

黑龙江工务段志

二〇〇四年八月

目 录

概述	1
大事记	9

第一篇 建 制

第一章 齐齐哈尔铁路分局让湖路工务段	69
第一节 中东铁路第七工务段	69
第二节 安达工务区	70
第三节 中长铁路时期的安达工务段	70
第四节 哈尔滨铁路分局安达工务段	70
第五节 齐齐哈尔铁路分局安达工务段	71
第六节 齐齐哈尔铁路分局让湖路工务段	72
第二章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局让湖路工务段委员会	73
第一节 党总支	73
第二节 党委	74
第三章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局让湖路工务段纪律检查委员会	74
第四章 中国铁路总工会让湖路工务段委员会	75
第一节 安达工务段工会	75
第二节 让湖路工务段工会	75
第五章 中国共产主义青年团齐铁分局让湖路工务段委员会	76
第一节 团总支	76
第二节 团委	76
第六章 领导人名单	77
第一节 段级党政工团领导人	77

第二节	集经、多经领导干部	81
第三节	各科室主任	81
第四节	历任行政、政工干部	85
第五节	高、中级职称干部	86
第六节	车间党政领导	88

第二篇 铁路线路基建与维修

第七章	铁道建设	95
第一节	线路管辖	96
第二节	滨洲线(安达~红旗营)	97
第三节	通让线	99
第四节	联络线	102
一、榆红联络线	102	
二、红峰联络线	102	
三、壮让联络线	103	
第五节	滨洲复线工程	104
一、大庆地区枢纽复线工程	104	
二、喇嘛甸至昂昂溪复线工程	106	
第六节	大庆地区枢纽扩建工程	111
一、概况	111	
二、枢纽一期工程	112	
三、枢纽二期工程	113	
四、安达站场技术改造	115	
五、卧里屯站场技术改造	117	
六、龙凤站场技术改造	118	
七、大庆站场技术改造	121	
八、让湖路站场技术改造	122	
九、喇嘛甸站场技术改造	125	
十、壮志站场技术改造	125	
第七节	桥梁建设	125
第八节	专用线	136

第八章 线桥大中修	144
第一节 线路大、中修	145
一、线路及道岔大修	145
二、线路中修	148
第二节 桥涵大修	150
第九章 线桥维修	157
第一节 线路维修	158
第二节 桥涵维修	165
第三节 巡道工作	167
第四节 道口管理	168
第五节 线路检测工作	170

第三篇 企业管理

第十章 综合管理	177
第一节 计划管理	177
一、中长期规划	177
二、年度综合计划	178
三、方针目标	178
第二节 标准化管理	179
一、技术标准	179
二、管理标准	179
第三节 班组管理	183
第四节 经济责任制	186
第五节 全面质量管理工作	188
第六节 文秘	189
第七节 档案	190
第八节 史志	191
第九节 计划生育	192
第十节 保卫	193
第十一节 总务	195
一、票证	195

二、房产	195
第十一章 技术管理	197
第一节 设备管理	198
第二节 计量管理	199
第三节 能源管理	201
第四节 工程管理	203
第五节 土地管理	204
第六节 科研“双革”	209
第十二章 安全管理	211
第一节 安全组织	220
第二节 安全教育	222
第三节 安全检查	225
第四节 安全考核	226
第五节 安全奖惩	230
第六节 安全成果	231
第七节 事故案例	232
第十三章 劳动人事管理	233
第一节 劳动用工制度	233
第二节 职工队伍	234
第三节 职工工资	237
第四节 奖惩	237
第五节 劳动定额	238
第六节 人事档案	238
第十四章 财务管理	239
第一节 会计核算	240
第二节 成本管理	241
第三节 固定资产管理	243
第四节 流动资金管理	244
第五节 低值易耗品管理	245

第十五章 物资管理	247
第一节 物资计划	248
第二节 物资供应	249
第三节 仓储管理	250
第四节 消耗定额管理	252
第五节 修旧利废与物资节约	253
第六节 旧轨料管理	254
第十六章 职工教育	255
第一节 职工培训	256
第二节 教学设备	261
第三节 职工技术表演赛	263
第四节 考工	264
第五节 职工教育档案	265

第四篇 多元经济

第十七章 多种经营	269
第一节 初建时期	269
第二节 发展时期	270
第三节 改革时期	271
第十八章 集体经济	272
第一节 起源与发展	272
第二节 创建时期	272
第三节 经营方式	273
第四节 延伸与拓展	275

