

学徒专组,是尽快地培养徒工掌握技术的捷径。我们曾在造船钳工、电工、木工等条件比较好的车间和工种中组织15名徒工成立学徒专组,配备二三名五级以上的技术工人当指导老师。车间拨给必需的工具、量具、设备、材料和实习场地,由工段长根据培训计划规定的内容和进度要求,结合生产任务分配工作物,使徒工由浅入深地练好基本功,逐步提高操作技能。

学徒专组培训的特点是理论联系实际,“应知”、“应会”培训同步进行,时间短,见效快。

技术基础理论知识教育,主要采取三种培训形式:

一是在较复杂的技术工种中,对有培养前途并具有初中文化程度的徒工,在跟师傅学习操作技术半年后,送他们到厂技工学校脱产一年,系统学习专业技术理论知识。培养目标、课程设置、课时计划均参照技工学校教学计划与大纲执行。

二是有些通用性的工种徒工人数较少,车间办班有困难,由技术教育科统一组织全厂性同工种技术培训班。

三是有条件的车间自己办,每周利用两三个半天,由车间工艺技术员结合生产实际讲技术理论课。这种形式较为普遍,且受欢迎。

各工种徒工的技术理论知识教学内容,当时是参照苏联培养二、三级工的教学计划与大纲,结合工厂的实际情况,做了些修改补充,发给各车间执行。

第三阶段,从1958年至1959年,是我国国民经济第二个五年计划的头两年。随着经济建设的发展和生产“大跃进”的形势,这两年又从社会上招进1506名初中和高小毕业生。对这批徒工的培训,在形式上又有新的进展。除了有些工种受人数、设备等条件的限制,仍采用学徒制培训外,对有条件的工种而且人数又比较多的徒工,于1959年试办了钳工、铆工、电工、电焊等四个专业半工半读培训班,配备了一定数量的管理人员和教师。采取一周劳动、一周学习的培训形式。技术理论课的设置和课时计划,是实施大连市劳动局规定的教学计划与大纲。实际操作培训安排在各车间,固定师傅负责技能培训。但是,试办一年多后,由于“大跃进”和高指标、浮夸风等错误的影响,加上自然灾害,便停办了。以后仍沿用学徒培训制,这批半工半读学员又改为学徒工。

(作者在大连造船厂教育处任职)

四、新中国第一套船舶工人 技术培训教材的诞生

钮 建 生

我于1956年开始担任中华造船厂职工学校的兼职文化、技术培训教师,1959年底因教育科副科长唐义华同志调动工作,我接任教育科副科长(教育科无正科长)。30多年来,许多往事不时浮上心头,但新中国第一套造船工人技术培训教材的编著是最难忘怀的一件事。

在第一个五年计划时期,为了适应国防建设的需要,发展舰船生产,各大船厂每年都要招收大量的新工人。当时,中华造船厂每年招收的新工人不下200人。如何使这些新工人迅速成为合格的造船工人,是各厂最紧迫的任务。我们厂教育科动员从事技术教育的教师自己动手编写一套适合技术培训需要的讲义。但由于各方面条件的限制,力不从心。1957年原一机部船舶局教育处林处长听取了上海各大船厂的意见后,决定统一编著一套造船工人技术培训教材。

编著工人技术培训教材的计划确定以后,首先成立了“新船舶技工教材编委会”,编委会由刘永中(沪东船厂技工学校校长)、唐义华(中华船厂教育科副科长)、张志诚(船舶局教育处)等同志组成。办公地点设在中华船厂教育科。后从江南船厂、沪东船厂、中华船厂、求新船厂、芜湖船厂抽调了16名青年技术人员参加编写工作,并抽调了两名描图员帮助描制插图。工作班

子凑齐后,船舶局的程望局长亲自对编写人员进行动员。程局长说:青年人要有理想有抱负,希望一生中能干一番事业。而实际上一个人一生只能做几件大事。这次参加船舶工业技工培训教材的编著,就是一件大事。希望大家为培养新一代造船工人,为发展我国造船事业,发挥自己的聪明才智,把编写工作做好。

参加编写工作的同志干劲很足,深入工厂、车间,走访老工人,了解工厂的实际,翻阅大量的参考资料,用了半年多一点时间完成了12种15本书的初稿,初稿由上海船舶学校部分教师和各厂技术人员审阅,再进行修改定稿。最后交科技卫生出版社出版。1958年10月到1962年9月,历时四年,一套船舶技工培训教材15册书全部出齐。这套书有《船体基础教程》、《船舶电焊》(上、下册)、《船舶钢工》(上、下册)、《船舶气焊与气割》(上、下册)、《船体装配》、《船体放样》、《船体加工》、《船舶轴系》、《船舶蒸汽机》、《船舶辅机》、《船舶电工》、《船舶木工》等15册。

这套培训教材通俗易懂,比较系统地介绍了造船工业的12种主体工种的技术基础知识,解决了工人培训的教材,为造船工业发展起了良好作用。以我们中华厂为例,“文革”前这套书一直是培训青年工人的教材,“文革”中乃至“文革”后复办技校初期,都沿用这套教材。直到现在,一部分材料还是我厂技术教育教师的参考资料。

(作者为中华造船厂教育科科长)

五、船舶工业局第一期描图训练班情况回忆

罗伯楠

中央重工业部船舶工业局,于1952年8月至9月之间,通过上海市劳动局、上海市妇联等部门,招收一批具有初中毕业或相当高中文化程度的失业、失学的男女青年,以培养描图工作人员。由于当时生活水平普遍很低,无工可作,故报名投考人数较多。考试科目是三角、代数、几何、物理、化学、语文、政治等。试题以初中课程为主,并插入部分高中课程内容。考场设在上海市四川中路670号(原船舶工业局地址)二楼。于1952年10月13日发布通告,正式录取60余人,录取通告是由船舶工业局局长程望签名。

描图训练班于1952年10月开始上课(教室设在船舶工业局二楼),所学内容有:高中数学、物理、化学、轮机、船体(专业知识)、机械制图专业知识等。描训班分船体、轮机两专业。负责该班教学的老师有尤子平(现任七院副院长)、仲豫明(现任七〇八所高工)、曾松祥(现任七〇八高工)。描训班于1953年5月份完成了学业。学员通过考试结业后,按上级规定分配到船舶工业管理局技术处、江南造船厂、沪东造船厂、中华造船厂等单位工作。分配到船舶工业局技术处的有陈淑芝、罗伯楠等,分配到江南造船厂的有尤炳法、管明强等,分配到中华造船厂有沈百岁等。

(作者为原船舶工业局第一期描图训练班学员)

六、我是怎样培训电焊学员的

——技工训练班的技工教育

姚 富 林

我原是江南造船厂船体车间一个普通的电焊工人,于1953年2月初调至技工训练班,担任第三期电焊班的培训工作。这次培训工作给我留下了很深的印象。

一、艰苦奋斗,努力培训电焊技术工人

1953年2月,技训班招收第三期学员时,开始将培训期限从一年缩短为3个月,培训目标是学习期满经考试合格评为三级工。

学员以技术操作为主,由操作教师对学员进行三级工应会的基本操作技术和应知的基础理论知识教学工作。

当时的电焊工场非常简陋,是职工洗脸的小破棚的一部分,长约8米,宽约3米,总共约有20多平方米。

就在这个小工场里面,安装5台直流电焊机、5个电焊操作平台。每个平台有5名学员,蹲着进行学习操作。在平台的前面和后面还要留出一条通道,在工场的最里面还要安放一个教师上课用的工作台,本来就小的工场就更加显得狭小和拥挤了。

当时,我的教学方法是,先向学员讲解当天的实习内容、操作方法、注意事项和安全工作,然后作示范操作。因操作平台窄小和电焊工作的特殊性,只能到每个操作平台上进行示范操作。

此外,在业余时间,我还要组织学员们进行电焊技术讨论,或组织学员进行政治学习等活动。

二、认真教学,严格要求学员苦练操作技术

为使学员正确掌握焊接基本功,在学员学习基本操作技术时,我对他们的操作姿势、操作方法都严格要求,按照规定进行。

学员在学习基本操作技术时,有的学员不是蹲在操作平台前练习而是坐着练习,有的还将拿电焊龙头的手或肘部放在腿上。为了纠正学员中不正确的操作姿势和操作方法,我多次将手悬空进行操作给学员看。同时说明,电焊工在进行焊接的场所,一般是不能坐着操作的。焊接的工作位置是由焊缝的位置决定的,电焊工的双脚要蹲得稳,而且蹲的时间要求长,拿电焊龙头的手、腕、臂部,既要稳定有力,又要灵活。这就是我们电焊工人基本操作技术的基本要求和基础。

经过严格的训练,学员们在学习基本操作技术时,都能自觉地遵守操作的规定。

三、自己动手,克服困难,节约材料

为了节约办学经费开支,学员学习基本操作技术用的材料都是由我们教师负责领发的,学员学习用的电焊条都是由我们教师带领几名学员,拖着老虎锅车去仓库领来的。学员学习用的

钢板,也是由我们教师带着学员,拖着老虎榻车到厂里的废料场寻找的钢板条。当学员学习用过之后,我们又用老虎榻车把无用的废钢送到厂里的废料场去。

为了进一步节约钢板和电焊条,我还对学员进行了节约使用钢板和珍惜每一寸电焊条的教育。由于学员知道了节约材料的意义和亲身体会到钢板和电焊条来之不易,所以在学习基本操作技术时想方设法尽量节约使用钢板,把焊条头用得短而又短,使材料得到充分的利用。

在班部领导和老教师的协助下,通过三、四期培训电焊学员的教学工作实践,使我深刻地体会到:教师要做好教学工作,首先就要以身作则,身体力行,身教胜于言教。再有就是为人师表,教师的榜样作用是很重要的,在一定的条件下对学员是起主导作用的。在教学工作上是这样,在其它的教学辅助工作上同样是这样,特别是在艰苦的环境条件下,更是这样。

(作者为江南船厂技工学校副校长)

七、对船舶专科速成班的回忆

张 志 馨

我是1953年第一机械工业部船舶工业局创办的“船舶专科速成班”的学生。现为船舶总公司第七研究院七〇八研究所船舶轮机专业高级工程师。

1953年我国第一个五年计划开始,船舶工业正处于大发展的前夕。苏联军工转让的产品五型舰艇即将开始在我国建造,需要众多的造船科技人才,人才短缺的矛盾甚为突出,而船舶专业的高等院校在校学生人数又极少,到1954年秋季仍无毕业生。为了迅速解决人才短缺的矛盾,国家在交通大学专门增设了二年制的船舶大专班,以加速培养人才。但在当时的形势下,这种常规培养人才的办法仍满足不了实际需要,经船舶局程望局长批准,又在船舶产品设计处处长辛一心和党总支书记辛玮两位领导的具体指导下,创办了“船舶专科速成班”。这是建国后我们船舶局依靠自己的力量开办的第一个培养人才的特殊班。

该班决定招收50名学生,分为两个专业,一个是船舶制造专业,一个是船舶轮机专业,每个专业各25名。经上海市高等教育局同意,50名学生全部从1953年高考生中录取。

教学大纲及教材均由辛一心同志亲自主持审查,确定采用同上海交通大学二年制相等的教学大纲。

船舶制造专业和船舶轮机专业两个班的公共课有:政治、应用力学、微积分、机械制图、造船大意、热工学、投影几何、材料力学、工程材料机构学、水力学。

船舶制造专业课有:船体结构、船舶制图、船舶静力学、钢船规范、船之阻力与操纵、造船工艺学、舾装规范、基本设计、轮机大意、船舶构造力学等。

船舶轮机专业课有:蒸汽机、锅炉、轮机制图、机械零件、辅机、管系、汽轮机、金属工艺学、金属切削、内燃机、轮机规范、动力装置等。

为了保证学生的学习质量,上级领导对教师的选择极为重视。基本上都由船舶产品设计处的具有丰富经验的老前辈与老专家以及年轻有为的设计人员担任较为重要的课目,同时还聘请了交通大学的教授来任课。

该班于1953年11月17日正式开学,教室设在圆明园路133号一幢环境幽雅的七层楼里。各级领导都很重视这个班,党总支书记辛玮同志任班主任,刘恩弟、陆明及王祥生同志任副班主任。其他领导同志经常来看望,了解同学们的学习、生活、身体等情况,这对我们全体同学

完成教学大纲所规定的课程起到了鼓舞作用。为加速培养进度,这个班取消了暑假和寒假。学生全部寄宿,除了星期日外不准回家。同时对生活、学习、体育活动均作了妥善安排。这样几条措施,将四个学期不间断地连在一起。这种紧张的学习方法,当时对我们学生来说,虽很不适应,但却顺利地完成了艰苦的学习任务,于1955年春季全部毕业。

我班全体同学毕业后在造船系统统一分配,有的分到大连造船厂、江南造船厂、中华造船厂、广州造船厂,有的分到一机部船舶局船舶产品设计处及船舶产品设计分处,即后来的701所、704所、708所以及719所等。

我们的同学大部分参加了苏联转让的舰艇设计研究工作,在这项工作中得到了锻炼,消化吸收了苏联的先进技术,发挥了骨干作用。早在1956年起,我班同学有的已担任了各设计室专业组组长、驻厂工作组组长及科领导等职。

(作者为船舶总公司七〇八研究所高级工程师)

八、赴苏联实习的回顾

马 焕 苓

解放前,我国水雷制造业是空白。建国后,党和政府对水雷事业的建设和发展特别重视,将汾西机器厂的建设列入第一个五年计划156项重点工程。我是第二机械工业部派往苏联的首批15名实习生之一。我们于1954年3月集中到北京二机部二局学习俄语,8月底开始到苏联彼得洛巴伏洛夫斯克市水雷工厂学习,于1955年11月回国。

为保证水雷工厂按期建成和投产,派出去的实习人员是按水雷制造专业需要成套培训的。在15人中,实习总工程师1人,科长4人,车间主任3人,工段长4人,工程师3人。总工程师、技术科长、设计科长、检验科长、生产科长等5人,全面地学习产品设计、水雷制造、企业管理专业知识,其余10人学习冲压、机加、装配技术。由于我们在国内仅学习5个月的俄语,到苏联后最大的困难是语言不通。为克服这一困难,我们采取白天到工厂学习专业知识、晚上业余时间继续学习俄语的办法,每天工作学习时间达15个小时以上。由于全体实习人员决心不辜负祖国和人民的重托,所以从不叫苦,齐心努力,相互帮助,克服了各种困难,按期完成了实习任务。最后,由我们实习人员自己装配了一批水雷,经苏联工厂鉴定,认为产品合格,完成了实习大纲规定项目,同意按期回国。

我们出国实习的15人回国后,积极投入工厂的建设和生产准备工作。1955年11月底,我们到太原还没有来得及安置家,就全体动身到北京,参加工厂技术设计书的审查和修改工作。1956年二季度回厂参加工厂生产技术准备,到1957年完成了水雷、护雷工装设计及工艺等技术准备。1958年组织K6水雷试验,年底完成40枚,从而结束了我国不能制造水雷的历史,为我厂产品仿制和科研迈出了可喜的第一步。

总之,我们这批实习人员和全厂职工一道为水雷厂的建设和水雷事业的发展,发挥了自己应有的作用。

(作者为汾西机器厂工程师)

九、《六四协定》舰艇转让制造翻译人员 船舶专业知识训练的情况回忆

林 乔

1953年,中苏两国政府签订了《六四协定》,这是苏联对我国海军设备建设援助的第一批舰艇转让制造项目,共5种产品型号,即6601、6602、6603、6604、6605。在转让上述产品的同时,苏联派出了大批的设计、制造和交货技术专家。这些产品蓝图全是原文。当时我国还没有这些舰艇的设计单位和制造工厂。就大多数同志来说,虽然在船舶工业管理局工作,但还不甚了解建造舰艇的各项业务。船舶局从1953年底开始筹备舰艇设计单位,于1954年5月份左右成立并开始工作,最初命名为船舶产品设计分处。

为解决《六四协定》产品的原图纸、文件、技术资料等方面的翻译复制工作和设计、制造中所需的翻译(口译、笔译)人员问题,船舶局经国务院批示,于1954年和1955年先后在全国各俄文大专院校中抽调了200余名应届毕业生。这些刚毕业从事翻译工作的同志,分别来自哈尔滨俄专、大连俄专、北京师大、西北俄专、西南俄专、上海外专、南京师大、广东俄专、武汉俄专等10余所院校。由于转让产品的建造时间紧迫,故当他们刚毕业还未回家休息就来船舶局报到了。上述同学在校所学的大多是语言文学知识,对工业知识不熟悉,为使他们迅速掌握专业知识,从事上述产品的各项翻译工作,船舶局翻译室于1954年7月至11月份曾举办了翻译人员船舶专业知识训练班(地址四川路670号,原船舶局局址)。训练班请一名俄国人任教师(教师名叫古列士)讲授造船专业知识,同时还由从事船舶工业翻译工作的老翻译员介绍经验。来船舶局工作较早的翻译对新来的翻译人员很关心,将工作中搜集积累的有关造船方面的单词、词组等,打字油印装订成册发给每个新来的同志。这时正是炎热的天气,来自东北地区、西北地区的翻译同志克服了生活中的各种困难,刻苦努力学习,最后都取得了较好的成绩。

1954年11月份,训练班完成了训练计划,所有参加学习的翻译,按原定计划分别到工厂和设计单位工作。这些同志不管是学习还是参加产品转让或制造各项工作,都具有忘我精神,在从事舰艇工业翻译工作中较好地完成了任务。

(作者为原一机部船舶局翻译室组长)

十、50年代职工教育工作片断

陆 忠 源

1954年9月,我来沪东造船厂工会报到的那天,当晚领导就陪我去参观厂里的职工业余学校。校舍坐落在工厂西侧偏僻地方的一排矮平房里,四间教室都是用篱笆分隔而成的。老师正在上课,讲课的声音彼此互相干扰,而学生却在聚精会神地听课。我正想着大厂的校舍竟会如此简陋时,厂工会副主席却向我介绍说:“我们厂职工业余学校从1953年创办以来,厂里的生产技术骨干和政治业务骨干,就是在这里通过业余文化学习,提高了文化素质,增强了生产

工作能力的。”

开始,教导主任分配我教识字课。一个月后,因五年级张本贤老师另有任务,要我去担任她的课。当时我听了真的急得落下了泪,我是一个只念过五六年书的五金工人,实在无能力教五年级的课。张老师看到我教课有困难,当即就把她已经准备好的两周课的笔记本借给我用。第一次,我照着她的备课本到教室里去上课,离下课时间还有半个多小时,备课笔记上的内容已经全部教完了,真急得我比热锅上的蚂蚁还要难受,脸胀得发红。在手脚无措中,我突然急中生智,布置学生抄写生字和新词,这才算度过了难关。后来,在张老师的帮助下,我积极钻研教材,自己动手写教案,再反复试教,终于能逐渐按时完成教学任务了。

随着工厂生产的发展,新工人不断从各私营企业来厂支援重点建设,还有部队下厂的复员军人。他们社会主义建设的积极性相当高,就是文化水平比较低。1955初,工厂为了适应生产发展的需要,成立了教育科,由白明科长统抓职工业余文化教育和职工技术业务培训工作。经过调查摸底,有2000多名新工人急需提高文化水平,否则就无法对他们进行生产技术业务培训。为了解决这么多职工学习科学文化知识的难题,在工厂领导和各有关部门的大力支持下,不到两个月工夫,就在新工房附近搭建了十多间芦席棚作教室,同时还新做了1000多套课桌椅,并借了工厂附近西沟小学的全部教室。

开学那一天,所有教室座无虚席,有的教室还有许多职工站着听课。可是,两周后除了罗老师的班级出席人数能保持在95%左右,其他各班学员逐日减少。科长及时组织大家学习罗老师抓出勤的经验,全科教师访问、补课蔚然成风,你追我赶,谁也不甘心落后。午膳时,食堂里教师访问学员,上班时教师走访学员,下班后教师进行家访等事例举不胜举,补课形式各种各样。

我经过访问发现缺课的学员都是船体车间的生产工人。他们生产任务忙,突击加班多,无暇参加业余学习。当时多数老师傅喜欢自己带来米蒸饭吃,吃完饭就在生产现场休息。我便抓住午间休息时机,组织他们集体补课。经过一番访问补课,我班教室里的学员逐日多起来了,我心里真有说不出的高兴。

1956年,我厂先后从速成师范和师范大学分配来10多名教师,但师资力量还是跟不上形势发展的要求。科长找我谈话,要我去教初中代数,我急忙说:“白科长,你是知道的,我刚考进上海市第二业余中学,要我担任代数课,这岂不是存心要我出洋相!”她严肃地说:“因为职工文化教育形势逼人,要求你边学边教。”我想了一会,既然领导对自己这样信任,我就鼓足勇气接受了这个艰巨的任务。从此,我坚持每周三个晚上去市第二业余中学学习,每周一个下午到区教师进修学校听代数教学辅导课。那时候,我几乎每晚要学习到深夜11点钟左右。我完全是学一天代数教一天,所以从来不肯缺一节课,就连爱人分娩,我也没有请假。

日子一长,我班学生知道了上述情况,他们不但没有轻视我,反而同情和支持我。这样一来,我能比较顺利地完成了教学任务。后来,我还被评为1956年上海市先进工作者。当在市文化广场受到周恩来总理接见时,我不由自主地流出了激动的眼泪。

(作者为沪东造船厂原职工业余学校教师)

十一、一机部船舶局技术人员训练班开办过程

林 乔

1953年,中苏两国签订了一项舰艇有偿转让制造协定,即《六四协定》。此项协定,由苏联提供代号为“6601”、“6602”、“6603”、“6604”、“6605”的舰艇图纸、资料 and 舰艇的观通、导航、武备等特种装置设备,并派专家来华指导。同时,中国亦需配备相应专业的技术人员,以通过实践培养中国自己的设计、监造、工艺、管理、交船等技术干部。

1955年1季度,苏联有关专家已大部分来华,分别到有关设计、制造工厂进行工作。

船舶局在配备观通、导航及武备方面的调整(调试)、交船技术干部时遇到了难题。苏联专家建议在中国办一个安装、调整(调试)、交船技术干部训练班,除解决“转让制造”中的通观、导航及武备安装调试、交船等问题之外,也为船舶工业培养自己的交船技术干部。

苏联专家这一建议被船舶局领导采纳。1955年5月中旬(我由局专家工作室调到局长室工作不到半年),一个星期日上午,船舶局干部处处长王星朗同志到我宿舍对我说:“局里决定叫你去上海负责组办训练班。学生来源由局负责联系。校址、宿舍以及部分教师你自己去上海解决。”

任务我是接受了,但没有把握,心里很着急,不到一周将工作移交完毕,就出发了。

5月下旬,我和调来搞行政后勤工作的巴殿会(现在七〇八所,已离休)同志到船舶产品设计分处驻地(上海市衡山路10号)开始筹备。我俩一起去市政府办公厅,向杜秘书长作了汇报,并请求帮助解决有关问题。接着又到房管局、市科委等单位,主要联系解决教室、师生宿舍和教师等问题。在上海市的支持下,解决了教室(衡山路10号4号楼)、教职员和学生宿舍(靖江路30号,吴兴路250号,淮海路1813、1823号,乌鲁木齐路85号以及广源路、复兴西路等九处房屋)以及一部分课桌椅、床铺等用具。我们自己也购买了一些。在这方面巴殿会等同志做了大量的工作。

6月份,我与苏联专家组多次会谈,基本上弄清了训练班所设专业,确定了各专业班人数,制定了各专业教学大纲、课程设置、教学进度和教学时数以及教材的来源等等。大约6月中旬,船舶局和海军先后派来几名转业军人任教。为了提高教学质量,筹备组建立了一个无线电试验室。在电讯局、海军通讯部门调拨了一些旧器材,在市场上购置了一些元器件、工具等,以开展教学试验。

这个由船舶局主办,中苏两国专家出任教师的训练班,命名为第一机械工业部船舶工业管理局技术人员训练班。主任林维永(主管行政),副主任由我担任(主管教学)。训练班成立几个月后,林维永同志调到其它单位工作,由我一人负责训练班工作。

7月初,船舶局从上海船舶制造学校、上海电机制造学校、哈尔滨电机制造学校、杭州化工学校招收了一批品学兼优的应届中专毕业生,设置观通、导航、武备调整专业(见附表)。他们到训练班报到后,由于课程太多,来不及放暑假就开始了新的学习任务。

训练班所设专业,是根据“转让制造”舰艇所安装的观通、导航、武备的调整及舰艇建造、交船中有关技术工艺要求而设立的。教学计划、大纲、课程设置及实习(验)内容,均按苏联同类院

校(据苏联专家讲,苏联此种专业是设在海军院校中)而制定的。由于该批学员都是中专毕业生,故需根据各专业的不同要求,增补了所需的基础课、技术课。学业结束必进行考试,合格者方能担任调试、交船工作。

在进入学习专业课时,除必需的课堂教学外,还安排一定的时间到工厂或舰上对所学设备(装置)实行现场教学。有一次,在调整无线电收发报机时,机器发生了故障,此机又无备货。按苏联规定,这种情况只能原件退回。经同学们与苏联专家商量后,将机器拆开,结果排除了故障,还对该机内部原有线路提出了改进意见,博得了苏联、中国专家的称赞,认为这些学生已具备了较高的水平。

在训练班办学期间,海运局、南海舰队等单位也派员来训练班学习,为他们自己培养技术干部。驻厂海军代表也要求为舰艇部队培训“01”、“02”、“03”等舰上特种设备的操作士兵和部门长。训练班决定由温桂欣同志驻沪东造船厂,并成立了一个小组与海军代表协调,以做好教师对调整人员和舰艇人员的上课安排。此外还派教师到武昌造船厂培训“6605”舰上特种装置的操作士兵。我们共为舰艇部队培养了技术骨干 150 余人。

为对各承担“转让制造”厂解决舰艇焊接(当时大部分厂均采用铆接)、机械安装、电气安装、铜工、管工、铸工等各类技术工种新的工艺,在观通、导航、武备调整人员训练班开课后,根据各个生产厂家生产情况和苏联专家建议,在训练班内又举办了由工段长、车间主任等参加的电焊专业班,机械安装、铜工、管子专业班,铸造专业班。总计培训 150 余人。学习时间最长达 3 个月。

1956 年 10 月左右,观通、导航、武备调试训练班的各专业班同学先后完成学业。按苏联专家的原先建议,以我为主要领导进行组织,邀请了船舶设计分处领导、海军代表、上海各承担“转让制造”工厂代表出席,由苏联专家和中苏教师参加的考试委员会,对学生以抽签的方式进行答辩。共有 260 余名学员准予毕业并获得证书。这些学员按原计划分别分配到江南造船厂、沪东造船厂、求新造船厂、武昌造船厂、芜湖造船厂、四〇四工地和船舶产品设计分处等单位,这样我国舰艇工业就产生了第一批观通、导航、武备的安装调整等专业技术干部。

附:

训练班专业设置表

专业类别	所设专业
观通类	1. 雷达专业 2. 无线电通讯专业 3. 声纳专业
导航类	1. 电罗经专业 2. 磁罗经专业 3. 计程仪专业(亦称测程仪)

武备类	1. 火炮及其指挥系统 2. 鱼雷发射装置及其指挥系统 3. 自动炮 4. 深水炸弹发射装置 5. 烟幕施放器 6. 潜望镜 7. 消磁(苏联将消磁划在武器内)
-----	--

(作者为原船舶局技术人员训练班副主任)

十二、船舶局焊接专业训练班回忆

唐 应 斌

1956年7、8月份,一机部船舶局在上海市衡山路10号举办技术人员训练班,内设一个焊接专业班,主要是培训船舶局所属各造船厂、机械加工厂等单位的技术干部和具有较丰富经验的生产组长等业务干部,共有50名学员。我参加了该班学习。教师主要是苏联专家雷达柯夫,还有两名中国教师:一名是大连造船厂的工程师严瑛,另一名是沪东造船厂的徐天福同志。我们学习的主要内容有:

一、通过产品(以潜艇为主)讲述焊接理论、焊接技术,特别是潜艇结构和焊接工艺方法种类。如:熔焊中有手工电弧焊、埋弧自动半自动焊、二氧化碳气体保护焊、氩弧焊、对焊、摩擦焊、电弧潜转压力焊、螺柱焊等等。

二、焊接质量检查方法。如x光拍片、T射线。对焊缝外表质量检查方法,除目检外,还有磁粉探伤、煤油探伤等无损探伤。

三、焊缝的缺陷种类及其性质。如焊缝中的气孔、夹渣、未焊透、裂缝(纵向裂缝和横向裂缝)、焊缝咬边等,以及这些缺陷存在的危害性和清除它的重要性等。

四、焊接接头的形成和性能的变化。

五、消除对焊缝金属产生不利影响的气体(特别是氢气危害性最大,其次是氧气、氮气)和产生这些气体之来源。

六、焊缝的操作工艺与焊缝结晶组织的关系。如对埋弧焊焊接规范选择的重要性等。

七、工厂生产组织,强调以焊接工序为主体,以充分发挥焊接技术在船舶建造中的优越性是提高效益的有效措施等等。

经过两个多月的学习,学员们结业后回到各自单位,根据本厂的实际生产情况开展焊接工作,并建立了焊接试验室。

我原是江南造船厂船体车间生产组长。学习结业回厂后,调厂焊接试验室任主任。在厂领导支持下,利用自己学到的知识带领全室同志,共同为推广新工艺、新技术、新材料开展了船舶焊接试验研究工作,为新中国成立后江南造船厂在焊接技术上处于领先地位打下了基础,同时培养了一支具有相当水平的焊接技术队伍。此后江南造船厂的焊接技术有了更大的发展,在技术管理等全面提高的基础上,积极推广埋弧自动焊和半自动焊,焊接面达到50%以上,使船舶焊接技术进入了高水平的历史时期。

我国的焊接技术,据我了解至今还不到一个世纪(约70年)的历史。但在旧中国的30年里,它只是被用来作为修修补补的一道工序。抗日战争时期,焊接工人队伍有所增长,第二次世界大战结束后,江南造船厂采用焊接工艺制造了“伯先”号等船体结构。但是,这时造船技术是美国人掌握的,所使用的材料、焊接设备也都是美国货,中国自己的焊接技术人员甚少,也没有培养焊接专业技术学校,操作工人亦未经过正规培训。

1949~1954年间,大连造船厂(前身为中苏造船公司)将焊接技术用于船体结构,上海有些船厂也曾用于船体结构,但基本上还是以铆接为主。

从1955年开始,在苏联转让的舰艇制造中,钢质舰艇全部采用焊接结构,从而在实践中培养了我国的焊接技术队伍。这时期从事焊接专业的技术干部是从其他专业转过来的,船舶局采纳了苏联专家的建议,举办技术人员训练班,在学校中设立焊接专业,并培养了一批又一批毕业生,保证了焊接技术有了更好的发展。

(作者为原一机部船舶局技训班电焊专业学员)

十三、“01”产品的建造与职工教育

吴 大 谷

沪东船厂建造“01”产品,那还是50年代的事。当时,我在厂教育科担任教学研究股股长,对建造“01”产品的人员培训,了解得不多,因此,我特地访问了当时的教育科长白明及其他老同志作了回忆。

“01”产品建造前,我厂造船还很落后,船舶产品主要是钢驳子;装有动力的船舶,也都是几百马力的小渔轮和小炮艇,船体以铆钉结构为主。而“01”产品,是装备先进的鱼雷舰,全船设备和材料,虽然由苏联成套供应,但是船体建造和全船设备的安装和调试技术要求还是很高的。船体采取了分段胎架制造,自动和半自动焊接船体,主机为两台10000多马力的汽轮机组成。船上动力装置、设备仪器、电缆、管道、轴系,分别要求在分段和船台上安装。船只下水后的主要工作为调试、试航。为了建造这样一个高技术的舰艇,我厂曾进行了较大规模的技术改造和生产组织管理改革,还大规模地进行了建造“01”产品的有关人员培训。

“01”产品的人员培训,有的是送往苏联进行的,有的是在外厂进行的,但大部分的培训是在厂内进行的。培训的对象,是参加“01”产品建造工作的工人、干部和技术人员。培训内容为建造“01”产品的各专项技术和专项业务。我记得,“01”产品是1955年4月正式开工的,但是北京船舶局在1954年就为“01”产品的建造派了技术人员去苏联见习建造师和工艺师工作。随后我厂又选派了技术人员去苏联学习“01”产品的建造工作。这些同志回国后,都担任了产品建造的各项重要工作。

1955年船舶局在上海举办了舰船调试人员训练班,我厂也选派了技术人员参加学习。工人和技术人员送往外厂学习的专项技术有:自动焊半自动焊接、鱼雷等武备安装、汽轮机安装、高架吊车驾驶、电镀等。1955年元月,厂内的培训也开始了。由苏联专家直接讲授各专项工艺技术规范和生产组织、企业管理等,有关厂长、党委成员、车间主任、工段长、技术人员和工人参加听课的达1000多人次。厂长有时由苏联专家单独上课。还专门为厂长和有关科长、车间主任、工长、技术人员、管理干部(共82人),制定了向苏联专家学习专项技术业务的计划。根据苏联专家制定的培训大纲,由我厂技术人员负责培训的工种有:船体装配工、电焊工(包括自

动焊接、半自动焊接、手焊、气割)、轮机钳工、管子工等,约有 500 多人次。参加培训的工人都经过有关技术条令考试,合格后才能参加“01”产品的建造工作。

“01”产品建造时,还是建国初期,全厂职工的文化科学技术水平比较低。因此,工厂除了根据建造“01”产品的专项技术业务需要开展各专项培训外,为了普遍提高全厂职工的文化科学技术水平,还为职工办了初、高中文化班和各种技术培训班,如船体识图、机械制造、金属材料、公差与配合、机工数学、蒸汽机、柴油机等培训班。同时,还鼓励有条件的职工参加夜大学和夜中专学习。

上述培训,不仅确保了为建造“01”产品需要的人才,大大提高了全厂职工的文化科学技术水平,又为工厂发展和培养人才打下了良好的基础。

(作者为沪东船厂原教育科科长)

十四、在苏联学习“6605”型 扫雷舰建造的日子里

朱 智 谋

根据中苏《六四协定》,我们武昌造船厂负责基地扫雷舰的建造。1955 年 5 月,工厂第二批派我和金健利、阮冬生、涂泽生、张青、陈振惠等 6 人去苏联学习该舰的建造技术。在赴苏之前,我们先到北京一机部船舶局报到,由局里组织我们集训学习俄语。集训学习期间,我任集训队的党小组长。

同年 9 月下旬,我们和兄弟单位的学员一行 30 多人到了苏联首都莫斯科。我国大使馆人员热情地接待了我们。在莫斯科停留六天,参观了名胜古迹后,大使馆把我们学员按各自的专业分到对口工厂学习。我们武昌造船厂学员的对口工厂是列宁格勒 10 号邮政信箱工厂,分派到这家工厂的学员则是李远腾、阮冬生、何玉林和我共 4 人,加上先来该厂学习的我厂学员王荣生、陈宏文、何效文、吴有贵 4 人,一共是 8 名学员。李远腾任行政组长,我任党小组长,我们的任务是学习 6605 型基地扫雷舰建造技术。

列宁格勒 10 号信箱工厂,占地面积仅为我们武昌造船厂的 1/2,但他们的生产设施却比我们完善,而且各专业车间的生产设备及特殊工具也较齐全。工厂的工程技术人员和管理人员的理论水平和实际能力也比较高。这家工厂有一套健全的制度。他们当时不仅能生产 6605 型扫雷舰,而且已能生产新型的 A10 型扫雷舰。这种新型扫雷舰的吨位为 1000 至 1500 吨。

我们 8 名学员的学习目的,是按各自的专业学习扫雷舰的建造技术、新工艺及生产管理等。学习的主要内容,是这家工厂 6605 型扫雷舰分段焊接造船法,及其流水作业法。

我学习的专业是船舶动力装置。船舶动力装置有三种类型,即气轮机动力装置,内燃机动力装置和原子能动力装置。当时苏联正在研究船壳分段建造和装配流水线。要解决这个问题,必须要了解船舶所选用的动力装置和主要机械设备的特征,如主机的重量,轴系的直径,以及它们的安装位置。扫雷舰是采用 9Д М1100 马力柴油机主机。为此,该厂的老师还专门为我们补充讲解了柴油机的性能和使用。我们还学习了军舰船舶防震法,因战船在海洋航行时,其震动和噪声会引起水雷的爆炸。

我们学习的扫雷舰主机轴系定位安装工艺,是由过去的船舶下水后定位,改用先进的光学

仪器在船台上定位。这种安装法,不仅改善了主机轴系定位安装条件,而且也大大地提高了工效。

我们还学习了船舶材料使用,轴系中可调距推进器的用途及轴的计算,水下测量螺距的方法以及柴油机消耗量等。

最后学习的内容,是专业工种的人数、计划工时、实际工时,工厂、车间流水作业法和生产特点等生产管理工作。

经过在这家工厂的学习,使我们掌握了建造 6605 型扫雷舰的一些制造新工艺、新技术和新方法,增加了建造 6605 型扫雷舰的各种感性知识,为我们建造 6605 型扫雷舰打下了基础。

赴苏学习结束了,但苏联工程技术人员留给我的印象却是难以磨灭的。最深的印象莫过于该厂副总工程师兼总建造师耶米尼亚罗夫对我们讲的一席话。他同我们开玩笑似地说:“正如你们中国古话所说的那样,希望你们能‘青出于蓝而胜于蓝’。不过别到时候用你们建造的扫雷舰来打我们苏联呀。”这位讲师还叮嘱我们:“回国后,一定要结合本国的实际,为中国的海军舰艇建设作出努力!”

(作者为武昌造船厂 6605 舰建造师)

十五、大连造船厂 50 年代职工教育回忆

陈 元 芳

1956 年 9 月,我从师专毕业,在沈阳工作 1 年后调到大连造船厂职工文化学校中学部任教。从那时到“文革”开始前的 10 年间,是我从事职工教育工作的第一段里程,感受较多,印象颇深,故记叙几个片断作为历史的回忆。

一、鼓舞人心的船厂办学热潮

1957 年秋,大连造船厂职工文化学校共有教职工 60 余人。其中,专职的近 40 人,外聘“合同教师”20 余人。学校有办公楼一所,小学部各班都在车间休息室上课。当时中学部共开设 4 个高中班,23 个初中班,学员 1000 多人,全部利用业余时间集中在船厂邻近的民生小学上课。教室宽敞明亮,条件比较优越。每周二、四、五的晚上,三层教学楼室坐满造船职工学员。教师们都有教案,按计划授课,填写教学日志,实施学员考勤,严格考试制度等。教与学的秩序井然有序。每当夜色降临,站在校门口一望,操场上自行车排成黑压压的一片,室内外灯火通明,整个学校学习气氛令人鼓舞。我在沈阳工作时,曾参观过十多所厂办职工学校,都没有大连造船厂如此感人的教学规模和气派。作为这新环境里的一员,我由衷地高兴,也为即将开始的事业感到振奋。

二、组织有方的教学业务活动

开学不久,副校长安承廉找我谈心。从谈话中知道学校领导非常重视教师的在职进修和业务学习。校长率先带头参加进修,学习风气十分浓厚。为了提高外聘“合同教师”文化水平,学校单独为他们举办了一个进修班,并责成我讲授一门课。不久,教务主任要我准备一次教研活动的中心发言,并给我留个题目是“谈谈课堂教学的教学原则”。那次教研活动,老师们结合各自的教学和生产实践经验,用事例说明文化课也要坚持“学以致用”和“教学必须联系学员实际

和生产实际”的重要性。类似这样的活动,学校经常组织,半年之内共组织三次业务理论讨论会和两次教学观摩课,受到市领导部门的好评。一所初建的厂办职工文化学校能如此有计划地组织进修,结合实际开展教研活动,现在回想起来,仍然令人感奋不已。

三、职教教师崇高的精神境界

在这所学校里,我常常为教师们工作艰辛、能吃苦、求上进的精神所感动。那时,我们中学部专职老师,除了讲授一个班的课(单科独进)外,还要担任二三个班的班主任。同时帮带一二名同学科、同进度的兼课教师。教师每周要讲三次课,都是业余时间,从晚5点到8点,第二天早上照常上班。教师中有的是双职工,尤其是孩子的妈妈经常为幼儿的晚间安置犯愁。小学部的扫盲教师更是艰苦,他们的工作全在中午半小时或晚上下班后一小时,深入车间班组开展教学工作,每周上课五六次,有时学员边吃饭边听课,任务之艰巨,条件之艰苦,连学员们也无不为之感动。那时没有加班费,没有任何补贴,连换休也没有,但谁都不计较这些,一心为劳动人民知识化而无私奉献。

四、船厂职工教育的改革尝试

1958年,随着船厂生产大跃进,对职工教育进行了一系列改革,突出的是建立起相对集中的两级办学机构,将职工文化学校并入技术教育科,集中举办业余大学、中专、高中和中高级技术培训班;同时依托大车间分片联合成立船体、机械、铸锻、电动等四所分校,共办初中、初技班40多个。这样,既挖掘了基层办学潜力,又更加贴近生产需要,使职工入学率、出勤率空前提高,职工教育生机勃勃。

1959年秋,基层联办的初中班改为初技班,厂办高中、中专班全改为中技班,业余大学扩展为千人红专大学。船体、机械分校试编了《钳工数学》等教材,力图压缩初中数理课内容,使其尽早与专业技术知识融合。但由于这些改革有些是脱离了当时的客观实际,急于求成,结果是欲速不达。

五、难以忘怀的好学员

初来船厂十年中,我教过的初、高中学员有三四百名,其中许多人给我留下难忘的印象。

1957年我教的业余初中班,其中干部约占2/5。他们学习自觉性强,刻苦认真,作业、出勤等从不需要督促,教与学的效果十分明显。他们中有不少人,学完初中又参加高中班学习。如木工车间主任于德永、锻工车间主任崔子宝等人都是当时的好学员,也是今天的船厂管理层的中坚力量。当时工具车间石德林,现在是大连电视机厂厂长,成为全国有名的企业家。

回顾职工教育这段历史情景,我浮想连翩,如果把当年学员们的学习热情与现在各层次的办学指导思想及其具体实施计划结合起来,该有多大的收效啊!

(作者为大连造船厂教育处高级讲师)

十六、上海造船系统教育科长 例会与造船联大的建立

钮 建 生

1958年初,由于编写造船技工培训教材的需要,上海的江南、沪东、中华、求新等几个船厂的教育科长经常在一起通报各自工作的进展情况,交流职工教育工作的经验,讨论职工教育中

大家感兴趣的问题。由于“经常在一起”，自然而然地就成为厂际教育科长的一种例会了（以下简称“例会”）。

“例会”1个月召开1次，大家轮流主持。轮到谁就到谁家去开。这种“例会”的形式很有吸引力，单位逐步扩大，对象逐步增多。后来“例会”又增加了上海船厂、海军一〇一厂（现四八〇五厂）、张华浜船厂（现东海船舶修造厂）、鸿翔兴船舶修造厂（现立新船舶修造厂）、上海新建机器厂（现白莲泾船厂）、上海渔轮修造厂、上海航海仪器厂、上海导航仪器厂等。

我是1959年底担任中华造船厂教育科副科长的，代表中华船厂出席历次教育科长“例会”。

“上海造船厂联合业余大学”的建立，就是教育科长“例会”成果之一。“大跃进”后，上海有多家船厂先后办起了业余大学班。中华造船厂是1959年秋季开办的，学员120余人。随着时间的推移，业余大学班在分专业、教学大纲、课程设置、教师（兼职教师工作都很忙）、招收新生等问题上都遇到很多矛盾，难度越来越大，因而在教育科长“例会”上大家经常研究这个问题。1960年下半年，我们就开始探讨联办“业大”的可能性。记得在1961年3月前后，在江南造船厂教育科开的一次教育科长“例会”上取得一致意见的。定下来的有几条基本意见：建立“业大”校务委员会，由各厂的主管厂长组成；办学人员和教师由各厂调配；由江南造船厂派出专职校长，沪东、上船各派1名教务主任；由中华厂派1名会计（我在落实人员时费了不少周折，才调了1名会计和船、机、数学教师及事务员各1名）；所有办学人员、教师的工资福利仍在各厂，政治思想教育也由各厂负责；按学员人数向各厂收取费用（当时不叫学费，是按办学需要分摊费用）；学制为六年（本科），分船、机、电3个专业。定下这些意见之后，各人回厂向主管厂长汇报，于1961年3、4月份在江南造船厂召开了江南、沪东、上船、中华、求新、一〇一厂、鸿翔兴等7家主管厂长第一次会议（中华船厂是张仲仪副厂长让我参加的）。会议决定联合办学，并推举江南厂韩奎副厂长为校委会主任委员。同时，由江南厂教育科向上海总工会作了汇报，总工会也支持。此后，江南厂抽调王世仪同志为筹备组负责人，后来由江南厂盛庭鹤同志负责。经过筹备组的努力，租借了外滩和金陵东路转角口底层一间房子为办公室，金陵中学为上课地点，毛曾祺同志为专职副校长。学校于1961年秋正式开课，宣告了“上海船厂联合业余大学”的成立。

时间虽然已过去了30年，但看到上海联大为工厂培养出的一大批既有经验、又有理论水平的技术骨干在为工厂的发展作贡献，我的心情是激动的，同时也感到欣慰。

教育科长“例会”参加单位不是一个系统的（有中央一机部船舶局领导的厂，中央交通部的厂，海军的厂，上海机电局的厂，上海水产公司的厂等），但大家都是造船企业，有着许多共性的问题。如对工人的技术培训，1958年以后各厂都增加不少新工人，技术水平亟待提高，在培训计划、培训教材等方面都有需要相互借鉴的地方，因而使教育科长“例会”更有吸引力。“例会”既没有主席，也没有章程，自觉自愿，到时不请自去。“例会”的活动不仅仅局限在参加会议的单位之间相互学习，而且于1961年秋，我们还曾到南京汽车制造厂学习，也曾到镇江、常州、无锡的一些职工教育开展得比较好的单位去取经学习，在上海也去了不少先进厂参观学习。这些活动对于我们上海造船系统的职工教育工作起到不小推动作用。1963年以后，上海市劳动局对我们教育科长“例会”也产生了兴趣，曾多次派一位科长参加“例会”，还曾组织一次人事劳资科长共同参加的会议（地点在上海闵行饭店），听取关于工人技术培训的经验介绍。1965年5月，正在教育科长“例会”健康发展的时候，“文革”开始了，各厂教育部门都陷入解体、下放的局面，“例会”也随之停止了活动。

（作者为中华造船厂教育科科长）

十七、上海市造船工业职工联合大学的沿革

毛 曾 祺

1958年江南船厂、沪东船厂、上海船厂等先后办起工人业余大学。我当时是江南船厂的技术员兼任厂业余大学的专业教师。

上海市造船行业的教育科长每个月有一次工作例会，交流研究各厂职工教育的经验和存在的问题。为贯彻中央的“调整、巩固、充实、提高”的八字方针，针对各厂单独办业余大学过程中师资和学生来源困难，专业设置重复等问题，教育科长例会提出走联合办大学的建议，得到江南、沪东、上船、中华等七家船厂支持，于是就起草了联办协议书，规定了各厂承担的义务和相应的权利。于1961年2月成立学校办公室，由当时江南船厂业余大学副校长王世仪同志任主任。联合大学将已有的大学班级合并，并在教学上填平补齐，教师集中办公。当年招了新生，于1961年9月开学，正式宣布“联合大学”成立。

1961年底我来到联合大学主持学校工作。次年5月，江南船厂教育科长王予迥和我到北京向原九局教育处汇报联大工作情况。领导指示我们进一步总结办学经验，修订协议书，明确办学目的和任务，修订教学计划。最后确定学校设三个专业：船舶制造、船舶机械和船舶电气，学制为全业余6年（每周3个晚上）。

学校设有校务委员会，由七大船厂分管教育的厂长组成，研究决定学校重大事宜。经校务委员会协商，由江南船厂副厂长韩奎同志任校务委员会主任委员兼校长，并商定由江南船厂指派一名常务副校长主管学校教学、行政工作。我被指派出任常务副校长。教职员工按工厂在职工工的比例配备，确定专职教职工编制36人，由各厂教育科推荐，经挑选后录用。坚持勤俭办学的方针，教学上坚持高标准、严要求的原则。

联办初期，正遇上经济困难时期，没有什么开办费。学校办公室就设在江南船厂北大门对面的草棚里，教室是借用中学的，基础课的实验大多是在上海船校做的。学习条件虽差，但学员的学习积极性却很高。他们下班后从各厂赶来学校上课，路途远的学员饭都来不及吃，在途中啃个馒头。星期天上午为法定的补课日，为三班制工人补缺课。每学期巩固率很高，办学规模保持在700人左右。学员按学校规定的时间上课，完成规定作业，才能参加课程考试，教学计划规定的全部课程考试合格才能毕业。毕业时还集中两周时间全脱产进行毕业设计。到1966年“文革”前夕，学校为工厂培养了620名大专毕业生。

1966年“文革”开始，学校停课，1969年正式停办。我和其他教职工一样，都回原单位参加体力劳动，接受“再教育”。

1973年，在“七·二一”大学风潮中，上海市造船公司曾办业余大学。由杨葆生同志任常务副校长，召回部分原联大的教师任教，办公地点设在四川路造船公司内，上课借用中学的教室。各厂也办了“七·二一”大学。1978年10月，为贯彻高教部关于整顿“七·二一”大学的通知，上海市造船局决定重建“联合大学”，成立“联大”筹备小组。我参加了筹备小组。我们向各厂宣传了联合办学的好处，重新拟定联办协议书。经过两个月的筹建，于1979年2月正式重新成立“联合大学”。参加联办厂增加到19个单位，校址在溧阳路135号和保定路2号内，由当时造船

局局长陈华峰任校长,造船局副局长孙黎明任校务委员会主任,杨葆生同志任常务副校长,我任副校长。教职工 100 余人,学校规模保持在校生 400 余人左右。联合办学是一条比较好的办学路子,它把分散的人力、物力和财力集中起来使用,有利于教学秩序的稳定,有利于教学质量的提高。随着职工教育形势的发展,在“联大”还附设了电大辅导站。

1982 年,随着经济管理体制改革的发展,成立了上海船舶工业公司,原造船局教育处的职教管理职能划归公司人事部。为适应造船行业生产发展需要,公司决定筹建具备两重职能(管理职能和培训职能)的培训中心,成立了筹备处,由杨葆生、徐洪和我组成。经反复研究,并报请船舶总公司批准,于 1983 年成立上海船舶工业公司培训中心,由刘雪同志任党委书记,我任培训中心主任。培训中心设教育管理科、职工大学和党校。行政经费由船舶总公司支援。职工大学从此结束了联办形式。

(作者为上海船舶公司培训中心党委书记)

十八、我对红专造船学院 时期职工教育的回忆

石 绍 波

1958 年 7 月,我任武昌造船厂职工业余学校教导副主任,学校属工厂人事教育科领导,没有设专职校长和正主任,由我主持全校工作。当时刚接待完武汉市教育局扫盲验收组(工厂被评为武汉市首批扫除文盲单位)。接着,又迎接全总派来的以宣传部副部长齐璜率领的职工教育中南调查组,市总工会和市教育局的刘玉琪、张学政科长陪同来厂蹲点调查。该调查组的任务,是了解职工教育现状和在生产大发展的新形势下,职工教育如何与生产技术相结合的发展趋向及组织措施。调查组通过两周的调查,向厂党委提议,将业校、技校合并,适当增加师资和设备,以迎接职工教育向更高层次的大发展。厂领导采纳了他们的意见,于 8 月底成立由人事教育科副科长朱冠伍、技校校长杜绍甫和我 3 人组成的筹建小组。10 月初,业校同技校正式合并,命名为武昌造船厂红专造船学院,院长杜绍甫。学院承担大专部、船舶学校、业余学校、技工学校等四校的任务。学院除下设人保、总务、办公室和实习场外,另根据教学层次分设职工学校和技校两个教务处及船舶学校筹备组。大专部和技校文化课的教学由职工学校教务处负责,我任这个处的副主任,主持全处工作。为了适应职工教育的发展,提高教育质量,厂领导先后从生产技术部门抽调具有从事生产技术工作六年以上的 16 名工程技术人员,到职工学校教务处任专职教师。职工学校教务处这时已有 32 名教师,配齐了大专、中专、初中各层次各学科的骨干教师。同年 9 月,高小、初中、中专(有船、机、电 3 个专业的老班),经扩班增招,学生达 2300 多人,并按期开学。同年 10 月,大专部从在职职工中招收船体、船电两个专业计 140 人。这些学员不离生产工作岗位,不减工资,每周脱产学习 4 个半天和两个晚上。从而使工厂职工教育从小学到大学,从文化到技术全面展开。11 月,为加速培养工人阶级的知识分子,满足老工人强烈学习的要求,又招收四级工以上的老工人 95 名,办起了老工人半工半读的大专班,学制五年,每周脱产 3 个半天和两个晚上。这批老工人学员学习目的明确,求知心切。如七级机修钳工谢瑞庭老师傅,在开学前座谈会上讲:“我们这批老工人都具有一定的生产经验,在生产实践

中能动手解决生产技术问题,但我们想搞一些革新,却拿不出科学理论依据。所以,我们要学习理论知识,今后能在生产和革新中发挥更大的作用”。这席话,当时对我的教育很深刻,至今记忆犹新。但由于教育与生产统一安排问题没有解决好,这个班只办了1年多便中途停课了。这批学员后来被提为副厂长的3人,被提为厂党委副书记的1人,有的被提为工段长、车间主任。

1958年10月,工厂被评为武汉市职工教育先进单位。12月初又被湖北省评为职工教育三个红旗单位之一,获奖锦旗一面,上书“积极贯彻党的教育方针,培养工人阶级又红又专的知识分子”。

根据中央工矿企业职工教育会议精神,红专造船学院组织了教材编写组。学院派我组织这项工作,抽出30名专职教师作骨干,又请华中师院派来50多名师生协助。从1959年1月开始,经过1个多月的努力,编出一套(10册)中技文化课教材,约200多万字,还编写了九种技术基础课与专业课教学大纲。经武汉市教育局召开的全市机电系统审查会审定后,于11月工厂拨款12000元印刷成书。

1959年,工厂与车间分工,采取两级办学。上半年共办了83个班,3400多人参加学习,教学点达9处之多,分布遍及半个武昌城。由于职工教育工作任务繁重,工厂任命厂党委委员张存训为红专造船学院副院长,专管职工教育工作。还从人事教育科抽调王伯勋来教务处协助工作。同年7月,党委作出加强职工教育工作的决定,建立健全党的各级组织对职工教育工作的领导机构,制定职责范围,明确党、政、工、团对职工教育的分工,并要求经常抓好三项大事:一是大力动员职工学习;二是干部任教;三是保证学习时间。这些都是推动职工教育稳步发展、提高教学质量的根本保证。

1961年上半年,根据上级指示精神,红专学院中的技校新生退了学,船舶学校停办,业校停课一年,专职教师进行调查研究,总结提高,红专学院因而自行撤销。工厂决定,原属职工学校的师资、教学设备等,都划属职工学校,职工学校独立建制,由三烈士街迁回文昌门。学校工作仍由我负责。我带领大家一道开展以提高教学水平为主的教研活动,积极为学校复课作准备。

(作者为武昌造船厂职工工业余学校原教导副主任)

十九、培训造船技术工人的壮举

郁 惟 谦

1960年初,大连造船厂为了加速培养技术力量,从生产技术岗位选调何保献、刘宗航和我到教育科工作。报到后不久,我们去党委会议室听组织部赵明清部长讲话。记得赵部长说:“过去船厂技术工人骨干是在生产实践中自发地成长和涌现出来的,不适应当前生产、技术飞速发展的需要。党委已经决定,要有领导、有组织地加速培训技术工人骨干,立即抽调一大批三级以上主要工种技工,进行速成脱产中专理论培训。”不久,人事科很快从各车间抽调船体装配、焊接、钳工、船电、模型、铸造、机加工、木工等三级或四级技术工人骨干334名。他们大多只有高小文化,少数是初中文化程度。针对学员文化程度,我们拟订了《大连造船厂技术工人全脱产、

半脱产中专培训教学计划》。在第一阶段文化基础课教学中,把具有初中文化的80名技工编为两个半脱产学习班;其余254人按相近工种分编6个全脱产班,利用教学“时间差”拉齐进度后,再按专业合班,实施第二阶段教学计划。

关于课程设置,以船体专业为例,我记得前段有:语文、数学、物理、化学,后段有机械制图、船体制图、船用材料、船体结构、船舶原理、船体建造工艺学等,总共约1400多课时。

教师除先期调来的胡初德、金惠屏、顾健旻外,按开课先后陆续从各车间、科室又抽调来了贾福禄、田明生、刘丽明等多名具有实践经验的工程技术人员。

脱产班教室和教师办公室都是临时借用昆明街造船俱乐部的房子。学员转党、团组织关系,培训班成立中共临时党支部,由职工业余文化学校的王汝器同志任临时党支部书记。班级成立党小组,相应建立班委会开展自我管理,秩序井然。船厂党委十分重视这次培训,党委文教部副部长张修同志经常来校听课,参加会议,听取汇报,一些教学、后勤方面的问题都能及时得到解决。

开学后不久,我受命负责教学工作,怀着实现劳动人民知识化的崇高使命感,组织听课,召开学习委员会会议,开展教研活动,协调各科进度,奔走于厂校之间。我还兼任一个脱产班的数学课,从分数加减法讲起,过渡到中专数学的近似计算、初等代数、几何、三角函数,还教了一元微积分的初步知识,以掌握教学第一手资料。工人破天荒地得到脱产学习还照发工资的待遇,极大地激发了他们国家主人翁的自豪感和激情,表现出高度的学习积极性。他们通常每天早晨7点前到校自习,上完五六节课后,再复习和完成当天作业。那些先做完作业的学员就帮助小组同学辅导解题,经常到晚上8点多钟才一起离校。星期天仍然有不少人到校继续学习。我和许多老师被他们这种刻苦学习的态度和同学间互学互助的集体主义精神深深感动,也陪着他们加班加点,始终热情耐心地辅导答疑。对一些共性的疑难问题,在课堂上集中分析解释。学员进步很快,我得到船厂工会的表彰并授予优秀教育工作者称号。

1960年冬,由于生活遇到暂时困难,部分工人学员家庭人口多,承受不住因离岗学习而减少粮食定量带来的生活问题,经本人申请、原单位及教育科审核同意后,在毕业前几个月,违心地离开了曾热切向往的学习环境,回到原生产岗位。我当时未为人父,很不理解,真是难舍难分。1961年初,238名学员学完教学计划规定的课程,在专业教师指导下,结合他们丰富的生产实践经验,出色地完成了毕业设计和答辩。其中20马力小型高速柴油机设计、40千瓦蒸汽发动机设计等获得普遍好评;为《万吨远洋货轮高级船员休息室木结构布置》构思设计的月沿门、屏风墙、波纹天棚等,既科学合理、美观新颖,又体现我国民族特色。当木工专业班学员于景涛代表设计组作该项设计介绍时,我看到在场的专业技术人员、指导老师和听众,无不被劳动者掌握科学知识后的惊人智慧所倾倒。这项设计后来被大连造船厂建造的我国第一艘远洋万吨货轮“跃进”号所采用,完工后得到众多参观者的一致好评。

1961年3月,在举行毕业典礼大会上,我作了教学总结报告,船厂党委副书记黄海青等领导、来宾还参观了毕业设计成果展览。众多专业的设计图纸、计算书和设计模型,紧扣生产工艺关键项目,琳琅满目。谁能相信这些展品的创造者,一年前大多还是不足初中文化的普通工人呢?这批毕业生回到生产岗位后,全都成为生产技术骨干,后来不少人被提拔到管理岗位,如李正俨、马日恩、车传升等成为船厂处、科级得力干部。他们当时刚毅拼搏、刻苦攻读的音容笑貌,至今仍留在我的记忆之中,激励我在职工教育岗位上不断进取。

(作者为大连船舶公司人教部副主任)

二十、建造“6631”舰艇 技术培训工作回忆

崔 官 亭

1959年2月4日,以海军政治委员苏振华为首的我国政府代表团与苏联政府在莫斯科签订了《二四协定》。苏联政府同意将其在1957年设计建造、1959年12月开始服役的代号为“629”大型常规动力弹道导弹舰艇转让给我国制造,全部技术施工设计、工艺资料 and 主要材料及设备均由苏联提供,并派专家帮助建造。我国引进后其代号为“6631”,决定由我们大连船厂建造。

1960年7月,正当我厂筹备建造过程中,苏联政府单方面撕毁合同,撤走专家。这给我厂建造工作带来极大困难,同时也激发了我们奋发图强、自力更生建造“6631”舰艇的精神。厂党委带领广大技术干部和工人克服各种困难,采取“三结合”的方法,边学习、边实践、边培训、边制造,顺利完成了党和国家交给我厂的光荣任务。

我是1961年初调技术教育科任技术军工培训员工作的,当时,我主要负责船体车间、铜工车间、电工车间的“6631”军工技术培训工作。

为了充分体现技术教育为生产服务的方针,我和做技术培训工作的人员经常深入车间,了解生产进度、技术难关;工人的技术水平是否适应生产需要,需要组织什么样的技术学习班;有什么困难和问题需要技术教育科协助解决等。

我们主要是依靠车间的技术骨干,充分发挥车间的技术力量做好技术培训工作的。各车间都建立了技术培训机构,由车间技术副主任任技术教育委员会主任,车间技术组有一名技术员兼任车间培训员,负责本车间的技术培训工作。举办学习班的原则是:根据生产需要,缺什么补什么,需要什么学什么,采取脱产、半脱产和业余等形式。培训的主要内容是产品的性能、原理、工艺规程、操作规程。

如船体车间,为了保证船体焊接质量,凡参加本产品工作的电焊工,都必须经过技术理论和实际操作的培训,经过严格考试,合格者方可参加建造工作。对此,我们技术教育科会同厂中心焊接试验室与车间共同研究,编写培训教材大纲,组织师资,解决培训场地,分期分批地组织了百余人电焊工的技术培训。

铜工、铆工、白铁、钳工根据产品的需要,都组织了技术学习班。

对电工的培训更为重要。舰艇上的导弹指挥仪、控制仪、综合导航系统、雷达、声纳、无线电通讯设备以至强弱电设备,都是新产品、新工艺、新技术,要把这些精密仪器设备安装调试好,急需一批技术人才。当时,厂领导提出把建造“6631”舰艇当作上大学,当作是最好的科研课题。因此电工车间在这方面下了很大功夫,首先组织20余名干部和工人,到旅顺基地上“03”舰艇学习半个月,还派人到天津七〇七所、烟台炮校学习。另外,车间自办有40余人参加的各种技术讲座和技术学习班。当师资遇到困难时,厂领导派我到海军总司令部求援。在海总的大力协助下,我先后到青岛四海校、大连二海校联系,请来各专业讲师20余人,为电工车间各专业调试组讲课,现场指导,培养了一批电工方面的技术人员,为1965年初成立的“6631”舰艇交船队输送了技术骨干力量。

(作者为大连船厂原技术教育科培训员)

二十一、为“〇九”培训人才

王 国 安

为了建设一支强大的海军,1965年5月,党中央决定〇九工程定点在渤海造船厂生产。1968年底,我国第一代〇九产品的首制艇建造开工,拉开了〇九工程的序幕。

随着〇九产品建造的开始,大批新工人、复转军人、大中专院校毕业生进厂,职工队伍猛增,1971年末,职工总数达7700多人。职工队伍出现“三多三少”局面,即新工人多,老师傅少;徒工多,技工少;新毕业的大中专生多,有经验的技术骨干少。

尖端的〇九产品试制的客观需要和薄弱的职工素质形成了强烈的反差。怎么办?抓紧培训,迅速提高职工素质成为工厂当务之急。

面对工人队伍中徒工多、技工少的局面,教育部门首先抓紧培训新工人。〇九一1首艇开工,摆在工厂面前第一个大问题便是大量的、极为艰巨的割、焊、装配任务。在船体等车间开展“比、学、赶、帮、超”群众性练兵活动的同时,针对装配工不会看图纸,电焊工素质差等问题,工厂举办了多期新工人基础理论培训班。各车间也纷纷举办各工种培训班。如一大队(船体车间)在厂政技校(现渤海船校)的帮助下,举办多期“船体装配识图班”,通过1个多月的学习,基本解决了“看图难”的问题。七大队五连(自制件车间机加工段)90%以上都是新工人,当时全连三级工以上的工人只有两名。过去学徒是“头年看,二年学,三年干”。为了适应大批自制件加工的迫切需要,必须打破常规闯新路,尽快把徒工培养成能独立操作的技术工人。五连党支部决定举办“红专学习班”,由车间领导、老工人、技术人员三结合组成教学小组,讲授识图、量具刀具、公差配合和加工工艺。讲课注重理论联系实际,干啥讲啥,缺啥补啥。通过3个月培训,徒工进步很快,他们能看懂一般图纸,会使用量具刀具,能进行简单计算,车工一般工件可以独立操作。为此,锦州市劳动局于1971年7月,在《情况反映》中转发了我厂七大队五连《用毛泽东思想育人,在三大革命斗争中自力更生培养新工人》的经验。由于抓紧了对新工人的培养,使他们迅速成长,许多人成为〇九生产的骨干。艇体大合拢按过去工艺条文规定,五级以上电焊工经过考核合格才能上岗,可是当时刚出徒定级的一二级电焊工就能“焊大缝”的不乏其人,创造了〇九建设史的奇迹。

〇九建造初期,工厂专业技术人员缺乏。为首艇建造开工和下一步的设备安装、调试做好必要准备,先后从厂内各单位派出近200人到设备制造厂、研究所进行设备调试和技术培训。动力设备是舰艇的核心,当时,除少数几名专业人员外,许多人未能接触过。工厂把有关人员派往富拉尔基、上海、武汉、四川等地对口学习。他们冒着严寒酷暑,如饥似渴地学习,翻阅一张张图纸,熟悉一个个流程,记住上百个参数,终于掌握了动力装置结构。为厂增添了一支动力装置的安装、调试、启动、运行技术队伍。

根据毛主席“从工人中培养技术人员”的指示,自1972年开始,每年由工厂选送部分青年工人分别到上海交大、哈尔滨船院、大连工学院等院校学习,毕业回厂后,充实到有关岗位。通过对他们基础课、部分专业基础课的补习,经过多年的实际锻炼,不少人成为〇九生产的技术骨干。

为了落实毛主席的“七·二一”指示,厂〇九交船队利用哈尔滨船院师生来厂“开门办学”的机会,于1976年3月联合办起〇九交船队“七·二一”大学。根据教学计划安排,用两个月的时

间结合 09 生产实际编写教材,用 4 个月的时间结合 09 产品组织教学。共开设 10 门课程。经过厂校双方共同努力,共编写教材 35 份,达 200 万字。虽然当时办学指导思想因受“文革”影响不够端正,但从职工培训效果上看还是提高了交船队职工的素质,促进了 09 产品调试、交船任务的顺利完成。

经过 5 年零 9 个月的艰苦奋战,终于在 1974 年 8 月 1 日完成了〇九工程的建造任务。该艇被中央军委命名为“长征 1 号”,编入海军战斗舰艇行列,填补了我国国防建设的一项空白。

(作者为渤海造船厂教育处副处长)

二十二、在培训越南实习生的日子里

龚 耀 德

每当我看到在友谊关拍的照片,总要去翻一下越南实习生从远方给我的来信。这 10 封珍贵的信我已保存了 26 个春秋。

从 1964 年开始,我工作的江南造船厂遵照毛主席“已经获得革命胜利的人民应该援助正在争取解放的人民斗争”的教导,接受了帮助越南、朝鲜等国家培训实习生的光荣任务。我有幸被抽调参加培训越南实习生,负责对外宣传工作。这一批越南实习生共 232 名。培训内容有关速炮艇、鱼雷快艇、潜艇的修理与制造等 60 多工种,规定在 9 个月的时间里完成理论与操作培训任务,使他(她)们回国后能独挡一面地工作,并能在抗美援朝的战场上抢修被炸的设备和桥梁。这真是时间紧,要求高,任务重。

我们第一个任务是到祖国边境友谊关凭祥车站去接站。我们在出发前认真地做好了接待的一切准备工作。第一批是 1965 年 12 月 16 日到站。平时过往行人不多的中越铁路最后一站凭祥车站,红旗飘飘,鼓乐声声。一列小火车缓缓地开进站,从列车上走下来一批显得神情疲惫的越南人。事后才知道他(她)们来自越南的四面八方,有的刚从战场上下来,经过几天几夜旅途颠簸才乘上火车来到中国的。我们把他们迎上了去接站的火车,安排好食宿。当天下午同我们一起随行的上海中百公司服务员,为每位实习生量体,发服装。虽然随着车的北行气温逐渐下降,但车厢内温暖如春,实习生从细微处感受到中国人民的真诚友谊。

传授技艺是我们的主要任务。为了让学员们能在比较短的时间里多学一点东西,带班师傅绞尽了脑汁,设计了一套又一套培训方案。让学习机械修理的学员先学基本功,教他们正确使用榔头、锉刀、锯子;让学习焊接的学员,先学习平焊,在掌握要领的基础上,再学习立焊、仰焊。在讲解方式上,不是就理论讲理论,而是结合实践讲理论,既教他们应该如何做,又要讲明为什么这样做。第一阶段由师傅做,让他们在旁边看。第二阶段由师傅讲,让他们自己动手做。第三阶段由师傅再作示范,帮助他们纠正不正确的手势,然后再一遍一遍地让他们练习,手把手地教,直到掌握操作技术为止。实习生武文范深有体会地讲:“这种教学方法看得见,摸得着,容易懂,记得牢。”当有些实习生在实习中感到困难有畏难情绪时,我们组织他们去参观福利工厂,用残疾人身残志不残的实例激励他们。实习生团长范说:“中国培养出来的实习生就是比其他国家培养的好,不仅技术上过硬,思想上也过硬。”

我们 170 位管理人员和教员,在厂领导小组的领导下,克服了重重困难。9 个月里,我们全体培训人员放弃了节假日,同越南实习生朝夕相处,做到了在实习场地、课堂上是教员,在宿舍里是服务员,在餐厅里是炊事员,在外出参观活动时是保卫员。26 个春秋过去了,不少熟悉的

面容还在我眼前晃动,许多感人的情景使我难忘。

实习生回国后,不少人给我们写来了热情洋溢的信。范玉锯在信中说:“我们回到祖国后更加热爱和想念您们,因为你们不管天热、天冷,还是雨天,都在为我们操劳。现在我已能比较熟练地为祖国服务,我不知说什么好,我只有向你们以及中国人民保证,一定打败美帝。”林克妹在信中说:“每当晚上夜深人静的时候,我难以入睡,好像师傅就在我身边,使人多么难忘啊!我在焊接被美机炸坏的货船,生活很艰苦,有时只能把盐当菜。在工作上碰到困难时,有时使人十分心急和苦闷,但一想起你们,我又有了克服困难的信心。”

26年过去了,我一直珍藏着这批远方的来信,以示我对中越两国人民友谊的珍重。愿中越两国的友谊万古长青。

(作者在江南造船厂任职)

二十三、为“三线”建设培养人才

郑 祖 谦

记得那是在1971年8月底,当时我正在江南造船厂革委会人事工资组搞人事调配和培训工作,上海市造船公司通知,要我们厂和其他几个六机部在沪的老厂迅速抽调人事干部,组成一个招工组,代表六机部在本市70届初中毕业生中招收4000名学徒,并明确由上海7个老厂负责代理培训,3年后分配江西地区2000名,四川地区900名,湖北地区500名,云南地区200名,安徽地区200名,广西地区200名。这是六机部为内地新厂培养技术骨干力量,壮大技术队伍所采取的重大步骤之一。

在上海造船公司人事组的统一领导下,在上海市各区劳动局的支持和协助下,按照六机部的招工标准,经过近1个多月的紧张工作,招工组从全市10个区数百所中学中如数完成了招收任务。我们厂安排了1233名代培学徒,代培期满去四川878名,江西250名,广西105名。

为了加强对1233名代训学徒的教育,厂革委会、工会、团委以及驻厂军宣队联合组成了领导小组,把这批千以上的学生编成12个连队,每个连队配备两名颇有经验的老工人协助学员干部一起加强领导。学员进厂后,先集中两个月的时间进行入厂教育,组织学习毛主席著作,学英雄模范事迹,开展“三忆、三查”,并进行军训,以此增强学员的组织性纪律性和参加三线建设的光荣感。

入厂教育后,学员都安排在军工生产第一线,工厂指定一批政治思想好,技术高的老师傅以“一带一”或“一带二”的形式对学员传、帮、带,帮助学员尽快熟练和掌握技术。每半年或1年组织学员进行一次思想小结,由带班师傅提希望,生产小组写评语。1974年底,当这些代训学徒3年学习期满时,厂团委还在全厂团员、青年中开展了“把社会主义扎在心坎里”、“为社会主义大厦建设添砖加瓦”、“为共产主义奋斗终身”为主题的团的活动。

培训学员中有3人入了党,300多人加入了共青团,有不少学员入团后担任了团干部,有的还成了学习哲学小组的积极分子和文体活动的骨干。在江南厂的船台、码头、船坞、车间,到处都留下了代培学员的身影,他们已成为我厂生产中一支不可缺少的主力军。

1975年初,这批学员培训期满。在分配离厂前,全厂上下花了很大的人力物力,召开动员会、座谈会,进行家庭走访等。各有关单位都召开了欢送会,勉励青年们把上海工人阶级的优秀品质带到内地去,在那里生根立足,开花结果,在三线建设中发挥自己的光和热。

由于职务关系,我先后数次参加了护送赴江西和四川地区几个厂的代训青工去新厂报到。1975年底至1976年初又参加了厂革委会组织的慰问团,再次赴四川涪陵四三二厂、永川四六六厂,看望代训青工,与他们促膝谈心。亲眼看到奔赴新厂建设的近800名青工的表现,亦喜亦乐,心中感到老厂的心血没有白花,他们已经茁壮成长起来。两个新厂已在这批青工中培养提拔了50多名干部,担任了厂部或各科室的管理工作。四三二厂的一批青工在大型进口设备的搬运安装过程中,克服没有大型起重设备的困难,硬是用土办法将270吨的“七星滚”分解后从码头吊运到车间现场就位。在基建需要大量石子时,由400名青工组成的突击队开赴采石场,人拉肩扛,用51天时间完成了二个月的任务。肚子饿了啃干粮,口渴了喝白开水,挥汗大干,不计个人得失,忘我劳动。在评选出的83个突击手中,上海去的代训青工占了66名。过去解决不了的技术问题,小青年们三五一伙,边探索,边改进,边试验,开展技术革新,硬把它搞了出来。看到这些情况,慰问团的领导和青工的家长代表都感到莫大的欣慰。

工作之余,我时常回想起六机部代训学员在我厂工作学习时的情景。现在他们已经成长为三线工厂的生产、管理骨干。因此,我为自己曾经为培训他们做了一些工作而感到自豪。

(作者为江南造船厂原人事调配员)

二十四、开展电子计算机培训 提高企业现代管理水平

姚 雪 忠

70年代初,我们沪东造船厂开始研究电子计算机在造船上的应用。我是1972年10月从事职工技术教育工作的。记得1976年厂里有了“719”电子计算机。那时一方面选送部分人员去院校进修和聘请上海科大的教师来厂讲授计算机技术,培养了一批计算机专业人员,另一方面我们又组织广大工程技术人员学习“719”机算法语言。围绕“719”机开展的培训,推进了“719”机的开发应用。就在这时,我厂开始用计算机来代替手工放样,进行数控切割,从而大大提高了造船生产效率。

80年代初,我厂开始承接各类出口船舶。在造船业激烈的竞争中,工厂领导深刻地认识到,特别需要电子计算机这一现代化手段。为此,工厂制定了计算机应用开发规划,并先后添置了POP11/23、VAX750和具有80年代国际先进水平的IBM—4381计算机,在工厂的各个主要管理和技术部门也配置了多台微型电子计算机,为计算机的开发应用、实现企业现代化管理创造了必要条件。同时,也对开展计算机应用技术的培训提出了十分紧迫的任务。

工厂领导十分关注计算机应用技术的培训,我和股里的几位同志也深深感到肩负担子的份量。在科长吴大谷的领导下,根据船舶总公司[1984]1432号文的精神,结合工厂计算机开发规划对电算人员的需求,确定了3个目标:一是普及性的基础培训;二是专业性的多层次培训;三是结合工程项目开展培训。几年来,我们始终紧密地围绕着计算机的开发应用展开培训。

1984年上半年我们就积极开展起计算机的普训工作,先后开办BASIC语言、微机原理和应用培训班,使140多名工程技术人员懂得了微机应用知识。在普训的基础上,我们又开展了电算专业人员的培训,先后办了COBOL、FORTRAN语言、数据库原理、结构程序设计与软件测试技巧、dBASE—Ⅱ等培训班,累计培训296人次。培训方式是灵活多样的,选用的是清华

大学和复旦大学的教材。这些课程的难度比较大,我们大多是聘请复旦大学的教授来厂讲课,教学效果较好。这一批计算机骨干人员,为工厂在生产、物资、设备、人事、财务等部门应用计算机管理打下了基础。

计算机的开发应用,除了有一支系统开发和软件设计人员外,还需要大量的程序和操作员,这样才能形成有层次的梯形结构队伍。1985年,根据厂长办公会议的决定,于秋季经市统一招生入学考试,开办了计算机应用专业职工中专班,全脱产3年,培养本厂职工25名。

结合工程项目开展的培训就更能体现学以致用。在1985年,我们办了一个计算机定额管理班,抽了21名定额员,对他们进行计算机基础知识及其在定额管理中的应用培训。部分定额员学习后,用计算机编制定额管理程序,应用于3600T船的制造中,提高了管理水平。

1986年到1988年的3年中,我继续负责深入开展计算机应用的普及培训。根据上海市经委的教学计划和大纲要求,学习计算机系统概况、BASIC语言和软件设计基础三门课程,培训后参加统一考试,由市统一发证。3年中有445名专业技术人员取得了市培训合格证书,完成了工厂培养对象数的77.9%。1987年1月,我厂在上海市计算机普及工作经验交流会上作了经验介绍。1988年被评为上海市“计算机学用结合”先进集体,教师余贺平同志作为企业代表,参加上海市经委系统计算机应用考察团赴香港考察一周。

在抓普训工作的同时,我们继续抓紧电算专业人员的培训。1986至1987年连续由市统一高考招收两期计算机应用中级职业班,经1年和1年半培养了程序员和操作员60余名。与此同时,工厂又先后选派了87人次到北京研究生院学习,还选派了28人次去日本、美国等国家接受培训和考察。

计算机应用技术培训的开展,不仅更新了专业技术人员的知识结构,从整体上提高了他们的素质,而且造就了一支拥有140余人的电算专业人员队伍。他们担负着全厂电算系统开发应用工作。几年来在企业综合管理信息系统的开发上取得了尤为显著的成绩,已完成了决策、造船造机生产计划管理、物资、财务、工时、成本、人事等15个分系统,并在经营、设计、生产管理、成本控制核算等工作中得到比较好的应用,大大提高了企业现代管理水平。

(作者为沪东造船厂教育处高级讲师)

二十五、开展英语培训 加速科技情报人才成长

崔 玉 兰

七一四所是七院的一个科技情报研究管理职能机构,在职工培训工作上,除了组织本所职工培训外,还承担全院基层情报人员的培训任务。我是七一四所职工教育专职干部。多年来,所领导和计划处(当时职工教育归计划处管理)对科技情报研究人员的业务培训一直很重视,不仅抓相关专业知识和情报理论的学习,还十分重视外语培训工作。早在1963年建所初期,就选调了15名同志到北京外国语学院学习两年英、法、德语等;1973年开办了40人的英语学习班和46人的日语学习班;1976年和1977年又先后选送了102名情报人员分别到上海交通大学、哈尔滨船舶工程学院学习英语和日语。同时要求大多数人员进行自学。我们当时的口号是“在战争中学习战争”、“情报人员不懂外语,就等于一个战士没有武器”。特别是1972年国家恢复英语广播节目后,所里规定每天用半小时和星期六上午作为业务学习时间。大家凭着对革命

