

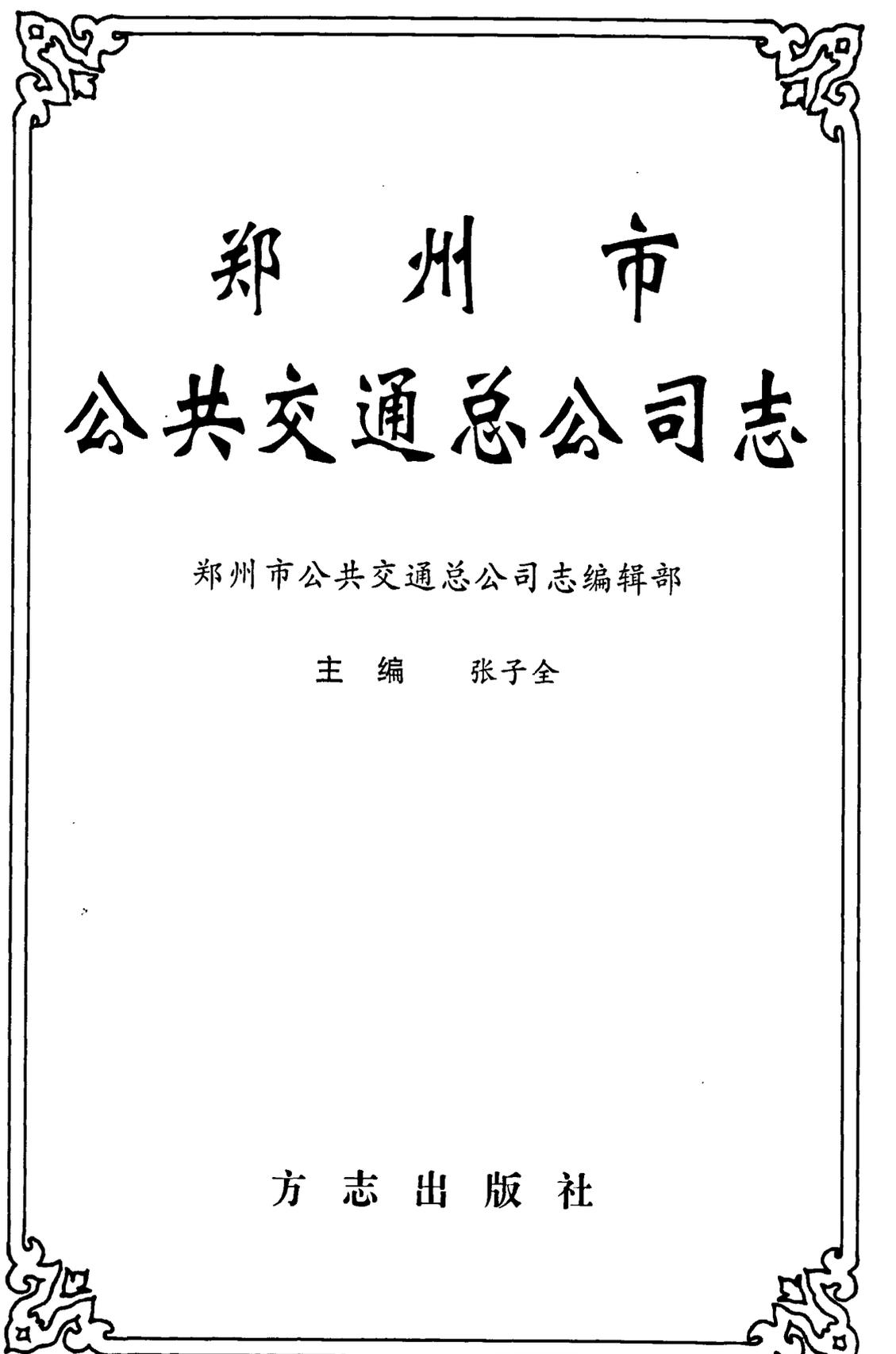
Zheng Zhou Shi Gong Gong Jiao Tong Zong Gong Si Zhi

