

芦汉铁路黄河大桥选址与近代开封、郑州交通之变迁

朱军献¹ 熊亚平²

(1.南阳师范学院 河南 南阳 473061 2.天津社会科学院 天津 300071)

【内容摘要】交通条件是影响城市发展的主要因素之一。近代,由于黄河下游的河性及不同地段不同自然地理特征的影响,芦汉铁路黄河大桥不得不上移至郑州之北的荥泽口,由此使该路偏离开封而移至郑州,从而使开封失去了自唐宋以来所具有的中原地区陆路交通中心的地位,郑州则成为新兴的现代铁路交通枢纽和中原地区新的交通中心,最终影响到近代中原地区区域中心城市的变动。

【关键词】黄河 开封 郑州 芦汉铁路 黄河大桥
中图分类号:U24 文献标识码:A

文章编号:1007-9106(2012)05-0101-03

区域中心城市作为具体区域内人类最大规模的聚居地,其与地域环境条件因素之间存在着紧密的依托关系,当地域环境条件因素发生改变后,区域中心城市往往随之发生变动。而在所有与区域中心城市发展最密切相关的地域环境条件因素中,交通因素占着最为重要的地位,交通条件的改变直接影响着区域中心城市的发展与变动。中原地区的开封与郑州,在上个世纪50年代,二者中心地位所发生置换与变动的始发动因即植根于此,而学术界对于造成近代开封与郑州交通条件发生变动的深层原因,迄今为止尚未做过深入的研究,故本文以芦汉铁路桥的选址为考察中心,对之试做探讨。

一、近代以前开封与郑州城市的交通条件

北宋时期,开封作为一国之都,通往全国各条干道多以开封为中心向各地辐射,横贯中原地区的横线干道,向东经商丘、徐州可至齐鲁淮泗等地,向西经新安、渑池、陕县等地可至关中陇西等地,并可由关中西南至巴蜀,西北至陕北。穿越华北与黄淮平原的纵线干道在北方自汴京北渡河,沿太行山山前大道,北可至真定府、燕山府等地。在南方自汴江南行,取道蔡州信阳军,东可以至寿春府,东南可以至南康洪州,南可以经岳州、潭州以至广州^[1](P112-113)]。

元朝以后,尽管开封的城市地位有较大下降,但因为此后中国一直建都北京,能“联络南北、拱卫京师”的开封也一直为省会所在,故由元迄清,开封也一直为中原地区的陆路交通中心,这一时期通往各地的道路在《天下水陆路程》、《天下路程图引》等书中有着详细的记载,其中较重要的交通线有。其一,自北京南下,经卢沟桥、良乡县、涿州、定兴县、保定府、定州、新乐县、真定府、赵州、柏乡县、内丘县、顺德府、沙河县、邯郸县、磁州、彰德府、汤阴县、淇县、卫辉府、延

津县,过黄河而至河南布政司开封府祥符县大梁驿,再由开封南下,经朱仙镇、尉氏县、鄢陵县、许州、上蔡县、汝宁府、真阳县、罗山县、麻城驿、沙河铺、团风镇、沙河口等地而最终到达汉口。其二,从巢县北行经庐州府、正阳、颍上县、颍州、泰和县、陈州、通许县等地而至开封,过黄河经延津县、卫辉府、淇县、汤阴县、彰德府、大名府、冠县等地而至临清州。其三,由扬州出发通往陕西西安的干道入河南境内后,由永城开始拐向西行,经夏邑、虞城、杞县、陈留等地至开封,经中牟、郑州、荥阳、汜水、河南府、磁涧、新安、渑池、陕州、灵宝、阌乡、潼关等地进入关中原,沿渭河而至西安。开封以西所经线路基本上与今陇海线重合。而从开封往东尚可沿着今陇海线所经线路到达徐州。其四,从中国东南地区通往西北山西境内的路线由南京出发,经滁阳、临淮、凤阳、睢阳、夏邑、商丘、宁陵、杞县、陈留至开封,经郑州、武陟、沁阳、晋城、高平、长子、屯留、襄垣、沁州、武乡、祁县至太原府。其五,从临清西南行经冠县、南乐、清丰、开州(今濮阳)、长垣、陈桥、汴城、朱仙镇、尉氏、许州、襄城、叶县、裕州、南阳府、新野、襄樊、宜城、而至荆州府。

借助于以上连接于境外的各交通线路,从开封出发,可以到达中国的大部分行省。并且河南布政司所辖各府也都分布在这些线路上^[2](P107-108)],从而使开封成为一个联结境内外的路网中心。

