

20 世纪初胶济与津浦铁路的连接问题及相关思考

王 斌

(中国科学院 自然科学史研究所,北京 100190)

摘要 建成于20世纪初的胶济与津浦铁路由于路权归属不同,在实现连接的过程中遇到中德两国国家利益间的冲突,各自分别建了独立的济南车站和黄台桥车站。借助德文档案,详细考察两路在连接过程中所遇到的阻碍及其解决方案,并结合其他案例分析,认为铁路线的连接和车站的设置,除与地理、人口、技术及费用等因素有关,更是涉及利益的重要问题,是各方利益权衡与较量的结果,也是中国在中外冲突的时代背景下被迫进入现代化进程中所不得不面对的挑战。

关键词 胶济铁路 津浦铁路 连接

中图分类号 N092:U2-092

文献标识码 A **文章编号** 1673-1441(2012)03-

铁路自1876年传入中国,对中国近代经济、社会产生了深远影响,在中国近代化过程中发挥了举足轻重的作用。另一方面,在半殖民地半封建的中国社会,铁路发展又受到中国近代政治、外交、财政等因素的影响和制约,呈现出纷繁复杂的特点。

建成于20世纪初的胶济和津浦铁路都经过济南,却各自建了相互独立的济南车站和黄台桥车站,其原因是什么?这两条铁路又是如何实现连接和车辆互通的?以往有关这两条铁路的研究论著和史料集^[1-22],都未曾关注过该问题。笔者借助青岛市档案馆《胶澳租借地档案全宗》有关胶济铁路的部分德文档案,试对上述问题进行细致考察并提出几点思考。

1 胶济铁路和津浦铁路建设概述

1897年11月,德国借口两名传教士在山东被杀,出兵强占胶州湾。次年3月6日中德签订《胶澳租界条约》,中国政府将胶州湾租与德国,并许以德国在山东修建铁路和开采矿山等权利。1899年6月1日,以德华银行为首的德国14家最重要的银行、贸易公司

收稿日期:2011-11-01; 修回日期:2012-07-10

作者简介:王斌,女,1979年生,山东威海人,助理研究员,主要从事中国近代铁路史研究。

基金项目:中国科学院知识创新工程项目“中外科学技术比较研究”(项目编号:GZ01-07-01)

和工业企业组成联合辛迪加,获得德国首相授予的建设和经营青岛至济南铁路(德国人称“山东铁路”,中国人称“胶济铁路”)许可权。6月14日该辛迪加成立山东铁路公司,随即筹备铁路建设,同年8月25日铁路动工,9月23日举行正式的开工典礼。1901年4月8日青岛—胶州段建成通车,1902年6月1日铁路通至潍县。1904年6月1日青岛至济南干线(394公里)和张店至博山支线(39.2公里)全线通车。胶济铁路沿线多平原,间有丘陵,坡度和缓,工程较为简易。但所经地区河流较多,建有很多桥梁涵洞。铁路的轨道、桥梁、机车车辆和铁路电报等材料设备以及主要工程技术人员都来自德国^[23]。山东铁路公司经营胶济铁路直到第一次世界大战爆发。

1897年,江苏候补道容闳向总理衙门请求集股修建由天津经山东德州至江苏镇江的铁路(津镇铁路),当时受命督办卢汉铁路的盛宣怀担心津镇铁路会夺走卢汉铁路的客货运输,于是百般阻挠,加上德国抗议津镇线经过其势力范围山东,容闳只得作罢。1898年英国强索津镇等五路路权,德国反对英国承办津镇路,后英德达成妥协,共同建筑该线。1899年5月18日,清政府与英德代表签订《津镇铁路借款草合同》(以下简称《津镇草合同》),借款740万英镑,年息5厘,期限50年,借款还清后铁路产权归中国。后因英德各自忙于其他事务,无暇议定正式合同。1905年以后中国收回利权运动高涨,直、鲁、苏三省绅商要求废除《津镇草合同》,由三省绅商自办,未获允许。1907年清政府重开谈判,提出“让利争权”四字方针。英德迫于形势,同意铁路的修筑权和运营管理权归中方。这时由于沪宁铁路即将建成通车,清政府遂将铁路终点改为浦口。1908年1月,清政府与英德签订《津浦铁路借款合同》,借款500万英镑,期限30年,年息5厘,铁路分南北两段修建,天津至山东南界由德国修建,山东南界至浦口由英国修建。1908年7月和1909年1月分别在天津和浦口举行开工典礼。北段建设以泇口黄河大桥工程最巨,大桥的选址由詹天佑等人确定;南段建设以淮河大桥工程较大。1910年由于工程款不敷,又向英德借款480万英镑。1911年9月除黄河大桥外,可分段通车。1912年11月黄河大桥完工,津浦铁路全线贯通。^[24]

