

追寻大港火车站的历史影像

刘逸忱



大港火车站建筑局部。

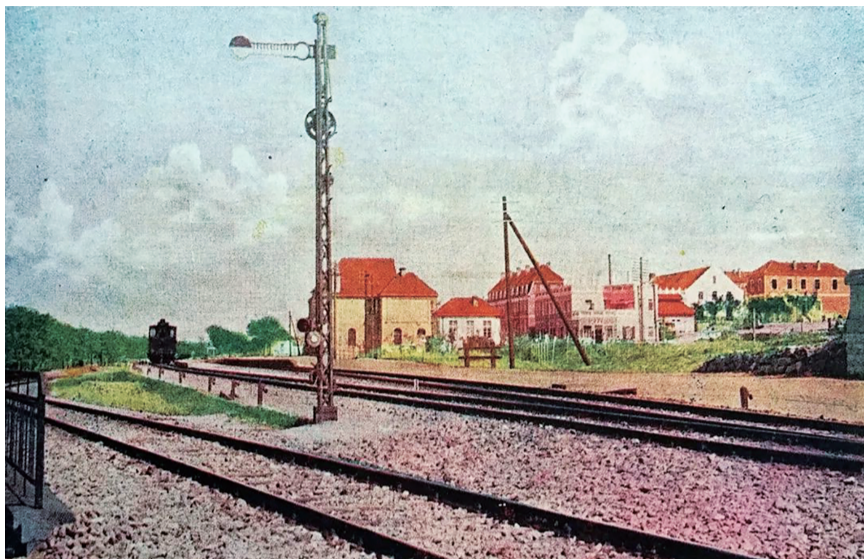
伴随着胶济铁路电气化时代的到来,曾经繁忙的青岛大港火车站早已停止使用,如今已逐渐淡出了人们的视线。然而,历史研究者们对这座百年老站的兴趣却未停止,关于车站建成年代的讨论仍在热烈地进行着,大家一起在探寻百年老站的前尘往事。

大港火车站建成年代存疑

根据曾为官方认可并被广泛引用的说法,现位于商河路2号的大港车站建于1899年,被认为是青岛最早的车站建筑。依据最初的规划,大港站便是最初胶济铁路的终点,现青岛火车站的出现是依据调整过的方案另外增加的。但其落成年代的判断却存在着诸多疑点。权威史料《胶澳发展备忘录》在1900年前后并没有相关的记载,青岛历史研究者王栋也曾发文质疑。在1902—1903年度备忘录的全景照片中可以明显看到,现在大港站位置并没有任何建筑存在。老站的建成年代一时成了难解的谜团。

老照片浮出最早的大港站

在1904—1905年《胶澳发展备忘录》中曾提及“在‘大港’建造了一座车站”,胶海关1902—1912年的《海关十年报告》中也有“青岛有两处车站,一个总站设在外国人居住区,另一个车站设在海港码头附近华人居住区旁。那里有铁路岔路直接通到码头和船坞”的记载。这座车站是否就是现存的大港车站?备忘录和海关报告里没有更多让研究者们探讨与思考的证据……



从胶济铁路看大港火车站方向。



早期影像记录了大港火车站的最初形态。

经过查找与对比,笔者从自己收藏的一张图片中找到了揭开谜团的钥匙。这张大港全景图是在当时的第一建设局楼上拍摄的,从港区内的浮船坞等设施可以判断出图片的拍摄年代应该在1906年。向现大港火车站的方向望去,可以清晰地看到一列火车正在上下旅客,铁路东侧两座建筑与连接的栅栏将铁路和外部隔离开来,中式风格的小房子似乎是个检票房,大一些的更像个候车室,栅

栏外一排人力车夫正在等待生意,不远处一座仓库样子的建筑前堆满了木材,铁路西侧有几座办公和住宅模样的配套建筑,这应该就是大港站的最初形态。

地方史研究者袁宾久提供了一个很有价值的信息,图片上的一座建筑依然存在。位于铁路对面的这座铁路用房仍保存较好,外墙的边角框架承重部分和窗套均饰以灰色清水砖,白线勾缝,与百年前比较,小房的屋顶明显整修过,老虎

窗不见了踪影,烟囱也换了位置。以这座百年老房子为参照物,我们确定了现大港站就建于原站房南侧不远处。

关于现大港站的建造记载是零星琐碎的,在1908—1909年备忘录中,有“(未来)港口车站的准备工作已经在1909年完成”的记载。据德国马维立教授提供的资料,山东铁路公司在1910—1911年的年度报告中也曾提到建造了一座大港火车站。显然,现存的大港站就是这座车站。1910年左右应该就是它建成的年代。

百年老火车站保存至今

建成后的大港站已丝毫看不到原站房的中式元素,这座体量适中的站房处是一片高起的坡地边缘。简明风格的主立面采用中轴对称的形式,三角形山墙面向东侧的T形路口,显得非常醒目。车站主入口两个粗石镶边、平行连续的拱形大门显得稳固有力,两门之上,是一个很大的阶形山花,上开竖窗,略带质朴的建筑面貌呈现出德租青岛末期简约、实用的风格。大港站整体为砖木结构,地上三层,包括阁楼,另有地下室,建筑面积978平方米,设有站长室、行车室、售票室、行包房等。德国学者林德认为,这种青岛特色的风格,也是德国建筑元素与当地气候相融合的产物。面向铁路的西侧屋檐下,装置一座德制铸花三面候车钟的表座。如今这座承载大港百年钟声的珍贵文物,已被移至济南胶济铁路博物馆保存并展出。

