

大连机车车辆厂

简 史

(1899 — 1999)

工厂简史编委会编

中国铁道出版社

1999年·北京

(京)新登字 063 号

ISBN 7-113-03325-3



9 787113 033255 >

图书在版编目(CIP)数据

大连机车车辆厂简史/工厂简史编委会编.

北京:中国铁道出版社,1999.7

ISBN 7-113-03325-3

I .大… II .大… III .大连机车车辆厂-工厂史
IV .F426.472

中国版本图书馆 CIP 数据核字(1999)第 11450 号

书 名: 大连机车车辆厂简史

著作责任者: 工厂简史编委会编

出版·发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市宣武区右安门西街 8 号)

责任编辑: 丁国平

印 刷: 大连内燃机车研究所科技服务公司印刷厂

开 本: 850×1168 1/32 印张:13.5 字数:310 千

版 本: 1999 年 7 月第 1 版 1999 年 7 月第 1 次印刷

印 数: 1—1500 册

书 号: ISBN 7-113-03325-3/Z·453

定 价: 52.00 元

版权所有 盗印必究

凡购买铁道版的图书,如有缺页、倒页、脱页者,请与本社发行部调换。

工厂简史编委会

主任委员 袁吉昌 崔殿国
副主任委员 张相治
委 员 张仁祥 林镇北 邹立发 宗宝全
张 国 祝 仲 跻 升 谭 成 旭 孙 喜 运
马 力 贾 凌 梅 许 滨 胡 志 华
李 连 生 高 峻 山 苏 永 安

主 编 张相治

副 主 编 尹宝雨

工 作 人 员 曹玉国 吴高德 李凤梅

序 言

袁吉昌 崔殿国

至1999年9月28日,我们工厂已经走过了一百年的路程。回首工厂百年足迹,是一部英勇不屈、前赴后继的斗争史,是一部自力更生、奋发图强的创业史,也是一部改革创新、勇攀高峰的发展史。

在旧中国近半个世纪的日子里,工厂先后被沙俄和日本侵占,沧桑岁月,历尽耻辱。在中国共产党的领导下,中国工人阶级高举斗争的旗帜,率先成立沙河口工场华人工学会,进而发展为大连中华工学会和南满铁路工会,大连地区第一名共产党员、第一批基层党组织均在这里诞生,工厂成为大连地区工人运动的发祥地,为大连地区早期地下党组织培养了大批领导骨干,傅景阳、王立功、金伯阳等共产党人名垂青史。1945年8月大连地区解放后,工厂迅速恢复了党组织,在国民党军队严密封锁旅大地区极其艰难的困境中,全厂职工含辛茹苦,英勇奋战,使遭受侵略者严重破坏残垣破壁的老厂很快恢复了生机。

新中国成立后,工厂职工发扬铁路工人的光荣传统,在中国铁路牵引动力现代化建设中实现了一次又一次飞跃。50年代,工厂建成了中国最大的蒸汽机车生产基地,形成蒸汽机车设计中心,被确定为罐车设计主导厂。60年代,成为中国第一个内燃机车制造厂。70年代,成为中国第一个批量转产第二代内燃机车的企业。党的十一届三中全会后,工厂坚持改革开放的方针,加快了发展的步伐,80年代建成了中国最大的内燃机车生产基地,90年代又成为中国最大的内燃机车出口基地。工厂先后设计制造了10余种

类型 977 台蒸汽机车、30 余种类型 4800 余台内燃机车、20 余种类型 76000 余辆货车,内燃机车覆盖全国 14 个铁路局、90 个机务段和 60 多个地方铁路及大型厂矿企业,出口 6 个国家,被党和国家领导人誉为“机车摇篮”。还抽调人员、设备和技术资料支援了大同机车厂、长春客车厂、资阳内燃机车厂、西安车辆厂等新厂的建设。50 年的光辉历程,在中国铁路机车车辆工业发展史上谱写了重要的篇章。

明史知今。在我们即将迎来建厂百年,胜利跨入 21 世纪的时候,编写一部工厂简史,科学地总结历史经验,对于帮助职工了解厂情,认识厂情,深入进行热爱中国共产党、热爱社会主义祖国、热爱工厂教育,培养和造就一支有理想、有道德、有文化、有纪律的职工队伍,将提供丰富的历史教材。我们工厂自 1987 年开展史志工作以来,先后出版了一部《厂志》(1899—1987)和四部 9 个年度的《年鉴》,积累了大量丰富的资料,为编写工厂简史打下了良好的基础。为了纪念工厂建厂百年,工厂决定组织编写这部简史。