2 两路在济南的连接

胶济铁路动工之时,《津镇草合同》已经签订,这条南北走向的中国国有铁路同样经过济南(两路位置关系见图1)。于是德国人便计划日后将这两条铁路相接。在1899年德国政府授予山东铁路公司的铁路许可权中规定,胶济铁路济南站的建设要考虑与黄河的连接和铁路往清江方向至山东南界以及往天津和正定^①方向至山东北界的延伸^[25]。1903年山东铁路公司在规划济南车站时,鉴于济南的扩张及日后与其他铁路的连接,决定在济南建东、西两座火车站,并通过谈判获得清政府同意。接着公司又面临一个问题,是选择济南东站还是西站作为胶济铁路的中央车站?对此,胶澳总督的立场是所选车站要能确保胶济铁路对当时仍在筹建中的津镇铁路产生较大影响,因而主张把济南东站作为中央车站,这样就能迫使津镇铁路经过胶济铁路的一部分,从而影响或控制这条中国国

① 今正定县,属河北省石家庄市。

有铁路;若把济南西站作为中央车站,胶济铁路就会完全处于连接南北的铁路线之外,从而降为一条支线铁路。铁路公司总办锡乐巴(H. Hildebrand, 1853 ~ 1925 年)起初也同意将济南东站作为中央车站^[26],但最后铁路公司还是决定把济南西站作为中央车站,因为从技术和土壤条件考虑,津镇铁路的列车进入济南东站困难较大,在这种情况下,若仍选择东站作为中央车站,很可能产生津镇铁路的列车完全接触不到胶济铁路中央车站的情况,而把济南西站作为中央车站就可以确保对中国列车的影响^[27]。

1904 年山东铁路公司与山东巡抚周馥^①约定,胶济铁路济南西站将作为胶济和津镇两路的共用车站。于是山东铁路公司在规划济南西站时,专门购置了一处长 1850 米、宽 300 米的大面积土地,并在济南西站的轨道之间暂时保留了必要的空隙,以便日后需要时能插入津镇铁路的轨道。德国人一直以为他们能掌握津镇铁路北段的建设权,那么让这两条铁路接轨是很自然的事情。尽管 1908 年德国被迫让出了津浦铁路的建设权和经营权,山东铁路公司仍然相信两路共用济南西站是理所当然的。公司在致德国驻京公使的信中写道:

将国有铁路的车站设置在山东铁路终点站附近或与其完全分开,这一安排……完全行不通。可以预见,这种安排会由于乘客从一站换乘至另一站,以及由于困难麻烦的货物转运,对公共交通和两个铁路管理机构而言都是最不利和最麻烦的,决不符合目的。

如在其他国家一样,德国大部分铁路管理部门要用更大的花费,将一个城市里位置分离的火车站相联合以方便交通,并将车站置于共同管理之下以节省营业费用;如果国有铁路对济南府西站建设时所规划的共用车站成为问题的话,不仅对我们的铁路,对国有铁路也是一个很大的错误^[28]。

然而,山东铁路公司就该问题与津浦铁路管理层经过长时间协商,始终未能达成一致。按德国人的估计,津浦铁路若建一座独立车站,即使铺设较轻的轨道,至少也要花费 30 至 40 万马克;但他们明白,“中国人为争取独立自主和不依赖外国人,即使建一座自己的车站要额外花很多钱,也不是不可能的事”^[29]。到 1910 年底,山东铁路公司终于认识到不太可能共用济南西站了^[30]。中国方面为有效控制津浦铁路路权,不让德方染指,最

