



# 目 录

概述 .....	1
大事纪 .....	11

## 第一篇 建 制

第一章 加格达奇工务段 .....	71
第一节 嫩加段修建 .....	71
第二节 新线接管机构 .....	76
第三节 加格达奇工务段革命委员会 .....	76
第四节 齐齐哈尔铁路分局加格达奇工务段 .....	77
第五节 科室 .....	78
第二章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局加格达奇工务段委员会 .....	81
第三章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局加格达奇工务段纪律检查委员会 .....	81
第四章 中国铁路工会加格达奇工务段委员会 .....	82
第五章 中国共产主义青年团齐齐哈尔铁路分局加格达奇工务段委员会 .....	83
第六章 领导人名表 .....	83
第一节 加格达奇工务段领导人名表 .....	83
第二节 加格达奇工务段科室主任名表 .....	85
第三节 领工区领工员、党支部书记名录 .....	89

## 第二篇 维修生产

第七章 线路大修 .....	95
----------------	----

第八章 线路中修	97
第九章 线路维修	99
第一节 线路设备维修	99
第二节 线路检查	109
第三节 养路机械化	114
第四节 桥、隧、涵维修	117
第五节 道口设置及管理	124

### 第三篇 企业管理

第十章 劳动人事管理	130
第一节 干部管理	130
第二节 工人管理	134
第三节 职工奖惩	137
第四节 职工工资	140
第五节 劳动定额	146
第六节 劳动保险	147
第十一章 财务管理	148
第一节 会计核算	148
第二节 资金管理	149
第三节 成本管理	155
第四节 经济核算	158
第五节 审计监督	159
第十二章 材料物资管理	161
第一节 物资供应	161
第二节 物资管理	163
第十三章 技术管理	169
第一节 能源设备管理	169

第二节	标准计量 .....	176
第三节	质量管理 .....	178
第四节	技术革新合理化建议 .....	181
第五节	电算机应用 .....	184
第六节	环保水文 .....	186
第七节	房屋修建与改造 .....	188
第八节	林场管理 .....	191
<b>第十四章</b>	<b>综合管理 .....</b>	<b>192</b>
第一节	全面计划管理 .....	192
第二节	行政综合工作 .....	198
第三节	文书档案管理 .....	202
第四节	信息反馈工作 .....	203
第五节	武装保卫工作 .....	204
第六节	总务管理 .....	205
<b>第十五章</b>	<b>安全管理 .....</b>	<b>208</b>
第一节	安全教育 .....	208
第二节	安全管理 .....	210
第三节	安全措施 .....	211
第四节	劳动安全 .....	214
第五节	救援抢险 .....	215
<b>第十六章</b>	<b>职工教育培训 .....</b>	<b>225</b>
第一节	教育管理 .....	225
第二节	职工培训 .....	226
第三节	教育基地 .....	229

## 第四篇 多元经济

<b>第十七章</b>	<b>集体经济 .....</b>	<b>233</b>
第一节	经济实体 .....	234
第二节	集体经济管理 .....	235

第三节	职工民主管理 .....	239
第四节	生活福利 .....	240
<b>第十八章</b>	<b>多种经营 .....</b>	<b>241</b>
第一节	兴办实业 .....	241
第二节	企业经营 .....	242

## 第五篇 党群工作

<b>第十九章</b>	<b>党建工作 .....</b>	<b>248</b>
第一节	党员代表大会 .....	248
第二节	组织建设 .....	251
第三节	党的干部管理 .....	254
第四节	整党 .....	254
第五节	宣传教育 .....	255
第六节	理论学习党员教育 .....	257
第七节	党校培训 .....	259
第八节	思想政治工作研究 .....	260
第九节	路风建设 .....	261
第十节	生产宣传 .....	262
第十一节	宣传队伍 .....	263
第十二节	综合治理 .....	264
第十三节	关心下一代工作 .....	265
<b>第二十章</b>	<b>纪检工作 .....</b>	<b>266</b>
第一节	党风建设 .....	267
第二节	违纪案件查处 .....	267
<b>第二十一章</b>	<b>工会工作 .....</b>	<b>268</b>
第一节	职工代表大会 .....	268
第二节	民主管理 .....	274
第三节	劳动竞赛 .....	275
第四节	创建职工之家 .....	278

