

□冬华

德国觊觎已久

中日甲午战争的失败,刺激了各帝国主义国家加紧瓜分中国的狂潮。早在侵占胶澳之前,德国政府就曾接到其驻上海领事的报告:“胶州湾乃山东全省第一要地,经我国占领后,可据山东之利权。若我能立定根本计划着力进行,则不但仅得山东之利权,且可操中国全国之死活权。”于是,胶州湾凭借地势、土壤、鱼盐、矿藏之利以及水深不冻、宜为军港等优越的自然、经济、军事条件,成为德国政府侵华瞄准的重要目标。

1897年1月,德国驻华公使海靖向总理衙门提出了长期租借胶州湾的要求。这年11月发生“曹州教案”,德皇威廉以此为借口,派军舰登陆胶州,向清政府提出定罪、缉凶、赔偿、租界胶州、修建铁路等要求,意图通过修建铁路控制山东全省。威逼之下,1898年3月6日,李鸿章、翁同龢代表清政府与德使海靖签订《中德胶澳租界条约》,准许德方在山东建造两条铁路,其中之一就是由胶澳经过潍县(今潍坊市)、青州、博山、淄川、邹平等处到达济南的胶济铁路。

1899年6月,德国政府批准设立山东铁路公司,授权其修筑胶济铁路,同时批准并颁布了《特许山东铁路公司建筑铁路及营业条款》。公司名义上由华商、德商集股合办,实则业务管理大权为德方把持和垄断,公司职员大都是德国人。整条铁路从设计到完成,自始至终都是由德方擅自决定并操办,建筑用料也大都是由德方订购。

1899年9月,胶济铁路开始由青岛向西破土动工,德方事先未与中国订立详细办法,便于各处查勘丈量,先行开办。他们破坏农田水利,平坟掘墓,横行无度,致使沿线人民极端愤慨,抗争此起彼伏。面对暴行,高密乡民纷纷揭竿而起、竭力反抗,筑路工程被迫停顿近一年之久。1900年9月,该斗争被残酷镇压下去。此后,工程进展较为顺利,1901年4月1日,青岛至胶州段修成,9月,胶济铁路修至高密。1902年6月,修至潍县。1903年4月,胶济铁路修筑至青州,9月修至张店。1904年6月1日,胶济铁路终于在德国政府《特许条款》规定的5年限期内修至济南。

胶济铁路干线总长为395.284公里。除干线外,还同时修筑了从张店至博山的支线,长为38.87公里。此线是德方采取“迂路以就矿”的办法,专为掠夺淄川、博山地区的煤炭而筑。1905年,还经署理山东巡抚胡廷干批准,修建了自济南东关(黄台)车站至小清河南岸的长约3公里的支线,以利水陆交通。

为进一步掠夺山东矿藏,德方迫使清政府签订了《中德胶济铁路条约》,大致内容为:“一、德国在沿路附近三十里,有采矿及经营工商业权;二、对于铁路之收买期间,及期间满后之无报酬偿还等,均未如中东滇越二铁路契约之有明文规定,仅谓二十年后得商议购买;三、沿铁路一带,无输运军队及行政权。”随后设立华德煤矿公司,勘察相距铁路三十里内的矿产,于潍县坊子镇、淄博马庄等地钻地开矿。野心勃勃的德方还觊觎胶济铁路沿线各矿区,“光绪二十五年春间,又有德



胶济铁路修筑场景还原。

全线建成通车120周年 胶济铁路往昔的血与泪

1899年,胶济铁路开工建设,东起青岛、西至济南,历时5年,于1904年6月全线通车,全程395公里,是山东省首条铁路,也是中国最早的铁路之一。这条铁路促进了商品贸易流通,加快了山东现代化的步伐,但当回到历史原点可以看到,早期胶济铁路更多发挥着列强掠夺中国资源通道的作用。

今年是胶济铁路全线建成通车120周年,这条铁路往昔的血与汗、苦难与抗争,值得我们铭记。



20世纪初火车上的中德官员。

商于三十里矿务之外,另立华德采矿贸易公司,呈请勘办沂州、沂水、诸城、潍县、烟台五处矿务,禀由德国驻京使臣与总理衙门商办此事”。

后经多次磋商,直至孙宝琦出任山东巡抚时德方才作出让步,另议合同八条,只准德国人在五处内择定开矿地亩七小块,每块不得超过三十平方公里,又将该公司名目改为华德采矿公司。尽管已被大大限制,德方仍以此为依托,霸占了坊子、博山、淄川、金岭镇、安丘、诸城、莱阳、沂水、潍县等优良矿区。

日本取而代之

第一次世界大战爆发后,日本借各大国卷入战争无暇东顾之机,加紧了侵略中国的活动。

1914年8月,日本借口履行“英日同盟”的义务对德宣战,并在英国政府支持下,无视中国政府的屡次抗议,从青岛沿胶济线西侵,中国军队被迫退出铁路沿线。9月26日,日军强行占领潍县车站。

10月5日,日本驻华使馆致中国外交部照会写道:“(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。现在中国虽担任不有前项情事,日本实不能相信;(三)当日俄开战时,日本实首先占据南满铁路。昔年既有此先例,则日本此次占据胶济,实为正当举动。”