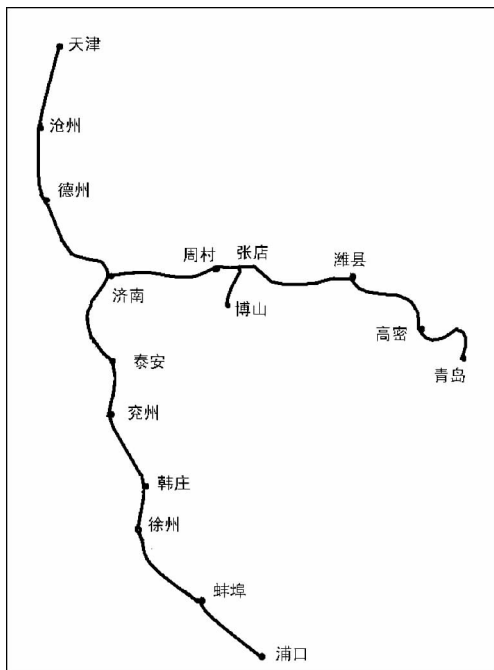


图1 胶济、津浦两路位置图

① 周馥(1837 ~ 1921 年),字务山,安徽建德人。同治光绪年间筹办洋务,1902 年任山东巡抚,1904 年迁两江总督。

后决定在胶济铁路济南西站的北侧另建车站。1911年4月9日,胶济铁路与津浦铁路就济南车站的铁路设施达成协议,规定了车站道路、土地交换、轨道距离和桥梁建设等方面的内容^[31],两座济南站之间设有两股联络线,并通过天桥和地下通道相连,行人走天桥,手推车走地下通道。1911年12月,津浦铁路济南站建成(封三①)。1912年胶济铁路济南西站(封三③)进行改造,以方便两路客货运输的转入和转出^[32]。

3 两路车辆互通

1910年4月,山东铁路公司开始为两路车辆互通着手准备,一方面将胶济铁路的部分只有螺栓车钩的车辆装上混合车钩,另一方面进行四方工厂的车辆改造,并规定日后购买的货车都要立即安装混合车钩^[33]。当时正在建设中的津浦铁路为能方便地通过胶济铁路运输修路材料,也希望尽快与胶济铁路互通车辆。两路在1911年4月实现连接后的次月13日,达成《津浦胶济两路暂订联络轨线互通货车章程》(以下简称《互通货车章程》,图2),规定“津浦铁路黄河以南业经售票通车之站,准胶济货车往返运货;胶济铁路各站亦准津浦货车往返运货,以便互换利益”,“但此项互通货车章程系专指整车或至少半车货物而言”^[34]。这样,载货车辆在两路之间不再需要转装货物。1911年从胶济铁路过轨到津浦铁路的车辆为5026辆,从津浦铁路过轨到胶济铁路的车辆为492辆^[35]。1912年12月黄河大桥投入使用后,上述《互通货车章程》扩展到津浦铁路的所有车站。1912年从胶济铁路过轨到津浦铁路的车辆为3959辆,从津浦铁路过轨到胶济铁路的为1895辆。前者数目比上年下降,是因为随着津浦铁路即将竣工,通过胶济铁路运输材料逐渐减少^[36]。1912年12月22日两路正式签订《胶济津浦两路货物及乘客转运章程》(封三②),代替1911年的暂订章程。新章程增加了零担货物过轨和直通车票及行李票发售等内容^[37]。

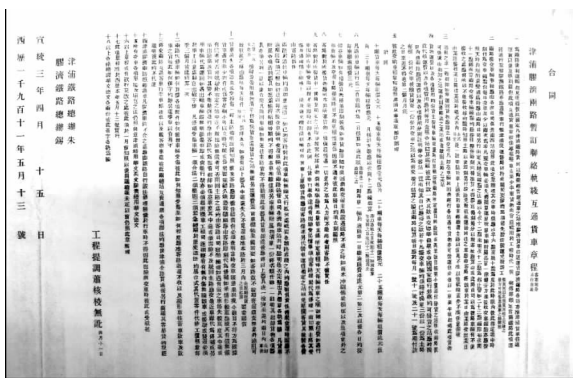


图2 《津浦胶济两路暂订联络轨线互通货车章程》中文本
(来源:青岛市档案馆,编号:B1-2-44,70)

4 两路在黄台桥的连接

黄台桥位于济南东北,距济南城约6里,距黄河泺口码头12里,是横贯鲁北的小清河上游最大的货运码头。那里有很多经营船行和货栈的商号。凡由济南经小清河出入的货物,都要在黄台桥码头装卸起运。经小清河输出的货物主要有盐、粮食、草帽辫、棉花、苇席、花生、博山陶瓷等,输入的货物有洋杂货、废铁、南纸、木材和海产品等。胶济铁路建成的次年,山东铁路公司承建小清河轻轨线,由胶济铁路济南东站出发至小清河码头黄台

桥,长约 6 里,产权属中国。

泺口位于黄河南岸,济南以北,是黄河中下游的主要货运码头,也是山东与陕西、山西、河南、河北等省进行贸易的要冲。由这些省份运往山东的出口土货如草帽辫、茧丝、花生等,大都通过黄河运至泺口,然后再转往各地市场,或经黄台桥沿小清河运抵羊角沟,海运出境。而由山东东部、中部运往河南等地的货物如盐、砂糖、煤油、火柴、海产品等,也要先运至泺口,再通过黄河转运^[38]。胶济铁路修通后,泺口成为黄河与胶济铁路之间重要的水陆中转市场。