工厂简史采用章节体,既考虑编年又侧重于纪事本末的纵向分期。编写中,以马克思列宁主义、毛泽东思想、邓小平理论为指导,用历史唯物主义的观点,实事求是,科学总结,按照历史发展的本来面目客观反映,突出主业,突出主线,依据生产经营的发展划分时期,坚持详今略古的原则,充分体现了为社会主义服务和为工厂生产经营服务的思想。编写过程中,得到了路内外有关部门的大力支持,工作人员为此书付出了艰辛的劳动。

一个世纪过去了,几代人用热血和汗水铸就了工厂的辉煌。新的世纪即将到来,我们又将开始新的登攀。工厂已经制定了创建具有国际水平现代化企业的宏伟目标,既振奋人心又富有挑战。我们坚信,全厂职工发扬工厂的光荣传统,顽强拼搏,不懈努力,一定会续写更加辉煌的新篇章。

目 录

序 言	袁吉昌 崔殿国	(1)
第一章 清朝末期铁路工业和沙俄建厂		(1)
第一节 清朝末期铁路和铁路工业		(1)
第二节 东省铁路和沙俄建厂		(5)
第三节 日俄战争和工厂易主		(11)
第二章 日本侵占工厂四十年		(16)
第一节 满铁接管工厂和易地重建		(16)
第二节 沙河口铁道工场的初期经营和萧条		(22)
第三节 “九一八”事变后沙河口铁道工场的扩张		(31)
第三章 大连中华工学会和工厂早期党组织的斗争		(44)
第一节 工厂早期工人罢工斗争		(44)
第二节 大连中华工学会		(49)
第三节 工厂早期党组织的斗争		(59)
第四节 地下共青团		(66)
第四章 恢复生产的斗争和中苏合营共管		(70)
第一节 工厂重建党组织和初期恢复生产		(70)
第二节 开展生产自救,粉碎国民党封锁		(76)
第三节 党组织公开,迎接新中国诞生		(84)

第四节	中苏合营共管和支援抗美援朝	(89)
第五章	建设中国蒸汽机车生产基地	(101)
第一节	独立经营,由修转造	(101)
第二节	建设中国蒸汽机车设计中心	(110)
第三节	建设中国罐车设计主导厂	(116)
第四节	第一次大规模技术改造	(120)
第五节	生产大跃进和巨龙型内燃机车研制	(127)
第六节	党的建设和群团工作	(135)
第六章	生产调整和内燃机车研制	(145)
第一节	停造转修,修造并举	(145)
第二节	内燃机车研制	(153)
第三节	建立政治部体制	(160)
第四节	第二次技术改造	(169)
第七章	生产第一代内燃机车	(176)
第一节	中国第一个内燃机车制造厂	(176)
第二节	“文化大革命”对工厂的冲击	(183)
第三节	工厂在曲折中发展	(190)
第八章	转产第二代内燃机车	(201)
第一节	波动徘徊的生产局面和恢复性企业整顿	(201)
第二节	第三次技术改造	(210)
第三节	B型机车研制和企业全面整顿	(219)
第四节	拨乱反正,恢复和加强党的领导	(231)

第九章	建设中国内燃机车生产基地	(242)
第一节	深化改革,推动企业持续稳定发展	(242)
第二节	滚动开发,形成机车产品系列化	(258)
第三节	技术合作,引进吸收国外先进技术	(270)
第四节	“六五”、“七五”改扩建工程	(280)
第五节	实现党风根本好转,开创思想政治工作 新局面	(295)
第六节	厂属集体企业的兴起	(312)
第十章	重振雄威,再创辉煌	(327)
第一节	转换经营机制,走向市场经济	(327)
第二节	面向国内外市场,构筑高效开发模式 ..	(347)
第三节	从严治厂,强化管理,夯实企业发展 根基	(369)
第四节	坚持两手抓方针,实现企业全面进步 ..	(385)
结束语	(405)
附 录	(410)
工厂党政工领导名表	(410)
工厂获国家级荣誉称号	(421)

