

内部资料
注意保存

当代山东的公路运输资料

山东省交通厅编印

1985年7月

说 明

这本《当代山东的公路运输资料》，是在厅党组的统一领导下，由省公路运输联合公司组织有关部门和人员，按照交通部关于编辑《当代中国的公路交通》的通知要求和山东实际情况编写的。除将原稿送交通部编委会审阅外，特印发各有关单位，作为了解山东公路运输发展情况、研究改进工作、编纂史志的参考。但由于编写时间急促，有的资料难免存有错误和遗漏，请阅后提出修改、补充意见。

如使用这些资料，编写书刊和公开发表的文件，务必按照国家保密规定办理，严防失密。

当代山东的公路运输资料

目 录

综合部分

第一章 绪论	(1)
第一节 山东自然和经济概况.....	(1)
第二节 公路运输在国民经济中的地位和作用.....	(2)
第三节 旧中国山东的公路运输.....	(3)
第四节 人民公路运输事业的兴起和壮大.....	(5)
第二章 建国后山东公路运输事业的主要发展过程	(7)
第一节 整修车辆, 恢复运力, 使经营管理初步走向正规 (一九五〇年~一九五二年).....	(7)
一 整修车辆, 恢复运力.....	(8)
二 广泛深入的民主改革和生产改革.....	(9)
三 联运业务的兴办、发展及停止.....	(13)
四 大力发展客货运输, 促进城乡经济恢复.....	(15)
第二节 以计划管理为中心, 加强业务建设, 提高国营企业的 生产效率和管理水平, 逐步完成对私营企业的社会主义改造 (一九五三年~一九五七年).....	(18)
一 推行计划运输, 提高生产效率.....	(19)
二 加强技术管理, 提高车辆完好率.....	(22)
三 运用经济核算, 扩大经营成果.....	(25)
四 胜利地完成对私营运输业的社会主义改造.....	(26)
第三节 加强维修和基础工作, 恢复运输生产能力, 提高运输服务质量, 在国民经济调整中曲折发展(一九五八年~一九六六年).....	(34)
第四节 坚持生产, 保证重点运输, 在整顿中缓慢发展 (一九六七年~一九七八年).....	(40)
第五节 以提高经济效益为目标, 放开搞活, 多层次、多渠道, 多种经济成 分的公路运输事业蓬勃发展(一九七九年~一九八四年).....	(44)
一 公路旅客运输的全面发展.....	(46)
二 零担运输的迅速发展.....	(48)

三 大件物资运输振兴.....	(50)
四 集装箱运输的兴办.....	(52)
五 放宽政策, 搞活交通, 个体(联户)运输蓬勃发展.....	(54)
第三章 回顾与展望	(57)
附表: 山东省公路专业运输发展情况表.....	(59)

专题部分

山东的公路运输管理.....	(60)
山东国营汽车运输企业的定额管理.....	(86)
优良服务代代传的掖县汽车站.....	(92)
推行全面质量的胶县汽车站.....	(101)
深受欢迎的东山“公铁水”旅客联运.....	(105)
山东农村的公路客运.....	(108)
初见成效的公铁客运分流.....	(113)
活跃在沂蒙山区的临沂公司汽车队.....	(116)
客车开进小海岛.....	(124)
迅速发展的山东零担货物运输.....	(125)
山东公路大件运输在成长壮大.....	(133)
发展中的山东公路集装箱“门到门”运输.....	(144)

大事记(初稿)

附录: 解放战争时期的山东支前运输.....	(151)
------------------------	-------

当代山东的公路运输资料

综 合 部 分

第一章 绪 论

第一节 山东自然和经济概况

山东省位于我国东部、黄河下游。山东半岛突出于渤海与黄海之间，北隔渤海海峡与辽东半岛相望。内陆部分与江苏、安徽、河南、河北四省接壤。全省总面积15.3万平方公里，大陆海岸线长3,000多公里。京沪铁路和京杭大运河纵贯本省中西部，地当南北交通要冲，战略位置十分重要。

全省现设8个省辖市，6个地区，127个县(市)。省会济南市。截止1984年底，全省共有人口7,637.1万人。

山东是全国主要的农业地区，农业品种繁多。主要粮食作物有小麦、玉米、稻谷、大豆和薯类等。主要经济作物有棉花、花生、烟草、麻类等。山东还是著名的温带果品产区和水产区。

