

011900

TANGSHANJIAO TONG
GONGHUIZHI

唐山交通工会志

刘建阳 主编



河北科学技术出版社

唐山交通工会志

刘旭阳 主编

河北科学技术出版社

(冀)新登字 004 号

责任编辑 王浩荧
李文杰
封面设计 默 韵
书名题字 于禄昌

唐山交通工会志

刘旭阳 主编

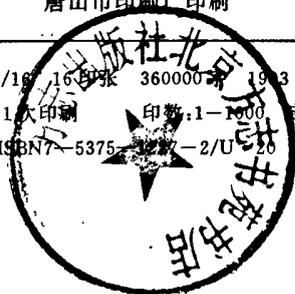
河北科学技术出版社出版、发行(石家庄市北马路 45 号)

唐山市印刷厂印刷

787×1092 毫米 1/16 32 开 16 印张 360000 字 1993 年 11 月第 1 版

1993 年 11 月第 1 次印刷 印数:1-1000 定价 55.00 元

ISBN 7-5375-227-2/U·33



《唐山交通工会志》编纂委员会

主 任	于禄昌				
委 员	要庭良	董秀莲	郎培贵	于太文	
	刘旭阳				
特邀顾问	王春胜	赵荣弟	许佑安	范景华	
	白荫楠				

《唐山交通工会志》编写人员

主 编	刘旭阳				
编写人员	刘旭阳	刘富英	李笃安	胡维俊	
	张福芬				
主 审	董天祜				
副 审	徐震鹏	王守谦			
摄 影	刘利民	李广忠	要庭良	唐 安	
	部嘉立				

《唐山交通工会志》编纂委员会

主 任	于禄昌			
委 员	要庭良	董秀莲	郎培贵	于太文
	刘旭阳			
特邀顾问	王春胜	赵荣弟	许佑安	范景华
	白荫楠			

《唐山交通工会志》编写人员

主 编	刘旭阳			
编写人员	刘旭阳	刘富英	李笃安	胡维俊
	张福芬			
主 审	董天祜			
副 审	徐震鹏	王守谦		
摄 影	刘利民	李广忠	要庭良	唐 安
	部嘉立			

序

《唐山交通工会志》现已撰修成书、出版发行。这对占全省交通战线职工总数13%的2.4万名唐山交通产业职工是个很大鼓舞,它将对推动唐山市,乃至全省交通工会工作不断跃上新台阶起到积极作用。

众所周知的“文化大革命”和1976年7月28日唐山大地震,使许多宝贵的档案资料损失殆尽,这给《工会志》编纂工作带来很大困难。但由于唐山市各级交通工会的通力合作,经过编写人员的艰苦努力,终于完成了这部资料翔实,内容丰富,文笔流畅,图文表照融为一体,并具有唐山地方和交通产业特色,质量较高的专业志书。有较大的参考借鉴价值,值得推荐。

《唐山交通工会志》较为全面系统地记述了新中国成立后,唐山交通战线广大职工在党的领导下建设社会主义祖国,奋发图强、自力更生的史实;讴歌了唐山交通战线职工的精神风貌和涌现出的英雄模范人物的优良品质及其可歌可泣的动人事迹;展示了40多年来唐山交通系统各级工会的主要工作和重大活动的概貌,它体现着唐山交通职工在物质文明建设和精神文明建设中的主力军作用,揭示了工会活动和自身建设的某些客观规律。

中共十一届三中全会以后,唐山的交通运输事业更加蓬勃发展、兴旺发达。交通产业各级工会组织在党的领导下,积极协同行政,认真贯彻落实全心全意依靠工人阶级的指导方针,坚持党的基本路线,以交通经济建设为中心,全面履行工会的四项社会职能,动员和团结广大职工积极支持改革、投身改革,推动改革开放、搞活经济,在全面实现新唐山交通经济发展和建设中发挥了重要作用。

董天祐

1993年4月

序 二

唐山,是一座具有100多年历史的重工业城市。随着煤炭、钢铁、水泥、陶瓷等工业的开发,交通运输业也得到迅速发展。

中华人民共和国建国前,唐山的道路大都为土路,晴通雨阻,不能保障正常运输,运力大都以畜力、人力为主,交通运输十分落后。广大交通运输工人生活上得不到温饱,长期生活在饥寒交迫的窘境之中。建国后,在中国共产党的领导下,在各级交通工会的关怀下,交通运输工人真正当家做了主人,广大职工为社会主义建设出大力流大汗,积极工作,忘我劳动,谱写了一曲曲可歌可泣的颂歌。