两年后,不远处的胶海关新址的建设开始进行。据1913年《胶澳年鉴》记载,此时大港附近建筑活动非常活跃,大鲍岛与大港之间连成了一片,一个以大港为中心、配套完善的新区逐渐形成。

此后的铁路规划者,也曾有在大港建设中心车站的设想。1935年1月,青岛工务局完成的实行都市计划方案初稿中,曾明确“城市交通体系以大港为中心,大港车站为总火车站,并在胶州城东平原规划综合车站,而青岛火车站则为单纯的铁路客运站”。日本占领青岛时期,也曾在此建设客货两用的新火车站,并于1938年将大港调车处改建为负责货运的埠头站,客运站已完成站房图纸。然而,这些车站计划并未付诸实施。 图片由作者提供

胶州湾地名的由来

渐渐取代少海、守风湾等古称,成为定名。少海改称胶州湾,与胶州有关。胶州位于少海之畔,历史悠久,且管辖少海,外国人用行政地名“胶州”更名“少海”,符合西方地名命名的惯例。

1869年,德国地质学家李希霍芬用4个月时间实地考察山东半岛等地的矿藏。李希霍芬认为,胶州湾是中国北半部最大和最好的港口,还适宜修建一条横穿山东半岛的铁路,而这条连接腹地交通线的开辟,是山东煤田和铁矿的前途所在。总之,“胶州湾将成为德国进入整个中国市场的一扇门户”。1885年,李希霍芬在柏林出版《中国地图册》,其中《山东东部地图》在今青岛地区用德语标注了胶州湾,以及浮山所、青岛口、崂山等多处地名,但由于李希霍芬本人并未实地考察胶州湾、青岛口,其标注位置出现较大偏差。

中国海防频频告急,胶州湾的战略地位日益显著。《中法新约》签订后的第二年,胶州湾成为朝野瞩目之地。1886年3

月13日,出使德国大臣许景澄上奏条陈,认为应将胶州湾及时辟为海军屯埠。奏折称:“山东之胶州湾宜及时相度为海军屯埠也。外国屯扎水师,必不与通商之埠同在一口,则有事封港,无所牵掣。其规择形胜,必取外口严密,内澳深广,盖先令我之师船屯藏安固,乃可蓄锐以击敌船,兵法所谓立于不败者也。西国兵船测量中国海岸,无处不达,每艳称胶州一湾为屯船第一善埠。”此为“胶州湾”这一外语译名最早见诸奏章公文。同年7月9日,陕西道监察御史朱一新上呈奏折,认为胶州海口可容群舰,上可蔽登莱,下可控江浙,应在胶州湾修造炮台、船坞。与朱一新奏折同月,北洋舰队顾问英国人琅威理上奏说帖,认为胶州湾虽水深不一,但却可容泊较大水师,实为海军之地利,应在湾内布置兵营、炮台、鱼雷、船坞、灯塔等。此时,胶州湾之名在朝廷文书和中外文献中已普遍使用。

节选自《青岛市地名志》
青岛市民政局 编

青岛市民政局 青岛早报
联合主办

青岛地名文化



与青岛地名紧密联系的是胶州湾,特别在青岛城市形成前后,胶州湾几乎是今青岛的代名词,二者不可分割。由胶州湾而胶澳再而青岛,折射出青岛形成史的复杂与曲折。胶州湾虽不是正式的行政地名,但它在胶澳(青岛)建置过程中,在中外交集的政治、经济、外交、学术活动中,实际上起着行政地名的作用,而不仅仅是自然地理地名。

据文献记载,胶州湾最早称少海。少海一名最早见于2500年前春秋战国时期《韩非子》的记载:“齐景公与晏子游于少海,登柏寝之台,而还望其国曰:‘美哉,泱泱乎,堂堂乎!’”少海乃“少昊之海”,少昊为东夷族始祖,今青岛地区为少昊族所籍。

传说,春秋时期越国谋臣范蠡曾游历胶州湾。《史记》曾记载,范蠡与司徒乘舟“浮海出齐”,且更名为“鸱夷子皮”。而《吴越春秋》《越绝书》记载,西施“随鸱夷以终”。清乾隆年间,胶州知府周于智描述“胶州新八景”之“少海连樯”时,有序云:“自塔埠头至准子口,名‘少海’,高船停泊处也。西为七崖百余丈,拒潮且便登舟,旁列廛居……每秋冬之交,估客骈集,千樯林立,与潮波上下,时而风正帆悬,中流箫鼓,转瞬在隐约间;又令人想蜃楼海市,咫尺云烟矣。”可见当时少海塔埠头港的繁盛景象,也说明康乾年间,胶州湾仍称少海。