

山东公路交通史

运 输 篇

近 代 史

第四章 解放战争时期山东公路运输
(1945年9月 — 1949年9月)

山东省地方交通史志编纂领导小组办公室

一九八三年四月

第四章 解放战争时期山东公路运输

(1945年9月—1949年9月)

目 录

第一节. 抗战后的山东形势及交通运输状况	1
第二节. 国民党山东省政府公路交通的所谓 恢复建设	3
第三节 国民党统治区汽车运输的衰没	9
第四节 山东人民汽车运输事业的建立与 发展	14

附录:

一. 国民党山东省公路 管理 办法	47
二. “ ” “ ” “ ” 商车办法	48
三. “ ” “ ” “ ” 商车包营办法	51

第四章 解放战争时期山东公路运输 (1945年9月——1949年9月)

第一节 抗战后的山东形势及 交通运输状况

1945年8月14日，日本侵略军宣布无条件投降，历时八年的抗日战争至此结束。但是，抗战胜利后，美帝国主义代替了日本帝国主义在中国的侵略地位，它为了实现其独占中国的目的，一面要蒋介石玩弄和平阴谋，使国民党政府“趋于稳定”，以阻挠中国革命力量的发展和争取准备内战的时间，另一方面又在“避免内战”的幌子下，帮助蒋介石加速战争准备，以便在条件成熟时一举扑灭中国革命力量，把中国变为它的独占殖民地。在上述目的下，美国和蒋介石互相勾结起来，并和日、伪合流，窃取抗战胜利果实。日本宣布投降后，蒋介石连续发布命令，指使日伪“负责维持地方治安”，对人民解放军指令的受降实行武力抗拒。于是大批汉奸摇身一变，都成了国民的“总司令”、“总指挥”，来替蒋介石“接收”。国民党政府在山东与日伪合作，实行“日蒋联防”，“宁渝合流”，国民党政府相继任命的和平建国军第三方面军总司令吴化文为济南“绥靖”区司令，伪淮海省省长郝鹏举为国民党新编第六路军总司令。九月，国民党山东省政府主席何思源在日伪军的护送下进入济南，建立政权。十一月美舰运来国民党第八军在青岛登陆，国民党军抢占了济南、青岛、徐州等孤立城市及少数县城，并控制了其间的交通干线。

1945年8月16日，人民解放军山东军区司令部命令，将全省抗日部队编成鲁中、滨海、胶东、渤海、鲁南五路大军，分别向济南、青岛、徐州、连云港及交通干线兼程前进。鲁中部队解放了临朐、莱芜、益都、章邱、新泰等地，切断了胶济路西段，

使鲁中与渤海两区直接联系起来。鲁南部队攻克兖州南的高官车站，切断津浦路，并解放泗水、台儿庄和峰县、临沂，使鲁南、滨海三个地区完全连成一片，滨海部队，切断了胶济路段，使滨海与胶东区直接联系起来。胶东部队解放了牟平、威海、福山、龙口、招远、莱阳、黄县、蓬莱、烟台等，胶东之东沟、北海地区全部解放。渤海部队解放寿光、临邑、高苑、吴桥、济阳、无棣、新海等，渤海腹地完全连成一片。至此，山东民主政权已有127个县，22个专员公署，5个行政公署。山东解放区已拥有2千4百万人口，控制着12万5千平方公里的土地^①。

山东的公路交通，经受八年的战火洗劫，遭受到巨大破坏。身受长期侵略战争苦难的山东人民，迫切需要和平，重建家园，对恢复和发展公路交通有着强烈的愿望。《停战协定》公布后，中国共产党根据停战命令第三项规定：“破坏与阻碍一切交通线之行动必须停止，所有阻碍该项交通线之障碍物应立即撤除。”极力主张扫除障碍，恢复交通，但国民党政府在和平谈判的烟幕下，加紧部署全面内战，并借口“恢复交通”进攻解放区，国民党统治区的交通恢复工作毫无进展，内战爆发后，交通运输受战争的支配，其主要任务是配合军事，支援战争。山东省政府组织随军抢修工程队，整修和恢复了军事输送任务较大的几条干线和地方支线，并开展了旅客运送业务。国民党政府为了进行长期内战，横征暴敛，苛捐杂税，物价飞涨，造成通货膨胀的恶性发展，使社会经济濒于全面崩溃的境地。在这百业不振的情况下，省营汽车运输受到战争影响，汽车运输时通时阻，营业不振，每况愈下。省营汽车信受摧残和盘剥，也无法摆脱倒闭的命运，汽车运输业在颠连困顿中，苦度挣扎，以维危局，1948年后，随着国民党军事上的失败，经济和政治危机的深化，汽车运输更加萎缩，衰败不堪。

