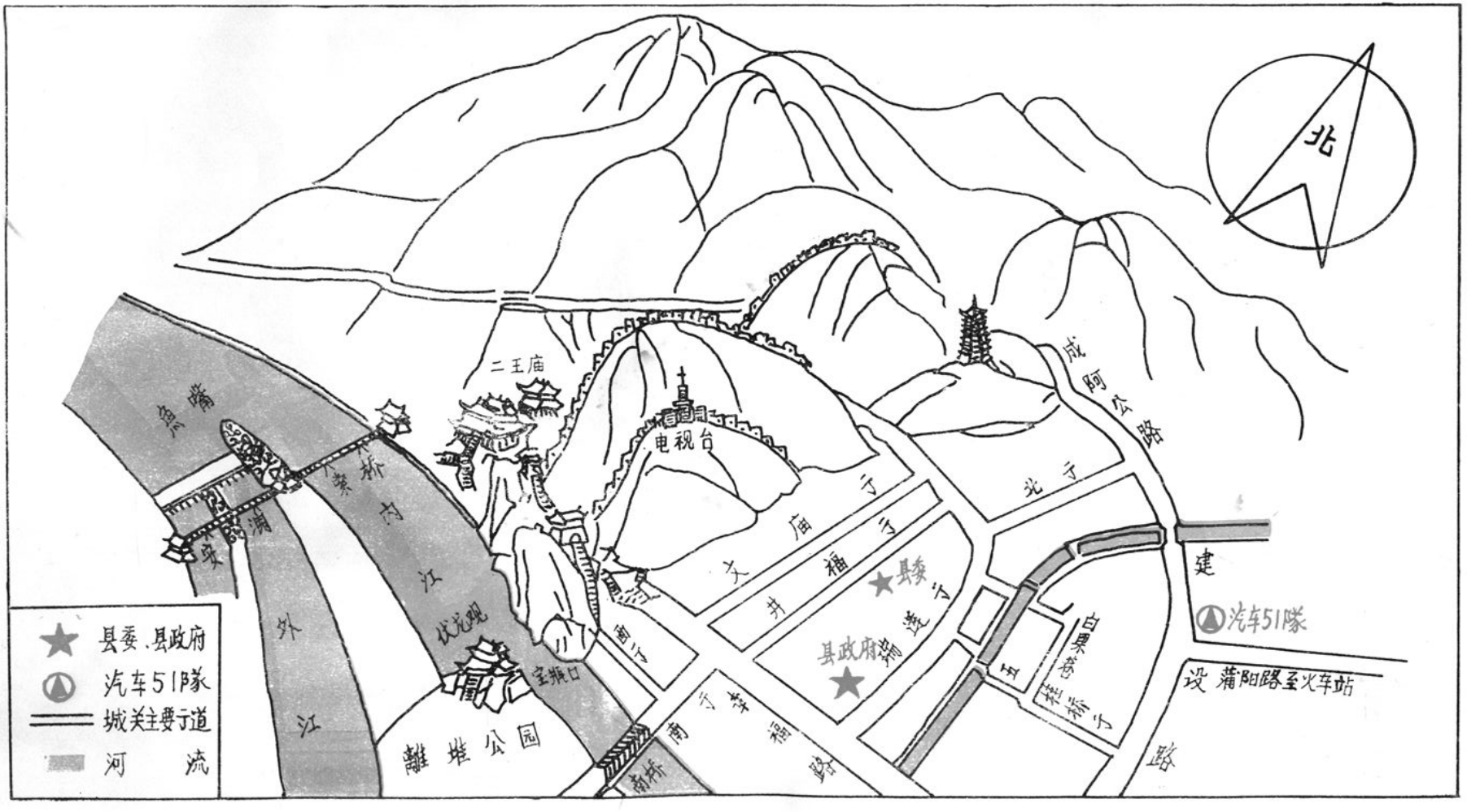
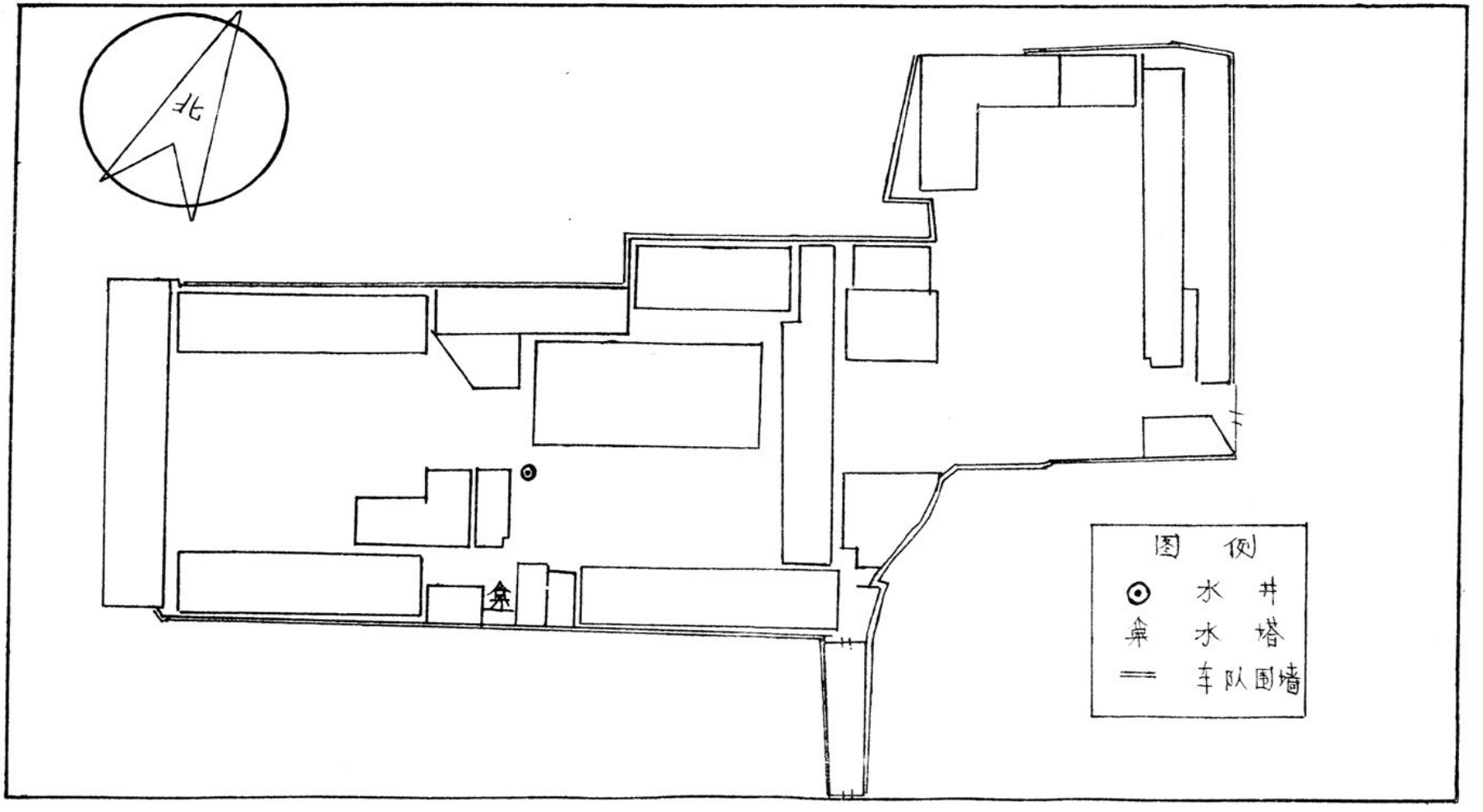
