

泉州文史資料

中国人民政治协商会议福建省泉州市委员会文化文史资料委员会编

新十九輯

《福建商车忆述录》专辑



泉州文史资料

新十九辑

《福建商车忆述录》专辑

中国人民政治协商会议福建省泉州市委员会
文化文史资料委员会编

二〇〇〇年十二月



封面题字：梁披云

封面设计：林剑仆

主 编：李少园

王连茂

作 者：蔡若水

泉州文史资料 新十九辑

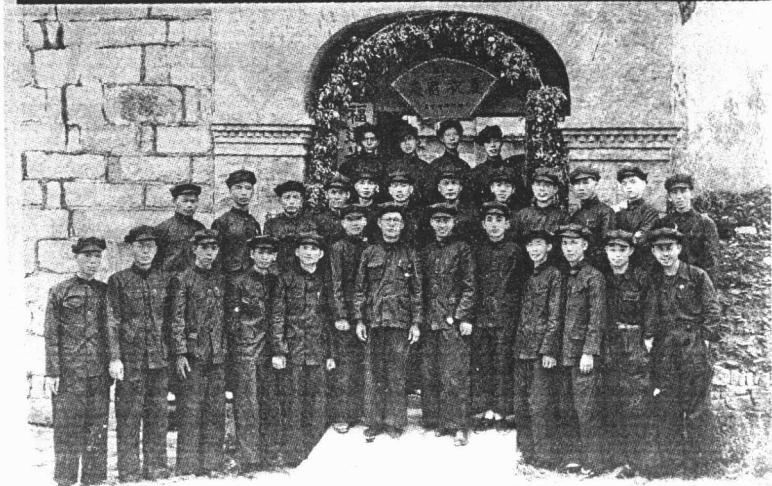
编 辑：中国人民政治协商会议
福建省泉州市委员会
文化文史资料委员会

印 刷：泉州晚报印刷厂

批准印号：泉新出字0014号

工本费：8.00元

泉州汽車運輸聯營處慶祝首屆國慶紀念攝影 1950.10.1 天發攝





泉州和平汽車公司參加國防市政建設紀念留影一九五〇年十二月



人民革命軍事委員會總政治部用箋

泉州汽車運輸聯營處支前汽車大隊：

感謝你們對中國人民解放軍建軍二十四週年的祝賀。

在中國共產黨和毛主席辛勤培植與正確領導下建設起來的，在中國人民撫養與支援下生長壯大的中國人民解放軍，將永遠和你們團結一致，為反對美帝國主義者擴大侵略戰爭的陰謀、為保衛祖國和建設祖國、為保衛東方與世界和平而共同奮鬥！

讓我們永遠在愛國主義的旗幟下、在毛澤東旗幟下共同前進！勝利永遠屬於我們！

此致

敬禮

軍委總政治部秘書處



代電

事由：為審和...
呈送：國營福建...
抄送：晉江專區建設科、泉州市人民政府工商科、泉州市人民政府勞動科、
國營福建省運輸分公司總經理顧鑒：一我們通過了學習陳叔通付主席在中華全國工



商業聯合會會員代表大會開幕式上，並實行國家統籌路線，正確地發揮和聲工商業的積極作用而奮鬥。為題的開幕詞，和華維漢付主任在同工會上的講話兩個文件，使我們明確了在這過渡時期工商業者應如何徹底改造自己，爭取條件納入國家資本主義經濟軌道上去，以求完成了自己的歷史任務。二也見我們和華維漢汽車業的實業雙方，四年來在國營運輸公司的直接領導下，按序掛牌聯運，歷次的支前運輸中，更蒙政府派員領導組織支前汽車大隊，積極參加支前工作，在過去的一段工作中，我們是看到了自己一部分的責任的，現在支前聯運和統籌運價的方式上，已近乎中統的國家資本主義經濟範圍——加工訂貨。在這四年現實的考驗中，證明了我們的意見程度和組織紀律是較之一般工商

