

吉林铁路分局



1909—1987



中国铁路工会吉林铁路分局委员会

吉 林 铁 路 分 局

工 会 志

中国铁路工会吉林铁路分局委员会

吉林分局工会工运史编审领导小组成员

组 长：赵修金

副组长：王长荣

成 员：杨德仁 战成谋 刘育儒 孟祥纯 刘连勤

《吉林铁路分局工会志》编审人员

主 审：王长荣

主 编：刘连勤

编 辑：孟祥纯 刘玉兰

吉林分局工会工运史编审领导小组成员

组 长：赵修金

副组长：王长荣

成 员：杨德仁 战成谋 刘育儒 孟祥纯 刘连勤

《吉林铁路分局工会志》编审人员

主 审：王长荣

主 编：刘连勤

编 辑：孟祥纯 刘玉兰

序

吉林铁路分局工会主席 赵修金

星移斗转，人世沧桑。在时间与空间汇集而成的历史长河中，吉林铁路分局的工人运动留下许多闪光的足迹。这足迹有深有浅，有直有曲。为了如实的记录它的运动轨迹，以利今人与后人借鉴，推陈出新，丰富历史，我们分局工会于1985年3月开展了群众性的编史修志工作。经过史志人员的辛勤努力，编纂成了这部时限77年（重点为1949年后）、内容较为丰富的《吉林铁路分局工会志》。

盛世修志，以史为鉴，这是中华民族的优良传统。吉林铁路分局的工人队伍，自1909年诞生以来，由小到大，由弱到强，经历了“自在”到“自为”坎坷的发展过程。在每一个历史阶段都创造出宝贵的斗争经验，涌现出杰出的代表人物。这两方面编织成了我们分局工人运动和工会工作绚丽多彩的历史。特别是在自己的伟大、光荣、正确的先锋队——中国共产党的领导下，夺取了政权，成为领导阶级之后，为建设美好的今天，实现壮丽的明天而更加意气风发，斗志昂扬。在社会主义物质文明和精神文明两个建设中，尤其是在党的十一届三中全会拨乱反正以后，在新时期工运方针的指引下，新人新事更是层出不穷，贡献更加突出，工会工作经过改革有了新的突破。

这部《工会志》以简炼的笔法，记述了我们分局工人运动和工会工作的轮廓与梗概，记述了优秀人物的突出事迹，用事实阐述了基本经验与教训。这些都是我们付出血与汗的代价换取来的珍贵的精神财富。相信这部《工会志》定将在“资政、教化、存史”三方面起到积极作用，定能被广大职工群众和广大工会工作者所珍惜，成为良师益友。

对历史的最好怀念、追忆莫过创造美好的现实。让我们分局的每位工会工作者都以史为镜，汲取营养，以便在深化工会改革和履行工会“维护、建设、参与、教育”职能中，做出更多更新的成绩，把我们分局的工人运动史续写的更加光彩夺目。

借此，向编纂《工会志》而辛勤耕耘的同志们，向给予我们《工会志》的编纂工作以指导、支援、帮助的单位领导和同志们，表示深深的谢意。

1990年4月9日

编 纂 说 明

《吉林铁路分局工会志》，是按照沈阳铁路局工会1988年1月五龙背工运史工作会议的统一部署编写的。从拟定编目，搜集资料到编纂形成，总共耗时10个月。

这部志书，是一部重点记述吉林铁路分局工会自成立以来工会活动的记实性的专志。其结构是按照事以类聚，横分竖写的修志原则，设序言与正文两大部分。序言部分设有编纂说明、概述；正文部分设有大事记、组织篇、民主管理篇、群众生产篇、劳动保护篇、生活保险篇、宣传教育篇、女工家属篇、人物篇，共8篇，29章70节。

本志的断限：上限从1909年，下限到1987年，跨越77年。为了连贯、系统、全面地表述吉林铁路分局的工人运动轨迹，特将未纳入正文的1949年以前和文革特殊时期工人运动的重要史实，本着详近略远的精神，扼要记述在概述之中。体裁：采用志、记、表、录，以志为主的综合形式。文体：采用语体文，记述体。

