

中国水运史丛书

烟台港史

(古、近代部分)

人民交通出版社

内 容 提 要

本书为《烟台港史》的古、近代部分。

本书以港口的经济和技术发展为中心线索，系统地叙述了烟台港在不同的历史时期，特别是在烟台港被迫开放之后的各个时期中港口经济和港口建设的状况，对研究我国沿海港口发展史，有一定的参考价值。

中国航海史研究会

主任委员 胡家明
副主任委员 贵义和 马志义 高镇都
顾问 (按姓氏笔划为序) 马希德 卢东阁
田汝康 丘克辉 朱杰勤 庄为玑
何明德 陈嘉震 谢中峰 魏启宇

《烟台港史》编写工作顾问

(按姓氏笔划为序)

王守中 孔令仁 李 侃 密汝成 胡 滨 戚其璋

《烟台港史》编审委员会

名誉主任 张 进

主 任 曲海亭

副主任 朱 毅 陈江令

委 员 (按姓氏笔划为序)

丁抒明	于 江	于德义	马元乐
王永莹	王志强	王松贵	王德乐
毛文江	尹怀惠	石祖勋	刘玉瀚
刘先林	刘延洪	刘善利	孙茂海
毕康田	曲洪欣	任金泰	纪同训
杨玉生	杨国秀	林福生	高明德
郭启诚	郝新伟	梁振有	戚立心

《烟台港史》编写组

主 编 丁抒明

副主编 孙艺旗

编写人员 李福立 杨世强 徐彩琴 吴向民

出 版 说 明

一、中国水运史丛书包括以下若干门类的史书：

1. 综合性史书：包括《中国海港史》、《中国内河航运史》、《中国运河史》等部。

2. 内河航运史：包括各省、市、自治区的内河航运史和《长江航运史》。

3. 各海港史：包括沿海各主要港口的史书。

4. 专题性史书：包括《郑和下西洋》、《招商局史》、《民生公司史》等。

二、水运史的断限，统一按：鸦片战争（1840年）之前为古代史，鸦片战争至中华人民共和国成立（1949年10月1日）为近代史，建国以后为现代史。

三、这套丛书属专业史性质，是学术性著作，不是科普读物。读者对象主要是水运史专业研究工作者、一般史学工作者，具有中等文化程度的商业航海、水上运输、军事航海、渔业航海、海洋考察的广大从业人员，也可供对祖国航海有兴趣的青年阅读。

四、这套丛书，原则上由人民交通出版社公开出版。统一采用大32开印制精装本。

五、这套丛书的编写出版，得到交通部、海军司令部、农牧渔业部水产局、国家海洋局及中国航海学会等单位领导的大力支持。参加本书的编写人员，主要是上述单位所属的生产、科研、教学以及各省、市、自治区内河运输部门等单位的人员。还有国内若干大专院校、历史研究单位的专家、学者参加了本丛书的撰写、评审工作。因此，本丛书是集体劳动的成果。

《中国水运史》丛书

总序

中国，作为一个伟大的文明古国，屹立于世，已经有五千年的历史。中国的水运史，是中国文明史的重要组成部分，它对中国文明史的形成和发展，曾经产生过巨大的作用。

中国发展水运的自然条件，十分优越。大陆海岸线长一万八千多公里，河流五万多条，总长四十二万多公里，有大小湖泊九百多个。我们的祖先在很早以前，就在这块兼有大陆和海洋特征的广袤的国土上，利用优良的自然条件发展水运。

中国水运发展的历史，源远流长。早在新石器时代，已在天然河流上广泛使用独木舟和排筏。在浙江省河姆渡出土的木桨，证明在距今七千多年前，我国东南沿海的渔民已使用桨推进航海工具出海渔猎。春秋战国时期，水上运输已十分频繁。到了汉代，我国已有坚固的船舶，并已使用风帆和平衡舵，凭借季节风，远航到日本、朝鲜、东南亚和南亚各国。宋代已将指南针用于航海，这是我国古代航海技术上一项重大发明，它对人类文明的进步，有着重大影响。泉州出土的宋代海船，是我国当时与东南亚海上贸易繁盛的见证。明初郑和七次下西洋，组建了二百多艘海船，两万多人庞大的船队，历访了三十多个国家和地区，这是世界航海史上的壮举，使我国古代航海事业走上鼎盛时期。

我国港口的发展，在历史上有过光辉的篇章，早在春秋战国时期，燕国东部渤海沿岸即出现碣石港，以后发展为今天的秦皇岛港。汉代的广州港以及徐闻合浦港，已与国外有频繁的海上通商活动。广州、泉州、杭州、明州（今宁波）是宋代四大海港。