山东矿产资源丰富。已经开采和发现的有煤、石油、天然气、铁、黄金、铜、铝、金刚石等90多种。

山东是我国经济、文化开发最早的地区之一。勤劳质朴的齐鲁人民为中华民族的兴旺发达做出了贡献。但是，由于长期封建制度的束缚和帝国主义、官僚资本主义的压迫剥削，山东经济发展相当缓慢，人民生活在饥寒交迫之中。只有到了新中国成立后，在中国

共产党的英明领导下，站起来的人民才以主人翁的姿态，辛勤劳动，使山东的经济、文化和各项事业获得了巨大的发展。一九八四年山东社会总产值达915.2亿元，比一九四九年增长24.7倍，年递增9.6%；国民收入达409.8亿元，比一九四九年增长18.7倍，年递增8.7%；人均国民收入由一九四九年的60元，增加到一九八四年的536.6元；工农业总产值772.8亿元，比一九四九年增长22.8倍，年递增9.3%，

农业方面，三十五年来，生产条件有了很大改善，农业现代化的水平有了很大提高，主要农产品产量迅速增加。据一九八三年统计，山东粮食总产量居全国第四位，水产居第三位，烟叶居第二位，棉花、油料、果品的产量均居首位。

工业方面，经过三十五年的建设，有了突飞猛进的发展。原有的纺织、食品、采矿、机械等部门得到扩大与加强。新兴的钢铁、石油、化工、汽车、机车、造船、电力、电子等工业正在蓬勃发展，已经初步形成了一个规模较大、门类齐全、设备比较先进、布局基本合理的工业体系。

山东工农业生产的发展和人民生活水平的提高，为交通运输的发展创造了十分有利的条件。经过三十五年的建设，现已形成了一个以京沪、胶济铁路为骨干，公路、海运、河运、航空、管道等运输密切配合，连接国际国内的四通八达的交通运输网。

第二节 公路运输在国民经济中的地位和作用

交通运输是国民经济的重要组成部分，是国民经济发展的一一个支柱。为了加速我国社会主义现代化建设，到本世纪末实现国民经济总产值翻两番的战略目标，党的十二大把交通做为国民经济建设

的战略重点之一。

公路运输是现代化运输中重要的运输形式之一。其特点是：公路建设的投资远较其它运输建设少，技术要求和地形要求也较其他运输建设低，特别是农村简易公路可以随遇而安。汽车的技术速度虽然较火车、飞机低，但就整个交通运输工具的速度而言，还是较为迅速的。火车、飞机、轮船、管道不能离开站、场、码头、轨道、航线、河道、管道运(航)行，而汽车运输只要具备了道路条件，就能取货、接人上门，送货、送人到家，实现门到门的直达运输，并为其它交通工具集散旅客、货物。特别是农村、山区运输，铁路、航空不能、也不可能普遍建设，轮船受河道限制，管道运输的物资品种单一，只有公路运输能适应这种需要，担负这种运输任务。

山东的公路运输在国民经济发展中占有重要地位。山东境内只有京沪、胶济两条铁路干线及少数支线，大部分县市和地区不通铁路，完全依靠公路运输，并且铁路运输长期处于饱和状态，许多物资甚至有些长途物资也无力承运。内河多数不能通航，虽有黄河、小清河、南运河等河系通航，但枯水断航季节较长。沿海和铁路港站物资的集散也依赖公路运输。这种特定的条件，决定了公路运输在山东的特殊地位。三十多年来，正是公路运输部门担负了全省大部分物资和旅客的运输任务，保证了港站物资的集散，为发展国民经济和改善人民生活做出了积极的贡献。

第三节 旧中国山东的公路运输

一九二〇年，山东有了公路之后，当时的军阀政府即招商包线营运。包商宋徽吾、鲍佛吾购到汽车数辆，在禹城到聊城等线进行试办，从而开创了山东私营公路汽车运输。

烟潍公路建成后(一九二二年),成立了烟潍汽车办事处,购置汽车20余辆开始营业,始创公营汽车运输。

到一九三七年,全省公私营汽车发展到800辆左右。“七七”事变后,日本侵略军进逼山东,国民党军队不战而退。同年十一月间,当时省政府主席韩复榘下令把散布在全省各地的公私营汽车强编为第三路总部交通团汽车大队,随军南撤。使山东的汽车运输遭到一次毁灭性打击。

