

公共交通与近代城市生活方式的嬗变

——以 1904—1945 年济南为中心的考察

任谢元

(山东工艺美术学院 人文艺术学院, 济南 250307)

摘要: 公共交通是城市发展所必需的公共基础设施,是城市经济繁荣和民众生活改善的重要环节。随着近代济南城市公共交通的引入与推广,其城市公共交通体系如同国内其他城市一样,新旧公共交通格局发生了巨大变化。这一演变极大地冲击和震撼着城市传统社会的生活,不仅改变了市民物质生活的内容和质量,而且还助推了市民公共意识的养成。

关键词: 济南;公共交通;近代城市生活

中图分类号: C913.7;K26 **文献标志码:** A **文章编号:** 1672-349X(2020)02-0067-08

DOI: 10.16160/j.cnki.tsxyxb.2020.02.008

Public Transport and the Evolution of Modern Urban Lifestyle: Based on the Study of Jinan from 1904 to 1945

REN Xie-yuan

(School of Humanities and Arts, Shandong University of Art & Design, Jinan 250307, China)

Abstract: Public transport is a necessary public infrastructure for urban development and an important link for urban economic prosperity and living improvement. With the introduction and promotion of modern urban public transport in Jinan, its urban public transport system, like that of other cities in China, experienced great changes in the transport patterns. This evolution greatly impacted on the life of the traditional urban society, not only changing the content and quality of the citizens' material life, but also promoting the growth of their public awareness.

Key Words: Jinan; public transport; modern urban life

公共交通是衡量城市现代化程度的重要标志之一,它既是人类社会科学技术发展到一定阶段的产物,又是助推城市发展的重要力量。近代济南作为山东最早的自开商埠城市,无论是城市经济发展还是城市空间布局,都发生了深刻的变化,为新式公共交通的传入与发展奠

定了坚实的基础。同样,城市公共交通的发展,又对济南城市发展和人们的社会生活施加着深刻的影响,从而整体上推动着城市由传统社会向近代化社会发展。一方面,公共交通不仅加快和便利了市民的出行,扩展了其活动范围,而且还提高了市民的生活质量;另一方面,公共交

基金项目: 2019 年度济南市哲学社会科学规划重点研究项目(JNSK19B47)

作者简介: 任谢元(1979—),男,山东莒南人,副教授,博士,主要从事城市史研究。

通冲击着传统的思想观念,促发市民的秩序意识、规则意识、时间观念、平等意识等公共意识的养成。目前,有关近代济南城市公共交通的研究成果较为薄弱,涉及公共交通与社会生活变迁的成果更是不多^①。基于此,本文充分挖掘报刊、档案等方面的史料,力求较为深刻地阐述公共交通与近代济南城市生活方式嬗变的关系。

一、近代济南新式公共交通工具的引入与推广

开埠之后,新式的公共交通工具被引入济南,打破了延续千年的马驮车推、徒步跋涉的一统局面,出现了新旧交通工具并存的局面。

(一)半机械化公共交通工具的迅猛发展

在近代中国,城市“公共交通的革命”首由人力车开始。作为一种由人力驱动的半机械化交通工具,在近代很长的一段时间里,人力车以其顽强的生命力在城市公共交通中扮演着极其重要的角色。中国各城市虽对人力车的称谓各异,但其承载公共交通的功能却极为相似。前清末叶,人力车就已经成为济南城市道路上的“常客”,但其时轮用钢圈,迨后渐次改良。据1914年《济南指南》记载,当时流行在市内的主要交通工具就是人力车。此种车有胶皮轮车和铁轮车。其租用计价方式有三种:一是计里程,每里约铜元两枚;二是计时间,每小时铜元十二枚;三是包月车,每月约十五元,铁轮车较皮轮车值价约少三分之一^[1]。当时,市面上已出现专门的行业出售、出租、修理此类车辆。