事业的高度责任感,争分夺秒、起早贪黑地学习。在这段时间里,虽然我们也采取了一些培训措施,但总感到经验不足,办法不多,缺乏计划性和全面性。

党的十一届三中全会召开以后,1978年至1979年间外事活动逐年增加,如英、法、意、澳4国军舰5次来华访问,以及技术谈判活动频繁,形势逼人,大大地激发了科技情报人员学习外语的积极性,要求学习外语的呼声很高。所领导和计划处从建所策略上敏感地认识到,紧紧抓住英语培训才是办所的百年大计,才能在经济体制、科技体制改革和经济开放的形势下,充分发挥科技情报所的优势,增强科技情报的运行能力,为船舶工业现代化多作贡献。于是从1979年起,便对中年科技情报人员开展有计划、有目标、有组织、较全面的英语培训工作。到1983年,共举办了五期英语班和两期电大英语班。在培训过程中,我们着重抓普及与提高。普及是以提高学员们对英文科技文章的阅读和笔译能力为目的的培训,到1981年底,全所普及率已达100%。提高是为进一步提高科技情报研究人员的听、说能力,要求经过半年脱产学习,在口语能力方面有所突破,能听懂外方有关本专业的技术座谈内容,少数尖子学员要能独立承担技术座谈翻译工作。1982年举办的中年口语班,当教学进行到第五个月时,适逢瑞典军舰访华,海装技术部要我所派7名专业技术人员担任整个接待访问期间的翻译工作,计划处决定由该期学员承担此项任务。孙开远同志亲自带队前往,圆满完成任务,受到海装领导的表扬和有关方面的好评。

经过多次英语培训,使我所中年科技情报研究人员的受训率达100%,有50%以上的人员达到中级以上水平,15%的科技情报人员可以承担技术翻译,从而形成了一支高素质的科技情报队伍;同时,也探索出一套教学方法,积累了经验,锻炼培养了自己的英语教师队伍。

1983年以后,我所每年都要接受一些各类专业大、中专毕业生。为了缩短青年科技情报人员的成长周期,尽快造就一支新生的口译、笔译能力较强的科技情报队伍,我们适时地把英语培训的重点转移到青年科技情报研究人员上来。为此,在1982~1985年职工教育规划的基础上,我们又制定了1986~1995年职工教育规划,把对青年的英语提高培训按照每二年举办一次的规定,形成制度坚持下去。要求学员经过强化培训,达到同期研究生的水平。到1988年共举办了4期英语提高班,计77人次,我所青年同志的培训率达100%。同时,还为兄弟所和其他部门培训了英语人才。经考试,大部分学员达到了预期目的,部分学员优于硕士研究生水平。有85%的学员可担任外展展台翻译,10%的学员可承担技术座谈和出国考察的翻译任务。如1982年入所、1983年参加青年英语提高班学习的刘昌东同志,可以流畅地阅读本专业及相关专业的各类英文资料,并能译成汉语,能顺利地进行本专业技术座谈和专题讨论的英汉即席口译,还可在更广泛的专业范围内进行一般性讨论的英汉即席口译;几年来他完成8项研究论文,参加《世界船用电子设备手册》的编写(约10万字,该项目于1989年荣获船舶总公司科技进步三等奖);1985年他参加全国VST英语考试,取得超A级的好成绩。达到类似水平的还有薛林、张炳君、李龙、钱长山、王晨、张志等同志。总之,经过全所上下的努力,扭转了我所口译人员匮乏的局面,我所一代年青的科技情报人才正在崛起。

(作者为七一四所职工教育专职干部)

二十六、四〇八厂职工高等教育 15 年

李 遵 农

我是 1975 年底调入陕西柴油机厂职工大学任教的,从事职工高等教育工作至今已有 15 年的历史了,亲眼目睹了我厂职工高等教育的发展历程。许多往事,回顾起来,仍历历在目,现记其二三事。

一、我在职工大学开的第一门课

陕西柴油机厂职工大学是 1975 年 3 月开始筹建的。我到校时,已招收了第一届学员,当年 5 月 10 日举行了开学典礼,6 月 4 日开始上课。但是没有确定专业和学制。我到校后,给我的第一个任务就是给这个班上工程力学课(理论力学和材料力学两部分)。我接受这个任务后,首先要解决的是教材问题。于是,我当即到西安交通大学去联系,恰好他们为本校学员编印的教材还有剩余,顺利地办完手续,当天就把教材背回兴平。为了备课,我向先来的教师们了解了学员的现状。学员程度参差不齐是我预料中的事,教师们异口同声地说课不好上。当时的口号是:“工人要什么就教什么!”学校没上几堂课就让“造反”掉了。机械制图被认为是有用的课,课时内容大为膨胀。工程力学是一门理论性强的课程,该怎么上法?成了摆在我们面前的一个突出问题。按照所谓“典型产品引路,用到什么学什么”的要求,在工程力学课一开始就讲切削力的计算、夹紧力的计算和齿轮箱中轴的强度计算。实际上各门课程都是这样弄得支离破碎,教学工作无法正常工作。

到了 1976 年底,全国开始进行拨乱反正,我们教育工作也不例外,又从头开始上课。这就是我进入职工大学后完成的第一项教学工作。

二、制定教学计划,按教学规律办学

就大多数学员来讲,“文化大革命”使他们失去了上大学的机会;从内心而言,是希望把学校办好,能真正学到一点有用的知识。出于多年从事教育工作的本能,我草拟了一个机械制造专业两年制、2200 学时的教学计划。不久,打倒了“四人帮”,进行了拨乱反正,这个计划才得以在第二届学员中实施,教学才能比较正常地开展。

学校从第二届开始,确定了期末考试制度。第一门考试课程是我讲授的工程力学课。记得当时学员的心情都比较紧张,顾虑到年龄大、记忆力差,如果考不好,面子上过不去。针对这种情况,我反复开导学员打消顾虑,明确考试目的。同时在命题时,着重考察学员分析解决问题的能力,不出死记硬背的题。经过师生的共同努力,取得了预期的考试效果,学员普遍感到收获很大,增强了学习的信心。

本届学员还进行了毕业实习和毕业设计。经过两年学习,愉快地返回了生产岗位。

三、开拓办学思路

在完善职工大学办学制度的同时,我们也注意到了电视大学教学班的建设。1979 年电视大学开办时,我们就招收了学员。开始电大没有组织统一招生,由本厂自己进行入学考试,第一期招收学员 27 名,报省国防工业办公室批准;没有确定专业,1 年后,厂领导正式确定由职工大学管理。这样,在职工大学内,就形成职工大学班和电视大学班同时存在的情况,两种班交迭招生,互为补充,培养不同类型人才,以满足工厂的需要。

1983 年,由于工作需要,厂领导决定由我担任学校的领导工作,主管学校的教学。我们总

结前 8 年职工高等教育的经验,根据工厂的需求,改由单一专业办学为适应工厂需要的多种专业办学的方向,前后举办了机械加工、铸造工艺、企业管理、电气工程、土木建筑等专业班。

1987 年,为了确定人才培养方向,以便制定招生计划,我到几个主要车间进行走访调查,发现由于工厂生产发展的需要,购进了数量不多的数控机床,但是缺乏相应的人才,设备没有充分发挥出应有的作用。后来,数控加工程序的编制和调试任务,工厂委托职工大学承担。这项任务不仅开支大,而且周期长。但由于需要举办数控加工专业,我们就尽力做准备工作。经过一年的准备和筹划。于 1988 年制定了以数控加工为主体的机电相结合的教学计划。同年就招收了一个大专班和一个以大专为起点的本科班。从此开始了本科层次的职工高等教育。

15 年来,职工高等教育取得了一些成果。截至 1989 年底,已取得大专学历证明的有 358 人,他们在各自的工作岗位上发挥了作用。毕业生中,考上研究生的有两人,担任本厂中层领导干部的有 15 人,其中现任的有 10 人,担任技术业务组长及业务骨干的人数更多。

(作者为陕西柴油机厂职工大学校长)

二十七、回顾沪东造船厂外语培训二三事

张 宝 华

党的十一届三中全会以后,我国的造船工业开始从发达国家引进先进技术,并生产出口船、机产品,大踏步地进入国际市场。沪东造船厂作为船舶总公司下属的大型骨干企业,在这场大进军中,也逐步迈入了外向型经济的轨道。

1978 年,我厂从法国引进了 PC2—5 中速船用柴油机专利。当时,我厂拥有约 1100 名工程技术人员,但是,据统计,其中仅有 30 人能阅读简单的外文资料。因此,我们不得不从外单位借调了 24 名翻译,做大批资料的翻译工作。然而,由于翻译人员不懂柴油机专业,而技术人员又不懂外语,许多技术关键仍是若明若暗,致使 PC2—5 样机花了 1 年时间做准备工作,还是迟不能投产。外语,在我们厂竟然成了生产经营的拦路虎。

痛定思痛,工厂领导和广大工程技术人员日益醒悟到:外向型经济是工厂的必由之路,而外语将是进入国际市场的敲门砖,是今后保证生产发展的重要手段。

正确的认识是行动的先导。全厂上下掀起了外语学习的热潮,最多时曾同时举办 27 个不同类型的外语培训班,入学人数超过 1000 名。

1979 年,我厂又从丹麦引进 B&W 低速船用柴油机专利。在造机研究所正、副所长李庆科和陆兆康同志的具体领导下,我任造机系统英语脱产班的主讲教师。经过 4 个月的培训,以教师带队参加实习的形式,全班投入了专利的资料翻译,前后长达 6 个月,合计翻译了 365 万字的外文资料和几千张图纸。由于技术人员既懂专业,又掌握了外语,翻译的质量得到了保证,并为工厂节约了大量的翻译费用;而且技术人员边翻译边消化技术难点,大大缩短了样机的试制时间。经过近 1 年的培训和实习,我们为工厂造机系统培养了 22 名翻译骨干。

1982 年,我厂首次为香港环球公司建造 36000 吨出口散装货船。在黄萃功副厂长和张再元副总工程师的领导下,我又担任造船系统英语脱产班的主讲教师。该班培训期为 5 个月,结业后,学员回到各个专业从事设计和翻译,我则担任主校对。我们集中在工厂公房 7 号楼,开展了翻译大会战。经过日夜奋战,我们先后翻译了 1500 万字的资料和图纸,确保了 36000 吨出口散装货船的建造。在这一过程中,我们又为工厂造船系统培训了 24 名翻译骨干。

凭借厂校和车间两级办学的积极性,通过重点班和普及班点面相结合的培训,至1984年下半年,我厂已有400名管理和技术人员能比较熟练地阅读并翻译外文资料,比1978年整整增长了十倍,从而确保了工厂一系列的技术引进和船、机出口工作。

在这个背景下,一方面大家尝到了外语培训的甜头,但另一方面,也开始滋长起自我满足的情绪。

在1985年全厂知识分子春节座谈会上,我应邀作了即席发言。在发言中,我建议:为了打破外语培训停滞不前的局面,考虑到工厂未来的需要,应该培训300名左右听、说、读、写四会的外语人才。此时已担任厂长的李庆科同志,在座谈会总结发言时,敏锐地抓住了这个关键问题。他指出,沪东厂如果想要自立于世界造船厂之林,那就不但要在全厂管理和技术人员中普及外语,而且一定要培养既懂专业又懂外语;可以“放单飞”的300名左右的复合型人才。李厂长的发言,透彻地讲明了船舶工业发展外向型经济过程中外语培训的地位和作用。

从那时起,在厂和教育处两级领导的关心下,我和汪洪同志一起,先后组织了13期英语脱产班和6期日语脱产班,培训出约60名复合型外语人才,还从青工中培养了30多名专职翻译和外语教师。英语《造船入门》一书定为舰船总公司公开交流教材,实验报告《工矿企业如何开展外语培训》获得了船舶总公司首次教育科学优秀成果三等奖。

沪东造船厂的外语培训,受到了各级领导的重视。上海船舶公司和船舶总公司都给予充分的肯定。《文汇报》、《上海教育》、《船舶教育》等报刊杂志先后刊文介绍。上海市工农教委和全国职工教委发出简报,通报表扬我厂的外语培训,并上报中共中央、国务院和全国人大常委会。

(作者为沪东造船厂教育处高级讲师)

二十八、摸清情况,因地制宜,单科独进, 讲求实效,完成技术补课任务

姚 洪 庆

1978年初,上海导航仪器厂成立了教育科,我服从组织分配,加入了职工教育队伍。当时我厂教育科只有两名从事政治和语文的专职教师及一名办学干部,远远不能满足我厂教育任务的要求,特别是上海地区“双补”工作起步早,而江南、沪东、中华、求新等大厂的正规补课的经验又不适应我厂青工“双补”工作的开展。我科在造船局教育处的指导下,从摸清青工文化技术素质入手,按照六机部教育局对青工“双补”工作的要求,结合我厂的实际情况,进行了青工“双补”工作可行性分析,并制定了如下措施:①文化补课是技术补课的基础,故青工“双补”工作分二阶段进行。第一阶段以文化补课为主,技术补课为辅。第二阶段以技术补课为主,文化补课为辅,尽量减少补课对象的压力,保证生产任务的完成。②采用二级办学,文化补课以教育科为主,各车间、科室、支部配合;技术补课以车间为主,教育科配合。全厂形成了文化技术补课网络。③在组织科的配合下,逐步调整了专职教师和办学干部队伍,形成了既能任教,又能管理;既能上文化课,又能上技术课的教师队伍。加强了对车间技术补课工作的指导。④把青工技术补课与青工技术比武和青工转正定级前的考工考核及调资前的考工考核有机地结合起来,以推动青工技术补课工作的开展。

我厂在“双补”工作一开始,就成立了以教育副厂长为主任、党政工团负责人参加的厂教

育委员会,各车间、支部成立了以行政领导为组长的教育领导小组。我科的主要职责是协助车间选择教材,聘请兼职教师,审查教案,落实教学场地,了解教学质量和参加监考等工作。并且及时收集各车间办学情况,把“双补”工作作为考核车间的一项内容,以促进车间“双补”工作的贯彻和落实。在技术补课中,按照“缺什么补什么”的原则,各车间办学干部在车间教育领导小组的领导下,贯彻“生产忙少上课、生产空多上课”的原则,由于各车间采用全员培训的方法,全厂形成了学习技术的浓厚氛围,有力地促进了技术补课工作的开展。仅以1980年下半年为例,全厂5个车间就开办了铸工技术、机械原理、电工基础、波纹管及热处理、电子技术、机械基础等7个技术班。

各车间在教学上还采用集中上大课和分散上小课的方法单科进行。例如,把机加工青工组织起来,对机械制图、机械原理、金属切削等课程采用上大课;对车、铣、刨、钳等工种在操作方面的特殊技术要求等由各班组负责上小课,并聘请技术高的老师任各工种的辅导老师。这种补课形式促进了“缺什么补什么”原则的贯彻和落实。

正当我厂在“双补”工作中取得可喜的成绩时,六机部召开了部系统教育科长会议。我厂在“双补”工作中采用单科独进的做法得到了上级的肯定,被评为1979年度教育工作先进单位。从1980年10月4日开始,我厂在党委和厂长的大力支持下实行了“七一制”,制定了全厂7小时生产(工作)、1小时学习的制度,进一步促进了我厂青工技术补课工作的开展,保证了青工技术补课工作的顺利完成。

(作者在上海导航仪器厂教育科任职)

二十九、企业领导干部的培训 在不断探索中前进

姜克义

开展企业领导人的培训,是提高干部的理论水平和现代化管理水平的一条重要途径。

(一)

我原在镇江船舶学院管理工程系主持系的领导工作,当时六机部和教育局的领导来我院,要求我院管理系承担六机部系统企业领导干部的培训任务。在院党委的领导以及各个部门的支持配合下,我系经过认真调查研究,在学习一机部干部培训经验的基础上,积极地接受了这一光荣任务。

经过认真的准备,1979年春,第一期开班了。该班有51名学员参加学习,他们中大多数是企业的厂长、副厂长,一部分是总工程师、副总工程师和少数的党委书记、副书记。这些领导干部学习目的明确,求知欲强。在学习过程中,有的年龄比较大的书记和厂长,往往为了弄清一道难题,钻研至深夜。在座谈中他们谈到:“在‘文化大革命’中,工厂里原有的管理制度,统统当作‘资本主义’的糟粕被批判,企业出现了劳动不讲定额,产品不讲质量,工作不讲制度的现象。现在六机部组织我们学习理论,学习管理知识是非常及时、非常必要的。我们一定要认真学好管理知识,为社会主义现代化多作贡献。”

经过几期培训的实践,我深深体会到,象这种普遍培训形式虽有某些优越性,但尚不能满

足所有领导干部的要求。学员中有的是大学毕业,有的仅是小学程度,各担任不同职务,加上年龄的差距(从30多岁至50多岁),因情况各不相同,所以对课程的设置和要求就不尽相同。从1982年下学期起,我们就将这种普遍培训改为专业培训的形式,根据干部的工作性质和分管的工作来划分专业,制定不同的专业培训计划。如以培训生产管理、技术管理为主要内容的,就通知负责生产技术的领导来学习;以培训经营或财务管理为主要内容的,就要求企业派负责这方面工作的领导参加学习。同时,年龄上也有所要求,从而充分调动了教与学两方面的积极性,收到了较好的教学效果。专业培训计划,一般设置七八门课程(包括专题讲座),课时数不少于320学时。从1979年开办第一期培训班起,到1984年我离开镇江船院为止,一共培训了10期,参加培训的领导干部(包括预备干部)有420余名(其中七、八期在上海交大和哈尔滨船院办,名额不在其中)。他们对专业培训的形式,普遍反映较好。

(二)

根据参加培训对象的特点(即工作经验丰富、理解力强、年龄较大、记忆力差)制定教学计划,贯彻少而精、理论联系实际的原则。我们要求主讲教师认真备好每一堂课,讲课要突出重点和难点,增加板书、图解,让每个学员都能听懂。对某些难度比较大的章节,要对部分学员增加辅导课。并要求教师不断听取学员的意见,把学员在工作实践中的经验补充到教学内容中去,做到教学相长。另外,结合教学内容,增加外出参观学习第二课堂活动。如参观常州柴油机厂和常州拖拉机厂,学习这两厂的全面质量管理经验。听了这两家工厂领导的经验介绍,参观了他们的具体做法后,有许多学员当场与两厂的领导商量,回厂后要组织有关人员来学习取经。

在培训过程中,为了扩大学员的知识面,增加现代管理方面的内容,我们专门聘请了北京人大、北京社科院、上海交通大学、六机部驻深圳办事处的专家教授来培训班作专题讲座和报告。此外,还邀请了美国密执安大学本奇教授、日本长崎综合大学米屋和木户教授来培训班讲学。学员听了这些外国管理学专家讲学,不仅了解到我国企业管理同发达国家的企业管理的差距,而且加深了对现代管理科学的认识,大大地开阔了眼界,增强了学好管理科学的信心。有的厂长在学习小结中谈到:“参加与不参加培训大不一样,参加了培训不仅系统地学到了管理理论,提高了对管理科学的认识,而且学到了别厂的经验。回厂后一定为企业改变面貌多下功夫。”

(三)

六机部对所属企业领导干部实行培训,是贯彻落实党的十一届三中全会精神和搞好企业整顿改革的一项重大措施。领导把这项任务交给我们系,这是对我们系的莫大信任。由于六机部的重视和我院党委及院领导对培训班十分关心支持,在院各部门的配合下,创造了开办培训班的有利条件。在整个培训期间,原六机部和主管局的领导亲自来班作指导,听取学员对学习的反映和生活中的意见,及时帮助改进,对大家鼓舞很大,这也是我们办好培训班的前提和保证。

(作者为镇江船舶学院管理系原副主任、干部培训部主任副教授)

三十、克服重重困难 重建职工文化学校

崔凤莲

1979年,为贯彻全国总工会“九大”关于“工会是广大工人群众学习共产主义的学校,在新的
发展时期,这个学校要吸引工人学理论、学政治……学科学、学技术、学文化”的精神,大连造船厂工会决定重建职工文化学校,而且指定由我领导。在筹办中,大连市总工会副主席方曼奇、阮部长和市职教办唐主任来到我厂研究如何抓好职工文化教育工作。市总工会决定把我厂作为职工文化教育的试点。

在筹建厂职工文化学校时,我们工会拟定了计划方案,并向厂党委书记王序卿作了汇报,得到了厂党委的同意和支持。

当时,困难真多,一没干部,二没教师,三没教材,四没教室,五没桌凳,六没经费。在这种情况下,个别工会干部也认为工会任务这么多,还要抓“双补”,真是自讨苦吃。为此,我们组织工会干部学习了邓小平同志在全国工会“九大”上的致词和倪志福的报告及全总的有关文件。1981年中共中央、国务院8号文件《关于加强职工教育的决定》下达后,我们又迅速组织工会干部认真学习和讨论。通过学习,统一了思想认识。但是,找谁来具体抓这项工作呢?我想,还得找过去干过这项工作的同志来干。于是,我找来了“文化大革命”前从事教育工作的王培荃和李乐之。请他们来工会抓职工教育。经过说服,他们都服从了安排。我们首先把过去从事文化教育的老师名单列了出来,派他俩逐个登门拜访,做他们和家属的思想工作,请他们归队,重返教育战线。后来,我又经过厂里同意,选拔了19名工人到市师范学校培养,两年后回厂任教师。一些老教师重返教育岗位后,我们从生活上关心照顾他们。当时,他们的工资都比较低,为此,在1979年给职工40%的调资时,我们工会请示厂长给他们调了70%,极大地激发了他们的教育工作热情和积极性。经过几年工作,通过有关部门同意,从1979年到1981年,我们共聘请、选拔、送市里培养专职教育干部和教师达38人,建起了教师队伍。

当时,买教材十分困难。我委派主任李乐之到兄弟单位求援,在大连化工厂得到了一套初中教科书。我们从车间借调了4名工人刻蜡板,自己动手印教材和参考提纲6100多册。印刷教材11万册,不仅满足了我厂职工教育需要,还支援了其他单位。

上课没有教室,我们就发动和依靠车间办学,车间利用工人的休息室、文化室、会议室、办公室来解决教室问题。后来又间壁了30多个房子作教室,并租用民生小学23个教室和11中的教室作职工业余学习用。没有桌椅,我们将厂工会俱乐部的100套旧桌子椅子拿来用,一些车间也利用废旧料做了700多套桌椅。办学经费不够用,我们就请求行政厂长批了1万多元,以补助办学经费。

经4年多的努力,我厂职工文化学校建立起来,“双补”工作顺利完成,职工教育工作从小到大,从低到高,从文化教育到基础技术教育,从业余到脱产,开展了多种形式的教育。各基层单位增设了教育委员,建立起学习教育网,组织了一支200多人的专兼职教师队伍,形成了从车间到厂部两级办学的教育体系。自1979年到1982年,我厂共办389个班,培训14254人次。厂职工文化学校连续4年被评为厂、市、省职工教育先进单位。1982年被评为六机部职工教育先进集体。

(作者为大连造船厂原工会主席)

三十一、从实际需要出发为 “工大”学员补课

李 孝 恩

1980年,大连造船厂陆续接收了普通高等院校毕业的“工农兵大学生”和本厂自办的“七·二一”工人大学毕业生(我们统称为“工大”学员)300余名。据摸底调查:他们上大学前初中未毕业的占49%;初中毕业的占42.6%;读过高中的占8.4%。由于十年内乱的影响,本来基础就差的这些学员,在大学也没得到系统的学习和严格的训练。他们到工厂之后工作困难,也感到苦恼,要求上进的同志渴望有个再学习的机会。当时我在大连船厂教育科任副科长。在制定工厂全员培训规划时,许多“工大”学员找到我们,要求把他们列为重点培训对象。一些50年代高等院校毕业的老工程技术人员也说:“无论是从造船事业的实际需要,还是从他们本人的实际需要,都应该创造补课机会,提高他们的理论水平。”

当时的党委书记王序卿、厂长孙文学等领导同志都说过这样意思的话:我们工厂需要人才,他们经过了一定的理论学习,还经过几年的工作体验,如今感到知识不足,如果能培养出适用人才,搞投资也是必要的。因此,厂领导决定举办“工大”学员补课进修班,对他们重新进行基础理论的补课教育。

谁为他们补课?又怎样进行补课?我们首先想到了大连工学院(现大连理工大学)。因为,一是这些“工农兵大学生”毕业于大连工学院者居多,二是厂办“七·二一大学”任教老师是聘请大连工学院的教授、讲师,三是工厂与大连工学院已有二三十年的厂校挂钩关系。我们带着厂领导的决定,兴致勃勃地找到大连工学院教务处和造船系。当说明举办“工大”学员补课进修班的来意之后,立即得到他们欣然同意,愉快地接受了我们的委托。利用我厂船舶技校的教室,由工厂负担经费和教学组织工作,由大连工学院负责按大学四年制教学大纲,制定授课计划,选任课教师,负责全部教学、出题、考试、批卷、发证等。

经过一段时间的筹备,自1980年3月起,“工大”学员补课班开课。分3期,第一期脱产3个月,第二期、第三期各脱产10个月。每期分为船体、船动、船电3个专业班。开设了高等数学、电工学、理论力学、材料力学、电子技术、机械零件、脉冲数字电路、电机与拖动,自控与自调系统等基础理论和专业基础理论课程。经过两年多的时间,先后脱产轮训了274名学员,占应入学人数的85.8%,及格率为97%,有265名“工大”学员拿到了由大连工学院颁发的补课结业证书。

通过补课进修,这批“工大”学员分析问题和解决问题的能力有了显著提高。据统计,第一、第二期结业的200名学员,在1年多的时间里,就有30余人在技术改革、技术攻关、产品创优中取得了40余项可喜成果。例如,一期学员顾延家补课结业后,对各种不同类型的船体结构作了对比分析,总结了船体构件的重量、重心规律,应用电子计算技术把一个新的计算方法编成电子计算机通用程序,对6500吨油轮的64个船体分段重量与重心,使用“当量面积法”做了计算,仅用20天时间完成计算任务,比传统方法快6倍。他的这项成果1982年省造船学会给予肯定,公认为“立题新颖,论据充分,方便实用”。在1983年1月中国造船工程学会海洋运输船舶学组召开的年会上,又一次肯定了他的“船体分段重量与重心的简化计算方法——当量面积法”的论文。还有一名女学员王月琴结业后,在老工程师的指导下,用力学理论和单纯形法,研

究得出静态下轴系最佳安装位置计算方法。经在当时本厂建造大型的 13600 匹马力拖轮、27000 吨散装货轮等船上应用,效果良好,并得到有关的两所高等院校教授的好评,为我国船舶轴系安装工艺提供了可靠数据,填补了一项国内空白。类似事例,举不胜举。

大量事实说明,经过补课进修的“工农兵学员”和“七·二一”学员,在应用新技术、改革工艺和生产经营活动中取得了一定的成绩,发挥了承上启下的作用。如今,绝大部分同志已被聘为工程师和助理工程师,有的还担任了厂长助理、处长和科长等领导职务。

回忆这段往事,我们许多教育工作者都感到为“工大”学员和企业办了这件好事,至今仍然十分欣慰。

(作者为大连造船厂教育科原副科长)

三十二、关于开展工人中级 技术培训的回忆

王玉崑

1980 年 9 月,经厂长批准,我们北海船厂“七·二一”工大正式举办第一届工人技术等级培训班,招收了轮机钳工两个班、船舶电工一个班、船体装配一个班,共 102 名青年工人,从而拉开了北海船厂工人中级技术培训的序幕。

我记得当时上级主管部门还没有明确要求企业对工人实行中级技术培训。我们之所以这样做,也并非有先见之明,而是根据北海船厂当时的特殊情况所决定的。

北海船厂在 1970 年以前,是仅有数百人的小型修理厂。因船坞扩建工程上马,几年之内迅速发展成为拥有近 4000 名职工,能修万吨远洋巨轮的中等规模的修、造船厂。但设施的生产能力与生产技术能力极不协调,出现徒工带徒工和生产任务完不成、产品质量下降、生产事故上升、效益每况愈下的局面,现代化的生产要求与职工素质偏低的矛盾十分突出。1979 年 10 月,学校在给党委提交的一份题为《对我厂职工进行专业技术教育的几点意见》报告中,有这样一段分析:“我厂现有职工 3964 人,其中 1970 年至 1978 年进厂的徒工,共计 2700 余名,占职工总人数的 70%,实际文化水平大多数是小学和初中程度。而老工人当时仅有 730 人,他们一般年龄都近 40 岁,文化水平很低,虽有较丰富的生产经验,但适应现代化生产的经验和能力差距也很大。”而当时国家的要求是:到 1985 年,每 4 个工人中要有七级工 1 人,四~五级工 2 人。这就是说,到 1985 年我厂应拥有七级工 857 人,四~五级工 1714 人。可是我厂当时职工技术结构情况却是:“徒工 800 余人,一~三级工 2000 余名,四~六级工 500 名,七~八级工 30 名,平均工资级 2.7 级”。从以上情况和数字不难看出这样一个结论:职工的文化、技术素质已远远无法适应生产发展的需要,必须刻不容缓地把工人的文化、技术培训提到议事日程上来。因此,学校根据工厂生产任务不饱满、车间普遍开工不足的实际情况向厂党委建议:以二~三级工人为对象,以五级工为目标,自 1980 年开始,每年招收 120 名学员,1 年毕业,开展全脱产培训。

我们于 1980 年 9 月举办的第一届工人中级培训班,虽经全厂报名,考试择优录取,学员的文化程度也只有初中一年级水平。因此在教学实施中,仍须先补文化课,再上一些必要的专业基础课,最后学员才能上专业技术课。学制拟定 1 年,实际用了 1 年零 3 个月,其中有一半时间用来补文化课和基础课。为了提高学员的动手能力,还安排了 1 个月的基本功实习课。可以说这批学员是由教师和实习师傅们手把手教出来的,培训效果是显著的。我们对轮机、钳工两个

班的学员进行过跟踪调查。他们当中大多数成了生产骨干,有的还担任了工班长、管理人员、处室干部等。在62名学员中,有近20%的人陆续考入电大,通过继续深造,现已分布在各部门,成为掌握不同专业技术的专门人才。

1981年北海船厂“七·二一”大学正式改为北海船厂职工学校。学校除了继续办好电大班外,主要任务是对全厂职工开展文化、业务、技术培训。到1984年,学校先后举办了五期20个培训班,共培训工人624人。但从第二期开始,培训没有按原计划进行。一方面随着生产任务的增加,学员不能脱产过长,因此,脱产培训时间由1年零3个月降至8个月甚至4个月。另一方面,为了完成“双补”的任务指标,也不得不压缩培训时间,降低培训的等级要求。一直到1985年“双补”任务基本完成后,我们才又开始了较正规的中级工培训。

现在,北海船厂已拥有中级工人1131人,高级工人1681人,平均文化程度由1984年的7.45年,上升到今天的9.57年,工人素质已有了根本的改变。

(作者为北海船厂教育处处长兼职工学校校长)

三十三、第一个教育科长学习班

唐 海 涛

1981年2月20日,中共中央、国务院发布了《关于加强职工教育工作的决定》,第六机械工业部系统的职工教育工作如雨后春笋,迅速发展起来,各企事业单位相继建立或加强职工教育机构,调整充实领导干部。为提高职工教育领导干部的专业理论水平和对职教工作的认识,六机部教育局委托哈尔滨船舶工程学院,于1981年8月4日至22日举办了第一个教育科长学习班。我当时在四六一厂教育科任专职教师、教研组长,因教育科长不能前往,就派我参加了这个学习班。

教育科长学习班,是在哈尔滨船院举办的,在该院党委领导下,由何副院长主持。部教育局姚惠敏副局长始终同全体学员一起听课,做指导工作;部职教处吉春海、李文洪副处长也参加了学习班的学习和指导工作。学习班的学员是由70多个企业派来的教育科长、业务骨干,共计83人。

学习班的教学计划,是由哈尔滨船院和六机部教育局共同制定的,分三个阶段进行。

第一阶段,学习教育基本理论,使学员掌握教育的基本知识和普遍规律。

学习内容和讲授者:

《教育史》由哈尔滨师范大学教育系副教授吴希曾讲授。

《教育学》由哈尔滨师范大学教研所副所长张展讲授。

《教学论》由哈尔滨师范大学教育学研究室副主任周树堂讲授。

《教育论》由哈尔滨师范大学教育系副主任贾兰芬讲授。

《伦理学》由哈尔滨师范大学教育学研究室副主任王文运讲授。

第二阶段,学习成人教育的基本理论,使学员掌握职工教育的基本知识和情况。

学习内容和讲授者:

《成人教育学》由哈尔滨市教育局视导员韩吉人讲授。

《哈尔滨市成人教育发展概况》由哈尔滨市人民政府文教办主任王晶介绍。

《国外成人教育管理》由哈尔滨伟建机器厂工学院副院长徐学臣讲授。

《成人教育管理学》由哈尔滨市总工会教育部副部长李纯一讲授。

《职工教育经济学》由吉林省社会科学院经济研究所王显润讲授。

第三阶段,研究工作,参观学习。在学习班上,中华造船厂、大连造船厂、武昌造船厂介绍了修订职工教育“六五规划”的经验。学习班的全体同志参观了黑龙江省职工教育先进单位之一、三机部伟建机器厂职工教育情况和哈尔滨船院电化教室及实验室。最后,李文洪副处长就如何进一步开展职工教育工作做了全面的安排,学员分组讨论研究。

参加这次学习培训,我的收获很大,感受很深。主要有三点:一是通过学习,确实丰富了知识,提高了认识,增强了信心,感到职工教育工作具有重大深远的意义。要领导好职教工作,就必须首先认真地学习掌握职教的基本知识和基本规律。二是学习班的作风好,学习班倡导廉洁勤俭的作风。部里各位领导和同学们一样,不住招待所,都住在哈船院学生宿舍里,都在学生食堂就餐,自己打开水,自己打扫室内卫生。条件虽然差点,但大家均感到十分愉快。三是学风正派,学习气氛浓厚。学习班的学员虽然大多数是各企业教育部门的领导,而且不少是年龄较大的同志,但是都以普通学员的身份严格严求自己,遵纪守法。上课整队无人迟到,课堂听讲人人精力集中,小组讨论个个畅谈体会。许多学员还利用课外时间去书店购买参考资料阅读。

这次学习班,办得非常及时、非常成功,它对我们每位学员来说,实可谓雪里送炭。这次学习班,对我们船舶系统职工教育工作的发展起到了铺石垫基的作用,它在我们职工教育工作的历史上留下了难以忘怀的一页。

(作者为武汉船用机械厂培训中心主任)

三十四、干部科技管理教育的回顾

吴 振 华

1979年9月,全国教育工作会议提出对职工实行全员培训的方针。1980年2月,中央组织部、宣传部在《关于加强干部教育工作的意见》文件中强调指出:“重新教育干部已成为当务之急。争取在三五年内把自己管理的干部轮训一遍”。

1980年4月,七院教育处根据上述会议和文件精神与要求,向院领导写了两个报告:《关于加强职工教育的几点意见》和《在职干部培训计划》,提出干部培训的方针任务。培训的主要对象是部、所级干部和处级干部、科研技术骨干。培训的主要内容是马克思主义基本理论、党的方针政策、科学技术专业知识、科技管理、经济管理和外语知识等。院党委于4月17日讨论通过了这两个报告。当时院领导提出了三大任务:一是在三五年内把全院600多名处以上领导干部轮训一遍;二是为各所培养一批干部教育的师资力量;三是尽快编写出适合本院干部科技管理教育需要的教材。

一、举办短期轮训班

院领导指示,对处以上领导干部的科技管理教育,要发挥院、所的积极性,采取两级办学、脱产轮训的方式,每期30天,培训30~40人。院负责正处以上干部(含院机关副处级);各所负责轮训本所副处级干部。根据院领导的要求,院部首先开办一个教学点,由教育处负责,唐运文处长抓总体,我和王淑桂同志做具体组织工作。当时没有教学场地和设施,我们就在招待所办

班,在大会会议室讲课。课程设置前后有些变化,第一期主要课程有《信息论》、《控制论》、《系统论》、《科技管理》、《经济改革》、《思想政治工作》等。以后各期主要学习《现代科学管理发展史》、《科学管理原理》、《科学学》、《系统工程》、《未来学》、《人才学》、《决策和预测科学》、《网络技术》、《技术经济评估》、《研究所的管理》等。院部教学点从1980年4月开始,至1981年10月告一段落,举办轮训班6期,共轮训干部150余人。院领导、各大部领导、各所领导大部分参加了学习。

院部教学点举办到第四期轮训班之后,主管轮训工作的院领导认真分析研究了计划实施情况。根据当时的进展,只有一个教学点要在三五年内完成计划任务是不可能的,于是院领导决定,在武汉再设立一个教学点。1981年7月,苏一夫副院长带着唐处长和我,顶暑南征,去武汉和各所协商。由七〇一所代管,主要任务是培训湖北、四川、云南地区各所的处、室一级领导干部。所党委书记段松耀同志兼任班主任,教育科长黄柏兼任副主任。这个点从1981年10月开班,到1983年上半年告一段落,举办五期轮训班,共轮训干部近200人。

二、培养师资

院举办的第一期轮训班,均由院机关和所里来的几位同志讲课。他们都不是教师,缺乏教学经验,因此教学效果不太理想。第二期我们从上海请来三位教员,他们有的是高校教师,有的是研究人员,对现代管理科学有一定的研究,但是他们对我院的科研和管理工作情况不甚了解,不能联系实际,因此教学效果也不佳。在这种情况下,院领导决定提前进行师资培训。1980年11月份,我们就在院部举办了第一期科技管理师资班,为各所培训教员40多名,初步缓解了燃眉之急。1982年3月至6月,我们又在南京院干训队开办第二期师训班,培训教师30多名。从此之后,我们院干部科技管理教育,除少数课程的教师外请外,基本上依靠本院培养的教师任教。

三、编写教材

我院编写科技管理教材大体可分两个阶段:一是教学大纲的制定,编写讲义初稿;二是正式教材的编写定稿。1980年夏,我在举办两期轮训班的基础上,编写出比较细的教学大纲,铅印发给各所和轮训班、师训班试用。第一期师训班对这个大纲作了比较细致的研究讨论,大家提出了不少宝贵建议。

在此基础上,我们请武汉地区各所的老师编写了《科技管理讲义》初稿。1981年11月,我和王淑桂去武汉,并请来了南京的宋福根、刘邦宽同志,同武汉编写组的同志一起,研究确定了正式教材的章节与编写分工问题。1982年2月教材的初稿完成,打印成册,经南京师资班试用、修订后,于7月初由苏一夫副院长和李侠副部长主持,在北京院部召开了审稿会议。经过半个月的讨论、修改、审定,完成了教材定稿任务,定名为《科学技术管理讲义》,全书共10章40多万字。10月,在七〇一所印刷厂出版,共印8000册,满足了各所轮训的需要。

这次干部科技管理教育历时3年,虽然没有按原计划进行到底,但在院和干部人事部领导的关怀下,由于各所领导的大力支持,教员及各所教育部门和院教育处的共同努力,还是取得了一定的成效。学员们在学习心得中普遍反映:学到了知识,开阔了眼界,启发了思路,学与不学大不一样。不少的所、室领导,联系个人的实践和我院科技管理情况,写出了“怎么当好研究所所长”、“怎样做好研究室的管理工作”等文章。“矩阵管理”、“特尔菲法”、“网络图”等管理方法,曾在一些所的科技管理中初步得到应用,而且取得了效果。

(作者在七院教育处任职)

三十五、关于委托上海交大举办 工业管理干部专修科的情况

韩 发

1981年9月至1983年7月,第六机械工业部(1982年5月改为中国船舶工业总公司)委托原部属院校——上海交通大学举办了工业管理工程干部专修科(即12011班)两年制大专班。

工业管理干部专修科是根据党中央提出的干部队伍要实现“革命化、年轻化、知识化、专业化”的要求,培养厂级后备干部,为搞好船舶工业在职干部培训,提高企业管理水平而举办的。

原六级部教育局、干部局承办了这项工作。我当时在人事部领导干部处工作。开班前,六机部向部属企业下发了有关文件,做了具体部署。学员是由基层单位推荐,经考试合格,上级审查,择优录取的。当时在武汉、上海、大连设了三个考场。考试的科目是数学、语文、时事政治,由上海交通大学命题,并负责监考。

该班招收了40名学员,均为党员干部,分别来自六机部所属35个单位。其中,现职厂级干部3人,其余基本上为中层干部;除少数学员是大学本科毕业生外,绝大多数学员是中专毕业生;平均年龄近35岁,大都具有10年以上的基层干部经历。该班党支部书记先后由滕一龙(当时系四川六机局副局长)、童明祥(当时系副厂长)担任,班长先后由童明祥、李嘉栋(当时系四六六厂厂长助理)担任。

在两年中,学员们学习了《高等数学》、《概率论》、《机械制造》、《电子技术》、《工业管理概论》、《组织行为学》、《经济法》等20门基础、工程技术和专业管理课程,接受了比较系统的企业管理科学教育,为学员做管理工作打下了良好的基础。

船舶总公司对这个大专班十分重视,副总经理潘曾锡同志曾到该班看望全体学员,并介绍了船舶工业生产经营形势,勉励学员为振兴船舶工业而努力学习。总公司人事部多次派人专程到大专班了解情况,考察干部,听取意见,帮助解决具体问题。

当时上海交大党委书记邓旭初、副校长奚心雄、管理系主任张震、党总支书记徐柏泉都到过该班给予关怀和指导。管理系党总支副书记武剑明直接负责该班的具体组织领导工作,为办好大专班做了大量工作。

40名学员,怀着强烈的学习欲望,克服了不少困难,刻苦努力,取得了良好的学习成绩,圆满地结束了学业。他们回到原单位后,都工作在重要的岗位上。根据工作需要,先后有24人走上了厂级领导岗位,其中厂长6人,党委书记4人。

大专班的成功举办,既培养了干部,也为船舶总公司以后如何进一步搞好干部选拔和培养提供了有益的经验。

(作者为船舶总公司人事部副主任)

三十六、交大生活琐忆

滕一龙

光阴荏苒，往事如烟。但回忆起10年前在上海交通大学读书的生活，件件往事仍历历浮现在我的眼前……

我读交大是出于偶然。

读书前，我在四川省六机局任副局长一职。当时组织上正准备将我调回上海工作。也算是凑巧吧，这时（1981年9月）六机部委托上海交大管理系开办的工业管理工程干部专修科即将开学。部领导建议我先去读书，读完书再调工作。我感到十分欣然，于是就成了这个班上唯一没有参加入学前脱产复习和考试的学员。

事虽偶然，但有机会去高等学府深造，却是我很久以来的期待。记得从上海船校毕业，踏上工作岗位后什么都想动手干，书到用时方恨少，这时我才明白已有的知识不够用。当时有一位清华大学毕业的同事与我一个宿舍同住，靠他的辅导，我自学了大学机械工程的大部分课程。恢复高考那年，我作了准备，但因为工作太忙终于没有如愿。所以这次有机会到交大读书，实现了我的夙愿，我是非常珍惜的。

我们这个班40名学员来自六机部系统的各个单位，都是一些多年从事企业管理、生产经营、党务工作的干部。大家的愿望都很迫切，就是静下心来刻苦攻读两年书，掌握科学管理的基本理论，更好地为造船工业服务。

学校对这个班级相当重视，由系的党总支书记任班主任，课也大多数由教授、副教授担任。由于同志们的信任，起初我担任班长兼党支部书记。后由于不在学校住宿，业余时间与大家在一起较少，班长一职就卸任了。

两年的大学生活，感慨很多，最使我难忘的是同学们发愤攻读的那种专注的神情，以及班主任老师那饱经风霜的容貌。

40多位同学来自五湖四海，年龄差别大，最大的47岁，最小的30出头；文化高低不齐，有大学毕业的，也有初中程度的。开学后头三个月，学习的道路上真是布满了荆棘。讲课的、听课的都感到困难重重。加上多数同学想毕业回单位后交上满意的答卷，心理负担较重。有的同学为实现这个愿望，曾两天两夜没有合眼，学习显得十分紧张。半年之后，气氛才有所缓和。大家明白，要牢固掌握书本知识，除了个人的努力外，还必须依靠集体的互补作用，只有互帮互学，才能共同提高。“一起进来，一起出去”成了全体同学的真诚心愿。

基础理论薄弱是大家的通病。10几门基础理论课程都要啃完，确实难为了大家。但后来上专业课的时候，多数同学如释重负。尤其工业企业管理课，老师和同学差不多交换了角色。因为老师使用的教材估计还是苏联的那一套，囿于实践的缺乏，因此对于我们结合企业实际说出的管理之道，老师很乐意听。教学相长，其乐融融。

两年里各地的同学朝夕相处，有机会互相学习对方的长处，现在念及仍觉得获益匪浅。与我同桌的顾存喜同志（现任上海航仪厂党委书记），我们曾一同就读于上海船校，因他早我一届，故以前并不相识。存喜同志敏而好学，成绩常名列前茅。同桌两年，从他身上我学到了许多治学的方法。

我这个人自恃接受能力强,因此不甚用功,现在只能说学了个“只通不精”。我最喜欢的课是《企业管理》、《市场销售学》,其次是《高等数学》和《运筹学》。记得《市场销售学》考得不错,得了98分,这是我27门课中最高分数了。

毕业后,同学们刻苦攻读的神情经常在我脑海里出现,激励我不断地汲取新的知识,去迎接新的挑战。

我们的班主任个儿不高,但那饱经风霜的容貌却使我至今不能忘怀。他接我们班时已年近60,为探索成人教育的办学特点,常常废寝忘食地工作。

他建国初才20几岁就在交大校长办公室工作,1957年被错划为右派,劳改农场一呆就是20个春秋。粉碎“四人帮”后问题得到甄别,但已是妻离子散。然而这位老知识分子并没有沉沦,他从不埋怨也从不向组织提什么要求,总是不顾年老体弱,拼命地工作,并且入了党。他深信只有共产党才能救中国,只有社会主义才能发展中国。

从这样的老知识分子身上我学到了许多,也思考了许多。

我学的是管理工程,毕业后从事党的工作。我认为党务工作也好,行政工作也好,要做好,首先得有管理的意识,科学管理知识的运用应该体现在各个方面。这几年我担任企业党委书记,在搞好党的自身建设的同时,能较从容地配合和支持行政工作,我想这与我在交大学到的东西是密切相关的。

(作者为江南造船厂党委书记)

三十七、关于我厂青壮年职工 “双补”工作的回顾

刘 琛

河南柴油机厂青壮年职工初中文化及初级技术补课(以下简称“双补”)工作是从1983年开始的。当时我在厂教科担任培训组长,具体负责此项工作的组织、计划和管理,参与了这项工作的全过程。

“双补”开始时,当时我厂共有职工6624名,其中青壮年职工2493人,占职工总数的38%。全厂技术工种工人约3400人,熟练工种工人约650人。

“双补”工作是从调查摸底入手的。1981年以前,由于职工教育经历了十年动乱刚恢复不久,我们对全厂职工的实际文化技术水平状况缺乏全面的调查了解,情况不明,胸中无数,制定计划盲目性比较大,抓培训往往零打碎敲,无一定目标,结果搞了一些重复培训和无效补课。为了改变这一状况,扭转盲目被动局面,我们从1982年起连续搞了三次规模较大的调查摸底。一是1982年7月份进行的全厂青壮年职工实际文化水平的普测摸底;二是1983年6月进行的全厂青壮年职工技术情况的普测摸底;三是1983年7月2日进行了全厂干部工人人才规划调查摸底。这三次调查摸底,使我们获得了大量的第一手材料。通过综合分析,情况明了,底子清了,为从实际出发扎扎实实地搞好“双补”工作奠定了可靠的基础。

全厂性文化水平普测摸底工作,当时由我具体组织。这次普测是由市统一命题,按补课要求考三门课程:语文、数学、物理或化学。经过考试三门全及格者,发给文化补课合格证。单科及格者,发单科合格证。我厂普测,当时有1137人报考,共设了46个考场。从普测结果看,三科及格者仅占考试人数的3.9%,两科及格者占12.5%,一科及格者占28.7%,三科均不及格

者占 54.9%。这一普测结果对各级领导都是一个很大的震动,一致认为,我厂“双补”任务繁重艰巨,必须要有专门的办学机构,应筹划成立职工学校,并对普测后的文化补课工作作了如下统筹安排:对普测中三门合格者,由厂技校办班,脱产 1 年半,进行中级技术培训;对一科或两科及格者,由厂工会和教育科组织业余文化补课班,采取双科或单科独进的方法,分期分批进行初中文化补课;对三门均不及格者,由厂职工学校分批招收,脱产 1 年,补习初中语文、数学、物理、化学四门课程。这一计划落实后,在短短 1 年多的时间内,我厂青工初中文化补课合格率由不到 10% 一下上升为 56.2%。

在完成“双补”任务中,我们坚持文化先打基础,技术补课紧紧跟上,“双补”同步交叉,阶段有所侧重,使“双补”工作有计划、有层次地协调发展。当文化补课取得了可喜进展时,为使技术补课紧紧跟上,我们于 1983 年 6 月份又对全厂三级工以下 1000 多名青壮年职工普遍进行了技术状况摸底登记,并对其中的 500 多人分批进行了技术普测。普测后,技术补课工作轰轰烈烈展开。到 1984 年,在文化补课合格率达到 70% 的条件下,我们重点突出了初级技术补课。坚持两级办班,调动各方面的积极性,任务分解到车间,落实到人头,掀起了技术补课高潮,其合格率稳步上升。

到 1985 年底,我厂青壮年职工文化补课累计合格人数为 1161 名,占应补对象 1214 名的 96%;初级技术补课累计合格人数为 943 名,占应补对象 1057 名的 90%。两项均超额完成了中共中央、国务院在《决定》中规定的高限指标。至此,青壮年职工的“双补”工作,作为职工教育的一项特定历史任务,在我厂已经圆满完成。根据五部委下达的[1985]13 号文件精神,1985 年我们对本厂青壮年职工“双补”工作进行了自检总结。在完成此项工作中,多次受到洛阳市工农教育委员会的表扬,并两次印发了我厂的专题经验材料。

(作者为河南柴油机厂原教育科培训组组长)

三十八、难忘的 1983~1985 年 ——记职工文化补课工作

任 生

老同志们经常回忆起,建国初期工厂办的扫盲班、识字班以及工人夜校,使一批老工人摘掉了文盲帽子,能够读书、写字、看报,了解国家大事。而我却经常想起 1983 年至 1985 年工厂开展的“双补”工作,特别是文化补课工作。它使“文革”中进厂的一大批青壮年职工,在工作 10 余年后,学习了初中主要课程,弥补了动乱年代对这一代人初中文化的欠帐。我作为当时新河船厂职工学校的副校长和任课教师,对这项工作深有感触,许多往事终生难以忘怀。

当时工厂职工中 1968 至 1980 届初中生有 2000 余人,占职工总数的 50% 以上。他们年富力强,是工厂生产的主力军。但是,由于历史的原因,这些职工的实际文化程度不足初中,多数只有小学程度。自 1982 年 11 月全国职教委等五部委发出关于进行文化技术补课工作的联合通知后,工厂经过宣传、贯彻、制定政策等一系列的准备工作,于 1983 年初全面开始文化补课工作。

职工学校与劳资等有关部门密切配合,把五部委的“通知”精神摘要印成卡片,职工人手一份;制定了职工参加补课学习的奖学金制度、自学考试奖励制度;并把职工文化补课成绩列为晋升工资的必要条件之一。在办学中采取脱产、半脱产与业余相结合的形式和工厂职工学校

与车间办学相结合,以及职工自学等多渠道的方法。学员报名参加补课的热情空前高涨,每一期都存在着争指标、争名额的现象。职工为了早一期参加学习,通过各种关系来开“后门”。我和学校的其他领导既为指标分配伤脑筋,又为职工学习的积极性所感动。

用一至二个学期的时间学完数学、物理、语文等课程的主要内容,时间是相当紧张的。课时分配比较满,自习时间少,学员的预习和作业几乎都得利用业余时间。当时,多数学员都已作了父母,孩子小,家务负担重,没有顽强、刻苦的毅力,是难以完成学习任务的。而对于同在一期补课的双职工夫妇来说,困难就更大了。我在所任课的班级中,曾看到过双职工学员家务轮流值日表和夫妇共同复习功课的时间表,那真是黎明即起,夜深而眠,时间排得满满的。有的女职工为了集中精力参加学习,把尚在哺乳的孩子委托给亲友,几天难得一面。记得有一补课班,结业考试后,一名女学员对我说:老师,我现在最大的心愿,就是看一看孩子,跟孩子亲热几天,尽尽当妈妈的责任。她(他)们刻苦忘我的学习精神是多么令人感动啊!

为了保证补课质量,按照教学大纲的要求,教师们各个教学环节上严肃认真、一丝不苟。针对学员们理解能力强、记忆力差的特点,老师认真备课,准备教案,精心上课,耐心辅导。学校经常开展教研活动和示范教学活动,并多次组织单科竞赛。许多教职工把自己几乎所有业余时间都奉献给了学员。在教学管理上,考场纪律严明,发证手续齐全,没有受到当时社会上某些乱发证书现象的影响。

在上级领导和有关部门的关怀、支持下,经过近三年时间师生的共同努力和配合,截至1985年9月份,我校共举办了12期,计41个班次,取得文化补课合格证书的职工计1753人,占应补对象的89%,提前完成了文化补课工作。

从1983年到1991年,8年时间过去了,当年参加补课的学员多数已是40岁左右的人了。他们中的许多人以参加补课为起点,继续努力,现已是大、中专毕业生了。我走到工厂的每一个车间、科室,从技术工人到技师,从技术员到工程师,从工班长到车间主任,都能看到当年补课学员的身影。我相信,作为特定历史条件下的篇章——1983~1985年的文化补课工作,将会永远记录在职工文化教育史中。

(作者为新河船厂培训中心主任)

三十九、面向科研,按需施教, 积极开展计算机培训工作

卢 国 璋

七〇九所是以船用计算机和舰船作战指挥系统为主的学科综合应用工程研究所。我是1980年调到该所教育科工作的,所里成立培训中心后任培训中心副主任。

根据科研工作的需要,1982年我们除派人到北京等地学习计算机技术外,还自办了1期“操作系统学习班”,除本所有60名学员参加学习外,还有全国53个单位的90名学员参加了该班学习。

1983年,上级批准我所从日立公司引进M—240D计算机的计划后,我所采取边谈判边培训的方针,首先对赴日接受培训的人员进行了预培训,打下了扎实的基础。在日期间,曾有一位日本专家出了4道题,要其中一位学员选做一题,限10分钟内做完,没有想到他不到10分钟就把4道题全部做完,深受日本专家好评。其次为了使机器到所后,便有人能操作使用,我所开

办了第一期“三员学习班”，还办了“业余微机学习班”、“FORTRAN 语言学习班”、“COBOL 学习班”和“UNIX 学习班”，全年共办班 6 期。

1984 年初，为了使 M—240D 机安装完即可正式投入运行，既满足科研需求，又可为机器“吃饱”创造条件，在机器到所前后，我们便对全所科技人员进行调查研究，在全所范围内以学会使用 M—240D 机为目标，对大批技术人员和辅助人员进行了培训。当时，共办“M—240D 机 DESP 培训班”两期，共计培训所内技术人员 198 人，所外人员 22 人。另外，为了解决本所子女就业问题，又办了“三员培训班”两期，培训子女 25 人（现已全部就业）。同时为湖北省国防工办下属所（厂）办了一期“Z80 微机培训班”，培训 45 人。为了培训中小学师资，办了一期“APPLE 微机师资班”，培训 64 人。另外，还为所内办了“管理人员 COBOL 培训班”、“VOS 及 TSS 使用法培训班”……全年共办计算机班 18 期。

1985 年，我们根据 IBM—PC 机日益普及的趋势，重点放在 IBM—PC 机的培训上，先后开办了“IBM—PC 微机系统原理及其应用”培训班 7 期，深受技术人员的欢迎。另外，还办了“操作员学习班”、“微计算机培训班”、“Ada 语言学习班”、“程序设计方法学培训班”、“COBOL 语言培训班”、“PASCAL 程序设计及其应用班”和“工业普查人员计算机培训班”。全年共办计算机培训班 13 期。

1986 年，随着单片机的问世，我们首先办了一期“单片机培训班”。为了全面实现管理自动化，办了两期“微机在管理中的应用培训班”。另外，还办了一期“IBM—PC 机培训班”，基本上满足了财务、器材和人事等部门进行微机管理的人员需求。全年共办了计算机班 4 期。

1987 年，为了进一步推广，单片机，我们又办了一期“MCS—51 单片机培训班”。七院为了在全院推广，也委托我们办了一期“MCS—51 单片机培训班”。这期培训班的学员，中年科技人员占大多数，其中不少是各所的科研骨干、专业组长和项目负责人。这些同志平时在所内工作任务重，学习新技术的机会较少，大家都很珍惜这次学习机会。湖北省国防工办教育处发出通知，向下属各企事业单位转发我们培训中心为七院举办的《MCS—51 单片机学习班情况汇报》和七院教育处编发的《教育信息》第 18 号，进行了表彰。同时，七院还委托我们办了一期“Ada 语言学习班”。另外，我们所还办了“dBASE—II 培训班”、“离散数学学习班”、“UNIX 操作系统学习班”。全年共办计算机班 7 期。

1988 年，我们在全所进行需求调查的基础上，又开办了“MCS—51 单片机培训班”、“8086 微机培训班”和“80286 微机系统培训班”。另外还办了一期“微机在管理中的应用培训班”。全年共办计算机班 4 期。

1990 年，随着计算机技术的深入，我们办了“网络技术培训班”、“网络分析与综合导论学习班”、“电路的计算机辅助分析与设计学习班”和“计算机病毒防止学习班”等，为我国船舶行业计算机的应用、普及作出了一份贡献。

（作者为船舶总公司七〇九所培训中心副主任）

四十、职工教育教材建设的回顾

李 望

为了加强船舶总公司系统各类教材的建设，1983 年 8 月，船舶总公司下发了中船总

[1983]人字 1158 号文件,成立了“中国船舶工业总公司教材编审室”。教材编审室是船舶总公司教材建设的处级职能部门,办公室设在哈尔滨船院。

教材编审室由我主持工作,到目前为止,我们共出版系统内中专教材、工人培训教材、干部岗位培训教材和电教教材近 200 种。

1984 年,全国各企业正在大力开展工人技术理论教育,船舶总公司人事部组织编写并审定了《中国船舶工业总公司造船工人技术理论教育教学计划与教学大纲》。遵照船舶总公司指示,我们请了 44 名专家担任主审,组织了 17 个单位近百名编者参加,编写了具有行业特色的船舶工人技术理论教育的教材(含初级工与中级工部分)。为了掌握职工教材建设的特点,我们通过座谈会、调查摸底、提纲审查会等多种形式,边摸索边工作。1984 年 4 月,在上海召开了工人培训教材座谈会,确定了教材建设的指导思想和工人培训教材的 50 种选题。同年 6 月,船舶总公司人事部下发了《船舶工人技术理论教育统编教材编审出版计划》之后,我先后三次组织召开编写提纲审查会,有 130 人参加,对 25 种教材的编写提纲进行了审定。1985 年,我们又召开了“工人培训教材工作座谈会”,各主编单位介绍了组织编写的经验,研究了存在的问题和应采取的措施。在广大编审者的努力下,1983 年 4 月交稿,至 1989 年底共出版了 40 种工人培训的教材。这批教材,基本解决了船舶行业工人技术理论教育(包括初级工和中级工)的教材短缺问题,部分填补了国内船舶工人教材的空白。这套教材除向总公司系统内发行外,还向海军、交通部和地方船厂发行。从 1989 年我们做的抽样查看,总体质量达到了预期目的。

在编写工人培训教材的同时,我们想到了要充分发挥电化教育的优势,打算编制电化教学片。当时对这个问题有一些不同的看法,再加上电教片的编制从设备、队伍、经费和技术等方面都还有较大的困难。那么,船舶总公司电教教材搞不搞?带着这个问题,我们走访了一些中央部委。发现除中央电教馆以外,部委很少有组织编制电教教材。只要教学需要,困难再大这第一步也要迈出去。因此在 1985 年,我们成立了船舶总公司电教协会。1986 年成立了船舶总公司电教委员会。从此,我们着手组织了部分院校和工厂挂钩、协作,经过编剧、摄像、美工等一系列工作,现已落实了 36 部教学电视片的编制任务,已发行 21 部。

管理干部培训教材起步较晚,从 1988 年 9 月中层干部岗位规范审查后开始组稿。为解决教材品种多样性问题,我们对教材建设加强了宏观统筹,从三个渠道(国内选用、船舶总公司选用、单位自编)解决教材来源问题;从三个层次(自编讲义、交流讲义、统编教材)进行教材建设,开阔了我们的工作门路,共制定了三批 25 种教材计划,1989 年底陆续出版。在教材的出版形式上,我们做了一些有益的探索,采用了一些灵活做法。在版本上,有内容比较集中的合订本,也有内容单一的小册子;有公开出版、发行,也有内部发行。在教材种类上,主要出版专业主干课教材,但也出版一些有价值的参考书。我们打算在 3 年左右的时间,完成中层干部岗位培训的主要专业教材的编审出版任务。我们所遵循的原则,是适应职工教育的特点,快出书,出好书。

(作者为船舶总公司教材编审室主任)

四十一、忆我厂的继续工程教育

陈 晓 军

1983 年,我们九江船用机械厂正处于军品调整、造船不景气的境况,全厂几乎是靠“找米

下锅”组织生产。可找来的“米”，往往技术要求很高，产品品种与工厂纲领产品相差又很大。而当时我们厂的工程技术队伍是由机械、焊接、船体设计、船舶动力装置等专业的技术人员组成，专业覆盖面极窄。在新产品开发的实践中，领导干部和专业技术人员深刻地体会到更新、拓宽、提高知识的必要性。当时我们的厂长严峻地说：“工厂不搞生产没有饭吃，不搞职工教育也总有一天要没有饭吃。山沟里的人才从哪儿来。主要立足于自己培养和搞好继续工程教育”。在这一思想指导下，向职工教育要人才、要效益的形势迫在眉睫。我当时在总装车间已担任了8年技术副主任，为了提高职工素质，尽快培养出工厂生产需要的专业人才，厂党委决定把我调往教育科任科长。

1983年12月份，我一到教育科，就感到新岗位工作的紧张，如何才能加快继续工程教育的步伐？我们认为只有以新产品开发和企业管理上等级为主要学习内容，采取走出去、请进来，以请进来为主的培训形式才能达到事半功倍的效果。

我们积极参加省、地、市举办的各种学习班和讲座，1984年至1989年，外培专业技术人员89人次。我们曾先后派出9批24人到美国、丹麦、日本、西德等地考察，并请进了3位美国专家到厂，进行为期40多天的技术培训。在我厂没有1名锅炉专业技术人员的情况下，职工教育发挥了巨大作用，于1989年顺利完成了首批两台锅炉的试制任务。现在工厂开发的克雷登锅炉共有7个系列、18个规格品种，一次国产化率达85%以上，已投放市场。为052首舰配套的两台不同型号的锅炉，作为军品已首次装在舰船上。

走出去十分必要，但请进来不但花钱少，而且受教育面大，对解决工学矛盾更有利，因此，我们更多采用了这种方法。据不完全统计，从1986年至1989年共举办了22个继续工程教育学习班和讲座，参加人数达927人次。

1984年初，军品计划调整，甲板机械滞销，工厂作出了获取三类压力容器设计制造许可证的决策。从当时条件看，谁都为工厂能否顺利取证捏把汗。从专业技术队伍来看，机械、焊接、船体虽然与压力容器相近，但毕竟不是一个行业，对口的化工机械专业只有一名刚毕业的中专生。为此教育科当务之急是对取证有关人员尽快进行全面的岗位培训，特别是对技术人员的继续工程教育要加快步伐。

为顺利取证，我们多次派出专业技术人员、管理人员赴江西石油化工机械厂、武汉化工设计院等压力容器设计制造单位学习，请来了兰州石油化工机械总厂的工程师来厂讲课，还派主要设计人员参加国家劳动人事部举办的压力容器学习班。经过一年的努力，在1984年12月，厂领导、主要科室领导、责任工程师都顺利通过了国家劳动人事部组织的考试，设计人员也以良好的成绩通过了审查答辩。1985年2月，国家劳动人事部、中国船舶工业总公司向我厂颁发了一、二、三类压力容器设计制造许可证，成为船舶总公司第一家压力容器设计制造厂家。

1986年6月，我厂派9名同志参加九江船舶公司培训中心组织的价值工程学习班。结束后，我们教育科又组织了有40多人参加的厂内价值工程学习班。在学习的基础上，迅速成立了“高压氧舱”价值工程小组，以GYQ—32舱群为对象，对其气源及空气系统、氧气系统内装饰部分进行了功能分析、方案论证、改进设计，节约成本6万余元，取得了良好的效果。

1987年，在开发高压氧舱产品系列的过程中，我们聘请了全国高压氧舱学会主席，来我厂讲授有关高压氧舱的技术知识。经过几年的努力，通过继续工程教育，我厂的系列产品九洲牌GYQ—32高压氧舱荣获1988年国家优质产品银质奖，300米氮氧饱和潜水模拟舱群获1989年船舶总公司科学技术进步二等奖。

在现代化的今天，微机技术已广泛应用于社会各个领域。自1987年以来，我厂连续3年聘

请 6354 所的微机工程师来厂讲课,有 50 余人参加了学习。教育科在学习的基础上,经过多年的努力,自编了程序。在 1988 年 10 月,我厂已成功地将微机应用于教育档案管理,在我厂晋升二级企业的审查和船舶总公司教育检查中,有关人员对此项成果给予了高度评价。

1986 年至 1988 年我厂连续 3 年被评为地区公司教育先进单位,1989 年被评为省级职工教育先进单位。

(作者为九江四九一厂原教育科长)

四十二、磨刀不误砍柴工

——船舶总公司厂长全国统考班 培训工作侧记

李 嘉 栋

我原在四六六厂任厂长助理。1984 年 3 月,我被借调到北京船舶总公司机关工作,协助人事部领导干部处安排干部培训规划,并筹备第一期厂长统考培训班。第一期厂长统考班在船舶管理干部学院举办。应到 20 名重点企业的主要负责人,实际报到 19 人,其中正职 10 人,副职 9 人。这个班历时 3 个半月,住宿在船舶总公司招待所,平时在船舶管理干部学院上课,结业时在北京市党校参加国家统一考试。该班由船舶管理干部学院教研室主任沈国钰老师和我负责,并各主讲一门主课,其余各课由镇江船院派教师赴京讲授。

办首期统考培训班,作为组织者,我们心中无底,作为教师,大家都无经验;对学员来说,年龄偏大,都没有系统学习过企业管理理论,而且在京学习干扰较大,为此,教学双方都感到压力很大。在这种情况下,由于组织者精心安排,教师认真讲授,学员学习艰苦,而教学双方的压力日益减轻。功夫不负有心人,参加国家考试结果,我系统 19 位厂长的平均成绩和优秀率均明显高于全国平均水平,取得了令人可喜的成果。船舶总公司在对成绩优秀学员进行通报表扬的同时,决定对 3 位获得双科优秀的厂长晋升一级工资。遗憾的是,有一位学员因考试前连续与外商洽谈业务,“企业管理”的成绩只得 57.5 分,成为我系统参加国家统考唯一单科不及格的学员。

我于 1984 年 8 月底从船舶总公司机关调到镇江船院任干部培训部副主任,接手干部培训部的工作。在 1984 年 9 月至 1986 年 7 月两年中又负责组织了第二期至第五期厂长统考培训班,每期 4 个月左右时间,除了学习《方针政策》、《企业管理》两门课外,还按国家经委的要求,安排了半个月的计算机普及教学。每期培训结束,在镇江就地参加国家考试。

由于厂长统考培训班的成败事关船舶总公司和镇江船院的声誉,并直接关系到每位应考厂长的声誉和前途(国家规定:厂长统考不合格者不能继续任职)问题,因此,我们对统考培训班全力以赴。陈宽院长直接分管并参与,几位部负责人和教研室主任亲自授课。我作为培训部副主任(兼班主任)和系党总支委员,具体负责统考培训班的教学、后勤和班党支部工作。同时,承担《企业总论》、《生产管理》等部分课程的讲授和总复习辅导的任务。

4 期统考培训班共有学员 184 人。其中,年龄最大的 55 岁,最小的 29 岁;有长期担任厂长的老同志,也有刚提拔或即将走上领导岗位的新干部;有解放初名牌大学毕业的高材生,也有未拿到初中毕业文凭的“小学生”;有评上高级职称多年的高级工程师,也有近 20%没有专业

技术职称者。虽然情况不一,水平各异,但在强化培训中,学员们都勤奋攻读,顽强拼搏。年龄大的不服老,起早摸黑舍得花时间;年纪轻的不松劲,脚踏实地勤于做学问。基础差的不气馁,笨鸟先飞,敢于下苦功;基础好的不自满精益求精,互帮共奋进。这4期学员,在4个月的时间中,没有节假日,没有星期天,大多数学员每天埋头学习十多个小时。

辛勤的汗水浇灌出丰硕的成果,刻苦的学习换来了喜人的成绩。4期共184名学员在国家统考中两科全部及格,取得了“满堂红”,平均分数逐期上升。几项主要分数指标均高于全国工业系统和全国的平均水平。(见下表)

期 项 目 成 绩 数	及格率		优秀率		总平均分	
	全 国	船舶总公司	全 国	船舶总公司	全 国	船舶总公司
第二期(41人)	97%	100%	1.2%	9.8%	149	162
第三期(63人)	98%	100%	1.6%	—	155	163
第四期(48人)	未见报	100%	1%	28%	162	164
第五期(32人)	未见报	100%	1%	6.3%	163	166

1986年上半年,船舶总公司厂长统考工作提前半年完成国家计划。经过4个月的脱产强化培训,厂长们不但在国家考场上取得好成绩,而且回厂后学以致用,勇于实践,大多数人在工作中取得可喜成效,1985年夏,我专程去上海公司和天津公司7大船厂进行跟踪调查。1987年秋又去昆明公司和重庆公司10个厂进行调研。在座谈会和个别交谈中,工厂的中层干部和职工们普遍反映学与不学大不一样,厂长们经过培训,管理素质和领导水平确实有明显提高。厂长们感慨地说:磨刀不误砍柴工,经过培训,想问题,作决策,搞管理,心里亮堂多了!通过实地调查,我深切地感到,这几年我国的造船工业能在航运业不景气和国民经济的困难中顽强发展,是与厂长们经过培训后素质提高和本领增强分不开的。

我们在厂长统考培训中取得的成绩,得到了上级领导的充分肯定。船舶总公司的厂长统考培训入学率和组织工作得到国家经委负责同志的表扬;我系统的统考成绩和学以致用调查报告得到了国家统考办公室的赞扬;镇江船院干部培训部统考培训班的新鲜经验在江苏省统考工作会议上作了介绍推广;统考培训班的工作多次受到船舶总公司领导和镇江船院领导的表扬,并获得镇江船院的教学质量奖。

(作者为镇江船院管理系、培训部副主任)

四十三、航 程

——记船舶总公司首届教育工作会议

李 文 洪

楔 子

船舶工业本身的发展酷似一艘巨轮,航行在波涛之中,从不止步,从不停留。

1982年,中国船舶工业总公司成立不久,就着手研究智力开发和加强教育工作的问題,提出要召开一次教育工作会议。起初,我并没有领会船舶总公司领导的意图,觉得当年的工作已经布置,开会要解决什么问题,不明确就不要开会。到1983年我调任教育处长,在研究如何开展工作时,才意识到,造船行业的领导机关从六机部改为船舶总公司,从政府机关改为经济实体、产业集团,一切工作都要适应这一重大转变。要有新的思路、新起点,把工作建立在既继承优良传统又进行改革的基点上。船舶总公司领导的目的是在探索一条发展船舶工业的新路子。当时,船舶总公司在世界造船业的激烈竞争中,“能否取胜,能否发展”,“最关键的是科学技术和经营管理水平,而最主要的是掌握先进科学技术和先进经营管理的人才”(总经理语)。当我理解了总经理的意图,认识到召开这样一次教育会议的重要意义时,就积极投入了准备工作。

序 幕

首届教育工作会议的准备工作是从人才预测拉开序幕的。在人才预测基础上的人才规划是会议的中心内容。有规划,才能站在造船工业发展的历史高度,确定目标、任务,以及制定实现目标、完成任务的一系列的方针政策和措施,找到从现实出发可以执行的保证条件,纲举目张。当然,也旁及诸如调查研究、总结工作,以及评选先进、文件起草和选定会场等常规性的准备工作。

1984年7月13日,在各项准备工作基本就绪、集思广益基础上,由我起草了给党组《关于召开总公司首届教育工作会议有关问题的请示报告》,《报告》除汇报准备工作外,主要是请党组就会议要解决的几个重大问题作出决定。我记得当时提出的问題有:(1)会议总的指导思想;(2)人才规划目标和教育规划目标;(3)船舶工业教育的若干方针政策;(4)增加智力投资;以及为会议准备的三个主要文件。

主 旨

经过1年零5个月,在完成了认真周密的普查、调研、总结、评比、预测、决策等准备程序后,中国船舶工业总公司首届教育工作会议于1984年8月22日在北京京丰宾馆召开。会议历时7天,于8月28日结束。

这次会议规模空前,有430多名代表,各企事业、地区公司主管教育的厂、院、所长、经理,各级学校的院、校长和船舶总公司机关各部门负责人都参加了会议。8月22日开幕式,总经理冯直同志,副总经理潘曾锡、王荣生、胡传治、徐志坚同志及党组成员全部光临会议指导。会议的中心议题,是讨论如何把发展船舶工业从单纯依靠增加资产和劳动力的老路,转移到依靠科技进步,提高人员素质和改善经营管理的新路子上来;如何把智力开发,人才培养真正摆在战略重点上来。会议讨论的三个主要文件是:(1)1983~2000年船舶工业人才规划;(2)加快智力开发,振兴船舶工业,迎接新技术革命(总经理主报告);(3)关于加强教育工作的决定。此外,还有《职工教育基金管理使用暂行办法》等5个专题文件。

这次会议讨论解决的主要问題,简记如下:

(一)关于奋斗目标

人才规划的目标,是以船舶工业经济和科技规划为依据,以改善职工队伍结构,提高人员素质,压缩职工总数,提高生产效率为目的,依据人才预测结果制定的;由1990年、2000年两个目标年度的职工总数、干部工人比例、专门人才密度、专门人才学历结构、生产工人技术等级结构和平均技术等级、平均文化程度六项指标组成。

教育规划目标,由各类在职职工文化程度结构和 1990、2000 年两个目标年度需要培养的研究生、本科生、大专生、中专生、技校生人数两组目标组成,并具体化为职工教育发展规划和学校教育发展规划。

(二)关于船舶工业教育的方针

贯彻执行“三个面向”的方针,从船舶工业的实际出发,面向生产、面向科技、面向经营、面向船舶工业的未来,不断改革,不断创新,迎接新技术革命的挑战,逐步形成适应船舶工业需要的教育体系,培养德、智、体全面发展的人才,努力为船舶工业现代化服务。

近、中期船舶工业的发展,主要依靠培养提高现有人员的素质,充分发挥 30 万职工的作用。会议确定了大力加强职工教育,大规模地开展全员培训的方针;逐步建立和完善包括岗位培训系统,各级职工学校教育系统和各种短期培训系统的职工教育体系;今后几年职工教育的重点应转向干部教育、科技人员继续工程教育和工人中级技术培训,特别强调了高级经营管理人才的培养。

技工学校要进行整顿(其他院校教育不作记述)。

(三)关于教育体制改革

职工教育继续进行培训制度与人事、工资制度有机结合的改革试点;扩大教育部门职工教育基金使用权等。

(四)扩大出国培训的规模

船舶总公司每年拨出 20~30 万美元专项经费(包括外汇额度和人民币 56~84 万元),在国家派遣计划外由船舶总公司直接派遣出国培训。每年可增派 20~30 人。

(五)进一步调动职工教育工作者的积极性

在调整、整顿基础上,对职工教育的专职教师和三线中小学教师实行每月 10~20 元的岗位补贴。

(六)关于增加智力投资

在明确“智力投资是效益最大的投资”基本观点的基础上,根据《人才规划》的预测,17 年发展教育事业所需的基建设资,原则上每年按船舶总公司总投资的 15% 安排;1990 年以前,集中完成教育投资 1.7 亿元,以保证人才培养的超前安排。同时,鼓励地区、企业投资办教育,谁投资谁得益。

(作者为船舶管理干部学院副院长)

四十四、编制船舶工业职工教育 10 年规划的简要回顾

卞 学 德

为了加强智力开发,提高职工队伍素质,适应船舶工业发展的迫切要求,1984 年 8 月船舶总公司首届教育工作会议提出了单独编制船舶工业职工教育规划(以下简称“规划”)的任务。

为了对规划编制工作进行充分酝酿与准备,船舶总公司人事部于 1984 年 10 月 13 日至 17 日在上海求新造船厂召开专门会议。我和刘锡林等同志作为九江公司的代表,参加了会议。会议就船舶工业职工教育规划的目标、任务,编制方法、步骤、要求等,进行了广泛深入的讨论,统一了认识,明确了做法。

1984年11月14日,船舶总公司以船总人(1984)1658号文下达了《关于编制船舶工业职工教育规划的通知》。(以下简称《通知》)。《通知》确定规划编制工作在总经理主持下进行,由人事部和规划部负责,委托九江船舶工业公司组成规划编制总体组,指定由我担任总体组负责人。由我和刘锡林、罗云翔、郑楚南、李玉宜等同志为主要成员的总体组,于1984年12月初正式成立并投入工作。

从此,编制船舶工业1986~1995年职工教育规划的工作,自下而上、上下结合地全面展开。

规划的制定,大体经历了以下三个阶段。

第一阶段,搞好全员补充调查,认真进行静态分析。

这个阶段,主要是在1983年进行全员调查、人才预测的基础上,以1984年底在册职工为准,进一步搞好职工全员情况的补充调查,并对职工队伍的年龄、文化、技术、业务等素质状况以及群体结构,认真进行静态分析,以准确掌握“底数”,明确优势、劣势与规划期的发展趋势。

为了搞好这个阶段的工作,总体组根据上海求新船厂会议的集体构思,设计制作了一整套表格,编写了详细的填表说明,及时地分别寄、送到各地区、各单位。1984年12月16~19日,船舶总公司人事部在广州文冲船厂召开了有各地区、七院及有关企事业单位职教规划办公室负责人参加的会议,交流贯彻落实船总人[1984]1658号文件及第一阶段工作进展情况。着重研究、部署了第二阶段任务。

第二阶段,是在全员补充调查和静态分析的基础上,分析、预测1990年、1995年两个目标年点各级各类人员的“拥有量”和“需求量”。

第三阶段,是对前两个阶段工作取得的结果进行综合分析,从“拥有量”和“需求量”对比,研究各类人员在数量和质量上的差距,讨论、确定教育培训目标,编制各级各类人员的教育培训规划,提出落实措施。

在大多数企事业单位完成第二阶段“拥有量”和“需求量”预测之后,为了及时加强对规划编制工作的具体指导,船舶总公司人事部发了《船舶工业职工教育规划编制提纲》(以下简称《提纲》)。《提纲》分别对编制规划的总体要求、编制依据、基本内容以及编制程序等作了明确的规定。并召开了阶段性座谈会,总结检查交流前段工作,布置第三阶段工作。

在各地区和各企事业单位一、二阶段资料基本报齐,第三阶段资料半数报来之后,总体组为尽早动手起草船舶总公司规划,一方面汇总处理数据和资料,一方面采取典型抽样、推算复盖的办法,进行弥补修正。据不完全统计,共收集处理各种报表21种14万多份,数据3100多万个。预测确定了1990年、1995年两个目标年点各类人员的“拥有量”和“需求量”,绘制了全员现状、群体结构、“拥有量”、“需求量”、“补充量”、“培训量”等简明图表。在对大量数据资料进行汇总处理与综合分析的基础上,选定了机构简化、比较理想的整体结构方案。总体组于1985年6月拿出了船舶总公司职教规划草稿,1985年7月,邀请王贯三、陈文苗、黄世麟、武力等同志来九江,对规划草稿进行了认真讨论。总体组根据讨论意见整理修改,形成第二稿后,到北京向船舶总公司人事部等各主管部门作了汇报,听取意见。总体组对《规划》再次修改后,8月份提交在渤海船校召开的船舶总公司教育工作座谈会讨论。渤海会议之后,总体组根据大家的意见和建议,对规划讨论稿进行了认真修改与补充;之后总公司人事部又先后在七院和综合技术经济研究院召开小型会议,进行认真讨论;船舶总公司人事部教育处郭大成、赵显劲等同志多次和总体组一道仔细推敲,反复修改,到最后定稿送审,《规划》前后经过7次重要修改与补充。送审稿经船舶总公司教育委员会第一次全体会议讨论,原则通过,经船舶总公司主要领导

