

- 深情关注热点冷点
- 深入探求事实真相
- 深刻解析现象本质
- 深度思考关联启迪

链接·记忆

老朱集·老商丘

本报记者 白鹏

商丘道北老城区旧称“朱集”。现代的商丘市是一座由朱集小镇发展起来的城市，更是一座“火车拉出来的城市”。

朱集原是明清归德府商丘县东北18里的一个村庄和集镇。据考证，明朝永乐二年(1404年)前后，朱集镇开始形成。朱集最初为朱、孙、乔、刘四姓聚居的村庄，称乔家集。康熙四十四年(1705年)，乔家集改称朱孙集，后改称朱集。

清朝咸丰三年(1853年)，朱集修筑安平寨，上有城垛，建有东西南北四门，墙外有壕，门外有涵桥。

1936年，国民党河南省第二行政督察专员、公署专员兼商丘县长朱玖莹，下令征集当时商丘县所辖54乡的民工，修筑朱集森林寨。同年，朱集八作公会(木、泥、石、画、油、绳、朱、扎八大匠作)成立，地址在胜利中路路南。是年大旱，朱集恒丰、马公盛、盛昌、裕昌四大粮栈，每家收购粮食达百吨，他们囤积居奇，控制着朱集粮价的涨落……抗日战争前后的朱集镇，繁华程度甚至超过历史文化名城商丘古城。当时，朱集镇的镇区面积约3平方公里，是1.13平方公里的商丘古城城内面积的2倍多。

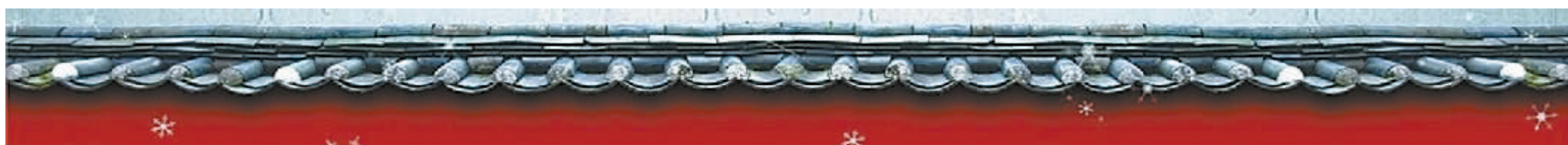
民国二年(1913年)，陇海铁路朱集车站开始兴建。1916年，陇海铁路修通，建立朱集车站，后改为商丘火车站。陇海铁路目前全长1759公里，是贯穿中国东、中、西部最主要及最重要的铁路干线，也是从太平洋边的中国连云港至大西洋边的荷兰鹿特丹的新亚欧大陆桥的重要组成部分。商丘是陇海铁路沿线的主要城市之一。

解放后，原来的朱集镇一度成立县级朱集市，后来几经演变成县级商丘市、商丘市梁园区的一部分。1948年11月，商丘全区解放后，成为豫皖苏第一行政区，1949年3月改为商丘专区。1950年5月，商丘县城关区改建为商丘市，原商丘市改为朱集市。1951年8月，朱集、商丘二市合并为商丘市。1997年6月撤销商丘地区、县级商丘市和商丘县，设立地级商丘市，下辖梁园区、睢阳区两区。至此，历史上的商丘朱集成为历史，成为今天商丘市梁园区的一部分。

