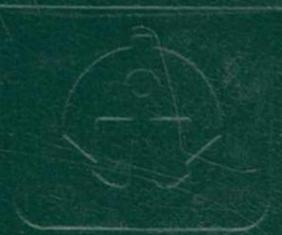
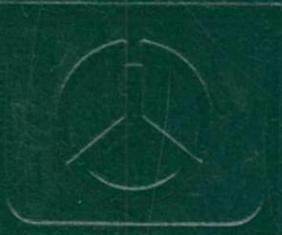


015056

烟台市交通志

YAN TAI SHI JIAO TONG ZHI



烟台市交通局编

烟台市交通志

(1840—1985)

烟台市交通局史志办公室

科学普及出版社

· 北 京 ·



(京)新登字026号

图书在版编目(CIP)数据

烟台市交通志: 1840~1985/烟台市交通局史志办公室
编著.-北京: 科学普及出版社, 1993
ISBN 7-110-03238-8

I.烟…

I.烟…

II.交通运输史-烟台市-1840~1985

IV.F512.952.3

烟 台 市 交 通 志

(1840—1985)

烟台市交通局史志办公室

科学普及出版社出版

北京海淀区白石桥路32号 邮政编码: 100081

新华书店北京发行所发行 各地新华书店经售

牟平县第四印刷厂印刷

开本: 787×1092毫米 1/16 印张22.5 插页: 15 字数: 261千字

1993年3月第1版 1993年3月第1次印刷

印数: 1—1000册 定价: 66.50元

编纂领导小组

主要负责人:郑开友 臧海强 王奎元 赵书臣 刘云忠

成 员:张人国 王兴洲 尹贵顺 梁振业 张少文 王永仁

责任编辑:王奎元

主 编:刘云忠

编撰人员

主 笔:张宜人

编 辑:张大浩 刘 毅 许志刚 魏登峰 李 菁

编 务:胡慧玉

摄 影:梁联增

责任编辑:朱桂兰

封面设计:张大浩

正文设计:张宜人

序 言

交通运输是国民经济的先行和纽带,为国计民生之命脉。烟台市辖区内陆海交通历史悠久,源远流长。秦修驰道,元兴海运,晚清轮船进出,民初汽车往来,历代交通大致称便。往昔交通业绩,均系劳动人民的智慧与结晶。交通闭塞常与贫穷落后并存,运输流畅总和富强先进相连。烟台市自1945年解放以来,在中国共产党的领导下,数万交通职工兢兢业业,40年栉风沐雨身心并劳的结果,已使市境公路、铁路、海上、空中,基本形成交通网络。交通事业之发达百倍于前。

“治天下以史为鉴,治郡邑以志为鉴”。当今盛世,编撰烟台市尚未有过的交通专志,用以“存史、资治、教育”,为历史所赋重任。烟台市交通局在山东省交通厅暨烟台市政府领导下,运用辩证唯物主义的观点,编成第一部《烟台市交通志》。以期“前有所稽,后有所鉴”,为社会主义的交通建设服务。

承先旨在启后,继往是为开来,前车之辙明晰有鉴,利于后来再展宏图。

陈建国
九四年五月

前 言

烟台位于胶东半岛中部,与辽东半岛隔海相望,素有京津门户之称,交通位置十分重要。回顾烟台市交通运输发展的历史,陆依骡马大车,海靠人力帆船,经历了一个漫长的岁月。直到1861年,烟台辟为通商口岸,外商蜂拥而至,海上运输始见轮船。1922年,烟台境内建成第一条公路,汽车相继出现。轮船和汽车的出现和运行,促进了烟台经济和文化的初步繁荣。此后数十年,由于连年争战,民生凋敝,生产不振,交通运输徘徊不前。