审核同意,以船总人[1986]146号文将《船舶总公司1986~1995年职工教育规划》正式下发各企事业单位贯彻执行,并上报国家有关部委。

船舶总公司黄平涛副总经理1989年11月13日在船舶总公司职工教育工作会议讲话中指出:“这三个规划(人才、职教、继续教育规划),明确了这段时期内职工教育的任务和发展要求,并提出了具体实施步骤”,“几年来总公司系统各级开展的培训工作,例如:企业领导的岗位培训,地区公司、七院组织的中层干部培训、工人技术等级培训,以及多种形式的继续工程教育,都是在规划制定的原则、目标、任务的指导下进行的。今后几年内,这三个规划的重要内容仍要继续贯彻执行”。黄副总经理的这些话,代表了大家的共同心声,是对职工教育规划的历史作用与现实意义的确切评价。

(作者为九江船舶公司培训中心主任)

四十五、采取“集中管理、分岗见习” 的办法,加速新进厂大中 专毕业生的培养

于锡友

大连造船厂为了加强对新进厂大、中专毕业生的培养,促进其早日成才,从1984年末开始,对见习期的毕业生采取“集中管理、分岗见习”培训办法。当时,我在厂培训中心职工总校(教育处前身)任教,组织上分配我担任见习生的班主任,具体负责见习生的业务培训、思想教育、生活管理、纪律考核等组织工作。

自1982年起,我厂大批接受应届大、中专毕业生。毕业生进厂后,实行的是“一次性定岗”的分散管理办法。这种办法不利于工厂的宏观调控,工厂很难根据毕业生由学校向工厂过渡阶段的思想特点有针对性地统一组织教育。同时,这种办法也存在着“一次分配定终身”的弊病,约束了毕业生积极性的发挥,影响了见习效果,职工群众和见习生本人都有意见。这个问题引起了厂领导的重视,经过认真研究,决定根据我厂部门多、规模大的特点,采取“集中管理、分岗见习”的办法。这个办法就是毕业生进厂后,将其人事工资、党团组织、福利待遇等所有关系,集中到培训中心职工总校统一管理,成立见习生班委会,组建党团组织。见习期共分四个阶段:两周入厂教育;6个月劳动见习;5个月专业技术见习;一周见习总结和定岗准备。每周由培训中心召集一次,进行专业技术培训和思想教育,开展各种活动。同时在开展“创优”竞赛活动中,干部处、教育处定期进行考核。见习期满后,由干部处、教育处根据工作需要和考核成绩分配定岗。

工厂为加强组织领导,保证培训管理工作的有效进行,成立了由常务副厂长任组长,总工程师、党委副书记为副组长,工会、团委、科协、干部处、教育处、劳人处、财务处、生活管理部门等主要负责人为成员的大、中专毕业生见习期培训管理工作领导小组,负责见习工作的全面领导,同时下发厂文。在整个见习生培训过程中,工厂充分注意调动各有关部门的积极性,依靠各方面的力量共同做好见习生工作。

这一办法从1984年实行,经过不断完善,取得了明显的效果。同样都是一年的见习时间,两种方法所产生的效果却大不一样。分散管理几年,许多单位宁肯缺人用,也不愿接受毕业生。

说“现在大学生一年不如一年”，“他们大事干不成，小事不愿干”。而这几年大不一样了，他们的整体素质有了明显提高。仅就1988年至1989年进厂的毕业生来说，在见习期立功受奖的就有83人次，占这两届毕业生总数的37%。现在的情况是，一到定岗前，各单位都争着要他们。这个成绩的取得，固然与他们的自身努力有关系，但“集中管理、分岗见习”的培训管理办法却为他们创造了一个有利的成长环境。

(作者为大连造船厂培训中心职工总校教师)

四十六、围绕开发民品 C62A 铁路 敞车做好人才培养工作

蒋义麒

1984年初，我担任四七九厂教育中心主任。工厂贯彻中央“军民结合，平战结合，保军转民，以民养军”的战略方针，经原国务院副总理李鹏圈阅同意的国家计委[1984]1834号文件和船舶总公司[1984]1481号文件决定我厂开发民品 C62A 铁路敞车。工厂领导提出职工教育的任务，应围绕开发民品 C62A 铁路敞车，做好人才培养工作。

由于我厂是船舶总公司下属生产铸锻件的三线工厂，没有一个人是学铁路车辆制造专业的，对铁路车辆生产完全陌生。在任务急、时间紧的情况下，坐等外面调来铁路车辆生产人员或上级分配专业对口的大学毕业生是不现实的，我们只能走自力更生、自我培训的道路。于是，我和职教干部到铁道部专门生产 C62A 铁路敞车的眉山车辆厂调查学习，然后，根据《工厂铁路敞车 C62A 产品开发总体规划》和《工厂铁路敞车 C62A 生产改造工程可行性方案》，与有关部门研究制定了《关于铁路敞车 C62A 产品开发人员培训的意见》，经工厂领导同意，并由船舶总公司以船总规[1985]668号文批准，从改造工程总投资中列出35万元作为生产人员培训经费。

根据培训计划，从1985年2月开始，我们对开发民品 C62A 铁路敞车所急需的干部、工程技术人员、技术工人超前进行培训。我们采取多渠道、多层次、送出去、请进来、脱产培训、边干边学等多种形式，通过调研学习，办短训班，现场培训，电大班委托代培和请教授、技师讲学、指导，参观，自学等多种方法进行培训。我们组织干部、工程技术人员200余人去铁道部眉山、大连、株洲、齐齐哈尔等车辆厂参观学习。聘请西南交大霍教授来厂对80多名干部、工程技术人员进行铁路车辆制造工艺的培训。1985年初将电大82级机械班16名学员在学完电大必修课，委托西南交大培训，学习车辆制造工艺等5门专业课程。16名学员学完专业课后，即到株洲车辆厂实习，进行毕业设计、毕业答辩。他们毕业后，于1985年3月参加了 C62A 铁路敞车开发工作。在组织技术工人培训中，我们按照铁路敞车生产各工序配套人员，抽调91名工人到大连车辆厂等单位进行对口培训。通过培训，这批工人掌握了整个生产过程各工序（如中梁底架、手风制动、总组装）的生产技术和焊接工艺，我们还聘请大连车辆厂技师进行 CO₂ 保护焊培训，开办了气割、新焊机操作、行车等培训班，共培训各类生产工人500余人。

通过培训，为开发民品 C62A 铁路敞车培养了各级各类人才，仅用3年时间就完成了铁路敞车改造工程，并且投入了批量生产。1985年，C62A 铁路敞车生产改造工程开始，需要对总装、机加、铸钢三个车间进行改建，重新按照敞车生产要求设计工艺平面布置。这项任务原来打

算请铁道部北京设计队承担,但考虑到因地制宜,因旧利废,缩短工期的问题,改由我厂工程技术人员自己承担。工厂的工程技术人员经过考察调研和培训后,很快就完成三个车间的工艺平面设计,得到北京铁道设计院认可。这不仅保证了铁路敞车改造工程的顺利进行,而且为工厂节约经费8万元。担负C62A铁路敞车生产任务的干部、工程技术人员和技术工人经过培训后,组装样车取得成功,立即转入试制。试制的C62A铁路敞车,于1986年5月经铁道部、船舶公司正式鉴定、验收合格,继而投入了批量生产。1986年底生产128台,1987年又生产805台。至此铁路敞车改造工程已全部竣工,并经过验收合格。到1989年我厂已能够完成年产1300台的计划,还开发了G60、G11、G17铁路罐车系列产品,为我国铁路运输作出了一定贡献。

(作者为重庆重型铸锻厂教育中心主任)

四十七、船舶总公司第一期高级经营管理干部研修班始末

吴 烈 钦

船舶总公司人事部通过多方调查研究,确定在我们文冲船厂培训中心举办第一期高级经营管理干部研修班,并于1985年5月21日正式下发文件。我厂收文后,便成立了研修班领导小组,厂长汪耀文任组长,黄金成、苏维平、叶炳全同志任副组长。研修班还设立办公室,由教育科科长李竞芳任办公室副主任,我担任该班班主任。开班后,研修班设立临时党支部,直接由文冲船厂党委领导。

6月初,研修班办公室就立即开始了选定工作人员,请经验丰富的高等院校协助办学,制定教学计划目标,聘请优秀企业家、教授、专家、学者授课等筹备工作。通过两个多月的积极筹备,一切工作就绪。领导小组派李竞芳、叶炳全专程到北京汇报筹备情况,船舶总公司领导认可了我们的办班计划。同年9月2日,船舶总公司第一期高级经营管理研修班在文冲船厂培训中心举行了开学典礼。来自船舶总公司系统7个地区的工厂、教学、科研等22个单位的31名学员参加了开学典礼。船舶总公司人事部副主任郑炳林同志出席了典礼并讲了话。会后,学员们同与会领导认真地展开了讨论、交谈。

研修班的整个教学过程分三个步骤进行。第一步是理论教学。研修班共学习了13门课程,听了10个讲座。主要课程有《企业经营管理》、《技术经济分析》、《工业会计与财务管理》、《经济法与国际贸易》等。讲座主要有《商业谈判技巧》、《中外企业管理比较、涉外经济合同的处理研究》、《国内外船舶市场情况》、《谈判与合同签订》、《外贸体系的改革》、《经营技巧和国际经济》等。第二步是实际考察。考察团由研修班人员组成,在韩发同志的率领下,一行40人先到深圳参观先进企业,后赴香港考察。在香港主要考察了华联公司、信昌建设机械有限公司、经纬顾问研究有限公司、中文大学、香港生产力研究中心、美国时运财务有限公司、香港证券交易所、中华船厂、华润公司等。听了《香港经济特点及发展趋势》、《香港国际投资》、《香港市场及经济特点》、《香港的经济信息与咨询》、《金融市场》、《华联公司的经济特点及管理》等九个专题讲座。第三步是撰写论文。学员通过考察,紧密结合本单位的实际撰写论文。主要论文题目有《论述新产品的开发》、《论述企业运用技术经济可行性分析》、《论述降低产品成本的途径和方法》、《论述企业挖掘潜力,提高经济效益》、《论述人才培训》、《论述关于加强企业管理》等。

由于上级公司领导的关怀支持和学员的努力,研修班顺利地完成了教学计划。通过3个多

月的学习、考察,开阔了学员的视野,改善了学员缺乏系统的现代化管理知识和市场经营能力的状况。同时通过撰写论文,使学员们能够运用学到的知识和借鉴香港以及发达国家经营管理的经验,对照本单位的经营管理状况,提出本企业改革的设想和措施,提高了自身的经营管理水平和决策能力。研修班达到了预期目的。1985年12月23日,船舶总公司第一期高级经营管理干部研修班结业,并举行了结业典礼。船舶总公司副总经理徐志坚同志专程来到研修班参加结业典礼并讲了话。参加结业典礼的还有广州船舶公司、华联公司、华南工学院等单位的领导。在结业典礼上学员们纷纷表示,要把在研修班学到的理论知识和先进经验带回去,发挥自己的力量,为振兴船舶工业作出更大的贡献。

(作者为船舶总公司第一期高级经营管理干部研修班班主任)

四十八、开展高中文化教育为 培养专门人才打好基础

赫 秉 贵

1984年1月,我接替离休干部姜淑云同志的工作任教科科长,时值我们江淮机械厂从1981年开始的初中文化补课工作已进入尾声。根据工厂生产经营的需求,我们不失时机地开展了高中文化教育,从1985年至1986年先后举办了两期高中文化补习班。全体师生为工厂的生存与发展团结互助、顽强拼搏的情景至今仍历历在目。

1984年9月,船舶总公司首届教育工作会议结束后,我们认真分析了本厂专业技术队伍的状况,一是深感专业技术人员数量严重不足,而且专业结构也不够合理,有些专业还是空白,严重影响着工厂的生产经营工作;二是在专门人才中,30岁以下的仅有27人,只占专门人才总数的10.4%。这一年龄断层不但得不到大、中专院校毕业生的补充,而且现有人员尚存在种种不稳定因素。在总结历年业余高中教育经验教训的基础上,工厂决定开办脱产高中文化补习班。其目的,一是提高职工文化素质,为学习本岗位技术理论打好基础,为生产一线培养技术骨干;二是选拔部分品学兼优学员参加成人院校招生考试,为工厂培养急需专门人才。

1985年3月1日,首届脱产高中文化补习班正式开课。28名学员大多来自生产第一线,年龄最大的30岁,最小的21岁。他们大多有较丰富的实践经验,但缺乏系统的高中文化知识;有的刚刚在初中文化补习班结业。这就给教学增加了一定难度。所幸的是,这些学员有立志成才和振兴企业的强烈愿望,政治思想素质较好。

本期高中班开设了数学、语文、物理、化学四门课程,我和余正津、桂美胜、梁媛分别担任了各科的教学工作。政治课采用自学与专题辅导相结合的方式进行。各任课教师牢记办学宗旨,克服一切困难,教书育人。余正津同志是厂子弟学校教师,除完成本职工作外,又愉快地受聘担任了兼职教师。梁媛同志在担负两个初中文化补习班教学工作的同时又承担了高中班的教学任务。桂美胜同志患有严重的胃病,硬是推迟住院治疗,用一杯开水两片饼干支撑病体坚持授课。

全体教师呕心沥血、不计报酬超负荷的工作精神深深感动了学员。28名学员从始至终保持了高昂的斗志。深夜12点,教室里依然灯火通明。暑期室内气温高达35℃,蚊虫叮咬,但无一人离开教室。学员游忠保同志,当时正担负初中文化补习班语文课的教学工作,但还是坚持高中班学习。他不仅教学任务完成得十分出色,而且学习也获得了良好的成绩。许多学员明知

在期末结业考试中必定有人落选而不能参加成人高等院校招生考试,但却毫无保留地将搜集到的有关复习资料张贴在教室内公布于众。他们说,来高中班学习的目的主要是为学好本工种技术理论打好文化基础,能进一步到高等院校深造固然令人向往,但在工作岗位上照样能成才。

高中班4个月完成了教学计划,7月上旬顺利地进行了结业考试。在结业考试基础上,我们推荐17名学员参加了成人高等教育招生考试,16名学员以优异的成绩被各成人高等院校录取。

10月,我们又开办了第二期高中班。该班32名学员全部参加了1986年的成人高等院校招生考试,29名学员被录取。

工厂对教育科的工作给予了充分肯定。1985年、1986年我科被评为厂先进科室;桂美胜同志被评为厂劳动模范。

(作者原为江淮机械厂教育科科长)

四十九、职工教育是国民经济的一个发动机

罗 幼 华

应德国汉堡市政府以及布隆·福斯公司的邀请,中国船舶总公司进修生小组一行6人于1988年6月赴布隆·福斯公司各部门实习,到1989年结束。我的进修领域是成人教育,主修继续教育。由于成人教育是一个系统工程,在汉堡市政府的大力协助下,我对德国的教育机构(从幼儿园、小学、中学到大学、教育局)以及德国的职业培训部门、录用部门(从职业学校、企业、商会到劳动局)进行了考察和学习。我与德国同行们在一起办公,一起面对学生,深入他们的生活,与他们同苦共乐,互切互磋,增进了友谊。

出于大众传播媒介的原因,大多数的德国人对中国的了解仅限于“非常遥远的文明古国”,这正如我们认为“德国博士开出租车”一样,都失之偏颇。德国教育界的朋友坦然地说:“我们有失业的博士,但没有失业的技术工人。”博士如果所学的专业不为“市场”所用,那么能找到出租汽车司机的职业还是不错的。

德国的法律规定6岁到18岁的人都必须接受义务教育,小学4年,中学5年、6年或9年。其中5年制中学毕业生,大多数都进入双轨制的培训技术工人的职业学校,9年制中学毕业生大多升入大学。儿童学完4年小学就开始分流,约60%以上17岁的学生接受双轨制的职业培训。德国人认为,智力最好的人是一部分,较差的也是一部分,而绝大多数是中等的,抓住这大多数人,使他们在接受义务教育的同时,进行专门技术培训,使大部分人具有一技之长,成为从事各种职业的熟练工人,这些人对国家经济发展最起作用。国民有这样的共识是十分了不起的,因为这样做,“避免了使青年人成为夸夸其谈的人”。

德国人对职工教育的认识也是逐步提高的。当1945年战争才结束时,普通教育,特别是高等教育是受到重视的。随着经济的发展和青年就业问题的尖锐,逐步重视了培训工作。国家对职工教育有立法的依据和保证,特别是1969年联邦政府通过了《职业培训法》以后,又有了《成人教育法》、《函授教育法》、《进修法》、《改进培训场所法》等。各单位举办职工教育,都要按法律行事,违反规定者就要上法庭。我认识一个女青年,她没有经过培训便在一家小商店作营业员,

当另一个接受过培训失业的营业员知道后就告到法院,因法律规定,任何工作都要先培训后上岗。结果是失业者成功了,雇主除了要承担诉讼并雇用这位失业者外,还被罚了款。这位女青年也得到了教训,后来到职业学校接受3年的培训,成了一名护士。

回国后,许多人都问我:“德国人的节奏比我们快多少?”我的感受是:我们的德国同行节奏决不比我们快,他们的工作决不比我们繁重。布隆·福斯公司的一位主管继续教育的先生听了我的工作介绍后,惊讶地说:“我们的工作太相似了!”从开拓新课程至编制教学计划,甚至教室的安排等等,一应日常事务他们与我们的程序几乎相同。在汉堡大学心理学院,一位博士把他们对领导人员进行培训的课程介绍给我,并十分骄傲地说“这是德国人的特色”。但当听了我们的思想政治工作经验以及我们古代哲学思想的介绍后,他不得不由衷地叹服,并主动要求与我合作课题。德国同行的确有许多优秀的地方值得我们学习,但我们决不能妄自菲薄。因此在德国时我就把所见的一一记下来,寄到国内教育杂志发表,与我们的同事们分享作为中国人的骄傲。

德国一位资深的教育家说:“职工教育是国民经济的一个发动机。”德国教育立法,严格执法。他们这样说也这样做了,所以取得了成功。我们也在这样做,我们也一定能成功。

(作者为江南造船厂教育处副处长)

五十、十八种现代化管理方法培训

刘 继 唐

“十八种现代化管理方法”培训,是武汉船舶公司1986年培训工作中的大事。当时,国家经委已提出全面推广应用“十八种现代化管理方法”(简称“十八法”)的要求,湖北省经委也作出了具体培训计划。由于企业改革深化,全面地加强生产经营管理,已成为我们武汉船舶公司从上至下的普遍愿望。于是我们就在1986年前后比较全面地开展了“十八法”培训工作。

领导重视。武汉船舶公司领导十分重视“十八法”培训。1986年8月初,陈立柱经理(现为总经理)亲自到我们培训中心下达任务。当时,我们培训中心只有4位同志(两位主任,两名干事),我是负责中层干部培训工作的干事,陈经理下达的任务,我们毫不犹豫地接下来了,但却感到难度很大。

据统计,我们公司系统各企事业单位,应参加“十八法”培训的中层干部有700名,然而当时我们培训中心一无培训基地,二无授课教师,要在1年多的时间内完成这项任务,实感困难重重,无米之炊如何操办?

陈经理不仅清楚我们培训中心有“两难”问题,而且也察觉到了我们的心理状态。任务下达后不久,他又来到我们培训中心办公室,一边听“十八法”培训前的准备情况汇报,一边指导我们想办法。最后,他语重心长地指出,“十八法”的培训,是一本万利的事,我们在这方面多投点资,多花点精力是划得来的。他要求我们培训中心要千方百计地克服各方面的困难,一定把“十八法”培训工作搞好。

公司领导的重视,给我们增强了信心和力量。王毅、赵振威两位培训中心主任同我一起设计培训工作方案,一起东奔西跑,为解决培训场地和师资问题,曾多次同武汉船校的领导联系和商榷,力争办班有利条件。在征得湖北省经委领导同意后,我们决定:“十八法”的培训,由武汉船校协助培训中心办班。培训计划、组织管理,由培训中心负责。授课教师、培训场地,由武

汉船校安排。结业合格证书,由湖北省经委颁发。至此,“十八法”的培训工作是迈开了第一步。

难关突破。“十八法”培训,由于时间限制,全公司各企事业单位必须普遍开展,同时开班才能按时完成培训任务。但武汉船校现有授课教师和场地远远满足不了要求,培训工作刚刚迈开第二步就遇到了难关。

突破难关,计出将心。武汉船校的领导,同我们培训中心的领导商定:为解决师资问题,公司先在武汉船校举办一个“十八法”师资培训班。我们认为,临渴掘井,总比望洋兴叹好。师资班学员,是由公司每个企业选定3~5名具有高中以上文化程度的,并有一定管理知识和讲课能力的同志。各企业准时派来了39名学员。师资班于1985年10月25日开学,历时两个月,于12月24日顺利结束。由于武汉船校严格要求教学,教师认真组织备课,学员艰苦努力学习,因而,师资班取得了良好的教学效果,学员比较全面地掌握了“十八种现代化管理方法”知识,经考试全部合格,取得了授课资格。师资班为“十八法”培训突破了主要难关,皆大欢喜。

培训展开。公司决定,为解决培训场地问题,培训班按企事业单位分布区域,相对集中,定点开班。师资班学员回单位后,在教育和企业管理部门组织指导下,及时成立了“推广应用现代化管理方法教研组”,各自分别承担一部分教学任务,积极备课,热情地投入培训工作。全公司系统“十八法”的培训,按计划于1986年的初春分期分批全面展开。

培训班每期的考核,均采用由我们培训中心统一出题,同一时间进行考试的方法。全公司正式统考共进行4次,每次统考时间都安排在每季度最后一个月的下旬。第5次考试是补考,安排在1987年4月上旬。各次考试的监考人员,都由武汉船校派出。

我们全公司系统“十八法”培训共办了五期37个班(含师资班),共计培训562名中层干部,培训人数占全公司系统应培人数的80.3%。五次统考(含补考)合格率为96.8%。培训取得了良好的成绩,受到湖北省经委领导的好评。

推广应用。公司领导曾经明确地指出:“十八法”不仅要培训好,而更重要的是推广应用好。“十八法”培训结束后,各企业在公司生产管理处的组织指导下,结合本单位的生产经营情况,认真地选定项目,积极地推广应用。从1987年至1989年,公司生产管理处共组织三次推广应用现代化管理方法成果发表会,计123项成果。上报湖北省20项,获得湖北省企业管理现代化成果奖5项。

各企事业单位推广应用“十八法”的经济效益亦比较明显。如四六一厂采用网络技术修理关键设备C63125大型车床,将135天的停修计划缩短到65天,不仅节约了维修费,而且使这台床子提前两个月投入了生产;四三八厂应用网络技术修理63T浮吊船,缩短周期30天,节约经费12万元。据统计,在近3年中各企业应用“十八法”创造的价值已达1130万元。

(作者在武汉船舶公司培训中心任职)

五十一、开展“特涂”培训解决生产关键

杨 福 凯

我是在1986年1月从大连船厂生产处调到培训中心职工学校担任培训教师工作的。当时正逢我厂首次为挪威承建69000吨化学品成品油轮和115000吨穿梭油轮。这是我国首次建造

的具有 80 年代世界先进技术水平的出口船舶,所以当时这两艘油轮被我厂称之为“拳头”产品。

由于“6 万 9”化学品成品油轮的油舱内壁需“特涂”施工,其施工工艺复杂,技术性特强,质量要求极高,当时世界上只有日本、南朝鲜等少数几个国家能施工,在我国尚属空白,所以我厂建造这种出口船舶的困难是极大的。为了确保“6 万 9”特涂施工的顺利进行,保证质量按期交船,我厂决定对有关工程技术人员、生产和管理人员和“特涂”工人等进行“特涂”新技术培训。并决定:一方面派技术人员到挪威去学习,一方面在厂内开展培训;这项培训任务交给培训中心职工学校负责组织实施。4 月中旬,职工学校责成我具体担任这项培训的组织管理工作。

当时,全厂上下各有关部门、车间、科室都很重视这项培训工作,厂部责成主管“6 万 9”船技术工作的副总工程师许步文同志亲自主持和指导这项培训工作。我和他进行培训工作的具体联系,并听取指导,进行培训的准备工作。

为了有针对性地开展培训,培训前,我厂成立了“特涂队”,其主要成员有厂涂装车间领导、技术人员、生产管理人员、特涂工人以及设备操作维修工人等。此外,还有厂生产处的有关领导、主管“6 万 9”船的监造师,以及厂船舶研究所、科技处、安技处等部门的技术人员和管理人员,共 200 余人。经过 1 个月的准备,1986 年 5 月 22 日开始进行“特涂”培训。培训分两个阶段进行:第一阶段,从 5 月 22 日至 5 月 31 日进行理论培训;第二阶段,从 6 月初到 6 月末进行实际操作培训。

“特涂”的培训教师由我厂聘请挪威 OSCO 公司的特涂专家佩斯堡、汤姆、爱格等几位先生担任。“特涂”的理论培训在厂部 301 会议室进行。理论培训按施工阶段、程序,对“特涂”队成员分对象进行。培训内容主要有:特涂施工准备;设备装配及操作维修;喷砂除锈技术要求;喷漆技术要求;质量检验及安全操作规程等。在培训授课中,挪威专家还随时播放幻灯片,使受培人员感到直观、易懂。对专家的讲课,我们还录了音,以备考证之用。在集中培训的基础上,涂装车间还专门举办了“特涂”工人培训班,在理论上强化培训。通过培训,“特涂”队的成员都基本上掌握了“特涂”的技术要求。

6 月初,开始对“特涂”工人进行设备安装、操作、喷砂除锈、喷漆的实际操作培训。培训是在船台下边现场上进行的。由于“特涂”队工人学习认真,不怕脏不怕累,很快掌握了操作要领,达到“特涂”质量要求标准。挪威专家对此很满意。整个培训于 6 月末结束。

经过“6 万 9”化学品成品油轮“特涂”施工的实践,证明这项培训工作取得了很大效果。“6 万 9”船近 20 万平方米的“特涂”面积,在国外施工需 4~5 个月才能完成,而我们厂只用了 66 天,便一举攻下了举世公认的“特涂”技术难关。对此,挪威专家佩斯堡先生深有感触地说:“我有个新发现,你们中国虽然是第一次干,但质量和速度都是世界一流的。”

(作者为大连造船厂教育处教师)

五十二、岗位规范研究纪实

刘 积 礼

随着社会发展和科技的进步,知识更新速度日益加快,过去那种“一次性教育”的传统观念已被“终生教育”观念所替代。为适应世界科技迅速进步的形势,船舶工业系统在 80 年代初期建立了成人教育的三级培训体制,有力地推动了船舶工业职工教育的发展。改革开放促进了船

船舶工业的发展,同时也提出了提高职工队伍素质和提高企业管理水平的要求。船舶工业职工教育在完成了因十年动乱所造的部分职工文化知识不足而进行的“学历教育”补课以后,解决不同岗位上职工的实际工作能力和职务要求的标准能力之间的差距为目的的培训,就成为迫切的任务了。

为了提高培训质量,使培训走上科学化和规范化的轨道,在制定船舶工业 1983~2000 年人才规划的过程中,就提出制定不同岗位和各种人员的岗位规范问题。当时在上海地区就曾经召集生产、经营管理、后勤保证、财会、党群等类型的人员,由教育部门组织撰写过知识、能力等条款的要求。1985 年在干部管理制度改革的推动下,干部管理科学化、制度化和规范化的研究发展很快,船舶总公司人事部领导曾多次提出制定干部的岗位规范问题。1986 年初船舶总公司人才规划研究室对国内岗位规范的研究情况组织了专门调查研究,而后由领导干部处组织天津、广州、西安、上海、大连、武汉、重庆等地区公司共 20 多人在哈尔滨深入讨论了岗位规范的内涵、岗位规范的指标体系等问题,并制定了船舶工业企业领导干部岗位规范的征求意见稿。接着广泛听取各地区公司的意见,并专门在上海船舶公司召开了各种座谈会,修改出供干部工作会议使用的讨论稿。与此同时,为满足干部岗位培训科学化和规范化的需要,船舶总公司人事部职工教育处和人才规划研究室一起,深入抓了中层管理干部岗位规范研究制定工作。

我们知道,岗位规范是一种明确不同岗位的责任、应尽的义务、执行任务的内容、以及领导监督关系的岗位职责,及其相应履行岗位职责的人员所必须具备的政治素质条件、所应掌握的知识、具备的能力、学历、经历,以及身体素质要求条件的规范性的文件。在人事管理中,岗位规范是干部选拔、任用的基本条件,是制定考核标准的根据;在干部培训中,则是进行岗位培训、制定教学计划、大纲和编写培训教材的依据。岗位规范研究制定,是培训科学化和规范化的基础。因此中层干部岗位规范的研究制定,从实践和理论两个方面都需要做大量的工作。1986 年 9 月,首先选定了管理水平较好的江南造船厂为典型,从江南厂中层管理干部的实际情况出发,由江南厂组织部(人事科)和企业管理办公室具体组织,制定出江南厂使用的中层管理干部各正职岗位的岗位规范试行稿。1987 年 2 月,在船舶总公司人才规划研究室和职工教育处的主持下,在江南造船厂召开了第一次理论研讨会。在会上就规范内涵、指标体系、制定规范的原则等问题和江南厂制定的岗位规范试行稿进行了讨论,并对下一步中层管理干部岗位规范的研究工作提出了意见。会议在人事部的主持下,又分别组织制定船舶类企业、机械动力类企业、仪器仪表类企业各种典型的中层管理干部岗位规范,以便制定出可供船舶总公司各企业参照执行的“通用性”的规范样本。

1987 年 9 月,在江西九江市召开了第二次造船企业中层干部岗位规范理论研讨会。在会上,江南厂介绍了中层干部岗位规范的试行情况,四〇七厂、四四一厂和广州造船厂介绍了各厂编制中层干部岗位规范的情况。会议就中层干部含义的界定,岗位要求的基本条件与考核、选拔标准的关系、文化水平与文凭、年龄与身体条件等问题进行了深入研究和讨论。会上还就制定船舶行业“通用性”中层干部岗位规范,以及规范的实施问题提出了意见。会后于 1987 年 12 月,由江南厂林庆芳、周王强,广州造船厂俞正平、尹其光,四四一厂周洛鑫,五〇七厂冯衡岳,人才规划研究室我和刘宏钧等同志,在广州汇总修改定稿,制定出供船舶工业各企业“通用”的中层干部岗位规范,并于 1988 年初下发总公司各企业参照执行。

为了提高岗位培训质量,根据中国职工教育研究会的建议,于 1988 年 4 月在中层干部岗位规范和中层干部岗位培训规范的基础上,由我、郭大成、安振刚、刘宏钧等四位同志经过加工、分类和补充,编写了《中层管理干部岗位标准与培训规范》一书。该书由职工教育出版社在

1988年10月正式出版,至1990年共3次印刷,发行3万册,在国内起到了一定作用。

(作者为船舶总公司人才规划研究室主任)

五十三、大连造船厂首次开展高级工培训

郑 凤 贤

为改善工人队伍技术结构,尽快培养一批既有较高技术理论水平,又有较强实际操作技能的高级技术工人,1986年4月船舶总公司职教处在上海召开专题会议。会议由王振玉同志主持,只有大连和上海两个地区公司的代表参加。会议就总公司系统如何开展高级工培训试点工作进行了认真研究,并决定由大连公司试办“船体装配高级工培训班”;上海公司试办“电焊高级工培训班”。同年11月船舶总公司下发了《关于开展工人高级工培训试点工作的意见》文件,并分别给两个试点班10万元的一次性资助。

大连公司职教办经与我大连造船厂领导研究,决定由我们船校承担试点任务。当时我是船校第一副校长,主管这项工作,并调出教务处副主任金仲达同志具体负责。试点班于1987年11月1日开学,1988年11月结业,有24名学员获得经地区公司验印的结业证书。回忆办班过程,主要分三个阶段:

一、准备阶段。船校当时主要担负职工大学、电视大学、职工中专和技工学校四项教育工作。我们把高级工的培训视为学校向多功能发展,向岗位培训转向的重大教学改革,全校上下都非常重视。着重从三个方面做好开班前的准备工作。

一是组织措施。当时我们深深感到,高级工培训要求高,难度大,单靠学校自身力量是办不好的,必须发挥工厂车间的优势。在我的提议下,成立了“大连造船厂高级工培训领导咨询小组”,由罗裕民总工程师任组长,王西章厂长助理任副组长,学员所在车间主任、承担实习任务的车间主任、及学校领导为成员。咨询小组先后召开四次全体成员会议。我们制定的《教学计划》、《技能培训实施方案》、招生和教师的选聘、《绩效考核方案》、《推荐技师暂行规定》及《奖金标准》等均由这个小组审定生效。

二是教学准备。制定教学计划和选聘教师。为使教学计划具有科学性和可行性,我们组织了以金仲达同志为主的调研小组,在厂内外大量调查的基础上,根据船舶总公司制定的船体装配工七、八级应知应会标准,初定了培养目标和教学计划,并以“咨询书”的形式发至有关工程技术人员、车间工段领导、教师以及准备参加学习的工人,在广泛征求意见的基础上,经“领导咨询小组”审定后,规定开设9门理论课,3个讲座,共32周,总学时是961;操作技能实习和训练19周。在教师配备方面采用专兼结合的办法,选聘既有理论又具有生产实际知识的中、高职教师和工程技术人员任教。

三是招生。1987年3月16日,船舶总公司以船人[1987]109号文将《关于开展工人高级技术培训试点工作的请示报告》批复我厂。为确保招生质量,择优培训,我们以大连船厂[1987]培字202号和449号两文下发了有关规定和各项通知。当时报名工人很踊跃。经个人书面申请、车间推荐、劳人处和学校审核、主管厂长批准,共招收25名学员(其中为外单位代培2人),均为初中以上文化程度。他们来自7个车间(分厂),平均31.9岁,本工种工龄15.5年,技术等级5.59级(根据工资核定)。他们当中有2名工段长,15名班组长,8名党员。

二、培训实施阶段。在试点过程中,我们始终注意打破学历教育模式,突出岗位培训特点,

确定了以工艺和提高操作技能为主线,基础课为专业技术课服务、专业技术课为操作技能服务的指导思想。为使教学更具有针对性和实用性,我和金仲达同志先后召开7次任课教师教学研讨会,5次与学生“对话会”,加强了教学检查活动。为了使学员学有目的,教师教有依据,学校印发了“船体装配工技术等级标准”。为了拓宽学员视野,我们举办3个讲座,两周工艺设计课,深受学员的欢迎。在17周的实习中,我们均请能工巧匠为导师,全部结合产品进行,在实习中完成了7000吨滚装船的全部放样任务和3500吨货船的船台找基准线及定位任务。相关工种练习结合苏联一艘大修船进行。由于车间全力以赴地支持和配合,全体学员的刻苦努力,不仅完成了教学任务,还高质量地完成了生产任务,绘制《滚装船的型值表》两册,为船研所添补了这项资料空白。在实习结束时,船研所的领导为全体学员召开庆功会,充分肯定了学员们取得的成绩。

三、结业与总结阶段。在我们试点班接近尾声时,正值我厂开展评定工人技师工作。经“领导咨询小组”提议,厂评委会通过了《关于由船校高级工班推荐工人技师的暂行规定》的文件。为了科学合理地评定学员们的成绩,我们参照评职称打分办法,提出了按各门课的重要性和学时确定“加权系数”的考核办法,在全班以不记名投票的方式,评出6名工人技师(其中有4名是车间直接推荐的)。为全面完成试点任务,在课程结束后,我们印制了“个人总结征求意见表”按学员、教师、管理人员三个层次进行总结并提出意见。在此基础上形成整体工作总结,经“领导咨询小组”审议修改后,上报地区公司和总公司。

结业典礼十分隆重,市教委、地区公司及工厂的各级领导均到会,并发表了热情洋溢的讲话。记得陈文松厂长明确指出:“我们这个试点班是成功的,不仅培养了我厂严重缺乏的工人骨干力量,而且还为我们今后开展各工种的高级工培训积累了经验,促进了学校的教学改革。我们向这个班所进行的智力投资是值得的,这样的班应继续办下去。”

(作者为大连造船厂教育处处长)

五十四、为了企业细胞的健康 ——记班组长岗位培训

朱光华 刘广惠

我们求新造船厂从1986年11月起,开始对班组长实行岗位培训。

在造船行业中,我们厂不算大,4000多名职工,200多个班组,近500名班组长,到1989年底,已组织他们脱产普遍培训一遍。

万事总有个开头。1986年4月,上海市工业系统《加强班组建设》的决定像春风吹进了我们求新厂,全厂职工振奋了。班组长的地位和作用终于引起了上级领导的重视,这对我们企业来说,不仅感到新鲜,也是早就盼望的事。

记得厂党委副书记许坤明同志在传达市委领导指示时,说过这样一句话:班组是企业的细胞,一个企业有无活力,很大程度上取决于班组长的素质和班组建设的好坏。在一无前例,二无教材的情况下,厂领导和书记多次召集我们培训小组同志讨论,修改培训计划,框架培训内容,决心闯出一条路子,创造我们求新的特色。

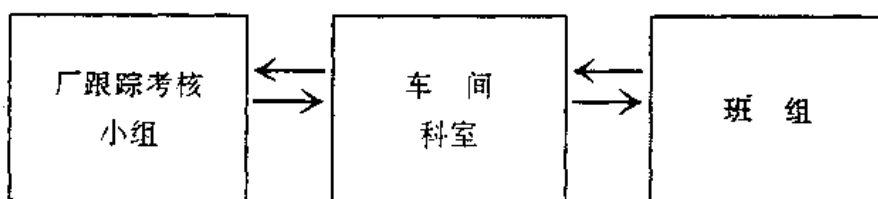
首先,建立有权威的班组长岗位培训领导机构,其成员有厂党、政、工、劳人、企管办、教育等部门的领导组成。下设专门培训班子。俗话说,要使火车跑得快,全靠车头带。船舶总公司

人事部方大鹏主任充分肯定这条经验,明确指出,这是求新造船厂班组长实施岗位培训成功的关键。

其次,要搞一套好教材。我们的教材是针对本行业、本企业管理体制的特点,结合自身的经验自编的“乡土教材”。我们采取“谁主管,谁上课,谁写教材”的方法编写教材。用自编的教材上课,学员们反映:老师上课,驾轻就熟,举例生动;我们看得见,听得懂,学得会。

第三,也是实施培训的中心环节,就是学用结合。班组长岗位培训每期4个月。第一个月是脱产上课,学习理论知识,这是培训的第一阶段;理论知识学习后回班组3个月,进行跟踪考核,看其能否用学到的知识管理班组,由考评小组对其作出评价,这是培训的第二阶段。

班组长培训后,管理能力是否有所提高,我们主要是看其所在班组的建设和管理取得了哪些新的进步,看其学到的知识能否转化为组织能力、协调能力和应变能力,其途径就是跟踪考核,跟踪网络反馈如图:



厂级考核工作,主要抓好“结业打算”、“继续教育”、“普遍回访”、“专题调查”、“小结交流”、“论绩评优发证”等6个环节。

学员的能力考核成绩由所在部门以优、良、合格、不合格4等评定,并作出书面鉴定。

一分耕耘,一分收获。通过班组管理知识培训,83%的班组长管理意识、管理方法有了增强和提高。如我厂轮机车间铜工六组组长张海松,运用班组管理知识,编制了《生产流程图》、《生产醒目图》,通过看板管理,杜绝了管道生产的大量浪费,受到地区公司的嘉奖。又如船体焊条间换了几次组长,小组混乱状况未见好转;组长刘根娣通过脱产培训,运用TQC因果分析图,解决了焊条质量问题,用“对策表”理顺了小组管理,从而达到管理、节约、效益三者有机统一。两年来,全组为工厂节约用电1600多度,节约焊条2000多公斤,刘根娣同志获得上海市优秀班组长的光荣称号。

在上海120多家大中型企业的试点单位中,由于我厂起步早效果明显,1987年6月,我们第一家由上海市颁发了“上海市班组管理知识培训合格证”。1987年6月,我们厂班组长岗位培训的经验被列为上海市成人教育12项成果之一;并受市教委、市电视台委托,编写和拍摄《上海市班组长岗位培训系列讲座》第一讲,在全市播出。1987年10月,“船舶工业总公司班组长管理知识培训交流研讨会”在我厂召开,船舶总公司人事部方大鹏主任充分肯定了我厂的做法与经验。同年,《上海教育》、《船舶工业》等报刊介绍、推荐求新厂的经验。1988年5月,在船舶总公司班组管理知识培训《教学大纲》、《教学计划》审定会上,求新厂提供的两个《规范》得到了代表的交口称誉。1990年,这两个规范被推荐为船舶总公司教育科学优秀成果二等奖。至1989年5月,上海石化总厂、市仪表局、农场局、远至新疆维吾尔自治区教委等100多个单位分别来我厂进行交流、研讨培训活动。我们求新造船厂开展班组长岗位培训取得了一些成绩,除了我们自己积极实践、努力探索外,是和上海市成人教委、市企管协会的指导和船舶总公司人事部领导的关心分不开的。对于工人岗位培训这一系统工程来说,班组长岗位培训仅仅

是一个开头,尚有大量工作等待我们去做。

(作者:朱光华为求新船厂教育科科长;刘广)

五十五、努力搞好国产化烟机的技术培训

傅 发 根

昆明船舶设备集团公司(以下简称昆明公司)根据国内烟草行业技术改造的需要,国外先进烟草制丝设备的调研考察,于1986年5月在全国率先向中国烟草总公司、中工业总公司、国家计委及经委上报了《烟草制丝成套设备国产化项目建议书和可行性报告》。根据上级机关的批文,昆明公司承担了烟草制丝线设备引进技术吸收和国产化的任务。一条国产化的制丝线是为许昌卷烟厂制造的。这工程是以昆明公司为主,进行了系统设计,基本上是仿照云南玉溪卷烟厂于1986年投产的引进制丝线进行设计的。这是德国公司的新产品,是具有80年代国际先进水平的自动化生产线。它是外商在1984年推向,1986年才得以完善的梗丝膨胀技术。由于当时西德商人看不起我们,报价很高。在这种下,昆明公司大胆地走了“看样测绘,功能研仿”的道路,生产出了国内首创接近国际水平机。

为了各烟厂用户用好、管好国产化的烟机设备,早在1987年年初,在产品还刚刚处设计、尚未试制出来的时候,昆明公司领导就已经考虑到为烟厂进行技术培训的问题。

1987年3月6日,公司张正义副总经理通知技校校长杨庆本同志和我(当时为教务负责人)到他办公室,就烟机技术培训的问题,进行了具体的部署。

张副总经理说:“我们公司的教育培训中心,要为公司总目标服务,当前就是要全力以赴把烟机搞上去。”之后,对下一步培训的一系列问题都进行了详细的布置。他谈到培训的目的、学员的人数,谈到了师资力量(先以工厂和公司研究所为主,逐步过渡到以学校为主),谈到了课程的设置、教材的编写,等等。

按张副总的要求,我们积极地开始了准备工作。由于设备还处于设计、试制阶段,没有适合于教学的现成的资料,一切都是白手起家,从零开始。

我和赵志贤(当时是我校实习工厂的技术人员)奔走于公司有关部门,赵志贤还到烟厂、公司各生产厂进行调研,力争多获得一些感性知识,多了解一些具体情况,多收集一些资料。之后,将《关于筹办烟机操作维修技术工人培训班的初步设想》的报告上报地区公司,“报告”得到了公司教育处、公司领导的认可。

第一期培训班于1988年3月21日至4月10日举办。办班之前,2月23日,公司陈非副总经理召集教育处、技术处、产品研究所和培训中心有关同志,对培训工作提出了明确的要求。陈非副总经理说:“应许昌卷烟厂的急需和要求,我们准备用20天左右的时间,重点讲解烟机使用、维护、排除故障的知识,使学员们结业后能较顺利地操作设备。教员以各烟机的设计者为主,逐步过渡到由培训中心承担。”公司教育处白云良处长为搞好培训班日夜操劳,教员的落实、讲义的打印、校对、装订,招待所的食宿安排等,都提前妥善准备好,保证了培训工作的顺利进行。

第一期培训结束之后,我们及时地总结了经验。紧接着于5月、6月、7月连续为广水、兰州、宝鸡、蚌埠卷烟厂举办了3期培训班。4期累计共为5个烟厂培训了125名操作维修工人、班组长和技术人员等骨干。

培训,使培训班的教材逐步趋于齐全、正规。公司确定,制丝线上各主、辅机的主任设是培训班的任课老师。他们处于设计、生产第一线,自然对自己设计、生产的设备最为熟悉。教师自编教材,以讲促编,讲编结合,加上备课精心,讲课认真,使课堂教学取得了良好

们公司已累计进行了22期烟机技术培训班,学员总数达1276人(其中有3期是公司专系统内部有关人员举办的培训班)。应烟厂的要求,还到许昌、新郑、大理、曲靖等卷烟厂,设备安装调试,进行了现场培训,为烟草机械国产化贡献了自己的力量。

(作者为昆明公司职工教育培训中心职教科科长)

五十六、 中层干部岗位培训规范的制定

郭大成

随着干部培训工作的深入发展,干部培训工作的制度化、规范化日益提上日程。

1986年6月,船舶总公司人事部在哈尔滨船院召开了船舶总公司职工教育研究会成立大会。会议期间,船舶总公司人事部教育处处长方大鹏同志,召集有关同志研讨了船舶总公司系中层干部岗位培训工作的有关事宜,并确定下半年着重组织制定中层干部岗位规范和培训规范。此项工作由船舶总公司人事部教育处归口负责。具体分工是,中层干部岗位规范由船舶公司人才规划研究室主任刘积礼同志负责组织制定,中层干部岗位培训规范由我负责组织制定。

当时制定干部岗位培训规范是一件十分艰巨的任务,在国内尚属开创性的工作,在国外亦没有资料可借鉴,更没有现成的东西可以考证,只有在探索中一点点地做起。为完成好这项工作,我根据要求抓紧搜集资料,汇总分析以往培训工作的总结材料,并着手拟订中层干部岗位培训规范制定的计划和方案设想;同时与各地区公司教育培训部门联系,切磋培训规范制定的具体事宜。1986年底,在重庆重型铸锻厂培训中心组织召开了第一次船舶总公司中层干部岗位培训规范研讨会。各地区公司培训中心,船舶总公司教育处,船舶管理干部学院,船舶总公司继续教育研究室和部门的领导与有关同志出席了会议。会上,首先由我代表船舶总公司人事部教育处将制定中层干部岗位培训规范的计划和初步方案设想作了介绍,之后,与会代表就中层干部岗位培训规范的内容和分类进行了研究探讨。船舶管理干部学院李文洪副院长,上海船舶公司培训中心黄世麟等同志发表了很好的意见和建议。会议经过反复的讨论和磋商,最后达成了一致意见——中层干部岗位培训规范的内容包括:中层干部的岗位职责、培训计划、教学大纲和推荐教材等几部分;同时还将中层干部岗位培训规范分成8类,即生产类、经营类、科技类、财会类、人劳教类、政工类、后勤类和车间主任类。最后,作了分工。

经过各地区公司同志们的辛勤努力,到1986年7月,上述8类中层干部岗位培训规范初稿已全部脱稿。船舶总公司人事部于1987年7月,在西安船舶设备工业公司召开了第二次中层干部岗位培训规范研讨会。我为会议主持人。会上,负责组织生产、经营类岗位培训规范撰写的上海公司董荣生同志,负责组织科技类岗位培训规范撰写的大连公司郭莫斌同志,负责组织财会类岗位培训规范撰写的重庆公司鲁华玲同志,负责组织人劳教类岗位培训规范撰写的武汉公司魏海云同志,负责组织政工类岗位培训规范撰写的天津公司任生同志,负责组织后勤类岗位培训规范撰写的广州公司吴锦茂同志,负责车间主任类培训规范撰写的九江公司卞学

德同志分别介绍了规范撰写的情况。与会代表就各单位提供的规范初稿进行了认真的讨论,并提出了具体的修改意见——将课程分为公共必修课、专业必修课和选修课三部分,同时提出了统一的参考总学时。最后,确定由起草单位根据会议提出的修改意见进行修订,报船舶总公司备案,经同意备案后,由起草规范的地区公司组织培训试点班。

1987年下半年,天津船舶公司率先在新河船厂举办了政工类中层干部岗位培训试点班。之后,各地区公司也陆续举办了有关的中层干部岗位培训试点班。

1988年初,我们总结试点班情况时发现,由于人事、劳资和教育干部三个岗位对培训的要求相差较远,合在一起搞岗位培训规范,内容多,学时少,每样都蜻蜓点水不解决问题,同时,也不容易组织培训。另外,物资类中层干部培训内容含在经营类之中,也难于组织培训。因此,我建议,重新制定教育类和物资类中层干部岗位培训规范。经领导同意后,由我负责撰写教育类(含教育科(处)长,技校校长、培训中心主任、职工学校校长)中层干部岗位培训规范,由安振刚负责撰写物资类中层干部岗位培训规范。起草好之后,通过征求意见,修改完善,纳入了船舶总公司中层干部岗位培训规范。

1988年7月,总公司正式颁发了《关于开展企业中层干部岗位培训的意见》和《企业中层干部岗位培训规范》。培训规范中共列有10类中层干部岗位培训规范——生产类、经营类、科技类、财会类、政工类、教育类、人事类、物资类、后勤类和车间主任类。之后,船舶总公司系统企业中层干部岗位培训全面展开。

(作者为船舶总公司人事部职教处处长)

五十七、对大中型企业党委书记 岗位培训班的回顾

李 正 骏

遵照船舶总公司的部署,哈尔滨船院从1986年9月起,开始举办党委书记培训班,至1988年1月共办3期,培训了73名学员,其中现职党委正副书记55名,党委机关中层干部18名。在整个培训工作中,我一直以党总支副书记兼班主任的身份参加培训班的管理工作。

问题的提出

1985年7月,中央组织部、国家经委下发了《关于对大中型企业领导干部进行现代管理知识培训的通知》文件,对如何培训企业领导干部作出了具体的安排。1985年11月,国家经委又印发了培训大中型企业党委书记的教学计划,并选择了4所大专院校于1986年上半年进行为期4个月的培训试点。

在中央进行试点的同时,船舶总公司就研究了所属大中型企业党委书记的培训问题,并于1986年5月派职工教育处长郭大成同志来哈船院,传达中央精神,商讨培训事宜。培训党委书记教学计划所规定的7门必修课、5门选修课在其他班次都已开出,有4门必修课我们还有自编教材,于是承担了培训任务。学院领导抽调一批学术水平高、教学经验丰富的教师任课。在任课教师中,具有高级职称的占50%以上。

1986年8月,国家经委、中央组织部,在总结试点班培训的基础上部署了全面开展培训工作。9月份,船舶总公司第一期党委书记岗位培训班在哈尔滨举行了开学典礼。与其他单位比

较,我们的培训工作提前了半年。

培训的必要性

1984年前后,船舶总公司系统调整了领导班子,企业党委书记平均年龄下降,文化程度有很大提高。他们政治素质好,富有改革、创新精神,又熟悉本企业的专业技术,确实给企业增添了活力。但是,他们中多数同志原是行政管理干部或技术干部,缺乏作为党委书记所必备的马克思主义的理论修养,缺少从事思想政治工作必须掌握的理论和专业知识,对社会主义商品经济刚刚接触,还不熟悉,对现代经营管理、经济法规比较生疏。这对贯彻党的方针政策,执行国家的法令法规,使党委在企业起到政治核心作用,尚存在一定的难处。经济形势的发展向他们提出了要求,必须进一步提高政治和业务素质。

从工作需要来看,中央关于经济体制改革的决定明确指出,增强大中企业的活力是整个经济体制改革的中心环节。全国大中型企业占企业总数不到1%,而船舶总公司则占大多数。我们的大中型企业是船舶总公司生产经营的主导力量;它们是新技术、新工艺、新材料和引进、消化、吸收先进技术,推广科研成果的主要基地;它们是开发人才资源、培养现代化经营管理人才的重要场所。振兴我们船舶工业的历史重任将要由它们来承担。包括党委书记在内的企业领导干部的知识水平、业务素质如何将是至关重要的。

内容的针对性

这些参加工作10几年到20几年,有丰富实践经验的党委书记,又回到大学接受继续教育,在教学内容上显然不能等同于一般本科生、研究生,必须突出针对性。在教法上,我们采取了系统讲授与专题讲座相结合,基本理论的教学与解决现实问题相结合的方法。

对于多数学员没有学过的课程。如《管理心理学》、《领导科学》,就系统讲授学科的基本理论,介绍学科体系。使他们较全面地理解这门课程。对于学员过去已经初步学过《马克思主义基本原理》,则着重讲述重点、难点、要求,介绍当代的新发展、新论点,使学员掌握新的体系。有些课程根据党委书记工作特点,只需掌握一般知识即可,我们就开讲座,如《现代科学技术的发展》、《伦理学》、《人才学》等。

党委书记来学习,有许多是带着在工作中遇到的问题,要求在理论上给予回答,这在实践性较强的课程学习中反映尤为明显。如《新时期党的建设》、《企业思想政治工作研究》。因此,我们除讲授一般原理外,就着重引导学员研究现实问题。如“改革开放与党组织的自身建设”、“实行厂长负责制后党委的工作转变问题”、“社会主义商品经济条件下思想政治工作问题”,等等。

在改革开放新时期,以社会为课堂更是成人教育不可缺少的教学方式。在学习企业领导体制改革一课时,学员们到哈尔滨市的试点单位——哈尔滨汽轮机厂,了解了改革的指导思想,工作路数,并与该厂党委书记一起座谈了在改革中碰到的若干实践问题和理论问题。学到了可供参考的经验。之后,又去沈阳市,对几个不同模式的先进单位调研。在调研中,学到了书本上没有的新知识,新经验。

经过4个半月的学习。学员们普遍感到收获很大,丰富了知识,开拓了视野,增强了作一名党委书记的基本功。

(作者为企业党委书记岗位培训班班主任)

五十八、 总会计师岗位职务培训工作回顾

李 嘉 栋

船舶总公司总会计师岗位职务培训是从 1986 年下半年开始的。当时,我在镇江船院干部培训部任专职副主任。这项培训是根据国家经委、体改委关于把干部培训转入一长三总师岗位职务培训的指示和船舶总公司人事部的具体部署开展的。

在开班之前,我们抽样调查了企业系统总会计师配备状况,发现已配备总会计师的单位不到 25%;且大多年过半百,有的系副厂长“改行”充任;已配备副总会计师的不到 50%,其中,大多不是“科班”出身或没有经过专业培训;相当一些工厂没有正副总会计师,而由一名副厂长兼管财会工作。无论从人员素质看,还是从配备情况看,差距都比较大。这就意味着我们船舶系统总会计师岗位培训任务很重。

在筹备工作中,我们总的指导思想是,原则上按国家的要求和规范办,同时结合本系统实际情况进行变通和改进。在学制学时上,我们按国家要求,脱产 4 个半月,排课 500 学时。在课程设置上,完全按国家要求办,少数课我院开不出,就外聘。在教学方法上,尽量避免单纯课堂教学。在开辟第二课堂的同时,努力使教学形式和教学方法多样化。

经过充分准备,船舶总公司第一期总会计师岗位职务培训班(以下简称总会班),于 1987 年 2 月 23 日在镇江船院开学。第一期总会班计划招生 86 人,实际报到 25 人,分别来自 9 个地区公司 25 个企业。

在 4 个半月的培训中,我们安排了《社会主义经济理论与政策》、《管理会计》、《审计学》3 门考试课,《领导科学》、《经济法》、《电子计算机在会计中应用》、《中外合资企业会计》、《会计制度设计》5 门考查课。我院组成了由院系领导为主体的教师阵容,陈宽院长亲自主讲《领导科学》,我承担了《社会主义经济理论与政策》课的教学工作,我们从上海请来了 3 位专家教授主讲我院暂不能开设的 3 门课。此外,我们还安排了《市场学》、《经济效益分析》、《项目经济分析》3 门短课。组织了“财政”、“税收”、“信贷”、“中船总财会现状”、“如何当好总会计师”等 8 个专题讲座,并有针对性地参观了上海等地的 8 家企业,围绕着“厂长负责制”和“总会计师的地位与作用”两个专题开展讨论,结业前,每位学员结合本单位实际和工作实际撰写了论文。

第一期总会班,于 7 月 6 日结业,经过考试考查,25 名学员全部获得结业证书。在结业时不署名书面调查中,96%的学员认为,通过这次学习,在管理理论上有了显著的或较大的提高,并相信对自己今后的工作会有重大指导作用或有较大的帮助。84%的学员对培训班的组织工作和后勤工作表示满意,对教师的总体教学质量给予好评。

学员们和教师们都认为,第一期总会班办得是成功的。原因,一是学员珍惜机会,刻苦攻读,大部分学员每天用于学习的时间达 10 个小时以上。二是教师不仅精心备课,认真讲授,还努力探索,进行电化教学、案例教学、讨论式、辩论式、现场研讨等教改尝试。三是领导重视,上级关心,陈宽院长亲自主管这个班的工作,我直接负责该班工作,既兼班主任,又分管班党支部工作,并具体组织所有的教学活动。船舶总公司人事部方大鹏副主任,领导干部处韩发处长专程来该班讲话并考察教学工作,财会部王树森副主任为培训班开专题讲座。四是严密组织,严格要求。这期培训班时间不长,但课程多,课时长,讲座 10 多个,参观 10 多次,内容很丰富,然而由于组织工作严密,整个进程仍井然有序,严格按教学计划顺利完成。

这个培训班比较突出的问题是学员水平高低不一,在一定程度上给教学工作带来了困难。

第二期总会班于1987年9月3日开学,也是全脱产4个半月。课程设置不变,但入学学员人数过少,实际报到仅18人,质量偏低的问题仍然存在。

1988年3月18日第三期总会班开办时,这个矛盾更为突出,开学3天仅报到8人;经一再与各地区公司联系,10天后只到11人,坚持学完结业的9人,为了缓解工学矛盾,在征得船舶总公司人事部同意后,该班立即改为三段式培训:第一段10天,在我院进行,内容是进行培训总体安排、发放书籍资料和自学安排;第二段80天,学员回本厂半脱产自学、做作业、写心得、实地调研、撰写论文初稿;第三段18天,回镇江船院集中,总复习、考试、讲座、论文修改定稿。在授课形式上,将《电子计算机在会计中应用》、《中外合资会计》课改为讲座。

回顾两年来我参与组织的船舶总公司总会班的工作,虽然在招生和培训组织上还有许多值得改进的问题,但经过培训,学员们普遍感到,思路打开了,观念更新了,信心增强了,方法增多了,取得了工作的主动权。在第一期总会班结业回厂1年半后,我了解了一下,在25名学员中,7名科级干部当上了副总会计师或代厂长,这应是学员经过培训后学有成效的一个佐证。

(作者为镇江船舶学院管理系、干部培训部副主任)

五十九、为巴基斯坦海军油水补给船培训船员

金 崇 山

我们大连造船厂于1987年为巴基斯坦海军建造了1艘15000吨海上油水补给船。根据建造合同要求,我厂将负责为巴方船员及海军基地修理人员进行该船各项专业技术培训。厂培训中心承担了这项用英语培训外籍人员的任务。我作为培训教师具体负责有关事务工作。这次培训分两步进行,对船员培训是在1987年2月至7月间进行,对海军基地维修人员培训是在1988年6月至7月间进行。培训分5个专业、58项内容,总课时2912,两次共培训学员97人。

对外籍人员用英语进行培训,在我厂尚属首次。由于国情、风俗习惯、语言不同,给培训工作带来极大困难。为确保教学计划能得到巴方满意,培训前,我厂反复与巴方官员商谈,以取得认可。在此基础上,我们认真做好制订教学大纲、编译教材、聘请教师等各项准备工作。整个培训共编写教材60种,159万余字,装订1200册,教材的质量学员非常满意。后来得知,巴方船员将我们编写的教材当成很有价值的技术资料来学习,成为该船没有受过我们培训的船员的培训教材。在聘任教师中,因当时我厂工程技术人员多数是学俄语的,选聘既有专业水平又有英语表达能力的教师是很困难的。经过多方努力,我们终于在离退休人员及各技术部门中聘请了44名教师。船、机、电各专业都聘请了英语口语好、专业精通的高级工程技术人员担任部分课程教学,我们还采取配备翻译的方法,鼓励一些英语水平不太高的教师大胆用英语讲课。与此同时,我们开设了英语强化班,对任课教师进行了英语强化训练,提高了他们英语会话能力。

培训前,除做好教材、教师的准备工作外,还对教学管理、学员文具用品,以及外事教育都做了细致的考虑和准备。我们探索了一些管理方法,如:运用图表绘制出全期培训班总规划及进度表,逐月逐周教学进度示范板,通过看板,学员、教师都可对学习进展情况一目了然。当时,巴基斯坦驻华大使和武官在看望学员时,仔细观看了教学进度表后说:“你们安排很紧凑,很合理,很好。大连造船厂培训中心是一个很好的教育部门”。由于巴方学员都是在来中国后才相识的,学员与学员、教师与学员都不熟悉,特别是中国人看外国人觉得长得都差不多。我们就把

学员编号入座,以防止搞错。还利用他们等级观念强的特点,按级别、职务选出了班长,要求班长课前点名,负责班级学习、纪律及生活。并制定了相应的班级制度、学员守则,建立召开班长碰头会、交流培训信息的制度。另外,还有计划地组织室内外游艺活动,使学员在培训过程中感到紧张而轻松。

培训规定,凡超过 20 课时的培训项目均进行考试。我们先后组织 30 余次考试。巴方对考核很重视,学员们认真复习准备,有时巴方官员亲临考场监考。经过教师、学员的共同努力,考试消灭了不及格现象。结业时,每个学员发给成绩通知单和由大连造船厂培训中心主任签字的结业证书。

在培训工作中,我们始终树立为增进中巴两国人民的友谊的思想,尊重他们的风俗习惯。该国信伊斯兰教,我们就相应安排好作息时间,每星期五中午都派车送他们到教堂祈祷。5 月份是伊斯兰教斋日,按习俗在这个月白天不能吃饭、喝水和娱乐,我们就将这期间的学习时间缩短,尽量使他们在宿舍休息以保证学习精力的充沛,并停止文娱活动。7 月 25 日是古尔邦节,不仅使他们感受到我们对他们的尊重,而且加深了彼此间的友谊。这次培训无论是对巴方还是我们,都留下了一段不可磨灭的印象。学员们经常表示“巴中友谊好,我们是朋友”。一名学员在总结中写道“我们不能忘记中国教师及工作人员。当我们乘“NASR”船返回巴基斯坦时,我们每个人都会回想这一段成功的学习经历。”我们的教师在谈到这次培训时说,“这次对巴基斯坦海军的培训,培训了他们,锻炼了自己。为我厂造就了一批用英语授课的专业人才,提高了培训中心的培训能力,显示了大连造船厂的雄厚技术能力,提高了我国的造船声誉,增强了建造出口船舶的竞争活力”。

(作者为大连造船厂教育处教师)

六十、船舶总公司继续教育规划制定的回顾

蒋 小 雄

我是 1986 年 4 月兼任船舶总公司继续教育研究室主任的,当时我已是哈尔滨船院继续教育处的处长。1985 年底我参加过在合肥举行的第一届全国继续工程教育大会,自己也研究了一些国内外资料,对于继续工程教育的目的、任务和意义有了初步的了解,并感到继续教育对直接推动生产、科研有重大意义。所以在 1987 年 2 月船舶总公司人事部在北京召开的教育座谈会上,郭大成同志提出要我们研究室牵头组织制定继续教育规划时,我一方面感到责任重、难度大,另一方面也很有积极性,并立即着手做了些资料和组织方面的准备工作。1987 年 5 月,船舶总公司以船总人(1987)507 号文《关于制定“中国船舶工业总公司 1987~1995 年继续工程教育规划”的通知》,正式下达了制定继续教育规划的任务。文件指出,为适应经济体制改革和国民经济发展的需要,加速船舶工业现代化建设,必须培养和造就一支宏大的具有现代科技知识和管理水平的科技队伍。虽然早在 1985 年 2 月和 1987 年 2 月已分别颁发了《人才规划》和《职工教育规划》,但是对于科技人员的继续教育这一块并没有具体规划,加之我们的科技人员在大力发展商品经济,逐步使科技成果迅速转化为生产力的形势下,缺乏社会主义商品经济和市场观念,缺乏新理论、新技术、新工艺的基础和专业知识,缺乏经营管理和开发新产品的能力。所以从宏观上对船舶工业的继续教育作一个规划就成为一项十分迫切的工作了。因此,我们在船舶总公司 507 号文件下发之前就组成了领导小组,由当时的人事部副主任方大瀛任组长,我和郭大成、赵振洲任副组长,李文洪、卞学德等 8 位同志为成员,由我先行拟制了制

定规划的工作计划,编定了工作进程的网络图,确定了23个工作节点,预计用264天(至1987年12月31日)完成全部规划制订工作。

这项工作分为三个阶段。

第一阶段是准备阶段(3月9日至4月25日)。

这个阶段我们做了6件事情,一是拟制规划制定的实施方案;二是组织落实,成立领导小组和综合组;三是在北京船舶总公司招待所召开第一次领导小组会议;四是以研究室人员为主组建综合组(工作班子);五是搜集有关资料;六是在北京七院招待所举行第一次综合组会议,明确各项具体工作。

第二阶段是调研阶段(4月25日至11月6日)。

这个阶段又分为两个阶段,即全面调查阶段和专题调查阶段。

全面调查阶段,主要针对船舶总公司开展继续工程教育的现状和环境条件(特别是需求),进行面上的调查。主要做了如下5件事:一是拟制调查征询提纲;二是印发调查表和调查通知(共发出7000多份表格,回收5000份);三是由我和安振刚、支幼华、宋旭东、李锦等人组成调查组,深入到七院和上海、大连、九江地区公司和有关企业进行点上的调查(共召开各种层次人员座谈会14次,计200多人);四是由研究室汇集调查结果,进行数据处理并起草调研报告;五是在西安地区公司招待所召开第二次领导小组会议,审议面上调查报告。

专题调查阶段,是根据审议面上调研报告提出的问题,进行深入的专题调查研究。这阶段主要做了4件事:一是列出专题请七院、各地区公司有关专家,发表有关继续教育与企业发展战略问题以及培养重点、指导思想等方面的研究性意见;二是派出高层次调研组直接去有关地区、部门登门请教研讨;三是起草第二阶段的调研报告;四是在北京万泉庄召开第三次领导小组会(还聘请了部分专家),审议最后的研究报告。

第三阶段是规划文本的起草阶段(11月6日至12月31日)。

这个阶段主要是组织写作班子,起草规划草案。由于这项工作进行得比较有条理,所以第一稿就比较顺利地按期完成了。因规划涉及的方面较多,故又征求了多方面的意见,最后由船舶总公司以船总[1988]723号文《关于印发〈中国船舶工业总公司1988~1995年继续工程教育规划〉(试行稿)的通知》,于1988年6月下发执行。

回顾这份规划的内容,我感到有一些鲜明的特点:首先是指导思想明确。当时的人事部副主任鄢炳林和方大鹏同志分别在第一次综合组和第一次领导小组会议上都不约而同地提出要制定一个切实可行的、科技人员欢迎的规划。所以我们在调查与研究两方面都下了比较大的功夫,不但有面上的调查,还有点上的深入了解,不但作数据的统计分析,还会同有关专家采用现代社会调查方法作理论性的研究,因而规划的内容具有一定的科学性和现实性。

其次,我们十分重视规划环境条件的分析。在目标、对象、任务等方面都根据各类不同的环境条件提出层次性的要求,使规划具有较强的针对性和实用性。第三,这个规划不但提出了目标、规定了任务,还比较具体地明确了规划的实施方案,从“系统”的观点提出了实施功能分配的意见。再加上当时在国内这类规划还较少,所以一经颁发,不久就受到国家人事部的重视,并专门发文向全国各省、市、部委转发了这一规划。1989年第四次世界继续工程教育大会,录用了我和郭大成撰写的《船舶行业继续教育规划研究》一文,列为宣读论文并收入论文集。此文后来又又被中国高科技继续教育协会授予优秀论文一等奖。

两年来,这个规划已在我们船舶总公司系统边宣传、边执行,收到比较好的效果。

(作者为船舶总公司继续教育研究室主任)

六十一、一次富有成效的盛会

——船舶总公司培训工作经验交流研讨会回顾

王 振 玉

我虽然离开职工教育工作岗位好几年了,但 1984~1987 年在教育处工作的那段时间里,职教工作稳步发展的形势却仍记忆犹新,特别是船舶总公司成立后,在四六一厂召开的第一次规模较大的培训工作经验交流会(我是会议具体组织者),给我留下了难忘的印象。当时,职工培训工作正处在“双补”(职工文化、技术补课)取得较大成绩的基础上向纵深发展时期,面临着我国经济体制、政治体制改革不断深入的新形势。船舶总公司人事部适时提出了职工教育“检查落实、发现典型、推广经验、以点带面”的近期工作方针,把“面向企业、面向生产,为提高经济效益和两个文明建设服务作为根本宗旨,把提高船舶系统职工队伍素质”作为根本任务,全面贯彻落实船舶总公司职工教育规划,发挥企业办学的自主权,深入企业调查研究,发现典型,及时宣传和推广典型经验,以指导面上的工作等要求。

为了贯彻落实职教工作的方针、决定,船舶总公司、各地区公司在抓试点的过程中,涌现出了一些先进典型,试点单位创造了许多新鲜经验,四六一厂就是比较突出的单位之一。

船舶总公司为了进一步推动职教工作向纵深发展,及时推广四六一厂职教工作的先进经验,于 1987 年 6 月 8 日至 11 日在四六一厂召开了“船舶总公司培训工作经验交流研讨会”。

参加会议的有各地区公司、七院,以及企事业 53 个单位的 73 名代表,武汉船舶公司总经理、党委书记,四六一厂厂长、党委书记参加了开幕式,湖北省职教办、武汉市教委、武汉市经委的领导应邀到会并发表了热情洋溢的讲话。会上,代表们对印发的 19 个单位的 21 份经验材料认真研读,发言踊跃。四六一厂副厂长王耀隆作的《抓改革,推进职工教育;抓教育,增强企业后劲》的发言,全面介绍了该厂自 1984 年船舶总公司首届教育工作会议以来教育工作的 development 情况和所取得的成绩。该厂在职工教育中采取了一系列行之有效的措施,增强各级领导对职工教育的危机感和紧迫感,确立职工教育在工厂中的重要地位,实事求是地解决师资、待遇问题,确保教育投资,制定政策调动职工求学的积极性,努力按教育的自身规律办教育,在全厂形成了尊师重教的良好风尚。该厂培训中心主任唐海涛同志作了《坚持教育改革,加强自身建设,主动为工厂生产服务》的发言,介绍了该厂职工教育在改革中发展的情况。该厂焊材分厂党总支部书记万国平同志介绍了分厂结合生产经营开展两级办学,努力提高人员素质的情况。江南造船厂曹福根同志、大连造船厂鄢家海同志、文冲船厂沈其佑同志、六二一四厂王炎同志、八七四厂张昌明同志也在会上介绍了本厂职教工作的经验。四六一厂企管办主任邓星球同志还应邀向全体代表介绍了该厂经济体制改革的情况。大会发言使代表们深受启发和鼓舞。会议期间,还分别召开了各地区公司、七院教育工作负责人及主管教育工作的厂(所)长座谈会,参观了四六一厂厂容和厂属职工学校、子弟中小学校的校貌。

听了四六一厂的经验介绍和现场参观学习后,与会同志深深地感受到,该厂由于政策配套、措施得力、方法妥当,职教工作出现了“四多四少”(讲“我要送培”的单位多了,责怪“要我送培”的少了;说“我要学”的多了,埋怨“要我学”的少了;提出专业技术、管理纳入教育计划的多

了,不想纳入计划的少了;热心帮助教育的多了,漠然视之的少了)的可喜局面,实现了“三年迈三大步”的奋斗目标。辛勤的汗水换来了丰硕的成果,该厂先后被武汉市授予“市成人教育先进集体”的称号,被武汉船舶公司评为“职工教育先进单位”,职工中专班被市教委确认为A类教学班,职工共产主义系统教育受到市委宣传部的表彰,电视中专班多次在青山区获得奖励,技工学校被省劳动厅验收后评为“合格学校”。

在会议的闭幕式上,船舶总公司人事部副主任方大鹏同志作了会议总结,他就职教工作面临的形势与任务,以及深刻领会并认真贯彻成人教育的指导思想、方针和原则等问题发表了指导性意见。

会议开得认真、紧凑、热烈、圆满。与会者一致认为这是一次具有现实意义、富有成效的职工教育会议,它有力地推动了船舶总公司系统职教工作的发展,也极大地鼓舞了职教工作者在大有作为的职教事业中继往开来,奋发进取。

(作者为船舶总公司人事部领导干部处副处长)

六十二、江泽民同志关心技工培养

薛 雅 琴

1987年7月,上海市总工会牵头组织了全市范围内的焊接、车工、钳工、烹调、泥工等工种的技术操作比赛。这次比赛共分四个赛区,第二赛区(6级电焊工)设在沪东造船厂。当时,我是第二赛区的组委会成员之一,为赛场做了准备工作。

7月8日,上海市工人技术操作比赛开幕式在沪东造船厂新建成的喷丸车间隆重举行。参加这次开幕式的有上海市23个局选拔出的76名6级焊工选手和各方面领导共600余人。下午1时左右,当时任上海市市长的江泽民同志在市总工会主席江荣冈同志陪同下冒雨出席了大会。

当江泽民同志步入会场时,全场立即轰动起来,情不自禁地全体起立,热烈鼓掌欢迎江泽民同志。我们在现场的工作人员都议论道,市长也来参加职工技术比赛大会,对工人的业务培训和技战术训练工作真重视。

江泽民同志满面红光,十分兴奋。尚未入座,他就应沪东造船厂领导的要求,挥笔题词:“自强不息,振兴沪东”。接着,市总工会领导又请江泽民同志为这次比赛题词,江市长挥笔自如,一气呵成,写就了“熟练的技术工人是四个现代化建设不可缺少的人才,祝贺上海市1987年工人技术业务操作比赛胜利开幕”的题词。题词极大地鼓舞了在场的同志。

在开幕式上,选手代表等发言之后,江泽民同志作了约30分钟的讲话。他高度评价了全市工人技术业务操作比赛活动,要求全社会树立技术工人也是人才和“实践出真知,行行出状元”的思想。他十分赞赏这次技术比赛,希望通过这个比赛发现一批新一代的能工巧匠。他指出,“比赛的重要性还不在于比赛本身,而是希望通过表演和比赛,倡导一种重视技工培养,以能有高超手艺为‘四化’作贡献为荣的一种社会风尚,就是以当熟练的技术工人为荣。”他要求全作干部“切不可忘了,熟练的技术工人也是不可缺少的人才”。他告诫我们:“在社会分工中,必须有一批真正能够掌握技术和技巧的同志,而不是每个人都到大学去念个博士、硕士,如果全部都是博士、硕士,我们的工厂都做不出好产品,我们的国家也兴旺不起来。”30分钟简短有力的

讲话,几次被阵阵掌声打断。在场的选手、工作人员和有关领导都决心搞好这次比赛,搞好技术工人的培训。

下午2时30分,焊工比赛正式开始。江泽民同志在市总工会、劳动局以及上海船舶公司和沪东造船厂领导的陪同下,兴致勃勃地观看了首场焊接比赛。

随后,他又亲切地询问了沪东造船厂的技术工人状况和生产情况。当他参观到具有较先进水平的电子计算机房时,他说:“我是学电子的,对电子有特殊的兴趣。”接着,他又指着新落成的厂幼托中心楼说:“听说沪东厂造了个不错的幼托楼,让我们去看看好吗?”当时分管幼托工作的厂行政科科长很感动,市长不仅是关心工厂的幼托设施,而是关心未来一代的成长。

江泽民同志出席上海市工人技术操作比赛开幕式的情景,至今我仍历历在目,并经常激励自己以极大的热情,搞好工人技术培训,为培养出更多的既能操作又懂理论的熟练技术工人而贡献自己的力量。

(作者为沪东船厂教育处处长)

六十三、七院是怎样开展管理干部岗位培训工作的

田 淑 兰

职工岗位培训虽不是一项全新的事物,但毕竟不同于一般职工培训。职工岗位培训,有其固有的规律和特点。它每一环节紧紧相连,缺一不可,其特点体现在规范化和制度化上。

1987年8月,我参加了船舶总公司在西安召开的职工教育研究会常务理事会,会议议程之一是研究如何开展岗位培训工作。这次会议给我以很大启示和帮助,对推动七院的管理干部岗位培训起了重要作用。1987年11月,广州会议(船舶总公司系统科研单位教育科长座谈会)后,经过三年的探索,七院的管理干部岗位培训工作取得了较大进展,主要工作步骤如下:

一、基础工作

1、进行岗位分类:按科研单位特点,本着宜粗不宜细,就近岗位靠拢的原则,分科技管理、室主任、经营开发、科研保障、人劳教、政工、财会、厂长(车间主任)、行政管理九个岗位。

2、确定干部层次:按干部任免权限,分为院所级领导干部、中层干部(室、处、科)、一般干部三个层次。

3、制定岗位规范:按不同岗位所承担的不同业务,对不同层次的干部提出最基本的岗位职责要求和素质要求,包括政治素质、知识要求、能力要求等。

4、制定培训规范:根据岗位规范对不同层次的干部提出的基本素质要求,制定培训规范。包括培训目的、培训对象、培训方式、考试考核、学时要求及课程设置。在此基础上提出每门课程的指导性教学大纲。

上述几项工作,在1990年2月统编为《干部岗位规范及培训规范研究》,由北京航空航天大学出版社正式出版。国家体改委副主任张彦宁为该书作序。

二、试点工作

为了探索岗位培训工作规律,总结教学经验,1988年5月至1989年10月,举办了科技管理、室主任、财会、厂长(车间主任)四个岗位的五個中层干部岗位培训班。每个班七院教育处都

派人自始至终参加,以便多方面地听取意见。各所派出的学员、教员及办班单位,对今后开展岗位培训工作提出了很多宝贵意见和建议,为进一步修订岗位培训规范,更好地开展工作创造了条件。

三、教材建设

教材是进行教学的物质条件。一套好的教材,对提高教学质量具有重要意义。由于国内目前还没有较为适用的成套教材,因此,七院决定自己动手编写教材。

我们对教材的编写提出了适应、适用、浓缩、知识的系统性与突出技能培训相结合的原则。适应性是指教材必须与岗位规范确定的岗位要求相适应;适用性是指适合于学员自学、教员教学和管理部门进行教学管理;浓缩性是指教材必须适合成人教育特点,将必备知识列为主要内容,字数限定在每课 2500 字左右;知识系统性与突出技能培训相结合,是指在保持知识的系统性的前提下,突出技能培训的内容。

全套教材共 10 本,分公共必修课和专业必修课。专业必修课按岗位编排,数门课为一册。每个岗位有两本书即一本公共必修课,一本专业必修课。教材不仅大大减少了篇幅,而且学习、携带十分方便。

教材的编写是动员了全院 70 多名有管理工作经验,文字水平较高的同志参加。原全国成人教育协会会长、全国政协委员臧伯平同志为这套教材作序,中国劳动出版社正式出版。

四、建立制度

岗位培训工作的开展,必须建立相应的规章制度,明确培训分工、培训原则、组织领导、考试考核、结业发证等。

1988 年 9 月,七院以[1988]院教字第 808 号文发出《关于开展岗位培训工作的通知》。该文主要强调岗位培训工作的重要性、必要性,明确干部岗位层次,培训分工,培训原则。要求各单位对开展岗位培训工作做出安排。相继又下发了《关于开展管理干部岗位培训的若干意见》的通知和《七院管理干部岗位培训实施细则的通知》两个文件,通知对培训范围、培训原则、考试考核、持证上岗以及组织、人事、教育、工会对岗位培训齐抓共管问题做出了明确规定。

这些制度的建立,对推动培训工作使其逐步制度化将起积极作用。

五、组织领导

加强领导是搞好岗位培训工作的关键。除各所成立相应的领导小组或委员会外,七院于 1989 年 12 月成立了“岗位培训指导委员会”。人员组成,是院领导,院、所教育部门、科技部门、研究室的同志。主要职责是协调全院的岗位培训工作,对全局性的问题,如岗位分类、岗位规范的确定,教学大纲的审定,课程设置、培训方式、考试考核原则等进行研究,做出决定。