此后,人力车制造技术不断发展,不仅拥有了华丽的外表,而且大部分车身部件都能自制。

1927年的《济南快览》这样描述:“今则虽华美之洋车,除钢丝轮及轮外之橡皮与胎外,其他如弓子、车斗以及护手、轩轅、棚垫之属类能自制。橡皮轮带,则多由邓禄普厂所造,每九百寸长、五寸径者,每副八九元,经用一年左右。一车之价,如系国货,虽灯铃俱全,不过百元。若为欧货或日本货,则需百二十元乃至百五十元。”^{[2]86}不难发现,此时人力车购价不高,中产以下者、富有资财者和有经验之车夫等群体趁此时机纷纷购车招租。与此同时,人力车租金亦无固定标准,“每日租金,以车之新旧为比例,车主、车夫双方议定。新者租三角,次者一吊、一吊五、一吊二不等,虽破旧者,亦需一吊。大小修理,概归车主”^{[2]86}。

济南市政府1929年成立后,即着手开始整理城市各项事务。同年10月,济南市工务局对人力车进行检验登记,查有营业车8400辆,自用车100余辆,较往昔竟超一倍之多。随后两年,市政府在持续加强人力车管理的同时,对城区道路也不断进行整修,人力车数量少有出入,无甚悬殊^②。然而,因1932年淞沪抗战的爆发,进一步加剧民族危机,推动了全国抗日形势的高涨。此种情势也波及到济南,引发了部分厂商内迁,失业者日渐增加,生计愈加艰难,营业人力车遂因而增加,到1934年,营业人力车达到11421辆^{[3]98}。面对车既多乘价又廉的低迷窘境,人力车行业经营状况也颇不乐观,据统计:“胶皮人力车厂出货新车,每日价洋不得过二角;半新车,每日价洋不得过一角五分;旧车,每日价洋不得过一角,车价亦较各埠为贱。”^{[3]99}1937年,济南城市空间的“双核”(老城

① 据笔者目力所及,目前仅有刘连仲的《建国前济南市的公共交通》(1984年版《济南文史资料选辑第5辑》)论述了公共交通的发展历程。此外,还出现一些涉及城市交通,尤其是铁路交通与城市变迁的研究成果,如林吉玲、董建霞、满霞的《胶济铁路与山东区域城市化发展研究》,秦熠的《铁路与近代济南城市的空间变迁(1904—1937)》,迟晓静、熊亚平的《铁路沿线城市的成长与周边市镇的发展——以济南为例(1904—1937)》等。

② 济南市财政局. 济南市财政局十八、十九两年度业务报告,1931:89.

区和商埠区)结构最终形成,新老城区连成一片,东西带状发展的空间格局持续推进。即便如此,济南城市公共交通的发展还是极为滞后,不仅市内行驶公共汽车极少,而且电车又无设置,市民往返城埠,主要还是依靠人力车,是以车辆数目继续增多。人力车日渐增加,给其行业经营带来了压力。济南市工务局呈称:“一般人力车夫,终日鹄立街头,营业甚少,徒增交通阻碍,着将人力车按照现有登记数目,造册送府,并自令到之日起不准再行增加,藉资救济。”^①日伪市公署时期(1938—1945),由于其搜刮压榨程度日渐严重,致使城市人口大量外流。1939年全市脚踏车、人力车、双轮车、独轮车、牲畜大车、乘客大小汽车、载重汽车等各种车辆共有26489辆,分别占46.55%,37.15%,7.27%,6.42%,1.32%,0.94%,0.19%^②。对此,不难发现人力车在济南城市公共交通中还是占有极其重要的地位。

此外,同样以人力驱动为主的交通工具——自行车,有私用和公用之分,最初自行车作为公用交通工具是在邮件投递方面使用,此后其公用范围逐渐拓展。20世纪初,自行车引入济南,1908年6月26日《大公报》载:“历下各街,乘脚踏车者络绎不绝,车价为之骤涨。”^③20世纪20年代更是流行于济南市面,因其价廉而行速,受到语言不通的日商或中等以上之商号的“青睐”。济南公用自行车主要分布于政府各机关中,因资料所限,暂不对此进行讨论。

