

【黄河三角洲研究】

# 民国时期黄河三角洲交通业对农业发展的影响

李博文<sup>1</sup>, 赵永<sup>2</sup>, 王凤翔<sup>3</sup>

(1. 滨州市博物馆, 山东 滨州 256600; 2. 滨州市交通运输事业服务中心, 山东 滨州 256600;  
3. 滨州学院 孙子研究院, 山东 滨州 256603)

**摘要:**民国时期, 铁路、公路等现代交通运输方式在黄河三角洲不断发展, 但畜力和水运等传统运输方式仍发挥着重要作用。各种交通运输方式相互配合, 不仅扩大了农产品的销售市场, 而且促进了区域种植结构的变化, 加速了自然经济的解体, 一定程度上推动了农业现代化进程。

**关键词:**民国时期; 黄河三角洲; 公路; 铁路; 水路; 农业

**中图分类号:** G 127; F 570 **文献标识码:** A **DOI:** 10.13486/j.cnki.1673-2618.2023.01.011

交通作为经济发展的先行官, 是制约区域经济发展的重要因素。关于黄河三角洲<sup>①</sup>交通史的发展研究, 学界已进行了前期探讨, 如李靖莉等对晚清时期和中华人民共和国成立至改革开放两个时间段内黄河三角洲交通运输业进行了梳理<sup>[1]</sup>; 王爱民等对民国时期交通运输业对市镇的影响作了探讨<sup>[2]</sup>, 对近代张店依托胶济铁路的交通优势, 逐渐发展成为重要城镇的概况、诱因和特点进行了分析<sup>[3]</sup>, 这些成果为以后的进一步研究打下了良好基础。但令人遗憾的是, 相关研究成果较少涉及民国时期本区公路研究。笔者试对民国时期黄河三角洲的交通发展情况及对农业的相关影响做一梳理探析, 以求教于方家。

## 一、民国时期黄河三角洲主要交通方式

“交通举, 百业兴”, 山东自古即为交通要冲, 陆路、河运、海路极为发达。民国时期, 铁路、公路等新式交通在山东不断发展, 并以此为基础形成了“沿铁路两旁, 公路繁伙, 为其支线, 于是全省臻于联络”<sup>[4]-(子)</sup>之势。这一时期, 黄河三角洲各县间也建立起便利的公路, 并围绕胶济铁路修筑了部分汽车路, 但铁路、公路等现代交通体系尚未完善, 运输能力有限, 水运在此地仍发挥着重要作用。

### (一) 陆路交通

1. **铁路** “交通为实业之母, 铁道又为交通之母”<sup>[5]</sup>, 山东省内“胶济、津浦两路, 互相经纬,

<sup>①</sup> 按照不同的划分标准, 黄河三角洲区域范围存有较大差异。本研究中的黄河三角洲, 以现行黄河主河道的位置为主体, 结合民国时期的山东行政区划而划定, 即包括现在滨州、东营两市的全部以及淄博市的高青和桓台、周村的一部分。上述区域民国时期分别隶属于无棣、沾化、利津、阳信、惠民、滨县、蒲台、青城、齐东、邹平、长山、高苑、博兴、广饶与桓台, 共计 15 州县。

收稿日期: 2022-10-20

基金项目: 山东省社会科学规划研究项目“民国时期黄河三角洲棉花产销合作研究”(19CLSJ02); 滨州市社会科学重点课题“近代以来黄河三角洲交通业发展情况研究”(22-SKGH-107)

第一作者简介: 李博文(1992—), 男, 山东惠民人, 文博馆员, 主要从事齐鲁区域文化研究。

E-mail: 977757742@qq.com

为鲁省交通之总脉”<sup>[4]-(子)</sup>，就黄河三角洲而言，仅胶济铁路经过其南部一隅的桓台、长山两县。桓台县铁路“东由淄川鸿沟庄西入境，西至淄川新寨子庄东出境，中历杏园、张店等庄，共八里”<sup>[6]390</sup>，设有张店站；长山县铁路“由新城县（桓台）入境，自东南乡马尚庄起，至西南乡山润庄出境，入淄川界，经过芽庄、周村，计长三十五里”<sup>[7]</sup>，设有马尚、周村两个车站。特别是民国时期的周村站，因坐拥得天独厚的区位优势，为“鲁省重镇，乃长山、高苑、博兴、桓台、广饶、章丘、邹平、滨州、蒲台、青城、齐东、惠民等县之商业中心”<sup>[8]399</sup>，凡是客旅往来、商贸经营者大多云集此处。

