



論文

## 交通变革与近代郑州地域构造的变容

刘 晖<sup>1</sup>

### I 问题的提出

19世纪末之后,中国的整体交通面貌发生了巨大转变,以驿道、运河为中心的运输路线被海运和铁路所取代,交通工具由木船车马转变为轮船火车。尽管郑州地域水运网络已经衰落,并受季节性制约,但水运在传统运输时代依然占据重要地位,在联系外部世界方面发挥着一定的作用。在陇海铁路、平汉铁路<sup>2</sup>以及津浦铁路通车后,原本就很衰微的中原水路运输遭遇沉重打击,水运沿线市镇亦无法保持原有的繁荣而迅速衰落。而郑州位居平汉、陇海两大铁路干线的十字交汇点,交通区位优势使之获得了前所未有的发展机遇和潜力,20世纪初叶逐渐成长为一座新兴的铁路枢纽型城市。区域交通格局的变迁,特别是郑州在中原近代交通运输网络中地位的提升,使得郑州的地域构造发生了一系列变化。

地域构造是人文地理学领域的一个概念,它是指某一地域或城市中不同功能区的分布与组合所构成的区域内部的空间结构。在战后的日本学界,地域构造是进行地域经济研究的一个常用概念,逐步形成了地域构造论,相关的研究及研究组织层出不穷。伴随理论与实证分析的进展,地域构造已成为经济的空间体系、地域变动、区域结构功能分析以及城市研究的重要工具。

就中国学术界的研究现状而言,目前关于郑州地域构造特别是近代交通与该地域构造变容之间关系的研究尚不多见。但学术界对城市空间结构的关注与研究由来已久,如黄荣清的《北京城市的地

域构造》一文,是中国学界少有的运用地域构造的概念进行城市内部结构功能分析的论文;柴彦威则对城市空间以及中日城市空间结构比较等领域进行了深入探索。类似的研究主要集中在对城市内部的结构功能分析方面,而对城市外部或者地域空间结构的探讨还不足够。分析交通变革与近代郑州区域社会变动的内在关系,在近代中国交通的场域中寻求郑州地域构造研究的新思路,由此来把握近代郑州地域社会变迁的实态,是本文的意图所在。

郑州的地域构造<sup>3</sup>涉及郑州城市的内部结构、城市的内部与外部关系即城乡关系以及郑州地域的整体空间构造等诸多方面问题。限于篇幅,本文仅从宏观上探讨区域交通变革给郑州地域的整体空间构造所带来的影响及其外在态势,包括地域经济中心的位移、经济空间的变化和市镇分布等方面。

### II 郑州地域交通格局的演化

郑州位处中原腹地,传统交通时代主要依靠水运和驿路来实现区域间的人口物资流动,在王朝鼎盛时期曾经位居地域交通的中心地带,是中国南北东西水运和驿路交通网的重要联络地。但伴随着全国整体交通路线的变动,郑州地域交通经历了由盛及衰的历史演变。

#### 1 郑州地域水运由兴盛转而衰落

就水运交通区位而言,郑州所在的汴洛区域位于黄河中下游相接之际,其古代

水系西达长安(今西安),东经开封转至江淮,从先秦、汉魏至唐宋的1400多年间,一直是中国水运交通的总枢纽。隋唐时期,在中国经济重心南移至江淮地区的历史条件下,为加强黄河与淮河两大流域间的联系,凿通了黄淮间的大运河——通济渠(即汴河,唐名广济渠),沿黄、沿运河的市镇因此得以发展,汴州(开封)因位处黄河与汴河交汇处,有漕运之便,地位日益重要,成为南北交通的转运中心<sup>4</sup>。通济渠在郑州、开封之间与汴河合流,然后分流入淮,提升了郑州在区域水运中的地位,使得郑州成为水旱转运码头,市面一度繁荣。

唐开元年间曾重开郑州附近的板渚口以通漕运,郑州、洛阳、开封一线黄河的通航能力大为提升。如唐天宝2年,一年运抵西安和关中平原的粮食就达400万石,创造了唐代漕运量的最高纪录。宋元丰年间,为减缓汴河淤积,实施引洛入汴工程。在郑州汜水关通黄河,接运河,有效降低了汴河泥沙的含量,河道的改善亦推动了漕运的发展,而郑州恰位于这项工程的中心位置<sup>5</sup>。由唐至宋,郑州数度被置为州府治所,是洛阳和汴梁(开封)两大都市之间的重要联络地,为中原地区重要的粮食转运中心,在区域水运交通体系中占据重要的地位。

