

10

山东航运史

近代部分

(送审稿)

山东省航运管理局编史办公室

一九九一年十月

第四章 外国航运业的侵入与内河航运的变迁

(1840 —— 1911)

第一节 山东沿海近代港口的形成.....	1
一、最先开埠的烟台口岸.....	1
二、早期的威海港.....	10
三、德国占据下的青岛港.....	13
第二节 山东沿海的木帆船业.....	20
一、1860年前山东的海运.....	20
二、活跃的木帆船业.....	22
第三节 外国航运业入侵后对山东海运的影响.....	27
一、第二次鸦片战争后外国航运业侵入山东北部沿海.....	27
二、外国航运业侵入青岛.....	38
第四节 山东沿海早期的民族轮船业.....	48
第五节 大运河漕运的中止与盐运的兴盛.....	53
一、黄河改道与山东内河航道的治理.....	53
二、大运河漕运中止.....	56
三、内河盐运的兴盛.....	60

第五章 沿海民族轮船业的发展与内河航运的短暂繁荣

(1912——1937)

第一节 沿海民族轮船业的兴盛时期·····	70
一、烟台的民族轮船业·····	70
二、青岛、龙口等地的民族轮船业·····	80
三、中国最大的民营航运业“烟台政记轮船公司”·····	94
第二节 活跃的沿海民间木帆船业·····	97
第三节 山东沿海的客运·····	103
第四节 外国航运业在山东沿海的经营·····	126
第五节 民国成立后至抗战前沿海的港口·····	135
一、青岛港发展成山东第一大港·····	135
二、北方诸港开放后对烟台港的影响·····	140
三、中国自开的龙口港·····	143
四、威海商港的建设·····	151
第六节 内河航运的短暂繁荣时期·····	159
一、兴盛的黄河民间木帆船业·····	159
二、小清河的治疗与机动客轮的运营·····	175
三、枣庄中兴煤炭公司与运河煤运·····	179

第六章 日占时期横遭摧残的山东航运

(1938—1945)

第一节 日占时期的海运·····	189
一、日军对山东沿海华轮的掠夺和控制·····	189
二、为侵略和掠夺服务的海运·····	192
第二节 殖民统治下沿海的港口·····	206
一、再度沦为殖民地的青岛港·····	206
二、日军占领下的其他港口·····	210
第三节 日军对内河航运的强行管制与武装押解下的 船团运输·····	220
一、日军对山东内河航运的强行管制·····	220
二、日军在小清河的掠盐运输·····	226
三、日军在黄河、卫运河的船团掠运·····	229

第七章 国统区畸形的航运与解放区人民航运的成长 壮大 (1945·8·15——1949)

第一节 山东国统区的航运·····	238
一、美蒋控制下的航运·····	238
二、青岛港的修建·····	249
第二节 解放区的海港·····	253
一、解放战争时期的烟台港·····	253
二、石岛港在解放战争中的贡献·····	256

三、渤海解放区的羊口港·····	261
第三节 解放战争中的人民航运·····	265
一、华东军区海防办事处的海上军运·····	265
二、山东黄河军运·····	274
三、淮海战役中南运河上的支前运输·····	282
四、卫运河上的人民航运·····	285

第四章 外国航运业的侵入与内河航运的变迁

(1840—1911)

第二次鸦片战争以后，西方航运势力侵入山东沿海，帝国主义国家凭借不平等条约强占沿海口岸。为了倾销商品和掠夺资源，他们加紧营建烟台港和青岛港。20世纪初，山东沿海民族轮船业首先在烟台诞生，为以后民族轮船业的发展奠定了基础。1855年，黄河在河南省铜瓦厢决口，冲断运河，夺道大清河入海。清光绪三十一年（1905年），清政府裁撤漕运总督，山东内河漕运中止。

第一节 山东沿海近代港口的形成

一、最先开埠的烟台口岸

清道光年间，海上漕运兴盛，烟台成为漕运必经之地，舟楫往来渐多。道光末年，烟台已有商号千余家。咸丰年间，烟台与南方沿海诸口岸及辽东半岛的贸易活动十分兴盛。烟台已成为山东半岛北部的贸易中心。^①

