

烟台故事

近代烟台机轮渔业兴衰史

宋世民

1921年夏末,烟台港历时6年的“伟大之海坝工程”竣工。东、西两道挡浪坝巍然屹立,彻底改变了烟台自然港湾风起浪涌的原始状态。喜庆之际,一对单缸30马力拖网渔船,徐徐驶入波光粼粼的人工港池。船体不大,发动机却轰轰作响,让帆樯林立中翘首观望的渔民们大开眼界。

当时可能无人会想到,正是这两艘木壳小渔轮,开启了早期中国拖网渔业发展的序幕。为什么我国拖网渔业会发端于此?这还得从烟台得天独厚的地理位置说起。

一

烟台所在的胶东半岛濒临黄、渤海,自然港区外有芝罘岛、担子岛、崆峒岛等岛屿环绕护卫,天成一道屏障,独特的海洋地理条件,成为多种鱼类南北洄游必经通道。据在芝罘白石村遗址考古发现,早在距今约7000年前的出土文物中,就有真鲷、黑鲷、鲈鱼、红鳍东方鲀的骨骼和12种海产贝类。第二期文化层距今6000—5000年,出土文物中还有鱼刺器、石网坠、陶网坠等。考古专家推断,当时的芝罘先民渔猎生产已有相当水平,并掌握食用各种鱼类知识,其中真鲷鱼骨在我国尚属首次发现。这也反映出曾有大量真鲷种群漫游芝罘沿岸,成为先民重要渔获品种。

在此后漫长的历史岁月中,原始渔猎状况更新迟缓,直到19世纪初,居民沿海多为散居的荒凉渔村,居民春季以捕鱼为主,汛期过后,改营农业。而捕捞船只,主要是靠人力驱动,风帆船亦不多见。进入19世纪中期,中国屡遭外敌入侵,国力衰弱,近海渔业资源频遭他国劫掠,国内渔事萎靡不振。至1861年后,烟台民间渔业虽有发展,规模甚微,至1920年,渔村渔民从19世纪初的不足百户,增加到四五百户,船具达500余只……渔场多在芝罘湾、套子湾、四十里湾、崆峒岛一带附近海区。

海洋渔业处于散漫、落后状态,引起社会有识人士的变革诉求,欲效“西法”以图富国。他们认为只有发展渔业才能伸张“海权”,公开提出:“中国向无渔政、渔学,当此洋焰日张,海权最要,此事关系民生国势,亟应提倡,以底于成”。由于客观形势发展需要和主观认识变化,晚清政府已开始注意渔业的发展,烟台地方渔业也逐渐得到地方政权的重视。

清光绪年间,清政府为发展山东地方渔业,借鉴江浙一带发展渔业的办法,在烟台筹办渔业公司,1905年“山东渔业公司”在烟台正式成立。公司成立后,即派人到广东招聘腌鱼工匠,同时又在石岛、龙口等地设立分公司,以“就近照料渔

船捕鱼事宜”。公司创办初期,拥有租赁的风帆渔船百条左右,与摇橹驱动的小角子(舢板)相比,风帆渔船生产效率虽有提高,但在同一时期,欧洲发达国家,已经大规模使用机器驱动的渔船。

此时的烟台港,相关部门仍在为是否修建阻挡风浪的海坝争论不休。因为天然港口东北方向相当宽阔,不避风浪,每到冬季,波浪滔天,严重威胁渔船安全,渔船只能拥挤于烟台山下避风。自然港湾这一先天不足,令那些有意投资购买渔轮捕鱼的买家心存疑虑,只能驻足观望。

二

1913年5月,经中外政商各界多年争议后,烟台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”。这个千载难逢的历史机遇,自然被有准备的人看在眼里,借修建人工港池契机,结合烟台附近渔场的海洋地理形态,适时引进问世不久的双船拖网渔轮,成为经营者首选。

拖网是海洋渔业生产中效益较高的渔具之一,拖网生产主动灵活,积极追捕鱼群,捕捞效率高、作业范围广;捕捞对象广泛,能捕捞海洋和内陆水域中比较密集的水产经济动物,如鱼类、甲壳类、头足类、螺、贝类等,产量高、产值大。双拖渔船由两艘船协同作业,可覆盖更广的捕捞区域,拖网长度达400至500米,适合中大型鱼类捕捞。由于双拖网具入水深度较大,作业也比较稳定安全。

当时,已有外国拖网渔轮进入我国沿海渔场滥捕,其效率之高,也令国人渔界刮目相看。面对烟台海港环境变化和海外渔业技术进步,促使有意买船发展的业主,迅速将观望心态,转化为“海里求财”的实际行动:独资或集股引进双拖渔轮。

1921年人工港池竣工投产后,在跃跃欲试的几位购船者中,有一人先行出手,此人是烟台政记公司永利轮船买办,名叫辛作亭。他联合“海成兴”渔行、大连“原田”,集资倡办起一家渔业公司。辛作亭亲赴日本下关购进单汽缸30马力拖网渔船两艘,取名“富海”“贵海”,聘用日人当船长、轮机长。尽管从引进时间上看,比上海引进单拖渔轮晚了17年,但是,这次创业实践,却填补了我国没有内燃机驱动双拖渔轮的空白。

在接下来的日子里,这对渔轮的丰厚收获,引起业内关注,翌年便有数家渔商主动跟进,先后购置渔轮10多艘,投入沿海渔场作业。当时因水产资源丰富、渔轮数量小,故大有取所欲取,载所欲载之势。其时因各渔轮营业均极发达,相效而行者,日益增多,因而带动了配套产业的全面兴盛。