1904 年山东铁路公司与山东巡抚周馥^①约定,把胶济铁路济南西站作为胶济和津镇两路共用车站,并规划一条济南~泺口连轨线作为共用轨道。后来津镇铁路建设一再推迟,中国商人不断向山东铁路公司抱怨,至泺口的路况很差,下雨天无路可走,必须花很大代价才能把货物从泺口运到胶济铁路上,他们建议山东铁路公司修一条连轨线。铁路公司于 1905 年多次向时任山东巡抚杨士骧^②报告此事,杨士骧转达袁世凯^③的答复说津镇铁路即将开始修建^[39]。但直到 1908 年 1 月才正式签订《津浦铁路借款合同》,铁路的建设权和经营权都归还给中国。1910 年 2 月津浦铁路济南~泺口段(7 公里)建成通车,起初由山东铁路公司供应车辆,主要运输粮食,后来大量南方货物也经黄河运至泺口,再通过铁路转运^[40]。1911 年 5 月两路货车实现互通,胶济铁路的车辆可以到达泺口。

尽管两路可以互通车辆,但事实上胶济铁路只能“依赖津浦铁路的好意”。根据《互通车章程》,胶济铁路的载货货车过轨并到达黄河边卸货后,可以再装运货物至胶济铁路,但前提是津浦铁路负责黄河沿岸运输的车站站长同意。这里存在两方面的障碍:一是胶济铁路不能发送空车至黄河边接货;二是津浦铁路的货车数量不足,例如在大豆旺季,津浦铁路要有 75~80 辆车供泺口—济南府—青岛段使用。在此情况下,津浦铁路黄河段车站自然会先给发往津浦铁路的货物装车,而发往胶济铁路的货物经常被延迟装车甚至无法装车,有时胶济铁路的装车人为争取及早调度装车,不得不额外支付 3~4 元的好处费,而当装车人是中国人时费用常会更高。曾有一周,30 辆胶济铁路载货货车驶抵泺口后,全部空车返回。胶济铁路的运货人常常被迫租用手推车将货物从泺口运到济南,每车(15 吨)费用约 20 元^[41]。

随着津浦铁路黄河大桥即将建成,山东铁路公司担心大桥建成后,上述不利情况会导致由黄河沿岸经胶济铁路至青岛方向的货运转向天津,这对于胶济铁路运输和青岛租借地贸易都将造成严重危害。有鉴于此,山东铁路公司决定修建一条胶济铁路自己的通往黄河的连轨线。1912 年 5 月公司设计了两套方案:方案一从济南西站出发,越过津浦铁路轨道架一座桥梁,这样津浦铁路的运营不受丝毫影响;方案二从济南东站出发,作为小清河连轨线的延长线,并从津浦铁路泺口黄河大桥桥下穿过。在德国人看来,方案二的成

① 周馥(1837~1921 年),字务山,安徽建德人。同治光绪年间筹办洋务,1902 年任山东巡抚,1904 年迁两江总督。

② 杨士骧(1860~1909 年),字萍石,安徽泗县人。早年为李鸿章幕僚,后受知于袁世凯,1905 年任山东巡抚,1907 年迁直隶总督。

③ 袁世凯(1859~1916 年),字慰亭,河南项城人。1899 年底署理山东巡抚,次年 3 月实授,1901 年 11 月升直隶总督。离开山东后,他通过控制山东巡抚的任命权,继续其在山东的权力。

本更低,也更易被中国人接受,因为它只是把已有的连轨线延长而已。由于津浦铁路轨道从涿口地区东边穿过,胶济铁路打算在涿口以西修筑连轨线,并准备与津浦铁路的河岸轨道相接以共用^[42]。不久山东铁路公司又转而倾向于方案一,从济南西站出发修筑连轨线,以使其看上去具有胶济铁路延续建筑的性质,而且也符合中国商人的利益要求,因为他们的仓库都在济南西站^[43]。该计划得到胶

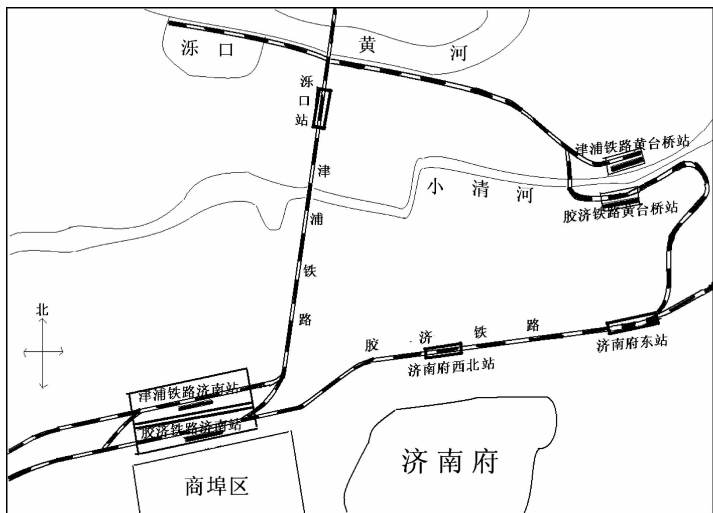


图3 涿口码头岔道图

(底图来源:青岛市档案馆,编号:BI-1-387.6)

