

■ 沧桑齐鲁

胶济铁路自1904年6月1日全线通车以来，先后由德国、日本、北洋政府、南京国民政府轮番掌控。中国政府于1923年1月1日从日本手中正式接收胶济铁路后，因时局动荡，铁路局长频频更换，乱哄哄你方唱罢我登场，背后则是各种势力或明或暗的较量，从一个侧面反映了旧中国的风云变幻。

胶济铁路局长更迭与政坛风云

□ 于建勇

1923年1月1日，对于胶济铁路来说，是一个具有里程碑意义的日子。中日双方在青岛朝城路2号举行交接仪式，胶济铁路正式回归中国。此前，日本在1914年日德青岛战争中打败德国后，霸占青岛和胶济铁路长达八年之久。这一天，胶济铁路管理局正式成立，赵德三为第一任局长。

第一任局长赵德三：新年伊始，开局不利

赵德三（1873年—？），山东平度人，历任津浦铁路管理局工务处处长、津浦铁路北段代理总工程师。1920年，任烟潍路工程处处长。1923年1月1日，从日本人手中接过胶济铁路全部资产册籍，并签字。他把这段经历编成了《接管胶济铁路纪》一书（北京京华印书局1924年出版），成为记录这段历史的宝贵文献。

尽管接收仪式还算顺利，可在局长这个位置上，赵德三干得并不顺当。上任伊始，财政捉襟见肘，不得不先后从京绥铁路管理局、津浦铁路管理局各借款五千元。

铁路事故，又给了赵德三当头一棒。事故发生时，距他正式就职才半个月。

那是1923年2月15日下午，大年三十。为了早回坊子过年，从青岛开出的37次货运列车，司机开得很慢。车到高密，抱着同样想法的另一台机车司机，要求高密站长把自己的机车与之连接。高密站长慷慨允允，没想到列车运行到云河大桥时突然坠毁。

时间是大年初一凌晨3:30，1名司机死亡，5名司乘人员伤亡。主要原因是两台机车连接，超过了桥梁的载重量。

赵德三立即率人赶赴现场。新年伊始，开局不利，赵德三心里肯定很不痛快。

交通部也对赵德三很不满。3月23日将其调回，另派京绥铁路管理局局长刘堃继任。时间是1923年4月。

第二任局长刘堃：红色风暴成其噩梦

刘堃，山东蓬莱人，赵德三1920年任烟潍路工程处处长时，刘堃任工程师。

刘堃在胶济铁路干了一年，就黯然下台。他的下台，与工人罢工有关。更确切地说，与中国共产党有关。那时，刚刚成立两年的中国共产党，1923年组织了京汉铁路大罢工（又称“二七大罢工”），后因吴佩孚镇压而失败。中共决定开辟新的战场，选中了四方机厂。

1923年4月，一位高瘦的中年人秘密来到四方机厂。那时四方机厂成立了一个民间组织“圣诞节”，会长郭恒祥。来人名叫满玉纲，真名王荷波，是中国工人运动的先驱。他是以“五路联合会”（京汉、粤汉、津浦、正太、道清五条铁路工人联合组织）代表的名义到四方机厂的，其主要目的是改造“圣诞节”，开展工运工作。

满玉纲与刘堃都是1923年4月来到青岛的。刘堃并没有意识到，一场红色风暴正在青岛上空徘徊，并对自己的仕途产生严重影响。

1923年8月，胶济铁路管理局大楼突然被四方机厂1200余名职工包围。原来，刘堃此前借口雨衣丢失，将该厂8名嫌犯移交法庭。“圣诞节”遂发动1200多人罢工，包围局机关，要求恢复被开除工人的工作。刘堃、朱庭祺借故逃脱。最后，当局被迫同意。

同年10月，胶济铁路全体职工发表“驱刘宣言”，列举刘堃十大罪状，要求交通部速将其免职，否则全体罢工。

1924年1月28日，“圣诞节”再次发动工人罢工，抗议胶济铁路管理局和厂方借故迟迟不发年终奖和红利。沿线各站相继而起，迫使路局和厂方宣布双响，红利照发。

据四方机厂早期共产党员于维功回忆：“约在1923年年底，共产党的活动在四方机厂开始了。”

