

Title	铁路与近代郑州城市的兴起(1905-1937)
Author(s)	刘, 晖
Citation	大阪大学中国文化フォーラム・ディスカッションペーパー. 2009-1 P.1-P.11
Issue Date	2009-02-25
Text Version	publisher
URL	<a href="http://hdl.handle.net/11094/13724">http://hdl.handle.net/11094/13724</a>
DOI	
rights	
Note	

*Osaka University Knowledge Archive : OUKA*

<https://ir.library.osaka-u.ac.jp/>

Osaka University



**Osaka University  
Forum on China**

Discussion  
Papers  
in  
Contemporary  
China  
Studies

No.2009-1

## 铁路与近代郑州城市的兴起（1905-1937）

刘 晖

## 铁路与近代郑州城市的兴起（1905-1937）<sup>\*</sup>

2009年2月25日

刘 晖<sup>†</sup>

---

<sup>\*</sup> 本論文は中国現代史研究会月例研究会（2008年5月，大阪商業大学）における報告をもとに加筆したものであり，日本語訳（根岸智代訳）は，中国現代史研究会『現代中国研究』（第24号，2009年3月）に掲載予定である。

<sup>†</sup> 南开大学历史学院2006级博士生（导师：江沛教授）、爱知大学大学院中国研究科博士后期课程  
(liuhuide5051@yahoo.com.cn)

## I. 问题的提出

从近代中国城市史的发展脉络来看，铁路枢纽型城市的崛起，构成了城市发展的一个新的类型。近代中国的铁路虽然线路稀少，配置偏低，技术经营水平亦不高，但在社会生产还不发达的情况下，其在交通运输业中的重要作用日益彰显。以铁路为中心的近代交通体系的初步形成，为大规模长途贩运、中外商品交流以及市场的进一步扩大提供了可能，改变了中国过去陆路交通极不方便的状况，铁路沿线区域成为近代中国继沿海沿江地区之外重要的经济成长区，以铁路枢纽型城市为经济及贸易节点而展开的新的经济与贸易网络，成为改变近代中国经济与贸易格局的重要推动力量。随着平汉、陇海铁路的筑通，郑州遂成为一座新兴的铁路枢纽型城市。

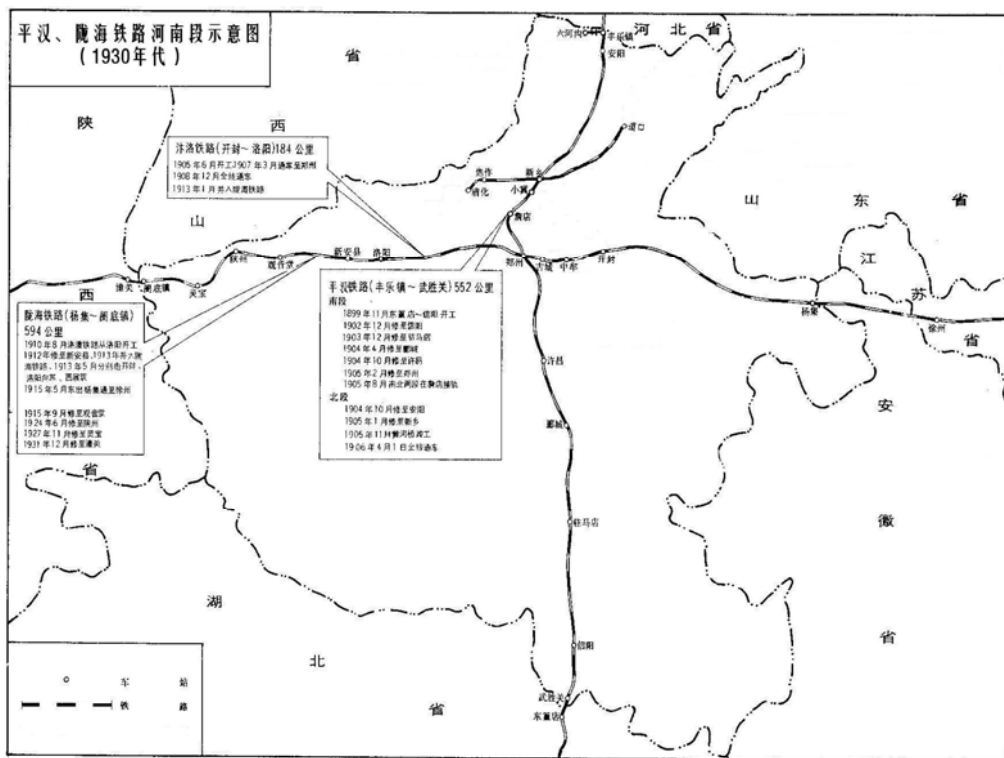


图1 平汉、陇海铁路河南段线路图

资料来源：[河南省地方志编纂委员会：扉页插图部分]，在原图的基础上略有更改。图中纵向延伸的铁路是平汉铁路（该铁路初称芦汉铁路，后称京汉铁路，1928年后继称平汉铁路），豫北较短的铁路是平汉铁路的支线路清铁路；横向贯穿河南省的铁路是陇海铁路，两路在郑州交汇，构成十字交通枢纽。

郑州位于河南省中部偏北，北临黄河，东、南接黄淮平原，占有重要的地理位置。郑州在商代曾经有过辉煌的历史，后几经盛衰，19世纪末期沦落为经济上自给自足的小县城，“城区面积仅2.23平方公里，人口不过2万”[郑州市地方志编纂委员会1997：3]。1905年与1909年，平汉铁路和汴洛铁路（陇海铁路的前身）相继筑成，郑州处于十字交叉点，即通过平汉铁路北可达北京，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（后至西安等地），向东经徐州北上通济南、青岛、天津，南下达浦口、上海，由徐州继续东行即达海州大埔港<sup>1</sup>出海，由海路南下到上海，北上至青岛，能够与诸多重要通商口岸直接联系，可谓是四通八达。作为平汉、陇海这两条南北与东西铁路干线的结点，郑州居于中原近代交通运输网的核心位置（参见附

