

■ 孟宪珠 主编 ■

路风建设概论

LUFENGJIANSHENGAILUN

9

中国铁道出版社



96
2530.9
10
2

路风建设概论

孟宪珠 主编

XAH10405



中国铁道出版社
1996年·北京



C

334962

(京)新登字 063 号

内 容 简 介

“安全和路风是两大永恒的主题”。为进一步加强路风建设和思想教育,郑州铁路分局党委宣传部根据多年来路风建设的实践经验和理论探讨,从路风的提出、路风建设中出现的问题、产生路风问题的原因和如何进一步加强路风建设四个方面进行了研究和探索。内容丰富,案例典型,可作为进行路风教育的教材。

路风建设概论

孟宪珠 主编

中国铁道出版社出版发行

(北京市东单三条 14 号)

责任编辑 林瑞琳 封面设计 薛小芹

北京市顺义县板桥印刷厂印刷

开本:787×1092 毫米 1/32 印张:8.75 字数:191 千

1996 年 1 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:1—5 500 册

ISBN7-113-02234-0/U·638 定价:9.70 元

把路風建設提
高到一个新水
平

姚林
九三年十一月

牢记服务宗旨
建设良好路风

李森茂

一九九二年

十月九日

《路风建设概论》编写组

编写指导:

姚保国 彭开宙 张务谦 李克勤
刘清林

主 编:

孟宪珠

副主 编:

罗东威 温 刚 刘正儒 王建新

编 委:

薛 进 刘胜乔 陈宝庆 梁 静
龚铁有 李大勇 戴辉明 王锡灿
丁传林 顿 杰 齐 悦 王亚洲

前 言

铁路路风是铁路企业和广大职工在思想、政治、工作、学习、运输、生产、经营、服务等方面的一贯态度和表现,也是铁路性质和宗旨及经营管理方向在铁路企业和职工行为上的体现。

铁路职工在服务作风方面有着光荣的历史和优良传统。党的十一届三中全会以后,随着改革开放的深化发展,铁路路风也出现了新的情况和问题。从1982年起,全路先后开展了“人民铁路为人民”治理脏乱差;“安全正点、尊客爱货、优质服务”等路风治理整顿和教育活动,并在全路上下建立了路风建设的专门机构和一支精干的队伍,使路风建设揭开了新的一页,进入了新的里程,出现了好的势头。特别是1993年,全路开展反腐败和整顿路风工作,不但取得了阶段性成果,刹住了乱加价乱收费等不正之风,出现了一大批尊客爱货、优质服务的文明单位和先进个人,使路风建设进入了健康发展的轨道。

为进一步加强路风建设和思想教育,郑州铁路分局党委宣传部根据全路多年来路风建设的实践经验和理论探讨,从路风的提出、路风建设中出现的问题、产生路风问题的原因和如何进一步加强路风建设四个方面进行了研究和探索。编写了《路风建设概论》这本教材,仅供路风教育中参考。在编写过程中,参考了铁道部路风办主编的从1990年至1993年《路风建设新历程》中提供的文件、领导讲话、通报、动态等资料,铁道部政治部1993年编写的《社会主义市场经济与路风建设系

列讲座》资料,收集整理和参考了部分铁路局、分局领导和专职人员在路风建设中的经验、调查及研讨等材料,在此表示衷心感谢。

编写《路风建设概论》,本意是为路风教育提供一个较系统的教材。

编 者

1995年12月

目 录

概 述 篇

一、铁路职工光荣的传统	1
二、整顿路风不平凡的年月	7
三、怎样认识路风与路风建设	13
四、路风建设与党风廉政建设	20
五、路风、路风建设和行业不正之风	24
六、路风建设的重要性与艰巨性	26
七、路风建设与铁路走向市场	31

问 题 篇

八、路风问题已成为社会关注的热点	44
九、一起震动全国的以车谋私犯罪大案	51
十、乱收费乱加价乱罚款反映十分强烈	56
十一、铁路治安形势依然严峻	62
十二、职工内盗现象不容忽视	71
十三、野蛮待客问题尤为突出	81
十四、以票谋私现象屡禁不绝	84
十五、违纪贩运香烟难以遏止	89
十六、地方政府通过铁路乱收费	96
十七、包装运输队损害铁路权益和货主利益	99
十八、客车上水供水问题没根本解决	102

分 析 篇

十九、发生路风问题的主要因素	105
----------------------	-----

二十、为什么客货运输会出现路风问题	109
二十一、导致路风滑坡的因素	113
二十二、为什么票贩子越打越多	118
二十三、以车谋私违法犯罪的根源	130
二十四、干部作风的不良影响	136
二十五、职工内盗的心理原因	144