第一章

清朝末期铁路工业

和沙俄建厂

第一节 清朝末期铁路和铁路工业

铁路作为近代先进的交通运输工具,是 19 世纪 20 年代在英国诞生,19 世纪后期在中国大地最初出现。

1825 年 9 月 27 日,英国在斯托克顿和达林顿两个城市之间修建的世界上第一条供公众使用的铁路正式开始营业,斯蒂芬森亲自驾驶他的“运动号”蒸汽机车,牵引着 12 节煤车和 20 节挤满乘客的旅客列车,时速为 19 公里。〔1〕四年之后,斯蒂芬森又和他的儿子罗伯特·斯蒂芬森共同制造了取名为“火箭号”的蒸汽机车,这种机车已具有现代蒸汽机车结构的特征:由十字头、主连杆和曲拐销来驱动动轮,汽缸也从锅炉顶上移置到锅炉旁边。

继英国修建铁路后,其它工业发达国家相继开始修建铁路,1830 年美国铁路通车,1832 年法国铁路通车,1835 年比利时和德国铁路通车,1836 年加拿大铁路通车,1837 年俄国铁路通车,1838 年奥地利铁路通车,1839 年荷兰和意大利铁路通车。

1840 年以前,中国是一个幅员辽阔、闭关自守的封建帝国。英国侵略者发动的鸦片战争,用炮舰打开了腐朽的清朝帝国的大门。从此,西方侵略者相继侵入我国,它们强迫清朝政府签定一系

列丧权辱国的不平等条约，攫取各种特权，强迫中国开辟许多通商口岸，以便倾销商品和掠夺原料。中国逐渐沦为半殖民地半封建国家。

建筑铁路给帝国主义争夺殖民地利益带来巨大好处，因此，帝国主义侵略者把铁路“这种建筑事业变成对十亿人民(殖民地加半殖民地)，即占世界人口半数以上的附属国人民，以及对文明国家资本的雇佣奴隶进行压迫的工具”。〔2〕1853年，英国在它的东方殖民地印度开始修建铁路，这是亚洲最早有铁路的国家。在中国，西方侵略者不满足于控制中国沿海和内河航运，也企图在中国建筑铁路，因为铁路能使他们的侵略势力大规模地深入到天然水道所达不到的广大内地，但因太平天国轰轰烈烈的革命运动打乱了他们侵略中国的时间表，并在一段时间内阻止了他们在中国修建铁路的阴谋活动。

1858年至1860年，英法两国发动了第二次鸦片战争，先后攻占天津和北京，强迫清政府签定了不平等的天津条约和北京条约。与此同时，沙俄于1858年5月、1860年11月强迫清政府签定了璦琿和北京两个不平等条约，吞并了我国外兴安岭以南、黑龙江以北的60万平方公里和乌苏里江以东的40万平方公里领土，把沙俄的领土扩张到太平洋沿岸，并夺取了海参崴港。

19世纪50年代末期，英、俄、法、美等西方资本主义已经把修筑铁路的事提到对华侵略日程上来，对清朝政府接连不断地提出在华修建铁路的要求，但都一一被拒绝。清朝政府虽然已经丧失了沿海和内河的航权，被迫开商埠，辟租界，但对能使外国势力深入腹地的铁路却有很大的戒心。1865年，由一个名叫杜兰德的英国商人出面，在北京宣武门外修建了一条长约一里的小铁路，想借此大肆宣传。这条广告铁路不但没有得到清朝皇帝和王公大臣的

赏识,反而由步军统领用“见者诧异,谣诼纷起”的理由,下令把它拆除。〔3〕

西方侵略者在请求、建议和引诱等方法一一失败后,索性使出欺骗手段来达到他们的目的。1872年12月,美国驻上海副领事奥力维·布拉特福诡称要修筑一条“寻常马路”,骗取上海道台沈道成的允许,成立有英国工商团体参与的吴淞道路公司。后由于资金缺乏,转让给英国人,1874年7月28日,英国商人在伦敦登记成立吴淞铁路有限公司,并以怡和洋行作为其在华代理人,12月开始修筑路基。英国人又以“供车路之用的铁器”欺骗清政府运来了钢轨、机车和车辆。1876年1月20日开始铺轨,2月14日以“引导号”(一译先锋号)蒸汽机车牵引料车运行,这是中国铁路第一次有蒸汽机车行驶。1876年7月3日,吴淞铁路上海至江湾段(长8公里)正式通车营业,这是中国土地上出现的第一条营业性铁路。〔4〕