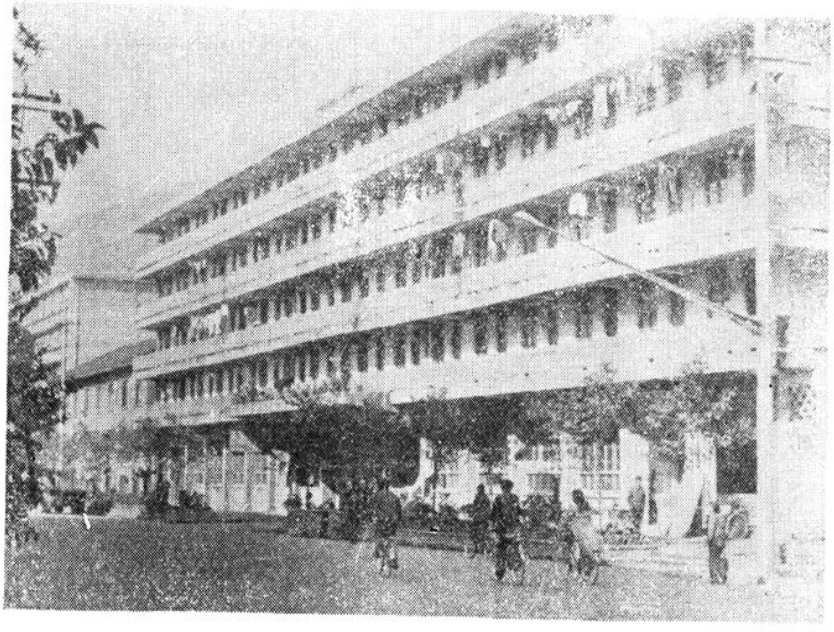
四川省汽車運輸第五十二隊隊誌

