

《中国公路交通史》丛书

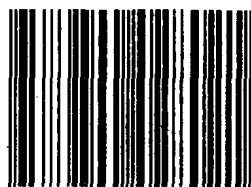
晋察冀边区交通史

人民日报出版社

责任编辑 张 志

封面设计 董庆科

ISBN 7-80002-802-X



9 787800 028021 >

图书在版编目 (CIP) 数据

晋察冀边区交通史/晋察冀边区交通史编纂委员会审定.
北京: 人民日报出版社, 1995. 10

ISBN 7-80002-802-X

I. 晋… II. 晋… III. 晋察冀抗日根据地—交通—
历史 IV. F512.9

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (95) 第 18565 号

晋察冀边区交通史

晋察冀边区交通史编纂委员会审定

人民日报出版社出版发行
地矿部水文印刷厂 印刷

850×1168 毫米 大 32 开本 14 印张 300 千字

1995 年 10 月第 1 版 1995 年 10 月第 1 次印刷

印数 1000 册 定价: 35 元

ISBN 7-80002-802-X/F · 179

总 序

中国是一个历史悠久的文明国家。古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重大贡献。

但是，由于长期的封建制度，束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是从清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用。在公路建设、养护和运输管理等方面，还初步建立了一些规章制度。但因连年战争、政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制，全国公路总里程最多仅为 13 万公里，到 1949 年，因战争破坏和失修失养，能通车的还不到 8 万公里；而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展了自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今“高

路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。到1990年，全国公路通车里程达到102.8万公里，比1949年增长了12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经基本形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高。高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100多倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济，改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大发展。但由于我们对社会主义建设还缺乏经验，也曾有过短暂的失误。1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，中共中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展与公路交通不相适应的矛盾愈益突出。中共中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，加快公路交通现代化的步伐，以

适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体职工的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史，史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循中共十一届三中全会以来的路线、方针和政策、本着实事求是、略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书，希望能给从事公路交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年6月11日

前 言

《晋察冀边区交通史》一书是中国公路交通史丛书之一。在材料搜集、编纂工作中，得到了交通部中国公路交通史编审委员会和河北省、山西省交通厅的大力支持。

本书内容主要依据历史文献资料和当事人口碑资料为基础，并吸收和参考了晋察冀边区革命根据地新的史学研究成果。是一部全面阐述晋察冀边区交通创建、发展的专著，从不同侧面揭示了革命根据地战时交通的特点和规律，通过大量史实，显示边区交通在晋察冀边区武装斗争和建设中的地位和作用。进一步丰富了新民主主义革命的理论 and 实践。我们旨在通过本书的出版和发行，弘扬革命优良传统，启迪爱国主义思想和革命英雄主义精神，教育年轻一代，为建设有中国特色的社会主义尽绵薄之力。

本书上限起自晋察冀边区成立，下限迄于晋察冀边区撤销，华北人民政府成立。全书以章分期，节目分类，以公路交通为主线，辅之铁路、水运、邮政通讯等内容，以窥边区交通之全貌。为编撰本书，经过了较长时间的酝酿和筹备，1990年4月成立晋察冀边区交通史编纂委员会，下设总编室，并聘任了主编、副主编，同年8月至翌年2月，分东西两片召开了史料征集会，走访并邀请了部分交通干部进行座谈。针对资料缺口，又先后到档案馆、图书馆以及党史、文史部门查阅，补充了一批史料。在此基础上拟定《编写大纲》和《篇目》，从1991年10月撰写初稿，经过集中审阅、统修合成，先后四易其稿，至1994年6月终审定稿。

本书在资料征集和编写过程中，得到了河北省、山西省档案馆以及有关地市的中共党史、政协文史部门的支持。河北、山西、北京等省市交通史志编委会予以积极协助，保定、张家口、沧州、承德、衡水、石家庄、秦皇岛、唐山、廊坊等地市及部分县交通部门、

史志工作者也给予了热情支援，谨此一并感谢。

我们在资料筛选、史稿编写过程中，尽管坚持了存真求实的原则，并把主要精力用于史料的核实和考证，但由于历史资料的欠缺，加之编写人员的水平所限，书中的疏编和谬误在所难免，敬希广大读者批评指正。