018608

郑州市 公共交通总公司志



中国·方志出版社



郑州市 公共交通总公司志

郑州市公共交通总公司志编辑部

主 编 张子全

方 志 出 版 社

《郑州市公共交通总公司志》编辑委员会

主任：张子全
委员：潘道谋 舒毓妹 何华峰 巴振东 张绪森
田金雨 王书玉 田和平 刘润生 焦泮功

《郑州市公共交通总公司志》编辑部

主编：张子全
副主编：袁国标 王书玉 焦泮功 柴学志
顾问：李体仁 张公灿
编辑：云 龙 郭恩浩 赵惠丽 师雅鸾
编写人员：云 龙 郭恩浩 赵惠丽 霍鹏程 贺时庸
宋建华 孟繁禄 白立威 李碧君
工作人员：马玉红 张润玲 窦晓君
数字审核：师雅鸾
摄影：龚继超 黄建郑

《郑州市公共交通总公司志》编辑委员会

主任：张子全
委员：潘道谋 舒毓妹 何华峰 巴振东 张绪森
田金雨 王书玉 田和平 刘润生 焦泮功

《郑州市公共交通总公司志》编辑部

主编：张子全
副主编：袁国标 王书玉 焦泮功 柴学志
顾问：李体仁 张公灿
编辑：云 龙 郭恩浩 赵惠丽 师雅鸾
编写人员：云 龙 郭恩浩 赵惠丽 霍鹏程 贺时庸
宋建华 孟繁禄 白立威 李碧君
工作人员：马玉红 张润玲 窦晓君
数字审核：师雅鸾
摄影：龚继超 黄建郑

公交企业精神

爱岗敬业，
艰苦奋斗！

改革创新，
服务一流。

张子全

郑州市公交总公司总经理张子全书

序

时逢《郑州市公共交通总公司志》一书即将出版之际，我借应邀作序的机会，写上几句话，以表示对公共交通事业发展的关注之情和对公交战线广大职工的希望。

郑州市现代化公共交通，始创于1954年2月。四十多年来，从公共汽车通车，无轨电车运行，到汽、电车公司合并，走过了一段从无到有，从小到大，艰苦创业，不断发展的光辉历程。其间，市公共交通由开业时的职工17人，6部运营车辆，3条运营路线，发展到汽、电车并举，各种大、中、小车辆860多辆，运营路线28条，已形成以火车站为中心，辐射东、西、南、北四周的路线网络；公交企业由原来的一个小型企业，发展到已拥有5个汽车公司、1个电车公司、1个汽车修理厂，计7个生产单位与经济开发总公司、职工医院、幼儿园、城市客运警察大队4个辅助单位和“中裕置业发展有限公司”、“中裕汽车修理服务有限公司”两个合资企业，职工4200多人，已形成可提供多层次、多形式服务的大型城市公交骨干企业。

城市公共交通是城市经济活动的动脉，是城市精神文明建设的窗口。从它诞生那一天起，对郑州市的经济发展，沟通城乡交往，方便居民出行等方面起到了极为重要的作用。特别是党的十一届三中全会以来，在服务于郑州市的改革开放，搞活经济；服务于郑州市商贸城建设方面所发挥的作用，尤为明显，更加突出，深受郑州市各界人民的赞誉。

1996年6月，江泽民总书记在郑州市视察时提出“把郑州市建设成为社会主义现代化的商贸城市”，这是对郑州市的鞭策和鼓励。希望工作在公共交通战线的职工，要以江泽民总书记的题词为动力，以党的十五大精神为指针，保持和发扬艰苦创业的精神，加压负重，开拓进取，创造更加光辉灿烂的未来。

城市公共交通是公用事业，其发展离不开全社会各方面的大力支持。因此，也希望社会各界和广大人民群众更加关心公共交通事业，热情支持公共交通事业的发展。

郑州市副市长

周建秋

98.2.25.