澳总督和德国海军部^①支持,他们一致认为该计划对青岛贸易的发展非常重要,海军部还请德国外交部通知驻京公使尽一切办法支持胶济铁路延长至涿口的计划^[44]。1912年10月山东铁路公司致函山东都督周自齐^②,声明欲建济涿支路,称济涿支路属“联络干路之近小叉道”,根据《胶济铁路章程》^③无需山东省政府批准。为强调该支路建设更有利于中国人,公司指出,“沿胶济铁路两旁,尽属华商,洋商绝少数”,大量中国商人将大豆、谷子等由黄河运至胶济铁路的岙山、潍县、蛤蟆屯等处,但由于胶济铁路缺少从黄河岸边涿口至济南的连轨线,他们必须雇用驴车将货物从涿口运至济南西站,其运费比“胶济有济涿支路运价高出三倍”,“再遇雨雪之天,困难尤甚”。所以出于“体恤华商”的考虑,应修筑此段支路。公司还建议,在涿口堤岸津浦铁路主轨道旁建一条专门的调车轨道,两路共用,而且不会干扰主轨道的运营,既方便又廉价^[45]。

与此同时,津浦铁路正打算将其在涿口堤岸的轨道向东延长至小清河,并向西延长至涿口西岸。在涿口和小清河(黄台桥)之间原有一条运盐专用轻便铁路,该路是1905年山东盐运使以鲁盐销路日增而运道不足为由,由山东提官款济平银10万两,聘请德国工程师修建而成,全长10公里,定名清泺铁路,1906年3月动工,同年11月竣工通车^[46]。津浦铁路通车后,1912年10月山东都督和盐道台发起修建一条由小清河出发、与津浦铁路相接的轨道,以代替运盐铁路。德国驻济南领事得知消息后,立即建议山东铁路公司将其小清河连轨线在黄台桥与津浦铁路的涿(口)黄(台桥)支线相接,从而将济南东站与涿

① 胶澳租借地由德国海军部管理,胶澳总督由海军高级军官担任。

② 周自齐(1871~1923年),字子虞,山东单县人。历任清政府驻美公使参赞等。1911年任清华学堂监督,1912年任山东都督。1913年以后历任交通部总长、陆军部总长、财政部总长、税务处督办兼中国银行总裁,1922年任国务院总理兼教育总长。

③ 《胶济铁路章程》于1900年3月由时任山东巡抚袁世凯和山东铁路公司青岛总办锡乐巴签订,对铁路建设、铁路公司行为及中国人参股等方面作出具体规定。

口连接起来,并共用津浦铁路至泺口西的轨道,这样,山东铁路公司就省去了修建专用轨道的费用^[47]。德国领事的建议立即得到山东铁路公司的赞同,并得以顺利实现。泺黄支线于 1913 年 1 月开工,6 月竣工([21],2448 页)。同年 6 月 30 日,胶济与津浦铁路达成《津浦铁路黄台桥至泺口暨泺口码头岔道允认胶济铁路过车条件》(封三④)。根据该协议,胶济铁路自行出资,将小清河连轨线延长至与津浦铁路泺黄支线接轨(图 3),并共用泺口码头岔道。此后,胶济铁路的所有车辆都能以自己的机车在济南东站和泺口岸边之间运行^[48],实现了胶济铁路与黄河的水陆连接,满足了铁路沿线中国商人长久以来的愿望。

5 相关思考

铁路在西方兴起之初,也缺乏统一规划。如英国铁路由各公司负责兴筑及运营,后来随着人们认识到铁路系统化的优点及其对于个人及整体利益的共同促进,铁路兴筑颇有系统。其他欧洲国家由于政治环境的不同,如比、法、德、奥等国,铁路发展较有系统。在自由经济最盛的美国,铁路发展的第一阶段与英国情形类似,由地方各自修筑路线,然后逐渐相互连接,第二阶段则为有计划地修筑横贯大陆的铁道系统,政府部门在铁路网规划工作中扮演了积极角色。

与欧美国家的情况不同,中国近代由于列强势力的侵入,主权被破坏,政府无能也无力将全国的铁路事业进行统一规划。铁路多由外国借款兴筑,或自行集资兴筑,或后来将商营路线收归国有,故路线不论长短,均分线设局,分线管理,导致人员和设施均未能充分利用。^[49]铁路线的连接和车站的设置,除与地理、人口、技术及费用等因素有关,更是涉及利益的重要问题,是各方利益权衡与较量的结果,也是中国在中外冲突的时代背景下被迫进入现代化进程中所不得面对的挑战。

