

郑州

武汉

被京广线改变的两座城市

京汉铁路通, 郑州小县变大城

《郑县志》记载：“郑州为古东里，自铁路开通后，粉华靡丽，不亚金陵六朝。”

郑州，原为商代都城，后来日渐衰落，沦为一个尚能自给自足、半农半商的小县城，名叫郑县。虽地处中原，军事地位重要，但商业并不发达。

1905年，清廷下文批准郑州为商埠。1913年，郑州直隶州改名为郑县。1928年，冯玉祥改郑县为郑州市。1931年，蒋介石、阎锡山、冯玉祥大战之后，又将郑州撤市改为县。1948年10月22日中国人民解放军接管郑州，设郑州市。1954年河南省人民政府由开封迁入郑州，郑州成为河南省省会，一直延续至今。

不过，自1906年初，贯穿郑州的京汉铁路通车，火车的汽笛声，打破了这座千年县城的沉寂。从此，郑州作为交通枢纽，商业日渐繁荣。当时有评论说：“郑州自铁轨交达，风气大开，商务、实业、进步甚速。”

郑州的兴盛得益于京汉铁路，

但鲜为人知的是，在修筑京汉铁路的最初设计中，进入河南经过的是开封而不是郑州。当年的开封，乃是名扬海内外的东京汴梁，清王朝虽不再将其作为国都，但曾经贵为七朝古都的开封繁华依旧。

京汉铁路最终弃开封而选定郑州，是因为主持京汉（卢汉）路务的湖广总督张之洞的建言。

黄河大桥是在张之洞设计的具体线路中最关键的环节。从地理位置上讲，开封一带的黄河乃地上悬河，被称做黄河的“豆腐腰”。当时，张之洞考虑，如果从开封建设桥梁，不仅是耗资巨大，并且桥梁的质量难以保障。而历史上，荥渡口是当时著名的黄河渡口，也就是郑州人常说的“邙山头”附近，“漕窄岸坚”。

作家赵福海在《商都遗梦：老郑州》一书中写道：“可以这么说，是钢铁大道联结起了现代郑州与古商城，使之在几十年之后重新有了在中国独一无二的商城之誉，使它能够再圆商都之梦。铁路与火车拉出了一个新的工业之城。”

清朝末期，在洋务派人士李鸿章、张之洞等人的引领下，一条贯穿南北的京汉铁路应运而生，在中国腹地增添了一条便捷的大通道。

郑州和武汉，这两座被铁路贯穿的城市，因铁路而勃兴。一百多年过去，就像身体上的血管，铁路已成为现代城市经济发展中的一条大动脉，若没有这条大动脉，这两座城市就难以出现当下经济之鲜活和繁荣。

铁路加速汉口城市化

由于地处长江中下游的独特地理优势，在京汉、粤汉铁路开通之前，武汉就是中国重要的水路交通枢纽和商贸中心。京汉、粤汉铁路开通后，武汉北达京城，南接湘粤，“九省通衢”，更使得武汉的中心地位得以巩固。

王国华先生在《武汉旅游发展的近代化历程》一文中写道：“南北交通的大贯通，迅速改变了武汉的城市地位，使它从一个流动性的城市变成了全国枢纽城市，尤其是在商贸方面，真正成为名副其实的‘东方芝加哥’。”

从此，武汉不仅得到商贸的发展，旅游业也随之兴旺起来，武汉进入一个崭新的阶段。

1906年4月，京汉铁路通车后，这条大通道将中国腹地的河北、河南、湖北三省连接起

来，对当时中国的交通运输价值非同寻常，极大地改变了人地的时空距离。

武汉本来就有长江之利，加上铁路之开通，南北畅通，张之洞主政下的武汉，很快便发展成为仅次于上海的中国最繁荣的工商业城市。

通车前，汉口对河南的货物吸纳，仅限于郑州以南。通车后，汉口的经济腹地扩大到河南与河北交界一带，贸易额也由1906年的12200万海关两增加到1910年的16900万海关两。当时有评论说：“已然占全国通商口岸之第二位，皆此铁路之力。”京汉铁路大大促进了汉口的城市化进程。

铁路的助力，使得武汉的客货流通更加畅快，汉口港成为国际港。清末时期，从汉口出发的船只，已经可以直达德国的汉堡、不来梅等地。

京广通, 武汉有得有失

1957年，武汉长江大桥建成，京汉、粤汉铁路连成一体。不过，有学者认为，在交通运输现代化的过程中，武汉的经济吸引力和辐射力虽然有了很大增强，但就其经济腹地及物产来源说，也不是一味的获得，而是有得有失。

2002年，武汉历史研究专家张笃勤在《交通现代化与武汉城市经济演变》一文中提出：“随着陇海铁路的部分通车并不断延长，原由郑州沿京汉铁路南运汉口的货物，大部分沿陇海路东出连云港。”

还有，粤汉铁路开通后，给武汉交通带来更大便利，香港、广东、广西的货物可直发武昌。与此同时，因湖南货物可沿粤汉铁路南下，倒使汉口流失一大货源。

张笃勤由此联想到，清末民初以后，汉口贸易虽有发展，并呈上升趋势，但随着交通工具的更新，运输网络的发达，货物流

通渠道的分散，武汉的传统区位优势逐渐减弱。

张笃勤认为，武汉作为一个内陆港口城市，主要承担国内商品流通的任务，在国际贸易上难以与广州、上海、天津等沿海城市争锋。“武汉想在贸易发展上重温旧梦，已不可能。”