凡 例

一、《郑州市公共交通总公司志》是以马克思列宁主义、毛泽东思想和邓小平建设有中国特色的社会主义理论为指导，以继承历史，反映现实，服务当代，有益后世为宗旨，全面、系统、准确地论述和反映郑州市公共交通总公司的历史与现状。

二、全志运用辩证唯物主义与历史唯物主义的观点，坚持实事求是的原则，力求做到思想性、科学性与资料性的统一。

三、全志上限始于1954年初郑州市公共汽车公司成立，下限断于郑州市公共交通总公司1996年末。

四、全志立足当代，详近略远，反映历史现状，突出时代特点与专业特点。

五、全志原则上采用横分门类，纵述事实，以章节形式，横排竖写，按章分类，以类系事。

六、全志采用述、记、志、表、录等多种体裁，以志为主。书末设劳模录、大事记、附录、附表。

七、志书所载人物采用简介形式，着重记载本专业出席市级、省（部）级劳动模范及“五一”劳动奖章获得者，同时，收入有从事本专业之前的模范人物。

八、全志编写资料来自于郑州市公共交通总公司档案室和老干部、老工人的口碑资料。数据主要来自于总公司历年统计报表。为减少篇幅，一般不注资料出处。



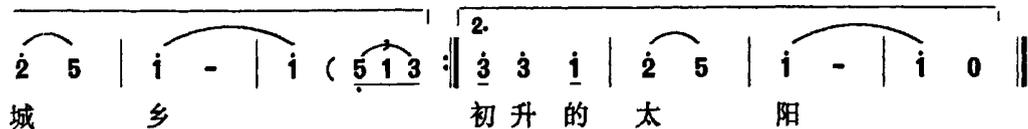
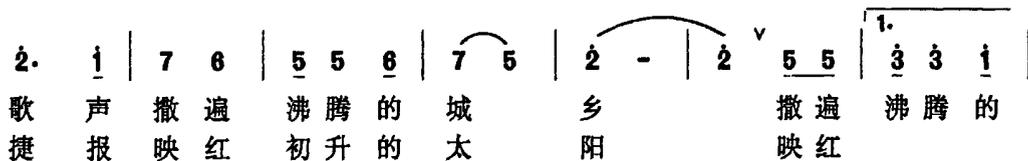
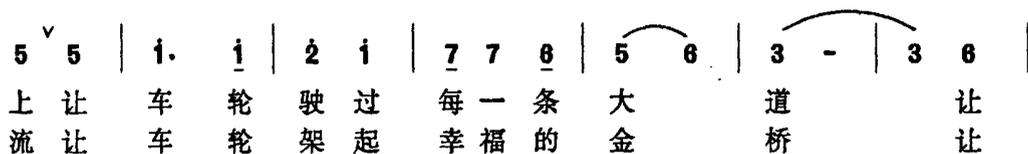
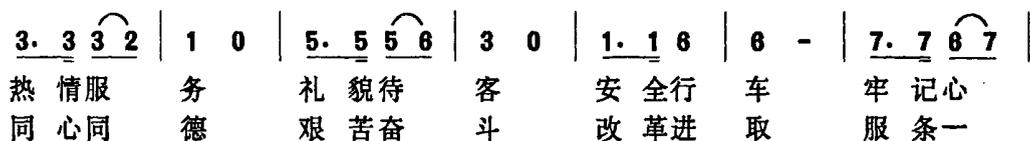
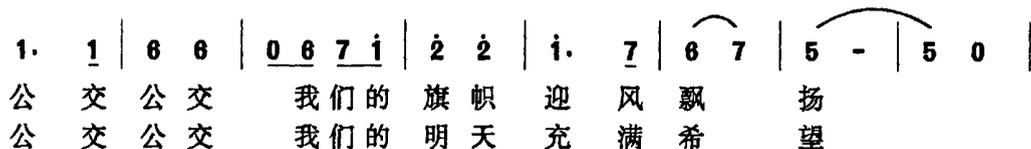
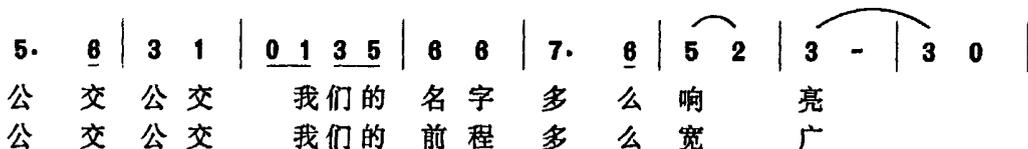
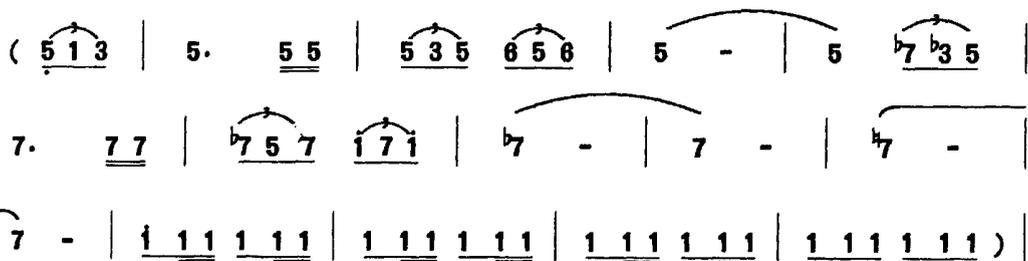
郑州公交徽

