

山东公路交通史

运 输 篇

近代部分

第五章 山东的民间运输
(公元1912—1949年)

(试 写 稿)

山东省地方交通史志编纂领导小组办公室

一九八四年一月

第五章 山东的民间运输

(1912—1949年)

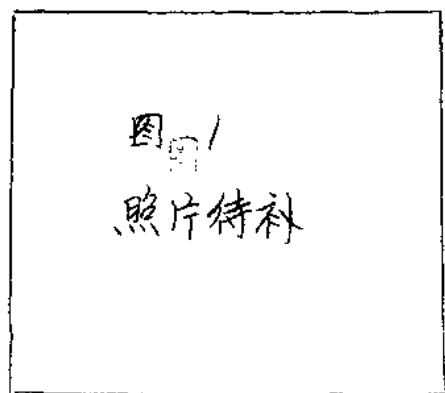
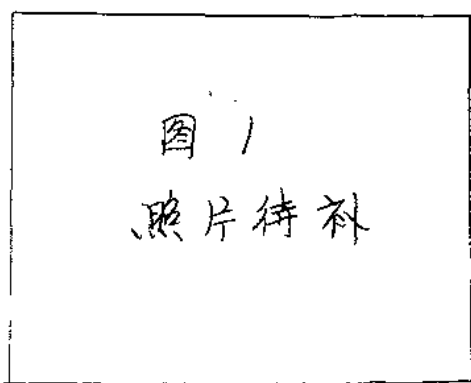
第一节	民间运输工具	1
一、	人力车辆	1
二、	畜力车辆	3
三、	驮畜与驮具	3
四、	肩挑与扛抬	3
第二节	与民间运输有关的行业	5
第三节	解放区民间运输的组合	8
第四节	搬运装卸业	9

清末民初，山东火车、汽车现代交通运输工具的出现，逐步改变以人力、畜力为动力运输工具的落后面貌。由于现代交通运输工具发展缓慢，民间运输工具能历多年而沿用。市区的客货运输，与铁路交通干线的衔接运输，城乡物资交流，都是由大量的、分散的民间运输担负的。1931年，胶济铁路仅小麦一项输出量达四百多万吨，主要是以骡车、人力车完成的。在现代交通运输的发展过程中，民间运输有它一定地位和重要作用。

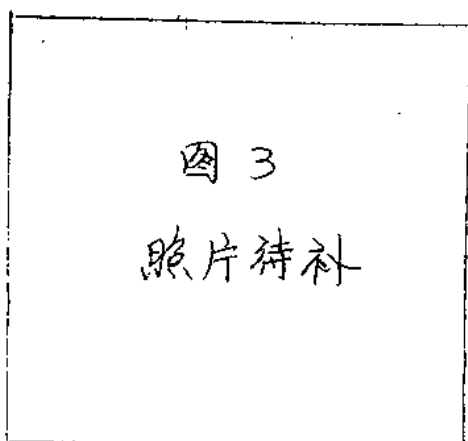
第一节 民间运输工具

一、人力车辆。以人力为动力的车辆，使用普遍广泛，以其构造来分为以下几类：

独轮小推车。构造简单，单人在后面推动，轻便着力，客货兼用，城乡皆有。在民间有用花布在车上搭起凉棚，下面用棉被或蒲蓆作座垫，乘者坐卧其间，御者缓步而行，清风徐来，悠然自得。有以此谋生者，俗称“赶脚的”。（见图2）

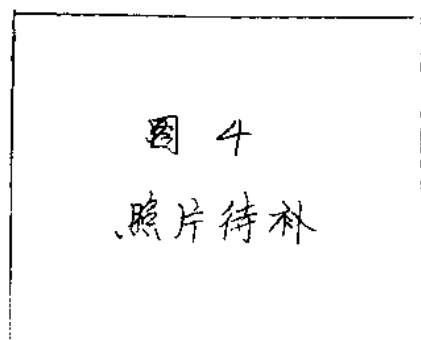


二把手车：这是大型独轮车，两个驾车人在车子前后一推一拉，车前面挂有长套绳，用畜力拉套。后面的驾车人，是技术熟练的车把式，一面推车，一面挥鞭驱赶前面拉套的牲畜。这种车用于长途货运，载重量达千斤。普遍用于胶莱平原和莱州湾沿岸等地区。（见图3）