①《山东史志资料》第2辑115页。

在解放区和国民党统治区情况完全相反，全区军民在民主政府领导下，很苦努力，重建家乡，全力整修公路恢复交通。胶东、滨海、渤海、鲁中、鲁南五个区修复公路达三千公里，1947年解放区通车路线约2,407公里^①。随着公路交通的大力恢复，汽车运输畅通无阻，民间运输事业也得到很快发展。民办公助等性质的运输组织相继诞生。随着解放战争的胜利发展，公营专业运输机构成立，组织和带动民间运输，为完成支前和人民生产生活物资的运输，对促进解放区经济的恢复和发展，作出了重要贡献。

第二节 国民党山东省政府公路交通的所谓恢复建设

抗日战争胜利后，国民党山东省政府筹谋恢复山东公路交通，于1945年10月成立山东省公路管理局（1946年改为山东省公路局），局长周辅齐。局内设工务、业务、机务、总务四科，及会计、技术、秘书三室。分管公路工程 and 公商汽车的管理，局下设路段、站、修机厂、工程大队等单位。

1947年国民党山东省公路局的组织机构逐步扩展，已有四个段（济武潍段，济兗曹段，青烟潍段，台潍段）20个站（济宁、滋阳、峰县、临沂、金乡、济南、周村、张店、博山、章邱、青岛、流亭、城阳、即墨、兰村、平阴、泰安、莱阳、掖县、高密），8个轮修工程队、2个养路队，1个监理所和路警总部，加之济南、青岛、兗州修机厂，驻青岛办事处、兗州工役处等共44个下属单位^②。

^① 根据《公路篇》第九章第一节修复公路累计。

^② 《山东公路月刊》第5期第20页。

国民党山东省公路局成立后，为恢复公路交通，曾拟定“工作计划大纲”，按山东地势将全省公路运输线划分九段，分三期推进。第一期为各主要干线，3,960公里，第二期为次要干线，1,870公里，第三期为支线4,950公里。确以济南、青岛、潍县、烟台、临沂、德州、济宁、滋阳、临清、泰安等县市为中心，彼此联络^①。1946年6月，在美帝国主义大力支持和策动下，国民党公开撕毁《停战协定》，向解放区发动了全面的进攻。随着内战的爆发，山东公路交通所谓恢复建设计划遂成泡影，公路交通以配合国民党军事进攻为主，公路的开通或新辟，直接受命于国民党的驻军指挥。

1945年国民党山东省公路局成立初期，全省能通车之路线仅下列四条240公里：

济南至张店线	120公里
济南至云清线	35公里
青岛至即墨线	45公里
张店至博山线	40公里

1946年12月后，国民党连续不断向胶东沿海解放区和鲁南解放区大举进犯，先后侵占即墨、高密、章邱、枣庄、峰县、济宁、台儿庄等地，并控制了胶济路东段，开通如下汽车路线^②：

济青线：

青岛至胶线	95公里
济南至张店	120公里
张店至潍县	120公里
潍县至高密	120公里
济南至青岛	480公里

青即线：青岛至即墨 45公里

①《山东省公路管理局工作计划大纲》第1—8页。

②《山东公路月刊》第1期第3页。

张博线	张店至博山	40 公里
章邱线	章邱至章邱	125 公里
济齐线	济南至齐河	25 公里
济长线	济南至长清	35 公里
烟潍线	潍县至昌乐	30 公里
台潍线	潍县至安邱	40 公里

