

让我们把时光的胶片倒回到110多年前。1899年7月,大西洋东岸,德国北部港口汉堡。一艘满载10245桶水泥的帆船——“亨尼·埃列门”号驶向茫茫大海,它的目的地,是中国东部的青岛。这是一趟漫漫旅途:沿大西洋东岸南下,到达欧洲、非洲之间的直布罗陀海峡,向东,横穿地中海,转东南,过苏伊士运河,出红海,经亚丁湾、印度洋,过马六甲海峡,到南海,沿马来西亚和菲律宾北上,经东海,到青岛。可是,青岛此后没有再得到这艘船的消息,一同消失的,除了满载的货物,还有装运的修筑胶济铁路的建材。胶济铁路建材,何以要漂洋过海?事情还要从头说起。

十九世纪末——

# 胶济铁路,从海上走来

□于建勇

## 中德北京签约 德在青大兴土木

1898年3月6日下午,北京,东堂子胡同总理衙门。晚清重臣李鸿章、翁同龢提起手中沉重的笔,在一份德国人主导的条约上,无奈地写下了自己的名字。

这份条约,就是影响山东乃至中国的《胶澳租界条约》(青岛昔称胶澳)。当天晚上,翁同龢在日记中写道:“以山东全省利权形势拱手让之腥膻,负罪千古矣。”这份文件,包括“胶澳租界”、“铁路矿务等事”和“山东全省办事之法”,连标题算上也不过1539个字。就是这么一个薄薄的文本,最终使山东的命运被彻底改变。德皇威廉二世不仅取得了梦寐以求的胶州湾,也取得了在山东修筑胶济(青岛—济南)、胶沂济(青岛—沂州—济南)铁路及开采沿线矿产等特权。

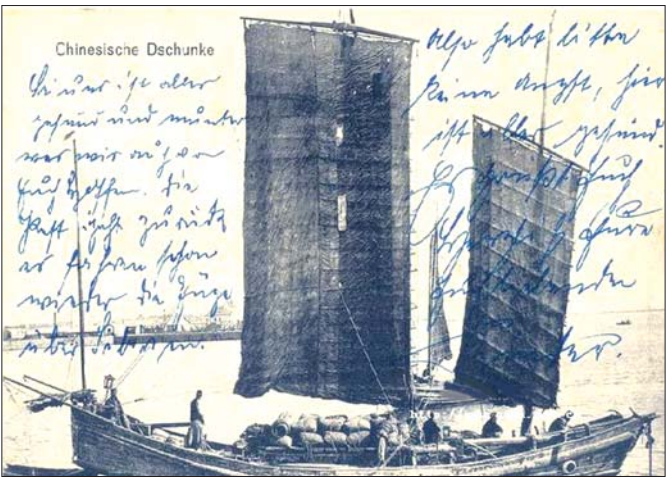
1899年初夏,德国柏林。伴随着气温的回升,胶济铁路投资争夺战也随之升温。最终,以德意志中央银行为中心,包括德亚银行在内的14家大银行胜出。他们联合成立德华股份公司,投资5400万马克,并在柏林成立山东铁路公司,在青岛设立办事处,负责铁路建设等事宜。9月23日,山东铁路公司在青岛举行开工典礼。典礼规格很高,德皇威廉二世的弟弟海因里希亲王亲自参加。

肥水不流外人田。按照德国政府铁路许可权的规定,铁路建设要尽量购用德国材料。因此,几乎所有建材都是由山东铁路公司的柏林经理处在德国采购。1899年夏季和秋季,柏林经理处采购了一批物资。其中,四家德国工厂负责生产铁桥及涵洞部件,这些部件重6000吨。总量65000吨的小铁器,交付德国工厂加速生产,在数年内完成。

与此同时,全线首批所需的24部机车、65节客车车厢、10节行李车厢和655节货车厢,也在同年向一批德国工厂进行了定货。

这样,到铁路建设初期,所需物资通过合同定货的总重量已经达到了105000吨,价值2300万马克。

随之而来的一个迫切问题是:把这些物资尽快运到青岛。“总督府的土地管理部门已批准了铁路的规划。根据规划,在保护区内要修建两座车站:在正在施工中的大港附近建一总站,将来货物可在这里直接由船向火车上装卸或由火车装船,另外还将在青岛湾附近建一市区站。”这个“市区站”就是后来的青岛火车站。它始建于1900年,竣工于1901年。当然,中间经历



了不少波折。最初的规划方案,是将车站设在栈桥一带,以便实行海铁联运。但此举导致铁路弯道太大,技术要求太高。加之栈桥的货运码头功能被大港码头所取代,所谓的海铁联运意义不大。于是,车站地点移至现在的位置。

1899年9月,在确定完成线路所需的一切前期工作以后,大规模的建筑工程,从青岛和胶州两个地点开始了。

## 帆船远涉重洋 遭遇海上惊魂

把修筑这条铁路所需的建材,以及今后运营所需的机车、车厢,从德国漂洋过海运到青岛,显然不是一件容易的事儿。当时,德国最大的两家航运公司——德意志劳埃德航运公司和汉堡—美洲航运公司接受委托,承担了主要运输任务。

两家公司每年派六艘轮船由汉堡,不来梅或经过比利时的安特卫普,驶来青岛。由于“这里没有适合现代海运要求的任何设施,吃水很深的大型货轮不久前还不得不停泊在海湾外,然后通过舢板卸下它们所载的货物。在那些笨重而体积巨大的部件运输中,如机车、车厢、桥架等,常常出现舢板经不起重负而沉翻,或者出现搁浅,然后又不得不花费许多时间和费用使它们再次浮起来。”