公交之歌

(合唱)

1 = $\flat E$ $\frac{2}{4}$

热情、自豪地



目 录

概 述.....	1
第一章 机构沿革	11
第一节 隶属关系	11
第二节 管理机构	16
第三节 生产单位	19
第二章 运营管理	27
第一节 路 线	27
第二节 运营调度	54
第三节 票 务	64
第四节 运营服务	74
第五节 行车安全	82
第三章 出租旅游	90
第四章 设备管理.....	100
第一节 车 辆.....	100
第二节 保修设备.....	107
第三节 电车供电设施与设备.....	117
第五章 技术管理.....	124
第一节 车辆保修.....	124
第二节 技术检验.....	138
第三节 技术革新.....	141
第六章 经营管理.....	145
第一节 责任制.....	145
第二节 计划管理.....	147
第三节 信息管理.....	150

18

第四节	财务管理	154
第五节	劳动工资管理	162
第六节	物资管理	177
第七节	档案管理	184
第七章	计划生育	187
第八章	党群工作	193
第一节	党的建设	193
第二节	工会	212
第三节	共青团	233
第四节	民兵建设	238
第五节	治安保卫	241
第九章	职工教育	251
第一节	文化教育	251
第二节	技术培训	256
第三节	业务培训	261
第十章	基本建设	265
第一节	生产基本建设	265
第二节	生活基本建设	271
第十一章	福利设施	276
第一节	住宅	276
第二节	幼儿园	279
第三节	职工医院	282
第四节	职工食堂	285
第五节	职工浴池	287
第六节	生活补贴	288
第十二章	多种经营	290
第一节	家属工厂	290
第二节	劳动服务公司	291
第三节	经济开发总公司	293
第四节	合资企业	295

目 录

第五节 联营企业.....	298
劳动模范录.....	299
大事记.....	305
附 录.....	319
附 表.....	325
编后记.....	350

概 述

城市公共交通是城市建设的重要组成部分；是城市社会、经济活动的大动脉；是传播精神文明的窗口；是人民群众从事生产活动和日常生活的基本代步工具。城市公共交通事业的发展是体现城市的经济发展程度、科学技术水平和现代化建设成就的重要标志之一。

郑州市解放前，城市公共交通工具主要是黄包车、手推独轮车、畜力木轮车和脚驴。1948年10月郑州解放时，市内有黄包车340辆。1950年市政府组建黄包车大队，参加组队的有192辆，归属郑州市搬运公司领导。1954年，黄包车陆续改装为脚踏三轮车。1956年脚踏三轮车发展到618辆。1959年，三轮车客运队更新脚踏三轮车为轻骑机动三轮车。这几年，就是这支三轮车队伍，承担着郑州市市区出租客运的主要任务。

1954年，河南省省会由开封迁入郑州。郑州市成为河南省的政治、经济、文化中心。为满足省会迁郑后，城市社会经济活动及人们生产、生活的需要，市政府于1953年上半年决定，由市城市建设局负责开辟郑州市公共汽车路线，以比较先进的公共汽车，逐步替代城市落后的三轮车客运工具。

1954年元月19日郑州市公共汽车公司正式成立。元月31日举行了由郑州市副市长王均智、市城市建设局局长王言同志参加的郑州市公共汽车公司开业典礼。2月1日，公共汽车正式投入运营。从此，郑州市开创了市区现代化公共交通的新纪元。