本志的编写，始终坚持以马列主义、毛泽东思想为指导，以中共中央《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳，依据辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是，存真求实的思想路线和详近略远，古为今用的原则。不仅对工会工作中的成功经验进行记述，而且对工会工作中的主观或客观的失误也如实地扼要地加以记述。力求使本志能起到“资政、教化、存史”应有的作用。

本志之大事记是在1987年编纂成的初稿性的《吉林铁路分局工人运动大事记》的基础上，又经过反复核证，修订、充实而成。故存史须以本志大事记为准。

编写工会志是一个崭新的课题。由于编者水平和史料所限，漏误难免。殷切希望读者，尤其是工会工作者给予指正，批评。

在编写过程中，沈阳铁路局工会工运史研究室和吉林档案室，吉林铁路分局档案室和吉林铁路分局工会各科室，尤其是很多老工会工作者都在提供史料方面给予诸多的支持，这里一并致谢。

编者

1988年11月30日

概 述

概 述

吉林铁路分局原属吉林铁路局，1983年改属于沈阳铁路局。所在地为吉林市，地处吉林省东南部，管辖区域以吉林市为中心，分向沈阳、长春、哈尔滨、图们四方辐射，跨越吉林、黑龙江两省，吉林、桦甸、九台、敦化四市，永吉、磐石、舒兰、五常、蛟河五县。

吉林铁路分局管内线路有吉沈线（吉林至靠山屯），吉长线（吉林至龙泉），吉哈线（吉林至杜家），龙丰线（龙潭山至丰满），烟白线（烟筒山至白山镇）吉舒线（吉林至舒兰），九江线（新九站至江密峰），全长936公里。所属46个基层单位，其中机务段2个，车务段6个，车辆段2个，电务段3个，工务段4个，通信段1个，列车段1个，水电段1个，桥隧大修段1个，线路大修段1个，建筑段2个，建筑工程段1个，一等站1个，二等站6个，三等站13个，四等站70个，五等站3个，此外，还有后勤、卫生、教育、科技等单位10个，共有全民所有制职工29408名。

吉林铁路分局的工人运动历史比较悠久，铁路工人队伍的诞生、发展、壮大，是经历了一个由自在到自为，由被压迫、被剥削、被统治的阶级到变为当家做主的统治阶级的坎坷、曲折的斗争奋进过程。

1909年12月2日，日本帝国主义依据胁迫满清政府与之签订的《新奉铁路协约》和《吉长铁路借款续约》，动工修筑吉长铁路。1912年10月20日吉长铁路全线正式通车。吉林铁路分局的首批铁路工人随之诞生，阶级斗争与民族斗争也随之开始。1910年12月，吉长铁路工人，因索要积欠工资痛打了工头么乐轩。1911年10月10日，土们岭附近的铁路工人举行罢工，声援“武昌起义”。1923年吉长铁路工人捐款资助京汉铁路工人“二七”大罢工。1925年吉长铁路工人声援“五卅”爱国斗争举行了游行示威。
1926年6月1日，吉敦铁路由满铁动工包修，1928年10月10日竣工通车。1927年，奉系军阀政府在人民斗争的压力下，为了与日本经营的南满铁路抗衡，继奉海铁路之后，开始修筑自己筹资，自己主办的吉海铁路，1929年5月竣工，起自黄旗屯站（今吉林西站），终到海龙车站，后与吉林站连接，全长183.3公里。

1926年6月1日，吉敦铁路由满铁动工包修，1928年10月10日竣工通车。1927年，奉系军阀政府在人民斗争的压力下，为了与日本经营的南满铁路抗衡，继奉海铁路之后，开始修筑自己筹资，自己主办的吉海铁路，1929年5月竣工，起自黄旗屯站（今吉林西站），终到海龙车站，后与吉林站连接，全长183.3公里。

吉海铁路工人阶级诞生后，在中国共产党的直接培育、关怀与领导下，很快成长为一支有觉悟，有组织的反帝、反殖、反封建的队伍。特别是在伟大的抗日斗争中，以她与敌人英勇顽强斗争，不怕流血牺牲的精神谱写了光辉的历史篇章。