基于此,德方加快了对小港码头的建设,到1901年春天的时候,吃水4米到5米的轮船和各种舢板就都能停靠了,并且铺设了路轨与铁路相连,大大提高了物资运输的效率。

当时,一些贵重物资,如机车、车辆、钢轨,都是通过轮船运输。一些不太贵重的物资,如混凝土、电

线杆,建筑木材,为了节省运费,则改为帆船运输。由此也埋下了事故隐患。1900年7月底,“亨尼·埃列门”号失踪一年后,装有3200根电线杆的“苏特兰舍尔”号,在苏门答腊以南海域粉身碎骨。同年,载有6000桶水泥的“苏柯特拉”号,在航线上着火;载有5000桶的水泥的“奥西登”号,在斐济群岛着火,不得不把水泥卸到那里的海滩上。

## 铁路牵动海路 海路成就铁路

胶济铁路,从1899年始建,到1904年全线通车,历时五年。当铁路从青岛向内陆隆隆推进时,货船也在从德国港口向青岛大举进发。截至1900年,先后有17部机车、7部煤水车、4节二等旅客车厢、24节三等旅客车厢运抵青岛。到1901年底,共有16艘轮船为山东铁路运来了60000吨铁路物资。

据《胶澳发展备忘录》记述,所有这些车辆在装船运输时都是拆卸成零件,运抵青岛后再重新安装起来。为此,他们建立了能担负全部车辆装配任务的四方机车车辆厂。可以说,胶济铁路开行初期,每一台机车、每一节车厢、每一条钢轨、桥架的每一座钢梁,甚至用于通讯的每一部电话机、每一个信号灯,都亲历过海浪的颠簸,经受过海风的洗礼。

在济南铁路局关于胶济铁路的文物中,笔者就亲眼见过德国原产的钢枕、钢轨,还有早期的信号灯。看着锈迹斑斑的外壳,我想到了岁月的风蚀雨剥,进而想到了海上运输的风风雨雨……

一条铁路,带动一条航线。一条航线,成就一条铁路。这条铁路,改变了山东,影响了中国。

※刊前絮语

## 大海与铁路

□徐静

胶济铁路是齐鲁大地上的第一条铁路,1899年至1904年间,德国人“雷厉风行”地在青岛与济南间修建了这条铁路,成为晚清山东历史上重要事件之一。

只不过,历史是一面多棱镜,许多时候,我们只窥见过它的一面或者两面。而本期人文齐鲁一版刊登的《胶济铁路,从海上走来》一文,就是作者于建勇提供的胶济铁路修建时不为多数人所知的另一面:当时,建设胶济铁路的几乎所有物资(材料、桥梁、机车和车厢),基本上都是在德国采购,然后是这些货物艰难漫长的运输。把一整条铁路的所有建设物资和机车、车厢从德国各地集中到遥远的青岛,显然不是一件容易的事情。通过文章我们可以看到,在这种大规模的冒险远渡中,运货帆船发生了多起不幸的事故,一艘艘船和一些人,就这样永远地离开了历史的视线。

一条铁路,带动一条航线。一条航线,成就一条铁路。大海与铁路,似乎风马牛不相及的两者,就这样紧密联系在一起。当然这只是汪洋历史中的些许碎片,只不过这些碎片拼凑起了那段时空的一个维度,让我们更进一步地触摸历史的真实。山东画报出版社坚持出版的《老照片》丛书,相信也是秉承这样的理念,观照一百多年来人类的生存和发展。今天我们选登了其丛书中的两帧照片《情遗刘公岛——帕顿少校的婚礼》,当时中国政府已经收回了被英国人租占32年的威海卫,但仍允许英国兵舰继续占用刘公岛的海军基地。新奇的西式婚仪,让看惯了中式婚礼长袍马褂、大红绣袄的中国人,大开了眼界。老照片以朴素而温情的独特方式记忆和见证历史,使我们得以重新想象遥远的过去。

我们的“怀念毛泽东”专题受到了读者朋友的热烈关注,一篇篇饱含深情的回忆文章纷至沓来,今天先刊发诗人苗得雨老先生的文章《我曾经五见毛主席》。苗先生1944年开始文学创作,曾被延安《解放日报》誉为解放区的“孩子诗人”,他老人家回忆起第一次见毛主席的情景时,笔下满是激动:“我不眨眼地看,高兴得不知道怎么办,一直与大家欢呼,心中向家乡的方向悄悄喊道:‘我见到咱们的毛主席了!’”时光流转,只是这份真挚的感情,是多么多么难得!

●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!

●稿件及图片发至:qlwbxujing@hotmail.com

□马向红

迈克尔·帕顿,是上世纪30年代后期英国海军中国舰队的少校军官。1938年4月18日,帕顿少校和他的新娘——侨居上海的英国小姐马乔里,在刘公岛上举行了婚礼。

婚礼是在圣·詹姆斯教堂举行的,婚宴设在英军的“陆海军俱乐部”。通过老照片可以辨认出,仪式结束后,“光彩夺目的一对在早春阳光的普照下走出教堂门廊”,花童们向他俩抛撒花瓣。英国海军军官举着军刀,搭成拱廊,新人从拱廊下穿过。婚礼既有西方人的教堂仪式,也有中国式的花轿婚车,别开生面,新奇热闹,在岛上轰动一时。

(节选自《老照片》第86辑)



新郎新娘通过剑门。



新郎新娘离开婚宴现场前往“新房”。

老照片

情遗刘公岛

——帕顿少校的婚礼