<sup>1</sup> 今属连云港市。1926年7月，陇海铁路徐（州）海（州）段通车大埔，陇海铁路管理局遂建大埔港，港口位于临洪河口，后因临洪河淤积严重，终废弃不用，并于1930年代初另辟连云港，作为陇海铁路的终端海港。

图)。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，河南省内及周边诸省的很多商品均以之为集散地。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”[青島守備軍民政部鐵道部：7]。优越的交通区位优势，给封闭、衰落的郑州带来了发展的契机和驱动力，从而推动了近代郑州的城市化进程。

郑州被称为“火车拉来的城市”，但具体到郑州是怎样被火车拉来的？却知之甚少。由于研究视角的不同，以往对于郑州究竟是如何凭借铁路的助力推动其城市化进程的探讨还不足够<sup>2</sup>。在前人研究的基础上从微观上考察铁路与近代郑州城市化进程之间的互动关系，是本文的意图所在。

## II. 铁路与郑州城市工商业的初兴

从根本上来说，城市化的动因来自经济发展，而经济发展主要包括工业和商业两方面。近代城市化尽管是以商业化为主的，但已经是具有初步工业化背景的商业化[隗主编：6、10]。铁路通车之前，郑州仅有一些手工业工场，现代意义上的机器工业几乎一片空白。交通状况的改善，为郑州城市工业的发展奠定了基础。然而在铁路筑成的最初几年，郑州工业化并未呈现大的发展势头，主要原因有二：一是当时国内的工业化处于起步阶段，这一背景下的郑州现代工业基本上是零起点；二是农产品商品化初期，铁路运输的功效不可能立即显现。一旦铁路交通网络的整備，刺激工业化步入快速发展的轨道，商货运输需求激增，铁路对工商业的促进作用就会凸显出来。

郑州的工业多与铁路相关联，带有明显的铁路特色，交通区位优势使然。铁路附属的一批工厂，是郑州工业化的先声，主要有郑州修理厂、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。郑州一厂（修理厂）建于1907年，初建时规模并不大，厂房面积1140 m<sup>2</sup>，有汽机2座，75马力电机1台，其他机械29具[铁道部铁道年鉴编纂委员会编：629-631]，后有所发展。郑州机器厂直属北京政府交通部，是郑州较早建立的工厂之一。厂址位于陇海铁路和平汉铁路的交叉点附近，临近郑州停车场的东部，便于山西的铁和煤炭的运入，这对于兼具冶铁和铁器制造性质的工厂来说，提供了有利的发展条件。该厂计有男工100余名，女工20余名，并聘有外国技师[束垂同文会：513]。郑州机务修理厂计有职员12人，工人216名，主要制造机车应用配件以及机车、货车的修理。郑州电务修理厂建于1914年，共有职员15人，工人119名。全厂占地4000 m<sup>2</sup>，各种修理室、库房等计20间[铁道部铁道年鉴编纂委员会编：632-635]，拥有各类电修工具，承担电话、电路、发电机、发动机、轧票机等修配业务。

铁路因素的带动，使得郑州的民族工业从无到有、逐步发展起来，当然这与中国工业化发展的时代背景也是分不开的。自1910年代起，郑州陆续建立了一些工业企业，如：1913年上海大华火柴厂在郑建立分厂，日产火柴20箱；1914年明远电灯公司成立，有75千瓦蒸汽发电机1台，一些店铺、官署和富户开始用电；1915年筹建了贫民工厂，设织、木、席3科，收工徒23人；1916年德丰面粉厂、郑州面粉厂建成投产；1917年公益营造厂成立，并承建豫丰纱厂；1918年中华蛋厂和志大蛋厂投产，后者日碎蛋10万个；1920年大东机器厂建成，有工人50多名；1922年华原兴铁工厂成立，制造轧面条机、弹棉花机等；1922年商务印书馆郑州分馆开业[曹、刘：228-229]。1920年代中期以后，豫中机器打包股份有限公司、郑州大中打包厂以及协和打包厂相继建立，从事皮革制造的豫康制革厂、西北制革厂亦具有一定的规模。从整体上来看，郑州新式工业是在非常虚弱的

---

<sup>2</sup> 参见[张瑞德；隗主编；何主编；吴应銑；李；袁；吴俊范；江]。

城市手工业基础上起步的，呈现出机器生产与手工制作并存、工业的本土化倾向、规模一般较小、依托铁路而兴等特点，几乎全部集中在轻工业生产方面，资本基础大都较弱，这也是近代中国民族资本发展历史的一个基本特征。其中规模较大的几家工厂集中在皮革、棉花打包、棉纺领域，属于来料加工性质，需要进行大批量的原料及其产品的运输，这些工厂的兴建、发展与铁路具有紧密的联系。

据时人的判断，郑州因据交通要衢，孕育着成就大市场的能量，将来必然成为汉口以北内陆的中心市场，其前途不可限量。特别是郑州控制着陕西、河南的产棉地市场，将会成为纺织工业的重镇[吴世勋；青島守備軍民政部；東亞同文会：513]，这些预见在郑州的城市化进程中大体上得到了证实。郑州当时最大的一家纺织企业——豫丰纱厂，于1920年5月建成投产。初有纱锭3万枚，后增至5.64万枚，布机234台，男女工及童工4000余人。建厂初期的三、四年，纱厂运营状况良好，获利颇丰，年盈利10万至30万元，1928年因兵乱导致布价高腾而棉花价格下落，故该年度盈利最多，达100余万元，此后年份多陷入亏损境况[金陵大学农学院农业经济系编：316]。其创办者穆藕初，曾留学美国。尽管豫丰纱厂采用的是优于传统经营方式的现代管理模式，但由于1930年前后世界经济危机的冲击，中国国内市场萎靡，纱厂内部屡发劳资纠纷，加之中原一带战争、匪祸连绵，纱厂连年亏损，最终难以为继。先是因经营困难租给美商慎昌洋行，1934年由中国银行天津分行贷款收回自办[马：286-287]，纱厂总经理易人。这种恶劣的时代环境，无疑给郑州城市工业的整体发展带来了负面影响，迟滞了其工业化进程。