早在“九一八”事变前，中共地下党员李维民同志遵照中共吉林特支的指示，到吉海铁路工人中进行了以提高工人阶级觉悟为重点的宣传教育活动。中共磐石县委也派

李成五（朝鲜族）等三人到吉海铁路工人中进行组织“工人会”活动。在其帮助下，成立了“工人会”和“工程会”，开展了以改善生活待遇为目的的经济斗争。“九一八”事变后。中共满洲省委为了加强铁路工人运动的领导，有力地进行打击日寇，再三指示磐石中心县委：要把吉海铁路的工作放在重要地位上，号召与组织吉海铁路工人起来斗争，破坏敌人的铁路运输、不替敌人运兵运械。遵照满洲省委指示，中共磐石中心县委派县委宣传部长陈万福（子升、文彬）负责领导与组织吉海铁路工人运动。经过宣传、发动，工人自愿报名参加，成立了吉海铁路“工人会”。陈万福任会长，王勤（地方小学教育，地下党员）、王俭（25号道拔工人，地下党员）任干事。第一号到第五十号工棚（养路工区）发展会员一百多名，先后成立了工人分会，选配了分会长，并在“工人会”积极分子中发展了党、团员，成立了党团组织。

吉海铁路是日本帝国主义侵占东北后运输掠夺财富和扩大侵略战争兵员、物资的重要线路之一。吉海铁路工人遵照中共磐石中心县委和红军游击队的指示，采取各种形式、手段，对铁路设施、线路、桥梁、隧道、电柱等，有计划、有组织地进行过多次破坏。仅日伪一次统计披露：“1933年3月至9月六个月中，在磐石县境内破坏铁路和袭击列车事件达22次之多。”吉海铁路工人的抗日斗争在党的直接领导指挥下，越斗信心越足，士气越高，斗志越旺，成果越大，涌现出不少值得永远纪念、赞颂的英雄人物。

1932年秋末的一天，我吉海铁路工人地下党员王玉亭（当时化名朱庆荣）得知电务工人更换吉林—梅河口之间的电柱，就要来到烟筒山管内，随行监督工人干活的警护团鬼子有八名。于是王玉亭就将这一情况及时报告了磐石游击队的兰国义同志。经游击队领导研究，决定对监督工人干活的警护团鬼子进行袭击。经过游击队和吉海铁路工人地下党员的反复商讨，定出了一整套的袭击办法：一是为了便于掩护红军游击队接近敌人，及时袭击，把道拔工人（养路工人）的部分可靠人员的胳膊箍（袖标）交给红军战士，化装成道拔工人；二是为了事后不连累铁路工人，上道时道拔工人在前，戴袖标的红军战士在后，要保持一段距离；三是为了保证袭击成功，没有戴袖标的红军战士在线路周围埋伏接应。办法定妥后，王玉亭及时回到工棚向有关工友说明了情况，将地下党员、工会会员燕振亮、吴庆丰、张金、迟德胜等人的袖标取来，交到了红军游击队员手中。第二天，换电柱的工人和监督的日本军来到了吉海黄河铁桥（现在吉沈线烟筒山至明城间355K500m）下行道口附近作业，当监督的八名日本军毫无警觉的坐在道口上说话聊天的时候，戴着袖标的六名红军游击队战士，尾随着王玉亭等人偷偷向他们靠近，在离敌人很近的时候，王玉亭迅速侧身用眼神向红军战士发出了袭击暗号，红军战士立即向八名日本军一齐开了火，当即有两名应声倒地，余下的一看不好急速滚下路基和红军对射起来。这时一名化装卖酒的朝鲜族战士已冲上前和一名日本军搏斗在一起，后被路基下的日本军开枪打中，当场壮烈牺牲。由于敌人的火力猛烈，我红军战士被压得抬不起头来，同时烟筒山方向的警护团铁甲车也听到枪声开始向这一方向急驶而来。当时敌我力量的悬殊，敌人使用的是较先进的武器，而我们红军战士除了几支“槽子”就是一些鸟枪和洋炮，再加上没有战斗经验，致使这场袭击没有取得完全成功。