盛世修志,志以资治,相得益彰。《唐山交通工会志》既总结了过去,又展望了未来。它较全面地记载了唐山交通运输工人所走过的历程,尤其是解放后各个历史时期他们投身于社会主义建设的情怀和不朽业绩。“唐山交通工会志”正式出版无疑是唐山交通运输职工的一件大喜事,它将为唐山的交通运输工人运动和交通工会的工作提供有价值的历史借鉴,并且也是对广大职工进行爱国主义和社会主义教育的珍贵素材。

《唐山交通工会志》的编纂工作,在人员少、资料匮乏的条件下,由于得到了河北省交通工会、唐山市总工会以及沧州、保定、省航运局等兄弟交通工会的大力支持和帮助,经过编写人员近5年的辛勤劳动,终于编纂成书。在此,我对支持和帮助完成这部书的有关领导和同志们表示衷心感谢!

王春胜

1993年4月

凡 例

一、《唐山交通工会志》采用横排纵写，其格式基本上按“志”书常规体例编纂。

二、本书分篇、章、节、目，立足于建国后唐山公路运输工会工作，个别章节追溯到建国前。下限基本上到1989年，但个别地方为说明问题也有适当延伸。

三、本书采取述、记、志、表、图、录诸体相结合的写作方法。文字通俗易懂，一般观点寓于叙事之中，但编者考虑“工会志”是歌颂广大职工的，有些地方（主要是人物篇）由于受志体所限，往往不足以表达出工人阶级那些高尚品质和可歌可泣的业绩来，经请教有关修志专家学者，大都认为“工会志”区别于一般专业志书，经编委会研究故在个别章节中做了一些必要的议论。为避免史志不分，编者评论是比较谨慎的，仅在这里加以说明。

四、本书力求做到思想性、科学性、资料性的统一。行文、年代、叙述、数字以及计量单位等方面的使用，均按河北省交通史志编委会《关于编写河北省公路史志若干问题规定》撰写。

五、经研究，本志书为精简文字，不再专设大事记。

《唐山交通工会志》编委会

1993年4月

5

目 录

概述	(1)
第一篇 组织篇	
第一章 近代唐山公路运输组织概况	(3)
第一节 公路建设与汽车运输组织	(3)
第二节 民间马车运输组织	(4)
第三节 搬运装卸组织	(4)
第二章 唐山解放初期的搬运工会和运输工会	(6)
第一节 筹建唐山市搬运工会	(6)
第二节 唐山市搬运工会成立	(6)
第三节 工会帮助建立搬运公司	(7)
第四节 唐山市搬运工会的发展与壮大	(8)
第五节 运输工会的建立	(9)
第三章 唐山市第一运输公司工会委员会	(11)
第一节 冀东运输公司和唐山运输公司工会	(11)
第二节 河北省运输公司唐山分公司工会	(12)
第三节 第一次地市合并后的唐山市交通运输局工会	(13)
第四节 唐山汽车运输公司工会	(13)
第五节 唐山地区交通运输公司工会	(13)
第六节 唐山运输公司工会	(14)
第七节 唐山市第一运输公司工会	(14)
第四章 唐山专员公署公路管理局工会	(16)
第一节 唐山专员公署公路管理局的建立	(16)
第二节 唐山专员公署公路管理局工会	(16)
第五章 唐山市第二运输公司工会委员会	(17)
第一节 唐山市交通运输局工会	(17)
第二节 唐山市交通局工会	(17)
第三节 唐山市搬运公司工会	(18)
第四节 唐山市运输公司工会	(19)
第五节 唐山市第二运输公司工会	(19)
第六章 唐山市交通局工会和中国公路运输工会唐山市工作委员会	(20)

