

沈

阳

机

车

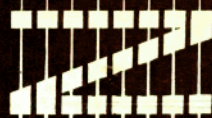
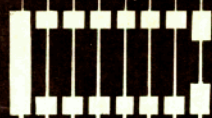
车

辆

工

厂

志



目 录

第一篇 概 述

第二篇 大事记

第三篇 党的活动与工人斗争

第一章 党组织建立与早期活动	23
第二章 日本侵略者统治下的“共荣庄”	28
第三章 皇姑屯机厂工人反饥饿罢工	30

第四篇 生 产

第一章 简 述	31
第二章 生产组织工作	35
第一节 管理机构	35
第二节 生产作业计划	35
第三节 生产调度	36
第四节 生产统计与考核	37
第五节 在产品管理	37
第三章 生产前准备	38
第一节 签订检修合同	38
第二节 赴段看车与接车鉴定	38
第三节 备品管理	39
第四章 分解检查	40

第一节	分解检查概况	40
第二节	细录与预算	41
第五章	机车系统	42
第一节	机车组装车间	42
第二节	柴油机车间	43
第三节	液力传动车间	44
第四节	起重机车间	45
第五节	机械一车间	47
第六节	机械三车间	48
第七节	热处理车间	49
第六章	货车系统	50
第一节	货车解体车间	50
第二节	南货车间	50
第三节	北货车间	52
第四节	转向架车间	53
第五节	车轮车间	54
第六节	车钩车间	55
第七节	机械二车间	56
第八节	制材车间	57
第九节	配件车间	58
第十节	新造一车间	59
第十一节	新造二车间	60
第七章	锻铸系统	61
第一节	锻造车间	61
第二节	铸钢车间	62
第三节	铸铁车间	63
第八章	辅助生产系统	64
第一节	动力车间	64
第二节	电气车间	66
第三节	修机车间	67
第四节	工具车间	68
第五节	模具车间	69
第六节	机械四车间	70
第七节	建筑车间	71

第八节 运输车间	72
第九节 汽车队	73

第五篇 技 术

第一章 简 述	74
第二章 产品工艺技术	76
第一节 管理机构	76
第二节 机车修理工艺技术	77
第三节 货车修理工艺技术	79
第四节 轨道起重机修理工艺技术	81
第五节 工艺装备与非标准设备研制	82
第六节 标准化工作	84
第三章 产品开发	86
第一节 管理机构	86
第二节 机车车辆制造	86
第三节 科技情报	89
第四章 热加工工艺技术	90
第一节 管理机构	90
第二节 铸造工艺技术	91
第三节 锻造工艺技术	93
第四节 热处理工艺技术	94
第五节 理化试验	95
第五章 技术档案	97
第一节 管理机构	97
第二节 档案管理	97
第三节 技术资料	98
第六章 产品质量检验	99
第一节 质量检查机构	99
第二节 检验措施与废品控制	99
第三节 重大质量事故实例	102
第七章 设备管理	103
第一节 管理机构	103

第二节	大中修管理	104
第三节	维护与保养	105
第四节	设备动态管理	106
第八章	工具管理	107
第一节	管理机构	107
第二节	计划的编制与执行	108
第三节	定额制定与管理	109
第四节	工具制造	109
第五节	工具与工装管理	110
第九章	计量管理	112
第一节	管理机构	112
第二节	计量技术检定	112
第三节	计量升级	114
第四节	微机在计量管理上的应用	115
第十章	安全技术管理	116
第一节	管理机构	116
第二节	安技措施与管理	116
第三节	安全教育	118
第四节	劳动保护与保健	119
第五节	重大伤亡事故实例	120
第十一章	环境保护	121
第一节	管理机构	121
第二节	环境监测	121
第三节	污染治理	124
第四节	工业卫生	124
第十二章	能源管理	125
第一节	管理机构	125
第二节	计划与平衡	126
第三节	节能措施与成果	128
第十三章	全面质量管理	129
第一节	管理机构	129
第二节	质量教育	129
第三节	质量管理活动	130