七院管理干部岗位培训工作开展时间不长,距规范化、制度化的要求还有很大距离,可以说任重道远。但毕竟有了一个好的开端。相信在全院范围内,有计划、有步骤、分期分批地进行岗位培训的局面就要形成,使其规范化、制度化的目标定能实现。

(作者为船舶总公司七院教育处处长)

六十四、谓有源头活水来

——船舶总公司班组长 培训工作经验交流会回顾

王 振 玉

1987年金秋10月,在求新造船厂隆重召开了船舶总公司班组长培训工作经验交流会,这是继当年6月在武汉四六一厂召开的培训工作经验交流研讨会后,职教工作的又一次重要会议。我负责这次会议的具体组织工作。

会议是10月11日开幕的,参加会议的有各地区公司、七院、部分企事业共64个单位的正式代表91人。上海市企业管理协会、上海市劳动局、上海市成人教委办公室、上海市经委教育处、上海市工业经济报的有关领导和上海船舶工业公司、四三九厂的党政主要领导对这次会议给予了高度重视,应邀参加了会议并讲了话。会上有16个单位向大会提供了18份经验材料。求新造船厂在会上的经验介绍使代表们倍受鼓舞,该厂职工4000余名,有生产班组长208名。厂领导把班组长岗位培训工作列入工作的重要议事日程,先后开办培训班12期,轮训了班组长及部分班组骨干486人。他们本着“打基础、上水平、突出重点、补其急需”的方针,在培训内容上做到三个结合,即政治理论与管理知识相结合、理论知识与本厂实际相结合、理论学习与实践应用相结合。在培训方法上狠抓组织教学、班组管理、跟踪考核三个环节。他们取得的成绩在上海市和船舶总公司首屈一指。该厂在上海市120多家大中型企业班组长培训试点单位首先拿到了培训合格证,截止到会议前夕,该厂已有224名班组长领到了上海市统一颁发的合格证书,评出“学用积极分子”54名,优秀学员22名,14名学员光荣入党,绝大多数的班组工作有了明显的进步。

会议代表分4个小组进行交流研讨,传达了国家经委“金川教育会议”精神,求新造船厂厂长介绍了该厂改革的情况,召开了部分代表座谈会,参观了江南造船厂、求新造船厂的班组和厂容。在深入车间了解四三九厂班组的时候,一位班长深有感触地说:“培训改变了我过去认为的‘班组地位低,好坏无关系,只要自己带头完成任务就可以了,思想工作有书记、计划工作有调度’的错误想法,认识到了班长对于企业发展的重要性。”他的话很令人深思,成了代表们议论的一个重要话题。通过交流、座谈、学习、参观等活动,与会代表为船舶系统广大职教工作者在平凡的工作岗位上勤勤恳恳、大胆求索的精神,严肃认真、一丝不苟的工作态度和取得的令人欣喜的成绩感到十分振奋。大家一致认为,此次会议开得及时,具有很大的指导意义,对研究制定提高班组长政治素质、文化素质、技术业务素质和管理能力的办法、措施,提供了依据,对船舶总公司各企业班组建设将起到很大的促进作用。

会议于10月15日闭幕,船舶总公司人事部副主任方大鹏同志作了总结,他充分肯定了我们系统班组长培训工作取得的成绩,对这一工作的深入开展提出了更高的要求,希望广大职工教育工作者发扬成绩,再接再厉,更上一层楼,为船舶工业的发展作出新的贡献。

在会议之后,求新造船厂根据会议精神,在实践的基础上编写的《中国船舶工业总公司班组长岗位规范和管理知识培训规范》一书,被列为上海市成人教育1987年12项成果之一。1988年8月,船舶总公司人事部发文在全系统推广。

通过这次会议,大家深刻地认识到班组作为企业的细胞,作为工厂“两个文明”建设第一线

的组织者、指挥者,在企业由生产型向生产经营型转化的过程中,起着不可忽视的重要作用。正如一位诗人所写的“问渠哪得清如许,谓有源头活水来”。企业要增强活力,不断提高经济效益和社会效益,一定要坚持不懈地抓好班组建设,以保持这股清清的活水。

(作者为船舶总公司人事部领导干部处副处长)

六十五、船舶工业职工教育的首创 ——承包经营责任制厂长研讨班追记

李 文 洪

1988年3月,船舶总公司委托北京船舶工业管理干部学院举办了一期独具风格、别开生面的高层次的“经营承包责任制厂长研讨班”。这次高级研讨班,时间虽然只有8天,但是它却凝结着管理干部学院对开拓有特色的高层次领导人员培养途径的执著追求,凝集着船舶总公司推动企业深化改革,实行经营承包责任制的决策。

(一)

来自25个企业的20位厂长、2位副厂长和3位厂长代表参加了研讨,哈尔滨船院、镇江船院和船舶工业管理干部学院的5名系主任和骨干教师也参加了研讨。研讨班围绕搞好经营承包、企业工资总额与经济效益挂钩两个主题,由船舶总公司领导和有关业务部门的负责人、业务骨干、国务院有关部门和中国银行的专家进行主讲。在厂长研讨的基础上,专门安排了船舶总公司领导与厂长们对话,最后由王荣生副总经理作研讨班总结。

对这次研讨班,厂长们一致认为时间紧凑,主题集中,针对性强,形式新颖,受益匪浅。有一位厂长原想请假不来,研讨后深感“险失良机”。大家认为研讨班“既符合客观形势,又符合主观需要”,“解决了一些新问题”,“下次要办,我还要来”。结束后的问答调查结果显示:对总体效果感到很满意和基本满意的人占95%,8个评价项目中最满意的是时间长短和伙食安排,满意度各为100%,对教学内容和教学管理满意和基本满意的均为96%。

承包经营厂长研讨班之所以取得成功,是因为该班有四个新的特点,四个功能。

特点之一是选题准,内容新:承包和挂钩两个主题,是船舶总公司系统企业改革实践的最前沿,是船舶总公司领导和厂长们最关心、常议论的热门话题、兴奋点。

之二是时间短,时机好:7~10天是当时在职厂长急迫需要和可以承受的最佳脱离工作岗位学习的时限;办班时机是国家、船舶总公司重要决策、重大部署出台之时。

之三是针对性、实用性强:研讨以务实为主,加以必要的理论概括,理论紧密结合实际。

之四是创造解放思想、民主探讨的气氛,既有别于“领方针、领任务”的工作会议,又不同于先生教、学生听的单向灌输。

它的4个功能是:转变观念,深化认识;弄清概念,增长知识;着重实用,推进工作;沟通上下,加深理解。

(二)

承包经营研讨班培养方案的总体设计,是任何一个培训班尤其象这种高级领导人员研讨

班的必要的程序,也是达到办班目的、实现培训目标、保证培训质量的关键工作,它集中体现为研讨班的教学计划。

培养目标:通过研讨,使学员从理论与实践的结合上弄懂承包经营责任制和工效挂钩的内涵,达到提高认识、弄清概念、掌握方法、推进工作的目的。

专题设置及时间分配:课程设有《深化改革,搞好承包经营,转换企业经营机制》、《经济效益指标的若干问题》、《设备管理要适应经济改革的深化》、《搞好企业改造,确保企业后劲》、《搞好企业工资总额与经济效益挂钩》和《汇率变化,汇率风险与保值技术》等6个专题。

当时,所以这样安排,主要是根据研讨目标的要求,以务实性主题为中心,对承包经营责任制的发生、发展、理论基础,以及如何实施;与之相关的经济效益指标体系计算方法、固定资产占有及增值、技术改造和企业内部分配等基本理论,围绕改善企业经营机制等,从各个侧面讲清它们各自的地位、作用及与承包的内在联系。

6个专题各用半天时间,研讨、对话两天,个人撰写心得1天,开学、结业1天,有效时间共7天。

在研讨班结业前,专门安排了半天时间对话。由船舶总公司领导率领有关业务部门领导、人事部门领导,同厂长们就承包、挂钩、承包基数、工资总额基数、工资浮动比例等重要问题进行座谈。船舶总公司对整个财政状况、进一步推动承包经营、如何实施工效挂钩的打算和做法,以及对企业外部环境、经营状况和实际问题的听取,对上情下达,下情上达,沟通信息,交流经验,加深相互理解,都起到了预想不到的作用。这是一股无形的增强凝聚力、振兴船舶工业的巨大精神力量。从此,船舶总公司领导同高层次领导人员培训(研讨)班学员对话,正式列入教学计划,成为船舶工业高级干部培训的特色之一。

结业时由学院发给结业证书,记载培训内容、时间及成绩,作为领导干部岗位培训的一次培训经历。

(三)

研讨班在教学管理上,对组织实施者进行了慎重选定。一是负责全面工作的班主任,由主持船舶管理干部学院工作的我担任;二是负责教学计划总体设计及研讨的教学主持人,由企业管理部副总工程师刘齐键同志担任;三是组成了全体授课教师参加的教学指导组。其任务是根据培养目标,协调教学内容,灵活运用教学环节,保证研讨质量。

(作者为北京船舶管理干部学院副院长)

六十六、记船舶总公司出国留学工作会议

陈 安 荣

1988年3月29日至4月2日,船舶总公司在北京召开了出国留学工作会议。这是自1978年国家恢复派遣留学生工作后,船舶总公司召开的首次出国留学工作会议。受领导委派,我参加了会议的筹备工作,并具体组织了这次会议。

会议的筹备

1986年之后,国家对派留学生工作,从抓打开渠道转向抓管理和效益工作。国务院、国家教委、公安部、司法部下发了一系列有关规定,使出国留学管理工作有了比较全面的政策和法

规。1988年1月25日至29日,国家教委在天津南开大学召开了“出国留学工作会议”,船舶总公司派我参加了会议,会议的中心内容,就是统一对出国留学方针、政策的认识,并讨论如何更好地执行国家有关规定。为了贯彻会议精神,总结改进留学工作,船舶总公司决定召开一次出国留学工作会议。

会议的宗旨:一是进一步宣传中央关于出国留学工作的方针、政策,提高对出国留学工作重要性的认识;二是对10年来船舶总公司出国留学工作进行总结,肯定成绩,找出差距,完善出国留学管理工作,提高选派效益。围绕这两个方面,由教育处牵头,技术干部处配合,开始了紧张的筹备工作。院校处负责对1978年至1988年派出的所有留学生的情况进行清理、统计,技术干部处负责对已回国留学人员发挥作用情况进行调查。经过近两个月的筹备,由我草拟了《十年来船舶总公司出国留学工作总结》,我和七院教育处王淑桂同志共同草拟了《中国船舶工业总公司出国留学人员工作管理办法》(讨论稿),教育处汇编了国家有关部门颁发的出国留学工作文件,并组织了经验材料。我在2月2日参加了七院在北京召开的留学生工作会议,征求了改进留学生工作的意见。经过大家的共同努力,积极筹备,召开会议的条件日臻成熟。

会议的召开

船舶总公司出国留学工作会议于1988年3月29日在北京召开,4月2日结束,历时4天。参加会议的有各地区公司、七院、高等院校、船舶总公司部分直属单位、少数大企业的主管学生工作的同志和特邀代表共50余人。会议共安排4个方面的内容:

一、学习、讨论中共中央、国务院《关于改进和加强出国留学人员工作若干问题的通知》和国务院批准的国家教育委员会《关于出国留学人员工作的若干暂行规定》两个文件;传达国家教委天津会议精神。

二、总结船舶总公司1978年以来出国留学工作。会议除由教育处总结工作外,还有七院教育处和哈尔滨船院外事处介绍了经验。优秀留学回国人员吴立人、陈国珍、梁华生等汇报了他们在国外学习和回国后工作情况。七〇二所专门派代表介绍了该所国家级有突出贡献的中青年专家,优秀的留学回国人员吴有生同志的先进事迹。

三、讨论修改《中国船舶工业总公司出国留学人员工作管理暂行办法》(讨论稿)。

四、研究部署下步工作。决定重点抓好三个方面的工作:一是加强出国留学工作的计划性,保证按需派遣,从1988年起着手制订船舶总公司出国留学预备人员三年计划。二是加强出国留学的管理工作,重点加强制度建设。经讨论修改后的《中国船舶工业总公司出国留学人员工作管理暂行办法》,下发各企事业单位执行,以做到有章可循,有法可依。三是加强信息交流。

徐志坚副总经理在会上讲话指出,十年来,船舶总公司派出的留学人员数量不少,质量很好,成绩显著。通过派出留学生,船舶总公司与世界上20多个国家建立了联系,开辟了渠道,促进了学术交流和贸易往来,这是很宝贵的。今后派出留学生要从船舶工业的总需求出发,选派政治可靠、理论基础扎实、有实践经验的业务骨干。徐副总经理还提出,现在国家计划不能满足船舶总公司的需要,今后各单位要将引进技术,对外贸易和教育工.作紧密结合起来,打通渠道,积极派遣留学生。

大家认为,这次会议为出国留学管理工作走上规范化、制度化奠定了基础。

(作者在船舶总公司院校处任职)

六十七、总结经验,深化改革, 开创职工教育新局面

——职工教育检查与调研工作回顾

安 振 刚

1988年,我参加了船舶总公司组织的首次职工教育检查与调研工作。在当时人事部副主任方大鹏同志及教育处副处长郭大成同志的领导下,承担了具体的组织工作。

当时决定组织职工教育检查与调研活动,原因主要有两条:一是国务院批转了《国家教育委员会关于改革和发展成人教育的决定》,此文明确了成人教育以岗位培训为重点的指导思想和各类在职培训的任务。同时,随着经济体制改革的不断深入和承包经营责任制的展开,职工教育在生产、科研发展中的作用,越来越重要。二是为召开第二次教育工作会议作准备工作,发现典型,总结经验,落实会议文件的起草任务。基于上述两点考虑,船舶总公司于1988年6月23日下发了船总人[1988]751号《关于对企事业单位职工教育工作进行全面检查和调研的通知》,明确了检查的重点是1984年本公司首届教育工作会议后,各单位对职工教育工作的决定、规划执行情况,调研的重点是在承包经营条件下,如何推动职工教育的发展。随后,船舶总公司人事部又在当年9月份发出了船人[1988]311号《关于对各企事业单位职工教育工作进行全面检查和调研的补充通知》,对检查和调研工作进行了具体布置。

职工教育的检查与调研工作,从1988年10月20日开始,至1988年11月20日结束,历时1个月,抽调了46位多年从事职工教育工作的同志,组成12个工作组,分别对160多个企事业单位进行了检查和调研。这12个工作组的组长分别是:郁惟谦、黄源、黄世麟、曹福根、林英兰、严勇、卞学德、刘锡林、秦峰、白云良、刘铁矛、田淑兰。我参加了武汉地区公司所属单位的检查与调研工作,我们每到一个单位的工作程序是:

- 1、收阅各单位1984~1987年的工作总结、统计资料、文件汇编和培训基地建设情况资料;
- 2、听取主管教育工作领导的详细汇报;
- 3、召开有工程技术人员、中层干部和工人代表参加的座谈会,听取他们对职工教育的意见;
- 4、搜集各单位在承包经营中,开展职工教育的好经验;
- 5、实地考察,包括查阅历年培训计划执行情况、图书档案材料、教学设备、教学场地等等;
- 6、对各单位职工教育工作作出全面评价。

各组的检查与调研工作结束后,于1988年11月22日至26日在武汉四七一厂招待所召开了职工教育检查与调研的总结会议,船舶总公司教育处、继续教育研究室的同志和各组组长参加了会议。

由于方大鹏和郭大成同志因故未能到会,所以,这次总结会由我和欧阳东波同志主持。在总结会上,各组组长汇报了工作情况和受检单位的职工教育开展情况,与会代表还对船舶总公司系统职工教育的形势进行了评价。在检查调研中,发现了一批职工教育先进集体和个人,也发现了一批重视职工教育工作的厂、所级领导干部。在充分酝酿协商的基础上,还确定为第二

次教育工作会议(后来,决定暂不开第二次教育工作会议,召开职工教育工作会议)起草9份文件,即:《关于改革和发展职工教育的决定》、《职工教育条例》、《关于企事业单位领导干部岗位培训实施意见》、《关于一般管理干部岗位培训实施意见》、《关于高、中、初职专业技术人员继续工程教育实施意见》、《关于新毕业大、中专学生见习培训的实施意见》、《关于工人培训的实施意见》、《关于加强职工教育队伍建设的意见》、《关于厂长任期责任制中教育培训指标建立的意见》。这些文件,经1989年11月召开的职工教育工作会议讨论、修订后,正式下发执行,作为“八五”期间职工教育的纲领性文件。

各单位对这次检查与调研工作极为重视,武汉船舶公司还组织了预检,许多企事业单位都认真进行了总结,装订好各种文件,严肃认真地填写了各种表格。有一些单位还举办了反映本单位成绩的图片、资料和实物展览。

这次职工教育检查与调研工作,是船舶总公司成立以来的第一次,规模是空前的,效果是良好的,达到了总结经验、肯定成绩、指出差距、明确方向、制定措施、再展宏图的目的。

(作者为船舶总公司人事部原教育处工程师)

六十八、制定 CSSC1983~2000 年 人才规划工作的回忆

王 贇 三

根据国务院批转的国家计委《关于制定长远规划工作安排的通知》(国发(1982)149号)有关制订全国专门人才规划的精神和教育部、国家计委、劳动人事部《关于进行全国专门人才现状调查和需求预测的通知》的精神,在船舶总公司领导的关怀和指导下,由人事部牵头,教育处具体负责,从1983年3月起,着手开展了船舶总公司系统的人才预测和规划工作。

制定人才规划工作经历了三个阶段,整个工作分解成三个模块。

第一块叫拥有量模块。即把船舶总公司全系统所有专门人才的学历层次、职称结构、专业门类、年龄构成、数量及其在系统内各主要行业的分布及动态变化过程统计和计算清楚。

第二块叫需求量模块。就是在对船舶总公司专门人才现状、拥有量及其动态变化过程弄清的前提下,对未来的1985年、1990年、1995年、2000年4个年点的专门人才需求,用科学的预测方法作出准确的预测,为制定规划提供依据。

第三块是规划量模块。根据经过论证的预测结果,制定船舶总公司1983~2000年的人才规划;进而作出教育规划(含院校规划、职工教育规划、继续工程教育规划)。

人才预测和规划工作是一项开拓性的科研课题,也是一项复杂的社会系统工程。它涉及面广、内容复杂、技术性强,在全国还是首次。在人事部的具体领导下,李文洪、方大鹏等同志作为组织领导和参与者,做了许多开拓性工作。从1983年3月起,抽调了一部分同志和全系统各单位的同志一起动手,首先把拥有量基本弄清。在此基础上,于1983年11月,人事部专门下文委任我负责总体预测组的组织和技术工作。为了做好这一工作,抽调了哈尔滨船院的数学副教授陈文苗同志,讲师程鹏、王善同志,李勇、罗耀生、刘振业等技术骨干,又借调了上海第九设计院的邵永范同志和上海船厂的姚德信同志。总体预测组人数最多时达35人。

从1983年12月起转入需求预测阶段,要求于1984年3月末完成。当时我们面临着任务

繁重、技术性强、要求较高、时间紧迫的状况,加上无现成的经验可供借鉴,压力确实很大。当时,我们意识到这项工作对于到2000年实现工农业总产值翻两番,建设有中国特色的社会主义强国,特别是对于船舶工业的发展关系极大。强烈的责任心驱使我们必须努力,领导关心和支持鼓舞着我们的斗志,赵显劲同志除做了大量具体的组织协调工作外,还不断地给我们鼓劲。在各抽样单位和全系统几十位专家的支持、协作、配合下,总体组全体同志齐心协力,夜以继日地工作、学习、探索、实践,再学习、再探索、再实践,最后采用“规划任务量推算”、“专家调查”、“回归模型”和“典型抽样”4种方法分别独立进行预测,再进行归一处理的办法,连续苦战近百天,在1984年3月末得出了初步结果。总体组又用了近1个月的时间进行修正。前后历时4个多月,经过200万次以上的数据计算,终于完成了船舶总公司1983~2000年专门人才需求预测工作及其专题报告。1984年5月,在副总经理潘曾锡、徐志坚两位领导主持的,总公司机关各部门领导、专家参加的专题审查会上得到充分肯定,并予以通过。总经理冯直同志亲自详细审阅了专题报告,在充分肯定的同时,还提出了具体修改意见。在领导的关怀和具体指导下,预测报告经过修改正式被船舶总公司采纳,并受到船舶总公司、教育部的好评。在预测报告的基础上,由船舶总公司机关的同志们完成了1983~2000年船舶工业人才规划的起草工作。人才规划对船舶教育完整体系的形成,对促进船舶工业的发展起到了积极作用。

教育部人才规划研究室对预测工作给予了比较高的评价:船舶工业总公司人才预测工作在全国各部委中,是搞得较好的,预测报告理论水平较高,具有实用价值。我们由预测报告形成的论文收入《专门人才预测方法》一书中,由高等教育出版社于1984年3月正式出版。

我对参与总体预测的同志们的一丝不苟、高度的责任心和使命感,以及那种热忱、勤奋、团结乃至忘我工作、通力协作、不计报酬的精神至今仍然不能忘怀,并将永远成为我的一份精神财富。

(作者为武汉船舶工业学校校长)

六十九、山海关优秀论文评审会

王 允 明

在我从事职工教育的历程中,参加船舶总公司在山海关船厂组织的优秀论文评审活动,给我留下了深刻印象。这次评审活动,是船舶总公司系统对职工教育理论研究成果的首次评审活动。我作为评委会成员参加评审,也是我介入全总公司系统职工教育活动的开端。

山海关船厂的优秀论文评审会,是在1988年8月2日至8月9日进行的。到会的评审委员有13人,广州、昆明两个公司的评委没有到会。参加这次评审会议的一共是15人,李文洪、蒋小雄、郭大成、郁惟谦、卞学德、毛曾祺、蒋义麒、刘继唐、支幼华、郁兆昌、李遵农、安振刚、陈复文、宋旭东和我。李文洪同志任评审委员会主任委员,蒋小雄、郭大成两位同志任副主任委员。评审会议于8月2日下午在山海关船厂疗养院三楼会议室正式开始,郭大成同志首先致词。他讲话的主要内容是,这次评审活动是根据船舶总公司职教研究会九江会议决定召开的,其目的是为了总结和检阅职教研究成果,进一步推动职教工作的发展。紧接着李文洪同志谈了对这次评审工作的要求,他希望大家严肃认真,以负责的科学态度,从船舶总公司的实际出发,评选出体现船舶总公司研究水平的优秀论文。他反复强调说,由于是第一次评选,大家责任不小,我们应该使这次论文评选活动成为促进职工教育上一个新台阶的动力。

会议根据蒋小雄同志的提议,确定了本次评选优秀论文的5项标准:(1)研究方向准确;(2)能提出问题,能解决问题,有一定实际意义;(3)观点鲜明,有可靠的论据,翔实的数据;(4)文风朴实,用词妥当。(5)有实用性和一定的推广应用价值。评委们认为,必须坚持标准,评出水平,并适当考虑优秀论文的分布面。

经过各单位推荐,地区公司和七院的初选,参加这次评选的论文共有127篇。评审时,把论文按内容作了分类,划分为岗位培训、继续工程教育、学历教育、工人培训、综合类等5个方面。评委也分成5个小组。我和蒋小雄、安振刚组成继续工程教育学科评审组,我担任这个组的组长。各学科组先筛选出属于该学科文章的50%,5个小组共筛选出65篇文章,作为提交大会评审的文章。在大会评审时,先由各组组长介绍筛选出的文章的特点,然后评委们发表意见,最后采用无记名方式投了两次票。第一次投票定下候选论文,第二次投票定下正式中选为优秀论文的篇目。最终结果一共是39篇优秀论文。对这些优秀论文,都分别填写了评审登记表。在登记表中填写了评审意见以及进一步修改的意见,并在备注栏中登记了赞成票、反对票、弃权票的票数。评审登记表一式两份,一份寄给了中选论文的作者,一份存档。

对评审工作,评委们十分认真负责。尽管山海关的夏季气候是宜人的,名胜古迹闻名遐迩,但评委们除了去北戴河等地观光休整了1天外,几乎白天晚上都扑在阅读分析文章上。每天晚饭后,在去海边散步、游玩时评委们三三两两还在议论文章的长短。我们住在山海关船厂疗养院里(因为去山海关避暑的人太多,船厂的招待所已住满了),洗澡的条件不如人意,评委同志全不顾这些,怀着对船舶总公司负责、对论文作者负责的态度,往往看文章到深夜。

(作者为七〇一所教育培训中心主任)

七十、在国外执行对外军的培训任务

林 柏 安

根据1987年12月15日巴基斯坦国防部和中國船舶工业总公司签订的关于巴方向中国采购X套84—A式重型机械化舟桥及制造技术转让合同的要求,中方需为巴方培训操作维修人员。

1988年10月8日至25日,我们四四六厂承担了由巴基斯坦尼阿齐少校率领的工兵培训团(13人)的国内培训任务。

1989年4月17日,由船舶总公司组织,有总参工程兵科研一所和我们四四六厂参加的中国专家组(共10人),在巴基斯坦工兵学院和培训中心,对巴基斯坦中级军官及士官70多人,进行了84—A式重型机械桥的综合培训。中国专家组由姚远任组长。

对巴的这次培训,四四六厂有我、李国钦、李裕安、易胜利4位同志承担了操作架设及维修的培训任务,我具体负责电器教学和维修。在培训过程中,开始我们是手把手地教,从单跨架设到多跨架设,然后再让巴方军队自己操作架设。巴方受训人员学习认真刻苦,在很短的时间里就掌握了架设要领。对维修组的培训,同样是采用先示范,然后再让学员动手干。由于语言不通,有时只好用手势交流。在课堂上,因大部分学员不懂英语,所以得用两名翻译,先由英语翻译将汉语翻成英语,再由巴方翻译将英语翻成乌尔都语。无论在课堂,还是在实验场,到处都充满了中巴人民的友好情谊。

在巴方受训人员基本掌握了84—A式重型机械化桥各项性能后,他们就提出了一些我们

未想到的问题。如“当桥架设好后,被敌炮击中桥中间部位一跨,要拆换这跨,其他各跨不动,这能否实现?”这个问题,中国专家组虽然未想到,但却具有实际意义。经过讨论提出了很多方案,最后采纳了李裕安同志的意见。当天下午,就由李裕安同志上桥指挥,做将桥中间任何一跨拆换的试验,每次试验都成功了,赢得了巴方军队的信任。

在培训末期,巴方提出能不能把 84—A 桥同美国带式桥混合架设的问题。我们专家组认为,从设计上和在国内试验中都不会有问题,但是,无论我们怎样向他们说明,他们一定要看看实际架设。为此,在汇报表演那天,我们的 84—A 式桥同美国的带式桥一起开到一条大河边,两种桥同时架设。我们的机械化桥迅速准确地架设好了,但美国的带式桥,因水浅迟迟架不起来。当时巴方人风趣地说,这是上帝不给美国人面子。当两桥架设合拢时,巴方车辆研究发展中心总署高级官员来到了现场,并亲自上桥查看混合架设装置,一切满意后,便伸出了大拇指。

在巴 20 多天,中国专家组胜利地完成了培训任务,并荣获了巴军队工兵学院和培训中心最高荣誉军徽章。

(作者为四四六厂助理工程师)

七十一、忆一次高级专题研讨班

宋 树 泽

1988 年 9 月,船舶总公司人事部、企业管理部和船舶管理干部学院在北京共同举办了船舶总公司系统的“企业劳动工资制度改革与在职培训研讨班”,该班以其高级专题研讨班的鲜明特色,在培训组织形式方面,给同志们留下了深刻印象。当时我是管理干部学院教学副院长,参与了该班的筹备和实施工作,是该班的教学主持人。

一、筹备经过

自 1986 年国家经委、中央组织部提出“全国大中型企业领导干部岗位职务培训规划要点”以后,船舶总公司委托哈尔滨船院、镇江船院和船舶管理干部学院,按照培训教学指导委员会推荐的 4 个半月的集中脱产培训计划,对一部分企业领导干部进行了培训。培训结束后,我们搜集到不少建议和意见,其意见主要是:培训时间太长,内容不够精炼,针对性不强等。

当时,船舶总公司徐志坚副总经理曾率领人事教育部门的部分人员考察西德企业的人事管理和干部培训工作,受到不少启发。船舶管理干部学院提出采用针对性强的“短期专题研讨班”的形式对领导干部进行培训的设想后,船舶总公司人事部恰好要办一期“人事厂长研讨班”。于是,1988 年上半年,人事部根据国家进行劳动人事和工资制度改革的要求,将该班的研讨目的定为:交流劳动、人事和工资制度改革的经验,研究办法,以推进改革。研讨班邀请对象以人事副厂长为主,研讨班负责人是人事部副主任罗进轩,参与筹备工作的还有企业管理部工资处李树本等同志。

二、办班经过

研讨班于 1988 年 9 月 12 日至 24 日在船舶总公司举行。参加人员除总公司机关的同志外,还有重庆铸锻厂厂长王恩德、武汉重型铸锻厂副厂长裴友合、广州造船厂副厂长盛维敏、西江造船厂副厂长廖培光等 38 人。

围绕培训目的,共聘请系统内外的专家和领导干部 15 人作了专题报告,专题报告题目和

报告人如下:

1、《西德蒂森企业集团的发展战略、产品结构和组织机构的演变》，由蒂森集团总公司人事部主任、博士 W·恩德主讲。

2、《西德蒂森钢铁公司的人事和工资制度》，由蒂森钢铁公司工资处处长、高级经济师 R·柯策主讲。

3、《搞活固定工制度》，由国家劳动部综合计划司副处长、经济师张浩主讲。

4、《北京市劳动制度改革基本情况》，由北京市劳动局副局长、高级经济师洪士珩主讲。

5、《实行优化劳动组合，加快劳动制度改革》，由机电部华北光学仪器厂企管处长周勇主讲。

6、《进一步深化企业劳动工资制度改革》，由船舶总公司人事部主任、高级经济师罗进轩主讲。

7、《工资的运行机制与激励作用》，由船舶管理干部学院经济管理系副教授丁铁麟主讲。

8、《围绕企业目标，改革劳动人事制度》，由镇江锚链厂工资科长、经济师钟家杰主讲。

9、《引入竞争机制，搞活固定工制度》，由武汉重型铸锻厂副厂长、高级工程师裴友合主讲。

10、《论我厂的劳动人事工资制度改革》，由重庆重型铸锻厂劳动人事处副处长、经济师沈龙彪主讲。

11、《研究所机关改革尝试》，由七〇三研究所党委书记、高级工程师周渭镐主讲。

12、《深化企业内部机制改革工作》，由船舶总公司企业管理部副总工程师、高级工程师刘齐键主讲。

13、《企业深化改革形势下的在职培训工作》，由船舶总公司人事部主任、高级工程师方大鹏主讲。

14、《搞好干部培训工作的体会》，由铁道部管理干部学院教务处长、高级工程师王祖恩主讲。

15、《采用模块式教学和学分制对厂长(经理)进行岗位专业培训》，由我主讲。

时间分配：专题报告 8 天，研讨 4 天，船舶总公司胡传治总经理、王荣生副总经理到会听了部分专题报告、分组讨论情况汇报，并就研讨的问题发表了讲话。

三、高级研讨班培训形式对我们的启发

1、围绕培训目的，聘请有关专家，组织成套专题讲座，在 12 天时间内，可以完成一个专题培训，学员们普遍反映收获很大。

2、研讨班理论联系实际，气氛活跃。培训末期参加研讨者纷纷提出本单位下一步工作打算。

3、此次研讨班的成功，进一步证明了我们提出的“采用模块式教学对领导干部进行岗位专业培训”办法的可行性，并进一步促使我们在这方面继续探索 and 开展工作。

(作者为北京船舶管理干部学院副院长)

七十二、对第一期高级专业技术人员 研讨班情况的回忆

王 志 光

船舶总公司第一期高级专业技术人员研讨班(以下简称高研班),是1988年10月10日至22日在江西九江举办的。当时,船舶总公司教育处责成我和继续教育研究室主任蒋小雄同志具体负责这个班的组织筹备工作。那时我国的继续工程教育工作尚处在起步阶段,船舶总公司《1988年~1995年继续工程教育规划》下发才一年,如何开展高级专业技术人员的继续工程教育,国家各部委、地方各省市都在进行探索。在这种形势下,教育处副处长郭大成同志针对高级专业技术人员大多是长年工作在生产、科研第一线,是各项工作的带头人,一方面面临着知识老化,需要补充新技术、新理论知识;一方面由于长期超负荷工作,需要有一个总结经验、交流信息、休养身体的时间等情况,提出举办一期集科技讲座、学术研究、工作交流、休养身心于一体的高级专业技术人员研讨班。这一建议得到了人事部副主任方大鹏同志的大力支持,明确要求各有关单位积极支持,大力协助办好高研班。

经研究决定,第一期高研班以造船专业为主要研究内容。蒋小雄同志经过深入的研究和对学员具体情况的分析,对高研班的主题提出了建议,最后高研班的研究主题确定为:“如何在当前我国深化改革的新形势下,尽快形成造船工业科学技术与经济发展密切结合的机制,以推动科技成果商品化进程。”

10月10日上午,高研班在九江船舶公司培训中心开班,共有来自船舶总公司系统9个地区15个单位19名学员参加。高研班活动分3个阶段:一为讲座阶段;二为学员介绍工作情况及专题研讨阶段;三为总结阶段。第一阶段在九江公司培训中心进行,第二、三阶段在庐山别墅村进行。第一阶段的讲座,一是由国家高技术规划编写参与者,哈尔滨船院的副教授徐玉如主讲《高技术造船工业的关系》;二是由哈船院的戴仰山教授介绍和讲解第10届国际船舶与海洋结构工程大会情况及结构可靠性。在第二阶段中,学员们纷纷介绍各自的心得体会,主要有“断裂力学、损伤容限设计概念在船舶及海洋工程中的应用”、“船舶阻力预报方法评价”、“船舶操纵性研究动向”、“中型水面舰艇设计特点”、“运输船结构设计特点”、“我国造船技术发展问题”、“船厂生产与技术管理的几点看法”、“造船厂质量管理”、“高级专业技术人员的继续工程教育”等20几个专题。在专题讨论中,学员们针对研讨主题提出了许多具有建设性的意见和建议,主要有:“总公司在发展多种经营的同时也应重视船舶科技本身的基本建设”、“在科技成果商品化的转变过程中应对市场信息、经营贸易、合同谈判、质量验收、经济法规的研究予以充分重视,制订有关法规”、“重视人才培养和人才交流,以提高竞争能力,保证商品质量”等。在第三阶段总结中,每位学员都写了书面总结,认真地总结了参加这次研讨班的收获、体会,并提出了建议。

10月22日,高研班在庐山别墅村结业。学员们纷纷表示回单位后,要继续学习,不断探索,精益求精,奋发进取,同时起好“传、帮、带”作用,为中、初级专业技术人员的继续工程教育工作贡献自己的力量。

(作者在船舶总公司人事部职教处任职)

七十三、回忆职工高教校长协作会

徐 家 安

1985年10月上旬的一天,我们收到了由上海船舶公司培训中心代发的船舶总公司的函件,内容是召开船舶总公司所属职工大学、职工中专校长联席会。当时,我校校务会确定由我出席这次会议。我十分高兴,能有幸去上海学习上海造船职工联合大学的办学经验。

正是秋高气爽时节,10月30日我乘坐江轮顺流而下。与我同时到达上海的有7所职工大学、职工中专的正副校长。会议于11月4日在上海联大校领导主持下胜利召开了。与会代表就校际协作组织问题进行了认真的讨论研究,会议气氛热烈、融洽。大家都是一个心愿,加强协作,办好职工大学和职工中专。我在发言中认为:筹备成立校际协作组织是成人教育发展的必然结果,加强横向协作是众望所归,我提议校际协作应正式取名为“船舶总公司系统职工大学、职工中专校际协作会”。筹备会主任由上海船舶公司培训中心担任。如果校长们愿意的话,首届校际协作会可在我们武昌造船厂职工大学召开。我的自告奋勇的提议,深得与会校长的一致赞同。会上作出了两点决议:(1)1986年4月,首届校际协作会在武昌造船厂职工大学举行,由武昌造船厂职工大学承担起草协作会章程的任务,章程草稿提交首届大会讨论,修改通过;(2)由上海船舶公司培训中心负责人作校际协作会的筹备工作报告。11月7日,我们会议代表参观了上海联合职工大学的校舍及教学、实验设备,深感他们的办学方向正确,有特色,教学质量高,值得我们一学。1986年4月14日,船舶总公司职工大学、职工中专校际协作会首届会议在武昌造船厂职工大学召开。参加会议的有船舶总公司教育处的领导和上海船舶公司培训中心、武汉船舶公司、大连、无锡、陕西、四六一厂的代表共13位同志。我作为首届校际协作会的执行主席,首先在会上正式宣布了“船舶总公司职工大学、职工中专校际协作会”成立。会议收到了天津船舶公司职工中专校发来的贺电。武汉船舶公司和武昌造船厂的领导分别讲了话。代表们以热烈的掌声通过了上海船舶公司培训中心丁纪娥同志作的《筹备协作会的工作报告》,通过了我所作的《船舶总公司职工大学、职工中专校际协作会章程》报告。与会代表还认真地学习讨论了船舶总公司拟定的4个文件(征求意见稿),代表们对职工大学走“联合办学”的道路统一了认识。

这次会议还就学校的业务问题进行了探讨,确定由部分学校负责编制各专业课的教学大纲,认真研究了职工中专的办学总学时及课时分配方案。明确了1987年协作会的工作重点。代表们一致推举1987年第二届协作会的主任委员为大连造船厂职工大学的校长。

1987年10月底,第二届“船舶总公司职工大学、职工中专校际协作会”在大连造船厂召开。在会上,我作了题为《第一届协作会的工作报告》。大会交流了各校成人教育的情况。代表们普遍感到的问题是生源不足,提高职工大学必须走联合办学的道路。对于办学的经费问题也提出了不同的意见。在讨论中,代表们还认真地学习了国家教委起草的“关于成人高校(主要指职工大学)走联合办学道路”的文件,一致拥护国家教委关于联合办学的意见。这次讨论使我受益匪浅,对进一步提高教学质量有了深刻的认识。大会正式确定大连造船厂职工大学校长为第二届“船舶总公司职工大学、职工中专校际协作会”主任委员,在他的领导下,“协作会”又开始了新的工作。

(作者在武昌造船厂职工大学任职)

七十四、组织生产计划类中层干部 岗位培训班的前前后后

吴 瑞 昌

我于1980年1月调上海造船工业职工联合大学综合培训组任教,承担《企业管理》课程的教学任务,并参与干部培训的组织工作。1982年综合培训组扩大为综合办公室。

80年代初,江南、沪东、上海、中华等造船厂的船舶产品相继进入国际市场。在建造出口船舶的过程中,管理上最大的问题是生产计划性不强,进度难以控制。另一方面,大批中青年知识分子从技术岗位转到管理岗位,被提拔为中层干部和厂级领导干部,他们缺乏系统的管理知识和管理技能,强烈希望系统地学习。上海船舶公司领导把握时机,明确提出把干部培训作为一项重要的战略任务来抓,并责成职工联合大学进行调查研究。我们综合办公室接了此项任务,组成了以黄世麟为首的4人调研小组,我为调研组成员之一。调研小组走遍了上海船舶公司所属的各企事业单位,走访了厂长和总工程师,召开了干部科长座谈会,同时征求了上海船舶公司各部门的意见。在收集了大量干部情况资料的基础上,将企业中层干部分为:经营类、生产计划类、科技类、人事教育类、财务类和政工类等六类。并提出干部培训工作采用“两条腿走路”的设想:(1)抓住中央电大办经济类专业的时机,办电大经济类“企业管理班”;(2)开展中层干部岗位培训,即根据岗位的需要组织基本经济理论和管理知识的培训。初步拟定《生产计划类中层干部岗位培训的教学计划》,同时进行电大招生。

1983年,原上海造船工业职工联合大学演变为上海船舶工业公司培训中心,设“干部培训科”,具体地组织实施干部培训,科长赵万绥主持全面工作。我任经济教研组组长,具体地负责电大的教学和教学组织工作,邱星苗同志和徐惠珠同志负责“生产计划类中层干部岗位培训班”的试办。当时“生产计划类中层干部培训班”采用全脱产形式组织教学,教师有大学的讲师、公司领导、公司业务部门的负责人,亦有工厂管理第一线的专家。在教学中,引入案例教学法,注意理论联系实际,注意培训与学员的工作紧密结合。规定每位学员必须结合自己工作撰写结业论文,并参加论文答辩。公司领导和学员单位的领导出席答辩会,有的亲自主持答辩。“生产计划类中层干部岗位培训班”试办两期,由于教师教得认真,学员学得认真,教学形式生动活泼,因而取得了比较大的成绩和办学经验。

1984年,在试办岗位培训班的基础上,我们开始着手编制“生产计划类中层干部岗位培训规范”,将课程分为三类:公共课、专业课和相关课,公共课由《新时期的方针政策》、《管理心理学》和《经济法》讲座组成。专业课不同类别设置不同专业课,“生产计划类”专业课由《生产组织学》、《现代管理方法》和《管理实例》组成,相关课由财务知识和统计知识组成。编写了各课程教学大纲,还编写了《造船企业生产经营管理学》、《造船生产实例汇编》、《造船企业财务知识》和《造船企业统计知识》等4本培训教材。黄世麟同志撰写了《浅议岗位职务培训及其开展方法》的论文,我起草撰写了《初论干部岗位培训》的论文。这两篇论文都被评为船舶总公司职工教育优秀论文。

在连续办了4期全脱产“生产计划类中层干部岗位培训班”后,开始探索函授办班形式,以解决苏皖地区干部岗位培训的困难。因为苏皖地区参加上海地区全脱产培训工学矛盾大,培训

费用高,培训面不大。1986年底拟定了函授培训办法,设置5个教学辅导点。每个辅导点指定负责人,配备辅导教师,负责学员平时自学辅导。公司培训中心定期派出教师进行集中辅导,我当时负责《工业企业管理纲要》课的辅导。每次出差都安排得相当紧凑,一般白天上课辅导,晚上在途中,5个教学点转一圈要花1周时间。第一期函授班吸收了120名学员,大大扩大了培训面。但亦存在一定缺陷,学员反映自学看书的时间保证不了,在一定程度上影响培训的质量。

1987年后,为了进一步扩大培训面,我们组织企业与公司培训中心联合办学,把培训班办到企业中去。这样企业可以根据生产的忙闲组织培训,解决了工学矛盾。教学严格执行船舶总公司岗位培训规范的规定,公共课由我们公司培训中心组织考试,专业课的试题送公司培训中心审定,严格把好培训质量关。从1983年起,我们共举办中层干部岗位培训班31期,培训学员906人次,为干部素质的提高作出了一定贡献。

(作者为上海船舶公司培训中心工程师)

七十五、我们是怎样制定一般管理 干部岗位培训规范的

戎宝山

一本适合船舶总公司所属企业单位的一般管理干部岗位培训的规范在船舶总公司职教处的直接关心下问世了。这是一件令人高兴的事,因为它填补了我们船舶行业一般管理干部岗位培训指导性文件的空白,亦因为它是我们几年来努力工作、不断探索的结果,在此,我就这本培训规范(仅指第一分册)的编制过程作一个回顾。

岗位规范是对各个不同岗位的基层管理人员应具备的思想素质、文化程度、专业知识、工作能力诸方面提出的基本要求,是衡量每个基层管理人员是否能胜任本职工作的尺度。在制定一般管理干部岗位规范时,我们遵循了三个原则:第一,以提高本职工作能力为重点、体现实用性。我们在编写时,特别强调了一个工作能力问题。即每一个岗位规范,都必须紧紧地结合岗位的实际工作要求,注意对一般管理干部的工作能力的培养和提高。编写的规范要有可行性和科学性,内容清楚,文字力求炼达。例如对劳动定额管理员的岗位规范,提出“能熟练地运用经验估工法、比较类推法、统计分析法、技术测定法来制定定额”的要求。第二,要写出每个不同岗位的特殊要求,体现定向性。例如我们在编写质量检验员的岗位规范时,考虑到检验员工作涉及到全厂每个部门,各有不同要求,因此最后成文的质量检验员岗位规范多达19个,写出了每个不同检查岗位的特殊要求。第三,按岗位职责分类,体现通用性。根据调查,我厂一般科技干部2000余名,比较集中的岗位近150个。为了便利岗位培训工作的开展,我们整理集中为54个岗位。

一般管理干部岗位规范是1988年9月开始筹备编写的。在编写过程中,我们的工作步骤是:确定岗位→确定职责与内容要求→由主管部门拟订初步意见→送相关部门征求意见→由干部处审核→报上级部门审定。

在编写过程中,我们曾搞了一个小范围的试点,选择了3个基层单位对5个岗位拟写了5个规范做样本,发给全厂(各分厂、车间、处室)。这为岗位培训规范的编写作了一个极为重要的铺垫工作。

一般管理干部的岗位规范编写好以后,其下一步的工作,就要根据不同的岗位规范编写各

个具体岗位的培训规范。培训规范的内容包括岗位培训教学计划和所设课程的教学大纲。这就使人们面对一个十分棘手的问题,即所设课程的教学大纲如何正确合理地选定?对于这个问题,我们经过多次讨论、酝酿,统一了思想。一致认为,一般管理干部的岗位培训,应是一种以提高在岗人员的技能为主、缺什么补什么的实务性教育。要把这些技能性的、实务性的或者说是实践性很强的知识化为一种浅显的理论向在岗人员进行讲授,而这些极待补上的理论(知识)正是目前系统性教育难以涉及到的一个知识领域。但恰恰又是这样一个客观事实,造成了我国目前绝大多数的企业在进行岗位培训时,却难以在浩瀚的书海中寻觅到一本非常适合本企业进行岗位培训所需要的教材。这个问题不解决,一般管理干部的岗位培训规范在拟订它的所设课程教学大纲时就无从入手。为此,我们不得不自己编写教材。我们组织各主管处室、部门的专业人员成立了编写专业教材的班子,编写人员一要有丰富的实践经验,二要有一定的理论水平(即文化程度、学历水准),三要有较好的文字表达能力,三者缺一不可。如《船舶制造质量检验须知》的编写人员,都是从事这一专业 20~30 年的高级工程师,他们都具有很强的专业理论水平和丰富的实践经验。他们编写的专业教材,内容翔实、丰富、生动,在形式上避免了从理论到理论的弊病。因此我们组织的专业教材编写工作进展顺利,成绩显著,已经出版了《生产管理》、《车间管理》等教材。这些专业教材的编写成功极大地促进了我们岗位培训规范的制定工作。我们在 1989 年底顺利地完成了船舶总公司交给我们一般管理干部岗位培训规范(第一分册)初稿的编写工作。

(作者在江南船厂教育处任职)

七十六、浅谈法国的继续教育 ——赴法考察的感想

陈 大 炎

1988 年 11 月 27 日,我随船舶总公司继续工程教育考察团去法国考察,我们一行 6 人,团长是方大鹏同志,于 12 月 16 日结束回国。

在法国期间,我们访问了巴黎、鲁昂、南特、南锡和格勒诺贝尔等城市;先后考察了 THOMSON、TRT 和 ECA 等大、中、小 3 种类型的公司,南锡、鲁昂、南特 3 个地区的工商会及其培训机构,南特国立高等机械学院、鲁昂高等贸易学院和格勒诺贝尔国立综合技术学院等 3 所大学。

在考察期间,我们比较全面地了解了法国各种类型的企业、社会团体、高等学校开展继续教育教育的组织体制、教育方式、经费来源、运行机制,对法国不论是社会的,还是企业的培训机构,针对不同对象,多层次、多形式、多功能地培养人才的作法,通过考察感受颇深,主要有以下几点。

一、法国非常重视继续教育

法国的工业,特别是国防工业能在世界激烈竞争中占有一定的份量,重视教育和继续教育是一个极为重要的原因。他们认为要提高产品质量必须依靠教育,要提高技术水平、开拓新产品必须依靠教育,要充分发挥人的作用,使人尽其才必须依靠教育。同时,作为教育对象的人,在激烈竞争中,在科学技术迅速发展,有着不学习就要落伍、就不能胜任工作、就会被淘汰的危机感,因此具有较高的接受继续教育的自觉性,以不断更新自己的知识,提高本身的素质。所

以在法国形成了从国家、社会到企业、个人都重视继续教育的局面。

法国 1971 年通过了《继续教育法》。1977 年成立了国家职业教育部,下设继续教育局,主管全国的继续教育工作;各省、区设有相应的管理机构和培训中心;各地区工商会和各企业集团、大型企业一般都设有培训中心;不少大学也有负责继续教育的机构;此外还有许多私人开办的继续教育培训学校。

法国继续教育法规定,10 人以上的企业每年必须拿出工资总额的 1.2% 作为继续教育经费。实际上不少公司每年所用经费远远超过规定数字,如 THOMSON 公司为 4%,TRT 公司的吕内维尔厂高达 6%,可见其重视程度。

法国继续教育开展得比较好的一个极其重要的原因是制定了继续教育法,它的实施有力地推动了继续教育的开展。这一条很值得我们借鉴。我认为在我国也应尽早制定继续教育的法规或条例,提高政府部门和企、事业单位对继续教育的重视程度,以促进我国继续教育的发展。此外,要提高个人接受继续教育的积极性,还应对现行的用人制度作相应的改革。

二、法国的继续教育机构很重视教育质量和办学效益

在法国,各类培训中心或培训学校非常多,仅巴黎一地就有 1000 余家,而且各种培训任务通常用公开招标的形式选择培训单位,因此每个培训单位都处于激烈的竞争之中。谁占有新技术、高技术,具有高质量的培训效果,谁就能在招标中取胜,获得更多的生源,从而取得更多的培训费,就可以越办越兴旺。反之就在竞争中失败而无法生存。

无论是公办还是私办的所有培训单位,一般地财务上都实行独立核算,属经营性的。衡量培训单位办得好坏的一个很重要的指标就是“营业额”,他们是十分重视经济效益的。例如南锡地区工商会的培训中心,它是负责工程师进修的部门,专职工作人员 10 人,年营业额为 42 万法郎;其语言培训部只有 3 人,年营业额达 16 万法郎。

我国是一个发展中国家,还处于社会主义的初级阶段,经济还比较落后,开展继续教育工作更该重视教育质量和办学效益,可将继续教育工作委托给办学条件、教学质量好的高等学校。

三、办学种类、形式多样化,主动适应社会需求,

法国的继续教育是“广谱”的,从培养对象来说,工人、技术人员、经营管理人员以及高层领导人员都有;按培训性质来分,有上岗前的培训、转换岗位的培训和在岗的培训;以培训内容分,有基础培训、实用技术培训、对外交流能力培训、新技术培训、决策能力培训;培训的时间长短也不一,多则一年半载,少则几天。真可谓多种多样。一句话,社会上需要什么,他们就培训什么。

他们的培训方式因地制宜、灵活多样。适合于集中培训的就在培训中心授课,需要到工厂进行现场培训的,他们就带着自制的教学设备到现场讲授。在培训的方法上,他们比较重视现代化手段的运用,如 THOMSON 公司用户培训中心采取了用计算机辅助教学手段,开发了针对培训内容进行人机对话的软件,学员可以使用微机进行学习、练习,并可自我检查学习效果。颇受用户的欢迎。

当前,我国继续教育多数是指令性的岗位培训,办学形式也没有摆脱全日制学校的模式,缺乏主动适应社会需求的机制。我们应该改变单一的办学模式,除了集中在学校上课外,还可以采取现场教学,送教上门,也可采用计算机辅助教学,使培训工作不受入学时间、人数和学习进度的制约。我们还应该根据社会的需要,制定出相应的较为完善的适应不同要求的培训课程

体系,以便使培训工作规范化,更加便于使用现代化的教学手段。

(作者为哈尔滨船院党委书记)

七十七、我们的职工教育楼

曹 福 根

近几年来,每当我与各类毕(结)业班的学员在职工教育楼前合影留念,或在陪同来宾参观职工教育楼的时候,作为一个在江南造船厂职工教育战线工作了30多年的老教工的我,一种幸福感和自豪感便油然而生。

在1984年8月之前的34年中,我厂的职工教育是在一间30年代建造的破旧仓库内进行的。由于仓库是矮平房,又是东西走向,内部分隔成20多个教室以后,光线更是暗淡,白天上课也必须开电灯。而现在的5层4000平方米的职工教育楼,则是坐北朝南,阳光充足,每间教室还配备4只吊扇。在这样的环境里学习工作,前后对比,怎不叫人感到幸福和自豪!

粉碎“四人帮”后的1977年,工厂领导根据生产经营和职工素质的现状,作出了“提高工人操作技术水平和干部管理水平是发展生产的两个轮子”的战略部署,大力开展工人的技术培训和干部的业务培训工作。可是原有的教育场地和教学设施很不适应现代化教育的需要,必须重新兴建职工教育楼。

1981年7月,一次厂务会议作出了新建职工业余教育楼的决定。于7月31日,工厂以“江总师[1981]字第268号文《关于建造业余学校教育楼的请示报告》”向第六机械工业部(船舶总公司前身)提出申请,要求把建造职工教育楼列入“六五”基建计划,并在经费上予以支持。1981年9月17日,工厂又向六机部报了一个方案设计(即江办[1981]字第329号文《呈报我厂建造业余学校教育楼方案设计》)。当年11月,又派当时的厂职工教育委员会副主任李培坤同志和教育科长张春龙同志,专程上北京六机部详细汇报工厂的设想和要求。很快,1981年12月21日六机部机动局就以[1981]动措便字23号文,批准了我厂的方案设计。文件指出“请按部[1981]六机动字1605号批准的1981年更新技术改造措施计划所列建职工培训教学楼项目,建筑面积4000平方米,投资65万元,其中部补30万元,望抓紧设计和施工。”据说,在同一时期,六机部也资助几个大企业建造职工教育楼,以后对中小型企业也进行了这个方面的资助。可见,六机部领导对职工教育工作是多么的重视!

职工教育楼的建造地址,当时有两种意见:一种意见认为可以建在工厂中心区足球场东端的人防工程上面,这样可以节省点费用,因为大楼不需要打基础了,建造周期也可以快一点。而问题是学校环境不够安静,学生课间休息时也可能影响工厂的劳动纪律。另一种意见认为还是在原址拆迁调整,这样对学校可以有一个安静的环境,亦不致影响工厂的劳动纪律,但是要安排职工学校和一个职工食堂的临时搬迁,费用也可能增加。为了职工教育的长远利益,宁愿多承担一些费用和职工学校、一所食堂搬迁所带来的麻烦事,工厂领导决定在原处建造职工教育楼。

1983年3月8日,就是在我重回教育科任科长刚一个月的那天,职工教育楼正式破土动工兴建。为了保证施工进度和质量,以及考虑到今后教学设施的配套安装,我选定两名有教学管理经验的股长和1名电工,配合施工和协调各方面的工作。由于工厂领导的重视,施工单位的努力,教育部门的协调,施工的进展很顺利,施工质量也很好,经厂基建部门验收,获优质工

程荣誉称号。新的职工教育楼于1984年8月25日正式交付使用,经完工结算,建造这幢楼的总费用为80多万元,其中工厂自筹资金达50多万元。在1985年工厂又投资10多万元,建立了计算机、语音、物理、化学等实验室和制图专用教室,成为教学设施比较齐全的培训基地。

新职工教育楼的建成,不仅激励着广大教育工作者更好地搞好工厂的教育培训工作,而且也厂培养、输送更多的有用人才提供了可靠的物质保证。

(作者为江南造船厂教育处处长)

七十八、企业靠人才,人才靠教育

王 恩 德

自1985年1月重庆重型铸锻厂调整厂教育委员会后,我作为厂长兼教育委员会主任,分管教育工作,直至1989年。在《企业法》中明文规定了职工培训是企业的重大问题之一。教育事关重大,重视教育、理解教育、参与教育、关心教育是厂长该抓、该管的大事。在厂务会上,我多次提出:“在教育上,要舍得花本钱,宁可其他支出节约些,对教育的投资要确保。不花钱是办不好教育的。多花钱办教育,不会错。”“企业穷,不能穷了教育。”在我分管教育期间,工厂先后投资131万元用于教育,企业教育部门对外创收的收入工厂一分钱也不收回,主要用于改善办学条件,搞活教育改革。1985年经国家批准,工厂转向生产国家铁路运输急需的C62A货车。从试制到批量生产,急需大量从事铁路车辆制造专业的工程技术人员和产业骨干工人。但当时工厂却没有一个从高等院校铁路车辆制造专业毕业的工程技术人员。产品要开发,人才要培养,只有向教育“伸手”要人才,要技术。1985年3月,经我提出并经船舶总公司船总规[1985]字66号文批准,在工厂铁路C62A货车基建改造工程总投资中单列35万元,作为铁路货车开发培养生产技术人员和工程技术人员经费;与此同时,我要求教育中心立即着手制订《生产C62A铁路货车培训计划》,要求在工厂对原厂房、设备进行全面基本改造的同时,教育应围绕产品开发,尽可能领先一步,至少同步进行,做到边基建,边培训,边试制的“三同步”,为产品快转向、转好向服务。1985年3月5日经我批准,工厂投资1.98万元,将即将毕业的82级机械专业电大生送往西南交通大学铁路车辆系改学铁路车辆制造专业,以培养工厂生产急需的短缺人才。他们毕业后绝大多数都已成了工厂铁路货车生产的中坚力量。与此同时,我们采取“请进来,走出去”的方式,邀请西南交通大学教授专家来厂为工程技术人员讲铁路车辆制造技术专业课,又派出了大批工程技术人员与关键工序上的技术骨干工人到铁道部所属有关工厂进行对口专业培训,为企业铁路货车的开发和批量生产解决了燃眉之急。

由于我厂原是以铸、锻为主的热加工专业厂,故机械制造专业人才,相对比较匮乏,不能适应工厂批量生产铁路货车需要。为解决产品开发与人才需求的矛盾,1987年我在北京开会时主动与哈尔滨船院函授部蒋小雄同志商量,请哈尔滨船院在工厂开办机械专业的大专函授班。在1987年8月6日我与哈尔滨船院蒋小雄同志分别代表厂、校双方签订建立哈尔滨船院重庆函授站的协议书,由我兼任站长,对有关招生、教学组织的重要问题,我都亲自过问。

要使用干部,更要培养干部。为了提高现职中层干部和管理干部的科学领导与现代管理的水平,使干部尽快地从经验领导走向科学领导,适应企业的深化改革,让更多的年轻干部走上领导岗位,1988年6月我与北京船舶管理干部学院宋树泽副院长分别代表厂校双方签订联合“开办企业中层领导干部与管理人才培训班”的协议书。以后经船舶总公司人事部审批开办为

“企业管理”大专层次专业证书班。我与其他厂领导对该班在教学上提出了“求实、务实、严格、严谨，有压力、有追求、有创新、有成果”的要求，对该班的学籍管理办法，在厂务会上作了专门研究，对报名参加这次干部培训班的名单，我逐一进行审定。例如有个分厂厂长怕参加培训学习影响工作，我就主动找他谈话：“不要认为那里离开你生产就不转了，要善于安排好工作，培训时间，挤一挤，总会有的。学为了干，为了干得更好”。后来他积极报了名，学习也认真，被评上了全勤学员。好几个脱不开身参加培训的中干，被我一个个点了“将”，都安心地参加了培训。

作为一个领导，要重视教育，更要在行动上作表率。

在1988年至1989年，我分别担任了“企业管理专业证书班”的《领导科学基础知识》、《企业经营学》、《市场学》、《外贸实务》等课程的理论教学任务，并编写了《四七九厂经营战略》、《四七九厂经营战略与策略的动态思考》、《四七九厂经营战略实施效果分析》等教学讲义，并在教学中加以实践。在1988年2月工厂职教部门召开的兼职教师座谈会上，我说：“我们这些兼职教师就是打游击战的‘游击队员’，用的是‘土枪土炮、乡土教材。我们要专兼结合，‘土’‘洋’结合，但很重要的是要务实，创有工厂特色、适合厂情的职工教育新路子，使培训与实际相结合，培训与应用相结合。”

为了上好每一堂课，我注意积极查阅各种教学参考资料，认真编写教案，只要我有空，我都力争批改好每个学员的结业论文，自始至终地参加学员结业论文答辩会和学员的教学“对话会”，力争作一个称职的兼职教师。

作为一个厂长，我深感责任重大。厂长只抓利润，不抓教育，就意味着一手硬，另一手软，就会对企业经济的发展造成极大的失误，就不是一个称职的厂长。“企业靠人才，人才靠教育”，这一点，是我从1985年至1989年当厂长在分管教育工作实践中的切身体会。

(作者为重庆重型铸锻厂厂长)

七十九、一次继往开来的重要会议 ——船舶总公司首次职工教育工作会议侧记

王 磊

1989年11月13日至18日，船舶总公司首次职工教育工作会议在江苏镇江船院召开。会议总结了1984年船舶总公司首次教育工作会议后职工教育工作的全面情况，研究和部署了“八五”期间船舶工业系统职工教育的方针和任务。由于我在船舶总公司职工教育处任副处长，所以我就担任了这次会议的副秘书长，并兼秘书组组长工作，因而对于这次会议的重要意义和影响有一些更直接、更深刻的感受。

船舶总公司首次职工教育工作会议具有如下特点：(1)规模大。参加会议的有：船舶总公司系统各地区公司、七院、各企事业单位、船舶总公司有关业务部局主管教育工作的领导与教育部门负责人，船舶总公司职工教育研究会理事，教育工作先进集体和先进个人代表，国家教委代表，中国教育报等新闻单位代表300多人。(2)规格高。会议由船舶总公司主管教育工作的副总经理黄平涛同志亲自作工作报告，地区公司、企事业单位很多都是主要领导亲自带队参加会议，如天津、九江、广州、昆明公司都是总经理带队，广州公司总经理管学仲还直接参加广州地区职教成果的展览布置工作。会议开始后，会议秘书组曾作过一次统计，参加职教会议的局

以上领导干部近 50 人。(3)内容丰富。这次会议共讨论有关文件 12 种;共听取了 14 名代表的经验介绍;对 13 名重视教育的厂、所级领导干部进行了通报表彰;对 25 个先进集体、176 个先进个人进行奖励;举办了职工教育成果展览。(4)形式活泼多样。这次职工教育工作会议大会与小会相结合,会上与会下相结合,经验交流与政策研究相结合,布置工作与宣传相结合,会议内容不仅在镇江市电台、电视台作了报道,而且会后陆续在《中国教育报》、《船舶教育》等报刊上作了突出的报道。会议期间,几乎每天 1 期简报,而且由专人采访会议代表,听取他们谈出席会议的体会。(5)组织严密。会议会务和秘书组工作人员在会议期间全力以赴,精心组织。为了搞好会务工作,在会议 1 周前就派人赴镇江组织成果展览,5 天前秘书组与会务组人员大都到会开展工作,对全部会议文件和材料进行审查打印,安排日程,分组准备好食宿、大小会场、奖品等。

这次会议时间虽不长但收效不小。会议回顾了过去,展望了未来,沟通了思想,统一了认识,特别是明确了“八五”期间职工教育的主要奋斗目标 and 任务,落实了具体措施,对发展职工教育的政策、途径、要求,用行政法规的形式加以肯定(会后陆续正式下发了《船舶总公司关于改革和发展职工教育的决定》、《船舶总公司职工教育若干规定》等一系列文件)。会议对推动船舶工业系统职工教育工作的发 展,对职工教育工作走向规范化、制度化起了很大的作用,而且得到了国家有关部门和兄弟部委的很大重视和关注。总之,这是一个很重要的继往开来的大会,是船舶工业系统职工教育发展史上的一个里程碑。

(作者为船舶总公司人事部职工教育处副处长)

八十、翻开历史的画卷 ——回顾 1989 年职教成果展览

刘 连 成

一翻开珍藏的《1984~1989 年总公司系统职工教育成果展览影集》,便引起我对职工教育成果展的回忆。

1989 年 11 月中旬,船舶总公司首次职工教育工作会议在镇江船院举行。为检阅职工教育工作的成绩,总结经验,进一步推动船舶总公司系统职工教育工作的发 展,会议还举办了“1984~1989 年船舶总公司系统职教成果展览”。

我是大会筹备组工作人员,先期到达镇江船院,参与筹备会务和布置成果展工作。

展览在船舶总公司职教处、劳动管理处组织领导下,由七院、各地区公司职教部门共同完成,设在镇江船院图书馆展厅。展览由船舶总公司本部(含子机构)、七院、上海、武汉、天津、广州、重庆、九江、西安、大连、昆明公司和镇江船院 12 块展板组成。每块展板 12 平方米,12 个展板联起来总长 90 余米,形成一个整体,反映船舶总公司职教成果之总貌;分开来,七院、各地区公司又各成体系,反映其职教成果之举要。

11 月 13 日下午,职教成果展览隆重开幕,船舶总公司人事部副主任方大鹏主持了开幕式,黄平涛副总经理为开幕式剪了彩,随后,全体与会代表参观了展览。

黄副总和各级领导及代表们,首先参观了船舶总公司本部版面。展版以简洁的文字、图表数据、照片和实物,反映了中央领导、船舶总公司领导对职教工作的关心和支持;反映了船舶总公司坚定不移地贯彻国务院《关于改革和发展成人教育的决定》以提高职工队伍素质,促进生

产,发展科研为目的,把“面向企业、面向基层、面向生产经营、面向科研试制,提高经济效益和社会效益服务”作为宗旨所取得的可喜成果:

圆满完成了“双朴”任务,累计合格率达85%以上;通过各种形式培养大、中专毕业生8283人;培训厂、所级干部548人(占厂、所级领导总数的45.6%);培训中层干部4487人(占中层干部总数的39.4%)。

继续教育和工人技术培训成绩显著。通过外语培训、管理知识培训和工人技术等级培训等不同层次的培训共有100883人次。船舶总公司系统职工队伍素质有了明显提高,专门人才密度已达24%,全员文化程度已达10.49年。

船舶总公司先后制订并颁发了3个规划:《1983~2000年船舶工业人才规划》;《中国船舶工业总公司1986~1995年职工教育规划》;《中国船舶工业总公司1988~1995年继续工程教育规划》。

黄副总听完解说员对船舶总公司本部职教成果的介绍后,赞许地说:很好,成果一目了然。

代表们和黄副总对各个单位的展面都看得细致,听得认真。

从上海、广州、昆明、天津、武汉、九江、重庆公司的展版可以看出,职工教育基础建设得到明显加强。很多地区公司、企事业单位都建立了自己独立的办学基地。不但一幢幢培训大楼拔地而起,还配备了比较先进的教育设施,至1988年底不完全统计,船舶总公司系统人均职教用房已达0.39平方米;形成了一支以1500余名专职教师为骨干、以兼职教师为辅助的教师队伍。

在整个职教成果展中,七院、各地区公司的成果介绍,各有特色,上海公司以开展工人中高级工培训在上海地区获得“金锚怀”奖最为突出,成绩显著。曾受到当时上海市市长江泽民同志题词高度赞扬。

七院以开展继续教育为特色,培训促科研出成果。如七一五所自行研制的卷烟厂水份测控系统HBK—A微机控制,通过省部级鉴定,1987年参加了北京的世界烟机博览会。

广州文冲船厂抓培训效益猛增,工业总产值年增长16.8%,1985~1988年实现利税1000万元;广州船厂引进日本先进的IHI模式建造大型船只,用先进的培训方法提高职工素质,促进企业经济翻番。

昆明公司结合地方特点,开展烟机生产,培训促经济,硕果累累。

大连船厂开展多种形式的继续教育,为工厂创产值521.3万元,节约508.7万元。

通过展览可看出在办学形式上积累了很好的经验。如集中和分散结合,长短结合,理论培训与技能培训结合,脱产半脱产与业余相结合,请进来与走出去相结合,企事业单位与院校相结合,使职工教育展现了蓬勃的生机。

船舶总公司职教研究会的一位常任理事在观展后说:船舶总公司职教在5年间有了长足的进展,基本实现了由学历教育为主到以岗位培训为重点的转变;由单一、封闭型办学到多样、开放型办学的转变;由单纯理论补习型到理论与技能结合型的转变;由教育部门单独办学到多单位、多层次联合办学的转变。走出了一条在新形势下,结合实际,按需施教,灵活多样,注重实效的发展职工教育的新路子。职教成果展历时5天,前后接待700余名参观者。

展览给人以启迪,激人奋进,它以不同凡响的风彩,载入中国船舶工业职工教育发展的史册。

(作者在船舶管理干部学院任职)

八十一、《船舶教育》杂志创办及教育 科学成果奖设立的回忆

陈之谦 王 磊

一、《船舶教育》杂志的创办

1985年7月,船舶总公司教育处在渤海船舶工业学校举办教育管理干部培训班。在这次培训班上,初次议论过创办教育杂志的想法。

1986年,船舶总公司分别成立了职工教育研究会和院校实验室工作研究会,并于同年6月9日先后创办了《船舶职教》和《实验室工作研究》杂志。接着,船舶总公司又分别筹备成立中专教育研究会和院校后勤管理研究会,而且也倾向于办杂志。这样,一是杂志种类太多,经费有限;二是多头办刊,刊物质量很难保证。经人事部教育处研究后,由教育处向领导建议创办《船舶教育》杂志。徐志坚副总经理批示:“我倾向于统一办一个刊物”。

根据批示精神,经与《船舶职教》和《实验室工作研究》杂志的主管同志协商,统一了认识。1987年4月,船舶总公司人事部教育处与哈尔滨船院进一步落实机构、编制、经费等问题后,拟订了办刊方案:刊名《船舶教育》;《船舶职教》和《实验室工作研究》杂志停办;编辑部设在哈尔滨船院高等教育研究室,经费由船舶总公司职工教育基金统一拨付;试办一段时间后再申请刊号,并确定由陈之谦同志负责筹备创办《船舶教育》杂志的具体事宜。

1987年11月1日,船舶总公司正式发出《关于创办〈船舶教育〉杂志的通知》。通知指出:《船舶教育》杂志是船舶总公司教育委员会主办的学术研究性刊物。办刊宗旨是以马列主义和毛泽东思想为指导,坚持四项基本原则,反对资产阶级自由化;坚持“三个面向”,坚持实事求是,一切从实际出发和理论联系实际的原则;认真贯彻党的教育方针,为提高教育质量、学术水平、管理水平、促进船舶教育事业的发展,加速船舶工业现代化建设作出贡献。

《船舶教育》杂志成立了编辑委员会。编委会由19人组成。方大鵬(船舶总公司人事部主任、高级工程师)为主任委员,吴德铭(哈尔滨船院副院长、教授)、兰荣波(船舶总公司教育处副处长)为副主任委员。编委会聘请了船舶总公司副总经理徐志坚和哈尔滨船院副院长蒋楠祥当顾问。由陈之谦任秘书长,王磊任副秘书长,并组成了以吴德铭为主编,以陈之谦、郭大成、冯润福为副主编的编辑部。

在《船舶教育》创刊期间,国家教委副主任何东昌同志为本刊题词:“传播先进经验,推动教育改革,为船舶现代化服务”。胡传治总经理为本刊题词:“加强智力开发,办好船舶教育”。总公司副总经理、本刊顾问徐志坚同志也为本刊题了“加强船舶教育研究,推动船舶教育发展”的祝词。1990年3月,张寿总经理为本刊题写了刊名。

《船舶教育》杂志为双月刊,1988年4月出版了第一期,至1990年2月已出版12期,内外发行900多个单位和个人,发行量为3500本。本杂志的栏目,除高等教育、职业技术教育、职工教育外,还有些不固定的栏目,如教材建议、电化教学、后勤改革、学生园地等。

1989年7月,方大鵬主任主持召开了第一次编辑委员(扩大)会。会议增聘了黄平涛(船舶总公司副总经理)等领导、专家为编委会顾问,对编辑委员会和编辑部进行了局部人事调整。1990年2月,船舶总公司人事部正式下文批推《船舶教育》编辑部为独立建制的处级单位。

二、设立教育科学优秀成果奖

1989年5月,《船舶教育》编辑部的部分同志在与船舶总公司人事部教育处研究工作时,谈到教育研究成果的认定和推广问题,进而讨论设立船舶总公司教育科学优秀成果奖的设置。经初步协商,确定由陈之谦牵头草拟具体方案。6月在洛阳召开的船舶总公司职工教育研究会理事会第4次会议暨首次职工教育工作会议筹备会上,又进行了讨论,得到与会代表的一致赞同。会后,通过调查研究,由陈之谦起草了《中国船舶工业总公司教育科学优秀成果奖励办法(讨论稿)》和《中国船舶工业总公司教育科学优秀成果奖的奖励范围和标准(草稿)》。同年11月,提交船舶总公司职工教育工作会议,讨论修改。

1990年1月,船舶总公司正式颁发了《关于设立中国船舶工业总公司教育科学优秀成果奖及成立教育科学优秀成果奖评审委员会的通知》,评委会由黄平涛副总经理任主任,方大鹏三任任副主任。下设评委会办公室,设在《船舶教育》编辑部内,陈之谦担任评委会委员并兼办公室主任,王磊、施煜泰、冯润福等为副主任。随通知印发了《中国船舶工业总公司教育科学优秀成果奖评审奖励办法(试行)》。

同年3月,船舶总公司决定于1990年开展首次评审,奖励1984年至1990年船舶总公司各条战线上教育工作者及广大职工对教育建设与改革的重大理论和实际问题研究取得的成果。各地区公司、七院、院校、总公司机关、学术团体初审后,评委办公室进行手续、资格及材料复查,最后受理76项研究成果。1990年12月3日,在广州召开了评审委员会,会议由主任委员黄平涛主持,全体委员出席。经过严肃认真的工作,评选出三等奖43项、二等奖1项。这次教育科学优秀成果奖的评选,检阅了1984年至1990年船舶总公司系统所取得的优秀教育科学成果,表彰了取得优秀成果的先进典型,鼓舞了广大教育工作者,促进了教育科学研究工作的发展。

(作者陈之谦为《船舶教育》杂志常务副主编;王磊为船舶总公司人事部职教处副处长)

部分单位、团体职工教育简史

一、大连造船厂

大连造船厂职工教育始于1947年。当年,大连船渠创办了“大连船渠青年技术学校”,以半工半读形式培养工人,成为东北解放后开展职工教育较早的企业之一。目前,大连造船厂职工教育基地面积为5500平方米,有教职工101名(其中教师51名)具有高级职称11人,中级职称26人,初级职称39人。

1949年,结合社会主义文化教育运动和生产建设,大连船渠成立了“职工业余文化学校”,并开始扫盲教育。1960年初,旅大市政府教育局和市总工会派专人到大连船渠抓点,协助并指导船渠工人的识字运动。首先,通过工会组织开展文盲、半文盲职工识字情况的摸底大调查;其次,由工会文教部负责筹划校舍;任命王明盛为校长,选调安承廉、冷惠全、刘吉盛、王培荃为文化学校首批专职教师。党委领导在中层干部会上宣读上级有关文件,强调工人识字的重大意义及对发展生产的作用,对前一阶段一些单位只抓生产,占用业余时间开会,忽视扫盲教育工作的倾向进行了批评。工会组织在各车间文盲中普遍开展了“诉不识字的苦,忆没文化的难”活动,激发了他们争取自身文化翻身的自觉性。1956年完成扫盲任务,5900人摘掉“文盲”帽子,1958年实现了“无盲”厂。

1952年1月1日,根据中苏两国政府间达成的协议,中苏造船公司成立。主要生产任务是修船、造船、生产船用阀门和锚链。为了提高工人的技术水平,1953年,在开展扫盲教育的基础上,开始进行技术教育。中苏造船公司要求:“必须按照公司197号命令把技术教育组织好,并立即开始建立主要工种考工升级制度”,使教育与考工升级结合起来。当年,组织新工人培训班116个,学员4956名。1955年创立业余技术学校后,培养高级熟练工人、组长、工段长共235名。

1954年7月24日,为做好朝鲜技工的代培工作,党委下达了《关于保证做好代培朝鲜技工的指示》。成立了实习指导委员会,具体领导这一工作,要求根据不同实习阶段作出总结向党委报告。9月,先后接受11名实习生,进行电焊、气焊实习,至1955年8月28日回国,开创了该厂职工教育对外培训的先例。9月21日,公司选送于厚福、迟家声、朱万俊、朱立民4名工人出身的厂长到大学深造6年,开创了该厂外送培训干部的先例。10月26日,党委下达《关于继续深入开展技术教育》的指示。技术教育的开展,提高了公司的修船技术水平,将断为两截的“契卡洛夫”号和“布良斯克”号两艘万吨级自由轮用焊接方法接为一艘船,创造了死船复活的业绩,为中苏造船公司赢得了声誉。

1956年1月1日,大连造船公司开始由我国独营。为了实现国务院关于《将大连造船公司扩建为建造远洋船舶的船厂》的决定,使生产的重心从修船转向造船,遵照一机部“自本年起,陆续举办业余中等专业学校,提高在职干部、工人的文化、技术水平”的指示,开展了业余中等专业、夜大、红专大学教育和业余大学教育。培养科、厂级干部和工程技术人员业余中等专业毕业生60名;夜大生440名;红专大学毕业生288人。1956年9月,大连造船厂与大连海运学院联合创办夜大学开学,有学员293人,至1958年又办3个班,学员147人。自1958年至1960年,业余大学的学生提出革新建议4309件。1964年秋,在与大连海运学院合办的“夜大”首届毕业生毕业设计答辩会上,郑昌顺等毕业生的毕业论文由于密切结合生产,既有扎实的基础理论,又有丰富的实际知识,超过当时海院毕业生的论文水平。

1958年2月,该厂党委提出第二个五年计划期间的干部培训规划之后,把开展干部培训纳入重要议程。1959年8月10日,市委职工教育会议后,党委召开组织部、文教部、行政人事科、工会、共青团等有关部门的干部会议,传达了“长春会议”和“市委职工工业余教育会议”精神,对干部培训工作进行了总结。指出,干部就学率低、学习时间未妥善安排。责成组织部、文教部、教育科提出下半年干部培训工作方案,要求制定干部培训8年规划,厂部制定全厂规划,为保证重点对象培训采取了7项措施。并有计划帮助两个车间作示范,召开各车间、科室干部会议介绍经验。经过积极的工作,当年有1426名干部参加了学习,占应入学的75.7%,比上年增长36.4%。当年,为了建造我国第1艘“567”型万吨级远洋货轮“跃进”号,组织设计人员学习现代化导航仪表、大功率高参数汽轮机等先进技术和设备,采用了先进的“三岛式”船体建造工艺,大大加快了建造速度,船台周期仅用58天。

1960年,大连造船厂改为军工企业。“6631”潜艇成为大连造船厂首制军工产品,这是当时比较新型的产品。设计人员对设计图纸和工艺要求均不熟悉,为此,对设计人员进行了相应培训。在苏联专家撤走并带走大量资料的情况下,终于将该艇建造成功。此外,通过组织设计人员消化吸收一些外来设计,设计了“0111”高速炮艇,建造了“037”反潜护卫艇和“701”侦察船等军用船舶。

1964年11月16日,根据1964年1月31日第三、四、五、六机部关于联合举办专业技术训练班的联合通知,该厂举办了“等离子切割”训练班,并作了总结。

1966年,“文化大革命”开始后,该厂撤消了教育科,并解散了教育工作队伍,使该厂的职工教育停顿了4年之久。

1970年,该厂开始恢复职工教育,于10月创办了“大连造船厂七·二一工人大学”。培养出毕业生185名。

1977年11月,该厂党委决定重新组建教育科。经动员,干部科在两个月内便基本配齐了教育工作队伍。之后,进行了全厂职工文化水平大普查。经过50余天努力,摸清了占全厂98%的职工的底数,为制定厂职工教育三年规划奠定了基础。为搞好职工教育,该厂党委于1978年先后召开三次职工教育会议,将教育列为全年5项工作之一,并在11月中旬至12月底,对教育战线的所谓“三队”、“三案”进行了复查平反,调动了教职工的积极性。当年,全厂举办工人培训班71个,培训2362人;干部培训班65个,培训1175人。

1978年,为给国家重点工程“580”配套的“118”抽水补给船改型,组织设计和技术人员进行了微机、外语和“四新”技术学习,研制成功油水和干货补给装置,并获国家银质奖。