四川省汽車运輸第五十一隊方位图



四川省汽車运输第五十一隊平面示意图





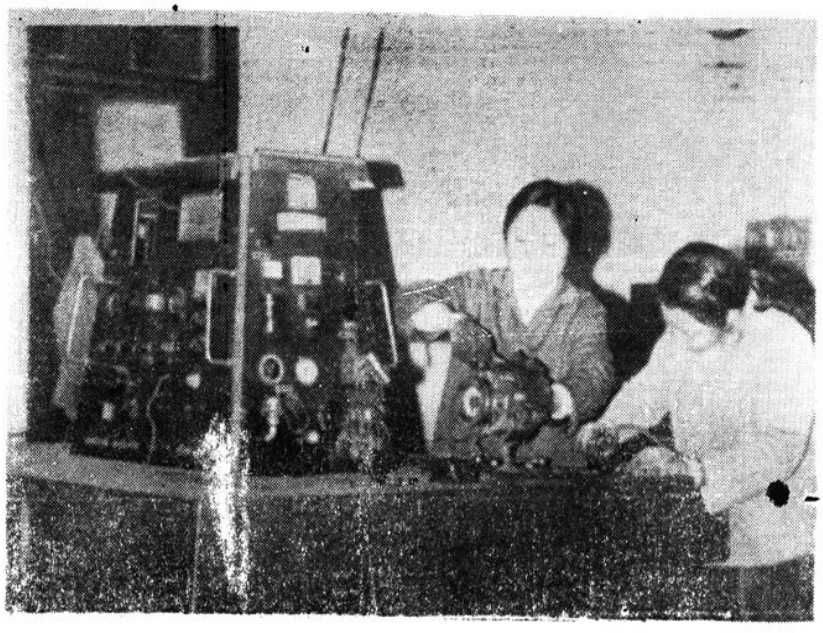
汽车五十一队大楼外貌

汽车五十一队大门

营运车辆之一

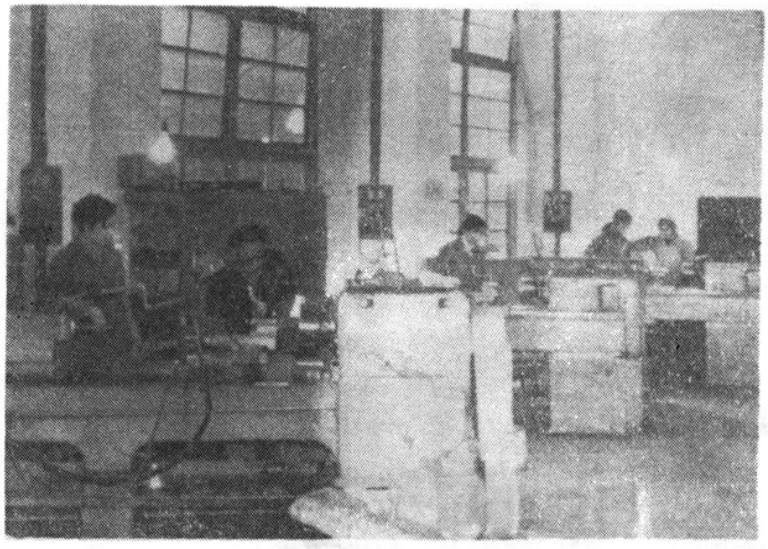
营运车辆之二

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

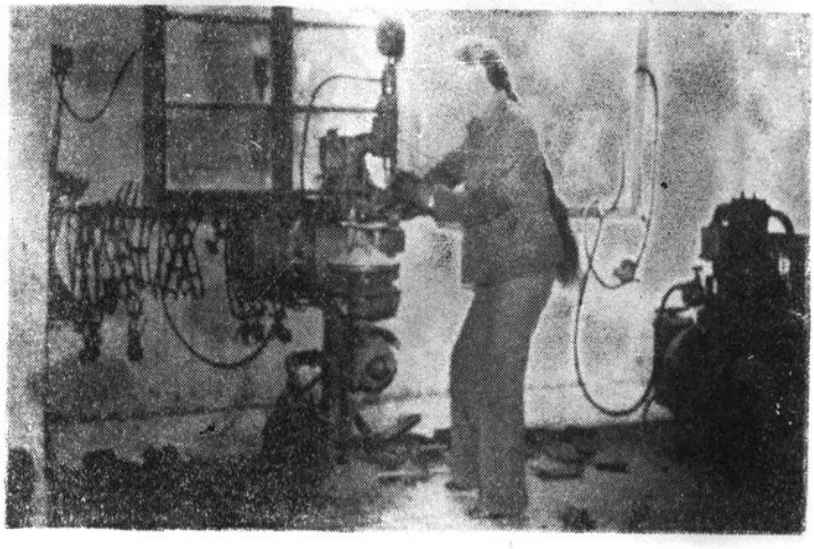


汽车电器试验台

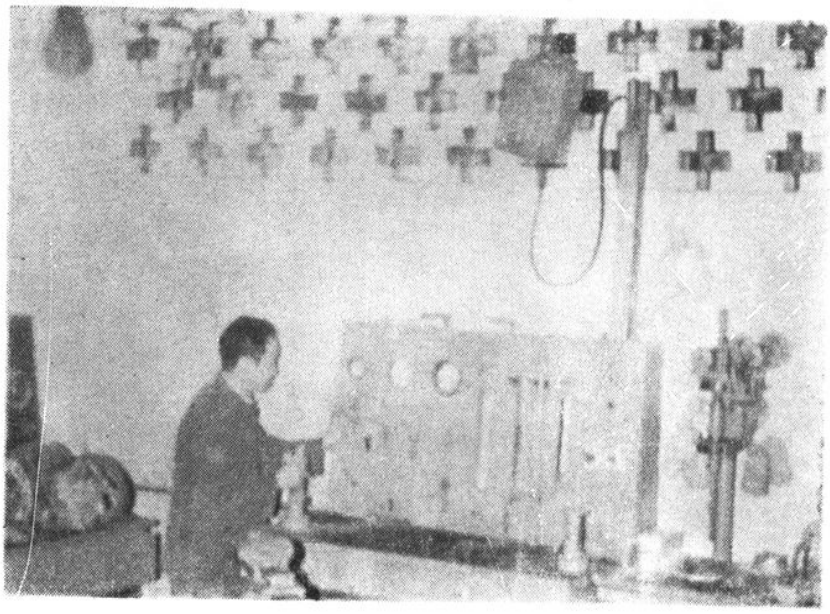
汽车零件清洗机



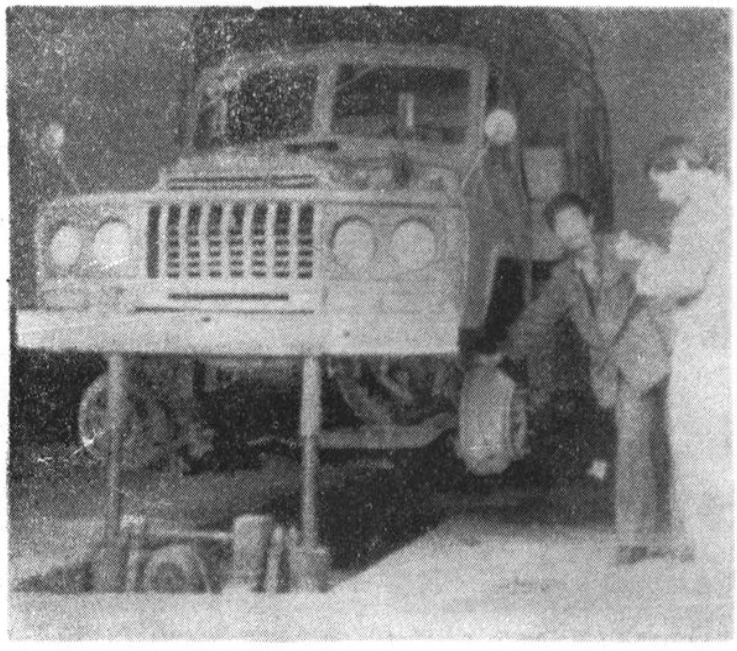
专业车间一角



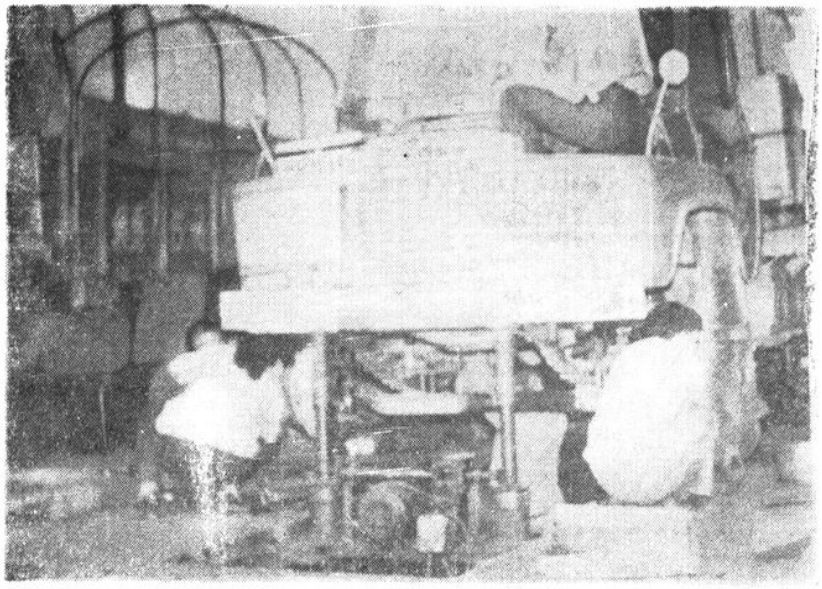
铆来铃机



汽车油泵试验台

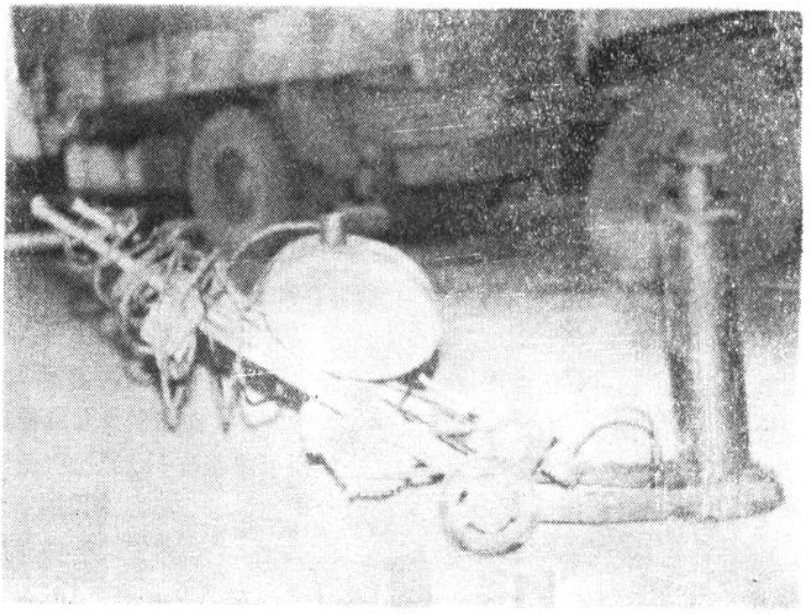


地沟举升器

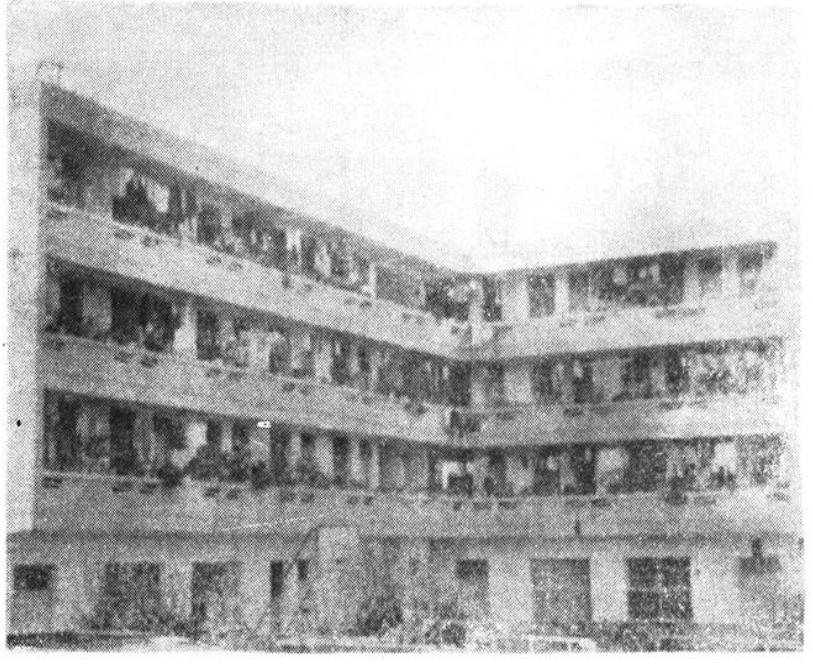


保修作业之一

保修作业之二