第四节 产品创优.....	132
---------------	-----

第六篇 经营管理

第一章 简 述	133
第二章 计划管理	134
第一节 管理机构.....	134
第二节 生产能力查定与平衡.....	135
第三节 生产技术财务计划.....	136
第四节 技术组织措施计划.....	138
第五节 市场调节与多种经营.....	139
第六节 价格管理.....	141
第七节 工业统计与原始记录.....	142
第三章 劳动管理	144
第一节 管理机构.....	144
第二节 定员与定额管理.....	145
第三节 工资管理.....	149
第四节 微机在劳动管理上的应用.....	151
第四章 财务管理	152
第一节 管理机构.....	152
第二节 财务收支与资金管理.....	153
第三节 成本管理.....	156
第五章 物资管理	158
第一节 管理机构.....	158
第二节 物资供应计划.....	159
第三节 消耗定额与储备定额.....	161
第四节 节约代用与回收.....	163
第五节 仓库管理.....	164
第六章 销售管理	166
第一节 产品销售.....	166
第二节 管理与服务.....	167
第七章 企业整顿与现代化管理	168

第七篇 基本建设

第一章 简 述	171
第二章 机车系统的基本建设	174
第三章 货车系统的基本建设	175
第四章 锻铸系统的基本建设	177
第五章 动力供应系统的基本建设	178
第六章 辅助生产系统的基本建设	180

第八篇 民主管理

第一章 简 述	182
第二章 民主管理体制	183
第一节 工厂民主管理	183
第二节 车间班组民主管理	185
第三章 职代会提案处理与民主评议干部	187
第一节 提案处理	187
第二节 民主评议干部	188
第四章 职工代表与职代会	188
第一节 职工代表的产生与培训	188
第二节 职工代表大会	189

第九篇 党群工作

第一章 党员代表大会	191
第二章 组织工作	193
第一节 党员发展	194
第二节 党员教育与管理	195
第三章 干部管理	197
第一节 干部任用与考核	197
第二节 技术干部管理	199

第四章 宣传教育	199
第一节 宣传与思想政治工作	200
第二节 理论教育	202
第三节 统战工作	203
第四节 通讯报道	205
第五节 党 校	205
第六节 厂 报	207
第五章 纪律检查	210
第一节 纪律检查委员会	210
第二节 纪检工作	211
第三节 经打工作	212
第六章 落实政策工作	213
第七章 党委办公室	215
第八章 工会工作	216
第一节 组织机构	216
第二节 社会主义劳动竞赛	217
第三节 女工与家属工作	219
第四节 群众技协活动	222
第五节 劳动保护工作	223
第六节 生活互助	224
第七节 退休工人管理	225
第八节 会员代表大会	226
第九章 共青团工作	228
第一节 团组织机构	228
第二节 团员代表大会	228
第三节 团的主要工作	229
第十章 民兵与人防	233
第一节 机构与建制	233
第二节 民兵训练	235
第三节 人民防空	236
第十一章 老战士协会与离休干部工作	237
第十二章 科学技术协会	238

第十篇 教 育

第一章 简 述	240
第二章 教育机构	241
第三章 职工教育	242
第一节 文化教育	242
第二节 技术业务培训	243
第三节 职工大学	246
第四节 职工进修学校	247
第四章 普通教育与职业教育	247
第一节 中 学	248
第二节 第一小学	249
第三节 第二小学	250
第四节 第三小学	250
第五节 幼儿园	251
第六节 职业学校	251

第十一篇 厂务管理

第一章 文秘工作	253
第二章 信访工作	254
第三章 治安保卫	255
第四章 治安综合治理	256
第五章 计划生育工作	257
第六章 行政管理	258