中华人民共和国的成立,为烟台交通运输业的发展开辟了一个新的纪元。烟台交通战线的广大干部职工以饱满的热情,很快医治好了战争给交通运输带来的创伤,并推动了市内交通事业的快速发展。50年代中期,境内首条铁路建成,结束了地无“寸铁”的历史;70年代,烟台港的扩建,使其吞吐量与日俱增;80年代,烟台民航班机的开航,使烟台交通运输跨入立体时代。特别是“七五”期间,公路建设按照“建立以市区为中心,向东、西、南三个方面辐射,畅通高效的公路网络”的发展战略,突出改造,提高等级,一级公路已建成180公里,公路密度达到31公里/百平方公里,居于全省领先地位。再加上烟台地方港的建成和对外开放;龙口港万吨级码头的竣工投产;蓬莱—旅顺汽车滚装运输航线的辟航,使烟台初步呈现出公、铁、海、空立体交叉运输的崭新局面,有利地促进了烟台经济和政治文化的繁荣与发展。

为了总结历史经验,探索古今交通规律,促进今后交通运输事业的更快发展,烟台市交通局在山东省交通厅和烟台市政府的领导下,

于1984年开始,成立了“编志领导小组”,并聘请顾问,抽调人员组成编写班子,着手编撰烟台市第一部交通志书。经过几年的广征博采,去粗存精,于1989年完成送审稿,报经烟台地方志编审委员会验收认可,始成本志。此间,大多数县市区交通局及主要企事业单位,也先后编写出各自的史、志(稿),成为本行业精神文明建设的一项工程。

本志遵循“实事求是、准确客观、辩证唯物、述而不论”的原则,全面记述了境内一个半世纪以来,烟台交通的历史与现状。不论隶属关系如何,均以交通生产力与生产关系的演变发展为重心,反映历史全貌。志书前设“概述”、“大事记”总概本志。正文横分门类、纵述始末,共设15章、61节、190余目,后加附录,共计22万余字。

在本志的编撰与出版过程中,交通部、省交通厅和烟台市领导同志及有关部门给予了大力的支持。前几任的局领导郑开友、臧海强、赵书臣、刘云忠等同志都先后负责过本志的组织工作。高黎生、于新建、张宜人、张大浩、许志刚、李静、胡惠玉、刘毅等同志亦先后参加了本志的资料搜集工作。因此,本志的完成,是各个方面、许多同志共同努力的结果,仅在此一并表示诚挚谢意。当前,随着改革开放的深入发展,给交通事业提出了更高的要求。烟台的交通要在国家规划指导下,以高等级公路为骨架,以港口为主要枢纽,以配套全省“三纵三横一环”建设为重点,以与其它几种运输方式协调发展为方向,至2000年,使全市地方交通形成“一个中心、三个枢纽、四条高等级公路主骨架、三条水上通道”的交通格局。本志的编成,希望能给交通战线的同志们和其他关心交通事业的同志们以借鉴和启迪,以把烟台的交通事业办得更快更好。

王季元

1991年12月

凡 例

一、指导思想：以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义，实事求是，翔今略古，为社会主义建设服务。

二、内容：本志记述烟台市域陆海交通运输的历史与现状。海运自1949年后，侧重记述市境地方海运状况。

三、断限：本志记事，上限起自1840年，下限断于1985年，有些因事而异，上溯下延。

四、范围：以1985年烟台市行政区划为准，对此前已划出的区域，不作记述。

五、篇目：正文采用章、节、目、子目四级结构，共设15章。横分门类，纵写始末。篇首冠以概述，大事记、提挈全书，总概本志。

六、附录：凡章节中不便书写而又有参考价值的资料，纳入附录，以补正文，保存史料。

七、文体：采用语体文，记述体，附以照片、图表。

八、称谓：凡历史朝代，一律沿用通称，如明、清、中华民国等，括号加注公元纪年。大事记均为公元纪年，括号加注清代年号。

九、地域：凡称“烟台市”、“全市(境)”，均指1985年省辖烟台市域(含15个县市区)。凡称“烟台”或“原烟台市”，系指1983年前境地，相当今芝罘区境。

十、注释：本志属撰著体，资料一般不注出处。个别页末加注。

目 录

序 言	
凡 例	
概 述.....	1
大事记.....	8
第一章 行政机构	31
第二章 公路	40
第一节 驿道大道	44
第二节 干线公路	47
第三节 县乡公路	67
第四节 连岛公路	71
第五节 专用公路	74
第六节 公路隧道	75
第七节 公路养护	76
第八节 公路绿化	79
第九节 养路费	80
第十节 公路机构	83
第三章 公路桥梁	87
第一节 大桥	90
第二节 中桥	95
第三节 立交桥	98
第四节 漫水路桥	98