重车千斤顶



职工宿舍一角

序　　言

编史修志，是我中华民族的传统美德，它对于安帮治世，反映各地人物风情，地理物产，经济状况；了解千百年历史发展的兴衰过程，有着极其重要的意义。部门志的编写，为本行业综合记述历史和现状，借鉴和吸取历史经验教训，提供经济发展战略依据，对职工进行厂史教育等，更有其独特的作用。

四川省汽车运输第五十一队的历史虽然不长，但她也随着祖国社会主义建设步伐，逐渐走上了一条发展和壮大的道路。其中有创业时的艰辛，失误时的挫折，也有引人瞩目的成就。更重要的是她经过二十多年的不懈努力，积累了一整套专业运输企业的管理经验。于是，编写一部《四川省汽车运输第五十一队队志》，忠实记录车队发展的历史和现状，已成为时代赋予我们的光荣责任。

本志书的编写工作，是在车队党总支的领导下开展的。于一九八三年八月至一九八五年十二月历经两年多的时间，得以最后完成。由于是第一次接触此项工作，加之资料比较缺乏，编写人员的水平所限，难免出现遗漏和不妥之处。但整个车队的发展概况，各方面的管理情况及演变，将如实地，尽可能全面地显现在各篇章史料之中。

整个编志工作，受到了车队党总支，队领导的高度重视和灌县志办公室的大力支持。得到了车队行政、计财、机务、材料、安全、营运、检验、车管、保卫等职能股室和队工会的积极协助，提供数据、文字资料，以及不少老师傅老同志的大力帮助。在此，我们谨代表本志编写组，向关怀、支持此书编写的单位和同志表示衷心的感谢。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

凡　　例

一，四川省汽车运输第五十一队，系综合性的专业运输车队，虽然发展历史不长，但工种齐全，分工细致，各项管理制度工艺流程建全。车队曾几分几合和部份调整，不少资料散失不全，因此；不能每一小变动都加以叙述，只能有详有略，大体反映建队二十多年来的历史概况。

二，本志分八篇共二十一章，约四万五千余字。各篇章节有多有少。上限，基本断至一九六三年七月，下限至一九八四年底，但有些史料也有延伸情况。

三，由于不少历史资料缺乏，我们发动各股室和不少老职工提供必要的资料，对口碑材料和数据：加以核实，坚持实事求是，对无法核查的，宁可从略，不叙无据。

四，大事年表，凡是对本队有较重大影响的事件，事故，皆录之。因年代较久，资料缺乏，可能录取不全。对全国性的历次政治运动，除专门篇章概述车队情况外，其余由专职机关辑述，本志从略。

五，编志领导小组名单：

李光耀　李福金　王祖良　吴和玉

编　　辑：李光耀　李福全

