

火车，郑州永恒的牵引力

□赵富海（郑州市作协副主席）

当大工业文明的曙光投射到郑县这座半农半商的小城，标有黄龙符号的蒸汽火车排山倒海般驶进郑州，一声长笛，唤醒了3600年大商王朝这块热土——仅有人口近3万，面积不足5平方公里，火车驶进的这一天是1906年4月1日。

火车的驶进，郑州两次开商埠：1908年清廷批准，1922年北洋政府获准。商埠面积10.5平方公里。商风劲吹，商家齐集，郑州成为中国最大的棉花集散地，大同路、德化街，运作起郑州最早的商业。

20世纪初，平汉陇海两大铁路大十字在郑州交叉，火车拖来了两支工人队伍在郑州吹响集结号。1919年10月纺织工人，他们创建了豫丰纱厂，1953年郑州成为全国轻工业基地。建一、三、四、五国棉纺厂时，豫丰纱厂改名郑棉二厂，是后来几个棉纺厂的“师傅厂”。占地1.3万公顷的棉织厂，被誉为纺织城。另一支队伍是铁路工人，他们于1889年陆续来郑，修铁路，建机械厂。1923年2月1日，郑州的铁路工人登上政治舞台，在中国共产党领导下，京汉铁路工人在郑州成立了总工会，由于军阀破坏，2月4日，京汉铁路工人3万余举行总罢工，1200公里的铁路线全部瘫痪。军阀迅速镇压，酿成了震惊世界的“二七惨案”，郑州有了二七名城的光荣称号。

火车改变了老郑州，火车拖着这座城市昂首挺胸进入现代社会。

1912年，日本经济学者林重次郎在其著作《河南省郑州商情》中称郑州为中国的芝加哥。1927年，上海《旅行》杂志把郑县称为华北大都市。1928年3月，冯玉祥提议郑州由县设市，政治地位有了一个提升。冯玉祥主持编制了《郑埠设计图》，对未来郑州市区进行了规划。但因中原大战，这个规划未能实施。

火车拉出了激情碰撞的老郑州。

我们再换一个角度看火车的作用。

1948年夏，毛泽东在西柏坡命邓小平攻打郑州，一定要他保住郑州黄

河铁路大桥，他说：打淮海战役，我们要用火车运物资到前线。

1952年12月31日，毛泽东乘火车来郑州，视察黄河，著名的“一定要把黄河的事情办好！”是在邙山小顶山向全国人民发出的号召。当毛泽东下了火车，伫立在郑州车站的站台上，眼前是飞驰的火车，装满运往朝鲜战场的军用物资和给养，他高兴地说：现代交通工具，当首推火车。

20世纪五六十年代，郑州已成为京广、陇海两大铁路交会处，中国铁路的心脏部位。郑州城区面积150平方公里，人口85万，这85万人口中，与铁路沾边的有近30万，居民中每5户中有近2.5户是铁路员工家属。火车拉来，铁路牛气，称自己是“铁路上的”，其他行业、单位人一律冠以“市面上的”。

火车鸣唱新郑州。1953年春，全国人大会议决定：郑州为中国轻工业基地。1953年底，河南省人民政府向中央政务院报告，省会由汴迁郑，报告中说：郑州有区位优势，开封偏东；郑州是京广陇海两大铁路干线交会处，火车可谓当代最有力量的交通运输工具。1954年10月20日，郑州成为河南省政治、经济、文化中心。

20世纪五六十年代，郑州在全国掷地有声的是两件事：一是铁路交通枢纽；二是绿化。

火车拉出了与时俱进的大郑州。

2013年，郑州市常住人口830万，城区面积6404平方公里。一座东方大都市在中原腹地挺立。这座大都市的移民人口，占全市居民三分之二。百年前以工人为主体的移民，20世纪50年代以引进工商企业、纺织为主的移民，80年代以商业为代表的移民，他们在郑州完成一次青春与智慧的重新组合，是火车拉来的。

火车这一钢铁巨龙，是郑州永恒的牵引力，是城市的图腾，它演绎出永恒的话题。

进入20世纪90年代，火车又成为郑州这一城市永恒的话题，以它作为

标示这座城市的性格。

1994年夏天，《郑州法制报》召开了作家学者参加的座谈会，主题是：郑州的城市性格。作家说“郑州是个大车站”，学者说“火车是郑州的性格，轰轰烈烈，又匆匆忙忙”。

2001年，夏天，秋天，省会又有两个报社评说郑州城市性格，《大河报》用会上学者的发言作报道，“郑州是火车拉出来的城市”，《郑州晚报》的大标题是：“郑州是架在铁轨上的城市”。

