

烟台海关：党领导下的第一个人民海关

□ 黄立新

海关是一个国家的经济门户，是国家主权的象征和国家利益的重要体现。在山东烟台，有一条因海关而得名的海关街，在这条百年老街上，烟台海关的前身——东海关税务司署办公楼就坐落于此，它是近代中国海关主权旁落、中华民族屈辱与不幸的历史见证。自1945年起，东海关回到人民手中，成为中国共产党领导下的第一个人民海关。

开埠通商，从屈辱“洋关”到人民海关

第二次鸦片战争结束后，软弱无能的清政府于1858年6月26日被迫签订《中英天津条约》，规定开辟登州等地为通商口岸。1861年1月，清政府派人督办开辟登州等通商口岸事宜，但英方勘察代表又认为登州府不宜作为通商口岸，转而看中了烟台芝罘湾这一天然良港，提出通商口岸由登州改为烟台。同年8月22日，清政府宣布在烟台开关征税，筹建东海关。烟台代替登州正式开埠，成为山东第一个对外通商口岸，也是当时北方最早开埠的城市之一。

1862年2月设立东海关监督衙门，俗称“常关”（亦称“旧关”），3月正式办公，由清政府管理。同时，根据《中英天津条约》附约《中英通商章程善后条约》第10款“任凭总理大臣邀请英人帮办税务，并严查漏税、判定口岸”“各口划一办理”的规定，确立外籍税务司制度。1863年3月23日，英国人汉南成为首任东海关税务司，并开始筹建东海关税务司署，俗称“洋关”（亦称“新关”），由英国人控制。从此，东海关就有了“常关”和“洋关”之分。东海关税务司署成立后，东海关监督衙门对东海关的管辖权逐步被夺取，东海关税务司署名义上由清政府总理衙门所管，实际上听命于由外国人控制的总税务司署，东海关从此旁落外国人之手。

弱国无海关。在此后长达80多年时间里，东海关共有24任税务司，全部由英国人、美国人、德国人、日本人等外国人担任，他们把持着烟台的外贸税政、港务交通、邮政



东海关税务司署旧址（修缮前，2002年摄）

管理等大权，烟台成为外国侵略者的商品倾销市场和原料掠夺地，东海关则沦为他们攫取中国财富的工具。

1945年8月24日，烟台首次解放。山东解放区人民政府派贾振之等五人接管东海关税务司署，海关主权重回人民手中，东海关成为中国共产党领导下的第一个人民海关。1949年11月26日，山东省人民政府将东海关改称“烟台海关”。1950年2月21日，海关总署将“烟台海关”正式更名为“中华人民共和国烟台海关”，崭新的新中国烟台海关就此诞生。

围绕解放区中心工作作出特殊贡献

恢复解放区对外贸易。东海关在夺回海关管理权后，即着手制定实施了中国人自己的第一部关税税则《山东省胶东区行政公署暂行关税税则税率》和一系列海关管理制度，结束了自1863年“洋人帮办税务”以来，中国无关税主权的屈辱历史，大大促进了经济的恢复和发展。以关税为例，1945年9月征收税款28320元（胶东解放区通用货币北海币），12月即征收达到了1219440元。1948年10月烟台第二次解放，即恢复对外办公，至1949年6月，东海关完全恢复了同东北各港及一些地区的贸易往来，在山东解放区沿海各港口的贸易

地位逐步上升。据统计，1948年12月，东海关的贸易量占整个山东解放区沿海各港口贸易量的5.67%，到1949年1—4月，这一比重上升到了37.93%，跃居山东解放区沿海各港之首，为政府赚取了大量外汇。

组织解放区急需战略物资。1947年10月1日，国民党占领烟台后，对解放区实行经济封锁。东海关通过行政干预，获得急需战略物资。对国统区需要的部分产品严加限制，以保护解放区的发展，支援人民解放战争。鼓励商人从国统区运进粮食，为解放区提供粮食保障。对解放区急需的煤油、柴油、汽油、纸张、油墨、医药用品等物资，采取简化进口手续和低税、免税政策，最大限度满足战时需要。针对当时因走私造成的解放区物资向国统区外流的情况，东海关组织发动群众组成联合缉私队，对走私活动进行查缉。

