



《郑晚报》聚焦“网友质疑六大枢纽客运中心缘何没有郑州？”

引言

该用什么样的文字来描述它最贴切？这是个问题。郑州火车站在走过了105个年头之后，并没有如一位耄耋老人般步履蹒跚，恰恰相反，如今的它不仅自身再次向外扩充，小它百余岁的亲兄弟也正在茁壮成长，而其他各位旁系亲属均发展神速。都说“火车拉来了一座城”，忙碌百年它还没有停下来歇歇的意思。2008年11月10日《郑州晚报》就曾经以《百年火车站领跑郑州换新颜》为题回顾了郑州火车站的百年历史——

晚报记者 张柳

一道轨 “奔向”流动财富



郑州北站编组站 资料图片

火车驮来这么一座城

与其用“拉来”一词，形容郑州火车站如纤夫般弓着身子低头走路，不如改用“驮来”一词，更有它那高亢的鸣笛声，嗷嗷抬首向前的模样。

从1904年3月，京汉铁路（亦称卢汉铁路、平汉铁路）首建郑县站（后改名郑州站）开始，它便在闷头做着一件事：为建设美好家乡而努力。任何人改造世界的力量都是由小变大，咱郑州火车站也一样。从最初一直到新中国成立，老车站只有7条半股道，人称“老八股”，每天运送旅客不足千人次，行包托运只有几十件。

即使这样，它还是靠着自己的勤奋吸纳、吐送着来往的人流、物流。傍着车站，人们建起了大同路、德化街、苑陵街，怀揣淘金梦想四处讨生活的人们，就在进出、盘踞车站之间经营着自己的人生。

百年时光锻造郑州站

当年能稳坐京汉铁路、陇海铁路交会点，注定了郑州火车站在其后的中国铁路运输史中是位“名角”。1953~1962年，通过9年的分家转型，郑州成为全国为数不多的拥有3个特等火车站的城市。

郑州北站，亚洲最大的编组站。郑州东站，中转零担和集装箱办理量位居全国铁路之首。郑州客运站（原郑州车站），中国第二大客运站，也有说法，称之为中国铁路客运的“心脏”。这些内容被写进了教科书。

在郑州站的发展建设史上，两次大的扩建改造将它装扮成现今的模样。一次是1956年，国家拨款对它进行改造，盖起了当时全国一流的候车大厅，建成了售票楼、天桥、地道，而这源于1952年10月31日毛泽东主席在车站天桥上的指示：应该把郑州车站建成远东最大、最完善的车站；另一次是1987年后历时12年的扩建改造，那之后才有了现在的郑州火车站。

南北长190米，东西宽108.5米，跨越6个站台，覆盖11条股道的高架候车室，面积达到2.4万平方米，人们不再露天候车；3000多平方米的售票大厅，设有64个售票窗口，队伍再不会排队

一条铁路线能养活多少人？这个数目难以计算。仅19世纪末20世纪初，铁路与纺织两支工人队伍先后在郑州吹响集结号。铁路员工8000余名，纺织工人4000余名，连同他们的家属近3万人，坐着火车就这么来了。他们被称为“移民”。

其实从1904年建站开始，各地的人们向郑州移民从未停止，有人这样说，有80%的人是坐着火车来到郑州的。这其中大多数人都无组织，但所有的人都有目的。

俗语说：得中原者得天下，在这处坐拥百川到海，出则四通八达的地方，火车承载的不仅仅是表面的人和物，还是流动的财富。这也是百年间能让一个3万人的小城扩充至拥有600万人的大都市的魅力所在。

“绕着地球转”。整个车站占地3000亩，站房面积达10万平方米。11条客车到发线，日接送旅客列车229列，日均发送旅客4万多人，每天过车人流近15万人次，年运输进款达14亿元。

2007年10月26日，新郑州站在京珠高速公路西侧已经开建。2020年，你在郑东新区的新客站里可以乘坐上高档客运列车，从郑州到中原城市群任何一点，出行时间都不会超过90分钟！

而现郑州火车站并不会因这位新兄弟的出现退出历史舞台，2006年12月，郑州火车站西出站口正式开建，新建的西站房方案总建筑面积11209平方米，建成后，旅客可从郑州站自由出入东西两个出站口。随着地铁的开工，将来旅客下了地铁就可换乘客运列车。

京广铁路和陇海铁路只是在郑州画了个“十”字，就改变了这个城市的命运。不久之后，京九铁路客运专线、徐兰铁路客运专线又将在新郑州火车站“十字交会”，未来的郑州将成为我国唯一一个多条铁路客运专线汇集的城市。

晚报聚焦“质疑铁路枢纽无郑州”

就在2008年8月底，一条消息如重磅炸弹般引发国人对郑州站的空前关注。《铁道部计划耗资1500亿建一批百年不朽新客站》的报道被各大网站放在了非常醒目的位置。在报道中，铁道部一名副总工程师披露了关于铁路客运站的规划。铁道部公布的计划在全国建设的6个枢纽客运中心城市中没有郑州。劳碌百年，难道此次郑州站将在新一轮的铁路大发展中隐退历史舞台？

一时间，来自全国的网友在网络中力挺郑州站。在新浪数千的跟帖中，关心郑州落选全国枢纽客运中心的网友占了很大比例，“全国枢纽客运中心为什么没有郑州”，这样的跟帖就有几百条。

9月3日，《郑州晚报》以《网友质疑六大铁路枢纽无郑州》为题，大篇幅报道此事：从网友反应、郑州铁路是否被边缘化、如何应对等多方面探究此问题。采写本文的晚报记者张锡磊至今还记得，一位重庆网友曾说：“郑州站全国的枢纽地位是公认的，而公认的枢纽中心却不在规划之列，让人感到有些不可思议。”

次日，铁道部有关人士公开表示：“郑州落选六大枢纽”是误传。国家将重点建设8个铁路枢纽，郑州位列第四，其枢纽地位不会因人而因素而改变。

过往60年，郑州站的每一点变化都随着一份份《郑州晚报》走进千万市民的心中。从2003年开始，每年的春运晚报都会在火车站广场设立“郑州晚报流动记者站”，晚报记者始终与经过郑州站的百万乘客在一起。



郑州火车站 资料图片

那些骄傲的片段

关于火车的故事

能够留住郑州火车站记忆的，莫过于它走过的百年岁月中的一个动人的故事。

■张之洞上折修铁路

1889年12月，时任湖广总督的张之洞给清廷上了一道折子，要修建从芦沟桥至汉口的铁路。获准后，芦汉铁路（即后来的京汉铁路、平汉铁路）于1897年4月动工建设。

1904年3月，郑县站即郑州站建成，位于当时郑县的城西。1906年2月，陇海铁路郑州段也修建完成。当火车轰鸣着开进郑县时，已习惯了坐黄包车的郑县人一下子热闹起来。史料记载：郑县火车站通车时，市民“纷涌而至，争睹燃气之火车，皆惊叹，谓之庞然大物也”。

■火车站曾双雄并立

郑州火车站在历史上，曾有两个火车站双雄并立，相互之间曾靠赤裸裸的金钱来维持着关联。

芦汉铁路、陇海铁路建成通车后，各自建立了自己的郑州站，两站各自为政。但陇海铁路郑县车站后建，需要借用芦汉铁路郑县车站的站场和股道向东行驶。芦汉车站便借此“歧视”陇海列车，有时陇海特别列车要在站外停车等线，让芦汉的普通列车先过。

1931年10月，两家公司签订“过路协议”：过路方要向对方交纳过轨费和每吨货物0.25元的调车费，这种体制一直持续到抗战时期。