

济南铁路工运史资料选编

第 四 辑

济南铁路总工会工运史编写组编

济南铁路工运史资料选编

第 四 辑

一九八六年五月

目 录

• 专题资料 •

(为《山东工人运动史稿》、《局志》撰写)

抗战初期山东境内铁路的失陷及南迁·····	(1)
济南铁路工人抗日武装组织概况和主要战绩·····	(7)
抗战初期山东铁道破坏总队的组织活动情况·····	(20)
战斗在胶济铁路线上的胶济铁路工委和武工队·····	(24)

• 回忆录 •

回忆张博铁道大队的抗日斗争

·····济南铁路局 王子久 省储备物资局 孙刚	(31)
我与滕九三郎共同战斗的经历	
·····周怀清口述 张民政整理	(39)
战斗在敌人心脏(下)	
·····胡依民生前口述 王洪叶整理	(49)

• 文献资料 •

告工人书 (一九三九年一月十三日) ·····	(59)
五战区总工会的概况 ·····	程照轩 (62)
附: 五战区总工会系统·····	(68)
山东省职工抗日联合会组织系统表·····	(69)
中共山东分局关于加强敌占区职工运动的指示	
(一九四三年七月一日) ·····	(70)

山东分局关于纪念“二七”进一步开展工会工作指示 (一九四四年一月十六日)	(72)
山东省总工会纪念“二七”宣传大纲(供区级干部宣 传参考)(一九四四年一月二十八日)	(75)
中共山东分局关于建立与加强城工部、工委的报告 (一九四四年九月二十五日)	(79)
山东省总工会给各级工会各业工人的紧急号召 (一九四五年八月二十日)	(81)

• 工运人物介绍 •

程云祥传略	(84)
附：铁工程云祥为保卫祖国壮烈的牺牲了……邹光中	(85)
尚鲁民传略	(87)

• 报摘资料 •

我铁道队连奏奇功	(89)
在战斗中生长 用战斗来壮大	(90)
一颗炸弹	(91)
职工运动日益展开 工人踊跃参政参军	(62)
博山民众武装起义 矿工铁路工人罢工响应	(93)
淄博段铁路正式通车 抗日军战士乘车驶往前线	(94)

• 宣讲材料 •

总工会领导批语	(95)
铁路工人运动历史概况	(96)
如何研究、学习工运史	(110)

抗战初期山东境内铁路的失陷及南迁

一九三七年七月七日，日本侵略军向宛平城和卢沟桥的中国驻军发动了武装进攻；八月十三日，日军又在上海举行了军事进犯。日寇侵华战争全面爆发。七月二十八日北平失陷，十一月十二日日军占领上海，十二月十三日南京被占，至一九三八年十月二十五日武汉失陷，我国铁路丧失十之八九，战争初期真可称为铁路线争夺战时期。在这期间，敌我双方的军事行动，主要是沿铁路线运动。卢沟桥事变后不久，日寇为加紧侵华战争，曾一连从关外开出十二列车军队至北平、天津，兵分三路，沿津浦路南犯，沿平汉路南下，沿平绥路西进，战事急剧扩大。中国军队随之增援北上，无不以最大能力借助铁路运输，以加强军事布署，可见铁路得失之至关重要了。国民党政府铁道部为适应战时铁路之重任，于一九三七年七月二十四日，颁布战时运输办法，成立铁道运输司令部，设运输司令一人，副司令一人，各路均设线区司令；各路有关军事运输事项，均受运输司令之指挥，其以下工作人员，如各路运输调度人员，由各路原人员兼任。铁道部还指示各路：①要求员工一与军队同进退，不能先于军队撤退；一无论敌人如何轰炸，必须随炸随修。②不分路别，所有车辆一律统筹使用，以期增加运输效率；以地理之便利，分长江以北、长江以南两区域，每区设一总调度所，由铁道部派调度人员主持。③要求各路局与运输司令部密切合作，并编成若干军用列车，交由运输司令部统筹支配；军用列车以外，预备若干列车兼

顾人口、物资之疏散，公物及工厂之迁移；军用列车空闲时，亦帮运其他。务使发挥战时铁路最大能力。④设立铁道工程队，担任抢修及破坏任务，其中津浦路设四个队，陇海路设九个队，胶济路设二个队，全国各路共四十个队。⑤各路一律减薪；拟定最低预算。自抗战开始至武汉撤退时止，军事运输几乎全部依赖铁路，为铁路运输之最繁忙时期。抗战期间前五年中，各路共运送军队与旅客达一千一百余万人，物资二百八十六万吨，对于军运民运均能完成任务。凡沦陷之路，无不随军队撤退而始行撤退。