打通民主人士北上通道。从1948年下半年开始，在香港的民主人士和社会贤达接受中共中央邀请辗转北上奔赴解放区筹备新政协。烟台第二次解放为从海上进入解放区提供了条件，从烟台登陆、经山东交通线前往华北解放区成为安全路线。1949年1月间，李章达、陈其瑗、陈劭先、陈此生、卢于道、千家驹、夏康达、林植夫等8人从香港北上，在烟台登陆后穿越山东解放区，于3月抵达北

平。1949年2月，谢雪红、吴鹭梅、杨美真、吴耀宗、李纯青等人从香港北上，2月25日在烟台登陆后穿越山东解放区，于3月抵达北平。叶圣陶、马寅初、王芸生、郑振铎、陈叔通、包达三、柳亚子夫妇、曹禺夫妇等30余人从香港北上，3月5日在烟台登陆后穿越山东解放区，于3月18日抵达北平。

为新中国输送海关干部，播撒人才种子

随着新中国各地海关的建立，急需政治可靠、业务精湛的优秀干部去开展工作。作为“人民海关第一关”，新中国成立前后，烟台海关共选派了130多名优秀干部南下北上，到艰苦复杂的新区开辟海关工作，为新中国海关事业的建设和发展作出了巨大贡献，烟台海关也因此被誉为“新中国海关干部的摇篮”。从烟台海关关史可以看到，在新中国成立后相当长一个时期内，北京、太原、上海、桂林、大连、哈尔滨、南宁、黄埔等地海关曾经的主要负责同志大都是烟台海关输送的干部，他们就像一粒粒海关事业的种子，播撒在祖国大地上生根、开花、结果。每逢海关总署召开全国海关关长会议时，人们都会惊奇地发现，会场里全是一张张熟悉的面孔，操烟台地区口音的关长往往占到与会人员的半数以上。这是烟台海关的骄傲，他们为新中国海关事业作出的贡献也将被历史铭记。

纵观烟台海关的百年历史，海关权虽然几经易手，但在中国共产党领导下最终夺回主权，结束了长达80多年的屈辱历史，实现了涅槃重生的历史嬗变，为山东解放区乃至全国解放和新中国海关事业作出了不可磨灭的贡献。

红色记忆



父亲送我上大学

□ 潘玉毅

随着开学季的到来，朋友圈里满屏都是家长们送孩子去上学的画面。我忽地想起了父亲，18年前，我读大学时，就是父亲送我去的。

我的大学是在距离我所在的城市一千多公里的西安读的。当初填报志愿的时候，父亲本不同意我远行。但向来尊重父母意愿的我，那一次难得地自己拿了主意。

之所以报西安的学校，是因为在之前的近二十年里，我几乎没有怎么出过远门。唯一了解远方的方式就是读书。在那些书里，时常看到秦始皇兵马俑，看到华清池，看到大雁塔，看到终南山、华山，对于远居江南小城的我来说，西安这个地方是那样的神奇，忍不住想要走近去看一看。这个念头在我心中扎根了许久，随着时间的推移，不但没有消逝，反而愈发迫切。最终，父亲还是没有拗过我，由着我填报了西安科技大学。

路途遥远，想法的生成与实际的抵达，中间要跨越崇山峻岭。

慈溪没有火车站，要坐火车必须去隔壁的余姚。但余姚也没有直达西安的火车，只能到杭州中转。那时候动车、高铁都还没有开通，杭州到西安只有绿皮火车，而且没有空调。我至今犹然记得，自己坐的那班车，车次是2305/2308。绿皮火车速度慢，从余姚到杭州，再从杭州到西安，加起来得二十六七个小时。这一路上给其他火车让让道，停上个把小时是常有的事情。

