

沈阳公共汽车
总公司志

(一)

1949—1985

沈阳公共汽车总公司编

沈阳公共汽车总公司志

(一)

主 编：田志祥 徐 强
副主编：金道锡 张险峰
编 委：王德全 李广林 王忠仁 杜茂昌 赵东明
郑贺顺 张宝润 赵俊杰 刘雨连 耿俊良
孙志先 刘庚生 闻凤歧 任显清 杨秀峰
金秀英

参加编辑及工作人员：王行志 张 信 张志玉
杨文斌 姜淑珍 傅志平
景 遐 黄珍珍 徐祥荣
陈 雷 何成富

特邀编审：张学厚 李铁军 陶化生
责任编辑：孙志先

序 言

《沈阳公共汽车总公司企业志》，经过四年多的工作，现在完成了第一卷（1949—1985年），出版了。

盛世修志，回顾历史，更好地开拓未来。沈阳公共汽车的发展和建设，经历了旧中国、日伪时期、国民党统治和解放后几个历史时代，饱经沧桑，它曾有过奋发向上的发展，也有过徘徊消沉的延误，走过了一个曲折的道路，留下了不少的经验教训，这是沈阳公交的宝贵遗产，也是城市建设不可缺少的财富，需要认真总结记载，承前启后，鉴往观今。它的问世将起到资政、存史和教化三大作用，为建设和发展城市公交事业，提供必要的历史借鉴和现实的材料依据。

《沈阳公共汽车总公司企业志》是一部翔实的史料，比较全面、系统地记实了沈阳公共汽车发展的历史和现状，揭示了旧社会城市公共交通事业的徘徊和曲折，弘扬了解放后城市公共交通的飞跃和发展。中国共产党和人民政府的领导和关怀，使沈阳公共汽车事业发生了翻天覆地的变革，取得了辉煌成就。这是一部歌颂党、歌颂祖国、歌颂人民的凯歌！

《沈阳公共汽车总公司企业志》的编辑出版，是公司全体职工的期望，是企业的一项建筑工程。在这一工程建设中，所有参与修志的同志们，本着实事求是的原则，进行广泛地社会调查和考证，在大量、杂乱无章的史料中，提炼出较为精确而系统的史实。这些工作和成果，受到了市交通局、市地方志办公室等领导机关的热情指导和有关部门的大力支持，在此表示诚挚的感谢和

敬意。

解放后的四十多年来，沈阳公共汽车，由解放初期日伪和国民党留下的几台破烂不堪的汽车，发展成为大型的城市公共交通企业。目前拥有大型公共汽车722台，运营线路64条，形成了纵横交错四通八达的运营线路网络。党的十一届三中全会以来，随着经济体制改革的大潮，公交企业奔向了新的进程。沈阳公共汽车总公司，在全国公交系统，首创了“单职多能、文明服务客运法”，率先推行标准化文明服务，反映了时代要求，体现了公交特点，创出了一流服务，受到乘客欢迎，领导肯定，同行赞誉。企业先后进入了省级先进企业和国家二级企业。可以预见在未来的深化改革开放、经济腾飞的岁月中，城市公交将迈出新的步伐，创造新的历史，谱写新的篇章，作出新的贡献。

田志祥

一九九二年三月

目 录

第一篇 企业发展概述

第一章 解放前的公共交通	(2)
第一节 旧中国时期	
(1914~1931年)	(2)
第二节 伪满洲国时期	
(1931~1945年)	(8)
第三节 国民党时期	(11)
第二章 解放后的公共汽车交通	(12)
第一节 国民经济恢复时期	(12)
第二节 第一个五年计划时期	(13)
第三节 第二个五年计划时期	(15)
第四节 国民经济调整时期	(17)
第五节 第三个五年计划时期	(18)
第六节 第四个五年计划时期	(19)
第七节 第五个五年计划时期	(21)
第八节 第六个五年计划时期	(23)
第三章 各基层单位	(41)
第一节 运营场	(41)
一、汽车一场.....	(42)
二、汽车二场.....	(44)

三、汽车三场.....	(46)
四、汽车四场.....	(48)
五、各运营场统计资料.....	(49)
第二节 工业厂.....	(54)
一、修配厂.....	(54)
二、轮胎翻修厂.....	(56)
三、工业厂统计资料.....	(57)
第三节 劳动服务公司.....	(59)
第四章 企业机构变革及人物录	(63)
第一节 机构变革.....	(63)
第二节 公司级领导人名录.....	(73)
第三节 近年来公司和中层干部任免录.....	(78)
第四节 各时期先进集体、先进个人录.....	(110)