宋元以后,中国的政治中心开始北移,京杭大运河的凿通使得全国交通线路发生了整体位移,南粮北运的主航道不再经过郑州地域,区域水运遂开始萎缩。但在传统交通时代,水路依然是商货流通和人员流动的重要手段。19世纪末前夕,河道网络的变化使得河南省一些依靠水路而繁荣的市镇开始衰落,源自郑州地域的贾鲁河<sup>6</sup>由于淤积而无法通航,区域重要商业市镇——朱仙镇遂变成了一座城市的遗迹<sup>7</sup>。郑州在地域水运交通衰落的大势中勉以为继,交通地位逐渐衰微。

## 2 郑州地域的驿路交通网络

驿路是中国传统交通体系中的另一重要载体,初成于秦汉,唐宋时期驿运至为繁盛。郑州管城驿在唐宋时期是联结四京,即长安(今西安)——洛(今洛阳)——

汴(今开封)——宋(今商丘)交通要道上的重要驿站。这条横跨豫陕两省的运输干线,是当时中国东西交通的大动脉,在军事、经济以及文化交流方面均发挥了重要作用。

前近代时期的中国,交通——主要是指陆路交通——首先是作为王朝控制系统而存在的,包括社会控制和疆域控制。自从清康熙实行“裁驿丞、归州县”,官路与地方行政中心更紧密地结合成网络<sup>8</sup>。清代的驿路网络包含两种线路:一是以京师北京为中心至各省省会的驿路,被称为官马大路,简称官路;二是由省会至地方重要都市的驿路,被称为官马支路,简称大路。因清季河南的省府一直是开封,官马大路联结京师,官马支路则由开封向各地辐射,因此开封是河南驿路交通运输的中心。在省府开封联结各府州县的7条主要驿路中,有3条<sup>9</sup>经过郑州,表明郑州在该地域驿路网络中占有重要地位。康熙14年(公元1675年),河南省共有驿站120个,急递铺885所,铺兵3025人,其中州管驿站12处,县管驿站96处,驿丞管腰驿12处。而到了嘉庆年间(公元1796年),全省驿站减少为68处<sup>10</sup>,这意味着中原地区驿路运输开始趋于衰落,郑州地域概莫能外。

及至清末,以河流和驿路为中心的传统交通体系在郑州地域整体衰落,其原因有以下几点:其一,元代京杭大运河的凿通使得中国南北交通主航道东移,尽管位处中原、扼交通要冲的郑州地域,在政治讯息南传和经济物资北调中时为经由之地,但毕竟偏离了交通干线,地域交通的地位骤然下降;其二,黄河屡屡泛滥改道,汴河淤塞,导致郑州地域河运不靖,水路交通趋于衰落;其三,自元明清始,中国的整体发展态势是政治中心北移,经济中心南移,这种疏离使得曾经的王朝统治中心地带和中华文化的发祥地蜕变为政治经济的“塌陷地”,导致郑州地域在中国社会发展格局中被边缘化;其四,晚清以降,郑州所在的中原地区战争频发,匪祸横行,交通运输的需求不振。此外,运输工具的传统落后、效率低下亦是郑州地域交通格局无从改观的一个重要原因,交通变革迫

在青睐。

### 3 新式交通工具——铁路的导入

近代商品的流通在很大程度上依靠运输业，因而扩大流通、开拓市场的前提就是采用先进的运输工具。伴随中国门户的洞开，新的交通工具——铁路于19世纪末被引入中国。从世界经济与社会发展的历史与现状来看，各国在近代化的过程中都遵循着一个共同规律：即经历从一个以农业为基础的人均收入很低的社会，走向注重利用科学技术的城市化和工业化社会的巨大转变<sup>11</sup>。铁路作为近代化与技术革新的成果之一，对整个近代化进程起着加速器的作用。平汉铁路和陇海铁路的修筑并在郑州十字交汇，推动了郑州地域交通的兴起，以机械为动力的铁路运输逐渐取代了以风力、畜力等自然力为动力的帆船车马等传统运输，成为地域交通的主要方式。