建 设 篇

二十六、正确认识路风建设与市场经济的关系	151
二十七、路风教育亟待强化	162
二十八、重视职业道德与路风建设的关系	169
二十九、坚决围歼旅客列车抢劫事件	175
三十、注重路风教育的科学性和实效性	182
三十一、建立和培育路风约束机制	193
三十二、路风教育应以价值观教育为核心	196
三十三、加强党组织对路风建设的领导	200
三十四、在路风建设的难点上多下功夫	204
三十五、建设企业文化促进路风建设	207
三十六、增强路风的监督职能	212
三十七、加强旅客列车的班组建设	217
三十八、抓好客运列车职工的职业道德教育与培养	220
三十九、开展形象设计活动,塑造良好形象	225
四十、开展好“做、争、创”活动	236
四十一、强化“三乘一体”管理	240
四十二、路风建设必须综合治理	243
四十三、继续坚持人民铁路为人民的宗旨	247
四十四、大力加强职业道德建设	254
四十五、建设企业文化,培育企业精神	261

概 述 篇

一、铁路职工光荣的传统

我国铁路是具有光荣革命斗争传统,为中国革命和社会主义建设作出重大贡献的企业。几百万铁路职工发扬二七光荣传统和革命精神,为祖国的铁路建设和发展创造了光辉的业绩,谱写了动人的诗篇。

从1945年8月15日日本帝国主义投降,抗日战争取得胜利,我党我军在东北接管部分铁路时开始,至今已经历了50年的历史。

抗日战争胜利后,国内政治形势和阶级关系发生了重大变化。经过八年抗战,人民革命力量空前壮大,蒋介石进一步投靠美帝国主义,妄想依靠美国政府的支持,在全国恢复其大地主大资产阶级的反动统治。东北地区交通便利,工业发达,资源丰富,粮食充足,具有重要的战略地位,又是国民党统治薄弱的地区,争取东北可使整个华北解放区与东北联系起来,使解放战争得到可靠的后方。为此,党的第七次代表大会就提出争取东北的任务。抗战胜利后不久,毛泽东主席亲自起草了《建立巩固的东北根据地》的指示。这个时期,位于黑龙江省的大部分铁路地区成为我国铁路最早获得解放的地区。党中央对铁路工作非常重视,1948年,中共中央东北局作出了《关于铁路工作的指示》,指出:“我在东北控制铁路共5544公里,占东北现有铁路的60.7%,在今后长期反复斗争中,掌握铁路是必须的。”“必须在铁路方面准备同国民党作长期反复的斗

争,为战争与建设服务,铁路干部要下决心学习管理铁路,学习长期管理大规模企业作为根据地建设的重要课程之一。”并派一大批干部到铁路工作。

广大铁路职工在党的领导下,大胆放手发动群众开展反奸清算运动,提高了工人阶级的觉悟。并配合农村的上改运动,在铁路内部开展“挖浮堵洞”运动(地主把铁路当成防空洞,把浮财藏到铁路职工家中,所以要挖浮财,堵“防空洞”)。通过一系列政治教育和政治斗争,大大提高了广大铁路职工的政治觉悟,在运动中涌现出一大批成份好、觉悟高的积极分子,不但为土改运动作出了贡献,也体现了铁路职工高度的政治觉悟和高尚的精神风貌。在东北根据地建设中,铁路职工和广大党员积极分子革命热情空前高涨,当时虽然生活艰苦,不分干部和工人,每人每月只有八九十斤高粱米,但都能坚决响应党和工会的号召:“打倒蒋介石,保卫胜利果实”;“打倒蒋介石,解放全中国”;参加立功运动,献纳器材,修复铁路,恢复死机(毛泽东号、朱德号机车就是当时修复的死机),搞好运输,支援前线,支援人民解放战争。1948年9月的辽沈战役中,以昂昂溪机务段司机长范永为首的16名共产党员组成的乘务组操纵1195号机车,冒着国民党飞机的狂轰滥炸,把满载前方急需的炮弹的3005次列车,送到了辽西前线,对保证攻占锦州取得辽沈战役的胜利起了重要作用。辽沈战役胜利后,一批又一批的铁路职工积极参加铁道兵随大军南下,一直打到海南岛,为解放全国作出贡献。

1949年初,中国新民主主义革命进入了重大的历史转折关头,解放战争面临着夺取全国胜利的新形势。为更有力地支援解放战争,保证解放战争的军事运输以及解放区经济建设的需要,中国人民革命军事委员会根据中共中央政治局的决

