

许振超：能工巧匠守职而不废

本报记者 付鑫鑫

午时的青岛港自动化码头一片繁忙。以观景平台为界，平台以东两个泊位为全自动化作业，不论是停泊船只卸货，还是集装箱运输摆放，全由机器人完成，自动化导引车、全自动轨道吊等机械设备，在空无一人的场地里自主运转。

平台以西为半自动化作业区域，红白相间的桥吊，由近及远依次排开，大型运输车穿梭在集装箱“森林”之中，高效有序。桥吊上，距离地面五六十米处，有一白色房子——那是桥吊司机的驾驶室，也是许振超干了大半辈子的地方。

从1984年被选为青岛港第一批桥吊司机，许振超就立足本职，干一行、爱一行、精一行，自学成才、苦练技术，练就了“一钩准”“一钩净”“无声响操作”等绝活，先后八次刷新集装箱装卸世界纪录，使“振超效率”享誉全球。

不仅如此，他还勇于创新、敢于开拓，带领团队积极开展科技攻关，持续破解安全生产难题，填补国际技术空白，为国家节约巨额成本。在工作中，他创造出“振超工作法”，为青岛港提速建设发展提供宝贵经验。

出生于1892年，历经120余载沧桑风雨，青岛港如今全年进出港船舶逾3万艘次，运输集装箱数量超过1900万个标准箱，与全球180多个国家和地区的700多个港口有贸易往来，成为连接中国与世界的重要桥梁之一。

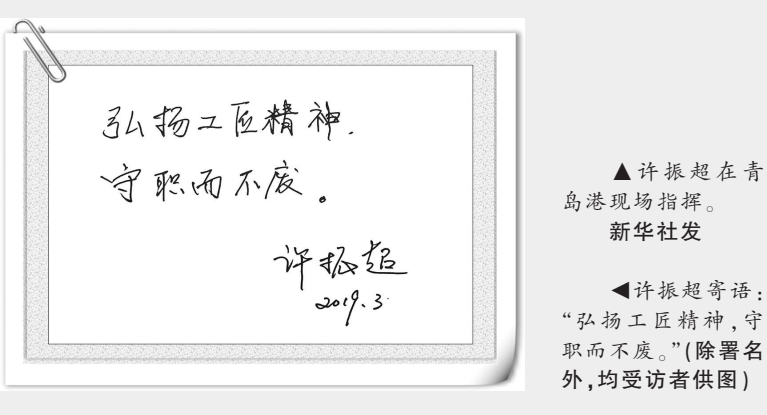
作为青岛港繁荣的亲历者和见证者，许振超说：“工人是港口的主人，而港口是国家的，我们每个人与港口、与国家都是命运共同体。在我看来，工匠精神就是尊重劳动、做好本职、兢兢业业，干就干一流、争就争第一，为港口和国家的明天作贡献。”



【人物档案】

许振超，1950年1月出生，山东荣成人，青岛前湾集装箱码头有限责任公司固机高级经理，中华全国总工会原副主席(兼职)，第十一届、十二届全国人大常委会委员，第十三届全国人大代表。

1967年至1974年，国营青岛第七棉纺织厂工人；1974年至1984年，青岛港第二作业区机械四队工人；1984年至1997年，在青岛港集装箱公司固机队，先后担任工人、值班队长、副队长、队长兼党支部书记。其间，1989年被评为最佳桥吊司机，1991年任桥吊队副队长，1992年任桥吊队队长。2003年至今，任青岛前湾集装箱码头有限责任公司工程技术部固机经理。2005年，被评为全国劳动模范。2018年12月，获“改革先锋”称号。



1984年，青岛港成立了集装箱公司，许振超等人想开桥吊，“咱不能老开小吊车，什么大开什么”。是年，许振超从青岛前往上海培训3个月。

桥吊被称为码头上的“空军”。当不了航空飞行员，码头上的“飞行员”对许振超也有极大的吸引力。桥吊的说明书是英文，他以前学的是俄文，怎么办？他买来英汉电子小词典，一个单词一个单词地翻译，把说明书、电路图摸得滚瓜烂熟。