吴淞铁路在修建过程中,就遭到中国当地群众的强烈反对。1876年8月,火车轧死一个行人,男女老幼八、九百人齐集江湾一带,坚决阻止火车开行。清政府在沿线人民反对筑路呼声日烈和察觉英人未经准许而擅自修建铁路的情况下,经与英方多次交涉,1876年10月24日中英双方签订《收买吴淞铁路条款》,议定由清朝政府以规平银28.5万两赎回吴淞铁路,英方应在定约之日起,停止未完工程的施工。但英方不守信用,仍继续施工,1876年12月1日,上海至吴淞镇全长14.5公里的吴淞铁路全线竣工通车,直至1877年10月21日在中国付清收买银后吴淞铁路才关闭,该路后由两江总督沈葆楨下令拆除。从此到中日甲午战争为止,在将近20年的时间里,外国侵略者一直未能实现他们在中国修筑铁路的企图。

19世纪70年代,洋务运动在中国兴起。1879年,清政府轮船招商局总办唐廷枢筹建的开平矿务局向直隶总督李鸿章请求自行出资修建从唐山煤矿区至北塘海口的运煤铁路。李鸿章即专折上奏,得到清廷的批准,但在筹办过程中,因遭到守旧势力的反对,清朝收回成命,此事未成。1880年,开平矿务局谋求以运河代替铁路,经过地形勘测,证明把运河开掘到唐山在当时是不可能的,只好重新申请修建铁路,并把线路缩短为唐山至胥各庄,胥各庄至芦台(今宁河)则开挖运河,连接已有的蓟运河,通至北塘海口,同时声明不用机车牵引而以驴马拖拉列车,以免震动东陵。此次请求获清廷批准,即派英人金达为工程师,主持修建工程,自唐山至胥各庄,线路长9.7公里,1881年初开工。

1881年,开平矿务局在唐胥铁路修筑路基同时,在胥各庄设立修车厂(1884年迁至唐山改称唐山修车厂,今唐山机车车辆厂的前身),这是中国最早的铁路工厂。中国工人凭当时任工程师的英人金达几份设计图纸,利用矿场开矿用的卷扬机锅炉、蒸汽机和竖井架的槽铁、铸铁车轮等材料,装配成一台能牵引100余吨的0—3—0型机车。这台机车只有三对动轮,没有导轮和从轮,机车全长18英尺8英寸。当时任总工程师的英人薄内的夫人仿照英国著名蒸汽机车“火箭号”的名称把它命名为“中国火箭号”,可是中国工人却在机车两侧各刻一条龙,把它叫做“龙号”机车。这是中国铁路工业生产的第一台蒸汽机车。〔5〕

1881年6月9日,唐胥铁路开始铺轨,并用中国工人自己制成的“龙号”机车拉运铺轨材料。同年11月8日,唐胥铁路举行通车典礼。这是中国自办铁路的开端。1882年,清朝政府才准用蒸汽机车牵引列车。同年,从英国购买2台小型的0—2—0式(只有两对动轮)机车(称0号)参加运行。

第二节 东省铁路和沙俄建厂

幅员辽阔的东北地区有着丰富的自然矿藏,旅大是东北三省及内蒙古东部地区的进出口门户,处于东北亚的中心,是我国北方水陆交通的枢纽,便于中外交往,地理位置十分重要。旅大地区拥有重要的经济地位,资源丰富,交通方便,沿海有着条件优越的天然良港,并以水深港阔,不淤不冻而驰名中外,便于同世界各地经济贸易的往来。旅大地区军事战略地位更为重要,位于辽东半岛南端的大连、旅顺与山东半岛的烟台、威海卫遥相对峙,是守卫东北和京津的门户。正因为东北及旅大地区经济、军事战略地位的重要,遂使它成了近代资本帝国主义尤其是近邻日俄两国觊觎争夺的目标。

1875年(光绪元年),沙俄就曾议修一条从伏尔加河到黑龙江的铁路。1885年(光绪十一年),中法战争结束,中国虽然已经取得镇南关大捷,昏庸的清政府却签订了妥协投降的《中法新约》,促使沙俄加速推进筹建西伯利亚铁路的步伐。1890年(光绪十六年),沙俄亚历山大三世颁发命令:“必须从速着手修建西伯利亚铁路。”〔6〕

沙俄东进引起英国极大的忌妒。于是英国暗中支持清政府把正在筹建中的天津至山海关的铁路向关外延展,藉谋对抗。1891年4月,北洋大臣李鸿章以“速征调,利边防,实关国家根本大计”为理由,呈请清政府批准派津沽铁路的英人工程师金达和柯克达等前往关外进行线路踏勘。清政府为修建关东铁路,1891年6月30日在山海关设立北洋官铁路局,以金达为总工程师。这是中国官办的第一条铁路。〔7〕