(二)机械化公共交通工具的初步兴起与发展

约民国八年(1919年)之前济南市无汽车。1920年,始有要人以自备汽车行驶于市面,其

时尚无专营商号^{[2]83}。之后,济南商人陈凤林从上海购进2辆小型外国汽车,改装后从事市内客运,开辟了院前至十二马路线路,总长5.5公里^{[5]421},同时取名号为“凤记车行”,开济南汽车客运之先河。改装后的汽车结构和形状酷似木匣子,车速很慢,行驶时满街乱响,其营业主要是供观光的游客租用,租金每小时三元。嗣后,济南市又有数家车行经营汽车客运,也是采用进口货车加以改装,载客量约30人至40人,是当时最先进的公共交通工具^{[5]414—415}。如“山东黄河河务局局长自筹载货汽车一辆,加以改装安上木板座位和简易车棚,用它开辟了由馆驿街通洛口的公共汽车线路,全程票价每人三角。但由于是私人经营,有利则行,无利便停,为时不久就停驶了”^{[6]99}。

济南市政府(1929年)成立之始,开始实行登记制度,将汽车分为自用汽车、营业汽车、载重汽车、公共汽车、长途汽车及机器脚踏车。随着济南机关渐多,汽车业发展很快,不及两年,汽车行、马车行增至30余家,但其公共运营仍不见发达,或贩卖而兼营,或以专修而兼营,每家多不过七八辆,少者仅一二辆,其营业全恃外来之旅客及少数人之急需,营运汽车收费每小时三元,整日十二时约四十元左右,而车夫之饭食酒资亦在外^{[2]83—84}。从1929年到1932年,汽车数目时有波动,汽车登记之初有自用汽车、营业汽车、载重汽车、军用汽车、机器脚踏车205辆^③,其后,又对残破或装置不全者随时取缔,致使1930年和1931年数量下降到126辆,到1932年济南市有汽车166辆^④。

1931年,山东省主席韩复榘的参谋长兼山东省汽车路局局长刘熙众,自己购买了一辆载

① 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊,1937(2):138.

② 济南市公署秘书室. 济南市公署二十八年统计专刊,1940:93.

③ 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊,1930(2):119—121.

④ 济南市财政局. 济南市财政局二十、二十一两年度业务报告,1933:64—68.

重 1.25 吨的美国载货汽车,装上车棚和两排能坐 18 位乘客的长条椅子,除了供其本人使用之外,同时还作为由泺源门(西门)盘桓登城沿城墙顶驶至北极阁往返运行的短途班车,乘客多是逛大明湖的游客,票价每人一角,开业不久也停驶了^{[6]100-101}。同年 3 月,济南市汽车业公会在纬三路成立,全行业人数达 198 人^[7]。是年,济南市有营业汽车 47 辆、自用汽车 75 辆,并且规定部分汽车出赁价目:汽车出赁时,第一点钟价洋一元八角,第二点钟起每点钟价洋一元四角,不足一点钟者按一点钟计算;凡包用汽车一整天者,价洋十四元;包半天者,价洋七元;包月价洋一百五十元至二百元^{[3]98-99}。

1935 年,韩复榘为方便中、高级职员在进德会礼堂“朝会”和上下班方便,授意有关方面开设进德会至老东门公共汽车。每日早晚上下班时有二三部汽车运行,平时只有一二部。因汽车多数燃烧木炭,所以车速慢而票价贵。此线共有五六个站点,每一站收铜元三个大子,乘一个全程票价相当于一顿饭钱,所以平时乘客寥寥无几,经营日渐萧条。后来由于社会形势动荡不安,此路汽车就中断了^{[6]101-102}。至此,根据汽车所挂号牌统计,济南市有载重汽车 44 辆、营业汽车 81 辆、自用汽车 146 辆^①。1936 年,济南市财政局奉令调查本市各种车辆,以车牌之号数计算,自用汽车共 174 辆、营业汽车 85 辆、载重汽车 72 辆,原牌车辆、转卖或重行领牌不在此列^[8]。1937 年,因全国抗战爆发,济南市汽车公会载重同业行有 17 家,车辆仅有 41 部^②,相比 1936 年下降了近半数。

