

概 述

青岛位于山东半岛东南部，三面环海，一面与内陆腹地相连，具有优越的交通运输条件。但在青岛建置之前，社会生产力发展缓慢，交通十分落后。海上运输主要在胶州湾的塔埠头、青岛口、女姑口、沧口、沙子口一带有山东沿海和江、淮、闽、浙等地的民船，从事着当地一些土特产品的贸易往来，陆上交通运输既无铁路，也未形成正式的公路，青岛周围的即墨、胶县以及各集镇之间虽有道路相连，但多为邮递公文、传送行旅、商品交换的驿道和官马大道，交通运输始终没有脱离人畜力车的传统落后方式。从 1891 年青岛建置开始，在近 100 年的时间里，青岛的交通事业先后经历了德、日侵占和北洋政府、南京国民政府统治时期的艰难、坎坷、曲折发展过程，也经历了在中国共产党领导下社会主义建设时期迅速发展的新阶段。尤其是中共十一届三中全会以来，青岛的交通事业在“改革、开放”总方针的指引下，获得突飞猛进的发展，并已初步形成以港口为枢纽，公、铁、水、管、空 5 种运输方式相互衔接，协调发展的现代化综合运输体系。

1891 年 6 月 14 日，清政府议决胶澳设防。至德国侵

占青岛，青岛仅有通往崂山、即墨等地的骡马车道 4 条，共 37.5 公里；独轮车道 6 条，共 30.5 公里。

1897 年德国侵占青岛后，为了殖民统治和经济掠夺的需要，开始在青岛兴建港口、铁路。随着青岛港和胶济铁路的建成，德、英、日、美等国的轮船相继涌入青岛港，将由胶济铁路运到青岛的煤炭、矿石、土特产品等物资装船运往国外，大肆掠夺中国资源。同时，向中国倾销“洋货”，牟取暴利，胶济铁路和航运主权沦于德殖民统治者和外国列强之手。随之，德国殖民统治者将汽车引入青岛，并在市内、市外修筑道路，从而进一步把持公路运输权力。

1914 年 11 月日本第一次侵占青岛后，继续利用胶济铁路和港口掠夺中国资源并向山东各地倾销日货。到 1921 年，货物发送量已达 197.1 万吨，为 1913 年发送量的 2.1 倍。与此同时，日本殖民统治者不断扩张海上航运势力，先后有“日本邮船会社”、“大阪商船会社”、“大连汽船会社”和“日清汽船会社”等 15 家航运公司在青岛经营海上运输。这一时期，英、德、美等国的轮船公司由青岛至北美的航线有 7 条，营运船舶 69 艘，共 54.8 万载重吨；通欧洲的航线 8 条，有营运船舶 75 艘，共 53.43 万载重吨；至国内沿海航线有 11 条，营运船舶 62 艘，总吨达 11.27 万吨，其中中国船舶 19 艘、19 750 吨。

北洋政府收回青岛后，1923 年 1 月，以 4 000 万日元从日本人手中赎回胶济铁路。在这之后的 15 年中，青岛

先后处在北洋政府和南京国民政府的统治下。这一时期，青岛的交通运输特别是海上运输和公路运输都有较快的发展。1928年8月，南京国民政府轮船招商局在青岛建立办事处。至30年代，青岛的沿海运输船行已达32个，有营运船舶52艘，总计6.1万载重吨。30年代中期，青岛的民营汽车行也发展到30多家，拥有客货营运车150多辆。长途汽车客运的线路主要有青岛至平度沙河、即墨城、即墨金口、莱阳、栖霞、潍县等；公路货运量也有较大增长，但是公路运输所占的比重仍很小。这一时期，铁路的年客货发送量趋于平稳，大体维持在300~400万人和200~300万吨之间。

