

003729

连云港口岸志

人民交通出版社

连云港口岸志



人民交通出版社

内 容 提 要

连云港是亚欧第二条大陆桥的东桥头堡,具有广大的腹地、优良的自然条件。随着改革开放的步步深入,连云港口岸的管理、生产、服务功能不断完善,并迅速向大型世界性口岸迈进。

本书是中国第一部地方口岸志,上自与口岸有关事物的发端下至1990年,着重记录了中共十一届三中全会以来连云港口岸取得的一系列成就,展示了今日连云港口岸全貌。全书涉及港口、铁路运输、海上运输、公路运输、民用航空、外贸、驻港物资单位等生产部门,口岸委、港监、海关、边防、卫检、商检、动检、船检等管理部门,船舶代理、外轮理货、燃料供应、食品供应、外轮服务、外汇保险、海员接待等服务部门。书中还收录了连云港口岸各单位获省、部、市级劳动模范、先进生产(工作)者称号者,有突出贡献的科技工作者和有高级专业技术职务的人员。

(京)新登字 091 号

责任编辑 杨 捷
封面设计 孙立宁

连云港口岸志

Lianyungang Kouan Zhi

《连云港口岸志》编纂委员会 编

人民交通出版社出版发行

(100013 北京和平里东街 10 号)

各地新华书店经销

江苏赣榆县印刷厂印刷

开本:787×1092 $\frac{1}{16}$ 印张:22.5 字数:570 千

1992 年 11 月 第 1 版

1992 年 11 月 第 1 版 第 1 次印刷

印数:0001—3050 册 定价:22.00 元

ISBN7-114-01539-9

F·00175

《连云港口岸志》编纂委员会

主任委员：葛新华 徐长祥
副主任委员：王功卿 吴德训 张明智 段耀廷 时念影
 何学忠 徐善志
委 员：丁正银 王绪伦 王冲凌 尤金海 田宗庆
 马怀宝 马维礼 李振龙 郑泽全 胡长远
 伍貽强 周德荣 龚思培 杨洪凯 杨贤益
 金同志 范广言 蔡德成 韩发贵 贺有权

办公室主任：杨贤益（兼）

副主任：王福林

成 员：时连成 徐永久 李传明 吴兴来 程巨贵
 杨建国 彭万春

特邀总编：赵 泳

《连云港口岸志》

主 编：杨贤益

编辑人员：王福林 时连成 徐永久 朱锡祥

口岸各单位 主笔（执笔）名单：

周振举	薛 峰	彭万春	黄 飙	姜 宁	徐福平
李传明	胡维欧	张忠思	王跃萍	吴兴来	倪世龙
杨保真	杨建国	吴 军	程巨贵	魏哲轩	陈 岩
周 强	刘守耀	徐锦玉	张连才	高庆华	刘念举
树成林	张祖汴	马玉庆	金同志	林经梅	杨洪凯
丁乐元	邓黎智	关义民	许红军	周益华	陶文成
魏国忠					

《连云港口岸志》编纂委员会

主任委员：葛新华 徐长祥
副主任委员：王功卿 吴德训 张明智 段耀廷 时念影
 何学忠 徐善志
委 员：丁正银 王绪伦 王冲凌 尤金海 田宗庆
 马怀宝 马维礼 李振龙 郑泽全 胡长远
 伍貽强 周德荣 龚思培 杨洪凯 杨贤益
 金同志 范广言 蔡德成 韩发贵 贺有权

办公室主任：杨贤益（兼）

副主任：王福林

成 员：时连成 徐永久 李传明 吴兴来 程巨贵
 杨建国 彭万春

特邀总编：赵 泳

《连云港口岸志》

主 编：杨贤益

编辑人员：王福林 时连成 徐永久 朱锡祥

口岸各单位 主笔（执笔）名单：

周振举	薛 峰	彭万春	黄 飙	姜 宁	徐福平
李传明	胡维欧	张忠思	王跃萍	吴兴来	倪世龙
杨保真	杨建国	吴 军	程巨贵	魏哲轩	陈 岩
周 强	刘守耀	徐锦玉	张连才	高庆华	刘念举
树成林	张祖汴	马玉庆	金同志	林经梅	杨洪凯
丁乐元	邓黎智	关义民	许红军	周益华	陶文成
魏国忠					