6

第一节	唐山市交通局工会	(20)
第二节	中国公路运输工会唐山市工作委员会	(20)
第七章	各县、区、局直单位交通工会	(22)
第一节	唐海县交通局工会	(22)
第二节	滦南县交通系统工会	(23)
第三节	迁西县交通运输工会	(23)
第四节	乐亭县交通运输工会	(24)
第五节	玉田县交通工会	(25)
第六节	迁安县交通局工会	(26)
第七节	丰南县交通局工会	(26)
第八节	滦县交通运输工会	(27)
第九节	丰润县交通系统工会	(28)
第十节	遵化县交通系统工会	(30)
第十一节	路南区交通局工会	(31)
第十二节	路北区交通局工会	(31)
第十三节	新区交通局工会	(32)
第十四节	东矿区交通运输工会组织	(32)
第十五节	开平区交通运输工会组织	(34)
第十六节	唐山市交通局公路工程处工会	(35)
第十七节	公路技工学校工会	(36)
第十八节	唐山市交通局公路管理站工会	(37)
第二篇	工作篇	(38)
第一章	组织建设	(38)
第一节	工会组织建设不断加强	(38)
第二节	工会改革与工会积极分子	(41)
第三节	建设“职工之家”	(43)
第二章	群众生产	(49)
第一节	开展社会主义劳动竞赛	(49)
第二节	公路、桥梁的修建	(57)
第三节	重点运输生产	(62)
第四节	安全生产	(68)
第五节	汽车修理行业的发展	(70)
第六节	搬运装卸工作	(72)
第七节	技术双革活动	(73)
第八节	修旧利废与合理化建议活动	(82)
第三章	宣传教育	(86)

第一节 思想政治工作	(86)
第二节 文化技术教育工作	(90)
第三节 文娱体育活动	(97)
第四章 企业民主管理	(102)
第一节 企业民主管理的建立与发展	(102)
第二节 民主评议干部,选举招聘干部	(108)
第三节 企业承包与民主管理	(112)
第五章 生活福利、劳动保险和劳动保护	(115)
第一节 卫生事业的发展	(115)
第二节 福利设施	(119)
第三节 职工工资、劳动保险和劳动保护	(123)
第六章 女工工作	(130)
第一节 围绕生产发挥女职工的作用	(130)
第二节 深入开展展对女职工的“四自”教育	(132)
第三节 维护女工合法权益和女工保护工作	(133)
第四节 做好职工家属工作和职工互助互济工作	(135)
第七章 工会财务工作	(138)
第一节 唐山市公路运输工会财务工作	(138)
第二节 企业工会财务工作	(139)
第三节 局直、各县交通系统工会财务工作	(140)
第八章 对私营运输业的社会主义改造	(143)
第一节 对私营汽车运输业的社会主义改造	(143)
第二节 对个体马车运输业的社会主义改造	(148)
第九章 唐山公路运输职工积极投入抗震救灾	(154)
第一节 唐山地震	(154)
第二节 抗震救灾	(156)
第三节 公路运输职工积极投入抗震救灾	(159)
第四节 抗震救灾中的英雄模范人物	(170)
第五节 全面恢复地震造成的创伤	(177)
第三篇 人物篇	
第一章 国家级先进企业(单位)、劳动模范、先进生产(工作)者	(181)
第一节 先进集体、先进单位	(181)
第二节 劳动模范、先进生产(工作)者	(181)
第二章 省级先进企业(单位)、劳动模范、先进生产(工作)者	(183)
第一节 先进集体、先进单位	(183)
第二节 劳动模范、先进个人	(185)

第三节	全总、省工会表彰的工会积极分子	(192)
第三章	历届市级先进集体(单位)、劳动模范、先进生产(工作)者.....	(194)
第一节	历届市级先进集体(单位).....	(194)
第二节	市级劳动模范、先进生产(工作)者	(197)
第三节	唐山市交通系统先进集体(单位).....	(204)
第四章	历年出席省级以上劳动模范主要事迹介绍.....	(214)
第一节	模范司机——刘焕焯.....	(214)
第二节	省级劳模——胡万有.....	(218)
第三节	省级劳模——雷振业.....	(219)
第四节	省级劳模——温茂华.....	(220)
第五节	装卸战线上的标兵——刘仕文.....	(222)
第六节	省级劳模——翟国栋.....	(226)
第七节	省级劳模——牛久利.....	(227)
第八节	全国五一劳动奖章获得者——于惠娣.....	(229)
第九节	省级劳模——许佑安.....	(230)
第十节	省级劳模——范景华.....	(233)
第十一节	全国五一劳动奖章获得者——郑宝玲.....	(235)
第十二节	全国五一劳动奖章获得者——张海婷.....	(237)
第十三节	省级劳模——孙秀峰.....	(239)
第十四节	省级劳模——李明远.....	(240)
第十五节	省级劳模——李义明.....	(241)
第十六节	张庸行车小组模范事迹.....	(242)
编后记	(243)