据河南省政府秘书处1934-1935年的统计，永安、申新、大成和大兴纺织股份有限公司等大型纺织企业纷纷在郑州设立分公司，其注册资金分别为1200万元、300万元、140万元和300万元[河南省政府秘书处：101-104]。诸多纺织企业的兴办，与郑州交通便捷、棉市繁荣等自身优势是分不开的，形成了郑州城市工业的一大特色——棉纺，这种历史特点一直延续到今日。在1930年代中期，郑州城市工业有了一定的基础，相对于铁路通车初期所建企业而言，很多新设企业具有规模大、资金雄厚、业务量大等特点，唯一不变的是这些企业同样与铁路运输有着密切联系。

平汉、陇海铁路的筑成，使得郑州居于南北交通的要冲，恰好位于天津和汉口商圈的分水岭。铁路运输的快捷大大缩短了内陆与通商口岸间的时空联系，与此同时，郑州也在各通商口岸对内地、特别是西部地区进行经济辐射的过渡链上，起到一定的带动和桥梁作用[吴俊范]。铁路通车前，郑州的商户多为天津商人。随着平汉铁路的开通，汉口客商日益增多，两地商民的进驻促进了郑州商业的繁荣。铁路交通的便捷，亦吸引日商进驻，从事棉花、牛皮、杂货等的买卖，交易额在“1918年为60-70万元，1919年则达300万元以上，仅仅两三年时间，日本人开设的店铺达13家以上，主要有武林、三井、日信、铃木、大仓、安部、义信、三宜等洋行及高田商会等”[青島守備軍民政部：4；青島守備軍民政部铁道部：14-15]<sup>3</sup>。日商还在福寿街开办了专门从事桐木买卖的公司，如复信洋行、巽洋行、南海公司等[青島守備軍民政部铁道部：755-757]。此外，英美等国商人亦借铁路交通之利，在郑州进行商品贸易，主要有从事煤炭贩卖的英国福公司，从事石油销售的美国美孚公司、英国亚细亚公司，以及从事烟草买卖的英国英美卷烟公司等。

<sup>3</sup> 便捷的铁路交通带来了贸易的繁荣，郑州市场上日商渐多。三井、日信、武林、安部、铃木等洋行专门从事棉花购销，贸木、三宜、高田、黄泰、大仓、汤浅等洋行从事皮毛、杂货生意，亦有其它二、三日资洋行从事米、麦、胡麻、花生、蔬菜、水果、兽油等粮油果蔬的贩卖，生意隆盛。由于1919年中国大规模反日运动及1920年日本国内财界混乱的影响，日商铃木洋行、安部洋行、义信洋行、三宜洋行等从郑州撤离，待1921年形势有所缓和，特别是郑州被正式辟为商埠之后，一些日商复又进驻。除进行商业贸易活动之外，亦有日商在郑从事轻工业生产，如中华棉行的草刘氏发起筹建了棉花压榨工厂等。

1918-1922年间的调查[东亚同文会：755-757；青岛守備軍民政部鉄道部：38-43]显示，当时郑州的商业颇为繁盛。就洋货丝绸铺而言，年销售额达2万元以上的达21家，其货源主要来自各大通商口岸，货物的绝大部分通过铁路输入；煤炭经销店除福公司代办处之外，还有井泾通益公司、福豫公司、协丰煤厂、协玉煤厂等，均设在火车站附近，所销售煤炭为焦作的无烟煤、丰乐镇的块煤和井泾六河沟煤矿的有烟煤，每年大约销售五、六万吨，客户主要是铁路附属工厂及铁路沿线的企业，部分民用；郑州的粮行大约有10余家，如庆泰恒、新和恒、玉顺东、王义聚、同义昌、信美成、振兴合、义合、天兴恒、复兴成、宝盛隆等，主营粮食的批发和零售，主要自平汉铁路南部沿线购运进来。

棉业是郑州城市工商业的重要组成部分。在铁路修筑之前，郑州没有棉花这个行业，农业中植棉亦很少。20世纪初起，铁路网络的初成推动了河南省棉花种植的区域化和专业化，从水运到铁路运输的转变产生了足以使河南省经济面貌完全改观的经济力量[吴应銑]，郑州则成长为中原地区重要的棉花中级市场。铁路通车初期，西路棉商和少数棉农，只是随身携带絮棉和籽棉，在郑州火车站附近出售。随着陇海铁路的东西展筑，棉商渐多，棉花的交易场所——花行得以诞生，并于1916年成立了郑州花行同业公会。先后设立的花行有玉庆长、立兴长、德记、德昌、慎昌、复信、仁记、谦益和等10余家[张：17]<sup>4</sup>，其中德昌和立兴长的规模较大。“民国八、九年间，逐渐成市，在十一年至十四年间，交易极为兴盛”[狄]，郑州棉业市场圈的范围迅速拓展。1930年前后，郑州约有商户2000家，其中棉商居多，棉花交易中心位于饮马池。基于铁路交通之便，上海、天津、青岛、济南等地的纺织厂，均派人来郑州坐地收购。上海的申新纱厂，日本的三井、日信、吉田等大洋行，都是当时的购棉大户[张学厚：44]。每年春季1至5月、秋后10至12月为棉花交易最盛时期，买卖客商云集[鲁]。郑州的棉花交易额，1919年为35万担，1923年约30万余包（人力打包，每包约重180斤），1924年为50万余包，1927年约20万余包，1929年10万余包，1930年约5万余包[冯：127；陈]<sup>5</sup>。1930年之后，中原战乱的不利影响逐渐消弭，郑州的棉花交易市场复现昌隆。

郑州的市场结构和设施随着棉花贸易的繁荣而日趋完善，货栈、仓库、打包厂以及银行、银号等配套机构纷纷设立，其商品贸易体系得以初步形成。从整体上来说，商业发展的根本动力源于工业化，工业化的推进刺激了对原材料的需求，市场的需求是农民经济生产利益的保障。以铁路为中心的近代交通网络成为联系原料生产市场与消费市场的桥梁，是不可或缺的传输环节。铁路交通与城市聚集经济效应的复合作用，促进了近代郑州城市工商业的发展，带动了其商品贸易的繁荣。

