

TUSHUO JIAOJI TIELU GUSHI



图说

胶济铁路故事（上）

■ 于建勇 著

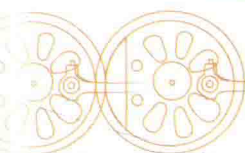


中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE



说

TUSHUOJIAOJITIELUGUSHI(SHANG)



胶济铁路故事 (上)

于建勇 著

中国铁道出版社
CHINA RAILWAY PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

图说胶济铁路故事. 上 / 于建勇著. —北京:中国铁道出版社, 2015. 5

ISBN 978-7-113-20204-0

I. ①图… II. ①于… III. ①铁路运输—交通运输史—山东省—图集 IV. ①F532.9-64

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 067748 号

书 名: 图说胶济铁路故事 (上)
作 者: 于建勇

责任编辑: 许士杰 编辑部电话: (010) 51873204 电子邮箱: syxu99@163.com
编辑助理: 郭 静
版式设计: 王 雪
责任印制: 郭向伟

出版发行: 中国铁道出版社(100054, 北京市西城区右安门西街8号)

网 址: <http://www.tdpress.com>

印 刷: 中国铁道出版社印刷厂

版 次: 2015 年 5 月第 1 版 2015 年 5 月第 1 次印刷

开 本: 720 mm×1000 mm 1/16 印张: 14.25 字数: 268 千

书 号: ISBN 978-7-113-20204-0

定 价: 50.00 元

版权所有 侵权必究

凡购买铁道版图书, 如有印制质量问题, 请与本社读者服务部联系调换。电话: (010) 51873174 (发行部)

打击盗版举报电话: 市电 (010) 51873659, 路电 (021) 73659, 传真 (010) 63549480

历史睡了，时间醒着

历史的发展，具有很大的偶然性。脑海中的一个闪念，可能会掀起一场飓风。雪山中的一丝震动，可能会引发一场雪崩。

学者祝勇曾言：一个历史的异数，会打乱了整个历史的局面，就像一颗棋子的变动，会使所有的变动尾随其后，进而使整个棋盘的布局彻底改变。这是历史的“蝴蝶效应”。

胶济铁路，这条影响中国近代史的铁路，最初，竟然源于一个外国人的脚步。他的名字叫李希霍芬，德国著名地理、地质学家。正是因为他到山东的实地考察，而且在考察中发现了宝贵的资源：煤矿，于是才有了修建一条铁路的想法。当时他的想法是：“从胶州到潍县的路很平坦，人们可以在那里，而不是在芝罘找到一条铁路的起点。”

在我看来，这条铁路的真正起点，应该是李希霍芬的脑海。对于一个学者而言，这个想法，也仅仅是想法而已。因为当时无权无势的他，根本没有能力、也没有实力在中国推动这件事。

这个想法石破天惊。因为在他考察山东这年——1869年，大清帝国包括现在蒙古在内的辽阔版图上，连一条正式铁路都没有。只有一条小铁路四年前昙花一现。那是英国商人在北京宣武门外铺设的一条长约半公里的“展览铁路”，时人“骇为妖物”，最后由官府“飭令拆卸”。从中既可看出官府的愚昧，也可看出李希霍芬的超前眼光。

放眼中国铁路发展史，这种超前眼光更加凸显。中国第一条营业铁路——吴淞铁路，7年后——1876年才由英商修建。不久也被清政府赎回后拆除。中国留存下来的第一条营业铁路——唐胥铁路，12年后——1881年才修建。中国人主持修建的第一条铁路——京张铁路，则在36年后——1905年才开工。那时，胶济铁路已经通车两年了。

后来，李希霍芬把这个想法进一步完善，在他的专著《中国》一书中，正式提出修建一条从胶州湾出发、连接山东的煤田、经济南府通向北京和河南的铁路。

如果仅此而已，他的考察只限于学术，可他的指向却是国家战略：“胶州湾乃中国最重要之门户”，“欲图远东势力之发达，非占胶州湾不可”。从此，胶州湾进入德国的视野，进而列入德国在远东寻求建立军港的选择地之一。

