

**烟台故事**

# 烟台与海上丝绸之路

**木刀**

说起海上丝绸之路，就避不开胶东的烟台港，因为烟台是中国沿海经济带的重要一环，是东方海上“丝绸之路”的首航地。

历史上，中国的海上丝绸之路就有南北两条航线，南部航线从浙、闽、沪、粤等港口出发，南下到印尼、马来和菲律宾等南洋诸国，而北部的海上丝绸之路则从辽东半岛和胶东半岛等地的港口出发，远航到高丽（今朝鲜、韩国）和日本等国。南北两条航线对繁荣经济、促进中外贸易发展都发挥了巨大的作用，其深远的历史影响惠及子孙万代。

据《芝罘区志》记载，在汉朝，芝罘的出海口就是中国同日本、朝鲜及东南亚诸国交往的重要海上通道之一。公元631年，唐贞观五年，日本的小野妹子率领的遣唐使船队就在烟台登陆。自唐代以来，芝罘海口就成为中国海上丝绸之路的一个重要起点。

在北宋时期，北宋遣秘书丞直史馆陈靖、秘书丞刘式，由境内出使朝鲜，见时常有朝鲜船只遭遇风暴刮至芝罘境内海岸，命地方当局予以慰问、赠粮遣返。

1861年烟台开埠之后，被开辟为通商口岸，外国政府官员以及传教士、商家纷至沓来，外事活动频繁。

史料证明，芝罘出海口绵延约2000年，确为海上丝绸之路的重要一环。

**二**

据《芝罘区地名录》，位于芝罘中心的“西河”，在1957年—1973年加盖成路，命名“西南河路”，河流也改名为西南河。

这条“西河”曾经是烟台海运事业的摇篮，也是烟台港从无到有的发祥地。近代烟台的重大事件，除了东海关和开埠，一大事件就是码头的兴建，烟台码头的修建是从“西河”入海口开始起步的。

在早年的芝罘大地上，曾横亘着三条主要的天然河，北山（即“烟台山”，当年各地沿海的高地很多都设有海防设施“狼烟台”，故在全国被称为“烟台山”的地方不止一处，如福州就有“烟台山”）东

侧有条“东河”，也就是“解放河”，北山西侧有条“西河”。两条河流一左一右，犹如两条玉带环抱着烟台山，构成一幅优美的自然图画，而市区西侧的大海阳河则是烟台人的母亲河。

早期的“西河”入海口就像一个巨大的喇叭口，又像一头巨鲸的尾鳍，舒展地横卧在芝罘大地上，曾经孕育了烟台数千年的文明和文化，融合了无限风光与历史传奇。

“西河”发源于塔山北麓，绵延约两公里蜿蜒入海。西河抵达入海口，犹如白龙吐珠、汹涌澎湃，这里河海交融，沙鸥翔集，海天一色，滩涂平整，沙质细腻，正前方就是芝罘岛主峰。

**三**

“西河”入海口海滩上，零零散散分布着渔民的窝棚和小鱼寮，是旧时人们赶海、观潮、观日出的胜地。

元末的一天黄昏，一艘福建渔船刚刚经历凶险，靠在“西河”口的海滩上，从船上踉踉跄跄地跳下几个渔民。他们奔到沙滩上，面向南方，跪倒便拜，他们是在跪谢妈祖女神，因为不久前他们在途经成山头时，突遇惊涛骇浪，万分危急之中，众人祈祷妈祖，海神显灵，指引船只来到了风平浪静的芝罘海湾，才死里逃生躲过劫难。

为了答谢妈祖危难之际的救命之恩，这些渔民搭建了妈祖庙，塑起了妈祖像。这也是民间口口相传的“西河”东岸三间草屋建大庙的来历。

据《烟台房地产志》（讨论稿）：烟台的贸易早在唐宋时期已是萌芽状态，成为通往日本、朝鲜进行丝绸贸易的通商口岸。至元代，南北船运畅通，烟台海湾遂成为重要的停泊地。到了清道光年间（1821—1851），南北通商，往来船舶更为频繁，渔业达到最发达时期，船舶日益增多。当时的“西河”北口海滩成为停泊帆船、渔船的集中点。