### III. 铁路与郑州交通运输业的发展

在日本学者麻生平八郎看来，为实现促动经济发展方面的消费，产品通常需要运输。在资本及其一部分形成商品的循环内部，社会劳动的原材料交换是完成了，但原材料交换为产品在空间上的现实运动附加了条件，最终的结局就是通过交通工具实现产品的地域转移，到达消费场所，才意味着生产过程的完结[麻生：39-40]。也就是说，商品的运输过程相当于追加的生产过程，它是生产过程在特定意义上的延长。那么，铁路作为商品实体在空间上移动的载体，其意义不可低估。在近代

<sup>4</sup> 东亚同文会在1918年的调查《支那省别全志（河南卷）》中，记载当时郑州的花行有宝源恒、万顺长、玉庆长、信美成、义隆丰、西益和等。而日本青岛守备军民政部铁道部在1922年的调查报告《河南省郑州事情》中，记载当时郑州规模较大的花行有立兴长、盛丰、怡源、玉庆长、聚兴恒、祥记花行、兴华棉业公司、泰生堆栈、天增、集义成、捷和、三太、集盛元等，其中立兴长是三井洋行的代理店，盛丰是原茂木公司的特约店，怡源是武林洋行的特约店，玉庆长是日信洋行的特约店，聚兴恒是原铃木洋行的特约店，可见郑州当时的不少花行是日商的代理，或者与日资有千丝万缕的联系。由于三者时间上的差异，所显示的花行及数目有很大的变化，显示出郑州行业变迁的历史复杂性。

<sup>5</sup> 1929年和1930年的棉花交易量锐减，主要是此间中原地区战争频仍，加之自然灾害的影响，西路来棉甚少。

华北区域经济与贸易体系从传统自给自足向外向型发展的进程中，近代交通体系的根本意义在于，以低廉的价格使大量商品和人员在短期内进行长距离的交流，大大拓宽了人与物的活动空间[江]。在近代中国商品经济日趋活跃的背景下，郑州作为南北和东西交通干线的要衢，商品运输的需求大增，刺激了其交通运输业的快速发展。

平汉、陇海二路在郑交汇，大量货物需要装卸、转运，郑州运输业因之兴盛起来。据调查，郑州的货运公司有近 20 家，主营济南、青岛、徐州方面业务的有汇通、四达利、中国、利兴、捷运、悦来、公兴存等公司；上海方面主要有悦来、天顺、德丰等公司；汉口方面有元顺转运、公兴存、盛丰转运、新顺、玉成等公司；从事天津方面业务的主要是汇通公司[青島守備軍民政部鐵道部：30-31]。这些公司多与上海、汉口等通商口岸保持同业关系，运输便捷。

交通区位优势给郑州带来了大量的物资流通和人员流动，仅就物资流通方面（1920 年前后）而言，各路运抵郑州站或转运各地的商品带有明显的地域特点。由陇海铁路东线运转郑州的商品主要有花生米、石硷、燐寸（即火柴，作者注）和谷物等，其中每个月约有 40 吨开封制石硷由郑州转销各地；经由陇海铁路西线运来的商品主要有棉花、瓜子、干果、药材、牛羊皮、羊毛、烟叶等，其中棉花每年约 60 万担，陕西、河南、山西所占份额之比约为 5:3:2。药材的种类有山药、党参、地黄、杏仁、甘草等，产地为陕西、甘肃、河南西部、山西南部。在药材的收获季节，每个月约有 600-700 吨运抵郑州站，其第一运销目的地为汉口，第二是河南省的禹州（全国性的药品市场），第三是定州，第四是开封、徐州。而经由平汉铁路北线运达郑州的商品则主要是煤炭、瓷器、棉布和棉丝等，其中焦作煤炭由英国福公司和中原公司合同贩卖，每个月约在郑州卸 2400 吨，运往开封、归德（今商丘）15000 吨，洛阳方面 3000 吨以上。六河沟矿的有烟煤每个月有 700-800 吨在郑州装卸，多转销外地，本地留用的很少。此外，每月大约有 500 吨井泾矿的煤炭抵郑，全部为平汉铁路所用。棉布主要从天津输入，每月约 400-500 吨，大部分运销汴洛线一带及陕西、甘肃；由平汉铁路南线运入的商品主要有砂糖、棉丝布、铁器、石油、杂谷、纸和茶等，其中石油为美孚、亚细亚两公司的输入品，一个月约 600-700 吨，即 30 吨的列车 20 节左右，郑州卸用 4 车，开封方向 8 车，其余运销洛阳方向[青島守備軍民政部鐵道部：58-61]。

河南省各煤矿的产煤，主要依托铁路运销。1930 年至 1932 年底，通过平汉铁路运销的煤炭，由郑州站起运的数量仅为 576 吨，由其他车站转运至郑州站的煤炭量达 556310 吨，平均每年 185629 吨[河南省地质调查所：96-97]。而在 1931-1932 年底通过陇海铁路运销的煤炭，由郑州站起运的数量为 130926 吨，但由其他车站转运来的仅为 1720 吨，平均每年 66323 吨。1930 年前后，河南煤炭经由平汉铁路、陇海铁路年均运销量分别为 481651 吨和 144217 吨<sup>6</sup>。

就郑州运输业而言，原棉转运是其最重要的部分。随着近代交通网络的构建、对外贸易的增长以及棉纺织业的快速发展，原棉的生产由自给自足转化为商品。当原棉产出以后，除部分自用外，其余通过近代交通网络（以铁路为主，辅之以水路和陆路）到达原棉消费市场，其流通市场即转运中级市场随之兴起。陇海、平汉交汇处的郑州与平汉、长江接运处的汉口以及胶济、津浦交叉处的济南，成为当时中国最大的三个原棉转运市场[严：283]，郑州在近代中国的棉花转运体系中占据重要地位。