概 述

华北重镇——唐山，已有100多年历史。我国第一条铁轨（唐山—胥各庄）就是在这里兴建，最早的国办煤矿——开滦煤矿也是在这里开掘。随着铁路的修筑、煤矿的开发，公路运输事业也随之发展起来。公路运输战线广大工人的生产、生活状况也随着公路运输事业的兴起和发展也发生了翻天覆地的变化。

《唐山交通工会志》主要撰写了1948年12月12日唐山解放后，广大的公路运输工人在中国共产党的领导下得到彻底解放和积极工作的概况，各级公路运输工会为改变广大职工生产、生活面貌做了大量的工作。解放初期工会工作十分繁重，各级交通工会领导带领广大职工为恢复公路交通、为突飞猛进的社会主义建设，兢兢业业、埋头苦干、奋发图强，为公路运输战线上的职工谋福利、办实事，不遗余力。

各级公路运输工会组织是一心一意为广大职工群众服务的，为他们办事说话，在职工群众中享有很高的威信，工会真正起到了“职工之家”的作用。

《唐山交通工会志》全面反映了唐山各级公路运输工会组织的工作情况和组织情况，歌颂了为建设社会主义出大力、流大汗的模范英雄人物。它概括地总结了各个历史阶段的交通工会工作，开创了未来，以便更好地服务于具有中国特色的社会主义。

《唐山交通工会志》共三篇，即：组织篇、工作篇和人物篇，分19章67节。着重编纂了1948年12月12日唐山解放后到1989年底的唐山地、市、县、区各级公路交通运输工会总的工作情况，个别章节也追溯到建国前唐山交通运输情况。其目的是为了前后对照、鉴别比较，使广大公路运输职工群众更好地领悟到今天的幸福生活来之不易。

“组织篇”概括而有重点地反映了唐山市搬运工会、唐山市公路运输工会、唐山地区交通局工会、唐山市交通局工会、唐山市第一运输公司工会、唐山市第二运输公司工会、局直公路工程处工会、公路管理站工会、公路技工学校工会和唐海、滦南、迁西、乐亭、玉田、迁安、丰南、滦县、丰润、遵化（1992年改称遵化市）等县公路运输工会以及路北、路南、新区、东矿、开平等区交通局工会的组织情况。“组织篇”还记述了从建国初期公路运输职工只有几百人的队伍，发展到1989年底的2.4万人的唐山公路运输职工队伍；还较详细地记述了唐山交通运输工具的发展变化，从铁轮马车到胶轮马车，从胶轮马车到机动车，到大型客货汽车。解放之初唐山只有40多辆营运客货汽车，到1989年已发展到2万多辆客货营运汽车；还重点记述了从1948年12月唐山刚解放时只有公路1000多公里，且大都为土路，到1989年已有公路4000多公里，且绝大多数是沥青路面，还有一部分是水泥路面，即便是土路也是山皮土筑成，一般雨雪天畅通无阻，公路质量发生了深刻变化。这些，都浸透着交通战线上广大职工的血汗。“组织篇”较清晰地把各个时期工会组织的发展变化，生产工具的不断更新改进，职工队伍的壮大等情况展现在读者面前。

“工作篇”篇幅较大,内容也较丰富。它再现了唐山各级公路运输工会 40 多年来各项工作的开展状况。重点记述了唐山解放后至 1966 年“文化大革命”前的各级公路运输工会的工作;突出了中共十一届三中全会后改革开放的 10 多年工会工作的特色;还特别记述了唐山公路运输职工在 1976 年唐山大地震期间无私无畏的惊人表现,反映了广大公路运输干部职工在抗震救灾过程中的高尚品质和可贵精神。

“工作篇”共分九章。即:组织建设、群众生产、宣传教育、企业民主管理、生活福利及劳动保险、劳动保护、女工工作、工会财务、对私营运输业的社会主义改造和唐山地震期间广大职工抗震救灾。

“工作篇”辐射面广,具有很强的代表性。前事不忘,后事之师。尤其是群众生产一章,编者用大量的笔墨记述了社会主义劳动竞赛和职工群众大搞技术革新、技术革命、技术协作、提合理化建议等的动人情景,充分体现了广大职工的主人翁精神。这种高尚品质及可歌可泣的人和事都给人以教育和启迪。在宣传教育这章里也用了较多笔墨记述了各级工会组织为丰富职工文化生活搞了大量的文娱体育活动,并着重展现了 40 多年来广大职工思想建设的情况。在组织建设一章里,记述建立“职工之家”活动,也为本书增添了许多新的有活力的内容。在抗震救灾一章里,编者把广大公路运输职工抗震救灾、恢复生产、重建家园的一幕幕历史史实呈现在读者面前,将广大职工群众无私奉献、震撼人心、催人泪下的生动情景在书中闪现。

