

说 明

这本《当代山东的航运资料》，是在厅党组的统一领导下，由省航运管理局组织有关部门和人员，按照交通部关于编辑《当代中国的水运事业》的通知精神和山东实际情况编写的。除已将原稿报送交通部编委会审阅外，特印发各有关单位，作为了解山东航运发展情况、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。

目 录

前言.....	(1)
第一部分 运输稳步发展.....	(5)
一、海上运输	
二、内河运输	
第二部分 航道力争畅通.....	(23)
一、黄河航道管理正规化	
二、小清河实行全河渠化	
三、济宁运河实现苏鲁复航	
四、卫运河航道兴衰	
第三部分 船舶改型更新.....	(40)
一、向船型机型标准化进军	
二、修造船工业的发展	
三、技术水平不断提高	
第四部分 港口积极配套.....	(53)
一、港口工程	
二、港口生产	
第五部分 科研成果丰硕.....	(64)
一、黄河双体渡轮	
二、船舶电磁液压遥控装置	
三、海河联运顶推船队	
四、船舶气囊上下水新工艺	
展望.....	(81)
附录：大事记（初稿）.....	(87)

前 言

山东省处我国东部沿海，黄河下游。东临黄海，北滨渤海，山东半岛向东伸入黄海和渤海之间，隔海与辽东半岛南北遥对。庙岛群岛屹立于渤海海峡，成为拱卫祖国首都北京的重要海上门户。省境北与河北省接壤，西南与河南省为邻，南与安徽省及江苏省交界。京沪铁路和京杭大运河纵贯省境中西部，北连京津，南通沪宁，是我国东部沿海地区南北交通的咽喉，战略地位十分重要。

“山东”一名，古代泛指崂山、函谷关和太行山以东的广大地区，五代以后始专称齐鲁之地。南宋建炎元年（公元1127年）5月，宋高宗赵构授原济州通判李迥为山东转运使，这是以“山东”二字名地设官之始。同年冬，金据山东，改置山东东、西二路，从

称。明代置山东布政司，辖区除包括辽东外，境界轮廓已大体与今之省区相当。清为山东省，民国因之。以省境南邻春秋时曾为鲁国境地，故简称鲁。

山东省既有重要的地理位置，故航运事业，历史悠久，源远流长。海上，早在夏禹时代，青州疆域在今山东东北跨海拥有辽东与朝鲜，本州间交往即借海运相通。其后，隋三次泛海东征高丽，赴朝鲜进行和平交往，并渡海通过百济至日本进行外交互访和友好往来，都由山东海港往返；唐代在山东的海上交通，又有进一步发展，以登州（今蓬莱）、莱州（今掖县）等为主要港口，一通今东北长白山和黑龙江之间，包括乌苏里江一带唐时的渤海国，二通朝鲜半岛上的高丽、新罗、百济三个国家，三通日本。所有古时康始

的海上交通，成为以后逐步扩大和发展海运事业的蓝图。

内河，禹时全国分九个州中的兖州、青州、徐州向当时帝都进献劳动人民生产的“贡物”，都必须经由今山东地域的济水、漯水、泗水等主要通航河道，流入黄河转达，这就是古时的“贡道”，也就是当时主要航线；至春秋战国时期，菏水和济淄运河等人工运河相继开凿，沟通天然航道，开始形成原始水运网，诸凡军事政治商业的往还交流，都以水运为主，把开发陆运用于不通舟运之处；其后各时期的国家水运干线，如东汉、三国时的黄河、白沟（永济渠）和隋唐宋时的黄河、永济渠、广济渠，以及元明清时的京杭运河，都循此不断变迁和发展。