编 者

1995年6月30日

综 述

巍然屹立于华北敌后前哨的晋察冀边区，是二十世纪三十年代中国共产党为挽救民族危难、抗击日本帝国主义侵略而创建的第一个革命根据地。在国土沦丧，生灵涂炭，中华民族处于生死存亡的严重关头，根据中共中央和毛泽东主席的战略部署，朱德、彭德怀、彭真、贺龙、聂荣臻等老一辈无产阶级革命家，率领工农大众的优秀儿女，挺进华北抗日前线，直接领导、指挥和参与了晋察冀边区抗日根据地的开辟与建设。抗日战争时期，晋察冀边区认真贯彻抗日民族统一战线方针，坚持独立自主原则，无论在组织发动群众，开展对敌斗争方面，还是在建设民主政权，发展边区经济方面，都创造和积累了比较丰富的经验，被中共中央誉为“敌后模范的抗日根据地及统一战线的模范区”，其经验成为“全党全国在抗战中最有价值的指南”^①。晋察冀根据地的建立与发展，“在华北抗战史上打开了新的一页”^②，为打败日本侵略者，取得民族解放战争的最后胜利，作出了重要贡献。抗日战争胜利后，国民党政府置全国人民和平愿望于不顾，悍然挑起内战，对解放区发动了全面进攻。晋察冀边区党政军民，在中共中央的领导下，勇敢地肩负起自卫反击的重任，使边区成为“巩固华北、开辟东北”的战略基地。解放战争后期，毛泽东率领中共中央、中央军委机关进驻这块英雄的土地，晋察冀边区又成为指挥国内革命战争的领导中枢和支持全国解放战争的后勤

① 《中共扩大的六届六中全会主席团致晋察冀边区电》，1938年10月5日，载《晋察冀抗日根据地》第一册文献选编（上）199页，中共党史资料出版社1988年版。

② 彭真：《军区三周年、十月革命二十三周年与晋察冀日报》，载《晋察冀日报》1940年11月7日。

基地，为最终推翻帝国主义、封建主义和官僚资本主义在中国的统治，结束中国半封建半殖民地社会，发挥了重要作用。位于边区腹地的建屏县（今平山县）西柏坡村，是“全国胜利前党中央在农村的最后一个指挥所”。1949年3月，中共中央向城市进行战略转移前，在这里召开了具有历史意义的中共七届二中全会，为新中国的成立作了重要准备。晋察冀边区是较早实施新民主主义制度和政策的地区，为新中国建立初期的社会改造和恢复生产建设，提供了许多可资借鉴的宝贵经验。

在晋察冀革命根据地创建、巩固、发展、壮大的进程中，中国共产党领导的交通工作和交通斗争，在不同的历史阶段，为配合各项中心任务，支援革命战争，作出了自己应有的贡献，同时也为创建人民交通运输事业奠定了始基。许多老一辈交通工作者为此付出了鲜血和生命。战争年代的交通工作，无疑是整个边区革命斗争的重要组成部分。

一、晋察冀边区的地理与自然概貌

依托太行山、恒山、燕山山脉并以其为屏障的晋察冀革命根据地，战略地位十分显要。1938年初边区行政委员会成立时，根据地只限于平绥、平汉、同浦、正太4条铁路之间的山西东北部、察哈尔南部和河北西部的山区、半山区以及冀中平原地区。以后，随着抗日斗争的深入开展，又进一步扩展到平西、平北、冀东、热南和辽西。到1945年抗战胜利时，边区根据地已由初期的43个不完整县发展成为拥有164个县、27个旗、4个自治区（县），包括察哈尔、热河两省全部、河北大部 and 山西、绥远、辽宁省各一部，总面积达30余万平方公里近4000万人口的广大地区^①。它东据北宁、津浦铁路，与东北、山东解放区相连，西扼同浦铁路，与晋绥、陕甘宁边

^① 此系1945年11月晋察冀边区所辖区域和人口，见《晋察冀抗日根据地史》593页，改革出版社1992年版

区相呼应，南沿正太、石德铁路和滏阳河，与晋冀鲁豫根据地接壤，北迄长城以北的坝上草原，是联络与沟通各大解放区的桥梁和纽带，构成了对敌占大中城市、重要交通干线和沿海港口的直接威胁。

