

济南铁路工运史资料选编

纪念抗日战争胜利四十周年专辑

第 二 辑

16天
济南铁路总工会工运史编写组编

济南铁路工运史资料选编

第 二 辑

(纪念抗日战争胜利四十周年专辑)

一九八五年四月

目 录

编者的话	(1)
------------	-------

• 日本强占胶济铁路始末 •

胶济铁路怎样从德帝手中落入日帝手中的

预谋已久的侵略野心	(3)
帝国主义操纵下的“巴黎和会”协商及参战国对德和约之山东条款	(7)
软弱无力的抗议	(8)

• 血泪控诉 •

日寇对铁路工人的残酷剥削和压迫

残酷的经济剥削	(10)
血腥的屠杀	(11)
出的牛马力 吃的猪狗食	(13)
五化八门的奴化教育	(14)
日寇侵华的工具——“华北交通株式会社”	(15)
铁蹄蹂躏下的徐州机务段	(16)

• 有压迫就有反抗 •

抗战中我局职工与日寇斗争部分事迹

窃取物资	(31)
磨洋工	(32)

越修越坏 制造事故·····	(32)
往解放区运送物资·····	(33)
抢救“劳工”脱险·····	(33)
组织工程队随军拆修铁路·····	(34)
津浦路工战区特种工作团·····	(35)
炸“国际列车”·····	(35)
四方机厂工人抵制制造炮弹·····	(36)
济南机车工厂工人的抗日斗争·····	(38)
活捉新婚鬼子·····	(41)
陇海铁路工委斗争二三事·····	(43)
铁路工委接受日军铁甲车·····	(46)
“火葬”活鬼子·····	(49)
活捉“地头蛇”·····	(59)

· 回 忆 录 ·

山东铁路工人抗日活动的片断回忆·····	(65)
敌后“供应站”·····	(75)
战斗在敌人心脏(上)·····	(86)
铁道游击队战斗故事片断·····	(90)
回忆在铁道游击队的政治工作·····	(108)

· 文 献 资 料 ·

中央关于徐州失守后华中工作的指示 (1938年5月22日)·····	(113)
日本共产党给在华日本士兵诸君的号召 (1937年8月15日)·····	(115)
日本无条件投降书(1945年9月2日)·····	(117)

编 者 的 话

一九三七年七月七日，日本侵略军借口一个士兵失踪，要求进宛平城搜查，要求中国驻军撤出宛平等地。这些无理要求遭到中国军队拒绝后，日军炮轰宛平城和芦沟桥。当地驻军二十九军官兵，在中国共产党领导的抗日救亡运动的影响推动下，不顾国民党政府的不抵抗的命令，奋起抗战。日本帝国主义向中国发动大规模侵略战争开始了。（见《辞海》中国现代史分册）

七月八日，中国共产党发出《为日军进攻芦沟桥通电》指出：“平津危机！华北危机！中华民族危机！只有全民族实行抗战，才是我们的出路！”号召“全中国同胞、政府、与军队团结起来，筑成民族统一战线的坚固长城，抵抗日寇侵略。”“驱逐日寇出中国！”（见一九三七年七月十二日出版的延安《解放》周刊十期）

具有“二七”光荣革命传统的中国铁路工人，在中国共产党的领导下，积极响应中国共产党提出的全民抗战的号召，纷纷建立起各种抗日救亡组织，采用各种形式与日本侵略者展开了殊死斗争。我局广大铁路职工，同全国铁路职工、全国工人阶级、全国人民一样，在中国共产党和它在各地的组织领导下，建立抗日群众组织，以至抗日武装组织，如闻名于世的“铁道游击队”等，他们配合抗日根据地人民和军队开展军事斗争、政治斗争、经济斗争，他们利用铁路的条件，破坏敌人的交通线，夺取敌人的军事物资，援助正规部队，开展政治攻势，瓦解敌伪军，他们飞车夺机枪，血染洋行，打票车，炸车头，除奸反特，把敌人搞得心惊胆战。活跃在各铁路沿线、区段的“抗日游击小组”，以至“抗日游击中队、大队、支队、师”等武装组织，采取拆桥、扒

路、炸火车，破坏交通，抢夺日寇的军需物资；并有成千上万的铁路职工直接参军、参战、参政，在伟大的民族解放战争中，作出了可歌可泣的事迹，终于在一九四五年八月，取得了抗日战争的最后胜利。

