

沈阳铁路局
工会志稿

沈阳铁路局工会工运史编审委员会

沈阳铁路局 工会志稿

沈阳铁路局工会工运史编审委员会

1989. 10. 1

目 录

第一章 解放前工人运动..... (1)

第一节 沈阳铁路工人队伍产生、壮大和被 压迫状况..... (1)

第二节 沈阳铁路工人英勇斗争..... (6)

一、反对俄国修筑东清路斗争..... (7)

二、京奉路关外段铁路工人斗争..... (8)

(一) 山海关铁路工人第一次有组织的 大罢工..... (8)

(二) 山海关铁路工人声援开滦煤矿 工人斗争和京汉铁路“二七” 大罢工..... (11)

(三) 山海关铁路工人同国民党工会斗争 (12)

(四) 锦州机务段工人反对压迫、争取 “双饭钱”斗争..... (13)

(五) 沟帮子铁路工人联合开展“花红” 斗争..... (15)

(六) 北宁路关外段铁路工人反对日本 侵略者斗争..... (16)

三、南满路铁路工人斗争..... (18)

四、四洮路铁路工人斗争..... (24)

五、吉海路铁路工人斗争.....	(28)
六、洮索路(白阿线)铁路工人斗争.....	(32)
(一) 反对投资维护路权.....	(33)
(二) 协助当地驻军, 捕获日本间谍.....	(34)
(三) 同仇敌忾支援“江桥抗战”.....	(35)
(四) 自发抗暴破坏敌人运输.....	(36)
七、其他铁路线工人斗争.....	(37)
八、“九三”胜利后, 国民党统治区铁路工人斗争.....	(40)
第二章 组织沿革	(44)
第一节 解放前沈阳铁路各工会.....	(44)
一、奉山路(奉天至山海关)铁路工会.....	(44)
二、南满铁路“华人工学会”.....	(46)
三、吉海铁路“反日工人会”.....	(48)
四、四洮路工人群众组织.....	(49)
附录 北宁路工会章程.....	(49)
第二节 解放初期和建国后沈阳、锦州、吉林	
铁路局工会.....	(54)
一、沈阳铁路总工会.....	(55)
二、原锦州铁路总工会.....	(61)
三、原吉林铁路总工会.....	(66)
附表: 历届会员代表大会召开情况	
一览表.....	(72)
附录: 沈阳(含锦州、吉林)铁路总工会	
历任主席(主任)、副主席(副主	
任)名单.....	(75)
第三章 组织建设	(79)
第一节 分局和基层站段工会组织建设.....	(79)

一、大连分局工会组建工作.....	(79)
二、丹(安)东分局工会组建工作.....	(81)
三、沈阳分局工会组建工作.....	(85)
四、长春分局工会组建工作.....	(87)
五、锦州分局工会组建工作.....	(89)
六、通辽(郑家屯)分局工会组建工作.....	(92)
七、阜新分局工会组建工作.....	(94)
八、白城分局工会组建工作.....	(97)
九、吉林分局工会组建工作.....	(100)
十、通化(梅河口)分局工会组建工作.....	(102)
十一、图们分局工会组建工作.....	(105)
十二、工程、工业、直属等系统工会组 建工作.....	(108)
第二节 发展会员、扩大工会积极分子队伍.....	(114)
第三节 干部管理与培训.....	(121)
第四节 建设“职工之家”.....	(125)
附表：沈阳铁路总工会组织情况 一览表.....	(128)
第四章 宣传教育	(129)
第一节 思想政治教育.....	(129)
一、解放初期的启蒙教育.....	(129)
二、解放初期的时事教育.....	(131)
三、爱国主义和国际主义教育.....	(132)
四、党的过渡时期总路线教育.....	(133)
五、社会主义建设总路线和“八字”方针 教育.....	(135)
六、党的十一届三中全会路线、方针、政策	

