

铁碑重立，百年铁路魂归来

——京汉铁路郑州黄河第一铁路桥建成暨京汉铁路全线通车120周年纪念活动侧记

2025年11月12日清晨，郑州黄河文化公园内寒意渐浓，但黄河第一铁路桥旧址却涌动着炽热的历史情怀。上午9时40分许，随着红绸缓缓落下，京汉铁路告成铁碑在近百位嘉宾的注视下重立于黄河之畔，标志着京汉铁路郑州黄河第一铁路桥建成暨京汉铁路全线通车120周年纪念活动正式启幕。这座见证了铁路百年沧桑的工业遗产，以“铁碑重立”的仪式，唤醒了沉睡的历史记忆，让跨越世纪的“铁路魂”在新时代焕发新生。



市民在黄河桥边的三桥汇一处打卡拍照

一场跨越百年的对话

“120年前，这座大桥以‘敢教日月换新天’的气魄，撑起了民族桥梁建造自力更生的脊梁；今天，我们重立此碑，既是对历史的致敬，更是对工业遗产活态传承的承诺。”看着嘉宾纷纷与告成铁碑合影，郑州黄河文化公园管理委员会相关负责人动情地说，京汉铁路黄河第一桥作为“中国铁路大桥之母”，不仅是中国近代工业文明的里程碑，更在战火与建设的淬炼中，见证了中华民族从救亡图存到自强不息的壮丽史诗。“我们要从历史的深处汲取智慧和力量，珍惜今天我国高铁技术领先世界、交通强国梦想逐步实现的辉煌成就。”

“这是我们郑州二七纪念馆复刻的，它的原件在武汉二七纪念馆和长辛店二七纪念馆，被认定为国家一级文物。”郑州二七纪念馆学术部副主任、研究员庞倩华现场解读了铁碑的历史细节。“京汉铁路告成铁碑可以看作是铁路史的一块活化石，因为它见证了在中国复杂时局背景下，如何艰难地迈出国家基础设施建设的关键一步。同时，它也浓缩了晚清时期实业救国和借债筑路的历史背景。告成铁碑作为重要文物，可以向前来参观的游客讲述其背后蕴藏的中国人寻求民族富强的那段历史。”

“这正是我们从‘屈辱’到‘自强’最生动的教科书！我们不仅可以破坏一个旧世界，更有能力建设一个新世界。黄河中的老桥桥墩留下了下来，它不是景观，而是一个‘历史教室’，提醒我们一路走来有多么艰难。”作家相茹说，这三座横跨黄河相隔610多米的铁桥就像一面镜子，照出咱们民族从抬不起头，到能自己当家作主，再到越来越强的样子。每一步走得都很艰难，但每一步都走得特踏实。

耿明全作为河南黄河水务局原副总

工程师，以专业视角深度解读了铁路大桥与黄河、城市发展的关联：从桥梁选址的关键因素及背后故事切入，剖析了铁路桥作为郑州核心纽带对城市崛起的深远影响，阐述了百年运营中对黄河复杂水况的维护挑战与技术应对方案，并结合自身见证分享了从建桥艰难到中国基建强国技术变迁感悟，揭示了铁路桥作为工业遗产的历史价值与现实意义。

远处“三桥汇”景观中，三座不同时代的铁路桥横跨河面，新旧交织的画面仿佛一部立体的中国铁路发展史。横跨黄河的钢铁巨龙，以其3015米的雄伟身姿，承载着中国人民百年奋斗的梦想与荣光。

文化回响唤醒城市记忆

作为连接南北的交通大动脉，京汉铁路奠定了郑州全国铁路枢纽的地位。文化学者阎铁成在访谈中解读了郑州“万年新城”的双重身份：“大河村遗址证明这里有万年不间断文明史，而1906年京汉铁路通车让郑县跃升为交通枢纽，这种‘古老土地上的青春蜕变’，正是黄河文明生生不息的最好注脚。”