一九三七年底,日本侵略军占领了山东,为了严密控制交通线,为其侵华战争和经济掠夺服务,将所有铁路、公路、水运等运输业务,全部划归华北交通株式会社管辖。在铁路局内设“自动车课”,并在济南、张店、兖州、济宁、潍县、青岛、芝罘(烟台)等地设自动车营业所,直接办理客货运输与监督民营汽车。如较大的济南营业所,有汽车200余辆,员工500余人,附设有汽车修理厂,并领导禹城、东昌(聊城)、临清、惠民、泰安、枣园寺及市内公共汽车等7个营业单位,在线路中途或要点设代办所,委托私人小铺代售客票。一九四一年至一九四二年为其营业最盛时期。一九四三年后,在我抗日军民不断打击下,日军节节失利,日本国内战时经济日益枯竭,便把大部车辆转用于军事运输,商业客货运基本停顿。一九四五年日本投降时,济南营业所仅有汽车100余辆,员工300余人。国民党接收后,员工被裁,又因广大乡村被我军控制,各线运输几乎全部终止。民营的少量汽车,由于受日伪政府控制,也濒临绝境。

一九四五年八月,抗日战争胜利后,山东公路运输机构,为国民党在山东的政权接收。当时由于解放区的空前发展,国民党在山东的政权偏踞一隅,国道已分割成段,省道仅有济(南)张(店)、济(南)长(清)、青(岛)即(墨)、张(店)博(山)四线能以通车,总长

240公里。一九四六年七月，国民党发动内战，解放区开始自卫，交通沿线均处战争状态，国民党统治区的汽车难出城市一步。当时国民党的省公路局虽有营运汽车100余部，但由于国民党统治官僚，忙于搜刮资财中饱私囊，对于汽车好坏无暇一顾，车辆残缺不全，能行驶者仅有40部左右。至对从日伪手中接收的车辆，公路局和国民党军统机构上下勾结，竞相盗卖，一时私营商车数倍骤增。青岛由日本投降初的300余辆，增至500余辆；济南原有80余辆，猛增至200余辆。到解放前夕，全省共有汽车1,800余辆，其中济南672辆，青岛988辆。

综上所述，山东从一九二〇年有了公路和汽车运输，并能缓慢的起伏发展，可谓是个进步。但是，由于帝国主义的侵略和国民党的反动统治，严重阻碍了生产力的发展，这是当时山东交通运输发展缓慢的根本原因。

第四节 人民公路运输事业的兴起和壮大

早在抗日战争后期，鲁中南、胶东、渤海等地就存在大片的解放区，建立了人民政权。由于当时客观条件的限制，现代运输工具很少，部队的后勤运输和物资交流多依靠马车、手推车和木帆船。一九四五年八月日本投降，解放军收复了若干城镇，缴获了部分汽车，解放区进一步扩大，基本上连接起来。为了迅速医治战争创伤，恢复生产，便开始抢修公路桥涵，全面恢复交通。一九四六年二月十日，在临沂正式成立山东省政府交通总局。经过近半年的努力，以临沂为中心，修复了临沂至博山、新安镇、胶县、沂水、石臼所、台儿庄、费县、枣庄等十多条公路，达2,196公里。

一九四六年七月，蒋介石发动内战，向我山东解放区全面进

攻，解放区军民奋起自卫，拉了解放战争的帷幕。第二年，解放战争进入战略反攻阶段，经过鲁南、莱芜、孟良崮等著名战役，歼灭了蒋介石的快速纵队、李仙洲部队和二十六军，缴获了大量汽车，部队战勤部门用现代运输工具武装了自己。到一九四七年底，华东军区兵站部已拥有汽车300多辆，马车700多辆，并在胶东、渤海扩建了铁木工厂，新建了汽车修理厂，成立了工厂管理处。一九四八年，山东省政府交通总局改为山东省公路管理总局，驻诸城、五莲一带。同年六月，华东财政经济办事处决定，将华东兵站部分为兵站、华东运输公司、华东交通器材燃料公司三个单位，华东运输公司和交通器材燃料公司由华东财办领导。由此，山东第一个全民的汽车运输企业——华东运输公司于一九四八年九月一日在益都正式成立。下辖胶东、渤海两个分公司，潍坊、青州、张店、滨北四个直属公司及马车制造厂等单位，拥有汽车240辆，马车671辆，主要从事军事运输，支援解放战争。

