

如今，站在烟台山巅俯瞰大海，只见雄伟的防波大堤屹立在碧波中，一座古老美丽的港湾尽收眼底。山下巉岩石壁上那道道波浪痕迹，铭刻着数千年峥嵘岁月，见证了一部港口兴衰史，浓缩了中华民族前赴后继的奋斗历程。

古老的天然港湾

根据有关专家研究，在胶东半岛已发现的文化遗址中，烟台白石村文化遗址为最早的。白石村一期距今约7000年，整个胶东文化体系都起源于白石村的传播与发展。

白石村遗址中有大量的瓣鳃类、腹足类壳体、鱼骨类遗骨化石以及石网坠和陶器，其文化内涵属沿海类型，反映出当时的农业生产尚不发达，白石人以海上捕捞为主要谋生手段。

白石村坐落在通伸河西侧的高地上，距今海岸约1.5公里处，早在7000年前曾是一个小港湾。白石人就是利用这个港湾从事海上捕捞，创造了灿烂的史前文化。

芝罘湾的形成，为人类的生存与发展创造了更加有利的条件。芝罘湾是以芝罘岛以其连岛沙洲为主体围拢而成；芝罘岛本是一个孤立的海岛，由于邻近陆地的河流将大量泥沙搬运至海淮，加上波涛汹涌海浪的鬼斧神工，令连岛沙洲豁然出世，使孤立的芝罘岛成为陆连岛，岛陆之间的海峡变成港湾，其形成时间距今大约6050年。

如果说胶东文化是一个相对独立的文化体系，那么芝罘湾就是孕育胶东史前文化的摇篮。

夏商周时期，芝罘湾及胶东半岛是东夷人活动的重要地区，文化与经济相当发达。现出土铜器上的铭文，反映出东夷人的冶铜技术相当发达，且已有先进的文字。

随着社会经济的发展，海上交通也发展起来，芝罘湾在我国海上交通事业上已占重要地位。

古代航海一般沿岸行驶，对岛屿和港湾的依赖性很大。芝罘湾地处山东沿海北部，是海上运输线必经之地，崆峒、芝罘等岛既是天然航海标志，又是躲避风浪的最佳停泊点。因此，早在春秋战国时期，这里已形成一条沟通全国南北沿海的航线。

秦始皇统一中国后，三次来到芝罘，汉武帝也曾多次东巡，登芝罘、浮大海，“山称万岁”。不论帝王们抵临芝罘的目的是什么，都反映出芝罘湾在当时已具备了深厚的港航基础，就水深、避风、沿岸地势等港湾条件而言，芝罘湾都能与当时的航海水平相适应。

因此，早在春秋战国时期，芝罘湾就成为山东沿海交通的发祥地，逐步开通了长距离的南北海上交通线，并伴随着漫长的封建社会艰难前行。

鸦片战争后港口被迫对外开放

根据1858年签订的《中英天津条约》：“即在牛庄、登州府城□，嗣后皆准通商。”然而，“登州府作为一个港口是不利的，它的港口浅，并且非常无遮蔽”。在最后选址中，烟台无论是地理位置、自然条件还是当时的贸易活动条件，都远远超过登州，因此最后确定为烟台。烟台港成为山东半岛第一个对外开放的港口，早于青岛港30余年。

1861年8月22日，烟台港正式对外开放，并设立烟台海关，即海关与户关，清政府统称为“东海关”。

总之，东海关是烟台港第一个带有行政管理性质的机构。它的设置，标志着烟台港终于从无人管理的“自然发展”状态中解脱出来，走上了有人管理、规划和建设的轨道，使烟台港真正承担起水陆交通运输枢纽职能。因此，东海关的出现，是烟台港发展史上的一个重要转折。