2. 公路 公路运输机动灵活、快速便捷，对

短途运输而言尤为重要。虽然北洋政府时期胶济、津浦铁路已建成通车，对山东的交通运输发挥了重要作用，但铁路必须铺设轨道，经济辐射范围有限，要想通达海港、联络铁路，使广大地区脉络贯通，仍需依靠公路。因公路“不敷铁轨，较之铁道省费十倍，其效用反较铁路自由而便利”<sup>[9]</sup>，故而“山东省政府积极建设公路”<sup>[10]</sup>。为更好地发挥公路与铁路辅车相依的优势，黄河三角洲的公路建设也多与胶济铁路沿线的张店、周村、济南等站相互衔接，如张博路、周青路、济利路、济武路等。除此之外，黄河三角洲各州县之间，也建立起了彼此相互联系的公路，从而构建起较为完整的交通网络。为便于更直观的了解，可通过表 1 进行分析。

表 1 1934 年黄河三角洲省道简表

名称	起止地点	长度 /千米	宽度 /米	过县别	经过重要地点	通行 车辆	主要 运输货物	载客价格	备注
济武路	济南市 惠民县治	169.86	7.00	历城、齐河、临邑、商河、惠民	淤口镇、夏口镇、营子镇、临邑县治、宿安镇、商河县治	汽车、骡车	布匹、杂货	长途汽车由济南至惠民票价七元五角	
济利路	济南市 利津县治	219.45	7.00	历城、章丘、齐东、青城、滨县、蒲台、利津	河套圈、济土、济台、小清河、胡家岸、台子、大郭家、张龙罔、道旭、麦麻镇	长途 汽车		长途汽车由济南至利津每次票价五元九角、由利津至济南每次票价九元六角	本路货运颇少，盖水道运输价格较汽车低廉数倍
辛石路	辛店、石村	51.30	7.00	临淄、广饶	临淄县治、广饶县治	长途 汽车		长途汽车由辛店到石村票价二元二角	本路为赴胶济铁路之孔道
张博路	张店、博兴县治	63.84	7.00	桓台、博兴	雅和庄、索镇、姜家坊、阁子里、王庄、魏家庄、南北营、潘家庄	长途汽车、大车	煤炭、棉花	长途汽车每次由张店至博兴每次票价二元二角	本路为博兴赴胶济线之孔道
周青路	周村、小清河边	86.64	7.00	长山、邹平、齐东、青城	长山县治、邹平县治、青城县治	长途 汽车		长途汽车由周村至小清河票价三元	本路货运不甚发达
长高路	长山县治 高苑县治	44.46	7.00	长山、桓台、高苑	邢家庄、陈家庄、顺河庄、红庙、岔河	长途汽车、大车、人力车	煤炭、棉花、杂货	长途汽车每次由长山至高苑票价一元六角	

资料来源：《中国实业志(山东省)》，宗青图书公司，1934 年版，二二(子)。

通过表 1 可以清晰地看出，黄河三角洲各州县均已建立起相互联系的公路，并且公路也有省道和县道之别，县道由“各县旧有之官道，改善加宽”而成，而省道则是“全省县道中之一部分，划归建设厅管理”<sup>[4]—八(子)</sup>的道路，二者宽度均为 7 米，全为自然土路面，只是管理者不同而已。这

一时期，大部分公路已通行汽车，特别是埕口到惠民的埕武支路和惠民到周村的惠周汽车路的互通，以及潍坊到惠民的潍惠汽车路的运行，将黄河两岸的南北大部分县区直接和胶济铁路联系起来，进一步加强了各县域之间的联系。但也可看出，这一时期黄河南岸的公路建设密集程度