青岛有句俗语：狼上房子，错勤快！“我就喜欢去学一些新技术。别人修东西，我去看，回来自己捣鼓，后来就考上了电工证。技多不压身！”许振超告诉记者。

1987年，青岛港的桥吊正式投产，4个桥吊司机分两班倒，一班干12小时，许振超是其中的一员。青岛港新闻中心新闻公关部主任刘春修介绍，桥吊司机是个辛苦活，从早上8点干到晚上8点，白班一天三顿都在桥吊上吃饭，“他们基本上一天都不敢喝水，因为喝水多容易去洗手间，遇上码头卸货、装货，太浪费时间！”在四十米高的驾驶室，桥吊司机一直要俯看岸边轮船的泊位，计算从轮船到运输车之间的距离，还需“穿针引线”扣好集装箱上起吊用的锁孔，保证不能

速度和吊具垂直升降之间的角度，在起落点之间，钩走弧线，跳出了优美的“空中芭蕾”，不仅稳准轻，而且动作连贯、一气呵成，行云流水。很快，“无声响操作”成了许振超的又一绝活，更成为青岛港的独创。

“无声响操作”实现后，熟能生巧，生产效率随之提高。2003年4月27日夜，许振超带领桥吊队的工友们，仅用6小时15分钟，就完成了“地中海法米娅”轮3400个标准箱的装卸，创出了每小时单机效率70.3自然箱和单船效率339自然箱的世界纪录。此后五年，许振超带领桥吊队，先后八次打破集装箱装卸世界纪录，使“振超效率”享誉全球。

精心钻研4年，画出两尺多厚图纸

在第一次破纪录的过程中，有个细节，许振超记忆犹新。4月27日晚上，作业的8台桥吊中有一个桥吊出了2分钟故障。“如果当年，这个桥吊故障长达15分钟，那我们就再想破纪录了。”他说。

又有一次，队里的一台桥吊控制系统发生故障，请外国厂家的工程师来修。专家干了12天，一下子挣走几万元。这件事深深刺痛了许振超。他想，如果自己会修，这笔钱不就省了吗？然而，桥吊构造复杂，涉及电力拖动、自动控制等6门学科，就是学起重机械专业的大学毕业生至少也得两三年才能处理一般性故障。许振超刻苦钻研，终于发现，所有的技术难点都集中在这一块控制系统电路板上，而这正是外国厂家全力保护的尖端技术——不仅没有提供电路板图纸，就连最基本的数据库也没有。

许振超找来备用电路板，一头扎进去研究。一块书本大的模板，一面是密密麻麻、层层叠叠的上千个电子元器件，另一面是弯弯曲曲的印刷电路，这样的模板在桥吊上一共有20块。为了分辨细如发丝、若隐若现的线路，许振超专门用玻璃做了个支架，将模板放在玻璃上，下面安上100瓦的灯泡，通过强光使模板上隐身的线路显现出来，然后一笔一笔绘制成图。光分辨这2000多个焊点，已够麻烦了，要弄明白它们之间的连接更麻烦。一个点前后左右有4条连线，4变8、8变16、16变32……一条线路常常要测

上百个电子元器件，累到头晕眼花，许振超就从冰箱里取出冰块，敷一会儿，再接着干，每晚坚持3个多小时。整整4年后，许振超倒推出复杂密集的12块电路板模板，画了两尺多厚的电路图，终于攻克了技术难点。

而他的研究成果后来成为桥吊司机技术手册的重要内容，也是青岛港集装箱桥吊吊障的“利器”。一次，一台桥吊上的一块小信号转换板坏了，许振超花8元钱买回一个运算放大器就把问题解决了。换在以前，换一块板得花3万元！

后来，许振超的维修技术出了名，公司奖励给他一台传呼机，许振超的传呼机一天24小时都开机，只要桥吊有故障，随叫随到，随到随修。即便如此，许振超又给自己提出了新目标——“15分钟排障”。他解剖每一个运行单元，不断探索，手到“病”除。

