

# 黄台站：济南水陆联运历史见证者



□文/图 高杰

1904年2月25日，胶济铁路延伸至济南东站（即黄台站），这一历史时刻标志着济南迎来崭新的发展机遇。

彼时，山东巡抚周馥亲自出席通车典礼，周馥深知德方企图借助修建铁路，将外部势力悄然渗透至山东内陆。为坚定维护国家利益，他与直隶总督兼北洋大臣袁世凯毅然联名上奏清廷，恳请将济南、周村、潍县（今潍坊）三地开辟为“华洋公共通商之埠”。这份意义重大的“自开商埠”奏折于5月1日呈上，仅四日便获皇帝朱批，15日外务部议准，18日胶济铁路铺设到济南站，19日抄录通行，到6月1日，胶济铁路实现全线开通。

1904年前后，古老的济南拥有三个各具特色、规模与用途各异的火车站。除了如今众人熟知的济南（胶济）站之外，还有周馥参加胶济铁路通车典礼的济南东站，济南东站在1917年更名为黄台站（并非现在的大明湖站）。此外，还有一个济南西站，坐落于经一路纬七路北口（也就是日后人们所熟知的“货场”附近），那是一座低矮的平房，主要承担货物的装卸与运输重任。

黄台站的建成，为济南的水陆联运奠定了牢固基础。

小清河是一条承载着厚重历史的河流，有着源远流长的历史脉络。明崇祯六年的《历乘·舆地》记载：“小清河，水出大明湖，环城而东合黑虎诸泉之水，东北绕华不注山，经章丘、平、新城诸县入海。”自南宋刘豫开通以来，小清河便被誉为山东的“黄金水道”，它肩负着商贸运输、泄洪、灌溉等诸多重要功能。

昔日的小清河航运极为繁忙，金元之后，因其多用以运输海盐，故而又被称为“小盐河”。清末民初，黄台码头迎来了第一个繁盛时期，它是济南通向渤海的关键枢纽。光绪三十一年，山东农工商务局与德国胶济铁路公司



黄台站就像一颗耀眼的星辰，在胶济线上闪耀着光芒，见证着济南这座古老城市的历史变迁。尤其是在水陆联运领域，更是书写了波澜壮阔的传奇篇章。

胶济铁路始建于1899年，竣工于1904年，宛如一条钢铁巨龙盘卧在山东大地之上。它的出现，重塑了山东交通格局，更为山东的经济发展与社会进步注入强大的动力源泉。



黄台盐仓码头遗址雕塑

签订《小清河河岔路合同》，由山东农工商务局拨款银20083两，交付德国公司承造济南东关车站至小清河南岸的铁道岔路（即黄台桥支线）。

这条铁路岔路南起胶济铁路黄台站，北至小清河黄台桥码头，全长6公里。第二年4月，这条山东省内首条连接水路的铁路支线顺利建成通车，当时人们亲切地称其为“清沂小铁路”。1913年，应盐商的迫切要求，“清沂小铁路”由轻便窄轨改建成标准轨，并与津浦铁路沂口站相连接，全长由原来的6公里延伸至7.8公里，改称“津浦铁路沂黄支线”。至此，黄台港成了铁路、水路联运，小清河、黄河联运的重要枢纽。那时的小清河上白帆点点，黄台码头船桅林立、首尾相接，一派繁忙热闹的景象。

黄台码头的第二个繁盛时期出现在20世纪30年代初期。民国二十年，商人李天相筹集资金1万元，在济南黄台板桥创办了济渤汽艇社。该社拥有功率分别为8.8千瓦和11.8千瓦的木质机器客轮两艘，分别可载客20人和69人，在小清河的黄台至岔河码头101公里之间往返营运。这是山东内河首次成功运用汽艇开展客运业务，具有里程碑式的意义。

第二年5月2日至11月20日，由著名水利专家、小清河工程局局长宋文田精心设计并领导施工

的西泺河边庄闸工程顺利竣工。此工程采用了近代科学技术和新型建材，修筑了一座双门船闸和一道滚水石坝。边庄闸的投入、使用，给相距不远的黄台码头航运业务带来了极大的利益，据说小清河上载重20吨的船舶可直达济南小北门。

同年12月21日，山东省建筑厅所属交通水利机械制造厂研制的“济南号”链斗式挖泥船下水投入使用，在黄台港清淤疏浚作业中，每小时可挖泥35立方米。这是山东第一艘挖泥船，也是小清河疏浚工程首次采用机械挖泥作业。此船不仅性能不逊于舶来品，而且造价比舶来品还节省3万元。第三年，商人王华亭又在黄台开办了华通汽艇社。汽艇社备有木质机器船4艘和功率均为8.8千瓦的客轮两艘，各载客30人，在小清河上积极从事客运业务。那时的黄台码头上，装卸工人用肩扛、手提、小推车、地排车等方式上上下下装卸货物，人来人往、热闹非凡，充满生机与活力。

20世纪70年代，黄台码头步入鼎盛时期，动力拖驳船取代了老式的对槽船，广泛应用于航运。码头下面停满了等待装卸的船只，码头上面的盐、木材、油等货物堆积如山，来往装卸的工人更是片刻不闲地忙碌着，呈现出一片热火朝天的景象。

黄台站与小清河黄台码头的

水陆联运，为济南的经济发展作出不可磨灭的巨大贡献，可谓“一朝号子换笛唱，千载盐船庆画舟”。

胶济铁路的开通带来了物资的畅通流通和人员的频繁往来，为济南的工业发展奠定了坚实基础。许多工厂在济南如雨后春笋般兴起，机器的轰鸣声打破了往日的宁静，这座古老的城市开始焕发全新的活力。

“船行一水千家惠，盐运八方万户盈”。小清河上的航运繁忙，使得济南的商贸活动更加活跃。各种货物通过小清河运往四面八方，也将外地的丰富物资运进济南，极大地促进了济南的经济繁荣。

上世纪90年代，由于小清河河道加宽、航道变浅、水源减少等诸多原因，1997年1月15日小清河正式停运，黄台码头的繁荣也随着小清河的停航而宣告结束。

2020年，山东毅然决定正式启动小清河复航工程。复航工程全长169公里，起自济南，途经滨州、淄博、东营、潍坊，最终抵达渤海湾。2021年，小清河济南港开工建设，济南欣喜地迎来了“出海口”。2022年，两艘试验船从潍坊寿光羊口港驶入小清河，小清河顺利完成“2022年底博兴港以下60公里试通航”的年度目标。2023年6月，小清河济南港主城港区和章丘港区建成并通过验收，小清河复航工程首张《港口经营许可证》发出。

2023年7月4日，“鲁清101”号船舶从博兴港出发，历经三天的航行，顺利抵达济南港。7月21日清晨，“鲁清101”号船舶缓缓驶出小清河济南港区，小清河航道开始半载试航，这也是断航26年后小清河航道正式运输的首批货物。

“黄台古韵，清河遗辉”。黄台站作为水陆联运的重要枢纽，见证了济南这座城市的历史变迁。它是济南近代工业发展的忠诚见证者，也是商贸运输的关键节点。小清河这条始建于南宋的黄金水道再次扬起了希望的风帆，重新起航。

（本文作者为中国铁路作协会员，山东省作协会员）

编辑：李皓冰 美编：陈明丽



“讲文明 树新风”公益广告