罢工让刘堃焦头烂额。事故同样让刘堃不得安心。

1924年1月18日早晨5时30分，由济南开往青岛的2次旅客列车，在辛店至金岭镇间失火，烧毁客车3辆、守车1辆。烧死旅客5人，跳车跌死2人，重伤致死3人，重伤27人，轻伤9人。当时离过年还有16天。

1924年4月，刘堃被撤职，邵恒浚接任。

第三任局长邵恒浚：伴随直系，上下沉浮

对于邵恒浚的任职，《青岛铁路分局志》（1899年—1990年）这句话意味深长：“4月，随胶澳督办高恩洪上任的邵恒浚，任胶济铁路管理局局长。”可见两人有着千里万缕的联系。

邵恒浚（1870年—1951年），山东文登县人，曾留学俄国，历任黑龙江铁路交涉总局局长兼兼总办、直隶知州、外交部参事、驻海参崴总领事等职。

高恩洪（1875年—1943年），山东蓬莱县人。1922年6月12日任北洋政府交通总长，次年1月4日离任。半年经历了颜惠庆、唐绍仪、王宠惠、汪大燮四届内阁，可见政局变化之快。高恩洪和邵恒浚都是直系吴佩孚的人。自



1923年1月1日中午，中日双方在青岛朝城路2号举行胶济铁路接收仪式后合影

然，他们的命运与吴佩孚密切相关。

在1922年第一次直奉战争中，直系胜利，吴佩孚逼迫徐世昌下野，曹锟于次年10月以贿选当上总统。这期间，直系人马随之崛起。

风水轮流转。在1924年11月结束的第二次直奉战争中，吴佩孚惨败。随后，高恩洪退出政界，到烟台经营“烟潍路自动车公司”，任总经理。邵恒浚也随着吴佩孚的倒台而去职。

第四任局长朱庭祺：任职俩月，上下匆匆

邵恒浚之后，副局长朱庭祺接任，时间是1924年11月。

朱庭祺（1887或1888年—1979年），江苏沙川（今属上海）人，北洋大学毕业。1906年赴美，1912年毕业，获美国哈佛大学经济硕士学位。1912年5月任北京政府工商部参事，后任沪杭甬铁路局英文秘书。1922年任鲁案善后办公室路务处主任。

朱庭祺是第一个非山东籍人出任胶济铁路管理局局长的人。可任职不到两个月，就不得不腾地方。因为新任局长阙铎来了。

第五任局长阙铎：换将洗牌，引火烧身

阙铎（1875年—1934年），安徽合肥人，毕业于日本东亚铁路学校，回国后历任北京政府交通部秘书、监理科长、统计科金事等要职。阙铎有一位响当当的合肥同乡：段祺瑞。他的上任得到了临时执政段祺瑞的首肯和交通部总长叶恭綽的举荐。

叶恭綽（1881年—1968年），曾任北洋政府交通总长、孙中山广州国民政府财政部长、南京国民政府铁道部长。他还有一个重要背景：“交通部”成员之一。

在北洋军阀统治时期，交通系既是一个金融财团，又是一个政治派系。交通系与北洋军一文一武，是北洋政府两大政治支柱。在胶济铁路主政者中，交通系一直若隐若现。交通系有新旧之分。“旧交通系”以梁士诒、叶恭綽等一带广东籍留美人士为代表，与各列国强都有联系，最主要的后台是英美。新交通系以曹汝霖等人为代表，多起家自外交系统，留日学生和江浙闽籍人士居多，主要外援是日。

1924年11月，叶恭綽任交通部总长。一个月后，12月31日，任命阙铎为胶济铁路管理局局长，朱庭祺为副局长。

1925年1月5日1400，阙铎到胶济铁路管理局就职。他上任的第一件事，就是大面积撤换山东籍职员。原来，他离京赴任前夕，交通部送给他一宗案卷，里面全是胶济铁路江浙人告山东人的材料。阙铎请示叶恭綽，叶恭綽面授机宜：认真办理，尽力淘汰。