沦陷时期,日本侵略者为了实现对沦陷区的长期统治,在加强军事装备的同时,重点着手公共交通的恢复和建设,在济南设立统管交通的机构——“华北交通株式会社”,分别管辖铁

路、公路运输和市内公共交通。1938 年秋,日伪公署在经四路小纬五路设立“自动车营业所”,具体管理汽车运输及市内公共汽车运行,并开辟了济南市公共汽车行驶路线,负责市内公共汽车营运的只有六七部,其余的车辆分别从事长清、平阴、博平、茌平、禹城等县的联运业务^{[6]106}。到 1939 年底,济南有汽车业出售、出赁、修理行 12 个^[9]。这些汽车行基本上位于经纬路段,普遍资金少、雇佣人数不多,并且均是创办于济南沦陷前。1941 年,济南市有公用汽车 48 辆、自用汽车 130 辆、营业汽车 76 辆、载重汽车 444 辆,共计 698 辆^[10]。1943 年《济南市政公报》记载:当时市内公共汽车线路开始是东起城里院前,穿越普利门,沿经二路至纬十路向南,到经三路调头向东,至纬一路向北回原线到院前,后又改为由经二路一直向西到纬十二路,继而延伸到机车工厂,全程 7.5 公里,票价为“中国联合准备银行”流通券五分、一角两种。尔后,一度绕行济南火车站,以后又开辟过由原进德会至火车站的路线。公共汽车的畅行给一度冷落的市面带来了活力,市民商旅皆称方便。又因日本当局的重视,便采取了增车措施:一度日出车增至八九部;出收车时间也由原以日出、日落为出收车界限改为每天早六点出车、晚六点收车,从此市内交通日趋方便^{[6]107}。后来,由于日本侵略者日趋穷途末路,日伪在济南经营的公共汽车也随其宣告停止。

二、公共交通与市民生活方式的变化

新式公共交通的快速、舒适与便利,以及相伴而来的近代市政、公用设施建设,逐渐地改变了济南城市居民的生活条件和生活方式,提高了市民生活的质量。

① 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊,1935(10):169-176.

② 济南市汽车业公会. 载重同业行号车辆的吨数一览表(1937 年 8 月 5 日). 济南市档案馆藏,档号:j076-001-0069-004.

首先,公共交通方式的变革给民众生活带来最直接的变化就是出行方式。传统交通的出行方式主要以步行、轿子、独轮车为主,受交通工具的约束,出行距离极为有限。公用自行车、人力车等半机械化交通工具和公共汽车、机器脚踏车等机械化交通工具开始引入济南,不仅使人们的出行方式选择多元化,而且还帮助人们扩大了活动范围。这些新式交通工具正因其满足舒适度、速度和方便性等优点的要求,日渐受到青睐,各阶层使用新式交通工具者日众。公务人员尤其是市府及各机关公务员,使用新式交通工具上班者屡见不鲜。1930年,济南市公安局对军政党各机关公用自行车进行统一管理,要求其“装设灯铃”^①。不仅如此,自行车“既经济又敏捷”之性能,也深受公务员群体的认可,成为其上班代步之“利器”。鉴于“省垣各机关公务员,练习脚踏车者,日见增多,每逢集会,辄紊乱无绪”之状况^[11],政府遂将各机关所有谙习自行车的公务员编制成三队,以求划一。同样,新式交通工具也是人们喜爱的休闲方式之一,时常出现于公园等公共场所。于是因商埠中山公园内“常常出现脚踏车来往飞驰之事,而引来公园管理处的新规‘凡脚踏车一概不准进公园’”^[12]。

其次,城市中与新式公共交通相关的市政基础设施的建设,尤为民众生活增添了优质内容。为满足市民休闲生活需要,1929年,市政府规划修筑龙洞路,其称“东南乡龙洞,风景极佳,游人不绝于途,惟山路崎岖,游人甚感困难。建设厅有鉴于此,饬令历城建设局负责修筑马路,以便游人”^[13]。10月17日,历城建设局局长杨汝铨,沿途勘查,准备修路。其呈称:“沿途修筑土路,约需洋1200元。”建设厅据报后,将修路应需款项如数拨给,并令历城县长史树璋,督同建设局长征调沿路各村民夫,酌给工资,分