与开封相比,明时期的郑州也并非交通闭塞之地,经由开封通往关中的交通横线也经过郑州,而贯通中原南北的交通纵线从河北进入河南后,在卫辉府分为两道,一路偏向东南由延津至开封,然后继续南下而至汉口,一路则由卫辉偏向西南而至新乡,然后在新乡西南50里的荥泽口渡黄河,过黄河后经荥泽县而至郑州,再由郑州往南经新郑县、

* 作者简介:朱军献(1976—),男,南阳师范学院副教授,历史学博士;熊亚平(1976—),男,天津社会科学院历史研究所助理研究员,历史学博士。

襄城县、叶县、裕州、南阳而进入湖广地区^{[2](P16,30)}。新郑以南与开封通往西南地区所经的线路完全相同(可参阅上文)。因为明清时期开封尚为中原地区的区域中心,因而经过郑州的线路的重要性相对要低,只是作为一条辅线,故郑州的交通枢纽地位也就不太突出。另外,到清时期,这条路线在《天下路程图引》一书中已不见记载,可能与郑州在明末遭到较大破坏有关,使旧有的道路也默然无闻。

二、芦汉铁路黄河大桥的选址

芦汉铁路是中国修建的第一条纵贯南北,穿越中原大地的铁路干线,对近代开封、郑州交通变迁影响至深且巨。

光绪十五年(1889年),张之洞提出了修建芦汉铁路的构想:“臣愚以为宜自京城外之芦沟桥起经行河南达于湖北之汉口镇,此则铁路之枢纽、干路之始基而中国大利之所萃也。盖豫鄂居天下之腹,中原綰毂胥出其途,铁路取道宜自保定、正定、磁州、历彰、卫、怀等府,北岸在清化镇以南一带,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。则三晋之辙下于井陘,关陇之驂交于洛口,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,万里奔凑如川赴壑。”^[3](P65-666)]张之洞在此奏折中除了确定新的路线选择外,还详尽的陈明了建造此路之莫大利益与分段建造之方法,深得慈禧太后之赏识,并得到光绪皇帝的批准。

此后,在芦汉铁路经由河南省城开封,还是郑州等地的问题上,张之洞本等人几经勘测和考虑之后,决定路线不再经由“商旅立见辐辏”的省城开封过黄河,而是“中间渡黄之处约在荥泽左近”^[4](P67)]。

张之洞等人的选择并不符合铁路经济学原理。根据相关原理,铁路选线时,“由甲处至乙处,所选之路线,其距离必须为甲乙两点间最短者”;“选择路线,务使直线多,弯线少,然为地势所限制,不得不变更路线之方向,则不得不用弯线,故弯线非至不得已时不常用……”总之,选择线路的原则要尽量降低建造和运输成本,并且还要尽量有利于所经地区的经济发展,以便于铁路建造和运营“经费可敷”。与此同时,张之洞等人亦深知“里程多则时刻运费与之俱多,羽书星火所费捷速”;“信阳尚非繁盛都会,仅造至此运裁尚少,经费难敷”;“由汉口直造至河南省城,则路成之日,商旅立见辐辏”。

在此情况下,张之洞等人仍然做出了违背显而易知的客观事实与经济学原理的选择,其中一个关键性因素,便在于“荥泽左近”黄河上架桥安全性较高。

在荥泽口以下所建之桥,最早为后燕慕容垂在石门(今郑州附近的荥泽口)所造之桥^[5]。其后,西晋时在石济与灵昌津(今延津县境内)附近,“造浮桥以通河北,以大木函盛石,沈之以系桥,名曰石鳖”^[6]。北齐时“石济河溢,桥坏,裴修治之。又移津于白马,中河起石潭,两岸造关城,累年乃就”^[7]。到北宋徽宗崇宁五年(1106年)二月,又架浮桥于滑州(今滑县),并“置官兵守护之”^[8]。这些桥除了后燕所造之桥外,所处河道都不是只具有五百多年历史的今兰考东坝头至荥泽口之间的河道,现在兰考东坝头至荥泽口之间的河道,也因为历史时期黄河频繁的泛滥和冲决,而从未有过建桥的