东海关设立后，在征税上遇到了困难。当时，烟台港内无任何设施，进口商船一般锚泊在离海岸较远的深水区，货物靠小船驳运，负责征税的巡役只能乘船到海上检查货物，按章征税，但“外国货物进口，外国人不准巡役人等近船”，即使靠上去，也因彼此言语不通而无法工作。由于东海关无法征税，清廷便出面“与英法两国领事官悉心筹议”，最后商定，“雇用外国人”到关协同征税。外国人分两批到达烟台，第一批是翻译和扦子手，时间是同治元年十月（1862年11月），他们进关后，虽对东海关征税起了很大作用，但并不掌握海关大权；第二批是充任东海关税务司的英国人汉南（C.Hannen），他于“元年冬间来烟”。汉南是东海关第一任税务司，他到烟台后，标志着烟台海关权和港口管理权的旁落。自此以后东海关在外国人把持下长达80年之久。

港口统一规划扩建迫在眉睫

沿海城市的发展，同港口有着密切的联系，尤其在城市的形成阶段，这种联系显得更为突出。烟台港的开放，是烟台这一海港城市兴起的主要因素。

1861年港口开放后的二三十年间，烟台已经发展成为一个初具规模的沿海城市，形成山东沿海的一个重要的政治经济中心。

烟台港开放以来，随着海关码头的建成，各国洋行也开始投资建造私人码头。截至甲午战争前，先后建成的有福开森码头、滋大码头、摄威利福码头、和记码头等。1896年，开平矿务局又建造了开平码头。这些私人码头多建在烟台山下西侧，占据了烟台港的重要岸线。由于缺乏统一规划，港口中心区域被切割成各霸一方的几大块，严重影响了港口管理和发展。1895年，为改变这种状况，东海关拟定进行“南北公共码头岸路工程”（简称南北岸路工程）。按照南北岸路工程的设计，所有的私人码头都要连接起

追忆烟台港首期扩建工程始末

□哈本厚



如今的烟台港已经成为北方商品车中转枢纽港(资料片)。YMG全媒体记者 申吉忠 摄

有限制之税，以作建筑海坝经费”。

资金来源基本解决后，海坝工程会立即着手招工授标一事，但因没有具体施工方案而“乏人愿问”。此时，荷兰政府表示愿意派出工程技术力量承担设计，工程会对此求之不得。

1913年10月底，荷兰治港公司工程总理瑞立德和另一位工程师爱似德受命专程抵烟，为海坝工程进行工程设计。

瑞立德是这次工程的主要设计者。按照他的设计，这次建港工程的主要项目是东、西两道防波堤。为了有所区别，海坝工程会称东防波堤为“挡浪坝”，西防波堤为“防波堤”。全部工程设计，历时7个月。

荷兰治港公司中标，六年竣工

1915年2月，北京政府和外国驻京公使团批准了瑞立德的设计方案。瑞立德方案是按海关银150万两设计的。因此在方案报批的同时，海坝工程会重新做了预算。设计方案一经北京批准，海坝工程会当即开始招工授标，截至5月31日止，共有四家投标者，各家报价是：荷兰治港公司2677000两，烟台投标者2340000两，香港投标者3070000两，上海投标者3235000两。

情况很清楚，香港、上海两家索价过高，烟台一家虽然低于预算，但施工力量又不及另外三家。海坝工程会权衡利弊，决定将工程包给荷兰治港公司。

1915年6月1日，海坝工程会开标，公布了招标结果。6月9日，正式签订工程合同书。

烟台三面环山，交通不甚方便，为此，海坝工程会决定就近取材，并获得了地方官的支持。但是，当工程会在芝罘岛、西沙旺一带选择沙石料场时，各地主乘机高价勒索，甚至索赔风水损失，官方也无可奈何，致使建港工程迟迟不能开工。经海坝工程会反复与各地主协商，终于达成协议，石料以10000元（大洋，下同）成交，沙料以5900元成交（后又减去500元风水费），西沙旺建厂用地以440元成交。采石场选定芝罘岛东端大肚子圈，用“草儿帮”山石。

1915年8月2日，烟台商民翘望多年的建港工程终于开工。9月，海坝工程会聘请李楷特为总工程师。全部工程工期为四年。这项工程的主体工程结构分东防波堤与西防波堤（含北码头）两项。

