

黑龙江车务段志

二零零二年五月

序

壬午初春,余应邀为《龙江车务段志》作序,无限欣慰,荣幸万分。盛世修志,乃中华民族优良传统,乃无愧于前人的后人、无愧于后人前人之壮举。龙江车务段志付梓问世,是呈现给全体同志的一部传世之作,实为我段政治经济文化中之大事,我深表庆贺。

上下百年,历史悠久,相关史料,散失各方,修志诸君,不畏艰辛,四处搜寻,奋战两载,良工苦心,反复推敲,几易其稿,雕琢成志。志书经纬分明,详略适度,基本勾勒出龙江车务段之概貌和发展之概况,是我段首部融历史性、资料性、思想性、科学性为一体的著述书。全志以概述为冠,以大事记为脊,下分六篇、二十三章、一百零三节,重要文献和史料载入附录以为备考。总计文字 25 万余,照片、插图余幅,记述时限上起 1896 年,下至 2000 年,内容囊括了车务段 105 年历史,包融了方方面面的工作。真实、全面、精要的记述了车务段百年历史的演进变革;运输生产的跌宕发展;经营管理的改革创新;职工队伍的发展壮大;科学技术的长足进步;经济建设的多元发展。龙江车务段志,是两个文明建设的重要组成部分;是社会主义文化建设的系统工程;是承上启下、继往开来、服务当代、有益后世的千秋之业;是企业文化基础建设的一部可信可鉴的辉弘史册;是进行革命传统、爱国主义、社会主义教育和当政者资政的真切教材;是决策当前、规划未来全方位参考的坐标。修志是为了用志,在《段志》中了解历史,借古鉴今,将有助于我们继承传统,正确决策,开创未来。愿我们的事业将沿着建设有中国特色社会主义道路继续前进。

在此《龙江车务段志》出版之际,我对参与本志工作所有人员和给予协助的老领导、老同志,以及有关部门表示诚挚的谢意,同时也希望广大读者在阅读或运用过程中,对本志拾遗补阙、匡误斧正!

段长: **王有峰** 书记: **于永华**

凡 例

一、《龙江车务段志》以《齐齐哈尔铁路分局基层单位志》编纂原则为指导，以《齐齐哈尔铁路分局志》(1896—1985)和《齐齐哈尔铁路分局年鉴》(1987年刊—2001年刊)为历史依据。本书运用辩证唯物主义和历史唯物的观点，坚持实事求是，略古详今，立足当代，融会贯通的编纂原则，集时代特色与专业特点于一体，力求全面客观地论述龙江车务段的历史和现状。

二、本志所记载内容断限为：上限 1896 年，下限截止 2000 年底，个别单项内容为顾其完整性有所上溯和下延，全书共分 6 篇 23 章 103 节。

三、本志以志、记、传、图、表、录为表述形式，以志为主，主要照片选编彩页。叙事原则以类系事，以事系人，横排门类，综述历史。大事记采用编年体辅以记事本末体。大事记中对年、月、日的记述，月查不清的记“是年”，日查不清的记“是月”。

四、本志为顾及可持续性和段史教育的实用性，管内 14 个中间站都在《附录》部分按条目式编入。

五、本志记述的地域范围是以龙江为起点东至昂昂溪车站(富拉尔基站除外)，西至高台子车站。

六、本志按篇、章、节、目排列，页下注释。篇、章、节以事命题，不加修饰语，题前一律用汉字冠以序号。目以下不冠序号，如有标题用黑体字标明层次。

七、本志以记述事实为主，一律用语体文。内容的表述力求准确、清楚；文风严谨朴实；据事直书，不加褒贬，立足当代，详近略远，详独略同。

八、本志建国前统计资料依据历史档案和文献史料，建国后均依照铁路局、分局有关史料和车务段有关档案，录用时不注明出处。由于管辖路局几度更迭和段址迁移，加之“文化大革命”特定历史时期，部分史料无考断线，有些年份无记载。行车事故、人身伤亡及有关案例，是为总结经验教训而编，不做处理各类问题依据。