考虑到阙铎初掌胶济，人事两生，叶恭綽让阙铎与久在胶路的朱庭祺商量。阙铎对朱庭祺言听计从，先拿山东籍高级职员开刀，换上一批江浙籍职员。

全省上下一片哗然，新闻媒体口诛笔伐。时人看来，阙铎引火烧身，是朱庭祺挖的一个“坑”。他“挑唆阙氏大裁鲁籍人员，意欲使鲁人愤激动，群起而攻，使阙氏立足不稳，而朱氏即坐享其成”。（《济南《大民主报》1925年1月12日）

不论他俩关系如何，地方实力派已经把他俩当成了共同的“敌人”，电请交通部撤换阙铎。否则，罢运，罢商。交通部没有立即答应，而是派参事陆梦熊、路政司司长刘景山赴山东调查阙事事宜。

组织者意识到：行动的时候到了！2月8日起，全线罢工，给驱逐阙铎再烧一把火。

这就是史上有名的“胶济铁路大罢工”！有人把胶济铁路大罢工归功于中共地下党的领导，这是不准确的。实际上，胶济铁路大罢工是山东地方实力派暗中组织的，由中共地下党组织的罢工仅限于四方机厂。

本来，四方机厂工人想与山东地方实力派一同罢工，但地方派的目的是驱逐阙铎，四方机厂工人的目的是增加工资。双方谈不拢，四方机厂遂自己搞。期间有中共“一大”代表王尽美、邓恩铭暗中组织。

四方机厂罢工的一个重要成果，是成立了胶济铁路总工会（1925年3月），下设青岛、高密、坊子、张店、济南、四方机厂6个分会。再说阙铎。就在2月8日全线大罢工这天晚上，匆匆逃离青岛。离青后发出通电：“奉部电招赴京，所有职务由副局长朱庭祺代理。”

据知情者透露：“阙已知掀天风潮已起，位置将不保，故借赴京为名，卸责于东。”

鹤蚌相争之际，日本企图渔翁得利。他们在济南、青岛所办报纸上，大唱日人应乘机实行中日协定条约，派员暂时维护铁路交通，并组织南满铁路工人乘船赴青岛。

阴谋被中方识破后，日本轮船消失得无影无踪。

第六任局长李钟岳：山东军阀助其上位

就在局长位置出现真空之际，山东军务督办郑士琦、省长龚积柄派济南新城兵工厂厂长李钟岳暂行代理。

2月11日上午，李钟岳到胶济铁路管理局正式就职。随后召集全局人员开会，给他们吃了个“定心丸”：路局司均不更换。

当夜11时，胶济铁路恢复正常。至此，胶济铁路主导权落入山东地方实力派手里。

随后，交通部明令委派李钟岳代理局长，免去朱庭祺副局长职务，交通部营业科长胡洪猷任副局长。

这又让山东地方实力派大为不满。因为胡不是山东人。

胡洪猷是江苏无锡人，在交通部供职多年，属南方江浙系。消息传到济南，铁路员纷纷反对，致使胡洪猷在去青岛赴任途中，就在济南火车站被聚集示威的人群阻止，只好无奈返回北京。

此举又引起胶济铁路江浙系职员不满，致电北京，对山东籍职员反对胡洪猷任副局长一事大加攻击。南北之争，处于白热化。

2月21日《北京导报》认为：“山东军阀的这次举动，并非事出无因，而是中国军阀长期以来就想掌握国有铁路管理权的意图在胶济铁路的体现。”“交通部的铁路职员任命权，被省政府所阻碍，其事颇为重大。假如中央政府默许了山东省军务署郑（士琦）督办在胶济铁路罢工中所采取的举动，将会在其他各省铁路与军阀之间的关系中造成恶劣影响。”

看来，这场罢运罢工风潮，已经并不是简单的“南北之争”，还有地方军阀与中央政府不动声色的“路地之争”。

曾亲历这场罢工的谢岳（时为交通大学在胶济铁路的实习生），见解更加独到：“这次罢工，表面上说是由山东人排斥外省人所引起的，实际上却是路局中日本人和亲日派势力排斥亲美派势力。”“质言之，是日、美帝国主义之间争夺在华权益白热化的反映。”（《记胶澳收回后胶济铁路的一次罢工风潮》）

