

长春铁路车辆段

段 史

《长春车辆段段史》

总策划人： 赵亚洲 杜开先

主 编： 雷 宏

主 审： 赵亚洲 杜开先 金其汉

副 主 审： 王传滨 曾 玉 宋有学
孝庆有 盖荣信 魏忠和
马祥乾

校 对： 雷 宏 潘承义

封面设计： 张 辉

图片摄影： 李继红 耿大伟 潘承义
孙 飞

序 言

赵亚洲

亲爱的读者、职工同志们：我以十分激动心情，为《长春车辆段段史》一书的出版写几句话，与大家共同欣赏这一记录我段历史的篇章、共同分享这份丰收后的喜悦、共同欢迎她在改革关键时刻闪亮的登场。

长春车辆段的前身是从1920年在长春设立检车区，到1948年长春解放前夕，旧中国长春铁路车辆事业仅有客车配属200辆，运行里程500多公里。货车列检检修20多列。

长春解放后，铁路回到人民手中。在中国共产党的组织领导下，职工群众迸发出极大的劳动热情和生产积极性，车辆事业得到了空前的大发展。为支援全国解放、抗美援朝战争，长春车辆段职工做出了巨大贡献和

牺牲。

自 1958 年长春车辆段建立党委以来,在党委领导下,广大干部职工以主人翁的精神忘我工作,积极投身生产劳动竞赛中,涌现出许多先进集体、先进个人典型,在全局、全路产生了积极的影响,为社会主义建设作出了突出贡献。“文革”十年动乱中,广大干部职工顶住压力,克服困难,保证大动脉畅通。

党的十一届三中全会以后,职工群众建设有中国特色社会主义积极性、创造性空前高涨,车辆段事业得到蓬勃发展,客车运用车间由一个车间分成库检、空调、乘务三个车间。货车列检车间也由一个大车间的一个列检所,分成四个列检车间。固定资产从建国初期的东北币几千万元,增加到人民币二亿六仟七百八十万元。配属客车 455 辆,其中快速 25K 客车为 133 辆,人员从建国初期的一百多人增加到 1700 多人。

1997 年全国旅客列车提速以来,我段快速客车配属逐年增加,新线、新车次和列车运行里程不断增加,快速客车的新技术、新工艺

不断应用,给我段干部职工带来了前所未有的新挑战。如何保证安全生产,特别是旅客列车绝对安全是我们的神圣责任。我段坚持“抓班子、带队伍、打基础、强管理、上水平”的总体工作思路,主动向干部作风要安全,向职工“两纪”要安全,向设备质量要安全。广大干部职工克服困难,积极进取,用辛勤的汗水保证了我段开行的各次旅客列车和长春通过货车的安全。随着我国铁路改革的不断深入,车辆部门的广大干部职工将与客货运输部门的干部职工共同撑起通向未来的一片蓝天。

《长春车辆段段史》一书经过雷宏同志的辛勤努力,终于展现在广大读者面前。她是由《长春车辆段历史演变》、《长春车辆段组织机构和人事沿革》和《长春车辆段大事记》三部分组成,以记实的手法,清晰的脉络,流畅的文字和大量的第一手历史资料,比较客观、准确、详实地记叙了长春车辆段发展历程。愿广大读者通过这本书来了解长春铁路车辆段的历史演变和几代车辆人艰苦创业的

历史足迹,进而增加对车辆段广大干部职工理解和支持,为铁路车辆事业的全面发展作出更大的贡献。

目 录

长春车辆段的历史演变	(1)
长春车辆段机构和人事沿革	(55)
长春车辆段大事记	(71)

概述

长春车辆段的历史演变

长春车辆段位于吉林省会所在地——长春市，处于北纬 43 度 55 分，东经 125 度 18 分；海拔 214.4 米。纬度与日本北海道旭川略等。经度与朝鲜新义州附近相当，标高与日本山梨县甲府附近匹敌，属大陆性气候，六月下旬至八月上旬气温较高，炎暑酷烈，温度最高达华氏 90 度，十月至翌年三月为冬季，其中十二月至二月的三个月间寒风凛烈，最低气温达零下 38 摄氏度，有“三寒四温”之称。

长春车辆段距长春车站西侧 866 公尺，南抵公主岭出站信号 62 公里，北至新陈山 114.3 公里，东到龙泉站外，西达松原站 149 公里，是连接长哈、长沈、长白、长图四条铁路重要交通枢纽地段，对振兴长春，加速吉林“四化”建设和促进东北地区的经济联合具有重要作用。在解放战争和抗美援朝战争中长春铁路是军事运输的干线，曾发挥了大动脉

的作用。

长春车辆段创立于日俄战争后,一九〇五年九月五日(光绪三十一年八月初七日)日俄战争结束,沙俄战败,在美国朴次茅斯签订和约,沙俄无视中国主权,在和约上擅自将南满支路及其地方附属一切权益无条件让与日本。