一九四八年九月，济南解放，由山东省公路管理总局负责接收国民党山东省公路局、第八工程处、第八运输处等单位。十一月一日，山东省公路管理总局与华东运输公司合并，成立山东省公路运输总局，内设运输处(华东运输公司)，下设鲁中南、渤海、胶东、徐州四个运输分公司和潍坊、海州、青州、兖州四个直属公司。一九四九年二月，大军南下，公路运输局机构调整，内设运务科，下属胶东、徐州汽车运输分公司、总局营业部(济南分公司)和渤海、潍县、鲁中南、蚌埠、两淮转运公司，共有汽车403辆，胶轮马车580辆，铁轮马车70辆，还有正在整修的汽车100余辆。一九四九年九月，各工矿企业党务工作交由地方党委统一领导，局机构又作调整，局内设运务科，下属济南、烟台、青岛、徐州运输分公司，潍坊、渤海、

兖州转运公司；徐州分公司下辖新海转运公司。

第二章 建国后山东公路运输 事业的主要发展过程

山东的人民公路运输事业建立较早，发展较快。三十五年来，在中国共产党和各级政府领导下，各方面都取得了很大成绩，主要经济技术指标在较长一个时期内的全国同行业中还是比较先进的。其主要发展过程，可以分为以下几个阶段。

第一节 整修车辆，恢复运力，使经营管理初步走向正规

（一九五〇年——一九五二年）

山东解放后，公路运输面临的困难是很大的。首先，在多年的战乱期间，山东饱受日本侵略军的扫荡和国民党的重点进攻，经济破坏、民生凋蔽特别严重。以抗战前最高年产量比较，一九四九年，粮食产量减少73.8%，棉花减少71.4%，花生减少49%，大牲畜减少74%。人民生活在饥寒交迫的境遇之中。公路运输也不例外，全省公路通车里程仅有3,152公里，恢复的任务异常艰巨。其二，山东是老解放区，支援战争、支援新区是义不容辞的义务。除随军支前的车辆、人员外；二月，又抽调大批干部和较好的车辆南下。据一九四九年五月山东省公路运输局统计，全省所属胶东、徐州汽车运输分公司、济南营业部和渤海、潍县、鲁中南、蚌埠、两淮转运公司等8个单位，共有汽车403辆、胶轮马车580辆、铁轮马车70

辆，另有未修竣的汽车100多辆。汽车约占民用汽车的24%左右。但是，要求公路运输承担的任务却很艰巨，一面要完成支前和经济恢复所需要的巨大运输任务；一面又要迅速改变公路不通、车辆残破的状况，这就产生了需要与可能的矛盾。解决矛盾的办法就是依靠工人阶级，自力更生，恢复生产。

一 整修车辆，恢复运力

解放后，我们从敌伪机关和官僚资本企业中接收的车辆，都是美国、英国、日本、德国等资本主义国家生产的，厂牌复杂，有20多种；加之国民党的浩劫，毁坏惨重，即使能维持行驶的，完好率也仅在20%左右，车破路坏，时常抛锚，车日行程只有70公里左右，极不适应任务的需要。为支前和恢复国民经济提供量大质好的运输工具，成为公路运输部门的中心工作之一。

交通部于一九五〇年成立了全国整修旧车委员会，山东各运输企业也把这项工作摆到了重要日程，提出了“把人民的资财保存下来”的口号，发动工人群众，展开了清理旧料、抢修车辆运动。

首先，健全了领导机构，调整了生产设备布局和技术力量，集中了生产能力。把接收的徐州404厂部分机具设备迁到济南，充实了配件修造车间；把博山修理厂分别迁入徐州和济南厂，加强了修理车间；新河厂与坊子二十堡厂合并为潍坊修理厂。以后，随着车辆增多，修造任务加重，根据运输生产机构的新布局，于一九五一年以潍坊新华工具厂、中威橡胶厂和上述的厂子为基础，调整划分为济南汽车修配厂，青岛、烟台分公司修理厂，徐州、潍坊、临沂、济充、济南分公司保养厂，并附设材料机构，增添部分设备，为整修车辆从人员、技术、设备、物资上提供了条件。8个厂共有工作面积9,643平方米，修车面积67,431平方米，技工707人，职员179

