

# 贵阳车辆段志

1959.3——1999.3



贵阳车辆段志编审小组

一九九九年三月

## 贵阳车辆段段志编审领导小组

组 长：赵玉本

顾 问：李占远

组 员：于振和 胡惠明 刘朝科 曾令杰  
陈德喜 冯德祥 解 武

## 贵阳车辆段段志编辑小组

主 编：赖桂安

副主编：陶尚辉

编 辑：何开科 樊守达 李旭光 罗红英 张海阗

提供资料部门：

客车分段	段办公室	党委办公室	工 会	纪 委	
团 委	技术室	设备室	调度室	安全室	干部室
劳资室	财务室	材料室	教育室	计划室	验收室
集经办	保卫股	退管办	总务室	各公司	各车间

# 序 言

贵阳车辆段志，是我段有史以来第一部志书。它是一项系统工程。从五九年初创业开始，经历三年自然灾害的考验，受文化大革命干扰、冲击，逢十一届三中全会春风雨露滋润，至九十年代兴旺发达，到跨世纪前这四十年中，经历着一条不平凡之路，从低谷走向平地，从羊肠小道走上了康庄。付出了辛劳，抛洒了汗水。在三十年段编写的段志基础上，对四十年的业绩。进行较翔实，完整的总结，以达“温故而知新”的宗旨。

编史修志是我中华民族的优良传统，在我段兴旺之时修志是盛世之兆，总结过去，继承发扬传统，是承前启后，继往开来的历史使命。贵阳车辆段是贵阳分局唯一的客货检修，运用混合段。从建段到现在四十年来，基本经历了三个阶段。

贵阳车辆段成立于五九年三月五日，当时正面临着三年自然灾害，在先生产后福利的原则下，职工居住的大部分是帐棚及油毛毡房，生产设备少而简陋，笨重而效率低，靠职工觉悟，拼体力、无私奉献，艰苦创业精神，出色地完成了部局下达的各项生产任务。

文化大革命期间，生产秩序和管理制度受到一定程度的破坏，69年修车新基地投入使用，因客观形势，运输秩序混乱，很多新设备与机械未能到位安装，广大职工克服各种困难，坚持生产、未因其他原因影响生产任务的完成。

党的十一届三中全会召开后，在以经济建设为中心的新形势下，我段在争创“大庆式企业”的促进下，生产局面稳定，推行职代会下段长负责制、政企分开、实行民主管理、重视科技人员的作用，引用新技术、新设备、采用新工艺、新流程、实行生产管理与思想政治工作“双管”齐下的新举措，生产更进一步稳定，效率提高，安全良好，效益上升，上缴利润突破百万元大关。

在此基础上，进一步深化经营管理机制，推行经济承包责任制，把安全生产、效率、效益逐级落实到基层，到个人，从而实现了个人对班组负责，班组对车间负责，车间对段负责的逐级包保责任制。调动了全段职工积极性，从而，管理体系得到有序可控，安全生产落实到了实处，效益大幅的提高，职工收入增加，形成了良性的循环局面，得到分局，局领导的首肯。

到九十年代中期和跨世纪前期，我段改革进一步深化，经营机制进一步完善，科技的应用，新设备的投入，人员素质的提高，管理经验精炼，为我段再度振兴，为跨世纪，作前期准备。

在建段四十周年之际，在段领导的关心支持，编纂人员在各科室，车间、及建段前期的老同志的支持下，克服了资料匮乏，人员少时间紧的诸多困难，一本具体体现我段新面貌的段志与广大职工见面了，为建段献上一份厚礼。

段志运用辩证观点、较翔实、系统的纪实过去和现在，也寓示将来的发展。因编纂人员水平有限，在人物、时间、事例中难免出现谬误，请予谅解。

一九九九年七月

# 目 录

概述	(1)
<b>第一章：货车运用维修</b>	
第一节：货车运用工作指导方针	(19)
第二节：货车运用管理工作	(19)
第三节：货车运用安全一览表	(20)
第四节：货物列车维修统计表	(24)
第五节：各列所人员统计表	(25)
第六节：红外线轴温探测仪概况	(26)
第七节：各列检所先进集体、班组、个人	(26)
第八节：货物列车检修所概述（贵阳南列检所）	(28)
第九节：分述全段各列检所概况及现状	(30)
一、原贵阳南列检所	(30)
二、贵阳南东场列检所	(31)
三、贵阳南北场列检所	(34)
四、贵阳南西场列检所	(36)
五、南宫山列检所	(37)
六、凯里列检所	(40)
七、玉屏列检所	(41)
八、六盘水列检所	(44)
九、麻尾列检所	(47)
十、都匀列检所	(49)
<b>第二章：货车定期检修及设备</b>	
第一节：修车车间	(51)
第二节：修配车间及“三室”	(55)
第三节：设备车间	(60)
第四节：验收室	(64)
第五节：贵阳南北站修所	(67)
<b>第三章：客车运用维修及定期检修</b>	
第一节：贵阳客车技术整备所	(70)
第二节：库列检的运用维修	(75)
一、客车库检修	(75)
二、客车乘务检修	(76)
三、贵阳站客列检所	(77)
第三节：客车定期检修	(78)
一、客车段修	(78)