第十二篇 生 活

第一章 简 述	263
第二章 职工住宅	264
第一节 管理机构	264
第二节 住宅建设	265

第三节 住宅改造与改善	266
第四节 住宅管理	267
第三章 医 院	268
第一节 概 况	268
第二节 医疗与护理	268
第三节 中医中药	271
第四节 医疗保健与卫生防疫	271
第四章 职工福利	273
第一节 管理机构	273
第二节 福利设施与管理	274
第三节 福利待遇	276
第五章 文化生活	277
第一节 文化设施	277
第二节 文艺活动	278
第三节 体育活动	281

第十三篇 厂办集体企业

第一章 简 述	284
第二章 劳动服务公司	284
第一节 工 业	286
第二节 建筑运输业	288
第三节 商饮服务业	288
第三章 建筑工程公司	289
第四章 综合利用开发公司	290

第十四篇 人 物

第一章 人物传略	291
第二章 英模录	296
第三章 老红军老战士名录	309
第四章 厂级领导干部任职简介	311

第五章 市以上党代表大会、人民代表大会、政协会议、 工会和共青团代表大会代表及委员名单	314
--	-----

附 录

重要文献辑存	317
修志本末	326
统计资料	330
跋	360

第一篇 概述

沈阳机车车辆工厂是铁道部所属的机车车辆工业大型企业之一，主要修理内燃机车、货车、蒸汽轨道起重机，制造货车、道碴捣固车及机车车辆配件。

工厂位于沈阳市皇姑区昆山西路6段7号，距市中心4.5公里。厂区东邻铁道部沈阳物资办事处沈阳材料厂，西濒沈阳市肉类联合加工厂，南抵京沈铁路干线；北与辽代兴宗重熙年间建造的无垢净光舍利塔相望。工厂全部占地面积为159万平方米，其中厂区面积95万平方米。生产房屋建筑面积27.2万平方米，生活福利设施建筑面积40.7万平方米。厂区北门为正门，面临昆山西路。东、西两门分别相对天山路和保工街。厂内有东西、南北四条交叉公路，均为柏油或混凝土路面。工厂铁路专用线与皇姑车站调车线接轨，由厂区东南进入为双行线，厂内设铁路存车线116股道，总延长米为40公里，可直接进入生产车间、钢材及木材库、煤炭料场。原材料、燃料、配件、成品调运和工业垃圾排放，全由火车、轨道起重机和汽车承担。厂域宽阔，交通方便。

厂区地质情况比较简单。地表为第四纪冲积层所覆盖，亚粘土、砂砾交互成层，上表浮土为炉渣及粘性土组成的人工土层。表土层以下为砂类土壤。厂区地下水静止水位在地表下面26米，地下水对混凝土无强烈腐蚀作用。据长期观测记录，厂区水位在逐年下降。

工厂全年总用电量为3370余万度，全厂最大负荷量为12000瓩；变压器安装总容量为38720千伏安，全部用电由沈阳电业局房历变电所高压线路引进，工厂设6万6千伏降压站1所。工厂自备锅炉能力为240吨/25台，设有南、北、中3座锅炉房。工厂生产、生活用水主要靠4眼深井和市政水供给，日用水量为1万吨，自产水占60%。工厂有空气压缩机13台，生产能力为532立方米/分。有3台制氧机，生产能力为580立方米/时。工厂设南、北乙炔站2所，乙炔发生能力为170立方米/时。工业用二氧化碳生产能力为0.2吨/时。动力供应能够满足生产需要。

1985年末，工厂固定资产原值为16250万元，净值7210万元，拥有设备2148台，其中大型精密机床12台、金属切削机床692台、锻压设备100台、铸工设备52台、起重运输设备310台。设备能力大体符合生产要求，少部分设备较为陈旧。

生产厂区经过多年的调整，大体分为3大部分：南部为内燃机车和轨道起重机生产区，以及辅助生产车间，包括机机组装、液力传动、柴油机、起重机、机械一、热处

理、修机、动力、电气、工具、模具、机械四、运输、汽车队、建筑，以及铸铁、南货等17个车间。中部是新造产品生产区，有新造一、新造二、机械三等3个车间。北部为货车修理作业区，含货车解体、转向架、车轮、车钩、配件、北货、制材、机械二、铸钢、锻造等10个车间。全厂30个生产车间的工地组织和作业布局基本合理，便于生产调度。