5.1 关于铁路线的连接

线路与线路之间的连接是开展铁路联运、发挥路网效益的基本前提。胶济与津浦铁路的连接,不仅便利人和物在两条铁路之间的换乘运输,提高效率,也扩大各自铁路的辐射范围,将河北、山东、江苏、安徽等省甚至更远的地方都纳入进来。

从中方来讲,将津浦与胶济铁路连接,可以有效地将山东全省纳入津浦铁路的腹地范围,同时利用青岛港来扩大进出口运输。由于中文资料不足,无法确切了解到当时中方对于两路连接的态度。从德方来讲,胶济铁路就全中国而言只是一条支路,其作用和影响自然比不上沟通南北的津浦铁路,它必须建立与津浦等其他运输线的联系来扩大腹地范围和影响区域,从而吸引更多的运输,因此德方一直积极努力地实现两路的连接。山东铁路公司在 1904 年发表的《山东铁路建设史》中便描述了将胶济铁路纳入中国及国际铁路网的设想:首先在济南与“天津至长江的铁路”(即津浦铁路)相连,然后通过天津与“经山海关通往奉天的铁路”(即关内外铁路)相连,进而与满洲里和西伯利亚铁路相连,从而沟通青岛和柏林。这一设想到 1914 年之前得到实现。

铁路线的连接,除提升整体运输效益之外,也可能因利益冲突而加剧不同线路及其上各自重要城市之间的竞争。津浦与胶济铁路尽管有不同方向的运输路线,但两路交汇于

济南,影响范围有重合,存在着对内陆腹地的竞争以及天津与青岛两个港口城市之间的竞争。1911年9月津浦铁路分段通车后,实行了较低的运输费率,导致胶济铁路的某些过境货物量下降。此后,两路就展开了激烈的费率大战^[50]。

同样因利益冲突,影响了广九与粤汉铁路的连接。广九铁路自广州大沙头至香港九龙,粤汉铁路自广州城至湖北武昌,两线在广州终点站的距离约4公里。英国人曾屡次要求接轨,但中国政府由于国内尤其是广东人的强烈反对,屡次拒绝。广东人主要担心广州与香港直通后,广州贸易会全部转移至香港,从而影响广州的发展和繁荣。客观上讲,广州为华南国内贸易重要口岸,香港为华南海外出口要道,凡广州输往国外的贸易,无论如何须经香港出口。1936年粤汉铁路全线通车后,国民政府考虑为应付战时之需,宜及早将两线接轨,同时将广州黄埔开放为商埠并兴建黄埔支线,以维持广州的国内贸易地位。接轨工程于1937年元月开始,8月22日通车。当时淞沪会战已于8月13日爆发,长江下游已被日军封锁,香港一变成为全国进出口通道。广九与粤汉铁路迅速订立联运办法,开展联运,极大便利了英美及其他各国军需物资经由香港源源输入,为抗战做出重要贡献。^[51]

5.2 关于津浦铁路在济南单独设站

若从纯粹的技术和经济角度出发,中方选择另建独立车站似乎不理性,但若从政治立场出发,考虑到当时清政府力争实现路权自主的迫切要求,这一决策不失为一种合理的选择。可以设想,如果津浦与胶济铁路共用济南西站,那么中方不仅在济南站轨道设施建设方面需要与德方协调,更为重要的是,津浦铁路的运营也必然受到德方制约,摩擦和矛盾不可避免。事实上,德国驻济南领事也对济南车站的最后安排表示了欢迎([50],144页)。美国学者鲍德威(D. Buck)认为,中方选择另建济南车站是为防止德国军队突袭北京^[52]。而最初盛宣怀阻止容闳兴办津镇铁路的借口之一便是津镇若与胶济接轨,“德之陆军长驱而北,自胶一日可达永定门,是为虎傅翼”,“关系京畿安危”([24],155页)。20世纪30年代以前,两座济南火车站各行其道,互不干扰。1937年日军占领济南,次年将胶济、津浦两路济南站合并,1940年4月竣工。胶济铁路自391公里70米处改线接入津浦铁路济南站。

津浦铁路天津设站时,也曾经历波折。1908年,天津绅商请求在天津城中的南开外建筑车站,北段总局总工程师勘查后认为,“其地居津埠之中,与租界毗连,于此设站,诚足以裕商便民。惟自庚子以后,归入洋商之手,若与之商购,则虑其居奇”。果然,各地产公司闻风,圈购地亩,垄断居奇。车站尚未兴筑,市场争斗已起。天津士绅“激动公愤”,推举代表极力反对,南开设站之议遂即停止。后来,英德领事又请求将津浦总站设在租界,以便利租界货物装卸。北段总局认为,津浦路既定与京奉接轨,将来即在靠近租界的东站(即天津老站)开车,于运输并无不利。津浦铁路督办徐世昌和帮办沈云沛等实地勘查后,议定在天津隄头设总站,该处距津北繁盛市场不远,且与京奉新站容易连接,交通便利。([21],2473~2477页)