明显高于北岸,这与南部区域距离胶济铁路较近和其经济发达密不可分。

## (二)水路交通

1. 河运 水路运输因其运费低廉,对大宗货物具有很大的吸引力,特别是黄河和小清河的航运,在山东省内占据重要地位。“鲁省水道交错,堤埝纵横,所有河道不下数百条,但在交通方面有贡献者,仅黄河、小清河、运河、卫河四流”<sup>[4]九三(子)</sup>,对沿黄各地区来说,黄河发挥的运输职能不容小觑。“黄河在鲁省境内全线可以通航”,通航里程约620余千米,而“通航之船只,以帆船最伙”<sup>[4]九四(子)</sup>,在1918年时山东黄河上行驶的帆船便达1600余艘,是沿黄诸县交通运输的主要工具。这一时期,黄河三角洲沿河重要码头达20余处,如台子镇、榆林镇、清河镇、北镇、道旭、王家庄等。其中,惠民县的清河镇因地处济南泺口与黄河入海口之中枢,商贸尤为繁华。行人若从清河镇乘船至泺口,每人仅需1.5元,若从清河镇装运货物至泺口,每100斤仅需1元,而帆船航行之速度与风向和水流密切相关。正如《续修惠民县志》所言:“朝由泺口登风船,顺风顺流,不到日夕,即抵清河镇,即汴、郑、兖、曹之商船,顺风顺流,速度逾人马力数倍。若顺流逆流速度与顺风逆流等,日行尚能百余里。唯风与流俱逆,只凭拉索,速度与人之步行等,且较迟缓。邑境之码头渡口,林立栉比,商务亦较内部为活跃,故沿河一带较为方便。”<sup>[11]</sup>

除黄河外,小清河与徒骇河也曾承担着商运功能。特别是小清河,曾是沿河的博兴、广饶等县最为便捷的交通道路之一,“上达历城之黄台桥,下至寿光之羊角沟,盐艘往来,风帆利涉。迩来商业日盛,土产之销售,亦赖此河路以为运输”<sup>[12]138</sup>。徒骇河上的商船主要行驶在下洼以下河段,“由套儿河口入下洼一路,帆船往来不绝,并可驶汽船”<sup>[13]859</sup>,但水量不定,航运受此影响较大。

2. 海运 海洋运输主要集中在黄河三角洲北部的埕口附近,清末青岛未开埠之前,“埕口成为仅次于烟台的山东第二大港”<sup>[1]54</sup>,其运输路线,“东南至蓬莱,北抵天津,横渡山海关等处,可一帆而至。旧为运粮径道,商舶辐辏,轮船往来,沿海渔铺,舟以千计。鱼盐之利,泛衍饶益,民以

溯殖焉”<sup>[14]55</sup>。民国时期,埕口仍有船只可通“河北省之塘沽,现有新顺、裕华、大菠萝三轮来往营业”<sup>[4]一一二(子)</sup>;同时此地还设置了海关分局,“稽查商货出入,征商税、抽厘捐,居海关税十分之三。出口货以红枣、海物为大宗,入口货以木料、铁器、药材、南纸为大宗,粮石(食)时出时入”<sup>[14]67</sup>;此外,政府在下洼也设立了海关分局,“征税抽厘与埕口等,出口货以红枣为大宗,入口货以木料、粮石(食)为大宗”<sup>[14]68</sup>。

## 二、交通发展对农业的影响

便利的交通扩大了农产品的销售市场,黄河三角洲的棉花、杂粮等大量农产品首先汇集于胶济铁路沿线的济南、周村、张店,再转运至青岛,通过青岛港运售世界各地。同时,海外市场需求的不断变化,又促使内地农业种植结构不断调整,并趋于专业化,农产品销售的商品化和国际化,加速了自然经济的解体,推动了黄河三角洲农业现代化的进程。

