

烟台故事

近代烟台港形成始末

哈本厚

如今,站在烟台山之巅俯瞰大海,只见雄伟的防波大堤长卧在碧波中,美丽的港湾尽收眼底。山下巉岩石壁上那道道波痕浪迹,铭刻着数千年峥嵘岁月,见证了一部港口兴衰史,浓缩了中华民族前仆后继的奋斗历程。

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是最早的。白石村遗址距今约7000年,出土了大量的瓣鳃类、腹足类壳皮、鱼骨类遗骨化石以及石网坠和陶器,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。

如果说胶东文化是一支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,文化先进、经济富庶。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,长久以来,芝罘湾在我国海上交通事业上占据重要地位。芝罘湾地处山东沿海北部,是南、北海上运输线必经之地。早在春秋战国时期,这里已形成一条沟通中国南北沿海的航线。

1860年的《中英天津条约》中有“即在牛庄、登州府城口,嗣后皆准通商”的文字,然而,由于“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都超过登州,即最后确定开放烟台。

1861年8月22日,烟台港正式对外开放,并设立烟台港海关,即海关与户关,清政府统称为“东海关”。东海关是烟台港第一个带有行政管理性质的机构。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,进口商船一般泊在离海岸较远的深水处,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“外国货船进口,外国人不准巡回人等近船”,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”到海关协同征税。嗣后,外国人分两批到达烟台。英国人汉南(C.Hannen)成为东海关第一任税务司,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。

港口扩建迫在眉睫

沿海城市的发展,同港口有着密切的联系。烟台港的开放,是烟台兴起的重要因素。

烟台开埠二三十年间,已发展成为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,先后建成福开森码头、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,占据了当时烟台港的重要岸线。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。

在烟台内港航运中,自1900—1913年,外国船只占70%以上,其中日本势力最大,从内港运输的吨位上看,则是英国占先,日本居次。

自1898年开始,青岛、威海卫、大连等港先后开放。青岛港在开放的同时即开始了大规模的建港工程,并开始了铁路铺设。

1895年,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)。按照设计,所有的私人码头都要连接起来,

将码头岸壁联成一体。但是,这一工程首先触动了各洋行的既得利益,因此各洋行一方面抢先占地,一方面又串通起来,联合上书总理衙门,要求利益均沾。

另外,南北岸路工程和东西岸路工程,都没有考虑港口风浪的防护问题,相反,由于岸线向海中推进,港口中心区域更加暴露于风浪之下。港口经济的发展同港口设施的落后形成尖锐的矛盾。

外部竞争压力日益加剧,内部各方势力激烈争斗,烟台港在北方航运中的中转作用日渐削弱,也失去了独霸山东沿海贸易的地位,港口扩建迫在眉睫。

烟台海坝工程会成立

1913年5月15日,在外国人的干预下,烟台正式成立了第一个港口建设管理机构,名为“烟台海坝工程会”。海坝工程会内设五职:烟台海坝工程会会长——东海关监督,会计主任——东海关税务司,会员——烟台中商会代表,会员——烟台西商会代表,会员——外国驻烟领事代表。下设三个机构:秘书会计科、工务科、捐台。会长一职虽然由中国人担任,但实际财权掌握在税务司手里,五个成员外国人占了三个。

海坝工程会成立之后,立即进行施工筹备工作,首先进行筹措资金的活动。1913年5月21日,海坝工程会召

开了第一次会议,决定于同年7月1日征收“海坝捐”,作为建港工程收入。另外,在各国驻京公使的压力下,北洋政府和山东省政府同意每年各拨银5000两资助。

所谓海坝捐实际上就是一种特别税,是一种在交纳海关税和常关税的基础上另外附加的税项,它无疑加重了商人的负担。但因烟台港口落后的矛盾已经危及每个商人的根本利益,因而“中外侨民及附近内地土著皆愿纳有限制之税,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,海坝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。

按瑞立德的设计,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。

1915年2月,北洋政府和外国驻京公使团批准了瑞立德的设计方案。

荷兰治港公司中标

设计方案一经批准,海坝工程会当即开始招工投标,截止于1915年5月31日,共有四家投标者,各家报价是:荷兰治港公司2677000两,烟台投标人2340000两,香港投标人3070000两,上海投标人3235000两。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。

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。按合同约定,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,墙的下部由大石块按一定序列垒叠。东防波堤的两端均作圆形,每端下部各有一个钢筋混凝土沉箱。

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。沉箱是在大胜子圈制完成后拉入水中,利用水的浮力运至东防波堤的两端沉放。内侧建有石阶和浮梯等。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,称“柴埽”;埽上又铺以乱石;低潮线以上部分,均由大小乱石筑成。堤面筑有石堞。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),可同时停靠千吨轮两艘。

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。至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。潜水员用中日两国人员共15人。

1921年9月14日,海坝工程会举行“烟台海坝正式落成典礼”,整个工程历时六年,耗资280余万两海关银。至此,烟台港正式成型。

1912年明信片中的芝罘湾(资料图)

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1903年建成的东西公共岸陆,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。东防波堤系直立式,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,宽约250米,用来行驶千吨以上轮船;北端,是港池的北口,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。吃水较深的轮船,还可以停泊在东防波堤内。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,船舶的进出港,很大程度上受到风浪的制约。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。

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。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。铁路运输即靠工程会自制载重铁车(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,货物可从码头岸壁直接溜入船舱。

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等做了详细规定,即软件与硬件配套成龙。

此后,烟台港稳步前行,逐步成为一座现代化港口,2022年,烟台港吞吐量达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)虽仍留存在着港口的痕迹,却正脱胎换骨,幻变为“海上世界”,即观游乐场所。用“吞吐量”为标准的目光来看,西港区、芝罘湾区等的组合,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。