九、本志地名及站段、机构名称，均按现名称谓，在括号内加注当时称谓。日本占领东北期间统称日伪时期。为方便读者，对中东铁路不论当时东清铁路或东省铁路，统称中东铁路。

十、本志纪年一律系用公元纪年。大事记中 1949 年前在括号内加注清朝、民国年号。

十一、本志解放前、后之称谓，系指 1946 年 4 月 24 日东北民主联军收复齐齐哈尔前后；建国前后指 1949 年 10 月 1 日中华人民共和国成立前后。

十二、本志人物篇遵循生不立传原则，劳动模范及其他人物均列表简介。

十三、本志所列的记量单位和数字填写均按《中华人民共和国法定计量单位》及《关于出版物上数字用法的试行规定》书写。

十四、本志记述编写均按《齐齐哈尔铁路分局基层单位志》编辑部制定编写成文的有关规定编写。

目 录

概述	1
大事记	9

第一篇 建 制

第一章 齐齐哈尔铁路分局龙江车务段	45
第一节 龙江(朱家坎)中心站	45
第二节 龙江中心站	46
第三节 龙江车务段	46
第四节 昂昂溪车务段	47
第五节 龙江车务段	47
第二章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局龙江车务段委员会	48
第一节 龙江(朱家坎)线路党总支	48
第二节 龙江(朱家坎)中心站党总支	49
第三节 龙江线路党总支	49
第四节 龙江中心站党总支	49
第五节 龙江中心站党委	50
第六节 龙江车务段党委	50
第七节 昂昂溪车务段党委	50
第八节 龙江车务段党委	50
第三章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局龙江车务段纪律检查委员会	51
第一节 龙江车务段纪委	51
第二节 昂昂溪车务段纪委	51
第三节 龙江车务段纪委	52
第四章 中国铁路工会齐齐哈尔铁路分区龙江车务段委员会	52
第一节 龙江(朱家坎)线路工会	52

第二节	龙江中心站工会	53
第三节	龙江线路工会	53
第四节	龙江中心站工会	53
第五节	龙江车务段工会	54
第六节	昂昂溪车务段工会	54
第七节	龙江车务段工会	54
第五章	中国共产主义青年团齐齐哈尔铁路分局龙江车务段委员会	54
第一节	龙江(朱家坎)线路团总支	55
第二节	龙江(朱家坎)中心站团总支委员会	55
第三节	龙江线路团总支	55
第四节	龙江中心站团总支	55
第五节	龙江中心站团委	55
第六节	龙江车务段团委	55
第七节	昂昂溪车务段团委	57
第八节	龙江车务段团委	57
第六章	领导人名表	57
第一节	政党纪工团	57
第二节	室主任、党委组、宣、干部助理	60
第二篇 运输生产		
第七章	运输组织	67
第一节	列车运行	69
第二节	货物运输计划	69
第三节	货物计划运输	72
第四节	日常作业计划	76
第五节	接发列车	78
第六节	调车作业	83
第八章	客运工作	85
第一节	客流量	86
第二节	售票工作	92

第三节	行包运输	94
第四节	客运服务	97
第五节	客运设施与设备	101
第九章	货物运输	103
第一节	货物运量及挖潜措施	103
第二节	货运组织	110
第三节	货物管理	115
第四节	专用线管理	118
第五节	货运设备	119
第六节	货物装卸	120
第十章	军事运输	123
第一节	组织指挥系统	123
第二节	日常军事运输	124
第十一章	安全生产	125
第一节	行车安全	126
第二节	事故统计暨安全天数	130
第三节	非责任行车重大、大事故案例	131
第三篇 企业管理		
第十二章	企业管理综述	135
第一节	传统型经验管理	135
第二节	现代化科学管理	138
第三节	创建自身企业管理模式	142
第十三章	综合管理	149
第一节	公文	149
第二节	印信	150
第三节	档案	151
第四节	总务	152
第五节	信访	154

第六节 计划生育	155
第七节 史志	157
第十四章 劳动人事管理	159
第一节 工人管理	159
第二节 干部管理	165
第三节 职工奖惩	170
第四节 职工工资	173
第五节 劳动保险	178
第十五章 财务管理	180
第一节 会计核算	181
第二节 资金管理	182
第三成本管理	191
第四节 会计基础工作及财经纪律	196