第五节	宣传教育 .....	279
第六节	生活福利 .....	283
第七节	女工家属工作 .....	288
<b>第二十二章</b>	<b>共青团 .....</b>	<b>290</b>
第一节	团员代表大会 .....	291
第二节	思想教育 .....	292
第三节	组织建设 .....	295
第四节	生产突击活动 .....	296
第五节	文体活动 .....	298

## 第六篇 人 物

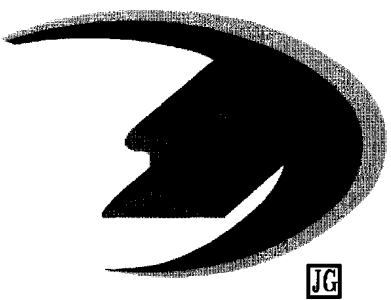
<b>第二十三章</b>	<b>历年党委表彰先进集体先进个人 .....</b>	<b>301</b>
第一节	局党委表彰名单 .....	301
第二节	分局党委表彰名单 .....	303
第三节	段级党委表彰名单 .....	311
<b>第二十四章</b>	<b>历年行政表彰先进集体先进生产(工作)者 .....</b>	<b>320</b>
第一节	铁路局表彰名单 .....	320
第二节	分局表彰名单 .....	325
第三节	段表彰名单 .....	331

## 附 录

重大洪汛灾害抢险纪实 .....	359
1991年参加特大水害抢险纪实 .....	360
1998年6月抗洪抢险纪实 .....	362
2001年大事记 .....	366
跋 .....	372



# 概 述



啟

○ Gai shu



加格达奇铁路工务段（简称加工）隶属哈尔滨铁路局，是齐齐哈尔铁路分局所属61个基层单位之一。（1998年12月31日，哈尔滨铁路局决定将加格达奇分局与齐齐哈尔分局合并前隶属加格达奇分局），是嫩林铁路（今富西线）嫩江至加格达奇段建成后首建工务段。位于北纬 $49^{\circ}18'$ ~ $53^{\circ}01'$ ，东经 $122^{\circ}22'$ ~ $125^{\circ}14'$ 之间。段址设于富西线186公里250米处（加格达奇区林海路中部）加格达奇站东北端。管辖线路由黑龙江省嫩江县城西北部进入内蒙古自治区东北部，直通大兴安岭伊勒呼里山东麓。线路总延长207.3公里。南起富西线嫩江~哈达阳站间5公里000米，与富裕工务段交界；北至松树林~翠峰站间210公里1000米，与林海运输管理中心接轨；西起伊加线齐奇岭~加格达奇站间210公里349米，东至加格达奇站211公里633米，与甘河工务段分界，是大兴安岭地区铁路运输咽喉区段和重要交通干线。

加工管辖区段，分布于大兴安岭山脉东南坡上，构成南低北高地形。地处寒温带，属大陆性季风气候。春夏季节时间短，一般在4~5月份才开始解冻。冬季时间长，10月初的平均气温就已经降到 $0^{\circ}\text{C}$ 以下。湿度低，温差大，昼夜温差可达 $\pm 15^{\circ}\text{C}$ ~ $30^{\circ}\text{C}$ 之间。夏季，昼长达17小时左右。每年降雨期，一般集中在7、8、9月份时间里。冬季高寒，最低气温达 $42^{\circ}\text{C}$ ~ $50^{\circ}\text{C}$ 左右。无霜期短，全年无霜期仅90天。冬季冻结深度一般在3米左右，个别地段有终年不化的永冻层。年结冰期240天左右，被称为“高寒禁区”。加之嫩江水系江河分割，属丘陵地貌，坡度缓，荒原多，江河交错，这些江河在汛期经常发生水害；严寒的气候条件，致使冬季多发冻害，给线路维修带来困难，给运输安全带来极大隐患。

加格达奇铁路工务段经济吸引区内，黑龙江省嫩江县及内蒙古自治区的莫力达瓦达翰尔自治旗、鄂伦春自治旗，盛产大豆、小麦、马铃薯等农作物。加格达奇区、加格达奇林业局有粮食、林木、煤炭、黄金等多种矿产资源。

溯本求源，回顾历史。段管辖主要区域嫩加段（嫩江~加格达奇）铁道线路是铁道部第三设计院，于1958年7月根据国家林业部指示进行勘测设计，由东北森林铁路工程处（后改为海拉尔工程局）组织施工。1959年，因考虑嫩加段属非森林区域，而在路基工程结束后，未铺轨情况下停工缓建。