进入近代，清政府丧权辱国，山东首当其冲，备受帝国主义侵袭，海运畸形发展，成为倾销外货、掠夺资源的通道。至蒋介石国民党集团当政，腐败无能，对外屈服于帝国主义的侵略势力，对内搞内战，兵祸连结，造成山东航运停滞不前。解放时从国民党手里接收的破烂摊子，百孔千疮，航道阻塞，港口设备简陋，船舶落后破旧。全省大陆海岸线长达三千多公里，有大小岛屿几十个，其岸线长达六百八十多公里，但大部分港口处于原始状态，船舶无码头停靠，赖驳船驳运，货运受到限制，每年从海上运送的物资寥寥无几。从新中国成立后的三年（1952）恢复时期来看，全省仅有国营运输机动船36艘，4165吨位，71客位，拖轮350匹马力；运输驳船2艘，900吨位；沿海水帆船运输船13艘，726吨位；并且船舶失修严重，技术状况低劣，船舶营运效率低，年货运量只有133万吨，客运量仅达7万人；足见其落后面貌。

内河运输也是如此，全省现有三个主要河系。黄河是我国第二条大河，行经省境477公里，但在抗日战争时期的1938年，被蒋介石

石集团为了逃命而炸开河南花园口大堤，造成决口改道，到1947年，又为了阻截解放军南下而堵住花园口大堤，迫黄河流归故道，致萌芽中的山东黄河航运，中断达十年之久。小清河全长216公里，是海河联运航道，历史上称为运盐故道，但运输主要靠木帆船，靠人力拉纤，运量少而时间长。京杭大运河自元代全线沟通后，除明、清曾就原有河槽进行疏浚、维修和改造，增建过部分闸坝等建筑物外，从此以后未作改线、开河工程；进入山东的南段，称中运河，亦即济宁运河，干线244公里，本是从古到今沟通南北交通的重要航道，但由于国民党政府未加重视，又受到水位限制，枯水期长，经常停航。

建国后，山东航运战线上的广大职工，在党的正确领导下，遵循各时期的交通运输政策，锐意建设，进行了大量工作，普遍清扫和疏浚了航道，彻底改造船型，由木帆船逐步变为轮船，木质船逐步换成钢质船，各港逐步建立正式码头，实现装卸机械化，加强航政管理，提高船员文化素质和业务水平；其间虽因工农业发展，水源更形不足，造成徒骇河聊城—禹城段和卫运河断航，京杭大运河工程下马，黄河枯水期愈长，小清河春季不能正常通航，运河只能在济宁地区短途航行，出现了一系列困难，但由于进行了大规模渠化整治工程，修建船闸，采取节约用水和抬高水位等措施，改善了通航条件，除卫运河和徒骇河聊禹段因断流不通航外，济宁运河恢复了苏、鲁之间的航行，黄河、小清河也延长了通航期，航运面貌还是大有改观；特别是党的十一届三中全会后，大力推进技术革新和技术革命，新技术、新产品、新工艺不断产生，水运科学研究不断取得可喜的成果。因此，航运事业，蒸蒸日上，运输效率大大提高，为“四化”建设作出贡献。纵观三十五年来航运事业，可以五句

话概括：运输稳步发展，航道力争畅通，船舶改型更新，港口积极配套，科研成果丰硕。

当前，面临第七个五年计划的开始，全国掀起改革高潮，我省航运事业如何发挥优势，适应和促进工农业生产新的飞跃，是摆在我们面前的课题。在内河，除争取外来水源补给，进一步贯彻好综合利用水利资源和各河系条条综合治理的方针外，全力促进南水北调，发展京杭运河规划的实现，形成北煤南运的水运干线，恢复卫运河和徒骇河全河通航，在干旱季节，接济小清河部分水源。在海上，为适应青岛、烟台两市和威海、龙口两港对外开放所带来的海运新形势，首先经对沿海航运管理体制进行了较大的改革，采取港航分设的办法，分别管理沿海所有有关港口，从1985年起，独立对外经营装卸、堆存等业务，各港实行独立核算，自负盈亏，以改变过去部门垄断与地区分割的不合理局面，扩大港口的自主权，以发挥其积极性，迎接艰巨的外贸运输任务。

