

烟台故事

劈山填海建船厂

高守莲 撰文/供图

父亲在世时，曾经嘱托我：床底下那个长方形纸箱里，装着航运公司分家时没人要的造船厂设计方案和图纸资料，要找机会交给有关部门。

打开纸箱，里面用编织袋包裹着整齐的文件和4册第六机械工业部第九设计院

原烟台市航运公司的前身是1956年公私合营、拥有木帆船36只，隶属于烟台市交通局的烟台市木帆船运输合作社（简称木帆社），办公小楼在繁华的太平湾码头南岸，海域有泊位。1958年，在太平湾码头的烟台山以西，挨着烟台海洋渔业公司渔轮修造厂南，建立了机修车间、船体车间和船坞，并发展了拖轮和木驳船，吨位发展到1109吨。

1866年竣工的太平湾码头，因其天然不冻港的优越地理位置，很快就发展成了烟台市最繁华的商贸口岸，企业、商户密集。新中国成立后，军工、国企比比皆是，木帆社在这里，难有再发展的空间。

谁都知道，当时在太平湾码头近旁的公利市场是最兴旺的。这个坐落于北马路与海滨街之间，占地约6000平方米的烟台当时最大的综合性市场，1916年由烟台总商会（原烟台商会）投资筹建、海塘工程局承建，1918年8月

1960年，曾在大连造船厂工作过的父亲高述福被安排到木帆船运输合作社负责技术工作。从维修轮机到随船出海，经过几年的工作实践，父亲走遍了烟台地区其他港口和修（造）船厂，深感太平湾码头现有的船坞和机修、船体车间，束缚了企业再发展，应该到太平湾码头以外选择适宜的海域建规模化的造船厂。

1964年，国家经济开始复苏，父亲第一次向企业领导提出了到太平湾码头以外建造船厂的建议，却引起了一些人的嘲讽：一个公私合营的集体企业建造船厂？简直是异想天开！支持父亲建议的领导寥寥无几，更别想纳入工作议程。

父亲深知推动这项工作的难度，必须用充分的科学论据和理由说服大家。于是，他找几个识潮水、水性好的同仁和徒弟，利用业余时间和节假日，摇着舢板到太平湾以外的芝罘岛和东、西口等烟台海域，一边垂钓，一边勘察海况。在一个麦黄蟹肥的夏季傍晚，父亲一行人摇着舢板到芝罘岛垂钓梭子蟹。父亲不小心把手表滑落海里，他一个猛子扎进水底，趁着英纳格手表的闪闪夜光，捞起了完好无损的心爱手表。

捞手表的短暂潜水让父亲眼前一亮。在后来的夏季，他自制了简易的潜水工具，与技术科的同仁和徒弟们挤时间摇着舢板，分别在潮涨潮落的不同时段，反复到芝罘岛、东口、西口下水勘测，确认芝罘岛与大连造船厂有许多相似条件，适宜建造船厂。

根据反复勘察的数据，父亲给出有

《烟台航运公司修船厂规划方案设计》及图纸等资料。这是上世纪七十年代烟台市航运公司干部职工自力更生、劈山填海建成10万平方米造船厂的历史见证，也是现在的大型海工装备制造企业——烟台中集来福士造船厂的核心基础。

竣工。1956年公私合营后，公利市场成为业务隶属于烟台市蔬菜公司、人财物隶属于商业局的国营零售企业，担负供应城区居民蔬菜副食品和海产品的任务。

1956年，交通部将西南河以东、滋大路以西、北马路以北划为渔业发展区，原客运站以东、公利市场以西海岸线的北马路上，都是直属农牧渔业部水产局中国水产联合总公司的国营烟台海洋渔业公司的不动产。公司实行水产全国捕捞，加工、冷藏、运输、渔轮修造等全面配套。1958年，专门在烟台山八一礼堂以西、太平湾码头建造了当时规模最大的渔轮修造厂。1956年4月成立的中国水产供销公司烟台市公司（简称烟台水产供销公司），也在公利市场以东设立了码头专用泊位和岸上仓库，建起了4层办公大楼。而烟台市木帆船运输合作社在这兴旺的太平湾码头已无法扩大再生产。

理有据的初步论证，得到了大多数领导的认可。苏培桓书记亲自带领部分中层以上干部到芝罘岛开现场会，并向市交通局进行了汇报。时任市局主要领导曲滋章（后任地区建委主任）和地区分管交通的副专员王浩都到芝罘岛海域进行了视察，给予了充分肯定与支持。就在大家憧憬着在芝罘岛建造船厂的未来时，“文革”开始了，正在进行的建造船厂的可行性论证暂时搁置了。

父亲的希望没有熄灭。他坚持自学有关海洋潮汐、水质、填海、土建等知识，不停地计算、画草图、写论证。王浩副专员和曲滋章局长也念念不忘支持建造船厂。同住大马路的两位领导，经常在晚饭后溜达到我家找父亲一起讨论，耐心等待着时机的到来。

1970年，《关于同意“木帆船运输合作社”更名为“烟台市航运公司”的批复》批准烟台市木帆船运输合作社更名为烟台市航运公司，机修车间、船体车间改为烟台市航运公司造船厂，船队改为烟台市航运公司运输队。

随着航运公司新体制的落地，公司开始自筹资金建新船厂。经有关部门批准，在距烟台市区以北约11公里处的芝罘岛盖了简易工棚和伙房，安排职工分批入驻，对一处地势起伏较大、落差37米左右、地面可耕地少的山丘洼地就地取材开山填海。针对当时市区到芝罘岛东口只有一条简易公路、两班公交车的现状，公司先购置了班车专门接送开山填海的职工，在没有自来水的情况下，购置专车运送生活用水。