不过，武汉的铁路发展并没有停滞。2005年8月，有关部门宣布：未来5年将投入近400亿元，重塑武汉“九省通衢”的交通地位。至2010年前，武汉将开工兴建12个铁路枢纽项目。

可以预见，武广客运专线的开通，粤港也将以高铁连接，届时，武汉至广州、深圳、香港4小时之内的旅程，必将再次深度改变武汉的社会和经济发展格局。

根据国家《中长期铁路网规划》，武汉将定位为中国铁路四大枢纽之一、六大客运中心之一和四大机车客车检修基地之一。

郑州和武汉之争

多年来，围绕着全国铁路中心枢纽之地位，郑州与武汉数度明争暗斗。

1958年9月，铁道部郑州铁路局、武汉铁路局和西安铁路局相继成立。郑州和武汉这两座城市，在新中国的铁路史上进入并驾齐驱的时代。

一直到1983年，武汉铁路局先后被撤销两次，后被恢复。随着西安铁路分局的并入，郑州作为中国铁路中枢，赢得了“中国铁路心脏”的美誉。

在最繁荣时期，郑州铁路局曾经管辖湖北、陕西等四省的6个铁路分局，成为中国最大的铁路枢纽。

但从2004年之后，郑州的

枢纽地位被不断削弱。有媒体记录着这样一个细节：2004年4月18日凌晨1时18分，由武昌开往北京西方向的Z38次列车从郑州呼啸而过，结束了郑州火车站建站百年以来逢车进站必停的历史。

2005年3月，郑州铁路局再次拆分组建郑州铁路局、西安铁路局、武汉铁路局。武汉铁路局从中独立出来后，显然使武汉的铁路枢纽地位得到确认。

如今，两座同为铁路中枢的城市，当京广高铁全线开通，当中国进入真正的高铁时代后，武汉与郑州，又将在京广线上演绎怎样的双城记？

（据《中国周刊》）

京汉、陇海线交会郑州

1913年1月，连接中国东部沿海与西部的陇海铁路开通，与京汉铁路交会于郑州，造就了郑州作为中国铁路中枢的地位。

据史料记载，当时，陇海铁路向东至徐州开始邮运，全长467公里，上海发出的邮件34小时可以抵达郑州。郑州车站的邮运由此开始。

因为铁路的畅通，郑州、汉口和北京之间邮政事业得到迅速发展。据1904年邮政部门统计，北京邮政总局经办的邮件共达356.5万件，包裹有59770件之多。到清末，火车邮路已达8500公里。

京汉、陇海两条铁路客货运输的快速发展，作为中枢纽的郑州，逐渐形成了商贾云集的中原商都，带动了工农业的振兴。当时，很多实业家到郑州投资。据史料记载：1914年，开封人魏子清招股20万元，创办郑州电灯股份公司，成为

郑州电业发展的奠基人。1919年，祖籍上海的“海归”穆藕初筹资200多万元，到郑州创办豫丰纱厂。

随着工业的发展，交通便利的郑州开始了商业大发展。在商业的发展中，一些有特点的商业街道开始形成：郑州的大同路和德化街，这两条著名的商业街，像两条汩汩的动脉血管，给郑州的商业提供了充足的活力，至今仍是郑州的商业中心。

20世纪初，棉种从美国传入河南。京汉、陇海铁路修通后，棉花运输变得极为便利，棉花生意活跃起来。当时，在河南，很多农民都种植起棉花，便形成了以郑州为中心的全省植棉区，年产量在50万吨以上。在二十世纪二三十年代，河南省的产棉量占全国的7.82%。

然而，铁路对郑州这座城市的作用和影响远远还不止这些。

郑州的第二次发展

新中国成立后，东西南北铁路交通的修建、修复，尤其是京广线的贯通，给郑州带来了第二次大发展。

1949年7月23日，周恩来明确提出：“恢复交通运输，首先恢复铁路。”毛泽东也曾在新中国成立后五次到郑州考察。1952年10月底，毛泽东乘专列抵达郑州。当时，位于京广、陇海两大铁路动脉交汇点的郑州火车站，因为其特殊的枢纽位置，显得异常繁忙。

毛泽东登上郑州站台，望着伸向远方的铁路，对铁道部部长滕代远说，要高度重视郑州在中国举足轻重的枢纽地位，并发出指示：“要把郑州车站建成远东最大、最完善的客运大站。”

1954年，新改造的郑州火车站入国中国十大车站。1957年10月，武汉长江大桥建成通车，京汉、粤汉两铁路连通，京广铁路由此诞生。

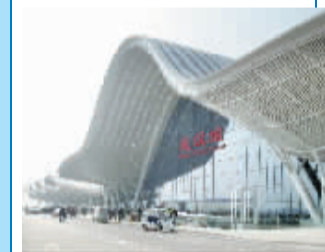
到上个世纪80年代，借助东西南北强大的交通网络，郑州成为了商品集散地，郑州变成了一座商贸城，周围乃至全国各地的商家会聚于此，各种货物在郑州集散。

随后数年，铁路连续提速。2007年4月18日，铁路进行第6次提速，这一天，从郑州开出8趟“和谐号”子弹头列车，从此，从郑州乘坐火车5小时内即可抵达北京。

相比铁路造就的一座中原商都而言，京广线上的另一座城市武汉，则是又一番景象。



郑州火车站夜景



武汉火车站



郑州德化步行街



武汉汉正街小商品批发市场

本版图片均来自互联网