

黑龙江昂昂溪工务段志

二〇〇二年十月

目 录

概述	1
大事记	7

第一篇 建 制

第一章 齐齐哈尔铁路分局昂昂溪工务段	63
第一节 中东铁路齐齐哈尔（今昂昂溪）工务六段	63
第二节 铁道总局昂昂溪工务段	64
第三节 齐齐哈尔铁道局昂昂溪工务区	64
第四节 中长铁路管理局昂昂溪工务段	64
第五节 中长铁路管理局昂昂溪第四工务段	65
第六节 哈尔滨铁路管理局昂昂溪工务段	65
第七节 齐齐哈尔铁路管理局昂昂溪工务段	65
第八节 齐齐哈尔铁路分局昂昂溪工务段	66
第九节 昂昂溪工务段革命委员会（含昂昂溪工务领导组）	66
第十节 齐齐哈尔铁路分局昂昂溪工务段	68
第二章 中国共产党齐齐哈尔铁路分局昂昂溪工务段委员会	71
第一节 党的早期组织及党支部	72
第二节 党总支	72
第三节 党委	73
第三章 中国共产党齐铁分局昂昂溪工务段纪律检查委员会	73
第四章 中国铁路总工会齐铁分局昂昂溪工务段委员会	74
第五章 中国共产主义青年团齐铁分局昂昂溪工务段委员会	75
第一节 团支部	75
第二节 团总支	75

第三节 团委	76
第六章 领导人名录	77
第一节 段级党政工团领导人	77
第二节 各科室主任	82
第三节 各车间党政领导	90

第二篇 基建及维修

第七章 铁道建设	103
第一节 滨洲线	104
第二节 联络线及专用线	109
第三节 站场	111
第八章 线桥大中修及维修	114
第一节 线路大中修	114
第二节 桥涵大中修	119
第三节 线桥维修	121
第四节 防预自然灾害	129

第三篇 企业管理

管理综述	139
第九章 综合管理	148
第一节 计划管理	148
第二节 标准化管理	153
第三节 班组管理	159
第四节 经济责任制	162
第五节 全面质量管理	167
第六节 行政事务管理	172
第七节 计划生育管理	190

第十章 技术管理	193
第一节 设备管理	194
第二节 计量管理	205
第三节 能源管理	208
第四节 工程管理	211
第五节 土地管理	213
第六节 科研管理	215
第十一章 安全管理	217
第一节 安全组织	217
第二节 安全教育	220
第三节 安全检查	223
第四节 安全考核	226
第五节 安全奖惩	229
第六节 事故案例	231
第七节 安全成果	234
第十二章 劳动人事管理	236
第一节 劳动用工制度	236
第二节 职工队伍	239
第三节 职工工资	243
第四节 奖惩	250
第五节 劳动定额	261
第六节 人事档案	262
第七节 劳动保险	263
第八节 劳动保护	265
第十三章 财务管理	271
第一节 财务核算制度	271
第二节 成本管理	273
第三节 固定资产	276
第四节 资金管理	278
第五节 低值易耗品	284
第六节 现金管理	286

第十四章 物资管理	287
第一节 物资计划	287
第二节 物资供应	289
第三节 仓储管理	290
第四节 定额管理	292
第五节 修旧利废与物资节约	303
第六节 旧轨料管理	306
第七节 物资监督管理	309

第十五章 职工教育	310
第一节 职工培训	311
第二节 教育基地建设	314
第三节 考工、考核管理	316

第四篇 多元经济

第十六章 多种经营	321
第一节 发展概况	322
第二节 企业经营	322

第十七章 集体经济	329
第一节 起源与发展	329
第二节 实体经营	334
第三节 生产经营	337
第四节 劳资管理	339
第五节 安全生产	341
第六节 后勤保障	342