1933年夏季的一天，杨靖宇将军从我党在铁路工作的地下党员谢雨村同志处获悉：有一列客车后面挂了几节军车，载运二百多名日军和大量枪支、弹药到磐石北部去“讨

伐”我南满红军抗日游击队。杨靖宇命令磐石游击队的主要领导人，队长曹国安要不惜一切代价截获敌人的这趟军车，夺取武器弹药，壮大人民武装。同时指示吉海铁路地下党和工人会要积极配合红军游击队，搞好这次袭击，保证游击队胜利完成任务。曹国安接到命令后，立即带队来到永宁车站，将站内的警护队员等缴了械，同站长等人做了周密的部署。曹国安自己穿上了站长服装，并让二十多名游击队员分别换上了站务工人和铁路警护团的服装等候军车到来。当一切准备就绪的时候，军列前边的压道车开过来了，等压道车一过，躲在线路外的数名游击队员和铁路工人马上跳到了路基上，极其迅速的拔掉了一些道钉，错开了铁轨，然后回到了扳道房。曹国安拿着红绿旗站在机车停车的位置上。当军列开来，还没有完全停稳的时候，曹国安抓住机车扶手一跃窜上了车头，看住机车大闸，并从窗户向外挥动了一下手中的红色信号旗，月台上的游击队员回了三下巴掌。这时隐蔽在车站各处的游击队员迅速拿出枪支，架起机枪，向后边军车的日本军开火。敌人匆忙胡乱地回击，妄图负隅顽抗。游击队加强了火力，打得敌人叽哩哇啦乱叫。这时曹国安让懂日语的战士向车上的日本军喊话，命令敌人放下武器举手投降。在我游击队强大攻击下，剩下的鬼子被迫举着双手走出了车厢。同时从前边的客车厢里下来一百多人，这些人都是按事先布置从磐石车站上车的游击队员。他们立刻动手搬运枪支弹药。不到半小时，车上的武器弹药和军用品全部卸光装上车运走。与此同时，敌人前边压道的警护团，听到后面枪声爆响，马上掉头回援。因线路被破坏，被迫停车。我埋伏的游击队战士立即向敌人开火，当场将警护团员李海丰击毙。其他狼狈的跑了。游击队押着俘虏，带着缴获的战利品回到了根据地。由吉海铁路工人家属组成的抗日妇救会也经常协助工人会完成散发传单，为游击队购买转送物品，缝制衣服及募捐等任务。致使伪满洲国军政部顾问部在编撰的《满洲共产匪的研究》一书中不得不承认：“除了象北铁（北宁铁路）那样，政治上的特殊性是它的良好条件，因而组织工人的比例比较高以外，磐石地方是开展工人运动较好的地区。”日本国驻满洲特命全权大使南次郎在给外务大臣广田弘毅的一封报告中亦惊呼：“……使该铁路（指吉海铁路）运输，陷入停顿状态，是铁路（指满洲‘国有’铁路）从未有过的重大事件（指接连破坏），在各方面受到很大的波动”。敌警宪机关也称人民抗日是满洲治安上一大痼（症）。

日本帝国主义为了扑灭东北人民的抗日火焰，维护其法西斯统治，一面加紧对抗日武装的讨伐，一面加紧对工人运动的破坏与镇压，致使吉海铁路内的党、团、工会及妇救会组织同时遭到严重破坏，抗日力量损失殆尽。

1935年2月2日，日本军根据密探报悉：地下党负责人在蛤蟆河子红石砬子下的一个山洞内秘密开会，即行围捕。经过激战，磐石反日妇救会会长朴汉洗（女，朝鲜族，21岁）被捕，并被搜去重要文件。朴经受不住日寇的严刑拷打，叛变投敌，供出了我磐石地下党和吉海铁路工人会组织和活动情况。敌人将特务侦探的情况和朴的口供进行对照，认为一致。遂于2月27日，磐石日本宪兵分驻所长和烟筒山铁路警护段段长北村进行了详细密谋和准备，并立刻上报吉林日本宪兵队和驻满洲特命全权大使南次郎。3月4日，日本驻磐石领事馆根据上报的情况和名单，下达了大逮捕的命令。

1935年3月5日早八时，由磐石日本宪兵分驻所，烟筒山警护团和伪警察组成联合组，乘守备队装甲车，在宪兵队“统一指挥”下，逮捕了二十号工棚到三十六号工棚的吉

海路地下党第三支部书记马宝玉，第一支部书记李德、工会组长燕振亮、于景等19名。并在三十一号工棚宿舍搜去吉海路工人纪念“九一八”三周年并人民革命军创立一周年纪念日告南满工友书等部分宣传文件。随之，在吉林宪兵队长安藤少佐的总指挥下，于3月7日、9日和13日又继续进行几次大逮捕，涉及人数达百名。其中有以李锦堂、李德、马宝玉、王勤、王俭等为首的党、团员，工会会员及反日妇女会员共109名。