火车轰轰烈烈地奔突，一往无前地奋进。

讨论、研讨中止，但说法已成郑州流行语，最有代表性的是那句：郑州是火车拉出来的城市！

火车，也拉出了大商王朝，1950年秋，商代遗存在陇海铁路旁的二里岗被发现。

2004年，郑州列入中国八大古都。商都一变3600年，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。现代商贸城、古商都，郑州人圆了一把商都之梦！

火车，将郑州拉成全国重要铁路、航空、高速公路、电力、邮政、电信枢纽城市，是全国普通铁路和高速铁路网中唯一的“双十字”中心，以郑州为中心的全国“米”字形高速铁路网即将形成。

火车、铁路带动了郑州百年来全面崛起。

仅两项，郑州已进入全世界的视野，全世界看到了大郑州的分量，“郑州价格”是世界粮食生产和流通的指导价格。

郑州航空港经济综合实验区是国家批准的第一个以航空经济为引领的国家级新区，将力争打造成为“国际航空物流中心，以航空经济为引领的现代产业基地，内陆地区对外开放重要门户，现代航空都市，中原经济区核心增长极”。

火车，郑州永恒的牵引力！

寻找“乔庄”

□张国源（郑州国棉一厂退休工人）

一位名叫宋平安的古稀老人，回到郑州西郊寻根。时间是1999年的阳春三月，和风送暖绿上枝头。

老人乘出租车跑遍西郊，也没有找到他要寻找的“乔庄”。向很多人询问都是一问三不知，连交警同志也没听说过西郊曾有过什么“乔庄”。

可宋平安认准乔庄就在郑州西郊，记忆中的乔庄坐落在一处田野之中。村庄很小，仅有三十九户人家，村里人同属一个家族，都姓宋。

“的哥”是个外来青年，不了解郑州的历史。他拿出城市交通图认真查找，根本就没有乔庄的标记。时已夜幕降临，老宋让“的哥”送他回到市里下榻的宾馆，约好第二天继续寻找乔庄。

这一夜，宋平安难以入睡，他在努力搜索儿时的记忆，眼前不断地过电影，就是无法定格。

他是1950年秋初离开故土的，应招到地质队，当上了新中国第一代勘探工，随队开拔到春风不渡的玉门关寻找石油。那年他刚满二十周岁，告别了守寡多年的母亲和正在读书中的妹妹。

他离家时听说，郑州西郊要建成一个纺织工业区，当时虽没有让乔庄搬迁，但附近已有不少村庄开始了拆迁转移。

以后的岁月里，老宋随队转战祖国各地，一直居无定所。妹妹大学毕业后分配到首都北京工作，将母亲接去和她一起生活。后来宋平安结婚成家，妻子也在北京工厂上班。老宋每年探亲假都回北京和所有亲人团聚，已有近五十年没有回过郑州故里，可他从没有断过对“乔庄”的魂牵梦绕。而今他已退休，决意要旧梦重温。

第二天，老宋对“的哥”说：“车一直开往西郊‘朱屯’，我记得小时候曾经和村里的伙伴翻过铁路到朱屯看戏。”朱屯是个大村，就在陇海铁路北边，找到朱屯就不难找到乔庄。

不过，朱屯村的旧址尚在，可它早已变成了高楼林立的“都市村庄”。

老宋试探着向一位年纪和他相仿的长者打听乔庄的信息，没想到竟问对了人，老者说他十分了解乔庄变迁的经历。他说，乔庄原来的村址应该是在现今的“杜康大酒店”和国棉一厂幼儿园附近。1951年，乔庄整体搬迁，移到三官庙南边新建成的一处工人新村，村名就叫“新乔庄”。

“柳暗花明”，老宋惊喜不已，谢过老者，驱车直奔工人新村。

“新乔庄”的居民令宋平安感到失望，偌大的一个新村，居住的大都是外来户，几乎找不到一户老乔庄的后人，老宋一筹莫展。

原来经过几十年的演变，乔庄迁过来的村民，参加工作到了不同的岗位，在各单位成家分到住房，陆续搬迁走了。如今新乔庄的住户和老乔庄几乎不存在什么干系，老宋自然故旧难觅。