第一次鸦片战争后，西方列强开始把侵略势力伸向北方沿海，烟台久为洋人觊觎。1860年6月8日，法军侵占烟台，并

以此做为进犯津京的基地。由于列强军舰的侵扰，使沿海中国沙船的正常航行受阻，港口贸易中断，地方商业活动受到极大影响。第二次鸦片战争中中国战败，被迫签订了不平等的“北京条约”，条约规定，开放登州（烟台）为通商口岸。1861年，英国侵略者在山东内地及沿海广泛调查后，选择烟台取代登州做为开放口岸。由于清政府官吏的昏庸，使英国这一违约做法得以实现。

烟台对外开放前，清政府为增加财源和海防经费，于1859年10月在山东沿海各口岸设局抽厘，厘局设在烟台。这种厘局称为“常关”或“户关”。^②常关仅对进出口岸的中国帆船抽厘完税，对其他事务并无管理权。山东沿海分置的五府十六州县，共三十二个口岸，均隶属烟台厘局。

清咸丰十一年七月十七日（1861年8月22日），烟台海关（即东海关）正式开办。由登莱青道道尹崇芳兼任东海关监督^③。关内分税务、海务两部。税务部主管征收进出口岸的外国商船的船钞和关税。海务部专管灯塔、航标、港务和海警等行政事务。东海关主管船厅工作，实施港务管理。东海关的设置，标志着烟台口岸无人管理状态的结束。它是山东沿海近代最早的港口管理机构。东海关设立之初，管理权尚由中国政府执掌。但由于向洋船征税困难，无法履行职责，不得不雇用洋人协助收税并参与管理。清同治元年冬（1863年初），英国人汉南被任命为东海关税务司。汉南

任税务司后立即对港务进行整顿。清同治二年正月廿八日

(1863年3月19日)公布了《烟台口东海关章程》和《船只进口章程》，在税务司的领导下对港口进出口船舶数及贸易量进行统计。使港口管理进入较现代化的管理阶段，对改进港口工作起了较大作用。但烟台港的管理、引水等一系列主权均为外国人掌握，标志着烟台东海关和港口实际管理权的丧失。外国人掌握东海关前后达80年之久。使烟台港带有浓厚的半殖民地色彩。

烟台港向为自然港口，西南方向丘陵环抱，可以遮挡南风及西南风，北部海滨为低洼沙滩，仅有烟台山一座小丘。冬季东北、西北方向之风难以遮挡。冬春寒潮时海面结冰。冬季北风猛烈，海湾内波涛汹涌，使港内船只在装卸时受到极大妨碍。遇到这样天气船舶只能锚泊烟台山下，等风停后再装卸货物。^④烟台港正式开埠前，船舶装卸大多集中在烟台山的西南部，利用天然港湾进行作业，那个时期没有码头和防护设施。烟台开埠后，这种情况没有改变。船舶到港后必须停泊在距海岸四分之一到四分之三英里处，装卸货物靠小船进行过驳作业。

清同治三年(1864年)，税务司汉南在加强港务管理的同时，提出修建码头及其他设施。1865年在烟台山西侧建海关公署和码头。码头建成后被称为海关码头，是烟台港第一座公用码头。海关码头为东西走向的突堤式结构，全长257米，西

端宽约33·5米。其主体由长方条石砌成，内填沙石泥土夯实取平。缆桩为石柱体，码头北沿水深—4·5米，可泊500吨级船舶。码头上建造了一座5吨人力固定式吊杆，这是烟台港最早的装卸机械。海关码头将原先自然港湾分为南北两个太平湾。码头的建成改善了港口装卸条件，500吨级以下的船舶可直接靠岸装卸。较大的船舶过驳装卸时，驳船可直接靠码头，使装卸速度加快。海关码头的修建使烟台港船舶装卸和税收活动有了固定的中心场所。除码头设施外，还建了一座缉私亭和462平方米面积的验货房。