凡 例

一、指导思想。以马列主义、毛泽东思想为指导,以《关于建国以来党的若干历史问题的决议》为准绳,坚持四项基本原则,力求编纂出具有时代特色、口岸特点、内容丰富的社会主义口岸志,以达到“资治、存史、教化”的目的。

二、编纂原则。运用新观点、新方法和翔实的资料,实事求是,详今略古,重点记述中共十一届三中全会以来连云港口岸的发展、变化,争取做到思想性、资料性和科学性相统一。

三、时间断限。原则上自1905年大浦港自行开放至1990年,大事记则追溯至事物发端。

四、表述形式。以志为主,辅以述、记、传、图、表、录。全志设篇、章、节、目(个别目下列子目)。

五、纪年方法。采用公元纪年,辛亥革命前的朝代年号后用括号注明公元纪年。

六、称谓书写。各种机构、部门和会议名称在行文中首次出现时使用全称,以后多次出现用简称。如连云港市口岸管理委员会,简称口岸委;中国共产党连云港港务管理局委员会,简称中共港务局党委;陇海铁路局,简称陇海局等等。

七、计量单位。按国务院1984年2月27日颁布的《中华人民共和国法定计量单位》的规定书写。

八、资料来源。资料取自核实过的文献资料、实物资料和口碑资料,为节省篇幅,一般不再注明出处;统计数据均按口岸各单位年报口径收录。

前 言

连云港是中国重要的对外开放口岸之一。其历史可上溯到2000年前的秦汉时期,走过的道路艰难坎坷。除了受海岸迁徙制约外,明清王朝防倭、“截海”政策阻碍着她的发展。直到清末,陇海铁路的兴筑,大浦港才开始有了生机。代之而起的是本世纪开辟的连云港。铁路与港口的结合,就把陇海、兰新铁路沿线省区的进出口贸易与其最短径路出入海口—连云港的利益捆到一起,对推动新海亚欧大陆桥的开通起到了促进作用。这就是连云港口岸重要的地理特征。

《连云港口岸志》的编纂,目的在于记述连云港口岸各单位在国民经济和对外贸易运输事业中的地位、作用,反映连云港口岸运输、管理、服务的整体功能。同时,配合亚欧大陆桥东桥头堡的宣传,促进亚太地区与欧洲各国之间的物流和文化交流,服务于当前,并为后人留下连云港口岸开辟以来半个多世纪的历史墨迹。

本志稿的形成基本上是按照这样几个预定步骤进行的:篇目设计、资料收集、众手撰写、编辑修补、缀辑合成。感人至深的是,各单位热心于此的同志们不顾气候寒冷炎热,南下北上收集资料,许多同志白天忙工作,晚间加班编写,有的摆脱家务,有的带病坚持,大家倾心投入。在编纂进程中还遇到一些棘手问题,而这些问题必须得出肯定的回答。例如众多单位许多业务相近,类似或你中有我,互有包容。对此,我们按照编写原则依属性分类。同一内容用交叉的方法从不同侧面来记述(如航道设施与航道管理等)。

《连云港口岸志》全书稿由门类志7篇(即口岸环境、设施设备、运输储转、管理、服务、驻口岸物资单位和人物),计35章152节和辅文(凡例、前言、概述、大事记、编后话等)两大部分组成。

《连云港口岸志》的编纂是集体智慧的结晶。28个单位100余位同志参与此项工作。其中各单位的主笔或执笔者37位。本志稿的篇目、辅文和第一、第二篇由杨贤益编写,第三、第六篇由时连成编写,第四篇由王福林编写,第五篇由徐永久编写,第七篇由朱锡祥编写。全书由杨贤益承担缀修合成。志稿删改修正,赵泳同志提出许多有益建议,大事记审核张树玉执笔。高维岳、李桂洪、钱志强、杨立富、王跃萍、贾金堂等同志在誊清、制图、复印等方面付出了辛勤劳动。