日本第二次侵占青岛期间，对整个青岛的铁路运输、海上航运和公路运输实行全方位控制，并通过胶济铁路和青岛港掠夺中国资源、运送军用物资、扩大战争、支撑国内日益严重的经济危机。1942年，胶济铁路货物的发送量达到500万吨以上，海上货运量达300万吨。这一时期，日本在青岛建立了华北交通株式会社青岛自动车事务所，下设8个自动车营业所，大量日本汽车进入青岛，基本垄断了青岛的公路客货运输。解放战争时期，由于国民党发动全面内战，使青岛的铁路、公路客货运输通阻无常，胶济铁路近于瘫痪。至解放前夕，公路总通车里程不足800公里，并且全部是标准低、路况差的等外公路。同时，轮船招商局青岛分局的全部船只随国民党撤离，各大船行的大部分船只也被国民党军队强行征用去台湾和香

港，整个交通运输陷入全面瘫痪和半瘫痪的状态。

1949年6月青岛解放，交通事业开始进入一个崭新的时代。在三年国民经济恢复时期，交通战线广大干部职工在人民政府的领导下，发动人民群众奋力抢修由于战争破坏和连年失修的胶济铁路和公路设施，全面恢复交通运输，确保了人民生活必需品和生产物资的需要。

“一五”期间，铁路建设投资6637.82万元，建成蓝（村）烟（台）铁路，其中青岛境内71.6公里；新建公路110.6公里；新增运输船舶25艘、3280吨位。至1957年铁路旅客发送量突破1000万人，货物发送量达716.8万吨，分别比1952年增长84.6%和67.1%；公路客货运量分别达149万人和548万吨，比1952年增长2.04倍和37.3%；海上客运量13.3万人，货运量118万吨，分别比1952年增长0.9倍和2.29倍。1958~1965年，第二个五年计划和三年国民经济调整时期，交通运输波动较大。“大跃进”时期，交通运输大搞“放卫星”，铁路货物运输欠载亏吨，公路运输大搞汽车列车化，车辆超负荷运输，损坏严重，公路建设也修建了一些标准低、质量差的道路，造成大量人力物力的浪费。60年代初，交通运输“滑坡”。1962年，公路客货运量分别比1957年下降5.4%和4.4%，海上货运下降17.8%。1963~1965年，进行了三年国民经济调整，交通运输又得到全面恢复和发展。1965年铁路客货发送量达到1424万人和1257.5万吨，分别比1957年增长35.1%和75.43%；海上客货运输量

为 19 万人和 126 万吨，分别比 1957 年增长 39.09% 和 7.3%；公路客货运输量完成 230 万人和 690 万吨，增长 54.36% 和 25.9%。

1966~1968 年，交通运输一度受到“文化大革命”的干扰和影响。1970 年后，交通战线广大干部职工努力使交通运输生产走上正常。1973 年东营——黄岛输油管线正式开工建设，翌年 9 月建成投产。该管线由东营胜利油田起，经惠民、潍坊至青岛市黄岛区止，全长 248 公里。管线建成后，胜利油田生产的原油经广饶、寿光、潍县、昌邑、胶县 5 座热泵站输送到黄岛油库，再由管道将油库的原油输至油码头装船外运，当年实现输油量 270.8 万吨。1977 年，青岛远洋运输公司成立，共有船舶 21 艘、62 万载重吨，使青岛的海运事业步入一个新的发展阶段。

从中华人民共和国建立到 1978 年 30 年间，青岛的交通事业虽有较大发展，但是与整个国民经济发展相比仍处于滞后状态。1978 年，铁、公、水总客货运量分别达到 2309 万人和 5006 万吨，分别比 1949 年增长 5.6 倍和 7.78 倍，年均递增分别为 6.97% 和 8.07%，明显低于全市工业总产值年均递增 12.37%、社会总产值年均递增 10.9% 的速度。同时，交通基础设施建设也远远不能满足国民经济和社会发展的需要。