第五篇 党群工作

第十八章 党务工作	345
第一节 党的组织	346

第二节	重要政治活动	350
第三节	思想政治工作	357
第四节	组织建设	360
第五节	宣传教育	373
第六节	武装工作	377
第七节	老干部工作	380
第八节	关心下一代工作	382
第十九章	纪检工作	383
第一节	检查处理违反党纪案件	384
第二节	落实党风廉政建设责任制	386
第三节	执法监察	387
第四节	加强路风建设	388
第五节	信访	389
第二十章	工会工作	390
第一节	民主管理	391
第二节	历届职工代表大会	393
第三节	社会主义、爱国主义宣传教育	397
第四节	开展社会主义劳动（生产）竞赛	400
第五节	改善职工劳动保护条件	404
第六节	职工生活	407
第七节	女工与家属工作	414
第八节	退休职工管理	417
第二十一章	共青团工作	418
第一节	组织发展	419
第二节	宣传教育	427
第三节	历届团代会	434
第四节	生产活动	435
第五节	青年文体活动	441

第六篇 人 物

第二十二章 人物名录 445

第二十三章 先进人物 449

 第一节 劳动模范及先进生产（工作）者名录 449

 第二节 优秀共产党员（党务工作者）名录 462

附 录

中东路缘起 483

民国时期建路 484

一、车间沿革 484

二、历年荣誉 489

三、先进集体 493

2001 年大事记 499

2002 年大事记 500

后记 501

概述



啟

○ Gai shu

Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu • Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu • Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu

昂昂溪工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、东北路网西北部，段址设于齐齐哈尔市昂昂溪区迎宾路 72 号。其管辖线路分布于黑龙江省、内蒙古自治区境内、横跨三区（昂昂溪、富拉尔基、碾子山）一县（龙江县），并延伸至扎兰屯市境内。段管界东起滨洲线 264.0 公里，西到滨洲线扎兰屯站外（不含扎兰屯）411.0 公里处。管内线路横越嫩江，并与雅鲁河相伴由东向北方向延伸至大兴安岭山地边缘。

昂昂溪工务段管辖正线 304.43 公里（包括自滨洲线 264.0 公里至 411.0 公里、榆树线 2.000—6.318 公里、昂峰线 0.000—5.000 公里、西昂线 4.000—9.912 公里）；站线 120.49 公里；到发线 51.51 公里；道岔 511 组（其中锰钢道岔 499 组）；桥梁 68 座、延长 5280 米（其中：钢桥 5 座、125 延长米；圬工桥 63 座、延长 5756 延长米）；涵渠 44 座、822 延长米；代维修专用线 63.412 公里；专用线道岔 46 组；道口 44 处（其中有人看守道口 4 处、有人监护道口 28 处、无人看守道口 12 处）。管内正线自滨洲线 375.0 公里 411.0 公里在内蒙古扎兰屯市境内，其余正线在黑龙江省境内。

昂昂溪工务段线路所处地域大致平坦，总的走势由东向西北方向爬升，处在由西北向东南的倾斜面上，至高处（高台子工区）海拔 298.4 米。管内线路时常受嫩江及支流和雅鲁河的侵扰，周期性发生水患。历史上曾于 1969 年、1988、1998 年发生三次特大洪水，给管内线路及居民的生产和生活造成巨大影响。

昂昂溪工务段地处寒温带，属大陆性季风气候。总的特点是：春季干旱多风，夏季炎热多雨，秋季短暂早霜，冬季寒冷干燥。冬季长达 170 天（10 月初至 3 月中下旬），严寒期 120 天（11 月中旬至翌年 2 月末）。年平均气温 1℃，最寒冷是 12 月，平均气温 -12℃，极端低温 -39℃；最热是 7 月份，平均气温 22.8℃，极端气温 40℃（1980 年 6 月）。年平均降雨量 540 毫米。全年盛行西北风，控制时间长达 9 个月（9 月到翌年 5 月），年平均风速每秒 5 米，春季风速达每秒 40 米，且大风日数也最多，占全年大风日数的 40% 以上，素有“一年刮两次，每次半年”的民间说法。