历史。

因此,在芦汉铁路已经开始建造之后,河南巡抚张人骏还难以消除在黄河下游架桥的忧虑,害怕黄河在铁桥所过之处拖溜旁趋决坝毁桥和凌汛暴涨水漫铁桥。这种担忧也不仅仅是他这位开府豫省、身膺豫省河防之责的巡抚才有。视“铁路为新政大端,桥工尤为南北关键,就黄河而言,为非常之创举,就铁路而言,为必藏之要工”的洋务大员们,更不敢“胶执以贻横决之忧”^[4](P275)]。经过多次反复的查勘、统计、测量与论证,历时四五年后方才确定,“今所择建桥之地在南北两岸从未泛滥、而河道亦从未更改之处”的荥泽口^[4](P273)],且“拟建之桥桥面高于极大潮汛华尺一丈,而高于该处堤岸三尺有奇,倘凌汛漫及桥面,必先漫及堤岸”,而“荥泽广武坝为数百年来未闻漫溢之处,所以必于此建桥者诚非漫然为之也”^[4](P273)]。

与荥泽口所处的位置相比,开封则位于金、元以后黄河南北频繁泛滥冲决的脊轴线之中段。从1128年河决李固渡南泛以来,饱受黄河泛滥之苦,时刻处于黄河决溢的威胁之下,根据相关资料统计,历史时期,黄河在开封附近的泛滥决溢共84次,仅次于位于开封东南惠济河沿岸的杞县(107次),黄河铁桥若架设于开封附近,其命运就可想而知。

三、对开封郑州近代交通变迁的影响

芦汉铁路因黄河大桥选址而对“省会重要,商货辐辏”的开封的偏离,对开封和郑州两地近代交通的变迁产生了极其深远的影响。这一选择不仅使明清时期由河北南下至卫辉时所分的两条干线的地位发生了互换,而且随着芦汉铁路及陇海铁路的延伸和贯通,郑州作为横贯中国南北及东西两大铁路干线交汇的枢纽,逐渐替代开封而成为中原地区新的现代交通中心^①。

由于黄河的影响,开封不仅从铁路在中国建造之初就失去了发展近代交通的重要机会,而且,新汴铁路的始末也同样折射出开封处在黄河不利影响下的无奈。1938年花园口人为决堤后,黄河洪水自开封城西南流,把开封隔于黄河之北,处于日军的控制之下。日军出于军事战略考虑,修筑了由新乡至开封的新汴铁路,加强了开封与华北地区的联系,为日本的军事侵略提供便利。日本投降以后,还没等到中国结束内战进入和平建设,它就随着1947年1月黄河的回归故道,结束了短暂的生命。自此,开封再也没有建设一条贯穿其南北的铁路干道的机会。

正如法国年鉴学派的代表人物布罗代尔在其《菲利普二世时代的地中海和地中海世界》一书中所言,“无论何地,城市的存在都有赖于对地域的控制;而对地域的控制又全靠纵横交错的道路、得天独厚的地理位置以及城市为不断适应新情况而实行缓慢或突然的演变”。失去了区域交通中心地位的开封在以后的发展中,也将确如布罗代尔所言,逐渐失去对地域的控制,而在其后的“衰退过程中,陆续放弃了它的力量根源”^[9](P456,468)]。而同时成为中原地区新的铁路交通枢纽的郑州,却因为“聚集到地域中最长两条正交或近似正交的交通线上的生产要素会再次聚集到两线的交点上来”,而具有首先成为经济小心、随即形成政治中心的潜在优势^[10](P54)],在其后的发展中,最终替代开封,成为中原地区

新的区域中心城市,不仅使二者中心—边缘的地位发生置换,而且也使中原地区区域城市体系的结构关系不得不发生较大的变动与重构。

注释:

①连接于北京和武汉之间的京汉铁路于1906年全线通车,陇海铁路的前身为只沟通于开封和洛阳之间的汴洛铁路,汴洛铁路于1909年通车,后于1915年向东延伸到徐州,向西延伸到陕县观音堂;1921年又向西延伸到陕县,1925年向东延伸到海州(连云港),达到东部的终点;1933年向西延伸到潼关,1934年延伸到渭南。

参考文献:

[1]白寿彝.中国交通史[M].团结出版社,2006.

[2]黄汴.天下水陆路程[M].山西人民出版社,1992.

[3]张之洞.张文襄公全集[M].河北人民出版社,1998.

[4]盛宣怀.愚斋存稿[A].沈云龙.近代中国史料丛刊续辑第13辑[C].台北:文海出版社,1975.

[5]晋书.载记.二十三.慕容垂.

[6]晋书.卷五十九.成都王颖传.

[7]北齐书.卷四十二.阳斐传.

[8]宋史.志.四十六.河渠三.黄河下.