日本宪兵队对被捕人员施行了残无人道的严刑逼供：如上老虎凳、灌凉水、钉竹签、用子弹头搓胁条和往耳朵里灌黄蜡等等。面对敌人这些惨绝人寰的酷刑，工会会员张春生、张庆和、石殿峰等同志坚贞不屈，誓死如归，拒不出卖党组织的秘密，表现了工人阶级大无畏的彻底革命精神。

1945年8月15日，日本天皇发表投降诏书。东北光复，吉林铁路分局的工人运动进入了新的历史时期。

同年10月，中共吉林市特支书记李维民和吉林市卫戍副司令王效明派遣刘仲武到新站发动铁路工人组织工会。新站机务段工人徐慕良经中共新站支部书记刘仲武发展加入中国共产党。徐慕良按照刘仲武的指示，发动群众成立了新站铁路职工会，会员20余人。职工会当时的任务是对工人进行阶级教育和协助苏联红军贴标语，搞宣传。与此同时，蛟河地区在军代表（城防副司令）常景春的支持帮助下，由工务、车站、机务各选一名代表（工务是钟祥）秘密筹组工会。1946年春，在部队保卫干事万国宪的直接参与下，成立了蛟河地区工会。万国宪任主任，车站职工常维斌任副主任，钟祥、杨俊生等任委员。5月敦化地区工会成立，赵成义任主任，隶属东满总工会图们分总工会。11月，敦化地区工会接管蛟河地区工会。秦铭江任敦化地区工会主任，赵成义改任副主任，隶属牡丹江铁路分总工会领导。1948年3月9日，吉林市解放。同月新站与吉林同时成立了工会办事处，隶属吉林铁路分总工会。新站工会办事处秦铭江任主任，赵成义任副主任，吉林工会办事处余伟东任主任。1949年杜立业、姚学文先后任吉林工会办事处主任，张宝成任副主任。

在伟大的人民解放战争中，吉林铁路分局的工人，不畏艰难险阻，不怕流血牺牲，做出了自己的光辉贡献。

1946年5月1日，新站机务段钳工车景春，为了解决武器的困难，自己动手制造冲锋枪。在蛟河县召开庆功大会上试验时，因后座炸开，当场牺牲。

1946年5月28日，吉林机务段司机陶铤，奉命为东北民主联军运送战略转移物资，当列车行至唐房站时，突遭国民党飞机追袭，中弹殉职。同日，我东北民主联军奉命撤出吉林市。为了阻止蒋军继续东进、北犯，东北民主联军总部决定炸毁吉林松花江大铁桥。吉林工务段龙潭山养路工人吕德礼等，不顾个人安危，积极配合东北民主联军战士，把“九九四”爆破筒用轨道平车分别运至大铁桥的中部与两端三个桥墩，之后由东北民主联军战士骑马至桥墩分别点燃引信，确保了炸桥成功。同年6月4日，新站机务段司机吴志学机组奉命配合东北民主联军，为阻止国民党军队东犯，将装有炸药的七辆货车推送到老爷岭（吉蛟间）山洞，引爆后堵住了山洞。与吴志学机组出发的同时，新站机务段司机董承君（副司机宁德兴、司炉卢万臣）机组也奉命冒着敌机扫射、轰炸，将东北民主联军战略转移的疏散物资由新站安全运送到黄松甸。为使敌人无法利用铁路设备，

养路工人和电务工人把老爷岭至江密峰和新站、拉法、小姑家三角地带的线路与通讯设备进行了分段拆毁，并把器材，工具隐蔽起来。

1946年6月7日晚，“拉法战役”打响后，广大铁路工人及其家属群情激奋，争先恐后，千方百计为夺取战斗的胜利献策献力。就在这天夜里，敦化机务段蛟河驻在所司机张业发机组（成员杨俊生、王志明），把由敦化开来的四十辆载有四千余名东北民主联军战士的军列，不顾个人安危，冒着敌机的追踪扫射、轰炸，由蛟河站继续运送到拉法站外，给围歼新站大股守敌的部队增加了战斗力量。