二、客车辅修 .....	(78)
三、车电定检 .....	(79)
第四节：空调车间 .....	(79)
第五节：客车分段 .....	(82)
<b>第四章：设备发展状况及维修管理</b>	
第一节：设备发展状况 .....	(83)
第二节：设备的维修及管理 .....	(84)
<b>第五章：企业管理</b>	
第一节：调度指挥 .....	(89)
一、机构沿革 .....	(89)
二、调度设备 .....	(89)
三、调度概况 .....	(90)
第二节：劳动人事管理 .....	(91)
第三节：财务管理 .....	(96)
第四节：计划管理 .....	(100)
第五节：技术管理 .....	(101)
第六节：教育管理 .....	(108)
第七节：材料管理 .....	(110)
第八节：计量管理 .....	(114)
第九节：武装 保卫 .....	(115)
第十节：安全管理 .....	(116)
<b>第六章：科学管理及科学技术运用</b>	
第一节：全面质量管理 .....	(120)
第二节：企业升级 .....	(121)
第三节：标准化工作及管理 .....	(123)
第四节：微机管理 .....	(124)
第五节：红外线轴温探测仪及管理 .....	(127)
第六节：能源管理及环境保护 .....	(130)
一、能源管理 .....	(130)
二、环境保护 .....	(132)
<b>第七章：党群组织</b>	
第一节：中国共产党贵阳车辆段委员会、总支委员会机构建设和党的建设 .....	(134)
第二节：职工思想政治工作及管理 .....	(138)
第三节：党委、党总支体制制度及干部管理 .....	(140)
第四节：历届党员代表大会概况 .....	(141)
第五节：党员发展工作 .....	(142)
第六节：纪律检查委员会 .....	(144)
第七节：荣 誉 .....	(144)

第八节：工会委员会·····	(146)
第九节：共青团贵阳车辆段总支、委员会·····	(162)
第八章：职工福利设施及集体经济发展状况	
第一节：职工住宅概况·····	(166)
第二节：职工福利设施及建设·····	(166)
第三节：集体经济发展状况·····	(167)
一、实业开发公司·····	(167)
二、贵州飞达公司·····	(168)
三、自备车公司·····	(168)
第四节：集体经济（附属一、二、三厂）·····	(169)
大事记·····	(172)
附：1977—1988年出席局、分局先进集体，先进生产（工作）者名单·····	(177)
1980—1989年出席总工会、省总工会积极分子、工作者、体育积极分子名单·····	(181)
1984—1985年出席省“读书活动”积极分子	
1980—1988年出席局“三八红旗手”“三八集体”“先进家属”名单	
一九九〇年鉴·····	(183)
一九九一年鉴·····	(196)
一九九二年鉴·····	(209)
一九九三年鉴·····	(221)
一九九四年鉴·····	(233)
一九九五年鉴·····	(245)
一九九六年鉴·····	(257)
一九九七年鉴·····	(268)
一九九八年鉴·····	(280)
附 1999年贵阳车辆段机构设置图·····	(294)

# 贵阳车辆段志

## 概 述

### 一

贵阳车辆段位于北纬 $26^{\circ}30'$ ，东经 $106^{\circ}43'$ ，连接黔桂、川黔、湘黔、贵昆四条铁路干线的贵南枢纽站东侧。段机关及段修基地占地面积11145平方米。是一个负责铁路客车货车车辆定期检修、运用维修的混合段，成立于1959年3月5日。到1998年12月，全段有职工2896人，设党、政、工、团组织和职能股室20个，3个定检车间，1个设备车间，8个列检所，3个客车运用及检修车间，123个主要生产班组分布在省内四条铁路干线的都匀、麻尾、南宫山、玉屏、六盘水、贵阳南枢纽和贵阳站的列检所。管辖区段以贵阳南为中心，黔桂线南至麻尾车站、川黔线北至木竹河车站，贵昆线西至徐屯车站、湘黔线东至大龙车站，总延长1468公里，货车运用安全保证区段黔桂线贵阳南至柳洲南、川黔线贵阳南至重庆西、贵昆线贵阳南至昆明东、湘黔线贵阳南至怀化，总延长2120.5公里。配属客车738辆。担负贵阳到北京87/88次，贵阳至上海351/352次，贵阳至湛江588/589次，贵阳到成都202/201次，贵阳至昆明525/526次等20列快、慢旅客列车的乘务、维修保养任务。截止到1998年全段固定资产总额在4.37亿元。