段赶修,预料月内即可落成^[14]。1931年8月,《山东省政府行政报告》记载:“由济南至龙洞、佛峪一段路,前经省府决议,限一个月赶修完毕,由历城县修缮,令利荷路局每星期天开车,并令该县派警保护游人。”^{[6]97}可见,当时济南至龙洞、佛峪间道路已修筑完毕,并定时发送旅游班车。随着前往龙洞游玩市民的增多,1936年山东汽车路局开始加开龙洞汽车,“定于四月十二日起,每逢星期日加开龙洞汽车,以资供游览,票价定为一元×角”^[15]。嗣后,春秋两季出游龙洞、佛峪的市民不断增加。《济南日报》记载:“龙洞为济市最负盛名之风景胜地,昨日为星期例假,又适值天晴风静,各学校类多赴龙洞、佛峪旅行,晨七时许,龙洞道上即已布满学生队伍,而本省要人如各厅长及黄利会委员长孔祥榕氏,亦联袂往游,寂寞之地,突然变成热闹市场,市内营业汽车,多一扫而空。”^[16]汽车路局见此情形,为增加营业收入,1937年亦规定“在春光明媚,万象更新之时,为便利游人,自四月一日起,每逢星期日,开行龙洞游览车,往返票价一元一角”^[17]。

再者,政府通过制定维护公共交通的相关举措,方便市民出行和规范游览秩序。一是翻修马路,禁止大车通行,保护路基。灵岩寺为济市附近名胜,为保存胜迹,且便于游人前往游览,政府除将山上庙宇翻修焕然一新外,又命第三路总部派驻济辛庄之八十一师部队将由济南至灵岩一段马路翻修平坦。业经建设厅长沈鸿烈前往验收。同时省政府为保持该路永久平坦起见,特张贴布告禁止大车在该路通行,以免损坏路基,而便游览者往来^[18]。二是派员巡逻,禁止不文明行为。随着济南城市化程度的不断提高,为保持良好的城市形象,省会警察局不断加大执法巡逻力度,在游人云集的大明湖、城头马路等地,专门安排岗警进行宣传、监督,禁止

① 济南市政府秘书处,济南市市政月刊,1930(1):72.

不文明行为。值得一提的是,城头马路作为当时较为独具特色的景点,吸引了来自全国各地的游客,民国时期的文学家倪锡英,在其出版的都市地理丛书《济南》一书中就对城头马路有过详细的描述。另外据《济南日报》刊载:“城头马路每日午后游人云集,常有一般无赖之徒,任意向城外窥向,举动轻佻,损坏建筑,甚至有无知小儿乱扔碍石。”^[19]此举不但有伤风化,且危险堪虞。对此,市府特令由保安队选派干练警长和警士,担任西面城头马路及南北两段的梭巡任务,配合岗警维持保护之责。

新的公共交通工具一方面使人们出行便捷、快速,另一方面也引起了配套服务及相关设施的革新。随着城头马路的开辟,每届夏令,游人众多。1933年8月,市政府声称“惟该处前装电灯,均已损坏。不但与行人不便,且恐有宵小乘机滋事。飭令工务局迅速装设电灯,以便行人,而保治安”^[20]。随着商埠经济的繁荣,政府极为重视市政公用事业建设,不仅大力建设商埠各路公用电灯,而且还极为注重植树美化环境,认为“路树可以调节气候,增进美观,与市民之健康,市容之修整,关系甚巨”。与此相随,道路卫生的整理与改良也日渐走上建制化。政府规定“每晨由临街商户及清道队加以扫除道路上的泥土”,人行道于扫除时由商居各户酌量洒水,马路上每日由工务局洒水车洒水二三次^①。同时,禁止商民在道路任意倾倒、堆放垃圾。