---

<sup>6</sup> 在河南省地质调查所 1934 年所做《河南矿业报告》中，列举的年均运销量，平汉铁路的郑州站为 185437 吨，陇海铁路的郑州站为 860 吨，仅计算了转运额的年平均值，实际应包括起运量。依据这种计算方法，其年运销量应分别为 185629 吨和 66323 吨。这里所涉及的仅是河南省各矿产煤利用平汉路、陇海路的运销量及其在郑州站起运或转运的数量，而不包括河北、山西、陕西等省的来煤[河南省地质调查所：99、104]。



平汉、陇海铁路的筑通，使得河南本省以及陕西、山西的棉花大量涌入郑州，棉花运销市场得以勃兴，1920年前后达到繁盛期。郑州转运销售的棉花，主要通过陇海、平汉二路运达，每年数十万担，大部分运销上海等各通商口岸，约占总量的 3/4，其余部分则销售本地或北方各纱厂。1928年10月至1929年9月，郑州市场的棉花流向上海 221783 担，汉口 20705 担，天津 8565 担，青岛 32634 担，本地或他埠 130363 担，合计为 414050 担；但在 1929年10月至1930年9月间，郑州的棉花运销量骤减，仅为 102296 担，对上述各港口的销售量分别为 4807 担、2649 担、21562 担和 37730 担，本地或他埠为 35550 担[陈]。从这两个年度郑州棉花运销的情况来看，前一年度收成正常，棉市稳定，基本保持 40 余万担的运销量。而后一年度因陕西旱灾，收成寥寥，故与往年相比西路来棉大为减少。加之中原大战爆发，交通中断，给铁路货运带来不利影响，运销上海的棉花甚至不及此前年度的 1/20。如果把郑州市场的棉花运销放到一个更长的时段进行观察的话，那么在 1922-1932年10年间，流向上海最多，占 70%左右，其次是汉口，约占 20%，天津约为 5%[金陵大学农学院农业经济系：92]。1932年以后，青岛方向的贩运急剧增加，汉口方向则大为减少，而天津方向的棉运几乎绝迹，盖是因为国内纺织业开始衰落所致。

作为近代郑州运输业的一环和商货存储的需要，郑州货栈业应运而生，设栈收租，在当时颇为盛行。活跃在郑州市面上的货栈主要有通成、惠元、豫安、公济、信丰、公兴、永丰、古宏、豫茂、豫西等 10 余家，其中以通成的规模为最大，系金城银行创办。郑州货栈业的主导业务是棉花存储，约为总量的 95%，而粮食类占 3%，其他杂货占 2%[金陵大学农学院农业经济系：163]。货栈可以代棉商通过花行达成交易后存货入库，有些货栈还可以凭栈单到银行为棉商办理押汇手续。货栈的设施一般比较简陋，最高容量为 4 万包，平均每栈只能容 2 万余包[陈]。1934 年时，郑州货栈业共有会员单位 13 家，计有店员 161 名<sup>7</sup>。据 1930 年代中期金陵大学农学院农业经济系对郑州 12 家货栈所做的调查，这些货栈几乎全部集中在火车站附近的几条商业街道上，其中兴业（兴业银行附属）、惠元、裕隆、豫西、农行（中国农民银行附属）位于正兴街，中国（中国银行附属）、公济位于福寿街，通成（金城银行附属）在兴隆街，上海（上海银行附属）、豫安在饮马池，西来、王德大位于东陈庄。1931 年至 1934 年，郑州各货栈保管存储的棉花数量分别为 165499、192273、161372 和 183060 包[金陵大学农学院农业经济系：159-162]<sup>8</sup>。这一时期时局趋稳，货栈业有所发展，但同业竞争相当激烈，各栈纷相降价招揽客户，仅部分货栈有所盈利，余则惨淡经营。伴随郑州运输业的发展，搬运业亦兴盛起来。各仓储公司或其他经营公司的仓储兼营店，纷纷在车站附近设立店铺和仓库，招募搬运工人，承担货物的联络、装卸和发送业务。

近代交通运输业的兴起和发展，沟通和加强了城市之间，以及城市与内陆腹地之间的联系，促进商品的流通及生产与市场的集中，使得城市的辐射力和吸引范围不断扩大。郑州地处铁路交通枢纽，确立了其作为枢纽型城市外向发展的功能定位——商品转运贸易。在交通网络的结点上，大规模的贸易活动带来了中间市场的繁荣，近代郑州的外向型经济得以初步建立。

#### IV. 铁路与郑州人口增长及城市空间扩容

在近代中国的城市格局中，除传统行政型城市继续发展外，新兴城市往往是通过改善交通条件，增加新的运输方式，促进城市人口的聚集和商贸活动的繁荣而展开的。如前所述，郑州在 19 世纪末年城市人口还不足 2 万人。铁路的通车给郑州带来商机，各地客商蜂拥而至设栈贸易，就业机会以

<sup>7</sup> 中国第二历史档案馆馆藏：河南省郑县（郑州）货栈业同业公会卷，卷宗号：422（4）-8584。

<sup>8</sup> 这组数据并不代表在郑州运销的棉花总量，如直接转运、运往打包厂、纱厂及当地消费的棉花，均不包括在内。

及城市生活方式亦吸引大量的农村人口进城，郑州的城市人口呈现快速增长之势。1920年前后，郑州城市人口“约5万余人”[青島守備軍民政部鐵道部：12]，1928年初，市区人口达20513户，计81360人，1930年市区人口增加到95482人。1930年代初始的数年间，郑州的时局稳定，铁路交通畅通，城市工业及手工业快速发展，城市人口的急剧增加，1934年上升至124377人[郑州市地方志编纂委员会1999：343-344]，约为铁路通车之初的6倍。最初增加的多为铁路工人，他们居住在火车站与旧城之间的铁路沿线，形成面积为5.23平方公里的新市区。铁路的开通使郑州的交通区位优势得以彰显，为郑州这座小城带来了巨变的因子。