第二篇 生产运营

第一章 营运服务	(124)
第一节 市内公共汽车交通.....	(124)
第二节 郊区公共汽车交通.....	(126)
第三节 公共汽车营运线路发展概况.....	(129)
第四节 恢复与开辟的营运线路.....	(131)
第五节 线路的演变过程.....	(160)
第六节 运营安全.....	(172)
第二章 汽车票制	(184)
第一节 普通客票.....	(184)
第二节 月票.....	(190)
第三章 技术开发	(194)
第一节 技术组织沿革.....	(195)

第二节	运营车辆	(196)
第三节	车辆管理	(200)
第四节	车辆维修保养	(207)
第五节	轮胎的维修保养	(213)
一、	轮胎的保养	(213)
二、	轮胎的翻修	(213)
第六节	技术管理及科研	(214)
第四章	新技术应用及科研	(218)
第一节	技术经济定额措施	(219)
第二节	技术设备	(226)
第三节	质量检验	(232)
第五章	物资管理	(235)
第一节	物资储备与消耗	(235)
第二节	物质管理建章建制	(236)
第三节	能源管理	(237)
第四节	物资经济定额	(239)

第三篇 经营管理

第一章	计划管理	(243)
第一节	计统工作发展概述	(243)
第二节	各时期主要任务完成情况	(245)
第二章	财务管理	(274)
第一节	建国前的财务	(274)
第二节	解放后的财务	(281)
第三章	劳动工资	(284)
第一节	建国前的劳动工资	(284)
第二节	解放后的劳动工资	(286)

第三节	劳动保护及职工奖惩	(292)
第四章	企业整顿	(297)
第一节	调整组织结构	(298)
第二节	完善经济责任制	(299)
第三节	整顿劳动组织	(302)
第四节	加强管理、严格财经纪律	(304)
第五节	整顿劳动纪律	(307)
第六节	整顿党的基层组织	(309)
第七节	完善职工代表大会制	(310)
第五章	企业改革工作	(325)
第一节	推行经济承包责任制	(325)
第二节	实行多种经营	(330)
第三节	管理机构	(332)
第四节	改革效果摘录	(333)

第四篇 基本建设与职工教育

第一章	基本建设	(341)
第一节	场(厂)区建设	(342)
一、	汽车一场	(342)
二、	汽车二场	(342)
三、	汽车三场	(342)
四、	汽车四场	(343)
五、	汽车五场	(343)
六、	汽车装配厂	(343)
七、	轮胎翻修厂	(344)
第二节	线路站房建设	(344)
一、	站房设立	(344)
二、	站房分布	(345)

三、家属宿舍	(346)
第二章 职工教育	(347)
第一节 教育机构	(348)
第二节 全员培训	(349)
一、初级教育	(349)
二、中等教育	(350)
三、高等教育	(351)
四、技术培训	(352)
五、干部培训	(354)
第三章 职工生活	(357)
第一节 职工食堂	(358)
第二节 幼儿园、托儿所	(358)
第三节 职工浴池	(360)
第四节 卫生所	(360)
第五节 职工宿舍	(361)
第四章 计划生育	(364)

第五篇 党群工作

第一章 党委工作	(367)
第一节 各历史阶段党的隶属关系及党的主要工作	(367)
第二节 党组织及机构设置表	(371)
第二章 党的组织工作	(378)
第一节 发展新党员	(378)
第二节 开展“三先两优”	(379)

第三节	干部管理工作演变与现状	(379)
第三章	党的宣传工作	(383)
第四章	党的纪律检查工作	(385)
第一节	纪律检查	(385)
第二节	经打工作	(387)
第五章	工会工作	(387)
第一节	工会各时期主要工作	(387)
第二节	历届会员代表大会	(390)
第三节	历届职工代表大会	(391)
第四节	工会系统组织机构	(392)
第六章	团委工作	(394)
第一节	共青团历届委员会	(394)
第二节	团组织隶属关系	(396)
第三节	团的主要活动	(398)
第七章	武装工作	(400)
第一节	组织机构	(400)
第二节	民兵工作	(401)
第八章	保卫工作	(405)
第一节	组织机构	(405)
第二节	保卫工作	(406)
第九章	信访工作	(409)