此次铁碑重立，也是对无数大桥守护者们的致敬——董文亮承继姥爷与父亲的铁路情缘，37年如一日践行“精修细养”，从颤抖着打道钉到精准掌握钢梁“脾气”，用毫米级的严苛守护列车安全，那句“守住了火车的安全比奖金更高兴”的质朴话语，道尽对责任的赤诚；田彦彦30年“奔波”于双钱大桥，在烈日寒风中“一米一弯腰”丈量6000次，汛期时脚踏高空作业与“钢轨是活的”的经验之谈，彰显着对桥梁养护的极致追求与奉献；安小福16岁接替父亲成为桥工，见证从“木枕钢梁”到“高铁飞架”的蜕变，父亲修桥时的人工劳作与他亲历的机械化升级形成时



京汉铁路黄河桥建成纪念铁碑

代对话，而儿子计划报考铁路局的选择，让“桥工世家”的接力棒在黄河岸边延续。他们既是技艺的传承者，用双手将“桥在人在”的誓言刻进钢梁；更是精神的守护者，以一代代人的光阴诠释着铁路人“越磨越亮”的钢轨精神，成为中国铁路从落后到腾飞的生动注脚。

“我爷爷曾是京汉铁路的巡道工，家里还留着当年的工作日记。”在前期预热活动中征集到的故事里，市民王先生的分享引发共鸣。正是一代代桥工的坚守与传承，在黄河铁路桥上书写了动人的“桥与人”史册。现场展板上老照片中，建设者们赤膊扛钢轨的场景、1958年大桥修复时的众人大会战画面，让不少人湿了眼眶。

从历史足迹到未来构想

京汉铁路告成铁碑重立不是终点，而

是新起点。正如河南省社会科学院文学研究所副研究员郭树伟所言，黄河文化精神在这座桥上体现得淋漓尽致：“从《诗经》‘俟河之清’的期盼，到抗战时期‘断桥御敌’的刚烈，再到新时代‘三桥同辉’的豪迈，黄河儿女‘刚柔相济’的品格在桥梁上层层积淀。”

此次活动既是对工业遗产保护的实践，更是对“黄河文化+铁路文化”融合发展的探索。河南省社会科学院助理研究员宋航从工业遗产活化实践出发，提出“三方共治”体制与数字化创新路径，以“工业美学+沉浸体验”构建多层次文旅产品矩阵，其“从可看到可玩再到可留”的规划，既立足历史遗产的保护，又赋予其当代消费场景的转化力，展现了学者对文化遗产“自我造血”的务实思考；河南省社会科学院副教授陈智勇聚焦“三桥汇”的历史价值与文旅潜力，将三座桥梁定位为“中国铁路发展的‘时空坐标’”，主张以“活态保护”融入黄河国家文化公园建设，其“大河古韵·钢铁长歌”主题线路设计，打破了工业遗产的孤立性，凸显了历史遗产对区域文旅融合的驱动作用，体现了对文化遗产“文脉延续”的深刻洞察。

随着#黄河第一铁路桥120年#郑州是火车唤醒的古都#等话题在社交媒体发酵，公众对工业遗产的关注度持续升温，一幅幅老照片、一个个家族故事，正在汇聚成城市文化自信的溪流。

当日，郑州日报客户端等平台的“跨越黄河120年”直播吸引不少网友观看。镜头下，无人机掠过黄河第一铁路桥遗址，与不远处的郑焦城际黄河大桥形成时空对话。有网友留言：“铁碑立起来的不仅是历史，更是一座城市的精神地标。”

随着直播进入尾声，黄河文化公园“铁路文化主题园区”——一桥、两馆、三区的设想愈发令人期待：从蒸汽机车的轰鸣到时光长廊的城市记忆，每一步都是历史与现实的对话。这里不仅是铁轨延伸的物理空间，更是传承红色基因、铭刻奋斗精神的精神家园，让参观者在步履移异间，读懂铁路与民族命运交织的壮丽篇章。

正午阳光灿烂，水面泛起金光，重立的铁碑更显厚重。120年沧桑巨变，黄河铁路大桥见证了中国的腾飞，更成为郑州文旅融合的新IP。正如活动主题“跨越世纪·桥见未来”所昭示，当工业遗产与时代精神碰撞，当黄河文化与铁路文明交融，一条兼具历史深度与创新活力的发展之路，正在黄河之畔徐徐展开。