晋察冀边区地域内的山川大地，受多次陆海变迁和生态环境演变而形成。各种地貌齐全，排列有序，自西北向东南倾斜。境内山地、丘陵、平原交错罗列，盆地、洼淀、滩涂展布其间，相互支撑，互为依托。西部、北部是连绵不断的崇山峻岭，层峦叠障，沟壑纵横，是开展山地游击战的有利地形，在这里相继建成了以恒山、小五台山、狼牙山、雾灵山、海陀山、百花山为腹地的多块革命根据地。雄居群山之间的平型关、雁门关、山海关、娘子关、黄崖关和喜峰口、冷口、古北口、忻口、阳方口等雄关要隘堪称天险，是伏击敌军辎重、大量歼灭敌军的重要战场。东南部是一望无垠的广阔平原，滹沱河、桑干河、永定河、滦河、子牙河、大清河、潮白河以及“华北明珠”白洋淀等河湖洼淀，既是解放区的天然屏障，又便于开展水上交通斗争。正是由于晋察冀边区具有的地缘、地貌优势，这里自古以来就是群雄角逐、战火频仍的地区。因此，在抗日战争和解放战争中，自然又成为华北的重要战场和敌我必争之地。

晋察冀边区环绕平津，东临渤海，物产丰富，交通方便，是华北经济、文化较发达的地区。山岳地带地下资源富饶，蕴藏着煤、铁、有色金属等矿产资源，建有大同、开滦、阳泉、井陉、门头沟、龙烟、黄丹沟、寿王坟等一批工矿基地。近代工业兴起较早的天津、太原、唐山、秦皇岛等城市的基础工业已初具规模。广阔的冀中平原沃野千里，盛产小麦、杂粮、棉花。长城以北的坝上草原和林区，是重要的林牧业产区。渤海沿岸的长芦盐和内陆洼淀的水产资源在华北享有盛名。由于地势与地域的差异，历史上这一地区的商品流通就十分广泛、活跃。革命根据地建立后，山区与平原、集镇与农村之间的物资调剂，优势互补，促进了边区经济的开发，为革命战争的开展和根据地建设，提供了坚实的物质基础。

二、晋察冀边区的交通状况

晋察冀边区地域广阔，历史悠久。在历史的长河中，不同的地理条件和生态环境，孕育了不同的交通运输方式。居住在这里的古代劳动人民有着修路、治水的优良传统和制造车船的传统技艺，为改造自然、改造社会作出了积极贡献。清末民初，随着洋务运动的兴起，新法筑路技术和火车、汽车等近代交通工具先后从国外引进，又推动了这一地区交通事业的发展。晋察冀地处京畿要地，是交通开发较早、发展较快的地区，北宁、平汉、津浦、平绥、正太、同浦等铁路先后建成通车，一批由官马大道改建而成的公路也相继通车营运，并开通了天津、秦皇岛等对外通商口岸。这些先进方便的交通设施，本应成为振兴中华的重要条件，但处在半封建半殖民地的旧中国，新兴的交通事业却饱经忧患，步履维艰。由于满清政府的腐败无能，北洋军阀的连年混战，帝国主义列强凭借不平等条约，乘机攫取了华北水陆交通的大部主权，为帝国主义的入侵打开了方便之门。

1931年“九一八事变”后，国民党政府推行“攘外必先安内”的反动政策，东北地区很快就沦为日本帝国主义的殖民地。日本关东军依据其《交通事业统治方案》霸占了东北、热河的铁路、公路、水路等交通点线和沿海港口，打通了关内外的通道。随后，野心勃勃的日本帝国主义以军事相要挟，迫使国民党政府签订了一系列丧权辱国的协定，使侵略者的魔爪继续伸向冀、察地区的水陆交通线，并通过日伪“南满洲铁道股份有限公司”、“国际运输股份有限公司”等殖民经济组织，进一步控制和垄断了热河、冀东、察北等地的交通命脉，为其向华北大规模入侵创造了先决条件。

1937年“七·七事变”爆发后，日本侵略军沿着其控制的交通线从中国东北及其本土大举增兵华北，强占铁路、公路及沿线大中城市。日伪统治者为了维护其法西斯统治，实施其军事扩张和经济掠夺计划，一方面在其占领区内推行“交通统治一元化”政策，对