在津浦路北段方面，八月中旬，敌略取沧州，九月十四日沦陷，十月五日德州失守，十月十二日敌占平原，十一月十日国民党军韩复榘部退走南逃，是日黄河铁桥破坏，敌进迫冻口，十二月二十七日侵入济南，至一九三八年一月，敌军进至兖州、济宁一带。津浦路山东省境以内各站相继沦陷。津浦路南段方面，敌军自南京渡江北进，一九三八年二月四日占据蚌埠；在徐州东开始进攻台儿庄后，在徐州西进攻商邱、柳河，四月日军于台儿庄战役受挫后，由各战场抽调兵力，南北分进，包围徐州，国民党军队终于五月十九日退出，津浦铁路至此全线沦陷。津浦铁路自一九三七年七月开始，至徐州失陷止，历经十个月，以全线计之，遭敌机空袭达一千四百三十三次，被敌机轰炸、扫射损坏机车一百一十台，客货车二百一十八辆，桥梁四座，员司工警死亡者七十九人，伤者七十四人。我铁路员工每逢敌机轰炸后，凡轨道、水塔、桥梁等有损坏者，无不赶工修复。运送军队辎重给养九百六十列，难民五十列，国民党政府院部公物二十四列，故宫古物十七列，抢运沿线车路存料一千一百五十九列。在全线现有机车一百六十台中，抢出一百一十台，及客货车一千七百辆，均内迁转入陇海、平汉、粤汉等路。津浦路徐州机务段不少员工，随

机车内迁，经湘、鄂分往粤汉、湘桂两路，沿途屡遭敌机轰炸和敌军攻击，不畏艰险，英勇牺牲，惨死于日寇炮火之下者甚多，仅据国民党津浦铁路管理局一九四七年五月于徐州建立的津浦铁路抗战殉难员工纪念碑文记载的就有一百八十五名，其中多属技术工人，还有工务员、监工员和事务员。津浦路济南机车工厂，于一九三七年十月便开始组织南迁，将工厂全部机器、设备，采取边拆卸、边装车、边运走的办法，第一步先迁往滕县，一千多工人也随着机器南下。先后经过两个多月的时间，最后厂里、车间内只剩下地脚螺丝。这些机器后运徐州，经陇海路转往粤汉路，运到了衡阳机厂使用。

徐州失陷以后，五月二十日，日本海军在连云港登陆，徐州以东各站虽尚在中国军队手中，但铁路已经不通，联络已经失去，只得一律放弃。连云港为陇海铁路开辟，是国内当时唯一军商两用港口，陇海铁路管理局设办事处统辖。连云港工程在卢沟桥事变前已经完成，一九三七年通车，事变后，即将码头、铁路及路轨材料，自连云港拆到盐坨站约二十六公里，全部西运，不能移动者，予以破坏、炸毁，并将海州等站建筑物破坏。一部分车辆设备及员工，亦随同西迁。孙家山隧道东侧入口处，堆砌石块，进行了封锁，墟沟附近的桥梁全部破坏，海州附近的路基也破坏的乱七八糟。徐州以西之运输，因徐州激战之军运不能停止，机车车辆由西向东陆续增援，轨道无法拆除，车辆拥塞于其间，平汉路一线郑州战场失利，路断不及西退，当时计有客货车一千余辆，机车八十余台，除我铁路员工于战事中抢出机车四十二台，客货车三百六十六辆外，其余均落敌手。