平汉铁路、陇海铁路的选线设定，主要是基于内陆腹地开发的考虑。两广总督张之洞1889年向清廷启奏《请缓造津通改建腹省干路折》，提出在中国的中部腹地修建铁路干线，视铁路为开通土货、连接四海的利器，既可内开未尽之地宝，又可外收已亏之权利。关于卢汉（平汉）铁路的修建计划，张之洞认为“豫、鄂居天下之腹，中原缩谷”，筑路“宜自京城外之卢沟桥起，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”<sup>12</sup>。陇海铁路始于“汴洛线”，最初是平汉铁路的支线。“河南省因京汉（平汉）铁路干线不经过省城（指开封——作者注），深感不便，于是便有汴洛铁路之设。初意不过东至开封，西至洛阳，为京汉支路耳。乃汴洛成而西有洛潼（指连接洛阳与潼关的铁路——作者注）之计划，东有开徐（指开封、徐州间铁路——作者注）之设施，于是引起陇秦豫海大干线之议”<sup>13</sup>，筹划修筑陇海铁路，以打通西部腹地。

1906年与1909年，平汉铁路和汴洛铁路筑成通车后，郑州即可通过平汉铁路北达北京，转接天津，城北20余公里通黄河水运，向南可抵汉口，连接长江水路；通过陇海铁路向西至观音堂（后至陕州、

潼关、西安等地），向东经徐州北上通济南、青岛，南下达浦口、上海，由徐州继续东行即达海州大埔港出海，由海路南下到上海，北上至青岛，能够与诸多通商口岸直接联系。郑州从交通区位上来说可谓是四通八达，居于中原近代交通运输网的核心位置。

## III 新式交通体系下郑州地域构造的变容

以铁路为代表的新式交通被引入中国之后，由于其强大的运输功能，改变了人员、商货的基本流向，传统的运输渠道由此发生转换，冲击并改变了原有的地域构造。铁路沿线及其辐射区域成为继沿海、沿江之后，经济增长速度最快的区域。铁路的筑通，改变了中原地区的交通布局，郑州处于十字交通的核心位置，从而获取了得天独厚的发展优势，逐步发展成为地域经济的中心。铁路作为郑州连通外部世界的桥梁，改变了该地域传统、落后的状况，外向型经济得以确立，从而引发区域经济空间的演化。铁路线的铺设亦带来区域市镇的兴衰更替，传统市镇则趋于衰落，铁路沿线一批新兴市镇悄然崛起。

### 1 地域经济中心的位移

在铁路开通前，郑州只不过是一座乡村气息浓郁的小县城，在工商业和政治上均没有多少价值。然而，铁路的筑成使得郑州可以联络各通商口岸，客货交往旋即频繁起来，其经济地位亦逐渐得以提升。这给原有的黄河、卫河及运河水路交通带来极大冲击，压倒了河南省最大的市场——周家口，一夺省城开封的繁荣势头，独占长江、黄河间中原最大的货物集散市场之重要地位<sup>14</sup>。优越的交通区位条件，给封闭、衰落的郑州带来了发展的契机和驱动力，工商贸易活动日益繁盛，逐渐发展成为与开封相匹敌的商业都市。

铁路开通后，郑州地域经济的中心逐渐发生了显著位移。未有铁路之前，区域经济的活发地主要限于水运便利之所，黄河、淮河、汉水和卫河水域是区域农作物

的主要产地，同时也是区域经济商贸的中心，诞生了周家口、朱仙镇、道口镇、社旗镇等著名的沿河商业市镇。随着铁路的筑通，郑州地域的物资集散态势发生了明显改变。平汉铁路的筑成使得郑州以南的铁路取代了周家口水路运输的大部分，并且影响到河南省西南部的汉水水运，铁路对该区域与汉口间贸易的打击，比周家口更甚。陇海铁路西展之后，显然给区域水路交通带来严重的负面影响，中国西部腹地的物资基本上不再通过黄河水运，而是经由陇海铁路和郑州这个交通枢纽，连通平汉、津浦铁路，与上海、汉口、天津等通商口岸往来贸易。在铁路的联动作用下，郑州逐步发展成为中原地区粮食、棉花等农产品及工业品的转运中心。1920年前后的调查结果显示，“郑州的发展，是最近十几年的事情，即铁路开通以来，河南、陕西、甘肃、山西西南部的物资以此为自然的集散中心地，客商频繁往来，遂形成今日的隆盛局面”<sup>15</sup>。郑州市场圈的影响范围因之拓展，从而助长了郑州商业中心地的形成与殷盛。