现今，桥吊队从接到故障信息，到主管工程师到场排除，已缩短至15分钟以内。“现代化大生产说到底需要团队协作。仅凭我一个人，就是一身铁又能打几颗钉。”许振超对自己的研究成果从不藏着掖着，对工友、后辈向来倾囊相授。

采访前一天，许振超还到职业技术学院上课，传授经验。他说：“再先进的机械设备，离开了人，就是一堆废铜烂铁。以前的师傅教我们‘四懂三会’（懂原理、构造、用途、性能，会操作、维护、排除故障），还有‘十字’保养守则（紧固、润滑、防腐、清洁、调整）。这些都是宝贵的财富，需要一代代传承下去。”

年近古稀，许振超离开了一线，仍然心系青岛港。今年3月，他作为人大代表参加全国两会，提议国家从立法层面实现外籍船舶国内捎带业务，提升中国港口的国际竞争力。“很多世界大港，国际集装箱的中转量可能占到总吞吐量的30%以上，而我们国家目前不足10%，甚至更低。”这主要是因为我国现行的航运条例，不允许外籍船舶在中国国内运输时捎带国内航线业务，即不准国际集装箱捎带。

许振超表示，这一条例起初是保护国内运输市场、保护国内集装箱箱量。然而近20年过去了，整个国际海运市场、运输装备、港口以及港口能力都发生了巨大变化，因此，迫切需要法律层面支持，提高青岛港、上海港、宁波港等国内港口的国际集装箱中转量。

“太上老君”的徒儿，不能让火烧着眉毛

许振超的家，在青岛市区一幢6层高的单元楼里。采访当天，妻子许金文正好去居委会办事，开门的正是他本人。

走进家门，深色地板已有些年头，落座的沙发垫也被洗得外分柔软。不大的客厅摆着电视机、冰箱，较新的木质茶几旁，紧挨着一个自制的老旧木桌，生活简朴可见一斑。

坐在沙发上，许振超忆起他的“从前慢”。1950年，许振超出生，是家中长子，从小就学着织渔网、帮长辈缠梭子。

上小学之后，许振超有两个梦想：一是当飞行员，翱翔天际，因为报纸上总说飞行员如何如何厉害；二是当工程师。幼年的许振超跟爸爸出门钓鱼，看父亲用自己做的轮滑卷渔线，打心里佩服父亲的手艺。

1964年，许振超考上了青岛市最好的中学——青岛二中。其中一年，有单位来选拔飞行员。最后一轮二选一，许振超被淘汰下来，很是难过。所幸，他并没有心灰意冷。

1967年底，初中毕业的许振超，因家庭生活困难，进入国营青岛第七棉纺织厂工作。那个年代，进棉纺织厂当工人甚是光荣。

他进厂后第一份工作是在动力科，主要是推小火车运煤、烧锅炉。启蒙老师姜师傅告诉他：“咱们这可都是太上老君的徒弟，做事情讲究掌握火候，千万不能让火烧着眉毛。”一天24吨煤，一个班来回跑，如何装煤最有效、运煤最省力、烧煤同时保证生产安全……不到半年，聪明好学的许振超掌握了全部流程和所需技能，赢得师傅称赞。

1968年，棉纺织厂车间缺人，需从动力科挑个能干的去帮忙，小许被挑走了。人家都替许振超高兴，可许振超自己却觉得，烧锅炉是个技术活，换作在车间里推纱，工作环境轻松，但整日棉花毛缠满头满脸，到处湿哒哒、黏糊糊的，很不爽利。

“车间100多个女工，推纱的男工没几个，她们老笑话我成天耷拉着个脸，跟小老头似的，不爱搭理人。”许振超琢磨着，推纱太没技术含量，得学点别的知识，就主动向车间相熟的电工讨教。