华北战场国民党军队的大溃退，横贯山东省东西的胶济铁路干线，也就暴露在敌人面前了。早自敌占黄河北岸后，十二月二

十四日东进青城，渡过黄河，逼近周村，胶济铁路遂进入战事状态前，铁路工人立即行动起来，内迁机车、车辆、机器和资材，破坏线路桥梁，不使胶济铁路被敌利用。开始将机车二台驶至津浦路，调车机车五台迁京赣路。胶济路机车车辆较为充裕，存有机车一百零三台，客货车共一千八百二十辆，除损失机车九台外，一律于卢沟桥事变后的八、九月份，首批将机车二十二台，客货车二十列，过轨到津浦路，转驶粤汉路；十一月十六日以后，除维持全路军运和少数旅客列车外，又将其余绝大部分的车辆过轨南运；十二月二十四日，又将留下来的机车车辆过轨运往津浦路，全部撤退完毕。从十二月二十五日按照预先计划将路轨桥梁开始破坏，至此，全路交通完全断绝。布防于胶济路东段的东北军五十一军仓惶南撤徐州地区，敌于十二月三十一日在青岛登陆，一九三八年一月，日军由济南沿胶济路东犯，全路陷于敌手。青岛四方机车工厂工人，于一九三七年九月开始，将厂内的主要机器和物资拆卸运走，先存放张店、济南等地，十月左右，接着又经津浦、陇海两路运往粤汉路新设的株洲工厂及交陇海、平汉、京赣各路应用。还将大批钢轨和配件运往正太铁路，用量长达十五公里，拨国民党购料委员会钢轨和配件一千吨，用量长达十四公里。厂内建筑物未及破坏。大批工人也随着迁往内地。机车每台各配行车人员两班，每班司机一人，司炉二人。国民党副厂长顾楫、第二工场工程司朱鼐、帐务主任李方华等调往株洲工厂，第四场工程司于庆治、试验室帮工程司孙承漠也转往汉口、广东方面的机厂，调转的职工有三百六十人，去株洲工厂约一百三十人，汉口的一百人，洛阳的七十人，西安的六十人，其余工人也纷纷离厂。全厂职工人数由一九三七年的一千六百八十九人，到一九三九年初，包括刚从“满铁”调进的六名日本人，

只有一百一十二人了。胶济铁路的工人，有的还参加了铁道工程队，除破坏胶济路线外，当日寇沿津浦路南下时，还参加破坏了济南至德州的线路，炸坏了泅口铁桥。

在中国共产党倡导的抗日民族统一战线的推动下，在我党全面抗战正确路线指引下，我铁路员工，在外敌入侵、国土沦丧、人民遭受严酷摧残的昏暗岁月中，怀着对祖国对人民的无限爱戴，对日寇侵略者的无比仇恨，他们掩没不住心中的满腔怒火，誓死不当亡国奴，奋起投入了伟大抗日民族救亡运动，坚决抵抗日本帝国主义的侵略。发扬机智勇敢忘我牺牲的精神，搞好运输，服务抗战，破坏线桥，阻敌进犯，保护资财，免遭敌用，以各种形式对日寇展开了殊死斗争，打击了敌人的气焰，有效的延缓了日寇的进犯速度，赢得了时间，对中华民族的抗日救亡运动作出了重大贡献。国民党的片面抗战路线，决定了正面抗日战场失败的命运，给中国人民带来了国破家亡的惨痛景象。沦陷区的铁路工人，在我党地下组织的发动领导下，有的毅然拿起了枪，积极参加抗日武装；有的怠工、罢工，破坏敌人运输，对敌人展开了英勇斗争。跟随南迁的铁路工人，发挥着运输主力军作用，并积极组织起来，投入敌后救亡运动。胶济铁路工人，在党组织的引导下，于汉口徐家棚成立了抗日联合会武汉办事处。然而，国民党当局消极抗战、妥协动摇、抗战无能、欺压工人有方的面孔，已被工人们看穿。工人们倍受熬煎，跟车的工人每人每天只发六角钱的工资，车没有了，工资也不给了，有的还携妻带眷，生活无着，无人问津，饿死、冻死、病死。就这样外受日本侵略者的轰炸、枪击之忧，内受国民党迫害虐待之苦，死伤不乏其人。沦陷区我党领导的抗日游击战场的胜利捷报，鼓舞着敌后铁路工人的斗志，激发着爱国救亡的热情，他们辗转返回解放区，又继续