在经过一番考察比对之后，德国最终选定胶州湾。此后德国驻华公使海靖三番五次找借口，极尽小题大作、上纲上线之能事，意在激怒中国，挑起冲突，进而借机出兵。

借口终于来了。这就是1897年发生的“巨野教案”。德国遂趁机出兵，武力侵占胶州湾。次年，逼迫清政府签订了《胶澳租借条约》，取得了胶济、胶沂济和由济南到山东西部边境的铁路修筑权，以及铁路两旁30里内的矿山开采权。

一个学者的想法，就这样变成了一个国家的行动。试想，假如李希霍芬没有踏上山东，山东的历史或许将要重写，胶济铁路也就不可能以这种方式修建，此后由于这条铁路引发的一系列重要历史事件或许就不可能发生，或者说不可能以后来这种方式发生。

比如戊戌变法。“胶州湾事件”发生后，康有为积极上书光绪皇帝，“因胶警之变，下发愤之诏”。并于1898年——戊戌年——借助德军在即墨毁坏孔子像之事，策动第二次“公车上书”，推动戊戌变法。“胶州湾事件”成为1898年戊戌变法的导火索。

比如济南开埠。德国依靠铁路开疆破土，山东巡抚周馥和直隶总督袁世凯秘密运筹，在1904年胶济铁路全线通车前夕，济南、潍县、周村三地自开商埠，把自主权牢牢掌握在中国人手里。

比如日德战争。日本对青岛及胶济铁路垂涎已久，1914年趁德国陷入欧战（一战）无力东顾之机对德宣战，打败德国，占领了梦寐以求的青岛及胶济铁路，此后把开战之前许下的“交还中国”的诺言抛诸脑后，强行霸占青岛及胶济铁路达八年之久。

中国政府积极谋求收回，没想到在1919年召开的巴黎和会上，列强却把德国在山东的权益全部让与日本，从而引发了轰轰烈烈的五四爱国运动。中国代表拒绝签字，山东问题成为悬案，直到1922年2月结束的华盛顿会议上才得以解决，决定青岛和胶济铁路由中国政府赎

回。1923年1月1日，胶济铁路终于回到中国的怀抱。

筹款赎路，再一次点燃中国民众的爱国激情。而政局的动荡、政府信用的缺失，让民众的热情降为冰点，以至于轰轰烈烈的筹款赎路运动，最终落得个雷声大、雨点儿小的结局，令人不胜唏嘘。

被迫交出胶济铁路之后，日本政府并不甘心，1928年趁国民革命军二次北伐之际，借口保护日侨，先后三次出兵山东，期间制造了震惊中外的“济南惨案”，重新霸占胶济铁路达一年之久。自然，在谈判桌上，中日双方又免不了一番唇枪舌剑。

而对于1929年的胶济接收，南京国民政府蒋介石和冯玉祥两派又免不了一番明争暗斗。等到胶济铁路收回之后，刚刚平静不久的胶济铁路，又遇上了1930年蒋介石与阎锡山、冯玉祥、李宗仁之间的中原大战。这条多灾多难的铁路，在军阀混战中再一次遭受池鱼之殃。

尽管中原大战很快结束，可胶济铁路并不安稳。1931年，先是胶济铁路沿线煤商掀起罢运风潮，后是青岛学子在“九一八”事变后乘坐火车赴南京请愿，两次都惊动了南京国民政府。

此后，胶济铁路进入相对稳定时期，1935年7、8月间，铁道部第四届全国铁路沿线出产货品展览会（简称“铁展会”）在青岛隆重举行，历时一月，参观人数约60万人。而那时青岛全市才40余万人，可见前来参观的外地人也有不少。“铁展会”魅力可见一斑。

可是，好景不长。1937年“七七事变”后，暂时还没被日军占领的胶济铁路，成了许多人辗转流亡的“生命线”。他们中，有梁实秋、罗隆基、陈寅恪、沈从文、杨振声、朱光潜、吴宓、梁思成、林徽因等著名学者。还有当时的北平首脑、后来成为抗战名将的张自忠。不过，当时的他却顶着“汉奸”的骂名，百口莫辩。这时的胶济铁路，写满了恹恹、悲凉、辛酸和无奈。

不久，这条流亡者的“生命线”，也被日军生生掐断。1938年，胶济铁路沦陷。这是日本对胶济铁路的第三次占领。出于“分区管理”考虑，日军1938年做出一项重大决定，胶济、津浦在济南并轨，两座车站和军事入侵需要合并，这项工程于1940年完工，从而改变了以往胶济、津浦两路在济南各行其道的历史。

