

115.07

烟台文史资料

第十五辑

卷五

四

烟台文史资料编辑部
烟台市政协文史资料委员会
编

烟台文史资料

第十五辑

烟台市政协文史资料委员会
《烟台文史资料》辑编部 编

1991年12月

本辑编审人员

王晓昆 张 军 张河清 王治林

主 编

张 军

副主编

张河清 王治林

EC58/37

烟 台 文 史 资 料

第十五辑

烟台市政协文史资料委员会 编
《烟台文史资料》编辑部

邮政编码：264000

烟台新华印刷厂蓬莱厂印刷

50×1168毫米 32开 印张7.4 120千字

1991年12月第一版 1991年12月第一次印刷

印数 1—2000

L·Y·Z(91)74

定价：3.50元

目 录

烟台港口建设.....	戚立心 (1)
出版工作十年.....	张 军 (29)
回忆尚小云先生对我的教诲.....	王影侠 (50)
忆画家黄新民先生.....	翟辛灵 郭永居 (60)
丹桂戏院演出杂忆.....	曲长运 (68)
宋代与贝雕艺术.....	曲言训 (73)
烟台第一座溜冰场.....	于寿斌 (83)
拨乱反正时期的烟台教育.....	王治林 (86)
山东省水产学校的历史及现状.....	徐均望 (106)
回忆五十年代初期的烟台二中.....	张承先 (123)
百涧观中学始末.....	林 宣 (129)
回忆罗山烈士子弟工读学校.....	范罗宾 (137)
回忆胶东战邮训练班.....	李文桂 (144)
省立建国学校胶东分校创建八年.....	迟克俭 (152)
纪念夏侯苏民诸烈士.....	王文正 (164)
东北抗日义勇军关内代表——梁元善.....	
	赵树峰 朱永起 (169)
山东抗日第五纵队司令辛诚——.....	程开喜 (171)
记海阳军民两次破获美蒋匪特.....	杨庆著

张志顺 秦 华(179)

战后国民党政府对渔业的善后

救济工作和设在山东的救济机构…… 张震东(191)

莱州草辫和草艺品琐记…… 李丕茂 蔡耀江(200)

招远网扣绣花…… 邵学草 于华江(212)

福山大面史料记……李双一 张鸿宾 吴学根(215)

义和团运动在蓬莱…… 刘晓焕(225)

烟台港口建设

戚立心

50年代初，我做为一名青年科技工作者，被派到这久负盛名的烟台海港。在她历尽灾难之后，创伤未愈的焦客中，看到的是淤浅狭小的港池、原始的驳岸、陈旧的航船和那毁于台风的堤坝，不胜寒心。当时，这座小有名气的“芝罘港”，实际是沿用着人力扛抬、木船驳运的生产方式的港口。素负盛名的“挡浪坝”也仅是一座环抱着老式驳岸的过驳水域。她与我见过、学过的《港口》真是大相径庭。

40年后的今天，我已是年越花甲的总工程师、职称高级工程师了。这座我亲身经历的海港，已突破旧港池，向着芝罘湾新港区起步。装备完整，设施齐全的港口，日夜不停地迎送着国内外巨轮。“改革开放”推动了港口巨变。追忆我初来乍到的港口，与当今相比则是不可同日而语了！

考据烟台之开港，应从大清帝国宣征关税之日，即咸丰十一年七月十七日（1861年8月22日）起。未久，

洋人统揽关税权，把港口管理也置于其掌下，从而走向“港政”之路。旧中国港口管理是因地制宜，有市政府专管，有企业专管，而烟台港这种“海关管港”的特殊形式，则一直维持到新中国成立后，才归口于中央人民政府交通部统管。港口建设与发展才寓于国家交通建设计划之内。

新中国成立以来，烟台港的建设和发展大体可划为4个阶段。此间，从恢复、整理到新港区开发，特别是党的十一届三中全会以来，清晰地显示出，烟台港已由地域性港口向着外向型综合港转化；由直接运输向着中转运输转化；由内货客货港向着外货杂货港转化；由单一传统功能向着多功能经营集团转化。未来、一个姿态新颖、生机勃勃的新烟台港正在崛起。

一、恢复与整理（1949年—1957年）

1948年10月16日烟台市第二次解放后，成立了由外贸管理局领导的烟台港务处，车忠翰任主任。当时还按旧“海坝工程会”的职责，实行单一的工程管理，并辖管东起成山，西迄龙口沿岸6地10多座灯塔、灯标等助航设施。港务处还附设了一个小型的修船厂。