为了纪念抗日战争胜利四十周年，我们从各种历史文献资料中选编出在抗日战争中，日本帝国主义在铁路上侵略、残害铁路职工的部分罪行，以及我局职工，在中国共产党的领导下，与侵略者进行顽强斗争的部分事迹和部分老同志回忆文章、资料等进行介绍，供向全局职工进行革命传统教育的参考。

纪念抗日战争胜利四十周年，学习革命先辈的革命斗争精神，缅怀为中华民族解放抗击日本帝国主义侵略而牺牲的先烈，继承先烈们的遗志。学习先烈，激励我们为振兴中华，加速祖国四化建设，为铁路现代化建设发奋拼搏，为贯彻党的十二届三中全会精神，响应路局党委提出的“解放思想，勇于改革，治局富工，创新局面”的号召，实现“四个创新”做出更大的贡献。

胶济铁路怎样从德帝手中落入日帝手中的

预谋已久的侵略野心

二十世纪初叶的日本，经过明治维新后四十多年的经营，已成为东方首屈一指的强国，在封建军国主义驱使下，具有强烈的扩张性。明治天皇在十九世纪七十年代便制订了以武力征服中国和朝鲜的“大陆政策”，狂叫“开拓万里波涛”；“使国威布于四方”。（《天皇御笔信》，转引自万峰：《日本近代史》250页）。

· 此时，欧美帝国主义正致力于欧战，远东地区暂时呈现出政治军事上的真空状态，这给内外交困的日本帝国主义提供了一个转移国内矛盾、在亚洲实行侵略扩张的时机。日本统治阶级认为“这次欧洲之大乱，对日本国运之发展，乃大正时代之天佑，日本国必须立即举国团结一致，享受此上天之佑”。（井上清：《日本历史》784页）日本特务机关黑龙会甚至向日本政府提出了侵华全部计划的备忘录，称“目前乃为日本迅速解决中国问题的最好的时刻，这样的机会是千载难逢的，……我们必须当机立断，并付诸实行”。（转引自黎澍：《辛亥前后的中国政治》114页）

山东地控南北，物产丰饶，仅与日本一水相隔，交通便利。经明治维新走上军事封建资本主义道路后，在“大陆政策”驱使下，日本反动统治阶级一直把山东视为报应谋图的地方。甲午战争前，日本人便以游历为名来此刺探情报。甲午战争中，日军由

荣城登陆袭击驻威海的清北洋舰队，战后盘踞威海达三年之久。明治天皇表示，通过战争已清楚了那里的地理人情。（井上清：《日本的军国主义》第二册121页）一八九七年德国捷足先登将山东划作自己的势力范围后，日本十分嫉恨、忧虑，称此举“势必危及远东和平”，（马士：《中华帝国对外关系史》第三卷119页）有计划地派遣特务化装为中国人，潜伏在胶济铁路沿线。良港青岛尤为日本所重视，本世纪初日本商人便前来经商，大战前各行各业中共有日侨数百人，在外侨中仅次于德人数量。一九〇〇年至一九一一年，日本进入青岛港的货轮增加将近八倍，至一九一三年，贸易额已占青岛港总贸易额的百分之三十七，仅次于德国。一九一三年，日本正金银行在青岛设立了分行，通过铁路、公路将势力扩展及鲁西、胶东。日本在山东的经济力量与日俱增，山东成为日本对华关系中仅次于东北的重要地位。第一次世界大战爆发前夕，日本在山东的活动更加频繁，包括政府文武官员在内的各界要员前往“游历”调查者络绎不绝，日本第二舰队也前往青岛寄泊。为维护其经济利益，进一步侵略扩张，日本不惜付诸武力。

腐朽昏愤的北洋政府奉行的卖国政策，是促成日本敢于采取侵华行动的另一重要原因。欧战爆发后，北洋政府于八月六日宣告中立，企图游离于战火之外，甚至愚蠢地劝告参战国限制战争。此刻德人因无暇顾及远东利益，出于无奈向中国提出交还胶澳，派公使同中国政府非正式地讨论此事。日本获悉后，向袁世凯施加压力，气势汹汹地道：“此事不向英日咨询，必生出日后重大危险，”（王芸生：《六十年来中国与日本》第6卷41页）警告中国：这一行动将被视作破坏中立站到德人一边。对这等于干涉他国事务的霸道行径，袁世凯不但不予抗议，反而怕得罪日

本，甚至对中德两国的正当接触加以掩饰，卑怯地声称并无此事，一味听命于日本人，以致使利用战机可以收回的青岛主权，继续旁落于德人之手，终成为日本挑起战火的直接借口。袁世凯的腐败无能助长了日本帝国主义入侵的信心与勇气。

.....