猪咀车：是一种中型独轮车，这车前面有牲畜拉套，后面有一人推动，车前有二根长挺，绑着两块椭圆形木块，当车子走不稳时，推车人从后面用力一掀，车前两块木头着地撑住车体，使车子不易翻倒，这是和二把手车不同之处，当木头着地时，形同猪咀拱地，所以叫“猪咀车”，多用于山东西部平原地带。

小板车：是二轮板车，一般由二人推拉，车轮、车轴都是木制，车轮外包以瓦楞形铁皮，也有装车棚的，是城镇中主要短途运载工具。（见图4）



大板车：有双轮和四轮两种，全车均像木结构，和现代板车基本一样。载重量二轮车千斤左右，四轮车载重一吨上下，有三至五人拉套，是城镇短途运输的重要工具（见图5）

图 5
照片待补

人力三轮车：这种车是民国后期产物，由人拉改为脚踏，既快又省力，这对劳动者来说是一大改善。一般是城镇商店主私有，在市区搬运货物，载重量仅二三百斤左右。也有将载货板改装成客座，用于客运。（见图6）

二、畜力车辆：大多是早期社会产物，屡经改良，沿用至今。有畜拉大车，使用畜类以马、骡为主，也有用牛的。是运货的主要工具。畜拉大车，车体结构有双轮双辕，木制轮，轮外护以铁皮。有单、双套骡马，三、四套者少，载重量以牲畜多少而定，双套能载二千斤，这种车适用于平原地区和城乡间，主要用于长途运输。（见图7）

图 16
照片待补

由于“公路禁行硬轮车辆”的限制，四十年代后，硬轮车逐渐改用铁车圈、气胎和胶带，滚动部分也用滚珠轴承，这是车辆技术上的改进。

三、驮畜和驮具：由畜力载运的一种运输方法，在民间运输中占一定地位。山东主要以骡、驴驮运，骡能负载一百公斤上下，驴的驮力次之，仅能驮五六十公斤左右。驮具是由鞍、架、筐组成。农忙务农，农闲从事季节性驮运，或自产农村产品运至集镇出售。从事专业

驮运的叫“赶脚”，自备驴骡二三头，常年为商号驮运，运有货多或同行者，两人合赶五、六头驮畜，习称“一鞭”，便于互相照料。丘陵地带，使用较广，如二十年代的栖霞县无大车，全靠驮运。

图 7
照片待补

轱辘：这是山东独有的客运工具。以西骡前后纵列，两骡首尾相距约八尺，骡背两侧架以西长杆，杆粗长约15公分，固定联结两骡，两杆中段以绳攀结成网，垫以谷草、褥、毡，上面按前、中、后三层三竹片，约高1.5米，外盖芦席，可供二三人坐卧及小量行李，轱辘用时组装，不用时拆

散。民间小康之家，媳婦回娘家，经常使用，骡颈上挂响铃和赶骡人响鞭声相应和，显示荣欣气魄。

四、肩挑和抬杠是一种笨重的体力劳动，唯一的工具是一条扁担两个筐。在装卸作业没有实现机械化之前，是一种主要的装卸方法。小商小贩肩挑货担，沿途叫卖，小农之家，肩挑农付产品去集镇出售，换回日用必需品，如烟台菜农，出售苹果，往往十多人结队，一肩顺挑，络绎不绝于道。

当人力车和畜力车正趋向发展的四十年代之前，畜驮、扛抬人挑是主要的运搬工具，另多面广，无此不有。然亦因地制宜，各取所需不同的发展，如二把手车惯用于长途运输，山区丘陵地带用畜驮、肩挑。独轮车、畜力车等是平原地区主要运输工具。地排车、骡拉大车，大部份在城镇作主要运输工具。轱辘的使用，据史料记载，不仅在烟台地区，在山东的寿光、泗水也有。