东防波堤以乱石为基墩，墩上筑建石墙，两端均作圆形。防波堤所用大石块由潜水员在水中斜筑，共列三行，其斜度与水平线成75度角。

东防波堤外侧置有两吨重的预制石块，用来保护基墩。这些石块是在西沙旺预制场制成，用铁驳从海上运至投放处。两端均设置灯塔，该项工程于1920年11月13日全部竣工。

西防波堤实际上还含有北码头工程。西防波堤的底部以沙作墩，覆以树柴，堤面筑有石垛。堤面正中铺设轻便铁路和人行道。堤的南端有一个月台，以便于装卸货物。

西防波堤北端建一顺堤重力式码头，亦由大石块和混合石墩筑成，是为北码头。北码头全长183米，宽44.89米（自外沿至背部胸墙外边），可同时停靠两艘千吨轮。

1917年，西防波堤工程即将完工时，“境况本来极佳”“惜于八月二十一日为风灾所毁，几与低潮时潮平线相齐”，迫使工程停顿。海坝工程会为此召集会议，重新集资，并修改了部分设计。1921年，西防波堤竣工。

在整个工程的施工过程中，荷兰治港公司雇用中外工程师和监工约15至20人。劳力均为中国工人，夏季工忙时最多达1200人。潜水员用中日两国共15人。

1921年，历时六年“的伟大海坝工程”全工竣工。9月14日，海坝工程会举行“烟台海坝正式落成典礼”，以示庆祝。整个工程耗资280余万海关两。自1913年7月—1921年12月，海坝工程会收捐3377058.98两，支出3189762.4两。

东、西防波堤工程对烟台港向近代港口的演变有决定性意义，至此，烟台港正式成型。

古老烟台港跨入近代港口行列

东、西防波堤工程是烟台港发展史上的一次转折，使得烟台港湾内出现了有史以来的第一个人工港池，两道防波堤实际上是形成这个港池的主体工程。它的出现，改变了天然港湾的形势，解决了长期以来烟台港受北风和偏北风威胁这一痼疾，促使港口生产发生了变化，这在一定程度上增强了烟台港对船舶的吸引能力，为烟台商埠的继续发展创造了有利条件。

东、西防波堤工程竣工之后，港池的东部以烟台山为天然屏障，山下即为南北公共岸路；港池的南部，即华商界于1903年建成的东西公共陆岸，其时，东、西太平湾尚未完全填平。西太平湾的西部即西防波堤，该堤系斜坡式抛石突堤，根部与西太平湾西端相接，全堤向东北方向延伸，与烟台山近似平行。东防波堤系直立的，坐落在西防波堤尽端和烟台山之间的敞口处，呈东南、西北走向。

东防波堤的南端，是港池的南口门，宽约250米，用来行驶千吨以上轮船；北端，是港池的北口门，宽约200米，用来行驶千吨以下小轮。

港池的全部水域面积为1357平方公里，可同时容纳千吨以上轮船17艘，其中北码头靠泊2艘，港池中部水域系泊15艘。港池设计吞吐能力为每年300万吨。

烟台港在人工港池建成之前，无论是船只碇泊还是装卸生产，都要依赖港口的自然条件，尽管以往曾经有过这样那样不同规模的建港工程，但是不配套、不完整，特别是不能解决防浪问题，船舶的进出港很大程度上受到风浪的制约，最终也仅仅是对天然港湾的简单利用。人工港池建成之后，上述情形发生了根本性的变化。首先，船只碇泊不再是简单地利用天然水深，而是能够驶入港池内或靠泊于码头或系泊于浮筒。其次，消除了港口防护性能差的痼疾，为往来船只提供安全可靠的碇泊场所。因此，人工港池的建成，标志着烟台港结束了原始的天然港湾的时代，从此跨入近代港口的行列。

为使西防波堤发挥其特有的作用，海坝工程会于1922年5月26日正式接收全部工程，之后开始进行西防波堤的配套工程施工。

1926年海坝工程会在西防波堤上铺设轻便铁路，将北码头与堆场、市区连接起来。轻便铁路与西防波堤同时竣工，全长500米，后又铺设支线。整条铁路贯穿全堤，南端建有月台便于装卸。铁路运输靠工程会自制的载重铁车（俗称“轱辘马”），载重铁车由人力推动，每车可装4吨货物。1929年工程会改为改进工艺，又制作“S”形铁质装货溜槽，用此溜槽，货物可从码头直接溜入船舱。