人。

在党的自力更生方针指导下，翻了身的工人阶级，经过深入细致的组织发动，表现出极大的积极性和创造性，彻底清理了材料库、废料堆，本着能修的修、能改的改、能代的代的精神，修复改制了齿轮、半轴、缸体、轮胎等大批的材料和零部件。在此基础上，又积极学会了制造，短期内试制成功了活塞、电瓶、活塞肖、钢板、风扇带等配件。更可贵的是，金牛山修配厂成功地制成了技术复杂、质量要求严格的汽缸盖。两年共整修汽车800多辆，其中改装木炭车400多辆，改装客车100余辆，这是工人阶级利用敌产、改造敌产，发展人民交通运输事业的伟大开端。整修车辆取得的成绩表明，工人阶级在共产党的领导下，没有学不会的事情，没有克服不了的困难，任何力量都不能阻挡人民事业的前进。

二、广泛深入的民主改革和生产改革

解放以后，人民政权由乡村进入城市，根据党的城市政策，比较顺利地进行了对官僚资本企业的接管。在接管中，实行“不打烂旧机构”和“原职、原薪、原制度”的政策，在一个时期内，保留了原来的生产指挥系统和经营管理系统。因此，在新旧两种社会制度交替的过程中，尽管情况复杂，但是生产、经营没有出现混乱。济南于一九四八年九月二十四日解放，接管的国民党联勤总部405制配厂，不到10日就恢复生产，修复坦克、汽车，支援解放战争。十一月解放徐州，接管的404厂，不到5日就完全恢复工作。一九四九年六月二日解放青岛，六月五日就恢复客货运输。接收单位的生产资料所有制性质变了，但是经营管理方式、规章制度、人与人之间的关系等方面还是半封建半资本主义性质的，特别是被黄色工会、封建把头控制的码头、车站和城市搬运装卸行业，问题更为严重，

是要进行一系列改革的。

民主改革运动，是在一九五一年五月第二次城市工作会议后，结合抗美援朝、镇压反革命等政治运动开展的。民主改革中，重点检举清查了企业中的封建把头、反革命分子、黄色工会骨干分子等坏人坏事，清理了不民主的管理方式、规章制度，揭露了阻碍新生产关系建立的旧思想、旧习惯、旧作风等。从而使工人敢于说话，敢于当家，确立了工人阶级在企业的主人翁地位，发挥了生产热情和创造性，解放了生产力。

民主改革大体经历了三个阶段。一是各级党组织深入发动群众，为工人撑腰作主，让工人大胆回忆、对比、诉苦，揭发坏人坏事，激发工人的阶级觉悟，确实体会到是当家作了主人。二是进行深刻严肃的民主大检查，用批评与自我批评的方法，解决领导不民主、制度不合理及旧思想、旧习惯等方面的问题。三是在提高觉悟，自觉自愿的基础上，经职工民主讨论，建立各种企业管理制度，如会议制、负责制、考勤制等。同时，进行了工资改革，实行了八级工资制，工资标准比原来提高了16%，增加了职工福利。经过民主改革，各运输分公司和修配厂的面貌焕然一新。

搬运装卸行业是民主改革的重点。这个行业，旧社会叫“苦力行”或“脚行”，工人受压迫剥削最重，有诉不完的血泪仇。解放后，搬运装卸队伍中，又混进一部分反革命分子、逃亡地富分子、国民党军官等坏人，同原来的封建把头结成一体，把持着车站、码头和搬运行业。搬运行业的民主改革是结合“三反”、“五反”进行的。改革前，便遵照全国第一次搬运工作会议“关于坚决贯彻中央人民政府废除搬运事业中封建把持制度，成立搬运公司的决定”的决议，先在徐州、青岛试点，后在全省展开。通过开展反封

建把持的斗争，在全省搬运队伍中清查出大小把头、反革命分子、地主恶霸、地痞流氓分子等各种有问题的人23,221名。民主改革及其他政治运动，纯洁了搬运队伍，提高了职工群众的阶级觉悟，加强了团结，发扬了主人翁精神，为提高公路运输的生产效率和工作质量，完成国民经济恢复时期的任务，起了很大作用。在民主改革中，各基层工会普遍进行了整顿或改组，调整了领导成分。同时，遵照省人民政府决定，省交通厅正式接管了搬运业务，先后成立了13个搬运公司、4个办事处、4个搬运站，并经省人民政府和中国搬运工会批准，实行了搬运工人病、伤、残、亡等待遇暂行办法，颁布了生产奖励办法，搬运工人的生活得到了保障。通过民主改革，在我们接收的企业中，从生产资料到经营管理，彻底地摧毁了封建主义的残余统治，真正成为国营经济成分，为社会主义制度的建立奠定了基础。