八年抗战，中国军民浴血奋战，谱写了一曲打击侵略者的壮歌，多少可歌可泣的故事在胶济铁路沿线上演。国共两党以民族利益至上，暂时抛弃前嫌，共同抵御外侮。

抗日战争结束，解放战争又起，胶济铁路再次深陷战火。胶济铁路自从诞生之后，总是不可避免地受到战争的伤害。因为重要，所以争夺。因为争夺，所以破坏。这，或许就是它的宿命。

一条不足400公里的铁路，看似冷冰冰的钢轨，经历过多少血与火，承载着多少伤与痛。当我触摸着胶济铁路陈列馆保留至今的百年钢轨时，仿佛触摸着渗透到钢轨深处的百年往事。

建国之后，这条饱经沧桑的铁路才算从战火中脱身。1953年，它承担起一项神秘重任：运送一块重达百吨的巨石。这块巨石出自青岛浮山，通过胶济铁路小心翼翼运到北京。如今伫立在天安门广场。它就是人民英雄纪念碑的碑心石。

1958年，“大跃进”运动初期，胶济复线提上日程，孰料复线建设一波三折，历时三十多年才告完成。期间经历了十年浩劫——文化大革命。追溯这段漫长的历史，不难看到深深的“运动”烙印。

改革开放之后，胶济铁路发展迅猛。近十多年来，先后实施了电气化改造，完成了六次大提速，开行了动车组。新的济青高铁也指日可待。届时，全程运行时间将压缩到1个小时，与胶济铁路通车初期12个小时的行程不可同日而语。“天翻地覆慨而慷”。

胶济铁路是一个窗口，一个观察中国近代史的窗口。从这个窗口，我们看到了屈辱与艰辛，看到了压迫与抗争，看到了曲曲折折、起起落落，也看到了艰难中的奋进、奋进中的崛起。

胶济铁路是一座舞台，一座“你方唱罢我登场”的舞台。这座舞台上的匆匆过客，有袁世凯、孙中山、蒋介石、冯玉祥、顾维钧、王正廷、王尽美、邓恩铭……还有德国人、日本人，不同朝代、不同阵营、不同国家、不同追求，是非功过，任由他人评说。

胶济铁路是一部大书，一部跨越晚清、北洋、民国、新中国的大书。这部大书，写满百年风雨沧桑：有列强欺凌，有军阀混战，有党派之争……抽取任何一个事件，都值得我们细细咀嚼、深深回味。本

书就是在“大历史”中讲述一些有趣的“小故事”。

追溯历史，是为了观照现在。历史睡了，时间醒着。现在的我们，常常因为走得太快，而忘了为什么出发。特别是在精神、文化层面，“大拆”，未能“大建”；“大破”，未能“大立”。当我们走得太快时，应该停下脚步，等一等自己的灵魂。灵魂的“根”在哪里？在历史深处。对历史怀有温情与敬意，是我们应该持有的一种正确态度。

于建勇

2015年5月于济南

目 录

Contents

01. 李希霍芬：构划胶济铁路第一人.....	1
02. 德皇密令：探查胶州湾.....	6
03. 德国公使：为找借口费心机.....	10
04. 李鸿章：以俄制德黯然收场.....	14
05. 中德之间：谈判桌上拉锯战.....	19
06. 胶济铁路选线秘闻.....	22
07. 德国王子的中国之行.....	26
08. 铁路版“泰坦尼克”号.....	31
09. 德国钢枕：中国罕见.....	35
10. 欧洲军火大王与中国铁路.....	39
11. 一次非礼引发的血案.....	43
12. 抗德阻路，高密喋血.....	48
13. 袁世凯、锡乐巴济南交锋.....	53
14. 袁世凯给德国人挖坑.....	57
15. 周馥开启“破冰之旅”.....	63
16. 袁世凯、周馥密谋开埠.....	69
17. 中国官员：“日探”风波.....	74
18. 德华大学：昨夜星辰已坠落.....	79
19. 济南老火车站“双雄对峙”之谜.....	86
20. 孙中山：筹办铁路志未酬.....	92
21. 1914，胶济铁路外交风云.....	100
22. 罗昌：只身喝阻两万兵.....	113
23. 陆徵祥：“中国茶道”藏玄机.....	123
24. 章宗祥：“欣然同意”留大患.....	130