1979年2月,厂党委扩大会讨论把工作重点转移到“四化”建设上时,把职工教育纳入党委议事日程。会上,党委提出“既是工厂又是学校,要为职工教育事业大喊大叫”,“思想要端正,老师人人敬,措施要坚决,规划到人头,关键在领导”。党委成立了教育委会,各车间成立了领导小组。3月,筹建成立了工会教育工作委员会,成立了工会职工学校,创办了广播电视大学机械类专业班,整顿“七·二一”大学。全厂进行了全面技术考核。该厂职工教育基本形成从小学到大学,从车间到厂部,从文化到技术培训的职工教育体系。

1980年后,大连造船厂由生产型向经营型转移。1980年起,该厂开始“双补”教育。1月,党委扩大会对职工教育明确提出“三率”问题。同时,进一步明确“双补”任务。厂教育科邀请工程技术人员座谈讨论,依据六机部下发的机械类教学大纲,将100多个工种归纳为9大类交工艺科审查,最后由劳资、工艺、教育、工会及教育工作委员会等单位共同审议定稿。厂部下发[1981]人教字第6号《关于贯彻执行“双补”初级基础技术理论教学的通知》,对全厂4000余名

青年工人进行了“双补”教育,至1984年基本结束。3月,厂党委决定由大连工学院负责教学,组织该厂“工农兵”大学生和“七·二一”工大毕业生330人分3期进行脱产进修,平均成绩为83.3分。结业后定为助理工程师的183名;4名被提为中层干部;写了有价值的科技论文45篇;提出适用的合理化建议60多项。8月,为建造我国第1艘出口船舶“长城”号27000吨散装轮,根据国际船舶建造规范对船舶焊接质量的高要求,创建了电焊工考核站。张本宇、程玉枝、陈文福等为考核站的首批日常工作组织、培训、考核和指导者。建站后,对全厂有电焊工的车间,共1000余名电焊工进行了英国劳氏“ZC”和美国ABS焊接标准规范的理论和操作培训。10月,经考核,手焊班有374名电焊工取得一、二、三类合格证书,三类手焊工有114名,船体车间主任李兆有也取得合格证书,徒工都基本取得证书后提前1年转正定级。从1980年起,先后派出1000多人到世界10多个国家和地区进行考察、进修和搞联合设计,从而了解、消化、吸收了当今世界水平的先进技术,大大提高了设计水平。1985年,该厂为巴基斯坦建造的“T250”油水补给船就是该厂首次自行设计的出口船。

1981年2月20日、4月13日、10月12日,该厂3次召开贯彻落实中共中央、国务院《关于加强职工教育工作的决定》的会议,要求做到思想、计划、组织、措施四落实。

1982年6月,厂召开职工教育工作会议,指出要以提高办学质量为中心,以业余为主,多种形式开展培训。要求开设政治课。根据中发[1982]2号文件精神,积极筹备成立厂培训中心,拟将厂工会教育委员会与教育科合并,由培训中心统管全厂教育,使职工教育逐步正规化。11月,厂部通过了成立培训中心的方案,任命了干部。培训中心设船校,子弟学校、职工学校和培训中心办公室。

1983年5月7日,培训中心转发《大连市整顿企业五项工作验收标准(讨论稿)》中的全员培训部分之后,5月20日,为迎接船舶总公司和大连市对职工教育的验收检查,职工学校召开了各单位主管教育的领导和兼职培训员会议。6月23日,培训中心组织检查组拟定了检查内容,对全厂进行检查。7月11日至28日,各单位进行了一次全面自检。8月份,47个车间、科室又进行了一次自检。8月12日,培训中心和职工学校由市验收批准备案。11月,根据国务院关于对职工调整工资进行考试、考核的有关规定精神,厂职工学校和各车间、科室制订了各类复习大纲,举办了各类学习班,并按时进行了统考。1984年1月10日,市职工教育办公室组织职工教育工作检查组到该厂检查之后,对该厂职工教育工作给予充分肯定。3月,船舶总公司到厂正式验收企业整顿工作,全员培训部分得分率为94.7%。验收团团长胡传治副总经理在验收大会讲话中说:“全员培训机构健全,建立了两级教育网,较好地完成了总公司下达的教育计划和指标。”8月,船舶总公司首届教育大会上印发了该厂编制人才规划的经验材料,厂被评为职工教育先进单位。

根据国发[1984]33号文件精神,1985年、1986年该厂开展了职工文化技术的全员培训。工人的中级培训由试点扩大到主要工种;管理干部主要进行现代化管理知识较系统的培训;中、高级科技人员实施进修计划,继续工程教育已成为该厂职工教育的重点之一;厂长和副厂长顺利通过国家统考;全面质量管理的教育抓重复培训率;职工大学(含电大)和职工中专由高潮开始下降;中干实施市委的计划,进行马列和政治经济学的学习;青年工人中广泛进行政治轮训。1986年初,为完成挪威承建的69000吨化学品成品油轮油舱内壁的“特涂”施工,该厂组织有关工程技术人员、生产管理人员和特涂工人共200余人,进行了“特涂”新技术的培训。不仅解决了生产关键,而且一举攻克了世界公认的“特涂”难关,填补了国内“特涂”的空白,并以66天的短时间创造了世界“特涂”史的纪录。

1987年起,该厂贯彻实施了后备工人毕业证和岗位操作证的双证书制度;职工高等教育业余化,毕业生实行择优分配;工人培训由主要抓中级培训转为抓等级培训和岗位培训;在操作技能培训方面抓了技术操作竞赛;开展了军地两用人才培养;首次试办了“船舶装配高级工培训班”;开展了中干、科技人员、班组长和工段长、技术工人以及一般管理干部岗位培训,初步实现了职工教育的重点转移。

1988年,开展了以岗位培训为中心,分层次、有重点的全员培训;举办了党务中干岗位培训班,受地区公司委托举办了科技中干岗位培训试点班;进行了工人技师培训;举办了“干部中专专修班”;继1987年,开展了为巴基斯坦建造的“T250”油水补给船的产品售后服务培训。1988年厂荣获国家继续工程教育先进单位。龚旦求、鄢家海、魏东全、亢国范4人合作撰写的《技术引进吸收和继续工程教育》论文,在1989年北京第4届世界继续工程教育大会上宣读,并收入论文集。

1989年,开展了以提高技能为核心的岗位培训,举办了会计专业大专专业证书班、安技管理专业中专专业证书班、企业管理专业中专专业证书班;举办了物资供应、档案专业岗位证书培训班;按船舶总公司《企业中层干部岗位培训规范》的要求,举办了行政中干岗位培训班;对党务中干进行了马克思主义理论和哲学及党的十三届四中全会文件的教育;对党支部书记和党小组长进行了业务工作培训;开展为时半年的“认清形势,肯定成绩,找出差距,确定对策”为主题的职工教育调研活动。6月,组建了教育处,设职工学校、职业技术学校、子弟中学、政教科、办公室。

二、武昌造船厂

国营武昌造船厂(又名四三八厂)职工教育,始于1950年5月。根据生产和建设的发展、军工舰艇的制造、职工文化、技术和专业知识提高的需要,先后组织职工进行初等文化普及教育、技术与管理业务的内外培训、职工的学历教育和干部的继续教育。历年来工厂职工教育,对促进生产和建设的发展,对军工舰艇仿制的完成,对推动技术进步,对改善企业管理,对提高职工素质等都起到重要作用。

初等文化普及教育

1950年5月,该厂工会开始组织职工扫盲教育。1951年3月,武汉市武昌区扫盲中队派6名教员来厂任教,推广祁建华“速成识字法”。1953年前,工厂的职工教育是以扫盲为主,至1958年7月工厂基本扫除了文盲,识字人数占全厂青壮年职工的95%,被武汉市首批宣布为无文盲职工工厂。

1953年2月,该厂利用武泰闸工厂子弟小学教室,开始组织业余教育,开设小学、初中班。1955年2月,另借工厂附近学校教室,增设业余教学班,业余教育转向正规化,实行初中4年制,采用教育部工人教育局编制的工人业校教材教学。同年5月16日,工厂成立教育科,负责职工教育工作。1956年10月,建立武昌船厂职工业余学校,从高等院校和工农中学抽调教师来厂,共配备专职教师23名,职工7名。第一机械工业部同时拨款15万元,在武昌歌笛湖建成两栋教学楼,有40个教室,可容2000人的教学基地,改变了过去教学“打游击”的被动局面。1956年开班48个,在校学员达到2630人。

舰艇生产,内外培训

根据中苏《六四协定》转让的5型舰艇,该厂负责基地扫雷艇和中型鱼雷潜艇的建造。为了掌握舰艇建造技术,工厂于1954年和1955年先后分两批,派了18名人员到苏联学习6605型扫雷艇技术。这些学员回厂后都成为组织和指导舰艇生产的技术骨干。1956年工厂开始潜艇的建造,为了学习潜艇建造技术,工厂委托江南造船厂代培各类人员,从1965年起至1957年,先后派到该厂学习人员共428人。每期培训时间为3至10个月。通过培训,他们基本掌握了潜艇建造技术和一些管理知识。

自1955年开始,在苏联专家指导下,有计划地、系统地安排有关人员进行专人专学和技术短训。同年4月至1958年末,共安排138人与苏联专家对口进行专人专学,学习时间为2年左右。根据舰艇建造过程的需要,1955年3月至1958年末,陆续组织技术工人短期培训,开设焊接、船体装配、轴系安装、管子铜工、油漆、绝缘、批铲、电气安装、舰艇试航交货等10种类型的培训班,采取半脱产和业余相结合形式进行学习,每批学习时间为3至6个月;用扫雷艇和潜艇的工艺规程和技术条令为教材由苏联专家讲课,先后有1037人参加学习。另安排工长241人次,学习技术条令,细致地编制日夜班计划与有关工序的配合,每周3次,上午学习2小时,下午专家到现场指导,每期3个月。在舰艇建造过程中,苏联专家带着工人、技术人员,不断地进行岗位培训。通过各种方法培训,使工厂职工掌握使用自动焊、半自动焊、炭弧气刨等先进机具,学习了分段焊接造船法、总段主机安装法、轴系照光对线法、管系和绝缘预制预装法、船壳板喷砂和抛丸除锈法、回转胎架自动焊接法、耐压体使用六角定位器装配分段法、X光r线检查焊接质量法、冷弯管子法、液压船壳板法等,使工厂造船工艺技术迅速提高。

通过内外培训,促进了舰艇的建造,第1艘6605型扫雷艇,于1956年12月8日交货;第1艘6603型潜艇,于1958年12月29日交货。

两级办学,广泛培训

1956年11月,该厂各车间设立教育干事,负责车间内职工培训,各业务主管科室也组织系统内业务人员学习业务知识。自此,工厂开展了两级办学,广泛开展培训活动。

1956年5月奉一机部指示,汉口机器制造学校在各厂成立夜校部,对职工进行中等技术教育。该厂和武汉机床附件厂、动力厂合并成立夜校部,9月开学,工厂有68人入学。1957年7月,该班划归工厂业余学校中专班。

1956年和1957年,工厂由于原材料供应不足,工人大量间歇,工厂组织了间歇工人的脱产轮训。1957年2月,工厂第一次职工代表大会决定,成立武昌造船厂短期工人技术学校,负责间歇工人的脱产轮训。该校由厂长领导,利用工厂业余学校的30间教室教学。同年4月开学,学习内容为政治、文化、技术基础课,并推广赵学田“速成识图法”,学习时间为1个月以上。首批开班23个,有1300人入学。通过培训,基本消灭了工人中的识图盲,提高了一些工人的文化、技术基础知识水平,掌握了双工艺技术。

1958年11月,工厂将业余学校、技工学校合并,成立武昌造船厂红专造船学院,由原工厂副厂长杜绍甫担任专职院长。该院逐步设全日制大专部、船舶制造学校、工人技术学校、职工业余学校。各车间也相应办起红专造船学院分校13所。

1958年,该厂着手教学改革。经过学制改革,当时学制定为高小2年、初中至中技5年半、大学4年,根据此学制和党的教育方针,1959年元月起,用了半年时间,制定了从高小到大学的教学计划,编写了从初中到中技文化课的整套教材和几种技术课的教学大纲共200万字。同年12月12日,湖北省、武汉市分别授予工厂办学红旗单位。

1959年6月,工厂业余学校歌笛湖校舍移交湖北省军区,业余学校迁到工厂原收购湖北

省旧第一监狱。同年8月,该厂党委作了关于加强职工教育的决定:建立职工教育领导小组;成立红专学院院务委员会;各基层单位也成立3到5人教育领导小组,明确了工会、共青团、技术部门、学院和各学校的分工职责;统一了教学时间并予保证;要求按25名职工配1名教员,其中专兼职教员按1:4配备。

1961年2月,根据指示,业余学校停课一年。5月工厂红专造船学院撤销,业余学校独立。1962年2月,业余学校划归工厂工会领导,并于复课。1963年5月,业余学校又划回教育科领导,并配备1名厂级专职校长。

1960年,苏联撕毁协定,停止对工厂舰艇有关材料和设备的供应,撤走全部专家。工厂根据生产需要,围绕生产加强对工人的技术短期培训。1962年办潜艇和扫雷艇的焊工和油漆工的培训班,以解决当时这两个工种人员不足的困难。同年为突破铜合金的气焊关键,工厂组织气焊工的培训。1963年,为了配合潜艇的试制和加强薄弱环节,工厂对关键和缺门工种进行培训,开办了电气安装、电气调整员、焊工和铆钉工等专业班。

文化大革命期间,该厂职工教育,一度停顿。1970年以后大批青工进厂,他们不懂技术,经常发生产品质量和安全事故。为此该厂党委于1972年第4季度,在工厂三级干部会议上,作了加强青工技术短训的决定。从该时起,先后对1965年以后进厂青工,进行了一次技术培训与技术普查,有4800余人参加学习。同时还组织工人、技术人员和有教学经验的人员三结合编制了8个工种的讲义,采取多种形式进行教学,取得了良好效果。

自1969年以来,厂校协作,推动了工厂技术革新。经几年努力,到1975年先后研制成功数学放样、数控切割、数控弯管、中频弯管和弯制潜艇肋骨、激光和电子计算机的应用等,使工厂新技术得到迅速提高。1975年5月22日,工厂成立教育革命委员会,对职工教育、厂管学校和开门办学进行统一领导。

1978年到1980年,工厂连续组织岗位练兵和技术比赛88次,有3000余人次参加。经过岗位练兵,使工人的技术素质得到提高,促进了生产,提高了产品质量。1980年工厂焊接合格率和机加工合格率达到历史最好水平。

高等教育,正规办学

工厂高等教育,始于1959年9月。当时红专造船学院内设置的全日制大专部招生80人,设船舶制造、船舶内燃机及装置两专业。后因该校撤销,该班停办。

1962年2月,在业余学校内与华中工学院联办业余大专班共招生91人,学制6年,设船舶设计与制造、船舶内燃机及动力装置专业,办了4年半,到1966年7月暂停。1973年,船舶设计与制造专业班有23人复课,到1975年有16名学员毕业,1979年报请湖北省教育局审核后,承认学历,补发了该班16名学员的毕业证书。

1972年5月,为落实毛主席“七·二一”指示,工厂创办起“七·二一”工人大学。8月,经六机部以(72)六机科字503号文认可。厂“七·二一”工大,设置船舶设计与制造、船舶工艺装备与设计、机械制造、船舶轮机、船舶动力装置、数控技术等专业。学制均为脱产2年半。校址在武昌紫阳路114号。该校办了3期,毕业92人,但未获取国家教育部门颁发的正式学历证书。

1979年,职工高等教育进入正规轨道。同年2月工厂办起职工大学和武汉市广播电视大学教学班;学员的入学与每期的基础课都由湖北省教育局组织统考,合格后方可入学与毕业。1986年,六机部以[1981]六机教字247号文认定工厂职工大学基本符合国务院规定的职工大学五条标准。工厂职工大学设置机械制造与工艺、船舶制造工艺、政工理论、工业企业自动化4个专业。电大教学班设置工厂自动化、机械制造与工艺、工业经济管理3个专业。学制均为脱

产3年。从1979年2月至1987年9月,连续开办9期,招生479人,其中电大班149人。1988年暂停招生。

职工大学的建设与规模。1979年6月,工厂将“七·二一”工人大学、技工学校、职工业余学校合并,组成武昌造船厂职工大学,对外保留三校名称。学校教职员工,1981年发展到110人,专职教师68人、生产实习教师20人。学校教学基地占地面积5578米²,建筑面积5511.5米²。自1980年起,陆续建成物理、化学、电工、金相、力学、电化教学等实验室,并广泛采用电化教学。1985年大学班在校学生达到172名。

职工大学毕业的人员陆续在工厂发挥了较好作用,现已有16人被提升为工厂中层干部,13人被提为股、段级干部,2人被晋升工程师、1人晋升讲师,116人评定为助理工程师或助理经济师等技术职称。

“全员培训”,持续开展

1981年5月,该厂党委决定大力开展职工教育,进行“全员培训”。同年8月,工厂制定职工教育3年规划,该规划总的要求是实行“全员培训”,每年组织35%以上职工进行业余和脱产的文化、技术、管理业务的学习,其中每年脱产半年左右人员为1000人左右。

1979年9月,工厂“全员培训”正式开始。首先对1945年后出生的职工,重点进行初中文化和初等技术的补课。初中文化补课,设初中语文、数学、物理、化学四门课。初中文化补课,再进行初等技术补课,初等技术教育设技术基础和本专业制图与工艺课。该项“双补”教育,经武汉船舶公司教育处不断派员检查,到1985年末,文化补课累计合格2487人,技术补课2449人,由武汉船舶公司发给合格证书。

1981年,为贯彻中共中央、国务院《关于加强职工教育工作的决定》,该厂党委决定成立工厂教育委员会,党委书记林甫任主任委员;各分厂、车间成立教育领导小组,并配备专、兼职教育员。“全员培训”注重实效,狠抓教学质量与管理工作,使职工教育规范化。在教学方面:进一步落实教学计划、大纲和授课计划;狠抓基本概念、基础理论、基本操作技能的教学,并建立教学日志,定期检查和开展评教评学活动。在管理工作上做到:定培养对象和目标,定教学计划、大纲、教材,定时间、地点、教员。结业时做到:人数清、考试成绩、试卷和学习情况清。还建立起职工学习档案卡,作为今后职工晋级、使用、提升依据。

自1979年9月至1989年末,该厂大力开展了干部的继续教育,对70年代大学毕业生,为普遍提高他们的基础理论水平,分4期共123人进行了脱产10个月的专业基础理论培训;结合技术引进和船舶出口的需要,对技术人员普遍开展外语培训,先后开办49个班,有1472人次参加了英、日、俄语学习,提高了他们的外语水平,并培养出一支技术翻译人才;普及了计算机语言和微机应用技术,开班39个,有1131人次学习,提高了生产、设计和管理水平;为普及现代化管理知识,开班91个,有3248人次学习;另TQC教育开班249个,有9521人次学习,提高了工厂现代化管理水平,促进了产品质量的提高。1987年,武汉船舶公司举行18种现代化管理知识培训考试,工厂获得比较好的成绩;围绕出口产品的生产,开展了国外船舶规范和新国际标准的学习,举办了液压传动机械研究班和新技术研讨会,不仅提高了产品质量,也达到国际规范化的要求。

1985年2月,开展了中级技术工人正式培训。1986年4月,工厂教育中心担任武汉船舶公司工人中级技术培训考务执行组长,制订了教学大纲,统一了教学要求,完善了考务、评审规定。到1989年末,工厂中级技术工人培训合格人数累计达到690人。

1984年11月,工厂决定编制人才规划,成立职工教育规划领导小组。在调查、预测的基础

上,1985年5月制订出1986年至1995年“全员培训”规划。

1986年8月,经湖北省教委同意,该厂在职工大学内设职工中专,招生28人,设船体制造专业,学制2年半。1987年8月,又招电焊专业班32人,学制2年半,现均已毕业。1988年、1989年职工中专暂停招生。

1988年6月,工厂开展岗位培训。首先重点开展班组长岗位培训,经考试与跟踪考核合格,年末其班组被评为合格班组后,报请武汉船舶公司发给合格班组长证书。至1989年末,已发证319人。1989年11月开办中层干部、股级干部岗位培训班各1个,共有55人考试合格,中层25人,段股30人。该厂“全员培训”,从1979年至1989年共开班1006个,平均每年有3392人次入学,年年完成职工教育计划,取得很好成效。1980年至1986年连续7年和1989年都被船舶总公司或武汉船舶公司评为职工教育先进单位。

三、江南造船厂

一、创建和初步发展时期(1950~1966年)

江南造船厂的职工培训见诸文字记载,最早可追溯到1920年。那时是结合为美国建造4条万吨轮的生产任务而开展的技术培训。到了1927年,出于生产的需要,创办了艺徒传习处(后来又改称为艺徒学校),于1928年冬开始举办培训班,除了1930年到1931年未招新生外,至1932年共训练了500余名艺徒。新生录取条件较为苛刻,必须是年龄在15~20岁,体格健康,没有嗜好,略识文字(后改为小学毕业)的青年。考试及格试用3个月后,还要经过一次甄别试验,合条件者方可正式录用。培训学制随工种而异,车床、钳工、打铜、电机各4年,木模翻砂、打铁各3年半。每年以350个工作日计算,不足时数应补足。学员白天随师傅实习,晚上集中上课2小时。经过培训后,艺徒一般可达到技校生的程度了。抗战胜利后的1946年,亦举办过包括机械、电气、木工等工种的艺徒培训班。解放后,即建立了厂人事室教育股,积极开展抢修解放沿海岛屿需要的小艇及被破坏的船坞等的培训工作。1950年根据中央人民政府政务院发布的《关于发展职工工业余教育的指示》,果断地作出了创办厂职工工业余学校的决定。江南造船厂职工工业余学校于1950年9月5日成立。学校的第一任正副校长分别由厂工会秘书长和文教主任兼任,厂人事室教育股韩仰沐同志任专职副校长,主持日常工作。学校的第一批教师来自上海市失业救济会文教学习班,随着又举办1期以职工家属为对象的师资训练班。当时的办学条件十分差,没有课桌椅,就利用散落在厂西区的食堂用的两米长的饭桌和板凳。校舍设在一个大仓库内,因陋就简,用从废料场上捡来的三夹板、废帆布隔成6间教室,用废布围成的1间大教室兼作开会和放幻灯用。第一学期开设普通班(初小)、中级班(高小)各4个班级,学生400多人,第二年猛增到1000多人,占当时全厂职工的1/3。上课全在业余时间。由于学生有文化翻身感,学习情绪很高,韩红娣、周志萍等第一批九名专职教师,工作热情也非常高涨,对缺课学员主动访问并随到随补,甚至到车间、工地、船台、家里、医院里为学员补课。经过教师的努力,不但巩固了学员的学习情绪,并且增强了师生感情,为后来学校的发展打下良好的基础。

为了适应生产的需要,学校规模不断扩大,1954年就办起了初中班,1956年随着社会主义改造的伟大胜利,经济建设高潮的到来,又出现了一个文化学习的高潮,当时的入学人数增加到3000多人,并单独成立了职工工业余中学,还和上海船校联办了中专分校。教室增加到24间,

厂容纳不下,又在半淞园、清流街、制造局路、四师附小、江南一村设立5个分校;教师不足,又在厂内外聘请了大量兼职教师,还通过组织由学校分配,以及社会上择优招聘了10几位教师,以壮大专职教师队伍。1958年,全面贯彻社会主义建设总路线,又出现了第二个文化学习高潮,入学人数达7000人,初步形成了从小学到大专的完整教育体系;教学内容从政治、文化、技术和专业管理等全面铺开;办学形式已发展为脱产、半脱产、厂办、车间办等多种形式。1960年全国教育和文化、卫生、体育、新闻方面社会主义建设先进单位和先进工作者大会在北京举行,该厂职工学校被评为教育先进集体,当时的职工学校校长端木群同志作为代表出席了大会,并与全体代表一起和毛泽东主席合影留念,这次大会给全体教工以巨大的鼓舞。

随着职工教育事业的进一步发展和中央“调整、巩固、充实、提高”方针的深入贯彻,职工教育体制也作了必要的调整。1961年9月,江南厂与六家船厂联办上海船厂业余造船大学,该校由江南造船厂领导,业务上受六机部和上海市总工会领导,由当时江南厂主管教育的副厂长兼任校长,毛曾祺同志任专职副校长,主持日常工作。至1964年,为各厂输送了第一代自己培养的本科大学毕业生。

从1950年至1966年的17年中,共开班1700多个,入学人数53000多人次。

1953年起,该厂办了8期300多名朝鲜实习生班;1964年至1966年办了4期300多人参加的越南实习生班。

二、停办及恢复时期(1967~1979年)

由于“文化大革命”的原因,工厂职工教育曾于1967年至1970年停办了4年。上百名专职教师在“文革”开始后不久便全部被下放,进行“劳动改造”,100多张公用写字台被一些造反派瓜分,几十个教室的课桌椅不翼而飞,几千本教学参考书去向不明,教室全部被占。

1970年10月,鉴于“文革”初期进厂的近2000名青工不能单独生产、不会排除故障与维修,不懂设备原理及工艺规程等现象,厂党委决定调卢文鸾同志主持复校工作。经过复校工作人员艰苦的工作和领导的支持,收回了部分教室和课桌椅,于1972年2月底,厂职工学校正式复学。上半年开办了4个班级,下半年增加到20个班级。

1971年至1976年是复校阶段,教学内容基本上以政治、文化教育为主,办学形式以厂办为主,以脱产为主,并办了两个“七·二一”工大班,其中1个是电气工大班,1个是万匹机工大班。

粉碎“四人帮”后的1977年,当时的厂长兼党委书记胡沛然同志深入职工学校调查研究,并根据工厂的特点提出“提高工人操作技术水平和干部的管理水平,这是发展企业的不可少的两个轮子”的意见,推动了职工教育事业的发展。

1972年至1979年间,共开班811个,入学人数达34500多人次。

三、改革和全面发展时期(1980~1989年)

80年代是厂职工教育改革与全面发展的年代。各级领导首先认识到要充分利用职工教育这一阵地,对全厂职工进行党的路线、方针、政策和爱国主义思想教育,组织广大职工学习文化知识,学习科学技术。自1980年以来,在计划管理上制定了3个5年职工教育培训规划,每年都抓年度实施计划,把职工教育的主要培训指标列入厂年度方针目标,指标层层分解到各部门,并进行季度考核,与奖金、与责任制挂钩。在教育内容上,经历了一个低层次向高层次发展的过程。1980年7月前,主要集中精力抓初中文化和初级技术教育,对2445名应补课对象进

行初中文化教育,2014 名顺利通;对 5029 名应补对象进行初级技术教育,4868 名顺利通过。1984 年 7 月,及时提出了“由初中文化教育为主转变到高中文化教育为主,由文化教育为主转变到以技术教育为主”的指导方针,大力开展中级技术培训,积极组织中等专业教育,并且外语、微机、管理三管齐下,紧密结合生产需要,多层次,多形式,多学科地开展继续工程教育。1986 年初,根据企业生产经营发展的需要,提出了“既要抓好学历,更要抓好岗位培训”的指导思想,巩固了中级技术和职工中专的教育阵地,推动了工人岗位培训和干部岗位培训规范的制定工作。从 1984 年以来共培训中级工 3722 人,高级工 903 人,评聘技师 104 人,高级技师 5 人。建立了由船舶制造、船舶焊接、工业企业管理、工业财会、经营销售、政工专业等门类较齐的职工中专和电视中专的教学点。同时开办了行政管理和政工管理两个高等专业证书班,有 125 名科级干部入学并取得专业证书。1988 年起,着手制定一般管理干部的岗位规范和培训规范。这套规范已被船舶总公司采纳、推荐给全系统参考使用,并于 1990 年被船舶总公司评为教育科学优秀成果三等奖。1989 年,根据各项培训工作全面展开的大好形势,及时提出了“在办学上要坚持‘长短结合,以短为主’,在教学上要坚持‘讲究实效,促进生产’”的工作指导原则,至此,厂已形成一个比较完整的培训体系。

厂领导还十分重视抓教育部门领导班子及教师队伍的建设。1983 年把从 1963 年起就担任教导主任的曹福根同志从党委抽调回教育处任处长;1986 年 3 月,把政治学校划归教育处,在组织上把政治教育亦纳入职工教育的轨道。现在厂教育处配有 1 个处长 3 个副处长,还有 3 个退二线的处级干部当顾问;下设 5 个科,有 8 个科长,共 112 名职工专门从事职教工作。由于领导力量增加,尽量配齐各门类的教师,厂长、党委书记和许多处室、车间的领导、技术骨干都来职工学校任兼职教师。专职教师中具有高级职称者 5 人,中级职称者 26 人,初级职称者 52 人;兼职教师已达 400 人左右。这样,职工教育能够担当工人培训、学历与文化知识培训、干部岗位培训、继续教育、职工政治理论培训以及教学后勤等等任务。

加强教材建设也是确保培训质量的重要环节。厂教育处还组织专业人员陆续编辑出版了适合工人及干部岗位培训并有一定特色的《船舶管铜工》、《生产管理》等 14 种专业教材,电教片剧本 3 种,电教片 1 本,其中《造船史话》剧本获中央新闻电影制片厂优秀电视剧本奖,电教片《船舶动力装置简介》获船舶总公司电教片优秀奖。

1983 年 3 月 8 日,投资 82 万元建造新的职工教育楼,1984 年 8 月 25 日竣工,现在的厂职工教育拥有 1 幢 4000 平方米的 5 层教学大楼,内有电子物理、化学、微机、语言实验室和一套两个频道的闭路电视。每年有 40 万元左右的教育基金作为职工教育的日常经费。

从 1980 年至 1989 年,共开班 2324 个,入学人数达 82970 人次,其中培养高中毕业生 764 名,中专毕业生 529 名,大专毕业生 727 名,大学本科毕业生 28 名。

江南造船厂职工教育所取得的成绩,得到了上级领导的充分肯定,也给江南造船厂这个百年老厂增光添彩。如 1988 年,江南造船厂获上海市成人教育先进单位和船舶总公司高效焊接比赛“铁锚杯”;1989 年获全国职工教育研究会先进单位;1990 年获上海市班组长轮训先进集体和船舶总公司 6 级钳工比赛“船舶杯”;最近,又荣获全国职工教育先进单位的光荣称号。

90 年代是厂职工教育进一步改革与发展的年代,职工教育将更有效地为经济建设服务,对企业整体素质的提高,作出更大的贡献。

四、上海船厂

(一)解放初期的职工教育

上海船厂职工教育的萌芽,确切地说,可以回溯到解放以前。早在1926年6月20日,共产党人张佐臣、杨培生就在该厂创办了平民夜校,后改名为工人夜校,是帮助工人学文化、传播革命知识、培养革命力量的场所。杨培生烈士在大革命期间壮烈牺牲。今天,在上海船厂绿树葱笼的厂内塑有烈士的铜像,供后人瞻仰和学习。

1950年,上海船厂由厂工会办起了职工业余学校。厂工会主席盛葆初,赵和璧同志都兼任过校长。该校主要开展了扫盲活动和文化学习。因为当时全厂80%的职工处于文盲和半文盲状态。政治上翻身当家作主的责任感,点燃了他们文化翻身的强烈欲望,工人们学习热情十分高涨,一下班就来到业余学校上课。为了方便职工学文化,该厂把文化知识班办到职工聚居的虹镇老街、南市半淞园路、浦东昌邑路等地。经过4年的努力,到1954年全厂基本完成了扫盲任务。

在扫盲活动和初级文化学习的基础上,1954年,该厂开办了职工业余中学。200余名从扫盲、业余小学毕业的积极分子进入了业余中学学习,其中有一大批学员成为企业50年代和60年代车间工段的领导力量。当时校长是隋方千同志,后历任上海船厂副厂长、厂长、厂党委书记等职。

1956年4月,该厂建立了厂教育科,统一管理职工文化学习。当时,已开始组织了科室人员学习业务、科技人员学习外语、技术工人学习技术,并为广州文冲船厂等新建厂培养了一批技术工人。50年代和60年代厂历任教育科党政负责人的有黄治、陈澹安、祝万育、武志利、孙振原、沈子尧等同志。

随着文化学习和工厂生产发展的需要,1958年上海地区几家厂办起了造船联合大学,从联大毕业的职工有40多人,有效地充实了工厂科技队伍的力量,该厂有倪一冲、杨葆生同志担任造船联大行政负责工作。

1963年7月26日至9月30日,朝鲜实习生金钟仁等6人来厂实习技术管理与生产管理。

(二)“文革”期间的职工教育

十年动乱,职工教育工作受到严重干扰和破坏,职工学校停办,100名教职员工全部下放车间劳动。其中可书者,谨有以下几笔:

1974年开办了厂“七·二一”工大。负责人有高德洪、楼良鸿、王俊峰、赵焕臣等同志。工大前后共办了3期,两期机械制造班,1期电子技术班。

1976年,该厂帮助广西地区兴建一个修理船舶的修造厂,厂名为“南宁船厂”,培训了越南实习生100名。

(三)三中全会以后的职工教育

党的十一届三中全会以来,职工教育工作得到了恢复和发展。1978年,该厂恢复了教育科,沈子尧同志担任教育科科长。当时,提出了以青工“双补”为重点的职工教育任务;开展了技术工人的考工活动,厂里组织了7个主体工种,每期脱产4个月的培训,有2000多人受到了初级技术理论教育。举行了有3100名职工参加的7个工种的技术比武,评出了49名优胜者。

1979年,交通部责成我厂制定技术等级标准,先后编制了九大类,97个工种的技术等级标

准作为部级标准。同时,工厂恢复了新工人上岗前培训与转正定级制度。此外,还组织了9个工种178名工人参加的技术选拔赛。

1981年2月,中共中央、国务院发布《加强职工教育工作的决定》。同年6月,该厂制定了职工教育的5年事业规划。为有利于开展这一工作,1981年6月,工厂把职工教育、技工教育(包括交通部水运工业学校)合并,成立了教育培训办公室。沈子尧任主任,黄治、高德洪、徐大钧、张长壶任副主任。

1981年,该厂大规模地开展了全员培训,有定额、检验、工具、计划、供应专业基础知识班,全面质量管理培训班,中层干部管理知识轮训班,高中文化班,外语班等。

该厂为交通部编制了17个工种的培训计划,59门课程的教学大纲与《班组管理》教材,为160个单位所采用。此外,人民交通出版社组织编写船厂工人考工丛书,我厂承担了车工、电工、油漆工的编写工作。

1982年,按工厂产品更新换代的需要,在继续开办各类文化、技术管理班外,该厂大力举办以“四新”为内容的短期培训班,如六二七工程大节点焊培训班,A字架作业培训班,机舱自动化培训班,木塑工工艺培训班等,走出了教育直接为生产服务的新路子。派出了沈子尧、徐大钧、陈道璋、吕祖森等8人,为苏州船厂就地培训24名焊工。

1982年12月,该厂被评为交通部职工教育先进集体。1983年4月,在企业整顿验收以后,教育培训办公室的建制,调整为教育培训中心,主任由厂长助理(后由副厂长)兼任,前后曾有宋全保、吴松木、周儒珍同志兼任过培训中心主任职务。沈子尧任常务副主任,黄治、高德洪任副主任,徐大钧任职工学校校长,张长壶任技工学校校长,严永宁任党支部书记,杜圻畊任党支部副书记兼工会主席。

教育培训中心成立以后,完善了23项培训规章制度,按不同层次与要求分别实行脱产、半脱产、业余、自学等办学形式,基本上完成了青工“双补”的任务,有3300人完成了初中文化补课,有2497人达到了三级工理论水平,进一步改善了职工队伍的文化技术结构。

1984年底,该厂被评为上海船舶公司职工教育先进集体。

1985年,郭天毅任教育培训中心主任,副主任为黄治、易浚琨、倪绍灵,其中易浚琨兼职工学校校长。1987年,郭天毅调任厂工会主席,曹恩庆同志由厂技术科调任厂培训中心主任,一直至今。

(四)工作重心转移时期的职工教育

从1986年到1989年,该厂的职工教育工作依照国家教委的《关于改革和发展成人教育的决定》,实现了工作重心的转移,职工教育工作的重点由学历教育转向岗位培训,在培训层次上由以初中文化补课和初级技术培训转到中等专业培训为主(高中文化教育、中级技术教育、专业教育),在培训内容上由以文化为主转到以技术技能教育为主,同时开展了科技人员的继续教育工作。

学历培训方面,高中毕业的青工有250人,通过中专考试的有199人。等级培训方面,取得中级技术等级证书的有619人。此外,还开展了高级工培训和技师聘评工作。

在干部培训方面,该厂共有1462人参加了外语培训,有468人取得结业证;有847人参加了计算机普训,有176人取得结业证。全厂通过现代管理知识的培训达3350人次,经过各种专业技术培训的共有2620人次。此外,还开展了新毕业进厂的大、中专毕业生的见习培训及大专院校来厂实习参观的接待工作。班组长岗位培训1988年起步,以后逐步展开,促进了班组整顿工作,加强了班组建设。

在职工外读培训工作上,该厂职工在厂外参加各类技术业务培训的有 804 人,其中属科技人员进行学习的有 332 人,厂级干部 16 人次,科技人员出国培训的有 207 人次。

上海船厂培训中心作为上海船舶公司职工中专的教学点开设企业生产管理专业,有 85 级和 86 级两个班,共 66 名学员毕业。

几年来,该厂还结合新产品制造分别对技术工人进行专题培训和考核。例如:“勘探三号”海洋石油钻井平台大接缝焊工培训班,出口给联邦德国的 12300 吨全集装箱船焊工培训班等等。不少焊工经过培训获得了联邦德国、英国劳氏、美国 ABS 等船级社的焊接合格证书,在建造 12300 吨联邦德国出口船时,按照日本 NK(日本海事协会)标准,对参加建造的各类人员分门别类地进行培训考核,使焊接工程合格率达到 94.7%。

厂部及上级公司领导对职工教育一直十分重视。1986 年,厂部决定投资兴建一幢新的教学大楼,作为职工教育的培训基地。原计划投资 80 万元,其中包括船舶总公司资助 18 万元;6 层教学大楼建筑面积 3600 米²,1987 年 3 月正式开工,1988 年 8 月交付使用。教学大楼建造完成后工程费用结算为 113 万元,以及开办费 25 万元。新教学大楼 3600 米²,按厂职工总数 1 万人计算,人均使用面积 0.36 米²,达到上级规定的要求。

多年来,党和政府对职工教育工作给予了很大的鼓舞支持,上海船厂曾多次被华东海员工会、交通部、机电一局、上海船舶公司评为教育先进单位。近年来,先后被各级部门评为先进教育工作者有 82 人,有 18 人获得上海市 30 年教龄的纪念证。

目前,我厂教育培训中心下设 2 校 1 室:即教育培训中心办公室,技工学校、职工学校;共有教职员 142 人,其中具有高级职称的 8 人,具有中级职称的 39 人,具有初级职称 31 人。教育培训中心是担负着全厂职前培训和职后培训的具有一定规模的培训基地。

五、沪东造船厂

沪东造船厂前身是英商“马勒”机器造船厂,1952 年 8 月 15 日被我国政府征用改名为沪东造船厂,当时有职工 283 名,主要从事船的修理业务。建厂 39 年来,经过 3 次扩建改建,逐步发展成为拥有 12000 余名职工的造船企业。职工教育随着工厂的发展,经历了建厂后的 15 年,文化大革命的 10 年,新的历史发展时期的 14 年等三个阶段,为工厂技术进步、生产发展发挥了应有的作用。

(一)建厂后的 15 年(1952~1966 年)

1. 职工教育的起步

沪东造船厂建厂后,生产发展迅速,职工人数不断增加,1953 年 4~5 月间,从华兴铁工厂转入工厂一批防滑链工人,经培训后转为冷作工。这是工厂工人技术培训的开始。此项工作由人事科兼管。同年 7、8 月间,工厂成立训练科,董坤任科长。工厂从社会失业工人和职工子弟中招收新工人 100 余人,经培训成为船体下料、冷作、装配工人。1953 年 9 月,工厂开办扫盲、初小文化班。次年又开办高小、初中预备班。职工文化教育由工会兼管,校长是工会主席兼任,配有专职教师 5 人,后由上海五金工会派来专职教师 4 人。1954 年 7 月,训练科撤销,成立技工训练班,具体负责新工人进厂后的政治、技术培训工作。同年 10 月,成立技术教育科,由白明任科长,原技工训练班和职工文化教育都划归教育科管。从此,该厂有了统一管理全厂职工文化技术业务培训的专职机构。同年,工厂又招收 100 多名职工子弟,培训为电工、电焊工、管子

铜工,以后又多次接受部份私营小厂为支援重点建设而转入本厂的数百名技术工人,上岗前都经过了政治、保密、安全技术教育。

2、为建造“01”产品开展职工培训

建造“01”产品前,该厂造船技术还比较落后,为建造“01”这样的产品,工厂除进行必要的技术改造和生产组织管理的改革外,还大规模地开展了职工培训。1954年12月,船舶工业管理局选派第一批工程技术人员和翻译到苏联学习,经1年学成回国,分到沪东厂5人。以后工厂又派多人去苏联学习,回国后都成为建造“01”产品的技术骨干。1955年5月,船舶局在上海举办技术训练班,该厂选送64名技术人员参加学习,回厂后,担负“01”产品特种装置的调试工作。从此,工厂有了一支舰船特种装置调试的队伍。同年,工厂选派技术人员、工人到江南造船厂学习自动和半自动焊,到海军军械厂学习武备安装,到汽轮机厂学习汽轮机安装,到大连造船公司学习高架吊车驾驶,到自行车厂学习电镀技术等,在“01”产品的建造中填补了技术空白。1955年1月,厂内培训开始。第一批培训厂长、党委委员、工会主席及个别科长共15人,由苏联专家讲课,同时,组织包括厂长在内的部分科长、车间主任、工长、技术人员等82人参加的6个专业组,向苏联专家学习建造“01”产品的管理和技术。2月以后,建造“01”产品的专业培训全面开始,当年完成培训任务。由苏联专家讲课的,有船体专业5个班,共培训职工547人。根据苏联专家编制的培训计划和建造“01”产品的指导性技术文件,由工厂技术人员负责培训的,有船体3个班、焊接9个班、轮机2个班、管子铜工4个班,共培训423人。根据统计,为建造“01”产品培训的职工共有1500人左右,占1955年在册人数的25%。

“01”产品建造时,正是建国初期,职工的文化科学技术水平比较低。工厂除结合建造“01”产品进行专业性培训外,还举办了初、高中文化班、船体识图、机械制图、金属材料、机工数学、蒸汽机、柴油机等技术短训班,鼓励有条件的职工参加夜中专、夜大学习。出现了沪东造船厂建厂后职工教育的第一次高潮。

3、职工教育在发展中几经波折

1956年,该厂职工教育已具有一定规模,专、兼职教师达120多人,业余教育一个学期开办30多个班,参加学习的职工达1000余人。由于教育场地小,第一机械工业部特拨专款给工厂建造一幢可容600多人的职工教育楼。1957年上半年,工厂实行“精兵简政”,教育科有7名教师随其他职工下放上海郊区方泰县务农。下半年“整风反右”,全厂职工投入大鸣大放写大字报,职工入学人数猛减,职工教育秩序被打乱,新建的职工教育楼被改为职工医院。1958年5月,教育科被撤销,职工业余中、小学合并划归工会领导,技术培训划归人事科管理,职工教育遇到第一次波折。1958年9月,职工教育受“大跃进”的影响,把高小到高中的学制改为7年一贯制职工业余大学,职工受运动影响积极报名参加学习,入学人数猛增,开办了50多个班,学员达3000多人。由于学制脱离实际,师资滥竽充数,开学后几个星期教室里的学员就寥寥无几,当时职工讥称这种现象为:“一轰、二松、三空”。1959年5月,工厂决定恢复教育科,任命张桂春为科长,全厂技术培训和业余中、小学再次划归教育科领导。同年,该厂贯彻中央“扫盲”决定,进行“扫盲”运动。据统计全厂有“扫盲”对象1300多人,各车间把“扫盲”对象分期分批送到厂校突击“扫盲”。工厂每月都要向一机部教育局、上海市总工会、杨浦区教育局汇报“扫盲”情况。这一年共扫除文盲1300多人,被上海市人民政府授予“无盲”工厂的称号。同年,根据中央在北京召开的职工教育会议精神,把职工教育的7年一贯制大学改为小学2年、初中3年、高中3年的学制,职工教育管理进行了整顿,职工教育开始稳步发展。“扫盲”后大量脱盲职工需要巩固提高,因此,职工参加学习的人数又上升。厂校教室和师资都不能满足职工入学的需要,

工厂决定在统一学制、统一教材、统一教学计划的条件下,把脱盲后的巩固班和高小班划归车间管理,从这时开始有了两级办学的形式。1960年2月,该厂党委决定成立职工教育委员会,由党委副书记周常敬任主任,副厂长张仁修、工会主席丁富林任副主任,委员由工会、团委和主要车间的人事副主任组成。任务是贯彻上级有关职工教育的指示,研究协调工厂职工教育的重大事宜。1960年5月,一机部在太原召开机械工业职工教育会议。根据这次会议精神,该厂职教委讨论决定,开办船体、造机、轮机、冶金4个职工中专班,学员62人,1962年3月结业。学员毕业后,都成为工厂技术干部。1961年,职工教育贯彻“调整、巩固、充实、提高”八字方针,撤销车间办学,整顿教学秩序,职工教育继续稳步发展。1962年统计,全厂在大专院校学习的职工有363人,初、高中在校学生有669人,在学职工出勤都比较高。职工教育这种好形势发展到1964年时,工厂进行“小四清”,1965年上半年,该厂开始“四清”运动,决定职工教育停办。

(二)“文化大革命”的10年(1966~1976年)

1966年5月,该厂“文化大革命”开始,教师参加文化大革命。1968年,教师被下放车间劳动,少部份教师搞“文化大革命”,教育科被撤销,教育场地都为各派造反司令部占用。1969年10月,为落实毛主席1968年7月21日指示:“走上海机床厂从工人中培养技术人员的道路”,工厂决定抽调张国良等7名同志成立“七·二一”工人大学筹备组,在上海交通大学赴沪东造船厂教学小分队的协助下,当年12月5日开办了第一届船舶设计与制造大学班,学员32人,全脱产学习,1972年7月1日毕业。1973年,吴大谷调任“七·二一”大学副校长。以后相继办了船舶电子、工业自动控制、电子电气三届工人大学班。共培养77人。第四届电子电气班,在“文革”后的1979年转交上海造船公司联合大学。1975年3月,在“四人帮”推行的“朝阳农学院经验”的影响下,全厂各车间、科室先后办了22个工人大学班,在学人数471人,这些大学班1977年先后都停办了。1968年前后,大批“知青”进厂,这些人由于在“文革”中没有受到正常的、系统的文化教育,大部分青工是中学的文凭、小学的水平,少部分是文盲、半文盲,进厂前后都没有经过必要的技术培训。因此,在生产中不仅不能发挥应有的作用,而且还在生产过程中带来各种事故。在这种状况下,沪东厂同全国大部分企业一样,于1971年9月恢复了对青工的技术培训。至1972年底,该厂各车间开办的青工技术培训班有60多个,在学人数为3000多人。由于“文革”的影响,这一时期的青工技术培训,既无统一的计划、大纲,又无一定的考核要求,培训效果差。经过培训的青工,仍不能满足生产的需要。

(三)新的历史发展时期的14年(1977~1990年)

1976年10月,粉碎了江青反革命集团,我国进入新的历史发展时期。但是,由于“文化大革命”对教育的破坏长达10年之久,工厂中断了大、中专毕业生分配来源,新进厂的职工都没有受到系统的文化知识教育和专门的技术培训。老的职工长期受极“左”思潮的影响,对新的科学知识不能学习,不能钻研。职工队伍中缺乏专门人才,文化科学技术业务水平普遍较差,这是工厂逐步实现造船生产现代化的基本障碍之一。迅速提高职工的文化科学技术水平,成为该厂紧迫的任务,也是广大职工的愿望。因此,“文化大革命”结束后,要求职工教育迅速恢复和稳步发展,是这一历史时期的客观需要。

1、恢复机构,健全管理

1976年12月,该厂决定恢复教育科,任命励森林为科长。1977年揭批“四人帮”深入,党委决定吴大谷主持教育科工作。1979年任命为科长。1981年5月,恢复职工教育委员会。1990年,职工教育委员会进行改组。1987年,教育科工作由张国良主持。1989年,由薛雅琴担任教育

处长。1978年开始,工厂制订并实施工厂职工教育3年规划,同时根据不同时期实际需要制订了一系列规章制度。实行职工教育3年规划时期,为健全全厂职工教育的动态管理,建立了职工学历卡和学习证明书。为迅速提高青壮年工人的文化技术水平,工厂颁发了青壮年工人文化技术培训考核办法,把青壮年工人的文化技术培训考核同升级调资相结合,为鼓励职工学习文化科学技术,工厂颁发了职工教育奖学金发放办法,以后又颁发了职工外读管理、教学质量考核等办法。至1990年,该厂为加强职工教育管理颁发的各种规章制度有39种,对这一历史时期的职工教育顺利发展发挥了保证作用。

2、迅速恢复和稳步发展青壮年工人的文化技术培训

(1)青壮年工人的“双补”教育。“文化大革命”结束后,工厂为了改变青壮年工人的文化技术知识和基本操作的落后状况,及时抓了他们的培训工作。1978年4月,第六机械工业部教育局在广西梧州召开职工教育座谈会;1981年2月,中共中央、国务院下达《关于加强职工教育工作的决定》,都明确了对青壮年工人进行文化技术补课的要求。从这时开始,工厂对青壮年工人的初中文化和初级技术培训纳入“双补”轨道。首先,对补课对象的实际文化水平进行调查和测验,根据成绩分档编制补课实施计划。补课课程为初中语文、数学、物理、化学,办学形式以脱产为主,有全科班和单科班,补课结束参加上海市成人教育局统考,合格者发给合格证。为鼓励自学,工厂为申请自学考试者免费发给学习用书,取得自学考试合格证的,发给自学考试奖金。技术补课的课程为专门工艺学、制图、金属材料、公差与配合4门课;技能补课以基本功训练、技术练兵方式进行;最后经过考试合格,发给技术补课合格证。从1978年到1985年,全厂累计初中文化补课取得合格证的2382人,合格率为81.4%;技术补课取得合格证的有3735人,合格率为95.8%。用了8年时间,超额完成国家提出的“双补”指标。

(2)配合生产的工人技术培训。“文革”刚结束,工厂产品合格率低,生产中各种事故多,生产部门和车间都要求对青工进行技术培训,提高青工的技术水平。1977年下半年,开始对青工进行基础技术培训,培训内容与技术知识与操作技能两个方面。基础技术知识培训以短期脱产课堂教学的形式进行,操作技能培训以基本功培训和技术练兵为主要形式进行。这种培训进行了近1年,全厂经过培训的青工有2500多人。到1978年下半年,这种培训纳入青工技术补课范围。1981年,工厂承接的香港环球航运公司36000吨散装货轮开工,要求参加建造的电焊工和装配点焊工必须按照日本“NK”和美国“ABS”规范进行培训,并经考试合格后才能持证上岗。合格证有效期3年,到期重新考试验证。1985年后,NK和ABS规范为我国ZC代替,即按ZC规范定期考核验证。从1981年建造出口船舶开始,以及工厂随后承接的各种出口船和大型钢结构工程,给工厂带来大量专项培训和新工艺新技术培训任务。仅1988、1989年两年,为建造西德2700箱冷藏集装船而进行的专项培训就有2000多人次。1982年,国家实施安全技术操作规范,工厂对明火作业、压力容器电焊工、运输机械有关工种实行安全技术考试制度。1983年前后,工厂对技术工人普遍进行TQC知识培训。1986年7月,按照国家要求,工人技术培训纳入岗位培训的轨道。自1980年到1989年的9年间,共进行了18941人次工人技术培训。

(3)中级工人技术培训。为了满足青壮年工人“双补”以后继续提高的需要,1983年下半年该厂举办电焊工、机加工两个工种的中级技术培训班。到1989年止,工人中级技术培训取得上海船舶公司考试合格证的共586人。

(4)高中文化教育。有两种类型,一是普通高中,一是高考复习班。1978年到1989年,全厂青壮年职工参加高中班学习,经上海市统考取得毕业证书的有338人。如果包括1983年上海市实行统考前,经过工厂考试毕业的人数在内,全厂青壮年职工高中毕业人数为500多人。高

考复习班于1984年停办。

3、及时为工厂培养急需人才

在新的历史发展时期,该厂曾在一段时间内急需初级财会、工夹具设计、计算机人员。在全日制学校不能向工厂提供这些人才的情况下,1979年,工厂通过办短训班,培养了63名财会人员和25名工夹具设计人员,1984~1988年,通过办职工中专班和职业班,培养了50名中专毕业财务人员,27名计算机中专毕业人员,65名计算机职业班毕业生(享受中专待遇),满足了工厂的急需。

4、稳步发展干部现代科学技术知识培训

(1)厂级干部企业管理知识培训。1980年到1989年,工厂85%以上的厂级干部都经过了船舶总公司和上海市组织的干部企业管理知识的培训。

(2)中层干部(含工长、股组长)企业管理知识培训。1978年10月开始,对全厂中层干部进行传统企业管理知识培训,每期脱产3周,学习工厂计划、生产、劳动、技术、质量、物资、设备、财务八大管理知识,同时学习运筹学、系统工程、网络技术等现代管理方法。共举办16期,培训544人,占全厂中层干部的86%。1981年,进行第二次企业管理知识轮训。1985年,为贯彻中共中央关于经济体制改革的决定,第三次对中层干部进行企业管理知识轮训,主要学习党的经济建设理论、方针政策、经济法规、网络技术、量本利分析、市场调查预测等现代管理方法,学习系统论、信息论等现代管理理论。

(3)生产组长企业管理知识培训。1981年3月,开始对生产组长进行企业管理知识轮训,目的是提高生产组长的管理水平。培训内容有:工厂车间生产、技术、计划、质量、定额、安全、经济核算等方面的管理办法和规定;生产组长在企业中的地位与作用,生产组长的职责,开展小组政治思想工作的重要性及方法。轮训每期脱产3周,以车间为单位组成轮训班,到1982年6月,全厂共举办24期,轮训547人,占生产组长总数的85%。

(4)各类管理人员的业务培训。在执行工厂第一个职工教育3年规划时期,工厂对计划员、统计员、定额员、设备员、人事员、调度员共380余人进行了业务培训。培训采取每周脱产1~2天,每期学习48小时以上,由业务归口单位指派业务骨干任教。1982年,组织动员全厂各类管理干部308人,参加上海市政治经济基础理论知识电视讲座。1984年,又组织232名管理人员参加电视中专的学习,1986年以后陆续毕业,改善了管理人员的学历结构。

(5)计算机技术培训。1980年前,工厂主要围绕“719”电子计算机的应用与开发,对有关人员进行电子计算机的基础知识培训。以后,工厂承接出口船舶,为增强工厂在国际造船业中的竞争力,有计划地添置了一些新型电子计算机,逐步扩大电子计算机辅助生产技术管理,辅助产品设计及其他各项管理工作。为了实现上述目标,工厂有计划、多层次、多种形式地对有关人员进行电子计算机技术培训。自1978年到1989年,共有2353人次经过了计算机技术培训。

(6)管理工程培训。在工程技术人员中,普遍地进行了全面质量管理、价值工程等培训。

5、为学习世界先进科学技术和发展外向型经济,积极开展职工外语培训

新时期工厂外语培训经历了3个阶段。第一阶段,从字母起步以普及为主的基础培训。在此期间,为鼓励工程技术人员学习外语的积极性,根据党委书记薛景扬同志的意见,工厂实行每年1次外语考试,推动了外语培训工作。第二阶段为巩固提高阶段。根据工厂对外技术与商务工作需要,有条件地经过选拔,组织部分骨干进行脱产的强化外语培训。第三阶段,以“读、写、听、讲”四会培训为主,同时根据工作需要开办脱产的外语强化班,加速提高有关人员的外语水平。在开展外语培训的同时,组织外语教师担任出口产品建造中的现场翻译、技术资料翻

译、随出国团组当翻译,大大提高了外语教师的实务能力。外语培训开展 10 多年来,全厂技术干部中能比较熟练地掌握外语的人员由 40 人增加到 400 多人,其中有 60 多人能不带翻译,单独与外国人进行业务技术交谈,有 32 名青工成为工厂专职翻译和外语教师,有 28 人通过国家经委组织的出国人员外语资格考试。

6、职工中专、大专教育

职工中专和大专学习主要到厂外学习。1984 年到 1989 年,工厂作为上海船舶公司培训中心职工中专校的教学点,举办了 3 期职工财务中专班,1 期电子计算机中专班。1978 年到 1989 年,全厂职工通过学习获得国家认可的中专毕业证书的有 266 人,获得大专毕业证书的 289 人。

四、结束语

沪东造船厂建厂 39 年的职工教育史,简言之,是职工教育为工厂经济、生产发展服务的历史,又是工厂经济发展为职工教育发展提供条件的历史。

六、广州造船厂

1949~1953 年

1949 年~1953 年是该厂筹建维型的时期,一切制度和机构都有待完善和加强,这个阶段,工厂没有建立教育机构,平时除了组织工人、干部进行学习,以提高职工思想觉悟外,没有专门组织过系统的文化技术学习。

1954~1964 年

1954 年建立广州第一造船厂,1958 年 8 月与广州船舶修造厂合并为广州造船厂。为加强南海舰队的建设,贺龙副总理 1961 年 7 月在北戴河国防委员会议上,把南海舰队的造修船这一艰巨的任务交给了广州造船厂。为了适应这一任务的要求,厂领导决定成立教育机构,设立教育科与红专大学,两位一体,两块牌子一套人马,陈连亨担任教育科科长。工厂积极开办工人文化学习班和学徒技术培训班,以提高职工的文化技术水平,并在市政府的支持下,1964 年成立了技工学校,校长梁竞鹏,开办了电焊、管子、机加工等几个班,招收 200 名徒工学生,着手培养技术工人。当时教育科根据生产需要,从不同的角度,分批分期进行对口培训,边学边干,理论与实践相结合。职工们既是学生,又是工人;干部既是生产工作主管,又是教师;车间既是工厂,又是课堂。这样在培训中发展生产,在生产中提高素质,为担负起南海舰队的有关建设任务,培养了一批骨干力量。

1965~1976 年

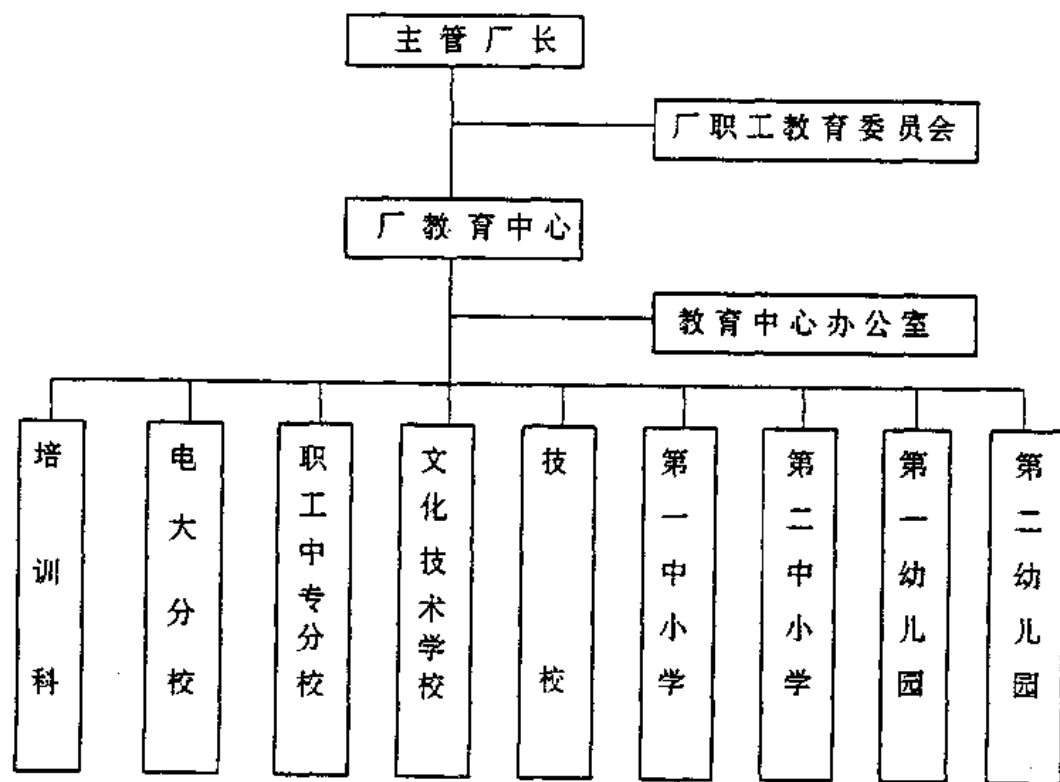
1964 年,该厂成立技工学校。1966 年开始“文化大革命”,1968 年该厂撤销了教育科和技工学校,把学徒培训工作并入劳资科。这样,工人的文化、技术培训便在断断续续中进行。直到 1974 年才又连续性地组织了全厂近 300 人的班组长轮训,选派了几批工农兵学员到上海交大和镇江船校学习。1975 年上半年,该厂恢复了教育科。但当时的工作机构、人员配备都不够完善,日常工作除了搞些调查研究外,主要是根据产品需要办些短期专业训练班。1975 年下半年,在市府领导的支持下,该厂成立了“七·二一”工人大学,办了第一期柴油机动力装置班,招收了在职工人 35 人。以后,又办了一期汽轮机动力装置班,培养了船舶主要专业骨干 40 多人。

1977~1989 年·

1978 年党的三中全会以后,党的中心工作转移,国家实行改革开放政策,保军转民,以船为主,多种经营,开展企业现代化管理,生产得到很大发展。生产技术的更新,工厂技术人才的短缺,加上“文革”造成人才断层,社会人才来源不足,直接影响企业的发展。为了发展生产,工厂开始依靠职工教育,自己培训人才。

1、1978 年恢复教育科。同时,严明厂长决定复办“七·二一”工人大学,从年青工人中招收第一批学员 30 名,专业是船舶轮机,为该厂首次为华南地区自行设计、自己建造万吨巨轮“辽阳”号提供技术人才。1980 年,又招收第二批工人学员 35 人,专业定为船舶动力蒸汽透平机,全脱产 3 年。这批学员主要为该厂建造“05”产品提供技术人才。1980 年,“七·二一”工人大学虽然由于某些客观原因未经验收,这两个班的学员后来都获得省文教局的大专学历证书,成为该厂生产技术管理的骨干力量。

2、在厂领导的支持下,向六机部申请拨款 10 万元,工厂自筹资金 20 万元,于 1983 年建造了 1500 平方米教育中心大楼,加上原有的校舍,职工教育面积达到 2400 平方米,达到船舶总公司职工教育场地每个职工 0.3 平方米的要求。同时该厂厂长严明决定在厂教育科的基础上组建教育中心,职工教育专职教职工逐步扩大到 30 人左右。从此,教育中心成为既是工厂教育职能部门,又是教育办学实体。把全厂教育都纳入教育中心管理。具体管理系统如下:



该厂教育中心建立后,按照船舶总公司的要求,发动厂内各管理部门的专家和领导,在人才预测基础上,制定厂 1985~1995 年的人才规划;然后根据人才需求,制定了“六五”和“七五”

职工教育规划;按照培训人才的需要,全面开展职工教育的基础建设,教职工队伍建设,制定职工教育管理制度和抓好提高能力的工作。

首先抓了筹建技校工作。该厂原有办学基础在“文革”中破坏,经船舶总公司批准该厂利用黄埔造船厂的办学条件合办电焊班,招生48人,两家各分配24人。经过第一个班两年的合作,发现两厂合办技校班存在不少问题,一是两厂需要工种由于产品不同而不同,技术深度不一,数量也不能满足。所以在第一个班培训后,该厂向船舶总公司申报独立办技校,于1985年2月获准创办广船技校。开设船舶焊接、船舶装配、船舶轮机、船舶电工专业,初定在校生规模为200人左右。经过5年多的发展,船舶总公司两次进行了整顿验收,帮助学校条件日益完善。现在全校专职教工80多人,已为厂培养船舶主要工种生产工人600多人。为满足“八五”计划和工厂生产发展的需要,1991年新建教学大楼2700多平方米,计划在校生逐步达到600人的规模,实现该厂每年生产需补充的劳动力由招生代替招工,使工人技术培训走上正规化。

其次,为了提高干部队伍素质,该厂向广州成人教育局、广州电视大学申请建立电视大学分校,经广州船舶工业公司协助和支持,广州广播电视大学于1986年5月15日发了穗电大[1986]16号文,正式批准广州造船厂成立广州广播电视大学分校,从此该厂有了系统培养大专学历人才的能力。从1980年到1989年办了无线电技术、工业企业管理、劳动经营管理、工业经济统计、财务会计、中文、政工等9个大专班,共培训278名大专学历管理干部。依托电大开展继续工程教育,取得电大英语单科结业证、计算机单科结业证的共200多人。该厂还根据国务院有关文件精神,经广东省高教局成教办公室批准,对厂内生产管理中长期坚持业余学习,钻研技术,并在自身负责的岗位上做出了显著成绩的原红专大学的技术人员梁志强等49人,申请高教局补发大专证书。这样有327名具有专业对口大专学历的干部,充实到全厂各管理工作岗位,提高工厂管理水平,促进工厂生产发展和经济效益提高。

第三、按照该厂1985~1995年人才预测,人才高、中、初的比例存在严重倒三角形。在生产和管理上,亦反映出初、中级技术人员和工人缺少。为解决这个档次的人才需要,该厂向市成教局申请自办广州市船舶职工中专。广州船舶公司教育处的领导对此事十分重视,决定广州市船舶职工中专在广州船舶公司范围办,该厂作为分校。这样很快就获得批准。该厂利用广州市船舶职工中专这个办学手段,立即在职工中招生办班,先后举办船舶生产设计、船舶工程、企业管理等7个班,共培养船舶各专业毕业生226人,有效提高一线中、初级职工技术管理素质。

第四、按照船舶总公司职工教育规划中突出抓好岗位培训的要求,先后举办中层干部岗位培训班5期,共培训中层干部180多人,工段长、股长培训班6期,共培训200多人,班组长岗位培训班25期,培训班组长800多人。坚持岗前培训,新招工人一定经教育中心培训考试合格后才上岗。几年来,该厂先培训后上岗的新工人达1200多人。

第五,该厂按船舶总公司的要求,把职工教育指标纳入厂长任期目标,并分解到各分厂、处室,做到月评季考年奖,强调教育为企业发展服务,做到按需施教,讲求实效。职工教育在全厂具有一定地位。该厂超额完成了厂长第一个任期教育指标。如下表:

1987~1990年厂长任期教育指标完成情况

名称 指标	职工培 训总数	厂级岗 位培训	厂级预备 岗位培训	中层干部 岗位培训	技术干部 继续教育	中级工 人培训	班组长岗 位培训
批准指标(人)	8000	6	4	100	560	220	400
实际完成(人)	18048 人次	6	4	130	2080	248	858
完成率%	226%	100%	100%	130%	327%	112.7%	213.5%
备 注							

第六,开展生产开拓和发展需要的新技术新工艺培训和继续教育。该厂在改革开放中,坚决贯彻以船为主,并举其长,多种经营的方针,迄今该厂已经发展成10个行业,有10条生产线。该厂大量开展新技术,造船修船中应用的高效焊接、集装箱、压力容器、水翼、玻璃钢、复合钢焊接、复合工种、特涂等培训。在继续教育方面,开展外语、目标成本管理、创造力开发、生产设计、模糊理论、计算机、现代管理十八法、全面质量管理、定额管理等培训。

第七,为缩短造船周期,从1984年7月船舶总公司批准该厂引进日本IHI生产设计开始,已自编考察报告15本,培训教材8本,编码手册5本,共约80万字。为实行生产设计的生产体制:总厂两个设计室、船舶总装分厂、3大部、12个课,直接培训设计人员、管理干部、工人共3281人。培训后,造船分段预装从过去的10%提高到50%,管子预装率提高到77.6%,接近日本水平,船台周期缩短30%~40%。

第八,在教育管理上,在厂职工教育委员会的领导下,逐步形成了由厂教育中心牵头,以工会、劳人处、企管处、财务处、党委组织部为核心的职工教育决策管理系统。对厂的长远规划、厂长任期职工教育指标,年度计划以及指标的分解,做到共同商议监督和执行。在职工教育管理上,该厂已制订13项管理制度,8个职工教育管理标准,这些都对职工教育发展起重要作用。

目前,该厂正全力为“八五”计划和厂长第二次任期的生产目标和全面起飞培养人才。

七、新港船厂

建国初期以扫盲和徒工培训为主的职工教育

1952年中央提出城镇扫除文盲的标准是:识字2000个,能读通俗书报,能写200~300字应用文;并要求对15岁至40岁的扫盲率达90%以上。新港船厂从1952年开始,即开展了大张旗鼓的扫盲工作。当时对该项工作有两点规定:进厂新工人是文盲、半文盲者必须上扫盲班,在职职工限期达到脱盲标准。具体形式有两种:一种是占用工余或业余时间,以车间、科室为单位,聘请单位内有文化的干部自主办班(叫速成识字班);另一种是扫盲与小学同时并举,鼓励职工到社会办的夜校学习。

当时由港务局、船务工程局、新港船厂3单位联合办校,1956年又单独成立了新港船舶修造厂职工业余学校,任命了校长和教务主任,使扫盲和小学教育走向正规办学的轨道。

对进厂新徒工的技术培训,主要是按照技术岗位的要求,重点在基本功操作、安全生产知识、职业道德等方面进行教育;对成批招收的新工人采取办训练班的形式,集中上课学习3~6

个月,训练考核结束后,分配到车间班组,继续签定师徒合同,由师傅对徒弟一对一地培养。对于零散进厂的徒工,只进行入厂教育,时间一般在1个星期至半个月,然后分配到班组,签订师徒培训合同。合同期按其工种不同一般是2至3年,合同期满后,经人事教育部门和车间组成考核鉴定组,对其工作表现、操作技能技巧进行综合评定,以决定是否可以出师定级。

签订师徒合同,以师傅带徒弟的培训办法,从解放初期一直沿用到国家颁布停止实行退休工人子女顶替办法为止。

1956年,新港船舶修造厂设置教育科,副厂长田俊才兼任科长,从此船厂把徒工培训,文化教育纳入行政管理范畴。

中专中技教育的发展时期

1959年,新港船厂开始举办中专和技工学校,经天津市机械局批准建立了“新港船舶修造厂中等造船专业学校”。共招收了3届学生约400人,校址设在厂外望海楼处,有平房教室10几间。第一届学员学满3年,第二届学员学满2年,第三届学员学满1年后,即行分配和遣散。1962年,根据交通部的指示学校下马解散。

1964年,根据交通部183号文精神,由新港船舶修造厂、新河船舶修造厂、青岛红星船厂3厂联合办校,学校定名为“新港船舶修理半工半读中等技术学校”,由北方海运局直接领导,并委托新港船厂代管。1965年,经全国中等技术学校统一招生考试,分别在天津、山东招收学员160名,校址设在该厂厂区内北侧,建有教学楼和学员宿舍楼各1座,实验实习车间1栋,由于“文化大革命”的影响,该校于1970年解散。

1969年,新港船厂设立专门的越南留学生培训办公室,首次接纳越南实习生179人进厂培训。为提高实习质量,专门安排建造了3000吨货轮“战斗68”号。该批实习生在厂学习两年,于1971年10月结束回国。

1973年底,经新港船厂申请,交通部批准同意建立新港船厂技工学校,学校规模600人,教职工定额100人,开设车工、钳工、船体、电气等4个专业,并批准建造教学楼、实习车间,基建投资控制在100万元以内。首届招生300名,从1974年至1978年因陋就简,勤俭办学,共培养技工1300余名。

恢复和发展时期的职工教育

1976年,经厂党委讨论通过年度职工培训计划,这也是经过“文化大革命”后,首次在党委一级讨论职工教育问题。培训计划的重点是:对于1968年以后进厂的2200名新工人要进行应知应会方面的技术教育,以便提高他们的技术理论水平和实际操作能力,并下文规定每周4个业余时间为该厂学文化学技术时间,要求每个车间开办一个培训班,责成人事部门负责修订全厂技术工人应知应会标准。计划还对853名徒工以车间为主,集中培训半年,订立师徒合同,进一步加强对徒工的培训,使徒工逐步做到“三好”“四会”。同年,还由轮二车间与教育科联合写报告,申请开办“七·二一”工人大学。经厂领导研究同意开办了船体、轮机两个专业班,共有50名职工经过单位推荐考核后入学,全脱产学习,学制两年半,由于该班当时既没有向交通部申报备案,也没有经过后期整顿验收,毕业时只发放结业证书。

1979年,该厂领导作出了对“文化大革命”期间入学的工农兵大学生均应进行基础理论补课的决定,100余名学员分两批进行补课,学制1年,1200学时。开设课程有:理论力学、材料力学、高等数学、电视英语等,对大幅度提高他们的知识水平起了很大的作用。

为了弥补人才不足和断层,该厂还开办了船体建造、船舶机械两个中专班,专门招收在职

青年工人和干部,学制两年。由于学历不被承认,后来学员基本上转考电大就学。这个时期,该厂的一些“文革”遗留问题,基本得以妥善解决。

1980年前的这段时期,由教育科、人事科共同组成技术考核工作小组,开展了对全厂二至六级工应知应会全面培训,编写复习大纲,上辅导课,帮助职工复习,共有3686人参加了复习辅导和考核,在全厂掀起了一股学知识学技术的热潮,中断多年的职工教育逐渐恢复起来。

为了尽快提高管理干部的工作能力与水平,1979年经厂党委研究决定,组织全厂中层干部学习企业管理和生产知识,重点学习全国厂长、经理学习班上的授课录音带,每周学习两次,每次两小时,以听课为主,讨论为辅。1980年,为了进一步强化中层干部培训工作,又集中开办了3期中层干部岗位培训班,培训140人,每期全脱产3个月,系统学习13门课程,共340学时。由于领导重视,要求严格,学员请假须经党委书记批准,因此,出勤率高,学习效果显著,这也是船厂中层干部培训工作的开端。

1981年初,为认真贯彻中共中央[1981]8号文件精神,经该厂党委会第297次会议重新调整了职工教育委员会,委员会由主任吴士双、副主任张永庆等19人组成,通过了新港船厂职工教育委员会组织分工暂行办法。同时,还将技工学校、教育科合并,人员师资、教学设施、教育经费统筹管理,集中使用。由于健全了领导组织和办学机构,为大规模开展职工教育奠定了基础。

1982年,该厂职工教育委员会向全厂各车间、科室转发了全国职工教育委员会等五部门联合通知《关于切实搞好青壮年职工文化技术补课工作的联合通知》。同年6月,该厂职工学校筹备就绪,经天津市第二教育局批准立案,从而揭开了青壮年文化技术补课工作的序幕。截止1985年底,共开办初中文化班31个,上学人数达1650余人。为鼓励自学成才,先后制定《发放自学补课合格职工奖学金的有关规定》等一系列奖励措施,共有自学高中毕业生320人,初中毕业生837人获奖。该厂几年间支付奖学金75075元。

为了提高造船能力和造船水平,从1980年开始,该厂对工程技术人员进行日语口语、英语口语的强化培训,在提高外语能力的基础上,先后派出以王业震为首赴日本大阪船厂学习生产管理考察团,以后又相继派出学习管理、设计、生产、技术等多批团组百余人赴日本、英国、挪威等国家,这对推动船厂企业管理现代化,承造出口船无疑起到巨大作用。

1983年,该厂第一次结合职工技术升级,进行了本级和上一级技术等级培训,培训内容是:相应技术等级应知应会、全面质量管理知识、安全防火知识。全厂约有3000人参加学习。劳资、教育部门制订了有关条文,首次将教育培训与奖励升级有机结合起来,在全厂范围内又一次掀起学习高潮。根据生产对专业结构的要求,该厂又适时地开办了电大班、电视中专班、函授班,涉及的专业有造船、船机、财会、物资、统计、企业管理等专业,有240多人分别取得了大学本科、大专和中专学历证书,既满足了企业对人才的需求,又满足了这部份人的学习要求。

1983年9月,经过3年整顿,该厂技工学校由交通部批准恢复对外招生,经费改由船厂自筹,并健全机构,设置了技校政教处、教务处、各教学组。同时还增设了电大教务处、武汉水运学院新港船厂函授站,任命张炎飞同志担任校长兼教育科科长。

1984年,该厂根据船舶总公司有关文件作出如下决定:(1)按照船总人字[1984]1440号文件拨足应给教育经费。(2)同意建立教育基金,单立户头,由教育部门单独控制使用,财务监督。(3)学校基建资金不包括在内。从1984年至1987年底累计拨款达150万元,使教育局面得以根本改变。由于船厂领导重视教育,机构健全合理,经费有保障,在职工“双补”教育、干部外培、自培,以及在技校、电大、电视中专、函授教育教学中取得了一定的成绩,本年度先后被评为天

津船舶公司职工教育先进集体和船舶总公司职工教育先进集体。

1985年,由于受海潮袭击,校园水深齐腰,图书资料、教学档案、电器设备受损严重,直接物质损失近10万余元。后经全厂大力支持和教职工的努力,使学校很快恢复上课,并迎来了第一个教师节。厂领导吴士双同志到会祝贺,并宣布厂领导决定:教师分配住房打分时可在总分的基础上优惠1分,奖给具有30年教龄的老教师大单元房一套,教师寒暑假奖金不受影响,认真解决知识分子入党难的问题。这对广大教职工无疑是一种巨大的鼓舞和激励,为全厂尊师重教带了好头。

为提高教学质量,厂领导批准筹建电化教室,投资几十万元添置了大小摄像机和编辑系统,建成闭路电视系统,为开展电化教学奠定了基础。为加强实习教学,初步建成包括钳工、机工、铆焊等工种实习场,缓解了基本功训练的困难。实习厂经厂部批准还申办了营业执照,可以独立承揽加工业务。这样既结合学生实习,又增加学校收入,变消耗型实习为生产型实习,改善了办学条件,又提高了教职工福利待遇。

技校现有高级讲师6名,讲师16名,还有一批热心职工教育的兼职教师队伍,成为该厂振兴教育的骨干力量。

1986年,根据船舶总公司的文件精神,重点做好培训转向工作,克服重学历轻岗位培训的倾向,首次开办了初级技术工人培训班、中级工技术培训班,并按船舶总公司编制的教学计划、大纲进行教学,收到了很好效果。对于特殊工种,如电焊、气焊、电工都根据劳动局的要求进行培训,并将培训、取证工作纳入劳动局的工作轨道。为了适应修造船现场工作的实际需要,船厂1982年、1986年两次修定关于推行一工多艺、简化工种的规定,共有17个本工种可以扩展多艺工种,如装配工可以再掌握电焊、气焊、起重3个工种技术。每多掌握一个工种技术并通过培训考试取得岗位证书的每月可享受2元津贴,如果掌握3个工种技术则享受6元津贴。几年间共发放多艺证总数2708个,享受津贴的人数1634人。这对减少工种之间的扯皮、提高工效起到了很大作用。

同年,还开办了在职干部学政治培训班,有121名同志参加学习,中国近代史青年工人政治培训班约200名青年职工参加学习。为了鼓励自学成才,制订了《职工报考各类学校的有关规定》,一是鼓励自学或业余学习,二是出勤率达80%以上、成绩合格可以报销学杂费。另外,又下发了《自学考试取得毕业证书的奖励办法》,规定自学取得大本、大专、中专毕业证书可分别获奖金500元、200元、100元。通过政策引导,将学历教育引向业余和自学的轨道。

1987年,该厂对电、气焊工进行安全操作培训,约有1600人次分期分批接受培训,并通过区劳动局统考验收。全厂2100名职工收视天津市质协办的TQC知识讲座,开展了大面积培训,并且通过了市质量协会的统考验收。在开展岗位专业技术培训中,除了自培外,还采取外送培训的办法。截至1989年底,约有40余个门类专业技术(如放射、探伤、法律、软件等)几百人到有关院校、专业部门学习,并取得了相应证书。

1988年,该厂下发了《新港船厂工人技术考核实施细则》,再次将培训、考核、发证三者有机结合起来,劳资、教育、工会三位一体使职工培训与工人升级增资挂钩,这对调动职工学习积极性起到了巨大推动作用,约4000名职工参加了培训考试。同年9月,新港船厂制定了《关于工人技师聘任制实施办法》的规定,文中强调考前必须经教育主管部门进行培训,每个工种均开两门基础课、两门专业课,约有200人参加培训学习。10月,天津市第二教育局、天津船舶公司对新港船厂原“七·二一”大学生进行了资格验定和考试验定,47名学员获得大专学历证书,长达10年的历史遗留问题终获妥善解决。