[9]费尔南.布罗代尔.菲利普二世时代的地中海和地中海世界上卷[M].商务印书馆,1998.

[10]管楚度.交通区位论及其应用[M].人民交通出版社,2000.

(上接第86页)兼顾自身的设计元素,即作品的线条和色彩的“排列组合方式”并且是“有意味”的。只有这样,设计出来的作品才能感人,才能激起佩戴者和观赏者的审美情感并认同它。从事首饰设计时,无论自然形态还是人工形态,并且所有人工形态的创造规律又都是从自然形态形成规律中认识和总结:自然形态(变形夸张)→装饰形象(简化提炼)→抽象形态。

具象形态和抽象形态在造型活动中都是通过抽象的方法创造的,只是在人的认识过程中处于不同的阶段,提炼得多的常被称之为抽象形态,提炼得少的是具象形态。在设计过程中,注重抽象形态的创造,有利于抓住形态的主要因素,排除非主要因素,这样便于更好地认识、理解和把握形态本质特征。而在这一形态提炼和变化过程中,“有意味的形式”则是一种相对灵活和变通的指导思想,使首饰形式设计更具视觉感染力和表现力。那么,在具体的首饰设计过程中,如何贯穿和应用“有意味的形式”这一设计思路呢?我们不妨从以下几点考虑首饰形式感的变化:

1.量感。量感包括物理量和心理量。物理量指首饰的形态的大小、多少、轻重等;心理量是对首饰的感受,如用黄金、白金镶嵌钻石会有不同的感觉,温暖或高贵等。有时因受教育程度、佩戴的主体、场地等不一样,不同的人带着同一件饰品会有不同的感觉。

2.肌理。肌理是一种表面形态的细小纹理效果。在首饰设计中我们可以通过模仿自然界中各种动植物的纹理在金属表面做效果,如:石头纹理、藤编、划痕、磨沙、喷沙等,或呈现金属亮光或亚光的效果,肌理是模仿自然界简单的各种形态造型,来创造出金属表面形态的崭新的组织构造和不同于原材质的感觉效果。

3.虚实空间。首饰的设计应创造观感效果,使实体占有空间,与周围空间与之相呼应(佩戴适宜)。设计主体因该有主次之分,以体现主体和次体的关系,强调的突出贵金属和镶嵌物的主要特征,建立和强化这种空间意识。

4.幻象视觉。利用人的视觉差及所谓视觉中的矛盾,在平面构成中,使人对于图形感觉比实际图形面积要大或者要小;在立体构成中,实际体积相同的图形体积可能感觉有差异;而在色彩构成中,色彩倾向更加明显突出。以上的设计规律,通过贵金属和钻石材料的实际运用,由于贵金属的亮度,通过光线的折射增加侧面或内面(钻石底托)金属反光,予人较大的错觉。因此,两件款式不一样首饰,尽管镶嵌物的重量、切工相同,由于心理因素影响不一样,镶嵌物的大小感觉有明显差异。

5.从平面到立体的造型。由于首饰的贵金属材料如K金、黄金、铂金等比较昂贵,我们不可能像室外雕塑一样制作实体空间,往往会压成薄片或背部掏空以减轻重量。如金属薄片通过弯曲、扭转、合围、焊接等可形成高低错落、虚实变换的空虚形态(实体空间或虚体空间)构成,也可以用实体本身组合而成。金属薄片焊接而成圆体、方体、锥体和璎花而成的浮雕效果等,可以纳为首饰设计的元素。

量感、肌理、虚实空间、幻象视觉和空间的变化等一系列设计元素是首饰设计过程不可或缺的重要参数,也是首饰形式感在不同首饰受众体视觉和情感上的刺激和影响,而这种影响恰恰就是拨动首饰受众体内心审美最脆弱的那根弦,即贝尔“有意味的形式”在人们内心深处的情感嬗变,而这种变化往往在很多情况下却是不可名状的。

尽管贝尔的“有意味的形式”也有它本身的局限性,但这毫不妨碍我们对它的借鉴和对艺术作品的形式感的探讨。尤其在艺术设计领域,它的指导性和参考作用更是起到了“只可意会不可言传”的效果。对于贝尔的“有意味的形式”的争论也许还会长持续很久,但他的观点中的有用的精华的部分我们不妨可以选择性的运用到我们的设计工作中去,使作品的形式感更加强烈、感人和“有意味”。

参考文献:

[1]克莱夫·贝尔.艺术[M].中国文艺联合出版公司.