### (一)扩大了农产品的销售市场

“新式交通手段的出现,缩短了农村到市场的运输时间,在减少费用的同时,为大批量农产品的长途运输提供了可能”。<sup>[15]</sup>黄河三角洲物产丰饶,以黄河三角洲为主体的鲁北棉区,是近代山东两大棉花专业产区之一,是民国时期山东省推行棉花产销合作的开首之地,且棉花品质居全省之冠。据《山东棉业调查报告》记载,“全区棉田面积约在百万亩以上。其中,中棉棉田为七十余万亩;美棉棉田约在三十五万亩左右,为中棉棉田之半”<sup>[16]53</sup>,而该区所植棉花除极少自用外,大部分用于外销。其运销情况如表2所示。

黄河三角洲的棉花销售市场主要集中在胶济铁路沿线的张店、济南等地。“张店为鲁北之重要棉花市场,为小清河流域及黄河以北滨县、蒲台等县棉产之集合地。每年集中该地之棉花约13万包。自高苑、博兴、广饶来者,约占3成;自邹平、齐东、章丘来者,约占2成;自滨县、蒲台、利津来者,约占5成”<sup>[16]72</sup>,然后“以火车直运青市”<sup>[16]75</sup>。而黄河三角洲运往张店的棉花多走张博路,“济武区张博汽车路为棉花运输之要路,自张店起北行,经索镇、曹王庄,绕锦秋湖东岸出境,渡小清河一百十里而至博兴县,秋收棉花上

市时,博兴、高苑、滨县、蒲台等县之赴张店者,均经此路之一段或全段,惟近以此路汽车停驶,近路者多改用二把手车运输,其路远者则多以牛车装载”<sup>[16]159</sup>。此外,该区每年约有 40 余万担棉花,因河运费低廉运售至济南中转,“济南为山东陆路交通中心,铁路、公路均以该地为联系站,山东主要农产物之销售于外地者,亦先集此,再转运各县”<sup>[16]133</sup>。黄河三角洲转运至此的棉花,“除销售本市各纱厂外,大部运销青岛及上海,平

均计全年进花 120 万担,其中运销青岛者约占 80 万担,运销上海者约占 20 万担,本地各纱厂销售 20 万担”<sup>[16]117</sup>。周村亦是棉花集散地之一,“周村本为胶济路棉花市场之中心,近年来齐东、蒲台、滨县、博兴、高苑等县棉田激增,农民因离张店较近,故多运往张店出售,而不去周村,一般收买棉花者亦群集该地,设立公司及轧花厂”<sup>[16]157</sup>,但其西部的章丘、齐东、邹平部分棉农因离周村较近,仍运售至此地。

表 2 1935 年黄河三角洲棉花运销情形表

县别	运销地	费用	运销情形
邹平	张店、周村		骡马车
齐东	济南、周村、张店	运济南每千斤一元五角;运张店每千斤三元	小清河民船往济南,畜力车往周村、张店
博兴	张店	每包约一元	畜力车
高苑	张店、济南	张店九十里,每包八角;济南二百四十里每包三角	运往张店用畜力车;运往济南用小清河民船装运
滨县	济南、张店、周村	运济南每百斤二角;运周村、张店每百斤一元五	运济南由黄河民船载运,运张店用畜力车
沾化	济南、周村、潍县、天津		用畜力车装至周村转胶济路到济南,运往天津用大车及民船
蒲台	济南、张店、周村、潍县	每百斤百里一元至一元二角	畜力车及黄河民船

资料来源:《山东省棉业调查报告》,华北农产研究改进社,1936 年版,第 77 页。

便利的交通在开拓棉花销售市场的同时,也促使粮油、菜蔬的商品化程度进一步提高。如博兴县农产中“高粱为主要产物,种植亩数最多,本县食之不尽,年有一部输于桓台。大豆出产量颇大,以桓台索镇为销场”<sup>[8]134</sup>,这些“粮食、水产俱由旱路、河船外运”<sup>[8]145</sup>。长山县,“小麦除本地食用外,尚可余剩十分之五输出。高粱、谷子、豆子丰收时尚可外运。豆之销场不定,高粱、谷子之销场为博山。菜蔬中之白菜、辣菜、山药等,运销济南、博山、淄川等处。梨产于山区,品质尚佳,可销及邻县边境;柿亦产于山区,半销于滨县、蒲台一带;县境东北部宅边地头枣树较多,晒干运销青岛、胶县等处,或由青岛出口南运”<sup>[8]389</sup>;桓台县每年“小麦总产量达七千三百余万斤,十分之八输于济南。白菜在东部索镇一

