



日本明信片中的胶济铁路济南站



百年胶济：济南青岛两站初建珍闻



孔子第79代嫡孙
孔垂长先生
本周六做客大众讲坛
两台湾学者
共论当代儒学

儒家思想作为中国传统文化的主体，深刻影响着中国人的基本品德。孔子作为儒家的开创者，是一位对整个世界产生巨大影响的伟大思想家，在世界范围内受到广泛推崇和景仰。我们国家明确将弘扬中华文化，建设中华民族共有精神家园作为整个国家文化发展的战略目标。在新的时代条件下进行儒学的研究、传播，把儒家思想同当代中国和世界的实际紧密结合，努力发挥其推动我国经济社会发展、维护世界和平与促进共同发展的积极作用，是时代赋予我们的责任。

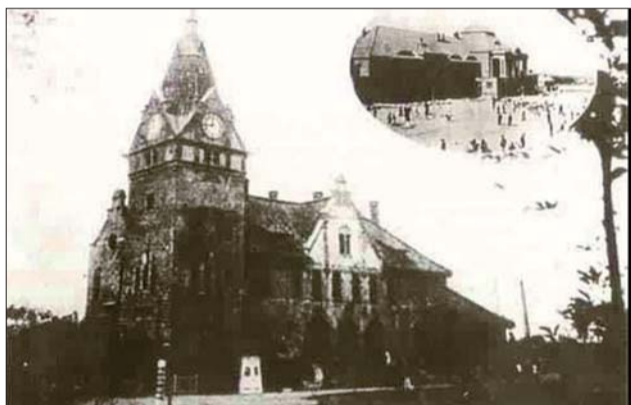
11月17日(周六)上午9:30,应山东省图书馆邀请,孔子第79代嫡孙孔垂长先生,将与著名学者董金裕先生等做客大众讲坛,一起畅谈当代儒学的发展。

孔垂长先生是孔子第77代嫡孙孔德成先生之长子,董金裕先生毕业于台湾师范大学国文系,曾任静宜文理学院中文系主任,政治大学中文系系主任、文学院院长、教务长,现任台湾政治大学名誉教授,国际儒学联合会副理事长,台湾中国经学研究会理事长,台北市政顾问,台北市孔庙管理委员会委员。

本期讲座将凭门票进场,有听讲座的读者朋友请于11月17日前凭有效证件到山东省图书馆报告厅领取门票,联系电话 0531-85590666。

精神家园,如果你热爱齐鲁文化,如果你热爱这发展脉络;挖掘的是人文,滋养的是当代读者的样的人文齐鲁,寻觅的是过去,观照的是今日之

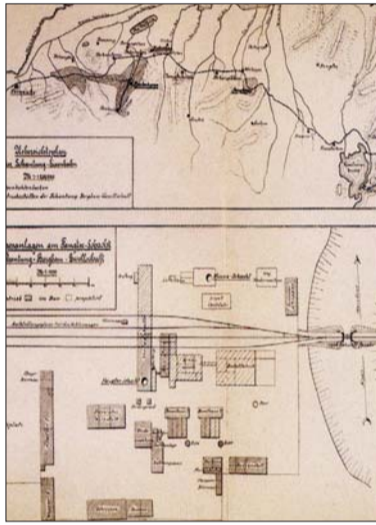
稿件及图片发至: wanghui3050@126.com



胶济铁路初期的青岛站

在山东15余万平方公里的版图上,有一条连接沿海与内陆的“黄金通道”,它就是拥有一百多年历史的胶济铁路。

胶济铁路,始建于1899年,竣工于1904年,从青岛北行,绕过胶州湾,西抵济南,是山东省境内最早的铁路。十九世纪末、二十世纪初,围绕这条铁路的修建,发生了许多鲜为人知的故事。