郑州地域经济中心地位的确立还体现在金融的地域构造方面。在铁路通车之前，郑州银行业基本上是一片空白，除豫泉官钱局郑州分局之外，仅有数家银号和一些带有抵押融资职能的当铺。铁路通车使得郑州成为连通中国西北的门户，商务活动大大增加，刺激了郑州金融业开始从无到有、由小到大大迅速发展，各大银行纷纷在郑设立分支机构。就1930年代中期而言，郑州计有中国农民银行、上海商业储蓄银行、金城银行、河南农工银行、浙江兴业银行、中央银行、中国银行、交通银行、中国农工银行、北洋保商银行、陕西省银行和大陆银行等12家银行，其中中国农民银行等5家为分行，中央银行等3家为支行，中国农工银行等4家为办事处。而同期省城开封仅有银行7家，除河南农工银行为总行之外，其余均为支行和办事处，洛阳更是只有河南农工银行和中央银行两家银行的办事处。金融机关的多寡及其分设机构的规格水准，既是一个地域市场繁荣度的晴雨表，同时也是该城市在区域中

经济地位的一种表征。

## 2 地域经济空间的拓展

郑州地域受交通运输条件的限制，20世纪之前基本上仍旧保持耕织结合的自然经济形态，商品流通及市场结构简单，交换多在生产者与消费者之间直接进行，地域经济空间非常小。农作物主要不是作为商品生产出来的，而是对消费后的剩余进行出售，大都仅流通于农村附近的集镇市场圈，真正通过长途贸易网络流入市场的相当有限。

20世纪初起，平汉、陇海铁路的筑通并交汇于郑州，为郑州地域经济的发展注入了新的要素，一改郑州地域传统封闭的面貌，扩大了沿线地区商品输出的范围，也使得郑州的商品贸易范围大为拓展。郑州地域交通运输状况的改观，大大缩短了联络通商口岸的时间，使得原本偏远封闭的乡村市场亦能够通过近代交通方式联结口岸市场乃至国际市场。

铁路运输具有速度快、运量大、运价相对低廉、适合批量商品的长途贩运等优点。平汉、陇海两大铁路干线的贯穿，使得郑州地域的农民可以籍此便利，大量自产地运销产品，在市场上进行交换。铁路沿线地区的农民，在较高利润的驱动下，逐渐改变了土地利用方式，因地制宜，从事经济作物的种植<sup>16</sup>。区域供需的畅通使得农作物生产已不可能封闭在农家自用的小天地里，商品化生产成为可能，农民生产的目标指向开始由自给自足转化为商品，商品化逐渐成为农作物生产的主流，由此推动了区域经济作物种植的市场化转向。郑州及其周边地域农作物种植专区亦逐渐形成，如豫东陇海铁路沿线花生种植区、平汉铁路南线许昌一带烟草种植区、豫西豫北棉花种植区等等。

铁路的筑通提升了沿线地区商贸与人员活动的频度，拓宽了流通的渠道，调剂供需平衡，从而实现了区域内外生产、消费和信息的有效沟通。就区域棉花产销而言，1936年河南棉产总量为130余万担，其中农家自身消耗30余万担，其余100余万担则流向市场。除本省纱厂消耗省内

皮棉 25 万担之外，输出境外者常达 80 万担左右<sup>17</sup>，多利用铁路经郑州转运至上海、天津、汉口、青岛等终端消费市场或者国际市场。郑州作为陇海、平汉铁路的节点，由一个封闭落后的小县城一跃成为 1920 年代中国最大的原棉转运市场之一。除河南本省来棉外，还有陕西、山西两省的来棉，每年达数十万至百万担，地域商业空间随之发生深刻变化。