1964年秋，国家批准继续修建嫩林铁路。铁道兵三师，遵照国务院和中央军委命令，调集82个连队投入嫩林铁路新建和配套工程会战。嫩林铁路地处“高寒禁区”，素有“三九、四九，冻裂石头，天空无鸟飞，地上无人走”之称，而且铁路沿线地质极为复杂。山岭连亘，沟壑纵横，沼泽洼溏，处处可见，冰丘、冰锥、冰河，比比皆是，还间有终年不化的永冻层。沿线河谷交错，堤高壑深，山崖陡峭，险石林立，给铁道兵筑路带来极大困难。同时酷冷严寒，人烟稀少，交通堵塞，使生活和工作条件更加艰苦。但是铁道兵三师官兵未被恶劣的地理环境和工作条件吓倒，而是迎着困难上，顶着艰险干。背冰化雪当水吃，咸菜干菜当鲜菜，面对林海，脚踏雪原，开山劈岭，筑路架桥，硬是靠人民军队的勇气和豪气征服了林海雪原，站

住了脚跟。在施工遇到困难时，官兵一心，群策群力，实践探索，大搞革新，把敢想敢拼的精神与严谨求实的科学态度结合起来，针对大兴安岭地形地质、气候特点，创造了地道掘进冻结施工、路基土方等多种多项冬季施工方法。在极其困难条件下，打通了朝阳山隧道，架起嫩江大桥，凭着人民战士不为名、不为利、不怕苦、不怕死的精神，于1967年6月，建成嫩林铁路嫩加段，与嫩林铁路加塔段（加格达奇～塔河）接轨联通，为开发大兴安岭作出永不磨灭的贡献。

加格达奇工务段始建于1970年7月10日，至今（2000年）已经走过30年历程。加工人历经扎根创业打基础、致力改革求发展、振兴加工上台阶的三个历史时期，使企业管理逐步走向制度化、规范化、科学化轨道。

1970年至1978年，“扎根新线创基业”时期。

嫩林铁路嫩加段，是在“文化大革命”特定历史时期修建的，全线使用P43钢轨，木枕，混砂道床。设计质量低，施工质量差，存在着“冻、塌、落、堵”等多种病害。冬季冻害频起，隧道漏水结冰，涵渠移位变形；春夏季线路成段下沉、路堑滑坡、山头崩塌落石不断，坡沟排水不畅和河道摆移经常造成慢行减速和断道。在生产条件上，车间、班组房舍残缺破旧，夏难遮雨，冬难防寒；维修机具简陋而笨重，全靠耙子、大头镐、撬棍加铁锹；职工生活条件更为艰苦，吃饭就干菜，喝水化冰块，住宿进帐篷，睡觉二层铺。极其艰难的生产、生活条件，动摇了部分职工建设新段的决心。段党委审时度势，决定以保证行车安全为重点，“先生产后生活”、“先应急后治本”。以铁道兵艰苦筑路为榜样，以发生在管辖区段内的“铁道兵硬骨头战士”张春玉先进事迹为教材，进行“艰苦奋斗扎根新线创基业”教育，用大庆“没有条件创造条件也要上”的“铁人”精神，发动职工参加线桥设备整修大会战。从1970年起，为确保行车安全，坚持不间断地检查线桥设备质量状态，起道捣固补配件，拨正曲线保圆顺，使线路几何尺寸保持规定标准。同时，着眼于根治线桥病害，进行整修会战，填补路基，深挖冻害，清理山头崩塌落石和险石，以整修求治本。1973年，针对嫩加段83公里处存在的翻浆冒泥、路基滑坡、线路下沉，常年慢行，遇雨断道的实际问题，配合分局组织沿线职工和家属学生3千多人上道作业，近处身背肩挑运土方；远处组织专列运砂石。职工、家属、学生都自带干粮就冻啃，渴了喝口草甸水，连续奋战三昼夜，加固路基2.7公里，运砂石90车，填土5000立方米，使用9000多个工日，治服了人称“大酱缸”的病害区段。还针对线路设备逐渐老化，浮离道钉过多、钢轨爬行量大和钢轨磨耗严重等问题，率先组建线路中修队，承担线路中修，逐年进行整治。

1973年以后，为解决线路维修作业机具不足，手工作业劳动强度大问题，发动职工献良策，搞“双革”攻难关。修配厂车间，先后研制出“一操二”、“一操四”电动捣固镐。1976年，研制成功电动液压捣固机。同年，加分局为工务系统统一配备73—1型电动液压捣固机后，又研制出与捣固机配套的小型发电机组专用拖车。