我已成年，原本打算自己一个人去学校。但父亲不放心，不论我怎样“严词拒绝”都坚持要送我。他给出了一个让我无法反驳的理由：他也没有去过西安，想去看看。

于是，就像父亲没有拦住我填报大学志愿一样，我也没能说服父亲，只得遵从他的意愿。

出发时，我带了一个行李箱。箱子里放了几件换洗衣物，还放了两本我喜欢的书。旅途漫漫，我计划用它们来打发时间。

虽然已是秋天，但车厢闷热得像个蒸笼，即便有风扇在吹，所有乘客还是汗流浹背。人多座少，没有买到坐票的人或席地而坐，或靠在椅背上，还有的躺在了座位底下。挤挤挨挨，连挪动脚步都十分困难，上个厕所更是难上加难。乘客多自然行李也多，我们的箱子一放上行李架就被大包小包塞得严严实实，动弹不得，拿取自是十分不便。故而那两本书我从始至终就没有拿下来过。沿途的风景虽美，我却无心欣赏，因为闷热的环境让我感到有些烦躁，加上我坐在靠近过道的位置，目光越过两边乘客去看窗外的风景，总觉得不大自在。

父亲的座位就在我旁边，路上，我想与他说些什么，却又不知从何说起。其他乘客倒没有我们父子的拘谨。熟不熟，三两句话聊下来，就胜似十年知己了。坐下不到一个小时，我周围的几个乘客已聊得热火朝天。为了消磨难挨的时光，不少人打起了扑克，打牌的、围观的都投入，车厢里热闹起来。到了晚上，疲劳困倦袭来，人们都坐着将就着睡觉。就这样，熬过了一天一宿，到了西安火车站。

出站不远，城墙外停着学校来接新生的大巴车。上车后约莫一个小时就到了临潼校区，然后又开始马不停蹄地奔往：报到，交钱，办饭卡，领钥匙、席子、被子、脸盆等物件。拿到钥匙后，我看父亲一脸倦容，想让他在寝室里休息一会儿。但他固执地摇摇头，去卫生间用冷水洗了把脸，寸步不离地跟在我的身后。等一切忙完，已经到了傍晚。我和父亲饥肠辘辘，去食堂简单吃了点东西。当天晚

上，父亲住在学校提供的一宿几十元费用的集体宿舍里。

第二天，学校正式开课了。我给父亲买了一张西安旅游地图，让他按图打卡。父亲拿了地图却没有像他来时说的那样到处看看，而是嘿嘿一笑，说打算回去了。“有电话来，催我去干活。我下午就走了。”我知道这是他的托词，但任我如何劝说，他都决意立刻动身回去。

怕父亲的普通话不标准，西安人听不懂。我同他一起到火车站的售票窗口买票。由于时间太赶，当天已经没有坐票，父亲说不妨事，站票就站票吧，二十几个小时，一会儿就到了。离发车还有三个小时，我想陪着父亲一起候车，父亲却下了“逐客令”：“回去吧，别让老师点名（批评）了。”在他一遍遍催促下，我只能坐上火车站到临潼的游5路公交车返回。

9月的西安，日头还是很猛，车子发动时，我看见阳光照在父亲身上，让他本就消瘦的身形愈显单薄。我的鼻子不由得一阵发酸。几个小时后，父亲给我发了条信息，说路上买了只小马扎，没有一直站着。到杭州换站时，他又给我发了一条，说买到回余姚的票了，售票员听得懂他的“慈善”，让我好好学习，别记挂……字字句句，让我安心又温暖。

父亲送我上大学的情景，深深地印在我的脑海里。父亲为家庭的奔波与劳碌，使我联想到朱自清《背影》里的那位老父亲。如今现代化交通四通八达，出行太便利了，自驾、乘飞机很普遍，动车、高铁上送孩子上大学的老父亲们完全没有了当年的奔波辛劳，但是纸短情深、可怜天下父母心是一成不变的。

想起自己当年的不懂事，以及对父亲的忤逆，不禁心生惭愧和自责。“父母在，人生尚有来处。”在未来的日子里，要更好地守护这份亲情，这是岁月交给我们的责任和传承。



□ 陈伟雄

湘湖的桥

江南的桥多姿多彩，它是杜牧笔下的“二十四桥明月夜，玉人何处教吹箫”；它是李白笔下的“两水夹明镜，双桥落彩虹”；它是陆游笔下的“伤心桥下春波绿，曾是惊鸿照影来”。江南多湖泊，自然也多桥梁。如位于杭州钱塘江南岸的湘湖，不仅历史悠久，风景独特，而且还建造了108座桥，成了名副其实的“江南百桥湖”。