上世纪70年代中期，青岛港有个工人想调进棉纺织厂，许振超抓住机会主动和他联系。那会儿，八大样板戏流行全国，许振超梦想着，《海港》里的码头才是干活的好地方。

1974年4月，许振超离开国棉七

厂，进入青岛港第二作业区机械四队。彼时的青岛港，装卸作业方式很落后，体力劳动繁重，工作环境艰苦。

“当时我就想，难道码头工人就不能摆脱这种出力大、流大汗的命运吗？”许振超回忆说，渐渐地，青岛港进口了一些现代化机械设备，但由于工人们不了解使用和维护技术，设备经常出故障，有的设备用不到一年就坏了，还有的酿成了事故。“缺少知识误人误事，唯有知识才能改变命运。”

这回，许振超的师傅又姓姜，因技术一流、脾气古怪，人称“姜大怪”。一次出工，码头的皮带机电机需要换向，原理很简单，就是把三相电源线任意两相互换。许振超初来乍到，哪里知道，而且姜师傅也没教过……“姜大怪”冲着第二趟来到电机旁边的许振超就是一顿数落：“这么大的个子，电机换向、反转调相都不会？”

许振超暗下决心，发奋努力，凭着以前掌握的电工基础知识，又去买书，又在业余时间摸索，很快对码头所用的各式电器了如指掌。

又有一次，一台先进的电磁吊不知道怎么用着就坏在码头上，姜师傅被请去修，许振超跟在旁边。姜师傅认定是保险丝跳闸，然而，换了五六盒保险丝，机器还是没有半点反应。许振超壮着胆子凑上前去看，发现是整流元器件烧了。“姜大怪”乍一听不相信，后来见许振超掏出一个自制的万用表，隐约觉得有戏。

待到许振超骑自行车采购新的整流元器件换上，电磁吊果然重新运转起来。自此，不仅姜师傅对许振超另眼相看，许振超自己也越发坚定了“知识改变命运”的信念，成就感蹭蹭地往上涨，去上班都哼小调了。

首创“无声响操作”，打破多次世界纪录

伴随着青岛港码头的升级换代，电工许振超被抽调出来，学习如何操作10吨重的门式吊车。第三个师傅还是姓姜，老婆是队里技术最好的司机。这位姜师傅很有耐心，手把手地教许振超如何操控门机。不到7天，许振超就能独立作业了。

“姜还是老的辣”，老婆操控门机，干净利落，垂下的钢丝绳承重或不承重，都能稳如直柱，指哪打哪；到了许振超手里，钩头稳不住，钢丝绳直打转。许振超心里不是滋味，凌晨2点作业结束以后，仍坚持在车上练习到天亮。日复一日，勤加练习，半年后，他的钢丝绳走起来也是一条线，一钩吊起，稳稳落下，不多不少，一点不漏正好装进车皮。这手“一钩准”“一钩净”的绝活，很快就被大家传开了。

记者手记

工匠精神首要的是尊重劳动

采访期间，记者问许振超，自上世纪70年代起，他在青岛港干了30多年，跟各种吊车、轮船、集装箱打了半辈子交道，何以如此长情？

许振超坦言：“咱当不了科学家，但做个能工巧匠，还是没问题的。而且我从小就喜欢研究机械。”家里门窗电灯坏了，小家电出故障等，以前都是父亲出手。等他长大了，由他全权接手。

在青岛港开桥吊，有一次桥吊出了故障，他愣是把桥吊车上4000多个接头全部拆开检查了一遍，用了整整一周的时间才发现故障点，毅力惊人。

大会上，3名技师跟工程师一起上台领奖，许振超是3名技师之一。他说：“那时候感觉真是好，很有成就感！走不了工程师的路，还能走技师的路。”他素来以“知识改变命运、技多不压身”的信条来鼓励自己多学多做。

言及去年以“践行‘工匠精神’的优秀代表”获得“改革先锋”称号，许振超认真地说：“在我看来，工匠精神不仅仅是工匠的事儿，也是全国劳动者的事情。劳动者自己得首先尊重劳动，做好分内之事，不能自毁形象、亵渎劳动。您自己尊重劳动、热爱工作了，别人自然也就尊重作为劳动者的您！”

1990年12月28日，青岛港开表