廣州和豐
汽車運輸

股份有限公司

業者為強壯，特別是經過了偉大的「五反運動」，對於國策
搖搖欲墜的學習，使我們澄清了思想，明確了方向，我們在
現有的基礎上，為了決心創造條件，投入國營經濟體系中去，以求我單位專心以運輸工具
的潛力，和職工羣衆生產積極性，以充分發揮，乃分推和豐公司經理蔡若水同志，曾有面議
處，財付總經理，（按：此處應指和豐總經理蔡若水）以考慮接受。當蔡經理近來傳達後，我等五單位負責人，除致函
表示擁護外，並立即進一步化為行動，公和司開董事會，或股東代表會商討，原則上一致贊
同，並即積極進行步行的準備工作。一俟準備就緒，當再派員前往辦理辦法，我們堅決要
爭取其實現而奮鬥。三、謹將我等誠懇先行電請鈞察。泉州和平汽車運輸股份有限公司經理
蔡若水謹啟
（按：此處應指和豐總經理蔡若水）
蔡若水
南僑貨運汽車股份有限公司經理黃鐵城
建設汽車運輸行經理白震
集生汽車運
輸行經理康泗水
新生汽車運輸行經理黃嘉福
甲午年十月十四日

目 录

回忆泉州汽车运输联营处

前 言	(3)
一、解放前夕泉厦地区汽车运输行业简况	(5)
二、支前工作的开始与泉州汽车联营处的建立	(7)
(一)初期征车支前遇到的困难	(7)
(二)组织泉联处遇到的困难	(7)
(三)组织尚未就绪即投入支前	(10)
三、泉联处与支前大队的编制与演变	(10)
(一)泉联处的编制与演变	(10)
(二)支前大队的编制与演变	(14)
四、泉联处初期遭受的严重困难	(20)
(一)来自用车部门的困难	(21)
(二)来自运输行与外来车的困难	(24)
(三)来自内部车主的困难	(26)
五、克服困难的原因和条件	(27)
六、克服困难的办法和过程	(32)
(一)首先做好的两项工作	(32)

1、妥善处理车主的权利与义务问题	(32)
2、尽力做好汽车运输中的安全工作	(33)
(二)针对三大困难采取的措施	(34)
(三)在第二届车主代表大会上的斗争	(37)
七、出色完成军运任务	(41)
(一)1950 年支前情况	(42)
(二)1951 年支前情况	(45)
(三)1952 年支前情况	(47)
(四)1953 年支前情况	(48)
〔附一〕支前运费计付办法及变更情况	(53)
〔附二〕1950 年 4 至 12 月支前里程统计表	(57)
〔附三〕1951 年支前军运分月统计表	(61)
八、积极发展商运,巩固支前成绩	(62)
(一)发挥机构组织力量,开展商运业务竞争	(63)
(二)更改载重吨位,挽回业务损失	(65)
(三)统一购买车胎油料,降低成本平抑市价	(66)
(四)改装木炭炉节省汽油,争取业务增加利润	(66)
(五)组织合作部,建立集体经济实体	(68)
〔附四〕泉联处与支前运输大队 1950 年至 1952 年 军、商运输业务情况表	(72)
〔附五〕1951 年业务工作总结(摘要)	(73)

九、参加市工商联活动,完成本行业任务	(74)
(一)组织集体纳税与代收税款任务	(74)
(二)参加爱国公约与抗美援朝捐献活动	(76)
(三)捐资助学、热心人民教育事业	(77)
(四)参加“五反”学习运动	(79)
(五)“五反”后的鼓劲措施	(82)
十、遵守“利用、限制”政策,提前申请对私改造	(82)
(一)组织公私车辆调配会,执行“三统”政策	(82)
(二)奉令分组为7个单位	(86)
(三)发动车主提前申请改造进入国营	(92)
〔附六〕泉联处提前申请改造的电文	(97)
十一、泉联处提前改造的重要文献和积极意义	(99)

解放前福建省民营汽车运输行业之三害

一、驻军征车	(110)
二、土匪劫车	(117)
三、无票乘车	(127)

忆记福建省个体商车

前 言	(137)
一、抗战前的情况	(141)
(一)泉属地区	(141)

