

沈阳市地方志丛书

# 沈阳市电车公司志

1925 — 1985

SHENYANGSHIDIANCHEGONGSIZHI

沈阳市地方志丛书

# 沈阳市电车公司志

冯景学

## 沈阳市电车公司志

---

沈阳市电车公司发行  
(沈阳市南五马路五段2号)

---

沈阳新华印刷厂分厂印刷  
787×1092毫米 16开本 30.5印张 49万字  
印数 1—1,000

---

编辑：张惠澍

---

沈文内登字105—21

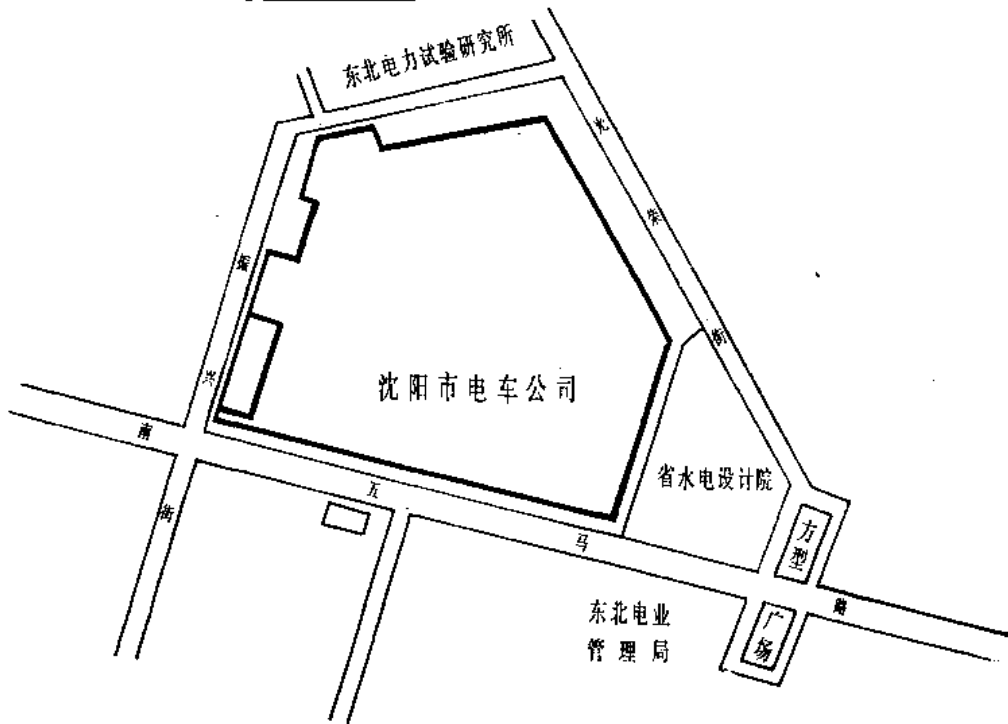
内部资料

# 第一篇 概 述

## 第一章 公司 概 况

沈阳市电车公司，位于沈阳市和平区南五马路五段二号。南沿南五马，北与东北电力试验研究所隔道相邻，西沿振兴街，东与辽宁省水利电力勘测

沈阳市电车公司位置示意图



设计院为邻。公司正门朝南，直接出入于南五马路大街。

电车公司有六十余年的历史，目前是县团级全民所有制公用事业企业。隶属于市交通运输管理局。

公司有营业线路16条（无轨电车线路14条，公共汽车线路二条）。营业线路长度162.5公里（无轨电车线路长度148.1公里，公共汽车线路长度14.4公里），分布在市内五个城区的主要交通干道上。营运车辆500辆（无轨电车458辆，公共汽车42辆）。日出车474辆。日平均运送容量93万人次，占全市公共交通运输客总数的53.6%。在主要营业线路上配备三个班交替作业，由早4时出车（最早的一辆车），晚12时入库（最后的一辆车）。

公司现有投产供电的直流变电所12处，整流器容量23,500千瓦。主要机械设备176台。

公司直属基层单位有：第一、第二、第三、第四、第五、第六、第七、客运汽车八个车队，第一、第二、第三三个保养场、供电所、客车制造厂和劳动服务公司。除供电所、客车制造厂、劳动服务公司实行独立经济核算外，八个车队、三个保养场均为非独立经济核算单位，由公司统一核算。