25. 巴黎和会：破碎的回归梦.....	139
26. 华盛顿会议：胶济回归在望.....	148
27. 鲁案善后：龙抬头.....	159
28. 筹款赎路：雷声大，雨点小.....	171
29. 新年，通向天堂的列车.....	177
30. 一次巧遇引发的撕票悲剧.....	183
31. 夜行“火”车，一路惊魂.....	191

◆ 附录	194
------------	-----

◆ 后记	216
------------	-----

李希霍芬：

构划胶济铁路第一人

1904年6月1日，胶济铁路全线通车。第二年，它的构划者——德国著名地理学家、地质学家李希霍芬在柏林去世。想当年，他在地图上的轻轻一笔，对山东乃至中国近代史产生了极其深远的影响。



李希霍芬

清朝末年，对于山东这块美丽富饶的土地，德国早就垂涎三尺。吊起德国胃口的，是一个叫李希霍芬的人。

李希霍芬(1833~1905)，德国著名地理学家、地质学家，1856年毕业于柏林大学地质学专业。

找到一条铁路的起点

李希霍芬先后两次游历中国。第一次是以科学特派员的身份，参加了普鲁士政府派往东亚的外交使团。这个使团1861年9月与清政府签订了《通商条约》。

这个首次造访中国的德国使团，带有一份秘密使命，就是效仿英国，得到一块类似香港的海军锚地和商业港口。当时锁定的目标是台湾，而李希霍芬这位年轻地理学家的职责就是实地勘测、以咨选址。

李希霍芬也对台湾推崇备至，但这个建议却遭使团团长艾林波伯爵的否决，这使得李希霍芬深感遗憾。

七年后（1868年），李希霍芬再次来到中国，此后历时五年，对大清帝国18个行省中的13个进行了地理、地质考察，成为“最先明了中国地文之伟大科学家”（中国近代地质学创始人翁文灏语）。

1869年3月底到5月上旬，李希霍芬重点考察了山东。3月13日，他携比利时管家斯普林盖特和中国侍从阿峰，从上海坐船到镇江，然后租船从扬州府到淮安府。25日，在王家营租了两辆马车，改行陆路。28日，从郯城县饮马庄进入山东省境内。

3月29日晚8点，李希霍芬一行沿沂河来到沂州府，并在此过夜。30日清晨，他考察了附近的一处煤矿。31日，从沂州府出发，4月5日到泰安府。6日，从泰安府出发，7日到达济南府。8日，李希霍芬受到了济南方济各会修士的接待。9日，李希霍芬来到泇口镇，对黄河进行了考察。（《李希霍芬对山东的考察》郭敏）

11日，李希霍芬起身东行，考察了章丘、博山、潍县等地的煤炭资源。在他看来：“潍县煤矿比博山煤矿有着更重要的意义。这里蕴藏的煤矿更丰富。”“如果考虑到附近不太远的胶州湾金家口港，潍县煤田的价值便会提升。据我所知，从胶州到潍县的路很平坦，人们可以在那里，而不是在芝罘找到一条铁路的起点。”

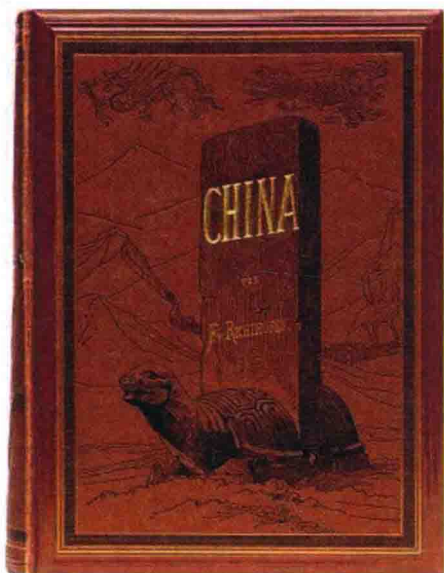
那时（1869年），中国第一条营业铁路——吴淞铁路还没有诞生，足见李希霍芬的超前眼光。

德国指向远东的手杖

如果仅此而已，李希霍芬的考察只是学术研究，可他的结论却指向了政治和军事。他指出：“胶州湾乃中国最重要之门户”，“欲图远东势力之发达，非占胶州湾不可。”