第五篇 党群工作

第十九章 党务工作	279
第一节 党员代表大会	283

第二节	重要政治活动	285
第三节	思想政治工作	292
第四节	组织建设	298
第五节	宣传教育	306
第六节	武装工作	317
第七节	老干部工作	321
第八节	关心下一代工作	323
第二十章	党的纪律检查	327
第一节	纪律检查的组织机构	327
第二节	检查处理党员违纪案件	328
第三节	党风、党纪和廉政教育	328
第四节	党风廉政建设	330
第五节	检查纠正党内不正之风	332
第六节	信访举报	333
第二十一章	工会工作	334
第一节	组织机构沿革	334
第二节	历届会员代表大会	336
第三节	历届职工代表大会	337
第四节	民主管理	339
第五节	建设“职工之家”	341
第六节	劳动生产	344
第七节	劳动保险	347
第八节	职工生活	349
第九节	女工家属	351
第十节	退休职工管理	353
第二十二章	共青团工作	355
第一节	共青团组织	355
第二节	团员代表大会	356
第三节	青年思想教育	358
第四节	突击生产活动	360
第五节	文体活动	362

第六篇 人 物

第二十三章 抗美援朝战争中英模	365
第一节 抗美援朝时期烈士	365
第二节 抗美援朝时期战士	365
第二十四章 先进集体	366
第一节 获得省、部级及以上荣誉称号的集体	366
第二节 先进集体荣誉称号	367
第二十五章 先进个人	381
第一节 获得省部级及以上荣誉称号的个人	381
第二节 获得局、分局荣誉称号的个人	381
第三节 获得段级荣誉称号的个人	407

附 录

安卧养路领工区	419
大庆养路领工区	422
让湖路养路领工区	425
泰康养路领工区	429
银浪养路领工区	432
林源养路领工区	435
线路工队	438
修配所	440
综合领工区	443
段曾设辖车间	446
五五工程	447
2001年大事记	455
2002年大事记	460
跋	462
编后记	463

!

2

让湖路工务段是齐齐哈尔铁路分局所属 61 个基层单位之一，工务段机关设在大庆市让湖路区，其线路管辖：滨洲线上自安达站外 124.0 公里与哈尔滨工务段管界相毗邻，是分局的“东大门”，下至红旗营站外 264.0 公里止，与昂昂溪工务段分界，榆红线 2.633 公里处与齐齐哈尔工务段分界；通让线上自立志站外 335.0 公里与沈局大安北工务段接轨，下进末端让湖路站。

让湖路工务段管辖线路涉及两条铁路干线。其中，滨洲线延长 140.0 公里，通让线延长 85.0 公里。此外，尚有榆红线 2.633 公里、红峰线 3 公里、让西站至壮志联络线 4.509 公里，管内正线总延长 230.142 公里。管辖线路穿越安达市，大庆市之龙凤区、萨尔图区、让湖路区、大同区、红岗区和杜尔伯特蒙古族自治县。这些线路 1.3% 分布在安达市境内；21.9% 分布在杜尔伯特蒙古族自治县境内；其余 76.8% 分布在大庆市所辖各区域。滨洲线 138 公里至 143 公里穿越龙凤自然保护区；211 公里至 259 公里穿越扎龙自然保护区，线路两侧芦苇丛生、苇塘、沼泽、湿地连成一片。油田境内线路两旁，油井林立。石油化工厂、聚乙烯化工厂、自备电厂、油田材料仓库、钻井公司、天然气公司、设计院、研究院、油建公司、建材公司、独立屯化学助剂厂、银浪仓库、林源炼油厂、喇嘛甸石油化工厂等，形成一条长大而密集的石油化学工业带，依傍在铁路线路两旁。