1926年8月16日，西防波堤经过竣工后为期4年半多的配套完善，正式开放投产。自此，烟台港口活动中心由烟台山下开始向西迁移。

此外，工程会还制定了“管理防波堤码头、货栈章程”，对如何使用码头、仓库以及租用装卸工具等做了详细规定，即软件与硬件配套成龙。

综上所述不难看出，古老的烟台港已从一个千年自然港蜕变成一个人工港，步入近代港口行列。

此后，烟台港稳步前行，成为一座现代化港口，2022年吞吐量达4亿吨。

如今，烟台港的内涵已发生了根本变化：眼前这座古老港湾（东港池）虽仍留存着港口的痕迹，却正脱胎换骨，变幻为“海上世界”，即观光游乐场所。用“吞吐量”为标准的目光来看，西港区、芝罘港区等地的组合，才是名副其实的烟台港，而广义的烟台港涵盖了烟台市内的众多港口，如蓬莱港、龙口港等五大港区。

港名尚存，内涵已变。



悠悠往事

2023年6月27日，山东能源龙口矿业集团已经完成了煤炭等产业生产经营的历史使命，除保留企业名称和法人资格外，不再作为山东能源的二级公司管理。生产矿井和电力、机械维修和餐饮服务等单位划归山东能源相关的公司管理。望着总部机关办公大楼上竖立的当代著名书法大师启功先生题写的“龙矿集团”四个大字，我突然想起龙口矿区早年的单位大门标牌。

标牌，再常见不过了，无论是各级机关事业单位，还是企业村委，都会在办公楼或大院的门口两旁悬挂标牌，这既是一个单位的标识，又是单位文化的组成部分。当然，如今大门标牌的类型已经呈现多元化。作为机关事业单位和大型企业，多数还是以竖式标牌为主。

作为龙矿集团前期的烟台地区行政公署煤炭工业局、龙口矿区煤炭生产建设指挥部和龙口矿务局，其大门标牌还真有些故事。

故事之一，烟台地区行政公署煤炭工业局标牌的书写出自我父亲之手。烟台地区革命委员会煤炭工业局成立于1976年，履行烟台地区所属各级煤矿的管理职能，并代管龙口矿区工程处。煤炭局办公地点位于建设中的北皂煤矿单身宿舍楼北侧的一排平房里。党组书记、局长是木林同志，局机关只有20多人。

1978年5月，我父亲于铭钦从新汶矿务局协庄煤矿被调到烟台地区革命委员会煤炭工业局办公室从事秘书工作。1978年7月10日，烟台地区革命委员会改为烟台地区行政公署，原革命委员会所属的委、办、局一律改属于烟台地区行政公署。煤炭局的标牌自然也需要更换为烟台地区行政公署煤炭工业局。局办公室王主任对我父亲说：“开个介绍信，联系龙口印刷厂来写吧。”当时，没有介绍信，印刷厂是不敢擅自书写单位标牌的。父亲说：“不用了，我自己写就行。”王主任听后很是惊讶。其实，王主任不知道，我父亲是美术书法爱好者，在部队就是文艺骨干，后来在多个岗位上工作过，也练就了能写会画多方面的技能。父亲对隶书及美术字比较拿手，写标语可以直接在纸上下笔，一挥而就，无论是黑体字还是仿宋体，都不在话下。父亲的人品、工作才能得到局矿领导的赞赏，本来想提拔他任矿工会副主席，但父亲对家乡感情太深，最终在1978年调到家乡的龙口矿区工作。

本以为在煤炭局做办公室工作，从此会远离美术工作，没想到如今又派上用场。于是，父亲提供尺寸，让矿区工程处木材厂加工了一块厚厚的红松条板。父亲先后在条板上刷了两遍白油漆，油漆干透后，用铅笔在上面划出方格，等到下班人静的时候，用排笔蘸着黑油漆，熟练地完成了书写工作。看到清秀的仿宋体标牌，木林局长和同事们赞不绝口高兴地说：“写得真好，老于还真有两下子。”