第一部分 运输稳步发展

概 况 山东省航运条件优越。海岸线总长三千余公里，周围有近百个岛屿点缀，形成很多良港岬角，既有适合建深水泊位的海湾，也有中、小港发展的余地。向北可直达丹东、大连、营口、秦皇岛、塘沽、天津等港，向南可直达连云港、上海、福州、广州等港，又可穿航香港、日本以及东南亚各国。内河主要有三个河系。横贯省境北部的有中国第二大河——黄河，西起兰通，东至西河口，全长四百多公里，在境内通航里程最长，能适航船舶的吨位也最大。纵贯省境南北的有世界闻名的京杭大运河，省内干支流河段全长有六百多公里，且有称为南四湖的南阳湖、独山湖、昭阳湖、微山湖，及其来注入湖的众多支流，把中国的两条大河联系起来，形成四通八达的水上交通网。把山东省会济南与沿海连接起来的有小清河，发源于济南市北部，是典型的海河联运河道。从海上到内河的自然条件，组成了山东省较大规模的水运体系。

一、海上运输

支 援 解 放 事 业 早在解放战争时期，山东海上运输就对解放事业作出贡献。海上运输工人用载重吨位小的木质船，不顾航海设备差，迎着八级以上大风，黑夜不点灯，全凭航海经验，不计个人安危，越过道道封锁线和敌人控制点，一批批的输送革命战士和枪支弹药，支援解放战争。较大的一次是1945

年由龙口、烟台等港用船舶向东北输送了大批革命干部。山东海上运输事业在全国解放战争中占着光辉的一页。

机 构 组 织 演 变

1949年6月2日青岛一解放，即接管了国民党青岛港务局和国民党政府统辖山东沿海的航政机构——招商局轮船公司青岛分公司，并于1952年2月改为人民轮船公司青岛分公司，同年7月又改为北洋区海运管理局青岛分局。为了加强集中领导沿海地方小型轮船和木帆船，曾在青岛分局内抽调部分干部筹建青岛民船公司。1953年随着北洋区海运管理局的撤销，海运局青岛分局和筹建中的青岛民船公司也撤销，一同合并于青岛港务局；同时成立山东省交通厅航运管理局青岛分局，专门经营管理五百吨以下的船舶和木帆船只。从此，我省的地方航运管理机构诞生。

在第一个五年计划开始时，青岛地区的私营轮船业进行联营；随着社会主义改造的深入发展，扩大联营范围，成立青岛市公私合营轮船运输公司，在对私营资本主义轮船业的社会主义改造任务完成之后，又于1956年2月1日合并于航运管理局青岛分局。

1958年秋，中央交通部青岛港务局和山东省交通厅航运管理局青岛分局合并，成立山东省交通厅海运局。原青岛港务局和青岛航运分局所辖的山东沿海港口，同时下放地方政府经营管理。1961年，根据党中央提出的“调整、巩固、充实、提高”的方针，原青岛港务局仍归中央交通部领导，山东省交通厅海运局则以原山东省交通厅航运管理局青岛分局为基础，进行了调整充实，原下放地方政府的沿海地方小港口仍归省海运局领导。

省际和外贸运输

为发挥海上运输优势，根据党的对外开放对内搞活经济的方针，从过去的局限于省内运输发展到省际间的沿海运输，先后开辟了广东、福建、浙江、江苏、辽宁等省的航线，扩大贸易，促进了与沿海邻省的物资交流。其后为开展对外贸易，中央交通部于1976年6月组建成立青岛远洋运输公司，开辟至加拿大、美国、澳大利亚、欧洲等航线上的五十多个国家和地区的一百多个港口，成为我国第一个以装运大宗货物为主的散装船公司。山东省海运公司也进行对外贸易，先于1980年2月开辟了青岛——香港的航线，又于1982年2月相继开辟了日本和东南亚航线，到达日本、新加坡、马来西亚和泰国等的26个港口。