1989年,该厂主要开展了以岗位需要为主的培训,一般管理干部结合专业特点的能力培训,计有企管、财务、标准、计量、安全、档案、设备、党务、工会等几十个岗位和专业干部约3000人次。在继续工程教育中开展了结合出国学习、职称评定而举办的各类外语强化班。财务、物资、技术部门通过培训使微机普及全部到位。部分电焊工根据建造出口船的需要,通过培训取得了美国ABS、挪威NV等焊接证书,以及二级压力容器证书。另外还组织高压水除锈、喷涂技术、仿形切割、增压修理等新工艺新技术的推广普及,有的在生产上开花结果。通过外培自培,出国考察见习,结合厂情建立了自己的管理、生产、技术等体系,成功地建造了一批出口船和石油平台,创造了一批国优部优产品,使船厂在较短的时间里修造船技术达到国际水平。1989年,该厂再次被评为船舶总公司职教先进集体。

该厂职工教育已纳入厂长任期目标,以岗位培训为重点,岗位培训与职工思想政治教育相结合,应急培训与继续教育相结合的职工教育,将会发挥越来越大的作用。今后,将继续开拓多种培训渠道,更广泛地围绕生产经营、改革服务这个方针来开展工作,为企业的兴旺发达努力工作。

八、七〇八研究所

七〇八所是我国船舶工业系统规模最大、历史最悠久的舰船及海洋工程设计研究所。

40年来,为不断提高船舶产品的质量和研制能力,该所历来重视职工的文化素质和业务素质的提高,在各个不同的历史时期,特别是党的十一届三中全会以来,根据科研设计工作的需要,多内容、多形式、多渠道、多层次地开展职工教育工作,取得了较好的成绩,多次受到上级领导的表彰。1959年,上海第二船舶产品设计室(七〇八所前身)办的第二红专大学,被上海市科研单位评为先进集体,参加了上海市群英大会。1982年,该所又被评为上海市职工教育先进集体和上海科学院职工教育先进集体。1984年,该所被中国船舶工业总公司评为职工教育表彰单位和第七研究院职工教育先进单位,教育科被七院评为职工教育先进集体。1985年,所被上海市干部教育领导小组评为干部培训先进集体。1989年,所教育科先后被七院、船舶总公司评为1984~1988年度职工教育先进集体。

一、所职工教育机构的沿革

1961年组建七〇八所前,第二产品设计室的职工教育设在人事科,先后从事职工教育的有陆明、张郎先和吴锡林等同志。建所后职工教育由技术科管辖,人员先后有张郎先、黄振岩、秦瑞兰等同志。1966年3月起,职工教育被取消。1978年4月,成立所教育科,属科技处管辖,人员有叶来发、秦瑞兰和顾丽娟同志。1984年科技处撤销,所教育科成为所直属科,并增加了应启庆同志。自1979年起,各研究室都配有1名专、兼职教育干部。1988年12月,所教育科与宣传处合并,成立所宣教处,属机关行政部门。

二、职工教育的规模

七〇八所建所前,办学的规模并不大,但成效却不小。当时船舶产品设计处,需要大量的专业技术和辅助人员,为此从社会上招收了一批高中毕业生和几批初中毕业生,总人数达100余人,分别办起了专业培训班和描图培训班,通过培训充实了科研设计队伍;专、兼职*师有20余人。另外,为了提高职工文化、业务素质,办起了补习学校和第二红专大学,各有100余人和50余人参加学习,聘请20余名工程技术人员为兼职教师。

七〇八所建所后至1966年8月,有30人参加社会上院校的外语培训,有70余人参加大专以上的学历培训。另外,还有约100人参加所内举办的各类学习班,教师都是兼职的。

1978年4月至1989年底,是该所职工教育大发展的时期,结合所科研设计、管理和改革的实际需要共办班266期。其中专业学习班57期,专业基础和方法学习班30期,计算机学习班40期,外语学习班74期,管理学习班37期,初中、高中、大专文化学习班18期,其他学习班10期。另外,每年外送职工到有关单位和市区业余大、中专学校学习的人数达100至200人次,其中57名已取得大专及其以上学历,19名已取得中专学历。全所每年参加所内外学习的人数,占全所职工总数的35%左右。自1979年以来,全所招收硕士研究生20名,其中已毕业14名,招收博士研究生1名,委托代培博士研究生2名并已毕业。该所是船舶流体力学专业、船舶设计制造专业的硕士学位授予单位,有1名船舶流体力学的博士导师。

三、职工教育的主要事件

1953~1955年,船舶产品设计处(七〇八所前身)为了适应船舶科研设计工作需要,充实技术力量,开办船舶专科速成班(简称专训班),从社会上招收高中毕业生,学制1年半(无寒暑假),培养出50名船制、轮机两个专业的舰船科研设计人才。现绝大部分是高级工程师。

1958年9月~1961年7月,上海船舶产品设计院二室(七〇八所前身)为了提高在职人员的文化、专业技术素质,开办了上海船舶产品设计院第二红专大学,设船制与轮机两个专业,参加学习的除本单位职工外,还有全国有关省交通厅派来该所实习的人员参加。该红专大学随着组建七院而撤销。

1979年,为开展科技干部的培训,教育科制定1979~1980年科技干部培训计划。

为培养高级科研人员的后备力量,该所决定开始招收研究生,这一年招收了建所以来第一位船舶流体力学研究生。

为提高在职人员的专业技术水平,开办了中央广播电视大学电子专业电大班,7名电大班学员于1982年毕业,取得了大专毕业证书。

为提高“文革”期间毕业的40余名大学生的工作能力和文化素质,所组织了大专基础课的补课,补课班办了两期,每期全脱产半年。

所内办公用房一直很紧张,为解决教育用房,所长郑希泉大开绿灯,先后在大楼和新肇周路两处挤出6间房,计280米²用作教室。其中挤出招待所一间房子时,郑所长讲:“招待所哪怕少挣一点钱,也要把房间挤出来作教室”。郑所长对职工教育不仅在教学条件上支持,而且在全所大会上进行宣传,曾说:“任务是今天,科研是明天,教育是后天。”以引起全所干部对职工教育的重视。

1980年,该所为党政干部实现革命化、年轻化、知识化、专业化的需要,举办了3期党政干部业务轮训班,每期全脱产3个月,全所有39名党政干部参加了学习。

出口船设计工作中,有大量的英文资料需要打字,但所内没有1名英文打字员,为适应需要及时开办了英文打字员培训班,培养出9名英文打字员。1982年,该所还为七院各所培养16名英文打字员。教师由顾丽娟同志担任。

1981年,该所为部署“六五”期间职工教育,制定了“六五”期间职工教育规划。同年召开第一次全所职工教育工作会议,审议了规划。规划的制定为该所“六五”期间有计划地开展职工教育创造了条件。

该所为配合在科研设计工作中推行全面质量管理,组织了全面质量管理研讨班,不但学习了全面质量管理知识,而且针对船舶产品设计质量中存在的问题,以及在所内如何推行全面质

量管理提出了具体实施意见。所领导几次听取了该班研究成果的汇报,该班对全所推行全面质量管理起了积极作用。

1982年,该所承担27000吨散装货轮的设计,该出口船的设计图须经英国劳氏船级社审图,审核中规定要审短路电流计算内容,而国内船级社无此要求,也从不计算,为此对计算方法也不熟悉。为适应出口船设计工作需要,该所开办了短路电流计算学习班,30多名电气设计师参加了培训,掌握了计算方法。

1983年,全所有200余名中专毕业生需晋升工程师,为职务晋升需要,组织12期各专业辅导班,为这批中专生晋升专业技术职务创造了条件。

该所是船舶总公司制定1985~2000年人才规划的抽样单位,为进行工作,所里组织了3人,用了整整1年的时间,完成了全所人才结构现状分析,确定了1985年、1990年、1995年、2000年各年点的人才需求量,离退休人数及结构比例,为保证船舶总公司制定人才规划起了积极作用。

七〇八所是一个老所,第一线专业技术人员年龄老化严重,有些老同志,戴着老花眼镜画图,为了补充绘图人员,1984年所从后勤、行政、工厂等部门抽调17名年轻同志,开办了绘图员培训班。该班开设机械制图、船体结构、船舶卸装、船舶原理、专业制图等课程,经过一年全脱产培训,为所补充了绘图人员。

为推广PC-1500机的使用,所举办了学习班,在学习班的基础上,经过讲课的实践,摄制了该所第一部电化教学片。

根据七院的布置,所全面开展了青工“双补”工作(文化补课实际上从1979年就已开始),全所147名“双补”对象,文化补课合格率为85%,技术补课合格率为90%。

这一年全所开始经济体制改革,实行二级管理、二级核算,财务人员大量缺少,为适应改革需要,举办了财会学习班,从研究室抽调15名同志,经过培训充实到各研究室从事财会工作,适应了所经济体制改革的需要。

为了改善科技人员学习外语的条件,在所领导的支持下,花了36万元购置了语言实验室设备,建立了七院系统第一个语言实验室。

1985年,为总结“六五”期间全所职工教育工作的开展情况,交流经验,表彰3个职工教育先进单位和12名职工教育先进个人,审议“七五”期间职工教育规划和职工教育五项规章制度,该所召开了第二次教育工作会议。该会议对全所“七五”期间的职工教育产生了一定的影响。

该所为加强职工教育的领导,成立了职工教育领导小组,由5名同志组成。

该所对科技管理干部的培训,1986年前主要开展一些普及性的教育,深度不够。从1986年起转向以大学管理专业课程为内容的培训,每年开设1至3门课。通过几年的培训,使科技管理人员对现代化管理知识有了全面的掌握。这一年主要开设了管理信息系统、网络技术及经济法等学习班。

1987年,对社会上掀起学习外语的热潮,所内职工纷纷学习,尤其是刚毕业的大学生,学好英语准备出国,这样带来三个问题:一是大学刚毕业,精力放在学习外语上,不利于本身业务的提高;二是学费越来越贵,所职工教育经费有限;三是冲击了所办外语学习班。针对这一情况,所里作出了原则上不准外出学习外语的规定,要学习在所里办的外语班,既满足了学习需要,又节省了教育经费。

为了改变办班时一哄而上,结业时寥寥无几的状况,所作出了凡参加学习班,每个学员需

交学习保证金,结业时经考试合格后,再发还学习保证金的措施。该规定执行后,学习班的巩固率由原来的 50%左右提高到 90%左右,有的学习班甚至达到 100%。

为培养高级科研设计后备人才,自建所以来所招收了第 1 名船舶流体力学博士研究生。

为搞好研究生管理工作,使学员、导师及教育管理人员有章可循,制定了研究生学籍管理等 7 项规章制度,为全所研究生管理走上正规化创造了条件。

1988 年,船员对船舶舱室布置的要求日益提高,舱室布置已成了竞争船舶设计任务的一项重要指标。所里从事船舶舱室设计的科技人员基本上都是从有关专业转过来的,在这种形势下,为了适应工作需要,用陆上的室内设计思想和布置特点应用于船舶舱室,及时开办了室内设计学习班,经过 1 年的培训,使所内从事舱室设计的人员提高了舱室设计的水平。

开展岗位培训是“八五”期间职工教育的重点,七院为了推动全院岗位培训的开展,委托七〇八所举办研究室主任首期岗位培训班。培训班设置领导科学与领导艺术、管理心理学、市场学、预测与决策技术、财务管理、技术经济分析等 6 门课程,以及如何当好研究室主任 6 个讲座,学员们还就如何当好研究室主任交流了经验与体会。培训班在七院教育处的直接领导下,经过 3 周全脱产学习,来自 12 个所的 18 名正、副主任经过考核,全部取得了岗位合格证书。

船舶总公司为进行“八五”人才规划滚动修改,该所是抽样单位,此项工作的开展正逢炎热的夏天,但参加该工作的教育科、劳人处等数名同志,加班加点,终于完成了现状分析和预测工作。所领导对这项工作极为重视,所办公会议专门听取了汇报,并指示一定要把人才预测工作搞好,苏拔英所长还提出了预测结果与报告要经科技委全体委员会议审定。所领导、顾问、科技委正、副主任、正、副总工程师都亲自参加了预测,填写了预测表。由于领导的支持,使预测工作能顺利进行,且结果较理想。

1989 年,职工教育中的专业培训如何做到更有针对性、实用性,其内容更能与当前科研设计工作紧密结合,是职工教育的一个难点。由于专业门类多,且受到从事职工教育工作人员本身专业知识的限制,为此困难不少。为了解决这个难点,该所成立了专业培训咨询委员会,委员会委员是由各专业具有丰富实践经验的第一线科技人员组成,充分发挥专业技术人员在专业培训中的咨询作用。

开办船舶装卸及船舶电气两个专业研讨班,这两个研讨班是该所自开展职工教育工作以来第一次试办。研讨内容是由咨询委员会成员确定的,发挥了委员的作用。经试办,大家反映时间短,针对性强,深受科技人员的欢迎。

九、 八七四厂

该厂是国家第一个五年计划期间 156 项重点工程之一。职工教育随着工厂生产建设的发展而发展,同时也随着国家政治经济形势的变化而起伏。先后经历了起步、“文革”、恢复和发展三个时期。党的十一届三中全会以后,通过不断的改革和卓有成效的工作,职工教育逐步走向正规化、制度化,为工厂生产经营服务,推动科技进步和两个文明建设,发挥了重要的作用。

建厂时期的职工教育(1955 年 4 月~1966 年 12 月)

建厂初期,为了培养一支又红又专的工人队伍,适应生产建设的需要,该厂于 1958 年 10 月开办“一五八”技工学校,1961 年 9 月停办。办学 3 年,培养学生达 600 余人,先后两届毕业 200 多人,为工厂投产准备了技术力量。为了尽快提高职工的文化技术素质,保证职工教育工作的全面开展,1960 年 5 月,成立了教育科,同时选送 8 名大、中专毕业的职工到高等院校师

训班进修1年,培养了师资。在国家处于严重的经济困难时期,教育科16名专职人员以极大的工作热情投入工厂的业余教育。当时对300余名技术工人进行了文化、技术培训,形成了建厂时期的业余办学高潮。1962年,由于工厂机构压缩,大批工人精简下放,教育科被撤销,编制仅有4人的教育组归属厂人事科,从而使职工教育工作走向低谷。

根据中央“两种教育制度、两种劳动制度”的指示精神,经上级批准,1965年该厂办起了“平阳工业学校”。第一届招生84人,于1969年底毕业,大多数分配在工人岗位,成为工厂生产一线的技术骨干。为适应工厂生产发展的需要,1965年对60余名学徒工,组织了系统的技术培训,开办了建厂以来第一个正规化脱产岗前培训班;同时对485名复退军人进行了上岗前的政治教育和技术入门教育。

“文革”时期的职工教育(1966年5月~1976年10月)

1970年5月,劳资科教育组人员全部下放车间劳动,职工教育机构被取消。

1970年前后是新工人进厂的高峰时期,有720名学徒和680名复退军人需进行专业技术培训。为此,1972年,工厂决定重建教育科,同时配备了专职教育干部,业务工作得以重新开展。对占职工总数1/3的新工人的培训、管理,成为教育科的一项重要任务。当时根据新工人的特点和工厂的要求,教育科制定了新工人(徒工)培训考核办法,用3年时间组织了4期11个教学班,脱产培训555人,并实施了对新工人转正定级的严格管理。从1973年至1978年,先后对1418名新工人从思想政治表现、技术理论、操作技能三个方面进行了考核,其中44名不合格者延期半年至1年转正定级。

在工人初级培训全面开展的同时,工厂针对国家分配的68届、69届、70届三届大学毕业生在文革期间耽误了学业的实际情况,组织341名“老三届”毕业生到西北工业大学进行为期8个月的脱产补课,使他们充实了专业基础知识,提高了工作能力。

1975年,该厂办起了“七·二一”工人大学,成立了专门职能机构,配备了专职人员。这是在特定历史条件下的办学方式。1975年招生39人,1977年毕业35人。1978年招收的36人,于1979年转为厂办电视大学班,成为“电大”的第一批学员。他们中的大多数入学用一致,在生产实践中发挥了骨干作用,其中两人被提拔为中层领导干部,两人被评聘为中级技术职务,4人被评聘为工人技师。

“文革”期间,把工厂有实践经验的优秀职工选送到高等院校深造,是工厂科技人员主要来源之一。从1973年开始至1977年,该厂送出培养了52名“工农兵”大学生。鉴于他们基础理论知识薄弱的状况,1981年4月~8月,工厂按照国务院科技干部局的要求,对他们进行了为期4个月的脱产再培训,强化其基础理论并把结业考试成绩作为评定技术职称的依据。现已有24人被评聘中级技术职务,大部分成为专业技术骨干。

恢复和发展时期的职工教育(1976年10月~1989年12月)

为了给工厂培养、充实技术工人,1972年6月恢复了技校建制,定名为平阳技工学校。目前已是一所建筑面积2671米²,师资力量较强,设备齐全,教学手段完善,经省主管部门验收合格的一所学校。自1976年以来,先后招生25个班,1034人,其中国家计划内招生15个班,567人,为地方劳动部门和兄弟单位代培10个班,467人。10多年来,为工厂输送了大批技术工人,为企业的振兴与发展作出了贡献。

党的十一届三中全会以后,职工教育出现了蓬勃发展的新局面,工作重点从1985年以后及时地转向了岗位培训,开展了以提高经济效益为中心,多形式、多渠道、多层次办学。1978年

4月,首先恢复了业余教育,正式开办了业余学校,设有文化、技术、生活服务类3种学科的教学班,满足了广大职工多方面的学习要求。常年办学,坚持多年,始终不断线,这是该厂业余教育的一个特点。从1978年以来,共开办文化班182个,技术班42个,外语班41个,生活服务类教学班18个,参加学习的职工累计达10770人次。1979年,被评为山西省职工业余教育先进单位。遵照中共中央《关于加强职工教育工作的决定》要求,该厂把为青壮年职工的文化、技术补课的“双补”教育,列为“六五”计划期间职工教育工作的重要内容。该厂初中文化补课人数为1435人。1980年3月,对1100余名文化补习对象组织了初中文化摸底统考,结果只有63人及格,仅占应补对象的8%。当时抓住这一实际情况,广泛地进行宣传教育,在广大青工中引起很大震动,也激发了他们参加学习的积极性。1981年至1984年,先后组织各类文化补课的培训考核1688人次,技术补课的培训考核1227人次,按要求完成了“双补”任务,1985年,经山西省国防工办验收合格。

“六五”期间,主要是分别分批地组织了中层领导干部参加管理培训。“七五”期间主要对中层干部进行企业法、经济法以及生产经营转轨变型的教育。为了提高领导干部的管理水平和经营决策能力,1986年5月,该厂请船舶管理干部学院的教师,为60余名领导干部及业务骨干讲授了“管理心理学”、“系统工程”、“决策技术”、“企业经营管理”等课程。同时组织了计划统计、财务会计、劳资定额、生产调度、安技、机电等业务管理干部的培训。在强化班组建设中,系统培训了生产第一线班组长410人。工人岗位培训在完成“双补”教育的基础上,对900名初级工、420名中级工、84名高级工及700名特殊工种工人进行了岗位培训。这些不同层次、不同类别的培训,推动了企业生产的发展。

该厂在广大科技人员中广泛开展了继续工程教育活动。为了补缺,开设了9个初级英语班和日语班,两个中级英语班和日语班,开办了单科英语班,在此基础上选派了16人到大专院校进行强化外语学习。为了普及电子计算机的应用知识,组织了3期116人参加的微机培训。同时,请西北工业大学、阜新矿院、上海交通大学、镇江船院等高等学校的教授、副教授来厂讲学,300余名工程技术人员分别参加了工程方法论、液压支架、机械基础标准化、成组技术等专业知识的学习。所有这些适应性和提高性培训的继续教育,在解决生产技术关键和科研试制方面取得了一定成效。

职工学历教育是职工教育的重要任务之一,也是充实调整专业人才的需要。为此,该厂利用电大、外语、进修、函授、自学考试、代培等途径广开学路,使部分好学上进的职工得以深造。多年来,参加学历教育的职工计1351人次,现已毕业和结业515人。其中厂办电视大学9年招生6个班211人,高等自学考试开设12个专业938人,送大、中专院校学历进修19人,学历函授20个专业60余人,在职业余进修23人;三线知青班100人,学历进修后回厂人员已在管理和技术岗位上发挥了重要作用,在生产实践中1人被提拔为厂级领导,12人评聘为中层领导干部,27人评聘为中级技术职务,104人评聘为初级职务。从1986年至1988年,该厂开办职工高中脱产培训,3期毕业140人,由地方教育部门发证,为部分好学上进的职工创造了良好的深造条件。

在恢复发展时期,该厂也进行了职工教育的一系列基础建设,加强了领导,健全了体制,充实了职工教育的管理机构,配备了专职教师,建起980米²的职教基地,建立健全了职工教育25种制度和相应的工作程序,制定了职工教育各类人员责任制,使职工教育工作走向制度化、正规化和经常化。目前,该厂正在探索和劳动人事管理同步改革的新路,为进一步开创职工教育新局面而努力。

十、四〇八厂

该厂是国家第一个五年计划中 156 项重点工程之一,兴建于 1956 年。职工教育事业是随着工厂建设及产品开发、研制、技术进步的发展而发展起来的。30 多年来,经历了艰难曲折的历程,但也取得了巨大的成绩,为工厂培养了大批人才,随着改革的不断深化,职工教育正日趋完善并走向正轨。目前,工厂有职教人员 100 名(含技工学校),其中教师 68 名。

1956 年 10 月 8 日,经第一机械工业部批准建立了工人技术学校,校名为“第一机械工业部第四机器工业管理局兴平工人技术学校”,之后开始了各项筹建工作。11 月,新中动力机厂支援该厂 80 名技工,就地培训,开始了工厂的职工教育。

1958 年 5 月,该厂委托洛阳拖拉机厂培训青工 700 名,西安、兴平各厂培训 500 名,11 月,先后派遣李士俊、张宣诚、吴令茂、汤国莲、陆介仁(兼翻译)等同志赴苏学习,开创了该厂外送培训干部的先例。

1959 年 1 月技校成立,5 月正式定名为“陕西柴油机厂工人技术学校”,规模 800 人,学制两年。由于 3 年自然灾害的影响,1962 年学校解体。在此期间,学校共招生 697 名,为工厂培养了一批具有一定理论知识并有独立操作能力的技术工人。1959 年 5 月,成立了四〇八厂职工教育委员会。当年先后派往一一五厂等 12 家工厂培训新工人 765 名。此外厂内还大办业余教育,掀起了建厂初期的第一个学习热潮。

1965 年 6 月,按六机部[1965]教字 1367 号文和《关于 1965 年招生计划和招生工作的补充通知》,于 27 日拟订《国营第四〇八厂举办半工半读学校的初步方案》,当年招收了 80 名 4 年制机械制造专业的学生,之后再未招生。1969 年,因“文革”而停办。1984 年由船舶总公司为这批毕业生补发了“陕西柴油机厂中等专业技术学校”毕业证书。

1973 年 10 月,六机部以[1973]六计字 756 号文批准该厂技工学校恢复办学。之后开始了各项准备工作。

1975 年,根据毛主席“七·二一”指示,该厂党委根据工厂的实际情况,决定建立陕西柴油机厂工人大学,以解决科技人员断层,高等学校招生很少,而青年工人要求深造的矛盾。经六机部批准,5 月正式招生。这是在特定历史时期的一种特殊的办学方式,被认为是随历史的发展而形成的新生事物。虽然它的出现,在某种意义上来说,起到了一定的作用,但它诞生于“文革”之中,具有许多先天性的缺陷。随着教育体制的改革,1980 年,六机部和陕西省五机局对该厂工大进行了复检和验收,1982 年 3 月,教育部以教工农字 029 号文批准备案,正式定名为陕西柴油机厂职工大学。

1979 年,该厂招收了首届电大学员 27 人,从 1980 年转入职工大学管理。至此,该厂的职工高等教育形成了职大、电大一体化的新局面。10 几年来,职工大学根据工厂的不同需求,积极培养不同类型的人才,并适应工厂生产需要,在举办学历教育的同时,举办了许多为提高职工岗位能力为目的的非学历教育的短训班。截至 1990 年,共培养毕业生 389 人(本科生 31 人,大专生 358 人),其中机制工艺专业 235 人,铸造工艺及设备专业 37 人,电子技术专业 36 人,企业管理专业 44 人,机械管理工程专业 25 人,土木建筑专业 12 人。毕业生中考上研究生的 2 人,在工厂担任中层领导干部的 15 人。学校现占地面积 5 亩多,建筑面积 600 米²。现有图书资料两万余册,电化教学设备 21 台,微机 8 台,各种实验设备 154 台,教职工 26 名,其中教师 19

名。职工高等教育的开展,为该厂的建设和发展起到了积极的推动作用。

1979年初,根据陕西省五机局《关于办好职工教育的几点意见》的精神,对全厂职工的文化、技术状况进行了摸底。3月,开始编写了61个工种一~四级应知应会复习提纲,又以六机部颁发的等级工标准在10月份进行了必要的补充修改,与此同时组织工人上课,全厂共开班34个。

9月1日,技工学校正式开课,学制1年,学生全部是厂内青工。由于“文革”10年的影响,青工的文化和技术理论知识水平普遍偏低。为了使他们能适应生产的需要,技工学校大力开展青工的在职培训。到1984年的5年间,共开班14个,培训学员516名。

1980年初,该厂调整充实了工厂职工科学技术教育委员会,在为厂领导及支部书记举办的企业管理知识学习班上,专题讲了“加速四化建设必须贯彻全员培训方针”,争取各级领导对职工教育工作的支持和关心,要求他们成为学科学、学技术、学理论的带头人。2月,党委正式决定恢复每周半天干部业务技术学习日制度,有力地推动了工程技术干部和管理干部的技术、业务学习。在《陕柴简报》上开辟了“国内外职工教育动态”专栏,介绍国内外职工培训的经验,全年共出了22期。年底前制定了徒工培训管理办法,组织签定了师徒包教包学合同,建立了徒工培训档案。

1981年1月6日,对599名青工进行了文化普测,合格者仅63人。这一结果使厂领导和广大职工认识到了“双补”教育的重要性。之后,教育科对全厂1024名文化补课对象和1039名技术补课对象进行了大面积的培训。到1983年,共开办文化补课班37个,培训1253人次,合格率92.6%,占应补对象的94%;技术补课班73个,培训2482人次,合格率88.3%,占应补对象的82%。7月和10月,分别举办了两期中层干部脱产培训班,每期3个月,主要学习经济理论及企业管理等知识,普遍反映收获很大。此外,1~10月共派出培训70人;接受院校师生及兄弟厂代培人员148名。

1983年,该厂在“双补”教育基本完成以后,又陆续开办了一些提高性的文化教育班,如高中班、中专班。截止1989年,共举办高中班12个,学员483人,学制3年;中专班4个,学员153人,学制4年。

8月,遵照中央[1983]26号文件的精神和陕西省委国营企业职工政治思想工作会议的要求,为了加强对职工特别是青工正规、系统的政治思想教育,成立了以党委书记和工会主席为校长、副校长的四〇八厂职工政治学校,31日正式开学,对全厂35岁以下的青工进行了两期轮训。第一期全脱产18天,学习工人阶级基本知识等,到1985年9月共开班28个,培训2700余人。第二期全脱产1个月,学习近代史和科学社会主义等,到1988年5月学校解体,共开班12个,培训1000余人。

1983年9月15日,机械工业部、机械工程学会联合发出《创办机械工程师进修大学》(刊授)的通知,该厂46人报名参加。在时间、地点、教材、教师、教学计划五落实的条件下,于1984年10月办起了辅导班,并吸收了兴平地区其它单位的19名学员。这些学员经过3年的系统学习,使知识面得以拓宽,撰写了7篇较有水平的论文,其中1篇获得总校优秀论文奖,1篇获陕西省分校优秀论文奖,3篇在学术会上交流,2篇获该厂科协优秀论文奖。1985年,总校和中央电视台来该厂录像,在一盒题为《进大概貌》的录像带中,摄取了该厂教学班不少镜头。12月,该厂在省分校召开的表彰大会上介绍了办学经验,并被评为先进单位,荣获“继续教育先锋”锦旗一面。

11月13日,经船人审[1984]757号文批准,该厂李凤库、蒋士民、周耀福、周信章、郭效鹏、

阎耀祖、王玲俊等 7 人赴日本进行技术培训。

12 月,开办了有劳资、生产等单位 7 名同志参加的由吉林大学举办、为期 3 年的《现代管理》刊大班,期满后 7 名同志均取得了结业证书。

1985 年 3 月,技工学校经船舶总公司和咸阳人劳局验收合格,开始对外招生。截至 1989 年共招收学员 390 人,设有车、铣、钳、铸等工种。学校占地 7000 米²,其中实习场 1000 米²(3000 米²的教学楼正在施工中),有钳位 47 个,机床设备 41 台;教职工 53 人,其中理论教师 26 名,实习指导教师 16 名。1987 年被评为“陕西省技工学校系统先进学校”。

4 月,开办了有 12 名中层干部参加、由北京市科技进修学院举办的为期两年的“管理决策”函授班,期满后 7 名学员获得了结业证书。

4 月,根据陕西省国防工办要求,为该厂 13 名报名参加全国非经理(厂长)考试人员举办了辅导班,聘请副厂长亲自辅导,并举行了模拟考试;有 12 人参加了全国统考,7 人获得合格证书。

5 月,该厂金幼良、尚军等人赴日本实习,安装调试龙门镗铣床。

5 至 12 月份,开办了“机械设计自学入门”学习班,有 25 名工人参加。他们大多是车间的生产骨干。有 20 名学员参加了陕西省统一考试,及格率达 95%;有 19 名同志进行了课程设计,取得了由陕西省工农教育委员会颁发的结业证书。

7 月底前,将船舶总公司颁发的工人技术等级标准打印下发到每个工人手中,为 1985 年升级考试做了必要的准备工作。

11 月,经陕西省经委和省国防工办批准,在该厂成立了“高等教育自学考试兴平地区辅导站”。1986 年初,该厂举办了 5 个辅导班,180 人参加了春季统考,取得了 110 个单科合格证,及格率达 63%,高于陕西省当年的平均合格率 20%,在兴平地区 and 该厂青年中震动很大。为鼓励职工走自学成才的道路,该厂还制定了具体的奖励办法,调动了广大青工的学习积极性。截至 1990 年,该厂辅导站共开设了 10 个专业,办了 28 个班,参加辅导人数 1416 人次,有 1806 人参加考试,取得了 1785 个单科合格证,毕业 63 人。其中该厂职工取得单科合格证 414 个,毕业 31 人。1987 年,该厂被省自考委员会评为先进助学单位。

1986 年 4 月,与厂综合技术处合作,组织了由工艺研究所和机加车间从事机加工工艺的 100 名工程技术人员参加的“特种加工”讲座,开创了该厂用电化教学手段办讲座的先例。

9 月至 12 月,为迎接船舶总公司企业首届“船舶杯”技术大赛和陕西省国防工业系统部分工种的技术比武,会同厂工会在全厂范围内开展了技术比武活动,收到了良好的效果,调动了广大工人学习和钻研新知识、新技术的积极性。

1987 年,根据船总人[1987]77 号文件《关于实行工人技术等级证书的通知》精神,该厂把对工人全面进行技术考核作为工厂管理工作中的一件大事来抓。年初成立了以人事副厂长秦品贤为主任的工人技术考核委员会,各分厂相应成立了考工领导小组。培训中心下发了 30 个工种的辅导教材和机械工业部编写的复习题集 422 册,为职工代购技术书籍 2424 册,举办各类技术辅导班 27 个,辅导 1156 人。全年对 28 个工种的 659 人进行了应会考试,及格率 100%;对 28 个工种的 281 人进行了应知考试,及格率为 53.8%。对应知应会均合格的同志颁发了相应的等级证书。

7 月 12 日,船舶总公司批准该厂李正彪、谢祥仁两同志赴美国 BAIRD 公司接受为期两周的光电光谱仪技术培训。

1988 年 9 月,根据咸阳市关于对特种作业人员进行安全技术考核的要求,对全厂 82%的

特种作业操作人员进行了培训。共举办 15 期培训班,387 人参加了咸阳市举行的统一考试,381 人一次通过考试,另外 6 人经补考也通过了考试,均领到了由咸阳市劳动局发给的操作合格证。这次培训不仅提高了特种作业人员的技术素质,而且由厂内自己培训,比送外培训节约资金 6 万余元。

这几年由于国内供电紧张,该厂开发生产了 3200 千瓦柴油发电机组和 2300 千瓦双燃料发电机组。为使用户能迅速掌握产品性能、正确使用方法和维修技术,该厂从 1988 年 10 月开始到 1989 年,先后为中原油田等用户单位举办了 7 期近 100 人参加的培训班,并组织工厂有实际经验和教学经验的工程技术人员编写了《PA6 柴油机》、《双燃料发动机》等 3 套共 10 余万字的培训教材,深受用户欢迎。

1988 年,结合工厂工作需要,会同有关部门举行了职称评定、财会人员招聘、三线知青班招生等 10 多次大型考试。

1989 年,结合教师考评,首次开展了高级工培训工作。共购买了教材 60 余种 800 多册;开办了基础课辅导班 11 个,专业课辅导班 23 个。并根据《船舶工业工人技术等级标准》中各工种最高等级的应知应会要求进行了考核,对 78 名合格者颁发了 8 级工等级证书。该厂对新进厂徒工坚持“先培训后上岗”的原则,克服教材、教师、场地的困难,全年共举办徒工培训班两期 6 个班,每期 3 个月,培训了近 300 人。

1979 年至 1990 年,该厂共开办各类培训班 583 个,培训 23661 人次。其中各类初、高中、中专班 43 个,1500 余人;各类岗位培训班 126 个,4395 人次;技术等级培训班 61 个,1288 人次;继续教育培训班 42 个,1510 人次。随着改革的不断深化、工厂经济的腾飞,四〇八厂的职工教育事业将会以更快速度,向着新的更高的目标不断发展。

十一、上海船舶工业公司培训中心

上海船舶工业公司培训中心的前身是上海市造船工业职工联合大学。上海市造船工业职工联合大学于 1961 年 9 月由上海的 7 家修造船厂联合创办,设船舶制造、船舶动力装置和船舶电气 3 个专业,“文革”期间停办。1979 年恢复招生,并附设电大辅导站,由杨葆生同志任常务副校长,教职员工近 100 名,在校学生 180 多名。

1981 年,在党的十一届三中全会路线指引下,为适应改革开放的形势,加速船舶工业的发展,成立上海船舶工业公司。国外先进造船技术被广泛地应用,大批中青年知识分子走上领导管理岗位,船舶产品进入国际市场,全面提高在职工人和干部的素质是当时急待解决的一个重要问题,于是开始酝酿筹建上海地区综合性的职工培训基地——上海船舶工业公司培训中心。成立了以杨葆生为首的 3 人筹备小组,经过近 1 年时间的筹备,经中国船舶工业总公司批准,于 1983 年 9 月正式成立上海船舶工业公司培训中心。

培训中心是上海船舶工业公司领导下的独立的事业单位,行政经费由船舶总公司拨给,人员编制 124 名,兼具上海地区公司职工教育管理职能和培训办学职能,还挂牌“上海市造船工业职工联合大学”、“上海船舶工业公司职工中专”、“上海船舶工业公司电大辅导站”和“上海船舶工业公司党校”。首任培训中心党委书记为刘雪同志,首任培训中心主任为毛曾祺同志,实行党委领导下的主任负责制。

培训中心成立初期,内设“教育管理科”,具体地执行地区公司教育管理职能,负责起草该

地区公司职工教育规划,贯彻执行船舶总公司有关职工教育的政策和决定,并根据该地区的具体情况制定具体的实施办法,组织管理地区公司所属各类学校(包括技工学校),组织面上的职工教育活动,业务上指导基层单位职工教育工作,组织开展该地区职工教育研究。此外,还设“职工大学”、“党校”和“干部培训科”等3个部门具体执行培训、办学职能。培训中心成立后的培训办学职能较原“职工大学”有很大的拓展,从单一的大专层次的学历教育扩大为多层次、多规格、多形式的各级各类人员的培训。“职工大学”负责大专层次的学历教育,“党校”负责党员干部的轮训,“干部培训科”负责中层干部培训、电大辅导和各类短训。各办学部门配备教务科或教务员,在组织教学上能独立运转。1983年至1986年,是培训中心办学史上的黄金时代,各类培训班兴旺发达,每年在校学生规模达500余人,还对中层干部岗位培训进行了有效的成功的探索。

1987年,培训中心党委为适应职工教育形势发展需要,实现职工教育重点转移,对培训中心的内部组织体制进行了改革,加强了集中统一的领导和管理,成立了统一计划管理的“培训计划科”和统一教务管理的“教务科”。原来能独立运转的培训办学部门“党校”和“干部培训科”合并为“第一教研室”,“职工大学”演变为“第二教研室”。第一教研室负责文科类学历教育和干部岗位培训,第二教研室负责理工类学历教育,专业人员继续教育和高级工技术培训。两个教研室只是具体执行教学任务,但因思想观念跟不上组织体制改革的发展,影响了体制改革的深化,再加上“六五”以后成人学历教育开始萎缩,直接影响培训中心的学生来源,1987年后,职工大学连续3年没有招到一名学生,到1990年,职大的在校生为零。电大辅导站从1985年后就停止招生,到1988年电大辅导站的在校生为零。职工中专1987年后每年维持招生两个班,但教学点设在基层企业,培训中心只有教学管理的任务。培训中心的任务严重不足,在一定程度上影响教职工的情绪。这段时间,开发办学是培训中心主要任务,第一教研室与上海市工业党校联办专业证书班,第二教研室开拓“全日制中专班”(委托培养),两个教研室的短训班各维持在1~2个班,在校生规模不足200人。这段时期培训中心的办学处于低谷。

1989年4月,上海船舶公司对培训中心的领导班子进行了调整,任命黄世麟同志为上海船舶公司培训中心主任,并宣布实行主任负责制,原培训中心主任毛曾祺调任党委书记。

1990年底,上海船舶公司进一步明确培训中心的任务:培训中心是地区公司的办学基地,主要承担地区公司中专以上的学历教育任务和公司下达的特殊培训任务,同时兼任地区公司职工教育研究的任务;教育管理职能划归公司劳动人事教育处。目前主要的办学任务是招收全日制中专班,全日制中专班的在校学生数达150人左右。

在上海船舶公司的直接领导和船舶总公司的关心下,上海船舶公司培训中心现有校舍面积2600米²,在编职工105名(其中高级专业技术人员23名)。该培训中心几经调整改革,正朝着多功能培训基地的方向前进。

十二、五〇二二厂

(一)基建时期的职工教育(1969~1979年)

该厂是1969年定点建设的一个三线厂,地处云南边疆。职工教育与建厂同时起步。建厂初期,由政工组的沙声年负责培训工作。从1969年到1975年,职工教育的任务就是安排退伍军人和学徒工的实习培训,共培训220多人。

1975年4月,工厂成立了“七·二一”工人大学领导小组,由党委书记康章立任校长,王桂

林任副校长,刘如心任政治指导员,开始筹备办学工作。1975年7月21日开学,共招收学员31名,专业为机械制造,1978年2月毕业后学校即撤销。

1976年,该厂处于3年续建和重点建设时期,职工队伍不断壮大,必要的机构相继设立。1976年6月正式成立了教育科,蒋来义任科长,刘福玉任培训员。职工培训工作仍以外培为主。从1976年到1980年,由于军品试制的需要,先后派遣工程技术人员和工人150余人到侯马八七四厂进行工种对口的专业培训。

1976年10月,经六机部和云南省教育局批准,同意该厂开办技工学校,由陈舜卿任校长,王桂林任党支部书记,贾少林任副校长。从1977年3月到1982年8月,厂技工学校共举办了4届,招收学员396人,其中厂职工子弟196人,外招200人。毕业后,有339名学员在厂内分配,充实了技术工人队伍。技校撤销后,有部分教职工转到职工学校任教。

1979年2月,经云南省广播电视大学批准,同意在该厂设置一个电大机类教学班,录取了12名学员,由教育科具体组织教学工作,毛永斌任班主任及专职教师。3年后,有8名学员毕业,现已从事技术工作。由于电大班的开办,教育科又充实了人员,职工教育工作开始走向正规。

(二)军转民时期的职工教育(1980~1983年)

1980年,该厂刚刚完成军品生产试制任务,“F131”鱼雷湖试合格,正要大干一场的时候,由于形势变化,军品下马,该厂转搞民品。在这种情况下,党委发出号召,要求职教部门加强培训工作,一方面让大家扭转大军工思想意识,另一方面,进一步提高职工素质,为民品的开发创造条件。这一年,职工教育根据工厂党委的安排,举办了一些宣传教育学习班,举办了一期初中文化补习班,招生53人,于1981年1月底结业。

1981年2月,中共中央国务院作出《关于加强职工教育工作的决定》和六机部《关于贯彻执行中央〈关于加强职工教育工作的决定〉的通知》之后,为了加强职工教育的领导和管理,该厂于4月1日成立了以厂长张海为主任委员的“职工教育管理委员会”,下设两名副主任及6名委员,调整了教育科领导班子及人员,沙声年任教育科副科长。同年8月,组建并成立了由厂长兼校长的“职工文化技术学校”,增加了4名教务人员及5名专职教师,职教阵容由13人组成,对内还称教育科,一套人马,两块牌子。

1981年,在厂职教委的领导下,教育科负责修订了《1981年至1985年工厂职工教育规划》,拟订了《职工教育管理制度》、《职工文化技术学校管理细则》和《新工人管理细则》等一系列规章制度,开始了全员培训工作。

1981年,该厂共举办职工扫盲班一个,高小文化补习班2个,初中文化补习班3个,业余高中文化补习班2个,电工班一个,电大招生补习班一个,合计10个班,入学人数达324人,结业216人。

1982年,由于工厂加强了企业管理工作,不断完善经营手段,顺利地完成了“军转民”,开发民品五大项,当年完成产值325.4万元,减亏83.8万元,这也是工厂生产形势新的起点。在这一年,职工教育除了继续进行“双补”教育外,还采取脱产、半脱产、业余等多种形式,开办了由管理人员参加的“企管班”、“财会班”、“节能班”、“全面质量管理”等培训班。全年共举办19个不同类型的培训班,职工入学人数达864人,入学率达60%以上。

1982年9月,经省电大批准,工厂又有32名学员考取了专科机类电大班,并获准在该厂设置教学班一个。经过了3年的学习,除1名学员因考试成绩累计3门不及格被淘汰外,其余31名学员于1985年9月全部毕业,获得了云南省广播电视大学颁发的毕业证书。

1983年,是该厂扭亏为盈的关键性一年,工厂面临着民品主产品的定型和创优任务,并且已开始进入烟草、印刷和塑料行业,但步履艰难,困难重重。为了下一步新产品的开发,“培养人才问题”已被提到议事日程。主管教育的副厂长侯庆霖1983年3月~7月在镇江船院参加了六机部厂长企业管理进修班。按培训计划,该厂针对新产品开发,利用每周1天或每周半天的时间,举办了干部“经济管理学习班”及“电子技术培训班”,60余名学员参加了学习。一年中,还举办了“初中文化补习班”和“初级技术补习班”。在12个学习班中,参加学习人数为391人,外培46人。

(三)民品开发时期的职工教育(1984~1986年)

1984年,该厂开始试行厂长负责制,顾培华任厂长后,首先调整了工厂两级领导班子。教育科沙声年任科长,毛永斌、武禄春任副科长。举办了3期中层干部“企业管理知识培训班”,47名中层干部参加了学习。通过学习狠抓企业整顿工作,使工厂一次性验收合格。在船舶总公司和昆明船舶公司领导的关怀下,工厂重视教育基地的建设,1984年9月,新建的930米²的职工教学楼竣工交付使用,投资20余万元,人均教学面积为0.7米²。楼内设置了电化教室,理化实验室、图书室和教室,以及一间100座位的大教室。教育科的机构也分别成立了教务组、教研组和行政总务组,定员10人,又聘请了部分兼职教师帮助工作。厂领导为教育工作开专题会5次,解决存在的问题和困难。电视机不够用,马上送来一台新彩电,供电大班上课用。为了培养微机使用人才,厂长亲自把厂里唯一的一台微机从技术科调拨到教育科,并且支持教育部门购买录像机。全年共举办不同类型的培训班33个,职工入学率达43.95%;组织各类人员进修41人,青工转正定级16人,对口培养16人。完成了船舶总公司下达的各项指标。

1985年,职工教育工作的主要任务是继续贯彻执行中共中央国务院《决定》,进一步落实首届教育工作会议提出的各项任务,搞好职教队伍的调整、整顿工作,把工作重点转向干部培训等。职工学历教育要向业余、自学、自费的方向发展。该厂走业余办学的道路,一年中分别开设了5个业余高中和职工高考补习班。每天晚上,职工学校灯火通明,100多人前来上课,这是从来都没出现过的现象。该厂共举办了5期“微机培训班”,培训了92名专业管理人员及中层领导。“双补”教育从1980年9月起步,到1985年12月结束,文化补课对象为430人,合格427人,合格率为99.3%;技术补课对象393人,合格387人,合格率为98.47%,完成了“双补”任务。1985年是该厂产值翻番的一年,生产任务紧,培训仍没放松,全年共举办学习班14个,391人次参加了培训,定向培养29人,外培41人,参加成人自学考试的8人,合计535人次,职工入学率达40.7%。

1986年是该厂铸字机、地膜机获双优产品的一年。针对产品质量,开展了全面质量管理培训工作,通过培训,使QC活动广泛开展起来。教育工作由“双补”教育结束,转入到各个层次、各类人员的岗位培训上来了。教育要面向企业,面向生产,按需施教,但工学矛盾日益突出。1986年初,教育部门领导班子又发生了变化,原来的3名领导相继调出教育科,任命沙振民为教育科副科长,全科8个人。为了提高地区公司各厂中层干部的管理水平,1986年8月11日至10月10日,该厂受昆明船舶公司的委托,由船舶总公司管理干部学院派遣老师,在该厂举办了1期“中层干部企业管理知识培训班”,43名学员由各厂推荐派出,学了6门课,全部结业。该厂从中摸索了一条联合办学的路子。6月,该厂又对全厂37名各单位兼职教育员进行了为期5天的系统培训,加强了各单位与工厂的联系,便于开展车间培训。一年来,该厂围绕工厂的管理工作,开展了质量教育,特殊工种培训,安全技术教育等,共培训590人次,职工入学率高达46.4%。

(四)烟机生产时期的职工教育(1987~1989年)

1987年9月9日,是该厂历史上最难忘的一天,烟草制丝设备主机——立式打叶机,在四〇三车间一次性空载试车成功。从此,工厂的产品以烟机为主,经济效益连续增长。职工教育为烟机的开发、研制、生产尽到了责任。在总师办的配合下,举办了3期“烟机介绍”学习班,介绍烟机的性能、概况等,受培人员达120余人次。1987年5~6月,经地区公司教育处大力支持,与上海七一一研究所协商,在昆明地区举办了1个“焊接”学习班,1个“金属表面涂装”学习班,该厂送了10名工人学习,为生产解决了难题。同时,还放映了12场“烟草制丝设备介绍”录像课,受培训人员达409人。1987年10月,按岗位培训的要求,以地区公司的名义,在该厂举办了1期“工人中级技术理论培训班”,招生23人,历时两个半月,在工人的岗位培训方面迈出了第一步。12月,又对42名电工进行了电工安全技术操作培训,领取了云南省安全教育培训中心颁发的合格证书,在厂内开始实行特殊工种持证上岗操作制度。1987年,共举办了12个培训班,定向培养人员42人,外培72人,全厂有467人次参加了学习。

1988年,是该厂生产形势发生历史性转折的一年,提前1个季度完成了全年任务,产值突破两千万元大关,打了3个大胜仗,即产值翻番、职改、调资工作顺利完成。职工教育围绕生产经营,开展多种培训方式,入学率达61.6%,创历史最高水平,完成了全厂82名电工的培训、取证工作;对23名新招合同制工进行了职业技术培训;在职改工作中,举办了8个“职称评定考试培训班”;对31名车间生产班组长进行了岗位培训;由厂长顾培华、副厂长吕伟栋亲自讲课的“中层干部企管班”,对23名中层干部进行了系统的培训;同时还举办了“PVC塑料薄膜机组”、“立式打叶机组”、“新国标”等讲座,培训真正为生产服务,生产效益突出。

1989年,是该厂晋升为云南省先进企业的一年,也是为晋升国家二级企业做准备的一年。职工教育遵照“一要改革、二要发展”的方针,摆正了“服务”与“依靠”的关系。1989年春夏之交北京发生反革命暴乱期间,在该厂党委安排下,举办了两期“中层干部形势教育”学习班,对干部进行了教育,提高认识,统一思想,坚信党中央,稳定了职工队伍。4月中旬至6月初,教育科又在全厂范围内进行了“形势教育知识竞赛”活动,有22个代表队66人参加比赛,促进了工厂的安定团结。10月10日至11月初,受昆明公司的委托,接受昆明公司职教成果“展览任务”,历时1个月,组织临时工作组,完成了10米²的展板,于11月5日发往镇江参加船舶总公司职教成果展览。10月23日至12月26日,该厂接受地区公司的委托,举办了一期“中级工培训班”,34名学员来自5个兄弟单位。近几年,职工业余文化生活教育已被列入该厂职工培训内容之一。如“业余管弦乐技术培训班”、“新闻写作”、“桥牌”、“裁剪缝纫”、“中老年健身迪斯科”等培训班,共招收学员249人次。1989年,该厂教育科共举办学习班20个,777人次参加了学习,入学率达59.8%。

多年来,党和政府以及上级领导十分重视教育事业,给该厂很大鼓舞与支持。1981年,该厂被六机部评为先进集体;1983年,该厂教育科被船舶总公司评为职工教育先进集体;1981年,该厂被云南六机局评为先进集体;1984年,该厂被云南省职工教育管理委员会评为职工教育先进单位;教育科多次被工厂评为先进单位。主管教育的副厂长侯庆霖因在教育方面成绩突出,1989年11月在镇江召开的船舶总公司首次职工教育工作会议上受到通报表扬。

十三、重庆重型铸锻厂

国营重庆重型铸锻厂(以下简称四七九厂)是船舶总公司下属的铸锻专业厂。该厂的职工教育的发展是伴随着企业生产发展而逐步前进的。

1972年至1983年,工厂处于基建时期。1978年6月17日,工厂成立教育科。在此之前,由厂劳资科负责职工教育。工厂职工教育针对“8350”、“6350”柴油机机身、机座与自由模锻件的试生产,以外培为主,先后派遣工程技术人员与技术工人去四川德阳第二重型机器厂、洛阳拖拉机厂、上海造纸机械厂等企业进行对口工种、对口专业培训。工厂又委托上海求新船厂等企业对178名职工先进行师徒形式培训,待培训期满后再分配来厂。1977年3月13日,工厂成立了以党委副书记为组长的新工人训练领导小组。根据[1981]六机教字892号《关于贯彻中共中央〈关于加强职工教育工作的决定〉》的精神,工厂在下发[1981]21号《关于加强职工教育的意见》中指出:“由于工厂缓建,要求各单位领导像抓生产那样抓职工教育。各单位都必须成立两套班子,一套抓生产,一套抓职工教育”。随即工厂成立了以主要行政负责人为主任委员的职工教育委员会,下设职工教育办公室,由政治部副主任兼任主任。1982年3月5日,工厂成立了职工学校。

从1979年9月起,工厂举办首届电子技术专业电大教学班,招收23名职工,学制3年。根据工厂生产发展的需要,工厂在1982年、1983年、1985年分别开办了机械制造专业、企业管理专业与党政专修科电大教学班,为工厂培养了92名电大毕业生。

1983年,工厂基建竣工验收合格。铸铁、铸钢、锻造相继投入试生产,生产需求与人员素质的矛盾十分突出。为此,工厂职工教育委员会先后召开7次会议,工厂党委召开4次会议研究职工教育如何为工厂扭亏转盈服务。1983年,职工教育以初中文化补课和干部培训为重点。有7名厂级领导参加了船舶总公司及省、市举办的厂级干部培训班。工厂对全体中层干部进行建厂以来第一次“企业管理基本知识”培训,组织80名工程技术人员参加脱产1个月的“全面质量管理”培训班。1984年,是工厂扭亏转盈的关键一年,工厂职工教育主要抓了初级技术补课、第一轮青工政治轮训和中层干部培训工作。

为了认真贯彻船舶总公司《关于加强智力开发、提高职工素质的若干规定》和船舶总公司首届教育工作会议的精神,工厂于4月、9月两次召开全厂中层干部、工程师与教师人员会议,传达上级教育工作会议精神,调整、布置当年的职教计划。1984年1月6日,工厂调整职工教育委员会领导人员,由厂长徐荣华任主任委员。同年8月15日撤销教育科,成立教育中心,下设教育办公室与职工培训学校。工厂制定了[1984]第76号《关于职工教育基金管理使用暂行办法》。工厂专设财会人员,使职教经费做到专管、专款、专用,由厂财务部门按时将职教经费拨入教育部门帐号,使职教经费年年有保证,年年有结余,年年可接转。

1984年10月15日,厂发[1984]字第77号《关于加强智力开发,加强职工教育,提高职工队伍素质的若干规定》,对在职培训的管理、考核与奖惩方面都作了明确规定,使职教工作有章可循。1984年,工厂采取多层次、多渠道的形式,培训职工1765人次。其中职工初中文化补课累计合格达87.5%,初级技术补课累计合格达71%，“双补”教育已经初步完成。工厂的经济出现了新的转机,一举扭亏转盈,实现利润170万元。从此企业步入良性循环发展阶段。工厂的销售收入与利润逐年增加,直至1989年工厂已实现销售收入1亿元,利润856万元,工厂也被

评为国家二级企业。自1985年以后,企业已由生产导向型向营销导向型转轨变型,职工教育的发展也经历了4种转变:在教学内容上,由补习型转为开发型;在办学方式上,由封闭型转为开放型;在人才培养上,由重学历转为以岗位培训为主型;在培训考核上,由重理论考核转为重培训后应用跟踪考核型。

1985年,四七九厂生不逢时,铸锻刚投产不久,军品任务就锐减到几乎为零,企业经营战略被迫发生大转移,为参与市场竞争,职工教育的重心也随之转移。1985年,也是工厂职工教育与“军转民”的“握手”年。

1985年1月,工厂调整职工教育委员会领导人员,由王恩德厂长分管教育并任主任委员。1985年2月经国家计委批准,工厂决定开发国家急需的C62A铁路货车。工厂由原承接铸锻毛坯加工的专业厂,转产为生产铁路车辆的专业厂。面临着铁路车辆制造人才奇缺的困境,工厂也无法从大学分配到车辆制造专业的毕业生,工厂只能向职工教育“伸手”要人才,要技术,来填补车辆制造专业人才的“空白”。1985年2月,工厂将16名82级机械制造专业电大毕业生送往西南交通大学铁路车辆系,脱产半年,学习铁路车辆制造专业课程。与此同时,工厂又聘请西南交大霍教授来厂,为80名从事铸、锻与机加工的工程技术人员讲授车辆转向架结构学、车辆强度学、制动学及制造工艺学等课程,及时地为工程技术人员进行转岗的继续工程教育,为工厂培养车辆制造的“土”人才。1985年5月12日,为了适应铁路货车的开发制定了《四七九厂生产C62A铁路货车专项培训计划》。经船舶总公司规[1985]66号文批准,在铁路C62A货车基建改造工程总投资中,单列35万元作为铁路货车开发而进行培训所需的专项经费。随即工厂先后派遣162名工程技术人员与骨干技术工人,去铁道部所属的大连车辆厂、株洲车辆厂、眉山车辆厂等工厂进行调研、考察、见习操作培训。为了尽快地使铁路货车总装线各焊接胎位试运行,工厂组织CO₂保护焊专项培训,按照铁道部焊工考试规则进行严格考试,合格后颁发上岗证书。由于职工教育为“军转民”开发了人才,工厂1985年开始全面基建改造,1986年经铁道部通过样车鉴定,1987年批量生产铁路货车805辆,1988年与1989年又分别生产铁路货车1040辆与1310辆,并着手开发铁路油罐车等各种专用变型车辆。工厂领导深有感触地说:“没有职工教育,就没有换岗专门人才的开发,就没有铁路货车、罐车开发的今天,也没有四七九厂的今天。”1985年4月,工厂择优选送3名工科大学生去上海交通大学参加SMD高级企业管理培训,工厂为此花费外培费2.88万元、外汇2100美元。工厂根据1985年至1995年间产品开发计划与人才规划中第一、二阶段的资料,同年5月制定了《四七九厂1986~1995年职工教育规划》,并根据干部年龄结构、文化和能力水平现状,制定了《1985年至1990年干部培训规划》。1985年11月12日,工厂下发[1985]劳人字第212号《关于贯彻〈中共中央关于教育体制改革的决定〉的意见》,对健全与完善教育体制,开展职业技术教育,加强部门协作,提高师资队伍水平以及人事教育同步改革等方面,制定了具体实施方案。

1986年7月,在船舶总公司人事部亲切关怀下,拨款14万元,工厂自筹15万元,新修建一栋建筑面积为1200米²的职工教学楼,从而解决了职工教育基地的“老大难”问题。工厂又投资1.7万元新购置110套阶梯教室专用课桌椅。

1987年是企业深化改革的重要一年,也是职工教育管理向深层发展的一年。职工教育坚持“三渗透”,即把职工教育渗透到生产领域之中;渗透到技术改造与技术进步项目之中。职工教育在开放搞“活”上做了大量实践性工作。《关于增强我厂职工教育活力的探讨》一文被船舶总公司评为1986~1988年优秀论文。根据铁路货车开发的需求,1987年7月5日,工厂委托哈尔滨船院开办“机械制造”专业函授大专班,并在重庆建立函授站,由王恩德厂长任站长。当

年招收 55 名职工参加函大学习,学制 3 年半。1987 年 7 月上旬,工厂第一次对全厂班组长、部分工段长等 305 人进行改善班组领导与管理工作的问卷调查,从摸清班组管理“家底”和求知欲望的不同角度,为班组长培训提供了有益信息。工厂制定了班组长岗位培训组织规程,后在全厂范围内开展了以生产班组长为主的班组长岗位培训,培训了班组长 263 名,为企业基础管理服务。从 1987 年 5 月 5 日起,该厂又对 35 岁以下职工进行第二轮青工政治轮训,每期脱产 15 天,举办 15 期,共轮训 828 人,占应轮训总人数的 90%。

1987 年,工厂成立了企业管理协会,下设职工教育学组,工厂每年向职教学组下达计划性与指导性研究课题任务。职教部门首先对职工教育效益的思维行为的方法所存在的表象与本质的“转移”问题进行研究,以务实的精神,力求跨出“转移”的误区,使职工教育管理模式有所创新,建立有效的职工培训后应用跟踪考核的新机制。1988 年 1 月 30 日,工厂决定撤销教育中心,成立宣传教育科。同年 11 月 20 日,工厂撤销宣教科成立人事教育处。职工学校仍负责全厂职工教育工作。1988 年 3 月 25 日,工厂在下发[1988]第 56 号《关于颁发 1988 年度 PQC 考核办法》的文件中,将职工培训计划的完成情况与职工培训质量纳入全厂 PQC 计奖考核的总体系中。职教部门又对在经济责任承包制下,如何使职工教育在企业“承包田”里“安家落户”和实施目标管理方面进行了研究与实践。工厂为了使干部从经验领导走向科学领导,王恩德厂长与北京船舶管理干部学院宋树泽副院长就联合开办企业中层领导干部与管理人才的培训签订了协议书。以后又经船舶总公司企管部委托、人事部审批开办了“企业管理”大专层次专业证书培训班。王恩德厂长、王代平副厂长、张学文总经济师等领导均担任了 1~2 门课程的授课任务,给学员们逐字逐句地批改结业论文。王恩德等 6 名厂级领导与企业管理研究室领导一起,合编了长达 10 万字的《领导科学基础》、《企业经营学》、《企业市场学》、《企业外贸实务基础知识》等“乡土”教材,在工厂内部出版发行。

1989 年,四七九厂的职工教育是职工培训后应用跟踪考核的实施年。工厂在 1989 年 1 月制定了《四七九厂职工培训后应用跟踪考核奖学金暂行办法》,此办法淡化学历教育,强化岗位培训。对培训后应用有实效的单位与个人给予重奖,激励培训后的应用,推广培训的应用效果,尽快地把成果转化为生产力,提高企业经济效益。1989 年,工厂制定了《职工外出培训后应用跟踪考核工作程序法》,施行了职工外出培训必须交纳学习经济责任与培训后应用的“双风险”押金,使培训需求与培训后应用进行预置式同步考核,建立了职工外出培训后返厂应用考核项目、期限与要求的通知单,培训后应用数据审核单,应用课题计划表以及培训后应用跟踪考核登记表等各种较为完整的专项档案资料。自 1989 年第一季度起,职工教育部门每季度向工厂经济计划部门提交当季度《职工教育投资流向经济分析报告》,运用投入与产出原理,对职教投资流向进行科学分析,使职教投资更为经济与实用。四七九厂为了推广职工培训后应用成果,在 1989 年 1 月 17 日召开了首届职工培训后应用成果发表会,以后又召开了“价值工程”专题应用论文发布会与医护人员继续教育应用论文发布会。对被评为优秀论文的作者,工厂领导向他们颁发荣誉证书与奖学金,并为他们办理了重庆市图书馆和重庆市科技情报研究所图书、期刊借阅证,每月给进修假一天。为激励科技人员将查阅图书资料的知识应用到工厂生产经营工作实际中去,职教部门根据其培训后应用情况,全年发给 48.00 元/人的差旅补贴。1989 年,工厂建立了以现职中层干部为主的兼职企业管理研究人员队伍,工厂组织他们带着研究课题有的放矢地开展继续教育活动。工厂还投资 5000 余元购置了 50 余种现代管理电视录相带,开辟可以自由点播的电视录相室和企业管理专业图书室,使他们将所学的知识对企业管理进行多视角、多方位的“会诊”。1989 年,工厂先后组织了“当今改革热点信息”发布会、“改革前沿窗口

信息”交流会、“四七九厂经营战略”研讨会。工厂还邀请国家计委综合司的同志来厂参加“经济形势与微观经济实践”恳谈会,使科技人员与管理干部耳目一新,开阔了视野。这种“联姻”培训新模式,有助于企业使用好纵观宏观经济形势的“望远镜”与窥视微观经济“显微镜”。1989年,工厂坚持“以论促学,论为了用,用有论证”的原则,截至1989年底,分科技人员撰写了157篇有价值的企业管理应用成果论文,为形成工厂“软”、“硬”两个生产发展战略的比翼结构服务。

1990年,工厂重新调整了教委会,仍由厂长任主任委员,增设由分管教育的王代平副任常务副主任。1990年是贯彻船舶总公司职工教育大会的第一年。根据船舶总公司黄平总经理在职工教育大会上提出的“职工教育思想要领先”的要求,工厂迅速成立了以党委书记为校长的业余党校。厂党委下发[1990]3号文,对培训目标、师资、经费、组织等作文规定,工厂党委的5位委员和1名纪委委员担任了党员“三基”教育的全部教学任务,其名厂级领导担任党校的兼职教师。

1990年,重庆船舶公司决定在工厂进行“财务管理干部”与“生产管理干部”等一般管理干部岗位培训的试点。工厂领导与业务部门对此十分重视,总会计师王代平副厂长和副总会计师、财务处正副处长、审计室主任等5位领导承担了“财务管理干部”岗位培训的全部教学任务,工厂两位副厂长也积极承担了“生产管理干部”岗位培训的教学任务,并有效地协调了工矛盾,确保了一般管理干部岗位培训的顺利进行。

1990年该厂坚持成人教育“实际、实用、实效”原则,哈尔滨船院函大的毕业设计课题针对工厂铁路罐车批量生产急需的工艺装夹具和非标设备,真刀真枪地设计。组织了39名大生去西安、株洲、泸州、武汉等地进行毕业设计调研。学生们一丝不苟地精心设计,圆满地成了毕业设计任务,目前正在加工制造,满足了生产之急需。重庆大学冯教授对函大生毕业设计质量作了充分肯定,认为“有的同学毕业设计的图纸、设计说明书等,超过在校的大学本科甚至研究生”。

为了加快企业技术改造的步伐,向技术进步要效益,增强企业设备改造的能力,工厂在1990年8月特邀四川机电一体化公司的3位专家,为工程技术人员举办“PC可编程序控制器应用”培训班。培训后工厂立即请专家与工厂工程技术人员,对工厂生产出口产品的关键设备UN—17—50型自动对焊机进行“会诊”,将培训中所学的PC技术直接应用在设备改造上,使这台对焊机成功地“起死回生”。与此同时,对工厂从西德引进的全自动钢板预处理线的微电脑进行“会诊”,成功地破译了“时序逻辑关系”,打破了西德的技术封锁,使继续工程教育与企业技术进步喜结良缘。

1990年8月3日至8月6日,工厂教育部门承办了由重庆市经委与重庆船舶公司主办的日本ONRON电器元件、SMC气动元件与SANEN公司机电一体化最新产品展示会和“PC技术、马达变频调速技术”等4个专题技术讲座。来自重庆市各企业、有关大专院校、科研单位的工程技术人员1100余人来厂参加了继续工程教育的盛会活动,使科技人员大开眼界,拓宽知识,深受裨益。

1990年,工厂职教部门努力探索,大胆创新,力求提高培训效益。在继续执行《职工外出培训后应用跟踪考核工作程序法》的基础上,又制定了《关于外出培训学习经济责任协议书》、《外出培训跟踪考核通知》等多种配套的原始表格资料。在审批外出培训职工时,坚持推行“预置式同步法”、“双风险押金法”,对培训后的应用施加了经济约束力。实践证明,效果很好,很受企业领导、分厂与处室的欢迎与支持,为对职工教育效益的评估提供了原始佐证资料,力求使职工

快直接有效地服务于企业的经济发展。

年来,工厂职工教育多次被评为先进单位。1984年7月,该厂被船舶总公司评为职工教育先进单位;1984年、1985年、1990年,被重庆船舶公司评为职工教育先进集体;1986年与1987年,分别被四川省人民政府和重庆市人民政府评为职工教育先进单位;1989年,厂职工培又被船舶总公司评为职工教育的先进集体,厂长王恩德同志因重视教育受到船舶总公司表扬。

十四、七〇一所

中国船舶工业总公司第七研究院第七〇一研究所,是担负我国海军战斗舰艇总体研究设计主要科研单位之一。1960年6月组建于上海,现设有快艇、中型水面舰艇、常规动力潜艇、水面舰艇、科研情报和武器系统等6个研究室,配合总体研究的电子计算中心,以试验研究手段为主的噪声震动、空调自控、电磁兼容的3个试验室和船模试制工厂。

全所职工1450人,其中具有高级技术职务的227人,中级技术职务的485人,初级技术职务的283人。

该所刚组建时,职工教育由科技处1人兼管,当时由于多种原因未能较多开展活动。“文革”后1976年,该所才真正开始职工教育活动。

该所的职工教育经历了“文革”后的恢复和发展两个时期,发展时期又分为三个阶段。

(一)恢复时期

1976年至1977年,是该所职工教育恢复时期。“文革”十年动乱,造成技术人员严重短缺。为了缓解该所船电专业的人才急需,经湖北省六机局批准,创建了“七·二一”大学,下设办公室。1976年9月至10月筹备,11月招生,12月开学。开设船电专业,课程设置有无线电基础等10门课。为了填平补齐,还增开高中数学课。学制为1年半。招收学员18名,毕业17名,病故1名。该校于1978年停办。

举办电子计算机七一九机算法语言和电子模拟机短训班各1期,学员共计78人。

(二)发展时期

1. 第一阶段

1978年至1980年,是该所职工教育组织建立健全和制定规划的时期。

根据所字[1978]第0212号文,将“七·二一”大学改为技术教育科。技术教育科成立后,制定了《1978~1985年各类人员培养教育规划》,对全所各类人员的文化、计算机、外语等水平提出了不同的具体要求,并在规划中明确提出三普及:在工程技术人员和管理干部中普及外语、计算机、科学技术管理知识。

1979年12月,党委书记段松耀专门召集有关中层领导干部会议,检查职工教育规划的执行情况。1980年,为了适应新的形势的发展,又将职工教育规划进行了补充修改,形成了《1980年至1985年职工教育规划》。为了保证职工教育规划的顺利实施,1980年10月15日成立了该所首届职工教育委员会,由党委书记段松耀出任主任委员,副主任委员由副所长李连有出任,委员11名。

举办计算机短训班两期,76人;举办英语初级班1期,45人;英语中级班两期,62人;日语

初级班两期,72人;文化班1期,31人;举办电大电子专业班1期,21人。

为了推动电子计算机的普及工作,1979年组织了一次推广应用电子计算机的经验交流讲座,由夏飞等3位学员分别介绍了035艇最佳速潜模拟、055舰电站动态模拟和操纵模拟,取得了较好的应用效果。此外,还举办了船舶概论讲座12次,90人坚持听讲。

2. 第二阶段

1981年至1984年,是该所贯彻执行中央“8号文件”,开展全员培训的阶段。

为了完成青壮年“双补”工作,加强了组织和制度的管理,举办初中文化班5期,高中文化班1期,技术补课1期,参加学习的人数为179人次,参加地方统考合格率为93%。举办计算机短训班11期,187人。英语中级班1期,19人。举办科技管理研讨班1期,26人。开办电大电子专业班三个共87人。

在1981年至1982年的两年中,该所代七院举办科技干部管理轮训班(武汉点)4期,轮训学员140人。

1984年,由于所领导班子的变动,3月23日召开所职工教育委员会,职工教育委员会成员作了较大的调整,主任委员由党委副书记姜寿吉担任,副主任委员由李建球、王允明、黄柏担任,委员14名。会议讨论了1984年至1985年职工教育规划、1984年职工教育计划和职工教育的规章制度,即所字[1984]0045号文。为了适应形势发展的需要,将技术教育科改为教育科。

3. 第三阶段

1985年至1989年,该所适应改革开放形势,职工教育全面发展,逐步进入向高级培训转化的新阶段。

随着科技体制改革的不断深入,职工教育面临着新的考验。该所认真贯彻中央提出的成人教育“一要改革,二要发展”的方针,积极探索职工教育的新路子,进一步把职工教育工作转到为科研经营服务和提高在职职工的岗位工作能力上来。

1985年,所下发(所)字0025号文,设置教育培训中心,所下发[1985]所字127号文,调整和充实了职工教育委员会,建立了以李连有所长为主主任委员的第三届职工教育委员会。

该所制定了与未来发展相适应的“七五”职工教育规划,作为全所开展职工教育的蓝图。从1985年起,陆续制定了一系列职工教育的规章制度,使各项教育活动基本有章可循。

1985年,湖北省国防科工办授予七〇一所教育培训中心为厂、所级职工教育先进单位,并表彰段松耀、李连有等8名同志为先进教育工作者。

围绕“七五”规划,在新职教委的指导下,进一步抓紧了科技人员和干部的微型计算机技术及外语培训。微机培训加强了针对性和实用性,举办了“微机原理及应用”学习班5期,轮训科技人员近250人;举办“PRIME机操作使用”培训班1期和“FOTRAN77语言”班2期,先后培训104名学员;举办dBASE-Ⅱ/Ⅲ学习班4期,BASIC语言学习班1期,单片机培训班1期,共轮训学员125人。此外,还举办“计算机辅助船舶设计”学习班一期。

外语培训在普及的基础上得以提高。举办了两期英语提高班、两期英语口语班、两期英语中级班、一期英语初级班、两期法语初级班。

1986年,由该所牵头,联合武汉各所举办了1期英语口语班,邀请美籍社会学博士沈媛教授来所讲学,培训学员38名,为缓解经费紧张和开展地区联合办学,闯出了一条新路。

1987年,干部岗位培训有了一个好开端,举办了“现代管理方法18种”学习班,内外轮训干部340多人。组织机关干部收看“文书档案讲座”,举办“领导科学研讨班”。为提高机关人

员公文写作水平,举办了1期“公文写作”学习班。为配合小经济核算方案的出台,举办1期“会计实务知识”学习班。还举办了1期“管理心理学”学习班。这些都为今后开展大规模的干部岗位培训工作打下了良好的基础。

1987年9月10日,该所录取了1名华中理工大学应届毕业生为研究生,这对该所培养人才,提高学术地位具有深远意义。

1987年,为解决职工的后顾之忧,该所开办了87级电大班。

1988年,为实现职工教育工作的重点转移,该所着手岗位培训的准备工作,召开了教委会,专门对于干部岗位培训工作作了部署。并召开全所各单位代表座谈,传达学习国务院[1987]29号文件,完成了七院下达的编制、修改科研单位计划管理类中层干部岗位规范的任务。

按照科研工作的实际需求和对外开发的需求,该所将培训与技术开发有机地结合起来。为科技人员不断补充对外开发所需知识及新技术,1988年举办了1期“民用建筑设计班”,开辟了培训与开发的新路子。

1988年9月至10月,该所代七院完成了中南地区教育工作者的岗位研讨活动。

为了满足各类工程技术人员跟踪当代最新科学技术的需求,该所又先后举办了“计算机辅助船舶设计”、“舰载武器系统”、“可靠性设计”、“创造学”、“科技情报检索”、“船舶建筑美学”等新理论、新技术的讲座。

1988年,湖北省国防工办授予该所教育培训中心为“培训效果突出的最佳单位”。

1989年,在船舶总公司、七院工作会议的推动下,与组织、人事、财务、体改办等单位共同完成了一般管理干部岗位规范和岗位培训规范的编制任务。

为了推动舰船科研,1989年该所对产品设计师、高级工程师等进行“可靠性工程与管理”的培训,举办了“中速船型”、“技术合同法”、“TQC”、“船舶电气制图新标准”和“工程制图国家标准”学习班。

为了加紧对技术工人的培训,提高在岗技能和职业道德,该所又先后举办了两期青工政治轮训班,系统学习了《中国近代史》,进行热爱祖国的教育。此外,还举办了1期中级厨师烹调技术培训班;对电传电报、锅炉工、炊事员等特殊工种进行培训;为使工人技术培训与待业知青就业前的技术培训相结合,还举办了《机械制图》学习班。

1989年,七院授予该所教育培训中心为先进教育单位;王允明被总公司评为先进教育工作者。

该所在抓好教学工作的同时,注重教学理论的研究,积极参加七院继续工程教育研究会的活动,有多篇论文进行交流,其中3篇被评为优秀论文,有1篇在全国性的会议上进行交流。把研究课题落实到人,理论研究促进了教学工作。

这一阶段,教材建设有了可喜的开端。开展培训所用教材编写,改变了单纯选购的状况。该所自行组织科技人员编写的《各种船舶及水上浮动物的操纵性及其设计计算》,中选为船舶总公司继续工程教育规定教材。还组织科技人员编写了《模糊数学》、《情报检索》、《中速船型》等新技术讲座资料。

十五、九江船舶工业公司

船舶工业系统于1959年在九江首先兴建四四一厂(九江仪表厂)。建厂初期,职工教育工

作由人事保卫科负责,没有专职职教干部。1964年成立技术教育科,1967年技术教育科与劳动工资科合并为劳资教育科,1978年又恢复技术教育科。为使干部、技术工人迅速掌握船舶导航仪表生产技术和业务,四四一厂在建厂初期即选派部分生产技术业务骨干去上海等地6个仪表制造厂培训学习,工厂还自办“红专”学校对干部进行轮训。1959年2月,派送300多名复员军人分赴上海、北京、天津、南京,委托代培技术工人。1964年,又将各地分配来厂的技校毕业生送外代培仪表精密加工、仪表装配、调试、计量、化学分析等高新技术工种,为工厂的生产发展准备了技术力量。

随着江西地区三线舰船工业建设规模的发展,1970年福州军区在九江成立“二一四”工程指挥部,负责整个九江地区舰船工业的党政、生产、基建工作的组织领导。这期间,职工教育管理工作由劳资处负责。1974年1月,成立江西省第六机械工业局,设劳资教育处,负责全局系统的职工教育管理工作,李国桢任处长。这段时间的职工教育工作,主要是选送职工上大学和以九江仪表技校为基地培训技术工人。1980年1月,六机局更名为第六机械工业部江西办事处。为了加强对全系统职工教育工作的管理,1981年5月,六机部批准成立了江西办事处教育处,卞学德任副处长,全面负责教育处工作。至此,九江地区有了单独的职教管理部门。

教育处成立之后,认真贯彻中共中央、国务院《关于加强职工教育工作的决定》,职工教育工作有了较大发展。在培训方面,以职工初中文化补课和初级技术补课为重点,同时注重业务干部知识的扩展和能力的提高,陆续举办了安全技术干部、财务人员学习班和专业技术人员微机学习班。在基础建设方面,筹备成立了江西船舶技工学校(该校于1981年4月经六机部批准成立,并于当年招收焊接、电工两个专业,学生81人);积极争取船舶总公司投资改善所属六二一四厂、四九一厂、四四一厂、六五〇二厂、九三一八厂、四五九厂等6个单位职工教育基地;开展了人才预测工作,初步摸清了各类人员的现状,并预测了发展趋势,为制定九江地区职教规划做了准备工作;组织了1981年、1982年、1983年度职教工作检查、评比、总结和表彰活动。

由于职工教育工作的需要,经船舶总公司船总规[1984]408号文批准,江西办事处培训中心于1984年3月成立,1984年9月更名为九江船舶工业公司培训中心。

培训中心既是九江公司职教管理的职能部门,担负管理九江公司各企事业单位职工教育、技工学校、各类职工学校,以及协助地方教育行政部门管理、指导普通教育的职责;同时又是以干部培训为主要任务的办学实体。船舶总公司批文规定“办学规模定为二百人,培训中心人员编制四十五人”。培训中心的成立,标志着九江地区职教工作发展到一个新的阶段。培训中心成立时,由王韶、卞学德两位副主任负责全面工作,后由卞学德任主任,王大富任副主任。

培训中心成立后,经江西省审核同意和船舶总公司批准,又相继成立了江西省广播电视大学九江船舶工业公司分校和九江船舶工业公司职工中等专业学校,逐步形成“一套人马,两种职能,三块牌子”的工作格局。

1984年至1989年,九江船舶公司职教工作大致经历了三个阶段:第一阶段为初中文化和初级技术补课及工作重点转移阶段;第二阶段为全面开展各级各类人员培训阶段;第三阶段为以岗位培训为重点的各类教育培训全面展开阶段。同时,本着边工作边建设的精神,为改善工作和办学条件做了大量基础建设工作。

(一) 以“双补”扫尾为重点的培训阶段

“双补”工作在1985年底以前基本结束。这期间九江公司职教工作深入贯彻中共中央、国务院《关于加强职工教育工作的决定》和船舶总公司首届教育工作会议的精神,主要抓了以下几方面的工作:

第一,较好地完成了“双补”任务。经各单位努力,到1985年底,九江公司较好地完成了青壮年职工的初中文化与初级技术补课任务,补课合格率分别为86.16%和69.91%,达到了上级规定的要求,使工人的文化、技术水平有了一定程度的提高。

第二,积极开展各级各类人员培训,探索职教工作重点向经营管理人员培训,科技人员知识更新、补缺和工人中级技术培训转移的方式和途径,相继举办了马列主义哲学学习班、网络技术学习班、工人中级技术学习班和科技人员的外语、微机以及现代管理知识培训班等。

第三,认真完成了编制船舶总公司职工教育规划的任务。根据船总人[1984]1658号文,船舶总公司委托九江船舶公司组成船舶总公司职工教育规划总体组,负责编制船舶总公司1986~1995年职工教育10年规划,总体组由下学德同志负责。从1984年末到1985年中,在船舶总公司有关领导的指导帮助下,在各地地区公司、七院及各企事业单位的大力支持下,通过广泛调查、统计、预测分析、讨论研究,较好地完成了这一庞大而又艰巨的任务。经船舶总公司领导审阅后行文下发各单位执行。与此同时,组织所属各企、事业单位完成了该单位和该地区的职教规划的编制任务,为职教工作的不断发展确定了目标,提出了措施,明确了方向。

第四,加强职教基础建设工作。1985年初,船舶总公司船总规[1985]126号文将九江公司培训中心的教学办公大楼列入1985年基本建设计划,投资83万元,建筑面积3700平方米。先后又补充建成了四五八厂、六三〇一厂教学楼。至1985年底,九江公司职工教育用房为5333平方米,人均达到0.37平方米,达到上级有关规定。职教队伍建设也日益加快,共有职教专职人员177名,其中专职教师97名,占职工总数的6.7%,保证了职教工作的正常开展。