工厂设有22个生产、经营、技术管理职能科室和15个党群工作机构以及7个厂务管理机构。生产经营科室有计划科、生产科、人事科、财务科、物资管理科、分解检查室、企业管理办公室、外经办公室、基建科。技术管理科室包括技术科、冶金科、产品技术开发科、设备科、检查科、全面质量管理办公室、能源办公室、计量科、安技科、工业卫生环境保护科、工具科、档案室。厂务管理部门有厂长办公室、干部科、党政联合接待室、保卫科、行政科、福利科、计划生育办公室。党群工作机构有党委办公室、组织部、宣传部、纪律检查委员会办公室、落实政策办公室、武装部、党校、打击经济犯罪活动办公室、综合治理办公室、老干部办公室、工会、团委、科学技术协会办公室、退休职工管理办公室以及沈厂工人报编辑部。工厂企业管理机构主要采用“直线——职能制”的组织形式。

工厂生活福利和文教卫生机构设施齐备。设有教育培训中心，管理职工教育、普通教育和职业教育，拥有职工大学1所、职工子弟中学1所、职工子弟小学3所、职业学校1所、职工进修学校1所、幼儿园1所。职工医院位于职工住宅区的中心，在居民区内设有3个医疗点，厂区内设有中心保健医疗站和厂区北部保健医疗站。厂内外设有职工食堂和单身职工食堂以及供来宾和乘务员就餐住宿的招待所。工厂现有职工剧场1所和中型室内体育馆1座。工厂设有住宅科，担负职工住宅维修与管理工作。

1985年末，工厂职工总数为11326人，内含全民合同工382人。职工中，女职工2944人，生产工人占61.2%，学徒工占2.7%，工程技术人员占6.9%，管理人员占8.9%，服务人员及其他人员占20.3%。生产工人中工种门类齐全，利于以一业为主，多种经营。职工中有共产党员2032人，共青团员1621人。

工厂还有3个厂办集体企业，即劳动服务公司、建筑工程公司、综合利用开发公司。劳动服务公司下辖16个厂队。包括厂内计划外用工的集体所有制工人，1985年末全部集体所有制职工为9881人。

工厂始建于1925年。建厂之前，皇姑屯机务段设检车段，担当客货车列检。1912年，京奉铁路管理局在皇姑屯机务段内建筑客车库（俗称花车房）。皇姑屯机务段客货车修理厂开始形成。工人大多来自京奉铁路唐山制造工厂。1925年，北洋政府交通部投资兴建皇姑屯修车厂，由东三省交通委员会奉榆铁路管理局筹办。当时，东北境内主要铁路干线，一条是中东铁路，由中国政府和苏联共管；一条是南满铁路，由日本人独自经营；另一条是京奉铁路，是我国修筑较早的国有铁路。1922年第一次直奉战争后，京奉铁路分为京榆（山海关）和奉榆两段，奉榆段曾一度由张作霖控制，并于1923年成立奉榆铁路管理局经营该段业务。当时，东北境内从事机车车辆检修的铁路工厂有大连沙河口工厂和哈尔滨三十六棚工厂，两厂均不为中国修造机车车辆。奉榆段的运营车辆只能送往唐山铁路工厂检修，使其难以应付，为此，决定在奉榆铁路上创建新厂。聘请英商怡和机器公司工程师阿洛斯顿担任新建皇姑屯修车厂的总设计，并调派东北大学理工学院