### 二

1959年3月5日，贵阳车辆段成立。同日成立客货综合检修运用的贵阳车辆段，段机关设在贵阳南站第8股、9股道对面。当时国家正遭受“三年自然灾害”同时还要向苏联还债，经济极其困难。由于国家对我段的投资大幅度减少，全段职工“不讲条件，不计报酬”积极响应段提出的“白手起家，快速建段”的号召，住的是修建铁路时从沿线拆下来的油毛毡、竹席、木材搭建的工棚和“干打垒”房屋。吃饭不好解决，就让妻子孩子送。设备非常简陋，例如检修车无搬运大型笨重的起重设备，职工就用肩扛；用杠子撬；用手搬；真是“一身汗水，一身油泥”。保证了车辆检修和运输生产任务的完成。1960年，贵阳车辆段担负军运和支前物资的运输车辆检修任务。在没有必需设备的条件下，麻尾列检所的检车员在段领导的指示下，凭着高超的技术和一股拼劲，在车站的1道，用落后的工具，仅仅用了10来分钟，就将运送

解放军列车中的热轴车轮对更换完毕，确保了军列正点开出。这次任务的顺利完成，受到部队首长的高度称赞和上级领导的表彰。1962年，国家经济极其紧张，粮食供应困难。5月，全段实行大量减员，职工由600余人裁减到200余人。在极期困难的经济状况下，段党、政、工、团组织全体职工进行“生产自救”；垦荒种菜，下乡购粮，稳定了职工情绪，保证了安全运输生产。当时特别值得颂扬的是列检所的检车员在检车时，车上麻袋绽破，白糖哗哗的漏撒一地，在半饥半饿的情况下，检车员和民警一起将漏撒下来的白糖装回麻袋，而没有人捧一点尝尝。

“文化大革命”期间，我段受到造反派组织的冲击，一些干部、群众受到揪斗。新建成的段修基地设备多半到不了位，安装的设备达不到设计标准，给生产带来极大的困难。职工们却凭着“一腔热血”坚守岗位。1969年完成段修1850辆，保证了旅客列车正常运行。1976年，中共中央9号文件颁发后，全段出现安定的局面。1978年创建“大庆式的企业”，上缴利润开始上升。5月，革委会和革命领导小组撤消，恢复原行政格局。8月，都匀分局撤消，都匀麻尾两个列检所划归贵阳车辆段管辖。

1983年11月，召开第四届职代会二次会议，试行职代会下的段长负责制，开始推行《段规段法》和职代会实施细则等10项管理制度。12月，开始“企业全面整顿”，着重加强了干部队伍建设，推行方针目标管理和经济责任制、计划管理、整章建制及思想政治工作等七个方面工作。同年，段开始承担外委车段修任务。

1984年，段全面企业整顿经成都局验收合格。同年上缴利润132.2万元，创历史最好水平。同年，机关大楼搬至现在的教育楼。1985年，全面推行方针目标管理，成立思想政治工作研究会，加强对思想政治工作的管理，并对“标准化列检”进行验收和复验，同时广泛运用“红外线轴温探测仪”和开始使用微机（电子计算机），使安全生产及各项技术经济指标再创历史最好水平，实现了建段以来第一个安全年，实现利润171.5万元。1986年，推行全面经济责任承包，并对各项技术经济指标和管理制度及“标准化”工作等进行“小步微调”，采用旅客列车轴温报警器和悬液探伤机等先进设备、仪器。为融合改革需要，加强企业现代化管理，段成立了计量室。段的安全生产及各项技术经济指标再上一层楼，实现利润186.6万元。

1987年，是实行经济责任承包的第2年，全段列检全部成为“标准化列检”（包括库列检）复验完毕。同年进京列车149/150次自开行以来连续10年被部评为“一级列车”，进沪列车151次/152次自开行以来连续五年被部评为一级列车。段进一步加强设备管理和计量管理，连续三年荣获省和分局设备管理优秀单位称号并获得三级计量合格。“三室、二探、一组”全部实现标准化。同年行政办公室成立。11月20日起，段全面实行段长负责制，党政职能分开，职代会实施细则和段长负责制得到更进一步完善。段与分局签订“一包三年”经济责任承包和“精神文明”承包。全段各项经济指标再度增长，实现利润269.5万元，实现建段以来的第二个安全年。

1988年是实行段长负责制的第2个年头。段在加强管理的同时，着重以“两个文明”建设为中心，在生产管理上实行“增收节支，挖潜提效”，在精神文明建设上采取建设“优美环境”，加强思想政治工作和广泛开展“形势教育”相结合。同年，完成货车段修3061辆，完成辅修3734辆，完成轴检4711辆，完成临修2133辆，完成货车通过修27020万辆，客车辅

修完成 272 辆，客车入库修完成 6048 辆，客车通过修完成 67219 辆。同年，新办公大楼建成并正式投入使用。全年实现利润 275.1 万元。经再次整顿合格，被命名为局“三级企业”。

1989 年 1 月 19 日；我段通过贵阳分局的二级企业验收，4 月 1 日，六盘水站修成立。9 月 14 日我段通过贵州省企业质量管理预评，11 月 6 日通过成都局质量管理评审，我段正式上升为国家标准“二级企业”。