张业发机组在完成运送增援部队任务后，没有立即空车返回，又于次日凌晨2时，把负伤的战士和牺牲的烈士遗体抢运回到蛟河。为了安置伤员，蛟河地区铁路工人和家属，自动把房子腾出来作临时野战医院。

正当拉法攻坚战进行到非常激烈时，为了压住敌人优势的炮火，减少战士的伤亡，东北民主联军指挥员决定由蛟河把大炮急速运到前线。但由于找不到快速运输工具，一度发生困难。铁路工人知道这一情况后，就主动提出用轨道摩托车抢运。经同意，6月8日夜十二点左右，快速、安全地把大炮运到前线，为迅速攻克拉法创造了条件。

为了把弹药源源不断地从后方运到前方，敦化机务段司机李春库机组，于6月7日从敦化站出发，拉着满载弹药的列车行至蛟敦间的饮马河时，被敌机将一辆弹药车打着起火。为了减少损失保证其它车辆的安全，机车乘务员不顾个人安危，与押运的战士密切配合，果断采取解体分离的办法，从而避免了严重损失，并不误战机地把弹药运到了前线，保证了战役的胜利。

1947年1月，蛟河地区工会发动组织近百名工人，热烈响应地方党关于保证电厂用煤与解决民用煤困难的号召，千方百计克服困难，修复与改造旧车辆。没有机车硬是用人工推，每天往返四次，从煤矿运煤200多吨。3月，为适应解放战争的需要，敦化电务通信工长梁起生带领10余名工人，冒着敌机扫射抢修威虎岭至蛟河间的通信线路。7月又继续抢修了蛟河至天岗的通信线路。广大工务工人，为了迎接解放战争的胜利，也开始在材料极端困难的情况下抢修线路。1947年11月于舒兰召开了修复拉滨线庆功大会。老爷岭山洞修复通车。1948年3月龙潭山至吉林北站的部分线路修复通车。9月吉林工务段百余名工人为解放长春，在领工员矫炳义的带领下抢修七们岭山洞和卡伦至东长春线路。10月6日，吉林机务段司机高继堂担任3835次列车行至靠山屯至朝阳镇间277公里附近，突遭国民党飞机空袭，不幸殉职。9日吉林机务段司机孙福义担任3838次列车行至海龙车站时，被国民党飞机扫射，不幸殉职。

1949年1月，吉林办事处管内开展立功运动。到9月末，有18个班组立一次大功，集体立二次小功的20个，一次小功的48个，个人立大功的21人，二次小功的8人，一次小功的196人。同年5月1日，东铁首届职工代表大会暨劳模大会在哈尔滨召开。敦化机务段获集体一等奖，吉林检车段、吉林站、获集体二等奖，敦化机务段王彦清获个人一等奖，被授予特等劳动英雄称号，吉林检车段尹贵、吉林站杨永昌、新站机务段张文阁获个人三等奖，被授予劳动模范称号。

同年10月14日，东北铁路总工会通过了《关于广泛开展“铁牛号”运动的决议》。1950年1月8日，吉林办事处管内在试点的基础上全面开展了“铁牛”竞赛运动。2

月吉林列车段客运车长李静华、吉林机务段运转副主任王祥当选为中国铁路工会东北地区第二届委员会委员。5月1日，东铁二届劳模大会在哈尔滨召开。吉林列车段李静华、吉林机务段王祥获特等劳动英雄称号，吉林机务段韩士来，吉林检车段吕春发获劳动模范称号，李静华包车组和吉林检车段被授予一等模范集体称号。7月李静华在吉林市第二届人民代表大会上被选为吉林市人民政府委员。

同年8月，吉林分局机务系统开展了满载、超轴、五百公里运动。

同月31日，吉林铁路分局召开第一次会员代表大会，参加会议代表50人。选出吉林分区工会第一届执委会委员17名，常委会委员7名。姚学文当选主席，张宝成当选副主席。从此，吉林铁路分局管内的工会组织形成了中国共产党领导下的完整统一的组织体系。工人运动历史地进入了以主人的地位，以发展生产为中心任务的崭新的历史时期。但是，工人运动的历史发展进程表明，是曲折的复杂的。其间，有顺利、也有挫折；有前进，也有徘徊；有经验，也有教训；有成功，也有失败。