1899年德国人绘制的胶济铁路线草图



早期的青岛栈桥

□于建勇

青岛站曾计划设在栈桥附近,两派意见分歧,惊动柏林董事会

2004年10月,一个重大发现震惊了青岛档案馆。原来,工作人员赴德国考察时,发现了一批珍贵的青岛原始档案,其中之一就是《胶澳发展备忘录》(以下简称备忘录),系当年胶澳总督府组织编写。青岛地区昔称胶澳,1897年11月14日,德国借口“巨野教案”(11月1日,两名德国传教士在山东曹州府巨野县张家庄被当地反洋教组织大刀会所杀),武力占领青岛。

次年(1898年)3月6日,德国强迫清政府签订了《中德胶澳商埠租借条约》,强租胶州湾99年,攫取了胶济铁路建筑经营权和沿线矿产开采权以及在山东全省的投资优先权等一系列特权,揭开了青岛城市建设和胶济铁路建设的序幕。

1898年8月16日,青岛第一份城市规划方案草案出炉。总督府筑港工程部首任负责人格奥尔

格·格罗姆施(Georg Gromsch),拟将青岛火车站设在栈桥附近。

从1900年至1901年备忘录地图中可以看出,一条蜿蜒的铁路线,穿过现在的青岛站位置,一直向东,延伸到栈桥终止。

两位德国铁路工程师不同意格罗姆施的意见。一位是海因里希·锡乐巴(Baurath Hildebrand),另一位是路易斯·魏尔勒(Louis Friedrich Wehrle)。锡乐巴时为山东铁路公司驻青岛和山东事务所的经理和首席工程师。

两位认为车站设在栈桥附近不合理,因为这会使铁路形成一个很大的弯道。1899年3月13日,魏尔勒代表锡乐巴向山东铁路董事会提议另行选址。5月4日,城市规划第二稿出台,车站改址。但这一方案遭到胶澳总督府的强烈反对。双方的争执传到了德国首都柏林。

为尽快开始修筑胶济铁路,1899年6月14日,德国14家银行共同出资5400万马克,在柏林组成了专门负责铁路建设和日后进行事务管理的山东铁路公司。9月23日,德皇之弟海因里希亲王在青岛主持了胶济铁路开工典礼。

虽已开工,但争执还在继续。柏林山东铁路董事会技术领导盖德兹(普鲁士皇家土木技监、总工程师,后成为山东铁路公司柏林管理层三名成员之一),试图夺取青岛铁路工程的领导权,“甚至想从柏林决定每一座桥梁打桩的类型和方式”。

锡乐巴最后忍无可忍,致信柏林董事会,公开批评盖德兹“技术上不成熟”。

青岛站最初设计因过于奢侈,遭德国议会和山东铁路公司否决

最终,青岛火车站还是按锡乐巴的意见,转移到现在的位置。青岛火车站是胶济铁路第一站,自然引起许多建筑设计师的关注。阿尔弗雷德·格德尔茨就是其中之一。

格德尔茨时为山东企业联合集团代表,并以此身份参与山东铁路公司事务。在山东铁路建设期间,他大部分时间都在柏林。青岛火车站的设计,是他在柏林完成的。这个方案堪称雄伟。但董事们普遍认为,“建筑体积太大而且过于昂贵”。这不符合铁路公司大多数董事的利益,而且德国议会也不乏反对之声。格德尔茨的方案无奈出局。

董事们把目光投向了锡乐巴,要求锡乐巴设计一座更小,也更为适度的建筑。锡乐巴满足了他们的要求。

锡乐巴的设计方案,由高35米的钟楼和大坡面的车站大厅两部分组成,钟楼沿用了德国乡间教堂样式。在青岛人文学者李明看来,它“更像是从锡乐巴家乡复制过来的一个样品”。

事实证明,选择锡乐巴的方案是明智的。因为6年后花巨资建设的青岛德国总督官邸,被指责超出预算,建设总监不得当年底返回柏林,向总会计署申辩。

虽然格德尔茨的青岛火车站设计方案最终出局,但最终方案依然署有他的名字。另一位是路易斯·魏尔勒。

据李明考证:“依照来自德国学者的最新说法,‘实际上格德尔茨和建造车站没有任何关系’。显然,在他们三人中间,存在着一种非一般意义上的合作关系,里面的真相是什么?我们却不知道。也许,这已经是一个永远解不开的谜了。”