战斗，为抗日战争的最后胜利，贡献着自己的力量。

资料来源：

《中国共产党历史讲义》

《中国铁道建设》

《陇海铁路》

《胶济铁路史》

《山东工运史资料》

济南工厂、四方机车工厂史志资料

孙乐群、王其范、管宗学等回忆材料

济南铁路工人抗日 武装组织概况和主要战绩

一九三七年七月七日，日本侵略军炮轰宛平城和卢沟桥，发动了大规模的侵华战争。在中国共产党领导的抗日救亡运动的影响推动下，伟大的抗日民族解放战争开始了。

“七七”事变爆发后不久，在我局管内漫长的铁道线上，北至德州，南至浦口，东至青岛、连云港，包括胶济铁路全线和张博支线、津浦铁路中、南段及临枣等支线和陇海铁路东段。在这些铁道线上的大、中、小城市、乡镇，先后被日本侵略军占领。日寇所到之处，炮火连天，狼烟四起，尸横遍野。旧政府、军队有爱国心的，抵抗一阵，大多是闻风而逃。一时祖国大地无主，国破家亡，人民处于水深火热之中。

富有“二七”革命传统的铁路工人，在中国共产党“只有全民实行抗战，才是我们的出路！”的号召下，同全国各族人民一道，走上了抗日救国的道路。在八年抗战期间，我局职工除直接参军、参战、参政、生产支前、组织抗敌后援会、职工救国会等抗日救亡团体外，还在各地党的领导下，在主力部队——八路军、新四军的帮助支持下，自己组织建立了许多抗日武装组织，对日寇侵略者开展了英勇顽强的斗争。他们扒铁路、炸桥梁、埋地雷，破坏敌人交通运输，摸据点、打票车、砸“洋行”，袭扰敌人，截货车、夺武器，搞物资武装自己，送情报、瓦解敌伪，做向导配合主力……。抗战一开始，铁路职工就踊跃投入了波澜壮阔的全民抗战的洪流，形成这一时期我局工人运动的主流和重要标志，为

争取抗日战争胜利，做出了突出的贡献。我局著名的职工抗日武装有如下几支：

鲁南铁道游击队

鲁南铁道游击队，始称鲁南铁道队，归中共鲁南区党委领导。1938年春天，日寇占领枣庄，中共枣庄特委决定成立人民抗日义勇队，由当时特委举办的抗日游击训练班和战地服务团成员组成，主要是枣庄煤矿的工人和少部分学生。1938年冬义勇队派洪振海、王志胜秘密打入枣庄矿区和临枣铁路支线上，与铁路工人和枣庄矿区工人建立了密切关系，把铁路工人、矿工王志友、赵连友、王克金等人组织起来，在枣庄火车站西北的陈庄开设了小煤场，以卖炭为掩护，白天开店卖炭，晚上发动工人组织武装，开展宣传活动，打击日寇，镇压汉奸，扒火车，搞物资，支援山区的抗日部队。不久又吸收了彭启金、梁传德、徐德功，发展成为八人。当时只有一支群众捐助的“竹节”手枪和一百二十发子弹，其余是几把大刀片。1939年10月下旬，鲁南区党委派了刘鹤亭（杜季伟）到煤场当“管帐先生”。他们偷袭了枣庄日本“洋行”（特务机关），用大刀砍死了鬼子，缴了枪支。此后，由原来的八人迅速发展到了二十六人，新增加了徐广田、徐广海、徐广友等十八人。并有了短枪八支，大刀片十八把，队伍初具规模。1939年10月，经上级批准正式建立起“鲁南铁道游击队”，洪振海任队长，王志胜任副队长，刘鹤亭任政委。

鲁南铁道游击队的活动影响到津浦路。以孙茂生为主，也组织了从韩庄到临城（今薛城）之间的第二个铁道队，参加的工农群众二十一人；由李文庆在临城北东辛庄拉起了二十余人成立了第三支铁道队，活动于临城北辛庄、水寨、王福楼、丁桥一带。

1940年6月，鲁南军区指示，将孙茂生、李文庆两支铁道队

编入鲁南铁道游击队。仍由洪振海任队长，王志胜任副队长，刘鹤亭任政委。在夏镇三孔桥南召开了铁道游击队全体干部会议，宣布合编命令，全体队员集合在蒋集正式合编。这时共有百余人，分为两个队，划分了活动地区，一队活动在枣庄支线，二队活动于津浦路韩庄站南北、微山湖以东一带。铁道游击队在党的领导下，神出鬼没，出其不意，机智勇敢，愈战愈强，战绩卓著，屡建奇功，使日伪军闻风丧胆，惊呼之为“飞虎队”。直到抗日战争胜利，它一直是保持“铁道游击队”建制的唯一一支工人武装，对山东抗战做出了巨大贡献，建立了不朽的功勋。解放后，党和政府为了颂扬英雄伟绩，激励后人，依据真人真事创作了小说和电影《铁道游击队》，流传广泛，影响颇大。