带,运销济南甚多。辣椒亦在东部,前此畅销高丽、日本。此邑春韭最有名,分销胶济、津浦两路沿线,运至南京。藕销路颇广,东至胶东,南至博山、莱芜,北至黄河沿岸。蟹极肥美,销青岛及铁路沿线”<sup>[8]179</sup>;沾化县土产“以豆类为大宗,棉花、小麦、玉蜀黍次之,如果水旱无伤,土产不但敷用,并可装运出口”<sup>[13]868</sup>。兹就胶济铁路沿线经济调查报告中黄河三角洲外销农产情况摘录如表 3 所示。

交通的不断完善为黄河三角洲农产品商品化提供了便利条件,使得黄河三角洲农产的外销率大幅提升。20 世纪以后,青岛、烟台等港口设施的不断完善和远洋运输的发展,为黄河三角洲农产品输出提供了可能。胶济铁路和各县公路的修建,密切了黄河三角洲与青岛等沿海口岸以

及济南、周村、潍县等工商业中心的联系,使黄河三角洲与世界市场的联系更加紧密,加速了农产品商品化的步伐。

表 3 1933 年黄河三角洲外销农产品表

县域	种类	总产量/担	输出数量/担	外销率/%	输出地点	运输方式
广饶	花生	24 000	20 000	83.33	青岛	大小车、火车
	烟叶	5 600	5 000	89.29	辛店、潍县	大小车、火车
博兴	高粱	200 000	20 000	10.00	桓台	大车载运
	豆	119 500	40 000	33.47	桓台	大车载运
	棉花	80 000	60 000	75.00	青岛	大车运往张店发火车
高苑	高粱	60 000	12 000	20.00	桓台	大车载运
	豆	39 000	10 000	25.64	桓台	大车载运
	棉花	46 875	46 875	100.00	青岛	大车载往张店装车
	杂粮	12 500	8 000	64.00	临近各地	大车载运
长山	小麦	367 200	183 600	50.00	济南	大车、火车、小清河帆船
	谷	367 200	67 000	18.25	博山、淄川	大车
	高粱	243 200	43 000	17.68	博山、淄川	大车
	棉花	1 000	500	50.00	青岛	大车
	菜蔬	120 000	40 000	33.33	济南、博山、淄川	大车、火车、帆船
邹平	小麦	215 490	4310	2.00	济南	火车
	豆	299 960	9410	3.14	潍县、周村	火车、大车
	高粱	231 460	11 570	4.99	周村、章丘、博山	火车、大车
	棉花	32 780	16 590	50.61	济南	火车
桓台	小麦	736 000	588 800	80.00	济南	乌河、小清河帆船
	菜蔬	200 000	150 000	75.00	临近各县、青岛、济南、胶济、津浦沿线、日本	河船、铁路、旱脚

资料来源:《民国铁路沿线经济调查报告汇编(六)》,国家图书馆出版社,2009年版,第116—429页。

## (二)促使经济作物种植专业化

晚清民国时期,随着以铁路为代表的现代交通方式的出现,结合市场需求和各地气候、土壤等条件,在中国农村开始形成了一些经济作物相对集中的产区,这在通商口岸附近农村表现得尤为明显。<sup>[17]73</sup>胶济铁路和沿线公路的兴建,拓宽了青岛港的经济腹地,将包括黄河三角洲在内的鲁北地区纳入其腹地范围,随着港口市场需求的变化,其腹地内的农业种植结构出现了前所未有的调整与变化,黄河三角洲美烟和花生种植的专业化,便是对青岛港市场需求变化做出的回应。