一切交通设施和运输工具实行所谓“军管理”；一方面推行“囚笼政策”和“新交通政策”，在境内大肆修路挖沟、筑碉建点，对我根据地进行疯狂“扫荡”、“蚕食”和严密的封锁、禁运，妄图摧毁抗日根据地，边区人民在中国共产党和人民政府的领导下，创造了许多坚持敌后斗争的交通方式，持续不断地组织交通破击战，沉重打击敌人的嚣张气焰，并在边缘区和游击区建立与开辟了一批秘密交通站和地下运输线，通过道沟运输、地道交通、船底拖带、武装护运等多种形式，广泛开展粮食调剂、商贸运输和合作运销，沟通边区内外物资流通和经济联系，以根据地土特产从敌占区换回大量军需民用的紧缺物资，缓和了边区物资供应的困难处境，巩固和发展了革命根据地。

1945年抗战胜利后，国民党政府继续以抢占水陆交通线的优势，围攻和封锁解放区，边区军民在进行自卫反击的同时，又围绕交通线与国民党反动派进行了反复较量和不屈不挠的斗争。解放战争后期，随着革命战争的节节胜利和解放区的不断扩大，边区的交通工作出现了历史性的转折，在党委和政府重视支持下，交通建设开始恢复和发展，以公营和军运为骨干的水陆运输事业得到逐步开发，带动了民间运输业的振兴，为支援革命战争前线需求、繁荣解放区经济，作出了重要贡献。华北解放后，在战火中诞生和成长的人民交通事业进一步发展，原有的铁路、公路和内河航道大部得到恢复，公有和民间的运输能力空前壮大，成为新中国成立后这一地区经济恢复和建设的重要力量。

三、战时交通工作的特点

晋察冀边区的交通工作，是在进行革命战争这一特定的历史环境下开展起来的，有其鲜明的时代特点和自身发展的客观规律。主要表现在以下方面：

第一、边区交通是中国共产党领导下革命斗争的组成部分，它以革命根据地为依托，是建设与发展革命根据地不可缺少的一项内

容。为了巩固与扩大革命根据地，夺取革命斗争的胜利，边区军民充分利用各种有利地形和条件，创造了许多坚持敌后斗争的交通运输方式，并在实践中逐步完善和提高，有效地配合了革命斗争的开展和根据地的建设。

第二、边区交通首先是为革命战争服务的，是夺取抗日战争和解放战争胜利的重要条件。在困难危急的重要关头，创建和发展革命根据地的目的是为了打败日本帝国主义的侵略和国民党反动派的围攻。革命根据地的斗争是以军事斗争为中心展开的，根据地军民的首要任务是坚持对敌武装斗争，夺取革命战争的最后胜利。因此，边区交通在建立领导体制、制定工作决策、明确斗争重点、具体组织实践等一系列过程中，都必须在战时体制的指导下进行，从属于战时体制的需要。“一切服从于战争，一切服务于战争”，保证战争的最后胜利，是边区交通工作的出发点和落脚点。没有革命战争的胜利，边区交通也就失去了存在的价值和意义。

第三、边区交通是在敌我统治区（抗日根据地与沦陷区、解放区与国统区）犬牙交错、革命根据地被敌占交通线包围、分割的形势下开展的，它具有既要破坏敌人交通又要建设自己交通的双重任务。在抗日战争和解放战争时期，日伪和国民党军都仗仗其强大的兵力和装备，抢占水陆交通线及沿线城镇，并以此为依托，凭借点线沟墙，对革命根据地进行围攻、扫荡、分割和封锁。这在当时的形势下，是敌人的优势。如何变敌人的优势为劣势，是战时边区交通斗争的重要目标。边区军民为了适应这种形势，根据不同时期的需要，以机动灵活的游击形式为主要方式，采取了“我需则修、敌用即破”和“修破兼施”的两手策略，一方面对敌占交通线进行有计划、不间断地破击，一方面在根据地内开辟道沟运输和秘密交通线，并及时对收复区交通进行整修恢复，使敌人的交通优势难以发挥，最大限度地阻止敌人的军事进攻和经济掠夺。

第四、边区交通是在充分发动与依靠广大人民群众的基础上发展起来的，它与广大人民群众有着不可分割的血肉联系。“革命战争是群众的战争，只有动员群众才能进行战争，只有依靠群众才能进

行战争”，这是中国共产党领导革命斗争胜利的源泉。在日伪统治者和国民党反动派对边区人民实行血腥镇压和残酷迫害下，广大人民群众有着高度的革命觉悟，纷纷起来与敌人展开殊死斗争。边区的每一项交通工作和每一次交通斗争，都得到广大群众的无私支援，他们投入大量的人力、畜力和车辆，组成各种形式的破交队、运输队、担架队、民工队，冒着枪林弹雨，或者平沟拆墙破敌交通，阻敌运输，或者修路架桥、运送物资，抢救伤员，支援前线。实践证明，边区交通离开群众的积极支持和参与是无法进行的。全民性的交通支前在人民革命战争中占有重要的地位。