烟台港还陆续修建了一些私人码头。1870年英商福格森公司建造了“福格森”码头，以后相继建造了：“滋大”、“摄威利”、“和记”等码头。这些由各洋行和私人建造的码头，建造时无统一规划，各据一隅，其结构也较简单。1896年，英商为推销开滦煤炭，在海关码头北侧填地42亩，修建了“开平局码头”。同年8月，东海关为扩大势力范围和便于管理，决定自北往南将所有私人码头与海关码头连接起来。工程11月竣工。烟台山西侧岸壁连成一体，称为南北岸壁码头。该码头长663米。

烟台港最早的导航设施是1867年5月建成的空山同岛灯塔。灯塔建在岛的最高处，采用反射定光灯，亮度为1000烛光，可见度达10浬以上。

烟台码头建筑一览表 (1860--1912)

当时码头名称	建造年份	属 主	码头现用途	备 注
福格森码头	1870	福格森公司(英)	军 用	
滋大码头	1877	滋大洋行(俄)	军 用	
摄威利福码头	1877	慕威利福行(俄)	废	
和记码头	1877	和记行(英)	废	
海关码头	1865	东海	港务局用(南码头)	
开平码头	1898	开平矿务局	军 用	
南北岸路码头	1898	公共使用	船厂、港务局、军用	
东西岸路码头	1901	公共使用	渔业公司、港务局用	

烟台港自1861年开放到中华民国建立的50年间，虽然有一些码头和水工设施，但仍没有完全摆脱自然港口状态，装卸的主要方式依然是过驳。过驳装卸受自然界影响很大，尤其在冬季。这种方式装卸环节多，作业时间长，易造成货损。尤其是作为山东主要出口货物的草编制品，一旦受损即会影响其价格和销路。同时也使货船长时间滞留港内，延长航行周期。早期的烟台港，是山东唯一的对外通商口岸，虽然落后尚能维持。

1861年正式对外开放的烟台港，在北方沿海与天津、牛庄两港构成三足鼎立之局。为主持北方三港口对外通商事务，清政府专设北洋三口通商大臣。当时烟台港与各口岸相通的主要航线有：上海～烟台～天津线；上海～烟台～朝鲜线；日本～烟台～天津线等。这几条航线上航行的船舶大多属挂口船。在没有对外开放的内港间主要航线有：烟台至威海、龙口、石岛、虎头崖、羊角沟线。而羊角沟可溯小清河直达历城县黄台桥，与济南沟通，这条航线是烟台港主要疏港航线之一。1867年，英国首先开辟了由英国到烟台的直达贸易航线。到十九世纪末，至欧美、日本、俄国等国的航线也逐渐开辟。此外，烟台港与辽东半岛各口岸及朝鲜的海上贸易也日益增多。

烟台港口的吞吐量1863年后才有统计，当年吞吐量为9·4万吨，其中出口为7·7万吨，进口仅1·7万吨。但吞吐

量增长速度很慢，到1873年才达到13万吨。1893年达到24·2万吨，其中进口量为14·8万吨，出口量为9·4万吨。辛亥革命前最高年份为1908年，达到45万吨。烟台港的吞吐量经过近50年的时间增加38·5万吨，平均每年仅增加0·8万吨。其中出口量由1863年的9·4万吨到1906年的18·8万吨，仅增加2倍。而进口量由1863年的1·7万吨到1904年的29万吨，增加了11倍。⑤

烟台港的贸易主要以国内市场为主。1863年烟台港贸易总额为382·3万两，到1911年增至3057万两。进口额由1864年的146·5万两，增加到1911年的847·8万两，增长5·8倍。出口额由1864年的275·8万两，增加到1911年的1319·6万两，增长4·8倍。从东海关的统计中看，烟台港的出口额一直高于进口额。⑥