公司现有职工8,338人。其中全民职工5,762人，集体职工2,576人。集体职工中，在全民岗位混岗作业的1,717人。

公司现有固定资产原值8,105万元，净值6,159万元。流动资金占用额674万元。公司和基层单位占地面积31.4万平方米。建筑面积11.67万平方米。其中生产、经营用建筑面积5.95万平方米，家属住宅面积4.42万平方米。

沈阳的电车事业，是在1908年（清光绪三十四年）至1925年（民国十四年）间，经营马车铁道的基础上，建立起来的。

1924年（民国十三年）9月，日本大仓组财团。经日本关东厅批准，拆除了奉天车站（今沈阳站）至西塔的马车铁道线路。改建为有轨电车线路1.8公里。同时由日本购入四轮有轨电车5辆，于当年12月末通车运营。这是沈阳市区最早的有轨电车。

1923年（民国十二年）5月，奉天省公署组建了奉天市政公所筹备处（8月正式成立），就责令奉天市政公所市长曾有翼筹建奉天市区有轨电车工作。经过两年的努力，确定了线路走向，拆除了马车铁道线路，修建了由大西城门经太清宫、小西边门、北市场至西塔（4.2公里）的有轨电车线

路。同时由德国购入四轮有轨电车8辆和变电机组及其设施，于1925年（民国十四年）10月10日，有轨电车线路东段（由大西门至小西边门）首先通车。11月5日，西段（小西边门至西塔）建成，全线通车。这是当时奉天市政公所经营的第一条有轨电车线路。

1930年（民国十九年）经辽宁省政府批准，修建太清宫至大北门（1公里）的有轨电车线路，于12月20日竣工通车，当时将由大西门至西塔的有轨电车线路称为本线。太清宫至大北门的有轨电车线路称为支线。

曾有翼出任市长筹建有轨电车的消息传出之后，日本各界，尤其是财团界反响很大。公开在报纸上发表文章，要求中日“合办”奉天电车。奉天市政公所未予理睬。9月，日本居留民会会长川本静夫代表日方到市政公所与曾有翼市长“谈判”“合办”奉天电车之事。曾市长以民族利益为重，据理给予驳斥。之后，日方不时为此纠缠，奉天市政公所故于1924年（民国十三年）5月16日发表通告。宣布奉天当局拒绝中日“合办”电车。同年10月，川本静夫又到市政公所“谈判”，仍被招绝。曾有翼市长将此事连同与川本静夫的对话记录，呈报并得到了东三省交通委员会的支持。此间，日本驻奉天总领事馆出面干预，奉天督军兼省长张作霖，为了讨好日本政府，授意日商与市政公所商洽。市政公所仍然坚持奉天有轨电车由市政公所独自经营。之后，日本财团“合办”奉天电车的阴谋未能得逞，便施出“中日电车联络运输”的诡计。1925年（民国十四年）11月，日本驻奉天总领事馆就此事，直接给奉天省当局施加压力。奉天督军张作霖不顾国权民意，指令奉天市政公所同日商大仓组代表川本静夫商定电车联运事宜。

1925年（民国十四年）11月30日，奉天市长曾有翼与日商大仓组代表川本静夫签署了“电车联络运输契约书”，确定联络运输线路为：市政公所经营的小西边门经北市场至西塔和大仓组经营的西塔经奉天旧站至奉天车站。奉天市政公所出车4辆，大仓组出车5辆。双方指派所长和必需的人员。联络运输的经营盈余，按双方营业线路长度分劈。1926年6月16日，双方代表签署了“中日奉天电车联络运输事务所章程”，确定了所长及业务人员人选，正式成立了“中日奉天电车联络运输事务所”。当天联络运输线路正式通车。日本财团的阴谋得以实现。从此，奉天市政公所电车厂经营的有轨电车线路改为由大西门经太清宫至小西边门间和太清宫至大北门间运行。

小西边门至奉天车站的有轨电车线路联运之后，由于该线路西起奉

天站，东抵沈阳站（京奉线火车站，在小西边门北测），又兼经过北市商埠地，客量较大，收入较多，盈利较高。据1926年6月通车至1930年四年半的统计，平均日客量8,200人次，支出利率高达273.4%。由此可见，日本财团之所以极力“合办”奉天电车和要求联络运输，除为控制奉天的公共交通事业之外，在经济上也实现了掠夺我财富的目的。