几经战乱的烟台港，设施失修，设备遭劫，港池淤塞，航标尽毁，1949年7月26日又遭强台风袭击，堤坝及护岸残遭毁坏。海上敌人封锁，来港航船稀少，港口状况非常惨淡。

1950年7月中央人民政府交通部接管全国港口。在“青岛区港务管理局”辖下，成立“烟台港务分局”，车忠翰、史明任正副分局长，分局下设威海港、龙口港办事处。自此，烟台港开始工程修复、测制港图、恢复航标、制定港界。这时港口除工程管理外，增设了航政管理。青岛区港务局派我来任技术员、缪汉生任引航员。

百年来，由于山东境内人口密集，农民破产后，大量流亡“关外”，历史形成与东北三省的亲缘关系，使烟台—大连航线客流频繁，客运成为港口的重点。烟台港当时客运设施极为落后，且亟待改善。1952年在驳运作业的条件下，我受命在东部太平湾北岸规划设计了一座简易的客运站，由成立未久的烟台建筑公司派史百祥同志组织施工。这是烟台港建国后第一项小型基本建设，也是近百年第一个解除旅客露天候船设施。

1952年三五反结束后，青岛区港务局派王吉五、林复生任分局正、副局长。他们对港口整理与恢复，做出了贡献。此间，交通部多次派中、苏专家来港考查，尤以1952年12月1日海运总局局长于眉、航务工程总局工程师陪同的苏联专家沙士可夫的考查为突出，他们为改进烟台港客运设施提出具体建议，唯没能实现。当时，港口的经营和建设者，也开始意识到，不废除港内驳运、修建码头泊位，烟台港实难振兴。那时港

口作业中心所在的东部太平湾，海底基岩高、浅水面大，无扩建和改造余地。规划建设的方向自然注视到西部的防波堤沿线上来。当时西部市区荒僻，西防波堤根部是树丛和农田，原有的北码头（现11号、12号泊位）又离市较远。当务之急就是疏浚並利用北码头，修复通路、增设照明。到了1953年，交通部对新建烟台客货码头在西防波堤中部的决策，就确定下来。

1953年烟台港务分局与北洋海运局烟台办事处合并，接管了由码头工会经营的装卸业务。港务局的体制开始健全，建成了一个政、企合一的职能局。烟台港又遵照中央军委和政务院（现国务院）命令，改为昼夜开放的港口。

1954年4月，在没有总体布局规划的情况下，商定在西防波堤中段建设烟台港建国后第一座6000吨级客货码头，设计图纸由交通部航务工程总局张孙振提出。施工指令下达塘沽新港工程局。该局孙一兵工程师任队长、索维垣为主管工程师，组成“404工程队”进驻烟台工地。港务局派我与陈顺（老潜水员）为工地代表，参与建国后继海南岛秀英港以我国自己的设备和力量建设的第二座重力式码头工程。这座码头长125.9米，经过10个月的施工期，当年投产，取名“西码头”（今4号泊位）。次年又在码头上建设一座3000平米的仓库，到1956年下半年全部配套投产。

西码头投产后，烟台港沿袭百余年的驳运作业历史就此结束；人力驳渡的“大舢板”成为历史的陈迹而被闲置起来了；港口生产中心就由港池东部转移到而边来了。再加上调进5名装卸机械，烟台港开始了向着当代港口模式起步。这一历史性的转变，使年货物吞吐量突破50万吨，客运量达30万人次，港口职工总数由不足百人增加到800余人。

运量的增长显示出现有码头泊位的不足。为了解被客货码头运营中客运量渗予的压力，1956年交通部决定从上海调拨旧趸船码头，烟台港安装为专承客轮的浮码头。我负责这项设计，局内组织施工，当年建成107米长、8.5米宽的客运浮码头一座。这座浮码头建设周期短、造价低。但因不适于货物装卸，维护费又高，以后随着新的码头建成，到70年代末，这座浮码头结束了它的使命。

1956年1月蓝烟铁路全线通车，陌堂水源池（我主持了地形测量）向市内供水。这两大设施的建成，改变了烟台港的闭塞和落后的面貌，带动了各项事业的发展。

当时港务和渔业在一个港池里运营，从运量发展来看是不适宜的。水产公司几曾委托我规划渔业港区，终因财力有限未能获准。此间常由政府出面协调，拟在港口内划出一部分水域为渔业区。经交通部于1956年11月23日批准后，1957年渔业基地首先在烟台港西南河口东部

开工。同时，交通部组织由水运规划设计院、烟台港务局联合制定的《烟台港1962—1967年远景发展总体规划》展开了工作，我第一次参与较系统的规划研究，为港口未来发展规划奠定了基础。