教授石志仁来厂兼任工程师，与德商宝利建筑公司经理马克斯共同承担工厂的设计工作。原准备在沟帮子车厂的基础上进行扩充，或者在马三家及马三家至皇姑屯之间选一厂址，最后决定在距皇姑屯车站1公里处建厂，并购买当地村民土地547亩作厂址。营造建筑费原估50万元（银币），后追加预算27.1万元。建厂工程采取招标承办，即由德商宝利建筑公司承包，建筑工程所需的钢结构房梁房架由山海关桥梁厂铆制，各种钢材由唐山铁路工厂调拨，水泥、砖瓦亦由唐山地区购进，仅砂石之类在当地取用。同年4月正式动工兴建。于1928年基本竣工，建成了机车建立所、机械所、铸工所、锅炉房、电机房、水塔、仓库等，还有工厂办公楼、北门查工房、东西门卫室和部分工人住宅。所有厂房建筑皆系钢架砖混结构。厂区敷地面积为203640平方米，建筑面积为12959平方米。安装机械设备145台，其中切削机械90台、成型机械7台、剪断机械2台、研磨机械2台、木工机械8台、荷役机械6台、测定机械2台，其它机械28台。由于客货车修理用房尚未着手新建，故仅于厂内修理机车，将一部分机械安装在皇姑屯机务段客货车修理厂（俗称外修车厂）内，修理客货车。1928年8月20日，工厂锅炉房鸣放汽笛，以示正式开工投产。首任厂长朱葆芬，在任职6个月，1929年3月由石志仁继任。1930年9月石赴美国监造新购机车，聘用英国人富兰克林·萨克教授任厂长。建厂初，大多数技术工人来自唐山铁路工厂和沟帮子车厂，一般工人从本地招进，工人分工匠、帮工匠、小工3等，实行日工资制。1元以上为工匠，5角至9角为帮工匠，小工每日最高工资为3角至4角。职员为月工资，最高可达500元，最低20余元。职员与工人的生活水平相差悬殊，待遇各异。职员上下班出入东门，日工作6小时。工人上下班则走北门，每天工作9小时，有监工员监督生产。1931年，工厂下设文牍股、庶务股、会计股、工务股和设计股。生产机构有机车建立所、锅炉所、机械所、模型所、铸工所、动力所，共有职工1031人，其中生产工人799人。1928年修出小型机车1台、20~30吨货车20辆。1929年检修机车6台、货车80辆。1930年，共修机车58台、客、守车198辆、货车1024辆。1931年“九·一八”事变前检修机车66台、客、守车129辆、货车1149辆。1929年12月29日之前，皇姑屯修车厂隶属于东三省交通委员会奉榆铁路管理局。之后属国民政府铁道部北宁铁路管理局，厂名改称北宁铁路皇姑屯工厂。

1931年9月18日，日本帝国主义制造“九·一八”事变，占领沈阳。9月28日，日本侵略军闯进工厂，刺伤门卫，并多次搜捕副厂长杜殿英，造成工厂停工，厂内秩序混乱，不少高级技术人员逃离工厂流亡到关内。剩下的工人和职员在厂长萨克教指挥下，勉强维持生产。11月，日本侵略者将北宁铁路管理局所属之奉榆段改名“奉山铁路”，并成立了“奉山铁路管理局”，皇姑屯工厂划归该局所辖，并指派曾锡藩任副厂长。1932年冬，取消奉山、沈海两个铁路局，合并为“奉天铁路管理局”，皇姑屯工厂又隶属于该局。1933年3月，伪满铁路总局成立后，皇姑屯工厂虽然在名义上属于“国铁”，仍归满洲国交通部铁道总局管辖，但实权则被负有特殊掠夺使命的“南满铁道株式会社”（下称“满铁”）所垄断。“满铁”派出日本人仓永毅志夫为首的五人小组来到皇姑屯工厂，只因厂长萨克教与原京奉铁路管理局签订有五年租用合同期未滿，故厂长仍由萨克教继任，但厂内监督指导权已属日本人。1934年3月，萨克教离任，日本侵略者完全攫取工厂企业所有权，仓永毅志夫任厂长。仓永毅志夫进厂后，撤换了原北宁路局在皇