教育	(136)
第二节 学雷锋、学毛主席著作和“五讲四美”活动	(138)
第三节 青工系统教育	(143)
附表：1985年职工思想政治工作情况统计	(147)
附录：全局职工系统共产主义教育工作会议纪要（节录）	(148)
第四节 职工文化和技术教育	(152)
一、文化教育	(152)
二、技术教育	(155)
附表：各分局青壮年职工文化、技术补课统计表	(159)
第五节 生产宣传	(160)
一、先进人物的宣传	(160)
二、增产节约的宣传	(161)
三、安全生产的宣传	(162)
第五章 群众生产	(164)
第一节 抢修支前立功运动	(164)
一、抢修铁路	(165)
（一）抢修平齐、大郑和新义等铁路线	(165)
（二）抢修吉沈、梅辑、四梅等铁路线	(166)
（三）抢修沈大、安沈等铁路线	(168)
（四）抢修沈山、长大等铁路线	(169)
二、支前运输	(170)
（一）修复机车、车辆	(170)
（二）保证前线军运	(172)

第二节 铁牛运动.....	(174)
附录：沈阳铁路管理局铁牛队组织暂行办法....	(178)
第三节 抗美援朝爱国主义劳动竞赛.....	(180)
一、赴朝参战.....	(181)
二、爱国主义生产竞赛.....	(184)
三、捐献飞机大炮.....	(189)
附录一：郑锡坤“超轴五百公里作业”法 (节录)	(190)
附录二：李锡奎调车法.....	(191)
第四节 满载超轴五百公里运动.....	(195)
第五节 先进生产者运动.....	(199)
一、创新记录活动.....	(200)
二、“大跃进”和技术革新、技术革命.....	(204)
三、安全正点“四爱”立功运动.....	(208)
四、“五好”竞赛.....	(211)
五、工业学大庆.....	(214)
六、“四先”运动.....	(216)
附录一：沈阳铁路管理局“关于加强对社会主义 劳动竞赛的组织领导，广泛开展先进 生产者运动的联合指示”(节录)	(223)
附录二：重新公布沈阳铁路局同业务单位社会主 义竞赛组织办法.....	(227)
附录三：关于搞好1984年安全工作的联合指示 (节录)	(233)
第六节 技协协作.....	(237)
一、技协组织的发展.....	(237)

二、单位内部技协活动.....	(239)
三、厂际间技协活动.....	(241)
四、技术培训和技術交流活动.....	(243)
第七节 劳模管理.....	(243)
一、管理教育.....	(243)
二、培养提高.....	(248)
三、劳模和先进生产(工作)者统计.....	(248)
附表:出席全国、各省、铁道部、东北铁路总局和沈阳、锦州、吉林铁路局历届劳模(双先)会表奖统计表.....	(249)
附录一:关于召开劳动模范、先进生产(工作)者思想分析会情况的报告(节录).....	(266)
附录二:关于劳动模范、先进生产(工作)者管理办法.....	(270)
第六章 民主管理.....	(275)
第一节 职工代表大会.....	(275)
附表:1985年全局职工民主管理情况统计.....	(281)
附录一:沈阳铁路局第四届职工代表大会暂行实施细则.....	(282)
附录二:沈阳铁路局第四届职工代表大会关于提案征集、处理暂行办法.....	(288)
附录三:沈阳铁路局第四届职工代表大会专门工作委员会暂行工作条例.....	(290)
第二节 民主管理网络.....	(292)
第三节 其它民主管理形式.....	(293)

一、50年代工厂管委会.....	(293)
二、班组民主管理.....	(294)
三、提合理化建议.....	(295)
四、生产民主会.....	(295)
(一) 民主接待日.....	(295)
(二) 民主对话会.....	(296)
(三) 民主咨询会.....	(296)
附表：1985年全局合理化建议统计表.....	(297)
第四节 工会参政议政.....	(297)
第七章 职工生活	(299)
第一节 劳动保险.....	(299)
一、劳保登记和实施.....	(299)
二、医疗保健.....	(303)
三、退休职工管理.....	(305)
附表：1985年全局劳动保险基金支付统计表.....	(307)
附录：沈阳铁路局基层单位退休、退职职工 管理暂行办法（草案）.....	(308)
第二节 劳动保护.....	(311)
附表：1985年全局劳动保护工作统计表.....	(317)
附录：沈阳铁路局、沈阳铁路总工会关于实施 《事故隐患处理通知书》和《事故隐患 限令解决通知书》的决定.....	(318)
第三节 劳动工资.....	(322)
第四节 生活福利.....	(323)
一、职工福利事业和生产自救.....	(323)
二、职工住宅.....	(327)