吉林铁路分区工会成立以后，在党的领导下，大力发动组织职工和家属，广泛开展了群众性的增产节约运动和提合理化建议活动；深入开展“铁牛”运动，爱国主义生产立功竞赛及满载，超轴、五百公里运动，积极建立与工人主人地位相适应的民主管理新秩序，并协助行政推广与总结先进的工作方法，努力提高劳动生产率。在进行爱国主义政治教育的基础上，动员职工报名援朝，动员与组织职工和家属在《和平宣言》上签名，签订《爱国公约》，紧衣缩食，捐献飞机大炮，做好优扶工作；动员组织职工和家属积极参加镇压反革命运动和“三反”、“五反”运动；动员组织职工和家属学习文化，大力扫除文盲。经过各次政治的和生产的运动的锤炼，涌现出众多的英雄、模范人物。吉林列车段“群众号”列车长李静华被全国工农兵代表大会授予劳动模范称号，并在会上介绍了经验。吉林工务段营城养路工区田忠林创造出《倒筛石碴法》，铁道部通令全路推广，他个人被铁道部授予劳动模范称号。磐石车站站务员，首批援朝职工王景洲，在伟大的抗美援朝、保家卫国的斗争中，毫不犹豫地用自己身体阻止了下滑的弹药车辆，避免了弹药车辆间的冲撞、爆炸，保全了车辆、弹药和桥梁。他牺牲后被追认为中国共产党党员，被授予“二级英雄”、一等功臣称号。他的牺牲，为祖国、为人民、为铁路工人赢得了荣誉。

1953年，在我国进入大规模的经济建设时期以后，吉林铁路分局各级工会组织在中国工会“七大”提出的建设时期工会工作方针的指引下，在分局党委的领导下，按全总六届二次扩大会议精神，努力克服纠正重视工人福利，忽视生产的倾向，把教育与提高广大职工觉悟程度和组织程度作为工作的出发点，把组织职工开展先进生产者运动和社会主义劳动竞赛，保证完成运输生产任务作为工作重点，紧跟党的中心工作，开展各项群众活动。

1958年，广大工会干部受“工会消亡风”的影响，思想发生混乱。1959年，以分区工会主任张金山为首的大批工会干部被抽调参加铁路人民公社工作，使工会工作削弱，直至1962年城市人民公社撤消，工会工作才恢复正常，渐渐活跃。

1960年至1962年，三年自然灾害时期，职工生活普遍发生困难，各级工会组织一手抓好社会主义劳动竞赛，动员职工努力增加生产，励行节约，提高劳动生产率；一手发

动职工和家属开荒种地，大搞副业，生产自救，以使职工安心运输生产。

1966年，“文化大革命”开始后，工会组织被砸烂，一些工会干部被批斗。

1973年，虽然取消了“工代会”，恢复了工会的组织名称，但工会工作仍受林彪“四人帮”推行的“极左”路线的控制，搞所谓的“抗大旗”、“抓大事”、“突出政治”、“坚持无产阶级革命路线”。

粉碎“四人帮”后，1978年，中国工会召开“九大”。特别是党的十一届三中全会以后，随着真理标准的讨论和拨乱反正，推倒了“文革”时期“四人帮”强加在工会头上的一切诬枉之词。赖若愚同志的所谓“右倾机会主义”错案得到了平反，各级工会干部消除了余悸，解放了思想，在新时期工运基本方针的指引下，兴奋地迎来了工会工作的春天，努力开拓、奋进、创新，工会的各项工作在改革的洪流中不断出现新的事物，取得新的成绩。

自1979年吉林铁路分局召开第九次会员代表大会以后，工会组织更加健全，工会干部的年龄、文化结构发生显著变化，政治业务素质有了显著提高，职工代表大会制得到彻底恢复并不断完善，民主管理形成体系，职工参政议政的领域越来越宽，评树先进已由过去的“黄牛型”向“智力型”转化，从制度上取消“劳模终身制”，劳动保护实行群众化、科学化，创造出《安全推进法》；群众生活工作发生了质的变化，变“补助”为“扶助”，把着重点放在扶贫致富上，信息科学引进工会工作领域，对于转变各级工会干部思想、工作作风和实现工会组织的群众化、民主化起到积极的推动作用。