致 谢 本文是在笔者博士论文部分内容的基础上修改而成。感谢青岛市档案馆惠允笔者查阅关于胶澳租借地的德文档案。导师张柏春研究员给予悉心指导,清华大学戴

吾三教授亦提出若干中肯的意见建议,在此谨致谢忱!最后还要感谢评审专家和编辑老师的批评意见,给了笔者进一步思考和完善论文的机会。

参 考 文 献

- 1 Schmidt V. *Die Deutsche Eisenbahnpolitik in Shantung: 1898 ~ 1914* [M]. Wiesbaden: O. Harrassowitz, 1976.
- 2 Dost P, Hartwig W. *Deutsch-China Und Die Schantungbahn* [M]. Krefeld: Röhr-Verlag, 1981.
- 3 Schrecker J. *Imperialism and Chinese Nationalism: Germany in Shantung* [M]. Cambridge, Mass.: Harvard University Press, 1971.
- 4 Schroeter H, Ramaer R. *Die Eisenbahnen in den einst deutschen Schutzgebieten: Damals und Heute* [M]. Krefeld: Röhr-Verlag, 1993.
- 5 山东大学历史系等. 胶济铁路史 [M]. 济南: 山东人民出版社, 1961.
- 6 (德) 余凯思. 在“模范殖民地”胶州湾的统治与抵抗——1897 ~ 1814 年中国与德国的相互作用 [M]. 孙立新译. 济南: 山东大学出版社, 2005.
- 7 张国刚. 新发现锡乐巴档案中的华德铁路公司合同 [A]. 南开大学历史系. 南开大学历史系建系七十五周年纪念文集 [C]. 天津: 南开大学出版社, 1998.
- 8 王守中. 德国侵略山东史 [M]. 北京: 人民出版社, 1988.
- 9 满霞. 胶济铁路与近代社会变迁研究 [D]. 济南: 山东大学, 2007.
- 10 朱以青. 胶济铁路的开通与山东社会经济的演变 [A]. 孔令仁, 等 (主编). 周村开埠与山东近代化 [C]. 济南: 山东大学出版社, 1996.
- 11 林吉玲, 董建霞. 胶济铁路与济南商埠的兴起 (1904 ~ 1937) [J]. 东岳论丛, 2010, (3).
- 12 邵甬, 辜元. 胶济铁路沿线近代矿业资源型城镇的历史研究 [J]. 中国名城, 2010, (4).
- 13 秦熠. 津浦铁路与沿线社会变迁 (1908 ~ 1937) [D]. 南开大学, 2008.
- 14 苏全有, 李惠. 徐世昌与清末津浦铁路 [J]. 鲁东大学学报 (哲学社会科学版), 2011, (5).
- 15 何玉畴. 清末津镇路权的收回和自办运动 [J]. 历史教学, 1985, (5).
- 16 马陵合. “浦口条件”: 近代中国铁路借款模式的变与不变 [J]. 中国经济史研究, 2003, (1).
- 17 苏全有, 申彦玲, 袁世凯与津镇铁路借款交涉 [J]. 淮北煤炭师范学院学报, 2008, (5).
- 18 宓汝成 (编). 中国近代铁路史资料 [M]. 北京: 中华书局, 1984.
- 19 宓汝成 (编). 中华民国铁路史资料 [M]. 北京: 社会科学文献出版社, 2002.
- 20 中央研究院近代史研究所 (编). 海防档 (戊, 铁路) [M]. 台北: 中央研究院近代史研究所, 1957.
- 21 交通部编. 交通史编纂委员会 (编). 交通史路政编 (十) [M]. 交通部交通史编纂委员会, 1935.
- 22 交通部编. 交通史编纂委员会 (编). 交通史路政编 (十三) [M]. 交通部交通史编纂委员会, 1935.
- 23 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Baugeschichte der Schantung-Eisenbahn* [A]. Berlin, Mai 1904. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆. B1-3-7. 195-237.
- 24 金士宣, 徐文述. 中国铁路发展史 (1876 ~ 1949) [M]. 北京: 中国铁道出版社, 1986. 156 ~ 162.
- 25 *Bau-und Betriebs-Koncession für die Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-3-6. 55 ~ 64.
- 26 *Gouverneur Kiautschou an den Staatsskretär des Reichesmarineamts* (14. 5. 1903) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-365. 284 ~ 285.
- 27 *Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Staatsskretär des Reichesmarineamts* (6. 7. 1903) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-4-18. 93.
- 28 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlichen Gesandten* (5. 3. 1908) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-378. 79 ~ 82.
- 29 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Sitzung des Ausschusses am 16 April 1910* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青