第七、八、九任局长：胡文通惨遭不幸，赵蓝田梅开二度

李钟岳仅干了4个月（2月—5月），就被赵蓝田继任。

赵蓝田，山东胶县人，青岛礼贤书院毕业，曾任京绥铁路管理局局长、烟潍路汽车处处长。

一个月后，7月，胡文通接任。变化之快，让人目不暇接。

胡文通，江苏江都人，奉天商业学校毕业，奉天讲武堂炮科毕业。历任东三省陆军炮四团见习，镇威军全副运输主任，第一军、第三军交通参谋，第二军交通咨议，总兵站处咨议，京奉铁路锦州站站长，丰台、古冶、天津各站副站长、替班站长，奉榆路客货票总稽查，京奉路车务处长。

当时山东军务督办是奉系军阀张宗昌。张宗昌1925年4月上任，7月兼任山东省长。而7月正是胡文通上任时间。他的上任是否与张宗昌有关不得而知。可以明确的是，他们都有奉系背景。

关于胡文通后来的情况，史料记录并不多。但在1927年5月8日出版的第91期《北洋画报》上，有两张照片。上边一张，一人赤裸上身，脚戴镣铐，双手被缚背后。下边一张，死者仰面倒地，尸体横陈，惨不忍睹。文字说明让人大吃一惊：“前胶济路局局长胡文通在蚌埠被枪决前后之景况（4月30日）。”

到底发生了什么？画报上的《记胡文通》一文为我们解开了谜底：“胡文通于上次张孙战争时，曾充鲁军交通司令，然以办理不善，车务拥塞，贻误军事，张效帅即拟置之于法，后卒免其一死，使充胶济局长，将翼其以功赎罪也。”如此看来，胡文通在胶济铁路乃是戴罪之身。

文中还有这样一段记述：“胡勇而无谋，绰号胡闹，常假上峰命以压制僚属，多不善之。此次出任第十一军督战司令，又以败却闻，并查有通敌之罪，张乃于四月三十日枪决之于蚌埠。”

看来，离开胶济铁路后，胡文通又回到军中任职，可惜一去不复返，连命都丢了。

在局长任上，胡文通只干了半年。1925年12月，局长一职又回到赵蓝田手中。不难看出，从1923年到1925年，是局长变动最为频繁的阶段，三年时间，八次调整。

原来，赵德三、李钟岳、赵蓝田、胡文通是地方实力派人选，绝大部分是山东人；朱庭祺、刘堃、邵恒浚、阙铎则是交通系派员，绝大部分是南方人。交通系一心想要掌控胶济铁路，换将洗牌，招数不断，地方实力派不屈不挠反击，罢工罢运，釜底抽薪。

赵蓝田第二次主政期间（1925年12月—1929年4月），恰逢1928年日本制造济南“五三惨案”，随后占领胶济铁路达一年之久。因此，1928年5月到1929年4月，胶济铁路实际上由日军控制。如此算来，赵蓝田实际主导时间为1925年12月至1928年4月，17个月。

1928年6月二次北伐胜利后，南京国民政府经过与日方长达十个月的艰难谈判，于1929年3月签署了中日“济案”协定。随后开始接收胶济铁路。

第十任局长颜德庆：铁路大权回归中央

胶济铁路自1929年5月由南京国民政府接收后，管理机构更名为：胶济铁路管理委员会。首任委员长颜德庆，相当于胶济铁路第十任局长。

颜德庆（1878年—1942年），上海人。美国理海大学毕业，主修铁道工程。历任粤汉铁路及川汉铁路工程师，华盛顿会议中国代表团专门委员。其胞兄颜惠庆曾任北洋政府外交总长、内务总长、国务总理等职。1922年，颜德庆出任中国接收铁路委员长，协助鲁案善后督办王正廷接收胶济铁路。