沙俄看到中国修建关东铁路有英国从中插手，便向清政府严重交涉，力图阻碍，图缓时间。1891年3月30日，沙俄正式颁令建筑直达海参崴的西伯利亚铁路，以期先声夺人。6月1日，俄国皇太子沙维奇大公（即后来的沙皇尼古拉二世）在海参崴主持了西伯利亚铁路东端的开工典礼。8月，为了对抗德、奥、意三国同盟，俄法两国订立协约，法国给予俄国大量贷款。1893年12月，俄法进一步缔结军事同盟，沙俄就利用法国资金来修筑西伯利亚铁路。正当沙俄在远东积极进行侵略扩张，争夺霸权，西伯利亚铁路向东已修至伊尔库茨克，自海参崴向西已修至伊曼的时候，1894年7月爆发了中日甲午战争。

日本自明治维新后，迅速走上了对外侵略扩张的道路，并将侵略矛头首先指向了朝鲜和中国。1887年，日本制订了详细的《征讨清国策》，提出了“以五年为作为准备，抓住时机准备进攻”的侵略计划。〔8〕1890年，日本发生了经济危机，国内阶级矛盾异常尖锐。日本统治集团为了摆脱困境，决计发动大规模的侵华战争。

1894年，即中国农历的甲午年，日本发动战端的机会终于到来了。这一年的2月15日，朝鲜爆发了东学党领导的农民起义，朝鲜封建统治者请求清政府派兵镇压。日本政府见寻衅时机已到，竭力诱骗清政府出兵朝鲜，并保证日本“必无他意”，阴谋把清政府拖入预设的战争陷阱。6月5日清政府派陆军1500人入朝，同日，日本以保护本国侨民为借口，陆续出兵1万多人，从朝鲜仁川登陆，战争一触即发。清政府请求欧美列强出面“调停”遭到拒绝，7月25日日本侵略军不宣而战，在朝鲜牙山口外的半岛海面袭击中国“济远”、“广乙”两舰，同时派陆军4000余人进犯牙山中国驻军，发动了侵略中国的甲午战争。清政府被迫于8月1日对日本宣战。

9月爆发的中日海军黄海大战后,日本确定“建立根据地,攻击旅顺半岛”。1894年10月24日,日军第二军从貔子窝(今皮口)东北20海里处的花园口登陆,10月28日占领貔子窝,11月9日占领大连湾,11月21日占领北洋海军的重镇旅顺口。日军攻占旅顺后,11月21日、22日、23日连续三天三夜虐杀解除武装的清军俘虏和手无寸铁的中国居民,使两万余名中国同胞惨死于日军屠刀之下。这就是历史上骇人听闻的“旅顺大屠杀”事件。

1895年春,腐败的清政府在旅顺失陷、陆海军连战连败、北洋舰队覆灭的情况下,派直隶总督李鸿章到日本乞求和谈,于4月17日被迫与日本总理大臣伊藤博文在日本马关(今下关)签订了屈辱的《马关条约》。条约共十一款,其中第二条规定:中国割让台湾全岛及所有附属各岛屿、澎湖列岛和辽东半岛给日本。

日本发动甲午战争的成功触犯了一心想称霸远东的沙皇俄国的利益。在《马关条约》签订后的第六天,俄国出面联络德国、法国,三国驻日公使以日本占有辽东半岛有碍于远东和平为由,同时“劝告”日本放弃占领辽东半岛,史称“三国干涉还辽”。在三国武力威胁下,日本伊藤内阁紧急磋商,决定接受“劝告”,但对中国寸土不让,要求清政府必须交出3000万两白银的“赎金”。1895年11月16日,清政府向日本政府如数缴纳了“赎金”,日军遂于12月下旬撤出辽东半岛。

日本还辽后,沙俄加快了侵占我国东北地区的进程。1895年8月,沙俄派遣近百人的勘路队,分四批从海参崴和赤塔两地非法进入中国东北境内,为使西伯利亚铁路横穿中国而勘测线路。清政府向沙俄政府提出抗议,沙俄驻华公使反而要求清政府“放行无阻,随时量力照料”。1895年12月10日,沙俄在圣彼得堡设立华俄道胜银行,预谋假借该行与清政府在中国东北地区合办铁路之