据1934年资料显示,当时烟台

渔行大小共120余家,数量之多居全省之冠。这些渔行都开设在港内海岸码头一带,自有机船大量增加,使原来仅为风帆渔船队服务的从业人员增多,营业范围扩大。渔行除鱼货交易外,也承担了渔需物资如白棕绳、钢丝绳、棉纱网线、柴油等物品供应,以及经手渔轮报关、鱼货转口等业务。同时,加工船用网、绳、铁制机具的加工业,服务渔捞的交易市场也顺势扩展……这些逐步完善的下游产业,又进一步提高了有关企业添置渔轮的积极性。

这种渔轮数量逐年发展的趋势,延续至1936年,进入鼎盛时期。是年,烟台收港渔轮多达197艘,属烟台港籍的120艘左右,其余分属威海、石岛、青岛和大连等港籍,但无论本港或外港渔轮,均以烟台为主要生产基地。大批入港渔轮船队加上约7000只捕鱼帆船,使烟台港渔业产销盛况居全省首位。每逢春、秋鱼汛期,港内帆樯栉比,渔轮林立,赖渔业为生计者约20万人。1936年,烟台港卸鱼量已达35880吨,1937年则高达7万多吨,为烟台沦陷前最高卸港量。

三

1948年8月出版的《东方渔业》月刊第一卷第五期,刊有《烟台的渔业》一文——“战前渔轮之盛冠于全国,现已日趋衰落惨目伤心”,“敌伪时期日落千丈,胜利之后仍甚严重”(胜利指1945年抗战胜利)。

文中写道:至1937年日寇侵略华北后,利用烟台港训练海军,同时,日本渔轮亦多来烟捕鱼,国人渔业遂遭摧残,渔轮除少数去青岛外,大多遭捕抓,运送军火,渔民卒多流亡。渔业生产日落千丈。以后帆船亦遭同样命运,以致当地渔业惨淡。1939年春,当地渔商曾集资五十万元(伪币),创设烟台渔市场,借以辅助渔家经济。但渔民喘息未定,日寇又强行入股,坐收渔利(日伪水产组合)。于是,烟台渔业枯竭更甚,胜利以后又几经兵燹烽火,渔村经济完全崩溃。

纵观导致烟台机轮渔业衰败的原因,帝国主义对我国的经济侵略是主要原因,尤其日本对烟台外海渔业资源的掠夺,加剧了烟台新兴渔轮业的破产。我国沿海的丰富资源,一直为日本所垂涎,日本帝国主义自二十世纪初就开始掠夺我国沿海渔业资源,有关资料记载:1933年,日本政府曾调遣军舰为在我国沿海进行渔业资源调查的船队护航,公开对中国近海进行大规模海洋调查。1936年,又派出生产指导船到包括烟威渔场在内的山东沿海渔场进行试捕。经过长期的系统调查,日本水产界对烟威渔场海洋环境、资源种类、蕴藏

数量都了如指掌。依据这些充实可靠情报指引,全面抗战爆发前,其底曳网渔轮就大量来我国东海、黄海和渤海侵渔滥捕,重点是捕捞经济价值高的品种,真鲷是主要对象。

真鲷,俗名加吉鱼,是一种珍贵的鱼类。它是海洋暖温性底层鱼类,是一种名贵的食用经济鱼类,体呈红色,亦称红加吉。芝罘沿海是真鲷洄游通道,故真鲷产量久盛不衰。如前文所述,在芝罘白石村遗址出土文物中,就发现7000年前的真鲷骨骼,由此可见,真鲷在芝罘沿海繁衍盛况,致隔海相望的日本,对此觊觎甚久。1925年以前,他们在我国沿海捕捞的真鲷数量,占其总渔获量的10%。由于捕捞过度,真鲷资源很快被破坏,此后数年我方渔轮几乎捕不到真鲷。真鲷资源枯竭后,日本渔轮又到处滥捕石首鱼科的鱼类和对虾等。

关于日本渔轮掠夺我国渔业资源的情况,1948年出版的《渔业》一书记载:“日本渔轮满布我国沿海,(手操网渔轮)在我国捕鱼者计一千二百艘之多”;李士豪著《中国渔业现状及其建设》一书记载:“每一鱼汛,外人辄捷足先人,使我国渔船出渔,而渔获已寥寥……近年来,因密捕滥捕,沿海鱼群渐见稀少。山东沿海从前渔获之黄花鱼每尾约重二三斤,现在只有十一、二两(16两制)”。

《日人侵犯我国渔权的一页痛史》中则记载,1924年在山东沿海一带,“日本渔轮‘满先丸’等四十艘,先后在蓬莱、黄县、纪母岛、掖县、石虎嘴等处,大肆捕捞,并任意将我国渔人之网绳、钩线等渔具,拖拉毁损,我政府束手无策。”

抗日战争全面爆发后,日军陆续占领了我国沿海大部分渔业基地,建立起大批侵渔机构。山东沿海渔轮全部为日本人所控制,烟台成为日本帝国主义渔业经济侵略的主要基地,并在市区成立“芝罘水产组合”,当地所有渔轮都要受其统制。

正所谓皮之不存,毛将焉附。诞生于1921年的烟台渔轮船队,在战风斗浪驶过16个年头后,其船队规模与渔获产量,在敌伪时期出现断崖式下跌。

占领烟台的日寇为控制海上船舶活动,封锁港口,渔轮或征作军用,或毁于炮火,或维修失时,报废的为数不少。剩余民营渔轮,由于物资和燃料缺乏,有三分之二以上不能出海。至1945年日本无条件投降前,烟台港仅剩帆船720只,渔轮34艘,年产量4303吨,为烟台沦陷前1936年产量的12%。更可悲的是,随着引进双拖渔轮提振民族渔业的进程断裂,那些投身海上捕捞和陆地加工业的大批劳工失去从业机会,收入无着,流离失所,生存环境倍加艰难困苦。