中共十一届三中全会后，青岛的交通事业在“改革、开放”总方针的指引下，进入了一个全面发展的时期。至 1986 年底，铁路运输部门共投资 8.63 亿元，建成胶济铁

路复线一期工程和部分二期工程，开通济南至蓝村段双线。双线里程为 339.2 公里，结束了胶济铁路单线运行的历史，运输能力比 1978 年提高近一倍。这一时期，公路建设累计投资 4 亿元，拓宽改造干线公路及重要县（区）公路 1 140 公里，其中改造一级公路 41.2 公里，二级公路 232.1 公里，全市总通车里程达 2 668 公里，比 1978 年增加 281 公里。同时，由于认真贯彻交通部提出的“放宽搞活运输，各部门、各行业、各地区一起干，国营、集体、个人以及各种运输工具一起上”的方针，提倡多家经营，鼓励竞争，充分调动了全社会办交通运输的积极性，改变了过去交通运输集中过多、统得过死的单一公有制经济形式，打破了封闭式的运输经济格局，形成了多层次、多形式、多种经济成分共同发展交通运输的新局面，运输市场繁荣活跃。至 1986 年底，全市共有各类营运机动车 7 965 辆，比 1978 年增长 9.5 倍，公路客货量分别完成 1 972 万人和 4 741 万吨，为 1978 年的 7.2 倍和 3.04 倍。公路客运在铁路、海运 3 种主要运输方式中所占的比重，由 1978 年的 11.87% 上升为 1986 年的 42.63%，公路客运量所占的比重由 1978 年的 31.18% 提高至 1986 年的 53%。这一时期，海运事业也取得长足发展，青岛远洋运输公司已发展成为全国最大的散装货国际海运专业公司，共拥有 2~12 万吨级的远洋散装货轮 50 艘，运输航线遍布四大洋五大洲，可直达世界 60 多个国家和地区的 300 多个国际贸易港口。1986 年完成货运量 895 万吨，货运周转量

536.8 亿吨海里，比刚成立时的 1977 年分别增长 16.1 倍和 21.9 倍。为改善青岛经济开发区的海上交通条件，1985 年，青岛市还与山东省交通厅共同投资 2 200 万元，修建了青岛——黄岛轮渡，并于 1986 年 12 月建成通航，平均每天可渡汽车 300~500 辆，旅客 4 000 人左右。1985 年，中国第一条自动化密闭输油管道——东黄线复线开工建设，1986 年 7 月一期工程竣工投产。至 1988 年，共投资 3.09 亿元，建成 9 座微波站和 15 套热媒加热炉，填补了中国长输油管道采用微机控制间接加热的空白，输油工艺技术达到国际 80 年代先进水平。1988 年东黄线输油量 1 389.7 万吨，周转量 340 914 万吨公里。为适应全市对外开放和经济建设的需要，1985 年 5 月对青岛流亭机场进行扩建。1985 年 11 月跑道扩建竣工后，边扩建边复航，改建后的机场可以降落除波音 747 外的各种大中型客机。1986 年，民航运输完成客运量 7.76 万人次，货运量 1 297 吨。青岛市交通战线的广大职工，紧跟改革开放的步伐，为开创交通运输事业的新局面努力拼搏，涌现出许多先进模范人物，青岛远洋运输公司船员严力宾就是其中的一个典型代表。1989 年 11 月 18 日，正在香港岁修的青远公司武胜海轮因船厂工人操作不慎引起大火，严力宾挺身而出，在扑灭大火中光荣牺牲。严力宾的英雄行为在国内外引起强烈反响。中共中央和国家领导人江泽民、杨尚昆、李鹏分别为严力宾题词，号召全党、全国人民向严力宾同志学习。

改革开放的 8 年，是青岛市交通事业发展最快最好的时期，但是由于交通建设投资大，周期长，以及建设资金不足的制约，交通事业的规模仍然不能完全适应形势发展的需要；“八五”和今后 10 年，青岛的交通事业在中国共产党的路线方针指引下，将认真总结经验，继续深化改革，为实现本世纪末和 21 世纪中叶社会主义现代化建设的宏伟目标做出更大贡献。