让湖路工务段地处寒温带，属大陆季风气候。总的特点是：春季干旱多风、夏季炎热多雨、秋季暂短早霜，冬季寒冷干燥。冬季长达 210 天（10 月初至翌年 4 月末），严寒期 145 天（11 月初至翌年 3 月末）。每年平均气温 2.1℃，最冷是 1 月份，平均气温 -19.4℃，极端低温 -39.5℃（1951 年 1 月 8 日）；最热月是 7 月份，平均气温 22.8℃，极端高温 40.1℃（1980 年 6 月 26 日）。每年平均降水量 553 毫米。全年多刮西北风，控制时间长达 9 个月（9 月初至翌年 5 月），年平均风速每秒 3.5 米，春季风速最大达每秒 40 米，且大风日数也最多，占全年刮风日数 40% 以上。由于线路地处东北特殊的自然环境，一年四季不可避免地受到大自然恶劣气候条件的侵袭，线路不但变化大、快，而且造成多种病害。春季里冰雪消融，路基翻浆冒泥、松软下沉，线路长平、长直、水平等几何尺寸发生急剧变化；夏季里气候升高，昼夜温差较大，线路钢轨接头轨缝“挤瞎”，易发生涨轨跑道。夏季雨水大，造成大段水浸路基，洪水来临时，冲刷路基、轨道，严重时中断行车。冬季里狂风暴雪，气温急剧下降，冻害骤长，线路几何状态变化明显（1964 年以前，冻峰高达 250 毫米）。冬季由于气温、轨温较低，辙叉、钢轨、接头夹板、联接螺栓等频频发生折损。

1896 年 6 月 3 日，清朝政府与沙皇俄国《中俄密约》的签订，揭开了中东铁路修建的序幕。中东铁路西段线路于 1898 年（光绪二十四年）破土动工，安达地段沿线线路段属第七区；1900 年（光绪二十六年）该路段铺轨；1901 年（光绪二十七年）兴建安达车站和安达（让湖路）工务段段舍；1903 年 7 月 14 日，中东铁路（滨

洲线)正式通车营业。当日,满洲里、海拉尔、牙克石、博克图、扎兰屯、昂昂溪、安达(让湖路)等工务段也正式成立,安达(让湖路)工务段俗称中东铁路第七工务段。这条名曰中俄“合办”的中东铁路,实际上成为沙俄在中国的“国中之国”,是沙俄大肆侵吞、掠夺中国财富、矿产资源的工具。中国铁路工人,尤其是养路工人不甘屈辱和繁重的苦役劳动,他们不断奋起反抗,1908年,在全国兴起的“收回路矿权利,承办国有铁路”的影响下,黑龙江省当局奏请清廷批准,官、商、民合股,动工兴建了齐齐哈尔至昂昂溪的轻便窄轨(轨距1米)铁路,这条铁路虽然只有29公里长,但是,它的建成通车,是晚清时期中国民众维护民族尊严、奋起抗争的爱国主义精神和热忱的真实写照。1924年(民国13年)5月21日,废除了沙俄在中东铁路各站附属地行政特权,民国政府正式接管后又称东省铁路。日本侵占东北后,1933年2月7日,伪满洲国公布“铁道法”宣布铁道国有,当年5月30日将中东铁路改名为“北满铁路”。1936年1月1日,北满铁路哈(哈尔滨)满(满洲里)段改名为滨洲线。1937年工务段改名为工务区,监工员驻在所改名为保线助役驻在所。1945年8月,苏联出兵东北,铁路由苏军军管,路名仍称中东铁路,工务区又改名为工务段,安达工务区正式称安达(让湖路)工务段。1950年2月,实行中苏共管,改名为中国长春铁路(中长铁路)。1952年12月31日,苏联政府将中长铁路的一切权利及全部财产移交中国政府。至今哈、满段仍称滨洲线。

中东铁路的修建和运营,给东北人民带来沉重的苦难,也对东北三省的政治、经济、文化产生了深远而复杂的影响,沙俄借筑路之机在铁路两旁侵占大批官、民土地,导致大批农民倾家荡产、流离失所。沙俄野蛮砍伐沿线两侧及纵深地带林木,除作枕木和建筑用材外,余皆运往俄国或高价出售。沙俄的肆虐欺诈,引起民情激愤、奋起反抗,东北义和团在筑路工人和爱国清兵的配合下,他们拔测桩、扒铁路、拆桥梁、砸机车、砍电杆、毁教堂,多次袭击沙俄勘探人员和筑路指挥人员帐篷、住房。中东铁路建成后,中国铁路工人更是苦不堪言,养路工人被称“道拨”工人,充当苦役、劳工,在沙俄的皮鞭下苦渡生涯。铁路工人罢工此起彼伏,全线工人大罢工就举行了三次。1926年春,中国共产党北满地方委员会(简称中共北满地委)在哈尔滨成立后,即向中东铁路沿线开展党的活动,同年9月,中共北满地委派袁士辰等两名共产党员到安达站区开展党的地下活动,12月5日,安达站区的共产党人领导1000多名装卸工人、道拨(养路)工人进行罢工,要求增加工资、改善待遇,斗争取得胜利,在这次罢工的影响下,工务段所辖沿线车间、满沟(肇东),对青山的道拨工人也先后举行罢工。1931年“9·18”事变后,日本帝国主义开始侵占我东北三省并收买中东铁路,广大道拨工人受到残酷压迫和奴役,但是广大铁路工人从来未放弃反抗。1933年3月3日,中共安达特支领导20余名道拨工人举行罢工,包围段长室、站长室,抗议降薪,斗争取得了胜利。6月末,又领导7名道拨工人举行为时一天的经济罢工获胜。