几经周折，老宋终于打听到，有位家住省纺机家属院的退休工人与他同宗同姓。见面以后，两人竟然都怔住了。

宋平安高声喊道：“您是铁叔叔？！”

那老人也大声叫他：“留柱！你是留柱！”

两位白发老人兴奋得像天真的孩子。“留柱”是宋平安的乳名，论辈分他应该管这个叫铁汉的老人叫叔叔，尽管宋平安比宋铁汉还年长一岁。

这天，郑棉一厂幼儿园里来了两位不速之客，他们就是宋平安和叔叔宋铁汉。

宋铁汉指着院子中央一棵高大粗壮、枝叶婆娑的梧桐树对宋平安说：“这就是你家门前那棵梧桐，你走时它仅有碗口粗，如今长成了参天栋梁……”

宋平安靠近梧桐树，认真地仔细地察看什么。忽然，他激动得两眼涌出了泪水，感叹道：“叔，这树真是俺家的，您瞅瞅，那年我在树身上刻的‘平安’二字，依然还在……”

张之洞与京汉铁路

□李雪霞（郑州二七纪念馆资料部主任）

京汉铁路始称卢汉铁路，上世纪二十年代改称平汉铁路，五十年代改为京广铁路。称卢汉、京汉时是自北京卢沟桥、前门通达武汉，改京广铁路则由北京直抵广州。称谓有变，途经郑州不改。铁路与郑州黄河铁路桥先后动工，铁路是1887年铺设，大桥是1889年动工。

1889年，满清大臣张之洞上奏清政府，力主修筑北京卢沟桥至汉口的卢汉铁路，以贯通南北。张之洞被人称为“香帅”，奏文极富文采，每折上奏，慈禧便命人朗读。“香帅”任湖广总督，又在汉口开铁工厂，造铁轨甚是方便。

修筑铁路与郑州黄河铁路桥，张之洞请盛宣怀率员到开封、郑州两地考查，盛氏为朝廷铁路督办大臣，又兼任交通银行行长，盛宣怀认为开封线虽直，土质松软，不易架桥，决定在郑州建黄河铁路桥，位置选在郑州北邙山脉尽头，距黄河河槽约3公里。修建卢汉铁路的经费是向比利时银行支借的，为建桥，清政府开始

一笔拨付白银425万两，实际花费265万两白银。比国又聘请了德、美、法、意等国工程师参与。2006年，当年法国筑路工程师的孙子来郑，留下他爷爷指挥修路时照片，发在《大河报》上。郑州黄河大桥1903年8月动工，1905年11月15日大桥建成，全长3015米，共102孔。建桥期间，张之洞、盛宣怀亲自现场督察。

1906年4月1日，郑州黄河铁路大桥正式通车。标有黄龙旗符号的火车头，牵引列车自北京卢沟桥驶向郑州，在郑州火车站（时为甲等站）停车20分钟，然后一声长鸣，驶过黄河大桥，直奔汉口。

回望这座世纪之桥，可谓磨难多多，功劳卓著。桥的保固期只有15年，一开始美国建的桥墩10座，一夜之间被黄河水冲走，美国人也跑了。重立桥墩，又被洪水冲得摇晃，铁轨明显弯曲，不得不在桥墩周围抛掷大量石头防护，黄河第一座铁路桥在补补修修中度日。大桥屡遭破坏，1927年直奉战争，冯玉祥将张学良赶

出郑州，张炸毁黄河大桥两座桥墩。1938年蒋介石以水代兵扒开花园口大堤，生灵涂炭，他又下令将大桥上数节铁轨拆除运往广西。1948年，刘邓大军解放郑州，毛泽东主席命邓小平保住郑州黄河大桥，要靠火车运输物资，打好淮河战役，所以，解放郑州，保护郑州黄河铁路大桥，被称之为拉开了淮河战役的序幕。

毛泽东关注郑州黄河铁路大桥，是为解放全中国，周恩来关注则是亲临现场，指挥河南、山东百万军民抗洪保桥。

1958年7月17日，河南遭遇特大洪灾，京广铁路线冲断，周恩来亲临郑州黄河大桥现场指挥抗洪抢险，成功保住了大桥。

1987年7月，经国务院批准，郑州黄河铁路大桥的上部钢梁被拆除，留有南端长约160米的5孔桥体作为国家“工业文物”被保留了下来，供人参观。2009年6月12日，该桥被公布为郑州市第二批文物保护单位。