姑屯工厂任职的技职人员，在各个工作岗位安插从“满铁”调来的职员，其要害部门均由日本人亲自掌管。同时将原皇姑屯工厂设置的股改为“课”、“系”。把原来的所（车间）改成职场。厂内设有“监理课”，下设四个系，即计划系、调查系、检查系、运搬系。“庶务课”下设三个系，为人事系、庶务系和防卫系。“材料课”下设仓库系和采买系。“铁工课”下设机车组立场、旋盘职场、制罐职场、模型职场、铸物职场和锻冶职场。“木工课”设客车职场、货车职场、台车职场、仕上职场、工具职场、锅炉电气职场，再用品职场和制材职场。1933年4月，皇姑屯机务段客货车修理厂遭受火灾，将货车修理移入本厂内第五、六两栋厂房地基上进行。客车修理则迁到御花园分工厂，即原东北大学实习工厂，该厂始建于1926年，1933年由“满铁”划归皇姑屯工厂为其分厂。为加紧对中国的掠夺，日人控制的“满铁”铁道总局制订工厂的扩充计划，从1935年起，修建客货车厂房，同年内完成货车厂房、台车厂房和制罐职场剪断厂房等工程。时值御花园分工厂于同年11月失火，遂将客车修理移入厂内仕上职场。货车修理迁入新厂房，锻冶生产迁入原机车职场第六栋厂房。1938年客车职场建筑工程全部竣工，客车修理便从仕上职场迁入客车新厂房内进行。原仕上职场承担机械维修。至此，工厂形成修理机、客、货车的综合性企业。1935年，厂名改称为“奉天铁道工场”，为“满铁”铁道总局工作局所辖。1942年，全场员工已增至3868人，其中日本人1077人，生产工人2446人。每日还雇佣临时工100人，并强迫300多青年人进场劳动，名曰“勤劳奉仕队”。工厂扩建工程完成后，厂区面积增至455956平方米，建筑面积增加到6.3万平方米、机械设备增至664台。日伪统治时期工厂生产能力有所增长，1943年产量为最高，年局修或一般修机车302台、客车716辆、货车3098辆。日伪时期工厂生产能力极不配套，组装能力较大，但制备能力远远不能满足生产需要，故“七·七”事变后，在本地及外地建成80余个附属厂，为奉天铁道工场提供一般配件，主要配件则由日本国内供给。日伪时期中国工人遭受欺压和严密监视，日本人上班后坐在前后装有玻璃的办公室里监视工人干活，工人下班要进行搜身，每天工作10个小时，且多为笨重体力劳动。1942年后日本人从关内和锦州等地骗来500多名劳工，关在周围架起铁丝网的工棚里任意奴役，并有狼狗看守，竟美其名曰“共荣庄”。1945年8月15日，日本帝国主义宣布投降后，苏联政府所属的中长铁路公司派波波夫上校暂行接管奉天铁道工场，并曾易名为中长路皇姑屯工厂。从10月起正式修车。此时厂内有职工3291人，还有将被遣送回国的北满铁路日人，因暂时集中于沈阳待命，送入厂内工作。苏军接管期间，厂内生产水平不高，半年内仅修机车33台，客车129辆、货车383辆。1946年3月，波波夫离开工厂。当月26日，国民党政府交通部派李维国接收奉天铁道工厂和皇姑屯电机修理厂等。将厂名改称为皇姑屯总机厂，李维国任厂长，工厂隶属交通部东北区特派员办事处。1947年9月林为榕继任厂长。12月1日又将厂名改为皇姑屯电机厂，受交通部东北运输总局直轄。翌年1月副厂长齐人鹏到任。国民党统治时期，工厂生产变化大体分为三个阶段：1946年至1947年6月。由于国民党统治区物价暴涨，职工迫于生计纷纷逃离，厂内职工减为2185人，生产工人为1895人。仅能利用库存物资以维持生产，产量很低。当时，厂长室下设事务科、文书科、计核科、材料科、检查科（含化验室）、工事科（包括修繕组及杂工组）和计划科。设机车场（包括组立场、机械场、制罐场）、范铸