工务系统使用 XYD—2 型电动液压捣固机和 395 型柴油发电机组定型产品后，再次研制出液压捣固机下道架、柴油发电机组下道架等十多种机械设备，为新线建设打下基础。

1976 年，在“工业学大庆”运动中，以“扎根新段创基业”为核心的艰苦创业精神得到进一步发扬，涌现出一批“爱段如家”、“以段为家”的先进集体和先进个人。这一时期，通过“扎根”教育和“创基业”过程，线桥设备质量明显提高，病害地段明显减少，职工生活明显改善，使职工队伍更加稳定，精神更加振奋，把建段初期只能靠修修补补维持行车的新段，逐步建设成线桥维修手段开始改进，维修作业机具比较完善，线桥设备质量有了基础，各项管理工作走向正轨。1978 年 9 月，段被齐齐哈尔铁路局命名为“大庆式”企业。

1978 年～1985 年，致力改革求发展时期。

1978 年，党的十一届三中全会召开，为加格达奇工务段的创业和发展，带来新机遇、新动力。在贯彻、落实党的十一届三中全会精神过程中，以增强职工队伍凝聚力和向心力为着眼点，以改革和推行现代化管理为着力点，以提高线桥设备质量和实现安全生产为目标，以创建安全优质活动为载体，奋发图强，致力改革，扩大创业成果，加快由单纯生产型向生产经营型企业转变进度。

1980 年，从提高线桥维修质量和确保安全生产入手，改革线桥设备维修方法，实行计划维修与上标准设备相结合的维修方法，提出“上优质，保安全”措施，开展“创三优”（优质公里、优质曲线、优质道岔）活动。在安全生产上，运用系统论、控制论、信息论和行为科学等现代化管理手段，建立健全群众作业安全“自控、互控、他控”的“联防联控”安全保障体系；在单岗作业安全上，采用“自控”与“监控”相结合的控制措施，即：在单岗作业人员自觉控制违纪同时，充分发挥专职人员、退休职工和家属监督控制作用。达拉滨工区家属从保证夜班巡道工充分休息着想，制定了“三不准”安全监控公约，起到很好的控制作用。

1982 年，按照铁路局制定的《企业整顿验收办法和验收标准》，进行了全面整顿。从自身整顿做起。破除单纯生产意识，增强转轨变型观念；破除因循守旧意识，增强致力改革观念；破除传统管理意识，增强现代化管理观念；破除大家大业意识，增强经济效益观念。同时，从增强群众凝聚力入手，认真整顿职工队伍思想作风；从整章建制入手，全面整顿各项管理制度；从确保安全生产入手，坚持整顿劳动纪律；从提高经济效益入手，深入整顿财经纪律。在分局对站段作出 20 项扩权决定以后，结合企业整顿，制定和实施《加工经济责任制实施办法》，把安全生产目标、线桥维修计划、作业质量标准、设备检查周期、材料消耗定额、班组管理工作和职工劳动纪律，纳入经济责任制考核标准，层层分解，落实到车间、班组和岗位，把工资奖励与经济责任制挂上钩，把“四全管理”（全面计划管理、全面质量管理、全面经济核算、全员设备管理）向前推进一步。在分局进行企业整顿验收时，被评定为

第一批企业整顿合格单位。

1984年，在推进“四全管理”探索中，按照分局要求推行方针目标管理，成立现代化管理领导小组，组织职工学习现代化管理知识，层层制定长、短期方针目标，形成方针目标管理体系，出现职工心往一起想，劲往一处用，奔标、达标、超标新局面。在深化整章建制活动中，制定和实施《财务三级核算办法》、《定额领料以旧换新制度》、《安全生产信息传递制度》、《各级干部线桥设备检查制度》和《干部包点包车间制度》，使各项管理工作步入程序化、规范化和制度化。同时，利用全面质量管理技法，把落实方针目标与创建“六好企业”相结合，分解方针目标，纳入“六好”标准，全面开展争创“文明”、“六好”、“先进”车间、班组及科室“三级台阶”竞赛，推动方针目标管理进程，实现以提高经济效益为目的企业转轨变型。