由于水平限制,书中不足与错误之处敬请指教。

主 编

1992年7月9日 于连云港

大事记

公元前 219 年

秦始皇二十八年 秦始皇在封禅泰山后，“并渤海以东，过黄、腓，穷成山，登芝罘”，南下琅琊经海曲，至胸县。由胸港乘船至秦山岛（海州湾）求仙勒石。

公元前 210 年

秦始皇三十七年 秦始皇自江乘（今江苏句容县北）渡长江，入邗沟，北上淮浦，由涟水至胸县，再北上至琅琊。就在巡游时派方士徐福带童男童女数千人东渡日本。

公元（下略）401 年

东晋隆安五年 农民义军领袖、琅琊人孙恩率众十万，横船千只，攻打建康后，北上海州境高公岛，击败东海太守水师。

583 年

隋开皇三年 使持节、海州刺史王谔渡海至北云台山的孙家山钓鱼台巡游，留诗一首：“因巡来至此，瞻海看波流，自兹一度往，何日更回眸”。

644 年

唐贞观十八年 朝廷征伐高丽前，太仆少卿萧统取道海州转运河南诸州粮秣。

661 年

唐龙朔元年七月 朝廷诏发淄、青、莱、海 4 州之兵七八千人，于海州练习海战，以备征伐高丽。

753 年

唐天宝十二年 长期留学中国长安的日本晁衡（本名阿布仲麻吕）为唐使者，从海州东渡日本。

837 年

唐文宗开成二年 日本国仁明朝派遣藤原常嗣出使唐朝，翌年买船停泊海州东云台山下，回国。

839 年

唐文宗开成四年 日本国和尚圆仁乘船来中国求法，泊船于海州东海界山湾浦（高公

岛)。

1084 年

宋元丰七年 朝廷下诏在海州建立高丽亭馆,接待海外商旅。

1121 年

宋宣和三年 农民义军领袖宋江率军由楚河(淮安)乘船向海州进发。知州张叔夜获息,急“募死亡将士千人”埋伏截击,义军伤亡惨重,余部败走河北。

1161 年

宋绍兴(南宋)三十一年 民族英雄岳飞部将李宝率水师于海州岗嘴、夹山口练习海战,备击南侵金兵。

1368~1370 年

明洪武一至三年 朝廷先后在海州境内的沐河口(今临洪河口)和濒海地带高桥、东海、惠泽设立巡检司,从事海防巡卫,兼办商船登记,代征船税和收购船货。

1384 年

明洪武十七年 为防倭寇侵扰,朝廷实行“裁海”政策,海州境内岛民被迫内迁。

1661 年

清顺治十八年 朝廷复加以“禁海”,海州云台山被弃,勒令“设界防守”、“钉桩塞海”,强制“片帆不许下海,粒米不许越疆”。

1685 年

清康熙二十四年 朝廷分别在广州、宁波、云台山^①设榷关。云台山关亦曰江海关。后移址上海县崇明(今上海松江)。海州的板浦、新坝便成为江海关的口岸监督。

1821~1825 年

清道光元年至五年 两江总督陶澍倡海运,海州云台山遂为“万艘粮道所经”,又为护航防盗之所。

1900~1901 年

清光绪二十六至二十七年 海州地区各口入境船舶分别为 1270 和 1103 船次,出境船舶分别是 989 和 984 船次。

1905 年