三、公共交通与市民公共意识的养成

新式公共交通在给市民生活带来翻天覆地的变化的同时,也对其传统意识观念提出了严峻的挑战,促使着现代公共意识的养成。

首先,新式公共交通的开行给济南市民带

来了近代交通秩序的观念。对于各种车辆的行停,初期尚无定章,仅靠警察路上指挥。1921年,“商埠一带,华洋辐辏,商贾云集,汽车驰驶,络绎不绝”,人力小车任意往来,极有与汽车相撞的可能。为防止与汽车相撞,警察厅令“人力小车均按照警长指挥左侧通行,分道行驶”^②。1929年济南市出台各种车辆暂行规则,成为车辆行驶的业内标准。如“空车不得在冲街久停;在停车场中须顺序排列;不得争揽客座及有侮慢、讹索情事”^③。规范车辆停放亦是维护交通秩序的措施之一,如对市内四处游走的车辆指定停歇处,并制定处罚措施,“各人力车夫多有不按照指定地点随意停车,亦有未成年幼童拉人力车为生者,于交通人道均有妨碍,除严行取缔外,还对故违定章者,予以究罚”^④。与此同时,在市内长途汽车站则设定固定停车区,以便监管。《公安局行政计划大纲》指出:“长途汽车往来坐客甚多,现无停车站,均听其自由停车,兹拟择定相当地点,设立停车站,每届汽车到站时,派员查验以免疏漏。”^⑤鉴于“每值星期一总理纪念周”汽车、人力车拥挤状况,1935年3月18日,公安局拟定汽车、人力车停放及分行路线临时办法,并安设汽车、人力车临时停放标志,训令沿线岗巡各警注意指挥。同时,将市内各行驶公共汽车路线停车场分别设置停车线,以免逸越。

其次,新式公共交通工具行驶的强制性规定,有助于推进民众规则意识的养成。民国以后,公共交通工具尤其是汽车、火车肇祸严重威胁着民众的生命财产安全。针对此种情况,济南当局出台了车辆行驶的强制性规定,以尽可能地减少交通隐患。如1929年,当局制定的

① 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊, 1935(10): 69.

② 省会警察厅公函(1921—1922年). 济南商埠商会档案全宗. 济南市档案馆藏, 档号: 临 77-4-12.

③ 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊, 1929(2): 38—39.

④ 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊, 1929(1): 118.

⑤ 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊, 1929(1): 118.

《济南市管理汽车暂行规则》就规定:“晚间行驶必须燃灯至繁盛地方,应将灯光缩小,并不得使用探远灯光;繁盛地方行车速度每小时不得过十二公里或八英里,但消防车不在此限;车辆应靠左侧通行,转弯及交叉路口处应先鸣警号,并不得快行;车辆行驶时应服从警察指挥行驶方向;在繁盛地方、狭小道路不准久停;两车不准并行,如遇越过前车应先鸣警号,循前车右方驶过,但在繁盛地方或狭路不准超越前车。如有违者,处以一元以上十元以下之罚金。”^①此举在一定程度上规范了驾驶人的行为,提升了其遵守规则制度的意识。另外,新式公共交通工具具有自身的特点和规定,为保证其正常的运行,对乘客行为有一定的约束要求。例如,铁路局为谋整肃站台秩序,避除旅客争先造成拥挤现象,就规定上下门出入,厉行先下后上方法^[21];又如脚踏车不能二人乘坐一辆,人力车不准二人以上之成年人乘坐一辆^[22];等等。而且在新式公共交通的这些强制性规定中,对于违反者还设有相应的惩戒处罚措施,使民众囿于规则的限制,这不可避免地冲击着民众的传统观念,有利于推进济南民众公共规则意识的养成。

再者,新式公共交通有助于推进市民时间观念的形成。传统社会的人们对时间衡量多以时辰等粗略方式估计,时间观念较为淡薄,而新式公共交通工具的开行与终止是以精确的钟表时间为准,有极其严格的时间限制。值得强调的是,作为公共媒体的报纸对于传播公共交通严格的行停时刻,推动市民时间观念的养成起到了重要作用,其不仅时常刊载各类公共交通工具的行驶时刻,而且还定期开辟“交通一览”,登载津浦路行车时刻、胶济路行车时刻及全省汽车行车时刻,不时提醒市民要恪守时间观念。济泰长途汽车公司、利荷汽车公司、凤记车行等公共交通汽车公司的行驶公告、开车时刻都是

报纸上的“常客”。若要调整时间,铁路局也是及早发布讯息。如胶济路十二次、五十一次、五十二次车行车时间六月一日改订为:十二次车晚十时由本市开,翌日早八时到济;五十一次车下午一时三十分由本市开,晚十时三十五分到济;五十二次车晨七时二十分由本市开,晚六时五十分到济^[23]。与此同时,政府当局为使市民能够较为方便地知晓时间,及时候车、乘车,还在城市主要街道、公共场所等地,如院前街、民政厅前、财政厅大门、皇亭体育场、西门、南门、大东门、普利街东口、普利门外、法院门口、青年会门口、市政府门口、经二路纬四路、中山公园、进德会、省立体育场,及省政府、各厅、市政府主要办公室内都装设了母钟、双面子钟、单面子钟^②。