湘湖的桥有灵性，像水上的舞者形态各异。不经意间，总是一桥才送，一桥又迎。这些桥大小不同，形态各异。有的小巧玲珑，古朴雅致；有的静卧水面，弯曲延伸；有的体型坚固，气势恢宏；有的质朴简洁，仿佛水乡农舍前的一座便桥。桥的名字也非同一般，有的以古诗词命名，如菱歌桥、棹歌桥；有的以典故命名，如映雪桥、越王桥；有的以生肖命名，如牵牛桥、卧虎桥……它们如宝石般镶嵌于湘湖名胜之中，与湖光山色融为一体。

在湘湖中部，有一座石桥远远望去如一条飘逸的绸带缠绕在湘湖纤纤美腰上，这就是被称为湖上第

一桥的跨湖桥。相传建于明代嘉靖年间，桥两端筑以长堤，横跨湘湖，故名跨湖桥。今日所见的新跨湖桥，是在老的跨湖桥附近新建的五孔石拱桥，造型大气壮美，桥面由石板铺成，稍呈弧形，两边是实体石栏板，三十对望柱，柱头上石狮子形态各异，栩栩如生。自古以来，跨湖桥以秋夜赏月而成名。当暮色四起，苍山朦胧之际，一轮圆月从湖面升起，宛如一颗璀璨的明珠洒下银色的光辉。寂静的湖面倒映着皎洁的月影，仿佛天地间的纯美画卷。

如果说跨湖桥是湘湖的坐标，那么其他桥就是湘湖的眼睛。它们有的独卧水面，有的一座连着一座。连接湘湖两岸的越堤是由七座仿古石桥组成的，排在首位的是梦湖桥。桥名出自宋代诗人苏洵的“湘湖梦不到，今日到湘湖。”梦湖桥是一座仿古的半圆形单拱石桥，引桥为两孔石梁桥，结构独特，富有江南特色。站在桥上，如屹立在千顷烟波之上，湖光山色尽收眼底。特别是黄昏时分，夕阳西下，霞光满天，湖面金光闪烁，让人诗兴顿生。

过了梦湖桥，就是越王桥。“水上已销戈剑影，天中曾涌越吴云。”站在越王桥上，仰视对岸的越王城山，仿佛让人看到了两千多年前吴越两国激烈的征战场面。历史的风烟早已远去，而流传的故事依然活在人们心中。

在越堤上，采莲桥是人气最旺的一座桥。采莲桥为三孔马蹄形石拱廊桥，桥上建廊。进入夏季，湘湖荷花肆意盛放，人们纷纷前来赏荷。静立于采莲桥，清风徐来，荷香萦绕，夏日的燥热到此便瞬间消失。采莲桥的由来与西施有关。相传西施离乡赴吴后，百姓挖来鲜藕送予西施。西施收到后将藕节、藕苗切下，嘱咐范蠡将其带回越国，并转告湘湖百姓自己虽身离故乡，心却像藕丝一样与家乡山水相连。湘湖百姓将这些藕节、藕苗栽入湖中后，第二年便发芽、开花、长出了藕。而这些藕也仿佛沾了西施的灵气，变得更加香脆可口。后来，人们就把这种湘湖藕称为“西施藕”。因此，在越堤上建造这座桥，蕴含着家乡人民对西施的怀念。

俗话说：“上山担柴唱越歌，下

湖泛舟吟棹歌”，有桥的地方自然会有歌声。湘湖三期从西向东分布着四座带“歌”的桥：菱歌桥，棹歌桥，踏歌桥，浩歌桥。其中位于定山广场西南的菱歌桥，就是取意于清代萧山籍诗人黄翼的《湘湖采菱曲》。“菱荡秋成到处家，儿歌妇唱日初斜。”可以想象，在一个芦花如雪、菱角成熟的秋日清晨，儿童和妇女摇着小船，在桥下藕池里哼着采菱曲采摘菱角的画面，美好而愉悦。

桥是水的眼，桥是水的魂。桥让湘湖有了柔美，有了大气，有了历史。随着湘湖文化的进一步开发，湘湖百桥作为江南水乡首个桥梁博物馆，一定会吸引更多人的目光，为我国的桥梁文化增添更多鲜活的色彩。