八月十五日，日本向德国发出通牒，明确了准备参战的态度，称“为除去一切远东乱源，并保护全盘利益”，要德国军舰立即撤出远东，九月十五日以前，将全部胶州租借地无偿无条件交付日本帝国官宪，以备将来交还中国。（王芸生：《六十年来中国与日本》第6卷42页）令德人于八月二十三日中午前必须作出答复。同时，日本积极进行作战准备。早在八月三日就部署由第二舰队进行青岛作战，陆军参谋部也着手制订作战方案。八月八日，日本鱼雷艇已出现在青岛附近海域。为稳住袁世凯政府，欺骗中国民众，日本假惺惺地向中国表示，它是“为永保东亚和平起见，并无占领土地野心，且对中国诚表友谊”。（王芸生：《六十年来中国与日本》第6卷43页）

这期间，与战事有关的各方均关注着事态的发展，作相应的准备。八月十八日，日本盟国英国政府与日本共同行动。为抵御日本的攻击，德人集结队伍六千多人，包括征召的德籍居民一千多人，同时强迫大批中国人投入其备战活动，对日本的通牒置若罔闻。但作为拥有青岛主权的北洋政府，对两个外国军队即将在中国进行的这场恶战，竟无动于衷，听由它们在中国土地上厮杀。.....

日本军队八月二十三日正式宣战，第十八师团的第一批派遣部队二万多人于九月二日到达山东龙口，正式侵入山东。.....甘心卖国的袁世凯政府次日便按日军之请，宣布参照一九〇四年日

俄战争的原则，划龙口、莱州及接连胶州湾附近，潍县车站以东地方为特别行军区域。

得到袁世凯政府的保护，日军登陆后便长驱直入，十日到平度，十二日抵即墨，十三日达胶州。九月二十六日，日军强占潍县火车站，声称胶济铁路所到之处即是胶州湾和租地延长之处，有不能分割之情势，一并占领，“殊属正当”。（刘彦：《帝国主义压迫中国史》下卷34页）随后，日军沿胶济铁路迅速向西推进，十月六日便占领了胶济线西端终点济南车站，这时期，日军还逐一占领铁路沿线各站及各矿区，“诚有得尺则尺、得寸则寸之势”。（《五四爱国运动档案资料》85页）大部控制了胶济铁路这一运输动脉，日本变山东为自己势力范围的野心在很大程度上得以实现。青岛孤悬一隅，德人处境已十分被动。

九月十八日至十一月七日，是日军围攻青岛时期。

八月底，日本第二舰队便封锁住胶州湾，九月十八日，日军第二批派遣部队从位于胶澳租界之外的崂山东麓的仰口海湾登陆，开始侵犯青岛，英军也参与了这一行动。这部分部队迅速进抵青岛市郊重镇李村，与第一批部队的师团本部会合，从陆海两方面完成了对青岛的包围。

经过一个多月的准备，十月三十一日日军对驻青岛德军实行全面总攻，避开海岸炮兵阵地，步步围逼。作战中日军甚至不惜动用飞机，这在日本军事史上还是第一次。

十一月四日，德军苦心经营的防御体系遭到严重破坏，十一月七日德皇下令向日军投降，十日，日本宣布对青岛实行军管。

……

一九一四年，日本非法成立青岛市政厅，由日军神尾中将充任行政长官，致力控制海关、海港、铁路等要害部门。……由控

制胶济铁路入手，日本掠取了几乎全部的中国铁路投资，进而延及通讯、矿山，并通过军事借款控制了北洋政府的军事大权。一九一五年，日本提出了接受德国在山东攫取的权利为首要内容的、旨在独霸中国的“二十一条”要求。继“二十一条”之后，日本又诱迫北洋政府签订了高（密）徐（州）、顺（德）济（南）铁路借款合同。日本反动统治阶级这次入侵之后，更加紧奴役山东人民，沿着侵略中国的道路越走越远。

日本帝国主义对山东的入侵和掠夺，也促使了中国人民的觉醒，全国人民奋起抵制日货，反对“二十一条”，并由此导致了一九一九年的“五四”反帝爱国运动，沉重地打击了日本帝国主义。一九二二年二月，日本不得不在华盛顿会议上与中国签订《解决山东悬案大纲》，将胶澳租界、青岛海关和胶济铁路交还中国，同年十二月，从山东撤出全部侵略军队。