烟台开埠初期，主要保持发展了传统的对南方沿海上海、宁波、厦门、福州、汕头、广州等港口的贸易。从南方输入的主要品种为糖、茶、纸等，尤以汕头进口的糖数量最多。输往南方的大宗货为：豆类、豆饼、药材、果类。其中大豆和豆饼最多。十九世纪七十年代中期以后，烟台港进口货物主要来自上海港。上海港以其先进的码头设施、畅旺的货源以及发达的金融汇兑业

务，对山东商人产生了极大的吸引力。烟台除从上海进口洋货外，还从上海进口大宗的棉花、绸缎和国内其他地区的转口品。上海港还是烟台最大的土货转口输出港，运往上海的土货约占运量的半数。烟台与北方诸港之间由于距离近，贸易关系密切。尤其是天津、牛庄开埠后，与烟台的贸易交往更加兴盛。烟台港从牛庄进口大豆，从天津进口棉花。输出粉丝、衣、鞋等货物。清末，山东移居东北的人逐年增多，烟台与东北的客运业逐渐发展。客流量由开港之初的3327人次，发展到1910年的33·5万人次。

烟台港的外贸运输，以英、美、日本、朝鲜、俄国为主。同欧洲、南洋的贸易额也颇为可观，但贸易额始终低于国内市场。从长期平均值中看，烟台港直接由国外运入的洋货与向国外输出的土货，在各项进出口总值中所占的比重一般在20%—30%之间。^⑦

1894年前烟台直接对外贸易中，欧美国家平均约占八成左右，而日本仅占一成。1894年以后，日本取代欧美而据领先地位。

1889年，日本开通直达烟台的轮船航线。1895年中日甲午战争后，日本在山东经济势力迅速膨胀，日本的棉纱、火柴、布匹、煤、糖、等货大量涌入。

随着港口贸易和商业活动的增多，英、法、美、日、德等国先后在烟台设立领事馆。到十九世纪八十年代末，烟台各种铺号已达1600余家，从业人口已达3万人。各地船帮及来烟台经商的人

数相当多。烟台出现了诸多的同乡会馆，外国在烟台的商行也达十余家。烟台逐步形成了连接广大腹地的港航贸易中心城市。商品的流通刺激了手工业生产，使烟台成为山东沿海早期民族工业集中地。到二十世纪，烟台城区范围东抵东山，西达西沙旺，计东西16华里，南北8华里。⑧

1898年青岛开埠，1904年胶济铁路通车。胶济铁路把烟台的经济腹地拦腰斩断，使烟台的直接经济腹地被压缩在潍县以东，胶济铁路以北的狭小区域内。烟台港本身码头设施简陋，与内陆交通不便。在这种状况下，以往由烟台出口的大宗货源如草帽鞭等均改走青岛，洋货也改由青岛进口。1905年日俄战争后，日本取代沙俄在中国东北的地位，继续修葺大连商港。东北诸港开放后使烟台港早先与南方的豆货贸易完全被东北取代，丝绸贸易也同样面临东北丝、茧的竞争。原先从南方运来烟台再转口东北的货物，也改为直接输往东北。1910年津浦铁路通车后，原由烟台出口的河北、山西等省的货物也改用火车运往青岛出口。胶济、津浦铁路和青岛港几乎把烟台港进出口贸易渠道全部夺占，使烟台港由北方主要货物集散地降为专司沿海地区贸易的二流港口。