1990 年，贵阳车辆段制定了“加强管理、确保安全、挖潜提效、企业升级”的管理方针和 9 项奋斗目标，并将目标进行层层展开，把指标落实到车间、股室、个人，使全段干部、职工围绕段方针目标开展工作。为确保质量指标实现，制定了质量保证体系和段行政重点工作流程图。各车间、股室相应建设 27 个子体系，设置 12 个质量管理点，使重点工序处于受控状态。将方针目标与经济责任制挂钩，定期考核，确保方针目标实现。8 月份，经贵州省经委、省委质协联合评审，达到“创省质量奖”分数，同年，我段对技术标准、管理标准、工作标准进行了全面的、系统的整理。10 月份标准化工作通过局四级验收。

1991 年我段采用了现代化管理手段，在原有基础上修改标准 1 项，增补标准 27 项，使全段标准达 764 项，其中技术标准 311 项，全段标准覆盖面积达 94.62%，达标率达 93.1%，对标率 361.6%，并制定了“加强管理、狠抓路风、夯实基础、确保安全”的方针和 9 项奋斗目标。标准化活动方面着重抓列检标准化活动的巩固和发展。同年 3 月获贵州省质量管理奖。

1991 年我段从日本松下公司引进并应用到我国工业企业现场管理的科学方法。加强生产管理运行机制，提高生产效率，保证产品质量为目的，对生产现场进行科学地整理、整顿，使人、物、场所处于最佳结合状态，最终实现生产过程的文明化、科学化、规范化、高效化。1992 年我段实现了安全生产 5000 天，实现利润 377.4 万元。同年 10 月，自备车检修服务公司成立。

1993 年党政工团“齐抓共管”抓安全生产，8 月 31 日实现了安全生跨年度 15 周年，全年实现安全年，完成对分局的安全承包，受到了表彰。在部秋季客车质量鉴定中，进京 88/7 次，进沪 151/2 次列车达到辆辆一级，进京列车连续 15 年，进沪列车连续 9 年保持了辆辆一级列车的标准。11 月份筹备召开了全省自备车检修工作会议，签订了 1994 年自备车检修协议。12 月 12 日开行了贵阳—昆明全列新型空调列车，同年，段购置了 C8311A 轴颈车床，加强了检修能力。全年实现利润 657.11 万元。

1994 年制定了“重教育、抓两纪、保主题、上效益”的经济管理方针和目标。并完成了污水处理工程，投入正式使用。全年实现利润 387.05 万元。

1995 年我段不断完善和健全管理机制，使全年工作又进一步。建设湘黔安全标准线和建设安全优质段是 1995 年的一件大事。段专门成立“双建”领导小组，多次召开专题会议进行宣传动员，制定了相应的评推计划，确定一点（客技站）、一线（湘黔线）为该段“双建”示范点。同年，南修车从北站修分离，归属修车管辖。全段实现利润 286.08 万元。

1996 年通过努力实现了建设湘黔安全标准段和建设安全优质车辆段的标准。年底被铁道部授予“建设安全标准线先进单位”称号和“安全优质车辆段”金牌。88/87 次全列新型空调优质优价列车 9 月 8 日按时开行。全年实现利润 91.7 万元。

1997 年我段加大了工资、奖金和捆绑额度，实行静态和动态工资分配制度相结合。12 月，修配车间制动室建成并通过验收投入使用。全年实现利润 274.45 万元。

1998年我段圆满完成了上级下达的各项生产任务和经济技术指标，安全生产持续稳定，于9月实现了安全生产20周年，并实现了安全年的目标。全部实现对分局的安全（经济）责任承包、经营责任承包、综合治理承包、计划生育工作目标管理责任承包、环境保护工作目标责任承包。全年实现利润210.51万元。

1999年5月，贵阳分局贵阳车辆段客车分段成立。

### 三

建段40年，段的面貌发生了巨变。初期，全段职工不到200人，年完成段修车50余辆，货车通过修6万余辆，配属客车、简易代客车50余辆，完成客车辅修51辆。段的设备少而简陋，固定资产总额457.5万元，职工年平均工资不足400元。1989年，全段职工2333人，职工年平均收入达2700元。货车完成段修3140辆，通过修266.6万辆，配属各式客车482辆，完成客车辅修745辆，入库修68723辆，通过修68650辆。1998年，全段有职工2896人，固定资产4.37亿元，生产房屋10524.95m<sup>2</sup>。职工年平均收入达11021元。货车完成段修4378辆，通过修333.89万辆，配属各式客车738辆，完成客车辅修969辆，入库修97133辆，通过修152200辆。并且具有较先进、整套的修车作业流水线和修车加工设备及机械动力设备。设备的增加使工人劳动强度大大减轻，劳动生产率和车辆检修质量大大提高。在运用维修上采用了较先进的“红外线轴温探测仪”，并从一代机推广到二代机，使车辆的燃轴事故大幅度下降。同时，使用了无线电高频对讲机，加强了检修作业的联系。安装和使用（电动）脱轨器，加强了现场作业的安全保护，减轻了劳动强度；检车灯和防护灯采用镍铬电池，取消了酸性电池的充电方式，改变了有毒、有害、粉尘的作业环境。

在管理上，到1998年建立并不断完善了生产管理方面的各项规章制度和管理制度，进一步加强了企业管理。从生产管理、安全管理、成本管理、物资管理等项工作入手，取得了很好的成绩。广泛运用计算机等先进设备来保证“方针目标”的实现。