1985年，在领导体制改革中，实行段长负责制。领导体制改革后，紧紧围绕行政领导对生产指挥和经营管理统一领导的核心问题，强化经济责任制力度，深化“四全管理”，全面贯彻“没有安全就没有加工振兴发展”战略方针，提出“安全生产是加工生命线”指导思想。认真执行分局“一四四三”安全工作法，落实“一二五”安全管理考核办法，使安全周期不断延长。1985年12月31日，段首批被哈尔滨铁路局授予安全优质工务段称号。

1985~2000年，振兴加工上台阶时期。

1985年，通过全面企业整顿、推进现代化管理、实行经济责任制和厂长负责制，为实现企业管理现代化、振兴加工上台阶，打下良好基础。1986年，提出以经济体制改革为动力，以提高经济效益为中心，以强化“四全管理”、推进现代化管理为手段，打好以企业管理升级为目标、振兴加工上台阶的攻坚战。1985~2000年期间，全段职工艰苦奋斗15年，逐步实现企业由过去传统管理、经验管理到科学管理方式转变，推动了企业管理升级活动。

在线桥维修技术组织措施上，打破常规旧习，进行维修作业方式、方法改革。以安全优质段标准为内容，针对线路质量基础、钢轨运用状态和地理环境影响等因素，运用全面质量管理技法找准关键点，有计划、有步骤、有目的的分别采用综合修、保养修和临时补修，依靠综合修保证质量提高，依靠保养修保证质量均衡稳定，依靠临时补修保证行车安全。同时，充分发挥线路中修队“治本”作用，有计划逐年、逐公里组织线路中修，整治线路主要病害及安全隐患，保证创建安全优质段目标实现。1986年7月，在加分局安全生产1000天庆祝大会上，获分局颁发安全奖杯。在这15年中，6次被评定为局级安全优质工务段，8次被评定为部级安全优质工务段。1996年7月6日，铁道部轨道车进行动态检查时，实现优良率98.3%，在10个受检工务段中名列第一位。

在全面计划管理上，运用方针目标管理方法，建立计划管理体系。线桥维修车间、班组坚持建立月计划、日计划工作制度；各专业管理职能科室，坚持建立中、

短期计划工作制度。段建立以方针目标为龙头的中、长期规划，使全段形成纵向贯通、横向联锁的计划工作体系。同时，强调计划兑现率，用计划兑现率控制各项计划编制真实性和可行性，控制实施中及时性和准确性，并利用计划检查分析和考核评价措施，保证计划兑现率，有效地保证安全生产、维修任务、管理指标全面兑现。

在全面质量管理上，强调线桥维修质量标准、业务管理质量标准，段制定各项作业标准、工作标准 2750 项，形成标准体系，实行标准化管理。同时，发动职工运用全面质量管理技法，分析质量上的关键项点、薄弱环节，组织以全面质量管理小组为主力项点攻关活动，形成质量标准控制运作体系。在质量攻关活动中，以质量管理课题为重点，发动职工提合理化建议，搞技术革新，解决安全生产、维修质量、经营管理上“急、难、新”问题。1991 年 6 月，在分局全面质量管理成果发布会上，技术室的《用全面质量管理方法，强化对接头鱼尾板折损的控制》质量管理成果获一等奖；加格达奇桥梁工区的《整治涵管接头病害》质量管理成果获二等奖。设备工程师田国庆研制的液压捣固机安全销，经多年现场试验，效果明显，这项技术被齐齐哈尔电力修配厂采用。1988 年 9 月 1 日，段被黑龙江省评定为全面质量管理二级企业。

在全面经济核算上，强化逐级经济分析杠杆作用，以此推动全面经济核算发展。通过经济分析，找准薄弱环节，制定相应制度逐步改进。先后制定了《会计核算办法》、《班组核算制度》、《物资能源管理措施》、《标准化仓库评比条件》、《节约提效、修旧利废办法》和《经济活动分析制度》等相关制度、办法、措施，建立健全科室、车间、班组三级核算体系，使全面经济核算管理机制不断完善。1988 年 12 月，哈尔滨铁路局授予材料室金牌标准化仓库称号，同时授予废钢铁管理先进单位称号。1991 年 9 月，哈尔滨铁路局授予段节能先进单位称号。