三、互助互济.....	(329)
四、救济与扶贫.....	(332)
(一) 困难补助.....	(332)
(二) 扶贫工作.....	(334)
附录: 沈阳铁路总工会关于扶持生活困难职 工家属生产自救暂行办法.....	(336)
第八章 女工与家属	(340)
第一节 女工生产竞赛和“三八红旗手”活动.....	(340)
附录: 沈阳铁路局和沈铁总工会于1979年2月 16日公布的评选“三八红旗手”和“三 八红旗集体”条件.....	(347)
第二节 维护女职工特殊利益和合法权益.....	(348)
一、托幼保育工作.....	(348)
二、女工劳动保护.....	(351)
三、维护女职工合法权益.....	(353)
附表: 1985年全局女工工作统计表.....	(355)
附录: 沈阳铁路局托儿所(幼儿园、哺乳室) 社会主义劳动竞赛办法.....	(356)
第三节 职工家属工作.....	(359)
一、坚持家属工作为运输生产服务.....	(359)
二、坚持家属工作为群众生活服务.....	(364)
附录: 沈铁总工会关于开展争创“安全生产 光荣户”活动的通知.....	(367)
第九章 财务工作	(369)
第一节 工会经费来源及使用.....	(369)
一、工会经费来源.....	(369)

二、工会经费使用	(370)
第二节 工会财务管理	(370)
附录：沈阳铁路总工会关于工会财务管理工作的 暂行规定（节录）	(373)
第三节 工会经费收支情况及固定资产统计	(386)
附表一：1979年至1982年工会经费收支情况表	(387)
附表二：1983年至1985年沈阳铁路总工会经费 收支表	(388)
附表三：1985年沈阳铁路总工会财务决算 财产状况表	(389)
附表四：1985年全局工会主要固定资产统计表	(390)
第十章 文化体育	(391)
第一节 文化宫俱乐部	(391)
一、沈铁文化宫和俱乐部	(392)
二、锦铁文化宫和俱乐部	(395)
三、吉铁文化宫和俱乐部	(397)
附录：沈阳铁路文化宫、俱乐部、电影队开展 社会主义劳动竞赛办法（节录）	(400)
附表一：全局各文化宫、俱乐部状况表	(406)
附表二：1983年全局各文化宫、俱乐部活动 统计表	(409)
第二节 电影、电视管理站	(411)
附表：1983年全局电影电视管理站活动统计表	(413)
第三节 图书馆	(413)

一、沈阳铁路图书馆.....	(414)
二、锦州铁路图书馆.....	(416)
附表：1983年全局图书统计表.....	(417)
第四节 文艺活动和列车文工队.....	(418)
附录一：沈阳铁路局、沈阳铁路总工会《关于 加强沈阳铁路局文化列车工作的通知》	(426)
附录二：吉林铁路地区业余京剧团简介.....	(429)
第五节 体育活动.....	(433)
附表：1985年全局职工工业余体育活动统计表.....	(436)

附录：

沈阳铁路局（含锦州、吉林局和白城分局） 出席全国、省（市、自治区）、铁道部（东 北铁路总局）劳模、先进生产者名录.....	(437)
---	-------

第一章 解放前工人运动

第一节 沈阳铁路工人队伍产生 壮大和被压迫状况

19世纪末，帝国主义国家的资本输出和分割世界的争夺十分激烈。他们把矛盾指向封建落后的中国。在东北境内，俄国、日本、英国都抢占了一定的势力范围，都夺得了修筑铁路的权利。后来，俄国、日本在东北又建立了租界地和“附属地”。办工厂、开矿山、修海港，疯狂掠夺东北的煤炭、钢铁、木材等资源。沈阳铁路工人队伍就是随着帝国主义国家在东北修筑铁路而产生的。

1891年6月，英国为了阻止俄国势力的扩张，独占东北利益，借款给中国清政府，筹建关东铁路（即沈山线）。1894年11月修到中后所（绥中），1899年10月修到锦县（锦州），1900年6月修到大虎山，1903年9月修到新民。与此同时，沟帮子到营口支线也建成通车。1907年中日签订的《新奉、吉长铁路协约》，清政府以日金166万元“赎回”日本修建的新民至奉天（沈阳）间的铁路。从此京奉路（北京至奉天）山海关至奉天间全线修通。1921年4月间和10月间，又分别动工修建大虎山至通辽、锦州至北票间支线铁路，1924年和1927年相继修通。随着这些铁路的建成修通，京奉铁路局除在当地雇用工人外，还从关内招来大批工人。1916年京奉铁路职工为14,100人，1921年增加到

