

1922年12月10日,中国政府收回青岛行政权,结束长达八年的日本对青岛第一次统治时期。八年,这座城市都经历了什么——

1922：百年前的青岛在世界变局中

□青岛日报/观海新闻记者 李 魏

1914年被看作是世界近现代史上一道重要分水岭——“世界终结之年”,20世纪诸多重大事件肇始于此。回望那个世界走向撕裂与瓦解的波谲云诡的年代,中国东部沿海“鸿蒙初开”的城市青岛的命运也在这场世界历史变局中遭遇又一次身不由己的转折。

这一年,改写青岛命运的既不是这方土地的主人中国,也不是声称租借胶州湾99年的德国,而是野心“雄飞海外”的日本。彼时结束德国十七年殖民史的青岛,依然摆脱不了屈辱的命运:1914年11月,日本击败德国,占领胶澳租借地,使青岛及胶济铁路沿线地区均沦为其殖民地。在中国人民坚持抗争之下,1922年12月10日,中国政府收回行政权,青岛回归方得以实现。

这次并不彻底的回归作为一个重要的时间点,是青岛城市发展路径再度转向的见证。全国档案领军人才、青岛市政协文史研究会副会长杨来青在其所著《图说老青岛:日本第一次统治时期》中提出:至1922年青岛回归,作为日本经济殖民地长达八年的青岛,“工业化程度畸形提高,已成为中国特别是华北新兴的工业城市,初步实现了由商贸经济向工商经济的转型。”

杨来青从全国乃至世界的格局和视野出发,梳理1922年之前城市在政治、经济、社会生活领域发生的嬗变,在图文并茂的基础性史料的展开中,引领读者重回百年前的城市历史现场,厘清基本史实,更加清晰、客观而深入地了解与思考这段历史。

置青岛于世界历史格局与版图中 “日本第一次统治时期， 青岛在改变世界历史进程中 发挥了非常重要的作用。”

在杨来青看来,青岛的城市历史研究,不能孤立地就事论事,仅仅停留于某一条街道或某一座建筑,而必须置于纷繁的世界历史格局与版图中,用国际视野来观察青岛,从世界意义去解读城市。

而看青岛问题的国际影响,没有什么比高层亲历者的自白与陈述更为直接的了。在《图说老青岛:日本第一次统治时期》中,杨来青援引了刊发于日本影响力颇大的综合性刊物《文艺春秋》1990年12月号上的日本昭和天皇《独白录》中的一段表述。《独白录》的主题是日本与“二战”。在谈及太平洋战争的起因时,日本昭和天皇直言不讳地称:“究其原因,实已潜伏于远在第一次世界大战之后的和平条约内容之中。日本所主张的人种平等方案为列强所不容,黄白种族差别感依然残存,如拒绝日本向加州移民等已足够激怒日本国民,而强迫归还青岛亦是如此。”

日本昭和天皇所谓的“强迫归还青岛”,指的就是日本在压力之下被迫放弃通过日德战争及《凡尔赛和约》攫取的山东权益,于1922年华盛顿会议期间被迫同意归还青岛一事。1921年11月25日,华盛顿会议召开仅半个月,裕仁摄政,不久日本便不得不答应归还青岛,这无疑给这位日后的昭和天皇当头一棒。以至于他在二战失败后将青岛问题与激化日美矛盾且引发太平洋战争直接联系在一起,将日本被迫归还青岛这一事件作为发动太平洋战争的原因,可见青岛的“回归”,对他以及日本刺激之大、影响之深。

“独白”不仅再次印证了“二战是一战的延续”,也让我们对彼时的青岛有了个新鲜的视角,那就是:“日本第一次统治时期的青岛在改变世界历史进程中发挥了非常重要的作用。”