(二)逐步转移工作重点,全面开展各级各类人员培训阶段

从1986年至1987年上半年,九江公司职教工作进一步贯彻职工教育必须面向企业、面向生产,为提高经济效益和两个文明建设服务的指导思想,坚持学用结合、按需施教、定向培养的原则,积极搞好各级各类培训,为建设一支有理想、有道德、有文化、有纪律的职工队伍作出了新的努力。

把职工的思想政治教育放在突出位置抓紧抓好,是这一时期职教工作的一个特点。公司系统各单位普遍开展了“坚持四项基本原则,反对资产阶级自由化”的教育,在干部中开展了政治经济学、马克思主义哲学等学习。党的十三大召开后,九江公司及时举办了3期厂(处)级干部十三大文件学习班,同时组织广大职工学习十三大的文件,使广大职工加深了对党的社会主义初级阶段的认识,提高了执行党的基本路线的自觉性。

在干部的业务培训方面,除了大力开展各级各类干部的适应性培训外,还为干部教育的重点逐步向岗位培训转移做了准备工作。1987年上半年,培训中心组织力量,在调查研究的基础上,草拟了车间主任(分厂厂长)类中层干部岗位培训的教学计划和教学大纲,并经船舶总公司西安会议修改后列入船舶总公司颁发的8大类中层干部岗位培训的教学计划和教学大纲。科技人员的继续工程教育更加紧密地围绕产品开发、科研和企业管理水平的提高而开展,并取得一定效果。

为进一步提高职工队伍的整体素质,逐步建立合理的人才结构,加强对公司所属各单位学历教育的管理,1986年7月,经船舶总公司船总人[1986]695号文批准和江西省人民政府办公厅办科抄字[1986]60号文同意,成立了江西省广播电视大学九江船舶工业公司分校。同年7月,经江西省教委审核同意和船舶总公司批准,完成了九江船舶工业职工中等专业学校审批手续并开始招生办学。这两所学校的成立,表明九江公司职工教育已经形成比较完整的办学体系。

1986年11月,为了深入开展职教理论研究工作,推动职教工作的发展,九江公司召开了“中国船舶工业总公司职工教育研究会九江公司分会成立大会暨第一届年会”。会议交流了论文近30篇,通过了分会章程,选举产生了会长、副会长。研究会的成立,为九江公司职教理论研究的深入开展,从组织上提供了保障。

(三)以岗位培训为重点的培训阶段

1987年6月,国务院批转了《国家教育委员会关于改革和发展成人教育的决定》,九江公司职教主管部门组织了认真的学习和贯彻,适时地把职教工作重点转移到岗位培训上来,使九江公司职教工作走上了新的发展阶段。

厂级干部的岗位培训,主要是根据船舶总公司的安排,有计划地选派参加船舶总公司举办的岗位培训班学习。至1989年底,厂级领导干部已基本轮训一遍。中层干部的岗位培训是地区公司干部教育的重点,1987年底,举办了1期车间主任(分厂厂长)类中层干部岗位培训试点班,为中层干部岗位培训的全面铺开积累了一些经验。从1988年开始,按船舶总公司颁发的中层干部岗位规范和培训规范,结合该地区实际,提出了以业余自学为主,面授辅导为辅,统一考试,统一发证的实施办法,以后的中层干部岗位培训基本上采用这一方式进行。一般干部的岗位培训在这一时期也开始了前期准备工作,个别单位还着手进行了试点性的培训。

电大分校和职工中专校自1986年开始招生以来,随着各项基础建设的不断发展,办学条件得到明显改善,办学规模逐步扩大。到1989年底,电大分校共招收审计、机械工程、计算机应用、土木建筑、电气自动化等五个专业班共94名学生。中专校招收企业管理、机械制造、船舶装焊、机械电气等专业5个班共97名学生。1988年12月,与船舶管理干部学院合作,举办财务会计和经济管理3个“专业证书班”,共招收学生114人,为企业的发展培养了有用人才。

职教基础建设也取得了一定成绩,教学场地的建设速度较快。1987年7月,培训中心教学办公大楼全部竣工。除六三五四所外,各单位教学楼先后建成使用。至此,九江公司人均教学面积达到0.73平方米,形成包括培训中心与各单位教学基地在内的比较完整的办学基地网络,为职工教育的进一步发展提供了良好的物质条件。

职教理论研究工作深入发展,1987年12月召开研究会第二届年会。到1989年底,九江公司共发表职教论文35篇。仅在《船舶职教》、《船舶教育》杂志上就发表论文20篇,其中5篇论文获省、部级优秀论文奖。此外还相继完成了船舶总公司下达的职教科研任务:1989年参与船舶总公司人才规划的滚动修订工作;完成了中国职教研究会重点课题《职教投资来源比例、管理使用》的研究;还完成了船舶总公司《职工教育文件选编(1979~1988)》的汇编工作。

十六、北京船舶工业管理干部学院

北京船舶工业管理干部学院前后经历了组建和试办两个阶段。从1983年5月船舶总公司决定成立船舶工业管理干部学院起,到1987年12月,为筹备组建阶段;从1987年12月国家教委批准同意试办北京船舶工业管理干部学院,到现在为止,为试办阶段。5年筹备组建,4年试办,始终贯彻了边组建、边试办、面向企业服务的办学方针,为船舶行业普及现代管理知识,培养中、高级管理人才做了大量工作。

为了贯彻执行中发[1982]41号《中共中央、国务院关于中央党政机关干部教育工作的决定》,不失时机地抓紧培训干部,把干部教育工作经常化、制度化,1983年5月7日船舶总公司正式下达文件,决定成立船舶工业管理干部学院。明确学院属成人高等学校性质,主要任务是

负责培训总公司机关的在职中、高级管理干部和优秀中青年干部。学院规模定为200人,包括长期专业培训班、短期业务进修班等。管理专修科学制2年,分管理工程、对外贸易和工业财务会计3个专业。短训班学制按实际需要而定,一般学习时间约半年。为提高业务工作能力,进行知识更新,按工作需要开办现代化管理、新工艺新技术、外语和局处级党员干部培训班等,学员学完教学计划规定的课程,成绩合格者,发给结业证书。

船舶总公司总经理冯直兼任院长,院址设在总公司机关院内。学院未报请教育部审查备案。

学院自1983年8月开始招生,到1983年12月底共招学员148人,当年结业94人。开办经济管理、工业外贸、科技英语、电子计算机应用、机械制图、电大中文、电大英语和党员干部培训8个班,聘请在京高校、上海交大和哈尔滨船院共31名兼职教师。到1983年末,学院教职工共19人,教学用房400米²,其中5个教室安装了闭路电视,购置了图书、资料2500册。

1984年为迎接全国厂长(经理)统考,专门开办了船舶总公司第一期厂长统考培训班。参加培训的厂长31人,经过半年系统学习后,参加全国第一批厂长(经理)统一考试,并全部获得任职厂级干部的资格证。

该院按急需先培、关键基础课先学的原则,在教学中突出了现代管理和以信息、函电为主的外贸英语训练,深受大家欢迎。

1984年,学院在培学员447人,当年结业299人。购置教学仪器设备23台(件),配备了5套个人微型计算机,可同时容纳10名学员上机操作。图书资料室图书5000余册。

1985年至1986年,学院在船舶总公司直接领导下,完成了从面向机关为主转向面向系统为主的调整工作。船舶总公司副总经理徐志坚明确指出,学院的教学,主要以培养企业厂长、地区公司经理、总公司处以上干部和后备干部为主,要研究船舶总公司发展战略方向和经营管理,把学院办成总公司的思想库;要逐步创造条件办高级经营研修班、双学士班;要聚集人才,每年争取从外地调入3至5名专业技术和教学骨干。这两年从京外调入骨干教师3名,代培研究生6名,选派到高校进修3名。1986年,学院又组建了经济管理教研室和外语培训教研室,1985、1986两年,培训学员487人。

1987年,学院建设进入了一个新的阶段。6月3日,船舶总公司以船总规[1987]590号《关于船舶工业管理干部学院建设问题的决定》,进一步明确了学院的名称、性质、任务、规模、专业设置、学制、编制等有关问题,学院名称改为北京船舶工业管理干部学院,是船舶总公司所属的成人高等学校,为独立核算的事业单位。它主要负责船舶总公司系统在职厂、所、处级以上领导干部(含三总师)、后备干部的岗位培训,高、中级领导干部管理知识的继续教育和举办在职干部经济管理专业类的大专学历教育。此外,在条件具备时举办管理专业研究生班,承担出国人员的外语培训,结合船舶工业实际开展管理、经济科学研究和咨询工作。

同年10月18日,国家教委以[1987]教计字235号《关于同意试办北京船舶工业管理干部学院的通知》,确定了学院办学的主要任务是培训船舶工业系统的在职干部,同时可根据需要,有计划地举办成人大学专科教育。

这一年,学院举办了总经济师岗位职务培训、商务与法律实务研讨、出国人员英语培训、现代管理师资、档案管理微机应用、工业企业管理等11个班,培训了各类干部320人。其中,“一长三总师”岗位职务培训23人,各层次继续教育268人,大专学历教育29人。学院在抓好教学的同时,进行了科研试点。经济管理系与四川齿轮箱厂合作进行了投入产出模型的研究工作。教学条件进一步改善,新增语言实验室设备1套,微机5台,小型胶印机1台,微型小货车1

辆。

1988年,学院继续开拓干部培训的路子,开展了以模块和学分积累式教学,实施厂级干部岗位培训,全年共培训各类干部462人;同时完成科研课题一项,在各种刊物上发表学术论文8篇,其中3篇获船舶总公司职工教育优秀论文奖。

8月8日,船舶总公司以船总规[1988]917号《关于北京船舶工业管理干部学院独立后几个具体问题的批复》,对学院作为船舶独立后的建制、财务、干部管理权限等作了明确规定。从1988年9月1日起,学院作为船舶总公司直属事业单位,实行独立核算,并核定当年教职工人数为90人。

1989年,学院全体教职工在“六四”事件中经受了考验。在船舶总公司和学院的领导下,全体教职工坚守工作岗位,保证了正常的教学工作。在教学活动中突出了面向企业、深入基层,先后到四八二、四〇五、四六七、四六五、四七九厂举办教学班,按企业实际需要送教上门,较好地解决了工学矛盾,节省了开支,增加了培训数量。全年培训各类学员743人;同时进行了6项科研,其中4项列入船舶总公司科研计划,完成1项。此外,还完成学院第一期维修改造方案的报审。租用改造皂君庙地下室500米²,解决了部分教职员住房困难,交通车辆增至8辆。

1990年,培训工作达到建院以来最好水平,超额完成了年度培训计划,开办班数、入学人数、教学时数都比1989年翻了一番多,全年共培训了1430人。

这一年岗位培训有新的突破。领导干部短期岗前培训共举办6期,培训75人。分5种类型:单人培训、企业领导班子成组培训、地区公司培训班、机关局级干部培训班、综合培训班。领导干部短期岗前培训已取得初步成效。企业法律顾问资格考试培训两期,共110人,其中105人通过考试获得企业法律顾问“资格证书”。监察干部岗位培训3期,共122人。

培训任务开发了新的专业领域,主要在船舶总公司机关开办了“经济效益分析培训班”、“基建项目评价研修班”、“军品研制计划人员培训班”、“承包审计专题培训班”等。结合科研课题交付使用的软件用户培训已起步,全年举办的统物4表计算机处理系统软件和网络技术软件培训,受到用户好评。

科研工作有较大进展,共立项11项,其中部级课题4项,部门委托3项,企业委托1项,联合研究3项,均取得较好的成果。《用模块教学对领导干部进行岗位培训研究》获船舶总公司首次教育科学优秀成果三等奖。

自1983年创办到1990年底,累计培养企事业领导干部及企业管理、财务会计、经济管理、科技外语等各级各类干部4600人,其中不少学员现任地区船舶公司总经理、厂长、副厂长、总经济师、业务部门负责人。他们利用所学知识,开拓进取,在改革开放的形势下,为我国船舶工业的发展不断作出新的贡献。

学院自身也逐年强大,专职教师队伍由多专业的副教授、高级工程师、硕士研究生、留学生和双学位毕业生组成。到1990年底止,共有教职工70人,其中专职教师42名,包括副教授7名、高级工程师3名,占教师总数的25%;讲师21名,占教师总数的50%。研究生、留学生20名,占教师总数的48%。此外,学院还聘任了系统内外40多名领导干部、专家和教授任学院兼职教授,初步形成了一支专业结构合理、系统内外结合、领导干部与专家结合、专兼结合的教师队伍。学院除开展教学活动外,还承接了船舶总公司、地区公司和企业委托的大量科研课题,其中有的已在全国或在船舶总公司范围内应用并获得奖励。

十七、船舶工业总公司职工教育研究会 继续工程教育协会

党的十一届三中全会以来,随着改革开放的不断深入,特别是在党中央、国务院《关于加强职工教育工作的决定》精神的指引下,我国的职工教育工作进入了一个新的发展阶段。然而,职工教育的理论研究却远远落后于职工教育的实践。船舶总公司为更好地开展职工教育的理论研究,以指导职工教育工作的全面发展,在船舶总公司及各地区公司(七院)的领导和广大职教工作者的热情关怀和支持下,经过一年多的酝酿筹备,于1986年正式成立了“中国船舶工业总公司职工教育研究会”。成立大会于1986年6月23日至28日在哈尔滨船院召开,会议代表58人。会议选举产生了由23人组成的第一届理事会,会长王玉成,副会长蒋楠祥、李文洪、方大鹏,秘书长蒋小雄,副秘书长陈文锦、郭大成、支幼华。第一届理事会产生后随即召开了第一届理事会第一届年会。会议讨论通过了研究会章程;举行了学术论文报告,共交流了29篇研究论文;提出了16个近期职工教育理论研究课题参考方向,并布置了研究任务和分工;会议还决定创办会刊《船舶职教》,共出版发行3期,发表文章60多篇,于1987年并入《船舶教育》。研究会成立后,认真贯彻执行船舶总公司职工教育方面的有关精神,为总公司组织并承担职工教育和继续教育的理论研究及部分培训工作。派出了以哈尔滨船院邓三瑞教授为首的4人讲学团,分赴昆明、九江两地区公司进行了4周的讲学,讲授“现代科技特点和发展趋势”、“迎接新技术革命挑战的对策”等10个专题。共有71名中层以上的科技干部参加学习,并有49人写了小结性论文,收到良好的效果。职教研究会的成立,标志着船舶总公司职工教育理论研究工作已经从单个、分散的研究阶段转入到有组织、有计划的研究阶段,研究活动已开始走上规范化轨道,并将不断地深入发展,这在以后的实践中已得到证明。

1987年,继续工程教育活动在我国轰轰烈烈地开展起来,船舶总公司为将系统内的继续教育逐步引向正规化、制度化,决定着手制定船舶总公司的继续工程教育规划。研究会认真贯彻执行总公司的这一决定,于1987年4月21日至24日在北京系统工程部召开了“制定继续教育规划综合组工作会”。鄢炳林及方大鹏参加了这次会议,并就制定规划的意义及工作方法作了重要讲话;会议还聘请了中国继续工程教育协会理事、中国职工教育研究会负责人郝铁生到会指导;会议确定了规划制定工作的领导小组、综合组及顾问组成员,拟定了工作方案,明确了分工及职责。对这次会议的议题及结果,船舶总公司于1987年5月19日以船总人[1987]507号《关于制定中国船舶工业总公司1987~1995年继续工程教育规划的通知》发至有关企事业单位。研究会根据船舶总公司这一文件精神,开始了制定规划的调查研究工作。继续教育规划的研究工作是研究会1987年的中心任务,在总公司人事部领导的高度重视和直接领导下,在各地地区公司特别是大连、上海、九江公司及七院的密切配合和支持下,研究会做了大量的调查研究工作,共完成了4206份调查表的统计工作,处理了各种数据38万多个,并绘制各种示意图表,归纳了10个专题,写出了第一、二阶段工作报告。在此基础上,制定了《中国船舶工业总公司1988~1995年继续教育规划》,并于1988年5月下发试行。

1987年7月,在西安召开了研究会第一届理事会第二次会议。这次会议对理事人选进行了调整,由方大鹏担任会长,副会长由李文洪、蒋楠祥、蒋小雄、郭大成担任,秘书长由蒋小雄兼任。会议中心议题是研究确定10类中层干部岗位培训规范、培训计划和试点工作;研究继续教

育规划第一阶段工作报告所提出的10个专题。

1988年5月30日至6月4日,研究会在九江召开了第一届理事会第三次会议暨第二届年会。参加会议的有理事会成员、部分企事业单位教育部门负责人及论文作者共74人,会议由会长方大鹏主持。根据研究会工作需要,会议新增补了安振刚等7名理事。会议中心议题是,在承包经营责任制下,如何改革和发展职工教育,如何贯彻落实“总公司继续教育规划”,如何按照《企业中层干部岗位培训规范》的要求开展岗位培训工作。该届年会共交流了34篇论文,并提出“七五”研究课题参考项目35个。这次的研究课题同研究会刚成立时相比,范围明显扩大,内容明显增加,仅继续教育方面的题目就增加8个。会议还决定由秘书处负责筹建“职工教育信息网”,创办《中国船舶工业总公司职工教育信息》。此项工作已于该年12月份完成。目前信息总网下属有10个分网、140多名信息员,分布在110多个单位,已出版发行《信息》36期。同时,各研究分会及部分企事业单位也创办了自己的《职教简报》、《职教信息》等,在系统内已经初步形成了一个职工教育信息网络。

1988年8月,研究会在山海关船厂召开了“优秀论文评审会”,从100多篇作品中评选出了39篇优秀论文,出版发行了《中国船舶工业总公司职工教育优秀论文集》(1986~1988年),为优秀论文作者颁发了荣誉证书;这一年,研究会还配合总公司人事部对船舶总公司的职工教育工作进行了全面的调研和检查;这一年,大连造船厂、哈尔滨船院还被评为全国继续教育先进集体。

1989年5月23日至27日,在洛阳召开了第一届理事会第四次会议,到会理事22人。会上,理事们审议了研究会的工作报告,传达了第四次世界继续工程教育大会的概况,报告了船舶总公司组委于1988年11月27日至12月16日赴法国考察继续教育的情况,还就研究会的其它工作进行了研究。这次会议决定研究会增加使用“中国船舶工业总公司继续工程教育协会”的名称。理事们还继续参加了“总公司首次职工教育工作会议筹备会议”。会议中心内容是对《关于改革和发展船舶工业职工教育的决定》和《职工教育条例》等11个文件进行研讨,提出修改意见和建议,并布置了会后各单位修改文件的分工和要求。

1989年,研究会初步完成了中国职工教育研究会下达的“七五”期间重点研究课题“职工教育规划方法研究”、“职工教育投资的研究”和《职工教育行政管理学》一书;为第四次世界继续工程教育大会提供论文10篇,经大会组委会初选3篇,最后入选两篇:《CSSC继续工程教育规划的制定与实施》和《围绕引进、吸收开展继续工程教育》,蒋小雄、郭大成等7人参加了这次会议,并宣读了入选论文。这一年,国家人事部将船舶总公司继续教育规划转发通报全国。这些都说明了船舶总公司职教研究工作在某些领域的研究水平已处于国内领先地位。为了将继续教育更深入地开展起来,研究会还着手制定“科技人员继续工程教育课程体系”,已完成了某些学科的基础工作。由于研究会的科研成果直接指导、应用于船舶总公司的职工教育工作实践,这一年中国职工教育研究会授予船舶总公司职教研究会、大连造船厂、江南造船厂为“全国职教先进单位”的光荣称号。

1990年11月26日至28日,在广州召开了“中国船舶工业总公司职工教育研究会暨继续工程教育协会第二届理事会第一次会议”,来自总公司人事部、企管部、各地区公司、七院、院校、企业和科研单位的新一届理事会成员参加了会议,《中国船舶报》的记者也应邀参加了会议进行采访。这次会议是总结研究会“七五”工作和布置“八五”工作任务,承前启后,继往开来的一次重要会议,中国继续工程教育协会等有关学术团体和单位对会议的召开表示热烈祝贺。

会议认真讨论了第一届理事会的工作报告,充分肯定了第一届理事会在组织职工教育理

论研究中所作出的卓有成效的努力,在推动船舶总公司系统职工教育研究、进而推动职工教育工作开展方面所取得的可喜成果,从而使船舶工业总公司的职工教育研究工作在国内外享有一定的声誉,多次受到有关部门的表彰。

第二届理事会由 36 人组成。按照研究会章程,选举总公司人事部副主任韩发为会长,陈大炎、蒋小雄、郭大成为副会长。经会长提名由王磊任秘书长,支幼华、宋旭东任副秘书长,并选举产生了 17 人组成的常务理事会。

会议对秘书处提出的“八五”期间 15 个研究课题进行了认真的讨论,原则通过了主要研究方向、立题申报和成果评审程序。会议一致认为,职工教育工作正处于一个新的历史发展时期,要适应船舶工业生产、经营、科研、教育等各项工作对人才的需求,大量理论和实际问题有待于开展深入的研究。理事会希望全体职教工作者再接再厉,努力工作,紧密结合各项中心工作开展理论研究活动,注意理论与实践相结合,当前与长远相结合,理论与政策研究相结合,重点开展应用性研究,充分发挥研究会这一群众性学术团体的作用,把船舶总公司职教研究水平提高到一个新的层次。

研究会从成立至今,队伍不断壮大,已从最初的 5 个团体会员发展到 10 个,还有 29 个企业、科研单位也相继成立各种研究组织加入到研究会中来。可以说,船舶总公司已经组织起了一支以兼职为主,专兼结合,能够带动广大职教工作者进行研究活动的骨干队伍。

总之,研究会成立的 5 年,是为船舶总公司科研、生产经营、经济发展战略努力工作、服务的 5 年,是积极探索研究会发展前进道路、不断积累经验的 5 年,也是在理论研究和实践中获得硕果的 5 年。但是,研究会的工作与我国“四化”建设的需求还有很大差距,研究会决心团结各位理事、会员及广大职教工作者,共同努力,把船舶总公司职工教育研究会暨继续工程教育协会办得更有特色,使其为提高职工素质、振兴我国船舶工业作出更大贡献。

十八、江南造船厂技工学校

江南造船厂技工学校创建于 1951 年 12 月 29 日,其前身是江南造船厂技工训练班。

(一)技训班的创建与发展

技训班创建之初,学员的学习时间定为 1 年,办了两期之后,感到时间过长,不能满足为国家建设迅速培养人才的需要。当时本厂的生产任务多,技术人员少,急需补充技术工人,因此技训班必须缩短培训时间,加快培养技术工人的速度。

1953 年 2 月,技训班招收第三批学员,学习时间为 3 个月,培养目标为三级工。设车工、电工、装配 3 个专业。学员以技术操作为主,由操作教师对学员进行三级工的基本操作技术的指导和应知的理论教学工作。此时的教学条件非常简陋,实习场地有的设在洗脸棚,有的设在废仓库内,实习手段也很落后。学校领导带领全校职工艰苦奋斗,改造环境,创造条件,勤俭办学。1954 年 9 月 4 日,厂领导为技训班派来了由上海船舶工业学校毕业分配来的 4 名中专生担任技训班的专职理论教师,从此理论教学工作逐步走向正轨。

1954 年 12 月,根据上级指示,第七期技训班扩大招生,学习时间改为 1 年。学员在班学习为半年(有的专业为 4 个月),一同上理论课,一同上实习课。半年后下厂进行生产实习,按专业分到各有关车间的生产班组参加生产实习,实习期满经考试合格被评定为三级工。

(二)工人技术学校的建立及停办

1956年2月,第一机械工业部召开技工培训会议,提出“整顿改造,力求正规”的办学方针,为技工培训工作指明了方向。1956年3月22日,经一机部决定,技工训练班更名为四三六厂工人技术学校。同年12月11日,经部局决定,四三六厂恢复原名江南造船厂,该校也同时恢复使用江南造船厂工人技术学校的校名。

自从改为工人技术学校后,为了响应党的增产节约的号召,该校除继续贯彻勤俭办校外,还根据学生实际掌握的基本操作技术水平,承接一些适合实习要求的厂内船舶产品和工业产品。这样既能使学生提高实际操作水平,又能使学校增加收入,冲减办学经费。1956年5月,厂部为了适应生产的发展和技工教育的需要,在卢湾区鲁班路东、中山南一路北,进行征地和委托华东设计院进行设计建造新校舍。新校舍占地面积25000平方米(约37亩),建筑面积5200平方米,作为江南造船厂培养技术工人的基地。

1957年12月25日,新校舍落成,技工学校由高昌庙路2号迁到中山南一路721号新校址。

1958年,由于造船事业的大发展,需要大批技术工人。厂领导指示技工学校,要大量培训造船工业急需的中级技术工人,以适应厂内日益发展的需要。1958年9月15日,技工学校招收第11期学员,人数达1042人。这次招生人数超过学校规模的数倍,而且专业设置也增多,除了原设置的车工、钳工、铜工、装配、放样、下料、电焊等专业外,又新开设了木模、铸工、船电、电讯等4个新专业,这在江南技校的历史上是空前的。

由于招收的学生人数多,给学校在宿舍、食堂、教室、工厂场地设备等各方面都带来新的问题和困难。在党的领导下,全校师生继续发扬艰苦奋斗、自力更生、勤俭办校的革命精神,用自己的双手制造设备,从无到有,从小到大,对各工种的设备进行自我武装和更新换代。木模工场自行制造和安装了锯木机、刨木机、木模工作台等学生实习用的设备;铸工工厂自行制造了500公斤的化铁炉、铁水包、碎铁机等铸工学生实习设备,丰富充实了实习手段,为江南厂技工学校提高教学质量,多出人才,快出人才创造了条件。为此,学校受到了中央劳动部、三机部、上海市劳动局等上级机关和领导的表彰,并被评为上海市先进技工学校。中央劳动部还组织全国有关技工学校校长到该校召开了经验交流现场会。

1963年9月1日,经三机部决定,该校改为部属厂管,学校定名为上海第一船舶技工学校。

1966年6月1日,经六机部批准,该校正式改为半工半读学校,校名为上海船舶技术学校。

从1951年到1966年,该校共招收18期学生,招生人数达5205人,实际毕业5080人,不仅为厂内解决了人才奇缺的燃眉之急,还支援了全国13个省市的兄弟工厂,为社会主义建设作出了一定的成绩。

由于“文化大革命”对教育事业的摧残,上海船舶技术学校于1970年被迫撤销。

(三)重建江南厂技工学校

1973年6月,厂成立了技校筹建小组,开始了重建技校的筹备工作。经多方选择,确定厂北大门对面高雄路201号为新校址。先后建立了车工、装配、电焊、铜工、钳工、船电等实习场地(除车工设在校内外,其余都设在厂内)。

1975年3月,重建后的技校招收第一届学生342名,开设的专业有车工、铜工、钳工、装配工。

加强实习教学,是该校教学工作的重心。结合学生的实际情况,与工厂的车间和生产班组

挂钩,参与产品的生产。既充分利用各种实习手段,调动学生的主观能动性,又严格科学地管理,使学生的技术水平提高很快。在大胆尝试之后,学校不仅继续承担厂内外各项产品加工任务,还开发了新产品,自行设计制做了三用折床等新产品,为学校创收,也解决了学生生产实习的课题。为了适应学校发展的需要,同心协力,加强基础建设,1985年12月21日,在校园内建筑了6层高的教学主楼和4层高的辅楼,建筑面积761平方米。总投资150万元的新教学大楼竣工,标志着江南厂技校进入了一个新的发展时期。在基础设施基本完善的情况下,对软件工作提出了更高的要求。1984年4月,就着手完善各种管理制度,增强了学校领导班子的向心力。几年来,在厂党委的领导下,学校教师队伍得到了充实,配备了一支思想作风过硬,有较高专业水平的管理、教学队伍。据1988年12月统计,全校教职工153人,理论教师51人。其中大专以上文化程度的45人,中专6人,实习教师38人;具有高级职称的3人,中级职称的19人,初级职称的41人。学校在1980~1983年连续3次被劳动局评为上海市技工学校先进集体,在上海船舶公司和劳动局举办的各种比赛中,该校学生均获得好成绩。

十九、武昌造船厂技工学校

国营武昌造船厂(又名四三八厂)技工学校,应生产、建设发展的急需,于1953年2月21日创办。后因国家经济、政治形势变化,1961年9月至1965年6月和1969年末至1974年11月曾两度停办。学校先后正式定名为工人技术学校、半工半读技术学校和技工学校。

武昌造船厂技工学校,为舰船工业培训了大量的技术工人,对国家经济建设和军工的发展,作出了重要贡献。

工人技术学校

1953年2月,利用工厂原汉口海军工厂旧址大智路54号处创办起武昌造船厂技术学校。同年6月,奉第一机械工业部船舶局通知,定名为工人技术培训班。1953年下半年,工厂开始在武昌文昌门正街建设学校实习工场,充实人员,添置设备。1954年上半年,学校由汉口迁到武昌文昌门街6号教学。1956年1月,根据一机部技工训练会议决定,增建校舍,扩充设备,增加专职教员,健全机构,正式成立武昌造船厂工人技术学校,工厂原副厂长杜绍甫调任为专职校长。同年,一机部拟将该校改建成武汉第三工人技术学校,并以[1956]机教字第305号文,批复工厂组建第三工人技术学校计划任务书。该校规模定为在校学生1000人。同年11月,一机部船舶局同意收购武昌原湖北省第一监狱房产,新建武汉第三工人技术学校校舍,并投资108万元。后因该房产不适合改建为学校,虽已收购,但未建校,故第三工人技术学校未正式成立。1956年9月1日,工厂将汉口球场街66号原工厂仓库房产,与湖北省军区换取武昌前督军府旧址。1957年初,工厂将该处拨给学校使用,学校校门改为武昌三烈士街特1号。1953年11月,工厂将工人技术学校与职工业余学校合并,组成武昌造船厂红专造船学院。1960年4月,奉造船总局指示,学校上升为武昌造船厂船舶制造学校,并附设工人技术学校。船舶制造学校招生后,因国家经济调整,已招学生退回农村,并经报请船舶局同意,该校于4季度停办。1961年5月,工厂红专造船学院撤销,工厂技术学校独立。同年9月14日,接三机部机教[1961]字第359号文,将工厂工人技术学校撤销。

工人技术学校自1953年3月至1960年9月招生7次,共招生2354人,除最后一次招生

的136人退回农村外,到1960年11月止,共毕业2023人。学校先后设置车工、钳工、木模、铸造、锻工、电焊、红炉、冷作、放墨样等专业。学制9个月至2年不等,学校规模发展到在校生800人。

教学安排:第一次1953年3月招收的学生,在校学习4个月理论课后,即下到工厂实习,以师带徒方式,进行个别培训;自第二次至第六次招收的学生,先后定为5期。1953年9月招生的第一期,教学安排是由个别培训改为集中培训,前10个月在校学习,半日理论课,半日实习课,后6个月到工厂从师,予以包教包学;学校理论课设工艺、识图、数学3门课,共800余课时,实习课分配工件,进行实习。1955年1月招收的第二期学员是安排前16个月在校学习,10个月理论课和6个月生产实习课,后6个月到工厂实习。1956年2月进校的第三期学员,在教学安排上开始制定教学计划、大纲,研究教材,编制讲义,并承接工厂简单产品进行实习;理论课设工艺、识图、金属材料、数学、物理、政治等6门课;在校学习9个月后,因生产急需,提前毕业进厂。1956年10月,第四期学员进校后,学校正式确定学制为2年,设车机工、钳工、电焊、船体装配4个专业。从该期起以勤工俭学进行生产实习为中心的教学改革,使理论教学与生产实习课各占一半。1958年9月,第五期学员进校后,在教学上继续进行改革,选择六尺车床、台钻、乙炔发生器等三种产品,制定工艺卡片,据以修改教学计划、大纲,采取边学习边生产方式进行。理论与生产实习课各占一半,在校学习两年后即毕业。

工人技术学校1956年建校时,教职员工共63名,设备36台,钳工、装镀、电焊实习工场7间,使用面积1458平方米,学校总建筑面积6328.55平方米。1958年勤工俭学后,以盈余资金在武昌歌笛湖又新建木模、铸造两实习车间,建筑面积共706平方米。1960年末,学校发展到教职员工187人,其中理论教师47人,实习教师17人,实习工厂工人70人,学校校舍大小共49间,总建筑面积10888平方米,机床设备共65台。

1958年,学校大搞勤工俭学,制造完成冲天炉、化铁炉、转炉、高炉、台钻、乙炔发生器等产品762台(件),生产总值为38.1万元,实现自给自足,并盈余4.7万元。1959年,完成各种产品1220台(件),产值53万元,比1958年增长60%。同年7月,学员自行设计制造20个座位的钢质游艇1艘,送至北京劳动部举办的全国新技术工人培训展览会上展出,向国庆10周年献礼。1960年勤工俭学的产品,改为工厂下达的加工订货任务,主要产品为船舶构件、小型锅炉、船用辅机及零件、非标设备等,全年共完成产值178万元,为1958年的4.68倍。

工人技术学校毕业的学生,分配进厂时,都达到三级技工水平,不久都陆续成为工厂技术骨干。有一部分人员,被提为工厂各级领导干部,其中有3人被提为厂级以上干部。

半工半读技术学校

1965年,根据六机部5月召开的人事工作会议的精神,6月工厂成立武昌造船厂半工半读技术学校,由工厂原副厂长田青兼任校长,教职员工共10人,校址设在武昌解放路附1号。

1965年8月,招收初中毕业生83人,设船舶制造和船舶动力装置两专业,学制4年。该校培养目标是中等操作技能、中等文化知识、中等专业理论、能文能武、能上能下、又红又专的新型劳动者。

教学安排是理论与生产实习各占一半,理论课与专业课各设12门,总课时为2360课时。生产实习课,因当时学校未建实习场,采取学生按专业对口到工厂车间与师傅签订师徒合同的形式,将每班分为两部分,隔周轮换进行培训。

1966年9月,学校校址迁至武昌工农路197号3楼办公和住宿,并借用工厂职工业余学

校教室上课。这时“文化大革命”开始,学生到外地串联,学校即暂时停止上课。

1967年初,根据湖北省军区第三号通令,学校到湖北省汉川县又招生32名学生入校。4月,学校建立内部机构,增配夏德润为该校第一专职副校长,教职工增至23人,其中教员14人,同时开始复课闹革命。后因“文化大革命”持续发展,6月又全部停课,学生下到工厂车间劳动。

1968年,接湖北省革委会指示,1967年在农村招收的学生,不合规定,应予退回农村。学校据此退回汉川招生的学生30名。同年学校校址又迁到武昌紫阳路114号。

1969年7月,学校组织师生到孝感县农村劳动3个月后,于12月毕业。这时在校学生85人中,除11人参军、1人死亡、1人除名外,剩余72人分配进厂工作。以后为参军和退回农村的人员补发了毕业证书,都承认了中技学历。

同年,学生毕业后,工厂即将学校撤销,教职工下到工厂车间劳动,校舍和设施被占用。

该校学生课程虽未学完,但进行了大部分的技术基础课的学习和较长时间的生产劳动,奠定了初步理论基础和较熟练的生产技术技能,毕业时都定为2级技工。不久都成为生产技术骨干,现大部分被提干,其中有3人被提为工厂中层干部,8人提为段、股级干部,2人晋升为工程师。

技工学校

1974年11月,六机部以[1974]六机计字853号文,同意恢复国营武昌造船厂技工学校,学校规模为在校学生300人,学制1~2年。1975年,工厂在厂“七·二一”工人大学内设置技校部,筹备恢复技工学校与招生工作。1976年7月,技工学校从厂“七·二一”工人大学内划出,单独成立,由张友文任书记兼校长,校址设在武昌紫阳路114号南楼。1979年6月,工厂将“七·二一”工人大学、技工学校、职工业余学校合并,组成职工大学,对外仍保留3校名称,由技工学校校长夏德润统一负责。1983年1月,工厂又将职工大学改为工厂教育中心,各校对外名称不变。现由张义智负责。

技工学校自1975年9月开始招生(其中1982和1983年两年暂停招生),到1989年共招13届学生996人。75届至81届招收的学生均系高中毕业,1984年开始又招收部分初中毕业生。1980年无计划招生指标,经报请湖北省劳动局和六机部湖北办事处同意,试办起自费公助技校班。80届和88、89届共招自费公助班193人。至1989年7月共毕业722人,其中自费公助班118人。

1977年3月,学校内招学徒56名,设铸造木模和绝缘木模两个专业短训班,学制半年,于该年8月毕业,缓解了工厂这两个工种工人青黄不接的矛盾。

1978年1月12日,学校为湖北省国防工办所属企业开办了1个在职电焊工培训班,共40人入学,他们回厂后陆续成为焊工骨干,受到一些单位好评。

技工学校先后设置铸造、车机工、钳工、管钳工、电焊、船体装配、电气安装、电气维修、起重等专业。学制是招收高中毕业生两年,初中生3年。

学生的培养目标,总的是培养成有社会主义觉悟、有专业知识、有独立操作技能、又红又专、身体健康的劳动者。

教学安排,理论课与生产实习课约各占一半,1989年开始调整为理论课占35%,生产实习课占65%。两年制的理论课设政治、语文、体育、数学、制图,专业基础课和工艺课,总课时为1100课时左右。自77届开始,数学课和各专业基础课采用中专教材。79届后理论课又按四级

技工“应知”要求,调整教学计划。生产实习课是第一学年在校实习工场训练该专业基本操作技能,第二年到工厂对口车间实习。毕业时还进行实物操作考试。3年制理论课设置政治、语文、体育、数学、制图、物理、企业管理,专业基础课和工艺课,总课时为2100课时左右。生产实习课,因学校实习工场1983年撤销,84届和85届学生均下到工厂实习。1986年,学校又恢复实习工场,学生的实习安排是第一学年全部学习理论课;第二学年在校实习工场训练基本技能;第三学年下到工厂实习。

学校建设:1976年9月,工厂决定撤销节约利废车间,将该车间划归技工学校,作为筹建实习工场基地。1977年末,初步建立起具有冷作、钳工、车机工、木工和放样间的实习工场,建筑面积共680平方米,机床设备20台。学校校舍总建筑面积为3947平方米,学校教职工共46人。1983年,工厂将实习工场撤销,将该工场的木工放样间改为工厂教育中心的焊接培训基地。1986年5月,学校又在该处逐步建成焊接、机加工、钳工、放样和冷作车间的实习工场,建筑面积共888平方米,设备39台。自1979年6月起到现在,学校的教职工、校舍、教学设施是与工厂职工大学或教育中心共用。到1989年末止,教职工共70人,其中教师53人,实习教师10人;校舍占地面积4688平方米,其中实习工场占地面积1770平方米;建筑面积共5163.5平方米,其中教室1491平方米,实验室373.2平方米,设有电工、物理、化学、力学、金相、电教、微机等实验室和图书、体育室,各实验室设备共2431台(件),图书室图书229298册。

学校毕业的学生,分配进厂时都定为2级。1989年7月,根据湖北省劳动厅的规定。技工学校毕业的学生,实行技工等级证书制。该校对该期毕业的管钳班27人,与工厂劳动部门结合,组织毕业生的技工等级“应知”、“应会”考试。通过考试核定为达到3级工的9人,2级工的18人。学校学生进厂后不久,都陆续成为工厂技术骨干,有一部分已提为生产组长和干部;有部分人员又进行深造学习,工厂职工大学招生时,被录取的学员,主要是工厂技校毕业的学生。

二十、大连造船厂技工学校

大连造船厂技工学校位于大连市胜利桥北自然博物馆南,现名大连船舶技工学校,系大连船舶工业公司(集团)直属的一所培养中级技术工人的基地。追溯学校36年来的历史沿革,大致可分为五个时期。

(一)1953年至1957年初创技校时期

1953年8月,第一机械工业部决定在原大连船渠青年技术学校旧址,投资筹建中苏造船公司技工学校。确定办学规模500人,专业设置船体装配、焊接、车工、钳工,经费标准定额按部统一规定,基建工程于1954年进行。经1年筹办,技校于1954年10月15日开学,首批新生250人,一部分是造船公司职工,其余是具有高小毕业文化的社会青年。翌年,船体放样实习场竣工,增设放样工,又招两期新生250人,学员来自一机部所属在大连和沈阳的工厂在职工人。这一年,中苏造船公司改为国营大连造船公司,开始独立经营。1956年,学校改名为第一机械工业部大连第二工人技术学校,并于2月招收1年制车、钳、铆、焊工种、具有初中毕业文化的新生250人。8月,又增招248人,其中除放样工具有初中毕业文化外,其余为高小毕业文化,学制两年。

这一时期,共有毕业学生938人,他们大部分配到大连造船厂,一小部分去江南、沪东、黄

埔等船厂。

(二)1958年至1969年技校发展为中专校时期

1958年,随着船厂生产的发展,中级工艺技术人员大量短缺。为此,船厂报经一机部批准,将技校改为大连船舶制造学校,设置船体、焊接、轮机、铸造、金属切削等5个专业,学制3年,学生共220人。

1960年,一机部为了加强对船校的领导,任命大连造船厂原船体车间主任,后经部选送到上海交通大学深造毕业的杨春芳为船校校长。杨校长到任后,贯彻教育与生产劳动相结合、理论联系实际和少而精等方针原则,强调技术与思想结合,因材施教,循序渐进,使学生在理论学习和生产实习中都取得了突出的成绩。这一时期,校办工厂也获得很大发展,形成相当生产能力,拥有定型产品,曾先后承接完工油罐以及0111炮艇的雷达架等批量产品。还自我武装,试制成机床、牛头刨等土设备。

这一时期的师资队伍发展较快,除部、省分配大、中专毕业生、船厂调配工程技术人员担任理论课教学外,还从船厂调入30余名六至八级大工匠、工段长担任生产实习指导教师,并选留30多名优秀毕业生,培养充实实习教师队伍。

1964年,六机部拨款40万元为大连船校新建船体装配、焊接、钳工等实习车间。校办厂既为船厂生产和海军建设服务,又为学校创收。自1958至1960年,纯收入130万元;1961至1965年,纯收入100多万元。除按规定部分上缴财务部门外,有力地补充了办学经费,学校呈现一派兴旺发达的气象。

学校十分注意培养学生德智体全面发展,开展丰富多彩的文体活动。学校组织训练的各类体育代表队、管弦乐队在市内获得多种奖杯和奖状。

在校风建设方面,学校以延安抗日军政大学为榜样,做到团结、紧张、严肃、活泼,从校领导到教师都努力以身作则,纪律严明。

1962年5月,为贯彻“调整、巩固、充实、提高”方针,学校执行六机部决定,暂时停办,将100余名教职工调转市教育部门和船厂,400多名学生离校。后来根据船厂党委的意见,经学校申报部领导批准,又使这批学生于当年秋季返校复学。

1963年11月,六机部方强部长来校视察,就办学方向等问题作过重要指示。六机部教育局长邓永清、处长路志明来校检查工作时,也曾肯定学校是为船舶工业培养输送新生技术力量的重要基地,这都极大地鼓舞和调动了学校教职工的积极性。

从1958年至1965年间,学校先后招收3年制新生5期、4年制新生2期,合计1000余名学生。大连船校在六机部的直接领导和关怀下,达到历史上的全盛时期。

综合一、二两个时期,学校为国家培养技术工人和中级技术人才总数近2000名。他们的工作单位从富拉尔基到广州,从东海之滨到康藏高原,真是遍布全国各地。几十年来,他们中的绝大多数都成为各条战线上的生产技术骨干。1958年毕业的史德发现任大连房屋开发公司(系国家二级企业)总经理;1968年毕业的来永进,系大连电瓷厂(大型企业)经营副厂长;同期毕业的王洪亮,系肉类联合加工厂副经理;同期毕业的王安胜,为大连战备器材厂厂长。还有的毕业生担任企业的工会主席、中层干部等领导职务,他们都在为祖国社会主义建设努力工作。

(三)1969年8月至1974年学校遭受摧残和破坏时期

1969年,船校下放归大连造船厂,暂停社会招生。校内实习厂房被用作焊条生产车间,黑咀子实习车间被用作试制生产焊接锚链,部分教师走“五·七”道路,带家属到农村插队落户。

使一所欣欣向荣的中专校走到了低谷。学校不但失去了辛苦创建的技能培训基地,而且由于生产焊条过程中散发的粉尘和噪音,使学校处于不合格的环境中长达 20 年之久。

(四)1975 年至 1984 年技校恢复时期

1975 年 4 月,船厂技工教育开始恢复。当年从大连下乡知识青年中招收 2 年制新生 143 名。至 1979 年共培养毕业船体装配、轮机钳工、船舶铜工、铸造、焊接、船电等工种学员 434 人。这 3 期学员学习刻苦,劳动积极,培训质量较高。他们进厂几年后,大多成长为技工骨干,少数经选送深造后,成为生产技术岗位得力干部。

1979 年,船厂“七·二一”大学迁回技校,两校组建一套领导班子,编制及教务工作分开。船厂任命高级工程师刘兴懋为专职副校长,主持两校工作。刘校长十分重视学校基础建设工作,建立起物理、金相、电工、电子技术、微机实验、实习室,总面积达 320 平方米。六机部曾拨款 2 万元资助添置实验设备。还扩建图书馆、阅览室,藏书达两万余册。

1980 年秋,因技校毕业生分配困难,学校又增办职工中专来解决教学任务不足。

这一时期,学校比较重视教师队伍建设,先后组织 19 人考入大连工学院、辽宁师范大学等高校进修,其中 18 人获大学本科学历,1 人获大专学历。1983 年,在技工学校首次教师职称评审中,经船舶总公司批准,大连造船厂技校高凤珍等 16 位教师被授予讲师职称。

1983 年,船厂在企业整顿中十分重视职工队伍的建设,成立厂培训中心,加强各厂办校的领导班子建设。王永林、郑凤贤、顾宏康等一批既懂生产技术又熟悉教学业务的中年骨干,先后被选拔到学校领导岗位。他们在恢复技工教育,加强教学管理,开辟实习场地,提高培训实效等方面,都作出卓著的成绩。

(五)1984 年 9 月至 1989 年技校重新进入有计划发展的时期

1984 年 9 月,船舶总公司发出《关于技工学校进行整顿工作的通知》。在学校自检基础上,船厂和地区公司先后根据《通知》提出的整顿要求和验收标准,从领导班子、教师队伍、办学条件、管理制度、工种设置、经费来源、培训质量等方面逐项对照检查,找差距、订措施、边整边改。学校从此又走上有计划发展的道路。

1985 年 4 月下旬,船舶总公司整顿技工学校第一检查组在组长汤哲香率领下,会同大连市劳动局培训科房本兴科长对大连船厂技校进行听、看、查、谈、议全面检查验收。对学校领导班子、理论教师队伍、管理制度、经费来源、工种设置等方面给予较高评价;对扩建实习场地、充实实习指导教师队伍、改善学校环境条件等方面提出了整改要求。验收结论经总公司人事部批准为基本合格。

此后,在船厂厂长王有为、副厂长陈宏文等领导的关怀下,学校新建 4 层教学楼近 2000 平方米,扩建变电所,改建铆工实习场,开辟新区管铜工实习场,恢复重建机加工、电工实习场地。焊条厂终于 1989 年 4 月迁出,学校环境得到净化。副校长刘鸿山、王继海为改变学校的办学条件及教职工福利设施付出了辛勤的努力,使学校旧貌换新颜。

“七五”头几年,学校党组织在总支书记张缙善领导下,认真贯彻船厂党委指示,坚持对学生进行思想政治教育。张书记长期担任政治理论课,组织各种报告会进行爱国主义、法制、形势、职业道德以及热爱船舶工业的教育。学校加强思想政治工作的经验,在船舶总公司系统技工学校首次校际协作会上作过介绍。在 1989 年春夏之交的动乱中,学校保持正常上课,没有 1 名师生参加游行、示威、集会、闹事等活动。

这一时期,学校在船舶总公司教材编审室以及上级劳动部门的组织指导下,在教材建设方

面取得很大成绩。如高级讲师金仲达编写的《船舶设备》教材和《船体放样与号料》、《船舶性能》电教教材;讲师崔菊林、官保祥编写的《电工学》教材等,均已正式出版发行。金老师还受聘承担技工统编教材《铆工工艺学》等教材的主审任务,颇受省、市劳动部门器重。

1989年初,船厂改革厂办校管理体制,将在职教育与职前教育分开,造船职业高级中学迁入技校,组建一套领导班子,任命张缙善为党总支书记,顾宏康为第一副校长,凌金坤、刘鸿山、王继海为副校长,在校生总计17个班级570人。新班子加强团结,学习贯彻《技工学校工作条例》、《关于加强职业技术培训师资队伍建设的意见》、《任小艾班主任工作经验》等文件,积极组织完成船舶总公司分配的技校教学计划和大纲的拟订、修改、审定工作。强调领导以身作则,教师为人师表,做好学生思想工作。要求在实习、教学、考核、表彰等各项制度的实施过程中,做好记录、积累、统计和分析工作。学校还组织力量在充分调查研究的基础上,着手制定《大连造船厂技工学校创辽宁省、大连市重点技工学校规划(1990~1992年)》。大连造船厂技工学校重新出现一派向上进取的勃勃生机。

1990年9月,根据船舶总公司的决定,在分建大连造船新厂的同时,把原大连造船厂所属的船校,划归大连船舶工业公司(集团)直接领导,单独核算。校名为大连船舶技术学校(教育系统名称为大连船舶技工学校,大连船舶职业高级中学)。经公司(集团)研究决定,学校行政级别为副处级单位。顾宏康任大连船舶技术学校校长(副处级),凌金坤、刘鸿山、王继海为副校长(均为正科级),党总支书记由张缙善担任。学校实行三级管理,下设办公室、党校、教务科、实习厂、学生科、总务科等6个科室,各科、室下设教研室等共10个股室。全校人员编制为146人。

学校开设了机加工、船舶钳工、船舶装配工、电焊工、管铜工和船舶电工班等15个班级,共有学生416人。其中为广州造船厂代培的学生有装配班20人,电焊班20人。这是根据双方签订的协议而代培的,学制也是3年。

学校行政工作以党的十三届七中全会精神为指导,以《学校发展规划》为目标,以迎接船舶总公司和市劳动局教学质量检查为动力,加强了思想政治工作,加强了教育管理,提高了教书育人、服务育人的质量。

党总支发挥了保证监督作用。学校在教工中开展“社会主义问题系列教育”,在学生中开展了“学雷锋、学大船、学规范”,为争创省、市重点学校添光彩活动。

在行政管理上,建立健全了各项规章制度,由副校长刘鸿山主持修改制定了《大连船舶技工学校管理标准》、《大连船舶技工学校部门工作标准》和《大连船舶技工学校各类人员工作标准》共3部分72项。在船舶总公司和市劳动局教学质量评估验收中受到各级领导较高的评价。

学校的管理工作逐步地走向科学化,对所提出的创办重点校和学校发展的远景规划,形成了整合一致的目标系统。在管理过程中,狠抓了计划、实施、检查、总结。学校领导研究管理现象,揭示管理规律,管理工作以教学为主,全面安排和协调其它工作。

在教学改革方面,以金仲达为组长的教改领导小组,不断强化教学改革。通过90级钳工班试点,研究了相关学科之间的联系;文化课如何为基础课服务;基础课如何为专业课服务;以及如何根据学校条件强化实习教学。

工厂对学校的实习教学十分关注,根据国家劳动部[1989]20号和47号文件要求及船舶总公司技校协作会议精神,强化生产实习教学,突出操作技能培训,为工厂输送合格的中级技术工人。厂教委会研究决定成立了“技工、职高生产实习领导协调小组”,组长由总工程师罗裕民担任。协调小组的任务是:研究协调技校、职高各工种实习教学中学校无法解决的问题;研究协调技校、职高各工种的定型产品问题。

在教师的辛勤努力下,1990年87级学生参加市理论课统考及格率为94.1%,实际操作及格率电焊工100%、钳工82.9%。在参加等级考试的57名学员中,有10人获四级证;41名获三级证;6名获二级证。

学生取得的成绩无不倾注着人民教师的心血。全国职工教育先进教师、数理化教研室主任邹龙先,对工作精益求精,对事业无私奉献,执着追求,他的事迹和高尚情操在校园内外、十里船厂到处被传颂。1990年10月28日中共中央总书记江泽民在视察大连造船厂时,亲切接见了邹龙先等劳动模范,并合影留念。

在“大船精神”鼓舞下,学校领导带领教职工围绕“一年打基础、二年上水平、三年出成果”,以“忠诚于人民教育事业和奋发向上的精神”,在争创省市重点校的道路加快了前进的步伐。

1990~1991年度,大连船舶技工学校以优秀的教学质量,被辽宁省劳动局授予“辽宁省先进技工学校”光荣称号。

二十一、沪东造船厂技工学校

建校初期

沪东造船厂技工学校创办于1958年12月,工厂拨资10万余元,校址设在沪东新村内,占地28亩。首届招收学生580余名,开设钳、车、电、焊、装、铸、锻等工种,20个班级。教职员工100余人,其中教师30余人,工程师1人;实习设备以机床为主,配有若干焊机和铸锻小设备;学校基建面积为3988平方米,学生实习场地890平方米。学校实行党支部领导下的校长负责制,由汪志荣首任校长兼书记,下设校长办公室、政教室、教务室、工场、总务等教育教学机构,分别管理班主任、教研组及食堂等。学校开办时,主要解决职工子弟就业及工厂工人来源两大问题。各班学生在校时间3~12个月不等,教学上因刚上马,尚属逐步完善阶段。至1962年10月,根据部、局指示,技校停办,这期间共培养毕业生1500人左右。

复校后10年

1974年,根据工厂需要并报上级批准,技工学校在陈冠球校长主持下正式复办。校址改设在沪东新村内沪东造船厂大礼堂两侧,并于1975年3月正式开学。首届招收205名学生,学制两年,开设有电焊、装配、铜工等3个工种;教职工近100人,其中教师50人左右;具备必要的实习场地及教学附属设施;体制上仍为党支部领导下的校长负责制,下设船体股、机械股、教务股、总务股、工场股,分别管理学校的实习、理论、后勤等工作。

1976年至1982年,学校陆续开设了车工、汽驾、汽修、钳工等工种,平均每年招收200名左右的高中毕业生入学,学制仍为两年,在校生保持在400名左右。1980年,因技校整顿,停招一年。1981年恢复招生,限招40名学生。1982年2月,学校根据工作安排,与厂教育科合并,建立统一支部,行政上由教育科科长兼任技校校长,具体工作仍分两个部门实施。这期间,教职工合计达200人左右,下设工场股、总务股、职工教育股、培训股、船体股、教务股、食堂股。

1983年2月,工厂进行改革,仍将技校与教育科分别建制。合并期间党支部书记为张桂春,科长兼校长为吴大谷。至1983年,学校教学上处于复校后的健全、完善时期,加强理论教学,注重技能培训,并根据当时的条件建立了一系列学生、教学管理办法,在实践中起到了一定的作用。在此期间,学校主要领导有张桂春、于公良、许雨达、袁野弟等,向工厂输送合格毕业生近1000名。

开创技校教育新局面

1983年后,技校与教育科分别建制,工厂任命徐步云任校长,并实行校长负责制;对学校机构作了相应的调整,组建了教务股、工场股和总务股等3个股。教务股负责理论教学,工场股负责实习教学,总务股负责后勤配合工作。

1983年,学校开始招收初中毕业生,学制改为3年,设有装配、电焊、铜工、钳工等4个工种,在校生300余人,教职工近100人,其中教师50余人,配有必要的实习设备和场地。

1984年,学校加强基础管理,翻建室内体育馆,建立健全各项规章制度,并于同年一次通过市劳动局组织的整顿验收。同年,学校还被评为上海市先进集体。当时,学校执行理论与实习课时4:6的教学计划。为加强实习教学,改装完善了部分实习工场,添置了一些实习设备。同时,寻找实习与生产相结合的教学新路子,年底开始承接产品。

1985年初,学校承担上海宝山钢铁总厂地下煤气管道的铺设任务,当年即完成了大直径钢结构煤气管道4000米的铺设、装配、焊接工程。

1986年2月,工厂任命原船体车间副主任胡建忠为技校校长。胡来校后,明确了学生结合生产进行实习的指导思想,并有步骤地开始酝酿、组织、实施技校教学改革。同年9月,首次组织三年级学生全学年下厂到对口车间顶岗实习劳动,从而使3年制教学形成二、一分段的教学结构,即前两年在校,第三年下厂。同年,工厂下发《技校84级学生下厂实习劳动组织实施意见》,技校5个工种、7个教学班共210名学生,到4个对口车间顶岗实习。同年9月,学校根据教育需要,进行了教育管理体制的调整。首次成立教导科,专职学生德育工作,内含政治、体育两部分教师。同时将实习教师与工艺教师按专业分成专业教研组,由教务科统管理论、实习两部分教学工作,工场科专职实习辅助工作,从管理体制上消除了理论与实习相隔离的矛盾。同年10月,全校开始教学计划修订,开始实行3:7结构,即理论与实习教学总课3:7,大幅度加强了技能培训的教学时间,在1988、1989年得到了上海船舶公司、船舶总公司的认可和推广。

1987年7月,工厂颁发《技工学校应届毕业生等级工考核实施办法》,明确了由主管厂长领导、劳资部门牵头、技校和车间协调的专门考核班子及实施办法,学校首次组织四级工等级考试,合格率占毕业生总数23%。

1988年2月,学校正式开始组织造船类5个工种及文化基础课程以3:7的原则编制教学大纲。7月,初稿完成,并提交上级公司审定;同时正式建立校办工厂,在实习教学中引进“生产训练”的新概念。同年9月,教导科改组,配置专职教导员,深化德育工作,提出学生思想政治工作纲要的设想,并着手建设德育工作体系。

1990年3月,开始实习教学规范化建设,在实习教学中引进“模块式”和“程序化”教学法。1990年12月,学校的“技校学生实习二、一分段和三、七开的教学实践”课题,获得船舶总公司首届教育科学成果3等奖。

技校创办以来,为工厂输送了大批优秀人材。1978年毕业生于文俭,在1985、1987年两次被评为上海市劳动模范;1977年毕业生张翼飞,1987年被评为上海市技术能手,并被破格评为工厂最年轻的工人技师。教师周雅莺被评为1989年全国优秀教师;肖子熙老师荣获1988年市园丁奖;丁永秋老师被评为1989年市优秀青年班主任。

二十二、九江仪表技术学校

1958年,为了加强我国国防现代化建设,加速实现船用导航仪表国产化,中国和苏联签订了《二七协定》,由苏联帮助中国在江西省九江市筹建船用仪表厂。第一机械工业部根据“建厂先办校,生产先育人”的原则,在筹建仪表厂的同时,决定筹建九江仪表厂技工学校。并于1959年4月27日以九人[1959]字第844/36号文下达了《创建九江仪表厂技工学校计划任务书》,文中明确指出:建校目的是为九江仪表厂和其它兄弟厂培养有关船舶仪表生产的技术工人。1959年7月,一机部九局发文规定:学校为600人规模,学制两年,设置仪表装配工、仪表电气工、车工、铣工、磨工、刨工、铸工等工种。仪表厂筹备处根据部、局指示,决定从1959年6月起筹建技工学校。由厂党委副书记杨淑梅、副厂长于晋来、人保科长谢彪、基建科长陈荣田等组成技校筹备组,并把技校作为全厂筹建工作重点项目来抓。从1959年3季度起,在新区建设了教学大楼、实习工厂、单身宿舍和食堂,并于1960年竣工交付使用。

1960年2月中旬,在外地实习的教师陆续返校做开学准备工作。2月27日,211名首批海军复员军人学员到校报到,另在九江市招收100多名社会知识青年。经过9个月的紧张筹备工作,学校终于在1960年3月14日在十里影剧院举行首届开学典礼。遵循一机部局属单位组织机构设置标准规定,九江仪表厂技工学校是独立单位,学校校长由九江仪表厂厂长张和生兼任,日常行政管理工作由谢彪负责。

6月份,九江地委为了大办工业,支援农业,要求学校派300名学生去武宁县伐木烧炭。学校只好宣布停课,派出7个班级学生参加工业劳动,单独组成一个独立团。经过两个月的艰苦努力,完成了上级交给的任务。返校时几十名学生累垮病倒了,还有一部分学生由于劳累过度,营养不良得了浮肿病。通过暑假的休整,下半年才开始正式上课。那时政治运动多,社会劳动多,只要上级机关一有任务,任何时间都可以停课,严重地干扰了正常教学秩序,片面地理解教育与劳动相结合的含义,不按教学规律办事。为了挽回上半年造成的损失,下半年只好增加理论课的课时。到1960年末,学校教职工已达141人,在校生612人,达到了一机部规定的规模,师资已能满足教学需要。此时技工学校从无到有,已具雏形。

1961年初,仪表厂为了加强学校领导力量,先后调整了学校领导班子,使各方面工作又有了新的起色。5月,省计委下达暑期招收470名学生的任务。后来由于三年自然灾害使国民经济发生严重困难,江西省为了贯彻中央关于压缩城市人口,支持农业战线的精神,省精简领导小组两次下达仪表厂精简926人的指标。技校当时总人数为753人,仪表厂职工人数很少,这些精简指标实质上就是技校的指标。这样,5月份下达的470名招生任务,非但没有执行,反而现有人员还要全部处理下放。8月底,省委又召开第二次精简会议,会上决定撤销九江仪表厂技工学校。这一消息传达后,引起全校师生的波动。仪表厂党委根据省委意图,决定把技校教师和学生分三批精简下放:普通班学生大多数来自农村,有去向,首批精简回农村;专业班学生一部分家住农村,一部分家住城市,作为第二批精简对象;教职员工与部分专业班学生需做善后工作,为第三批精简人员。到1961年底学生全部精简完毕。当时江西省作出撤销九江仪表厂技工学校的决定,事前未和一机部商议。部里得知撤销的消息后,立即召见仪表厂张和生厂长,要求他带一机部给省委的函,去南昌向省委汇报,不同意撤销技校的意图。江西省委听取一机部意见后,又重新审议。11月18日正式批复:同意保留学校户头,保留160名学生,60名教

职工。学校经几个月的折腾,教职工的积极性受到了严重的影响。一机部为了尽快恢复学校,11月28日正式发文规定:九江仪表厂技工学校为局属厂管,凡有关招生、规模、分配、财务、教学计划、工种设置由局负责。日常行政、党务工作由九江仪表厂领导负责。同时指出,凡适合在国防工业部门工作的教师、技术骨干、领导骨干均留原校,由总局统一安排,一概不准随意调出。原学校配备的校长、总支书记、教导主任如有调出的,希立即调回学校,或由仪表厂另行配备,以使学校迅速整顿和复课。部里连续下达两次指示,使全校职工坚定了继续办学的信心,情绪逐渐稳定。从1961年8月开始精简,到1962年7月止,全校精简后实际保留了91名教职工。学校被保留后,第三机械工业部于7月9日下达150名招生指标,实际招收169名,其中招回下放在九江市汽车运输公司的34名老学生。开设5个班级:车工班、铣工班、钳工班、电工班和综合班。全校学生采取三三轮换制,即3天上课,3天实习。10月29日,三机部给学校下达四定方案,即定学校校名:九江仪表技工学校;近期规模:400人;职工人数:66人;设置:车工、铣工、装配钳工、电工4个工种。年底,学校根据今后工作安排,认为职工编制偏紧,提出教师与学生比例为1:6,实习工厂按劳动部规定的5%~6%应增加40人,要求1962年配备到80%,1963年配备90%,1964年全部配齐。1963年,国家经济状况逐渐好转,人民生活得到改善,职工的精神面貌也发生了明显变化。学校教学秩序恢复正常,教学质量不断提高,教学管理、生产实习和思想政治教育等方面开始走上轨道。当年有32名学生毕业,他们是技校首届毕业生,是全校职工几经曲折,努力工作的成果。1963、1964两年共招收250名学生,毕业138名,分别奔赴四四一、四四三、四〇八、四六一、四七六、四八一等厂,以及上海航校、杭州船校等8个单位工作。1963年5月,三机部为了加强统一管理,同意该校校名由九江仪表技工学校改为“九江船舶技工学校”,学制由2年制改为3年制,教学时数由3200课时增加到4600课时,设置车工、铣工、导航仪表装配工、导航仪表电工、模具钳工等5个工种。仪表厂根据总体规划,又把学校由十里大道西侧新区搬回东侧旧校址。

1964年,从上海航校、杭州船校抽调部分政治教师和专业教师充实教学队伍,使学校教学力量得到进一步增强。学校在这段时期主要抓了三方面工作。在教学上,抓教研组和实验室建设;制定学籍管理、成绩考核、升留级等规章制度;干部、教师实行定时劳动,蹲点劳动,跟班劳动,贯彻三、二、一制度(即3天带班、2天备课、一天生产操作基本功训练)。在思想政治工作上,主要抓“四好班级”、“五好学生”活动,以及“五好科室”和“五好职工”社会主义劳动竞赛活动。在生产实习上主要抓车间扩建,设备安装以及完成1.5万元产值的勤工俭学任务。

1965年,六机部为了贯彻执行中央的两种教育制度,培养更多的造船人才,以六教边[1965]59号文明确确定,九江船舶技工学校从1965年寒假起改为半工半读的中等专业学校,校名暂不变,学校性质属半工半读中等专业学校。

六机部在变更学校性质的文件中指出:“半工半读是一件新生事物,它既不同于全日制的中等专业学校,也不同于技工学校。对改办后的半工半读的中等专业学校,必须改革教学内容,使它适合于半工半读的中等专业学校的特点,使改办后的实际操作技能达到二~三级技术水平。学生毕业后,必须既能从事体力劳动,又能从事脑力劳动,既能当工人,又能从事技术和管理工作。”

1965年6月7日,六机部正式下达150人的招生计划,学制4年,设置精密机械加工和导航仪表装配与调试专业。六机部在学校改办通知中指出,除学校变更、专业设置、招生、毕业分配、经费由部管外,技校其它工作均由四四一厂直接负责管理。学校按照部的要求,积极筹办中

专教育,先后从大专院校调进一批青年教师,从事语文、数学、物理等课程的教学,以扩大和提高教师队伍和业务素质。另外设立教材编写组,编写两个新专业所需要专业课程讲义。1966年1月19日,六机部又正式下文,通知学校将校名由原来的“九江船舶技工学校”改为“九江仪表技术学校”。

随着教育制度的改革,1966年7月7日,六机部根据中共中央、国务院“关于改革高级中学招生考试制度,实行推荐和选拔相结合的原则”,下达150人的招生计划。要求学校招生必须在党委统一领导下进行,大力突出无产阶级政治,认真执行党的阶级路线,按照德、智、体的要求,保证录取德才兼优的学生,切实做好1966年招生工作。学校按照国防工业招生工作要求,对每个新生全部发了入学通知书。但因“文化大革命”的干扰,1966年所招的150名新生停止进校。1966年5月,中央政治局扩大会议通过“五·一六通知”后,九江仪表技术学校就卷入长达10年之久的内乱之中。从6月20日学校贴出第一张大字报起,正常的教学秩序和工作秩序受到严重干扰和破坏,学生停课,实习工厂停产,党的各级组织瘫痪,学校党政领导处于被批斗地位,一批教师和职工被打成“黑五类”、阶级异己分子、牛鬼蛇神。与此同时,学校各类群众组织相继成立,各派之间的斗争造成了群众之间的严重对立。1967年7月25日,九江地区革委会派出军宣队、工宣队进驻学校,召开斗争现场会,清理阶级队伍,致使更多的教师、职工受到迫害,相当一批干部和教师下放农村和调往地方工厂。从1968年10月28日开始,28名干部和教师分三批下放农村劳动,直至1973年才开始陆续返校工作。1968年,江西省革委会曾下达“关于1966年所招新生有效”的文件,六机部1968年也以六教字(434)号文,同意学校1966年所招的150名新生,经复查后重新入学。学校组织专人,对150名新生,重新进行了复查,打算接受他们入校。正在组织复查中,六机部军管会下文决定,“九江仪表技术学校1966年招收的150名新生不再进校”,并决定九江仪表技术学校停办。后来,由于形势的发展,这一决定未实现,学校又一次被保存下来。1968年11月20日,学校成立革委会,领导学校“文化大革命”。这段时期学校既没有上课,也没有组织学生参加生产劳动,一切教学工作都处于停顿状态。1970年,六机部根据二、三线地区企业的需要和当时退伍军人较多的情况,决定我校恢复招生。1970年,培训退伍军人400人;1972年,代培厂来厂去的青工141人;1973年,代培133人;1974年,代培122人;1975年,代培205人。5年之内共代培青工943人。学制分别为半年、一年、一年半不等。1976年,“四人帮”垮台,宣告了历经10年的“文化大革命”运动的结束。12月20日,六机部决定学校由短期培训青工转入培养两年制的技工学生。1976年、1977年、1978年,分别招生196人、151人和150人,3年共招生497人。学制两年,设置车工、铣工、刨工、磨工、电工、铸工7个班级。1978年7月17日,经六机部党组批准,以六机科字832号文下达《关于编报九江机械工业学校建设规划的方案的通知》,为改办全日制中专校作准备。1979年,技校停止招生。1979年11月14日,六机部以[1979]六机计字167号文件下达了《关于“九江仪表技术学校”改建为“九江机械工业学校”的通知》,从而结束了九江仪表技术学校的历史使命。

二十三、广州船舶技工学校

50年代末期,我国为了迅速发展海军,国家把黄埔造船厂作为装备南海舰队的重要军工

造船基地。1960年1月,第三机械工业部发文指示黄埔造船厂筹建技工学校 and 协助创办广州船舶工业学校(简称广州船校)。3月初,黄埔造船厂以教育科为主,从其他部门抽调人员成立建校筹备小组。

当时校址选在蝴蝶岗。因场地及其他办学条件所限,广州船校首届招生60名,面向全省招生;技校招生250名,限在广州市内招生。广州船校的领导和教学人员由三机部在部属单位中抽调(主要教学人员以上海船校为主体);技校的教工由黄埔造船厂负责配备。经过半年的紧张筹建,两校于1960年9月同时招生开课。当时两校只设一套领导班子,校长王兰印是三机部委派的。学校名称为广州船舶工业学校,内设广州船校中专部和技工部,中专部的老师也兼部分技工部的课程。技工部设5个工种8个班:船体、焊接、钳工、车工和电工,其中钳、车、船各两个班。招收对象是高小毕业生,学制3年。教学内容按国家劳动总局编的教材授课。学校管理比较严格,设教导处、总务科、学生处等管理机构,学风良好,是一所正规的专业技术学校。

1961年5月,国民经济调整,三机部下令将广州船校中专部分合并到武汉船校,学校的领导及中专部教工全部调走。技工部改为黄埔造船厂技工学校,领导班子重新组建。当时的人事副厂长韩兴任技校校长,宣传部副部长刘格凌任书记,袁乃昌任教务主任,刘宝任总务主任,杨德任实习工厂主任。学校仍保留原来的教学班级和教学计划。黄埔造船厂调拨了大量的实习设备和实习材料支持技校建设。同年8月,全国技工学校进行调整,三机部决定将广州造船厂、黄埔造船厂和五机部的沙河无线电厂3所技工学校合并为广州船舶技工学校,由三机部负责主办,委托黄埔造船厂代管,校址设在蝴蝶岗。三所学校的教学人员、教学设备统一使用;3所学校的学生,经精简后留下400名;领导班子调整为:原黄埔造船厂技校校长卢之章任副校长,袁乃昌任教务主任,原广州造船厂技校教务主任陈宗鹏任副主任;加设政治辅导处,负责学生的思想政治工作,该处负责人由原沙河无线电厂技校副书记李学伟担任。专业设置与原来相同,班级增至12个。为了满足教学需要,黄埔造船厂、广州造船厂调拨部分设备。三机部通过多方协调,将已停办的株洲航空技校的全部教学资料及实习设备(20多部车床几乎是全新的),调给广州船舶技工学校使用。在补充设备的同时,学校加强教工和学生的思想政治工作,严格教学管理,因而教工能以身作则,教学工作认真负责,学生中普遍出现勤学苦练、尊师守纪的好现象,对操作技术掌握较扎实,在全省技校考核评比中名列前茅。

1962年5月,是三年自然灾害中最困难的时期。三机部根据当时国内经济形势,决定广州船舶技工学校停办。400名在校学生中约有100名分配在黄埔造船厂工作,其余学生回家自谋出路。教工也“从哪里来回哪里去”,学校的一切教学设备全部封存,等待处理。这是广州船舶技校第一次下马。

1963年6月,国民经济开始好转,三机部又批示广州船舶技工学校复办。校名仍为广州船舶技工学校,校址仍设在蝴蝶岗,开办原有的5个专业。学校办学是为华南地区培养造船专业人才。学校领导班子是:校长张建民、副校长卢之章、书记李青山(1966~1968年书记是于庆池)、教务主任吕中庸。全校教职工200多人,主要从广州造船厂和黄埔造船厂选派。

1965年,根据教学发展的需要,三机部批准学校改制,由中技改为中专,校名为广州造船技术学校,课程设置也作了相应变化。学校有明确的办学指导思想,坚持发扬抗日军政大学的校风,以“团结、紧张、严肃、活泼”为校训,以“抗日军政大学校歌”为校歌,倡导理论联系实际学风。学生有良好的条件学习和实习,还分别到广州造船厂、黄埔造船厂和文冲船厂参加实际

操作,独立承接造船工程,边学习边生产,较好地掌握造船知识和生产技能。当时,该校的专业设置、教材设备、校纪校风和教学质量,在广东地区中等专业学校中是很有名气的,得到省市教育部门的好评。

1968年“文化大革命”期间,全国技工学校几乎下马了,三机部决定广州船校停办。这是广州船舶技校第二次下马。从1963年至1968年,共培训了3届5个专业16个班550名学生,他们分配到广州造船厂、黄埔造船厂、柳州船厂、东方红机械厂、湖南红工煤矿等单位。分到各工厂后,他们很快成为生产技术骨干,有些还当了厂长或经理,当中层干部的就更多了,不少学生成为工程师、技师。分配在黄埔船厂工作,并参加厂级领导班子的有袁宗仁、潘文翰、黎秉刚,任中层领导的有7人,任车间(工段)级领导的有13人。调到外厂工作任厂长、经理、科长的有50多人。他们在各岗位、各部门为我国造船事业作出了积极贡献。

1981年5月,六机部决定复办广州船舶技工学校,办校经费由广州、黄埔两船厂共同承担,教工由黄埔船厂抽调。同年9月,招收高中毕业生60名,学制两年,当时只开办焊接专业。校长为黄义改,书记为温泗胜。1983年9月,该届学生毕业后,因两厂需要大量造船技术工人,船舶总公司同意广州和黄埔船厂各自办技工学校,分别取名广船技工学校和黄船技工学校。

1983年9月,黄船技校由省劳动局领导,黄埔船厂主办,校址仍在蝴蝶岗。学校办学是为厂内培养中级技术工人,专业设置根据工厂每年的生产需要而定。至今先后开办过电焊(代号1)、船体(代号2)、钳工(代号3)、电工(代号4)、管钳(代号5)、车工(代号6)6个专业。1983年9月起,学校领导班子几经更换,目前技校校长为林柱传,副校长为麦伟坤。学校设教务处、总务处、实习工厂、学生处等一套管理机构。招生对象由统考招收,同时为该厂子弟开办初中班,后扩大到外县。1983年9月入学的为高中毕业生,学制两年;1984年后入学的均为初中毕业生,学制3年,学生毕业后全部分到该厂工作。近两年,省劳动局指示技工学校毕业生都要经过考级和电工专业考证,合格后按级分配。

复办10年来,在上级的关怀和厂直接领导下,黄船技校坚持正确的办学方向,教学与生产紧密结合,在参加广州市片技校操作技术竞赛中,获团体第二名的好成绩(89.3分)。1983年9月至1989年7月,学校为工厂培养输送了7届17个班近500名专业人员,1个代培班,目前仍有7个专业班的学生在读。

二十四、上海船厂技工学校

为解决生产迅速发展和技术工人短缺的矛盾,上海船厂于1960年4月创办了上海船厂技工学校。校址设在杨树浦路640号,以工厂的一幢办公大楼为教学基地,其中2楼和3楼作为教室和教工的办公室,底楼改建为电工、钳工和机加工的实习工场,有30余名教职工。经过1960、1961两年的秋季招生,在校学生总数达200余名,学校前后共开办了8个工种,每个工种招一个班级。柴油机钳工班和电工班学制为两年,招收高中毕业生;机修钳工、焊接、装配、车工、木模和铸工6个班级,学制为3年,招收初中毕业生。1962年夏季,因国家经济压缩,学校停办,柴油机钳工和电工两个班级的学生正好毕业,为工厂增添了新的技术工人,其余班级的

学生都被分配到商业战线改行参加工作。

技校下马后,1962年秋天,在其原址建立技训班,由厂教育科领导兼管,负担入厂新工人和青工培训任务。自1962年10月到1963年底,共培训了内燃机钳工、蒸汽机钳工和车工计100余人。1964年6月,技训班在完成东海舰队20余名战士的应会代训后宣告撤销。

1962年,国家主席刘少奇在天津会议上作了有关半工半读的指示。交通部交教处随之发出《关于半工半读试点的通知》([1964]劳173号文),在北方区局的努力下,12月19日交通部在上海地区的第一所半工半读中专学校——上海船舶修理学校(后改为上海船舶修造学校)正式成立。黄启昌、杨葆生任正副校长;学校设船机、船体两个专业,学制为4年;学生总额定为1000名,计划每年招生250名,并纳入市中专统一招生。在编制上学校有独立的党总支、团总支和工会组织,行政上建立办公室、教务科、总务科和实习工场。在52名教学骨干中,16名来自上海船厂,其余成员和首批学生217名都来自上海海运学校的船体、船机两个专业。学校暂设在上海船厂厂区内,同时由上级拨款筹建教学大楼,校址选在浦东南路吴家厅小学旁的空地上(现浦东南路333号)。

建校初期,副校长杨葆生等人身先士卒,带领全校师生发扬“勤俭建校,艰苦创业”的精神,厉行节约,投入了艰辛的建校劳动。他们把厂工会的健身房、破旧的船员休息室、船体车间俱乐部阁楼上的房间,都因陋就简地改成学生宿舍、教室和办公室;又在短期内把材料仓库、养猪棚改建成车、钳、电焊和冷作4个简陋的车间;通过从厂内和交通部属下各兄弟厂调拨旧设备,自行调试安装解决了学生实习设施和设备问题。在教学上,学校贯彻半工半读的原则,实行“四四制”(理论学习和实习劳动各4小时),积极编制适宜于半工半读的教学计划和一部分教材;在生活管理上,采用军事化,建立班、排和中队的编制;在实习劳动方面,努力走结合产品之路,经过多方努力,仅1965年上半年,就完成了大量法兰、舷窗、元宝螺丝、活塞杆等产品,不但给学生有实战练习的机会,提高了操作技术和工作责任心,还为学校创收两万多元。学校各项工作节奏有致,全校师生的精神面貌奋发开朗,文体活动蓬勃开展,还取得了这一年市中专游泳赛的男女团体冠军。

由于学校工作卓有成效,1965年3月中旬,市高教局中专处和交通部北方区局领导联袂来校召开“半工半读试点现场会”,充分肯定这一试点工作取得的成绩。

1965暑假,学校3个班级的学生应属毕业,分配到交通部上海地区所属的船厂和研究单位。当时又值总面积3188平方米的教学大楼落成,真是双喜临门。开学后,杨葆生等人带领师生自力更生筹建实验室,修建球场等体育设施和绿化校园,学校呈现出一片欣欣向荣的景象。1966年春,1600平方米的学生宿舍楼竣工,从根本上解决了学生的住宿问题。

1966年夏,“文革”开始,学校被迫停课,再难维持正常的教学秩序。在匆匆完成64、65两届学生的毕业分配后,于1970年6月1日学校正式停办。

1973年春,按照上海造船公司和上海船厂党委恢复筹办技校的建议,交通部[1973]交人事1587号文批复,决定在原校址开办技工学校,并组成筹备组,统管建校工作。11月,学校开学,101名应届高中毕业生入学后分成3个班级(船体一个班,柴油机、钳工两个班)。学校的体制采用职工教育和技工学校一套班子、两摊管理的办法。建校初期,从领导到教师都团结一致,先后自力更生建造了电焊、装配等实习工场,重视学生基本操作训练。第二年又组织实习教师和专业课教师,带领学生到船体、轮机等车间和工人师傅一起,相互配合,共完成4条900匹拖