郑州市现代化公共交通事业，从无到有，从小到大，到1996年经过了四十二年的发展历程。纵观这四十二年的发展史，根据各个不同历史时期的特点，可大致分为以下四个阶段。

一、1954年至1965年，是郑州市城市公共交通的兴起、发展阶段。在这段时期内，车辆、人员不断增加，运营范围逐渐扩大；各种规章制度相继建立，各项业务管理办法日臻完善；社会服务和经济技术指标连年上升。在

1960年，全国城建系统开展的“五好”竞赛活动中，公司被评为省级先进单位，公司二队被评为全国先进集体。

但在这一阶段，由于遭遇了超越经济发展规律的1958年的“大跃进”和1959年至1961年连续三年的自然灾害，为解决人民生活困难，市政府指示，公司的运营车辆，白天在市区运客，夜间到郊县拉粮。这种拼设备、拼体力的作法，一度造成车辆严重拖保失修。到1962年，完好车率和工作车率分别下降到60.4%、54.8%。并由于油料极其缺乏，供不应求，有近40%的车辆被迫停驶。

，1963年至1965年，国民经济调整与恢复期间，公司重点组织车辆保修，实行奖金与保修任务和行车质量挂钩，很快使完好车率与工作车率恢复到了90%、80.2%，服务质量和经济效益也得到明显提高。1964年下半年，在全省城市公共交通经验交流会上，介绍了经验。到1965年底，公司在册车辆发展到82辆，路线11条，职工737人。

二、1966年至1976年，是郑州市城市公共交通的动乱阶段。1966年5月中央政治局会议和1966年8月党的八届十一次全会相继通过了《中国共产党中央委员会通知》（即五·一六通知）与《关于无产阶级文化大革命的決定》，举国上下揭开了“无产阶级文化大革命”的序幕。这一运动从开始至结束，郑州市公共汽车公司正常的生产秩序被冲跨，职工们的思想被搞乱，致使整个企业处于一片混乱瘫痪状态，运营形势每况愈下。据统计，在这十年中竟有八年连续亏损，累计亏损金额达176.54万元，仅1976年就亏损53.61万元。交通事故连续不断，1970年至1976年共发生交通责任事故343起，平均每年发生近50起，造成伤231人，亡33人，损毁各种车辆53辆。到1976年底，完好车率、工作车率，分别下降到62.4%、59.8%，再次出现40%左右的车辆被迫停运待修。

但在这混乱的“无产阶级文化大革命”十年间，也由于广大职工群众不惧艰险，顶风破浪，排除来自各方面的干扰，使城市公共交通在“乱”中求得了发展。先后开辟了6条郊区路线；新建了大石桥和花园路口两个调度停车场；试办了小汽车出租业务。同时，为解决运力不足的难题，大修厂还组织力量装配新型客车34辆、摩托车48辆。并且，由于推广固定润滑新技术，而荣获省重大科技奖。到1976年底，公司在册车辆发展到139辆，路线15条，职工人

数达到 1639 人。

三、1977 年至 1984 年，是郑州市城市公共交通整顿发展阶段。1977 年，是“十年动乱”结束后的第一年，时运初转，职工面貌焕然一新。特别是 1978 年 12 月党的十一届三中全会召开，给神州大地播下了春天的生机。公交企业职工认真执行国民经济“调整、改革、整顿、提高”的八字方针，对企业进行了全面整顿。恢复与健全了各项管理制度，初步实行了全面计划管理，全面质量管理和全面经济核算。恢复了公司总调度室，调整了路线布局，更新了站台设施，加强了行车服务检查，开展了社会主义劳动竞赛和职业道德教育，使企业管理和服务得到了较快地恢复与发展。1983 年经市政府有关部门检查验收，公司被评为企业整顿合格单位。边整顿、边发展，企业在整顿过程中，积极筹措资金先后购置新车 100 余辆，改造解放牌发动机 280 台，新建了华山路、郑花路两个调度停车场。恢复了 1974 年停办的汽车出租旅游业务，开辟了郑州至少林寺、郑州至开封两条旅游专线。到 1984 年，出租旅游车队发展到拥有职工 134 人，小轿车 34 辆，大客车 15 辆的规模。1983 年公共汽车公司被市政府评为市工交、财贸、基建战线的先进企业。