主　　审：李光耀

主　　笔：李福全

封面设计：王祖良

绘　　图：唐世茂

图片摄影：吴和玉　曾福时

校　　对：徐义明　吴和玉

印　　刷：灌县都江印刷厂

目　　录

第一篇　概述……1
第二篇　机构设置及演变……3
　第一章　管理机构……3
　　第一节　队级行政机构的设置和演变……3
　　第二节　职工代表会议（小组）……5
　　第三节　各时期职能部门的演变……5
　　第四节　生产班组的演变……7
　第二章　党组织的建立和设置……8
　　第一节　党组织的建立和发展……8
　　第二节　党组织的常设机构……10
　第三章　群团组织……10
　　第一节　工会、妇女组织……10
　　第二节　共青团组织……11
　　第三节　民兵组织……12
　　第四节　治保会、调解会……13
第三篇　政治……14
　第一章　建队初期的政治运动……14
　第二章　“文化大革命”时期……14
　第三章　党的十一届三中全会前后……15
第四篇　企业管理……17
　第一章　思想政治工作……17
　第二章　计划管理……18
　第三章　生产管理……21
　　第一节　生产指挥关系……21
　　第二节　车辆的更新及使用……22
　　第三节　车辆的保养及维修……23
　　第四节　机电设备状况及加工能力……27