元代曾来我国游历的摩洛哥旅行家伊本·拔图塔在游记中称：泉州港“为世界最大港之一，实则可云唯一的最大港。”长江沿岸的扬州港，兼有海、河港口的性质，唐朝已是相当发达的国际贸易港了，当时大食、波斯的航商侨居者有数千人之众。“天下三分明月夜，二分无赖在扬州。”可见当时的扬州是经济繁荣、人文荟萃之地。

我国内河航运的发展，与我国文明史更有着密切的联系。黄河，是中华民族文化的摇篮，古时很多王朝建都于黄河之滨，其重要因素之一，是由于可以利用黄河水运。长江水系，水资源丰富，有灌溉和舟楫之利，历来是我国繁荣富庶之地。我国运河建设的光辉历史，是举世公认的。南北大运河，最早起于春秋末期吴国开挖邗沟，以后经过隋、元两朝大规模的扩建和连接，最后形成一条纵贯南北长达一千七百余公里的大运河。这条运河无论从工程规模和建筑水平上看，在世界古代水运工程史上都是罕与伦比的。

近代中国水运史，是一部侵略和反侵略、压迫和反压迫的历史。鸦片战争后，一系列不平等条约的签订，使沿海海关和港口完全受外国人所控制，内河航行权丧失殆尽。中国海上和内河的广大水域，竟成为帝国主义者天下！中国水运事业，在压迫下求生存，在反抗中求发展。1873年1月，成立了轮船招商局。民族资本主义的轮船业也随之逐渐兴起，先后成立了若干海上和内河航运公司，他们在近代水运史上，做出了重要的贡献。这一时期总的看来，水运事业有所发展，但发展缓慢，水运技术有所进步，但步履蹒跚。近代水运事业，孕育了中国最早产业工人之一的海员，他们是推动近代水运事业发展的动力，他们的反抗斗争，在中国民主主义革命史中占有突出的地位。

建国以后的现代水运史，是最辉煌的篇章。在中国共产党领导下，伟大祖国已恢复和勃发着青春的活力，社会的发展，历史的进步，各项事业的兴旺，都是前所未有的。中国的水运事业，取得了过去任何时期不可比拟的伟大成就。远洋运输从无到有，

从小到大，现在已建设成了一支包括具有各种船型的远洋船队。沿海和内河相继建成了一批现代化的港口和专业化的深水泊位，以及与港、航相配套的各种设施；集疏运系统、修造船工业、航务工程、通信导航、船舶检验、救助打捞、航域环境保护等，还建设了具有相当规模和水平的水运科研设计机构、水运院校和出版部门，初步形成了一个比较完整的水运体系，并正以比较高的速度向现代化迈进。

几千年的水运史，是一部经历盛衰起伏的历史。它是随着社会政治形势的变化而变化，随着经济因素的消长而消长的，归根结底，是受着社会生产力的推动和制约的。纵观中国水运史，虽然经过许多曲折，走过不少弯路，但成就始终是主流。对历史上的成败得失，应该按照历史唯物主义和辩证法的观点，透过反复的历史现象，认识历史事物的本质，从中总结正反两方面的经验，鉴古知今，古为今用。

人民，只有人民，才是创造世界历史的动力。几千年的水运史，是众多的先驱者和劳动人民经过艰苦奋斗创造的历史。从古代到中世纪，众多的航海者，远涉海洋，历尽艰辛，航行在中国沿海以及通向亚非的航线上，为中外的经济、文化交流做出了重要的贡献。隋朝开运河，参加运河施工的民工上百万人，死者不计其数，运河的建成，是无数劳动人民血汗的结晶，历史上曾出现过许多名垂青史的航海家、水运事业的建设者。如秦代的史禄，三国时的卫温，晋代的王濬、孙恩，唐代的刘晏、李处人，元代的郭守敬、朱清、张瑄，明代的郑和、郑成功，清代的靳辅、徐寿，民国时的卢作孚等。建国以后，为水运事业献身并做出杰出贡献的，更不胜枚举。前人艰苦创业的精神，值得我们崇敬，值得我们学习。

几千年的水运史，是进行爱国主义教育的好材料。对历史上先驱者的活动，对祖先留下来的光辉业绩，深入进行研究和发掘，大力加以宣传，使人民知之愈深，对伟大祖国就会爱之愈切。我国从古至今的水运发展史上，有许多工程上的奇迹，运输上的伟

业，水战上的壮举，这些在世界范围内，都有其突出的地位。周恩来总理曾经说过：“我们爱我们的民族，这是我们自信心的源泉。”将几千年水运史的光辉业绩放到世界范围内，就可以从相互比较中认识其价值，从而提高我们的民族自尊心和自豪感。”