也难怪，作为普鲁士人，李希霍芬把德意志帝国的统一和强大视为最高理想。即便在最艰苦的中国乡村，即便必须将行装节减到最低限度，他也一直坚持着“如果还有一张桌子的话，就铺一面德意志国旗在上面”的做法。

1873年，李希霍芬回国，此后用后半生大部分精力撰写了一部巨著：《中国》。全书共5卷。在1882年出版的第2卷里，他指出，胶州湾是适合德国占领的理想地点。“首次正式提出修建一条从胶州湾出发、连接山东的煤田、经济南府通向北京和河南的铁路……这个以胶州湾为中心的铁路网计划，对德国选择山东作为势力范围有重大影响。”（《近代铁路技术向中国的转移》王斌著）



《中国》封面



《中国》扉页

在李希霍芬看来，“除了长江边的镇江外，只有胶州湾符合于一个伸展到华北的铁道网的海岸据点的条件。以胶州湾为中心的铁路网，将为华北的棉花、铁和其他产品创造一个便利的出路和使进口货便宜地通往一些重要的地区。对于德国，则是在将山东纳入势力范围的同时，又拥有了广大的中国腹地。”（《中国》第二卷）

别看李希霍芬对胶州湾如此推崇，其实他并没有到过胶州湾。当时他从潍县转向莱州，于5月10日到达芝罘，随后到辽东半岛去了。李希霍芬对胶州湾地位的判断，是他根据考察资料进行的地理总结。

李希霍芬曾多次通过送达柏林的备忘录，向有“铁血宰相”之称的俾斯麦陈述占领胶州湾的建议，然而一贯奉行“大陆政策”的俾斯麦却未置可否。

1890年，俾斯麦倒阁，即位不久的威廉二世开始由“大陆政策”向“世界政策”演变的新进程。

1895年10月29日，德国驻华公使绅珂首次向清政府总理衙门提出割让一个军港的要求。此后两三年间，德国屡屡向清政府提出同样要求，均遭拒绝。于是，德国决定霸王硬上弓：抢！

但究竟“抢”哪里，海军部和外交部一直争论不休。厦门、舟山群岛、长岛和青岛，都是可选择的港口。威廉二世还曾考虑过威海卫。德国新任驻华公使海靖（1896年8月28日上任）竭力主张选在厦门。德国东亚舰队海军上将蒂尔皮茨力主李希霍芬方案——占取胶州湾。

在帝国海军部和外交部漫长的“选址”拉锯过程中，李希霍芬一直被奉为诠释中国的词典和地图，“指向远东的臂膀和手杖”。他对选择青岛作为“军事基地和商港”的双重定位，被海军上将蒂尔皮茨誉为“德意志帝国主义理论的创立”。（《青岛回归》于佐臣）

威廉二世命蒂尔皮茨亲赴胶州湾实地考察。1896年9月5日，蒂尔皮茨在送往柏林的考察报告中无比肯定地说：“它和中国北部的开放城市一样，将是一个重要的商业港口；它是中国从上海直至牛庄（辽宁南部）之间惟一的天然良港。”

蒂尔皮茨将李希霍芬的构想进一步细化：“假如修筑一条69英里长的通往潍县的铁路，或一条207英里长的通往济南府的铁路，则胶州的价值会更大。在山东占据重要地位的煤矿可以得到开发，胶州湾的影响将不亚于显然被高估的大运河。”