23

第四章 公路运输	103
第一节 运输工具.....	103
第二节 客运.....	110
第三节 货运.....	123
第四节 汽车运输企业.....	135
第五节 运输管理.....	148
第五章 港口	152
第一节 烟台港.....	152
第二节 烟台地方港.....	155
第三节 威海港.....	156
第四节 龙口港.....	158
第五节 石岛港.....	160
第六节 其它港口.....	161
第七节 海关·港监.....	171
第八节 航道·救助.....	176
第六章 海上运输	178
第一节 船舶.....	179
第二节 帆船运输.....	182
第三节 轮船运输企业.....	183
第四节 客运.....	203
第五节 货运.....	210
第七章 铁路运输	221
第一节 线路·机构.....	221
第二节 客运.....	223
第三节 货运.....	225

第八章 民用航空.....	227
第九章 联合运输.....	228
第一节 旅客联运.....	228
第二节 货物联运.....	230
第三节 联运管理.....	233
第十章 装卸搬运.....	237
第一节 装搬工具.....	237
第二节 装搬业.....	240
第三节 起重安装.....	244
第十一章 城镇交通.....	249
第一节 客运人力车.....	250
第二节 客运马车.....	252
第三节 出租摩托车.....	252
第四节 出租汽车.....	253
第五节 公共汽车.....	254
第十二章 交通监理.....	259
第一节 监理机构.....	259
第二节 车辆管理.....	260
第三节 驾驶员管理.....	262
第四节 安全管理.....	263
第五节 交通事故.....	265
第十三章 交通工业.....	268
第一节 汽车修制.....	268
第二节 船舶修造.....	276
第三节 公路机械修制.....	278

24

第十四章 交通教育.....	280
第一节 中专学校.....	281
第二节 技工学校.....	282
第三节 技术文化培训.....	284
第四节 子女学校.....	287
第十五章 职 工.....	288
第一节 人数工资.....	288
第二节 职工福利.....	291
第三节 先进人物.....	294
附 录.....	300
1986—1992 大事记、1986—1990 主要统计资料、诗词、 习俗、规章	
编 后 记.....	331

概 述

一 烟台概况

烟台市形似驼头探海,位于山东省胶东半岛,地处东经 $120^{\circ}\sim 123^{\circ}$,北纬 $36^{\circ}\sim 38^{\circ}$ 之间。三面环渤、黄两海,西连潍坊南与青岛接壤,北与辽东半岛对峙,内环渤海,庙岛群岛雄踞其间,形成首都门户。境地海岸曲折,岬湾相间,海岸线长1358.8公里,有岛屿101座。全市东西长280公里,南北宽130公里,总面积18932平方公里。其中山地占33.9%,丘陵占43.2%,余为平原。地形大部为波状丘陵,起伏连绵。东西耸列海拔700~900余米的山岭5座,形成半岛屋脊。境内河流大多流短水浅,呈南北分流百川奔海之势。辖境年平均气温 $11^{\circ}\text{C}\sim 12.5^{\circ}\text{C}$,气候宜人。烟台市于1983年立为省辖市。共辖2区、12县和1个县级市。设乡镇272处,有自然村9888个。1984年,国家定为对外开放的14个沿海城市之一。现有人口819.5万人,大多为汉族。

境地古称东夷或莱夷。《尚书·禹贡》载有“莱夷作牧”。春秋中期属于齐国。汉为东莱郡,唐朝始设登、莱二州(州治在今蓬莱、掖县),明升为府,直至清末。

烟台位于半岛东北,背山面海。春秋时期称“转附”,后因秦始皇“过黄腴、穷成山、登之罘”,三次来巡,而以之罘知名。明洪武三十一年(1398年),在此建奇山千户所,筑狼烟台烽火台防倭,遂习称烟台至今。清咸丰十一年(1861年)被辟为通商口岸。1938年设市。现有人