在全员设备管理上，强调依靠群众实施设备管理，把专业管理与群众管理结合起来。制定了《固定资产管理办法》、《机械动力设备管理细则》、《汽车运用管理办法》等 13 项管理办法和制度。在机械动力设备运用上，实行岗位“两定”（定人、定机）、“三包”（包使用、包养修、包保管）、“一挂”（与工资奖罚挂钩）岗位责任制。线桥设备管理除坚持岗位作业人员巡检制外，制定各级干部、专业管理人员“三检制”（定期检查、重点检查、随机检查）。“优质设备”评定活动利用“春、秋检”进行普遍检查，修改、填记《线桥设备技术档案》、《机械动力设备卡片》。从保证设备管理质量着眼，建立计量器具检定室，定期鉴定计量器具，保证设备检查、维修作业的准确性，形成从使用到检查、维修、考核、评价工作体系。1988 年 10 月，黑龙江省为段颁发计量合格证书；1991 年 11 月，被哈尔滨铁路局评定为设备管理二级先进单位。

在现代化管理手段上，按照《铁道部标准管理办法》规定，制定技术标准、管理标准和工作标准，明确岗位职责范围、权限和工作内容。在信息管理上，建立起

以行政领导为龙头，以调度室为中心，以车间、班组信息员为骨干的信息反馈网络。进一步更新通讯设备，在关键岗位配备对讲机 48 台，保证信息管理渠道畅通。并设 2 个微机室，配置 15 台微机，搞好软件开发。至今已经开发出和引进会计核算、工资核算、人事管理、技术管理（计量、线路综合图及站场图等）和信息管理等 26 个管理软件，实现与 3 个上级业务机构微机联网，充分发挥出现代化管理手段在企业管理工作中的推进作用。1987 年 11 月，段被加分局命名为现代化管理先进单位。

在推进企业管理升级过程中，坚持“两个文明一起抓”指导思想，把培养“四有”职工队伍做为一切生产实践重要环节，两手抓两手都要硬。进行职工思想教育和作风整顿，制定《段风标准》、《岗位文明公约》、《通勤职工乘车守则》。树立“加工企业精神”，深化“爱路、爱段、爱岗”精神风貌。创作《我爱加工》、《加工永在我心中》歌曲，激励职工队伍为振兴加工做贡献热情，培养职工队伍在关键时刻、危急时刻冲得上，打得赢的过硬作风。1998 年 6 月，管内连降大雨，仅在 15~27 日期间，就连续发生路堑滑坡、泥石流掩埋线路、路基塌方、山体滑坡、路基决口等危及行车处所 19 处，总延长 3810 米。最严重的富西线 109 公里 400~500 米处，右侧堑坡塌方，泥土掩埋线路高出轨面 0.8 米，左侧被洪水掏空深 1.3 米。段领导连日奔波于水害现场指挥抢险，车间、班组各自为战，全面出击，冒雨作业，昼夜抢修。中断正线行车累计 98 小时 50 分，投入工时 28700 个工日，保证了行车安全。同年 8 月 25 日，由于哈尔滨铁路局管内频遭洪水袭击，西部线铁路断道，短期内难以修复。经铁路局协调，决定将西部线开行的满洲里~北京国际列暂时从东部线绕行。这是建段以来第一次从管内通过国际列车。段长于俊生发出紧急命令，全力保养线路设备，确保国际列车在管内安全平稳通过。全段职工连续奋战 7 天 7 夜，把设备质量提高到最好水平，充分体现职工队伍不畏艰难、敢打敢拼的作风。

加格达奇工务段 30 年建段史，是艰辛跋涉，有苦有乐，奋发图强，艰苦创业的历史。抚今追昔，段貌巨变。昔日的“冬鼓包，夏冒泥，蛇形路，疙瘩道，火车没有汽车快”的线路状态，已经被“钢筋混凝土枕，次重型轨，圆顺好，病害少”的优质线路所替代；昔日的“上道走行用步量，维修作业大头镐”作业手段，已经被“区间作业坐车走，起、拔、捣固用机械”的机械化作业所替代；昔日“大通铺，烧火墙，躺在炕上望天棚”的独身职工生活条件，已经被“单人床，热暖气，班后休息看电视”的舒适环境所替代；昔日“缺桌少凳黑脏乱”职场环境，已经被“窗明几亮沙发椅”的五层大楼所替代。三十年开发建设，提高了设备质量，强化了企业管理，锻炼了职工队伍，保证了运输生产，为边疆建设、铁路发展做出永载史册的贡献。