铁路通车之后，郑州近代意义上的机器工业开始从无到有、逐步得以发展。最早建立的是一批铁路附属工厂，如郑州机器厂、机务修理厂、电务修理厂、材料厂等，为铁路提供配套服务，同时兼营地方业务。这些交通伴生型工业的发轫，体现出明显的铁路特色。基于交通区位和铁路沿线产棉区的考虑，上海企业家穆藕初选择在郑州设立豫丰纱厂，建成于 1920 年，是当时河南省规模最大的棉纺织企业。纱厂拥有纱锭 50000 枚，每年消费皮棉达 10 万担<sup>18</sup>，其原棉的运入和产品的销主要依托铁路。

近代运输业使得城市之间的空间距离相对缩短，往来时间大为减少，运输费用下降，加速了人口、商品、生产和市场的集中，推动了近代城市的建立和扩大<sup>19</sup>。通过铁路交通网络，郑州不仅密切了与北方口岸城市的联系，而且与上海、汉口等通商口岸交易频繁，加速了区域经济的向外化发展，从而拓展了地域经济的空间。

### 3 铁路沿线市镇勃兴

从交通社会学的意义上来说，一条交通线所经之地，往往给沿线的重要站点带来巨大的物流、人流和信息流，使之成为人口物流集聚地，继而为此处的居民提供从事商贸、手工业等非农业的条件，从而最终形成市镇<sup>20</sup>。

在 19 世纪末季之前，郑州地域的市镇基本上是沿着水运网络或临近行政中心，一般规模较小，呈点状无序分布。以铁路为代表的新式交通工具的出现，使得生产地和销售地的相对位置随之发生变化，靠近交通线地区的交易成本无疑相对较低，于是铁路沿线人员及商贸活动开始集聚，

一批市镇悄然兴起。就华北市镇发展的态势而言，“如果说，明代中期至清代前期是江南市镇勃兴的黄金时代；那么，华北平原的市镇勃兴，则大致是发生在 19 世纪末叶到 20 世纪 30 年代的近半个世纪里”<sup>21</sup>。而且城市行政等级或供给职能不再是决定华北城市兴衰的唯一因素。在腹地市场中的位置，与通商口岸的交通方便与否，成为决定城市在近代区域系统中地位的重要因素<sup>22</sup>。这一阶段郑州地域市镇的勃发，其中固然存在方方面面的原因，但区域铁路交通体系的初步构建无疑是非常重要的一个因素。

平汉铁路、陇海铁路的贯通使得区域发展重心发生转移，原本分散的地域结构由于铁路交通网络的形成而呈现集聚的态势。在平汉、陇海铁路所构成的“十字”交通线上，几乎汇聚了河南省全部的重要城市，铁路沿线涌现大量中小市镇，集中分布在两大铁路干线上，漯河、周口和焦作成为新出现的、连接北京和武汉以及上海（1927 年后）的市场中心中最繁荣的市镇，而像这样的城市当时有一打之多<sup>23</sup>。据 1935 年的统计，在河南省市镇密集度最高的 20 个县中间，90% 位于黄河南岸一侧的平汉铁路沿线、开封道地区以及黄河北岸一侧的河北道地区。就交通条件而言，位于铁路（包括平汉、陇海和道清铁路）沿线者达 12 个县之多，位于河道沿线者 5 个县<sup>24</sup>，由此可见区域市镇的空间布局与交通具有密切的关联性。洛阳、安阳、新乡、许昌、漯河、确山等铁路沿线城市迅速成长，同郑州、开封一起构建成中原地区的城市体系。

随着郑州地域铁路沿线市镇的兴起，人口也在向这些新兴市镇缓慢、稳步地迁移。从整体上来看，河南人口在近代以来是沿着两个方向持续迁移的：一是向着水源比较丰富的河流两侧集中，二是向着铁路或公路沿线地带集中，沿交通线区域的人口一般较为稠密<sup>25</sup>。与平汉铁路沿线城市迅速崛起相比，被称为“八省通衢，势若两京”的河南省城开封却相对衰落了。自 20 世纪初至 1930 年代中期，开封的城市人口缓慢增长<sup>26</sup>，经济发展亦非常迟缓。就

