秦皇岛港纪事

大连海运学院出版社

秦皇岛港纪事

QINHUANGDAOGANG JISHI

交通部秦皇岛港务局史志办公室
《秦皇岛港纪事》编写组编

主　编：黄景海

参　编：沈瑞祥　刘振华　傅仲溪　关锡鉴
冉宪明　王庆普　吴景和　吴　敏

主　审：孙光圻

大连海运学院出版社

内 容 提 要

秦皇岛港是世界第一能源输出大港，是我国重要的综合性国际贸易口岸，在我国国民经济中占有特殊地位。《秦皇岛港纪事》是叙述秦皇岛港重大历史事件的一部编年体专著。本书上起远古时期，下迄1989年9月，分为古代篇、近代篇、现代篇三部分。详略古详今原则，近代篇、现代篇又各自分专题叙述，举凡秦皇岛港及其附近地区的组织、政治、基建、海上交通、对外贸易等，本书均有所记载。

本书材料翔实，体例谨密，对研究秦皇岛港及其附近地区的历史、搞好港口的建设与管理、促进华北地区的对外贸易，都有重要的参考价值，可供港航、水运交通、外贸、海关、经济、历史等专业的工作者、研究人员阅读参考。

秦 皇 岛 港 纪 事

交通部秦皇岛港务局史志办公室
《秦皇岛港纪事》编写组编
主 编 黄景海 主 审 孙光圻

大连海运学院出版社出版
大连海运学院出版社发行
大连海运学院出版社印刷厂印装

开本：850×1168 1/32 印张：11.5 字数：289千
1989年12月第1版 1989年12月第1次印刷

责任编辑：王 杰 封面设计：王 艳

印数：2000 定价：5.00元
ISBN7—5632—0136—X/K·5

目　　录

概　述……（1）
古代篇　（公元前21世纪—1840年）……（6）
近代篇　（1840—1948年）……（32）

组　　织……（33）
港矿权益……（42）
港湾形势……（60）
设施建设……（81）
港口营运……（106）
工人运动……（124）
其　　它……（143）

现代篇　（1948—1989年9月）……（150）

组　　织……（151）
政　　治……（169）
基　　建……（202）
生　　产……（227）
管　　理……（273）
生　　活……（310）
其　　它……（325）

附　录……（353）

说　明

一、编辑《秦皇岛港纪事》（以下简称《纪事》），是为了使大家了解秦皇岛港的基本历史沿革，向读者提供查阅有关事件的参考资料。

二、编辑《纪事》的原则，是按照历史唯物主义观点，尊重历史，依据事实，注重经济、技术，客观地记述港口的经济发展及影响港口运输的政治形势。

三、编辑《纪事》的资料来源，古代部分主要根据秦皇岛所属山海关、北戴河和昌黎、抚宁、青龙、卢龙地区的府、县方志以及《史记》、《畿辅通志》等大量史书；近代部分依据港口和开滦矿务局中、外文档案资料以及有关专著史料；现代部分借助于交通部、河北省、唐山地区、秦皇岛市和本港的档案资料以及有关报刊资料。

四、《纪事》古代部分不分类；近代、现代部分按社会生活和港口工作性质分类（见目录），均以事情发生的时间先后顺序排列，缺乏具体日期的放在每年、月之后，段首标以“△”符号。有关考核港口经济技术指标完成情况附后。

五、《纪事》中的月、日，在清代以前采用农历，用汉字注明；清代以后采用公历，用阿拉伯数字注明。

六、限于水平，本书难免有遗漏和不妥之处，切望读者赐予指正。

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

秦皇岛港纪事

大连海运学院出版社

秦皇岛港纪事

QINHUANGDAOGANG JISHI

交通部秦皇岛港务局史志办公室
《秦皇岛港纪事》编写组编

主　编：黄景海

参　编：沈瑞祥　刘振华　傅仲溪　关锡鉴
冉宪明　王庆普　吴景和　吴　敏

主　审：孙光圻

大连海运学院出版社

内 容 提 要

秦皇岛港是世界第一能源输出大港，是我国重要的综合性国际贸易口岸，在我国国民经济中占有特殊地位。《秦皇岛港纪事》是叙述秦皇岛港重大历史事件的一部编年体专著。本书上起远古时期，下迄1989年9月，分为古代篇、近代篇、现代篇三部分。详略古详今原则，近代篇、现代篇又各自分专题叙述，举凡秦皇岛港及其附近地区的组织、政治、基建、海上交通、对外贸易等，本书均有所记载。