在党的建设和职工思想政治工作上，88年实现了党支部、党员和思想政治工作的目标、管理，党的管理制度和“三会一课”、思想政治工作研讨已经形成制度并得到完善，98年得到进一步加强和完善。并把进一步推动企业改革、提高经济效益、深化安全基础建设、促进精神文明建设上台阶做为抓好党建工作的出发点和落脚点，紧紧围绕安全生产实际，扎实有效地开展了党内“创先争优”、“创岗建区”、“支部达标升级竞赛”、春运“三优”以及党员身边无事故活动，实现党内活动与安全生产有机结合，取得较好的实际效果。

在工会建设上，由初期的“福利型”经过“三好一无”、“职工之家”、“先进职工之家”建设到全国总工会授予“模范职工之家”。段职工代表大会——民主管理制度已经健全和完善，职工的日常民主监督和管理通过“管委会”充分体现，职工困难补助也转轨为扶贫贷款，帮助职工致富；女工的“五期”保护和活动的开展也已经形成制度。到创建“职工小家”并制定了考核评分标准。1998年组织职工参加医疗互助补充保险。职工的文化体育活动蓬勃开展，并且形式活泼多样。

自1979年以来到1998年职工生活有了较大的改善，段每年为职工办10件实事。沿线职工住房紧张状况已经得到解决，贵阳地区的职工住房紧张状况也有所缓解。职工幼儿入托子

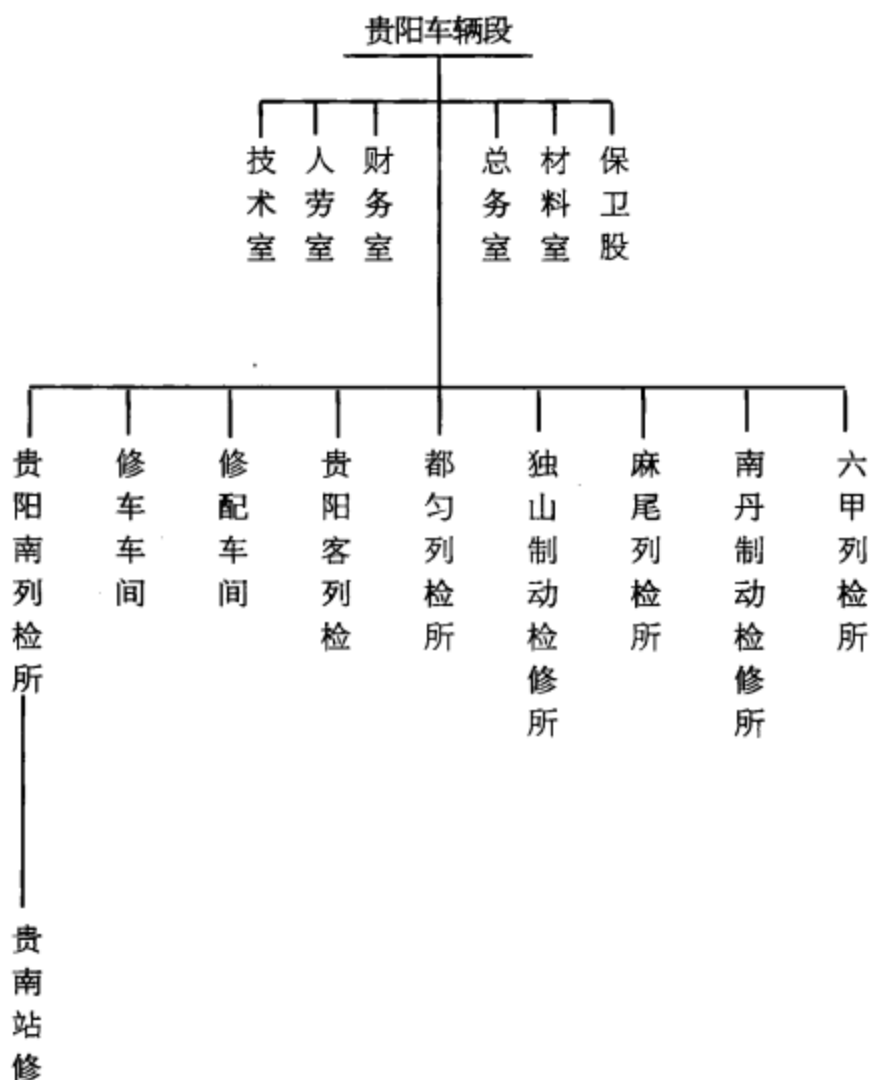
女上学，家属、子女待业得到了一定的安置。各列检职工吃饭、洗澡得到根本解决，沿线列检职工的业余文化生活不断丰富。