第四章　安全质量管理……29
第一节　安全行车管理……29
第二节　质量管理……32
第五章　技术管理……37
第一节　技术革新的开展及成果……37
第二节　技术人员的变动情况……38
第三节　职工技术培训……39
第六章　财务管理……40
第一节　营运收入……40
第二节　产品成本……40
第三节　经济效益……41
第四节　固定资产低值易耗品和资金管理……41
第七章　物资管理……42
第一节　物资的计划管理和审批……42
第二节　物资的调拨采购和发放……42
第三节　废旧物资的回收和处理……43
第四节　主要物资的消耗……43
第八章　制度管理……47
第一节　制度的建立和健全……47
第二节　制度的范围和内容……47
第三节　制度的执行……48
第五篇　职工情况及工资……49
第一章　职工变动情况……49
第一节　职工来源……49
第二节　职工的变动……49
第三节　职工劳动组合情况……50
第二章　工资……52
第一节　工资计划的编制和工资标准……52
第二节　工资调整……53

第三节　奖金和津贴……56
第六篇　文化生活和福利事业……58
第一章　文体活动及职工教育……58
第一节　文体活动……58
第二节　职工教育……58
第二章　福利待遇与劳动保护……59
第一节　福利设施和制度……59
第二节　劳保福利……60
第三节　计划生育……60
第七篇　社会主义劳动竞赛……62
第一章　劳动竞赛与立功创模……62
第二章　先进集体、先进生产（工作者）……62
第三章　新风赞……65
第八篇　大事年表……67

第一篇　概　述

四川省汽车运输第五十一队，座落在灌县城关蒲阳路口，建设路107号；占地一万五千零四十一平方米（约２８亩）。有正式职工五百三十四人；各型汽车一百六十一辆（1984年底），固定资产一百二十多万元（不包括汽车），年产值五百四十多万元。隶属於四川省汽车运输公司汶川公司（公司驻汶川县），根据省政府文件，汶川公司于一九八五年九月一日起，正式下放阿坝藏族自治州。

汽车五十一队正式建队于一九六三年七月，它的前身是一九五八年在成都组建的阿坝藏族自治州汽车运输公司第二队，于一九六零年冬，从成都市府青路搬迁到灌县现址。其主要经营路线是阿坝州内全境十三个县。

车队是主要从事运输生产的专业性汽车运输队，产量为吨公里。车队的保养和修理作业主要为本队营运车辆服务，同时也承接少数外修车辆。经过二十多年艰苦不懈的努力，车队随着国民经济的发展，经历了它自己逐渐发展壮大的过程。

一九六０年至一九六四年，是车队的初建时期，当时只有五十辆３．５吨进口老式却贝尔的柴油车，职工人数不足二百人，全部设备也只有几台旧式皮带车床，钻床。车辆保养维修全凭手工操作。职工的生活条件和工作条件都十分艰苦。住的是土砌房屋，在一片荒草地，乱坟岗上开始了安家立业的战斗。由于生产工具落后，行车路况差（还有几个县不通公路），故劳动生产率也很低，平均车吨月产仅二千七、八百车吨公里。因为当时运输车辆少，所以，车队对阿坝州各族人民的生活和建设发挥了重要作用。

一九六四年，柴油车全部交汽车八队，二月份接新解放货车２０台，加上六三年从江津泸州公司接车２５台、共４５台，后来又从成都公司接客车１０台。正式担任州内的客运业务。生产也开始摆脱了前几年的低产徘徊状态，开始了较大的起步。一九六五年平均货车月产达到三千三百七十九车吨公里，六六年已上升到了四千零九十七车吨公里．客车产量也由一九六五年的平均一千八百一十八车吨（人）公里，猛升到平均月产三千二百八十车吨人公里．产值达一百四十多万元，经济效益的逐步提高，使职工的工作生活条件有所改善，车队新修了部份职工宿舍，部份简易保养车库。

