

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舆做出答复，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。

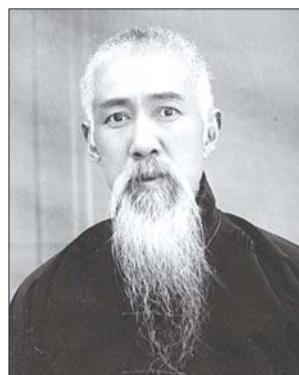
从龙口登陆的日军没有遇到阻碍，长驱直入，过平度，抵即墨，到胶州。9月17日，占据胶州火车站，将中国警察尽行驱逐。

“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。



陆宗舆(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，外交部再电陆宗舆，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日致电陆宗舆，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，载在胶约第二端及胶济铁路第一款。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，日本外务省声明，胶济铁路“由德人交中国接管手续，根本不能承认”。

10月3日，陆宗舆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，陆宗舆注意到，松井“亦内服”。

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。”实在是睁着眼说瞎话！

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，由临时铁道总队管理。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《六十年来中国与日本》、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