另一份来自日本亚洲历史资料中心的史料则进一步让我们看到1914年至1922年的青岛所处的历史位置。这是1915年1月日本外务省配属青岛守备军的参事官船越给加藤高明外相的一份报告,报告提出,日本统治青岛有两大目的:“第一,军政施行时期,从青岛驱逐德国人势力并根绝之;第二,军政施行时期,在青岛扶植日本人势力,使青岛成为日本在北支那一带经济雄飞的出发点。”另外,在日本提出的臭名昭著的“二十一条”及中日《民四条约》谈判中,日本逼迫“中国政府允诺,凡山东省内并沿海一带之地及岛屿地区,概不让与或租与别国”。这一排他性的条文也充分暴露了日本独霸山东并防范欧美列强染指山东的真实意图。

杨来青认为:虽然交还青岛是日本必须履行的国家承诺,但在中国追求日本利益最大化和在山东排斥英、美等战略竞争对手势力,成为日本以退为进的政治外交战略,在其第一次统治青岛的八年间,这一战略从未改变。

经济地理视角中的青岛价值 “对日本而言,胶济铁路 是其侵略山东乃至中国的政治 工具。”

在一张日本青岛守备军民政部铁道部发

布的图片中,特别图示了从东京到北京间最短的路线,而这条路线的海陆连接起点,就是青岛。这张一百多年前的山东铁道海报,是在呈示青岛在地理交通上的独特优势,也暗自昭示了日本以青岛为起点,对整个华北地区实施侵略扩张图谋的野心。

在日本军事侵占胶澳及胶济铁路占领区后,其官方和民间机构对青岛、山东以及华北进行了多次深入调查研究,最终形成了“将青岛建成日本对华北经济侵略的商业桥头堡和工业基地”的基本思想。

当时的日本学界普遍认为:中国之全国性经济中心点为湖北汉口,青岛在其偏北方,距离该中心点的直线距离约200日本里(1日本里约等于3.924公里),“难以说是有利的”。但是,从黄河、长江两大经济流域的统一经济区中心点考虑,青岛与黄河流域经济中心点河南省郑州直线距离不过140日本里,这与距离郑州135日本里的天津、120日本里的海州比没有太大差别;从青岛与中国政治中心的关系分析,青岛距离北京的直线距离约为137日本里,这比海州、上海等诸港远为有利;再从青岛海上交通的价值分析,青岛位于中国中部地区以北区城沿海的岸线上,可以毋庸置疑地断言占据无可企及的绝佳地位……

最终的结论是:“从地理及交通方面看,青岛的价值颇为巨大,青岛的前途颇有希望。”

还是那位日本外务省派驻青岛守备军的参事官船越,在到任前提交的另一份报告中,把青岛定位于“华北通商交流枢纽之地、对日及对欧贸易的据点和工业基地”。他认为,在青岛发展贸易势力,应采取“低运费铁道政策,……构建与支那中原地区的联络,使青岛成为北部支那通商一大枢纽地,这是最紧要关键之处”。同一年,就在船越的报告提交前一个月,日本驻中国大使馆三等书记官矢田七太郎在《山东省视察备忘录》中也强调:青岛辟处山东一角,如果没有铁道的联络,是经济上“无意味的场所”。这些观点态度都促使日本采取措施恢复胶济铁路运输能力。

一张1916年的日本明信片,记录下了当年胶济铁路客货运输情况,那时通过胶济铁路往青岛的货物多为煤炭、焦炭、小麦、高粱、花生及花生油、大豆及豆粕和豆油,还有烤烟、牛及牛肉、鸡蛋、桐材、草帽编等,几乎都是生产和生活所用的资源性物资;同时,运往山东腹地的物资则多为棉纱、棉布、火柴、石油制品、木材、大米、砂糖、卷烟等,大多为工业产品及少量半成品,进口货物的价格较出口货物高出10倍甚至100倍。帝国主义国家在山东地区掠夺资源和倾销工业产品的概况一图可知。