经过四十年来的不断建设，我段各方面都取得了很大的成就。自1985年以来，多次被评为成都局、贵阳分局先进单位，1985年起连续被贵州省委、成都局党委授予“思想政治工作”先进单位，段工会被全总连续授予“职工之家”，“先进职工之家”、“模范职工之家”，段团委被成都局、贵阳分局团委授予“先进团委”，1991年段被铁道部授予“设备管理优秀单位”，95年被中国设备管理协会授予“全国设备管理优秀单位”，96年被铁道部授予“安全优质车辆段”，98年又被铁道部授予“设备管理优秀单位”等光荣称号。并被贵阳市委、分局授予“文明单位”和被贵州省经委授予“贵州省先进企业”

过去的四十年，一个现代化的运用科学技术综合管理的贵阳车辆段已展示在人们面前，展望未来，前程似锦，充满生机和活力。历史和未来要求全段干部职工团结一心，跃马扬鞭不松劲，继往开来展宏图。

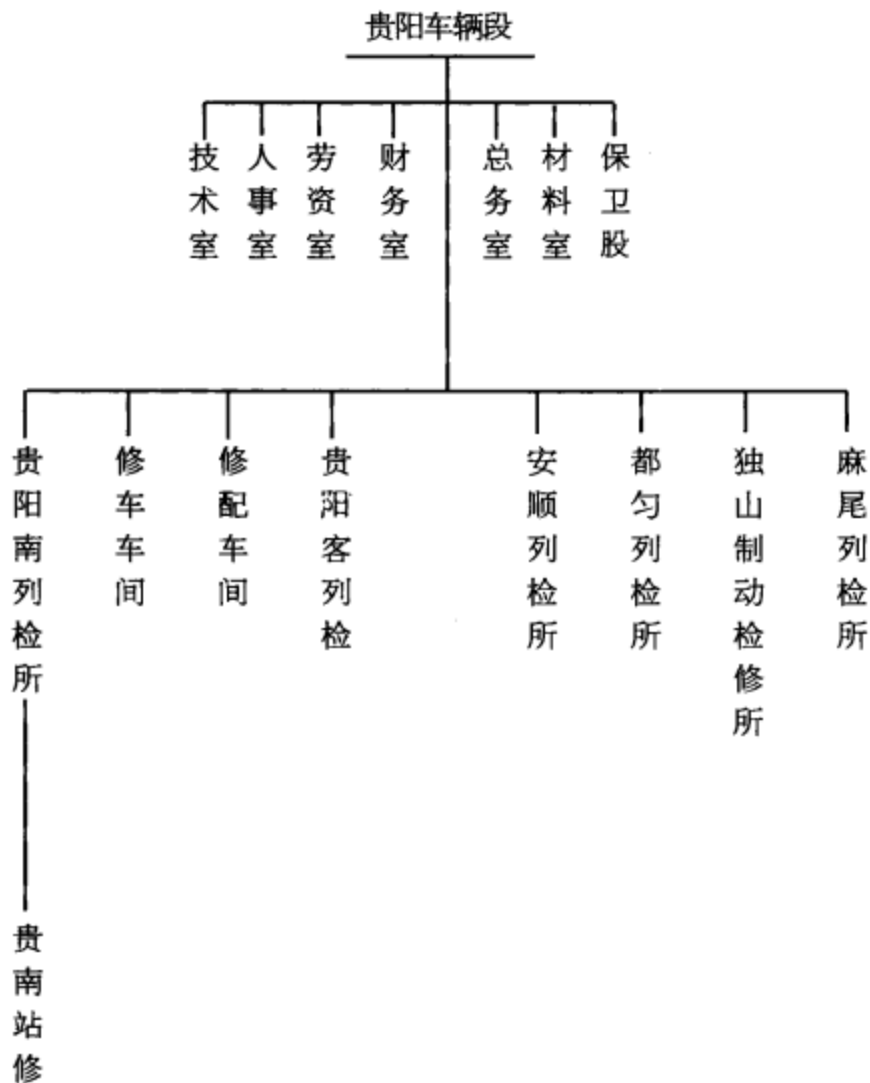
## 组织机构沿革 生产组织机构沿革

1959年3月5日，贵阳机车车辆段分开，贵阳车辆段成立，直至1960年2月，生产组织机构为：



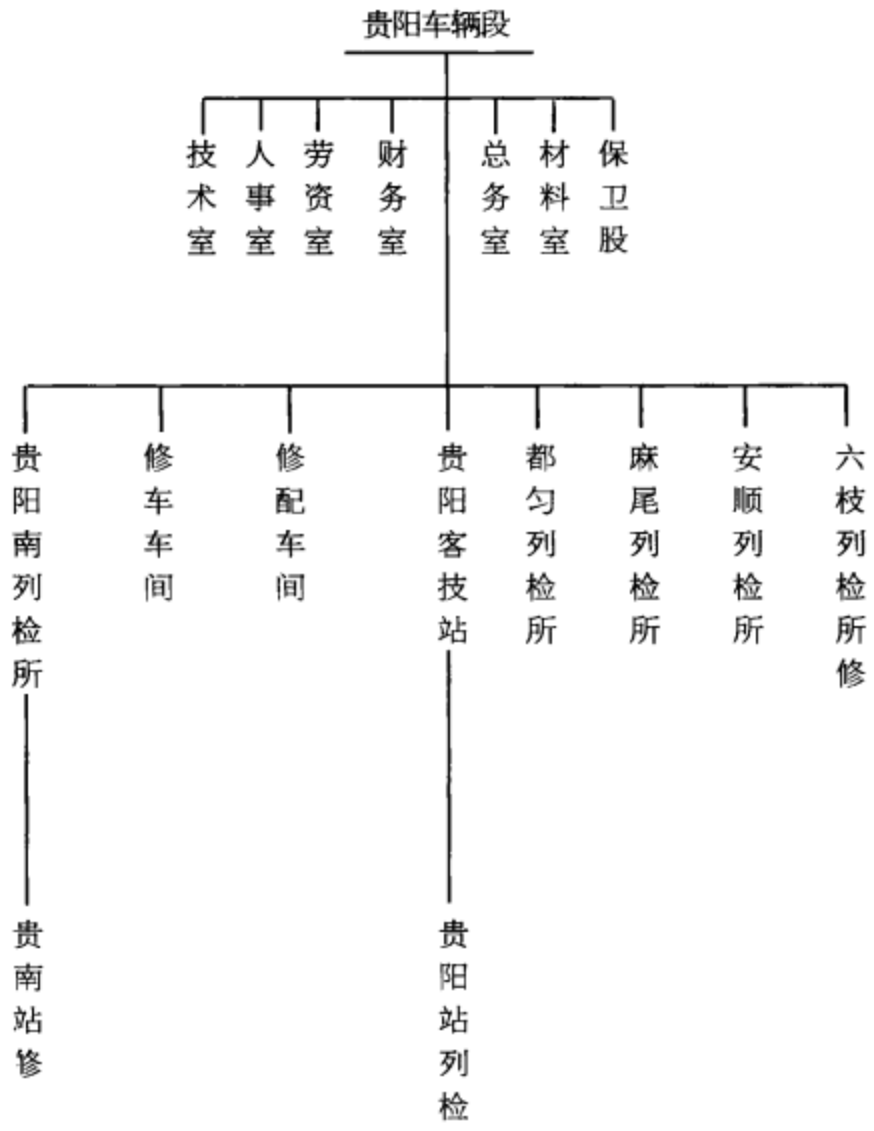
1963年1月1日，柳州铁路局贵阳分局成立，贵阳办事处撤消。同年10月，六甲列检所和南丹制动检修所划归柳州车辆段管辖，贵阳车辆段的组织机构有了调整，调整后的组织机构为：

(1963年10月)



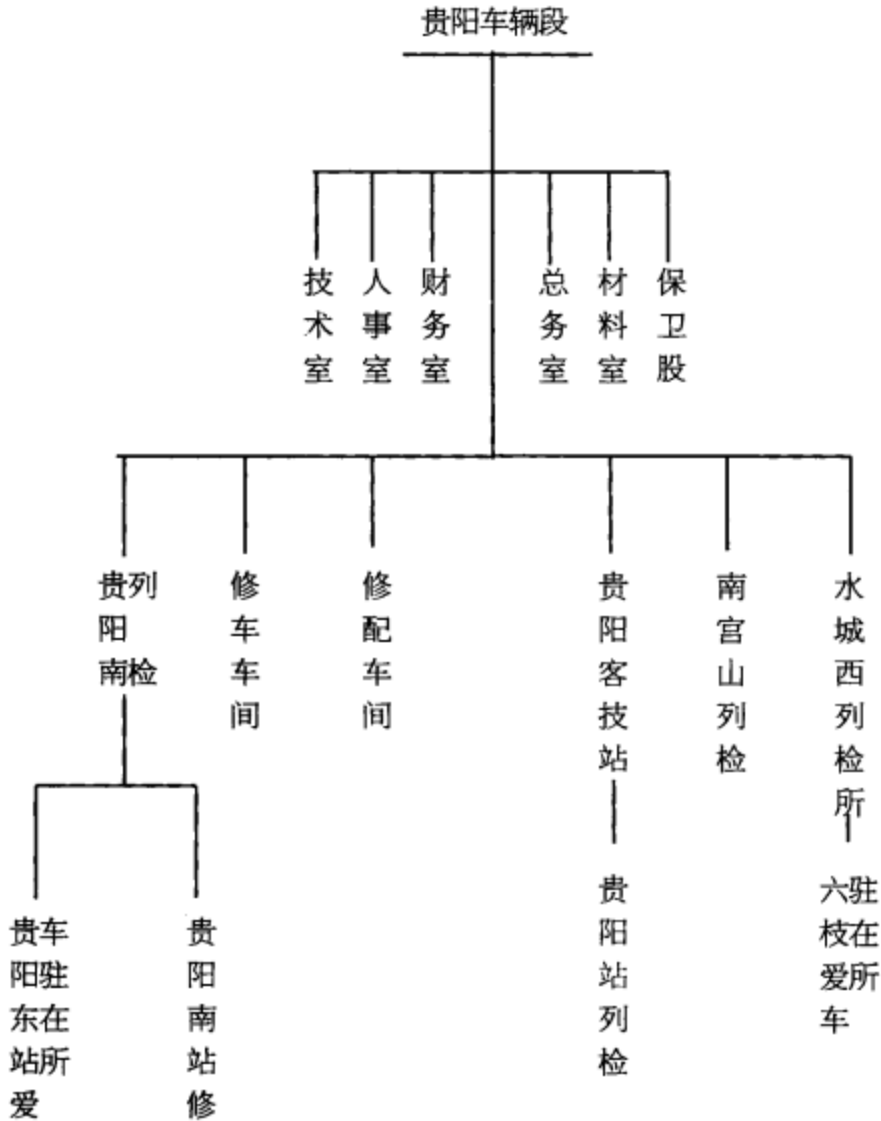
1964年9月，独山制动检修所撤消，11月，贵阳客技站建成投入使用，贵阳车辆段取消客车段修，只做货车段修，组织机构为：