生产改革是继民主改革之后进行的。如果说民主改革是解决了企业管理不民主的问题，那么生产改革就是解决经营管理不科学的问题。山东公路运输系统各级领导干部，多是由部队转业而来，不熟悉经济工作，甚至把战争环境中的一些东西，如命令主义、游击习气、供给制思想带到了企业，不重视生产管理和经济核算，致使一九四九年国营运输企业亏损99亿元(改革前币值)。当然，这些亏损包括一部分支前军工器材，但与不重视经营管理也有一定关系。企业不仅要完成生产任务，而且要为国家积累建设资金，并使二者结合起来，逐步走向经营管理科学化，因此必须进行生产改革。

毛泽东同志在建国前的《论人民民主专政》一文中就指出：“严重的经济建设任务摆在我们面前。我们熟习的东西有些快要闲起来了，我们不熟习的东西正在强迫我们去做”，“我们必须学会

自己不懂的东西”。毛主席的指示为广大干部指明了前进的方向。认真学习经营管理，依靠工人阶级恢复和发展生产的思想逐步在干部中树立起来。各公路运输单位在民主改革的基础上，先后建立了民主管理委员会，以整风精神，依靠工人群众自下而上开展了批评与自我批评，重点批判了命令主义和不相信工人群众的观点，批评了单纯任务观点和供给制思想，大胆放手地进行了企业管理改革。清理和废除了由官僚资本企业遗留下的不合理的规章制度，建立了新的经营管理制度，如制订营业章程、车务管理办法、贯彻华东财办颁布的定额标准、车辆监理和港航监督章则、奖励制度、规定运价等级等等。当时推行声势最大、效果显著的是负责制。

负责制是苏联的经验，解放初期首先在铁路系统推广。一九五〇年七月，根据华东交通工作会议精神，全省第六次国营运输分公司经理会议，参照铁路推行负责制的具体细则和经验，讨论制订了各种生产、管理负责制。省运输公司成立了汽车负责制推行委员会，各分公司、汽车站、队、修理厂成立了负责制推广委员会或推广小组，经过典型试验，逐步全面推行。当时效果比较显著的有车务、站务、联运和技术工作负责制等。

车务负责制：在运行方面拟订了汽车燃料使用效能、轮胎行驶里程、车辆行驶里程、行车安全、车辆保养等项定额；保修方面拟订了修配工时、修配质量、修车用油、修车用料、机工具保养等6个标准。站务负责制：拟订了组织客货运量、责任事故、服务态度、站容整洁等工作标准。在各项负责制拟订的同时，并研究拟订了生产奖励标准，达到或超过标准者奖，达不到标准定额者罚（罚只准扣下月奖金，不扣标准工资）。负责制的推行，使各项工作分工明确，责任清楚，功过有别，奖惩得当。

在推行负责制过程中，总结推广了一些先进工作法和生产法。客车调度，改革了长途客车工作一日、休息一日调度法，实行“循环调车法”，长短途结合编制运行作业计划，客车利用率提高30%。运务上取消了单程货收“回空费”规定，从一九五一年起，实行“双程货运价七五折优待”，提高实载率10%。车机务推行了“先进驾驶法”和“汽车综合修理作业法”。财务上初步推行经济核算，建立了一些必要的财务管理制度，如资金、材料管理、奖励办法等；同时，将省公司统一核算，改为分级核算、各计盈亏，并初步核定了各基层企业的资金定额及上缴利润。到一九五一年，在单车业务统计的基础上，又全面推行了单车成本核算。

通过各单位、各部门、各岗位负责制的推行，初步在生产上实行了计划管理，技术上实行了定额管理，财务上实行了经济核算，企业的经营管理开始走上轨道。

三、联运业务的兴办、发展及停止

经济恢复工作开始后，物资调拨、转运的数量增加，距离延长。一批物资从产到销，往往经过几种运输工具转运，客观上要求兴办各种运输方式、各种运输工具之间的衔接工作，于是联运业务应运而生。

（一）联运业务的兴办及发展

济南解放后，在客观要求的催促下，经过酝酿和经营管理及有关技术方面考察研究后，于一九四九年春，开始在益都，随后到潍县，以交通旅行社形式创办，经营旅社、食堂、代客购销、仓库保管等综合性业务。初创期，对联运业务还不熟悉，但对组织货源，配合公路运输起到一定作用，因而，同年秋季发展到8个旅行社，两个货栈，开始接受长距离转运物资。到一九五〇年春，发展到11