第二节 与民间运输有关的行业

一、车马店：亦叫大车店、骡马店或客棧等，一般的习惯在门前悬挂一个面箩，下面垂一片麻皮，潜音骡马店，都设在交通要道和城镇周围。

这种行业均为民营，资本有独资，合资两种，每店从业人员按营业范围大小而定，从五、六人到四、五十人不等。店本身无马、车等运输工具，个别范围大的也备有火车一、二辆，院场、马棚、马槽、草料等，并组驻骡马工5—10人，俗称“打圈的”，在经济上与店无关。如烟台就有十余家，其中“永兴德”始办于1860年，并在黄县设有同兴德骡马店。

骡马店以乡亲及经常往来等关系，拥有一批固定赶脚的，有固定运输路线，住店期间，不收店费，饭费，但草料费自理。赶脚的也分帮派，有蓬莱派帮龙口帮等々。他们随时由骡马店安排分配驮运任务。

骡马店的营业范围，代理销售揽运来货物，代揽回货，代雇运输工具等。大型的骡马店还兼营旅店业务，住过路贸易客商，不过这种店数量较少，据烟台资料统计，一般每天经常住骡马20—50头不等。秋季农民运农付产品花生、粉条等上城，一天能达500头左右。骡马店同时还定期收费代捎邮资，骡马店起着沟通城乡经济和传递信息的作用。

骡马店收费也有标准，专揽回货按运费款10%收取。代卖来货按卖价3%收取，如再揽回货，不再收费。骡马头收费，轱子每乘4—5角，店家为扩大营业，对赶脚人及货主均讲求信用。

骡马店的经营，民国初期间大体稳定，自日寇入侵后而日渐萧条，致有行业的。解放后尚有这种行业。

二、转运行：有称转运公司，运货棧或代理行等。一般都设

在铁路沿线和交通枢纽之地。分布济南、青岛、烟台、潍县、泰安、周村等地。转运行历史悠久。烟台自1858年开辟商埠后，报关业即应时而兴。青岛最早为悦来公司，成立于1915年。悦来公司最早创设于1899年。潍县转运业在民国期间，共有八家。

转运行均係民营，有独资或合资开设、范围较大的转运公司，均设有货栈，为便利装卸货物之用，且在沿铁路线设有分公司。资本最高达五十万元，最低在六百元左右不等。不论合资或独资，经理一职均由栈主或主要股东担任。

经营业务范围，都是代客办理运输、装卸、储存、购销、组织运输工具等业务，个别地区也有不同之处，如青岛、烟台等海港城市，还兼办报关业务（注向海关办理运输等手续），烟台仅有报关行，而无转运公司。济南为山东陆路运输交通中心，转运事业分为二类，一种为铁路转运业，俗称转运公司，能为代客向铁路局接洽车辆装运货物，另一种为大车转运业，俗称运货栈，像代客将内地货物运到济南，或就济南货物运至内地，以大车为运输工具，济南运输业分为南北两帮，南帮为江浙两省运输业之分公司，其运输路线以津浦线南段，及京沪、沪杭两路为主，如捷运、汇通、利兴、大中华等是，北帮多为山东及河北省人所开之公司，营业范围以津浦北段为主、胶济线次之，津浦南段及陇海线更次之，京沪、沪杭可谓绝无，山东人所设运输公司，业务范围均限于胶济沿线，货运栈大概可分为东南西北四帮，分佈在四方，各有其硕主。潍县转运公司还兼营旅馆业，河北布商均投宿于此。

转运业为了巩固营业，注重信誉，代办转运货物有一套完善的制度，收取费用一般按货物总值收取扣佣，买二（2%）卖三（3%），其他如装卸，储存等各项费用，均有各有关单位出具单据，由货主自理。