1931年（民国二十年）“九·一八”事变，奉天市政公所电车厂沦陷于日本侵略者之手。1936年（民国二十五年、“康德”3年）4月，“奉天市政公署”电车厂与大仓组经营的电车株式会社合资，成立了奉天电车股份有限公司。1937年（民国二十六年、“康德”4年）3月，奉天电车股份有限公司与奉天自动车株式会社合资，成立了奉天交通股份有限公司。同年6月，奉天交通股份有限公司与大连都市交通株式会社合资，组建奉天交通株式会社。原奉天市有轨电车部分，直接由奉天交通株式会社的电车课管理。这时，奉天市的有轨电车，仍是市区主要的公共交通工具。

随着日本侵略者掠夺我国东北资源不断扩张，奉天市的工商诸业不断扩充，市城区人口与年递增，公共交通日趋紧张。市区公共汽车虽有增加，但其运力有限。为此，由奉天交通株式会社投资，扩建了有轨电车线路。1939年6月，将大北门至奉天站的有轨电车线路西端延长到南五条（今南五马路），东端延长到大东门，称之为第一系统。太清宫至大西门的有轨电车线路，称之为第二系统。

1941年12月，将有轨电车第一系统由南五条（今南五马路）延长到“朝日町”（今中兴街）。次年12月，修建了由大西门经南市场、马路湾至奉天车站和由南五条（今南五马路）至铁西广场的有轨电车线路。并将营业线路进行调整，将由大东门经小西边门、西塔、奉天站至南一条（今南一马路）为第一系统；由大西门经南市场、马路湾至奉天车站为第二系统；由南一条（今南一马路）经南五条（今南五马路）至铁西广场为第三系统；由南一条（今南一马路）经南五马路至“朝日町”（今中兴街）为第四系统。

1943年10月，将第三系统由铁西广场延长到兴顺街。同年12月，建成了由大东门至兵工厂（今黎明公司南门西侧）的有轨电车线路，于次年1月通车，称为第五系统。

1944年，修建了由十间房（南京街市府大路交叉路口）经“大广场”（今中山广场）至“高千穗广场”（今新华广场）的有轨电车线路，于次年1月通

车，称为第六系统。

至此，奉天市的有轨电车线路增加到6条，营业线路长度增加到25.1公里，有轨电车增加到93辆（其中四轮车37辆，八轮车34辆，拖车22辆）。变电所2处，变电机组亦有了更新与增加。

1945年“八·一五”，日本侵略者投降，奉天交通株式会社瓦解，电车厂无人负责，车辆停运。8月19日，苏联红军进驻沈阳，在苏联红军卫戍司令部的支持下，电车职工为保护电车设备，维持自身生活，组织了“电车维持会”，于8月21日供电，恢复了本线（大东门至沈阳站）的运营。11月1日，沈阳市民主联合政府接管了电车厂，并恢复了大西线（大西门至沈阳站）通车。由于时局的变化，12月25日，市民主联合政府撤离沈阳市区。12月27日起，国民党接收沈阳的先遣人员陆续到达沈阳，1946年1月16日，接收了电车厂。3月12日，苏联红军撤离沈阳，当日小丰满电源中断，电车停运。大部分电车工人被留职解雇自觅生路。之后，虽然几次获得部分电力，也只能是维持本线或本线、大西线的通车运营。

1946年1月至1948年10月，电车厂在国民党市政府经营的33.5个月的时间里，六条线路两次全部通车运营，只有8个月。而六条线路两次全部停运，长达11个月之久。在这33.5个月里，国民党沈阳市政府除了于1948年4月，将南变电所（今文化路中国人民解放军陆军总院院内）迁移到煤气厂（今煤气一厂）院内；同年7月，将有轨电车二线由大西门至太清宫0.7公里的单程线，改建为复程线，二线东部终点由大西城门延长到太清宫以外，别无他就。而车辆、架线、轨道、变电等设备，确造成了严重的失修和破坏。到沈阳解放时，只留下了个破烂不堪的乱摊子。

1948年11月2日沈阳解放。当时在用车辆21辆和局部损坏尚可修理使用的车辆共有46辆。营业线路6条，营业线路长度24.6公里，变电所2处。

沈阳解放的前一天，市区电源中断，部分车辆停在营业线路上。由于国民党的飞机轰炸，部分架线、轨道损坏。

11月4日，中国人民解放军沈阳特别市军事管制委员会，派军事代表接管了电车厂。当即组织原电车职工复职，抢修线路和车辆。6日恢复了供电，有轨电车一线（大东门至沈阳站）当天首先通车。到12月12日，电车厂召开了庆祝六条线路全部恢复通车大会。