郑州交通之畅通，便于外国传教士进驻传教。美国的基督教士早在1905年便来郑传教，修建了教堂和美华医院。1906年和1915年，意大利、英国天主教也分别来郑建教堂、医院，传教布教[曹、刘：229]。1917年前后，有13家日商在郑设立贸易机构，英美商号亦有进驻。1922年郑州全城约有300名外国人居住，其中有铁路技师15人，法国人、意大利人居多，日商30-40人，美孚洋行、豫丰纱厂、中华蛋粉公司及美国青年会的美国人10人左右，各国传教士若干，外国人家属230人左右[青島守備軍民政部鐵道部：15-16]。西洋文化及生活方式的导入，与中国传统文化碰撞、汇聚、融合，可谓新旧观念杂糅、传统与现代并存，无疑丰富了郑州市民对外部世界的认识。伴随铁路而来的大量信息，冲击了人们的固有观念，原有的生活方式逐步得以改变。现代城市生活、经营的便利和丰富又反过来吸引了更多的农村人口以及外来商务人员涌入，商人、工人和知识分子群体迅速扩大，从而改变了近代郑州城市人口的结构层次。

清朝末年，郑州是一座衰落的旧县城，保持着较为典型的传统都市布局。县城衙门居于小城中央，城区内有东西南北大街交汇，1905年全城仅有房屋3万余间[郑州市地方志编纂委员会1997：11、189]。平汉和陇海铁路相继通车后，郑州的城市建设有所发展，但老城的面貌依然没有大的改观。1918年前后，老城的范围大约是“东西2华里，南北1.3华里，城墙高2丈8尺，周长6.6华里，城池的四角分别建有2层的阁楼，东西南北四门分别称为宾阳门、西城门、阜民门和护城门”[東亜同文会：49]，一幅传统小城的景象。郑州火车站位于老城的西南方向，先是平汉、陇海铁路分置，后两路共用。“车站占地约20000坪（1坪约等于3.3平方米，作者注），站内共4条铁道，东边两条线为平汉铁路使用，西边两条铁路为陇海铁路所用”[青島守備軍民政部鐵道部：26]，分为客站和货场，是近代郑州最繁忙的场所。由老城西关到火车站之间陆续修建了不规则的道路系统，营业、生产和住宅用房相继沿街建起，逐渐形成一片新街区，郑州的城市空间由此得以拓展。新街区“在西关市场之侧，繁盛街市皆在车站之东”[吴世勋：72]。郑州作为交通枢纽型城市，以近代铁路为依托，贸易和交通网络的互动促发了其市场的初步繁荣。郑州商业所涉及的各个部门，多集中于火车站附近的大同路、福寿街、苑陵街、二马路一带，或设于铁路沿线，形成了功能鲜明的新商业区，城市的发展出现了新的功能分区。来自天津、汉口两地的商户多居新街区，商铺的建筑格局大致相仿，最繁华的地带是由火车站向东延伸的大马路及与之交叉的大同路、德化街、福寿街[青島守備軍民政部鐵道部：10]。这样，郑州火车站附近区域逐渐形成了以商品经济活动为主要内容的新的城市中心，它改变了郑州以官府衙门和寺庙为重心的传统城市布局，而成为近代城市生活的中心。

地价的变化在一定程度上折射出郑州城市空间布局的发展方向及其与铁路之间的内在关系。1920年前后，郑州的地价腾升，地段不同，价格差异亦很大，其中“大马路每亩2500元左右，金水河以南每亩700元左右，而金水河以北的开埠预定地每亩仅为300元”[青島守備軍民政部鐵道部：23-24]。从火车站连接老城西关的大马路一带，其地价是金水河以南区域地价的3.5倍，而金水河以北虽然是开埠预定地，具有值得期待的商业前景，但由于距离火车站相对较远，其地价仅相

当于火车站附近的 1/8。城市内部不同区域地价的差别，表明该城市的建设在特定时期的发展重心与方向。

郑州商埠区是依托铁路划定的，其范围为平汉铁路以东、老城以西地带，由旧县城向火车站聚集。1920年，河南省议会通过开辟郑州为商埠的决议。1922年3月，北京政府国务会议正式决定将郑州辟为商埠<sup>9</sup>，并一度成立商埠督办公署，负责老城以西商业区的市政建设。1925年的郑县<sup>10</sup>，“城内外共有大小街道116条，其中新市街为60条，已占一半多”[曹、刘：229]，这一时期新市区的发展主要集中在老城区西门外至火车站一带，为商业、贸易的集中地。值得说明的是，在1920年代中期以前，郑州城市的扩容主要在于平汉铁路以东区域，即火车站与老城西关之间，呈现沿着平汉铁路带状分布的态势。此后，郑州的城市框架开始跨越平汉铁路向西发展，建立了新的工业区和市民生活区。

基于郑州交通位置的重要性，冯玉祥1927年任河南省政府主席后，倡导开展“建设新郑州”运动。省政府决议析县设市，编制《郑埠设计图》，对县城老城及新街区进行规划。该设计方案把郑州城市发展的方向定位于平汉铁路以东、陇海铁路以北区域，面积约为10.5平方公里，人口规模25万左右，城市的发展不跨越铁路。规划新街区主要为生活居住，工业用地很少。公共建筑规划有小学、中学、女中、大学、影剧院、游艺场、图书馆、体育馆、美术馆、公共医院、市政所、工务所、警察局、消防总局、邮政局、电话局和商务局等；园林绿地规划有郑埠公园、动物园等；体育活动场所规划有运动场2处，大学操场1处，跑马场1处；市政公用设施规划有瓦斯厂、自来水厂、电灯公司等；道路系统采取棋盘加放射的自由式布局，一般采用小街坊方式，按宽度不同分为6个等次[郑州市地方史志编纂委员会1997：12-13]。在这套方案中，市政府确定商埠区为新市区，以西关大街、大同路为东西干道，并拆除城墙，利用城砖铺筑道路[曹、刘：231]。该方案的城市建设方向以平汉铁路、陇海铁路划线，围绕老城区向南、北发展。

1928年，新的城市规划方案《郑州市新市区建设计划草案》出台，对新市区再次进行筹划。新市区选择在平汉、陇海铁路交汇处的西南方向，南北长7公里，东西宽5公里，面积为35平方公里，人口规模设定为28万人。新市区划分为行政区、公共建筑区、商业区、工业区、住宅区、教育区、司法区，并置有牧场、菜市、园林绿地及运动游乐场等[郑州市地方史志编纂委员会1997：13]。这套方案的设想是跨越铁路向西开辟一个新市区，并规划了两处立交桥，以便新老城区的联系。