从清末中东铁路兴建到 1945 年日本投降，近半个世纪中，中东铁路工人，尤其是道拨（养路）工人与全国人民一样，在三座大山的压迫下经受了沙俄和日本侵略者以及旧中国封建官僚的残酷经济剥削和政治压迫。特别是日伪统治下的 14 年中，给东北人民带来深重的灾难，同时激起了东北人民的强烈反抗，铁路工人不甘心当亡国奴，他们有组织或自发地进行抗日活动，千方百计地支援并配合抗日武装包围袭击日本侵略者，他们在斗争中有的不幸被捕入狱，惨遭杀害，但是，他们那种大无畏的革命精神和英雄业绩已永垂史册！

解放初期，铁路各级组织认真执行中共中央关于“建立巩固的东北根据地”的指示，广大铁路员工在中国共产党的领导下，当家做主人，政治觉悟不断提高，他们面对极端困难的条件，尽快医治战争创伤，支援解放战争而忘我地工作，积极抢修线路，冒着枪林弹雨，在硝烟战火中铺轨架桥。广泛收集和献纳各种铁路运输器材，并提出“解放军打到哪里，线路就修到哪里”的响亮口号，随着解放战争的节节胜利，大批养路工人积极参军入伍，并成立铁路纵队随军南下，支援关内的铁路建设。

新中国成立后，经中苏两国签约协定，于 1950 年 5 月 1 日在哈尔滨组建中苏共管的中国长春铁路管理局。1953 年 1 月 1 日重建哈局。中长铁路虽然只有 2 年 8 个月，但它的管理经验对新中国的铁路事业产生了广泛而深远的影响，中长铁路将苏联铁路管理的经验运用到中国铁路，创造出一整套中国铁路管理经验和先进的工作（生产）方法，当时由郭春霖发明创造的养路法在哈局各工务段传播使用。1950 年 6 月 25 日，朝鲜战争爆发，毛主席、党中央随即提出“抗美援朝、保家卫国”的号召，让湖路工务段共有 22 人参军和数百名哈铁工人一道入朝参战，入朝后英勇作战，架桥铺路，有人牺牲在朝鲜战场，成为名垂千古的烈士，也有的人身负重伤，他们荣转回国后，又成为建设祖国的一代功臣。1958 年“大跃进”期间，在极“左”思潮的影响下，提出一些不切实际的口号，铁路管理体制几经变革，使维修生产受到一定影响。但是，在“大跃进”中搞技术革新、技术革命的群众运动，土法上马、发展机械化，促进了铁路改造和建设，全局工务系统涌现大量先进工区和劳动模范，特别是广大养路职工那种自力更生、艰苦奋斗、奋发向上、忘我工作、吃苦耐劳的奉献精神，至今仍在提倡和发扬。

1960 年，哈尔滨铁路局所属工务段重新分界，机构调整合并，撤消了安达工务段。齐齐哈尔铁路局、齐齐哈尔铁路分局积极支援大庆油田的开发建设，于 1965 年 7 月 1 日，在安达又成立组建了安达（让湖路）工务段。

1966 年“文化大革命”暴发期间，段、分局和全国一样，历经了一场浩劫，正常的维修生产秩序遭到严重地冲击，各种规章制度被废弃、职工纪律松弛、工作盲目乱干、线桥设备质量大幅度下降，行车一般事故、道口交通肇事。职工责任死亡事故也屡屡发生，后由于“护路部队”的进入和实行“军管”，混乱局面稍得以控

制，铁路运输始终没有中断，铁路工人的优良传统仍在发扬光大。1968年开始，养路区间作业走行的“长江750”轻型轨道车、手提式电镐，小型发电机等相继问世，揭开了养路机械化的新篇章。