定，于1949年1月10日发出电令，成立军委铁道部。1949年1月28日，在石家庄召开了第一次铁路工作会议，军委铁道部部长滕代远同志亲自在会上传达了中央军委的电令，阐明了统一全国铁路工作的必要性，会议提出把当时铁路职工中流传的豪言壮语：“解放军打到哪里，铁路修到那里”作为全国铁路职工的行动口号，号召全国各解放区铁路职工抢修抢运，全力支援解放战争。广大铁路员工和铁道兵团指战员，在铁道部统一领导下，艰苦奋斗，克服各种困难，迅速修复了津浦南段、沪宁、沪杭、宁芜各线，有力地支援了解放东南地区的斗争；修通了平汉铁路郑州至汉口段、粤汉路北段，有力地支援了解放中南、华南地区的斗争；修通了陇海路西段，有力地支援了解放西南、西北地区的斗争。在修复陇海铁路西段时，高桥多、路基高、破坏大，抢修极为困难，尤其是地处峡谷的8号大桥，桥墩高45米，桥长150米，为当时全国最高的桥梁，这座桥被破坏得只剩下五座伤痕累累的桥墩，孤零零地矗立在那里，如何登上这么高的桥墩作业，成为当时最大的难题。铁道兵团战士杨连弟，率领18名战士，不畏艰险，利用桥墩上残留的铁夹板，搭单面脚手架，强登8号桥墩，在狭窄的墩顶上坚持几昼夜，仅用一块木板作掩护，用土炸药爆破一百多次，铲平了桥墩顶面，保证了架桥计划的完成，为修复8号桥，打通陇海西线立了大功。为纪念杨连弟同志的英雄业绩，铁道部命名8号桥为“杨连弟桥”。至1949年底，全国原有的主要铁路基本修复，并连接成一个整体，原来国民党估计要用10年、20年时间才能修复起来的铁路，实际上不到一年就基本修复了，使前方和后方、城市和乡村、工厂和矿山紧密连结起来，对支援解放战争的全面胜利，对全国的经济恢复，起着巨大的作用。

全国解放后，国家面临的形势和任务给铁路工作带来了艰巨而繁重的任务。朝鲜战争爆发后，使广大铁路职工认识到美帝国主义侵略朝鲜的矛头是直接指向中国的，美帝国主义是纸老虎，抗美援朝就是保家卫国等道理。发扬爱国主义、国际主义精神，积极参加抗美援朝，捐献飞机大炮，把铁路建成轰不断、炸不垮的钢铁运输线。并积极搞好生产，支援抗美援朝斗争。仅东北铁路职工和家属就捐献战斗机 13 架，参加抗美援朝去前线的职工达到一万多人，全国铁路援朝的机车达到 308 台，对保证抗美援朝战争的胜利作出重大贡献。

在国民经济恢复和社会主义建设时期，铁路职工都是指到哪里打到那里，冲得上，拿得下，是一支特别能战斗的、善打硬仗的队伍。“毛泽东号”机车组就是这个时期的杰出代表。“毛泽东号”机车是哈尔滨机务段工人用一台破损的机车修复的，工人们为了感激领导人民翻身解放的毛主席，特地把这台机车命名为“毛泽东号”。多年来，“毛泽东号”机车组不愧为机务战线的一面旗帜，在普及乘务负责制、在全路开展“铁牛运动”、“满载、超轴、五百公里运动”等社会主义劳动竞赛活动中，发挥了模范带头作用。1952 年 5 月，铁道部发出通知，在全路开展社会主义劳动竞赛运动，极大调动了广大铁路职工的生产积极性，加快了铁路行车速度，提高了劳动生产率，降低了成本，增加了财政收入，并进一步促进了铁路企业经营管理 and 劳动组织的改革。在此期间，涌现了象李永奉、郑锡坤、李锡奎、杨茂林、张殿奎等英雄模范人物，在他们身上集中反映了铁路职工的精神风貌和高尚品质。

在 60 年代，结合学习雷锋，学习解放军，在全路开展了学习人民的好车站——新民车站、大协车站、小东车站，学习孙家养路工区、阜新路矿协作、崆岗给水所等先进典型，使铁路

精神风貌达到了新的局面。新民车站是沈山线上的一个三等小站，1963年，毛泽东主席发出“向雷锋同志学习”的号召后，这个站坚持“常年一股劲，一心为人民”的光荣传统，创出了“支农先知农”的经验，受到全国人民的好评。1964年，铁道部命名新民车站为“人民的好车站”。在新民车站、孙家养路工区模范事迹的带动下，千里铁道线上涌现了千千万万的学雷锋的先进集体和先进个人。铁路在全国人民中的影响也越来越好，威信越来越高。当时，一部反映铁路题材的电影《特别快车》，深深地印在新中国年轻人的记忆中。这是一部“人民铁路为人民”的教科书，在那个社会风气好的黄金时代，也给铁路路风塑造了良好的形象。人们有时甚至把共产党的恩情，把社会主义好和铁路的光荣形象相提并论。那年，江淮一带发洪水，当铁路把救灾物质运到灾区时，不少老百姓感动的热泪盈眶，老百姓高呼的两句口号是：共产党万岁！铁路万岁！记得还有一年，去大西北的一趟列车，因遇沙暴使一千多名旅客受阻，沿线铁路职工、家属纷纷上前，送水送饭，解救了他们的困难，旅客说得最多的两句话是：社会主义好！铁路职工好！当时，广大群众都把铁路和社会主义、共产党这两个崇高的概念联系在一起。这时的铁路的作风是受到全国人民一致称赞的。群众把铁路职工亲切地称为“不穿军装的解放军”和“第二红军”，其它战线上的同志把我们热情地称为“铁路老大哥”，许多国际友人赞扬我们中国铁路拥有世界上第一流的服务热情。虽然那时在路风的表达上还没有形成一个完整的概念，但事实上从解放战争到文化大革命前的路风确是在新中国的铁路发展史上写下了光辉的篇章。