运输货物：

青岛至即墨以客及杂货为主，即墨至青岛以客及粮食为主。

济南至青岛以黑枣、棉花为多。

青岛至济南以客及杂货为主。

济南至德州往返都以客运为主。

济南至平阴以客及杂货为主；平阴至济南以客及粮食为多。

潍县至掖县以客及杂货为主；掖县至潍县以粮食为多。

1947年3月，国民党军队对山东解放区进行了最疯狂的重点进攻，夺取临沂、烟台及其他地区，公路抢修与军事进攻并进，至10月通车路线达2,136公里。其通车路线^①：

青烟线	青岛至莱阳	130 公里
济青线	济南至青岛	480 公里
高诸线	高密至诸城	60 公里
青沙线	青岛至平度	125 公里
蓝掖线	兰村至平度	64 公里
高平线	高密至平度	50 公里
潍临线	潍县至安邱	40 公里
张博线	张店至博山	40 公里
王淄线	王村至淄川	25 公里
历济线	济南至济宁	222 公里
济徐线	济宁至徐州	185 公里

①《山东公路月刊》第1期第3页

滋商线	滋阳至高邱	145公里
济兖线	济南至滋阳	180公里
济临线	济南至齐河	25公里
滋菏线	滋阳至菏泽	150公里
兖曹线	滋阳至曹县	160公里
青鳌线	青岛至鳌山卫	55公里