- 青岛市档案馆, B1-6-51. 135 ~ 136.
- 30 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Sitzung des Ausschusses am 14 Dez 1910* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-6-51. 143.
- 31 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlichen Gesandten* (24. 4. 1911) [A]. 《胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 37 ~ 38.
- 32 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Geschäfts-Bericht für das zwölfte Geschäftsjahr 1910* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-3-9. 161.
- 33 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Sitzung des Ausschusses am 16 April 1910* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆. B1-6-51. 135 ~ 136.
- 34 津浦胶济两路暂订联络轨线互通货车章程 [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 70.
- 35 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Geschäfts-Bericht für das dreizehnte Geschäftsjahr 1911* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-3-9. 185.
- 36 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Geschäfts-Bericht für das vierzehnte Geschäftsjahr 1912* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-3-9. 210.
- 37 *Uebereinkommen zwischen der SEG und der Chinesischen Tientsin-Pukow-Eisenbahn betreffend Uebergang von Gütern und Personen (gültig vom 1. Jan 1913 ab)* [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-386. 197 ~ 205.
- 38 庄维民. 近代山东市场经济的变迁 [M]. 北京: 中华书局, 2000. 102 ~ 103.
- 39 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlich Deutschen Gesandten* (19. 5. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 111 ~ 117.
- 40 *Gouverneur Kiautschou an den Kaiserlichen Deutsches Konsulat in Tsinanfu* (14. 3. 1910) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-380. 71.
- 41 *Gouverneur Kiautschou an den Staatssekretär des Reichesmarineamts* (25. 5. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-383. 241 ~ 260.
- 42 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlich Deutschen Gesandten* (19. 5. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 111 ~ 117.
- 43 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlich Deutschen Gesandten* (11. 6. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 137 ~ 139.
- 44 *Der Staatssekretär des Reichesmarineamts an den Staatssekretär des Auswärtigesamts* (4. 7. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-44. 140.
- 45 *Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft an den Kaiserlich Deutschen Gesandten* (18. 10. 1912). 附件: 致山东都督周自齐译德文函稿 10月17日 [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-2-45. 172 ~ 173, 175 ~ 176.
- 46 张雨才. 中国铁道建设史略 (1876 ~ 1949) [M]. 北京: 中国铁道出版社, 1997. 99.
- 47 *Kaiserlich Deutsches Konsulat in Tsinanfu an Betriebsdirektion der Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft* (18. 10. 1912) [A]. 胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-1-385. 105 ~ 106.
- 48 Schantung-Eisenbahn-Gesellschaft. *Geschäfts-Bericht für das fünfzehnte Geschäftsjahr 1913* [A]. 《胶澳租借地档案全宗 [R]. 青岛: 青岛市档案馆, B1-4-25. 92.
- 49 张瑞德. 中国近代铁路事业管理的研究——政治层面的分析 (1876 ~ 1937) [M]. 台北: 中央研究院近代史研究所, 1991. 25 ~ 26.
- 50 王斌. 近代铁路技术向中国的转移——以胶济铁路为例 (1898 ~ 1914) [D]. 北京: 中国科学院自然科学史研究所, 2010. 150 ~ 153.
- 51 张嘉璈. 中国铁道建设 [M]. 杨湘年译. 重庆: 商务印书馆, 1946. 129 ~ 131.
- 52 David Buck. *Urban Change in China: Politics and Development in Tsinan, Shantung, 1890—1949* [M]. The Univ. of Wisconsin Press, 1978. 47.

Issues and Related Considerations on the Connecting of the Shantung Railway and Tsinpu Railway in the Early 20th Century

WANG Bin

(The Institute for the History of Natural Science, CAS. Beijing 100010, China)

Abstract The Kiaotsi and Tsinpu Railways, which were constructed in the early 20th century, were a focus for conflicts of interest between the Chinese and German states due to their different rights of way, and separately built Tsinan Station and Huangtaiqiao Station respectively. With the aid of German archives, this paper studies in detail the challenges faced during the process of connecting the two railways and the solutions found. Through the analysis of other related cases, it argues that, besides the geographical, population, technological and budgetary factors, the connection of the railways and the arrangement of stations were more often related to questions of interest, the outcome of the weighing up of benefits, and the inevitable challenges which China had to face during her forced modernization against the background of Sino-foreign conflict.

Key words Shantung Railway, Tsinpu Railway,