目 录

序

编纂说明

吉林铁路分局工会工运史编审领导小组成员及编审人员名单

概 述	(1)
-----------	-------

吉林铁路分局工会大事记	(1)
-------------------	-------

组 织 篇

第一章 建制沿革	(53)
----------------	------

第一节 组织沿革	(53)
----------------	------

第二节 机构、定员	(53)
-----------------	------

第二章 会员代表大会	(60)
------------------	------

第一节 第一次会员代表大会	(60)
---------------------	------

第二节 第二次会员代表大会	(60)
---------------------	------

第三节 第三次会员代表大会	(61)
---------------------	------

第四节 第四次会员代表大会	(61)
---------------------	------

第五节 第五次会员代表大会	(61)
---------------------	------

第六节 第八次会员代表大会	(62)
---------------------	------

第七节 第九次会员代表大会	(62)
---------------------	------

第八节 第十次会员代表大会	(62)
---------------------	------

第九节 第十一次会员代表大会	(63)
----------------------	------

第三章 分局工会领导人的更迭	(64)
----------------------	------

第一节 主席（任）副主席（任）	(64)
-----------------------	------

第二节 党组成员	(66)
----------------	------

第四章 组织建设	(66)
----------------	------

第一节 发展会员	(66)
----------------	------

第二节 工会基层组织	(67)
------------------	------

第三节 整顿健全组织	(74)
------------------	------

第四节 积极分子	(83)
----------------	------

第五节 培训工作	(83)
----------------	------

第六节 开展工作竞赛	(84)
------------------	------

第七节 建设“职工之家”活动	(85)
----------------------	------

民主管理篇

第一章 民主管理制度的建立与发展	(91)
第二章 分局职工代表大会	(95)
第一节 吉林分局首届职工代表大会	(95)
第二节 吉林分局第二届职工代表大会	(96)
第三节 吉林分局第三届职工代表大会	(98)
第四节 吉林分局第四届职工代表大会	(99)
第三章 民主管理的渠道	(102)
第一节 签订集体合同	(102)
第二节 职工代表视察	(102)
第三节 民主评议干部	(103)
第四节 参政议政	(103)
第五节 信访信息	(103)

群众生产篇

第一章 劳动竞赛	(111)
第一节 立功运动	(111)
第二节 铁牛运动	(113)
第三节 爱国主义劳动竞赛	(116)
第四节 满载超轴五百公里运动	(117)
第五节 先进生产者运动	(119)
第二章 职工技协	(129)
第一节 技协组织	(129)
第二节 表彰奖励	(131)
第三节 合理化建议	(132)
第四节 推广先进技术	(134)
第五节 组织技术表演	(134)
第六节 技术互助	(135)
第七节 有偿技术服务	(135)
第三章 劳动模范	(135)
第一节 状况	(135)
第二节 管理	(143)
第三节 组织劳模健康疗养	(143)

劳动保护篇

第一章 劳动保护组织	(145)
第一节 组织形式	(145)

第二节 组织活动.....	(145)
第二章 人身伤害.....	(147)
第三章 “四无一保”竞赛活动.....	(148)
第四章 防病防伤.....	(149)
第五章 群众工资.....	(149)
第一节 工资改革.....	(149)
第二节 加班加点.....	(150)

宣 传 教 育 篇

第一章 宣传组织.....	(151)
第二章 生产宣传.....	(151)
第三章 文化设施.....	(153)
第四章 文娱活动.....	(156)
第五章 职工教育.....	(161)
第一节 文化教育.....	(161)
第二节 政治教育.....	(162)
第三节 青工系统教育.....	(164)

生 活 保 险 篇

第一章 群众生活保险及其活动.....	(167)
第二章 群众互助互济.....	(169)
第一节 抗美援朝中的优扶工作.....	(169)
第二节 群众互助.....	(170)
第三章 困难补助.....	(172)
第一节 救济.....	(172)
第二节 扶贫.....	(174)
第四章 职工物价监督.....	(181)

女 工 家 属 篇

第一章 女工组织及其活动.....	(183)
第一节 女工队伍的发展变化.....	(183)
第二节 基层女工工作委员会.....	(184)
第三节 “三八”劳动组织.....	(184)
第四节 女工独立活动.....	(188)
第五节 选树先进.....	(191)
第二章 维护女工合法权益.....	(193)
第一节 特殊保护.....	(193)
第二节 大龄青年.....	(195)