美烟于1913年由英美公司引入山东,当时公司“劝诱农民广种烟草,授以美国新种,教以栽培新法,缔结契约,以固其意,成效大验”<sup>[18]9541</sup>,于是坊子及周边地区的麦田全部改种烟草,变为了美国烟草公司的农场,南洋烟草公司亦在坊子设立机构,专职收购烟草,进一步刺激了美烟种植范围的扩大。由于“种洋烟者,利恒数倍”<sup>[19]113</sup>,故黄河三角洲农民种植积极性很高,特别是靠近胶济铁路沿线的广饶和博兴两县,烟草种植面积与日俱增,形成了专业种植区,正如《重修博兴县志》所言,“近岁二四五等区,视(烟草)

为农业副产,获利颇厚。均为旧志所未及,补录于此”<sup>[12]100</sup>。在《民国铁路沿线经济调查报告》中

对广饶县的烟草产销情况进行可详细的统计,如表 4 所示。

表 4 1934 年广饶县烟草产销表

种类	种植面积 /亩	每亩产量 /斤	总产量 /担	每担价格 /元	产品总值 /元	输出数量 /担	输出地点	运输方式
烟叶	2 800	200	5 600	15	84 000	5 000	辛店 潍县	大小车 火车

资料来源:《民国铁路沿线经济调查报告汇编(六)》,国家图书馆出版社,2009 年版,第 117 页。

通过表 4 可知,广饶县烟草种植面积、亩产和商品输出率都很高,其输出路线主要是通过广(饶)临(淄)路运至辛店站,或通过潍(县)惠(民)路运至潍县站,再通过胶济铁路转运青岛。除此之外,惠民县烟草常年输出量约 5250 市担,阳信县烟草常年输出量约 3750 市担,滨县烟草常年输出量约 900 市担,都是已经熏干的美种烟叶。销往地点均在胶济铁路沿线的烟叶收集点,然后再通过胶济铁路转运他处。“洋种烟叶之初步集中地点,皆在胶济沿线各站……车站附近市集,多有各大烟公司设庄坐收,吸引邻近各县所产之烟叶。烟叶收集后,大部分向东运于青岛,以待

转运出口;小部分则向西聚于济南,或销本埠各烟厂,或输往天津上海。”<sup>[4]一一二(戊)</sup>

花生作为重要的油料作物,因利润丰厚,清末民初开始在黄河三角洲普遍种植,特别是洋种大花生的引种,主要是用于外销。如惠民县,“近数十年,自和平一带,兴种花生,为出产大宗,民生因之渐俗”<sup>[11]</sup>;齐东县种植花生者甚多,多销行本境及运售他境。据 1934 年的《中国实业志(山东省)》记载,当时全省 80 余县的花生均有外销情况,但这“非全省外销之数,往往有输至邻县,制成生油,然后运往省外者”<sup>[4]一九七(戊)</sup>,黄河三角洲各县花生产销情况摘录见表 5。

表 5 1934 年黄河三角洲花生产销表

地域	常年产量/市担	常年外销量/市担	外销率/%	输出地点
齐东	162 099	60 000	37.0	济南、周村、青岛
惠民	138 240	80 000	57.9	济南、周村、滕县
阳信	3 000			
滨县	36 000			
蒲台	12 000			
广饶	300 000	200 000	66.7	青岛

资料来源:《中国实业志(山东省)》,宗青图书公司,1934 年版,一九八(戊)——二〇二(戊)。

通过表 5 可以清晰看出,黄河三角洲种植花生的州县,花生多有外销记录,有的外销比例甚至较高,其外销输出地主要有青岛、济南、周村等地。《中国实业志(山东省)》中有“山东最大之花生市场有四,以青岛为最要,济南次之,烟台更次之,最末为威海”<sup>[4]二〇三(戊)</sup>的记录,黄河三角洲所产的花生大多沿黄河首先集散于济南,“黄河在鲁省境内全线可以通航……沿河运输之货物,以各县出产不同而异,大概以花生米、麦子、面粉、黄豆、黑豆、小米、棉花……等项为最多”<sup>[4]九四(子)</sup>,