这一资源掠夺与产品倾销并存、低价购买物资和高价推销成品并存的现象说明,山东区域经济已经成为世界资本主义殖民经济体系的组成部分。对日本而言,胶济铁路绝非经济机器,而是其侵略山东乃至中国的政治工具。

杨来青在书中还公布了一张1920年日本在华北地区扩张铁路网的地图,图中显示了其妄图修筑的高密至徐州和济南至顺德两条胶济铁路延长线的构想。其中,修建高密至徐州的延长线,目的是将胶济铁路与海兰线(海州至兰州,即陇海铁路)连接起来,使沿线地区成为青岛港腹地,将青岛的经济影响力延伸到内陆黄河流域地区。

而由于1922年青岛回归,上述两条铁路终未动工。



■所泽町(今堂邑路)邮政大楼。



■1922年12月10日12时,中国卫兵接替青岛防务。



■身着各式服装的中国民众。

超越德占时期的“繁荣” “日本第一次统治时期， 青岛由德占时期的商业城市 转型为工商城市。”

据说,日本侵占胶澳及胶济铁路沿线地区后,对德国人投入巨资修建铁路但未充分开发其价值感到吃惊。随着胶济铁路全线恢复通车,日本当局大力扶持日商深入山东内地开发货源,大量贸易分支机构在各地开设,青岛港贸易额也在1916年超过了德占时期的最高水平……但单纯沿着这一路径发展,青岛城市的经济功能并不会发生质的改变。

发展工业,始终是一条必由之路。杨来青告诉记者,日本第一次统治青岛时期,是城市经济发展的一个高速增长期,最直接的体现是城市工业的爆发式发展,当然,这一增长的本质依然是日本在青岛实施的经济侵略。

侵占青岛之初,日本各界并非没有考虑发展青岛工业问题,但对青岛发展工业的前景曾持怀疑态度,主要顾虑一是本地缺乏能

后记

杨来青提出:目前对青岛城市历史基础性、系统性的研究工作还很薄弱,比较典型的例子是青岛至今没有一部城市通史,甚至没有一本城市简史。青岛城市历史研究呈现出两个极端的现象,一是研究城市建设、历史文化名人等具体史实的人比较多,而对历史上青岛城市发展基本规律、青岛与国家乃至世界的关系研究不够深入,与其他城市的比较研究成果也是凤毛麟角;二是德国占领时期研究成果相对较多,给人以青岛城市历史似乎主要就是德占时期那些事的印象。基于这两点,他认为,应该从最基本的史实着手,对青岛城市历史进行全面的、系统的梳理,尤其是在基础史料收集和研究方面多下功夫。

源、工业原料;二是水资源的紧缺。但是很快,日本在促进青岛工业发展方面采取了诸多针对性举措:在台东镇西侧划出专门区域作为工场;在四方、沧口等地为日本纺织企业提供大量土地,投入巨资开发白沙河水源地,增加发电能力,并在土地、税收等方面采取奖励政策,吸引大批日商投资设厂……

城市工业化加速发展的首要因素是政治。正是狂热的军国主义和殖民思想,让日本官方和民间对长期殖民青岛抱有信心,也迫切希望通过壮大工业来巩固和扩大其在青岛的统治。而彼时在“一战”中大发战争财,也为日本资本输出,在青岛发展工业经济提供了支撑。

1915年后,青岛开办了大批日资棉纺、榨油、蛋粉、精制盐、面粉、火柴等工厂,青岛日企的产品以成本优势迅速抢占山东市场,并吸引更多日商前来青岛办厂。青岛很快发展成为东北地区以外中国北方仅次于天津的第二大工业城市,实现了由商贸城市向工商城市的转型。根据当时的统计,到1922年青岛“回归”时,青岛棉纺企业纱锭数已超过8万锭,在全国占比超过5%,开始跻身中国主要纺织工业城市行列。

“日化”城市的“洋气” “日本第一次统治时期， 青岛城市规模何以倍增。”