运输货物：

青岛至即墨以器及杂货为主，即墨至青岛以粮食为主。

济南至兖州以器及杂货为主，兖州至济南为国民党省政府田粮处运输军粮。

济南至博山以器及杂货为主，博山至济南以煤炭为主。

潍县至益都器及杂货为主，益都至潍县以烟叶为主。

济南至济宁以器及杂货为主，济宁至济南以粮食为主。

潍县至安邱以器及杂货为主，安邱至潍县以粮食为主。

青岛至鳌山卫以器及杂货为主，鳌山卫至青岛以蔬菜为主。

1948年上半年，山东全省大部被解放军所解放，国民党军占据区通车路线仅有5个点：

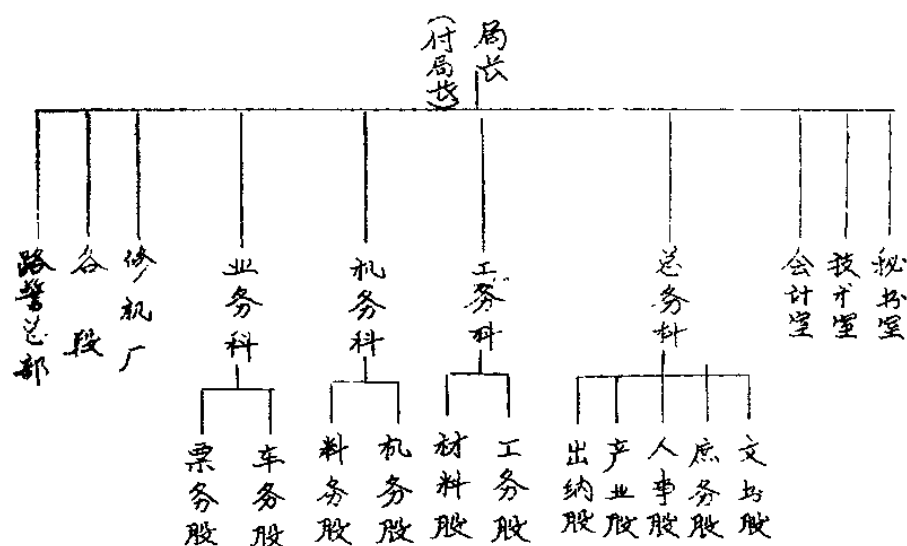
济南至泰安。

兖州至泰安。

临沂南至新安镇。

青岛北至灵山，西北至兰村，西至胶县、高密。

潍县至昌乐。

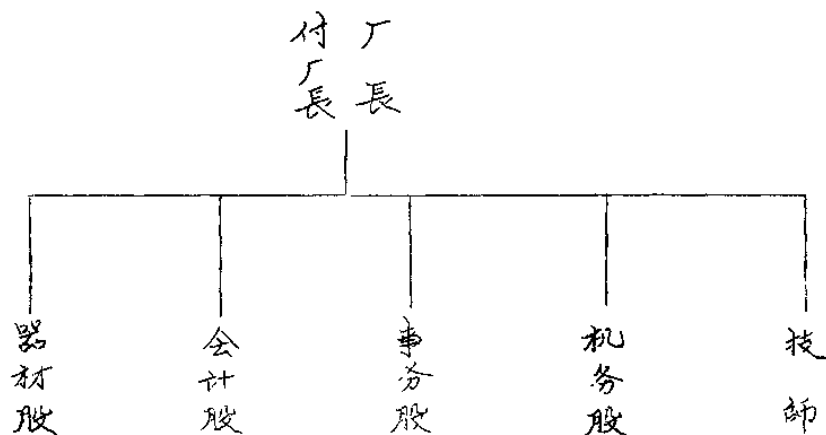


職員工作分配表

职 称	员 额	工 作 分 配 简 述
局长、付局长	2	
课室、主管	8	秘书、总务、运务、工务(派充卅工程处付处长) 材料、主任工程司、会计、人事
正工程司	2	代理工务课长1人, 工程设计1人
付工程司	1	派充卅工程处
帮工程司	2	派充卅工程处1人, 测绘设计1人。
课 员	28	庶务3人, 车管调拨1人, 稽核1人, 出纳1人 监印1人, 收发1人, 财产1人, 材料1人, 油类1人 档案1人, 会计4人, 核稿1人 编译1人 监制票类1人。 派往人管理船只1人, 派工程队1人 抄办文牒6人。

工务员	7	派工程队1人,派工程处1人,管工1人,勘测1人,机械折查1人,计划养路1人。
会计佐理员	2	予算1人,账务1人。
人事佐理员	2	任免1人,缮印1人。
办事员	16	派工程处2人,审核表报2人,绘制图表2人,会计记账2人,派洛口渡口1人,管卷1人,其余协助各股办事。
视察员	3	派工程处1人。
稽查员	3	派洛口渡口1人。
监工员	1	派环市公路工程处。
书记	8	缮写4人,校对1人,打字员1人,判票1人。
小记	85	
说明		

各修机厂系统表



汽车监理所、修车厂、工程处、工程队现有人员工作分配表

机关	现有人数	工作分配简述
汽车监理所	9	所长1人,警察1人,汽车驾驶员1人,会计1人,发照登记1人,缮写1人,事务2人。
修车厂	4	机件检查1人,会计1人,材料1人,事务1人
兖州工程处	7	文书1人,事务1人,材料1人,监工1人,缮写1人
工程队	15	计三队,每队队长1人兼任,队员专任5人。

第三節 国民党统治区汽车运输的衰没

抗战胜利后,国民党政府从中央到地方,从军事到行政,派出各种“大员”对山东各项事业进行所谓接收。山东省党部、省政府,为了利益均沾,搞了一个“山东省党政接收委员会”,展开了抢劫分脏活动,各自劫收了许多工厂、企业。尔后,“敌伪产业处理局”等成立。在一再重复的“接收”过程中,许多企业被侵吞瓜分。对日伪交通企业的接收也是如此。“国际运输株式会社”在山东的全部汽车和财产,被国民党战时运输管理局及其他机关瓜分无遗。山东省公路局成立后,由于日伪汽车都为其其他机关接收,仅借拨破旧卡车10余辆,经修理勉强能运行的只有5辆。1947年由国民党山东省临时参议会协助报请交通部,才准予由公路总局第八运输处从接收日伪汽车中拨给200辆,暂由青岛运输分处拨给15辆,济南代表办事处拨给15辆,兖州

拨给 20 辆，计 50 辆。调拨的这部分汽车，大都是损坏甚重，零件残缺。以济南的 15 辆为例，经过修理拼凑，能行驶的仅 10 辆，至 1947 年下半年，山东省公路局经多方求助，东拼西凑，拥有客货汽车不过 70 余辆，其中完好车仅占一半多，占开通路线实际需要车数的 20.28%。在这种车辆严重缺乏的情况下，买新车，款项无从筹措，旧车破烂不堪，又加之配件、油类供应困难，各线班车行驶脱班，候时经常不断，货车中途抛锚，时行时修，连维持正常的运行都是非常困难的。一切货物运输则完全倚赖于民营汽车担负。国民党山东省公路局实是“以一个空壳机构负责全省运输使命，当时即有捉襟见肘，无米为炊之象。”①