沈阳解放初期，市区国民经济的恢复与发展进展很快。电车客量倍



增，运量与运力的矛盾日益突出。当时发展汽车，车辆没有来源，而有轨电车尚有日伪时期破损车辆可以修复和改装，而且大连等市亦可组装新车。因此，市区的公共交通，重点发展了有轨电车。延长了营业线路，增加了车辆。

1949年7月，将有轨电车二线由大西门延长700米到太清宫；1950年6月，有轨电车五线由崇德街(今中兴街)延长700米到南湖公园；同时修建了有轨电车南湖车库(包括营业所)成为有轨电车的第二处基地；1951年6月，1953年8月和11月，将有轨电车六线由兴顺街延长1.2公里、1.5公里、1.7公里分别到卫工街、肇工街，最后到工人村；并于1953年在肇工街修建了电车修配厂；1952年9月，将有轨电车五线延长820米到工人医院(今医大附属第三医院(1953年因修建南运河又将该段线路拆除))；1953年4月，有轨电车四线因是单程明轨线，在修建大东路时拆除，改为公共汽车线路。

到1953年末，有轨电车营运线网长度由1948年10月的24.6公里，延长到27公里(拆除四线3.2公里)；营运车辆由1948年10月的46辆，增加到127辆，增长1.8倍；日平均客量由1949年的9.3万人次，增加到32.0万人次，增长2.4倍。有轨电车线路网的延长和车辆的增加速度仍不能适应客量增加的需要，乘车拥挤现象日趋严重。为解决乘车难问题，由1953年5月将有轨电车一、六线，在早晚上下班客流高峰时间实行联运，缓和了沈阳站前倒乘问题，方便了广大职工上下班乘车。之后，于1955年4月，将一、六联运线改为整日联运。同年11月，二、六线实行联运，改称为有轨电车二路，将一、六联运线，改称为有轨电车一路。1956年5月，又将一、五线实行联运，改称为有轨电车三路。

1956年，市人民委员会决定，逐步淘汰有轨电车，发展无轨电车。5月，将有轨电车三线(遂川街至新华广场)拆除；1958年2月，在电车修配厂东部厂区，修建了铁西车库，建立了铁西分营业所，成为有轨电车第三个营业基地；1959年10月，将有轨电车五线(南五马路至南湖公园)拆除；1964年5月，将有轨电车原一线西段(沈阳站至太清宫)拆除；1966年9月，将有轨电车原一线东段，(太清宫至大东门)拆除。上述有轨电车线路分别改建成无轨电车线路。至此有轨电车线网，只剩下由太清宫经大西边门、沈阳站、建设大路至十四马路14.2公里的二路。车辆由1963年的171辆，进行封存、报废，剩下95辆。但是这条有轨电车线路，日平均客量为21万人次，仍

担负着市区公共交通三分之一的客运任务。

1973年，由于有轨电车轨道长期失修，损坏严重，不易修复。因此，经市革命委员会决定，用两年时间拆除，由无轨电车来代替。同年8月末拆除了沈阳站至十四路的西段。1974年7月拆除了沈阳站至太清宫的东段。至此，市区全部拆除了有轨电车线路。有轨电车结束了经营近半个世纪的历史使命。

1951年市区公共交通能力不能适应客量增长的需要，成为城市发展的突出问题。5月，市政府决定修建无轨电车线路。并成立了无轨电车修建委员会。由天津购入单机无轨电车20辆，开辟无轨电车一线（沈阳站至大南门）和二线（由新华社至和平广场）。无轨电车一线西段（沈阳站至三经街）、东段（三经街至大南门）和二线，分别于当年10月1日、11月20日和12月15日通车。与此同时，在南湖有轨电车库北部，新建了无轨电车车库，为沈阳市第一处无轨电车经营基地。第一期无轨电车通车，为沈阳市公共交通事业增添了新的生机。沈阳是继天津（1951年7月1日）之后，开辟了无轨电车线路，是全国创办无轨电车的第三大城市（上海创于1914年11月15日）。为我国发展无轨电车积累了经验。

1956年，经市人民委员会决定，将有轨电车三线拆除。于7月1日，改建成为无轨电车三路（由遂川街至十二马路）通车。接着于10月1日，将无轨电车三路北部延长到市人委广场（1959年11月，因市人民大会堂施工，三路北端由市人委缩回到皇寺广场）。有轨电车三线改建为无轨电车线路。对以后的有轨电车线路改造、积累了经验。