第四篇 集经·多经

第十六章 集经	201
第一节 企业发展	201
第二节 集经管理	203
第十七章 多经	210
第一节 多经企业	210
第二节 多经管理	214

第五篇 党群工作

第十八章 党务工作	221
第一节 党员代表大会	222
第二节 组织建设	224
第三节 宣传教育	237
第四节 路风工作	240

第五节	老干部工作	241
第十九章	纪律检查	243
第一节	专兼职纪检干部	244
第二节	纪检四项职能工作	244
第二十章	工会	247
第一节	历届职工代表大会和历届会员代表大会	248
第二节	劳动竞赛	250
第三节	民主管理	254
第四节	劳动保护	256
第五节	创建“职工之家”	260
第六节	女工	266
第七节	职工生活	267
第八节	工会经费管理	269
第九节	退休职工管理	270
第二十一章	共青团	272
第一节	团代会	272
第二节	组织建设	273
第三节	团的活动	275
第六篇 人 物		
第二十二章	先进集体、先进生产(工作)者	283
第一节	省、部级先进集体、先进生产(工作)者	283
第二节	局级先进集体、先进生产(工作)者	284
第三节	分局级先进集体、先进生产(工作)者	287
第四节	段级先进集体、先进生产(工作)者	299
第二十三章	党内“四先二优”	322
第一节	局级先进集体、优秀共产党员(党务工作者)	322
第二节	分局级先进集体、优秀共产党员(党务工作者)	324

附 录

昂昂溪站	333
五福站	356
虎尔拉站	358
黑岗站	360
白山乡站	363
龙江站	366
老道站	369
鲁河站	372
碾子山站	375
吉新河站	378
丰荣站	381
成吉思汗站	384
古里金站	387
高台子站	390

9

QiqiHaErTieluFenJuJiCengDanWeiZhi

概 述



○ Gai shu

Long Jiang che wu duan zhi · Long Jiang che wu duan zhi · Long Jiang che wu duan zhi · Long Jiang che wu duan zhi · Long Jiang che wu duan zhi

龙江车务段是齐齐哈尔铁路分局所属 61 个基层单位之一,位于黑龙江省西部。段科室设在龙江县龙江镇正阳路 7 号,居滨洲线 322.9 公里处。其管辖范围东至昂昂溪站,西至高台子站。高台子站西邻扎兰屯站,是齐齐哈尔铁路分局与海拉尔铁路分局的分界站,分界点在 411.0 公里处。

龙江车务段管辖铁路里程 135 公里 940 米,14 个车站。昂昂溪站、龙江站、碾子山站为客货兼办的综合性三等站;虎尔虎拉站、黑岗站、白山乡站、鲁河站、吉新河站、丰荣站、成吉思汗站、古里金站、高台子站为客货兼办的综合性四等站;老道站为客运五等站,五福站为会让五等站。这些车站自东至西分别分布在黑龙江省齐齐哈尔市昂昂溪区(昂昂溪站、五福站)、富拉尔基区(虎尔虎拉站)、龙江县(黑岗站、白山乡站、龙江站、老道站、鲁河站)、碾子山区(碾子山站、吉新河站、丰荣站)、内蒙古自治区呼伦贝尔盟扎兰屯市(成吉思汗站、古里金站、高台子站)境内。

龙江车务段管内所居行政域内,人文源远流长。据考古发现,龙江县景星镇南 6 公里,罕达河右岸二级台地上的景星遗址距今 2—3 万年;在碾子山区还有打制石器遗迹的蛇洞山、泵站、唐家屯等遗址十多处;隔雅鲁河与碾子山站相望的半拉山遗址,出土的石器、灰烬、人头骨化石,证明在我国原始社会时期雅鲁河畔的半拉山人,已经处在旧石器时代晚期的早期智人阶段,他们依山傍水,以渔猎为主要生产手段,身穿兽皮、树叶制成的衣衫,会使用火,吃烧熟的食物,与野兽为伍,过着极其艰苦的生活;在昂昂溪区有“昂昂溪文化”的新石器时期遗迹数百处,其中昂昂溪西 6.5 公里,西距嫩江 4 公里处的五福遗址,发掘墓葬距今 5、6 千年,被定为国家级重点文物保护单位。这些考古新发现,证明在这片与大兴安岭南麓相接的松嫩平原上,并非人们认为的“荒蛮”之地,数万年前,我们中华民族的一部分,已经开发了这片肥美的土地。古老的居民已在这里劳动、繁衍、生息,创造了灿烂的古老文化。