附件：

历届党组织隶属关系及各种代表会议记载资料

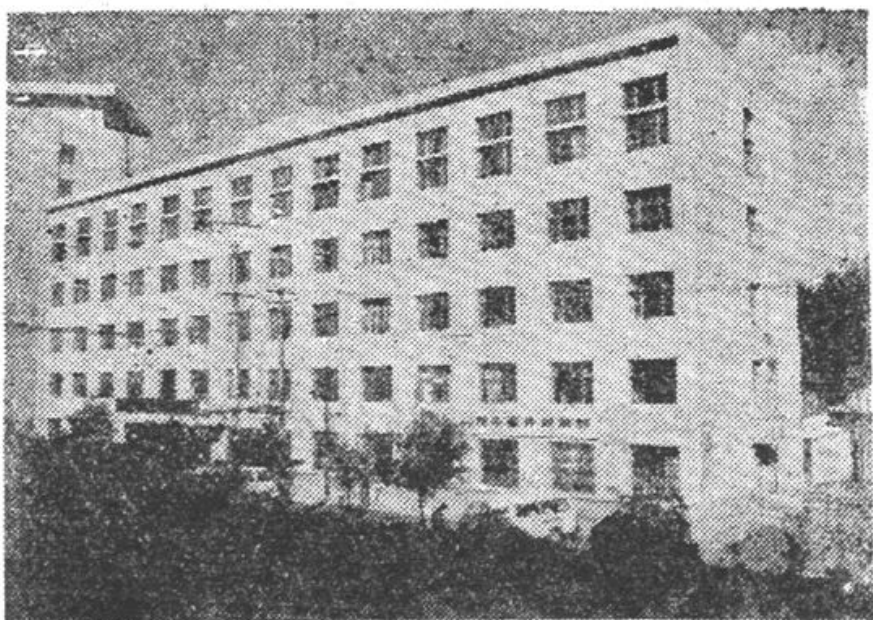
第六篇 企业大事记

第一篇 企业发展概述

沈阳是一个历史悠久的古城，自一九一四年（民国三年）由日本商人和中国商人开始经营沈阳市公共汽车（根据一九八八年十一月《当代沈阳城市建设》编委会编写的，《沈阳市建设大事记》的记载），至一九八五年沈阳的公共汽车已有七十年的发展历史。

建国以来，沈阳的城市公共交通，在党和政府的关怀下，为适应我国经济建设、社会生产的发展，人民生活水平不断提高的需要，有了突飞猛进的发展，成为当代城市建设、城市多功能发挥的重要组成部分，是城市流通的动脉，是城市精神文明的窗口，是社会生产的第一道工序。

沈阳市的公共汽车交通，和全国城市公交一样，有不寻常的发展过程，自沈阳解放以来，经过恢复一九四九年当时，仅有营



《图为：沈阳公共汽车总公司办公楼》

运车辆23辆，营运线路5条，全长28.2公里，在这个基础上，至一九八五年的三十七年间，已发展到具有相当规模的大型公共交通企业，即座落在沈阳市和平区八经街71号的沈阳市公共汽车公司。

公司有职工8,494人（其中全民职工6,063人，集体职工1,669人，合同工762人），其中管理干部722人（含技术管理人员有51人）。公司下属，分别设在铁西区、皇姑区、和平区、沈河区、大东区设五个运营场，一个客车装配厂，一个轮胎翻修厂和一个劳动服务公司。

公司保有营运车辆629台（包括绞接式客车418台，单机客车211台），还有非营运车辆58台。经营线路53条，全长932.58公里（市内线路32条，372.85公里，郊区线路21条，560公里），年客运量达31,292万人次。

企业自建国以来，始终坚持贯彻为生产、为城市人民生活的方针；始终坚持社会效益、经济效益一起抓，物质文明和精神文明两个文明建设一起抓。它的基本任务是以客运服务为中心，努力为乘客提供安全、迅速、准确、方便、舒适的乘车条件，最大限度地满足乘客要求，节约乘客出行时间。三十六年来创造了突出的成就。现就沈阳的公共汽车发展情况，分解放前和解放后两段时期概述如下：

第一章 解放前的公共交通

第一节 旧中国时期（1914—1931）

据历史有关资料记载，沈阳的公共交通，在十九世纪末二十世纪初，主要的交通方式是依靠畜力车和人力车维持城市公共交

通。据《沈阳市政统计汇刊》57页记载，1929年沈阳市仍有各种类型客马车1、194辆，（其中玻璃马车156辆、皮棚马车996辆旧式畜力轿车42辆），人力黄包车7、838辆这些都是市区公共交通的重要客运工具。

1. 民营公共汽车企业的出现

一九一三年（民国二年）沈阳市出现了汽车，开始是客商人家的自用汽车，一九一四年（民国三年）由日本商人和中国商人，在沈阳开始经营公共汽车。据《大连市交通株式会社沿革史》记载，一九一九年（民国八年）三月，日本人志贺俊阳开办满洲汽车运输株式会社，拥有福特、万图、露农牌汽车25辆，运行于奉天火车站至日本租界地（马路湾以西）之间。据《满洲汽车现势一览》记载，一九二〇年七月开业的彩云公共汽车公司，经营汽车3辆。一九二三年（民国十二年）九月，又有中国商人和日本商人合资经营的“私营公共汽车公司”中方经理徐百川，日方经理今井，资金五万元，公共汽车线路三条，有奉天车站——小西门，奉天站——大西门，大北门——北陵。当时《盛京时报》一九二三年九月七日登载“自动车（汽车）营业，自月前呈请关东厅许可，于本月三日已经该厅持令照准实行，搭客运转，予定每日运转十六次，每人车费三角，每车可载客十八名，（车辆）样式颇为优美”。