1959年10月，拆除了有轨电车原五线，改建为无轨电车四路，分三段施工，分别于11月22日完成中段（由和平广场至辽宁工业展览馆）；1960年1月1日，完成西段（沈阳站至和平广场）；同年8月1日，完成东段（由工业展览馆经南塔至大南门，全路通车。1961年4月，无轨电车四路与一路在早晚上下班客流高峰时间实行联运。1964年11月1日，改为无轨电车环路。

1962年9月15日，开辟了由沈阳站经中山广场、皇寺广场至沈阳北站的无轨电车五路。

1963年10月1日。开辟了由沈阳站经中山广场、皇寺广场至北陵公园的无轨电车六路，同时将无轨电车三路由皇寺广场延长到北陵公园。

1964年5月，将有轨电车原一线由沈阳站至太清宫段拆除。改建为由沈阳站至大北门的无轨电车七路，于8月1日建成通车。同年10月1日，开辟了

由沈阳站至东北制药总厂的无轨电车八路。与此同时，利用无轨电车七、八路线网，开辟了由大东门经北二马路至东北制药总厂的无轨电车九路。

1965年8月1日，将无轨电车二路由新华社经一经街延长至市府广场。1966年9月，将无轨电车七、八路由大北门延长到大东门。

从创办无轨电车线路，到1966年经过16年的建设，发展到了8条线路。营业线网42.2公里，营业线路长度66.3公里。无轨电车数，1951年由天津购入20辆单机无轨电车后，公司修理有轨电车的工人，于1952年起就自己装配单机无轨电车。并从1959年开始装配通道式无轨电车。在此期间，从上海、北京购入一部分无轨电车。到1966年末，无轨电车增加到157辆。变电能力由1948年11月的变电所2处，整流机组5台，整流容量1,980千瓦，发展到变电所6处，整流机组13台，整流容量12,150千瓦。

1970年12月28日，将无轨电车六路由泰山路延长到三台子（不去北陵公园）。

1973年，在有轨电车二路枕木腐朽，轨道下沉，严重地影响安全行车，不易整修，而整修又投资较大的情况下，市革命委员会决定，用两年时间装配无轨100辆，拆除有轨电车最后一条线路，改建为无轨电车十路。同年9月29日，无轨电车十路西段（南一马路至十四路），建成通车。同时将有轨电车铁西车库改为第一保养场（无轨电车保养场）。次年7月31日，东段（沈阳站至大东门）建成，并全路通车。同时在大东门修建了停车场，建立了车队。

同年5月1日，将无轨电车八、九路由东北制药总厂延长到薄板厂。

1975年3月22日，开辟了由肇工街经建设大路、南五马路至辽宁工业展览馆的无轨电车十一路。

1976年1月1日，增加了公共汽车，在无轨电车十路跑大站快车和通宵车。

1977年12月26日，将无轨电车二路南端由和平广场延长到传染病院（八马路）。1978年1月25日，又将北端，改为由市人委广场，沿七路到北市场回新华社的北部小环行路。

同年12月28日，开辟了由和睦路经三家子、东塔至大东门与无轨十路东段（由大东门经大西门、南市场至沈阳站）并行至沈阳站的无轨电车十三路。

1979年10月1日，开辟了由十四马路沿肇工街、建设大路、重工街至东北制药总厂的无轨电车十四路。1983年7月2日，将北端由东北制药总厂延长

到薄板厂。

1981年7月1日，将无轨电车二路，改为由南八马路经南湖公园、方型广场、辽宁工业展览馆、大西边门到一经街与原路联接，建成二环路。

1982年7月1日，开辟了由十四马路，沿保工街、昆山西路、珠江街、泰山路至北陵公园的无轨电车十五路。通车当时，因保工铁路立交桥尚未动工，以铁路为界，分为南北两段运行。1983年10月1日，立交桥建成全路通车。

同年8月1日，在二〇四地区新建的第三保养场投入生产。

1983年4月28日，开辟了由二〇四文化宫经珠林路、小津桥路、沿无轨电车七路至沈阳站的无轨电车十六路。

1984年5月1日，将无轨电车十一路东端，由辽宁工业展览馆延长到南塔。1985年1月1日，将西端延长到客车制造厂。同日，将无轨电车十四路建设大路以南的营业线路，改为沿重工街直接到沈新公路终点。