1957年烟台火车站由通伸向市内延伸、带动了港口铁路和港口客运站的建设，实现了烟台港水、港联运和客运区规划雏型，也从而激起对港口自身发展应补充的措施的研究。在围绕扩大港口集疏能力和实现电力机械作业要求下，我主持设计了时西防波堤外侧展宽的工程，修建了市区接通北码头的主干道，同时设计建造了我港第一批职工住宅。建国后不足10年的时间里，烟台港发生了开港以来最根本的变化，货物吞吐最、客运量分别较建国初期增加10.2倍和4.8倍。出现近百年来的最佳运营状态。

二、充实和发展（1958年—1972年）

随着全国“大跃进”形势的发展，1958年烟台改为专着辖市。同时交通部将沿海港口下放地方，烟台港务分局从1959年2月3日易名为“烟台专员公署海运局”，到任不足一年的局长孔波，于1960年下半年调往山东省交通厅（后调交通部水运情报所）。专署任命王祥兴、赵桂月为正、副局长，原有副局长林复生保留其职务。“海运局”辖专区沿海10几个中、小港口。东起石岛、西止虎头崖，各港都要求发展建设，但地方资金

有限，除烟台、龙口两港能接续已批的项目和资金进行收尾工程外，余资金均无着落。此间，烟台港的基建投资也是如此，到1962年降为“零”。这是两个五年建设计划以来的异常现象。

1959年上半年交通部《北洋海运干线网》和山东省《山东水运网》的规划工作同期展开。前者由我和计划科长吕德溥负责，后者由毕业不久的王济英、王庆太配合青岛港进行。1959年6月我执笔编写了《1962—1967年烟台港远景发展总体规划》，全面概述了自然概述、经济运量、船型、车场、泊位。进行建设的港口总体布局规划，已包括开辟面港池、建设火车轮渡码头和大型修造船厂等。以后也没再进行论证，就变成了“纸上谈兵”了。

在总结港口下放后两年中的生产和建设形势，1961年初交通部决定收回沿海10个主要港口。山东沿海收回青岛、烟台二港，余全部划归省管辖。7月3日恢复“烟台港务管理局”（业务由青岛港代青），林复生任局长，王华卿、于云日（由青岛港调烟，未久去广州船厂）任副局长。林复生局长善于港口经管、管理，业善于用人，为这一阶段烟台港的发展，做出很大的贡献。

烟台港辖归交通部后，我针对本港生产发展的要求，作了现状整顿和建设的专题报告，当年交通部批准烟台港建设两个客货码头泊位的意见。此间，由于三

年自然灾害和1962年华北水灾冲断了京广、津浦两铁路北段。铁路客流纷纷改道胶济、蓝烟线涌向烟台，再经海路往返东北、内蒙、京津。一时间，连国际专列也到烟台港换船进京。烟台港即显示出其在南北海上通道的作用。当年客运量突创奇峰，达到141.7万人次。这一最高纪录在20年后的1982年才被突破。

经过两年的设计与施工准备，新建客货码头于1963年4月正式开工。这两个3000吨级客货泊位是连接西码头向南伸延，长度为220米。施工由交通部第一航务工程局第二工程处（驻青岛）承担。姜延恒任队长、郭怡任技术主管。港方派我和王济英任工地代表。经过两年的施工，1965年6月竣工投产，取名为3号和2号泊位。同时原有的浮码头也移至尽南端安装，改称1号泊位。3个客货泊位就以平均不到200米的距离与港外已有的客运站衔接，港口客运小区就此构成。

就在港口客运小区按规划布置和建设中，水产铁路线一未签订自港务线出岔接轨的协议，二未按港务局复函离开候船厅30米铺设，它出岔接轨后，在候船厅出入口4米的通行道上进行铺轨。对此，我写了个情况报告。交通部接到报告后，委托市政府查核，提出处理意见。经过市有关专家蒋维屏、张春炼工程师等人鉴定后，1963年10月市政府报称：理由属实，为维护安全计，客运站候船厅应近至港内，客流改“上立交”，迁

建投资由水产部门负责。1964年8月国家计委批准市府的报告，港务局责成我制定改造布局方案。这个方案即在70年代初期建成，目前仍是使用的建筑整体。十年动乱中局党政领导被夺权。局长林复生于1966年末病故；书记王祥兴批斗，劳动积疾失去工作能力，于1989年病故；我和引航员缪汉生（1969年病故）被划为“权威”，同大批干部一样，下放劳动到五七干校，五年多没再从事技术工作。此间，国家没批新项目，港口维持着简单再生产。

回顾前两个建设阶段，从1952年国家开始对烟台港安排基本建设投资起，到1972年底整整20年。这20年中烟台港的码头泊位数增加了2倍；港口装卸机械和维修机床从无到有，并分别达到66台和26台；客运小区已按规划实现。烟台港已成为能适应近海客运接发和地械性货物吞吐能力的中型港口。