此后，商人张祥柏共办了摩托载客汽车，官商公懋洋行与日商合资也兴办了公共汽车公司。1926年2月，又有白俄资本家出资开设“埠通公共汽车公司”，经营日本“租借地”一带的客运路线，由奉天地方政府委托经营期5年。

据1929年《在满蒙的汽车运输情况》统计，奉天市内有汽车运输企业86户，拥有汽车338辆，其中载客汽车309辆，货车29辆。此外，中外官商人家519户拥有自用汽车695辆。

2. 官办公共汽车企业

1929年11月沈阳市汽车数字统计

		户 数	车 数	其 中	
				客 车	货 车
营 业 车	沈阳市区	70	227	205	22
	日本租借地内	16	111	104	7
	小 计	86	388	309	29
自 用 车	沈阳市内	485	641	516	125
	日本租借地内	34	54	43	11
	小 计	519	695	559	136
合 计		605	1033	868	167

注：自用客车中包括小轿车。

一九二四年（民国十三年）五月“奉天市公署为发展省城交通，向省署呈请创办奉天市政公所附设汽车厂，直属市政府事业课管辖。其经营之路线以旧城内为中心，路线两端以马路湾为分界线；马路湾以西由外商经营”（摘自一九八八年《沈阳城市建设大事记》）据《奉天市政公所档案》3908卷记载，奉天市政当局筹资大洋20万元，创办了“奉天市政公所附设汽车厂”，开始拥有汽车8辆，最高年份发展到52辆、其中有莱佛式20辆、福特式16辆、习鲁末特14辆、万国2辆。该企业于一九二五年（民国十四年）四月十九日开始营业，第一条线路自小东边门至北市场，到一九三一年，已开辟的营运线路，如下表所示：

各主要终点站都设有木质活动站房，如大北城门、大西城门、小西城门、北市场、马路湾等站房。对这些站房，经市政公所出面责成各段警察加以保护。

企业营运的票价，根据一九二九年（民国十八年）公共汽车厂的客票价格记载如下：

1925~1931年沈阳市内汽车线路表

开线时间	起止点	经由站点
民国14年 4月19日	小东边门~北市场	小东十字街、小东城门、中街、小西城门、词堂分所、小西边门、商埠三分局
民国14年 10月15日	小西城门~北市场 小东城门~北市场 小东城门~小西城门	
民国14年 12月1日	大东边门~马路湾	小十字街、大东城门、皇宫、大西城门、五斗居、大西边门、南市场
民国15年 2月1日	南市场~北市场	
民国18年 5月5日	北市场~大北边门	小西边门、小西城门、钟楼、大北横街
民国18年 5月13日	钟楼~小东边门 北陵~小西边门 南市场~工业区	
民国18年 6月13日	大东城门~小河沿	
民国18年 11月1日	钟楼~大南边门	大什字街
民国19年 7月1日	北市场~皇姑车站	兴 隆
民国20年 2月5日	小西边门~商埠地 五纬路	

起 ~ 止	元 (奉小洋)
北市场~大西边门	每段 3 元
钟 楼~大北边门	
北 陵~小西边门	全段 12 元
大东成门~小河沿	全段 2 元
大南边门~钟 楼	每段 3 元
皇姑屯~北市场	全段 3 元
马路湾~大东边门	全段 16 元

沈阳市公共汽车厂员工发有免费乘车证。对军官、稽查、宪兵、警察、差役、行政官员等，发放一些免费证。学生发定期乘车证，购用日期以一个月为限，期满缴销，可续购。该证价格以各段普通乘车证为准价 2 成。

企业为了增收，又在一九二六年（民国十五年）十月，开展了车内承揽招揭广告业务，其收费标准如下：

- ①每车设广告 5×6 栏，分甲乙两种收广告费；
- ②甲种两栏，每栏一个月收大洋 5 元，乙种 4—5 栏，每月一栏收大洋 3 元。

该企业在经营管理上，记载了以下方面：

①车辆的技术管理，设有一个修理厂，一个补胎厂，共有砖瓦平房 33 间，压水井一眼，设备简陋，技术力量薄弱，全厂只有一名技术员，对车辆的损坏，只能小修小补，不能进行大中修，到一九二九年有 20 台车辆，因无法修理，而呈请报废。

对车辆的检修程序，每晚收车入库时，由机务主任及事务员轮流协同修理工人，将各车机件进行详细检查，发现损坏之处，即令该车司机将车辆故障书于黑板，并由修理工人、徒工迅速修理，以备次日出车。汽车司机也担负有修理之责，一般有小毛病由司机自行解决。自己修不了的，要用电话告知汽车厂主管部门