1976年10月粉碎“四人帮”反革命集团，“文化大革命”宣告结束，铁路和其他行业一样，拨乱反正、整章建制。在全国范围内开展的工业学大庆热潮中，段地处大庆学大庆，耳闻目睹，得天独厚，先进工区，先进工作（生产）者如雨后春笋，层出不穷，大庆精神、“铁人”形象为段后来的发展壮大，铺垫了坚实的思想理论基础。

1978年党的十一届三中全会以后，让湖路工务段步入了新的发展时期。段集经事业，从萌芽到发展壮大；多种经营的创建和发展，给段的经营管理、维修生产、职工福利带来勃勃生机，注入新的活力。安全生产日新月异，在齐铁分局安全生产“三个阶段”的划分指导下，安全由大起大落的传统管理，经过了以严治段相对稳定的过程，从而步入了初级科学管理的新时期。进入80年代，随着企业升级的开展，段从1985年开始创建“安全优质工务段”活动，至1998年，连续14年荣获“部级安全优质工务段”称号，名列哈局工务系统前四名。安全生产一步一个新台阶，1991年段晋升为局一级企业。在全局开展的“三标推进”、齐铁分局的“百日考核”、“干部五定”考核、“二·三·五”安全管理模式、“二·六·一”系统工程到全局统一推行的“七个机制”和“37111”安全系统工程等一系列深化安全管理的活动中，锤炼造就了段一支“励精图治、务本求实、开拓进取、争先创优、艰苦奋斗、吃苦耐劳、无私奉献”的干部、职工队伍。改革开放20多年的风雨历程，段涌现出一大批先进车间、先进班组、先进党支部、模范党员、先进个人，各种荣誉称号、锦旗奖牌，数不胜数，其中：最有代表性是荣获局优秀企业家称号、火车头奖章的一任段党委书记、段长彭万代。

建国后，半个世纪以来，让湖路工务段管内的线桥设备发生了翻天覆地的变化。中东铁路开线铺轨时，采用的是长度10.058米和10.668米的32A、32B的轻型钢轨，且正线轨枕采用的是每公里1600根。线路轨距几经改距。中东铁路轨距为1.524米（5俄尺），时称“俄制宽轨”，1935年8月后，改为1.435米，时称“日制窄轨”，苏联红军出兵东北后，线路轨距又改宽为1.524米，1945年苏联红军回国后，轨距又改为1.435米标准轨距，一直演袭至今。新中国成立后，人民当家做主，铁路从此真正回到人民手中，在中国共产党的领导下，各项事业百废俱兴、从无到有、从弱到强。钢铁工业飞速发展，国产钢轨相继问世，由每米43公斤轨发展到每米50公斤轨，直至目前的每米60公斤轨。60年代初，管内正线已全部换成43公斤轨，70年代，管内正线开始使用50公斤钢轨，90年代，管内滨洲线开始使用60公斤轨。1965年，段管内正线轨枕铺设全部达到每公里1840根，但全部是木枕，70年代末至80年代初，段管内正线木枕逐步地、分期分段地更换为钢筋混凝土轨

枕。

建国后，一直到“文革”结束，段管内大小站场内的线路是轻、老、杂型钢轨，站内“异型接头”随处可见。道岔型号更为复杂，辙叉多为拼装辙叉，其中，安达、龙凤、大庆、让湖路等较大站场，道岔型号复杂多样，有8号、9号、10号、11号、12号，且道岔轨型也不统一。道岔有（55型）、（59型）、（62型）、（64型）和已铺设少量的（75型）定型道岔。

80年代初，管内滨洲线复线工程从安达开工，1995年末，复线修至红旗营。20世纪末，管内滨洲线上下行线全部是每米60kg钢轨。而且经大修全部换成无缝线路。

翻开建国至今半个世纪的历史画卷，首先映入眼帘的是几代养路工人战天斗地、与大自然恶劣气候抗争，为建设新中国，发展铁路事业，保障运输畅通，年复一年、日复一日，单调而又令人厌倦的“战春融、度夏修、治冻害、防三折，反复整治线桥各种病害”等一整套地线路维修、保养模式，磨砺了一代又一代朴实无华的养路工人，他们头顶蓝天、脚踏荒原，冒狂风暴雨、酷暑严寒，几度风雨、几度春秋，一代传播一代，呕心沥血、勤奋耕耘、无私奉献，用鲜血和汗水保证了让工管内两条钢铁运输线畅通无阻。