上述两套关于郑州城市发展的设计，均是基于铁路对城市进行结构分区和整体规划的，商业区、行政区、工业区、生活区、教育区、公共区及园林绿化、休闲游乐场所的功能细分，体现了一座现代城市发展所应具有的空间布局、功能分割和基础设施。这两套方案的基本着眼点都是如何更高效地利用铁路交通，其最大的区别就在于郑州的城市布局是否要跨越铁路。由于时局的混乱及此后中日全面战争的爆发，规划方案并未完全付诸实践，但是这些对城市发展的探索为郑州后来的城市化进程提供了有益的借鉴。

郑县政府第三科土地股曾在1935年对市区土地进行丈量，测得总面积为105平方华里[郑州市地方史志编纂委员会1997：202]，市区扩容达到中日全面战争爆发前的高点。这一时期，河南省建

<sup>9</sup> 关于郑州正式辟为自开商埠的时间，有两种说法。一是郑州市地方史志编纂委员会编写的《郑州市志》上使用的是1923年3月，曹洪涛、刘金声在《中国近现代城市的发展》一书中也认为郑州正式开埠是在1923年；二是何一民在《近代中国城市发展与社会变迁（1840-1949年）》一书中，把郑州正式开埠的时间标注为1922年。青岛守备军民政部铁道部在1922年5月所做的社会调查《河南省郑州事情》中，记载着宣告郑州正式开埠的大总统令的签发日期是1922年3月31日。笔者认同后一说法，郑州正式开埠的时间应为1922年3月。

<sup>10</sup> 即郑州。清末时郑州为直隶州，1913年改称郑县，1928年撤县置郑州市，1931年撤销市级建制，复称郑县，习惯上多称郑州。1948年再次改为郑州市，并延续至今。

设厅为促进郑州市政建设，在郑设立了市政工程处，并委派技术人员规划市政工程，以火车站为起始点，整修或新建马路及排水设施，城市的新框架正是依托铁路与火车站而形成的。马路的整备和公共设施的修建，把火车站、新街区和老城有机地融合为一个城市整体，也使得铁路交通的功能自然延伸，渗透到城市的每个区域，由此实现火车站与新老城区的耦合。

郑州城市化进程的一个突出表现就是城市外在景观的变化，市区的发展不再像传统城市那样呈现整齐划一的方格状结构，而是基于商业贸易对交通的需要，城市的平面与铁路沿线作辐射状延伸。郑州的旧城垣被拆除，表现为一种开放的城市发展格局，特别是跨越平汉铁路向西发展后，其城市框架更是鲜明地体现出以火车站为中心点向外辐射的特征。

## V. 结语

平汉、陇海铁路的筑成通车，交通区位优势为郑州的城市发展带来了机遇。在城市的形成和发展过程中，近代交通体系拓展了交通枢纽城市工商业的幅射能力，原本在市场贸易网络中并无突出地位的郑州，日益扩张并上升为地区中心城市[江]。影响城市化进程的因素固然很多，但对于郑州这类交通功能型城市来说，因交通而兴的特点非常明显，铁路的作用尤其突出，城市的其他功能也是因交通而产生并为交通中心功能服务的。近代郑州城市的发展历程，鲜明地体现了铁路交通功能型城市的主要特征，在中国近代城市发展史上亦具有典型意义。

其一，铁路作为郑州与外部世界进行物质、信息交流的媒介，促进了其城市经济的外向化发展。现代化的交通工具和联络工具，使物质和人口的移动、信息的转换和传播更加频繁，城市之间、城乡之间的联系日益紧密。运输的快捷亦大大缩短了内陆与通商口岸间的时空联系，靠近以铁路为中心的交通网络，事实上就等于更接近沿海和国际市场。近代以来，郑州借助于现代铁路交通，与各大通商口岸密切往来，架起了中国东西部市场、中国内陆与国际市场贸易的桥梁，扩大了郑州的外部市场空间，初步实现了其经济的外向转型。

其二，铁路交通网络所带来的商业化是近代郑州城市化的重要推动力。铁路交通网络的构建，打破了郑州对外封闭隔绝的状态，由此引发区域工业化兴起、贸易规模扩大等等。当然，铁路的作用并不是单独表现出来的，往往是与其他因素交织在一起共同发挥作用。近代郑州的商业化表现出以转运贸易为主的特征，商业贸易成为城市的重要标识，郑州城市发展的这种历史特点至今依然清晰可见。

其三，郑州城市的空间拓展是依托铁路呈带状布局的。新式交通运输业的出现和发展，促进了新式工商业的勃兴，便利了资源的开发、货物和人口的流通，从而促进了新城区的开发和旧城的变化[何主编：40-41]<sup>11</sup>。近代郑州的城市框架，最初由火车站向东联结旧城，后向西跨越铁路放射性发展，由此发生了由以官署所在地为中心向依托交通的商业地为中心的城市空间结构变迁，从而加速了郑州的城市化进程。

尽管近代城市化最重要的动力是商品经济的发展，所显示的基本特征是聚集效应，但铁路作为工业文明时代生产力的重要体现，是大量机制产品进入中国内地和资源流动的载体，是沟通中国与世界、打破国内各区域隔绝的利器 and 外部信息导入的媒介，可以说是震撼和冲击中国传统生产生活方式的演变器。因而它的影响和作用绝非仅仅停留在贸易增加、人口迁移、城市的兴衰更替和交通

---

<sup>11</sup> 交通线的开辟或变迁，与城镇兴衰及城市布局有着密切关系。在中国由农业社会向近代工业社会转型过程中，交通中心城市的商业功能彰显，传统的行政中心城市政治功能趋弱，这种态势影响到城市的兴衰更替，如河南省的郑州因交通而快速兴起，而当时作为省会的开封却因为缺乏交通区位优势，发展迟缓，处于相对衰落之势。