轮的建造工作。

1975年春,根据工厂需要,学校招生401名,增设了电、铜、车、铸、木等5个工种。为了便于管理,经上级批准,把全校师生分成船机、船体和综合3个专业队,形成一条龙的管理方法。为解决实习场地的不足,不少工种学生的实习活动,都得到了有关车间的配合和支持。

自1977年开始,职工教育和技工学校分开,学校在原基础上继续发展。截至1978年,学校先后设置了8个工种,共招收了1053名学生,教师总数也由21名增至69名。

1978年9月,根据交通部教育局[1978]教字第46号文精神,在上船技校基础上筹办上海水运工业学校。成立了筹备组,当年招生40名,分成船体放样和船舶动力装置两个专业,暂作为技校的中专班。

1979年,国家实行“调整、改革、整顿、提高”的政策,上海水运工业学校奉命停办,技校亦暂停招生,学校任务除将在校生培养至毕业外,转向对厂内青工进行文化和技术培训。直至1982年春才重新恢复招生(招初中毕业生)。

1981年5月,技校与教育科合并,成立教育培训办公室(后改称教育培训中心)。在一阶段时间内,技校完成了教学大楼和宿舍楼的接通工作。该项工程自1982年12月下旬破土动工,到1984年下半年竣工,共增加了面积660平方米,为学校增加了教室、制图室、阅览室和健身房等设施。

1985年5月,教育培训中心建立两校一室(技校、职校、办公室)的体制。技校下设教务、教导和实习工场3个职能大组,倪治灵任技校校长。

新的领导班子上任后,从抓思想工作入手,重视师徒教育和班主任、学生会干部的培训工作,恢复了学生会组织,通过开展班级间“学雷锋、争三好、创文明班级”的评比活动,促进了班级建设,校风、学风蒸蒸日上,出现了你追我赶的竞赛热潮。随着思想工作、第二课堂和集体活动的蓬勃开展,把学生旺盛的精力引入正当的渠道。因此,在1989年春夏之交的动乱期间,该校教学秩序完全正常。5月23日,还承办了“上海市首届技校校园文化节”,得到与会者的一致好评。通过动乱后的反思,学校把德育工作放在一切工作的首位,从思想上、组织上全面落实了保证措施。

随着教学改革的深入,学校明确了培养学生以操作技能为主的方向,并结合生产编写新教材,进行教改试点,扭转了存在教师头脑中的“重理论、轻实践”的倾向,涌现出一批既能上专业课、又能带学生实习的新型教师。

几年来,学校已形成一支质量较高,有40多人组成的实习教师队伍。3次新建和改建实习场地,达到上级验收要求的标准。学校的机床、电焊机等大型设备有了显著的更新和增加,还添置了二吨电瓶车和三吨铲车等设备。学生实习劳动在进行严格的基本功训练的基础上,努力进行结合产品的劳动,在该厂冷藏船建造的焊接和电缆敷设中,技校学生赢得一片赞扬声,多次受到有关分厂和车间的表彰。1990年秋天,在136名87届技校毕业生中,有75名学生获得四级工证书,其余均获三级工证书,车工871班学生庄乐谊在1990年6月上海船舶公司“技校学生车工操作比武”中荣获第1名。

随着学校的发展,1989年成立了校办工厂,承接厂内、外任务,通过做舷梯、油箱、防护栏杆等产品为该厂冷藏船生产作出了应有的贡献。下本体、重型搁栅等产品的承接节约了大量原材料,为开展结合产品的实习打开了新路。仅1990年,校办工厂的产值为28万元,并节约钢材

80 余吨。

截至 1990 年底,该校在册教工 79 名(不包括外借教师),具有大学本科学历的 12 名,大专学历的 23 名,有 4 名获得高级职称,19 名获中级职称,有 1 人去西德考察。

自 1973 年技校复办以来,该校已为工厂培养了一大批骨干力量,有 1 名教师被提为厂级干部,多名教师被提为厂中层干部。在培育的 2000 余名学生中,75 届邹建平被评为上海市劳动模范。据不完全统计,有 3 名学生担任处级以上职位的工作,有 100 余名学生分别获得公司及厂级以上的先进称号,近 200 名学生经过自我或业余进修,取得大专以上的学历,有一大批学生已成了各车间的技术尖子和生产骨干。全校师生员工坚信,只要有党和国家的关怀,上级领导的支持,通过大家的共同努力,上船技校将会继续大踏步地前进,为造船事业培育出更多的接班人。

人 物 资 料

(按姓氏笔划为序)

万凌云

男,江苏沐阳人,1924年8月生,华中建设大学新闻系毕业。1942年5月参加工作,1957年起任大连造船厂教育科长。1983年离休。

1949至1956年,大连造船公司虽然初步形成从扫盲到业余大学的较完整的教育体系,但职工教育却没有教学基地。为此,他在原党委书记支持下,提出了把民主广场新建的二、三班工人宿舍改为职工教育大楼的建议,几经挫折,终于建成一座占地2000平方米的子弟学校。1977年经过奔波争取,1980年在获得六机部资助30万元的情况下,工厂投资新建7000平方米的职工教育大楼,1986年投入使用。

1977年,在既无办公室又无工作人员的情况下,重新组建教育科,经与各方协商筹备,恢复了被“文革”破坏了的职工教育,当年就举办100多个各种培训班,培训职工4000人,年终评为工厂先进单位。他带领教工,坚持了紧密结合生产需要,大力开展短期技术业务培训的传统做法,有力地促进了生产。1981年、1988年工厂先后被评为六机部、船舶总公司职工教育先进单位。

1981年,他根据切身体验和研究,撰写了《工业企业职工教育基础》一书,14万字,内部发行4万多册,这在当时尚不多见。

方大鹏

男,陕西西安人,1938年5月生,1963年8月毕业于西北工业大学。历任船舶总公司教育处副处长、处长,现任船舶总公司人事部主任,高级工程师。

1983年,任人事部教育处副处长时,参与主持编制《船舶工业1983~2000年人才规划》工作,该规划对于船舶总公司系统专门人才培训和在职教育工作具有重要的指导作用。

1985年,任教育处处长兼任船舶工业总公司职工教育研究会副会长,积极推动职工教育理论研究工作。组织指导《中国船舶工业总公司1988~1995年继续工程教育规划》的编制工作,对总公司继续工程教育有指导作用。

1987年,任人事部副主任期间,适时总结职工教育经验,提出“择优培训”的办法,对于保证生产、工作骨干人员参加培训起到促进作用。

1989年主持人事部工作后,积极按既定方针,将干部的岗前培训纳入干部管理程序,为促进培训制度和人事制度的有机结合作了有益的探索。

方祥甫

男,江西波阳人,1938年9月生,大学毕业,七一五所高级工程师。现任七一五所教育委员会委员、七院继续工程教育研究会理事、七院岗位培训指导委员会和教材编写委员会委员。70年代,他就开始积极为科技人员办班。普及计算机、微机、各种算法语言和英、日语,并举办了各种新技术学习班。1979年,积极筹备电大全脱产学习班,3年时间培养了近30名电大毕业生。

在组织干部岗位培训、工人技术等级培训和培养研究生等方面做了大量工作,为本所职工的文化、技术、外语水平的提高作出了贡献。他先后发表过两篇学术论文(被评为七院优秀论文)和3篇经验交流文章,编写《人才学概要》一书。由于他20年来从事职教工作的成绩突出,1985年和1987年两次评为所先进工作者,1989年分别评为七院和船舶总公司的先进工作者。

从云生

男,江苏海门人,1947年8月生,大专文化。现任重庆重型铸锻厂职工学校副校长,工程师,具体主持全厂职工教育工作。

1977年以来,先后从事技工学校教育与职工教育工作。他在贯彻执行船舶总公司对教育工作的指示精神中,结合厂情,锐意创新,急生产经营之所急,使职工教育比较主动地适应生产经营的发展。1987年提出职工培训全在于应用,初步建立起一套职工培训应用情况跟踪考核体系,并制定了与此配套的规章制度和激励约束措施。他提出“预置式同步法”、“双风险押金法”,在实施中收到明显效果。在工作中注意加强对职工教育理论的研究并在实践中加以应用。有多篇论文在全国有关杂志发表,并被船舶总公司、四川省、重庆市分别评为优秀论文或特等优秀论文。曾多次被重庆市政府、重庆船舶公司评为先进教育工作者,他主持工作的四七九厂职工学校1989年被总公司评为职工教育先进集体。

王允明

男,四川阆中人,1943年5月生,1967年毕业于上海交通大学船舶电气工程专业。现任七〇一所教育培训中心主任,高级工程师。

1981年、1982年,他承担七院科技管理轮训班(武汉点)教学计划的编制、部分课程的讲授和教学管理工作。执笔编制了本所“七五”职工教育规划,受到湖北省国防科工办的肯定,起草了8个职工教育的管理法规。王允明参加干部岗位规范和培训规范的编写,是船舶总公司管理干部岗位培训教材《现代科技管理》的编者之一。承担了科研事业单位管理干部岗位培训系列教材人劳教类和行政管理类干部专业必修课教材的编写任务,并担任行政管理干部专业必修课教程副主编。他积极参加并带领职工教育工作者从事职教理论研究,并任船舶总公司职工教育研究会理事、湖北省继续工程教育协会理事、船舶总公司干部培训教材指导委员会委员。几年来,发表30多篇论文,其中《试论继续工程教育的有效需求问题》(船舶总公司优秀论文)、《亚小环境与人才成长》和《试论教育科学成果的特性及其运行机制》等论文,都产生了一定的影响。

七〇一所1990年成为全国职教理论研究先进单位。1989年他被评为船舶总公司先进教育工作者。

卞学德

男,河南南阳人,1931年12月生,郑州高工毕业。曾在部队从事教育工作多年。1981年,从事职工教育工作,任江西船舶工业局教育处副处长。1984年起,任九江船舶工业公司培训中心主任,高级讲师,兼船舶总公司职工教育研究会常务理事。

1981年至1982年任教育处副处长时,经过努力争取,获得六机部的部分投资,帮助江西地区6个厂新建了职工教育教学用房,满足了需要。在主持培训中心工作期间,积极开展各种形式的职工教育工作,同时重点抓了培训中心教育基地建设。经过努力,先后建起3700米²的教学综合楼和2200米²的职工宿舍楼各一栋,形成了教学和生活基本配套的教育基地。先后开办电视大学、职工中专以及各种岗位培训,充分发挥了基地作用。1985年,参与编制船舶总公司1986~1995年职工教育规划工作,担任总体组组长,为职工教育决策作出贡献。他参与承担的全国职工教育研究会“七五”重点课题《职工教育投资来源与管理、使用的研究》,被称为教育经济学方面很有创见的学术论文。

1989年,被江西省授予“新时期全省职工教育优秀管理者”光荣称号。他主持完成的《关于职工教育投资的探讨》研究报告,1990年获船舶总公司首届教育科学优秀成果三等奖。

毛曾祺

男,上海市人,1932年9月生,1953年毕业于上海交通大学造船系。1960年4月起先后任江南造船厂业余大学、上海市船厂联合大学副校长,上海船舶工业公司培训中心主任。现任上海船舶工业公司培训中心党委书记,高级工程师。

1961年9月,上海地区造船厂成立跨部门的船厂联合大学,他12月出任联合大学常务副校长,直到“文革”开始。这期间,他努力贯彻党的教育方针,注重提高教学质量,积极推动学校工作。“联大”为工厂培养输送了600余名大学和专科毕业生。

1979年整顿“七·二一”大学期间,负责筹备重建“造船联大”。后出任“联大”副校长,协助主持全面工作的常务副校长杨葆生工作,为学校重建尽心尽力。

1983年参与筹建上海公司培训中心,后任地区公司培训中心主任,对培训中心机构、体制的完善和培训基地建设作出了贡献。

田淑兰

女,河北保定人,1936年3月生,1948年12月参加革命工作,1960年毕业于北京地质学院水文及工程地质专业。1984年从事教育工作,任第七研究院教育处副处长、处长,高级工程师。

1984年,组织编制七院职工教育规划,起草了七院《关于加强教育工作的若干规定》,1986年,起草并下发了七院《加强出国留学学生管理工作的若干意见》;主编并出版《干部岗位规范及培训规范研究》、《经营管理干部专业必修课教程》;组织并参与《财务管理干部专业必修课教程》、《行政管理干部专业必修课教程》的审稿、定稿工作。

她在参与教育决策,对七院教育工作实施宏观指导方面起了重要作用,对七院职工教育的规范化、制度化、经常化作出了贡献。她与朱全宝等共同主持完成的《干部岗位规范及培训规范研究》著作,1990年获船舶总公司首届教育科学优秀成果三等奖。

石绍波

男,湖北阳新人,1930年3月生,1954年毕业于广西师范学院。武昌造船厂职工大学高级

讲师。1989年4月退休。

1956年,调进武昌造船厂职工业余学校任教师,同年11月任副教导主任。1957年至1969年,主持全校工作,使学校从1958年起形成了从小学到大学的完整职工教育体系,1958年6月,工厂成为武汉市首批扫除文盲单位,同年10月,工厂被评为武汉市职工教育先进单位,12月又被评为湖北省职工教育红旗单位。

1959年,主持编写一套中技教材10册约200万字,一直使用到1963年。1962年他亲手制定并实施武昌造船厂《职工教育工作40条》,对职工教育的调整、整顿起到促进作用。1965年至1966年,负责厂半工半读技术学校的筹建工作,并担任教务主任。

1972年,他又担负起职工教育工作,筹建了两所子弟小学和“七·二一”大学。1974年至1979年,任职工大学教务组长兼任技校恢复组建和教务工作。

1979年9月后,任教研员,编订初中文化补课的教学实施细则和初级技术8个主要工种的教学计划和各学科纲要,还编制组织实施职工教育规划计划。他在武昌造船厂职工教育岗位上勤勤恳恳工作30余年,作出了自己的贡献。

叶来发

男,浙江绍兴人,1941年11月生。1962年毕业于上海船舶设计学校,1966年毕业于上海造船工业职工联合大学,现任七〇八所科教处副处长,工程师,兼任船舶总公司继续工程教育研究会理事,上海市继续工程教育研究会理事,七院继续工程教育研究会副理事长等职务。

自1978年调所科技处教育科任科长至今,一直从事职工教育工作。先后编制七〇八所1978~1980年技术干部培养规划和“七五”、“八五”职工教育规划等,为全所职工教育的开展提供了依据。为了改善所内人才结构,补充新生力量,1985年2月提出创办七〇八所船舶中专班的建议,经上级机关批准,筹建了七〇八所中专班。14年来全所共举办各种学习班242期,培训6645人次,外送培训1068人次。1982年至1989年,七〇八所的职工教育工作多次受到上海市、船舶总公司、中科院上海分院的表彰或被评为职工教育先进单位。他多次被评为职工教育先进工作者。发表《大型船舶设计所工程技术干部岗位培训标准初探》等10余篇文章,《关于船舶总设计师的选拔与培养》1986年被评为船舶总公司优秀论文。

刘锡林

男,甘肃兰州人,1932年生。1960年从部队转业到上海柴油机厂从事人事教育工作,1970年支援内地建设,调六三〇一厂从事职工教育工作,先后任教育科长、职工学校校长,1983年7月任九江船舶工业公司培训中心职教科科长,工程师。

他从事职工教育工作30年,在长期的工作实践中积累了丰富的经验。1970年到1983年,负责六三〇一厂职工教育工作,在开展外送培训工作中,建立了从定向派遣到跟踪考核、建立受训档案一整套管理制度,外培工作卓有成效,为工厂开工准备了技术力量。在此期间,职工教育的学籍档案管理等基础工作做得十分扎实。

1983年,从事九江船舶工业公司职工教育管理工作以来,提出许多合理化建议供领导参考采纳,为地区公司培训中心如何行使管理和办学两重职能总结出了有用的经验。1985年,参与制定船舶总公司1986~1995年职工教育规划,为主要起草人之一。1989年,受总公司委托

完成《职工教育文件汇编》一书的编纂工作。

1984年,被评为船舶总公司先进教育工作者。

李文洪

男,河北栾城人,1929年12月生,大学肄业,1948年12月参加革命工作。1959年起,一直在职工教育战线工作。历任一机部工教司人事处师资科副科长,一、三机部教育局三处副科长,六机部教育局职教处副科长、副处长,船舶总公司人事部教育处处长等职。现任北京船舶管理干部学院副院长,高级工程师。

1961年,参与起草《国防工委学校工作条例》,1962年,起草的三机部《企业业余高等学校工作条例》和1963年起草的三机部《关于进一步加强职工教育工作的指示》,对国防工业职工教育的调整、巩固、充实、提高起了指导作用。两个条例被收入三机部重要文件汇编。1978年,率先提出把职工教育的重点从只抓少数人的培训,转向抓大多数职工的培训上来,采取一系列实际步骤,使六机部系统的“双普”教育在国内领先。1983年,在组织领导船舶总公司人才预测和人才规划工作中,负责预测方案总体设计、预测方法确定、力量组织、掌握进度、把握方向不偏离目标、审定预测报告和规划等工作。1984年1月以后,起草船舶总公司《关于加强智力开发,提高职工队伍素质的若干规定》等文件,提出了一些新的观点和主张,对职工教育向深层次发展起了重要作用。1985年,任船舶管理干部学院副院长,调整学院服务方向和任务,组建师资队伍,加强学院基础建设,边筹建边办学,开展高层次管理干部培训和岗前培训,为把学院建成教育、科研、咨询相结合与岗位培训、继续教育,学历教育相结合的高、中级管理人才培训基地,作了有益的探索。他与宋树泽共同主持完成的《采用模块式教学对企事业领导干部进行岗位培训的研究与实践》研究报告,1990年获船舶总公司首届教育科学优秀成果三等奖。

李遵农

男,湖北武汉人,1934年3月生,1957年毕业于长春汽车拖拉机学院。毕业后一直从事教学管理工作,至今已30余年。现任陕西柴油机厂职工大学校长,副教授,船舶总公司职工教育研究会理事,陕西省成人教育力学研究会理事。

曾发表《行星式励振器的力学分析》、《动点、动系不同选法得失分析》、《用待定系数法解不完积分》、《用BASIC语言模拟钉板实验》、《数理方法在物理学中的应用一例》、《在职工大学实行学分制初探》、《改革学历教育,办好职工大学》、《结合实际进行毕业设计,为当前生产任务服务》等论文。

1982年以来,先后被评为厂先进工作者,优秀共产党员,先进中层干部,1984年被评为总公司职工教育先进工作者。

李贵堂

男,河北抚宁人,1937年生,1964年北京航空学院焊接专业毕业。现任山海关船厂技工学校焊接专业高级讲师。

1985年调入山海关船厂技工学校任教师。先后担任焊工班、职业高中班焊接工艺学课程

的教学,并多次兼任班主任。在教书育人中勇于探索,大胆实践。他根据亲身体会,总结出“爱字当头,严在其中,严得合理,爱得真诚”十六字感化教育法,在实践中获得成功。先后在新港、新河、渤海船厂等技工学校 and 石家庄电力技工学校介绍经验,获得师生好评。

五年多来,21次被评为本厂、秦皇岛市、天津船舶公司、船舶总公司、河北省劳动人事厅的先进工作者、优秀教师、模范班主任,1989年,获得国家教委、劳动人事部颁发的全国优秀教师称号。

汪仲义

男,浙江杭州人,1932年2月1日生,1953年4月上海财经学院统计专科毕业。1954年冬调任教师至今。先后在北京工管校、武汉船校、武昌造船厂职工大学任教。1976年起,在武船职大任数学教研室主任,1979年起任教务处副主任3年,副教授。

30多年来,他热爱教育工作,担任初中到大学的初等数学、高等数学、工程数学、计算技术、统计学等12门课程的教学,深入钻研教材,对业务精益求精,根据职工和学生的特点,改进教学方法,注重技能掌握,耐心辅导,严格要求,教学质量良好。为技校班编写《管子放样后数学计算讲义》,为职工大学编写《线性代数、概率统计、复变函数的复习提要》等教材。

在担任教务处副主任期间,在大学班教学计划的制定、实验室的建设、教材采购、学籍管理等方面,亲自动手做了大量教务工作。1959年,被武汉船校评为模范教师;1984年后,两度被武昌造船厂评为厂级标兵;1986年,被评为“全国职工教育先进教师”,获金质奖章。

陈元芳

男,辽宁大连人,1933年8月生,大学文化程度。1957年9月进大连造船厂从事职工教育工作,历任教务主任等职,高级讲师。

30多年来,一直在文化教育第一线工作。参加并组织扫盲、“双补”等全厂性业余教育工作。在工作中治学严谨,教学有方。1981年和1982年,先后组织两期高中脱产班,培养200余名学员,有80%的学员毕业后进入高一级学校深造。自1984年以来,组织近20期高中班,在大连市历届职工高中统考中及格率名列前茅。1985年起,先后制定学员保学抵押金制度、教师业绩考核办法、教师及学校创优条件等一系列建设性方案、办法,经采纳实施后,为职工教育提高投资效益、提高教育质量作出贡献。多年来,通过言传身教,带出一批思想业务较强的中青年教师,为职工教育师资队伍建设作出努力。工作成绩显著,多次被评为厂、地区公司、大连市先进教师或先进教育工作者,1989年,荣获总公司先进教师的光荣称号。

陈志峰

男,浙江宁波人,1923年1月生。1953年冬调任江南造船厂技工训练班主任,后任技工学校校长,直至1985年退休,从事技工学校教育事业30余年。

1954年8月,向领导申请配备专职理论教师,从此为技工训练班创立了专职理论教师队伍,以后又逐渐配备了实习教师,建设实习基地。几十年来,组建了一支师资队伍,创建了一所技工学校,为江南造船厂培养输送了大批技术工人。

1958年,工厂为了快速发展造船事业,要求技校尽量多招学生。1958年一年就招收学生1042名。由于学生人数猛增,超过了学校规模数倍,开设的工种又多,除原设置的车、钳、铜、装配、电焊等工种外,又新开设了木模、铸工、船电、电讯等工种,连实习工场都没有。新校舍设施虽好,但在宿舍、食堂、教室、工场等方面带来了严重困难。发扬艰苦创业、勤俭办学的精神,他发动并带领全体教工自己动手搭建简易工场,解决了新设工种实习工场和原有工种场地不足的问题。

1960年,江南造船厂制造我国自行设计的第一台万吨水压机时,他大胆承接了水压机3块工作平台的加工任务,带领车工工场师生赴闵行工地进行日夜3班加工,把理论教师派到工地上课。经过3个多月的日夜苦战,按期按质地完成了任务。

1975年复校后,加强了师资力量,使理论教学有所提高,在实习教学方面恢复了实习教学与生产产品相结合的做法。学校为工厂加工制造船用零部件,并自行设计制造家用摇面机6500多台,三用折床14800多只,既供应当时市场的需要,也解决了学生实习课题,又为国家创造了财富。1981年到1982年,获得销售利润49.9万元。

陈 嫻

女,江苏苏州人,1941年生,中专毕业。现任河南柴油机厂技工学校教师兼教研组长。

1960年毕业分配到杭州船校任教师,帮助创建了杭州船校公差实验室,并自编了一套实验指导书。1965年,调入河南柴油机厂技术学校工作。在校工作期间,她克服了工作量大、困难多的不利条件,总是圆满地完成学校交给的各项任务。为了讲好课,常常备课到深夜,还牺牲了大量的星期天、节假日的休息,用于钻研业务。1986年,河南省统考《机械基础》课,她所带的班获洛阳市第1名,1987年获第2名。作为教研组长,她又是学科带头人,能把师生的思想政治工作做得细致入微,有声有色。

1985年,被评为洛阳市优秀教师;1986年,被评为工厂先进教师和武汉船舶公司优秀教育工作者,洛阳市优秀教师,河南省技校系统优秀教师;1988年,被评为武汉船舶公司优秀教育工作者;1989年,被国家教委、人事部、全国教育工会联合授予“全国优秀教师”称号。

陆晓芳

女,浙江上虞人,1937年1月生,1962年毕业于上海交通大学。现任第七〇四研究所人事教育处副处长,高级工程师。

自1979年负责所的职工教育工作以来,认真贯彻国家的职教工作方针,全面完成各时期的职教任务。10多年来,她根据本所各专业技术发展的需求,结合科技体制改革的特点,探索适合新时期职工教育的新形式与新内容。先后组织开展电子、液压、自动控制、计算机技术、可靠性工程等一批新学科新技术的培训,举办不同层次要求的外语教学、科技管理、经营管理和干部岗位培训等多种门类的学习班与培训班,以及各种富有实效的专业知识讲习班,累计近200个,年受教人次高则千余,少则也在400左右,培训面达到全所职工总数85%以上。

为培养高层次研究人员,在所内组织建立了舰船特辅机电设备和液压与气动专业两个具有硕士学位授予权的研究生培养点。迄今已历12届,共20名学员获得硕士学位,为七〇四所输送了骨干人材。

原来七〇四所职工教育基础贫薄,而今已逐步形成具有语言实验室、闭路电视和计算机等电化教育设施的一定规模的教学基地。1984年和1989年,她分别被评为七院和船舶总公司职工教育先进工作者。

沈子尧

男,浙江镇海人,1931年6月生。1956年任上海船舶修造厂技术教育科负责人,1978年任教育科长,教育办公室主任。现任上海船厂教育培训中心常务副主任。

他从事职工教育工作30余年,1978年担任教育科长以来,认真贯彻中央8号文件精神,全面深入开展青工“双补”工作,为以后的全员培训打下了良好的基础。1979年,受交通部教育局委托,担任工人技术培训教材编审组组长,组织编写了9大类、97个工种的培训计划,59门课程的教学大纲,组织编写了《班组管理》教材,为160余个单位所采用。此外,还为人民交通出版社组织编写船厂工人考工丛书,承担了车工、电工、油漆工的组稿工作。1982年,被评为交通部职工教育先进工作者。

杨大秀

女,四川重庆人,1937年1月生,大专文化程度,任前卫仪表厂教育科科长,经济师。

自1958年起从事职工教育与技校教育工作至今,是教育战线上的老同志。她热爱职工教育工作,认真贯彻执行船舶总公司关于职工教育的指示精神,紧密结合工厂生产经营实际,进行积极而有益的探索,为填补工厂人才断层和提高广大职工素质而勤奋工作。她所领导的教育科,1983年与1985年分别获船舶总公司与重庆船舶公司的先进集体称号,她也多次被重庆市政府与重庆船舶公司评为先进教育工作者。

在工作中,能注意发挥主观能动性,在工厂教育经费较短缺的条件下,克服办学中各种困难,使教育自觉地为生产经营的发展服好务。

杨葆生

男,江苏淮阴人,1925年生。上海解放后一直从事教育工作。1979年后,任上海造船联大常务副校长。1986年,在上海对外贸易学院离休。

1972年,上海造船公司筹备成立工大,他任主管副校长。当时,职工教育受到“读书无用”论的严重干扰,他顶住压力,坚持入学要经过考试,质量要符合标准,并据以制定教学计划,组织教学,讲究课堂教学,注重实践性环节。70年代末,上海造船工业职工联合大学成立,电大班同时招生,学员剧增,师资不足,教材缺乏,制度、管理和各项设施也都跟不上,狭窄的校园内秩序较乱,逃课、舞弊、甚至违法乱纪现象,也时有发生。在党总支的领导下,他力主从严治校,在加强思想教育的同时,理顺与建立正常的教学秩序,把教学质量作为头等大事来抓,对作弊违纪严肃处理,做到课堂教学严肃认真,复习辅导落到实处。一段时间以后校园内秩序井然,出课率保持在95%左右,受到市工农教育委员会、高教局职教处的表扬。他在办学和培训工作中,一贯注意教学质量,在实践中深入下去不断总结提高,形成办学的一种风格,在广大教职工及学员中留下深刻的印象。

邵龙先

男,辽宁瓦房店人,1942年2月生,1968年毕业于上海水产学院海洋捕捞专业。1974年开始从事职工教育工作,现任大连船舶技术学校高级讲师,数理化教研室主任,兼任大连市数学会职工高等教育学组理事。

他热爱职工教育事业,对工作极端负责,对学员满腔热忱。自1979年起,他连续担任7届职工高等教育的数学课教学,累计授课2475课时。他针对成人特点编写讲义、案例卡片,通过实例引出概念,为学员理解和掌握基础知识、提高分析和解决问题的能力,呕心沥血,无私奉献。在历届省、市统考中,他教的班级成绩名列前茅,深受学员爱戴,同行赞许。1982年,大连市第二教育局举办职工高等教育大型录像观摩公开教学,请他讲“牛顿——莱布尼兹公式”,获得与会同行专家的高度评价。他为人正直,治学严谨,以高尚的品德,精深的知识,独到的教学方法,为培养造船人才作出了突出贡献。1979年以来,先后被评为厂、市、省国防工办系统优秀教师,船舶总公司劳模,辽宁省职工教育模范。1986年荣获“全国职工教育先进教师”称号。

林 乔

男,山东莱州人,1925年7月生,大专文化。历任船舶局上海干部学校、上海船舶设计学校总支书记、副校长,七〇四所六室支部书记。现已离休。

早在1954年,在船舶局翻译室任组长时,为翻译、消化和运用苏联提供的大量的五型舰艇图纸和技术资料,由他负责组织,对200多名俄语大专毕业生实施造船专业知识轮训,保证了技术资料及时翻译复制,满足了舰艇建造的需要。

1955年,为解决《六四协定》转让制造五型舰艇特种装置技术人才的严重缺乏问题,奉命赴上海创办技术人员训练班,任主管教学的副主任。招收应届中专毕业生,设置雷达、无线电通讯、声纳、电罗经、计程仪、自动炮、鱼雷发射装置、潜望镜等13个专业,聘请苏、中专家讲课。经过15个月的培训,共培养出260名学员,分赴各制造厂家工作,成为我国第一代舰艇观通、导航、武备的安装、调试、交船的专门技术干部。在此期间,还为海军、海运局、工厂培训舰艇部门长、操作士兵和技术干部150多人。1955年8月,应各厂要求,举办电焊、船舶电气安装、铜工、管子工、机械安装、铸工等工艺专业训练班,共计轮训工段长、车间主任、生产骨干450人。

通过举办训练班,自力更生培训技术、专业人员和技工工人,不仅解决了五型舰艇建造的需要,而且成为50年代舰船工业培养技术人员的有效途径。

郁惟谦

男,浙江嘉善人,1931年9月生,1953年毕业于大连工学院造船系。1960年起从事职工教育工作,历任大连造船厂业余大学教师、教务副主任、职工大学教务主任,大连造船厂培训中心副主任,大连船舶公司职工教育办公室副主任、大连船舶工业公司(集团)人教部副主任等职;兼任中国职工教育研究会兼职研究员。教授级高级工程师。

他在组织实施大连造船厂首届工人中专培训班(毕业233人),首届业余大学班(毕业22人),重建职工大学并申报六机部验收合格,组建大连造船厂培训中心,创办电大机械、电子、经

济类教学班,以及从本地区实际出发,组建地区公司职工教育办公室,加强宏观管理,积极为企业服务,推进在职培训工作等方面做了大量工作,1984年获船舶总公司先进教育工作者称号。

1989年11月,参加大连船舶工业公司(集团)职工教育赴日本考察团,船舶总公司已印发该团考察报告。郁惟谦、陈荣撰写的学术论文《扩大产学结合,加快发展造船工业》已于1990年4月在杭州召开的国际高等工程教育学术讨论会上宣读。此外,他在为《船舶教育》、《职工教育信息》组稿、写稿方面也作出很大努力和成效。

罗幼华

女,湖南茶陵人,1945年12月生,华东师范大学管理心理学研究生毕业。1973年任外语教师,现任江南造船厂教育处副处长。

1975~1979年,她结合教学实践,为提高学员的翻译能力,带领学员一起翻译并出版《英国工党简史》等英语及日语的译著,注释读物4本,计15万字。

1978~1988年间,她首先在日语教学中改革教学方法,创造了“催快语流,信号标识,六阶段二次循环”的成人外语教学经验,并缩短了学制。此后,她与教研组的其他教师一起,成功地把这一经验推广到英语教学。还撰写了《试论缩短成人业余外语学习学制的可能性》论文,获上海市工业职工教育系统“七五”期间教学成果奖。同时,她长期坚持业余时间刻苦进修英语、德语。现已能熟练掌握英、日、德、俄4种外语,并担任4国外语的教学工作。

1988~1989年,被船舶工业总公司派往西德进修职业技术教育管理,回国后,即对《管理心理学》的教材及教学方法进行改革,提出分层次进行“管理心理学”教学的观点和方法。通过实践,获得较好的教学效果。

1977~1982年,连续6年被评为厂先进工作者;1978年,被评为上海市“三八”红旗手;1984年,被评为船舶总公司先进教育工作者;1986年,被评为全国职工教育先进教师。

金仲达

男,浙江温州人,1933年生,1954年毕业于上海船校船体专业。现任大连船舶技术学校教务处副主任,高级讲师。

自1954年分配到中苏造船公司(大连造船厂前身)从事技工学校教育以来,曾先后担任《船体建造工艺学》、《船舶设备》、《造船制图》、《物理》和《船舶概论》等课程的教学,累计达9000多学时,多次组织制定各专业教学计划和工艺、造船制图课程的教学大纲,在造船技工专业课教学方面积累了广博的知识和丰富的经验。

他在50年代曾翻译《船体放样工艺》、《船舶制图习题集》等俄文技校讲义。近年来,按照船舶总公司教材编审室部署,编写《船舶设备》中专教材以及《船体放样与号料》、《船舶性能》、《船体建造中的定位、测量与划线》等电教教材。《船舶性能》获总公司优秀电教教材一等奖,他还主编技工统编教材《铆工工艺学》等,为教材建设作出突出贡献。

1987年,他担负船舶总公司船体装配工高级培训试点班的组织管理工作,结合生产任务实施技能培训,实现教学、生产双丰收,受到船舶总公司和大连船厂有关领导的好评。

张夫生

男,河北定县人,1914年10月生。1965年任六机部教育局副局长,主管造船工业职工教育工作,直到1982年离休。

在任职期间,十分重视职工教育工作,多有建树。1965年到1966年,他积极推行两种教育制度和两种劳动制度,在部属各单位试办半工半读中等技术学校15所。1973年六机部恢复教育机构,他重新主管职工教育工作。积极主张恢复职工教育处,亲自调配力量,动员老职工教育工作者归队,很快健全了机构,开展了工作。在大办“七·二一”大学浪潮中,他强调办学条件,注重质量,不赶“时髦”。他经常教育下属要眼睛向下,深入基层,调查研究,总结经验,吸取营养,从实际出发确定工作方针。1978年4月,在他的思想指导下,六机部在广西梧州召开的职工教育座谈会,果断地作出把职工教育的重点,从只抓“七·二一”大学少数人的培训,转到抓大多数职工的培训上来的决策,会上形成的《关于造船工业职工教育若干问题的意见》下达后,使遭受“文革”严重破坏的职工教育迅速得到恢复,走向正常轨道。会议提出在工人中普及初中文化、普及基础技术教育的任务,使造船工业“双普”教育(后来称“双补”),在全国处于领先地位。

张国良

男,上海市人,1936年12月生,1957年毕业于上海师范学院。现任沪东造船厂教育处副处长,高级讲师。

1978年前,先后任教师、教研组长,在数学课教学实践中,能因材施教,针对成人教学特点,抓班级出勤率、巩固率和合格率,教学工作成绩显著。自1978年起,担任职工教育管理领导工作。能深入实际,亲临教学第一线任教,从学员实际出发,制定并贯彻抓好教学质量和课堂纪律的措施和制度,使全厂的“双补”工作做得扎实、有效。在职工教育转向岗位培训和继续教育时,他注重培训一专多能的教师,组织编制各级各类培训教育计划,制定并完善各类教学管理制度。在工厂发展外向型经济时,他率先抓了外语和计算机培训,在职工教育紧密地围绕工厂生产经营并为其服务方面作出了一定的贡献,也使厂职工教育工作在本系统范围内处于领先地位,多次被评为先进集体。

张国良同志在职教战线上辛勤耕耘30多年,对成人教育法、师资队伍建设和企业职教理论等都有较深的研究,多次被誉为工厂、上海船舶公司、船舶总公司优秀教师和先进工作者。

张彦华

女,黑龙江安达人,1932年生。1960年起在武昌造船厂从事教育工作,历任半工半读技术学校指导员、教育科长、“七·二一”工人大学副校长、厂教育委员会副主任委员兼办公室主任等职。1988年离休。

1960她年从事职工教育工作时,正值国家严重经济困难,职工学校停课。她在调查研究、总结正反两方面经验的基础上,于1962年组织职工教育全面复课,并增设中专班,与华中工学院联合开办造船业余大学大专班。1965年,在办学条件极其困难情况下,她组建半工半读技术

学校,为解决固定校舍,组织3次搬迁。

1972年她任教育科长时,根据工厂生产发展的需要和大批青工进厂的实际情况,排除阻力,先后举办各工种技术培训班百余期,轮训青工2300多人,取得实际效果。

1978年以后,在全厂开展“双补”教育,不断加强职工教育管理工作,健全管理制度,开班作到“五完”,结业作到“五清”,建立学历档案。她经常组织文化技术普查普测,制定规划、计划,并认真组织实施。1980年后,年年超额完成计划目标。1981、1983、1989年,工厂多次被评为六机部、船舶总公司职工教育先进单位。

张宝华

男,上海市人,1944年11月生,1967年毕业于北京大学西语系英语专业。1978年调入沪东造船厂教育科任英语教师,现为英语高级讲师。

10余年来,他一直战斗在教学第一线,是工厂外语教学的学科带头人。任教过英语初级班、中级班、进修班、高职培训班、口语强化班、船、机、电专业英语班等各类班级40余个,工作量是一般教师的2.5倍。

他在教学实践中能不断探索企业成人外语教学的新路子,提出“预见、进修、实效”的六字方针;根据工厂生产的实际需要,制定外语培训的3个三年规划;结合成人外语教学和生产特点,先后编写《船厂英语讲义》、《英语造船入门》等教材,通俗、易懂、易学、易掌握。工厂坚持外语培训13年,有400余人能熟练地阅读外语资料,100余名工程技术骨干出国不用带翻译,39人通过自培走上翻译岗位,外语教育促进了工厂外向型经济的发展。

此外,他还经常担任工厂各类技术会谈、商务谈判的翻译工作,以及有较高难度的信件、传真、文件的笔译工作,为工厂解决过多次商务及技术上的难题。

他多次被评为工厂、上海公司和船舶总公司先进工作者,1981年被誉为工厂12位开拓者之一。

张友谈

男,福建闽侯人,1937年11月生,1963年11月毕业于哈尔滨军事工程学院。现任七〇七所教育培训中心主任,高级工程师,所科技委委员,七院职工教育、继续工程教育研究会常务理事。

1979~1983年期间,教育科只有3个人。教育科除了具体负责组织管理全所几百人的各种教学班的日常工作外,他还具体负责采购一套电化教学设备和300套课桌椅,参加筹建职工教学楼,举办“电大”教学班等工作。1980年2月,制定了《七〇七所“六五”期间职工文化技术教育规划》。

1984~1989期间,七〇七所职工教育在完成中央8号文件规定任务的基础上,根据上级指示,着重抓了科研人员的继续工程教育。利用《微型计算机硬件、软件及应用》教学录像带先后举办6期微机原理教学班,培训了几百名科技人员。科技人员应用所学微机技术,开发军品和民品获得了明显效益。1985年6月,他根据上级部署,在职工现状普查基础上,编写了《七〇七所“七五”、“八五”职工教育规划》的说明和规划任务表,1989年,撰写的《科研所继续工程教育的效益目标与评估》被收入天津市联合培训中心《“领导、管理、决策”进修班优秀论文集》。

张昌明

男,山西平定人,1937年生,1959年毕业于太原机械学院中专部,1960年至1961年,又在中专师训班学习。毕业至今,一直从事教学和教育管理工作,共30年。现任平阳机械厂教育处技术培训室主任。

1981~1982年,先后在山西《成人教育》发表两篇论文,1986年6月在船舶总公司召开的第一届职工教育理论研究会上发表论文一篇;为了配合干部培训工作,1985~1989年,还先后撰写了《企业管理干部基本知识问答》、《新工人转正定级技术问答》、《领导科学部分知识问答》等材料。自1978年以来,他先后7次被评为工厂先进工作者,3次被评为山西省国防科工办职教先进工作者,3次被评为船舶总公司教育先进工作者。

张永庆

男,河北安国人,1925年9月生,1951年毕业于上海同济大学造船系。1980年任新港船厂教育科长兼厂办技工学校校长,厂职工教育委员会副主任,天津市塘沽区政协常委,高级工程师。1988年8月退休。

他在任职期间,积极推动干部岗位培训,1980年率先举办中层干部企业管理学习班,共举办了3期,脱产培训中层干部140多人。先后举办电大、函大、电视中专教学班,为工厂培养出一批急需的专门人才。1983年,主持成立职工学校,大力开展青壮年职工的“双补”教育,共有1600多人获得文化补课合格证,1500多人参加各类技术培训。设立自学奖学金制度,共支付7.5万元用于奖励自学成才者。1979年,在技术工作岗位时,受聘参加交通部直属船厂工人技术培训教学计划、教学大纲的编审工作,主审《船体修造工艺》教材,并主编《常用英语100句》等,在该厂外语培训中发挥了作用。

武增学

男,河北安平人,1932年2月生,大专文化程度。历任新河船厂教育科副科长、厂职工学校副校长、厂技工学校副校长。

自50年代以来,长期从事职工教育和技工学校教育工作。对中央和上级部门在各个历史时期的教育方针、政策,积极认真贯彻执行,在职工教育和技工学校工作岗位上默默耕耘30年,为新河船厂的职工教育和技校教育做了创办和打基础的工作。特别在1977年厂办技工学校的筹建工作中,在困难的条件下,他带领教育工作者艰苦奋斗,做了大量有益的工作,为新河船厂建起了劳动后备的培养基地。1979年,他参加交通部直属船厂工人技术培训教学计划、教学大纲编写的组织领导工作,任编审组副组长。1982年,被评为交通部先进教育工作者,1985年,被评为优秀党员。

郑凤贤

女,吉林镇赉人,1942年6月生,1967年东北工学院机械系毕业。先后担任大连船舶技术学校第一副校长、大连造船厂培训中心主任、教育处处长,兼任大连市成人教育研究会常务理

事、中国继续工程教育协会理事,高级讲师。

1974年起从事职工教育,先后担任职工大学、电视大学、中专、技工学校及职工教育管理工作。在大连船舶技术学校,她提出由非任课教师命题、考试、批卷和量化考核、择优分配毕业生的方法,改革了考试制度和毕业生分配制度,取得了好的成效,提高了教学质量。她任厂培训中心主任和教育处长后,根据工厂需要,理顺教育机构,积极组织开展企业职工教育大调查,为企业“七五”后期职工教育的开展和“八五”期间职工教育的发展,奠定了基础。她与王西章等人共同主持完成的《认清形势,肯定成绩,找出差距,确定对策——关于大连造船厂职工教育的调研报告》,分获国家教育科学优秀成果鼓励奖、船舶总公司教育科学优秀成果三等奖和辽宁省“七五”期间职工教育科学优秀成果三等奖。此外,她积极组织实施高级技术工人培训的试点工作,首次举办厂内高级专业技术人员研讨班,为企业开展技术工人培训和继续工程教育寻求新的途径,使企业荣获全国继续工程教育和辽宁省“七五”期间继续工程教育先进单位。在她的倡导和组织下,建立健全了企业职工教育理论研究体系,推动了职工教育理论研究的发展,使企业分获全国、省、市职工教育理论研究先进单位,她也被评为辽宁省优秀教师。

段先文

男,辽宁大连人,1933年3月生,1950年毕业于大连船渠青年技术学校。1956年调厂教育科工作,先后任培训员、股长、科长等职。现任大连造船厂教育处科长,工程师。

他从事职工教育主管工人技术培训30余年,先后参加组织基本功训练、工人技术补课等各种技术培训工作,主持过全厂万余工人的升级技术考试,对职工教育特别是工人技术教育,坚持面向车间、工段,大搞“短、快”培训有独到见解。1987年,在组织中级工应会考试中,组织制定考核方案,成立考核办公室,并组织考核、发证工作,为工厂培养技术工人作出重大贡献。他培养出的学员,从船厂领导、中层干部到技术工人骨干,遍布10里船厂。在30余年的工作中带出一批素质优良的教育工作者,为职工教育队伍建设作出贡献。

他多次荣获工厂和地区公司教育先进工作者称号。

赵公坦

男,福建福州市人,1937年1月生,1956年1月毕业于上海船校。先后在武昌造船厂教育科、人事科教育股、职工大学办公室、福建船舶工业公司人劳教处工作。

他从1956年6月至1985年1月在武昌造船厂教育科、职工大学连续从事职工教育工作近30年。主要负责编制工厂职工教育计划,检查督促计划的落实情况,总结交流培训工作经验,制定有关的职工教育管理制度,对厂办学校进行业务指导,对车间办学进行教学管理,组织全厂性的技术业务培训和新工人培训、考试等工作。通过以师带徒的办法为工厂培养了数以千计的新工人,为工厂起草编制了职工教育三年规划(1979~1981年),五年规划(1981~1985年)和每年的年度计划,以及全厂性的职工教育总结,参加过厂办半工半读技术学校,业余大学、技工学校等的筹办工作。1980年,主持组织编写船厂50个主要工种的技术等级标准复习资料,约22万字,起草制定多种教学管理制度和职工学历档案,为工厂职工教育的制度化、正规化建设作出了一定贡献。

郭大成

男,黑龙江齐齐哈尔人,1951年2月生,1976年毕业于哈尔滨船舶工程学院,工程师。先后任船舶总公司人事部教育处副处长、职工教育处处长等职。

1978年以来一直从事教育管理工作,先后参与和主持制定总公司职工教育规划,继续工程教育规划等,主持制定总公司科技人员外语培训规范和计算机培训规范、企业中层干部岗位培训规范和总公司机关局处级干部岗位规范与培训规范等,为深入开展船舶总公司的职工教育创造了条件,提供了指导。

他注意职工教育的理论研究工作,与他人合作完成的论文《船舶总公司继续工程教育规划的制定和实施》,1989年入选第四次世界继续工程教育大会。作为主要承担人之一的《船舶总公司1988~1995年继续工程教育规划的研究报告》,1993获国家教委教育科学优秀成果二等奖。

他参与编写了《当代中国的船舶工业》人才培养部分,主编出版《现代职工教育行政管理》、《企业中层干部岗位标准与规范研究》等书。并担任《舰船工业史料集》职工教育册副主编,《船舶总公司机关新干部继续教育系列电教片》主编和《船舶总公司职工教育画册》主编等。为推动船舶系统职工教育的理论研究、改革与发展工作作出了贡献。他积极参加和组织职工教育研究活动,担任国防工业继续工程教育协会常务理事、副秘书长,船舶总公司职工教育研究会副会长等职。

晁文祥

男,陕西礼泉人,1931年6月生。现任陕西柴油机厂职工大学第二教研室主任,副教授。

1959年6月毕业于西北工学院电机系电力专业,毕业后。先后在电力技工学校、电力专科学校任教。从事教育工作30余年。

1972年,参与编著《小型火电厂电气设备及运行》一书,由水利电力出版社出版。

1985年,被评为陕西省成人高教系统优秀教师,由陕西省人民政府给予表彰。1988年评为厂级模范教师。

唐海涛

男,湖南零陵人,1939年11月生,大专毕业,工程师。现任武汉船用机械厂教育培训中心主任,船舶总公司职工教育研究会理事,武汉市职工教育研究会常务理事。

1983年9月,担任厂培训中心及技工学校主要负责人,1989年,任厂教育培训中心主任。在任职期间,从工厂经济体制改革的实际出发,认真贯彻执行党的教育方针,落实船舶总公司首届教育工作会议各项决定。在确立职工教育在工厂的重要地位、确保教育投资、解决师资及待遇、推动教学改革,制定政策调动职工学习积极性等方面,采取了一系列切实有效的措施,实现了职工教育“三年迈三大步”的目标,出现了“我要送培”多了,“要我送培”少了;“我要学”多了,“要我学”少了;把管理、技术纳入教育计划的多了,不想纳入的少了;热心帮助教育的多了,漠然视之的少了的“四多四少”局面。先后被评为武汉市成人教育先进集体,武汉船舶公司职工

教育先进单位。

1985年,撰写的《企业职工教育改革初探》获船舶总公司优秀论文,《论综合性职工学校管理工作特点》等3篇论文在《船舶教育》杂志发表,两篇获武汉市职工教育研究会优秀论文奖。

唐运文

男,湖北建始人,1928年11月生,1949年2月湖北第四师范毕业,1949年8月参加工作。历任文教、政教、教务助理、参谋秘书、教育处长、调研员等职。1979年至1989年在七院教育处工作。1979年至1984年任处长期间,职工教育刚恢复时,即深入基层组织调查,在调查研究的基础上,提出恢复和发展职工教育的方针、任务、政策和各项具体措施,组织全处分赴各地,督促、帮助各所在较短的时间内恢复和建立健全了教育机构;先后在南京、上海、大连、重庆、武汉等地建立了干部和工人培训点,并办师资培训班多期,初步建立了一支专兼职结合的师资队伍;根据院领导的指示,组织《舰船概论》和《科学技术管理讲义》的编写工作,亲自编写《现代化科学管理讲课要点》;主持开办多期所级领导干部科技管理培训班,推动了全院各类培训工作的开展;经多方努力,较早地恢复了七院招收培养研究生的工作,申请获准学位授予权,成立七院学位评定委员会,逐步落实了研究生经费和来源问题;主持全院近4000人的“双补”教育;根据船舶总公司人事部的布置,自1982年至1984年组织七院人才规划、教育规划的编制工作。

符纯杰

男,四川宣汉人,1933年生,1951年7月毕业于西南军政大学川北分校。曾任川北军区政治部宣传科见习文教,1958年10月转业到渤海造船厂,历任人事科干事、职工学校副校长。现任渤海造船厂技工学校校长,工程师。

他从事企业教育工作30多年,是渤海造船厂教育战线的一位老同志。他善于总结经验教训,办学有方,在组织开展工厂职工业余教育和完成2000余名青工文化补课任务中,为提高职工文化技术素质,作出了积极的贡献。在创办渤海造船厂技工学校工作中,办学思想端正,认真贯彻执行规划,全面实行方针目标管理,带领职工艰苦奋斗,学校从无到有,仅5年时间,学校建设已具500人规模。根据技校特点,积极开展教学改革,以技能训练为教学重点,把思想政治教育放在首位,办学质量不断提高,得到省、市好评,认为建校晚,起步快,起点高,被锦西市劳动局评估为一类学校前3名。30多年来,由于他在职业教育工作中成绩显著,曾荣获锦州市先进教育工作者、厂先进工作者、辽宁省国防工业先进教育工作者、船舶总公司先进教育工作者和锦州市技工学校好校长称号。

黄世麟

男,安徽太平人,1937年12月生,1963年上海交通大学夜大学机械制造专业毕业。1956年从事教育工作,先后任教师、教务科长、教育管理科科长等职。现任上海船舶工业公司培训中心主任,高级讲师。

1956年开始从事技工学校教育工作,任专业课教师。60年代曾先后承担由上海市劳动局、一机部和三、六机部分别组织编写的三套技工学校统编教材《焊接工艺学》的主编工作。1973

年后,从事江南造船厂技工学校理论教学和生产实习的教学管理工作。他坚持 960 学时理论教学和 400 学时基本功训练的教学计划,建立和健全学校管理制度,注意培养新教师,确保教学秩序的正常稳定。

1979 年至 1987 年,先后承担国家劳动总局组织的技工学校统编教材《焊接工艺学》的编写和《冷作工艺学》的主审工作,以及劳动人事部组织的技工学校统编教材《电工学》的编写和《焊接工艺学》的主审工作。

1982 年调上海船舶公司培训中心,任教育管理科科长,负责地区公司面上的教育管理工作。1984 年承担组织《钳工工艺》等 6 个主体工种中级技术培训教材的编写工作;在船舶工业系统率先组建第一个地区性的上海船舶公司职工教育研究会。

1982 年底较早开始抓企业中层干部岗位培训的实验;1984 年,提出编写中层干部岗位规范的雏型。他与赵万绥共同主持完成的《生产计划类中层干部岗位培训实验》报告,1990 年获总公司首届教育科学优秀成果三等奖。

他积极参与总公司人才规划编制和技工学校的整顿验收工作,1983 年为专门人才规划设计了全套预测表格,并负责预测人员的培训任务。1987 年承担船舶总公司焊工高级培训试点班的教学组织工作,为完善和发展船舶工业职工教育事业献计献策。

曹福根

男,上海市人,1934 年 3 月生,高中毕业。1935 年从事职工教育工作。现任江南造船厂教育处处长。

1953 年 9 月,担任区店员职工工业余学校文化教师时,创造《语文教学归纳法》经验,在全校推广。1955 年 9 月,调江南造船厂职工学校任教。1956 年,被评为上海市优秀教师。1958 年,带领教学小分队到造船车间试办分校,取得成功,在全厂推广。1960 年至 1965 年负责全厂各分校的管理,对促进职工教育的发展起了重要作用。1983 年 3 月,重返职工教育战线任教育处长,在狠抓职教计划、师资队伍、管理制度、教学设施的建设方面,作出了扎实的贡献。1984 年,主持制定厂《1983~2000 年人才规划》和《“七五”职工培训规划》,对“七五”期间职工教育起到指导作用。1988~1989 年,由他负责组织编写的《一般管理干部岗位规范和培训规范》,被船舶总公司采纳推广,并获 1990 年船舶总公司首届教育科学优秀成果三等奖。1989 年,他写的《试论计划管理在开展职工教育活动中的作用》论文,获上海船舶公司职教研究会优秀论文奖,被选入工厂《现代化管理论文及成果选编》。

在任教育处长期间,1984 年、1988 年教育处荣获船舶总公司教育先进集体,1988 年工厂获上海市成人教育先进单位。1988 年,本人被船舶总公司评为先进教育工作者。

龚旦求

女,湖南湘乡人,1932 年生,1959 年毕业于苏联列宁格勒学院,研究员级高级工程师。曾任大连造船厂培训中心主任,首届中国继续工程教育协会理事。

她在 1983 年 5 月至 1988 年 12 月任培训中心主任期间,努力学习,认真贯彻各项教育方针政策,大胆改革,勇于实践,注意抓好办学条件改善,工厂投资新建 7000 平方米的培训大楼,扩建 1700 平方米的船校教学楼,搞好教育机构的整顿和建设,组建了职业教育的联合实习厂。

完善了具有中、高级 7 种类型学校的教育体系。为工厂“转轨变型”建成船舶出口基地,组织进行人才需求预测,并编制培训计划,使教育培训列入厂长任期目标责任制之中。在工程技术人员和党政干部中开展现代化管理知识培训,取得了较为显著的成绩。为此,她代表工厂在中组部召开的干部教育座谈会和全国继续教育年会的发言受到高度评价。主持开展了各类岗位培训和职高、技校学生的“双证书”培训。为船厂向巴基斯坦出口船舶产品的整套操船人员进行了理论和操作培训,受到巴方人员高度赞扬。由于抓继续教育工作突出,1988 年,工厂和她分别荣获全国继续教育先进集体和先进个人,她与另 3 名同志合作撰写的《技术引进吸收和继续工程教育》论文,在第四届世界继续工程教育大会上进行了交流,并被编入论文集。

蒋小雄

男,上海市人,1936 年 4 月生,1961 年毕业于军事工程学院,留院舰艇设计教研室任教。历任哈尔滨船院教研室主任、继续教育处处长,船舶总公司继续教育研究室主任,兼任职工教育研究会秘书长、副会长。现任哈尔滨船院成人教育学院副院长,副教授。他参与筹建船舶总公司继续教育研究室,参与组织创办《船舶职教》、船舶总公司《职工教育信息》;主持党委书记、总工程师岗位培训班和出国人员英语培训班,创办船舶总公司高职人员研讨班;参加主办继续教育管理培训班,主讲继续教育基本概念、管理办法等专题。

他参加组织《船舶总公司 1988~1995 年继续工程教育规划》制定工作,任领导小组副组长,具体组织领导调研工作,起草阶段调研报告,参与起草规划。该规划 1988 年 6 月下发试行。国家人事部转发各省、市科技干部管理部门。

重视成人教育的理论研究,有 6 篇论文分获省、部级及以上优秀论文奖,以他为首研究的《继续教育规划制定与实施》,1988 年获首届全国教育科学优秀成果二等奖;1989 年,参加第四次世界继续工程教育大会,与郭大成合写的论文在大会上宣读并编入大会论文集,被国防工业继续教育协会授予优秀论文一等奖;他与宋旭东共同主持完成的《职工教育规划制定方法研究》报告,1990 年获船舶总公司首届教育科学优秀成果三等奖。

韩天林

男,山西晋城人,1933 年 6 月生。现任汾西机械厂教育培训中心办公室主任,工程师。

1955 年,毕业于太原机械学院中专部。毕业后一直从事职工教育工作,先后为职工中专班、文化补课班讲授代数、几何、三角、机械制图等课程,还为“红专大学”讲授高等数学,参与编写《职工数学》教材。在平凡的职工教育工作岗位上默默耕耘,辛勤工作,度过了 30 多个春秋。1979 年,他被评为太原市模范教师;1982 年被评为山西省国防科工办职工教育先进工作者;1984 被评为船舶总公司职工教育先进工作者。

戴金桂

男,山东平度人,1937 年 10 月生,1961 年毕业于西安军事电讯学院。曾在部队任教官,1983 年后历任大连造船厂职工学校校长,教育处副处长。现任大连造船厂教育处处长,高级工程师。

1983年任职工学校校长时,带领全校教职工,狠抓学校基本建设,经过3年努力,在新建成的5000多平方米的教育大楼内,装备成一个具备微机、外语、制图、电化教学功能,设有阶梯教室、图书馆,可同时容纳700人上课的教学基地。

1984年以来,他坚持职工教育直接有效为企业生产发展和技术进步服务的方针,适应工厂发展外向型经济的需要,大力开展多层次、多形式、多规格的岗位培训,仅“七五”以来,对专业技术人员进行了万余人次的培训,闯出一条“继续教育——科技人员素质提高——科技进步——生产效益提高”的新路。

为使造船厂在国际竞争中求得生存和发展,积极组织实施出口产品的售后服务培训,1987年,开展用英语对巴基斯坦T250船员及修理人员进行操作使用和维修技能的培训。在一无外语教学经验、二无技术资料,又受专业外语局限等不利条件下,立足本厂,组织编写英文教材60种,近100万字,厂内选聘外语教师44人。经过两期培训,巴方学员以优异成绩毕业。通过对巴方人员培训,锻炼了队伍,增长了知识,积累了经验。

他为船厂的职工教育事业付出了辛勤的劳动,1989年荣获“全国优秀教师”光荣称号。

附 录

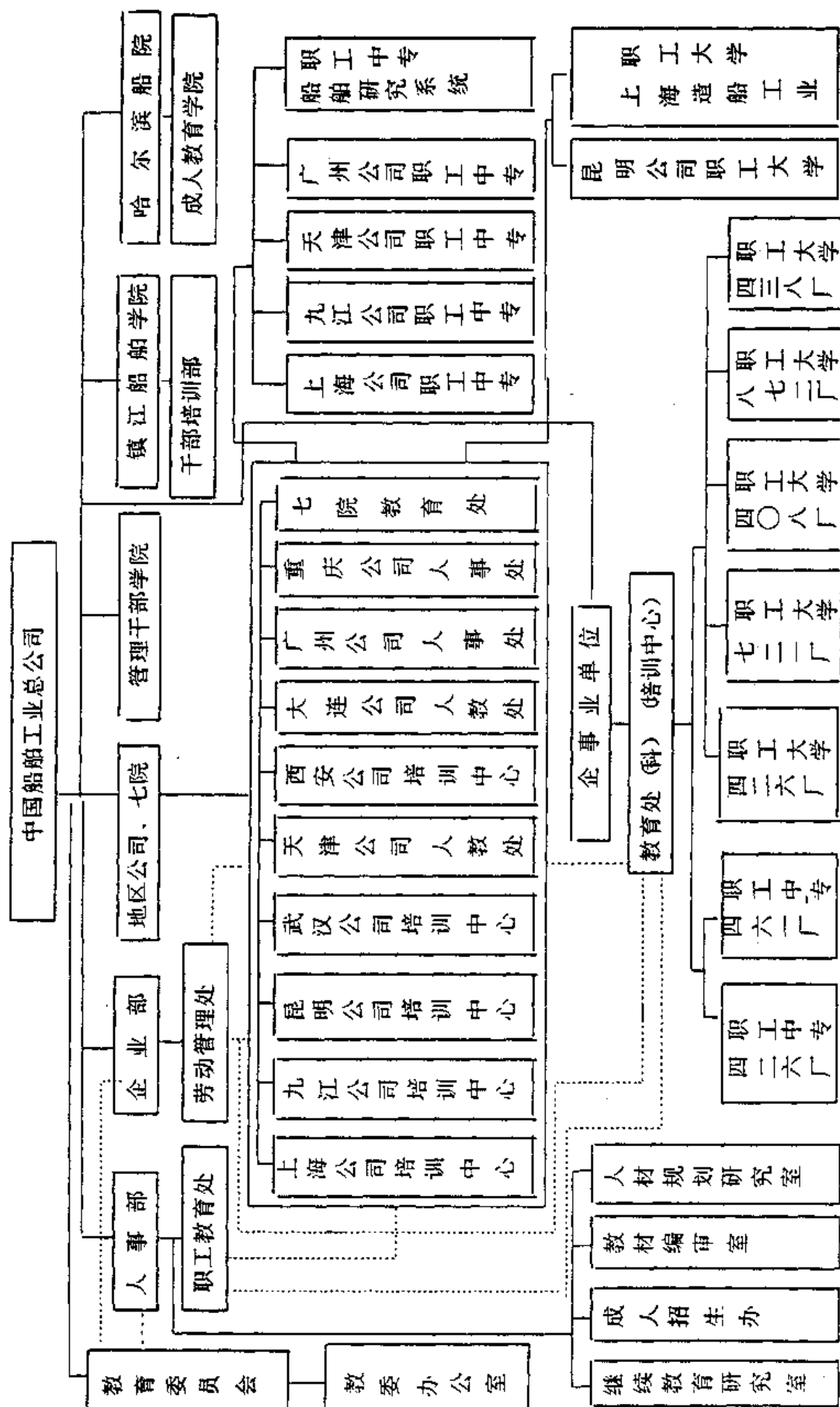
一、船舶工业领导机关职工教育机构沿革表

时 期	年 代	部教育机构		船舶局(九 局)教育机构	主 要 负责人	任职期间
		司 局	职工教育			
重工业部	1949.10	工业教育委员会			负责人: 杨天放	1949.10~1952.8
一 机 部	1952.8	工业教育司	在职教育科		司长: 周一萍	1952.8~1958.2
			技工培训科		科长: 赵希哲	1952.8~1954.3
			在职教育处		科长: 马雄冠	1952.8~1954.3
			技工培训处		副处长: 赵希哲	1954.3~1957.12
					副处长: 马雄冠	1954.3~1958.2
				教育科		
	1958.3	教育局		教育处	代处长: 林公实	1954.12~1956.7
					处长: 董继贤	1956.7~1957.9
				撤销教育处		1957.9~1960.3
			在职教育处		局长: 周一萍	1958.3~1960.9
			第三处(技工)		副处长: 郑惠凤	1958.3~1960.4
					副处长: 马雄冠	1958.3~1959.9
三 机 部	1960.9	教育局		教育处	副处长: 李培坤	1960.3~1960.8
					无处长	1960.8~1961.5
			第三处		局长: 王弼	1960.9~1963.6
			在职教育处		副局长: 邓永清	1963.6~1963.9
			技工培训处		无处长	1960.4~1963.6
					处长: 高道杰	1963.6~1963.9
					处长: 路志明	1963.6~1963.9
				教育处	负责人: 赵庆隆	1961.5~1963.6

船舶工业领导机关职工教育机构沿革表(续)

时期	年 代	部教育机构		船舶局(九局)教育机构	主 要 负责人	任职期间
		司局	职工教育			
六 机 部	1963. 9	教育局	在职教育处		局长: 邓永清	1963. 9~1969. 4
		撤销 教育局 科教组 教育局			副处长: 章 茜	1963. 9~1969. 4
					1969. 4~1970. 3	
			组长: 王玉峰		1970. 3~1972. 12	
			局长: 谭荫溥		1972. 12~1982. 5	
		处长: 路志明	1973. 3~1982. 5			
副处长: 吉春海	1973. 3~1983. 3					
船 船 总 公 司	1982. 5	人事部筹备	教育处			1982. 5~1983. 3
		人事部			副主任: 徐志坚	1982. 11~1984. 5
					主任: 王玉成	1984. 12~1989. 9
					主任: 方大鹏	1990. 7~今
					处长: 李文洪	1983. 3~1985. 1
			处长: 方大鹏		1985. 3~1987. 4	
			处长: 兰荣波		1987. 4~1988. 12	
			处长: 郭大成		1988. 12~	
		企管部	劳动管理处		处长: 张学武	1988. 12~

二、1989年中国船舶工业总公司职工教育机构体系图



三、1975~1983年船舶工业职工教育统计表

人 项 数 年 度	培 训 总 数	政 治 培 训	技 术 培 训	专 业 培 训	外 语 培 训	文 化 培 训	企 业 管 理	高 等 教 育	中 专 教 育	适 应 性 短 期 培 训	办 学 条 件			备 注
											专 职 教 师 (人)	教 育 经 费 支 出 (万元)	电 教 设 备 (台)	
1975	21328	12587	7407	488	220	626					682			
1976	12767	3864	3226	308	253	73		5043			918			高教为一 七·二一 大学
1977	17535	1216	11677	1022	722	1603		1031		174	1027			
1978	68657	20	38270	1362	9940	12844	3971	1870	380		1117			
1979	97693	121	51699	3823	6869	18193	13254	1961	1224	549	733			
1980	106837		11712	1111	3157	18058	5840	2489	419	64051	846			
1981	103692		22565	2649	5165	25695	6443	1124	365	39776	640		201	
1982	91871		14128	4175	3952	34822	5318	1655	391	27430	1101		174	
1983	126950		28480	7763	6002	31597		4012	1296	47800	1201		441	

四、1984~1990年船舶工业职工教育统计表

		1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990
合 计	职工总数	281501	276441	271119	332594	272332	269051	290867
	其中:干部	75811	78169	81319	85172	81311	89949	95210
	工人	205690	198272	199800	247422	191021	179102	195657
	职工培训总人数	135257	104117	73066	98777	66511	52082	64266
工人培训	小 计	103527	74770	36740	61566	41043	26475	23974
	高级工培训			191		2504	3483	4257
	中级工培训			8323		7835	8017	9377
	初级工培训			4904		4464	4709	5562
	其 他			23322		26240	4626	4778
岗位培训	小 计	2794	2851	5118	5177	6812	5588	14073
	厂级领导	84	139	158	167	444	278	384
	中层干部	761	741	1620	1365	2451	3219	6285
	一般干部	1949	1971	3340	3645	3917	2091	7404
继续教育	小 计	28396	25722	29912	30715	16434	17887	24323
	外语培训	4096	3411	4524	8079			
	微机培训	6640	8008	6167	3218			
	管理知识	6206	4598	6646	8517			
	专业技术	11454	9705	12575	10901			
学历教育	小 计	540	774	1296	1319	2222	2132	1896
	高等教育毕业人数	466	680	1028	904	1163	1313	1198
	中专教育毕业人数	74	94	268	415	1059	819	698
办学条件	职教经费支出(万元)	483	831	918	971	513	1199	1288
	职教用房(人均面积米 ²)	0.3	0.34	0.34	0.38	0.32	0.35	0.42
	专职管理干部(人)	932	1315	870	1180	949	652	775
	专职教师(人)	1380	1206	1167	1551	1051	840	900
	兼职教师(人)	1639			1536		1583	1955
	电教设备(台)	728	884	1192	1086	616	1301	1017

五、船舶工业技工学校统计表

数 年	项 目	学校所数	在校生数(人)	毕业生数 (人)	办学条件		
					专职 教师 (人)	实习 设备 (台)	校舍 面积 (米 ²)
截至 1966 年		13		6843			
1967~1972		—					
1973		11					
1974		11					
1975		20	1173				
1976		28	3019	1173	191		
1977		29	2378	945	236		
1978		24	3983	964	329		
1979		25	4985	1560	422		
1980		26	2129	2629	419	1459	39850
1981		31	728	1989	501	1418	44646
1982		26	1151	126	916		
1983							
1984		28	3011	778	661		
1985		26	4693	326	963		
1986		42	6044	1191	1177		
1987		46	7151	1564	1348		
1988		43	8052	1989	1378	2102	347005
1989		45	9391	2309	1364		
1990		44	10339	2658	1422		

注:1953 年以前各厂技工训练班共培养新工人 3685 人。

六、船舶总公司干部、工人培训统编教材目录

序号	教 材 名 称		
	工人培训教材	干部培训教材	教学电视片
1	船体装配工艺学 初级	造船工业企业生产管理	船舶的用途和特点
2	船体装配工艺学 中级	财务管理基本知识	造船
3	船舶焊接工艺学 初级	工业企业经营管理	船舶航行性能
4	焊接工艺学 中级	企业车间管理	船体结构(一)
5	气焊气割工艺学	涉外经济基础知识	舵设备
6	放样号料工艺学 初级	企业实用公共关系	特种舵
7	放样号料工艺学 中级	社会主义经济理论与政策	船舶特种操纵装置(特种推进器)
8	火工工艺学	现代科技管理	船舶动力装置简介
9	批铆铆接密性试验工艺学	物资管理	船用低速柴油机装配
10	船舶钳工工艺学 初级	设备管理	船舶管路
11	船舶钳工工艺学 中级上册	劳动定额的制定与管理	船舶放样与号料
12	船舶钳工工艺学 中级下册	管理心理学	船舶涂装
13	船舶管铜工艺学 初级	物资经济学	船台装配
14	船舶管铜工艺学 中级	企业政治思想工作	船舶航行试验
15	钣金工艺学 中级	劳动工资管理	船舶无线电导航概论
16	钣金工艺学 初级	价值工程	起重工艺
17	电工学 初级	网络计划	手工电弧焊基本操作技术
18	电工学 中级	实用预测技术	埋弧焊在造船中的应用
19	船舶电器安装工艺学		二氧化碳气体保护焊及其它焊接方法
20	船舶电气工程概论		焊接变形
21	电工仪表与测量		安全用电
22	船舶电站与电力拖动		钳工基本操作技术
23	船舶导航与通信设备		钢的热处理工艺及设备
24	电工基础		钢的火花鉴别
25	木塑工艺学		焊割安全

26	船舶泥工工艺学		涂装安全
27	涂装与防腐工艺学		公差造船
28	起重工艺学 初级		船体建造过程中的定位、测量与划线
29	起重工艺学 中级		船体结构(二)
30	电工常识		船体电气设备
31	电动起重机工作原理与操作 初级		船体设备
32	电动起重机工作原理与操作 中级		船舶制图
33	船体建造工艺学		起重安全
34	船体结构与识图		船舶系统
35	船体结构		轴系的安装和轴系理论中心线的测定
36	船舶常识		游标卡尺和千分表的使用
37	船舶概论		
38	船体加工设备与工夹模具		
39	船体制图		
40	船舶柴油机结构和修理		
41	金属材料及热处理		
42	企业管理常识		
43	画法几何		
44	仪器仪表零件结构		

七、1981 年造船工业职工教育先进单位、集体、个人统计表

地 区	先进单位	先 进 集 体	先进工作者
总 计	24	106	253
	6 个	23 个	64 人
上海、 江苏地区	四二四厂	四二四厂:轮机车间、设备科、	四二四厂 12 人
	四三七厂	教育科	四三六厂 8 人
	四三九厂	四三六厂:电气车间、卫生科、	四三七厂 15 人
	四七六厂	教育科、教务股	四〇九 6 人
	七二一厂	四三七厂:船体车间、电器分厂、	四四二厂 1 人
	第十一研究所	动力科、教育科、	四四三 3 人
		造机工艺所	四七六厂 4 人
		七二一厂:九车间	七二一厂 5 人
		四〇九厂:铸工车间、设备动力科	第九设计院 2 人
		四三九厂:推进器车间、动力科	第十一研究所 1 人
		四四二厂:电器车间	上海造船联大 4 人
		四四三厂:四车间、五车间	
		四七六厂:四车间、教育科、	
		生产计划科	
		第十一研究所:电子计算技术在 造船上应用研究室	
	3 个	19 个	48 人
江西、 安徽地区	四二五厂	四二五厂:船体车间、铸锻车间	四二五厂 13 人
	六二一四厂	装配车间	四五八厂 2 人
	四四一厂	六〇一厂:财务科、卫生科	六五〇二厂 3 人
		四四一厂:二车间、六车间、	四四一厂 7 人
		机动科电话维修学习班、	四五九厂 4 人
		79 级电大班、检验科、	六二一四厂 7 人
		教育科	六三五四所 1 人
		六二一四厂:机加车间、船体车间、	六〇一厂 2 人
		电装车间、工具科、	闽赣物资供应站 1 人
		财务科	
		六三五四所: 车间	
		四九一厂:三车间、运输队	

续表

地 区	先进单位	先 进 集 体	先进工作者
湖北地区	4 个	16 个	68 人
	四三八厂 四四六厂 〇三厂 四七一厂	〇三厂:木模车间,教科教学组 四〇四厂:动力车间 四三八厂:八车间、十车间、四车间 二十六车间 四六一厂:工大、电大教研组 三八八厂:二车间、职工医院 四六三厂:四车间 四七一厂:五车间、六车间 四四六厂:供应科、〇一车间、 教育科	三八八厂 2 人 〇三厂 4 人 〇四厂 6 人 四三八厂 25 人 四四六厂 3 人 四六一厂 9 人 四六三厂 4 人 四七一厂 9 人 四八三厂 1 人 六一二厂 3 人 六〇三厂 2 人
四川地区	3 个	7 个	9 人
	四二九厂 四〇五厂 四八九厂	四五五厂:二车间 四五七厂:四车间 四六八厂:教育科 四三二厂:七车间 六六二厂:十六车间 四七九厂:四〇一车间 四二九厂:机动科	四〇五厂 1 人 四三二厂 1 人 四五二厂 1 人 四五七厂 1 人 四六九厂 1 人 四八七厂 1 人 四八九厂 1 人 六六二厂 1 人 六机局 1 人
云南地区	2 个	8 个	30 人
	〇五一二厂 五〇二二厂	五〇〇二厂:职工大学 五〇一二厂:六车间,财务科、 教育科 五〇二二厂:四〇五车间,教育科 七五〇试验场:水工队 五〇六二厂:财务科	五〇〇二厂 4 人 五〇一二厂 7 人 五〇二二厂 8 人 五〇三二厂 5 人 五〇六二厂 3 人 七〇试验场 3 人

续表 2

地 区	先进单位	先 进 集 体	先进工作者
陕西、山西 地区	2 个	12 个	31 个
	四〇八厂 八七四厂	八七二厂:全面质量管理办公室、 教育科青工培训组 四〇八厂:二十二车间,中心试验室 八八四厂:工具科业余分校、 电大电子班、 职校中专班 八七四厂:一、二车间,七、三车间、 检验科,教育科、 职工医院	四〇八人 14 人 八七二人 3 人 八七四厂 8 人 八七四分厂 1 人 八八四厂 5 人
东北、华北 地区	3 个	12 个	75 人
	四二六厂 四三一厂 三六八厂	四〇七厂:检查科 四二六厂:机械车间,轮机车间、 铸钢车间,船装车间 工具科 四三一厂:轮机车间,财务科 六一三厂:电大教学班 三六八厂:电大教学班 三六八厂:一〇三车间,财务科、 职工技术轮训学校	三六八厂 5 人 四〇七厂 8 人 四二六厂 45 人 四三一厂 14 人
广东、广西 地区	1 个	9 个	28 人
	四三四厂	四三三厂:船体车间,木工车间、 中心试验室焊接组、 安技科 四三四厂:教育科 四二七厂:一车间,十一车间 六二〇一厂:一机工车间 铸工车间	四二七厂 4 人 四三三厂 7 人 四三四厂 1 人 六二〇一厂 16 人

八、1983 年船舶工业教育先进单位、集体、个人统计表

职工教育 先进单位	职工教育 表彰单位	教育工作 先进集体	先进教育 工作者
4 个	4 个	23 个	303 人
文冲船厂	四四一厂	哈尔滨船舶工程学院 301 教研室	哈尔滨船舶工程学院 12 人
四三八厂	四八七厂	镇江船舶学院计算中心	镇江船舶学院 7 人
四三九厂	五〇一二厂	九江船舶工业学校制图教研室	九江船舶工业学校 4 人
四二六厂	七〇八所	渤海船舶工业学校理化教研室	渤海船舶工业学校 3 人
		七〇一所二室	七院 20 人
		七二二所教育科	上海公司 43 人
		七〇九所计算中心	武汉公司 34 人
		四二五厂教育科	重庆公司 10 人
		四三六厂教育科	广州公司 43 人
		四三七厂教育科	大连公司 47 人
		四〇三厂热处理车间	天津公司 17 人
		四〇七厂 31 车间	九江公司 25 人
		四〇五厂教育科	西安公司 28 人
		四七九厂教育科	昆明公司 10 人
		六六二厂教育科	
		四三三厂教育科	
		四二六厂职工学校	
		新港船厂教育科	
		新河船厂职工学校	
		六二一四厂财务科	
		四九一厂总装车间	
		八七四厂教育科	
		五〇二二厂教育科	

九、1989 年船舶工业教育先进集体、个人统计表

先进教育集体	先进教育工作者	
25 个	176 人	
四二六厂职工学校	大连船舶工业公司(集团)	13 人
四三一厂人教处	天津船舶工业公司	14 人
新港船厂教育科	上海船舶工业公司	31 人
天津船舶工业公司职工中专	九江船舶工业公司	10 人
四三六厂教育处	武汉船舶工业公司	15 人
四三七厂教育科	重庆船舶工业公司	13 人
四七六厂教育中心	西安船舶设备工业公司	9 人
六二一四厂子弟学校	广州船舶工业公司	12 人
四四一厂教育科培训股	昆明船舶设备工业公司(集团)	8 人
四〇七厂教委办	七院	17 人
四三八厂教育中心	系统工程部	1 人
四六七厂子弟学校	管理干部学院	1 人
四七九厂职工培训学校	哈尔滨船舶工程学院	9 人
四〇八厂子弟学校	镇江船舶学院	5 人
四三三厂教育中心	渤海船舶工业学校	4 人
五〇二二厂子弟学校	九江船舶工业学校	5 人
七〇八所教育科	武汉船舶工业学校	4 人
七二二所教育中心	杭州船舶工业学校	3 人
哈船院六〇四实验室	南京船舶工业学校	1 人
镇江船院一〇一教研室	总公司行政部	1 人
渤海船校普通课部		
九江船校教务处电化教研室		
武汉船校教务处		
杭州船校政治教研组		
南京船校管理专科		

编后语

根据中国船舶工业总公司《中国舰艇工业历史资料丛书》编辑部的统一部署和要求,人事干部局于1990年下半年开始筹备编写《中国舰船工业职工教育史料集》工作,成立了以韩发、李文洪为组长,郭大成、王磊为副组长的领导小组,并部署资料征集工作和落实有关分工。

在资料征集和编写过程中,多次召开编辑工作会议,先后抽调大连船厂孙更,北海船厂马丽萍、潘吉才,九江公司刘锡林、杨健等同志负责资料的征集和初步的编辑加工,并分别于1991年5月在北京,1991年9月在成都,1992年4月在杭州三次召开审稿会。整个史料集数易其稿,多次修改补充,并广泛征求一些熟悉职工教育的老同志的意见。

职工教育史料集的综述由郁惟谦撰写初稿,大事记由孙更撰写初稿,两部分均由李文洪修改完稿。整个史料集的修改完稿工作主要由李文洪、郭大成、王磊分工负责,最后李文洪统稿,

在编写过程中,夏德润、吴大谷、刘继唐、汤建华等承担了部分资料的先期修改任务。崔国庆、王志光参与了资料征集和整理工作。

职工教育史料集单独编纂之前,叶常盛、张锁明做了部分资料征集和调研工作。

《舰船工业职工教育史料集》编纂组

1993年9月