回顾 30 年建段历史，是前七年创基业，中八年求发展，后十五年登上新台阶，加工发生着日新月异的变化。

安全形势稳定发展。建段初期，由于线路设备质量先天不足，新线新职人员技



术业务偏低，行车事故和责任事故屡屡发生。1979年，贯彻实施铁道部《确保行车安全的命令》，采用“死看死守”、“大下基层”传统管理方法，加强安全防范，取得一定效果。1983年以来，贯彻执行分局“一四四三”安全管理和“一二五”安全考核办法，并结合实际运用网络技术建立起纵向到底、横向到边的全员、全面、全过程安全防范控制网络。1997年，建立《安全管理七项机制》，使安全管理由传统管理逐步向科学管理转变。截止2000年末，全段各项经济指标全部兑现，实现无一般以上行车责任事故8773天。

线路质量保持均衡。建段初期，管辖线路普遍使用43中中型钢轨，铺设普通木枕和混砂道床。1988~1992年，经过换轨大修后，225.3公里正线全部换成预应力钢筋混凝土轨枕，50中次重型钢轨。1993年起，利用局、分局投资和自筹资金，对管内16个站36条站线，合计延长30.1公里木枕线路进行中修，全部更换为预应力钢筋混凝土轨枕。管内嫩加段186公里正线容许速度，由原来40公里/小时提高到70公里/小时，再提高到90公里/小时，达到二级线路水平。

养路机械更新换代。建段初期，维修养护线路设备，主要以手工工具为主，养路机械极少。夏修大忙季节，每个线路领工区只能配备1组手提式电动捣固镐，由管内班组轮换使用。1973年后，改用自制“一操四”电动捣固机，效果不佳。截止2000年，配置电动液压捣固机40台，柴油发电机组20组，液压起拔道器175台，液压轨缝调整器21台，轻型轨道车14台，轨道吊车1台，重型轨道车6台，道岔捣固机2组，以及专用运输车、专用下道架等机械设备，机械化覆盖率达100%，改善了作业手段，降低了体力劳动强度。

职工队伍素质提高。建段初期，职工队伍主要是由支援新线人员构成，技术业务水平、文化素质偏低。随着逐年招收新工人、办理退休职工子女接班、接收复员退伍军人、专业技工学校毕业生及大中专毕业生的不断增多，使职工队伍素质逐步发生变化。并通过在职培训、进修、函大、业大、电大，在职进修和专业职称评定，使职工队伍文化素质和技术业务素质明显提高。截止2000年，全段有职工715人，其中干部86人，党员263人，团员89人。在年龄结构上，25岁以下170人，26~35岁283人，36~45岁223人，45岁以上98人。在文化结构上，大专25人，中专43人，高中127人，初中515人，初中以下64人。在专业职称上，中级职称13人，初级职称33人，工人技师5人。

生活福利不断改善。建段初期，职工住房条件极差，单身职工住宿舍的少，住帐篷的多。职工住宅是板泥（板夹泥）平房，但多数职工还是因无房难以将家迁入本段管内。1971年以来，通过分局逐年分配平房、楼房，通过自筹资金建房和组织职工自建公助，不断解决职工住房，使职工居住条件有了明显改善。为满足单身职工文化娱乐、业余休息、起居生活需求，通过“三线”（文化线、生活线、安全线）建设，从1980年开始，陆续投资528.2万元，用于修建、改建车间、班组房屋设

施。为沿线班组改善生产、生活条件，建立文化活动室，改造独身宿舍，设置餐厅、厨房，配备书刊、文体器具，建立卫星地面接收站，提高沿线电视收视效果，班组彩色电视覆盖率达 100%，使生活福利设施不断改善。

经过 30 年建设，虽然旧貌已换，初具规模。但是，在继续创业发展道路上，仍然不失任务的艰巨。线路设备技术改造还受制于财力、物力的缺乏和不足；机械化作业质量还受制于气候条件变化和干扰；现代化管理水平还受制于职工队伍素质提高速度和程度。然而，30 年创建基业，为继续创业发展打下深厚基础。随着改革开放不断深入，企业管理机制不断完善，经过 30 年风风雨雨洗礼，经过 30 年拼搏进取锤炼的加工人，将继续发扬艰苦奋斗这一中华光荣传统，光大“爱岗、奉献、拼搏、创新”企业精神，抓住机遇，知难而进，深化改革，再攀高峰，为把加格达奇工务段建设成符合现代化管理格局的铁路企业奋斗不息，勇往直前。

32

中国共产党大事记

# 大事记

11 ~ 68