1985年9月10日，随着公共汽车的增加，开辟了由辽宁工业展览馆经南塔至动物园的汽车十八路。同年12月27日，开辟了由市文化宫经中山公园马路弯、光荣街、省水电厅、青年公园、省医院、万泉旅社至动物园的汽车十七路。

从1966年至1985年的20年间，前十年在“文化大革命”期间，主要是1973、1974年，淘汰了市区最后一条有轨电车线路，改建为无轨电车十路。电车营业线网长度比1965年的57.4公里，只增加了2.3公里，增长4%。无轨电车的发展主要是在粉碎江青反革命集团，“文化大革命”结束之后的十年。十年中，营业线网长度增加了51.9公里。其中：架设了无轨电车线网41.2公里。为由创办无轨电车起至1975年，25年间所架设无轨电车线网59.7公里的69.0%。并开辟了两条公共汽车营业线路。

1985年末，营业线网长度为111.6公里，其中无轨电车线网长度100.9公里。在线网布局上，很大程度地解决了一些缺口，趋向更加合理，营业线路16条（无轨电车14条，公共汽车2条）。营业线路长度162.5公里（无轨电车148.1公里，公共汽车14.4公里），比1965年有、无轨电车营业线路总长度80.9公里增长1倍。车辆总数为500辆（无轨电车458辆，公共汽车42辆）比1965年的286辆（有轨电车130辆，无轨电车156辆）增长74.8%；比1975年增加了236辆。在车辆总数中，除去上海产的单机无轨电车21辆，瓦房店

产的通道式公共汽车13辆外,其余车辆454辆(无轨电车单机10辆,通道式415辆,公共汽车单机19辆,通道式10辆)均为客车制造厂自行装配的。变电能力直流变电所12处,硅整流机组26台,整流容量23,500千瓦。比1965年的10,350千瓦增长1.3倍。长期以来,整流设备全是进口或国产的水银整流器,它不仅技术落后,电力消耗较大,而蒸发的水银直接危害变电工人的健康,造成严重的职业病。1969年,供电所职工,试制成功油冷硅整流器。到1970年末,水银整流器全部由硅整流器所代替。

## 第二章 运营服务

1948年11月,沈阳解放之后,随着市区国民经济的恢复和发展,市区人口和职工总数与年递增。市区的主要交通工具——电车,在市区的发展中,虽有了较大的发展,但长期不能适应广大人民群众,特别是职工上下班乘车的需要。乘车难的问题,延续了三十余年。

沈阳是全国的重工业城市之一。市区职工占市人口的比重较大,增长速度又快。而职工上下班主要依赖电车和公共汽车,尤其是依赖与分布在市区主要干道上的电车。因此,电车的乘车难问题更为严重。

电车事业有了较大的发展,主要是就电车事业本身而言。电车是广大市民群众活动于城区的代步工具。电车事业的发展则应与市区职工人数、市民出行次数、居民商品零售额等相关指标的发展相适应,尽量满足人民群众乘车的需要。长期以来,电车事业在发展中一直欠帐,直到1978年在国家调整“骨肉关系”比例失调中,欠帐有所偿还,事业有了新的发展,乘车难才得以缓和。为了认识这个历史问题,择用有关统计资料加以比较(见次页图表),以了解乘车难的形成和得以缓和的原因。

根据占有的有关历史资料,以1952年为基数,到1965年,市区人口增长1.2倍,工业总产值(以1952年可比价格计算)增长3.2倍,居民商品零售额增长78.9%,电车容量尽管1952年基数较高,1965年又采取控制发售月票办法,仍增长了66.9%,而电车营业线网长度仅增长55.4%,车辆虽然增长85.7%,如除去有轨电车的封存车59辆,仅增长47.4%(市区公共汽车有关指标大体上与电车相同)。远远满足不了人民群众的需要。由1956年起,乘车难的问

## 有关几项指标的指数

(以1952年为100)

	1949年	1952年	1957年	1962年	1965年	1970年	1975年	1976年	1980年	1985年
市区职工总数		100.0	166.1	205.3	219.2	236.7	314.9	333.9	459.0	539.2
工业总产值	22.2	100.0	272.6	242.2	432.3	699.2	917.8	973.6	1,149.1	1,761.6
居民商品零售额		100.0	150.7	192.6	178.9	174.4	258.8	274.3	479.1	889.9
电车乘客总数	33.9	100.0	143.4	134.5	136.9	164.6	197.7	199.8	332.4	338.3
电车营运车辆	39.0	100.0	118.8	110.4	185.7	184.3	171.4	194.8	259.7	324.7
电车营业线路长度	71.3	100.0	158.7	268.9	222.9	232.2	251.2	262.5	314.0	447.7
电车营业线网长度	65.8	100.0	107.7	124.2	155.4	166.4	164.5	173.6	209.6	278.0