龙江车务段管内地势东低西高,海拔高度在 143.5 米(昂昂溪站)至 298.4 米(高台子站)之间。自高台子站至碾子山站是大兴安岭余脉,为山地环抱,铁道线依山伴雅鲁河东下,进入松嫩平原,在 281 公里处横跨嫩江至本段的东界站昂昂溪站。昂昂溪站东邻红旗营站,本线直通哈尔滨;南邻三间房站,沿昂三线进入平齐线;北邻榆树屯站,顺榆昂线经平齐线往北可通齐北、富嫩线。管内线路大致平坦,只有白山乡站两端区间线路坡度较大。在高台子站至古里金站区间,吉新河站至碾子山站区间,五福站至昂昂溪站区间曾不同程度地遭受过山水、雅鲁河水、嫩江水的洪水灾害,给铁路运输造成一定的影响。

龙江车务段地处寒温带,属大陆性季风气候。春季干旱多风,夏季炎热多雨,秋季短暂早霜,冬季干燥寒冷。一年之中 1 月份气温最低,达 -39°C ,7 月份气温最高,达 40°C ;冬季时间,自 10 月份至翌年 4 月份长达 7 个月。每年进入 10 月份,即着手冬运准备工作,11 月初至翌年 3 月末是一年一度的战冬运工作。

龙江车务段主要经济吸引区是龙江县、甘南县、齐齐哈尔市的碾子山区和昂昂溪

区、阿荣旗、扎兰屯市东部。吸引区内盛产玉米、高粱、大豆、甜菜、马铃薯、葵花籽等；大量生产花岗岩块石、料石、加工石、河流石、红砖等矿建物资。吸引区内居住人口较为密集，商贸、劳务流动人口较多，客货运量是齐齐哈尔铁路分局管内较大的单位之一。但是，由于龙江车务段处于全国铁路北部路网之末，而且地域经济又不够发达，经常是装车多于卸车，产生交出多、接入少，运用车不足且不均衡的局面，给每年运输任务的完成带来客观困难。在齐齐哈尔铁路分局的领导指挥下，全段职工发扬“严实拼搏、争创一流”的齐铁精神和“严细求实、创新争先”的龙江车务段企业精神，加强管理、挖潜提效，每年都完成或超额完成运输任务。

龙江车务段所居滨洲线是原中东铁路哈尔滨至满洲里部分。中东铁路(以哈尔滨为中心，西起满洲里，不至绥芬河，南至旅顺口)缘起于19世纪末，1894年中日甲午战争后，帝国主义列强疯狂瓜分中国，清朝政府陷入空前严重的外交和财政危机，沙皇俄国势力乘隙侵入中国东北，打着中俄“相互援助”和“共同防日”的幌子，施威胁利诱的手段，于1896年6月3日与清朝政府签订《中俄密约》，掠夺了中东铁路的修建和经营权。1903年7月14日中东铁路全线正式通车营业，在此之前的1902年3月28日，龙江车务段管内的昂昂溪(当时称齐齐哈尔，二等站，1999年划入)、富拉尔基(当时五等站，1958年划出)、虎尔虎拉(当时称腰库勒，五等站)、龙江(当时称土尔池哈，五等站)、碾子山(当时五等站)、成吉思汗(当时五等站)已开始营业，隶属中东铁路管理局齐齐哈尔(今昂昂溪)车务段。中东铁路名曰中俄“合办”，实际上成为沙俄在中国的“国中之国”。

1931年“九·一八”事变后，东北很快沦陷于日本帝国主义的铁蹄之下。日本侵略者为加强其殖民统治，进一步实现其侵略野心，从苏联手手中买下中东铁路。1936年11月，将管内各站划归伪齐齐哈尔铁路(道)局管辖。

从19世纪末，清朝政府与沙俄“合办”兴建中东铁路，到1945年“八·一五”日本投降，在这近半个世纪中，管内铁路工人同全国人民一样，在三座大山的压迫下，经受了沙俄、日本侵略者和旧中国封建官僚的残酷经济剥削和政治压迫，而铁路则成为帝国主义掠夺中国财富的工具。特别是在日伪统治下的14年中，更是给中国人民带来深重的灾难，同时也激起了中国人民的强烈反抗。广大铁路员工不甘做“亡国奴”，曾多次有组织的或自发地进行抗日活动。据齐齐哈尔铁路分局志记载，伪齐齐哈尔铁道局翻译鞠兴任、员工史履升、周善恩等在同敌人斗争中惨遭杀害。他们的英雄事迹在管内引起强烈反响，只是在日本帝国主义铁蹄下，管内铁路工人不得不以消极怠工方式去对抗日本侵略者。只今管内流传着的“磨洋工”、“泡洋鬼子”、“糊弄洋鬼子”的语言，可以想见那时铁路员工不甘心为日本鬼子卖力而采取“磨、泡、湖弄”的对抗态度。铁路工人将永远不会忘记在日本帝国主义铁蹄下蒙受的这一屈辱史。