《烟台海关史概要》也有相似的记述：明初，芝罘湾已成为海上交通和捕捞渔船的重要停泊避风港，年有“舟师数万”；期间，广州、福建、宁波、锦州等外地商船往来频繁、贸易兴隆。

以上记载，再现了烟台开埠之前原始状态的“西河”入海口的情形，表明这里确为烟台港的发祥地。

**四**

天然的风平浪静和海阔水深是大自然恩赐的，兴建停泊位和码头则是发展海运的必由之路，然而，码头的兴建需要投入巨大的人力物力，不是民间力量可以完成的，更不可能一蹴而就。烟台港和烟台码头的兴建是一个漫长的过程，不是在短时间内建成的，根据港务作业的发展和需要，历史上曾经多次扩建。

史料表明，烟台码头的兴建始于

**老海关码头（资料图）**

1861年烟台开埠之后，据《烟台海关史概要》记载：1864年开始建筑东海关码头。据《芝罘区志》记载：1866年，东海关在烟台山西南侧建成海关码头，全长257米，停泊能力500吨，为烟台第一座公用码头。

在烟台捷足先登修建私有专用码头的是英商开普森公司，据《烟台海关史概要》记述：1870年，开普森公司在烟台山西侧建成开普森码头，可见在码头建设工程之中，始终存在着各方势力争夺地盘和运营权的较量和争斗。

1896年，经过填海造地，修建成了东太平湾码头（据《烟台房地产志》（讨论稿））。关于这次太平湾码头的兴建始末，《芝罘区志》进一步记载：1896年8月，东海关为了改变港口被私人码头切割的状态，破土动工兴建“南北公共码头岸路工程”，翌年11月竣工，岸壁长663米。1901年，烟台商界又筹资40万两白银，建造“东西公共码头岸路工程”，1903年竣工，其阻浪全长达924米。

此后，烟台港进一步扩建，据《烟台海关史概要》：1905年8月德国港务工程师维林对东海关所辖烟台海坝工程提供设计方案，并开始大规模填海施工，至此原始沿海滩涂基本取直。据《芝罘区志》：1913年5月，烟台海坝工程会成立，由东海关监督、税务司及外国驻烟领事代表团、中西商会长组成，并开始征收海坝捐税。1920年11月，由荷兰治港公司承建的东西防波堤及石墙码头工程相继竣工，东防波堤全长792.48米，西防波堤全长1791.27米，石墙码头长183米，可同时停泊15艘轮船。

历次修港筑堤大型工程的实施和

竣工，逐渐改变了“西河”入海口的原始形态，实现了烟台港的历史性跨越。这些工程改变了早期烟台港小水浅的状态，码头作业面积扩大了数倍，由于做了港口清淤清礁，大大提高了码头吃水能力，逐步形成了现代化码头的雏形。对此，《烟台海关史概要》评价：东西海坝落成，是烟台港建设的一个转折点，至此烟台港摆脱了原始自然港湾的状态，构成今日内港的基本形式，为港口建设向正规化迈进奠定了基础，海坝工程竣工后，海坝工程会在东海关的管辖下继续从事港口修建与管理。可惜在1938年9月10日，日本海军接管了海坝工程会，将海坝工程会改名为“芝罘港务局”，全面控制了烟台港，烟台港口的发展趋于停顿。

**五**

“西河”入海口就像一幅图画，她演绎着烟台人几千年的喜怒哀乐，承载着历代烟台人的传奇和梦想。与她同呼吸共命运的不仅有西岸群居着码头工人的光棍巷（即“光国巷”）和东岸集中着渔民和船家的阜（埠）民街，还有从这里远奔大江南北的游子。

这里是闯关东的始发地，也是东北人抵达烟台的第一站，千百年来有多少游子在这里踏上烟台的土地，有多少烟台人从这里出发远征，又有多少远航的船舶从这里驶向韩日诸国开展海外贸易。

烟台，与海上丝绸之路有着千丝万缕的联系，历经千百年的岁月变迁，昔日的烟台“西河”入海口如今已难辨真容。正是：

岁月如歌，西河入海洗尽铅华。  
苍天不老，烟台大地脱胎换骨。

**今日烟台港（YMG全媒体记者 唐克摄）**