海上运输管理

在海上运输管理上，主要抓了货源和运行的组织管理。货源组织管理方面，首先是党委重视，根据货源流向，领导亲自分片包干直接抓，外省和专区的专业会由局、县及各港所在地区的专业会由港分别负责包干，并到货主和运输部门蹲点，推销货样，代办手续；根据海上运输面广、环节多、时间衔接性强等特点，抓住核定货源加速集中这一关键，有的放矢，跟踪追迹，解决定货、包装、搬运、集港逐个环节，当货源特少或特多时，则采取少则少运、多则适当安排及时运出的办法，以体贴货主的困难；在营运过程中，尽力提高货运质量，加速船货周转，与货主共谋降低成本，并分期召开货主会议，征求意见，改进经营，宣传业务，密切联系，了解情况，控制货源。

运行组织管理方面，领导亲自掌握调度工作，健全调度机构，充实调度力量，实行调度责任制，防止和消灭过错和事故，使调度工作真正起到运行管理中的枢纽作用；及时制定运输作业计划，按季按月做好物资核实和摸底，经常了解掌握物资的变化情况，摸清主

要物资的产销和流向的规律性及运力的变化情况；各运输部门加速物资周转，节省运力，充分发挥运输工具的潜力，尽量减少船舶空驶和停歇，提高运输效率，加快运输速度；加速港口装卸，防止物资在港积压；局调度机构和各港、船密切通讯联络，随时掌握港存货物量，装卸进度，船舶运行等情况，做到指挥灵，调度合理。

沿海民间运输

我省沿海民间木帆船运输业，是一支辅助国营运输事业力量较大的海上运输队伍。解放初期，大部分分散的个体木帆船，主要承担了我省沿海小港口运输和短航驳运。据1954年不完全的统计，我省沿海共有木帆船1894只，载重9,325.32吨，其中属地方国营30只，渔业合作社30只，公私合营35只，私营564只，兼业运输船1235只。随着国家航运部门设置管理机构，实行统一货源、统一运价、统一调度的“三统”政策，1956年对私营木帆船进行社会主义改造，组织整顿当时沿海分散的私营木帆船，采取先编组编队，再成立运输互助组，然后组成运输合作社的办法，于烟台、马山、金山、双岛、即墨等地，成立了运输互助组之后，到1957年末，在青岛、烟台、石岛、胶县、胶南、虎头崖、张家埠、乳山口、即墨、程戈庄、日照、涛雕等地先后组成运输合作社。这10个社（缺日照涛雕）共有木帆船485只、载重9734.3吨，其中青岛、即墨、即墨、乳山口5个运输合作社共有专业运输船303只、5169.2吨。其后，青岛于1960年成立“木帆船运输公司”，在共有木帆船226只中，还包括有拖轮4只、机帆船1只，总计2841吨位；1977年，又改组为“青岛航运公司，陆续增加铁壳、木质机轮13艘、1850马力，驳船9艘、1410吨位。烟台市木帆船运输合作社1968年先后自造木质载重80—100吨位机动船2艘，1971年改为“烟台市木帆船航运公司”。

改造和改造后的海运业务，直接由省交通厅海运局青岛分局设木帆船指导课统一管理，使逐步增加的货源得以有计划的统一安排运输，木帆船的技术改造也得以逐步进行，既把原集体的专业木帆船改装成机帆船，又将社队的木帆船先后安装挂机和改造成小马力的机动船。至1982年，全部改造成机动船。现在，我省11个航运公司包括社队的船舶，共有465艘、19,456马力、32,918吨位。这些船只纳入国家海上航运计划轨道，担负着山东各地和沿海各小港口的疏散集运以及基本建设运输任务，取得了经济效益和社会效益，为促进我省沿海运输业务的发展做出了贡献。实践证明，对沿海私营木帆船进行社会主义改造的路线是完全正确的。

海上运输效益

从建国以来国营、集体和组织社会运力完成的海运量来看，可以说明运输业务效益和各项技术指标是稳步上升的。解放后三年恢复时期末的1952年，海上运输客运量仅7万人，客运周转量仅758万人公里，货运量仅34万吨，货运周转量仅6926万吨公里。至1984年，客运量达到113.4万人，客运周转量达到1983万人公里，分别增长16.2倍和2.5倍；货运量达到640.6万吨，货物周转量达到157,575万吨公里，分别增长18.8倍和24.9倍。