1945年“八·一五”光复，1946年4月解放，铁路归人民所有，铁路员工从日伪深重压迫下解放出来，在中国共产党的领导下，当家做主人，政治觉悟不断提高，为尽快医

治抗日战争中的创伤、为支援全国三年解放战争、为支援抗美援朝战争、为国民经济的恢复和建设,管内在始建的6个车站运能不及的情况下,1947年黑岗(原名黑地房子)、老道(原名意马饰诺)、鲁河(原名苏霍依)、丰荣(原名嘎列雷)、古里金开站;1949年,白山乡(原名盖尔绍瓦)、高台子(原名萨拉)开站;1950年,吉新河开站。新开办的车站开始时多数是多淘汰的旧棚车作为行车室办理行车指挥工作,在极端困难的条件下,管内工人不计报酬、不辞辛劳,忘我工作,保证了军运的快速、安全,有力地支援了全国解放战争和抗美援朝战争的胜利。这种不计报酬、不辞辛苦、忘我工作的优良作风,成为铁路工人的光荣传统,在国民经济恢复建设时期一直鼓舞着铁路职工自力更生、艰苦奋斗,使铁路运输成为国民经济发展的主动脉。

1950年5月龙江(朱家坎)线路总支成立,是管内建制伊始。在建制后的半个世纪中,机构几经撤设,上下隶属多次变更历经不同历史时期,广大职工总是与党和国家的命运同呼吸,并且将革命战争年代和建国初期铁路职工的光荣传统代代承传。

在“大跃进”期间,虽然极“左”思潮使运输生产受到一定影响,但是,在“大跃进”群众运动中也激发了广大职工自力更生、艰苦奋斗、奋发图强、无私奉献的精神。职工、家属自己动手修建高站台、低货位、辅建装卸线、盖办公室、仓库、居宅、校舍、俱乐部等,促进了铁路的改造和建设,改善了工作和生活环境,解决了当时的实际困难。

在1960年之后的三年自然灾害中,管内员工战胜饥饿,以高度的政治责任感保证国民经济大动脉的畅通。1962年开展标准化作业活动,提高了接发列车和调车作业的安全系数,安全周期延长。与之同时,开展学大庆活动,用“三老四严四个一样”严格规范每个职工;同时,开展“学雷锋”活动,“评功摆好”活动,有力地促进铁路服务质量的提高。直到1966年9月管内“文化大革命”开始,开展对“资产阶级驯服工具”、“小绵羊”、“管、卡、压”等进行批判,使这些有益活动停止。

在“文化大革命”期间,管内绝大多数行车一线职工经受了“造反派”的冲击,他们不忘旧社会的苦难,发扬铁路工人的光荣传统,以主人翁精神坚守岗位,使管内铁路运输始终未被中断过,而且一直坚持自60年代初即大力组织矿建物资的直达运输,提高运输效率,有力地支援了大庆油田的开发建设以及齐齐哈尔、哈尔滨等市的城建和工农业发展。但是,由于受到“文化大革命”长达十年的严重冲击和影响,铁路规章制度逐渐被荒废,职工思想混乱、纪律松懈、盲目乱干,加之“文化大革命”派性内耗,管理放弃,安全日趋不稳,导致行车大事故发生,一般事故频次增多。

1975年,管内在贯彻落实中共中央九号文件中,对运输秩序、劳动纪律、站容站貌进行了整顿,使各项工作出现转机。1976年10月,粉碎江青反革命集团后,管内同全国一样,开始拨乱反正、整章建制。

1978年12月,党的十一届三中全会后,以经济建设为中心,实行改革开放、搞活经济,铁路运输运能与运量的矛盾更加突出。至80年代中期,管内各站行车设备尚且陈旧不一;龙江以东各站和鲁河站为半自动闭塞电气集中联锁色灯信号,老道站是半自

动闭塞机械联锁臂板信号,其他站为半自动闭塞臂板电锁器;客货设备尤为不适应经济发展的需要,货位紧张,货主备货、发货难,行包、货物仓库小而简陋,车站保管难,曾多次发生货盗事件。