口 43 万,为全市政治、经济、文化中心和交通枢纽。

二 交通概述

烟台市的交通,由于地处三面环海之势,故车船兼有,海陆运输量大面广。因山、丘、平原地形均具,致交通运输形式多样;因地理位置重要,物产富庶、工商兴盛,故交通历来大致称便;因早期辟为通商口岸,致轮船、汽车现代化交通工具,较早用于运输。中华人民共和国建立以来,境内公路大增,又加新建铁路、民航,初步形成公、铁、水、空立体交通网。运输方式全面进入机械化运输时代。

19 世纪中期,市境交通运输全靠人、畜力,海依帆船,陆有驿道乡路。驿道俗称官道,县县相通,连接州府。官府于沿途设有驿馆和急递铺近 200 处,有驿递人员 500 名。驿馆递铺均为官府传送文书和官员行旅等专用,至民国二年(1913 年)废驿归邮。官道也是商旅交通要道。乡间全为人踩马踏依势而成的小路。官道乡路均系自然土路,县城街道,间有石板铺筑。桥梁既少且简,多系砖石结构。还有冬架夏拆的木板便桥。平民行旅主为徒步,间骑毛驴。富者乘骡坐轴(音“先”)子。达官贵人骑马坐轿。官道途中常有“赶驴脚”业者,从事短途客运。货物运输主依驴骡驮运,黄、掖等县区多铁木轮大车。城镇及大道沿途多有民办骡马店,既备食宿又代揽客货。海上民营帆船,大者千石(注)^①,北通津辽,南到闽粤,东达朝鲜、日本。有“帆樯似林,往来如织”的记载。港口均系自然港湾,间有简易码头。

清咸丰十一年(1861 年),烟台被辟为商埠,成为全省最早开放港口。威海于 1898 年被英国强租。海关大权相随落入“洋人”之手。

^① 注:石(音“担”dàn)容量单位。一石约等于 177 公斤。

英、德等国商贾蜂拥而至，各国轮船频繁进出烟、威和龙口港，倾销“洋货”、鸦片，收购土产运走金银。19世纪晚期，烟、威等地有外轮定期航行大连、天津和香港等地。官商合办的轮船招商分局及商办政记、肇兴等轮船公司，相继在烟台、龙口兴办。市境海运先见发达，开始进入机械运输方式。1921年烟台港建成合长2600米的防浪堤坝。烟台因海而兴、依港而盛。

20世纪初，烟、威相继出现人力车(俗称“洋车”)、自行车和四轮客马车，且逐渐普及到县镇。1922年境内建成第一条公路，一烟(台)潍(县)汽车路，长近290公里。当时为全省最好，也是全国三条好路之一。同年，官办汽车客运开通，为市境汽车运输之始。自1928年至1937年间，先后筑成烟台至荣成、烟台至青岛等14条公路。烟台街道修成水泥路面，商办公共汽车出现。到1938年前，官办汽车业几经曲折，商办汽车行此起彼落，公路汽车业在蹒跚徐进，官、商汽车多时达200余辆。

1938年日军侵占市境，汽车、轮船被日军控制。抗日军民破袭敌占公路，敌修我破，持续数年，公路时断时通。海上通往大连、天津班轮，维持航行。商民海陆运输业萧条。装卸工人更是食不果腹、衣难御寒。至日本投降之年，原40余家商办轮船公司(行)均先后破产，2000艘民间帆船，十去七八。40年代中期，地排车、胶轮手推车和胶轮马车陆续出现，自行车带客、贩运货物，盛行于城乡。