颜德庆的上任，意味着胶济铁路主导权回到铁道部手里。

当时铁道部长是孙科。孙科1928年10月上任，是南京国民政府第一任铁道部长。就任之初，提出以“管理统一”和“会计独立”为基本原则的施政纲领。所谓“管理统一”，主要内容有四项：“整理军运，放还车辆”；“各路车辆互通权完全受铁道部之命令，不准任何方面干预”；“取消各路运输附加费”；“确定路局用人标准”。

可以看出，铁道部不允许外部插手铁路事务。

颜德庆就是在这样的背景下就任委员长的。当时的委员是：陆梦熊、崔士杰、彭东原、赵蓝田。赵蓝田从局长降为委员，他的心情可想而知。不久，赵蓝田辞去委员职务，铁道部照准。

颜德庆从1929年5月一直干到1930年2月，半年多时间。

第十一任局长：萨福均功盖胶济，梁上栋昙花一现

颜德庆的继任者是萨福均。

萨福均（1886年—1955年），福建闽侯县人，中国近代著名海军将领萨镇冰长子。毕业于美国普渡大学土木工程专业，获土木工程学位。1911年，应詹天佑之招，参与粤汉铁路建设。

1922年任鲁案善后公署评价委员，参与接收胶济铁路，此后出任胶济铁路管理局工务处长，对满目疮痍的胶济铁路进行全面大修，功盖胶济。

萨福均主政胶济时期，遇到的最大事件莫过于中原大战。中原大战爆发于1930年5月，是阎锡山、冯玉祥、李宗仁联合反对蒋介石的战争。尽管他们在二次北伐时曾是同盟，但胜利后很快兵刃相见。

胶济铁路不可避免地遭受池鱼之殃。阎锡山部晋军张荫梧（第二、四路军总指挥）占领济南后，沿胶济铁路东进；蒋介石部韩复榘（第一军团总指挥）弃守济南，沿胶济铁路向西退却。张荫梧旗开得胜，继而任命了胶济铁路局长。

1930年7月6日，《益世报》（天津版）刊登了这样一条消息：

胶济路局设议 张荫梧委梁上栋为局长 梁已就职 处长亦经委定

【济南五日下午七时二十分本报专电】张荫梧接阎江（三日）电，胶济铁路管理委员会着即撤销，既由该总指挥推选派委员，另行组织管理局。张当委梁上栋代理胶济路局长……暂设管理局于济南……

“胶济铁路管理委员会着即撤销”，这是阎锡山对战事乐观的一厢情愿。事实上，胜负还没有最终确定，局长任命也有些过早。

梁上栋（1887年—1957年），字次福，山西崞县（今定襄县）人。巴黎和会后，任国际联盟军事顾问会中国常务代表，还被推举为第六届大会主席。1922年青岛主权回归前，任鲁案善后公署行政接收主任。接收青岛后，任青岛保安处处长兼水道事务所所长。北伐之后，他出任国民革命军战地政务委员会委员、胶东军

事外交特派员。

梁上栋在胶济铁路任职时间并不长，因为战局很快发生逆转。8月中旬，韩复榘大举反攻。8月14日，晋军退出济南，梁上栋不得不随之走人。屈指算来，他只干了一个月，地盘未稳，昙花一现，以至于胶济铁路历任局长名录中并没有他的名字。

真正的局长还是南京国民政府任命的萨福均。

萨福均从1930年2月，一直干到11月。离开胶济铁路后，与颜德庆一起参与了我国第一座铁路轮渡——南京—浦口轮渡的设计。

第十二任局长葛光庭：风吹浪打，岿然不动

此后，一个重要人物出场，他就是葛光庭。

葛光庭（1881年—1962年），又名光廷、光亭，字静岑，安徽蒙城人。与阎锡山是留日同学。回国后在军界供职，曾给孙中山当过高参，与冯玉祥、张学良、孙连仲、商震义结金兰。经历过中原

大战，参与过东北易帜，见证过中苏冲突（“中东路事件”）。

主掌胶济之前，葛光庭任平汉铁路北局局长。这是中原大战后东北边防军司令张学良委派的。当时平汉铁路南局长为南京国民政府的何竟武。铁道部长孙科主张取消北局，调离葛光庭，将北局划归南京管理。但张学良不同意。