昂工管内沿线多为农业区，主要盛产玉米、小麦、大豆、甜菜、水稻、马铃薯等。富拉尔基建有国家级工业企业（富拉尔钢厂、重型机械厂和热电厂、纺织厂、黑龙江化工厂），碾子山区的石材厂也为铁道建设和工业与民用建筑提供了丰富的原材料及半成品和产成品，碾子山华安厂也是国家级大型企业。龙江作为农业县，除盛产农作物外，还有丰富的矿产资源，县城建有水泥厂、啤酒厂。丰富的物产、均布的工矿企业，为周边地区生产出钢材、重型机械、矿山设备、机械动力设备、电力、焦炭、化肥、建材、农机、轻化及纺织品、酿酒、糖、食品等，为支援国家现代化建设，加速地区经济发展、推动路矿（企）联合起到了主要作用。

1896 年 6 月 3 日，清朝政府与沙俄《中俄条约》的签订，掀开了昂工管内铁路建设的篇章。1903 年 7 月，管内第一条铁路——滨洲线（原中东路）正式通车运营。

7月14日，昂昂溪工务段成立，当时为中东铁路第六施工区，下设小蒿子（今泰康）、烟筒屯、齐齐哈尔（今昂昂溪）、虎尔虎拉、土尔池哈（今龙江）5个监工员驻在所，有职工150人。管辖自中东路596至737俄里（约今滨洲线149至299公里，即龙凤站到龙江站间），隶属中东铁路管理局工务处扎兰屯工务总段。

1926年，工务第六施工区下属的萨尔图（今大庆）、喇嘛甸划出，管辖小蒿子（今泰康）至土尔池哈（今龙江）。1928年，工务第六施工区改称第六工务段。设有段长、副段长、总监工、绘图员、印图员、文牍员、会计员、办事员及各种职名工人共266人，其中行政管理人员25人

1931年，东北沦陷后，日本侵略军进驻管内及沿线各站。1933年3月，伪满铁路总局成立（后改称铁道总局）。是年8月15日，原洮昂路终点站昂昂溪站（今三间房）改称三间房站，原齐齐哈尔站（今昂昂溪）改称昂昂溪站。此时，中东路工务六段改称昂昂溪工务段，隶属铁道总局。1935年3月23日，日伪政府以1.7亿日元，从沙俄手中买下中东铁路，中东铁路西线改称滨洲线。1936年7月29日，滨洲线的1.524米宽轨改成1.435米准轨。此时，昂工隶属伪齐齐哈尔铁道局，段管辖设备自滨洲线265公里至411公里。下属昂昂溪、虎尔虎拉、朱家坎（今龙江）、碾子山、成吉思汗、古里金6个监工员驻在所。1937年12月1日，日伪铁路机构完全采用日本名称。将“段”改称“区”，昂工改称“工务区”、工务段长改称工务“区长”，监工员驻在所改称“保线助役驻在所”、监工员改称“保线助役”，工务设庶务、保线、土木三个系。下属昂昂溪、虎尔虎拉、朱家坎（今龙江）、碾子山、成吉思汗、古里金6个保线助役驻在所。1938年2月，昂昂溪工务段迁至扎兰屯。昂昂溪改设保线助役驻在所，隶属齐齐哈尔工务区。昂昂溪保线助役驻在所管2个道房（工区），东、西各一个，保线助役为日本人。

1945年“八·一五”光复后，恢复昂昂溪工务段，并下设技术、建筑、人事、材料、会计5室。下属昂昂溪、富拉尔基、朱家坎（今龙江）、碾子山、成吉思汗、古里金6个监工员驻在所，1个铁工厂。职工总数694人。此时，昂工隶属昂昂溪二分局。是月，管内轨距由1.435米准轨改为1.524米宽轨。是年11月14日，人民的齐齐哈尔铁路管理局成立，铁路回到人民的手中。1946年4月24日，共产党军队重新收复齐齐哈尔，铁路再次回归人民政权掌握。

从清末建段到1945年日本投降，在近半个世纪中，昂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及旧中国封建官僚的残酷经济剥削和政治压迫，特别是在日伪统治下的14年中，给管内沿线职工群众带来了直接的灾难，激起了他们强烈的反抗。他们不甘心作“亡国奴”，有组织或自发的进行各种形式的抗日活动，为支援抗日战争和解放战争付出了巨大的代价，他们的奉献精神 and 英雄业绩永垂史册