“人物篇”,这篇采撷的大都是曾为唐山公路运输事业立过汗马功劳的模范英雄人物和先进单位(集体)。主要记录了出席唐山市级(含唐山地区)以上的劳动模范、先进生产(工作)者的名册。出席省级以上的劳动模范还重点做了个人先进事迹介绍。其目的是表彰先进、激励后进,使广大公路运输职工更加热爱党、热爱祖国、热爱社会主义、热爱自己所投身的事业。这里重点记述了 1959 年全国群英会代表、模范司机刘焕擢同志等一批英雄模范人物;同时也记述了爱国资本家缪锡九等人被改造成自食其力的劳动者的过程。

“人物篇”所记述的先进单位(集体)和先进个人的业绩,再现出解放后各个历史时期为建设社会主义祖国而涌现出的一批批‘英雄人物’的光辉形象。

《唐山交通工会志》比较准确地反映了唐山解放后公路运输职工的生产、工作和生活情况,也较全面地揭示了工会工作的规律和特点,从而使工会工作更好地为现实服务,为祖国的经济建设服务,为唐山公路运输事业服务。

第一篇 组织篇

第一章 近代唐山公路运输组织概况

第一节 公路建设与汽车运输组织

唐山辖区的公路建设是随着我国最早的标准铁轨铁路——唐山~胥各庄路段的铺设、运营而兴起与发展的。

1920年,直隶省采取以工代赈的办法,将京榆古道改建为汽车路,这就是唐山辖区公路之始。到1935年,唐山地区已有省路9条,706公里;有县路15条,394公里。到1937年,冀东已有汽车路969公里。以上这些公路的修筑大都是由当地农民临时组成的修路队伍完成的,虽有修路工人,但没有真正的工人组织,更没有工会组织,工人的修路活动是由当时政府无偿强征民工(农民)进行的。

汽车在唐山的出现和汽车运输业的开展,还是在20世纪20年代初,开滦煤矿的英国高级员司拥有的一辆四缸脚踏福特牌汽车,当时行驶在开滦矿区至西山别墅之间。这就是唐山的第一辆汽车。

在公路发展的同时,汽车运输也在唐山逐渐兴旺发达。1928年开滦煤矿配备了救护车,铁路机修厂(南厂)、启新洋灰公司、华新纺织厂也先后添置了汽车。1930年,丰润县车轴山人缪锡九在唐山办起了第一家永茂汽车行,开始了民间汽车运输活动。1933年,除永茂车行外,冀东一带还有10余家汽车行,有车20辆,雇员100多名。其它汽车行是:三合、永固、天丰、天增、津记等。1933年后唐山运输发展较快,根据日本支那驻屯军司令部所撰《支那自动车交通事业及道路情况报告》中称:“冀东经营汽车运输的组织有60多家,有客车88辆,货车10辆,除华北汽车公司外,全部由支那人经营”。

1936年3月30日,日伪官方组建了华北汽车公司,唐山设有民新汽车公司,有车11辆。1939年4月,又成立了华北交通株式会社(以下简称“华交”),中日合资,“华交”在唐山设有营业所,设在小山得月巷13号,有汽车38辆。

1940年,民间汽车运输仅永茂汽车行就有汽车40余辆,雇员200名。后来随着日本人的势力不断扩大,民间运输遭到扼杀,到1944年底连永茂汽车行也因遭日伪排挤而被迫关门,唐山民间汽车运输几乎呈现一片空白。在这期间,永茂汽车行工人虽没有正式组织,也没有工会组织,但工人与资本家的斗争也是比较激烈的,工人斗争活动时时有发生。

1945年8月15日,日本投降后,国民党政府接管了唐山。1946年6月11日,国民党交通部派员接收了“华交”,唐山自动车营业所也同时被接收,这时民间汽车运输又乘机有所恢复,到唐山解放前已有民间运输汽车40余辆,这些车辆除永茂车行有10多辆汽车外,其余大都为一家一车,或多家一车,汽车工人未能形成自己的组织,其中一些活动或斗争大多为自发性或帮派性的。