(1964年9月)



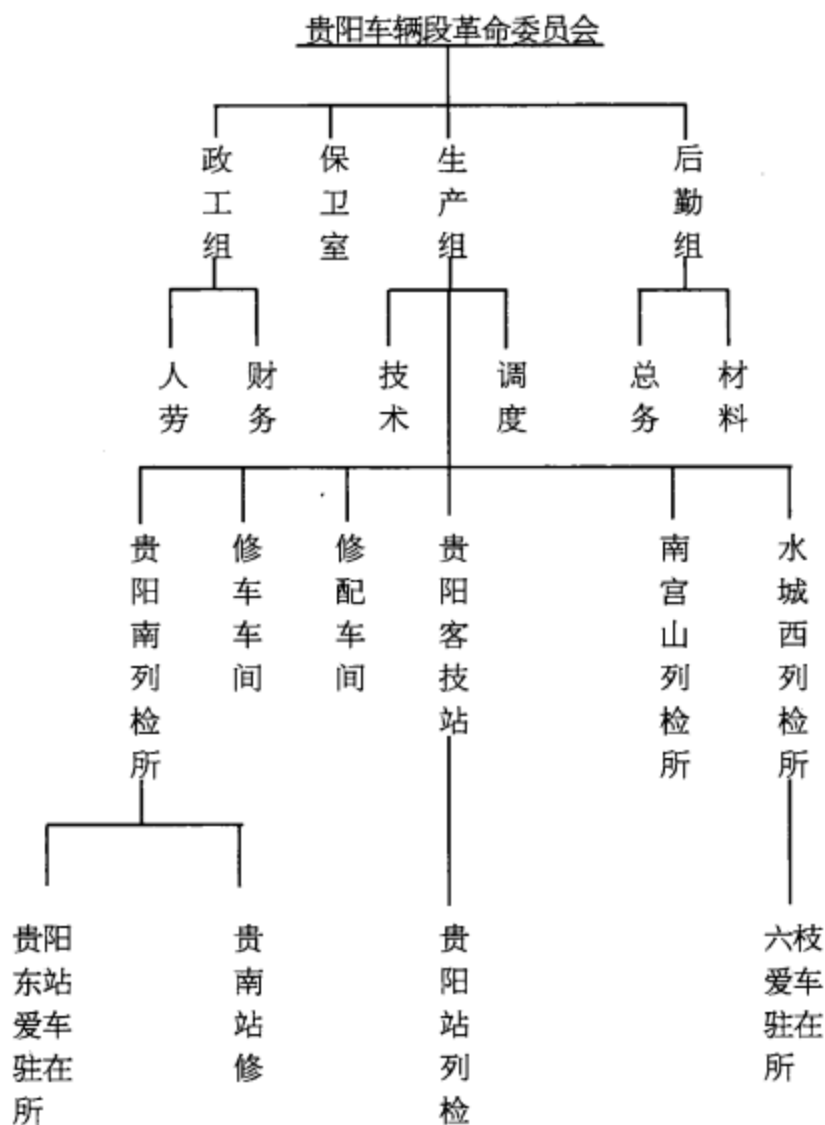
1965年7月1日，贵阳分局划归成都局领导，并成立柳州铁路局都匀分局，都匀、麻尾两个列检所划归柳州车辆段管辖。同年10月1日，川黔线通车交付运营，在该线上设南宫山列检驻在所和凉风垭列检驻在所。1966年接管该线后，设南宫山列检所，撤清凉风垭列检驻在所。同年7月1日，贵昆线通车交付运营，在该线上设水城西列检所，六枝段为爱车驻在所，安顺列检所撤消，同年，设贵阳车站爱车驻在所。组织机构为：

(1966年7月)



1967年10月，贵阳车辆段成立革命委员会，所属车间相应成立了革命领导小组。其组织机构为：

(1967年10月)



1971年，开阳支线建成通车，设小寨坝列检所和中心爱车驻在所。1975年1月，湘黔线通车运营，设凯里、玉屏两个列检所。1978年5月，革委会和革命领导小组撤消，恢复原行政格局。同年8月，都匀分局撤消，都匀、麻尾两个列检所又划归贵阳车辆段管辖，组织机构为：

(1978年12月)