——1931年转运业情况如下表：①

~6~ (1) 《胶济铁路经济调查报告总编》

县市别	家数	资 本			附 注
		最高	最低	一般	
青 岛 市	49	500,000	3,000	100,000	转运海关及胶济路货物
即墨日	5	2000	1000	2000	转运胶济路货物
烟台市	15	4600	900	2000	海运并内地货物
高密县	12	600	200	500	转运本路货物
安邱县	3	2000	1500	2000	"
昌邑县	11	3000	1500	2,000	"
潍 县	9	5,000	2,500	3,000	"
益 都 县	6	10,000	6,000	10,000	"
诸 山 县	14	10,000	2,000	5,000	"
泰 安 县	16	4,000	1,000	2,000	转运津浦路货物
长 山 县	4	5,000	3,000	5,000	转运胶济路货物
章 邱 县	6	5,000	2,000	3,000	"
德 县	15	1,000	200	500	转运津浦路货物
济 南 市	57	40,000	1000	10,000	转运津浦胶济路及黄、清 ^{二河} 货物
合 计	223				

第三节 解放区的民间运输的组合

在中国共产党的领导下，解放区的民间运输，沿着组织起来走集体化道路的方向。民间运输主要担负着支前任务的同时，为生产建设、发展工商业和繁荣经济服务。

解放区的民间运输者，都是个体经营，其中主要是农民。运输工具是小车和驮畜，他们农运兼营，农忙务农，农闲从运，支前为主，有货从运。乳山县是一个老解放区，1941年2月建立人民政府，当时无交通管理机构，运输货源基本掌握在公营贸易公司和工商局这两个部门，当时县政府所在地“夏村镇”，是民间运输者集中地，为了适应工作，个体运输者在自愿结合的原则下，形成了以村为单位的运输小队，选出队长负责管理工作，如联系货源、招集、分配任务，结算运费，均分收入等事，但队长仍是推车者。按人、车平均分钱，该县设五个行政村，有五个运输队，共有小车三百余辆，三百余人从事运输。还有军运任务，政府按征民伏规定，运输队支援军运需要，并给予生活费。

随着革命形势的胜利发展，人民政府为了更好地确保支前和发展经济的需要，交通管理机构交通局和专业运输部门运输公司设立开展群众性运输事业。1948年在胶东行政区实行以村为单位，将可作为运输大小车辆及畜力，分别编为小队，分队，逐步向运输合作方向过渡。并规定运输路线，自东海边经文登、桃村等到潍县，按150—200里设接力站，实行分段包运接力运输办法，并在沿交通线设食宿站，包括大众饭店，骡马店，负责过往军政人员运输人员的食宿、草料供应等。大众饭店和骡马店均是民办公助，并规定以百斤百里有运费计算单位，付给玉米，当然这些规定主要是适用于支前为主，但也相应的发展了民运。

建国前，1948年春，益都解放后，益都共有专业运输木

轮小车1500辆，马车400余辆，没有集体组织领导，都集中在火车站附近单干，1949年初，县取工科对这些运输人员和车辆进行了整顿，成立了“小车工会”。年完成了货运量5万余吨，随后正式成立了“益都县搬运公司”。

第四节 搬运装卸业

搬运装卸，在旧社会被视为一种下贱的行业，被侮辱叫“脚行”或“脚班”。

搬运装卸业的兴起，是随着车站、港口码头和工商业的发展而产生建立起来的。当时车站码头货物装卸堆存无人管理，没有统一的组织，到车站码头搬运工人不固定，不适应交通运输发展的需要，因而产生了保管、搬运和管理的包办代理人“工头”。这些代理人多和官府相勾结，和地痞流氓串通，各占一行，他们在垄断搬运装卸业，进行中间剥削。如青岛有名打手“五虎将”“以大锤”，几个流氓头子结成帮，把持了小港西边专门卸鱼的码头，对工人进行剥削。济南有粮食把头陶志刚，竹业把头李茂堂，国药业把头史文华，于义岱包运全市鲜果海货行业。把头各有自己地盘，结帮立派，有以大把头名字称呼的，也有以地区为名的，如烟台日伪时期码头上有“王福祥派”、“老孔派”、“黄县帮”等等。封建把头之间，有时因争揽货源，挑拨一部份工人互打群仗，往往造成工人流血伤亡事件，为把头的利益拚命。