1945年秋，烟台市全境解放。中国共产党领导交通运输业职工，组建工会，废除封建把头。世代“脚夫、苦力”的卑贱生活从此结束。交通业职工与广大群众补路修桥，恢复交通，运来输往，复苏经济。1946年，人民政权始设胶东区交通局。1947年秋，国民党军占据市境部份地区。行人冷落、车马稀少，交通运输濒临瘫痪。境内解放区的运输

业者和人民群众，踊跃参加支援前线的运输。千车万担，浩浩荡荡，累计百万多人次。

1948年秋，烟台被占地区再获解放。胶东行政公署动员数十万群众，抢修损坏公路，主要干线迅速通车。对支援解放全国与恢复生产，发挥了重要作用，人民政府于1948年秋在今海阳县徐家店，创建全民所有制的运输企业——今烟台汽车运输公司，多年来，为全市公路运输骨干。

1949年10月1日中华人民共和国成立时，全市通车公路有700公里。共有专业运输人、畜力车各千余辆，汽车百多辆，从业人员约4000。是年，公路运客12万人，运货12万吨。

自1949至1951年间，市境的民间搬运装卸和帆船员工，普遍建起工会组织。当时，它既是群众团体，又是工人当家的经营组织。原烟台市码头工会于1951年建成搬运公司。各县建起马车运输服务站，对民间营运马车实施“统一货源、统一调度、统一运价”。融管理与服务之中，使散沙聚合，形成一支重要运输力量。“三统”政策在全市运输业中，持续30余年。1951年，芝罘民营汽车公司改组成公私合营企业，为全国运输业中合营企业第一家。至1955年间，境内运输业中有国营、公私合营、集体及有组织的个体，共4种所有制形式。

1952年，原有公路全面修复通车，计有1700公里。共用民工280万工日。次年，建成首座悬臂梁大桥。到1956年共修建山区公路21条。是年，境内第一条铁路——蓝(村)烟(台)铁路建成通车。全长183公里，连接胶济铁路。市境陆路交通显著跨进一步。

1956年春，全市的个体运输业者，普遍组成运输合作社，计有马车、搬运、帆船等社共43处。合作社的建立，推动着运输生产的发展，是年，各县普设交通科，后改为局。1956年初，公私合营芝罘汽车运

输公司，全部并入国营烟台汽车运输公司，对私有资本通过和平赎买过渡为全民所有。至此，烟台市交通行业的生产资料由以往的多种所有制，普遍改为社会主义的全民所有或集体所有。

1958年，潍县（今潍坊市）石岛公路建成，是为横贯胶东半岛腹地的国防、经济大动脉。是年，全境公路增至3000公里，有客货汽车300余辆。手推车、地排车和马车普及胶轮化。交通运输日趋发达。

1958年间，大多县市将各种运输合作社，仓促并立为国营运输公司，凑合一二年又解体退分为社。还曾出现汽车、马车“列车化”之举（每辆主车加拖挂车数辆），行之年余，损坏严重，拔苗助长，欲益反损。后改为一（汽）车一挂，效益良好。

60年代末，烟台搬运职工自力更生，制成简易三轮机动车（俗称“摆拉甲”），迅速普及，大量的人、畜力车藉此转为机械运输。此前数十年，马车与汽车运输同增共长，并驾齐驱。马车运量长期占总运量的70%。至1971年，专业运输马车基本淘汰，许多行业，建起自运为主的汽车队，众多厂家添置交通客车。是年末，全市共有机动车2500辆、运输拖拉机2000辆、地方海运轮船和机帆船30艘。交通运输基本实现机械化。

运输生产力的发展，是运输业生产关系变革的经济基础。70年代初，各运输合作社先后合并建成集体所有制汽车运输公司和海运公司。这些公司相继增建车、船修配厂，自力更生制造配件、小型汽车及铲、吊车等。交通工业在运输业内部兴起，地方机械运输得以快速发展，装卸也由全靠人力，开始应用机械。

路引车行，车催路长。至1976年市境晴雨通车公路增至5000公里。其中有沥青路面800公里（1967年始铺）。共有汽车5500辆、拖拉机1.7万辆，地方海运货轮36艘。陆海交通齐兴，城乡运输同增。