发展速度和城市经济运行态势而言，显然与相邻的新兴交通功能型城市郑州不可同日而语<sup>27</sup>。致使开封相对衰落的因素固然很多，如黄河泛滥、运河淤塞、战乱纷扰等等，但以铁路为主的近代交通网络取代传统的水陆交通网络，使得开封失去了往日的中心地位，被新的交通格局挤于一隅，这显然是致使其衰落的主要原因<sup>28</sup>。交通枢纽地位的旁落，开封以西和以东两个铁路交汇点——郑州、徐州的崛起，给这座行政中心城市带来前所未有的冲击。尽管洛阳、开封的水路运输已极其萎靡，但因其同时为铁路交通联络地，水路与铁路的沟通强化了其在转运中的地位，两地因此得到一定程度的发展。除此之外，开封因位处区域的政治中心地，而在此后一个较长的历史时段保持着相对于郑州的优势地位。

#### IV 结 语

从历史的长时段来看，郑州地域交通格局经历了从自然力导向的传统河运、驿路到机械动力主导的近代铁路的演变，从而为区域社会变迁带来了前所未有的变革力量。铁路的修筑从根本上改变了郑州地域的腹地交通，它不仅仅大大提高了运输效率，而且摆脱了地理条件的制约。20世纪初华北区域发展的速度明显加快，超过了同时期的长江中下游地区，其中原因固然很多，但铁路交通网络的初步形成，对于加速华北地区的发展以及区域结构的改变，无疑起到强劲的推动作用。这种改变首先发生在铁路沿线和通商口岸附近地区，铁路打通了以往因交通不便而处于封闭状态地区，使其与以通商口岸为中心的城市体系建立了一种新的联系<sup>29</sup>，它突破了郑州地域发展的时空限制，其地域构造遂发生深刻变化。

铁路将郑州地域的穷乡僻壤与省内外诸多城市中心直接联系起来，为区域经济资源的配置注入了新的要素。铁路为其经过的地区提供了新市场，改变了原有的商品流通路线，有助于提升经济作物种植的区域化、市场化和商业化程度，促动地域

经济布局的改观。铁路缩短了郑州与贸易港口或通商大都市之间的时空距离，有助于推动郑州地域商业空间的拓展，使得商品向更广阔的地域渗透，地域经济的空间容纳力随之增强。以铁路为代表的近代交通促进了郑州地域经济中心职能的强化，郑州由此快速崛起，并且铁路交通对于郑州城市的影响力延续至今，仍然是该地域发展的强劲动力。

附记：本文系2008年度爱知大学青年研究助成“铁路と郑州都市化の進展”的研究成果及中国教育部人文社会科学重点研究基地重大招标项目“现代交通体系与华北区域社会变动研究”（课题编号：08JJD840191）的中期成果之一。

<sup>1</sup> 日本爱知大学大学院中国研究科博士后期课程, 南开大学历史学院博士生。

<sup>2</sup> 陇海铁路又称陇秦豫海铁路, 是西起中国甘肃省兰州市、东至江苏省连云港的一条东西交通干线, 途经陇(甘肃)、秦(陕西)、豫(河南)、海(江苏海州), 全线长 1750 千米。陇海铁路并非是一次成路, 而是分段建设而成。最初是在汴洛铁路(开封至洛阳, 1908 年底建成通车)的基础上向东西方向延展, 直至 1952 年才最终完工。平汉铁路为联结北京和汉口的一条南北交通干线, 1906 年建成通车, 全线总长 1214 千米。该线初称卢汉铁路, 继称京汉铁路, 后称平汉铁路。为统一起见, 本文除在引文中沿用原有称谓外, 余则概称平汉铁路。铁路(railway)是以机车牵引列车在两条平行的铁轨上运行、从而实现人或者货物空间位移的一种陆上交通方式, 铁路的应用标志着近代交通运输业步入了一个新的历史阶段。陇海、平汉铁路在郑州交汇, 由此带动了这座城市的快速成长。

<sup>3</sup> 郑州既是一座城市, 同时又是一个区域。那么在论及郑州的地域构造时, 则要考虑郑州城市的地域构造和郑州区域的地域构造两个层面。郑州城市的地域构造是指构成城市的各种元素, 如人、建筑物、街道等的空间位置、分布密度和分布形态。城市的空间结构及功能分区, 受城市的地理环境制约, 因交通条件的改变而改变, 同时亦受城市历史的影响, 它是一个长期发展的结果; 郑州区域的地域构造是指该区域的各构成要素的空间结构状况, 如市镇的分布、人口的聚散及流动、交通状况、核心——外围结构、区域经济的布局等等。本文中的郑州地域并非是一个行政区划的概念, 而是一个因铁路而兴、影响区域经济变动的泛郑州的概念, 近乎郑州经济圈的意涵。