“六·五”期末的1985年，预计客运量可完成110万人，客运周转量可完成1980万人公里，分别完成“六·五”规划的122.2%和116.5%；预计货运量可完成424万吨，货物周转量可完成163,103万吨公里，“六·五”期间平均每年分别递增3.2%和12.4%，如包括地、县属企业计算，可完成货运量537.3万吨，货物周转量170,753万吨公里，分别完成“六·五”规划的107%和114.2%，都提前两年完成了“六·五”计划。

所创利润，也有较大幅度的上升：1953年至1984年，总计为

81,142万元，其中1953年至1980年的28年间，平均每年仅289.8万元，1981年至1984年的4年间，为3,918万元，平均每年增至979.5万元，约增长2.4倍。

外贸物资运输，从1980年开始，五年来共完成106万吨，21.3亿吨公里，保证了我省外贸物资的履约率，为我省外贸业务赢得了声誉；近年来虽在国际海运事业不景气，港口费用增加，国内供油指标，需用外汇在香港加油等一系列困难面前，还为国家创造利润902万元，为我省创外汇人民币2509万元。

二、内河运输

概 况

山东省在解放初期的1949年，内河通航里程有1082公里，至三年恢复时期末的1952年，增为1459公里。通航河流有黄河、小清河、济宁运河、沂河和徒骇河。1952年底平原省撤销，将原由该省管理的运河航运局划归山东省，1957年原由河北省管理的卫运河划归山东省，于是1959年山东全省通航里程曾增至2638公里。由于长期以来对河流的综合利用缺乏统筹规划，重水利而轻视航运，造成兴一业害百家的恶果，使内河通航条件逐年恶化，徒骇河聊城—禹城段、沂河、乌河、卫运河等相继断航。1967年后重点对小清河、济宁运河等进行了渠化治理和开发，收到一定效果。1984年全省通航里程减为1859公里，但较1952年还增长27.4%，其中水深1米以上者有1725公里。

纵观建国三十五年来，我省内河航运在支援工农业生产和胜利油田建设以及防汛救灾等方面，作出了一定的贡献。货运量由1949年的7.9万吨、1045万吨公里，发展到1984年的245万吨、64,296万吨公里，分别增长31倍和61.5倍。

建 国 前 黄 河

黄河是我国第二大河，也是闻名于世界的巨川，流经9省，300个县市，全长5464公里，通航里程1649公里。山东地处黄河下游，自东明县斜辛庄进入省境，流经菏泽、聊城、泰安、济南、德州、惠民、东营等7个地市20个县，至垦利县东南注入渤海，长477公里，占全河通航里程的39.25%，能通航500吨货轮，是山东省主要通航河流之一。航运的自然条件也比较优越，早在1855年，黄河内就有木帆船。但历史上黄河曾有过多次大的决口改道，受洪水泛滥的危害较大。隋唐以前，黄河流经今山东省聊城、临清、临邑、商河等地，至滨县以北入海；宋朝神宗时，黄河决口南徙，流经今山东省西南的菏泽、曹县及徐、沛等地，夺泗水入淮河，这条河道持续了700年之久；1855年，黄河又在铜瓦厢决口北移，流经东明、范县，在陶城埠夺大清河入海，形成现今黄河河道。

黄河是世界泥沙含量最多的河流，它从黄土高原挟带大量泥沙滚滚东去，到了下游，泥沙沉淀，河床不断淤积，逐渐抬高，形成举世闻名的“地上河”，亦称“悬河”。目前，山东境内的黄河水位，高出地面达十余米，真有“黄河之水天上来”之势。

