

## 烟台故事

# 烟台商界与太平湾

宋世民

## 对抗洋行垄断市场 “大会”集资筑建华商码头

1861年8月，烟台港对外开放之初，只是一个自然港湾，既没有码头，也没有导航设施，从烟台山向西、北是以沙滩为主的自然海岸。

1863年，东海关英籍税务司汉南上任后，即提议在烟台建造海关公署和码头。总税务司赫德（英国人）根据东海关的呈报，同清政府三口（指天津、烟台、牛庄）通商大臣崇厚议定，批准在烟台山西侧建造海关公署和码头等建筑。

工程是在1866年竣工的，所建码头被称为突堤码头（又称太平湾码头）。码头由东岸向西延伸入海，将原先的近岸水域分隔为南北两部分。突堤以南海湾称为“南太平湾”，突堤以北海湾称为“北太平湾”。

1901年，烟台商埠内以八大商家为主创建了烟台工商业大会（以下简称“大会”）。“大会”自筹资金组织的“东西公共码头岸路工程（以下简称东西岸路工程）建设，建设过程一波三折，步履艰难。因工程停工形成的东西太平湾，曾作为真正的港湾，在船只停泊、避风及补给中发挥了重要的作用，后来被填埋成陆。

如今，东西太平湾已消失在历史的长河中，但烟台工商界筑建“公共码头”的坎坷经历，却让我们领略到烟台工商界情系家国的远大抱负。

## 施工过程一波三折 太平湾填而复疏

史料记载，东西岸路工程初期施工还比较顺利，一年之内，西南河两侧的海墙，已筑建到规划高度的三分之一，到1903年，完成

了约1300米的阻浪坝工程。

海墙后面虽未填埋，因有已建墙体的阻挡，明显减轻了冬季风浪对岸滩的冲击，并以西南河口为界，形成了东西两处相对平静的小型港湾。

但是好景不长，由于填埋海湾的沙石价格上涨，“大会”资金难以如数支付包工者，几经协调，签约双方各执一词，回填工程停滞不前。

此时，已深度介入烟台行政事务的东海关，则以“风浪天海墙可能导致船舶撞损”为由，向总税务司提出另筑突堤码头建议。

若由东海关另筑突堤码头，等于将原本属于华商的“东西岸路公用码头”交由英国人控制，华商的努力将前功尽弃，作为民间组织的“大会”压力巨大。

为按原计划早日填平已经围拢的海湾，摆脱舆论困境，“大会”几经磋商，决定使用市郊沙土及市区生活垃圾填海。怎料时值盛夏，太平湾沿岸蚊蝇猖獗，附近商户苦不堪言，奔走呼吁禁止垃圾填海。“大会”万般无奈，再次停止施工。

此时，东侧已被沙石填实的陆地开始动工建房，力求尽快收回前期投入的资金。不料地方官员以“风浪天泊于海墙外的船舶，有被风浪冲击，与已筑海墙碰撞”的理由，通知“大会”停止填埋太平湾，未填水域暂留为小船避风，等政府规划的挡浪坝建成后，再将已围拢的港湾全部填平。

为避免码头落入洋商之手，“大会”多方奔走，呼吁社会各界给予支持。由于工程规模浩大，与政府协商程序繁杂，后期工程久拖未决，引起社会舆论广泛关注。

其时，东太平湾东南部已经填海成陆的地面，按照先前投资买地契约，如数付诸买家，各户沿预设街道两侧自行建房立店。

为推动新填土地开发，烟台商务总会（1906年，在烟台工商业大会的基础上，正式成立烟台商务总会，1927年改称烟台总商会）以多种形式通知签约户主。为方便西南河两岸新商业区交通，由烟台商务总会主导，又在西南河口修建一座石桥，连通两岸道路，为日后大规模建设创造了条件。

## 利用填海新增土地 先后建起两座大型商场

随着新增土地上的街面商户不断增加，已经投入使用的新马路被正式命名。其后，更接近阻浪坝的一条海滨街道也逐渐成形，初称“后海崖”，1921年被正式命名为“海滨街”。其时，由于原先海岸线已经向北大幅推进，原聚集于北大街南侧鱼市街（1826年始建）的鲜鱼商贩，也“海退人进”逐步迁移到临海的阻浪坝沿线。

就在东西岸路工程初见成效之际，1913年5月，在外国人的参与下，烟台正式成立了有史以来第一个港口建设管理机构，名为“烟台海坝工程会”，开始筹备为烟台自然海湾构筑东、西防波堤。这是一项彻底改变港口面貌的划时代工程。烟台工商界为之一振，商



会由此认定，随着人工港池升级建设，作为烟台支柱产业的海上贸易与捕捞业，必将迎来发展高潮。

鉴于东西岸路工程新造土地的临港位置及投资潜力，遂确定在填海新造的地面上建设一处配套项目，为繁荣本地渔贸产业推波助澜。

为此，烟台商务总会先后在邻近烟台山的新填地面上，主导兴建了“公利市场”与“劝商场”两处大型商场。

1918年8月，公利市场主体建筑竣工，以零售鲜鱼、蔬菜、肉类、禽蛋等副食品为主；1927年正式投入营业的劝商场则是以销售日用百货为主。这两个商场的南门都在北马路上，北门面向大海。商会选择在这个地方筹建两个当年市区规模最大的商场，主要目的在于方便船员、渔民和码头上的劳工，这对依托海港发展的烟台工商业具有明显支撑作用。

以渔贸为主，兼供蔬菜及各类副食的公利市场，既方便市民、渔民买鲜卖鲜，也为各类船舶补给提供了便利。其一改露天经营惯例，整洁了市容。

市场设计布局为3条南北走向的营业街廊，沿街建4排南北向商用房。中间两排及南头面临北马路，东西走向的建筑为二层楼房。

市场正大门向南，对向隔北马路的遇茂巷，东西两侧临街商房各设两个大门与市场内相通。

其时，市场占地约6000平方米，房屋570余间，约8500平方米。可容纳各类商铺150余家，为当时胶东境内最大的鱼、肉、禽、蛋、蔬菜市场。市场三面靠街，北部大门面向港湾紧临码头，出入货物十分便捷。

市场建成后招租，原先分散经营的渔行及零售商贩纷纷来扎堆，一时间，市场内从事收购、销售、批发、加工渔获的商贩占了大多数，最多时达120余家。日子长了，为区别于其他新设渔市，老烟台人遂将公利市场习称为“老渔市场”。

1923年出版的《烟台要览》，在“集市”条目中曾对市场内外作了介绍：“通常渔民所获之鲜鱼，均在烟台出售，烟台市区，前有所谓鱼市者，今则迁移于市场后之广场交易地址，大宗大虾及黄花鱼亦有在船上叫卖者，鱼鲜中亦有腌干制造者。”“公利市场为商会所设立，场内设备、鱼肉菜蔬，无不齐全，场之东西，为乡人叫卖水果及大宗菜蔬之所……”

与公利市场历经百年相比，随后建成的劝商场却是昙花一现，在投入营业三年后便毁于火灾。

事实证明，作为当时烟台工商界与洋商竞争的产物，“东西岸路公共码头”不仅彰显了烟台工商界的担当，也对烟台港向近代港口的演变产生了重要作用。

东西岸路工程客观上成为后来建成的人工港池南岸壁，消除了货物装卸要经过滩涂这一海关码头未能彻底解决的遗留问题，使船舶装卸可以停泊在阻浪坝边进行，货物亦可在阻浪坝上通过。此外，东西岸路工程将海岸线由北大街向北推进了约400米，为后来市区发展创造了新的条件，可谓一举多得。

