

1855年黄河北徙:深远改变了山东

□冬华

夺大清河入海

历史上,黄河的决口、泛滥和改道,对下游平原地区的地理面貌和经济社会生活影响巨大。

黄河下游平均三年两决口,百年一改道。长期的泥沙淤积,使黄河河道高于两岸地面,加之河道不畅,决溢现象经常发生。清咸丰五年(1855年),黄河在河南铜瓦厢突然改道,之后河水北徙,分几股大溜斜穿山东腹地。当时清政府忙于对付太平天国运动,无力堵塞豁口,于是造成黄河北徙,夺大清河入海的局面。

铜瓦厢决口改道,结束了长达七百多年的黄河南流夺淮入海的局面,开始了现行河道的发育过程。决口后的二十余年里,黄河在铜瓦厢和张秋之间南北迁徙摆动,后来清廷从光绪元年(1875年)开始筑堤,至光绪十年(1884年)两岸大堤建成,大体形成了现在的黄河河道。此后由于频繁决口,堵口、修堤时有变迁,河床不断抬高,黄河逐渐演变成“地上河”。

1855年黄河北徙,对大清河是一场灭顶之灾。此前,大清河海河连通,是山东的一条交通和经济命脉。利津铁门关码头是海河交汇点,大清河上游来的农副产品在利津换船驶往沿海各口岸,入口货物也在利津换载溯河而上,运往山东腹地。受黄河泥沙影响,1880年后,利津河口淤积,船舶入海已相当困难,利津码头就此衰落。

1891年,小清河经疏浚,成为连接省城济南至沿海口岸的通道,而寿光羊角沟成为山东海河转运新的中转港。此后,山东内陆与海洋的沟通,主要由烟台出海,经蓬莱天桥口、黄县龙口、掖县虎头崖抵达羊角沟,在此换载小船取道小清河上驶,经过岔河石村,直抵济南东关外的黄台桥。从此,小清河“船艇往来如织,昼夜不息,商甚赖焉,且济属盐务与南运盐务皆由此搬运,视昔尤便,则有裨于盐政者更巨”。

1855年黄河北徙不仅影响水运,而且改变了省城济南与鲁西地区之间的陆路驿递交通。

受益者是肥城县城西北七十里潘庄附近的义和桥。该桥“下临深洞,北接通衢”“自黄水东徙,北路不通,西南诸府县驿递皆由此桥焉”。受害者齐东县由于遭黄河洪水冲击,县城被迫迁至位于县境东南部的九扈镇,陆上驿递交通随之调整。对此,山东巡抚李秉衡在光绪二十一年(1895年)九月二十二日的奏折中称:“惟(齐东)县城已迁徙,驿站必须改道。缘齐东、青城、蒲台、利津等县一切公文、餉鞘、人贩、差使,向由济阳县往来递送,济阳距齐东旧城七十里,今距九扈镇新城一百二十里,且中隔大、小清河两道,若仍由济阳转递,道路绵长,贻误堪虞。不若改由章丘县递送较为便捷。”

陆上驿递交通线路的选择,一般以轻便直达、省时省力为基本原则。对于鲁西南、鲁西

黄河的突出特点,是“淤”“决”“徙”。在黄河变迁史上,1855年黄河北徙无疑是一次重大事件。这次黄河改道山东,夺大清河入海,无论是给山东的政治、经济、文化等各个社会层面,还是给山东赖以生存与发展的生态环境,都带来了迄今为止最剧烈、最深远的变化,并影响至今。



1907年6月7日,长清与齐河交界的黄河边。

北各府县来说,若到省城济南,其距离最短的线路都需要跨越大清河。黄河北徙后,河道成为东达济南的巨大屏障,鲁西南各府县不得不绕道肥城义和桥而至济南。

大清桥成障碍

驿站可以随时调整,横架于河道之上的桥梁就没那么幸运了。

1881年,英国人伊莎贝拉·韦廉臣随丈夫从烟台出发,开始了前往北京的长途旅行。当地路过黄河时,就看到黄河水冲毁桥梁的景象:“在不远处,有一座桥梁已被河水完全彻底地冲毁了,只能看到些许的残存,也就是在河流的中心,还能看到几根桥墩。从这些残存的桥墩可以看出,曾经架设在这里的这座桥梁,还是相当结实和坚固的。河水在桥面以下流过的时候,不会对大桥产生冲击,但是随着河床的不断抬升,黄河水面越来越高,直至河水漫过了桥面,汇聚的水流形成了巨大的能量,大桥自然就被冲毁了。”

其实,在黄河北徙之前,大清河泛滥或淤积,就曾给跨越其上的桥梁及沿岸津渡经常带来破坏。在蒲台,“大清河旧有广济桥、通济桥、朝宗桥、大义桥,今俱废”。随着河道淤积,商船难以抵达蒲台境,导致商业物流凋零,“蒲人生计惟恃耕织,富室无田连阡陌者,多不及十余顷,次则顷余或数十亩及数亩而已”。

大清桥位于齐河县城南,是齐河、长清二县分界,西半边属齐河,东半边属长清,有着“九省通衢”之称,曾是大清河上的咽喉。自黄河铜瓦厢决口后,大清桥连续遭受惨重破坏。到了光绪十三年(1887年),郑州决口,因黄河水势很大,大清桥中“三大空遂相冲陷,继续存桥墙,来往船只避之不及,恒遭不测。水盛涨时,则与惊涛骇浪中望壁以警。桥首西石尽冲,活水浅则船不能行,水大船行其上,误触乱石,为害尤烈。”

