

※刊前絮语
回忆的开关

□徐静

“小城的命运、历史的走向，往往因图纸上的一条细线而悄悄改变。”就是这句举重若轻的话，吸引我一口气读完了《110多年前，胶济铁路选线秘闻》一文。原来，潍县曾与胶济铁路的铁路工厂选址地擦肩而过；原来，胶州、高密本并不在铁路选线初稿之中。果真如此的话，一年后声势浩大的“高密抗德阻路”事件就不会发生，莫言以此为题材创作的《檀香刑》也就不可能诞生。建成于1904年的胶济铁路是东达胶州湾青岛、西抵内陆省会济南、横贯鲁中地区的交通大动脉。铁路交通的进入打破了旧有山东城镇格局，在胶济铁路沿线兴起大量“因路而兴，因商而兴，因矿而兴”的近代城镇群。看着当年图片中细细的盖德兹胶济铁路选线图与粗粗的建成的胶济铁路线，手指间的毫厘距离，会改变多少个小城的走向，会改变多少个普通人的命运啊！

有时看看这些老照片，真会让人陷入遐思或回忆中。这期“老照片”的选稿中，我对刘伟老师拍摄的《凯旋济南》印象颇深，因为他所记录的1986年济南欢迎老山前线部队的那场欢迎活动，我也参与其中。刘伟老师是作为山东造纸总厂东厂的职工代表，在经十路上举目翘望；而当年还是小学生的我，是参加学校组织的红领巾方队，到火车站去迎接凯旋的战士，记得为此学校头天晚上就把我们集合起来，在教室里铺上被褥休息，因为凌晨三四点火车就会到站。新奇、忐忑、激动……那一晚的经历似乎在我小学记忆中格外醒目。看看，这就是老照片的力量，它可以让你一下子打开回忆的开关，往事不费劲地就会涌现在眼前。

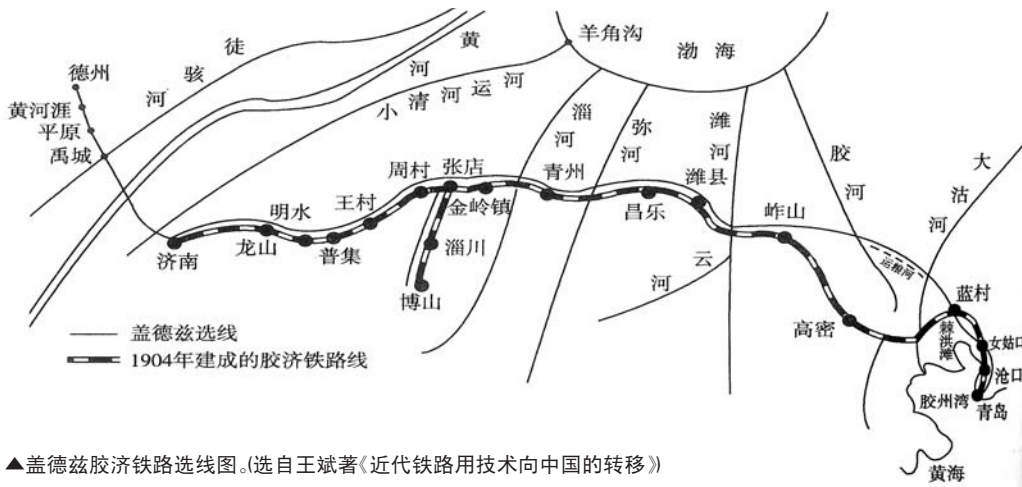
B2版的《青岛世园会的历史情怀》一文，为我们展现的则是青岛世园会的园艺文化传承。被康有为赞誉为“红瓦绿树，碧海蓝天”的青岛，并不是天生丽质，岛城的魅力，既因为自然环境的优美，也在于人文历史的丰富。而城市和自然长时间的和谐相处，则是这个城市最能够打动人心的地方。正如2010上海世博会总规划师吴志强所言：“城市发展的第一要素取决于历史与未来的关系，只有遗产没有创新，就没有活力；只有创新没有遗产，就没有韵味。”本月25日青岛世园会即将开园，不妨趁着大好的春日抽暇到世园会走走，用手中的相机，拍摄当下。

●稿件请发至：qlwbxujing@sina.com

1898年《胶澳租借条约》签订以后，胶济铁路的选线工作就开始了。德国人盖德兹的考察从青岛出发，途经潍县、济南等地，最远至德州。这次考察历时两个半月，行程1800多公里。选线的历史中，潍坊与机车厂擦肩而过，高密差点与胶济铁路无缘。

潍坊，与机车厂擦肩而过 高密，差点与胶济铁路无缘
110多年前，胶济铁路选线秘闻

□于建勇



▲盖德兹胶济铁路选线图。(选自王斌著《近代铁路用技术向中国的转移》)

德国高工考察历时两个半月

1898年4月12日，一位四十多岁的德国人骑着马，带着翻译和中国仆人，还有一些在当时老百姓看来稀奇古怪的设备，从当时还是小渔村的青岛上路了。他那不同于中国人的面孔和装束以及让人费解的设备，引起了不少人的好奇：这个人是谁？他要干什么？