在文化大革命中，铁路和路风建设都受到了极大的破坏，陷入了混乱之中，不少地区干线中断、枢纽堵塞、指挥失灵，运

输生产濒临瘫痪境地。当时在河南流传着这样一句话，叫“火车好坐、郑州难过”，别说人民铁路为人民的服务宗旨，就连旅客起码的人身安全也保证不了，一些旅客无端遭到谩骂、毒打。那时事故多、效率低、服务差，铁路内部叫脏、乱、差，后来又叫“两野”、“两乱”，已经形成的好风气几乎丧失殆尽。1975年，在邓小平同志主持中央日常工作期间，着手整顿铁路，中央作出了《关于加强铁路工作的决定》，这个文件依据铁路运输的特征，提出了集中管理和指挥，建立健全规章制度，严格组织纪律等一系列方针和原则，对当时恢复和加强铁路工作起了重要作用。之后，铁道部提出“四通八达、畅通无阻、安全正点、当好先行”的口号，恢复了铁路运输的秩序和稳定。直到十一届三中全会以后，随着全党全国各方面工作拨乱反正，铁路路风工作也受到重视，摆上议事日程。为继承和发扬人民铁路的好作风，全路相继开展了“五讲四美三热爱”和“人民铁路为人民”活动，1983年4月，铁道部提出“三上（生产、效率、质量要上）、一下（事故要下）、两杜绝（杜绝野蛮待客和野蛮装卸）”的要求，并规划把京广、京沪两大干线建成“三优（优质服务、优良秩序、优美环境）文明路”，同年11月，铁道部又提出了“严字当头、铁的纪律、团结协作、优质服务”十六字路风标准，从而使路风的意识更加增强，路风的地位更加明确。1985年至1986年，党中央、国务院要求铁路当好两个文明建设的先行官、带头人。铁道部结合经济体制改革，先后提出“抓党风，带路风”，“搞好大包干，打好翻身仗，建设好路风”，“让人民放心满意”等要求，并制定了“约法三章”，把路风和安全摆在同等的位置上对待，作为铁路两个文明建设的重要内容。至此，逐步形成了涵义深刻，表述比较科学，具有中国铁路特色的社会主义路风。1991年，铁道部召开路风建设表彰大会，选

树立了路风建设十大先进标杆，他们立足岗位，忠于职守，克己奉公，清正廉洁，兢兢业业，满腔热情地为旅客货主服务，受到了人民的称赞和爱戴，为铁路争了光，为党为社会主义赢得了荣誉，在铁路光荣传统的历册上继续谱写了新的篇章。

二、整顿路风不平凡的年月

党的十四大确立了建立社会主义市场经济体制目标，我国经济获得快速发展。为确保改革的成果，党中央提出开展反腐败斗争，铁道部则提出深入整顿路风。整顿路风，这是铁道部的果敢之举。这意味着，铁路的改革发展和治理整顿是相辅相成的两手，是一刻也不能放松的两手。否则，铁路的改革就会半途而废，铁路的发展便成为空谈。

有的职工说，1993年是整顿路风年，也有的说：是整顿路风不平凡的“起点”，现在回想起来还记忆犹新，历历在目。

（一）不平凡的“起点”

1993年4月18日，朱镕基副总理在湖南株洲召开的京九铁路建设座谈会上指出：“目前铁路运输中确实存在行业不正之风，有的迫使企业同铁路搞‘联营’、‘协作’，变相收取额外运输费；有的把计划内车皮拨给自己的劳动服务公司卖高价，或巧立名目收费。……对铁路存在的行业不正之风要进行整顿，对铁路部门用不正当手段变相收取额外运输费，以车谋私巧立名目乱收费现象必须坚决制止。”中央领导对铁路存在的行业不正之风既提出了批评，也寄予了厚望，也说出了广大干部职工的心理话。有的职工说，路风建设年年喊，越喊越大胆；整顿路风年年抓，越抓越违法。整顿路风已到了不整顿不行的时候了。

整顿路风过去主要指整“两野”，一是野蛮装卸，一是野蛮