50年代初至70年代末，30年的光阴岁月中，养路工人使用笨重的手工工具，从事着铁路行业中最繁重的体力劳动。代代老工长都用同样的话语教诲新工人，他们说“养路工人不但要有体力，还要有技术；干咱们这一行是粗如大缸、细如牛毛；养路行业一年四季都是黄金季节。”这些话语决不言过其实，他们除完成计划内的线路维修、保养任务外，还要有计划地完成填补路基，清筛成段不洁道床，单根和成段更换枕木、钢轨、调整轨缝等项重点工作。当时段还肩负着线路大、中修任务，大量地卸土毛子、碴石、用以补充路基、路肩之后，进行成段线路大抬道。有铁路那天开始，线路病害一直是威胁运输安全的大敌，受地域和气候的影响，冻害是让工养路工人攻关不止课题，段内各领工区、工区管内线路冻害大小不一，但普遍存在。几十年来，采用注盐；搭吊轨梁，开挖路基；冬季抢大锤，打杆子，刨冻害，更换路基土质；用垫板整治，入冬随起随垫，开春随落随撤。60年代前，个别严重地段，冻峰高达200多毫米，严重地段采用枕盒上轨距杆，冻害垫板使用通长垫板串枕木。进入80年代，冻害有所减少，但个别地段冻起高度仍达7080毫米，正线使用钢筋混凝土轨枕后，冻害垫板作业使用了调高扣件。70年代初，段开始组织道岔大修，一般采用几个领工区会战的形式，提前报请分局审批下达施工方案。一是更换轨条；二是整组预铺、届时拨入的施工方式。通过10年的艰苦努力，进入80年代，正线、到发线全部换上（75型）定型道岔。70年代，捣固作业开始使用手提式电镐，“一操四”电镐，80年代，开始使用液压捣固机，此时，机械化作业基本配套，液压起拨器、液压轨缝调整器，手提式电钻、电砂轮机、液压捣固机、扒碴

机、回填机、夯折机等等已基本普及，1985年，段开始创建“部级安全优质工务段活动”，1987年至1989年，段多次组织会战，科室人员也多次参加，将大庆站、让湖路站的部分到发线、站线；安达站的直通场8至10线拆出，换上正线大修下来的“轨排”。90年代初，段内各大站场和个别会让站的道岔大修更换上〔AT〕型道岔，90年代末期，滨洲线各站正线道岔全换为矮型特种断面弹性可弯式尖轨60kg/m轨12号道岔。1998年8月，管内滨洲线第一次大提速，221公里至248公里又遭受百年一遇洪水的袭击。段完成提速工程，战胜洪水袭击后，由于地下水位上升，地表土层含水量加大，造成冻害峰起，1998年冬至1999年初春的这场冻害，来势之凶猛，冻起速度之快，遍及区域之广，处所之多，最大一处冻害达270毫米，是让工历史上冻害最大的一次。让工面临着极其严峻的考验。敢打硬拼，吃苦耐劳的让工人经过一番艰苦努力，取得了决定性的胜利，1999年至2000年，让工设备更新改造又进入一个新的里程碑。滨洲正线安达至红旗营间更换60公斤道岔189组，其中，12号道岔105组；60公斤9号特种道岔32组。1999年10月10日正式交付使用后，站内通过允许时速达120公里，区间达135公里。

2000年，哈局工务处下达2号文件，要求将安全优质活动进一步深化为“五五”工程。“五五”工程在全段范围内全面提升，一场大打设备翻身仗的攻坚战序曲正式拉开，让湖路工务段在滨洲线上演了一幕幕“五五”攻坚战，让湖路、安达站场的“五五”达标初见端倪，滨洲线178公里道口创全局最优。

伟大的祖国、勤劳勇敢地中华民族在改革开放取得辉煌成就的时刻，以崭新的姿态高举旗帜跨入了二十一世纪。迎接美好的春天，开创幸福的未来！

新时期的哈铁职工，具有革命年代优良传统的让工人，将大力弘扬几代养路人流传下来的艰苦奋斗精神，为振兴齐铁分局做出更大贡献。

30

大事记

QiqiHaErTieluFenJuJiCengDanWeiZhi

9 ~ 66