19,168人。其中大部分是由于关外铁路通车而被招来的。1927年仅沟帮子铁路地区就有工人2,000余名。

当时京奉路的工人不仅受帝国主义和反动当局的政治压迫，而且受到工头、把头们的经济剥削。工人所得工资仅能维持最低生活。如山海关铁工厂（现桥梁厂）刚建厂时由英国人郝邬任总管，后来又换了一个英国人鲍孟当厂长，他们利用封建把头层层压迫剥削工人。长工每月工资八元四角，短工七元五角，而且采用各种形式克扣工人，虐待工人。工人做工得有三条：第一不托亲靠友不行；第二不给把头送礼不行；第三没有力气不行。1922年直奉战争期间，京奉路工人更遭受军阀混战之苦。当时奉票贬值，一元奉票只能兑换三角银元，物价飞涨，工人每天干10小时以上的活，还要经常加班加点，而工资经常拖延不发，工人过着牛马般生活。

1894年，中日甲午战争后，清政府被迫把辽东半岛割让给日本。俄、德、法等国不甘心在华利益被日本独吞，出面干涉，迫使日本退回辽东半岛。俄国自恃干涉有功，采取威逼、利诱和暗赂的手法，攫取了在中国东北修筑铁路的特权，他们使用民工17万多人，于1898年6月动工，修筑了满洲里到绥芬河，哈尔滨至旅顺间的铁路，以及大石桥至营口，苏家屯至抚顺等支线铁路。这段铁路于1903年通车后，称东清铁路。在修建东清铁路过程中，俄国侵略者对沿线居民的土地、房屋以残酷手段巧取豪夺，造成大批农民倾家荡产，流离失所；大批砍伐森林，使沿线依靠山林采集、狩猎和伐木为生的广大劳动者，失去借以生存的基础，面临着破产的威胁，从而也就为东清铁路招工提供了条件。东清铁路开工时，筑路民工1万多人，到1898年末增加到2.5万人。1899年11月又从山东烟台、天津、上海等地招募土石、木工等工人7万人。1900年又招募10万人。1901年俄国在大连开办了“大连机关制造所”（今大连机车车辆厂前身），设有机

械、锻冶、铸铁等职场（车间），职工人数686人。其中，中国工人499人，俄国工人187人。

在修筑东清铁路的过程中，筑路工人受剥削受压迫，工人生活极端困难。每天每人只给几个戈比（俄国钱）。工人们在俄国监工和护路队的皮鞭和刺刀下，从事艰苦的劳动，加上病疫流行，死亡很多。1902年11月东清铁路沿线发生霍乱病，中国工人染病者达3,103人，由于得不到及时治疗，死亡率达62%。在修建南满得利寺大桥时，挖几十尺深的基础，有的工人在下面灌浆时憋死，灭绝人性的俄国监工竟下令禁止把尸体运上来，强迫工人继续灌浆。可以说，东清铁路的修建史就是一部中国铁路工人被压迫、被剥削的血泪史。

俄国在东北筑路，妨碍了日本帝国主义侵华政策的实施。于1904年2月6日，两个侵略者之间爆发了争夺东北的日俄战争。1905年，俄国战败，迫不得已把大连、旅顺租借地以及长春以南的东清铁路（包括支线）的特权转让给日本。腐败无能的清政府在帝国主义的侵略面前，唯命是从，不但同意转让，还允许日本在日俄战争期间擅自修建的安奉（今丹东至沈阳）间轻便铁路享有15年的经营权。1905年11月，日本在大连正式成立“南满铁路公司”又称“南满洲铁道株式会社”（简称“满铁”下同），经营南满铁路及其支线（包括安奉铁路）。这时的南满铁路是日本帝国主义侵略中国、掠夺东北资源、推行“大陆政策”的重要工具。

日本控制南满铁路以后，由“满铁”统一经管抚顺煤矿和鞍山昭和制铁所，并扩建海港，加紧对东北农、工、商业的全面掠夺。不仅在东北大量雇用中国工人，且而在1909年筹建大连“福昌华工公司”时，又从山东、河北等地招募1.3万多名贫苦农民和失业者到大连码头当装卸工人。1908年日本将原大连机关车制