他叫盖德兹（Alfred Gaedertz，1853-1907），普鲁士王家土木技监、高级工程师。这次是专为胶济铁路选线而来。

一个月前的3月6日，德国强迫清政府签订了中德《胶澳租借条约》（青岛昔称胶澳），其中“铁路矿务等事”第一款规定：“中国国家允准德国在山东省盖造铁路二道：其一由胶澳经过潍县、青州、博山、淄川、邹平等处往济南及山东界；其二由胶澳往沂州及由此处经过莱芜县至济南府。”前者即为胶济铁路。

条约签订以后，胶济铁路的选线工作就开始了。盖德兹的考察是从青岛出发，途经潍县、济南等地，最远至德州。这次考察历时两个半月（1898年4月12日-6月25日），行程1800多公里。这次考察的重要成果，是形成了一份长达50多页的《山东省考察旅行报告》。盖德兹设计的线路，是“从青岛经潍县、济南府至德州，而山东铁路公司实际修建的铁路线是从青岛经潍县至济南府”。

需要补充说明的是，山东铁路公司是德国14家企业于1899年6月14日在柏林联合成立的，负责胶济铁路建设和建成后的运营。盖德兹后来成为该公司柏林管理层成员。该公司在青岛设分公司。1900年，公司总部由柏林迁往青岛，在柏林

设分公司。

铁路工厂差点选址潍县

在《山东省考察旅行报告》中，盖德兹对铁路工程的各个方面均做了详细规划。他对铁路工厂的选址颇费思量，如果选在青岛，好处是：“靠近海边可以把进口材料的运费降至最低”，但也有一些不利因素：“地价太高，附近也没有平地；工资会由于城市建设而大幅上涨；把所有需要修理的机车车辆都集中到铁路终点也不合理。”

在盖德兹看来，“选择厂址时，应考虑以下因素：1.尽量靠近铁路中点；2.地势相对平坦，以节省土方工程；3.地方不能太小，以便为工人提供住宿；4.距离大海不能太远，以减少运输成本。基于这些条件，潍县最适合建厂。”

眼看铁路工厂的“绣球”就要“砸”到潍县“头”上，但山东铁路公司为节省费用，还是决定把工厂设在青岛附近，最后选定了距青岛7公里的四方。潍坊，就这样与机车厂擦肩而过。不过，这一变故却鲜为人知，迄今也未见媒体披露。

这一变化影响深远。建于1900年的胶济铁路四方工厂，是继唐山、大连两厂后第三家出现于中国的铁路机车车辆工厂，如今已发展成为隶属中国南车集团的青岛四方机车车辆股份有限公司，国有特大型一级企业，是国家高级技术中心、国家高速动车组实验基地。

如果盖德兹的计划落实，潍坊的工业将会跃上一个新的台阶。

初稿中胶州、高密与胶济铁路无缘

对照盖德兹的选线图可以看出，在青岛—潍县这一段，与实际有



山东铁路公司青岛总办锡乐巴。

着很大的不同。他设计的路线是：从青岛出发，到女姑口，折向西北，经亭口，向西到潍县。实际定线是：从青岛出发，到女姑口，折向西南，至胶州，再向西北，经高密到潍县。

不难看出，按照盖德兹设计的路线，胶州、高密均与胶济铁路无缘。果真如此的话，一年后声势浩大的“高密抗德阻路”事件就不会发生，莫言以此为题材创作的《檀香刑》就不可能诞生。小城的命运、历史的走向，往往因图纸上的一条细线而轻轻改变。

这条细线的改变，很可能源于德国工程师锡乐巴。

锡乐巴（Heinrich Hildebrand，1855-1925），1891年被德国政府派往中国。1892年起，开始为张之洞效力。同样又是在张之洞的举荐下，锡乐巴成为胶济铁路的负责人。1898年9月1日，锡乐巴到山东主持胶济铁路建设。9月初至11月，锡乐巴就和挪威籍工程师韦勒利用三个月的时间，对胶济铁路选线进行了前期勘测。

胶济铁路线就是在盖德兹和锡乐巴考察的基础上确定的。

挑衅，不断制造流血事件。此后，七大军区轮番派部队前往参战，1990年2月13日中越之间发生最后一次战斗后，边界线归于平静。

1986年夏，老山前线有一支部队撤回到济南，济南市组织各企事业单位、街道办事处干部、职工和市民到济南经十路沿线夹道欢迎。当时我们山东造纸总厂东厂的职工也去了，我随身带了架

柯尼卡傻瓜相机，为了便于抓拍，用的黑白胶卷。

记得当天烈日当空，异常炎热，但市民的热情很高涨，手捧鲜花，拉起条幅。在等了很长时间后，终于等来了凯旋的车队。我跑前跑后抓拍了一些，第一张是其中较满意的一张。由于中间士兵俯下身和市民握手，三人呈三角稳定状构图，精彩的是右边那位

士兵敬礼的举动，我就是看到战士那敬礼的瞬间按下的快门。晒得黢黑的脸膛，大眼，洋溢着自信和兴奋的表情，看胸前的军功章应是个勇敢的士兵。左边俩士兵都遮住了一半脸，却正好突显了敬礼的战友，照片中还能看出俯身握手的士兵也是热泪盈眶。第二张照片是全景图，可以看出当时热烈的场面。



图1



图2