把几千年的水运史，分门别类，编纂成书，陆续出版，主要目的在于系统地总结过去的历史，从中汲取历史唯物主义和爱国主义的可贵教益，更好地继承和发展前人的伟大业绩。

这套丛书，包括各海港史、各省航运史，长江航运史，运河史，招商局史，民生公司史等。在丛书的编写工作中，我们将遵循马克思主义历史学的观点，坚持求实存真的科学态度，在史料的收集、整理和考订的基础上，写出一套科学信史。但几千年的进程中，史料浩如烟海，其收集整理，一定会出现某些遗漏；历史上的某些疑难问题，一时也难以得出正确的结论。这些需请读者批评指正，也有待专家们继续研究探索。《中国水运史丛书》的出版，不是水运史研究工作的终结，而应是一个新的研究阶段的开始。我们希望，这套丛书今后将不断修订和再版，使之一代一代传下去，永受其益。

承先旨在启后，继往为了开来。总结过去的历史，归根到底，是为了开创新的历史。当前，我国正在进行水运事业的现代化建设。我们应该正确运用历史经验，从中引出规律性的认识，将革命热情和科学态度紧密结合起来，为中国水运事业的振兴而百倍地努力，写出中国水运史更加光辉灿烂的新篇章。

中国航海史研究会
人民交通出版社

前言

《烟台港史》是根据交通部、中国航海学会以及中国航海史研究会的布署和要求编写的，全书以经济和技术发展为中心线索，采用通史体例，旨在反映自古以来人们利用烟台港从事经济活动的客观过程，努力探讨港口发展的规律。

《烟台港史》共分两册出版，第一册为古、近代部分，第二册为现代部分。本书为第一册，即古、近代部分。

中央顾问委员会委员、中国航海学会理事长彭德清，原中国航海史研究会主任委员贺崇陞、原副主任委员王大勇，对《烟台港史》的编写非常关心，先后做过重要指示。

交通部部长钱永昌为本书题写了书名。

烟台港务局高度重视《烟台港史》的编写工作，为加强组织领导，专门成立了编审委员会，原港务局党委书记张进为名誉主任，局党委书记曲海亭任主任，局长朱毅和党委副书记陈江令任副主任，局属各有关部门和单位的负责人任委员。

本书的编写和出版，是与史学界前辈的精心指导分不开的。1982年，义和团运动史研究会召开年会期间，戚其璋研究员曾针对如何编写港史的问题，专门约请史学界专家举行座谈会。李侃、刘德麟、丁名楠、钱宏、宋士堂、夏东元、顾长声等专家学者先后发表了重要的意见。

为保证史书的质量，港务局特邀王守中、孔令仁、李侃、宓汝成、胡滨、戚其璋等六位学者为顾问。他们多次专程赴烟，给我们以具体的指导。史稿完成之后，宓汝成研究员又进行了仔细的审阅和修改。

暨南大学朱杰勤教授以及《研究生学报》主编邱进亦曾审阅

了本书的篇目，并提出宝贵的修改意见。

在搜集资料过程中，我们曾得到烟台市档案馆、烟台市博物馆、烟台市图书馆、烟台市芝罘区档案馆、青岛市档案馆、山东省图书馆、山东省档案馆、山东师范大学图书馆、山东社会科学院图书馆、北京图书馆、中国社会科学院经济研究所图书馆和近代史研究所图书馆、对外经济贸易大学图书馆、中国第一历史档案馆、中国第二历史档案馆、中国科学院图书馆、辽宁省档案馆、大连图书馆、南京大学图书馆、上海图书馆以及烟台市芝罘区公安局、烟台海关、烟台市交通局、烟台市史志办公室、大连港、秦皇岛港、天津港、青岛港、上海港、杭州港、广州港等近百个单位的大力支持和协助。

《烟台港史》是烟台港务局集体劳动的成果。在局党委和编委会的直接领导下，全局各单位均给予了大力支持和帮助。

曾经参与《烟台港史》编写组工作的有：傅国民、高长城、张建光、于长乐、郑承清、于新利、宫云民、孙振安等同志。曾经协助搜集资料的有：陈江令、刘延洪、矫佩军、哈本厚、王金生、于文钧、曲利英、孙秋兰、郭红等同志。莫福如、郑犁、王靖、于东杰等同志翻译了部分外文资料。刘福寿同志翻拍了部分资料。