本报记者 苏瑜 周甫图

一桥飞架南北：火车唤醒古老郑州

——访历史文化学者阎铁成

在郑州黄河文化公园举办的“京汉铁路郑州黄河第一铁路桥建成暨京汉铁路全线通车120周年纪念活动现场，一位鬓角染霜的学者指着远处铁路桥遗址说道：“这座城市的故事，是从十万年前的织机洞一直写到今天的高铁时刻表……”他便是郑州古都文化研究的领军者——阎铁成。作为曾经的郑州市文物局局长，这位深耕地方史四十载的“郑州活字典”，以独特视角为郑州这座“万年新城”梳理文明脉络。

考古与历史的对话：重新发现“活着的古都”

“郑州的神奇之处在于，它的文明从未断代。”多年前，阎铁成在《重读郑州》中提出这一观点，并通过各种途径与形式传播，颠覆了人们对郑州的刻板印象。在他看来，郑州不是博物馆里的标本，而是持续生长的文明有机体：从织机洞遗址的旧石器时代火种，到裴李岗文化的耒耜农具；从双槐树遗址、青台遗址的“北斗九星”彩陶，到商代都城的青铜礼器；从汉代冶铁遗址的工匠印记，到近现代铁路枢纽的汽笛长鸣——“数万年间，人类文明的火种在这里从未熄灭。”

他的研究特别关注地理区位对城市命运的塑造。“郑州躺在嵩山与黄河的臂弯里，这种‘中立天下’的格局，让它既能守护文明火种，又能通达四方。”阎铁成解释，“夏商在此立都，是看中它‘九州通衢、缩毂天下’的战略地位；郑韩在此争霸，是利用它‘通淮泗、连秦晋’的枢纽；现代铁路在此交汇，仍是延续这份‘天下之中’的基因。”

让历史走出书斋：从学术著作到城市记忆

进入冷兵器时代后，郑州由于地处平原无险可守，加之黄河频繁在中下游淤积泛滥，中国政治中心外移，郑州这座中国最早的城市和王都渐渐回归到历史舞台的后台。

“一百年前，是火车唤醒了古老郑州。”阎铁成说，1897年，随着中国第一条现代交通大动脉卢汉铁路（京汉铁路前身）的修筑，以及1905年郑汴铁路的修筑，郑州成为中国现代铁路交通的大枢纽，郑州在火车汽笛的鸣叫中醒来，再次走上中国现代社会发展的舞台，成为舞台上的一位一万年青春永驻的重要主角。

阎铁成认为，郑州拥有深厚的历史底蕴，作为中华文明的重要发祥地，这里承载着数千年的文明记忆。同时郑州具备优越的发展条件，境内高山、大川、平原、丘陵地貌兼具，自然资源禀赋优越，尤其独特的地理优势使其成为全国重要的“米”字形高铁枢纽，在国家发展战略中具有举足轻重的地位。国家确定的九大中心城市郑州位列其中，正是基于其坚实的发展基础。依托这些得天独厚的条件和发达的交通网络，郑州在新时代发展格局中必将释放更大潜力。

“郑州的故事始终在传统与现代的碰撞中展开。这座古城的活力在当代焕发新生——郑州常住人口平均年龄为34.7岁，城市年轻力指数居全国第五。”阎铁成说，拥有青年就拥有未来，郑州正凭借历史积淀的深厚底蕴与青春勃发的城市活力，在新时代的征程上迈向更加辉煌的明天。

从《重构中国上古史的考古大发现：郑州地区重大考古发现纪实》到《重读郑州》，如今，66岁的阎铁成仍不遗余力向公众解读古都郑州。“考古不是挖宝，是倾听土地的记忆，守护不是封存过往，而是让土地的记忆在当代焕发新生。当人们在商代城垣遗址上漫步，当孩子们在黄河边与铁路老桥相望，历史就活了。这才是我们守护文明的真正意义。”