造所迁至沙河口，改名为沙河口铁道工厂，工人随之增加。1908年934人，1917达到4,417人。其中中国工人2,595人，日本工人1,822人。1923年南满铁路工人共17,912人，1924年18,745人，到1927年3月末已达到34,991人（不包括装卸工人）。

“满铁”为了压低中国工人的工资，榨取更多的利润，还雇用大量临时工人和零工。1927年南满铁路雇用的临时工和零工每天平均达到6.5万人。而这些工人主要集中在火车、轮船上装卸或在煤矿、钢铁厂做艰苦的劳动。他们是南满铁路附属企业中受压迫最深的阶层。当时满铁工人头上有着庞大的反动统治机构。在最上层有日本政府任命并代表政府的总裁、副总裁、理事、监事；在中层有部长、局长、课长、矿长等高级职员；在基层有系、室主任、站长、区长、助役、扫监、舍监等。此外还有官僚买办、封建把头、汉奸走狗、黑社会势力，对工人进行层层剥削和压迫。受剥削的有中日两国工人、俄国工人、朝鲜工人，但受剥削最深的还是中国工人，中国工人在政治上没有任何自由，生活上贫苦悲惨，是世界各国工人中所少见的。

中日两国工人工资严重的不平等。以1921年为例，中日临时工人工资比例是0.43元比3.50元。日本工人工资是中国工人工资的8.1倍；固定工人的工资比例是0.55元比3.00元，日本工人工资是中国工人工资的5.4倍。中国工人劳动时间最长，长达12小时，而且还经常加班加点，装卸工人扛着180斤重的大豆袋子，在两丈多高的跳板上跑上跑下有的被摔伤或摔死。他们住在红砖搭的简易工棚里（俗称“红房子”），吃的是窝窝头，咸菜疙瘩，“把头”还采取包伙食的办法从中克扣工人。工人有病得不到有效的治疗，不少人因病死去。“把头”们为了更多榨取工人血汗，还开设赌场、当铺，把工人微薄的血汗钱剥削殆尽，两手空空，甚至有的还负债累累，终生也还不清。工人们流传着一首顺口溜：“红房

子是杀人场，鬼子把头赛虎狼，有进无出囚牢间，断气葬身乱尸岗”。

日本帝国主义为了在东北掠夺更大利益，限制由英国资本建设的京奉铁路，采取了阻挠京奉路修建支线和延长线，大力发展南满铁路支线和延长线的方针。他们先将俄国的宽轨铁路改成窄轨铁路。后来又由窄轨改为标准轨铁路。同时又修建了大连至铁岭间复线，迅速加大了南满铁路的运输能力。在此期间，日本政府还向中国北洋政府提出修筑“满蒙五路”的要求，袁世凯急需帝国主义的支持，不惜出卖主权，于1913年10月15日，同日本政府进行了所谓“满蒙五路”换文。日本又获得了四洮（四平街至洮南）、开海（开原至海龙）、长洮（长春至洮安）3条铁路的借款筑路权和洮热（洮南至热河）、吉海（黄旗屯至海龙）两路的借款优先权。而日本政府给予北洋政府1.45万元的贷款，以支持袁世凯用武力统一中国，达到互相利用的目的。但是面对北洋政府卖国行径和日本政府的险恶用心，中国人民尤其是东北人民纷纷掀起了“反对卖国、维护路权”的英勇斗争。迫使北洋政府和东北地方当局不得不利用借款和自筹些资金，从1910年起至1929年止，先后修建了吉长（吉林至长春）、四洮（四平街到洮南、）、洮昂（洮南至昂昂溪）、洮索（洮安至索伦）、吉敦（吉林至敦化）、奉海（奉天到海龙）、吉海（黄旗屯至海龙）等7条铁路。从此形成了以北宁路（1929年4月京奉路改为北宁路）为中心的联运体系，从而抵制了日本在南满独霸经营铁路的局面。这些国有铁路通车后，铁路工人的队伍更加壮大。

1931年“九一八”事变后，成立了伪满洲国政府。这时南满铁路的势力不断扩大，远远超过了它原有的势力范围。日本侵略者以“委托经营”的形式，攫取了东北“国有”铁路，并且垄断了全东北的水上陆上交通运输。为了扩大军事侵略，掠夺东北物