1984年至1988年,管内进行复线建设,各站站场改造,修建新站舍、增建客货运输设备,科室干部对施工站实行包站、包班、包人与职工同作业同吃住,保证了施工中的行车安全和客货运输任务的完成。同时,也摸索出无联锁条件下保证行车安全的管理办法;列车进路“四检”制,为后来停电、施工时保证行车安全积累了经验。复线建设后,管内行车设备、客货运输设备以及办公环境都焕然一新,为保证行车安全和完成客货运输任务提供了前所未有的优越条件。自1984年开始贯彻以严治路的方针,开始学习、探索现代化科学管理办法,特别是在安全管理上已由传统型经验管理转向以系统论、信息论、控制论原理为指导的分局“二三五”安全管理模式。但是,由于1983年和1987年两次大批办理职工退休,子女接班,造成职工队伍新,素质相对下降,加之改革开放,市场经济负面影响,职工思想混乱,劳动纪律、作业纪律松懈,而干部仍然沿用传统的经验型管理方法教条地去贯彻落实“二三五”安全管理办法,已不适应新的形势。职工“双违”(劳动纪律、作业纪律)得不到有效控制,导致行车一般事故发生频次增多,严重威胁着管内运输安全。龙江车务段在齐齐哈尔铁路分局管内一度成为安全被动单位。

90年代,龙江车务段新的领导班子团结一致,把弘扬“严实拼搏、争创一流”的齐铁精神具体化为“严细求实、创新争先”的龙江车务段企业精神。用这种精神,坚持从严治段、精细管理、务本求实、开拓创新、争创一流。在这种精神驱动下,大胆探索,把现代化管理的系统论、信息论、控制论原理,以及在这个原理下的分局“二三五”、“二六一”安全管理模式与本段的实际情况相结合,创立了操作性、可行性、实效性更强的“双达标”管理办法。“双达标”管理办法的实施,落实了安全逐级负责制,使全段安全、路风、效益呈现稳定发展的局面。1991年底达成行车安全442天;1992年“双达标”管理经验的全局推广;1994年在全路推广;龙江车务段被分局、局树为安全标杆单位。1996年在“用工、干部管理、工资分配”三项制度改革中,车务段推出“三级九档”评价分配办法,即对职工(包括干部、工人)定期进行业务技术考试并按考分划分为一二三级,对职工工作实际表现每月进行达标考核并按考核分定为一二三档,形成“三级九档”。“三级九档”对职工进行评价和工资分配,实质上是加大了奖罚力度,把职工引入竞争机制,调动其积极性。随着运输市场竞争形势的需要,1998年将“双达标”管理办法和“三级九档”评价分配办法引向以经济效益为中心、夯实安全基础、强化客货营销等重点工作,在客货营销前所未遇的严峻形势下,又遇超百年一遇的特大洪水灾害,由于“双达标”和“三级九档”管理办法的实施,调动了全段干部、工人管理积极性和抗洪抢险战斗力,使全年各项指标全部完成或超额完成,行车安全创历史最高水平,达成2999天,抗洪抢险做出突出贡献,评为分局抗洪抢险先进集体。1999年1月1日随着

运输生产布局调整,原泰来车务段、昂昂溪站撤并到龙江车务段,更名成立昂昂溪车务段,管辖 27 个车站,平齐线大民屯至泰来 13 个站,滨洲线高台子至昂昂溪(富拉尔基除外)14 个站。昂昂溪车务段新的领导班子历经半年磨合期,使全段干部、工人基本上统一于并适应原龙江车务段的企业管理办法。随着改革的深入,市场经济的发展,车务段作为铁路基层企业,置身于运输市场的竞争。在市场竞争中立足以经济效益为中心,以安全和优质服务为手段,取得社会信誉。对此,在提高职工队伍素质上,着重抓思想观念的转变,段党委拟题,“安全是碗、效益是饭”,在全段开展大讨论,形象地使广大干部、工人摆正了安全与效益的关系,从而真正地打消“铁老在”、“铁饭碗”的传统观念,有效地开展优质服务,变坐商为行商,全员开展营销活动。2000 年 12 月 18 日将平齐线大民屯至泰来 13 个站划归新成立的三间房车务段,同时将昂昂溪车务段更名为龙江车务段。新的龙江车务段管辖滨洲线高台子至昂昂溪(富拉尔基除外)14 个站。