1897年11月14日，德国借口“巨野教案”（11月1日夜，两位德国传教士在巨野县麒麟镇磨盘张庄被杀），强行占领了胶州湾。

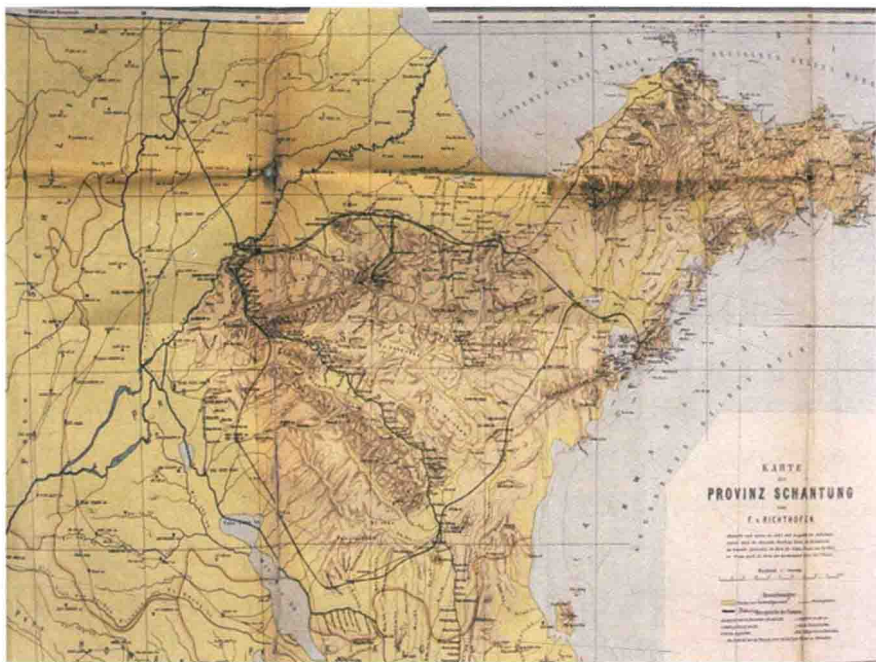
李希霍芬随即上书德国政府，建议设南北两条铁路线，南线从胶州至沂州（今临沂），北线从胶州至济南。那时，他是柏林大学的教授，还是德国殖民委员会成员，德国政府“将制订租借胶州湾和扩建青岛港作为通向中国的大门的计划及其实施都交给李希霍芬负责，后来德国在山东的铁路建设，基本上是按李希霍芬的设想实施的。”（《近代铁路技术向中国的转移》）

李希霍芬对中国的深入研究，为西方列强，特别是德国的入侵提供了直接帮助。难怪鲁迅先生曾感慨：“一文弱之地质家，而眼光足迹间，实涵有无量刚劲善战之军队。盖自利氏（指李希霍芬）以来，胶州早非我有矣。”（《中国地质略论》）

胶济铁路首入山东地图

李希霍芬考察回国后，花了35年时间，相继共出版了5卷鸿篇巨著《中国》（附地图集2卷）。

1885年，第一张以近代科学测绘技术绘制的山东地图——《山东东部地图》，出现在他的《中国地图集》中。《中国地图集》中还有第一份中国地图、第一份中国地形图、第一份中国地质图等。西方世界惊呼：“直观的中国从这里敞开大门。”



这是一张 120 年前出版的山东地图，是中国第一张标注在山东修建铁路线的地图，出自《山东门户及其胶州湾》，绘制者李希霍芬（青岛市档案馆提供）

1898 年 3 月 6 日《胶澳租借条约》签订后，李希霍芬在《山东东部地图》基础上，又以 1 : 1000000 比例尺，再次出版了山东地形图和地质图，并第一次标注了规划中的胶济铁路。

他在地图上的轻轻一笔，对山东近代史产生了深远影响。戊戌变法、济南开埠、五四运动等重要历史事件都与胶济铁路密切相关。

1905 年 10 月 6 日，胶济铁路全线通车一年后，李希霍芬的生命也走到了尽头，带着许多的光荣和非议（《德国侵略山东史》一书就称“他是一个地地道道的帝国主义侵略中国的间谍和谋士”），72 岁的李希霍芬在柏林逝世。

尽管他的生命之光消失，但他留下的五卷《中国》依然散发着光芒。民国地理学和地质学就是在他的调查基础上建立起来的。

1933 年，翁文灏撰文纪念李希霍芬百年诞辰时说：“中国地质学之巩固基础，实由德人李希霍芬氏 (Ferdinand von Richthofen) 奠之……洎李氏伟大之著作出，中国地质学之主要地层及地质构造者始晓然于世，其说至今犹确……因李氏之成就，而节省吾人十年之工作时间。”（《李希霍芬与中国之地质》翁文灏）

对于李希霍芬是学术家还是间谍的争论，学者郭双林如此评价：“当专家的视野和传教士般的热情结合在一起贯穿于国际政治，再美好的初衷也必然结出可怕的后果。”