从文物局长到大学教授，从考古现场到直播镜头，阎铁成用数十年光阴完成了一场“文明接力”。“郑州的每寸土地都埋藏着历史的密码，我们的任务，是让这些密码开口说话，告诉世界——这里，曾照亮中国文明的最初曙光。”

本报记者 苏瑜

站在黄河铁桥残痕上，触摸民族的韧性记忆

——访作家相茹

120年前，京汉铁路郑州黄河第一铁路桥竣工，3000多米长的钢铁巨龙横跨黄河，成为中国南北交通的“大动脉”；120年后，在这座残存160米的老桥面上，作家相茹轻抚栏杆，指尖触过岁月的刻痕，目光望向黄河中静默的桥墩群。在京汉铁路郑州黄河第一铁路桥建成暨京汉铁路全线通车120周年纪念活动上，她带着我们走近历史从见证者的视角，重读这座铁桥背后的民族记忆与精神传承。

忍痛爆破：“祖宗留下的记功碑，毁在了我们手上”

“120年弹指一挥间，但站在这里，仿佛能听见当年火车轰鸣着跨越黄河的声音。”相茹的声音带着对历史的敬畏，“一桥飞架南北，天堑变通途”，那是清末中国试图通过实业救国的缩影。谁能想到，这座凝聚着国人期盼的‘国之重器’，命运会如此跌宕？”

1938年2月，抗日战争的烽火燃至黄河岸边。为阻挡土匪原二机械化部队南下，中国军队迫不得已炸毁了铁桥四十四孔桥梁（自三十九至八十二孔）。相茹缓缓讲述这段历史，眼中满是沉重：“这不是桥的悲剧，是国家的悲剧，民族的悲剧。”

她引用了参与炸桥的中国军队参谋熊先煜的日记：“黄河大铁桥计长一百孔，每孔约四十公尺，为世界伟大工程之一。方今倭寇侵略，在‘焦土抗战’下，决定予以破坏，殊觉惋惜！”日记里的“惋惜”二字，道出了当时国人的心痛。相茹特别提到战士们在桥头发现的铁碑——“大清国铁路总公司建造京汉铁路，由比国公司助理，工成之日，朝廷特派太子少保前工部左侍郎盛宣怀……谨镌以志，时在清光绪三十一年十月十六日”。

“熊先煜读完碑文，悄然落泪，痛呼‘这是祖宗留下的记功碑啊！可今天，这座大铁桥毁在了我们这些不肖子孙的手上！’”相茹的声音有些哽咽，“战士们含泪怒吼‘还我黄河铁桥’，那不是简单的口号，是民族危亡之际对尊严与生存的呐喊。炸桥是战略需要，为军队调整部署争取了关键时间，但这背后，是国家弱小、无力守护‘国之重器’的无奈。”

从屈辱到自强：铁桥见证的民族复兴路

“这座桥的存毁兴废，就是一部浓缩的民族近代史。”相茹说。清末修建时，中国“没钱没技术”，连钢筋怎么绑、水泥怎么和都要依赖外国工程师，经营权一度掌握在别人手中——“这是屈辱的印记”；1938年炸桥，是“国家弱小的具体表现，自己的宝贝护不住，只能忍痛破坏”；而新中国成立后，铁桥经数次维修，运力提高36倍，服役54年，与1960年自主修建的京广黄河铁路桥“使用年限相同”，再到2014年世界一流的郑焦城际黄河大桥建成，“三座桥相隔610多米，像一面镜子，照出民族从抬不起头到当家作主，再到越来越强的样子。”

她强调：“铁桥的悲剧，根本上是国家的悲剧。如果没有强大的国力做支撑，再宏伟的工程也只能成为‘绊脚石’。今天我们能建港珠澳大桥、‘八纵八横’高铁网，不仅是技术进步，更是因为国家强大到能守护发展的果实。”

静默的桥墩：活着的“历史教室”

如今，老桥的通车功能早已结束，但相茹认为，那些浸在黄河水里的桥墩，“自然生命结束了，文化生命却永远鲜活”，它们是“韧性记忆”的载体——藏着建桥时的屈辱、炸桥时的悲壮、重建时的坚韧。“她弯腰指向桥墩，‘你可能看到弹孔，摸到岁月的痕迹，这就是‘历史的真实触感’。”