龙江车务段管内营运近百年,建制半个世纪,纵观百年沧桑,感慨荣辱。中东铁路,“国中之国”,国蒙奇耻;日伪铁路,傀儡政权,民受大辱,中华民族仁人志士、中国共产党人,不甘蒙受奇耻大辱,领导中国人民经过半个多世纪艰苦卓绝的斗争,获得民族解放,铁路回到人民手中。管内建制 50 年来,广大职工承传革命光荣传统,情系人民铁路,牢记人民铁路为人民的宗旨,置身铁路建设,致力铁路运输事业的发展。

50 年来,管内运输能力逐步提高。中东铁路、日伪铁路旨在掠夺中国财富,为其侵略战争服务,只是维系其最低运输能力,近半个世纪中,铁路几乎没有发展;解放初期,由于受到战争的破坏,管内铁路失去运输能力,经广大铁路员工抢修后虽然恢复运输,但设备落后,运输效率低,运能低;建国后随着国民经济发展,科学技术进步,不断更新行车、客货设备。至 80 年代管内由单线变复线,各站站线(到发、编组、装卸)均有增加,行车闭塞设备由电气路签、路牌半自动、64 型半自动臂板信号、机械联锁、电锁器联锁发展为双线半自动闭塞色灯电气集中;客货设施从简陋(或者无有)发展到旅客站台、货运站台、货运仓库、雨棚等齐全完备。列车运行实际对数由 60 年代的 23 对提高到 45 对;客运量由 70 年代的 76.2 万人提高到 268.5 万人;货运量由 70 年代 226.6 万吨提高到 410.8 万吨,管内运输运能不适应运量的矛盾基本解决。

50 年来安全基础得到加强。管内铁路历史长、设备质量老化,改革开放后,根据铁道部“规范管理、强基达标”总体要求,车务段重点在安全管理、人员素质提高上强化。在硬件管理上,自 70 年代开始发展到 90 年代无线通话投入正常使用,车机联控成为接发列车规定程序;90 年代后微机开始投入客货作业和企业管理各项工作使用;在软件管理上,行政、党群安全生产逐级负责制已正常运作 10 年,人员素质普遍提高,职工业务技术全部达到应知应会,文化程度由 50、60 年代小学文化占多数上升为初、高中、大专文化占多数。有专业技术人员 31 人,其中具有中级职称 10 人,初级职称 21 人,自 1995 年以来一直保持铁道部优质段称号。

50年来经营管理不断深化。从建制后长时期的靠行政命令、靠经验、靠抓阶级斗争、靠大搞群众运动(活动)逐步进入现代化科学管理,并由现代化科学管理发展为自身企业的“双达标”、“三级九档”管理模式。企业管理不断深化,工作标准、作业标准、管理制度得到完善,形成以“双达标”一体化考核为载体的管理、考核机制。

50年来思想政治工作和精神文明建设不断加强。从建段时实行“一长制”、党政工作分开,经过计划经济时期党委领导下的厂长负责制,到改革开放后逐步走向厂长负责制、党政工作分开,党组织在思想政治工作上始终是处于领导地位、核心地位。历经各时期政治运动,党群组织不断壮大,特别是改革开放以后,坚持从严治党,狠抓党风党纪建设,开展党员责任区、先锋岗活动,使广大党员干部作用更加突出,成为“两个文明”建设的中坚力量。特别是在精神文明(路风)建设上,深化职工道德教育,塑企业形象职工个人形象,坚持“教育、规范、监控、处理”的方针,创建文明单位活动,段自1996年被评为并一直保持黑龙江省文明单位,管内各站均被所在地政府命名为文明单位。

50年来,职工生活不断提高。管内职工工资从建国后的30多元钱,到90年代中,全段职工月工资平均收入1100元;每年段给每个职工搞福利随市价购、发不低于1200元的物品;一直成为热点问题的职工住房,到90年代后已基本解决,热点不热。多种经营的发展成为改善职工生活的经济源泉。

随着改革开放的不断深入,给铁路运输生产带来勃勃生机,也使管内运输生产面临着严峻的市场竞争。龙江车务段新的领导班子将带领全段职工在新的世纪里以“严实拼搏、争创一流”的齐铁精神和“严细求实、创新争先”的段企业精神,充分发挥本段从严管理的优势,用良好的社会信誉、优质的服务、赢占运输市场,在为全段职工不断提高物质文化生活的同时,为社会主义现代化建设做出应有的贡献。