

今年是纪念第一次世界大战一百周年。1914年8月23日,日德青岛战争爆发,青岛成为第一次世界大战中亚洲唯一战场。百年之后回眸,青岛争夺战自然成为人们关注的焦点。殊不知,胶济铁路争夺战同样十分激烈,但少有关注。如果说青岛之战主要是两国之间的“军事战”,胶济铁路之战则是涉及多个国家的“外交战”。

整整一百年前——

# 1914年,胶济铁路外交风云

□于建勇

## 日本对青岛及胶济铁路垂涎已久

1914年7月28日,第一次世界大战爆发。日本趁德国陷入欧战无力东顾之机,联合英国对德宣战。8月23日,日德青岛战争爆发。

8月25日,日本驻华公使日置益向中国提出,将山东境内黄河以南划为“中立外区域”(又称战区或行军区),以便日本行军,并要求撤走潍县一带中国驻军,以免冲突。

“山东境内黄河以南”几乎覆盖大半个山东。外交总长孙宝琦理所当然地予以回绝。日本并不死心,三天后,8月28日,又提出新的要求:从潍县到诸城划一直线,线以东为战区。

同一天,外交部致电驻日公使陆宗輿做出答复,划出潍河以东,海庙口、掖县、平度以西为行军区。胶济铁路“自潍至青路线,日人可任便布置,自潍至济当由我军”。

由于无力对抗日本的进攻,早在8月中旬,德国驻华使馆代办马尔参就向北京政府表示,如果中国以后给予补偿,德国可以立即将包括胶济铁路在内的胶澳租借地“交还中国”。

日本通过驻华代办小幡酉吉发出警告:“中国议收胶湾,此事不向英日咨,直接与德商,必生出日后重大危险。”要求北京政府马上停止此项活动。中德谈判被迫中断。

北京政府又寄希望于美国,希望美国出面向英德建议,由德国先将胶澳租借地交给美国,然后再由美国转交中国。美国置之不理,中国利用美国阻止日本出兵山东的计划破灭。

## 潍县火车站:日军夜袭行凶,中方强烈抗议

德占青岛期间,建设了规模庞大的军事防卫工程——青岛要塞,设立了众多炮台、堡垒,军营及附属设施,成为远东著名的海防要塞。

鉴于德军海防严密,日军兵分两路:一路由神尾光臣中将率领,于9月2日在山东龙口登陆;一路由加藤定吉中将率领,于9月18日从崂山仰口湾登陆。

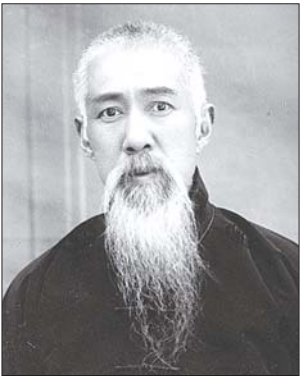
从龙口登陆的日军没有遇到阻碍,长驱直入,过平度,抵即墨,到胶州。9月17日,占据胶州火车站,将中国警察尽行驱逐。

“龙口登陆后,日军西向直驱潍县,目的在于占领胶东大片地区以及胶济路全线,以控制山东全省。日本参谋本部9月13日就把占领胶济路西段的计划通知了外务省,要他们转告中国政府。23日,参谋总长长谷川好道指令战地司令官神尾光臣中将占领胶济全线。”

胶济铁路即将遭受列强的撕扯。

9月25日晚上,“日军大尉野村率400多名士兵在夜幕掩护下包围了潍县车站,十多名手无寸铁的铁路职工遭拘捕,其中1人被刺伤,车站的4名德籍人员也被掳走。”

被刺伤的职工叫李天训,系车站电报员,一直下落不明。驻潍县陆军第五师师长“张树元派人多方寻查,三天后,在车站西北一片坟地内发现了尸首。经医官检验,为刺伤左肋致死。张树元命部下与日方交涉,他们当场口头承诺查办行凶之人,却再没了下文。”



孙宝琦(1867—1931),1913年任外交总长。



陆宗輿(1876—1941),1913—1916年担任驻日公使。



日置益(1861—1926),1914年任驻华公使。

第二天,外交部再电陆宗輿,要求日本政府“迅电潍县军队,立即撤退,以顾邦交,而维信用。”日本政府表示:“日认胶济路为德路,当与胶澳一并占领。并请将中国军队撤开,若有冲突,日本将认为助德敌日。”

外交部9月30日致电陆宗輿,向日本政府提出抗议,驳斥了“日认胶济路为德路”的说法:“胶济路系华德商办,载在胶约第二段及胶济铁路第一款。该路系中国商人有份之产业,谓系德政府产业,实属根本误会。夫交战国官产,在中立国领土,其他交战国尚不能侵犯,况中德商办产业,安得占据?”

尽管有根有据,有礼有节,但对于蛮横无理的日本来说,根本不起丝毫作用。中国力不能抗,乃谋求退让之策。

## 非正式调停:中方谋求让步,日方得寸进尺

“10月2日,外交次长曹汝霖与日使日置益会商,提出非正式之调停案:一、中国政府不允将胶济路卖或让予日本外之第三国;二、战后日德对胶济铁路有何协定,中国政

府不持异议。”

10月3日,外交部金事程遵尧奉命赴德驻华使馆,与代办马尔参磋商胶济铁路事宜。马尔参同意将胶济铁路交中国接管。不料,日本外务省声言,胶济铁路“由德人交中国接管手续,根本不能承认”。

10月3日,陆宗輿与日方外交官松井再三辩论,“告以此仅求顾全中立国体面,不背最初亲善方针,贵政府何苦趋于极端?”也许松井也觉得日方做得太过分,陆宗輿注意到,松井“亦内赅”。