清光绪三十一年 清廷应允,海州境大浦港辟为商埠。胶海关所属海州厘金所设大浦。

^① 注:云台山,一说江苏镇江,一说江苏海州。史志界尚无定论。

1908 年

中华人民共和国

2

清光绪三十四年 朝廷诏令,铁路规划以江苏为“最要”。江苏全路·江南自上海经松江以达浙江,江北自海州入徐(州)以达豫。

1912 年

9月24日 中国政府与比利时王国政府银公司在布鲁塞尔签订由甘肃兰州至江苏海口的陇秦豫海(陇海)铁路及东方终点开辟海港借款合同。11月20日,海州段开始测量。

1914 年

9月 第一次世界大战爆发,拟建海州西连岛海港计划搁置,洋员被裁,海港测量工作中断。

1917 年

▲ 为陇秦豫海铁路东端的出海口选址,江苏南通实业家张謇与曾任清廷邮传部右侍郎的海州沈云需展开了争论。张氏力争路通苏北,港辟崇明;沈氏与法籍工程师格锐奈意见吻合,选港址于海州连岛海峡的老窑。

1919 年

▲ 中国民主主义革命者孙中山先生撰写的《建国方略》(实业计划)建设蓝图中,定海州为全国4个二等港之一。

▲ 盐商公济公司在灌河口建成木栈桥(1929年改建成钢筋混凝土)码头1座,名公济。

▲ 大德、大阜、大有晋3盐商公司在灌河堆沟建成钢木混合结构码头1座,名德阜晋。

1920 年

5月1日 中国政府与比利时王国银公司、荷兰治港公司3方代表在布鲁塞尔签订新约,延长陇海铁路西段,接长东段由徐州至海口,并重新测量西连岛港位。测量处在西连岛镇海寺成立。

▲ 大源、裕通、庆日新3盐商公司在灌河陈家港建成木栈桥码头1座,名孙家港码头。

1925 年

▲ 盐商大有晋公司在灌河南岸建成钢木混合结构码头1座,名小蟒牛码头。

1926 年

7月 陇海铁路徐(州)海(州)段车通大浦,全长198.3公里。

▲ 车通大浦后,陇海局在大浦修建木栈桥码头3座。此后,航运、盐业以及商界纷纷兴筑。至1930年,大浦港计有简易木码头9座。

1928年

- ▲ 陇海铁路局废除海港会办制,成立海港局,又称港务工程局。

1930年

▲ 国轮“英发”和日轮“白鹤丸”先后触礁沉没于临洪河口航道。此后,航轮经常在此搁浅,航运界视此为畏途。

1931年

3月 海关海州分关隶属上海江海关,同年9月改属青岛胶海关(1935年易名支关)。海州分关于大浦设办事处,燕尾、墟沟设分卡。

▲ 1925年后,大浦航运多为日轮挤占,航权被侵,华轮渐无立足之地。在上海、海州港航界强烈抵制下,政府加紧控制海关,在海军配合下,收回了航权。

1932年

8月5日 陇海路新浦至老窑段开工兴建。

11月 输船招商局在海州设分局。

11月14日 陇海铁路局报经铁道部批准,将终端海港定名连云港。

1933年

7月1日 酝酿、筹划多年的海港工程正式开工,由荷兰治港公司实行总承包。中国政府铁道部和陇海、平汉、津浦3个铁路局共同集资300万元为工程承包费。该工程名一号码头。