第 一 篇

铁 路

青岛铁路是山东省境内最早的铁路，也是全国最早的铁路之一。1899年，德国帝国主义开始修建胶（澳）济（南）铁路。到1904年通车时，正线里程为441.4公里（含张博支线）。青岛解放前，其权益先为德帝国主义所独占，后又两次落入日本帝国主义之手。德、日实行殖民掠夺性质的运价政策，以低廉的运价将山东内地的煤炭、矿石等物资输入租界内，其运量约占胶济铁路全线的80%以上；又以高运价将“洋货”输入山东内地，大肆掠夺山东资源和进行资本、商品输出。1905~1913年，运送旅客812.7万人，运送货物556.9万吨，德国攫取利润1950.6万元。1915~1921年，运送旅客1598.8万人，

运送货物 1 035.7 万吨，日本攫取利润 1 885.6 万元。1923 年中国政府收回胶济铁路后，运输、财务权仍把持在日本人手中。在长达半个世纪的时间里，青岛铁路始终未能改变其半殖民地半封建性质和发展缓慢、技术装备落后的状况。50 年中只新建了博（山）八（陡）和南（定）罗（家庄）两条共长 17 公里的支线。设备陈旧落后，线路允许速度仅 50~60 公里，青岛至济南的旅客列车需要 12 个小时左右；机车牵引力，1937 年前为 600~1 000 吨左右，1945 年为 1 800 吨左右；15 吨、30 吨型货车为主型车；货运量最大的 1936 年为 360 万吨。管理分割，运营落后，效率低。至青岛解放时，铁路已支离破碎，站场荒芜，桥梁断损，仅青岛至李哥庄等几个不相连的区段尚可通车。

建国前，青岛铁路承担了经济吸引区内 65~80% 的货运量，在客观上对发展青岛及山东的经济和文化，促进城乡物资和人员交流等方面，起到了推动作用。山东煤、铁工业的发展与胶济铁路的建设也是分不开的。特别是通过青岛铁路的修建和发展，也造就了一支“特别能战斗”的铁路职工队伍。广大铁路职工在中国共产党的领导下，为收回胶济铁路、推翻压在中国人民头上的“三座大山”，进行了英勇的斗争。1925 年 2 月 8 日，曾举行过闻名全国的胶济铁路全线“二八”大罢工，并在历次反帝爱国斗争和全国解放战争中做出了重大贡献。青岛解放时，尚有 6 584 名铁路职工（含四方机厂 1 987 人），成为新中国青

岛铁路建设和发展的一支重要力量。

中华人民共和国的成立使青岛铁路获得了新生。1949年6月青岛一解放，即迅速抢修铁路。7月，胶济铁路全线修复通车运营，年末运送旅客170.6万人，运送货物49.8万吨。随后，有计划地进行旧线维修补强，桥梁加固及更换更新运输设备等一系列技术改造工作。新线建设也同步进行，1956年蓝（村）烟（台）铁路建成通车，1966年建成东（风）铁（石）线，70年代张（店）东（营）、博（兴）小（营）、铁（石）南（仇）三线投入运营，1981年辛（店）泰（安）铁路正式交付运营，1984年7月胶济铁路双线蓝村至济南间开通。1990年，青岛铁路分局辖有铁路干线3条、支线10条、联络线2条，线路总延长1833.6公里（含双线及站特线），营业里程791.1公里，青岛市境内营业里程为146.3公里；设有96个车站，青岛市境内有17个；干线线路允许速度已达到100公里/小时；年运输能力上行为3000万吨，下行为3900万吨；牵引动力全为国产大型机车，客运机车以东风4型内燃机车为主型机车，货物列车也开始改用内燃机车牵引，1990年其牵引比重已达52.55%，机车牵引定数提高到3500吨；载重60吨的货车为主型车；通信、信号等方面也广泛采用了新技术、新设备。

