

郑州！ 郑州！

1948.10.22—2016.10.22

【省会迁郑】



“

省会迁郑：一道历史的必然选择题。

历史是一场又一场沧海桑田、此消彼长的轮回。

62年前的10月，是值得让郑州人铭记的特殊时刻。

1954年10月14日，一场权杖的交接在中原大地有序进行。这一天，开封市召开大会，欢送省会迁郑。这一天，郑州从开封手中正式接过省会的称号。

时光再向前推进，1952年8月，河南省人民政府第十三次会议暨省协商委员会常驻委员会第十次联席会议一致通过，决定将省会迁往郑州市。

当时省政府在省会迁址报告中指出：“鉴于河南省会在开封市，位置偏于全省东部，指导全省工作多方不便；郑州市则为中原交通枢纽，为全省经济中心，将来发展前景尤大，如省会迁往该市，则对全省工作指导及上下联系均甚便利，对该市发展也有裨益……”

省会移址也由此启动。



上世纪六十年代的二七纪念馆

满街红绿走旌旗

省会迁郑 历史必然

1952年8月5日，河南省人民政府就省会迁址事宜正式向中南军政委员会提出申请。

1952年9月19日，由中央人民政府政务院下达河南省所属的中南军政委员会一份名为“同意河南省省会迁址”的复函，正式将当年的“小城”郑州推向全新的舞台。

省会迁郑开始紧锣密鼓地筹备。1954年5月，省委成立迁移委员会；8月，确定省直各单位搬迁时间表；9月，省委确定办公地址；10月，包括省委、省政府、省军区等省直和部队机关的近7000人搬迁。至此，省会搬迁郑州任务基本完成。

其实，冥冥中，省会迁郑这件大事，早在百年前的历史长河中早已埋下伏笔。

1899年9月，晚清名臣张之洞的一份奏折获批。当时的人们并不会想到，当年卢汉铁路全面开工这一事件，会最终成为撬动郑州崛起的那个支点。

遥想当年，郑州西有洛阳，东临开封，为何京汉铁路拐了一个弯，选择经过当年小小的“郑县”而不是洛阳或开封？

“因为黄河。”据郑州铁路局退休工程师王昭华介绍，开始规划时，铁路面临的最大问

题，便是从哪里过黄河。开封一带的黄河是著名的悬河，被称为黄河的“豆腐腰”，如果选择从开封建桥，不但投资大，建成后风险也大。专家们历经4年桥址勘察，经张之洞拍板，大桥选址定在郑州北邙山脉尽头荣泽河口。这里不仅是历史上著名的黄河渡口，并且最大的特点就是“滩窄岸坚”，符合岸坚经流不改的条件，建设大桥质量将有保障。

这一次铁路改道，改变了郑州一座城市的命运。

时间的车轮滚滚向前。1906年4月1日，贯穿郑州的卢汉铁路全线通车，并改为京汉铁路，火车的汽笛声，打破了这座沉默了上千年的县城。郑

州这座沉寂3600年之久的古老“商都”再次奔跑起来。

1908年，汴洛线（陇海线前身）全线通车。至此，京广、陇海两大铁路干线在郑交会，郑州成为中国铁路的“心脏”，由此勃兴。



蒸汽机车老车头

抓住机遇 一往无前

此后，“一五”计划，郑州被确定为国家重要工业基地和中南区9个重点建设城市之一，当时，国家对郑州建设投资巨大，仅1953年一年的投资就比解放4年来用于恢复、改建和新建工业的投资总和还要大3倍；1954年的投资又比1953年多55.5%。一些重大的国家和省里项目，例如国棉一、二、三厂、亚洲最大的砂轮厂——郑州第二砂轮厂、中南纺织管理局工程公司（省建五公司前身）、省农业机械厂（后改名郑州纺织机械厂）、省人民医院等，在省会1954年末迁前就建在了郑州。

工业化的发展动力格外强劲，随后，郑州的经济很快跃升到全省第一，省会迁郑更加水到渠成。

省会迁郑后，郑州一跃成为河南省的政治、经济、文化中心，特别是成为全省的政治中枢。如果说铁路交会给郑州带来了发展和崛起的第二次重大机遇，那么省会迁郑则给郑州带来了第二次重大机遇，且这次机遇对郑州市的影响更加深远，更加具有决定性意义。

时光如白驹过隙，转瞬即逝。今天，我们站在新的历史节点，回望来路，省会迁郑已经超过一个甲子的时光轮回，是这片古老沃土从沉寂走向复兴的一段蜕变史，也是中国现代城市发展的一部教科书。

历史的车轮永不停歇，一往无前。

2013年3月，郑州航空港经济综合实验区建设正式上升为国家战略，成为全国首个航空经济先行先试区和中原经济区核心增长极。前不久，河南自贸区获批，郑州再次令人瞩目。以此为突破口，不沿边、不临海的河南与世界联系更加紧密，商都郑州在全国发展大局中分量更重。

日趋优越的综合交通优势助推郑州未来发展不断提速。京广、陇海干线铁路和高速铁路已在郑州形成“双十字”枢纽，以郑州为核心的“两环多放射”高速公路网，“三横八纵”国、省干线公路网基本形成，郑州成为集航空、铁路、公路枢纽于一身，航空网、铁路网、公路网“三网融合”多式联运综合交通枢纽城市。一个集多式联运为一体的立体交通枢纽正在推动郑州快速融入世界。

古老“商都”再次奔跑

当年《郑州市志》记载：“清朝末年，卢汉、汴洛两条铁路建成，郑州成为繁华商埠……”此后，以车站为中心，郑县相继兴建了大同路、德化街、苑陵街等街道。由此，郑县初显近代城市雏形，“郑州是火车拉来的城市”之说也起源于此。

历史没有偶然。郑州的这份天命，有着物竞天择的必然：既具备无可取代的地理优势，又恰逢中国民族工商业发展的“黄金时代”。

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”。1923年3月，北洋政府正式下文将郑县开辟为商埠，在郑县设立商埠督办公署。

清末之后，郑州的经济地位不断提升，已经让一些政治人物认识到郑州的重要性，

郑州在政治版图上的崛起已是大势所趋。

1948年10月22日，郑县解放，回到人民怀抱的这座城市被设置为郑州市。

新中国成立后，大量的移民随着火车来到郑州。当时铁路员工有8000余人，纺织员工4000余人，连同他们的家属近3万人，将郑州的面积和人口扩充了一倍。因为铁路而凝聚的人才和实业，也开始快速发酵。

“从经济地理学的角度看，如果把中国经济版图做成一块木板，用一根线吊起来，只有把平衡点选在郑州，各个经济板块才不会出现塌陷。”河南省科学院地理研究所所长冯德显说。

历史上，自然地理过渡地区都是人口密集、经济繁荣地区。郑州地处山地和平原的过渡地区，各种自然地理要素在这里得以放大，既可得山之势，也可占平原之利。此外，

郑州周围矿产资源丰富，主要有煤、铝土、耐火黏土、石灰岩等，其蕴藏量大、分布广，具有较大的开发利用价值，郑州未来发展潜力巨大。

1948年11月20日，郑州解放不到一个月，工业基础薄弱，人口不足10万。为了搞建设，重点是抓工业。那一年，政府工作报告中提出争取外埠工业内迁。报告中提到了郑州内迁的六个重点工业：第一是纺纱染织厂、发电厂，第二是建筑公司，第三是打蛋厂、造纸厂，第四是卷烟厂，第五是面粉厂，第六是火柴厂、榨油厂及其他。

本报记者 王红