本书材料翔实，体例谨密，对研究秦皇岛港及其附近地区的历史、搞好港口的建设与管理、促进华北地区的对外贸易，都有重要的参考价值，可供港航、水运交通、外贸、海关、经济、历史等专业的工作者、研究人员阅读参考。

秦 皇 岛 港 纪 事

交通部秦皇岛港务局史志办公室
《秦皇岛港纪事》编写组编
主 编 黄景海 主 审 孙光圻

大连海运学院出版社出版
大连海运学院出版社发行
大连海运学院出版社印刷厂印装

开本：850×1168 1/32 印张：11.5 字数：289千
1989年12月第1版 1989年12月第1次印刷

责任编辑：王 杰 封面设计：王 艳

印数：2000 定价：5.00元
ISBN7—5632—0136—X/K·5

目　　录

概　述……（1）
古代篇　（公元前21世纪—1840年）……（6）
近代篇　（1840—1948年）……（32）

组　　织……（33）
港矿权益……（42）
港湾形势……（60）
设施建设……（81）
港口营运……（106）
工人运动……（124）
其　　它……（143）

现代篇　（1948—1989年9月）……（150）

组　　织……（151）
政　　治……（169）
基　　建……（202）
生　　产……（227）
管　　理……（273）
生　　活……（310）
其　　它……（325）

附　录……（353）

说　明

一、编辑《秦皇岛港纪事》（以下简称《纪事》），是为了使大家了解秦皇岛港的基本历史沿革，向读者提供查阅有关事件的参考资料。

二、编辑《纪事》的原则，是按照历史唯物主义观点，尊重历史，依据事实，注重经济、技术，客观地记述港口的经济发展及影响港口运输的政治形势。

三、编辑《纪事》的资料来源，古代部分主要根据秦皇岛所属山海关、北戴河和昌黎、抚宁、青龙、卢龙地区的府、县方志以及《史记》、《畿辅通志》等大量史书；近代部分依据港口和开滦矿务局中、外文档案资料以及有关专著史料；现代部分借助于交通部、河北省、唐山地区、秦皇岛市和本港的档案资料以及有关报刊资料。

四、《纪事》古代部分不分类；近代、现代部分按社会生活和港口工作性质分类（见目录），均以事情发生的时间先后顺序排列，缺乏具体日期的放在每年、月之后，段首标以“△”符号。有关考核港口经济技术指标完成情况附后。

五、《纪事》中的月、日，在清代以前采用农历，用汉字注明；清代以后采用公历，用阿拉伯数字注明。

六、限于水平，本书难免有遗漏和不妥之处，切望读者赐予指正。

概　述

秦皇岛港是中国华北地区两大商港之一，是中国对外贸易重要口岸，以输出煤炭、原油为主，为水路、铁路，水路、公路，水路、管道联运港口。秦皇岛港地处河北省滨海平原的东北侧，与辽西走廊西端接壤，是华北、东北两大行政区的咽喉要道和首都北京的重要门户，具有车船辐辏、“故道可由，扬帆直指”的优越地理位置。其地理座标北纬 39°54′24″，东经 119°36′26″。秦皇岛港自然条件得天独厚，是海湾型港口，海域开敞，水深浪小，淤少不冻，气候温和，为中国北方沿海著名不冻天然良港。其腹地辽阔，有华北、东北两大经济协作区为依托；当地旅游业发达，玻璃等建材工业、桥梁制造、机械加工，以及纺织、食品和矿业等也都具有相当规模，改革开放后开辟了对外经济协作开发区；港口交通便利，铁路联接京沈、京秦、大（同）秦三条铁路干线，并与地方铁路相通；京哈、津秦及承（德）秦公路横贯市区；海运，国内可达沿海及长江、珠江下游诸港，国外可达各大洋沿岸国家。

秦皇岛港历史悠久，它的前身是碣石海港。追溯到春秋战国时期，碣石已是中国沿海交通线上著名的海港之一。自秦汉、经隋唐，迄至明清，港口几经兴衰、演化和变迁；从明嘉靖十四年（1535年），秦皇岛替代碣石而正其名，到近代清光绪二十四年（1898年），清朝政府开辟秦皇岛通商口岸，借款建筑码头，营造铁路等，秦皇岛已由古代舟船聚泊的自然港口，发展成为轮船往来靠泊的通商口岸。

