

烟台故事

烟台与海上丝绸之路

木刀

说起海上丝绸之路,就离不开胶东的烟台港,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、商贾纷至沓来,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。

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,舒舒展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。

“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。

天然的风平浪静和海阔水深是大自然恩赐的,兴建停船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 and 争斗。

1896年,经过填海造地,修建成东西太平湾码头(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,其阻浪垒全长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,西河入海洗净铅华。
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)