一九六六年下半年，文化大革命开始后，党的领导机构瘫痪了，车队的生产和工作都受到了很大冲击．虽说还未出现停产情况、但生产确受到了很大影响，从一九六七年起，货车月产水平急剧下降，一九六七年到一九六九年的三年中，平均月产三千一百五十四车吨公里，比文革前下降２０％；一九六八年甚至降到月产二千八百六十车吨公里，降到了历史最低水平。一九七０年以后，货车才逐步上升到三千车吨公里以上。但是，文革期间的客运生产较正常，车队已拥有客车３０台，月产在三千五百车吨公里以上。从一九六五年至一九七０年前，我队解放货车支援攀钢三线建设，在成都曹家巷住点，与支援四川建设的北京车队在一起，仿制了许多新保修机具，如打肱机，骑马卡折装机，蹄片铆合机等，减轻了劳动强度，提高了工效．总的来说，文革期间，没有造成严重停产，虽然受到一些损失，相对说来，不算十分严重．究其原因，主要是老工人多，派别斗争不十分严重，群众组织没有酿成严重对立，气氛缓和，一九六七年二月上级又派驻了军代表，对稳定局势，平息对立，促成联合起了推动作用，绝大多数职工的政治觉高，始终坚守工作岗位，坚持生产的主人翁

精神，自觉不自觉的抵消了文革的一些错误影响。因此，车队在经过文革最初几年的动乱后，生产也就逐步趋于正常。

一九七六年，党中央一举粉碎了“四人帮”篡党夺权的阴谋，结束了长达十年之久的“文革”动乱，广大群众被压抑的建设社会主义的积极性，爆发出来了，全国掀起了大干社会主义的热潮。一九七七年至一九七八年，在公司统一领导下，掀起了“创建大庆式企业”的活动，生产效益不断提高，产量持续增长，三年三大步，从七七年到七九年三年里，货车平均车吨月产达五千三百一十三车吨公里，比文革前的一九六五、一九六六年增长42.1%；比文革中的一九六七，一九六八，一九六九年增长６８．４％；尤其是一九七八年五月，货车平均月产达到七千二百一十二车吨公里，创造了同行业全省最高记录。连续三年的增长，创造了全省同行业较高的生产水平。客运生产也保持在三千车座公里以上。由于受“极左”思潮的影响，在生产中，强调高指标，高速度，只重视产量，不重视经济效益，只求快，不求稳，忽视了经济规律和自然规律，使生产工作失去了持续稳产的能力，这些都是应当引为教训的。

一九七八年，党的十一届三中全会后，在党的“调整、改革、整顿、提高”的方针指引下，车队也进行了几次较大的调整，改革工作。一是一九八一年将全部客车移交汽车八队经营，二是党的工作进一步转移到经济工作中来，逐步实行党政分工，党组织重点抓好党务工作；生产实行队长负责制。进行了企业整顿；完善了岗位责任制和经济责任制；三是领导班子进行了两次大调整，使其年龄　文化水平、管理能力更加趋于合理。一九八四年；车队又开始经营客运。经过这一系列工作，车队的运输生产出现了持续稳定增长的局面，一九八０年至一九八四年，货车平均月产在三千九百多车吨公里。客运生产到一九八五年九月，也出现了前所未有的好形势，八月，客车平均月产四千七百四十九车座公里，５１１６９号单车，月产突破八千车座公里以上。创造了建队以来的最高水平。一九八一年至一九八四年累计上缴利润达四百五拾二万六千九百零六元。以每年平均百分之四的速度递增。使车队连续三年被评为省公司先进车队和一九八二年度交通厅先进车队。

通过二十多年的艰苦努力，汽车五十一队已初具规模，营运车辆不断得到更新，保养作业已初具半机械化水平，生产能力和技术水平有较大提高，职工生活福利有了很大改善。但还存在一些问题，生产还不能完全适应新形势发展的需要，生产条件，生活福利设施都还需要改善，运输企业还面临着进一步改革和调整的任务。全行业体制改革还刚刚开始；车队内部的改革还需深入，以提高经济效益为中心的增产、挖潜工作还待不断加强，特别是面临新的运输形势，努力提高竞争能力，开展优质服务，闯出新的门路，以更好地适应国民经济稳定，持续发展的需要。

祖国在前进，社会在进步，要以开拓的精神，搞活企业，使交通运输事业有一个新的发展。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com