一九〇七年四月一日,日本在大连的南满铁路株式会社营业后,于一九一一年四月一日到一九一七年在长春设置了长春车辆系的机构,车辆系主任由日本人中川增藏担任。

随着日本侵略势力扩张的需要,一九二〇年七月将长春机关区的检车部分划出来成立长春检车区,地址在西宽城子站(今长春站)。

一九二四年长春检车区隶属铁道部长春铁道事务所,长春检车区同时管辖铁岭检车分区和开原、四平街、公主岭三个检车驻在所,配属客车三十几辆,全部人员连同分区及驻在所不足三百名,机械工具设备非常简单,有旋床一台,刨床一台,工具室设在小型货车内,货车甲检每月约作2辆,以当时的动车库为客车库,建筑面积仅有3.422平方米,客车收容能力为21辆(多为20.9米长的1.3.5型小型客车)。

从一九二〇年至一九二五年六年间的统计,车辆发生的列车分离事故就有 94 件;客货车破损故障 662 件。

一九二六年十一月为长春铁道事务所长春检车区,管辖铁岭、四平街两个分区,管辖区域为长春至新城子。

据一九二六年三月末统计,管内人员配置铁岭 30 人,开原 20 人、四平街 9 人、公主岭 13 人、长春 121 人,总计 183 人,其中日本人 107 人,中国人 76 人。

一九二七年七月一日为长春检车区,管辖四平、铁岭分区和开原、公主岭驻在所。

一九二八年一月一日长春检车区又改属铁道部奉天铁道事务所,“九·一八”事变后,东北沦陷,一九三二年三月一日在日本帝国主义的操纵下,建立了伪满洲国,一九三四年改为满洲帝国。

就在伪满洲国建立后,日本不仅攫取了在东北的所有自建铁路,还以伪满洲国名义,用一亿六千四百万金卢布从苏联手中购买了中东铁路(北满铁路)。东北境内的铁路完全被置于“满铁”的控制下。

一九三二年三月一日长春改名为新京,长春检

车区改为新京检车区,当时辖有四平街分区,铁岭驻在所、公主岭在勤。

一九三三年十月十五日新京——清津间开行直通列车,一九三四年十一月京白线(新京——白城间)建成通车;同年十一月一日新京——大连间开行“亚细亚号”超级特快列车;一九三五年九月一日“满铁”特急旅客快车由大连直通哈尔滨。

从一九三三年至一九四三年的十年时间里,新京检车区担当的乘务区段先后有新京至釜山,新京至罗津,新京至北京、新京至奉天、新京至大连等地。

一九三四年(即康德元年)五月四日,铁路总局下设新京铁路局新京检车区又隶属新京铁路局。

一九三三年以后,由于业务量的增加,检车区旧有的设置已不敷应用,于是着手建立新址,工程历经三年,于一九三六年完成了长 255.46 米,宽 39.56 米,有效面积 9886.24 平方米,体积为 79089.92 立方米的全东北铁路第一个客车库,同时新建了一座 4834.59 平方米的货车库和一座 5636.99 平方米的生产办公楼(即现在的长春车辆段办公楼)。

另外,在一九三六年耗资十三万余元建成了设

备配套的全国唯一的一座客车消毒库。

一九三六年十二月新京检车区迁入新址。

一九三六年十一月十二日新京检车区曾归属吉林铁路局吉林检车段为新京分区。

一九三六年十二月一日为奉天铁道事务所新京检车区。

随着客货列车增多,业务日趋繁忙,一九三七年四平检车分区与新京检车区脱离而独立。

从一九四〇年开始,新京检车区修车作业组织也有变更,分为两部分:一为作业系,由“检修司令”直接领导检修工作;一为技术系专办机械设备调查研究,试验等工作。至此,业务日益发展,至一九四三年人员已增加到 1008 人,其中日本人占 23%,中国人占 77% 现有的厂址又感到不足,另外伴随着宽城子(即二道沟)建立新操车场和机关区,又在宽城子建立了宽城子检车区,并于一九四四年四月七日将新京检车区货车检修业务移于宽城子检车区,新京检车区除列检外,专门担任客车检修任务,据一九四四年七月统计,有配属客车 271 辆。

新京检车区的检修作业量:每月客车乙检 32 辆、丙检 230 辆、车电丙检 262 辆、发电机乙检 18

辆,到一九四五年日本投降前八月一日统计,新京检车区停有客车 480 辆。

一九四四年为奉天铁道局新京检车区。

据一九四四年九月三十一日的统计,新京检车区现有人员 834 人,宽城子检车区 191 人。

一九四五年七月末,客货车检修能力以月间平均计算,新京检车区客车乙检 34 辆,丙检 263 辆,修缮 43 辆;宽城子检车区货车甲检 50 辆,乙检 160 辆,丙检 600 辆,修缮 130 辆。

一九四五年八月十五日日本投降后,由苏联军队监督,仍由日本人工作,至一九四七年统计,留用日籍员工 60 人,其中员司 9 人,技工 51 人,当时由于处于混乱时期,宽城子检车区无人看管,遭到严重破坏,为了恢复生产,将该检车区残有的机械材料及新京铁道工厂遗散的机械设备搜集来段约九十余台,并于当时新京检车区新筑厂房八处,计有翻砂场、木工机械场,客车事务室,客车油漆室、机械场、制材场、材料仓库、北列检厂房,总面积 1972 平方米,至同年九月一日客车减至 367 辆。