然后沿津浦线北运天津,或沿胶济线东运青岛,抑或在此转运他处。

### (三)加速了小农经济解体进程

小农经济,又称自耕农经济、自然经济,以男耕女织为主要经营形式,使用铁犁牛耕,注重精耕细作,在中国已有数千年之久。民国时期,随着新式交通的兴起与发展,中国卷入国际市场的程度不断加深,使农村产地市场、城镇专业市场、城市集散市场以及进出口市场、中心市场联系在一起,促使传统小农经济进一步发生改变。特别

是“牛只从小农经济条件下作为田地犁耕工具到对外贸易的一种大宗商品,这是山东自然经济逐渐解体,日益融入世界经济体系的一种体现”<sup>[20]229</sup>。

“山东畜牛,其目的以役用为主,即耕田及拉车是也”<sup>[4]四一(戊)</sup>,故而“农人养牛仅作为田地耕作的工具,而非把它作为商品出售”<sup>[20]227</sup>。但自胶济铁路建成以来,俄、德等国不断搜寻收购省内的耕牛,甚至一度到达黄河两岸,这不得不引起地方政府的担忧。1910年山东巡抚孙宝琦要求“胶海关税务司严行查禁贩运耕牛出口,以重农业”<sup>[20]227</sup>,但迫于俄、德势力的压力,地方政府不得不做出让步,规定自1911年6月1日起,“东、胶两关并计每月共准运牛出口一千只,屠宰

冻牛亦在此数内”<sup>[20]228</sup>。利之所在,人皆趋之,从青岛港出口的耕牛数量远不止此,1919年山东省农会会长戴耀东,就向时任省长屈映光呈文道:英、美、俄、日等商人“近四五年来,皆以山东牛只产多而价廉,竞在济南商埠设栈收买,每日由各县贩至济南,由济南运至青岛及西伯利亚,输出外洋者有二百余头,洋商丰记在商埠设屠牛场,每日屠宰一百余头,是一日之间消耗于外商者,即有三百余头,一年之间即有十万余头”<sup>[20]228</sup>。这一时期黄河三角洲诸县的耕牛多有外销记录,就20世纪30年代《中国实业志·山东省》和《铁路沿线经济调查报告》中的数据摘录见表6。

表 6 20 世纪 30 年代黄河三角洲牛只产销统计表

县名	全县饲养户数	牛数/头	县外销数/头	外销率/%	外销地点
邹平	11 200	11 390	500	4.39	青岛
长山	25 000	32 000	500	1.56	青岛
桓台	7 000	8 500	500	5.88	青岛
齐东	27 000	29 000			
博兴	9 600	10 000	1 500	15.00	青岛
高苑	4 000	5 000	1 000	20.00	青岛
惠民	10 100	12 000			
阳信	36 000	36 000	3 000	8.33	济南、青岛
无棣	14 800	18 000			
滨县	15 000	16 000			
利津	15 500	18 000			
沾化	7 000	7 000			
蒲台	4 000	4 500			
青城	9 000	15 000	1 500	10.00	天津、济南
广饶	15 000	15 000	600	4.00	青岛

这一时期,黄河三角洲牛只外销县域达半数之多,且以青岛为主要输出目的地,其运往青岛先集中于胶济铁路沿线的济南、张店等站,然后集中转运青岛。青岛牛只来源“由铁路运青者,占总数七成。铁路运青之牛大都来自济南,占总数五成,由沿线张店至淄河止之各站运输者约两成”<sup>[20]226</sup>,“凡山东西部及山西河南等省之土货,欲输往外洋者,先集中于济南,再运集于青岛,故