秦皇岛开埠之初，清朝政府曾委托开平矿务局代理秦皇岛港

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com

口事务，设经理处和海关。20世纪伊始，秦皇岛港正式对外开放。清光绪二十六年（1900年）下半年八国联军侵占秦皇岛后，开平矿务督办张翼（燕谋），在英帝国主义分子威逼利诱下，“为保利权”，谎报清廷，改开平煤矿和秦皇岛港为“中英合办”，遂被英人骗占，并于伦敦非法注册，港口改称“开平公司”秦皇岛经理处。民国元年（1912年），英人假名与滦州官矿有限公司“联合”，成立了开滦矿务总局，秦皇岛随之隶属该局领导。民国二十三年（1934年），开平矿务局与滦州矿务局正式“合并”，实行两总经理负责制，港口仍受开滦矿务局的统治。自1900年至1952年，英人控制港口达半个世纪之久。新中国成立后，英人弃职返国，放弃经营，港口遂由人民政府代管。1953年初，根据中央人民政府政务院发布的《关于统一航务、港务管理的指示》精神，秦皇岛港归属交通部统一经营领导，正式结束了英帝国主义对港口的统治。新中国诞生前，港口年均吞吐量200万吨左右。民国二十九年（1940年），港口在日本帝国主义的野蛮统治下，吞吐量高达459.4万吨。民国三十七年（1948年）则降至86.3万吨。

新中国的诞生，社会主义管理体制的确立，给港口发展带来无限生机。国民经济恢复时期，港口实行军事管制，坚持“劳资两利，发展生产”的正确方针，废除封建把头制，开展民主改革，极大地激发了工人阶级的社会主义劳动热情，港口迅速摆脱了生产经营困境。1953年港口生产计划纳入国民经济发展轨道，提前完成“一五”计划规定的250万吨指标。“二五”期间，港口开展技术革新和技术革命运动，局部使用简易机械化生产设备，使全员劳动生产率由“一五”时期的平均644.2吞吐吨，提高到“二五”时期的820.4吞吐吨；1959年和1960年，吞吐量分别完成510.6万吨和542.7万吨，超过了1940年的历史最高水平。国民经济调整时期，国家投资建设了乙码头两个杂货深水泊位，在

改变港口单一性能方面，迈出了重要的一步。港口生产经过调整，货物吞吐量由1962年的224万吨，提高到1965年的477.6万吨。

“文化大革命”期间，港口生产和建设一度遭受严重挫折。1966～1972年，货物吞吐量徘徊不前。1973年以后，广大职工逐渐认清并抵制了极“左”路线的干扰和破坏，坚决贯彻周恩来总理“三年改变港口面貌”的指示，港口生产和基本建设出现新的高潮，在此期间，港口建成了全国第一座管道式原油输出码头，进而建成甲码头两个杂货深水泊位。同时开始有计划地对乙码头进行技术改造。港口煤炭、原油、杂货通过能力大大提高。1975年吞吐量完成1557万吨，位居全国沿海港口的第三位（1973年居第五位）。利润总额完成1719.4万元，同1972年的151万元（1949年以来历史最低水平之一）相比较，增长1038%。

1978年，党的十一届三中全会拉开了改革、开放的序幕，秦皇岛港认真贯彻“调整、改革、整顿、提高”和“对内搞活，对外开放”方针，实行经济体制改革，促进了生产建设的新发展。十年改革使港口面貌发生了深刻变化，经济效益明显提高，港口规模不断扩大，运输生产持续稳定增长。

十年改革期间，国家对基本建设管理实行概算投资包干制。港口建设在实施投资包干的过程中，坚持在工程施工中开展竞争，推行按概算降低系数承包施工、公开招标和施工经济责任制，从而加快了港口建设步伐。十年港口基本建设、技术改造及更新累计完成投资额14.14亿元，为改革前30年总投资的4.45倍，这十年先后建成以大型现代化煤码头为标志的深水泊位12个，其中：煤炭泊位7个，原油泊位1个，杂货泊位4个，十年共新增吞吐能力7000万吨。截止到1988年港口泊位共24个，总长4575.4米，比新中国成立时增加17个泊位，总长度增加3678.7米。