随后,日军占领济南,控制胶济全线并将铁路员工逐步换成日本人,将胶济铁路改名为“山东铁道”,由日军临时铁道联队管理。1915年3月,设立驻青岛日军山东铁道管理部,最高长官为铁道部长,下辖庶务、运输、工务、计理、矿山五课和四方工厂,从此开始了对胶济铁路长达八年的强制管理和统治。

1918年9月24日,趁段祺瑞政府向日本借款之机,日本外务大臣后藤新平与汉奸章宗祥进行了秘密换文,其中提到“右列巡警队本部及枢要驿,并巡警养成所内,应聘用日本人”,日方实际掌握了胶济铁路的警备权。“胶济铁路所属确定以后,归中日两国合办经营”一条,则实质上将胶济铁路拱手让与了日方。通过这次换文,日方自认为拥有了控制胶济铁路管理权的合法依据,更加肆无忌惮。

为了掠夺山东资源,日本占领当局对部分线路和站场进行了一些技术改造,以扩大其运输能力。除更换铁轨、增加机车数量、改用大型机车和加开客货列车外,还在1915年建成了金岭镇到铁山的窄轨轻便通道,使客货运量迅速增长。日方经营下的最后一年,即1922年,胶济铁路旅客人数达到3777054人,货物运输量达到2093815吨,客货运收入增长到8826000元。

1919年,日方开始大规模开掘金岭镇铁矿,每年夺取矿石达20万吨之巨。在掠夺煤铁资源的同时,日方还利用铁路向山东内地输入大量的日本纱、香水、布、香皂、香粉、口红及其他日用品和奢侈品。1923年,淄川、坊子两座炭矿及金岭镇铁矿移交大公司经营,名义上是中日合办,实际一切人员、设施等,完全都在日本人操纵之下。胶济沿线所谓“中日合办”的炭矿,还有旭华、协泰、同益、协成、博东等处。此外,淄川矿区内的小矿,多与日方定有包销协议。“则沿胶济路各矿,虽谓尽入日人势力范围之下,亦未为过。”

除从矿区掠夺经济利益外,胶济铁路沿线森林资源也惨遭破坏。日本人专门设立林务署,对胶济沿线森林肆意砍伐,运往青岛、天津等地出售。日本侵略者还

利用胶济铁路将套购、骗取的银元、制钱、铜元走私出去,造成中国金融市场的混乱。

日军控制胶济铁路的组织,比德方更加完备。为了防止和镇压沿线民众的反抗,日寇铁道守备约有1800人驻扎在胶济全线,在青岛和沿线各站还分布有宪兵和便衣特务,用以监督和震慑沿线人民的反抗。铁路管理机关中职位较高握有实权的,全被更换为日本人,日本职员约占胶济铁路全部职员的五分之四。

路权一波三折

巴黎和会上关于山东铁路问题,即胶济铁路的归属问题一直悬而未决。1919年6月28日签署的《凡尔赛合约》第156条规定:“德国将所有在山东获得之切权利,所有权与特权,其中以关于胶济铁路为要,让与日本。所有在青岛至济南铁路之德国权利,包括支路连同无论何种附属财产、车站、工场、固定及行动机件,矿产开采所用之设备及材料一并附属之权利及特权,均由日方获得。”面对如此丧权辱国的条款,中国代表团表示强烈反对,并在国内舆论压力下拒绝签字。

到华盛顿会议期间,中日两国代表又曾多次交涉,但仍争议无果。几经争持后,中国代表考虑认为:“一方面舆论已非前次之浓厚,一方面大会闭会期近,长此相持,恐不能解决,中国之损失将益大。两害取轻,遂不得已而允诺日本代表之要求。”于是,中国代表团最终作出了屈辱的让步。

1922年2月1日,华盛顿会议第五次大会上宣布中日关于山东问题的谈判结果,并于2月4日签署《解决山东悬案条约》,解决方案是:中国以四千万日元赎回胶济铁路,但不能立即赎回,须以国库券交付日本,十五年后赎回,此国库券称为胶济铁路国库券,种类分为十万元和百万元两种;未赎回前,聘日本人为车务长和会计长;淄川、坊子等各矿由中日合办。

12月5日,中日签署《山东悬案铁路细目协定》,规定日方于1923年1月1日正午将胶济铁路管理权移交中国。1923年3月29日,两国又签订《胶济铁路交收之协定》,宣布当日正午12时所有车、机、工、各段、站以及进行中的列车正式移交我国,悬置多年的胶济铁路问题和山东问题终告解决。自此以后,山东铁道管理部改称胶济铁路管理局,直属于南京临时政府交通部。

虽然中国收回了胶济铁路,但日本帝国主义仍把持着该路命脉,留有相当大的操控权。根据条约,赎金未付清之前,中国须选用两名日本人担任车务长和会计总长,铁路的营运和财政大权仍由日方掌控。而且,日方每年获得的巨额利息,加上矿产方面的特权,继续保持在山东的经济优势。贪婪的日本人在交接时,还有意对各种操作规程和技术问题不作交代,甚至撕毁一些书面章程,一度造成了接收后混乱不堪的局面。

1928年5月,日本帝国主义又趁中国军阀混战之机,公然出兵占领济南及胶济铁路全线,疯狂残杀山东人民,制造了震惊中外的“济南惨案”,企图恢复华盛顿会议以前日本在山东的全部特权。

(本文作者为文史研究者)