民营汽车运输，是国民党统治期间山东公路交通的主要支撑力量。济南、青岛、潍坊、济宁等地区，约有 105 家运输商行，509 辆汽车。其中济南 167 辆，青岛 323 辆，潍坊 10 辆，济宁 9 辆。国民党山东省公路局为了解决运力严重不足困难，竭力鼓励商车担负客货运输，同时又对商营汽车巧立名目进行种种限制。国民党政府规定，凡登记之商车统由山东省公路局调拨，按规定办法，凡在辖区内之民营汽车，统须向该局申请登记。登记之民营汽车，均须担任一定次数的军公运输后，才能自由经营若干次，其营业次数要视军公运输的实际情形而定。反规定军公运输与自由营业各一次，国民党为了抢运淄博煤炭，一次调拨商车 50 辆，昼夜抢运，后又改为担任两次军公运输才得自由运输一次，国民党以征调之名，行掠夺之实，各军政机关纷至汽车公会直接索车，使商营汽车惨遭劫夺，不能正常经营。随后，全省商营汽车又统归“绥靖”统一指挥部调拨分配，实际商车附属于军管。仅从 1947 年 5 月至 12 月，军公征用商车达 2674 次。

民营汽车运输面临这种危难局面，国民党山东省公路局虽减低商车提成（将客运提成由 20% 减到 15%），提高运价（将客

①《山东公路月刊》第 1 期第 3 页

运价增至每人每公里250元，货运运价每吨公里增至2500元）但物价的直线飞涨，运输成本增高，商车得利甚微，加之业上的种种限制，刁难，经济上亏损严重，国民党军队强行征用，不少车主将车卖掉另改行业，有的将车闲置起来，暂时歇业，使民营汽车运输团面临危机之中。

抗战胜利后，国民党着手抢修主要公路干线，进行内战准备，1945年11月后，首先开通济南至青岛，济南至德县干线，潍县至安邱、青岛至即墨，张店至博山等支线，计长约一千公里，即组织商车担任客货运输。1946年6月，内战爆发，不少地区为解放军所控制，交通梗阻，省公路局半年惨淡经营之公路交通，全告停顿。

内战开始后，为配合国民党军队向解放区进攻，省公路局组织工程抢修队，随军抢修，上述各线逐渐恢复。1947年3月，国民党被迫将全面进攻改为重点进攻。为钳制国民党在各地的兵力部署和调度，主要干线都被解放军所破阻和夺占。此间，除青岛至即墨，济南至长清，潍县至安邱等几条短途路线尚能通车外，其余各线又复先后停顿。1947年7月，中国人民解放军转入反攻，人民解放战争蓬勃发展，解放区日益扩大，济南、青岛已成孤岛，营运路线缩短到不足三百公里^①。

1946年4月，国民党军事委员会战时运输管理局平津办事处，改组为第八区公路工程管理局，在济南、青岛设立工务总段，并成立第八区局运输处，改平津办事处青岛物资运输处为第十一区局运输处青岛分处，办理一切客货运输，汽车营运也很不景气。1947年，中国人民解放军开始战略反攻之后，很多汽车路已控制在解放军手里，第八运输处的营运路线逐渐减少，1947年7月通车路线。

青济线 青岛至济南，经高密、潍县，计长35公里。

①《山东省公路管理局调查统计报告》1949年。

济长线 济南至长清，经瓦城，计长 35 公里。

济郭线 济南至郭店，经瓦城，计长 38 公里。

潍沙线 潍县至沙河，经昌邑，计长 90 公里。

青蓝线 青岛至蓝村，经沧口、流亭，计长 58 公里。

青即线 青岛至即墨，经流亭、城阳，计长 45 公里。

济张线 济南至张店，经崂山，计长 45 公里。

1948年3月，营运路线萎缩到：

青岛区。

城阳至坊子，

城阳至蓝村，

青岛至沙子口，

青岛至鳌山卫

城阳至即墨，

青岛至城阳，

济南区。

济南至坊子，

张店至博山，

济南至濰头，

济南至洛口，

济南至长清，

济南至东太平。

国民党山东省公路局46年6月至12月客货运输统计表

月份	乘客人数	延人公里	载货吨位	延吨公里	附 记
六月份	4,676	137,391	30	2,600	
七月份	2,042	148,515	116	9,515	
八月份	1,041	166,560	224	35,840	
九月份	32,560	2,889,765	940	62,110	
十月份	5,949	456,610	184	18,105	
十一月份	25,061	7,981,660	1,687	737,560	
十二月份	32,511	4,506,705	756	230,675	
共 计	123,841	16,287,206	3,937	1,097,405	