抗日战争胜利后，铁路回到人民手中，昂工人开始当家做主。为响应毛泽东主

席关于“建立巩固的东北根据地”的指示，全段员工在极端困难的条件下，为尽快医治战争创伤，支援解放战争而忘我工作。抢修铁路设备、广泛搜集和献纳器材、大搞“死机复活”运动，并提出了“解放军打到哪里铁路就修到哪里”的响亮口号。一批批职工自愿踊跃报名参加铁道总队随军南下，支援关内的铁道建设。

1949年建国后，齐齐哈尔铁路分局成立。昂工在分局直接领导下，荣辱与共，广大干部职工发扬了革命战争年代的光荣传统，组织生产自救，加紧恢复运能，逐步更新改造。学习《规章》、总结创新，在正确处理维修、保养、整治病害三者关系的同时，推广杨明道岔维修法、毛延波巡道经验和王耀年“钢轨检查法”。通过开展“走出去、请进来，虚心学习、比学赶帮”活动，在作业质量上争取“格上格”，使管内设备质量不断提高。他们这种自力更生、奋发向上、艰苦奋斗、忘我工作的敬业精神，至今仍是学习的榜样。

1950年，昂工划归中长铁路管理局，隶属哈尔滨铁路二分局。同时改为昂昂溪第四工务段，下属烟筒屯、红旗营、昂昂溪、富拉尔基、朱家坎（今龙江）、碾子山、成吉思汗、古里金8个监工员驻在所、1个铁工厂、1个桥梁工区、1个大补修队。线路设备管辖自滨洲线216公里至412公里，总计196公里。1953年1月，昂工隶属哈尔滨铁路管理局。同时成立党总支。1954年，管内监工员驻在所改称领工区；监工员改称领工员。1958年1月，由于齐齐哈尔管界调整，昂工划归齐齐哈尔铁路管理局工务处。1960年10月，昂工管辖滨洲线195411公里。职工总数增至830人。

进入六十年代，为支援大庆油田开发建设，在局、分局的统筹下，管内进行大规模的站场改造，新增加榆树线、五福～红岸、高台子～古里金复线插入段，昂峰线及企业专用线等，使段管辖设备大量增加。

十年“文化大革命”期间，昂工正常的生产管理受到冲击，规章制度被废弃，职工纪律松懈。段内为保证线路畅通，努力排除干扰，维持生产秩序。边搞运动、边抓生产，直到1969年“文化大革命”进入高潮，昂昂溪成立地区革命委员会（大革委），昂工的组织机构被打乱，一线维修生产无法正常进行，人员思想和设备质量波动极大，给安全生产造成巨大的威胁。在这种情况下，昂工在确保一线生产组织完整的同时，动员职工“革命不忘生产”，开展“消灭事故、排除隐患、确保畅通”运动，并于“文化大革命”后期，对劳动纪律和作业纪律进行了整顿，依靠上级组织，恢复了管理组织机构，并于1971年5月，经上级批准，恢复昂工革命委员会。重新调整了生产布局和劳动组织，排除了外界干扰，为保证管内的安全与稳定做出了巨大的努力。

1976年，粉碎“江青反革命集团”之后，按照上级指示，昂工开始拨乱反正、整章建制，开展“工业学大庆”活动。全面贯彻“调整、改革、整顿、提高”的方针，狠抓内部整顿、逐步扩大企业自主权。动员党内外群众为实现现代化建设总任

务而奋斗。1977 年被授予分局先进企业、局工业学大庆先进企业、局级增产节约先进集体等光荣称号。同时，涌现出韩守财、苏明发、张洪词、付春莲等局劳动模范、学大庆先进工作者、科技工作先进个人、“三八”红旗手。

1978 年，党的十一届三中全会之后，在齐铁分局的直接领导下，昂工加速了自身建设与改革的步伐。

1986 年，按照国务院《关于加强企业管理若干问题的决定》，昂工有计划、有步骤地开展了“抓管理、上等级、全面提高素质”的企业升级活动。在实行厂长负责制第一届领导班子的带领下，通过推广现代化管理技能，开展“标准化年”等活动，全面推行质量管理和方针目标管理，强化班组和标准化建设，实现了经营机制的转轨变型，确保了配套改革措施的有效落实，实现了企业整顿、自我提高的既定目标。并于 1987 年获局节能二级单位、计量二级单位。