建国后，青岛铁路分局除“大跃进”和“文化大革命”期间的一段时间内实行由铁道部和地方政府双重领导外，均由铁道部统一管理，在济南铁路局领导下，实行分局——

基层站段分级管理；改革运输组织、管理制度和落实各部门的规章制度和各种技术标准、规范，建立健全了统一的运输指挥系统和集中管理体系，加强了运输组织指挥和经营管理。广大铁路职工无论在建国前后抢修铁路恢复生产及抗美援朝中，还是在“文化大革命”中，都表现出高度的阶级觉悟、主人翁精神和顽强的战斗力，为建设和发展人民铁路不断做出新的贡献。1950年发送旅客419.3万人，发送货物292万吨；1958年发送货物达1000万吨；1971年货运量又比1958年翻一番；1985年突破3000万吨。自1975年起，青岛地区货物发送量渐由占全分局货物发送总量的15%增到20%以上；货物到达量由占全分局货物到达总量的60%降至42%左右。1986年发送旅客2023.2万人，发送货物3140.2万吨，到达货物4031.1万吨，比1950年分别增长3.8倍、9.75倍和12.8倍，货物发送量年均增长6.81%。是年，完成旅客换算周转量17972百万吨公里，运输收入58386.1万元，实现利润7328.7万元，分局留利873.9万元，固定资产总值达10.8亿元，运输全员劳动生产率56.2万换算吨公里。1990年发送旅客1452.9万人，比1986年减少28.2%发送货物3740.6万吨，比1986年增长19.1%，年均增长4.47%；到达货物4708.7万吨，比1986年增长16.8%；换算周转量完成21330百万吨公里，比1986年增长18.7%；运输收入100642万元，比1986年增长72.4%实现利润7212.1万元，比1986年下降1.6%；

上缴利税 2 398.4 万元，比 1980 年减少 60.3%；分局留利 691.1 万元，比 1986 年减少 20.9%；固定资产总值 160 133.5 万元，比 1986 年增长 48.3%。青岛铁路分局下设 37 个基层单位，职工总数为 36 187 人，运输全员劳动生产率 65.75 万换算吨公里，比 1986 年增长 16.99%。

第一章 铁路建设

第一节 胶济铁路

胶济铁路东起青岛，北行绕过胶州湾转向西延伸，经胶州、潍坊、青州、淄博等地，终点于济南，全长 384.6 公里，设有 52 个车站。1990 年，青岛铁路分局管辖青岛至明水以西 338 公里处，辖有车站 45 个。青岛境内有 83.219 公里线路，设有 12 个车站。

胶济铁路为德国于 1904 年按殖民地轻便铁路标准建成。解放前，因迫于运营需要，进行过多次技术改造，但技术标准仍很低。中华人民共和国成立后，经一系列改建和扩建，原德、日遗留下来的设备，除少数桥梁外，全为国产设备所替代。1984 年蓝村至济南间双线投入运营，1990 年末全线双线贯通，第一线和第二线长度分别为 384.6 公里和 377.1 公里。青岛铁路分局辖段内第二线长度为 330.5 公里。

线路东与青岛港相接，西与津浦铁路相连，中有蓝烟、辛泰两铁路及张（店）博（山）、张（店）东（营）、东（风）铁（石）、坊子、益羊（地方铁路）5 条

支线与之接轨，是联结内陆与沿海的主要铁路干线之一。沿线物产丰富，经济发达。建国初，山东省工业 90% 集中于此。1983 年后，沿线工业比重仍占全省 63.5%，有闻名的胜利油田、淄博矿区和石油化工、轻纺、渔业、盐业等基地，青岛又是避暑胜地，旅游业兴旺。

自然条件

地形 线路东出胶州湾海蚀阶地和滨海平原，线路标高在 8~18 米之间。进入胶莱平原后，地形开阔，起伏较小，而至南流——潍坊东间以 76.89 米的标高越过剥蚀平原。此后穿行于泰沂山脉的山前冲洪积平原和丘陵区。线路依地势起伏徐缓升高，周村标高 58.84 米，王村则上升至 155.86 米；过全线最高点后下坡至明水（标高 79.47 米），再缓坡下至济南站。

地质 鲁西断隆和胶辽台隆两个二级构造单元的分界为沂沭断裂带，岫山至朱刘店间线路正跨经此断裂带，属强震带；临淄至山旺、桃村至五莲两断裂束亦穿过线路，属中震带及弱震带。沿线地震烈度：岫山站东——朱刘店站东、谭家坊站东——弥河东、青州市站西——普通站东为 7 度，弥河东——青州市站西为 8 度，余均为 6 度。