运输功能的改善上,而且扩散和影响到社会生活的各个层面[朱:646]。综而察之,近代郑州城市的发展与铁路密切相关,铁路因素的导入及其与诸多因素的复合作用,使得郑州逐渐脱离中国传统机制的制约,促发了郑州城市工商业的兴起、交通运输业的繁荣、城市人口的增长以及城市空间的扩容,城市结构和功能亦随之发生改变。在传统与现代糅合共生的过程中,铁路作为强有力的助力器,在影响近代郑州城市发展的诸多因素中占有突出位置,有力地推动了郑州城市的演进,这也是铁路枢纽型城市的城市化进程所普遍具有的特征,同时也从一个侧面展现了近代中国城市发展和区域社会变迁的历史面貌。

#### 附记

本文是中国天津市“十五”社科研究规划课题《铁路与近代华北区域城市化进程》(课题编号:TJ05-ZL001)中期成果之一,同时获得2006年度中国教育部“新世纪优秀人才支持计划”“铁路与近代华北区域社会变动”和2005年度中国教育部留学归国人员科研启动基金项目“铁路与近代华北区域城市化进程”的资助,并受到日本爱知大学青年研究助成资助,特此鸣谢!

#### 文献

- 曹洪涛、刘金声(1998):《中国近现代城市的发展》,中国城市出版社407p.
- 陈雋人(1931):《郑州棉花市场概况》,《中行月刊》第2卷第10期pp.13-17.
- 冯次行(1929):《中国棉业论》,北新书局194p.
- 河南省地方史志编纂委员会(1991):《河南省志 铁路交通志》(第37卷),河南人民出版社359p.
- 河南省地质调查所(1934):《河南矿业报告》,314p.
- 河南省政府秘书处(1935):《五年来河南政治总报告》,文海出版社1993年影印版,建设部分178p.
- 何一民主编(2004):《近代中国城市发展与社会变迁(1840-1949年)》,科学出版社680p.
- 狄福豫(1931):《郑州棉业之调查》,《国际贸易导报》第2卷第12号pp.1-4.
- 隗瀛涛主编(1998):《中国近代不同类型城市综合研究》,四川大学出版社798p.
- 李占才(1996):《铁路与近代中国城镇变迁》,《铁道师院学报》1996年第5期pp.34-38.
- 鲁行(1931):《调查郑州出产及商业金融状况报告书》,《中行月刊》第2卷第10期pp.17-19.
- 马敏(2002):《试论穆藕初的经营理念》,吴景平、陈雁主编:《近代中国的经济和社会》,上海古籍出版社pp.283-320.
- 铁道部铁道年鉴编纂委员会编(1933):《铁道年鉴》(第1卷)1284p.
- 吴俊范(2006):《近代中原外向型经济的发展及其影响》,《中国历史地理论丛》2006年第1辑pp.5-16.
- 吴世勋(1927):《分省地志:河南》,中华书局272p.
- [美]吴应銚(1992):《发展、经济落后与衰退的现象——河南铁路运输业的引进》,郭孟良译,《殷都学刊》1992年第2期pp.108-116.
- 严中平(1944):《中国棉业之发展》,商务印书馆304p.
- 袁中金(1993):《河南近代铁路建设与经济发展》,《史学月刊》1993年第4期pp.113-117.
- 张瑞德(1987):《平汉铁路与华北的经济发展(1905-1937)》,台北中央研究院近代史研究所176p.
- 张学厚(1991):《郑州棉花业的兴衰》,政协河南省委员会文史资料委员会编:《河南文史资料》第37辑pp.43-52.
- 张炎卿(1992):《郑州花行旧闻》,政协河南省委员会文史资料委员会编:《河南文史资料》第44辑pp.15-18.
- 郑州市地方史志编纂委员会(1999):《郑州市志》(1),中州古籍出版社567p.
- 郑州市地方史志编纂委员会(1997):《郑州市志》(3),中州古籍出版社534p.
- 朱荫贵(2006):《近代新式交通运输业与中国的现代化:以铁路轮船为中心的考察》,朱荫贵、戴鞍钢主编:《近代中国:经济与社会研究》,复旦大学出版社pp.622-648.
- [日]麻生平八郎(1976):《交通经营论》,白桃书房385p.
- 金陵大学农学院农业经济系编(1940):《河南湖北安徽江西四省棉产运销》,[日]鉄村大二訳,生活社357p.
- 江沛(2006):《华北における近代交通システムの初歩的形成と都市化の進展》,青柳伸子訳,[日]《现代中国研究》第18号pp.2-19.
- [日]青島守備軍民政部(1920):《鄭州ヲ中心トシタル工業》,青島守備軍民政部113p.
- [日]青島守備軍民政部鉄道部(1922):《河南省鄭州事情》,青島守備軍民政部鉄道部131p.
- [日]東亜同文会(1918):《支那省別全誌》(第8卷,河南省),東亜同文会978p.

## 近代鄭州の隆盛と鉄道（1905-1937）

劉 暉

### The Development of Modern Zhengzhou City and the Railroad(1905-1937)

Liu Hui

#### 要 旨

鄭州は平漢・隴海の2大鉄道幹線の結節点として、中原における近代交通ネットワークの中心的位置にある。交通における優位は、閉鎖的で遅れた鄭州の都市発展の契機となり駆動力となった。本稿の目的は、近代鄭州の都市化過程と鉄道の相互関係をミクロ的に検討することにある。

本稿は、1905年から1937年において、鄭州が鉄道によっていかにして商工業の初歩的発展や交通運輸業の繁栄、都市人口の増加、都市空間の拡大をなしとげたのかを考察する。第1に、鄭州の商工業は鉄道によって発展した。それは鉄道によって特徴づけられ、商品貿易は日に日に盛んになった。第2に、交通ネットワークの結節点において、交易は中継市場の繁栄をもたらし、原綿の輸送と販売は鄭州の運輸業のかなめとなった。第3に、鉄道は鄭州に都市人口を集中させ、鉄道駅周辺は都市生活の新たな中心となった。都市空間は鉄道沿線に放射線状に延び、その空間的配置はこのことによって変容した。

担当委員（田中 仁）

<http://www.law.osaka-u.ac.jp/~c-forum/box2/discussionpaper.htm>