熊先煜在《爆破黄河铁桥记》中写道“爰摄摄影，以志不忘，且益坚我中华民族抗战到底之决心”，相茹对此深有感触：“这些桥墩没了通车功能，却成了‘历史教室’，提醒我们‘缔造之艰难，修复之不易’。它们承载的历史记忆、凝聚的民族韧性，让这座桥的文化生命跟着母亲河一直留存下去。”

站在120周年的时间节点回望，相茹说：“黄河第一铁桥的自然生命停止了，但它教会我们：一个民族的韧性，不在钢筋水泥的坚固，而在危难时的挺身而出，在绝境中的咬牙坚持，在富强后的不忘来路。这就是它留给我们最宝贵的遗产。”

夕阳下，老桥残痕与远处的新桥遥相呼应，黄河水滔滔东流，仿佛在诉说着一个民族从屈辱走向自强的百年征程。而相茹的话语，如同这黄河水声，将这段记忆轻轻送入每个听者的心底。

本报记者 苏瑜

专家解密

百年铁桥的“碑文密码”

——京汉铁路告成碑碑文解读

“大清国铁路总公司建造京汉铁路，由比国公司助理，工成之日，朝廷特派太子少保前工部左侍郎盛宣怀、二品顶戴署理商部左丞唐绍仪，行告成典礼，谨镌以志，时在清光绪三十一年十月十六日。”

龙纹环绕，铁铸斑驳。120年前，一条连接京鄂、贯通南北的铁路在宽阔的黄河桥面上高高架起，二品大臣奉命立于铁桥前，记录这一历史瞬间；120年后，随着人们对文化遗产保护意识的提升，追溯历史立碑的心愿，也将于近日实现。

为挖掘历史真相，推动更多市民群众了解郑州近现代史，记者采访了郑州二七纪念馆学术部副主任、研究员庞倩华，作为河南省国防教育师资库专家，她将逐一解析百年铁桥的“碑文密码”，带领我们回到晚清近代化探索的历史瞬间。

时代背景深嵌字里行间

“其实，我们常说的‘京汉铁路’，就是当时卢汉铁路的延伸。”原由卢沟桥至汉口“的卢汉铁路”，其起点被延伸至北京城正阳门，从此便改名为“京汉铁路”。聊起碑文的第一句，庞倩华告诉记者，碑文开篇明义，一上来就点明了工程的主体和项目名称。1897年1月，清政府在上海成立大清国铁路总公司，管理并监督卢汉以及其他即将开工的铁路建设工作。

然而，建设铁路对当时积贫积弱的清政府而言，并不是一件容易的事情。“第二句，‘由比国公司助理’，就点明了这条铁路的工程资金来源与建设背景。”据记者了解，由于资金、技术、工程人员等条件限制，中国近代铁路的修建一直是以“借洋债、兴铁路”的模式进行，京汉铁路也不例外。

庞倩华表示，当时，京汉铁路的建设先后与美、英、德国商议借款事宜，都因条件苛刻或要价太高作罢。最终，条件合适且工业水平同样发达的比利时的铁路股份公司成为清廷的“合作伙伴”，并拉开了京汉铁路这座当时中国南北交通大动脉的建设序幕。

末路清廷上演权力角逐

将时光拉回120年前，曾奉命铸碑的工匠在木模人处刻意留下了一块

活版，在告成碑铸造前，朝廷还没有确定好参加典礼的最终人选。“第三句、第四句的两列职务，两个人名，折射出一场晚清‘权力斗争’的大戏。”庞倩华说，简单的两个人名，其实是两人背后洋务运动和清末新政两股势力的拼争，铁路作为清末新政的重要内容，是各派势力和利益集团争夺的焦点。