山东铁道破坏总队

山东铁道破坏总队，后改称山东铁道总队，是抗战初期在山东境内铁路上由国民党山东省政府主席沈鸿烈命名的铁路工人抗日武装组织的总称，铁道破坏总队下设津浦、胶济、张博等铁道大队。（详见关于《抗战初期山东省铁道破坏总队的组织活动情况》一文）

陇海铁路武工队

陇海铁路武工队，是在世界反法西斯战争进入即将全面胜利的时刻，我国的抗日战争也由相持阶段转入反攻阶段的形势下建立的。1943年8月，周修民同志从东海县委敌工部被调出，与李明、李玉山、许耀林四人，成立了中共陇海铁路工作委员会，李明任书记，周修民、李玉山、许耀林为委员。工委建立后，在白塔埠、牛山（今东海县）、阿湖镇、新安镇（今新沂）、炮车等站设了六个工作组和一个铁路武工队。铁路武工队由宋继周任大队长。这支铁路工人武装，在东起连云港，西至徐州的铁路线

上，神出鬼没，智勇顽强，演出了“智袭铁甲车”、“巧改火车站”等一幕幕狠狠打击日寇的惊心动魄的战斗场面，为配合我正规部队作战，为赢得抗日战争的胜利，做出了重大贡献。

在八年抗战中，除了这几支（包括山东省铁道总队及其下属各铁道大队区、分队）主要在我局铁路职工中组成的抗日武装组织外，铁路职工分散、个别参加各地方职工抗日武装组织的也很多（也有铁路职工自己组织起来的小股抗日武装，因缺乏资料还不清楚）。仅抗战初期在淄博地区，就有三十多支抗日游击队，其中有二十多支接受了八路军第三支队番号。当时一般都号称××中队、大队、支队，铁路职工参加在内。如在南定附近建立的二十三中队，周芬田（现名王健）、王孝泉任正副队长，铁路工人王子久就是这个中队的爆破队的队长。“山东人民抗日游击队第四中队”、“烈山矿工游击大队”、“崂山工人支队”、“淄益博矿工武装队”、“胶东工人武装队”及由谭玉玺领导组建的活动在张店一带60多人的抗日游击队第二中队等都有铁路职工参加，有的是以铁路职工为主体组建起来的，如由淄博铁路工人组成的“山东人民抗日独立第二师”便是。据老同志们回忆，抗战初期在山东境内，直接参加抗日武装组织的铁路职工有两千多人。一些铁路职工和铁路职工抗日武装组织，直接参加了我党领导的多次武装起义。如1937年12月27日爆发的“黑铁山起义”，铁路工人和矿工都有较大贡献。又如具有重大历史意义的“徂徕山起义”，于1938年1月1日爆发，也有铁路职工参加。特别是1938年4月台儿庄战役中，铁路职工组成爆破队，破坏了潍台、临枣公路和津浦、陇海铁路，阻止敌军增援，在敌后袭扰敌人，为抗日部队救护伤员、运送物资、后勤供应等，对保证会战胜利起了很大作用。

到抗日战争后期（1943年以后），在胶济、津浦、陇海（东段）三条铁路干线及各支线上，分段相继建立起铁路工委。各工委都建有自己的武工队抗日武装组织。他们除直接对敌伪顽军开展武装斗争外，还在铁路职工中发展党员，建立党组织；选派骨干打入敌人内部，瓦解伪军，搜集、传送情报、搞军需物资、掩护和护送干部；组织地下军，积蓄力量里应外合迎接大反攻，准备接管铁路等。

在八年伟大的抗日民族解放战争中，在各地各级党的领导下的铁路工人抗日武装组织和广大铁路职工，用各种形式与日伪顽军展开了顽强斗争，建立了许多可歌可泣的功绩，为抗日战争的最后胜利做出了巨大贡献，发扬了“二七”革命传统，在抗日战争中也起了火车头作用。

由于铁路工人武装一般都具有小型轻便、灵活机动特点，容易运用游击战的战略战术，加上很多职工有破路、炸桥、制造和使用炸药等特殊技能，所以抗日战争中我局职工抗日武装曾创造了不少光辉的战斗业绩，涌现出一批英雄人物和动人的斗争故事。