1991 年被局命名为一级企业，质量升级至省二级。通过逐年的规范与改造，基础设施进一步完善，干部职工队伍不断壮大，党的组织建设不断加强，技术装备和工器具的技术含量和自动化程度也达到了历史最好水平。

1998 年，昂工围绕两个根本性转变，为适应列车提速和新图要求，强化安全基础建设，坚持“外美内实”的创建目标，干劲不减、镜头不换，通过强化设备质量、人员素质、安全管理“三项内实”，建立和完善了安全管理七项机制。全体干部将工作重心下移，强化了现场控制，在胜利完成“8. 25”特大洪灾抢险任务的同时，全面完成了各项经营指标。

截止 2000 年末，全段管内正线、站、岔、特线里程达到 446. 54 公里。较建段初期提高了 2 倍多，职工总数也由建段的初期 150 人增加到 803 人，增加了 4 倍多。党的组织也由解放初期的党总支发展到党委领导下的 2 个党总支、19 个党支部、52 个党小组，拥有党员 296 人、团员 52 人的坚强而又充满生机的战斗集体。无数实践，特别是 1998 年抗洪抢险的锻炼和考验已经证明，昂工党政工团各级组织是经得起考验、敢打善拼、富有战斗力的坚强集体。

在改革开放的二十年中，昂工人靠着“实干、奉献、勤俭、创新”的企业精神，战天斗地，固本强基，创优质、达示范，保持了部级安全优质工务段 14 连冠。获分局“四好”班子、省卫生先进单位、综合治理先进单位、局级文明单位标兵、抗洪抢险先进单位等荣誉称号。为实现兴段富工目标，为全分局的运输事业做出了巨大贡献。

大事记



1896 ~ 2000 年

○ Da shi ji



Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu • Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu • Ang Ang Xi gong wu duan zhi yao mu

1896 年（光绪二十二年）

6月3日 沙皇俄国政府提出“借地筑路”的不合理要求，打着“相互援助”、“共同防日”的幌子，施威胁利诱的手段，与清朝政府签订《中俄密约》，夺取了中东铁路的修建权和经营权。

12月16日 沙皇尼古拉二世批准《中俄合办东省铁路公司章程》三十款。

1897 年（光绪二十三年）

3月13日 “大清东省铁路公司（简称中东铁路公司）”在俄国彼得堡成立，并开始筹备中东铁路勘测、设计工作，当时设四个测量班，分段同时进行勘测。

8月28日 中东铁路公司在小绥芬河右岸三岔口（东宁县境内，后线路起点改在绥芬河）举行中东铁路开工典礼。

是年末 中东铁路西线勘测工作全部完成，并宣布中东铁路全线正式开工。

1898 年（光绪二十四年）

3月 中东路西线（今滨洲西部线）设计工作完成。

4月 中东路西线划分8个施工工区，第六工区设在昂昂溪。

6月 中东铁路工程局迁至哈尔滨办公。

1899 年（民国二十五年）

扎兰屯—富拉尔基—昂昂溪—安达段工程开始备料、招募劳工、构筑路基等项目。

1900 年（光绪二十六年）

4 月 中东铁路（由哈尔滨向西至昂昂溪段）开始铺轨。

5 月 在中东铁路西线富拉尔基架设嫩江临时木桥，以便向西线各施工区运送器材。

6 月 20 日 由于义和团运动波及黑龙江省，中东铁路工程局宣布建设工程停工。

10 月 各施工工区陆续开始复工。

是年末 铺轨到富拉尔基。

1901 年（光绪二十七年）

3 月 30 日 中东铁路公司派调查团，调查在义和团运动期间中东铁路遭受损失情况。据俄方公布，全线铁路被破坏达 70%，建筑、桥梁、器材多数被毁。

4 月，铺轨到扎兰屯。

11 月 3 日 中东铁路西线（今滨洲西部线）在乌奴尔接轨。

1902 年（光绪二十八年）

1 月 14 日 中东铁路西线开始临时营业。

3 月 28 日 中东铁路西线富拉尔基嫩江大桥工程竣工，并交付使用。