一九四五年八月十四日中国国民党政府与苏联政府签订的《关于中国长春铁路协定》以及一九四六年一月五日互换的批准文件,国民党政府派员

在哈尔滨中东铁路管理局旧址,成立中国长春铁路管理局,下设长春、沈阳、大连等七个管理区,新京检车区改为长春检车段,隶属中长铁路管理局长春管理区,长春管理区远辖有四平检车段和德惠检车段。

一九四六年一月由苏联段长正式接管,召集中国工友复工,同年二月将本段划分为三个部分:客车段、将宽城子货车段移至货列检,改为货车段;将新京铁道工厂迁至段内成立车辆工厂。同年四月改客车段为第八检车段,货车段为第九检车段,车辆工厂改为车辆修理工厂,统属中长铁路管理局,四月一日客车减至222辆。

一九四六年四月廿八日哈尔滨解放,国民党把中长铁路管理局迁至沈阳。

一九四六年四月十四日,东北民主联军进驻长春,长春第一次解放,长春检车段归东满铁路局代管。

一九四六年五月三十日至一九四八年十月十八日,在国民党蹯据的二年四个月时间里,于一九四六年十月廿二日两段一厂合并,改为长春检车段,生产几乎停顿,运输处于半瘫痪状态,当时通车区段南至沈阳、营口、北至德惠、松花江,仅有十四

个车次。

一九四八年员工迫于饥饿四处逃散,全段生产停顿,同年七月剩余员工又多被免职,到九月份只剩员工 22 名,厂房也多处被破坏,机械设备因长期停产而锈蚀,不能运用的破损车达 300 多辆。

一九四八年十月十九日长春重获解放,长春检车段由东北铁路总局吉林铁路管理局长春铁路分局接管,并召集原有员工复工,但有的已在旁处就业,有的病饥而死,因此又增添了一部分新工友。

早在一九四六年受中国共产党东北铁路工作委员会派遣,张滨同志来到我段,以旋盘工、铁工为掩护,秘密组织群众,宣传进步思想。

一九四八年长春解放后,于十月二十日哈尔滨铁路局派来一批干部接管长春铁路,最早来车辆段的刘宝礼同志进行建党工作。到一九四九年六月相继发展两批党员,成立了机务检车联合党支部,随着党组织的不断扩大和形势发展的需要,一九四九年八月建立了长春检车段党支部。

与此同时,铁路工会和新民主主义青年团也于一九四九年先后在我段建立。

在中国共产党的领导下,为了支援解放战争,解放全中国,积极进行生产的恢复工作。

在一九四九年的一年里,除原有机机械全部复活外,并收集、复活破损机械十九台,复活客车死车20辆;货车166辆。做客车一般检查92辆,乙检41辆、丙检212辆,修缮63辆;货车甲检771辆,乙检795辆、丙检3752辆,修缮731辆。

车辆修理工厂也恢复了生产,制材1630平方米,外轮削正1345对,铁工制品27.3吨,合金制品2.7瓦,新制机械设备10种,一九五〇年我段广大干部职工积极响应毛主席抗美援朝保家卫国的伟大号召,以实际行动投入到抗美援朝的伟大斗争中去,从一九五〇年开始先后有三十二名干部职工参加了抗美援朝,其中检车员孟昭森一九五一年十二月牺牲在朝鲜的新安州。

另外全段广大职工以生产的实际行动支援抗美援朝,修车铆工张绍堂、肖玉珍、大轮工长王景全、王显章、郝连志、卢鹏起、高起等工人修复货车死车2辆,投入抗美援朝。

一九五〇年五月一日至一九五二年十二月三十一日两年零八个月为中苏共管“中长路”时期,长春检车段隶属中国长春铁路局第四分局。

在此期间,由于推行了车辆计划修理和组织技术检查工作及根据苏联铁路的先进工作方法和考

考虑现地条件而制定了列检修理的工作过程中,实行了简易机械化,改善了技术装备,使车辆检修各项指标逐年有所提高。

在货车中年修中,实行了技术过程和简易机械化,并采用了哈尔滨车辆段修车工长白晓生根据苏联郭瓦了夫工程师原则,而制定的紧密图表修车法,使车辆中修停休时间由 24 小时降低到 16 小时,年修由 8 小时降低到 6.3 小时,每辆中修工时消耗由 140 小时降低到 128 小时,年修由 73.9 小时降低到 48.3 小时。

主任检车员薛喜林实行布列金主任检车员的方法,使列车检查及不甩车修时间缩短 5 分钟,并改善了列检修车质量,结果他们班自一九五一年十月至一九五三年十一月安全无事故。其他各班都按薛喜林的方法工作,自一九五二年二月到十一月期间消灭了事故。

推行了领工员叶尔米金工作方法及改善技术装备,使用的结果大量增加了不甩车修理的数量。使用车修降低了 50%。

一九五一年九月八日,根据铁道部长八月二日铁劳组字第二六八号命令,中长铁路管理局发布了第一二四号命令决定,检车段一律改称车辆段。