（摘自《山东史志通讯》1984年第四期）

帝国主义操纵下的“巴黎和会”协商及参战 国对德国和约之山东条款

第八款 山 东

第一百五十六条

德国将一八九八年三月六日与中国所订条约及关于山东省之其他条文所得之一切权利，名义及特权，其中以关于胶州领土、铁路、矿产及海底电线为尤要允放弃与日本。

在青岛至济南铁路之德国一切权利，其中包含支路，连同各种附属产业、车站、货栈、固定及行动机件，矿产、开矿所用之

机器及材料，并一切附随之权利及特权。均归日本所有。

自青岛至上海及自青岛至烟台之德国国有海底电线，连同一切附随权利及特权并产业，亦归日本所有。各项负担及债务，概行免除。

第一百五十七条

在胶州领土内之德国国有动产及不动产，与夫德国在该地因实施工程或实施整顿，或因直接间接负担款项所启发之一切权利，均归日本所有。各项负担及债务，概行免除。

第一百五十八条

德国应将关于胶州领土内之民政、军政、财政、司法或其他行政之档案、登记册、地图、证券及各种文件，无论存放何处，自本约施行日起，三个月内移交日本。

德国并于同样期限内，须将各条约各办法或各合同，关于前两条所列之各项权利，名义或特权，知照日本。

软弱无力的抗议

中国巴黎代表之抗议

中国代表，经三大国口头通告，得知山东问题之解决方法，已将前德人所有权利，移让日本。而日本自愿将山东土股之主权，归还中国。惟得享受德人所有之经济权利。此种权利，包括胶济铁路（长二百八十英里）及沿海之矿。并议定两条新路线，接连山东与津浦京汉二路，直接扬子江流域。此外日本又得在青岛设立租界。至于山东之日兵，虽然从速撤退，然仍可任用特别

路警以为之代。拼此种解决方法，中国代表团，不独大不满意，且十分失望。中国于一九一七年向德奥宣战，加以协约，所有中国与德奥签订各约一律取消。然则德国权利当然归还中国。且中国之宣战，曾经协约及公同作战各国政府正式承认……至于三大国会议，既有归还中国之意，何以第一步，必将该地移让与一外国，然后由该外国自愿再将该地归还原主。此种重复手续，不知何以根据……

（摘自一九二一年十月二十日发行的《东方杂志》第十八卷第十八、十九号）

日寇对铁路工人的残酷剥削和压迫

残酷的经济剥削

日寇强占胶济铁路后，就对铁路和工人进行残酷的统治。胶济铁路的最高管理机构——铁道部中，只有一个教华语的中国人，其余全是日本人。铁道部下设的段长、站长、厂长……等都是日本人，就连济南、青岛的车长也是日本人。总之，职位较高和掌握实权的都是日本人。在当时，中国职员中职位最高的是淄川和大昆仑两个站的副站长，所谓副站长只不过是车站值班员和助手罢了。另外还有张店的八个打红绿旗的车长。当时，中国职员与日本职员是一与四之比，日人占五分之四强，中国人占五分之一弱。

工厂中的领班、工长，以及大多数司机都是日本人，中国工人则大都担负着沉重的体力劳动。日寇对中国职工实行奴役性的工资制度，日本职工工资高，中国职工工资低，同工不同酬，而且相差悬殊。

据当时(第一次侵占时期)中、日职工工资等级的记载：铁道部日本人部长年俸一级4,200元(月薪350元)，二级3,700元(月薪308元)，职员一级，年俸3,000元(月薪250元)，依次递减，到十级年俸为1,000元(月薪35元)。而中国低级职员工资每月不过20——30元左右，不及日本职员最低职员工资的三分之一。中国工人的工资，尤为低微。养路工人月薪仅11元，扳道员9元至14元，杂工月薪5.40元至12元，机车司机不过月薪20至30元左

右。同样职务的职工，日本人往往是中国职工工资的三倍至四倍。

日寇在接收四方机厂以后，只发给每个工人每天五角钱。而且无耻地说：中国工人没有技术，不能拿高工资。中国工人作一天工拿一天钱，没有星期天和其他假日，没有任何津贴。为了榨取巨大利润，延长劳动时间也是常事，四方机厂工人就曾作过24小时的工作。日本资本家为赚钱，那管中国工人的死活！