7月7日 连云港设立海岸电台,功率150瓦,可与上海徐家汇气象台通报。

11月21日 陇海局投资5万元兴建的老窑孙家山临时木质结构码头竣工。当天,招商局“同华”轮首次进港装货1176吨,开国内水陆联运先例。

1934年

2月1月 中兴煤矿公司为陇海局垫款100万元(荷兰治港公司承包),在连云港一号码头西260米处开工建造煤炭专用码头一座,名二号码头。

10月1日 一码头一泊位建成;10月5日招商局3000吨级轮船“海瑞”号靠泊装卸。

12月 陇海局获中央财政部批准,连云港转口联运货物免征转口税。

1935年

1月 由宋绮云(杨虎城将军秘书)等组成的陕西省各界人士“陇海铁路连云港考察团”结束对连云港的考察后,写出《陕西各界连云港考察记》,由陕西画报社刊印发行。

1月 江苏省政府718次会议决定设连云市。4月在墟沟成立连云市政筹备处。

4月1日 陇海铁路局成立驻港办事处。

4月24日 海州海关改称胶海关连云港支关。

5月1日 自上年3月8日至今,荷兰治港公司在建造连云港码头工程中,于一、二码头和防波堤的不同部位出现多次塌方,后采取多种措施,才继续施工。

6月 新浦至连云港铁路工程竣工通车,全长 27.8 公里。车站大楼破土兴建。

9月 连云港验潮站(报潮所)建成。

1936 年

1月 连云港一号码头全部竣工,有 3000 吨级泊位 3 个。

4月 18日 英国太古轮船公司抽调北洋航线的“甘州”轮强行驶入没有对外开放的连云港,受到港口当局的抵制。上海航业界获悉后,立即配合斗争,纷纷呈文,发通电,并得到社会舆论的支持。上海各码头工人宣布拒绝为该公司所有的船舶装卸货物,迫使太古公司连忙声明“退出”连云港航线。

5月 连云港二号码头全部竣工,有 3000 吨级泊位 3 个。

6月 30日 鹰游山灯塔建成启用。

11月 15日 车牛山灯塔建成启用。

12月 连云港至新浦公路建成,全长 37 公里。

1937 年

8月 连云港唯一淡水源黄窝水库建成,容量为 20 万吨。

9月 20日 侵华日军 8 月 25 日始封锁中国北方各港至上海的航路,9 月封锁中国全部领海。9 月 13 日,其海军占领连云港车牛山岛。9 月 20 日后,日军飞机多次投弹、扫射,并配合军舰轰炸连云港码头、车站、机车、轨道、仓库、民房多处。

10月 陇海铁路连云港车务、港务人员全部被疏散、调遣。

1938 年

1月 港口“东川”、“开泰”、“陇海”一号 3 艘拖轮机件拆除,交由荷兰治港公司代为保管。驻防东西连岛国民党政府军队全部撤回。

5月 5日 陇海铁路局配合国民党政府 57 军 112 师自 4 月底至 5 月 5 日对码头进行多次全面爆炸破坏并沉船 12 艘,封堵港口。

5月 16日 国民党政府 57 军 112 师 667 团爱国官兵在共产党员万毅等带领下,抗击日军强行登陆,于孙家山、大桅尖进行了两次肉搏战。由于国军英勇,日军败逃。后日军调整部署,增强兵力、武器。国军无援,终寡不敌众而撤退。日军遂于当月 21 日侵占连云港,纵火烧毁民房,数十名同胞惨遭杀害。

8月 11日 (阴历七月十六日)海啸,海面出现特大高潮,潮位达 7.5 米。

1939 年

2月 连云港地区全部沦陷。

2月 18日 连云港海关由日军海军港务部掌管。

下半年 日军为加速掠夺资源,制定连云港应急修复方案,以年 90 万吨煤炭输出为目标,加紧修筑码头,并在原一、二号码头仓促修建 2 座各长 350 米的木质栈桥式码头,分别于当年 11 月(二号)和翌年 8 月(一号)投入生产。

12月 华北交通株式会社连云港码头事务所成立。

大事记

1940 年

7 月 1 日 码头事务所改归华北交通株式会社开封铁路局管辖。

1942 年

6 月 连云港码头事务所改升为港湾局。

12 月 当年华北交通株式会社制订扩建连云港计划。目标为年吞吐能力 500 万吨,其中出口煤、盐 465 万吨和进口杂货 35 万吨。由于太平洋战争爆发,计划落空。

1945 年

1940~1945 年 日军即从连云港掠夺物资 499 万吨(其中煤炭占 88%)。

8 月 日军投降。国民政府第十战区立即在港口设置检查、监督机构,如水上保安大队、船管科、监督站、检查站等。

11 月 12 日 港湾局颁布港口引水和风船管理等有关规定。国民政府交通部平津区徐州分区派员接收连云港港湾局。

1946 年

1 月 10 日 国民政府 98 军开到港口,接受日军投降,并收缴武器装备。此后,港口秩序混乱,物资、器材、宿舍常被军、警、政人员盗用,“侵占越权之事每日不下十余起之多”。