昔日声名显赫、通达四方的大清桥,居然成了水运交通的障碍,令人唏嘘不已。

左右市镇兴衰

黄河北徙影响的不仅仅是大清河沿线,由于此后黄河时常北决或南浸,相距不远的小清河、徒骇河等河流的水运与商贸盛衰,亦受到严重影响。

此前,徒骇河的径流总量很小,且季节变化很大,不利于通航。黄河北徙之初,由于没有堤坝束缚,下游地区处于漫流散乱的状态。作为经常受黄河水巨流入侵的河道之一,窄浅的徒骇河难以容纳如此洪大的溢流,形成泽国之患。不过,经过一段时期的黄河水冲刷之后,徒骇河河道变得深宽,水运交通逐渐发达,一度呈现“帆船如梭,商贾云集”的繁盛景象。

徒骇河这样的“幸运儿”只是少数,而且好景不长。光绪三十三年(1907年),黄河在利津薄家庄决口,“洪水横流,遂将徒骇河下游自孔家庄至海口一段,被水淤淤”。经此变故,“泲河之繁荣顿入萧条之状态”。后来,武定府太守桂芬虽然“复在徒骇河下口,邵家庄东向北,挑一新河,衔接巴沟子入海”,但“时涸时流,旋即淤塞”,盛景始终没能再恢复。

商贸经济的发展,直接左右着沿岸市镇的兴衰。位于济南府西黄河沿岸的泲口镇,曾是一处繁华之地。刘鹗小说《老残游记》称:“当初黄河未并大清河的时候,凡城里的七十二泉泉水,皆从此地入河,本是个极繁盛的所在。自从黄河并了,虽仍有货船来往,究竟不过十分之一二,差得远了。”刘鹗曾在河南和山东投效河工,治理黄河,故其对泲口的记述较为真实。

后世为治黄而修筑堤埝,也给沿岸市镇带来不小影响。在明代,蒲台“于齐属三十中号小邑,然济水环之,秦堤拱之,地渐迤东北而近海矣。户有盐利,人习渔农”。李化龙在蒲台旧志中记述:



滨州蒲湖即原蒲台县城所在。

“其地近海,其土产盐,其民织缁而力农,其士劲特而勇于义,有决大风之遗焉。”

光绪十年(1884年)修筑黄河大堤以后,蒲台“水患频仍,堤内会集停止殆尽,三岔镇集移于堤外”。随着生活越发困苦,蒲台民人“被服不尚华丽,虽饶裕不过布素,有炫耀者,众共揶揄之”。

在齐东,由于光绪十八年(1892年)被黄河水灌入,县治不得不搬迁至县境东南部地势较高的九扈镇。境内的长福镇,“因城迁移,附近商民于光绪二十四年(1898年)接堤筑台以立,市厘商贾群萃,贸易隆盛,遂成邑之巨镇”。

经济重心东移

黄河北徙,对百姓生活的影响是复杂的。对于居住在黄河滩区的人来说,洪水给他们造就了肥沃的田地,使他们获得丰收,因此他们期盼洪水;洪水又常给他们带来巨大的损失,他们不得不与洪水周旋。在东明,“至滨临黄河内滩人家多架木为屋,四围墙壁每以秫杆为之,一遇水涨即拔宅他徙,家无定居;沿堤一带直以堤为街衢,其住屋多搭盖蓬茅芦席等类,皆柴门窳窳云”。可见,当时东明黄河滩区的百姓为了方便耕作,虽说面对黄河泛滥“家无定居”,但仍愿意选择距离黄河较近,且地势较高的河堤一带安家。

黄河北徙对漕运的影响尤为明显,并彻底改变了山东的经济格局。

大运河在元明清时期占有举足轻重的地位,是古代南北物资交流,南粮北运的重要通道。清代每年北上南下的槽船约六七千

艘,最多时一万余艘,平均每年运输漕粮四百万石左右,以供京师驻军和皇室百官食用。

临清、济宁等城市因运河和漕运而兴,所以任何对运河或漕运的冲击,都会对它们产生不利影响。黄河北徙直接造成山东运河阻滞,粮道梗塞,运河漕运日益走向衰落。清代咸丰之后,由于“运道浅阻,日甚一日,至(道光)二十七年,河运遂停”。此后,这段运河河身日渐浅涸,仅东昌、临清之间有小舟来往,商业大受影响,同样,济宁也由于“八省大漕已不行,视前所谓市杂荆吴客者,已觉其寥落”。

光绪二十七年(1901年),清廷颁布“停漕令”。至此,从隋代开始的利用运河大规模南北转运漕粮,历经将近1300年后,退出历史舞台。

与此同时,官方的海运活动和频繁的民间海上贸易,促使山东沿海地区一批口岸城市相继兴起;胶济铁路的开通,更拓展了山东沿海口岸城市的市场腹地,导致山东社会经济重心逐渐东移,即从运河两岸转向山东沿海地区的城市。这些对外开放的城市不仅建立了与海外市场的直接联系,而且作为联结内地与海外市场的枢纽,扩大了与国内通商口岸之间的贸易往来。

1861年第二次鸦片战争结束后,烟台开埠设立东海关,成为山东省第一个对外开放的口岸,为山东区域经济的发展带来了新的契机。20世纪初期,随着新式工业的兴起,最终确立了山东沿海口岸城市作为区域社会经济重心的地位。

(作者为文史研究者)