日本帝国主义侮辱中国工人的罪行更是屈指难数。日本鬼子时常打骂中国工人，不把中国工人当人看，如青岛站配车长小富川，在站内横行，时常以打人为乐。工人不带帽子要打，不扣衣扣要打，赤膊要打，不清洁要打，见了他们不行礼要打。有一个打旗夫华其番无缘无故被小富川打了个半死。在四方机厂内（第一次侵占时期）有个外号称作“大金牙”的日本领班，和（第二次侵占时期）有个叫“大熊”的，（也是工人给起的外号）都以凶狠出名，为中国工人所痛恨。象“大金牙”、“大熊”这样的日本人何只一个两个，可说到处都有。老工人贾来近回忆，当时普通车站的一个日本站长，时常打骂工人，凶恶异常。清晨点名时，工人迟到一步要挨打，早到也要挨打，逼得工人不得不站在树林里等着，以便“准时”到站。当时，鬼子经常敲诈勒索中国工人，美其名叫“送礼”。凡是不给鬼子“送礼”的，挨的打骂就更多。

血腥的屠杀

日本人把中国职工当“亡国奴”看待，同样职务，日本人就管着中国人，可以随便侮辱、打骂。在青岛站有一个日本鬼子，

专好打人，工人都叫他“疯狗”。中国工人和他在一起干活，无缘无故，他就劈头打你几旗杆，或者从后边狠狠地踢你几皮鞋，和他在一起干活的工人没有不挨打的。这样的“疯狗”，在胶济线上到处皆是。

日寇不仅派了大批日本人监视和统治中国人，而且，还在沿线城镇设立最凶恶的法西斯特务机构——宪兵队，中国人称为“活阎王殿”。铁路警务段直属宪兵队管辖。它们对中国员工实行最残酷的血腥统治。

.....

警务段和宪兵队害死的中国人是无法统计的。埠头站修理电话的工人杨本，因为接错线头，日本鬼子发现后，就先挖去他的一只眼睛，而后又在他身上泼上火油，把他烧死。

南泉站的售票员阎××，因为不愿继续给日本人干活，就被宪兵队抓起来，用刺刀刺死了。

坊子机务段工人康玉海、康玉环兄弟两个在潍县站上玩，被宪兵队捕去，用狼狗将他俩咬死。

上述事实，不过是日寇杀害铁路职工的无数罪行中的几个例子。这样的事件，不知究竟有多少起！据老工人说，日本宪兵队在青岛大港等处曾设有与海水相通的杀人机器，把中国人推进机器绞成肉浆后，流入大海。多么残无人道的血腥统治啊！多么黑暗悲惨的岁月啊！老工人谈起来，莫不心酸落泪，悲愤填膺。

血腥的统治，残酷的杀害，并没有使中国铁路工人因此而屈服。相反的，他们在中国共产党地下组织的领导下，以牙还牙，以血还血，开展了群众性的抗日武装斗争。

出的牛马力 吃的猪狗食

日寇对铁路工人的经济剥削，是极其残酷无人性的。铁路工人进行牛马式的奴隶劳动，得到无法维持生活的工资。中国人和日本人的工资相差悬殊，同工不同酬，同样职务的中国人的基本工资，只等于日本人的三分之一左右。日本人还有在勤津贴、临时在勤津贴、家属津贴、旅费、分居津贴、临时津贴、住宅津贴以及各种勤务津贴和奖金等各种名目的附加工资，而中国人却几乎没有什么附加工资。

中国人的工资水平是很低的，单身职工只能维持个人的最低生活。一个雇员日薪六、七角，月薪20元左右。……

铁路员工的生活如此低下，装卸工人的生活更是牛马不如。铁路上的装卸工受“国际运输株式会社”和把头的双重剥削。把头的剥削又分为大把头、二把头两层。再加上物价上涨、货币贬值，工人的贫困更加严重。……，工人除本人吃饭外，剩下的钱不足衣、住之用，家属更是无法养活。后来，面粉上涨到30元一袋，一个月工资买不到一袋面粉。

日寇对粮食严格管制，实行配给制度。配给日本人大米和面粉，配给中国人的只有绿豆和烂谷，玉米很少；不久后，就只配给橡子面了。工人和自己的家属吃的是“橡子面”，穿的是破烂布片，住的是阴暗潮湿的草棚和土屋，过的完全是牛马不如的生活，终年在饥寒交迫中挣扎。

工人的健康、安全也毫无保障。铁路工人没有任何的劳动保护和安全设备，工伤事故层出不穷。职工工伤、患病没有任何劳动保险待遇。因工受伤的职工，也不愿到日寇的医院治疗，因为