4 月 1 日 鉴于混乱,连云市政府拟接管港务及港务财产。交通部闻讯,迅速作出反应:连云港直属陇海铁路局,易名为陇海铁路局连云港务处。

7 月 日本侨民 2.2 万余人从连云港遣返,乘船回国。

1947 年

1~3 月 港务处、路局分别向交通部呈报维修港口计划。计划目标为年吞吐能力 150 万吨,要求拨给工程用款 310 亿元(国币)。终因内战迭起,财力匮乏,此项计划如石沉海底。

5 月 25 日 招商局海州分局开办青岛—连云港—上海客运航线。

7 月 9 日 美国“万刚”轮载运联合国救济总署生活物资抵港。自 10 日起,驻港伤兵及警察乘机抢窃。

9 月 27 日 国民党当局公布《要塞堡垒地带法》。连云港口岸范围为连云港—西墅—下湾—新浦—南城—山东庄—小板跳—大板跳—高公岛周围向外扩展 600 米以内。

11 月 4 日 国民政府最高军事当局通知大浦码头暂缓开放,并自 3 月起封锁连云港、海州地区,禁止武器、硝磺、汽油、五金及西药流入解放区。大浦、堆沟、墟沟、连云港等各外围口岸也被封锁。

12 月 东海地方法院对连云港护港警士宋万祺等 20 人因抢窃联合国救济物资案进行判决,刑期 3.5~7 年不等。

1948 年

3 月 21 日 迫于春荒,连云市民千余人涌入港区抢夺兵站粮食,后被军警鸣枪弹压驱散。

6 月 1 日 原上海航政局海州办事处移至无锡。海州地区航政事宜概由港务处办理。

大事记

7月7日 台风袭击港口,码头破坏严重。

11月初 淮海战役伊始,陇海铁路中断,路务、港务人员撤退南逃。由于人挤秩序乱,人流拥向3000吨级“万民”轮,以致木栈桥失修坍塌,多人落水。

11月9日 中国人民解放军滨海军分区解放了连云港。不久,港口由新海连特区军管会接管。

12月25日 山东解放区安东卫海关事务所派员来连云港筹建海关。

1949年

1月 连云港务处隶属山东省人民政府工商部。

2月13日 国民当局海军驻青岛“黄安”号驱逐舰驶来连云港起义。15日,港口即遭国民党军队飞机轰炸报复。“保深”号挖泥船中弹起火沉没,港区建筑、铁路、市区民房均遭不同程度破坏。

4月15日 驻沪国民党空军总部伞兵三团上校团长刘农逵率全团及总部、一、二团部分官兵近3000人携带全副武装,乘招商局3000吨级登陆艇“中字102号”,驶来连云港起义。

