



关于寿光运盐专用铁路的记载，有一说法是，1912年，山西汇兑庄老板徐济川投资，铺设从刘家呈子村至羊角沟的运盐专用铁路。此后，一杨姓商人牵头集资，欲修筑羊角沟至潍县铁路，终未落地；鲁丰纱厂又有建羊角沟至济南轻便铁路设想，同样没有付诸实施。

寿光建起运盐专用铁路

寿光运盐铁路 一说山西银号投资修建

小清河轮船公司包揽了山东东部海盐运输，作为产盐要地的寿光沿海一带，如何提高运盐效率，一些有实力、有头脑的盐商，开始筹划修筑小型铁路。

据《时报》报道，1907年夏，一盐号老板禀报山东巡抚杨士骧，自筹资金，修筑一条小型铁路，专门运盐。这名盐商在寿光北部盐区晒盐多年，因为盐滩距离羊角沟码头太远，转运困难，决定自建运盐铁路。铁路计划建筑40华里，投银约8万两。

在这样一个规模不大的小商埠，商人自建小型铁路，全国罕见。《时报》誉称，“山东商务日就发达，于此可见一斑”。该报披露，铁路“日内即行动工”。不久，天津《大公报》报道了此事，称“闻已批准，不日即可开工”，《东方杂志》也作了报道，且称“业经莲帅批准”。莲帅即杨士骧，杨士骧字萍石，号莲府。1929年版《中国铁道史》载：“鲁抚代奏”“后未办”。

羊角沟何时开建铁路？20世纪初《寿光县志》没有记载，1991年版《潍坊大事记》载，“1902年

(光绪二十八年)7月，烟台执印道台肖某在寿光县大家洼投资百万两白银建盐场，并铺设了轻便铁路，称寿羊铁路，后停废”；据1991年版《寿光县志》、1998年版《羊口镇志》等记载，清光绪三十年(1904)，盐商投资兴建轻轨铁路，自刘家呈子村起至羊角沟止，长40华里，用以运盐。后因时局动乱拆毁(一说经营不善滩毁路废)，称作寿光铁路，也叫寿盐铁路。

关于寿光铁路，1931年版《中国古今地名大辞典》载：“寿光铁路，在山东，自寿光县起，至羊角沟止，计长十五里。寿光县盐商所筑，亦名寿羊铁路。”1931年版《辞源·续编》亦载：“寿光铁路，在山东，自寿光县至羊角沟，长十五里，为寿光盐商所筑。”两书未写明铁路建于何时，资料也不知来源何处。

《潍坊大事记》载，1912年，“山西汇兑庄(银号)徐济川，投资营建寿光羊角沟至刘家呈子村运盐专用轻便铁路，建成总长20公里”。1992年版《山东盐业志》亦同样记载。

巨商牵头集股 拟修筑铁路直通潍县

小清河轮船公司1908年开航，但随着小清河河沙淤积及羊角沟码头海沙堆积，行船渐难。加之河运季节性很强，封冻和枯水期停航，大风、大雨、大潮时船亦难行，导致航运并不理想。胶济铁路由青岛至省城，贯穿山东半岛，串联起沿线数十个城镇，风雨无阻，四季畅通，有人又想到了铁路。

《新闻报》报道，1913年冬初，有杨姓巨商为振兴商务起见，拟在羊角沟建筑小型铁路，通至潍县城，“以利商民，而便交通”“各商均赞成集款”。杨姓巨商选择陆运的理由，除了以上原因，还有“淤沙堆积，海船往往搁浅”“海盜不时往来，商船被劫”等。

的确，对于小型商船来说，海运风险巨大。据天津《大公报》报道，1904年4月，有船户刘嘉宾与同乡梁金相等数人，从奉天装运粮食，行经羊角沟，遭遇风浪，粮食尽没水中。1915年6月初，五艘运粮帆船驶经羊角沟一带海面，突然飓风大作，其中一船因装货过多，

不易转向，正在回舵之时，巨浪打来，船上35人被卷入海中，全部遇难。

杨姓商人将修建铁路的方案呈报山东都督兼民政长周自齐，请山东省公署转咨交通部，后来没了下文。

天津《大公报》还报道：“鲁省羊角沟一带，商务向称繁盛，俗谓周村第二”，但近年“商业日行衰落”。尽管如此，占据青岛和胶济铁路的日本殖民者还是瞅上了这里，要求开放商埠。1915年，《时报》北京6月1日专电称，日本方面宣言，山东开埠地点计高密、青州、德州、临清、羊角沟、济宁、兖州、沂州、博山、黄县十处，东蒙古计醴泉、开鲁、小库伦、林西、大赉、经棚、干泉、乌丹八处。中方予以坚决抵制，两个月后公布开埠地点名单，只将山东的龙口和东蒙古的洮南列为可开埠之地，山东的羊角沟等十地、东蒙古的热河等九地，“或为军事重镇，或为水陆要害，均不能开作商埠”。



1906年，羊角沟远眺。

○羊角溝築運鹽鐵路 (山東) 鹽號商人稟准山東大憲在壽光縣之羊角溝地方開挖鹽井業已有年現因井距號太遠轉運維艱又復稟明各大憲由該號自行備款築一小鐵路專運鹽斤計長四十華里約費八萬金日內即行動工山東商務日就發達於此可見一斑

1907年7月25日《时报》报道。



1913年11月27日《新闻报》报道。

不少商家试水修铁路 多因资金较大而搁浅

羊角沟作为山东官方极为重视的海河联运码头、沿海商埠，不少商家屡屡试水修铁路。

据《申报》报道，1918年6月，筹建中的济南鲁丰纱厂从海外购进一批机器。为运送机器及将来转运货物，鲁丰纱厂与津浦铁路局商定，鲁丰纱厂出资，津浦铁路局督建，修筑济南泺口至羊角沟轻便铁路。后因投资较大，项目搁浅。

四个月后，《民国日报》又报道，鲁丰纱厂股东、北洋政府全国水利局副局长、署理总裁潘复到济，一是察看建设中的鲁丰纱厂，二是筹划山东交通事业、疏浚小清河。报道称，“潘氏久有恢复小清河交通以发展羊角沟商务计划，自本年四月起，即设立小清河测量事务所，从事测绘。现已将河身地形及羊角沟海口测浚”。

潘复此议，济南商界积极响应。不久，济南绅商各界开会集议，招股筹集资金，疏浚小清河，添购小型轮船，以利转运，并拟定简章，呈报北洋政府交通部立案。

1920年春，烟台巨商聘请两名日本技术工，在羊角沟制造锅炉客轮，功效垂成。

这年底，山东赈灾公会呈请北洋政府交通部，拟修筑潍县至羊角沟铁路，并疏通小清河，以抵制日本掌控的胶济铁路。因工程量大，资金难筹，遂告中止。第二年末，山东赈灾公会“以本年水灾奇重，难民众多”，拟以工代赈，修筑此路，“既利交通，又救灾民”。这项提议，同样仅留于纸面之上。

此间，鲁案(即山东问题)交涉正在在进行，日本人商会联合会再次提出议案，要求开放羊角沟等山东十一地为商埠，同时建设胶济铁路延长线，此议案最终被拒。