在此，谨向上述各级领导，史学界前辈以及所有曾经给予我们支持帮助的单位和个人，表示衷心的感谢！

由于我们水平不够，书中可能存在不少错误之处，衷心希望各级领导、史学界前辈和热心的读者，给予批评指正。

编 者

1987年10月

目 录

概述.....	1
第一章 古代的天然良港.....	6
第一节 胶东史前文化的发展与芝罘湾的形成.....	6
第二节 山东沿海交通的发祥地	10
第三节 南北海上运输中的避风港	13
第四节 山东北部的海防要塞	17
第二章 两次鸦片战争期间的烟台港	20
第一节 港口贸易的兴起与厘局的设立	20
一 烟台港口贸易在海漕中兴起	20
二 鸦片战争对烟台港的影响	21
三 烟台在港口贸易推动下成为商业兴旺的港埠	22
四 烟台港的苛捐杂税和厘局的设立	23
第二节 西方资本主义势力对烟台港的走私渗透	27
第三节 烟台港成为侵略者的军事基地	28
一 法国选中烟台港为侵略基地	28
二 清政府在烟台沿海军事设防上的错误	30
三 法国侵略军侵占烟台港	31
第四节 烟台港的被迫开放	34
一 英国要求烟台港开埠通商	34
二 清政府被迫在烟台港设立海关	35
三 登莱青道署移驻烟台及户关的设立	39
四 海关、户关的区别和海关对港口发展的影响	40
第三章 烟台港半殖民地化的开始	45
第一节 港口管理大权的旁落	45
一 英国人充任东海关税务司	45

二	东海关的港务管理	46
第二节	烟台港开放初期的港口贸易	50
一	畸形发展的进出口贸易	50
二	英国开辟对烟台港的直接贸易	55
第三节	急剧扩大的外国航运势力	58
第四节	港口成为侵略者的活动基地	61
一	英、法、美等国在港口的军事活动	61
二	英国对山东资源的“调查活动”	62
第四章	港口的早期建设与腹地经济及港埠的发展	65
第一节	早期的港口建设与腹地交通	65
一	海关码头与卢逊灯塔的建设	65
二	烟黄大道与水路交通	68
第二节	中国官办航运企业的出现	71
一	招商局在烟台的航运	71
二	招商局与外国航运势力的竞争	73
三	盛宣怀经营的“广济”轮	74
第三节	腹地经济的变化	76
一	洋货的大量输入	76
二	农副业产品成为大宗出口的商品	81
三	特殊的商品生产——鸦片	84
四	民族工业的产生	86
第四节	港埠城市的发展	87
一	政治、经济中心的形成	87
二	沿海人口的聚居	90
三	烟台城区的建设	92
第五章	烟台港向近代港口的演变	99
第一节	甲午战争后的港埠形势	99
一	外国经济势力的扩张	99
二	烟台外国领事团辟设“租界”的活动及后果	104
三	帝国主义对烟台港“内港”航运的渗透	108

第二节 北方诸港的开放对烟台港的影响	110
一 中国北方主要沿海港口的开放	110
二 烟台港在竞争中的失利	112
三 烟台港在竞争中失利的必然性	116
第三节 大规模建港工程的初起	119
一 南北公共码头岸路工程和烟台山灯塔	119
二 东西公共码头岸路工程	122
三 烟潍铁路的筹议	124
第四节 人工港池的成型	126
一 烟台海坝工程会的成立	126
二 几种建港方案的提出	128
三 东、西防波堤工程的筹备	129
四 东、西防波堤的施工	132
第六章 近代港口形成后的发展与停滞	139
第一节 东、西防波堤建成后的港口形势	139
一 以东、西防波堤为主体的人工港池和西防波堤 的独特作用	139
二 港口装卸方式的局部变化	144
三 对人工港池及北码头的利用	146
第二节 港口客运的发展	152
一 客运兴起的背景	152
二 客运发展的概况	155
三 客运对烟台商埠发展的影响	163
第三节 近代港口对渔业和民族航业、工商业的促进	166
一 渔业的发展和渔港的形成	166
二 民族航运业的发展	168
三 民族工业的发展	172
四 烟台特区的建立	177
第四节 港口建设的停滞	180
第五节 常关的裁撤及其后果	183

第七章 烟台港沦为日本的殖民地港口	192
第一节 日本强行“接管”烟台港	192
一 日本对烟台港的经济调查和武装占领	192
二 芝罘港务局的成立	193
第二节 港口城市经济的高度垄断	197
一 从港口税收入手控制城市金融	197
二 日本工商势力在烟台的独霸	198
三 烟台民族工商业的衰败	201
四 殖民地港口的物资封锁政策	203
第三节 “国际运输”统辖下的码头工人和装卸生产	204
一 码头工人的组织和收入	204
二 港口驳运装卸的改进和实际货运量的下降	209
第四节 海关码头的维修	211
第五节 被日本所垄断的港口贸易	215
第八章 解放战争时期的烟台港	221
第一节 烟台港的第一次解放	221
一 烟台市暨烟台港的解放	221
二 海坝工程会的恢复与港口维修	222
三 码头工会的成立	223
第二节 国民党占领下的烟台港	226
第三节 烟台港的第二次解放	227
一 克服困难抢修港口	227
二 港口贸易的恢复	228
三 码头工人的支前活动	235

