



编辑/郭怡晨 E-mail/zkwbgyc@sina.com

# 文化周口

之湮没在历史中的周口故事

A07 版  
2016年10月27日 星期四

## 京汉铁路拐弯之谜(下)

□王爱民

### 历史机遇 造就两个新兴城市

生产力总是往交通比较便捷的地方集聚。京汉铁路的全线贯通，打破了仅依赖于水道与驿道的传统交通网络格局，使依靠航运而风生水起的周家口失去了往日的繁荣，但也改变了武汉在近代中国经济格局中的位置，成就了两个新兴的城市——漯河和郑州。

京汉铁路全线通车后，武汉从此迈入了火车、轮船、客运齐发，东可至上海，西可达重庆，北可进京城的水陆联运时期，闹市区不再局限于长江边的租界一隅。京汉铁路沿线的繁华对汉口城区面貌的改观颇有影响，就连“草庐茅店，三五零星”的桥口至谌家矶一带，也变得房屋鳞次栉比、商贸热闹非凡。纵向的铁路线在缩短时间和距离的前提下，成百上千的运载力，通过汉口把湖南、湖北、河南等省的农产品迅速散往全国各地，这更加有力地推动了汉口商业贸易的发展。

在京汉铁路经过漯河之前，漯河只是一个有几户手工作坊和一些商业店铺的小土寨，名叫漯河湾，人口不过几千人。1906年，京汉铁路全线通车后，这里交易频繁，商户日增，初有汉口、周家口等地迁来的行栈多家，继而宁波、两湖、怀庆诸商帮以及北舞渡的客商向此云集，仅粮行就有170余户，转运公司42户，总人口达4万余人。此后，京汉铁路代替了淮河及其支流的航运，成了豫东平原最主要的通道。

豫东平原的货物都向京汉铁路集中，位于京汉铁路沿线的漯河，随着交通位置的变化，逐渐成为附近农产品和牲畜的集散地，从而取代周家口成为物资集散中心。

在京汉铁路通过之前，郑州只是一个人口不足两万的小县，名叫郑县。1904年3月，京汉铁路从郑县西经过。1906年2月，陇海铁路通过郑县。绝无仅有的地理条件，造就了今天的大都市郑州。有人说，郑州是靠火车拉出来的，这话一点不假。新中国成立后，中央政府曾考虑将历史悠久的洛阳作为河南省会，但是郑州的铁路枢纽地位最终使洛阳败下阵来。



### 拐弯之谜的历史真相

京汉铁路缘何放弃开封选择郑州？《清史稿·交通志》记载了100多年前京汉铁路选址的“内幕”。确定修筑京汉铁路，以及决定这条路不走开封而拐个弯儿走郑州，是因为晚清大臣张之洞的一番慷慨陈词。

张之洞，一个个子大胡子、“遇事敢为大言”的河北南皮人，被孙中山誉为“不言革命的大革命家”，是他改变了郑州和开封这两座城市的命运。张之洞在奏折中历数修建京汉铁路的八大好处（利八），力排众议，阐述了京汉铁路从郑州经过的利弊：“德济一路，黄河岸阔沙松，工费太钜。臣以为宜自京城外之卢沟桥起，经河南达于湖北汉口镇。豫、鄂居天下之腹，中原绾毂，胥出其涂。铁路取道，宜自保定、正定、磁州、历彰、卫、怀等府，北岸在清化镇以南，南岸在荥泽口以上，择黄河上游滩窄岸坚经流不改之处，作桥以渡河，则三晋之辙下于井陉，关陇之骖交于洛口，西北声息刻期可通。自河以南，则由郑、许、信阳驿路以抵汉口，东引淮、吴，南通湘、蜀。语其便利，约有数事。内处腹地，不近海口，无引敌之虑，利一……”

从有人倡言兴建铁路开始，中国铁路干线布局设计就有多种多样的说法。面对激烈的争论，清政府于1889年2月下令沿海、沿

江各省督抚发表意见，结果多数督抚反对，少数态度不明。而时任两广总督的张之洞上书主张修筑卢汉铁路，使争论尘埃落定。张之洞的高明，一在从经济着眼，一在持论中正，善于调解矛盾。