场、锻冶场、电气场、动力场、工具场、内燃场、客货车场（包括台车、货车、客车、制材场）等生产车间。1947年7月至1948年6月。国民党军队在东北战场上节节败退，最后龟缩在几个大城市之中。皇姑电机厂生产用的外来电源竭绝，仅靠6台发电机自行发电，以维持生产，电量太少，不敷全厂使用，又值原材料奇缺，修车所用钢材、木材、燃料基本断绝供应，厂方逼迫工人去砍伐清代昭陵园内的古松强行修车。1948年7月至10月。国民党军队处于孤守沈阳的绝境，工厂生产、生活物资供应线被掐断，生产完全陷于瘫痪。工厂当局大量解雇工人，造成工人大批失业，生活无着。工厂濒于倒闭。

1948年11月2日沈阳解放，中国人民解放军沈阳特别市军事管制委员会派石玉永等接管工厂，没收了官僚资本企业东北运输总局皇姑电机厂，定名为皇姑屯铁路工厂，从此工厂成为社会主义国营企业。

1949年以来，工厂隶属关系及厂名几经交易。1949年始，皇姑屯铁路工厂隶属东北铁路管理总局。1950年5月，所属铁道部驻东北特派员办事处。是年美帝国主义发动侵朝战争，原建于1938年的皇姑屯车辆厂奉命迁往齐齐哈尔市，留下的全部厂房及部分人员、设备并入皇姑屯铁路工厂。1952年，隶属铁道部工厂局。1953年，皇姑屯铁路工厂易名为皇姑屯机车车辆修理工厂，属铁道部机车车辆修理局管辖，翌年改属铁道部机车车辆工厂管理局。1956年，铁道部决定将皇姑屯机车车辆修理工厂分为皇姑屯机车客车修理工厂（南厂）和皇姑屯货车修理工厂（北厂），各自独立经营。1958年8月15日，南北两厂合并，定名为铁道部沈阳机车车辆工厂，隶属机车车辆工厂管理总局。1970年9月，铁道部与交通部合并为交通部，工厂属交通部工业局，1975年4月两部划开后，工厂重属铁道部工业局，1976年起改为工业总局。1985年铁道部机车车辆工业总公司成立，工厂为其所属企业，

三十六年来，工厂经历了曲折和起伏的发展过程，大体上分为五个时期。

生产恢复时期。沈阳解放当时，工厂生产凋敝，百废待兴。军管会代表进厂将工厂完整地接收下来，对原有组织机构实行“原职、原薪、原制度”的“三原”政策，并且深入群众，妥善安置工人生活，在短短的几天里，便有1600余名工人陆续进厂。为迅速恢复生产，支援正在进行的人民解放战争，广大工人开展了“献纳器材，努力生产，建设工厂，支援前线”的活动，1948年11月8日沈阳解放后的第6天，工厂即正式复工，是沈阳市最早复工的厂家之一。年底，修复蒸汽机车8台，货车40辆。同年，建立了由厂长领导的、吸收行政管理干部、技术人员和工人代表参加的工厂管理委员会，获得解放的工人群众以主人翁的姿态开始行使管理企业的权利。1949年初，人民解放军在战场上节节胜利。在“打到南京去，解放全中国”的口号鼓舞下，工人们艰苦奋战，夜以继日地加班抢修两台濒于报废的机车，用不到一个月的时间，修复落成。在隆重的落成典礼大会上，工人们将两台机车分别命名为“北平号”和“南京号”。《东北日报》发表了题为《北平号火车头》的专题报道。作家草明发表了《开到南京去》的文章，报导了工人抢修情况并以此为题材创作了长篇小说《火车头》，热情讴歌解放后的铁路工人扭转乾坤、艰苦奋斗的英雄气概。1949年底，工厂职工增至3766人，检修机车192台、客车327辆、货车919辆，完成工业总产值（按1980年不变价格计算）938万元。从1950年6月开始学习和移植中长铁路公司管理经验，实行“一长制”的领导制度，强化生产