第五、边区交通是在残酷的斗争环境中，坚持自力更生、艰苦创业的革命精神，逐步成长壮大的，它体现了中国共产党领导下革命斗争的优良传统和作风。无论在抗日战争时期，还是在解放战争时期，晋察冀边区的战略地位都十分重要，敌人对边区的“扫荡”、“蚕食”、围攻、封锁也极为残酷。因此，边区军民在进行交通斗争和开展交通建设工作中，经常遇到难以想象的困难，但广大军民和交通工作者不畏艰险，不怕牺牲，以勇敢的精神、顽强的毅力，克服重重困难，去完成任务。经过 12 年的艰苦奋斗，不仅通过开展交通斗争，狠狠打击了敌人，而且在战斗的烽火中，自力更生，白手起家，创建和发展了人民的交通事业。

晋察冀革命根据地战时交通的伟大实践，进一步丰富了中国共产党的和毛泽东关于“农村包围城市，武装夺取政权”和“人民战争”的理论，贯彻执行“党的领导、统一战线、武装斗争”方针政策胜利的具体体现。晋察冀边区交通史作为革命斗争史的一部分，在中国近代史和晋察冀革命斗争史中，将占有一定的重要位置。

目 录

综 述	(1)
一、晋察冀边区的地理与自然概貌	(2)
二、晋察冀边区的交通状况	(4)
三、战时交通工作的特点	(5)
第一章 根据地创建阶段的边区交通 (1937 年 7 月—1940 年 12 月)	
第一节 边区的形成与敌后交通的开辟	(2)
一、“七七事变”前日本对华北交通的侵蚀	(2)
二、敌后抗日根据地的创建与交通决策	(3)
三、战时交通管理体制的确立	(11)
四、秘密交通站与敌后交通线的开辟	(15)
第二节 敌后交通破击战的迅速发展	(19)
一、对敌军运输装备的广泛截击	(19)
二、群众性交通破击的深入展开	(23)
三、冀中平原的抗日道沟	(30)
四、“百团大战”中的交通破击	(33)
第三节 群众运输的开展	(39)
一、抗战初期的战勤运输	(39)
二、平原支援山区的粮食运输	(43)
三、群众合作运销的兴起	(47)
第二章 艰苦抗战阶段的边区交通 (1941 年 1 月—1943 年 12 月)	
第一节 日伪“新交通政策”的破产	(54)
一、日伪推行的“新交通政策”	(54)
二、反“扫荡”中的交通破击	(56)
三、水上交通破击的开展	(65)
第二节 坚持敌后的特殊交通方式	(69)

一、秘密交通线的开辟	(70)
二、地道交通的形成	(79)
第三节 战勤运输的改进	(82)
一、战勤动员办法的颁布	(82)
二、战勤运输的组织实施	(85)
三、公粮调运工作的加强	(89)
第四节 反封锁中的边区运输	(93)
一、日伪对边区的封锁与禁运	(93)
二、商贸运输的开展	(95)
三、救灾运输与合作运销的整顿	(101)
四、敌占城市与根据地之间的秘密运输	(104)
第三章 对日反攻阶段的边区交通 (1944 年 1 月—1945 年 8 月)	
第一节 反攻中交通对策的转变	(110)
一、配合反攻开展的交通破击	(110)
二、对收复区交通设施的维护与整修	(119)
第二节 敌后交通管理的加强	(122)
一、交通管理部门的调整与充实	(122)
二、秘密交通线的恢复与发展	(124)
三、地道交通的发展与完善	(128)
第三节 配合反攻各项运输的开展	
一、支前运输的进一步加强	(132)
二、大生产运动促进运销的开展	(134)
三、日趋活跃的商贸运输	(139)
第四章 抗战胜利初期的边区交通 (1945 年 9 月—1946 年 10 月)	
第一节 抗战胜利后的交通形势	(144)
一、沦陷区的收复与边区区划的调整	(144)
二、扩大解放区的交通路线	(145)
三、美蒋联合对交通点线的抢占	(150)
第二节 边区交通体制的演变	(154)
一、对日伪交通机构的接管	(154)