一般大臣倡言修筑铁路，多从军事角度考虑，其中以著名爱国将领刘铭传最有代表性。1880年，刘铭传上书要求大举兴建铁路，他认为，“自古敌国外患，未有如今日之多且强也”。中国幅员辽阔，仅与俄国接壤的边界就“绵亘万里”，而各通商口岸，又都有列强驻兵。中国军队虽多，但分守各地，调集极其困难。“唯铁路一开，则东西南北呼吸相通，视敌所趋，相机策应，虽万里之遥，数日可至，百万之众，一呼而集……十八省合为一气，一兵可抵十数兵之用。”

张之洞则经济与军事并重。他首先从清朝巨大的贸易逆差说起，他认为每年2000万两白银的逆差是个大问题，如果听之任之，“以后万不可支”，只有在中国腹地修建铁路，使“机器可入，笨货可出”，山乡边郡之产大量出口，从而消解对外贸易中的巨大逆差。

张之洞提出应该首先修建从卢沟桥经河南到汉口的铁路，他认为“豫、鄂居天下之

腹，中原绾毂，胥出其涂”，有了这条路，则可经井陉修支线到山西，经洛阳修支线沟通陝西、甘肃，还可“东引淮、吴，南通湘、蜀”。这样就可“经营全局”，既便于国防，又“内处腹地，不近海口，无引敌之虑”。

张之洞在奏折中批评了其他几种线路设想，认为翁同和等人主张为巩固国防在边疆修筑铁路的设想无补于全局，且边疆人烟稀少，铁路无法赢利，“不足以自存”。而清江至北京的线路要经过黄河下游，那里“岸阔沙松”，建造黄河桥“工费太巨”。而有了卢汉铁路，东南漕米可由镇江以轮船溯江而上，抵汉口后转运京城，可完全替代清江到北京铁路的作用，而又避免了“引敌”“资敌”之虑。

在这道“撬动”历史铁轨的重要奏折中，张之洞甚至设计了卢汉铁路的具体线路：从保定、正定、磁州南下，经“彰（今安阳）、卫（今新乡）、怀（今焦作）等府”，在荥泽口以上，“择黄河上游滩窄岸坚经流不改之处，作桥以渡河”。过黄河后，则“由郑（今郑州）、许（今许昌）、信阳驿路以抵汉口”。从张之洞设计的具体线路看，他把黄河桥看作修筑卢汉铁路最紧要的环节，整个设计思路都以此展开，大约在当时的技术和资金条件下，他不

得不做这样的考虑。而这样一来，当时的河南省会开封就被他轻轻放过了。开封一带的黄河是著名的悬河，被称为黄河的“豆腐腰”，如果选择从开封建桥，则不单建桥投资大，建成后的风险也非常大。

从这道奏折看，张之洞对黄河相当了解，荥泽口是当时著名的黄河渡口，位于郑州人说的邙山头附近。黄河在孟津县会盟镇流出峡谷之后，南岸有黄土堆积的邙山相随相伴，孟津以下，洛阳、偃师、巩义、荥阳，都有土质坚硬的邙山作为河道的天然屏障，直到郑州郊区距花园口不远的地方，邙山才戛然而止，这里就是俗称的邙山头，从这儿向东，是河南南岸大堤的起始点。张之洞所说的“滩窄岸坚经流不改之处”，指的就是邙山头，正是有了邙山头，张之洞设计的卢汉铁路线路才拐了一个弯儿从郑州经过。可以说，正是邙山头的存在，才让历史再次眷顾郑州，成就了古老商都的振兴之路。

历史的真相证实，袁世凯没有干预京汉铁路在周家口的修建，与京汉铁路擦肩而过的真正原因是由于客观的地理因素造成的。袁世凯为了照顾家乡使京汉铁路西移的说法，只不过是民间的猜测和臆想而已。