十年改革，港口基础设施进一步加强，库场总面积增长

410946平方米，机车增加13台，其中内燃机车7台，车型已更新换代，车辆也由大吨位铁质车皮代替了木质车皮，港作船舶能力（马力）增加1倍，添置了千吨级供油、供水船4艘以及消防、代缆、巡逻、垃圾、浮油回收、工程技术等不同门类的技术、安全、服务性船舶。港内铁路，十年建成新线87公里，是前30年的1.4倍。装卸机械则从无到有，发展到300台，尤其是新建的专业化码头装备了相当数量的现代化装卸设备。十年改革，新建职工住宅28万多平方米，交付住房6862套，职工生活福利设施状况得到较大改善。

十年改革期间，港务局在企业内部深化体制改革，不断完善经济承包责任制和经营机制，实行局长（经理、厂长）负责制，并建立两级管理机构，下放管理权限，对基层单位实行“独立核算，自计盈亏”，从而调动了基层和广大职工的生产积极性，推动了生产建设的发展。目前秦皇岛港与世界上89个国家和地区建立了贸易往来，1988年港口吞吐量完成5812万吨，连续4年居沿海港口第二位，并连续6年评为部级“经济效益先进企业”。1988年7月，经国家批准为“国家二级企业”。十年改革，累计完成吞吐量3.77亿吨，是改革前30年累计完成的1.75亿吨吞吐量的二倍半。

党的十一届三中全会以后，中央进一步扩大国营工业企业的自主权，推行经营责任制，实行利改税，交通部对港务局还实行税后承包制；港务局对基层单位实行利改税、利润留成、增长利润分成等多层次、多形式、多联挂的承包责任制，进一步打破吃“大锅饭”的局面。通过改革，增强了企业自我改造、自我完善、自我发展的能力，企业经济效益有了更大的突破。十年改革中，累计完成上缴利润10.3亿元，是改革前26年（从1953年开始独立核算）1.78亿元的5.8倍，而1988年实现利润高达2.14亿元，人均创利居沿海港口第一位。

秦皇岛港经过新中国成立后的四十年发展，取得了巨大成就，在其漫长的历史发展中写下了辉煌的篇章。四十年来，中共中央、国务院都非常关心秦皇岛港口的发展，毛泽东、周恩来、刘少奇、朱德、叶剑英、邓小平等老一辈无产阶级革命家曾多次视察港口。

本世纪末下世纪初，是我国经济发展战略构想从第二步向第三步过渡的重要时期。秦皇岛港作为国家重点建设港口之一，到本世纪末将拥有42个生产泊位，其中煤炭泊位14个，原油泊位3个，杂货泊位25个(其中集装箱泊位2个)。总吞吐能力达1.2亿吨以上，不但跻身世界亿吨大港行列，亦将超前成为世界最大的能源输出港和综合性国际大港。秦皇岛港将为中华民族乃至人类社会的文明进步做出更多更大的贡献。

古　代　篇

（公元前21世纪—1840年）

夏朝（公元前21世纪—公元前16世纪）

秦皇岛地区，史载："夏属冀"，"夏禹治水始于冀"。大禹自冀导河入海，为古人类接触大海——渤海的最早记录。

古籍《竹书纪年》记载："夏帝芒东狩于海，获大鱼"。海，应是渤海。既然能够"狩猎"于海上，即说明当时已经能造船并且开始了海上航行。

商朝（公元前16世纪—公元前11世纪）

商朝发祥于河北。《诗经·商颂》中"相土烈烈，海外有截"的文献记载，说明了商王朝时已经发展了海上即渤海的交通，并有能力治理海外领土。

秦皇岛一带"商属孤竹"。孤竹为商的诸侯国，在帝辛（纣）时，被迫迁到北方。史书记载，孤竹故城在卢龙（今为秦皇岛市属县）城南，并记载了孤竹君二子伯夷、叔齐的历史传说。

西周（约公元前11世纪—公元前771年）

孤竹地处渤海北岸，据当时海、陆要冲：东北有肃慎，西北有燕亳（今蓟县），沿海西南有苏（今邢台）、殷（今河南安阳），隔海与莱（今山东掖县）相望，成为渤海北岸两大陆路干线的枢纽和海上咽喉通道。

商周时期，孤竹已经形成港口，为战国时期北燕"碣石港"的崛起打下基础。

周武王姬发（公元前1027年）纠合诸侯进军伐纣，大军行进

试读结束，需要全本PDF请购买 www.ertongbook.com