题，突出反映出来以后，一直在延续。特别是有轨电车线路的陆续拆除，乘车难的难度日益加大。在“文化大革命”的十年里，发展国民经济的正常比例遭到破坏，电车的运营能力，增长无几，又加大了欠帐。到1976年市区职工数增加到131.9万人，与1965年比较，增加45.3万人，增长52.3%，居民商品零售额增长53.5%，电车客量增长19.7%，而电车营业线网只增加18.2公里，增长11.7%，车辆增加了14辆，增长4.9%，因而加大了乘车的难度。

1956年以来，市区公共交通便利紧张，出现乘车难之后，为解决市区广大职工上下班乘车问题，采取了错开上下班时间和公休日；组织工厂企业自用车辆出通勤车，参加公共交通运输；限制发售电、汽车月票；努力提高工作车率；发动职工维持乘车秩序等措施，对解决当时的乘车难起到很大作用。1978年以后，市区贯彻中国共产党十一届三中全会精神，调整了发展国民经济的几个比例关系，在发展城市经济的同时，加强了对公共交通的投资，开辟了新的线路，增加了车辆，补偿了“文化大革命”时期所造成欠帐，使电车运营服务日趋步入正常服务轨道。到1985年，电车日客量增加到93万人次，比1952年的27万人次增长2.4倍，比1975年的54万人次增长71.0%；电车营业线网长度100.9公里，比1952年的36.3公里增长1.8倍，1975年的59.7公里增长69%；营业线路长度162.5公里，比1952年的36.3公里增长3.5倍，比1975年的91.2公里增长78.2%；车辆达到500辆(其中包括公共汽车42辆)，比1952年的154辆增长2.2倍，比1975年的264辆增长89.4%。

长期以来,电车事业的发展速度,低于市区国民经济的发展速度,乘车难的问题,解决的较为迟缓,促使自行车的大幅度增加(由1965年的32.3万辆,到1985年达到246.2万辆)减轻了电车运营的压力,也是缓和乘车难的重要原因之一。

1948年11月,沈阳解放以后,公司很重视提高职工素质工作。在市区发展国民经济的各个时期,都针对当时的中心工作任务,政治形势,职工思想动态,抓职工的政治思想教育和安全技术、业务培训,收到一定的成效。电车的经营和运营服务工作,一直在“一心为乘客,服务最光荣”主导思想的指导下,为广大乘客服务。

三十几年来,公司为发展电车事业,在营业线路布局不尽合理,车辆不足的情况下,总是千方百计为广大乘客尽量提供较好地乘车条件。曾经多次在没有投资的情况下,利用企业的大修理费、更新改造资金,以致动用维修人力、物力,调整、接连营业线网,改修老旧车辆,更新变电、机电等设备,减少国家的投资,扩大服务规模或运营能力。努力弥补国家投资不足给企业经营造成的缺口。并发动群众,顾全大局,克服困难,完成运营任务。

电车的车厢服务工作,在市区广大人民群众的热情支持下,做了很多工作,在人民群众中有一定的信誉。

公司为了组织全体职工更好地为人民群众服务,曾总结推广了一些先进人物、先进集体的服务经验。对在当时搞好车厢服务,提高服务质量,促进电车运营服务工作的发 展,起到了推动作用。

三十几年来,公司曾多次组织了各工种,各种形式的技术、业务表演赛,不断提高职工技术、业务水平。1978年,配合市公用局制定了服务标准和百分考核办法。由此时起,建立并坚持了车厢服务百分考核制度,车队抽调专人进行定期检查;公司每月组织各队检查人员集中进行抽检,按月公布检查结果,作为竞赛、计奖的依据。并由1978年起,相继参加了由市公用局组织的红旗车竞赛、优质服务竞赛和由市公用局、沈阳日报社、市建筑工会等单位组织的几次运营服务工作的民意测验活动。由1981年起,全面总结推广了5912包车组的服务经验,深入开展了学习5912包车组活动,近几年来,收效较大。由1982年起,相继参加了城乡建设环保部、共青团中共、中国建筑工会组织的全国公共交通系统二十九个省会城市、六十七城市、七十一城市优质服务竞赛;参加辽宁省城乡建设厅、共青团辽宁省委、辽宁省总工会