此外,新式公共交通还对市民的平等意识、开放意识、参与意识等施加着影响。新式公共交通提供相对固定的公共空间,有利于人们自觉地衡量、比较相互之间的行为和认知,并形成自己的态度和看法,长久地耳濡目染,则不可避免地使人们的社会观念发生变化。

综上所述,伴随着新式公共交通工具的引入与推广,城市民众的物质生活得以丰富,交往空间得以拓展,从而带动了公共活动空间的增长,由此,规范了人们在公共场域下的社会交往和行为习惯。在此过程中,传统的生活方式和生活价值观念不断发生嬗变,或逐渐衰亡、或因增添了新内容而重构,甚至渐次孕育出新的生活方式,诱导着人们认同、接受、仿行公共领域的行为规范和道德准则,进而助推了市民公共意识的养成。

参考文献:

- [1] 叶春晖. 济南指南[M]. 北京:中国文联出版社,2004:116.

① 济南市政府秘书处. 济南市市政月刊,1929(2):47.

② 济南市志编纂委员会. 济南市志资料(第四辑),1983:141.

- [2] 周传铭. 济南市图书馆整理·济南快览[M]. 济南:齐鲁书社,2011.
- [3] 罗滕霄. 济南市图书馆整理·济南大观[M]. 济南:齐鲁书社,2011.
- [4] 山东日本博览会之豫备[N]. 大公报(天津版),1908-06-26(5).
- [5] 山东省地方史志编纂委员会. 山东省志·城乡建设志[M]. 济南:山东人民出版社,2000.
- [6] 刘连仲. 建国前济南市的公共交通[M]//中国人民政治协商会议山东省济南市委员会文史资料研究委员会. 济南文史资料选辑(第5辑). 济南:山东省出版总社济南分社,1984.
- [7] 马德坤. 民国时期济南公会研究[D]. 济南:山东大学,2012.
- [8] 本市各种车辆统计[N]. 济南日报,1936-07-19(4).
- [9] 里田条次. 济南华人商工名录[M]. 济南:日本商工会议所出版社,1940:244-245.
- [10] 刘道元. 抗战期间山东省会区(上)[J]. 山东文献,1985(2):27.
- [11] 各机关公务员编制脚踏车队[N]. 济南日报,1936-04-25(4).
- [12] 整理公园不准骑脚踏车[N]. 山东民国日报,1934-04-21(5).
- [13] 修筑龙洞路[N]. 山东民国日报,1929-09-22(6).
- [14] 建设厅修筑济南龙洞间汽车路[N]. 山东民国日报,1929-10-17(6).
- [15] 济东濮段加开龙洞汽车[N]. 济南日报,1936-04-10(4).
- [16] 龙洞佛峪昨一度变为热闹市场[N]. 济南日报,1936-11-02(4).
- [17] 春光明媚正宜游览[N]. 济南日报,1937-03-31(4).
- [18] 灵岩马路修竣后,禁止大车通行[N]. 济南日报,1937-06-02(4).
- [19] 城头马路警局派干员梭巡[N]. 济南日报,1937-06-27(4).
- [20] 修装城头马路电灯[N]. 济南市政周刊,1933-08-26.
- [21] 胶济铁路规定上下车办法[N]. 济南日报,1936-05-27(5).
- [22] 闻市长实行临时纠察,数月后济市焕然一新[N]. 山东民国日报,1934-11-20(9).
- [23] 胶路各次客车改订时间[N]. 济南日报,1936-05-24(4).

(责任编辑:李秀荣)

(上接第 66 页)

- [12] 北京西红门镇大火后,村镇工业大院在加速腾退[EB/OL]. (2017-11-20). <http://www.infzm.com/content/130844>.
- [13] 大兴火灾后的异乡人:“这个地方也待不住了”[EB/OL]. (2017-11-21). http://news.ifeng.com/a/20171121/53455729_0.shtml.
- [14] BROADBENT D E. Successive response to Simultaneous Stim-ulo[J]. Quarterly Journal of Experimental Psychology, 2003,40(1):103-114.

(责任编辑:李秀荣)