张学良不同意是有原因的。1930年中原大战，张学良和蒋介石有过一笔交易。张学良通电拥蒋，挥兵入关，蒋介石取陕。蒋介石答应张学良，入关后平绥、平汉、正太、沧石铁路局长由张学良先行委派，再由铁道部正式任命。

孙科自然不会愿意当盖章部长。后来通过蒋介石做工作，张学良才同意把平汉铁路北段移交，同意葛光庭到胶济铁路任职。

1931年1月，葛光庭正式就职胶济铁路管理委员会委员长。

葛光庭刚上任，就遇上一件头疼事儿：胶济沿线煤商因对运价上调不满，声称举行罢运，并动员各界向铁道部施压。此事惊动南京国民政府，双方争执长达8个月之久。

同年，葛光庭遇到的另一件麻烦事儿，青岛大学生卧轨拦车。

1931年九一八事变后，青岛大学学生开始罢课，12月初组团乘火车赴南京请愿。自然，背后有中共地下党在组织。此事惊动了山东省政府和南京国民政府。

1933年，是葛光庭最为难堪的一年，这年发生了“驱葛风潮”。9月4日、5日、6日，《申报》连续发出报道：《胶路员工请罢撤葛光庭》《胶路员工代表请愿》《胶路员工代表请愿院查办葛光庭》。

胶济铁路开始反击。9日，《青岛平民报》刊文：《胶路发现驱葛委员会 全体员工再电铁道部 请呈呈政府严查冒名请愿者》。该报同时刊登胶济铁路员工致铁道部部长孙科、政务次长连声海、常务次长王征的电文和致社会各界的启事。此事这才偃旗息鼓。但内幕不详。

1928年至1938年，南京国民政府铁道部长有七任（孙科、连声海、叶恭綽、陈公博、汪精卫、顾孟余和张嘉璈），而葛光庭却屹立不倒，从1931年一直干到1937年，是胶济铁路全线位置上任职最长的一位主管。

第十三任局长陈舜畊：内战割据，铁路难支

1945年日本投降后，国民政府派陈舜畊接收济南的日伪铁路机构，并在此后成立济南区铁路局，陈任局长。

陈舜畊（1901年—1991年），上海沪江大学毕业，1926年初，奉召到黄埔军校任上尉书记，为蒋介石贴身秘书。陈舜畊也在黄埔军校教学，曾是林彪、胡璉、张灵甫、许光达、李弥等人的老师。

陈舜畊与蒋介石很有渊源，蒋介石与陈舜畊的伯父陈杏佳义结金兰，蒋的发妻毛福梅与陈舜畊的姐姐陈志坚是结拜姐妹。

陈舜畊在山东任职期间，管理机构名称发生了明显变化：1945年10月—1946年3月，为“济南区铁路局”；1946年3月—1948年10月，为“津浦铁路管理局”，但局长职务没变。

当时津浦区铁路管理局，辖胶济铁路。陈舜畊主政时期，正值解放战争时期。津浦、胶济均为双方争夺的焦点，战事频仍，拉锯不断。1949年春，青岛铁路只能退到城阳。而济南很长一段时间只通周边“三店”：东至郭店，北至桑梓店，南至炒米店。因此陈舜畊的日子并不好过，他曾遭工人痛打。

1947年7月4日，济南地区及胶济铁路沿线员工3000余人，列队到津浦区铁路管理局办公楼前请愿，抗议再次裁员减薪。工人包围、痛打局长陈舜畊，并与警察发生激烈搏斗。中共地下党组织了这次行动。

1949年，陈舜畊去了台湾。1961年2月9日至1963年2月8日，任台湾铁路管理局局长。晚年和蒋经国不睦。

胶济铁路自1904年6月1日全线通车以来，先后由德国、日本、北洋政府、南京国民政府轮番掌控。中国政府于1923年1月1日从日本手中正式接收胶济铁路后，因时局动荡，铁路局长频频更换，乱哄哄你方唱罢我登场，背后则是各种势力或明或暗的较量，从一个侧面反映了旧中国的风云变幻。