从左至右：孙汉三、高述福、司机庄师傅

三

在计划经济体制下，集体企业很难获得银行贷款，自筹资金杯水车薪。航运公司只能自力更生、艰苦奋斗，边生产，边筹资，边建设。广大职工发扬愚公移山精神，在科技不发达的年代，靠钢钎打眼放炮开山劈石，靠铁锹挖小车推土石方，爆破声、号子声、打夯声此起彼伏，工地上热火朝天，山丘渐渐变低，洼地逐渐填平，造地面积迅速扩大。但自筹资金跟不上，填海工程一度停下。

公司向市、地、省交通部门层层汇报请示，努力争取政策支持。1974年，山东省交通厅明确“以自筹为主，国家补贴部分投资”的政策，当年投资50万元予以支持，开山填海工程得以恢复进行。职工们大干苦干，山丘很快消失，累计填海砂石76万立方米，造土地10万平方米。

航运公司一边生产，一边建设，充分利用工厂现有设备，远近结合，迅速形成生产能力。

1975年10月，抗日战争时期参军入党的部队转业干部孙汉三调任航运公司一把手。第一次见面会，我父亲又提出争取省里立项建设规范化造船厂的建议。做事雷厉风行的孙汉三十分重视，亲自到芝罘岛现场调研，并带着我父亲乘坐一辆北京212吉普车市里、地区、省城来回跑立项，安排专人常驻省城济南，争取省交通厅投资年年到位，分配物资及时运回施工现场。从1974到1977年，国家投资达到340万元，1975年首次自制建造出200吨钢质货轮“烟海13”和“烟海14”；1976年施工了一条1000吨级纵向滑道，大修一对500吨级拖轮，试制一条200吨沿海货轮；1977年建造400吨方驳2条，200吨沿海货轮2条；建造了办公楼、轮机车间和食堂等。

1977年9月27日，山东省交通厅以（77）交基字第86号文“关于委托规划设计烟台航运公司修船厂的函”及附件“烟台航运公司修船厂规划设计任务书”，专门委托全国船舶制造企业工程设计的第六机械工业部第九设计院（亦称上海第九设计院）全面规划设计。

第九设计院接受山东省交通厅委托后，由项目负责人陆秀芳总工程师带领专家从上海进驻烟台，实地勘察芝罘岛开山填海工程，按照“以修为主，修造结合”的生产纲领，设计制定了科学的工程方案。

航运公司新造船厂坐落在芝罘岛中部南侧，与烟台市芝罘湾相对，东邻幸福造船厂，西至交通部打捞局，南临芝罘湾，北向丘陵至婆婆口，与烟台港相隔一坝，水

域宽阔，海面宽约10公里，岸线长500米，离自然岸线200米处水深为3.5~4.0米，受风浪影响小，可航行5000吨级运输船。1978年，山东省交通厅为航运公司造船厂投资建设了主滑道、横移区、1000吨船台8座，达到了修造1000吨各类船舶的能力。

1981年4月，烟台市人民政府烟台政发（1981）109号《关于对烟台市航运公司和烟台造船厂进行调整改组的通知》确定：“将烟台市航运公司船厂调出，与烟台造船厂（1977年3月，幸福修船厂上收到烟台市机械局改为国营烟台造船厂）实行联营，企业保持国营、集体两种经济性质不变，厂名定为烟台造船厂，隶属市机械局，主要承担省交通厅、省造船公司安排下达的船舶制造及修理任务，并接受其领导。”至此，烟台市航运公司造船厂单独剥离出了隶属市交通局的航运公司，成为隶属市机械局的烟台造船厂。

1984年8月，为适应浅海石油勘探开发和油田航运事业发展的需要，烟台市人民政府与胜利油田会战指挥部签约合资经营烟台造船厂，签约期限15年。工厂属国营性质，隶属关系及厂名不变。

“七五”期间，烟台造船厂新上5000吨干船坞1座，150吨拉船坞车1台，改造了舢装码头和后勤保障设施，产品开发面向军、民和海上油田需求，5年开发海上工程船舶20多个品种，建造完成各种全回转拖轮、石油固井工程船、运输船等海上工程船舶30艘，修船94艘。

经过“八五”期间的发展，烟台造船厂成为中国全回转拖轮的主要生产基地。1994年6月，与胜利油田、新加坡合资成立烟台普泰造船有限公司，企业规模迅速发展壮大，技术改造力度不断加强，产品打入国际市场，先后为新加坡万利达公司、日本矢野海运株式会社、日本秋田株式会社等国外客商建造多艘全回转拖轮。

“九五”期间，烟台普泰造船公司于2001年更名为烟台来福士海洋工程有限公司，年投入1.09亿元资金，进行大规模技术改造，年造船能力达30万载重吨，列全省同行业前茅，成为山东省造船工业三大基地之一。到“九五”末，该公司全部承接国外订单，各种海上工程船舶远销日本、欧美、东南亚、中东等10多个国家和地区。2010年更名为烟台中集来福士海洋工程有限公司，现已发展为国际领先的船舶及海工建造企业。

参考资料：《芝罘区志》《烟台市志》《烟台市情》烟台市政府（革命委员会）文件、《烟台航运公司造船厂设计方案》《烟台造船厂志》《东口村志》