4月29日 连云港务处职工工会成立(1955年3月该工会与码头工会合并,成立中国海员工会连云港委员会)。

5月17日 被战争破坏的陇海铁路徐州至连云港段修复通车。

6月1日 经过抢修,连云港恢复营运。

12月15日 连云港务处改属济南铁路局徐州分局,内设秘书、储转、海事、会计、人事、工程6课及铁工厂、自来水事务所。职工总数296人。

1950年

8月1日 连云港务处改属青岛区航务局,更名为青岛航务局连云港分局。

1951年

7月1日 连云港分局划归上海区港务局,即上海港务局连云港分局。

11月 淮北盐务局管辖下的灌河口燕尾港、陈家港与堆沟等港由连云港分局接收。12月,设立灌河口办事处。

1952年

4月19日 因整沂导沭水利工程需要,设在临洪河畔的连云港新浦办事处撤销。

6月25日 青岛海关连云港分关撤销。其业务由上海海关派员办理。

12月26日 华东区海运管理局海州办事处与连云港分局合并。

1953年

1月1日 连云港建立航务电台。通报范围为国内各港岸台和进出连云港的国内船舶。

10月20日 中国人民解放军海军连云港巡防区司令部为维护国家主权,保障港口船舶航行安全,加强港口管理,颁布《连云港军事管理规则》。

1954年

11月20日 灌河口陈家港3000吨运盐码头竣工。

大事记

1955 年

3月1日 364名装卸工被批准转为固定工。

11月18日 为解决我国玉门原油中转上海、大连提炼,国家在连云港投资507万元兴建了4500吨级油船码头1座和5000吨石油罐3个、300吨石油罐2个。

1956 年

6月 中国外轮代理公司连云港分公司成立。其首次代理的是原苏联籍“阿斯特拉汗”号轮船。这标志着连云港成为中华人民共和国正式对外国籍轮船开放的港口之一。

11月15日 连云港分局更名为上海区海运管理局连云港港务局。

1957 年

9月 一号码头北端的3000吨级浮码头安装工程竣工。

1958 年

3月19日 为扩大港口货物堆场,在二码头西侧填筑海塘,抛填中出现局部滑坡后采取正确措施后,化险为夷。

4月15日 连云港重新设关,名称为中华人民共和国上海海关连云港分关。

5月 由天津港调进小型皮带输送机26台,这是建国后首次使用装卸机械。

6月 港口下放地方,10月更名为江苏省连云港港务局。

9月20日 中共中央副主席、全国人大常委会委员长刘少奇视察连云港。

12月 共青团中央第一书记胡耀邦视察连云港,并为港务局题词“乘风破浪”。

1960 年

3月2日 油船码头的管道及油罐等设施拆运大连。

12月 本年度运输质量严重下降,货损赔偿金额高达2007元,是1957年的286倍。

1961 年

4月3日 连云港海关直属江苏省外贸局。

6月5日 全国沿海10个港口收归交通部直接管理,连云港港务局更名为连云港港务管理局。

1962 年

10月12日 中华人民共和国连云港卫生检疫所成立。

1963 年

1月 中国外轮理货公司连云港分公司对外办理业务。

3月6日 全国人大常委会委员长朱德视察连云港。

1964 年

5月9日 连云港港务管理局被评为1963年度全国交通系统先进企业。

大事记

6月21日 连云港国际海员俱乐部成立。

7月1日 《连云港港章》经交通部批准实行。

1965年

7月1日 连云港海岸电台开放船舶中频电路。

1966年

1月 海岸电台扩建工程开工(1968年底竣工)。

12月 口岸各单位成立“群众造反组织”，搞“文化大革命”。

1967年

1月14日 1时25分发生新中国成立以来第一次工亡事故。装卸工人姜浩仁、庄保生两人被6米高煤堆塌陷埋没，抢救无效死亡。

3月 连云港港务管理局实行军事接管。●

5月 连云港海关实行军事接管。

1968年

9月19日 连云港港务管理局革命委员会成立，由于北方区局撤销，改属连云港市领导。

11月 连云港第一个煤炭输出专用万吨级码头开始施工。码头全长319.5米、宽18米，配有效率为1000吨/时装船机2台以及卸车线2条等设施。

12月 港口吞吐量急剧下降，当年完成87.3万吨，是1966年的29.6%，利润赤字高达114.4万元。

1969年

9月30日 连云港港务管理局10名老工人代表全市工人赴京出席中华人民共和国成立20周年国庆大典。

12月3日 连云港海关成立革命委员会。

1971年

11月21日 连云港外轮理货分公司成立。

1972年

8月 大雨引起山洪暴发，连云铁路隧道西侧路堑坍塌400余立方米，行车中断20多小时。

10月1日 连云港港务管理局直属交通部领导，取消革命委员会下属的“三组一室”(生产、政工、后勤组和办公室)办事机构，恢复“文化大革命”前的建制，大多数管理干部从“下放”的基层单位调回担任前职。

1973年

2月 国务院总理周恩来发出“三年改变港口面貌”指示，连云港港口建设转入新的历史