一战之后,日德战争双方接续完成济南站站房扩建工程

青岛火车站1900年动工,1901年竣工,文艺复兴风格。这一风格直接影响了1991年和2008年的改扩建。2008年8月1日正式启用的新火车站,延续的依然是以老站房为参照的欧式风格。在青岛火车站紧张建设的同时,济南火车站建设也提上了重要日程。据济南火车站《百年大事记》记载,济南火车站始建于1899年9月,竣工于1904年7月13日。为了区别于1912年建成的津浦铁路济南站,后人称之为胶济铁路济南站。

但这座车站的最初样式已不复存在,它只使用了10年就被拆除。我在众多老照片中寻寻觅觅,终于捕捉到了它的身影。



1928年5月22日济南火车站俯瞰

看到这张照片,我有一个特别感觉,也许锡乐巴不想在站舍上过于费心,他把青岛站样式“复制”到了济南站。两座车站,大同小异,规模相当,不偏不倚,形成了一条线两端的平衡。

然而,平衡很快被打破。打破的原因,缘于津浦铁路的修建。

1908年,津浦铁路动工。同年,津浦铁路济南站开始修建,1912年投入使用。

这样,济南商埠就有了两座火车站,一座是津浦铁路济南站,一座是胶济铁路济南站。当时,两条铁路互不连通,坐哪条线的火车,在哪座车站候车。

津浦铁路济南站由德国建筑大师赫尔曼·菲舍尔(Hermann Fischer)设计。这是一组具有浓郁的巴洛克风格的哥特式建筑群,是当时亚洲最大的火车站,建筑表情丰富,细节勾画精美。

这让本着“更小,也更为适度”原则建设的胶济铁路济南站相形见绌。为了与津浦铁路济南站抗衡,山东铁路公司于1914年开始兴建新的胶济铁路济南站。

1914年可谓多事之秋。这年,第一次世界大战爆发。8月23日,日本对德宣战,第二舰队封锁胶州湾。此后兵分两路:一路9月3日从山东龙口登陆;一路9月18日从崂山仰口湾登陆。

从龙口登陆的日军,过平度,抵即墨,到胶州,9月26日占据潍县,10月6日占领胶济铁路济南站。胶济全线大都落入日寇之手。

从崂山仰口湾登陆的日军,击溃德军陆上防线。11月10日进入青岛,16日宣布对青岛实行军管。

当时胶济铁路济南站扩建工程尚未完工。日本在接手胶济铁路的同时,也把德国未完成的济南站扩建工程接了过来。

从我收集的老照片上,可以看到胶济铁路济南站当年扩建的情景。照片背景中,津浦铁路济南站那高高的钟楼清晰可见。由此说明,尽管就建站时间而言,胶济铁路济南站早于津浦铁路济南站,但保留下来的建筑,胶济铁路济南站晚于津浦铁路济南站。

1915年,车站竣工。这就是保留至今的、位于经一纬三路口的原济南铁路分局办公楼。由两个敌对国家接续完成一座车站的建设,这在中国铁路史上极为罕见。

胶济铁路济南站位于津浦铁路济南站南约300米。一座城市,两座车站如此接近,且均为欧式,这在我国同样极为罕见。

1928年5月22日,“五三”惨案之后,日军第6飞行连队从平壤调至济南,时称“山东临时派遣飞行队”,在济南上空侦察时,拍下了一张迄今发现的、两座车站唯一的一合影。

可惜的是,津浦铁路济南站于1992年拆除,只剩下胶济铁路济南站“孤独一枝”。这是百年胶济终点站唯一的历史遗存。2000年,该建筑被列为“山东省省级历史优秀建筑”。