济南为鲁晋豫三省出口土货最初集中市场,青岛为其出口之商埠。鲁省出品集中于济南者,农产中以棉花、小麦、高粱、大豆、花生为主、牲畜中以牛、驴、鸡、皮、蛋等为主”<sup>[4]三八(T)</sup>;张店站亦是如此,“车站运出货物,昔日牛之输出,年约两千头”<sup>[8]195</sup>。牛只从耕田犁地的劳动工具转变为贸易的商品,严重地冲击了传统农业的正常发展,加速了黄河三角洲小农经济的解体进程。但值

得注意的是,小农经济的解体是一个错综复杂的历史过程,民国时期新式交通的发展,加速了耕牛的售卖,只是在客观上刺激了自然经济的分解。同时也应清楚地认识到,这一时期耕牛的外销率颇低,耕牛依然是黄河三角洲农业生产的主要畜力,这种情况一直持续至改革开放以后。

### 三、结语

民国时期,铁路和公路等新式交通运输方式在黄河三角洲的发展,特别是胶济铁路及其沿线公路的相继完善,奠定了现代黄河三角洲的交通运输体系的雏形,并对域内的农业经济产生了重要的影响,不仅扩大了农产品的销售市场,而且促进了种植结构的调整,加速了自然经济的解体,在一定程度上推动了黄河三角洲现代化的历

史进程。民国时期,黄河三角洲南部新式交通的发展明显优于北部,促进了当时经济的迅速发展,时至今日这种影响依旧存在。

“要想富,先修路”,交通是经济发展的大动脉,是商品流通的物质基础,交通运输业的发达程度也是衡量经济发展状况之一。研究黄河三角洲交通史的发展,既能厘清当时交通业的状况,又能对当前交通的布局发展提供参考。我们要不断加强对黄河三角洲农村交通基础设施的建设力度,构建起全区域、广覆盖的农村交通基础设施网络,建立起规范化可持续的管护机制,促进交通建设与乡村资源开发、特色产业的有机融合,从而带动乡村经济快速发展,助力乡村振兴战略实施。

### 参考文献:

- [1]李靖莉,李沈阳,王爱民,等.黄河三角洲经济史研究[M].济南:山东大学出版社,2018.
- [2]王爱民,李靖莉.民国前期黄河三角洲地区市镇的发育[J].东岳论丛,2014(8):125-129.
- [3]王爱民.铁路、市场互动与近代张店市镇变迁[J].聊城大学学报(社会科学版),2018(2):14-20.
- [4]实业部国际贸易局.中国实业志:山东省[M].上海:宗青图书公司,1934.
- [5]王达.天津之工业[J].实业部月刊,1936(1):69-74.
- [6]袁励杰.重修新城县志[M].济南:平民日报社,1933.
- [7]佚名.长山县乡土志[M].清末抄本.
- [8]殷梦霞.民国铁路沿线经济调查报告汇编:六[M].北京:国家图书馆出版社,2009.
- [9]山东道路分会宣言[J].道路月刊,1923(1):17-20.
- [10]谭书奎.胶济铁路联络运输之过去现在与将来[J].交通杂志,1935(7):188-195.
- [11]阎容德,王鸿绩.续修惠民县志[M].手抄本.
- [12]张其丙,张元均.重修博兴县志[M].济南:文雅斋印刷局,1936.
- [13]梁建章,于清洋.沾化县志[M].台北:成文出版社有限公司,1976.
- [14]侯荫昌,张方犀,等.无棣县志[M].台北:成文出版社,1968.
- [15]王松.山东农业近代化专题研究[D].济南:山东师范大学,2020.
- [16]金城银行总经理处天津调查分部.山东省棉业调查报告[M].天津:华北农产研究改进社,1936.
- [17]戴鞍钢.发展与落差:近代中国东西部经济发展进程比较研究[M].上海:复旦大学出版社,2006.
- [18]白眉初.山东省志[M].济南:齐鲁书社,2017.
- [19]潘莱峰,王寅山.续修广饶县志[M].台北:成文出版社,1968.
- [20]张学见.青岛港、胶济铁路与沿线经济变迁(1898—1937):现代交通体系视域下的研究[D].天津:南开大学,2012.

(责任编辑:周新颜)