(二)莆仙及福清地区	(142)
(三)漳龙汀地区	(147)
二、抗战时期的情况	(155)
(一)官营机构的衰败没落	(157)
(二)个体商车的产生原因与发展情况	(162)
(三)战时运输的货源与路线	(167)
(四)初创时期商车的来源	(172)
(五)商车业务的经营方法	(174)
(六)燃料的解决办法	(175)
(七)轮胎的使用、保护与修旧利废	(177)
(八)业务上存在的问题	(180)
三、抗战结束后的情况	(184)
(一)个体商车业务最好的黄金时期	(184)
(二)业务衰退停车待货时期	(186)
(三)车辆东南移与福厦路业务争夺战	(187)
1、个体商车南北两路向福厦路转移	(189)
2、省公路工会为个体车主办的两件事	(191)
3、参加福厦路业务争夺战	(193)
(四)时局急转,逃征保车,迎接解放	(196)
四、解放初的情况	(199)
(一)南平汽车联营处	(200)
(二)浦城汽车同业公会	(204)

(三)水吉县私营汽车队	(205)
(四)江山民营汽车联营处	(205)
(五)杭州市民营汽车联营处	(205)
(六)福州市汽车运输联营处	(207)
(七)漳州市公私汽车货运联营处	(209)
(八)永安民营汽车运输联营处	(217)
(九)闽西地区商车及龙岩汽车联营处	(220)
(十)泉州汽车运输联营处	(232)

回忆泉州汽车运输

联 营 处

前 言

泉州汽车运输联营处(以下简称泉联处),是泉州及厦门刚解放时,在泉州军管会与晋江专署联合领导下,将晋江专区(今泉州市所辖,包括同安、莆田)和厦门市所有私营汽车公司及个体商车联合组织而成的。其目的是为解放战争承担支援前线的军事运输任务,但它实际完成了下列四项工作:

首先,出色地完成了支援前线的军事运输任务。晋江专区地处我省东南,泉州刚解放时,第十兵团(辖 28、29、31 三个军)大军南下我区沿海,准备解放厦、金、台,后勤运输任务繁重紧张。泉联处的首要任务是支前,全部汽车编组为一支半军事化的运输队伍,称为“泉联支前汽车运输大队(以下简称支前大队),在福建省支前司令部设在泉州的前方办事处(主任由专员郭良兼,负实际工作是公路运输部部长耿善祥)、泉州军管会及晋江专署的领导下,承担兵团部队人员、物资与军粮的运输,修造军用机场、支前公路的桥梁与作战工事所需的建材的运输任务。泉联处支前大队全力以赴,安全如期地胜利完成了任务,得到福州军区后勤部及用车单位与领导部门的好评,并赠旗表扬。

其次,发挥泉联处这个经济组合式的商业运输机构的组织效能,利用军运间隙时间及放空回空机会,有效地经营自身的商业运输,为城乡物资交流服务,为恢复与繁荣国民经济作出贡献。当时轮胎油料来源短缺、价昂,泉联处还首倡改装木炭炉,同时采用其他一系列措施,使各

车既降低成本又发展业务,使得在“三统”(统一货源、统一运价、统一调度)政策限制下进行的经营尚能获利,不但支持了长期而艰巨的支前工作,并得以渡过“五反”及事后业务极度萧条又受限制的难关,在正规的商业运输上也取得重大成绩。

第三,在泉州市工商联联合会的领导下,接替旧汽车同业公会,以一行业性组织参加这部门的各项运动,如纳税、捐献、“五反”等,出色完成政府通过工商联发出的各项号召与交下的全部任务。

第四,在党对资本主义商业“利用、限制、改造”政策的感召下,于1953年冬,发动车主提前申请接受改造,进入国营。每辆汽车以800元的最低赎买价格,由省运输公司收购,不拿定息,一步登天地提前进行改造,为国营公司及时输送了急需的运输工具,提供了技术熟练、工作积极、爱国守法的机修与驾驶人员,对晋江地区的省营汽车运输企业的扩大与发展,对全省本行业的对私改造工作,均起到可贵的模范作用。

进入国营后,笔者还为省公司设计并建立“计划运输”与“统一调度”两项制度,完善汽车运输的管理工作,降低成本,增加效益;建立“商务事故处理制度”,并撰写了《商务事故分类与处理办法》、《行车人员业务须知》两本小册子,供站务与行车人员学习,提高业务水平,防止事故发生。

笔者自始至终是泉联处的经理兼支前汽车大队大队长、泉州市工商联的筹委与第一届执委,经历了泉联处的