第八运输处国道路线行车班次表 (1948年1月)

起 迄 点	里 程 (公里)	班 次	行 时	客 车	货 车
青岛至胶县	68	日对开2次	3 30分		10
城阳至即墨	11	" 1 "	6.40分	4	30
济南至博山	165	" 1 "	8.30分	6	30
潍县至坊子	15			4	5
青岛至鳌山	50			4	5
青岛至沙子口	28			3	
济南至东太平	130	日对开2次	6.30分	4	20
济南至滩头	35				8
济南至长清	35			2	6
潍县至益都	60	日对开2次	3.00分		10
合 计	597			27	104

第四節 山东人民汽車运输事业的 建立与发展

抗日战争时期，山东抗日民主根据地没有专门经营汽车运输的组织机构，日本投降后，1946年1月，冀鲁豫军政部门，在济宁成立冀鲁豫兴华汽车运输公司，主要是承担军事任务和组织济宁、曹州、濮阳等解放区之间的客货运输。1948年7月，为适应解放战争的新形势和恢复建设的需要，华东财经办事处在山东成立华东运输公司，按照运输企业的经营方针，建立与整编机构，组织客货运输，为山东人民汽车运输企业的开创。1949年2月，华东运输公司与山东省公路局合并，成立山东省公路运输局，形成了统一的人民汽车运输事业，它为支援解放战争，发展生产，沟通城乡交流，都发挥了巨大的作用。同时，培养了一批干部，积累了运输管理经验，为新中国成立后，人民汽车运输事业的飞速发展，奠定了较为坚实的基础。

兴华汽车公司

1945年6、7月间，冀鲁豫汽车大队在河南濮阳成立，直属冀鲁豫军区领导。同年11月，汽车大队迁至山东曹州。曹州日伪的汽车均被汽车大队接收，约有20至30辆，大都是丰田、金剛、福特、庞贝和美式小道奇、雪佛兰等破旧车辆，不堪使用。同年12月，冀鲁豫主力部队对盘踞在山东兖州、济宁的日军进行了强攻作战，先后解放了兖州和济宁，共缴获日伪军各种汽车100多辆，统由汽车大队接管。至此冀鲁豫汽车大队在冀鲁平原上初步形成一支近代化的运输力量。

1946年1月根据形势变化的需要，以原冀鲁豫汽车大队为基础，组建冀鲁豫兴华汽车运输总公司。总公司设在济宁，另在曹州设分公司，航运公司，胶轮马车运输队。

兴华汽车运输公司人员、车辆及其营业路线^①

1. 车船

济宁有各种汽车75~80辆，大都是丰田、金刚、尼桑、雪佛兰、小道奇。牌号杂、车况差，各种配件缺乏，燃料无来源。大都烧木炭或为主，酒精车及汽油车极少。另有胶轮马车20辆左右。

航运公司有大小木船30只左右。

胶轮马车队有骡马90~100匹。

2. 人员

济宁：汽车驾驶和各类人员250—300人。胶轮马车有驭手30—40人。其他工作人员15人。船工和管理人员150—200人。

曹州：有汽车驾驶员50—60人，其他工作人员30—40人，共100人左右。胶轮马车驭手20—25人，管理人员8—10人。

3. 主要运输路线：

济宁：

济宁—钜野—曹州

济宁—钜野—郛城

济宁—金乡—鱼台

济宁—滕县—临沂

济宁—宁阳—泰安

曹州

曹州—钜野—济宁

^①《河北公路交通史》参考资料第4期，关于“冀鲁豫汽车大队的历史回忆”。