二、早期的威海港

1861年烟台东海关在威海设常税分关，掌管威海船捐征收事务。但威海并不是正式开放的口岸，实际仍是一个避风港。仅有小规模的帆船贸易。由于威海卫居山东半岛东北端，与辽东半岛的旅顺口遥相呼应，共扼渤海门户。清政府为加强海防，从1870年开始筹建北洋海军。1881年起，北洋海军开始在威海刘公岛设置机器厂和屯煤所。使刘公岛成为北洋海军的基地之一。1885年山东巡抚张曜视察威海卫后在刘公岛设北洋海军提督署。清光绪十四年（1888年）4月9日，刘公岛开始筹建铁码头。同时修葺日岛炮台。同年12月17日，北洋舰队正式成立，驻泊威海卫。威海港成为北洋舰队的大本营，当时驻泊威海港内的北洋舰队大小舰艇50余艘。其中包括巡洋舰5艘，炮艇6艘，鱼雷艇13艘。军港主要设施是刘公岛铁码头。铁码头于1889年由道员龚照瑗主持筹备建筑。1891年竣工。用厚铁板钉成方柱，直径四至五尺，长五至六丈，中灌水泥，凝结如石，直入海底。铁码头长205米，宽6·9米，水深一7米。^⑨其它辅助设施有旗杆咀灯塔和赵北咀灯塔。旗杆咀灯塔位于金线顶旗杆咀上，也建于1891年。（铁制）高25米，照距10浬。系为指示威海港南口（又称东口）水道而设。塔上置四等灯，2000烛光，每分钟

旋转2次，塔身高出水面94·4英尺。⁽¹⁰⁾从1889年到1891年威海各海岸炮台陆续建成，并在威海湾南北两岸各设水雷营一处。1891年5月，北洋大臣李鸿章来威海校阅海军，向清政府奏报：“就渤海门户而论，已有深固不摇之势”后海军大臣醇亲王奕环为讨好慈禧太后，挪用海军军费修颐和园，北洋舰队再未添置新舰和装备。

1895年2月17日，日军进占刘公岛、北洋海军全军覆灭，威海为日军占领。中日战争后，德国强占胶州湾，俄国强租旅大，已控制长江流域的英国，为遏制俄国势力南下，作出侵占威海卫，在渤海湾与俄国对峙的决策。

清光绪二十四年（1898年），英国派遣舰队由香港开往渤海湾。英首相训令驻华公使：“必须以最有效、最迅速的方式，使日本人一旦撤出威海卫后，对威海卫有优先占领权”。为此，3月28日英公使向清政府提出租占威海卫的要求。但被中国政府拒绝。此时英又勾结日、德两国，一方面承认日德两国在山东的侵略利益，一方面保证不在威海卫附近再租借地域或敷设铁路，以换取德、日的支持。同时英军舰10余艘到达烟台，迫使清政府与英使谈判。5月24日英军在日军撤退后立即进占威海卫，8月，中英双方在刘公岛西端黄岛上举行租界仪式，威海卫沦为英国殖民地。英占后，英国政府即在威海卫设立临时行政署，由

英派驻威海卫的海军官员兼任，受英国驻华海军总司令的直接委托与指挥。次年由英国陆军部直辖。1900年以后始隶于英国殖民部。威海卫设行政长官公署，最高行政长官称办事大臣。由英皇直接任命，与英驻各殖民地总督相同。英国在威海卫驻兵，英国海军远东舰队司令部设在刘公岛上，在威海湾内常泊军舰3艘，每到夏季有巡洋舰5—6艘，鱼雷艇8—9艘，来刘公岛度假。另有英国海军陆战队驻刘公岛上。英占期间，在刘公岛又添设2座码头。

1901年建“公所”码头，码头为突堤式，长33·5米，宽4米，码头前沿水深—2米。1903年再建“康来”码头。该码头位于刘公岛中部，长46米，宽7·7米，水深—4米。两边及顶层均用大块石砌成，内以混凝土填实，周围护以木桩。专供装卸货物和搭乘旅客之用。1903年英国在威海卫建造了东码头，码头长91米，宽6·7米，水深—4米。1909年建东大楼码头长50米，宽3·5米，水深—3米，专供旅客使用。对于原有的灯塔英军也加以控制：这样整个港区全在英国的管理之下。

英国强租威海卫的初期，财政收入支不敷出，不足以维持其殖民统治。因此，英占当局决定辟威海卫为自由贸易口岸。进入威海港的货物不纳关税。自由贸易政策实施后，开始吸引国内外商人来威海卫经商，也促使外国商品在威海倾销。1904年较大的商号有“日开祥”，“振声永”、“祥泰永”、“裕源永”等6家，分