10月5日,日本驻华使馆照会中国外交部:“(一)胶济铁路系根据胶济条约所发生。现虽暂由中国管理,不可谓非德人之所有物。日本现既与德开战,则其目的非仅及于青岛,举凡德人在东方所有之权利,日本均可得以兵力取得之。(二)当战事初起时,德人利用胶济铁路运兵输粮,中国并未切实禁止。日本为军事起见,实有占据全路之必要……”这番狂言,道出了日本的狼子野心。

## 济南火车站:日军强行占领,胶济全线沦陷

日军一意孤行,继续扩大军事行动。10月5日,占领青州车站;6日,占领济南车站。

10月7日晚,“日军三十人来济,业将胶济在省城三站一律接收。德人平和交兑,秩序商安靖。”这“三站”是胶济铁路济南站(位于商埠)、济南北站(1916年更名北关站)、济南东站(1917年更名黄台站)。

当时济南商埠区有两座大型车站:一座是1911年建成的津浦铁路济南站,一座是德国正在扩建的胶济铁路济南站,在津浦铁路济南站南约300米。占领济南站后,日军把车站扩建工程也接了过来。

从老照片上可以看出,津浦铁路济南站也有日本占领军。津浦铁路是中国国有铁路,日军明目张胆地扩大了军事范围。

在如狼似虎的日本面前,北洋政府只有抗议的份儿。

7日,外交部向日使提出抗议:“将济南车站日兵,迅即撤回。”8日,日使答复:“本国政府对于山东胶济铁路有管理之必要。”

9日,外交部再度抗议,并对日使10月5日照会逐条批驳。10日,日使答复:“日军占据山东铁路,乃行军计划之一部分,开战之初,即向中国声明。”實在是睜着眼說瞎話!

日本的行径激起各省将军的愤恨,10月16日联名致电袁世凯,要求捍卫疆土。而袁世凯却力避与日军冲突。

当时,英国与日本穿一条裤子。对于日军占领济南车站之举,英国公使在11月11日致中国外交部电中,居然认为是“正当防卫”。而“日本素敦睦谊”的说法,更是滑天下之大稽!

11月7日,日军攻陷青岛。10日,德军投降。胶济全线沦陷。

随后,日本把胶济铁路改成山东军用铁路,由临时铁道联队管理。次年3月,满铁按照日本政府指令,派出一批职员组成“山东铁道管理部”,协助日军管理山东铁路和煤矿。中国路警被勒令退出铁路线,沿线各站由日军派驻守护队。从此,日本控制胶济铁路长达八年之久。

(本文部分资料引自王芸生《六十年來中国与日本》、刘瑜《日寇侵吞胶济路》等)

◆刊前絮语

## 都与“一战”有关

□徐静

今年是第一次世界大战爆发100周年,这场主要发生在欧洲的战争,却牵动着万里之外的中国,并在很大程度上决定了中国的历史进程。

其中,在青岛,就发生了这座海滨城市为数不多的一场战争,交战的双方是意欲争夺青岛殖民权的德国和日本,两个帝国主义国家在中国领土上的厮杀,使青岛成为一战期间唯一的亚洲战场。100年过去了,这场战争的硝烟早已散去,唯有败落残存的遗迹和各种史料碎片,散落在文史学者的视野中。于建勇先生的《1914年,胶济铁路外交风云》为我们讲述了一场有别于“军事战”的战役——如果说青岛之战主要是两国之间的“军事战”,那么胶济铁路之战则是涉及多个国家的“外交战”。文章中我们可以看到,面对一块大肥肉,任何强盗都是不会客气的。而面对日、德两国的无耻企图,当时北洋政府的态度,除了退让,还是退让,就像是一个软弱无能的人,眼睁睁地看着强盗们在自己家里商量该如何分赃。

本期“人文齐鲁”与一战有关的,还有一篇民间记忆——《我的曾爷爷亲历了“一战”》,作者阿正的曾爷爷本是一位乡村私塾先生,阴差阳错,或者说是生活所迫,曾爷爷漂洋过海几个月到了法国,成为十几万“一战”中国劳工中的一员。曾孙辈的后代对曾爷爷在法国的岁月基本不了解,只知道,曾爷爷回国的时候带回来一枚勋章,还有一个帆布军包。结尾时,作者感慨道:“时间只是在缓缓地向前,每一个人最终都会随着岁月的流逝慢慢消失。曾爷爷漂洋过海去过欧洲,经历了血与火的一战,但回国之后,他还是和别的农民一样,起早贪黑地在土地上劳作,直到把自己最后一点力气耗尽,最终与土地融为一体。”

这段文字,蓦地让我想起沈从文老先生曾说过的一段话:“历史并不是那一套套用文字写成的,一代代人相斫相杀的宏大故事,而正是那“小小灰色的渔船,沉默的鱼鹰,石滩上走着脊梁略弯的拉船人,这些东西与历史似乎毫无关系,百年前或百年后仿佛同目前一样。他们那么忠实庄严地生活,担负了自己那份命运,为自己,为儿女,继续在这世界中活下去。历史对于他们俨然毫无意义,然而提到他们这点千年不变无可记载的历史,却引起无言的哀戚。”心有戚戚焉,这话,应该道出作者阿正的心声了吧,反正,它拨动了我的心弦:历史长河中沉入水底的每一颗圆圆的小石子,都有它们自己的故事,也正因为这些小石子,才让长河更显波澜,更觉壮阔。

●人文齐鲁,寻觅的是过去,观照的是今日之发展脉络;挖掘的是人文,滋养的是当代读者的精神家园。如果你热爱齐鲁文化,如果你热爱这样的探寻和追溯,那么,请联系我们吧!

●稿件请发至:qlwbxujing@sina.com