黄河自古就有舟楫之利，1855年以前，大清河曾是山东省一条通航河流。黄河夺道大清河以后，自黄河进入山东省的兰通现斜辛庄至利津间有木帆船千余条，往来不绝，运输黄河两岸的农副产品；济南市北郊洛口镇，桅樯云集，货栈众多，商人旅客，纷至沓来，是很兴盛的港口码头。但我省黄河属游荡性河道，主槽航道变化莫测，旧社会由于主于河槽的摆动，沿岸滩地的房屋村庄经常被黄水吞没，自古就有“三十年河东，三十年河西”的谚语。特别是在抗日战争第二年的1938年，蒋介石集团为了逃命而炸开了河南省花园

口，迫使黄河决口改道；到1947年，又为了阻截解放军南下而堵住花园口门，迫使黄河水流归故道，造成萌芽中的山东黄河航运中断达十年之久。抗日战争胜利结束后，沿黄河解放区支援解放军南下，由政府拨款修造船只，冀、豫、鲁解放军成立了以支援解放军渡河为主要任务的黄河司令部，从此山东黄河有了有组织、有领导的运输组织，担负了解放战争时期山东黄河的全部运输任务，先支援了刘、邓大军挺进中原，解放军打开封、攻克济南；尔后又支援了解放军南下和淮海战役，为革命战争做出了卓越的贡献。

建国后 黄河

建国后，在黄河中游地区进行了水土保持，山东河段加固了堤坝，把奔腾咆哮的河水牢牢约束在千里河堤以内，确保沿岸人民生命财产的安全。为了改善和发展黄河航运，在原黄河司令部的基础上，把分散的民间船只组织起来，1952年9月在济南成立山东省交通厅黄河办事处，后改为黄河航运局至今，以管理和指挥山东黄河航运业务。在三十余年内，根据各时期的河道和社会变化，进行了不同的运输组织管理，以适应当时的形势。

货源组织管理方面，在五十年代，货源较紧缺，局派专人长期奔赴各地区组织货源，勤访有关单位，落实货源情况，定期向局汇报，提供丰富翔实的资料，由局按月召开货源平衡会；执行统一调度、统一货源，统一运价的“三统”政策，与货主取得密切的关系，揽得较多货源，经济使用运力，及时完成运输任务。1963年后，货源由紧缺变为丰富，显得运力紧张，满足不了用户的要求。经实行货主主动递送年、季、月度托运计划，根据不同物资、不同条件和轻重缓急，采取先重点、后一般和先计划内、后计划外的原则，进行运输，呈现全河生机勃勃，一派繁忙景象。这局面从六十年代初

一直维持到七十年代末。进入八十年代后，由于黄河水情逐渐变坏，公路比较发达，社会车辆增多，黄河上先后建起三座公路大桥，这样，原来由黄河运输的货源，大部分改为汽车运输。为扭转这再度出现的黄河运输货源紧缺局面，1984年这个局成立了货源联络网，向所属港口下达组货任务，由各港负责组织所在地有关单位的货源，而由局作统一安排运输；对一些重点单位，由局派人外出直接联系，根据用户要求，凡山场、倒短、装卸等一切手续和费用，都由局办理。货主很欢迎这种产、供、运、销一条龙的办法。

运行组织管理也在改革。参加黄河运输的船只，国营、集体、个体都有。以前的运输方式是，严格执行“三统”政策，国营船队负责运输重点物资，各县的航运公司负责黄河河务局的石料运输，一些组织船和民船负责沿河运输，每月定期由局编好运行计划，发往各船舶有关单位执行。近年来，根据国家的运输政策，对于黄河所有船舶，本着“管而不死、活而不乱”的原则，打破了过去的“三统”，大力提倡一条河大家行，谁找到货源谁就可运，改变了过去那种等、靠办法，大大调动了船舶单位的积极性；但对确实有困难的单位，不论集体或个体，仍予积极支持，除局里自运自销的货物外，任何货源每个船舶单位都可以承运，原则上由局安排，装船和卸船分别由出口港和到达港组织劳力。