沿线以第四系冲积、冲洪积覆盖层为主，多为粘性土，局部夹有淤泥、软土或沙、卵砾石层。粘性土广布于南流至北关间，多属中压缩性土，天然坡坎多呈直立状，一般不具湿陷性，但分布于辛店地区和大圩河附近的黄

土，分别具有 I 级非自重湿陷性和震动液化现象。软土散见于蓝村至大沽河间的属河漫滩相沉积，一般厚约 2 米；分布在黄台至北关间的属湖相沉积，厚约 2~6 米。其次为基岩覆盖层。基岩中，碳酸盐类岩石分布于湖田、昌乐、明水等地，煤系地层则分布在湖田至张店、臬家坡至鲍庄一带（两地线路下有采空区）。凝灰质碎屑岩分布在塔耳堡至潍坊间，岩浆岩分布在胶州、潍坊、马尚至望京河等地，变质层中片麻岩、大理岩仅见于太堡庄至黄旗堡间，北关一带有风化严重的辉长岩等。

河流 线路跨越的主要河流中，李村河、白沙河、墨水河、大沽河等流入胶州湾，潍河、弥河、淄河等流入莱州湾。大沽河、南胶莱河、潍河、白浪河等属平原区蜿蜒型河床，其余为山前平原游荡型河床。均为季节性河流，河床宽阔，纵坡平缓，旱季水少可涉，雨季常河水暴涨，冲刷桥基和路堤，危及行车安全。建国后，各河流上游均建有水库，对控制洪水有调节作用。

气候 东部为海洋性气候，中、西部则渐受大陆性气候影响，东西部日温差和年温差均较明显。辖段内极端最高气温 42.1℃（淄博，1955 年 7 月 24 日），极端最低气温 -24.5℃（高密，1957 年 1 月 23 日）。日最大降雨量 269.6 毫米（青岛，1956 年 9 月 5 日）。瞬间最大风速 44.2 米/秒（青岛，1956 年 7 月 10 日）。最大积雪深 37 厘米。最大冻结深 53 厘米。水结冰期一般在 12 月中旬至次年 2 月下旬。有时出现全线性冬雾或春雾，胶州以东 3

~7 月则多海雾。

线路初建 1897 年 11 月德国强占胶州湾后，强迫清政府于 1898 年 3 月 6 日签订了中德《胶澳租界条约》，攫取了在山东境内修筑铁路和开矿的特权。1899 年 6 月 1 日，德国 14 家大银行投资 5 400 万马克营建胶济铁路。9 月 23 日，德皇之弟亨利亲王在青岛主持开工典礼，由青岛向西修筑。勘测设计时，德国就曾派兵镇压高密乡民的阻路斗争，惨杀乡民 20 余人。11 月，路基筑至高密境内，毁苗占田，拆房迁村、挖坟掘墓、破坏泄洪，乡民不堪忍受，在孙文、李金榜率领下，108 个村万名乡民拿起大刀、土枪、土炮等武器，袭击德军，阻拦工程施工。次年春，清政府出兵镇压，孙文遭捕杀，李金榜被充军，但抗德阻路斗争愈加激烈。10 月，德国出兵镇压，残杀乡民 660 余人，乡民奋勇抵抗，杀死德军 50 余人。11 月，在中国商人傅丙昭和德国神甫卫礼贤调停下复工。1904 年 6 月 1 日全线建成通车。

筑路之初，因随意占田屡遭农民反抗。清政府与德国议定，先购妥土地再进行施工。全线初购地为 1 568.67 万平方米。德占时期共用土地 27 816.6 亩，用银 801 051.30 元。合今 41 724.9 市亩，平均每市亩用银 19.20 元。

工程由山东铁路公司总办和总工程师负总责，由德国人具体组织分段施工和做技术指导、监督。参加筑路的中国民工每日约 2.5 万人。采用包工形式，包工费按土方量