<sup>4</sup> 林富瑞、陈代光:《河南人口地理》, 河南人民出版社 1983 年版, 第 177-178 页。汴河源出郑州附近荥阳大周山, 东流经开封、商丘、徐州合泗水入淮。隋炀帝开通济渠, 引黄河入汴, 从而沟通黄河、淮河及长江。五代和北宋时期开凿了源自郑州的金水河、蔡河, 在开封与汴河相汇, 从而形成了汴河水系及开封这个水运中心, 也使得郑州依托水运与外界的联系有所增加。

<sup>5</sup> 侯全亮:《郑州至开封古代水运兴衰之研究》,《黄河科技大学学报》2008 年第 4 期。

<sup>6</sup> 贾鲁河的说法有三: 一是系元代贾鲁奉元顺帝之令所开之黄河, 大约自河南仪封、睢县、考城、商丘、虞城、夏邑, 山东曹县、单县而至江苏徐州, 与今天的贾鲁河并非是一回事; 二是今贾鲁河, 本名孙家渡河, 为明代刘大夏所开。1448 年黄河决于荥泽孙家渡口, 漫流祥符、尉氏、扶沟、通许、洧川、临颖、郾城、商水、太康、项城诸县, 至寿州入淮。刘大夏于 1494 年修浚孙家渡口, 别凿新河 70 余里, 导水南行, 经中牟、朱仙镇下至项城, 南倾入颍, 以杀黄河之势, 并资通运, 作为黄河故道, 航运价值不大; 三是本文所言造就朱仙镇崛起的贾鲁河, 源自郑州属地荥阳东南诸山, 上源有索、金、须、郑诸水合流于郑州附近, 东流经中牟县北, 由东南流经开封朱仙镇, 折南经尉氏、扶沟, 至周家口合汝、颍二水为沙河, 下达淮河。孙家渡河以黄河为水源, 黄河泥沙易使河道淤塞; 而贾鲁河以索、金、须、郑诸山源为水源, 则河道稳定, 航运畅通。至明末时期, 贾鲁河取代汴河而成为该区域包括郑州联系外部世界的通道, 沿河的朱仙镇藉此得以迅速发展, 成为区域重要的水陆转运中心。到了清朝后期, 因黄河泛滥, 贾鲁河淤积, 朱仙镇丧失交通区位而趋于衰落。参见李长傅:《朱仙镇历史地理》,《史学月刊》1964 年第 12 期。

<sup>7</sup> [美]张信:《二十世纪初期中国社会之演变——国家与河南地方精英 1900-1937》, 岳谦厚、张玮译, 中华书局 2004 年版, 第 25 页;《河南公路交通古今》, 郭颖生编:《中州今古》, 中州今古出版社 1987 年版, 第 36 页。

<sup>8</sup> 刘海岩:《近代华北交通的演变与区域城市重构(1860-1937 年)》, [日]渡边惇:《20 世纪前半华北地域の都市近代化にたいする日本の影響》(研究报告书), 驹泽大学文学部 2002 年版, 第 155 页。

<sup>9</sup> 西线: 自开封府西行, 经中牟县圃田驿、郑州管城驿、荥阳县索亭驿、汜水县驿、巩县洛口驿、偃师县首阳驿、洛阳县周南驿、新安县函关驿、澠池县义昌驿、蠡城驿、陕州硤石驿、甘棠驿、灵宝县桃林驿、阌乡县鼎湖驿至关东店出境(接陕西省华阴县), 全长 450 公里, 为东西横贯河南省的一大干路; 北线: 自郑州管城驿北行, 经荥泽县广武驿过黄河, 至获嘉县亢村驿, 再经新乡县新中驿、汲县卫源驿、淇县淇门驿、汤阴县宜沟驿、安阳县邺城驿至丰乐镇出境(接河北磁县), 全程 210 公里; 西北线: 自郑州

所属荥泽县广武驿经武陟县驿、河内县覃怀驿至泽州府（山西晋城），全程 115 公里，是晋豫交通要道。参见河南省地方志编纂委员会编：《河南省志·公路交通志》（第 38 卷），河南人民出版社 1991 年版，第 19-21 页。