货运量起伏 及其原因

黄河运输的起伏也可由各时期的货运量来体现。五十年代年平均完成54.9万吨，六十年代年平均完成66.9万吨，七十年代年平均完成92.7万吨。从这数据看出：七十年代比六十年代增长38.6%，比五十年代增长68.9%；但进入八十年代后的近三年，年平均完成的货运量仅达到46.6万吨，比七十年代下降54%，比六十年代下降36.2%。八十年

代运输生产之所以下降，其主要原因约有四种：

第一，黄河流经山东省的20个县，两岸没有大型工业，而石灰岩矿和地下矿沙资源丰富，过去都是水上运输，黄河历年来承运的主要货物，百分之九十以上是这些矿建材料；近几年国家贯彻以调整为中心的八字方针，压缩基本建设，因此，社会对矿建材料需要量的减少，造成黄河运输量的降低。

第二，河床逐年增高，河边码头逐年变化，近几年黄河枯水期约90天，汛期约90天，凌汛约60天，共约240天左右，造成生产期越来越短，全年季节性运输断续不超过200天。

第三，河床增高，河道、码头变化后另一种现象是有的港口码头淤积严重，水深不足，不能靠船装卸。以洛口港为例：在黄河流量600米/秒、水位在2.7米以下时，就不能装船，经常用两只拖轮在港排淤疏浅，不仅运输时间不能保证，且成本加大，迫使有些新老货主改变了运输路线，减少了货源。

第四，黄河水的综合利用，以防汛、农灌为主，造成枯水期长，航运条件变坏，影响运输。

但从建国以来全面看，山东黄河航运事业还是稳步发展的，除多年来为黄河两岸运输了大批矿建材料、燃料外，曾为胜利油田运送了大批物资，对油田的开发起到了先行官的作用；同时也收到了一定的经济效益，1953年至1984年，三十余年来为国家创造利润共726.3万元。

建 国 前 小 清 河

小清河发源于济南，位于鲁北平原，胶济铁路以北，黄河以南，是山东省主要河流之一。上游自济南市西北玉符河起，东流经历城、章丘、邹平、高青、桓台、博兴、广饶、寿光等县至羊角沟，又向东北注入渤海，全长237公

里,通航里程216公里,自历城黄台板桥以下至羊角沟新港,航运营业里程197公里。

济南泉水的涓涓细流,汇集起来,古称泺水,成为金、宋时期产生的小清河的常年水源。原来泺水是大清河的一条支流,它在济南市北洛口(古称泺口)与大清河汇合,东流入渤海。大清河古名济水,其河床就是现在的黄河的位置。1855年黄河在铜瓦厢决口北徙,并流入大清河,大清河从此得名。金初,伪帝刘豫开凿小清河,直接导泺水入海。由于小清河年久失修,河道逐渐淤塞,堵住了泺水宣泄的出路,此后三十余年来,每当雨季到来,山洪暴发,泛滥成灾,尤以章丘以下各县受灾最重。清光绪二十年(1886年)盛宣怀担任登、莱、青道员时,为了解决泺水的出路,于1892年至1894年,组织人力疏浚了自济南黄台至寿光县羊角沟的小清河河道,畅通了水上运输;同时,由于原在沾化的永阜盐场因光绪二十一年(1895年)突遭黄河淹没,改由羊角沟辟滩广晒,故羊角沟食盐产量骤增,必须外销,给水运提供了广阔的货源,于是小清河航运事业随之发展起来,虽光绪三十年(1904年)胶济铁路建成之后,小清河的货运受到很大影响,但运盐始终未曾停止,成为海河联运的典型航道,历史上称为运盐故道。

蒋介石国民党集团统治时期,军阀混战,人民处于水深火热之中,不少人铤而走险,拦路抢劫。小清河航船也不例外,民国二十年(1931年)山东省建设厅宋文田所写《勘察小清河报告》中有一段说:“近数年来,战争屡起,兵匪扰乱,沿河商船,几行停驶,村镇码头,皆十室九闭”,很明显,扰乱小清河运输的,不仅有匪,而且有兵。抗日战争期间,小清河又沦于日伪的半统治下,起先由“国际运输社”控制小清河的水运业务,1940年4月又移交敌