第二节 民间马车运输组织

近代唐山是我国铁路运输的发源地。商品经济的繁荣,使唐山成为冀东的政治、经济、文化的中心。加之市区周围各县是粮食、棉花、畜牧、鱼、盐的重要产区,农民用这些土特产来唐山、滦县、昌黎等县镇换回煤炭、布疋、百货和生活日用品。再加上工业需要的原料、城市建筑材料等物资均需民间马车运输承担,这样辖区就拥有了大量的铁瓦大车(后来发展成胶轮大车)以及人力货车。民国18年(公元1929年)直奉交战,民国22年(公元1933年)日军入侵关内,使唐山辖区的民间马车运输遭到较大破坏。据日伪《满铁昭和十一年资料》记载:“当时唐山的运输,主要靠骡马车和人力车,计有大车440辆,人力车2700辆。到民国25年(公元1936年),仅遵化县已有马车4300辆,驮畜31300头。其余辖区各县也平均有马车3000辆至5000辆,唐山全区总计有马车50000辆。”但这些车辆没有固定的组织形式,有的只是本村、本乡结帮结伙搞运输,他们经常出入在辖区内的一些城镇。

唐山辖区各地民间车畜参加运输大体有三种形式:一是属贩运性质,农民用自产和自购物品运往异地销售;二是副业性质,农民利用农闲季节,出外拉脚,增加收入;三是营业性质,以运输为生的个体劳动者,常年从事运输经营。京山铁路沿线各站、水运码头和京东十大集镇以及唐山市内还都相应产生了一些转运货栈或大车店,为民间运输组织货源,提供食宿,或代购代销,办理铁路转运,代存货物等业务。

马车运输队伍在中华人民共和国成立之前,已经成为唐山城乡运输的主力军。由于运输业务时好时坏,参加运输的人员和车辆也随季节或业务多少而增减。因此无固定的运输组织,更没有工会组织。

第三节 搬运装卸组织

唐山近代的脚行(搬运装卸)业,是伴随开滦煤矿的兴办、唐胥铁路的修筑、煤河的挑浚及塘沽、秦皇岛码头的建立而渐次发展起来的,并达到了一定的规模。起初,工人们没有统一的组织,人员也不固定,分别集聚于车站、码头、货栈、商行,或分散于入市、街头待雇。一些农村中的无地农民、城市中失业的店员、无业游民纷纷加入装卸搬运脚行之列,为脚行提供了充足的劳力。脚行们多系一乡一土、一团一伙,有浓重的帮派气息,排外情绪、私有观念异常严重。当时唐山就有唐山帮、汉沽帮、河头帮等派系。脚行头子大多为地痞、流氓所组成,勾结官府,独霸一方,勒索客商,鱼肉工人,采取各种手段对搬运装卸劳工进行

压榨和盘剥。

开滦煤矿在塘沽建有煤炭输出码头，装卸工人当时就有六七百人。其装卸业务由把头把持。

装卸把头把持着码头上装卸煤炭的大权，他们和英国人、官府勾结，采取多雇短工的办法，苛扣工资，压榨尚没有工会组织的工人血汗。

煤河是开平煤矿初期的外运水路，其装卸程序有三：一为矿内装卸（多为机械）；二为铁路卸货；三为码头装船。当时唐胥铁路每天对开四次，装卸量高达2000吨以上，有装卸工人1000余人。京奉铁路通车后，开平之煤，基本上由铁路运输，因而煤河运量骤减，但煤河却又成了陶瓷外运的码头，日装卸量仍可达750~800吨，兴旺一时。

秦皇岛码头是我国最大的煤炭输出港口，这时年输出开滦煤炭约300万吨（占当时产量55%），民国11年（公元1922年），已有装卸工5000人。

唐山市内装卸搬运分两部分：一是火车站由铁路局管辖，有搬运行李、装卸货物两片，约有100人（忙时雇短工）；二是散工，称为“小扛”，多集中在钻桥一带货栈和小山附近，这些人受把头控制。

唐山辖区南临渤海，海岸滩涂盛产海盐，自汉代后历代盐业十分兴盛，特别是民国以来，改用新法晒盐，产量剧增，据有关资料统计，民国17年（公元1928年），渤海盐产量已达66万担，占全国盐产量的40%以上，故辖区的南堡、大清河等盐产区搬运装卸工人达千人，劳动十分繁重。

建国前，唐山市的公路运输（汽车、马车）、搬运装卸等方面的运输工人未曾建立过伪工会组织，只有生产形式的组合，工人活动也处于自发性质的。运输工人，搬运装卸工人，除受资本家和把头控制外，对资本家、把头也有过较激烈的反抗斗争，但没有形成组织，工人生活没有保障。