德皇密令：

探查胶州湾

1897年8月，一份秘密调查报告摆在了德皇威廉二世的案头。这份报告不仅让威廉二世对胶州湾有了非常透彻的了解，也为德国东亚舰队三个月后占领胶州湾提供了精确的坐标。

1888年，29岁的威廉二世登基，成为新兴德国的年轻皇帝。年轻的他希望自己能够像先辈一样，成就一番扩土开疆的伟业。

威廉二世在未当皇帝前，曾经很仰慕当时的“铁血宰相”俾斯麦，但他登基后，就马上与这位宰相发生路线上的冲突。



德皇威廉二世(1859 ~ 1941)，
末代德意志皇帝和普鲁士国王，
1888 ~ 1918 年在位

当时的俾斯麦在排挤奥地利、击败法国及统一德国之后，采取打压法国、笼络英俄的策略，希望借此稳定德国在欧洲大陆的霸主地位，待时机成熟后，再实行扩张吞并行动，即“大陆政策”。因此，在对待海外殖民地及海上霸权的问题上，俾斯麦韬光养晦，他宣称：“只要我是宰相，我们就不会实行任何殖民政策。”

对此，威廉二世并不认同。他认为，“大陆政策”使德国失去大力发展海军的机会，在海外殖民地的获得上束手束脚，也使威廉二世本人难有机会一展宏图。

由于德国兴起较晚，当它加入西方列强行列时，全世界几乎被瓜分殆尽。随着可供掠夺的海外殖民地数量的急剧减少，威廉二世对俾斯麦的不满更是急剧膨胀。1890年，在登基不到两年之时，威廉二世与俾斯麦的矛盾全面爆发，解除了俾斯麦的相位。他说：“老的领航人已经走了，从此由我来给德国这艘船领航。”

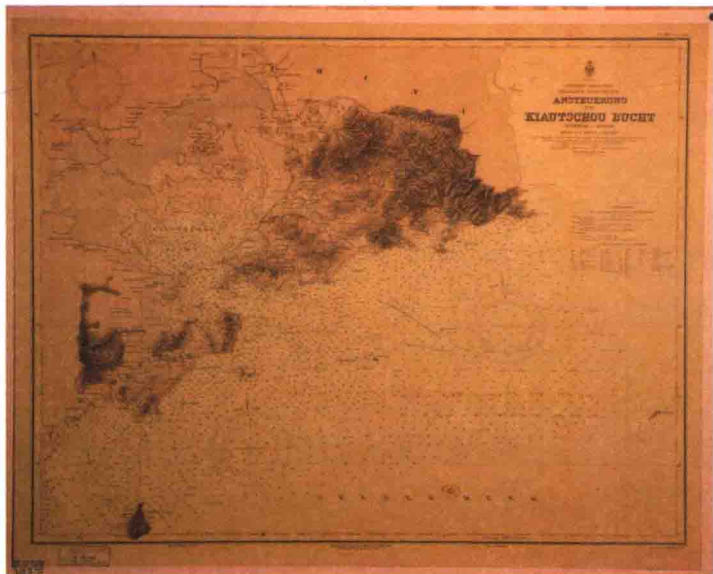
威廉二世很自负，但能力很有限。在德国历史上，他的时代是个承上启下的时代。之前的俾斯麦把德国改造成欧洲强国；之后直到希特勒时代，才把威廉二世领土扩张的狂想得以实现。

威廉二世一改俾斯麦的大陆政策，积极推行海外殖民扩张政策。他的梦想非常大气，也非常霸气：“德意志帝国要成为世界帝国。在地球遥远的地方，到处都应当居住着我们的同胞。”也难怪，19世纪80年代末，德国经济实力已经成为欧洲大陆的新霸主。

当时的中国是最后一个未被瓜分完毕的市场。在中国寻求一块类似香港（1842年沦为英国殖民地）的地盘，成为德国的迫切愿望。

为达到这一目的，德国蓄谋已久。

“1894年11月17日，威廉二世强调说：一旦其他列强在中国实施土地占领行动，德国也必须相应地参与。几天之后，德国驻北京公使绅珂发表了类似的讲话，并且首次提出把胶州湾作为考虑对象的建议。”（《在“模范殖民地”胶州湾的统治与抵抗》【德】余凯思）



胶州湾海深图（1900年）。左下角方框内的文字表明，此图属于德帝国海军部（青岛市档案馆提供）