概 述

烟台港位于北纬 $37^{\circ}32'48''$ ，东经 $121^{\circ}23'55''$ 。地当欧、亚板块山东半岛北部 隔海与辽东半岛的大连港遥遥相对。属黄海海域

烟台港是一个天然港湾，以中华人民共和国交通部于 1955 年勘定的港界为准，全部水域面积约 66.86 平方公里。整个港湾呈 U 型向东和东北方向敞开，崆峒群岛在东北部兀峙海面，形成两个宽阔的海口。芝罘岛尤如巨大的灵芝横卧北部，是港湾的主要屏障。沿岸东部以磨盘山为界。港湾沿岸地带坡度约 $1 \sim 2\%$ ，地面高程约 4.8 米，背部接丘陵群，平均标高 72 米。

港区地质属第四纪海相沉积层，水域地层结构大致是淤泥层、沙质粘土层和厚粘土层。

烟台港所在地区属温带季风气候，海洋性较强。四季明显，气候温和，夏季受海风调剂，气候凉爽，冬季有时受西伯利亚和蒙古高原寒流影响。全年气温以 12、1、2 三个月最低，以 6、7、8 三个月最高。据 1959~1973 年的统计资料，历年最高气温系 38°C （1972 年），最低系 -13.1°C （1970 年），历年平均气温系 12.5°C 。全年降水以 7、8 月份最多，占年降水量的 50% 以上，以 1、2 月份最少，不足年降水量的 4%。春夏早晨时有小雾，对航运影响不大。

港口潮汐属半日潮型，据 1953 年 6 月~1956 年 3 月资料表明，平均潮位为 +2.08 米，平均潮差为 1.67 米。芝罘岛与崆峒岛之间，当风向为东北、风速 15.3 米/秒且延续时间在 12 小时以上时，波高 3.45 米，最大波高 4 米左右。冬季海面一般无冰冻现象。

烟台港所处山东半岛，自崂山湾至莱州湾海岸线总长约 1600 公里，蜿蜒曲折，岛屿众多。半岛陆地、平原洼地主要分布在北部的莱州（掖县）、黄县、宁海州（牟平）沿海和南部的即墨、莱西、莱阳一带，其余多为山地丘陵。海拔在 500 米以上的较大山岭，自西向东有大泽山、罗山、艾山、牙山、昆嵛山、伟德山等。主要河流有大沽河、清洋河、五龙河、乳山河、母猪河、黄垒河、黄水河等，均系山溪性河道，无甚通航价值。

烟台港的经济腹地比较广阔：向东可达宁海、文登、荣城一带，向南可达莱阳、海阳、平度一带，向西经福山、栖霞、登州（蓬莱）、黄县、莱州、昌邑、青州（益都）、淄川，长山、邹平、章丘以达济南，古代径与穿越山东西部的北京——安庆和北京——苏州两条大道相接。此外，还可以通过烟台港西部沿海的大、小清河转运，联系范围广泛。因此英国人在港口开放初期就已看到烟台港是山东以及邻近的诸如山西、陕西、河南、河北诸省的货物中转站。仅以此五省相计，烟台港经济腹地的总面积约 90 万平方公里。

腹地物产资源十分丰富。如山西生产小麦、高粱、棉花、莜麦、胡麻，尤其是煤储量在全国占重要地位；在陕西秦岭以南盛产木材、油桐、漆，渭河平原是我国重要产棉区；河南除发达的农业外，矿产有煤、铁、铝土、云母、银等，伏牛山地是柞蚕丝著名产地；河北为我国粮棉主要产地之一，盛产小麦、谷子、玉米、高粱、棉花、花生、大豆、芝麻等经济作物；山东作为烟台港的直接腹地，不仅盛产各种经济作物，还有极为丰厚的矿藏，胶东丘陵地区更以柞蚕丝和水果闻名于世。

19 世纪 70 年代，英国人曾对山东经济状况做过调查。根据这次调查，全省 12 个府和 107 个县，总人口约 3000 万人。资源情况为：金属矿有 6 种，非金属矿约 4 种，水果 11 种，农产品 24 种，