如今，龙矿集团档案馆保存着一张黑白照片，是1979年父亲拍摄的省局领导与烟台地区煤炭局领导合影，其背景就是父亲书写的标牌。

故事之二，龙口矿区煤炭生产建设指挥部大门标牌出自自我父亲和我之手。1979年12月，山东省革命委员会批准在原烟台地区行政公署煤炭工业局的基础上，成立龙口矿区煤炭生产建设指挥部，并决定于1980年1月1日正式对外办公。短短半个多月的筹备时间，加上又逢年末，工作千头万绪。本来要联系龙口印刷厂来书写标牌，厂方表示，年底活多，不能保证按时完成。这怎么行？办公室王主任有点着急，父亲说：“不用上火，让工程处木厂再加工两块板子，还是我来写。”木板按照尺寸加工好后，父亲安排司机将木板运到我家，我问父亲：“怎么两个牌子？”父亲说：“指挥部党委和行政各需要一个标牌。”父亲教我学，给木板刷了两遍白油漆。等油漆干后，父亲晚上进行划格和书写，并让我观摩学习，不到三个小时，第一个标牌就完成了。第二天傍晚，父亲指导我对另一个标牌进行划格，父亲进行书写。全部完成后，父亲非常满意，我也很开心，毕竟我也参与了标牌制作的基础工作。

故事之三，龙口煤炭生产建设指挥部的大门标牌被人“收藏”了。龙口矿区煤炭生产建设指挥部成立后，部门和人员大幅增加，然而指挥部基地的办公大楼还没有建好，因此经历了三次搬家。第一次是1979年底搬到龙口大转盘北侧的烟台建筑公司某队院内，并于1980年1月1日挂牌办公；第二次是1981年底搬到北皂煤矿家属区东路路北的原黄县拖拉机训练站大院內；第三次是1984年6月搬到位于龙口央路南侧的指挥部基地单身宿舍楼。而丢失单位标牌之事，发生在1980年冬天的一个夜晚，煤炭指挥部的大门紧邻烟潍公路，过往车辆和行人很多。值班门卫是位老职工，因为夜里天冷风大，他将门窗都关得严严实实的，小偷来门口作案，他没有发现。结果第二天早上，上班的人发现指挥部行政的标牌不见了。门卫很沮丧。当时我父亲已经担任指挥部办公室副主任，他了解情况后，没有为难门卫，只是嘱咐他以后再出现类似情况。随后，父亲向指挥部党委书记兼指挥木林进行了汇报，木书记笑道：“没想到一个标牌，竟然被小偷‘收藏’了。”

故事之四，国家煤炭工业部副部长为龙口矿务局书写大门标牌。在上世纪90年代，龙口矿务局大院门口的标牌有两个，一个标牌是党委的，白底红字，由广告公司按照仿宋体书写；另一个龙口矿务局的标牌，白底黑字，是由原国家煤炭工业部副部长许在廉书写的。说起许在廉，可真是不简单，他不仅是省部级领导干部，还是著名书法家。他是中国书法协会会员，其小楷字体最为著名，出版发行有《许在廉小楷字帖》，国内好几个矿务局都请他题写过大门标牌。许部长的爱人王旭林是蓬莱人，时任煤炭工业部干部司副司长。许部长对爱人家乡的煤矿同样给予关心和支特，在任时多次携夫人来龙口矿区指导工作。离休后，老两口也经常来矿区疗养，他应矿务局领导的请求，书写了龙口矿务局的大门标牌，应该说别有一番意义。

不同时期的标牌，有着不同的故事。大门标牌彰显的是文化，记录的是历史。

征稿启事

烟台既是沿海开放城市也是革命老区，历史悠久，人杰地灵，文化丰富。为更好地发掘烟台的文化元素，本报欢迎广大读者提供您所知道的发生在烟台以及烟台相关的事件、人物、故事等稿件，要求稿件内容真实、准确、严谨，可读性强，故事性强，且有据可溯。同时，本报还面向读者征集老照片，听您讲述那些老照片背后的故事。

投稿邮箱：ytrbzk@126.com

想起龙矿早期的大门标牌

□于泉城