三、大建建（1973年—1978年）

周恩来总理生前就我国外责发展和港口建设存在的问题，曾指示要“3年改变港口面貌”。1973年4月初，以国务院港口建设领导小组副组长谷牧为首的“沿海港口考查组”一行20余人，乘专轮经大连抵烟台。在听取了地、市领导和港务局对烟台港建设的汇报意见后，转赴青岛。原市委副书记王吉五和不久前从牟平县调任港务局革委会主任的张进等人，到青岛听取考

查组对烟台建港的研究意见。考查组决定在原已批准全国新建38个深水泊位之外，增加烟台港两个深水杂货泊位。

这个过去20多年被视为客运优势的烟台港，自此把工作又转移到杂货和外贸的重点上来。这将是烟台港历史性的转折。我刚刚从五七干校回到工作岗位上不久，这个“转折”又把我推到主持新建烟台港杂货泊位工程的规划设计的工作上来。

1973年6月7日，中央军委、国务院批准烟台港对外轮开放之后，9月交通部批准我所编制的《杂货码头计划任务书》和扩大初步设计。初步设计的内容为：新建15,000吨级深水泊位两个，并接连着一个同等水深的中级泊位，深水航通、港池及相应的配套工程计20多个子项，批资为2650万元。

烟台建港工作遵照省政府指示，由烟台地区组织“建港领导小组”，龙单卿任组长。领导小组决定以港务局建港办公室（主任曲海亭）为主体组建“烟台港口建设指挥部”，邢林任指挥（恢复市委书记工作后，改由原副市长李兢成任），曲滋章（原运输公司书记）、张进任副指挥。1973年10月建港指挥部成立后，任命我为主管工程师。指挥部下设2个室、4个处，人数达到10余人。我负责的是：项目计划、规划、设计工作。开始只有“烟台港杂货码头工程”、“外轮航修站工

程”，后来逐渐增加了“烟台救捞局基地”、“航道局烟台基地”、“烟台港中级泊位”、“烟台港老码头配套设施”、“烟台港第三深水泊位”和“烟台港有线通讯枢纽”等工程项目，总计有一亿多的工程投资。我除了参与这些项目的决策研究、前期工作，还要定期（季度）与曲滋章参加国务院“港办”召开的计划工作会议，有些规划方案、单体设计也要亲自动手绘制图纸。这是我在从事建港工作以来的“丰产和高产”时期。

大建港开始后，全国本来就很薄弱的航务工程设计与施工力量，已感承受不起。烟台的建设项目一起步，就迁到了这个困境。1973年10月国务院“港办”在北京友谊宾馆召开第一次工作台议时，龙卓卿和张进出席，我和曲海亭列席了会议。小组讨论时，谷牧同志听了我的发言，但在寻求要施工设备和施工力量方面，国家仍无法落实，只先决定调原铁道部大桥工程局一部分力量参与施工。会后，大桥局选定正在山东齐河县施工新黄河大桥（第三工程处）部分人员来烟商讨承接任务。指挥部根据我提供的方案，旋即由曲滋章带队，去青岛商定码头设计和调拨旧打桩船改造起重船的问题。当进入1974年之前，经过多方努力后，包括陆上土建、配套设施的设计和施工都已解决。1974年5月第一块60吨重的混凝土预制块，安全、正确地安放在深水码头的基线上。第三季度末，我和曲滋章出席国务院“港办”

召开的建港会议时，烟台建港工程已完成年度计划74.3%，居全国建港进度之首。曲滋章在会上作了典型发言，谷牧同志在总结中表彰烟台建港工程：全民动员、自力更生，取得成绩，有一股子“穷棒子精神”。这一年年底，两个深水泊位（现5号、6号泊位）基本建成，12月26日在码头工地举行了“简易投产”仪式。

深水码头工程冲破困难开工之后，建港工程新项目接踵而来，规划决策和计划管理跟踪而上。所以说1974年既是紧张、拼命地施工的一年，也是烟台市水运发展战略布局研究最繁忙的一年。

1973年6月20日，国务院“建港办”在北京友谊宾馆召开全国沿海港口规划会议，会上我就近年来对烟台港规划发展研究的成果，作了《烟台芝罘湾港区总体布局规划方案》的汇报。这个规划方案经过与会专家讨论审定，最后纳入交通部《全国沿海主要港口规划（草案）》内。在以后的实践中，烟台港的发展即以：脱离原有的港池，沿着芝罘湾岸线向北起步，按照滚动式计划，规划发展到三里桥的布局方案。

随着建港工程的实施，与港口有关的业务部门也纷纷向建港指挥部提出自身的建设要求，如：成品油码头选址、外贸“二线”库场建设、外轮供应公司、国际海运俱乐部、国家物资总局烟台仓库等，相继在建港指挥部统筹规划下开始建设。