随着城市人口的增长和改革开放带来的城市流动人口的增加，单一的汽车客运已满足不了城市人民的需求。1978 年 4 月 17 日，郑州市革命委员会决定成立“郑州市电车会战指挥部”，筹建郑州市电车工程。电车会战指挥部在京、沪、杭、沈和武汉等市组成的技术顾问小组配合下，发动群众，昼夜奋战，仅用一年的时间，完成了会战任务。于 1979 年 4 月 30 日在郑州市纬五路电车停车场，隆重举行了电车通车典礼。省、市主要领导段君毅、胡立教、戴苏理、赵文甫、李庆伟、于一川、徐学龙、孙化三、张质彬等同志参加了大会。从此，郑州市公共交通形成了汽、电车并举的新结构，为郑州市的城市客运谱写了新篇章。

电车通车后，以电车会战指挥部人员为基础，于 1979 年 9 月，成立了郑州市电车公司。电车公司领导一开始就建立了企业各项管理制度，加强了企业管理，很快使电车客运队伍以新人、新设备、新姿态活跃在郑州市的城市客运战线上。并在职工群众中积极开展热爱公交心灵美、车容整洁环境美、礼貌待客语言美、方便乘客行为美的“四美”及其它一系列优质服务竞赛活动，使电车客运的服务质量得到了群众的好评。

1984年5月15日，郑州市编制委员会根据市政府城市总体规划和城市物质文明与精神文明建设的需要，决定将郑州市汽车公司、郑州市电车公司合并，成立郑州市公交公司（见附录〔七〕），并于1984年7月宣布实施。两个公司合并后，至1984年底，公交公司拥有各种车辆336辆，其中运营车辆320辆；运营路线25条；路线总长度585.6公里；职工3523人。

四、1985年至1996年，是郑州市城市公共交通改革进取，强化管理阶段。1985年是汽、电车两个公司合并后的第一年，公司面临着职工思想问题多，规章制度不统一，资金短缺，运力不足诸多方面的问题和在郑州市召开全国青少年运动会、百货会、钢材会、糖酒会的重大任务。面对这些问题和任务，公司领导班子在加强自身思想建设的同时，对于中层领导，采用汽、电车干部相互交流、党政干部相互交流、机关与基层干部相互交流的办法，进行了三次调整，举办了五次学习班，促进了两个公司干部之间的相互了解和思想认识地统一。对于职工群众结合党内整党活动，开展了“为人民服务”大讨论，提高了党员和广大群众为人民服务的自觉性。在经营管理上，采用边实践、边修订、边整理的方法，先后统一了两个公司的以经济责任制为主要内容的97项管理制度，建立了按章办事的新秩序。在运营生产上，积极筹措资金700万元购买新车94辆，改造旧车25辆。经过职工群众的共同努力，圆满完成了全国在郑州召开“四会”期间的运营服务任务，为河南省及郑州市争了光。会后，公司被市委、市政府评为“优质服务先进单位”。

1986年至1988年，根据国务院《关于城市经济体制改革的决定》，公司本着从实际出发，先易后难，先急后缓，慎重初战，务求必胜的原则和积极稳妥，大胆尝试的指导思想，在企业内部推行了一系列改革。一是改革领导体制，实行了经理负责制。1985年5月，经市政府批准，公司实行经理负责制。1986年，经理依据《经理工作条例》赋予的职权，组织了强有力的行政指挥生产的领导班子，克服了过去长期存在的党政不分，以党代政，影响生产的不良局面，形成了党、政、工按各自条例规定办事的良好气氛。二是改革行政中层领导干部任免制，实行行政中层领导干部聘任、解聘制。搬走了中层领导干部的“铁交椅”，激励了中层领导干部的进取心和责任感。三是改革工资奖金分配制度，实行了工资奖金全浮动。改变了过去“多劳不多得”，“少劳不少得”，“不劳也能得”的弊端，体现了社会主义“按劳分配”制度的优越性。四