<sup>10</sup> 杨克坚主编：《河南公路运输史》，人民交通出版社 1991 年版，第 99 页。

<sup>11</sup> 李文耀：《铁路与中国城市的发展》，《人民铁道报》2001 年 4 月 28 日。

<sup>12</sup> 宓汝成：《中国近代铁路史资料（1863-1911）》（第 1 册），中华书局 1963 年版，第 169 页。

<sup>13</sup> 林传甲：《大中华河南地理志》，中华印刷局 1920 年版，第 97 页。

<sup>14</sup> [日]横滨正金银行：《河南省郑州事情》，调查报告第 12 号，横滨正金银行 1920 年版，第 1-2 页。

<sup>15</sup> [日]青島守備軍民政部鐵道部：《河南省郑州事情》，青島守備軍民政部鐵道部 1922 年版，第 7 页。

<sup>16</sup> 沈松桥：《经济作物与近代河南农村经济，1906-1937——以棉花与烟草为中心》，台湾中央研究院近代史研究所：《近代中国农村经济史论文集》，台湾中央研究院近代史研究所 1989 年版，第 341 页。

<sup>17</sup> 全国棉业统制委员会河南省棉产改进所：《河南棉业》，河南省棉产改进所 1936 年版，第 26 页。

<sup>18</sup> 行政院农村复兴委员会：《河南省农村调查》，商务印书馆 1934 年版，第 2 页。

<sup>19</sup> 靳润成：《中国城市化之路》，学林出版社 1999 年版，第 57 页。

<sup>20</sup> 谷中原：《交通社会学》，民族出版社 2002 年版，第 209 页。

<sup>21</sup> 从翰香：《近代冀鲁豫乡村》，中国社会科学出版社 1995 年版，第 118 页。

<sup>22</sup> 刘海岩：《近代华北交通的演变与区域城市重构（1860-1937 年）》，[日]渡边惇：《20 世纪前半华北地域の都市近代化にたいする日本の影響》（研究报告书），驹泽大学文学部 2002 年版，第 159 页。

<sup>23</sup> 朱毅等编：《河南县情》，河南人民出版社 1990 年版，第 63-67 页；[美]张信：《二十世纪初期中国社会之演变——国家与河南地方精英 1900-1937》，岳谦厚、张玮译，中华书局 2004 年版，第 25 页。

<sup>24</sup> 从翰香：《近代冀鲁豫乡村》，中国社会科学出版社 1995 年版，第 133 页。

<sup>25</sup> 林富瑞、陈代光：《河南人口地理》，河南人民出版社 1983 年版，第 57 页。

<sup>26</sup> 程子良、李清银主编：《开封城市史》，社会科学文献出版社 1993 年版，第 213-217 页。在汴洛铁路通车的次年（1910 年），开封的城市人口为 159,729 人，1925 年则上升为 226,758 人，15 年间增长 42%，人口呈不平衡增长，自然增长率多为负数，人口的增加属于移民、经商、公职派驻等社会增长。此后，开封城市人口整体缓慢增长。1926 年 229,483 人，1927 年 230,623 人，1930 年为 236,547 人，1931 年上升为 251,629 人，1934 年为 287,808 人，而 1935 年突降为 203,341 人，1936 年复增至 307,071 人，10 年间人口大约增长 34.7%。

<sup>27</sup> 值得说明的是，尽管郑州在铁路通车后得以凭借交通区位优势而迅速发展，但在 20 世纪二三十年代，不论是城市空间范围、人口数量还是经济总量的绝对值，开封均高于郑州。直至建国以后，郑州的各项指标才逐渐超越开封。郑州的大发展主要表现在速度和态势层面，是相对于自身及周边地区而言的；开封的衰落亦表现在发展速度和经济运行态势方面，与自身及郑州相比较而言，是一种相对的衰落。

<sup>28</sup> 程子良、李清银主编：《开封城市史》，社会科学文献出版社 1993 年版，第 247 页。

<sup>29</sup> 刘海岩：《近代华北交通的演变与区域城市重构（1860-1937 年）》，[日]渡边惇：《20 世纪前半华北地域の都市近代化にたいする日本の影響》（研究报告书），驹泽大学文学部 2002 年版，第 160-161 页。