组织的十城市公共交通系统“十大窗口百家竞赛”，青年优质服务竞赛和东北三省省会城市（哈尔滨、长春、沈阳）同行业竞赛等活动。在竞赛活动中，公司和优秀班组、个人，曾受到竞赛的表彰或奖励。

三十几年来，尤其是近几年来，公司和广大电车职工为做好运营服务工作，做了大量的具体工作，为发展市区国民经济做出了贡献，得到了党和人民称赞，并给予了很高的荣誉。从1950年至1985年间，市里召开了22次劳动模范、先进生产（工作）者代表大会。在各次大会上受到奖励的先进人物、先进集体中，公司先后有12人，20人次被命名为沈阳市劳动模范；有29人，44人次被命名为沈阳市先进生产（工作）者；有14个基层单位、班组（包车组），23次被命名为沈阳市模范单位或先进集体。在这些市劳动模范、先进生产（工作）者、先进集体中，有的出席了省的劳动模范、先进生产（工作）者代表大会。有一人被命名为辽宁省劳动模范；有四人、五人次被命名为辽宁省先进生产（工作）者；有两个包车组被命名为辽宁省先进集体。并有两人、两次出席了全国群英大会；一人被城乡建设环境保护部命名为全国城市公共交通系统劳动模范，一个包车组被命名为全国城市公共交通系统先进集体。此外，有的职工还曾被省、市专业管理机关命名专业先进称号。公司也曾被市革委会命名为沈阳市先进单位；被省革委会命名为辽宁省先进单位。此外，公司也曾获得了一些专题（专业）奖励。

1958年7月5日，市人民委员会授予“沈阳市提前完成第一个五年计划”奖：

1975年至1985年，连续11年由市人民政府（市革委会）授予“沈阳市节电先进单位”。

1977年11月，省革委会授予“油浸自冷硅整流器重大科技成果”奖。

1978年7月，市革委会授予“沈阳市完成八项技术经济指标实现双过半单位”。

1978年，市革委会授予“工业学大庆先进单位”。

1978年，省革委会授予“辽宁省技术革新技术革命先进单位”。

1979年3月23日，市革委会授予“沈阳市先进单位”。

1980年3月，省革委会授予“大庆式企业”。

1980年6月24日，省人民政府授予“辽宁省先进单位”。

1981年至1983年，市人民政府授予“沈阳市计划生育先进单位”。



1981年至1985年，连续五年，市职工教育办公室等五个单位授予“职工教育先进单位”。

1983年11月国家经委授予“全国行业节约能源先进企业”银牌。

1984年6月，市人民政府授予“沈阳市精神文明建设标兵单位”。

1984年7月，省交通厅授予“职工教育先进单位”。

1984年8月，市经济委员会、市企业管理协会授予“企业管理先进单位”奖杯。

1985年5月30日，国家交通部授予“一九八四年全国交通系统一级节能先进企业”。

公司办公地址，1925年组建原电车厂时，在今市府大路五段17号。1956年8月，迁入现址。

公司的行政机构，早已于1945年就设科级机构，科内设股。1956年，撤销了行政科室的股级组织。三十几年来，公司的机构设置多有变化。1985年末公司设18个行政科（室），14个科级建制的基层单位。

随着事业的发展，职工人数逐年相应地增加，到1985年末，公司职工达到8,338人。其中全民所有制职工5,762人，比1948年11月解放当时的706人增长10.6倍，比1965年的3,584人增长1.1倍，比1975年的4,183人增长78.8%。

### 第三章 企业整顿与改革

公司是个老企业，在经营管理方面有一定的基础，并曾于1953、1956、1958、1963年，先后几次修改补充了各项管理制度。使企业经营管理工作，得以遵循。公司的管理工作，一直是比较严紧的。1966年，“文化大革命”开始之后，正常的企业管理工作遭到破坏。原有的管理秩序被打乱，管理制度全部废除，形成了有章不循或无章可循的状态。1973年4月，客运公司解体，恢复电车公司之后，曾清理和恢复原有的规章制度。但由于“文化大革命”的流毒尚在，无政府主义思想未能清除，企业管理中的混乱现象仍然存在。1978年，中共中央十一届三中全会以后，经过拨乱反正，清除“文化大革命”的影响，于1980年，开始整顿与健全企业管理规章制度，恢复正常的管