“碑文中的‘盛宣怀’与‘唐绍仪’，代表了清廷对这两大利益集团的平衡与调停。”据悉，甲午战争后盛宣怀因成功办理新式实业得到张之洞的赏识而进入铁路，执掌铁路总公司，一时叱咤风云；唐绍仪则作为袁世凯推荐的亲信，代表了清末新政派别的实际利益。“一个是工部元老，一个是商部新秀，这便是二人共同出席庆典的原因。”庞倩华说道。

此外，三、四句碑文的写作也一贯延续了“清代公文”的特点。作为朝廷委派的两位钦差大臣，盛宣怀和唐绍仪不仅是晚清派系斗争的代表，更是品级列在前的朝廷重臣。二位官衔“太子少保前工部左侍郎”“二品顶戴署理商部左丞”都反映了明清时期官衔由“虚衔”+“实职”共同构成的特点。

大功告成铁碑已立百年

“行告成典礼，谨镌以志，其中‘告成’二字，代表了黄河铁路落成的重大意义。”庞倩华以成语“大功告成”举例，她告诉记者，在古代，只有封建统治者极为重视的“功绩型”项目才被称作“告成”。例如，在唐代（武周）时期，女皇武则天曾前往中岳嵩山封禅，待她封禅完成后，改嵩阳县为登封县，改阳城县为告成县，以示她大功“告成”，“登封”与“告成”之名，也被沿用至今。

碑文最后一句“时在清光绪三十一年十月十六日”，明确了黄河铁路大桥的竣工日期，这一天，恰好是公历1905年11月12日。庞倩华说，京汉铁路告成铁碑是中国铁路史的活化石，如今，它化身为珍贵的历史文物，向市民游客诉说着清末民初中国社会的政治现实和谋求民族自强的历史，值得我们细细品味。

本报记者 李居正

此“桥”可待成追忆

——详解中国黄河第一铁路桥

“要真正了解这座‘黄河第一铁路桥’，得从建造历史、时代价值、纪念留存三个方面来讲。”在京汉铁路郑州黄河第一铁路桥建成暨京汉铁路全线通车120周年之际，打开尘封过往，传承铁路历史，成为耿明全心心念念想要完成的工作。

作为国防总特聘专家、河南黄河河务局原副总工程师，耿明全对邙山头、黄河滩有着格外的情感，无论是建设考察还是学习研究，他与这座铁桥的一切，都成为阅历与积累，存档记忆的深处。

天堑如何变通途

清朝末年，清政府开办洋务，修建铁路是其中的一个重要项目。1889年，时任两江总督张之洞上奏朝廷，建议修建从卢沟桥经河南到汉口，贯穿全国中心地带的卢汉铁路（后改名京汉铁路）。1896年10月，清政府委派四品京堂候补盛宣怀为督办大臣，统筹卢汉铁路的修建，从此拉开了黄河大桥修建的序幕。

“中国自古就有‘天下黄河不桥’的谚语。”耿明全说，虽然清政府已经确定要在黄河天堑上架起一座铁桥，但由于国力衰微，技术落后，只能依靠西方列强的贷款和技术，在多方原因的综合下，最终选择在比利时的帮助下，完成铁桥的兴建工作。

经过四年勘测，比利时铁路股份公司拿出了在开封、郑州、孟津、洛阳四处架桥方案对比，时任湖广总督的张之洞确定选址在“滩窄岸陡，河势较稳定”的郑州荣泽广武山头——武陟詹店一线进行建造。1900年比利时公司聘请德、美、意专家进行大桥设计，1903年9月，大桥正式动工兴建；1905年11月黄河铁路大桥建成。

劫难不摧钢筋骨

“黄河铁路大桥自建成后，经洪水、历战争等磨难一直命运多舛。”整理起大桥建成后的种种史实，耿明全回忆说，这座桥既是郑州黄河第一铁路桥，又是一座承载责任、历经沧桑的“岁月之桥”。

据了解，由于设计时对洪水冲刷预计不足，加上技术条件限制，仅入河床13米的浅基，为日后留下了安全隐患。在投入使用的81年间，大桥被洪水冲至3次，冲倒桥墩1墩，为维护正常运营，每逢洪水季节均需耗费巨资投大量块石保

本报记者 李居正