在1914年占领青岛之后,日本出现了“青岛热”,在青岛的日侨呈现井喷式增长。一项统计显示:在青岛的日本人数量1913年为316人,1914年为2384人,到1922年青岛“回归”之年,爆增到24112人,占到当年在中国的日本人总数的三分之一以上。外来日本人激增导致房租费用飞涨,有史料统计:当时日本人每月在青岛的租房费用达4万多日元。为日本人长期殖民青岛提供经营、生活保障,冠以“大青岛”、“新市街”等名目的城市建设规划应运而生,带来了城市规模的迅速扩大。

相关史料表明:所谓的“大青岛”“新市街”,首先是设想将城市中心由静冈町(今中山路南段)和山东路引向“大港”方向;其次是扩大城市范围,将台东镇和四方附近地区纳入市街范围,其目的是为日本移民和经济特别是工业经济提供发展空间。

叶春耀所著1922年的《青岛概要》中提到:日本第一次统治时期,青岛市区住宅大致分三种,即:青岛区和别墅区的德国式、大包岛区的华洋折中式、新市街及若鹤山(今贮水山)附近的和洋折中式。为尽快容纳约2万日本移民,房屋建筑进度很快,故其质量“较之德人时代坚牢远逊”,“然所泽町(今堂邑路)一带,如太古(洋行)、铃木、三井、正金(银行)、邮局及将来之取引所、信托会社之建筑,亦为青岛有数之建筑”。

杨来青表示,要特别纠正青岛人对于本土历史的习惯性认知:谈及青岛城市历史街区规划时,习惯将青岛城市与德国人联系在一起。实际上在日本第一次统治时期,青岛城市不仅实现了规模倍增,而且在“洋”式风格上也有新的变化。彼时的日本,急于彻底脱亚入欧以比肩欧美列强,非常看重在青岛展现其“先进”与“文明”的国家形象。这可以解释为什么青岛在这一时期会出现规划有序、功能完备的新市街等日本街区;日本中学校舍、公立市场大楼等西式建筑成批建成;“和洋折中式”住宅、商铺而不是其本土简陋的木质民宅遍布青岛。同样,为什么妓院等有损国家形象的丑陋之所被圈设于“三业”指定地,一些来自社会底层的日本人也被冠以“流浪汉”之名加以管制、驱逐……

100年前历史性时刻 “青岛回归是不彻底的回归。”

1922年12月10日上午11时,青岛行政接收仪式在日本青岛守备军司令部会议厅(今沂水路11号“老市府”)举行。12时,日本国旗自楼顶降下,升中国国旗。海上军舰同时鸣炮致敬……同日,日本驻青总领事馆设立,馆址位于今天平路14号(原为德华银行青岛分行旧址)。然而,当日,日本就设置“日本驻青总领事馆警察署”,下辖吴淞街、曲阜街、台东镇等9处派出所,公开执行警务。后经反复交涉,次年摘牌,但依然行使警察权。

在接收当日抵达青岛的竺可桢曾描摹当时的青岛气氛:“余此次经其地,则气象迥异,通衢各肆,强半闭歇,夜无灯火,行客寂寥。”“是故百业停顿,居民他徙,风声鹤唳,一夕数惊。”“招待者告余曰:‘沿途匪类甚多,设非汽车之疾驰,恐遭匪类之劫掠也’。”

1922年那个萧瑟冬日的历史性时刻,中国虽然收回了青岛行政权,但日本的战略利益却未因交还青岛而受到实质性损失。相反,通过交还青岛这一战术性让步,日本巩固了在中国东北地区的侵略成果,同时,以青岛为桥头堡蚕食鲸吞中国的基础依然存在。1927年和1928年,日军两次在青岛登陆,并通过胶济铁路畅通无阻地出兵济南,武力阻挠国民党军北伐。杨来青总结说:“青岛回归是不彻底的回归,当时的青岛依然是一座具有殖民地半殖民属性的城市。”



■从测候所山(今观象山)看青岛市街全景。