另外，转运行业为了给客商便利，代客买卖或运输，便把从装到运的任务包下来，从中牟利。这些转运公司和搬运装卸的把头勾结，由把头代转运公司组织工人、车辆，以邹县为例，在1937年以前有悦来、惠通、李和、捷运、广惠长、大中华、华通、泥沃等八家运输公司，共拥有二把手车一百三十辆，悦来公司还直接控制四十名劳力，在车站专干装卸车工作。日寇侵佔时期，“国

际运输公司“下设”车子队”，有二把手车一百余辆，另一部份有五十余名劳力组成“红帽子”队，专门担任站内另担搬运装卸工作。

据中国搬运工会《统计彙编》之四记载，在解放初期统计，全省共有把头二百八十名，仅济南一地就有八十五名。

把头的剥削方式也是各色各样的，把头的办公地方叫“下处”，在册的工人，一般都是分成抽股，活多人少抽成少，活少人多抽成多，把头剥削占工人收入的百分之四十到五十，个别情况高达百分之八十。例如济南粮食把头陶志刚的剥削手段，从车站南街到铁道南街，每包粮食他以六百元高价在商人手中包出，而以二百元低价雇用挑排车运输，每天他包运的货物总在二百吨以上（每十包粮食为一吨），计算每天收入总在三四十万元，折合小米四五百万斤，而流汗出力的工人每天仅能得到三、四斤小米。对一些不在册的工人，活多才能分配工作，活少人多就没有活干，分成也少。如1935年邹县的青年农民顾天贵，由于生活所逼，想干脚班谋生，把头有个规矩，凡要到脚班干活，先要试工，就是挑起一个粮包（250斤）扛起来绕大货房走三圈，结果顾天贵仅走了二圈，便口吐鲜血，由于内部受伤不治而亡。就是通过这一关往往先在班干上两三年，分成由把头决定，要求把头允许在册，这就需要借债请客，因而欠了数不清的阎王账，仅此一项，就令一般的搬运工人畏惧。自转运公司承办运输代购代销业务，转运公司和包头勾结，搬运装卸工人身受更重剥削，按份分摊，每一个劳动者得一份，把头竟得二到三份，至于公司和把头究竟按多少算，那就无人敢过问。当时所谓的“三扒皮”指的是转运公司一扒，把头暗中扣留二扒，头子多分份数三扒。“一送礼”就是特务、封建道会内的三番子（安清道）等对搬运工人进行统治剥削，每逢过年过节，工人都要向封建把头、特务送节礼，工

人只好饿着肚子，节省点钱作送礼之用。

旧社会的搬运装卸工人，都是城市贫民，失业工人和农村中的破产农民，他们出卖劳力谋生，他们辛勤的劳动，扛粮包和盐包，磨破了肩膀上的皮，汗水盐水浸入破皮处，痛彻心肺，晚上结上疤，明天又磨破了。出了牛马力，还是养不活一家大小老少，终年过着牛马不如的生活。济南官营和天桥铁路沿线一带低洼沟里用草蓆搭起窝棚，住的都是装卸搬运工人和失业沦为乞丐的人，所不同的，装卸搬运工人有一辆小车，甚至这个小车也是租赁来的，男的出去干活，女的小孩就出去捡煤核或到处乞讨。旧社会烟台有处叫吗啡山，这是码头工人冬天禦寒的（掩避处），仅在这里每年冬天因饥寒交逼而死的不下数百人。^②当时搬运工人有这样的歌谣：“干脚斑，有啥好，不养老，不养小，刮风下雨吃不饱，头子不高兴，就要把事找，打骂、滚旦这三条，穷人只把苦日熬”。

② 烟台交通局史志办公室供稿