指挥系统。同时着手建立新的管理制度，整顿生产管理秩序。在生产管理上编制了工厂生产作业计划，开始按照机、客、货车大中修规程及限度标准进行生产。在计划及财务管理上，正式编制生产技术财务计划和财务收支计划，开始实行分级管理的经济核算制度。在劳动工资方面也进行了改革，将原来的实物工资改为工薪券工资，并在直接生产工人中实行计件工资。这些管理制度的初步建立，对恢复生产和调动职工的积极性起到了一定作用。正当全厂职工掀起恢复生产高潮的时候，美帝侵略战争爆发，工厂职工积极投身于抗美援朝、保家卫国的伟大战争，先后有79名干部和工人奔赴前线，抢修铁路和机车车辆，有的还牺牲在朝鲜的国土上。从1951年开始，工厂先后修复朝委机车104台、客车51辆、货车617辆。到1952年，工厂工业总产值已达到1614万元，比1949年增长74%，胜利地完成了生产恢复时期的历史任务。

第一个五年计划时期。从1953年起，工厂开始全面学习和引进苏联的企业管理制度和办法，重点贯彻执行铁道部制订并于1952年以301号部令颁布的《铁路工厂接收、检修及移交机车组织工作须知》，实行了计划管理，建立生产技术财务计划制度，建立各项原始记录、统计工作和生产责任制度；在技术管理方面开始建立生产技术准备工作，建立工艺管理、设备管理、劳动定额、质量检查等制度；并结合机车车辆修理行业的特点，在推行生产作业计划的同时，着重抓了分解检查与细录预算以及备品和在产品管理工作，即机、客、货车解体作业时尽量做到细拆、细卸、细检、细送，使旧配件改制加工后再用，以其物尽其用，籍以降低成本。初步克服了企业管理上的混乱状态，使工厂企业管理基本走上了轨道。1954年，铁道部将工厂作为“一五”时期老厂进行技术改造和扩建的重点，投资1012万元（包括大修费138万元），恢复和扩建北厂。到1955年1月，新建与扩建厂房2.6万平方米，大修厂房近3.3万平方米，新增机械设 备294台，使工厂货车修理作业面积和设备状态在全路同行业中处于先进水平。1955年工厂开始制造载重50吨的p50型新型货车。1956年1月铁道部决定将工厂分为南北两厂，各自独立经营。1957年货车修理产量达到2146辆，成为我国铁路车辆修造的主导厂之一，并是机车车辆配件的专业生产点。同年，由于认真执行党的“八大”的正确方针，工厂取得了建国以来最好的经济效果。这一年，工厂开始实行党委集体领导下的厂长负责制，建立职工代表大会制，民主管理有所加强，广大职工的劳动积极性高涨。针对生产任务缺口和部分原材料供应偏紧等困难，并结合企业管理中的突出矛盾，工厂确定了以缩短生产周期、降低产品成本为经营目标，以加强生产准备工作，提高产品质量，加强细录预算为工作重点，广泛发动职工，先后三次召开职工代表大会修订增产节约计划，取得了明显的经济效果。1957年，工厂生产基本达到均衡。从根本上扭转了前松后紧、加班加点现象，产品总成本比计划降低11.2%。全年两厂共实现利润777万元，工业总产值达到3379万元，比1952年增长1.1倍。“一五”时期，工厂的工业总产值平均每年递增13%，利润总额平均每年递增19%，职工年均工资收入由1952年的638元增加到871元，增长36.5%。

“大跃进”与调整时期。工厂生产发展经历了一个曲折的过程，其前三年有过挫折，后经调整大有发展。1958年5月，工厂开始进行大规模扩建，产品由修理转为制造，广大职工在生产建设中发挥了高度的社会主义积极性和创造精神，并取得了一定成