大搞铁路破袭

开展铁路破袭战是铁路职工驾轻就熟的斗争。1938年4月台儿庄会战时，津浦、陇海两条铁路和中兴、贾汪等矿都组织了职工爆破队，配合正面战场作战，巧妙地深入到敌人后方或侧翼，破坏了陇海路和台潍公路，有效地阻止了敌人的增援和给养补充。在此期间，淄博职工武装扒掉了张店至辛店和南定到淄川间的路轨，炸毁桥梁三处，一个多月没让一列火车安全通过。1938

年7月，淄博党组织和职工会发出“以实际行动纪念抗战一周年的号召，组织上万名群众上阵，在八路军配合下，一夜之间把张店、淄川间十二华里路轨全部破坏，张博支线三十五天不能通车，驻洪山日军完全断绝了给养，冒险下乡抢粮时，又常遭到我军民痛打，只好蹲在据点里吃高粮，应验了一句歇后语：小鬼子吃高粮米——没法子。特别是1940年4月30日张博、胶济、津浦等铁道大队在抗日军队的配合下，一举炸毁日军“国际列车”一事，更是威震一时。当时，陷于日寇手中的津浦路全线通车，日军为了炫耀其“赫赫战绩”，在一片“南北通车即可征服中国”的喧嚣声中，从北京开出一列“国际列车”，满载中外记者、商号老板、资本家、伪军政要人等，妄图利用新闻工具作欺骗宣传。为保证其安全运行，敌人采取了严格的防范措施，在路基两侧撒上白灰，禁止中国人通行。张博铁道大队等接到炸毁“国际列车”任务后，由副大队长张文亭带一个区队战士，星夜赶往泰安以南的东北堡站附近，依照以往经验，先把开路的压道车让过去，然后以极快的速度埋下地雷，队员离开路基时，照样撒上白灰。很快，列车开了过来，随着一声巨响，三节列车翻下路基，许多鬼子当场毙命。这次胜利在政治上给予日寇以沉重打击。铁路破袭战的成绩，1940年省委书记黎玉在《抗战两年来的山东纵队》的报告中曾列举了几个数字：“铁路和煤矿工人在职工会的直接领导之下，两年来在胶济、津浦两条铁路上破坏车轨，埋藏炸药，共炸毁了：1、机车八十余辆；2、车皮二百三十余辆；3、电压车十三辆；4、装甲车十四辆；5、铁桥二十余座；6、破坏铁路一百二十余公里。”

开展小型袭击

抗战初期，总的形势还是敌强我弱，敌众我寡。因而职工武装的作战方法，主要是配合正规军作战，发挥小型轻便，机动灵活的特点，以己之长，攻敌之短，避实就虚，声东击西，搞得敌人草木皆兵，防不胜防，有效地打击了敌人。在这方面，鲁南铁道游击队（即铁道游击队）干得最为出色，他们多次砸“洋行”，“打票车”，摸岗楼，攻据点，使日伪军闻风丧胆。1939年1月首次砸“洋行”时，只有工人游击队员洪振海、王志胜和宋四九三个人，就杀死了两个日本特务。时隔不久，在日军严密防范下，洪振海又带领十二名游击队员采取挖墙洞的方法，再次袭击了日本“国际洋行”，把正在熟睡的十二个日军全部用大刀砍死。同年二月，游击队员王志胜、刘金山、李荣兰三人，潜入火车站，在装货时发现有些枪支，便有意将两挺机枪和一捆步枪堆在车门口。开车时间原定下午五点，因不便扒卸，刘金山便有意把火车零件搞坏，使发车时间推迟到晚八点。当列车开到枣庄西面的四孔桥时，早已守候在那里的洪振海飞身爬上火车，把枪支推出车厢，当夜转送到游击队驻地，为此上级给他们发了重奖，以表彰他们的功绩。

1939年12月28日，台儿庄开往薛城的票车刚到峰县车站，我们铁道游击队员化装成“算命先生”、“生意人”、“阔旅客”陆续上了火车，按原计划，迅速分散到各个车厢，每两个人盯住一个敌人，上车坐隐后，“生意人”、“阔旅客”便端杯举盏，撕起烧鸡吃喝起来，酒和烧鸡的香味把鬼子馋得垂涎欲滴，眼直勾勾地望着酒和烧鸡，没等鬼子张口，“生意人”、“阔旅