2012年12月26日，郑州至徐州客运专线(简称“郑徐高铁”)开工建设。“郑徐高铁”的开工，将改变商丘，改变“老朱集”。

编辑 蔡明慧

E-mail:shqcmh@126.com



陇海铁路初始期商丘火车站旧事轶闻

本报记者 白月亮

陇海铁路汴徐段于1913年3月奠基动工，1916年1月，商丘火车站的前身——朱集车站正式投入运营。

百年风云如烟，人间沧桑巨变。当时的朱集车站仅是陇海铁路上的“三等小站”。如今陇海、京九两条国家干线铁路在商丘交会，商丘也成为了综合交通枢纽。

2012年12月，郑州至徐州客运专线正式投入建设。明日的商丘，必将因铁路发生更多的改变。

抚今追昔，商丘以陇海铁路为缘而衍生的故事多多，这些故事有悲怆的、艰辛的，也有豪迈的、昂扬的，但都让人难以忘怀。

本文谨将寻访到的商丘铁路旧事和文献资料如实记载，以见证这段平凡但非凡的历史。

兴建陇海铁路 朱集站艰难起步

清朝末年经济崩溃，清统治集团对铁路建设一直争议十分激烈，洋务派力举铁路建设为求富求强之策，帝国主义列强早已把铁路作为对华输出资本和榨取中国人民血汗的重要工具，因此在清末至民国初年，出现了特殊的中国铁路增长期。

1875年—1876年，英国人修成上海至吴淞铁路，长18公里。1887年—1903年，俄国修建东清铁路，首开帝国主义大规模在中国建造并运营铁路的先例。至20世纪头十年，帝国主义掠夺路权的恶浪达到高潮，在辛亥革命前夕，先后筑成津榆铁路(1891—1894年)、汴洛铁路(1902—1909年)、津浦铁路(1908—1911年)等21条干线铁路，全长9200余公里，由帝国主义直接或间接投资经营的铁路竟达8300公里，占90%以上。

1912年2月12日，清帝退位。3月10日，孙中山信守诺言，辞去临时大总统职务，袁世凯在北京就任中华民国临时大总统。同年，北洋政府财政总长周学熙、交通总长朱启钤与比利时白耳义铁路电车公司代表陶普施，在北京签订延伸汴洛铁路，即修筑陇海铁路开封至徐州段的借款契约，借款2.5万法郎(折合1000万英镑)。1912年11月2日，交通部督办施肇曾与法国、比利时签订筑路和管理合同。从11月20日起，徐州至开封间陇海路段开始现场选线勘测。

负责开封至徐州段现场选线的是法国工程师。他们先在地图上标出已建成的开封、徐州两站位置，再到归德府城北门外现场勘测，刚刚插上测量标志，当地多位士绅出面，以“破了风水，对后代不利”为由，坚决拒绝陇海选线靠近古城北门、北关一带，城里居民也闻讯赶来，纷纷反对铁路临近归德古城。法国工程师只好把车站选址向北平移约7.5公里，在朱孙集土寨墙南2里外一片乱坟地上打下测量木桩，为朱集车站正式选点定址。

从1913年3月起，陇海铁路分别以徐州、开封为东西端点，同时相向施工。

1914年8月，第一次世界大战爆发，日军会同英军侵占青岛等地，陇海铁路徐开段，包括朱集车站施工工程陷于停顿。

1915年，北洋政府交通部核准发行短期借款500万元，前后售出债券453.11万元，实收324万元，专供徐开段陇海铁路施工之用。

1915年5月，商丘东至徐州146公里，西至开封131公里全线完工，至此徐州至洛阳之间铁路全线贯通。朱集车站建一座283平方米的法式票房，设旅客站台工程，共长400米。建机车库一座，内铺设轨道两股，可容机车四台，1916年1月正式投入运营。

转眼百年，陇海铁路徐开段第一代建设者的后人，至今仍能说出不少前辈们流血流汗的经历。

商丘市教育局退休干部刘福信说：“我家祖籍山东滕县，几代人都在铁路上工作。开始修建津浦路时，我爷爷就是背石子的劳工。刚刚修好津浦路，爷爷又带着我伯伯和父亲转到陇海线徐州至开封段铺路架桥。人们都知道我父亲刘让是商丘车站的老站长，又有谁知道我爷爷他们也为商丘铁路修建流过血汗呢！”

家住商丘市豫剧团家属院的李淑华是商丘火车站早期工运活动参加者李庭孝的长女。她说：“我的父亲青年时代曾留学法国，通晓法语。陇海铁路徐开段修建时，我父亲就参加筑路，当工人领班。法国工程师把技术要求先对我父亲讲，父亲再传达给工友们。父亲曾参加铁路大罢工，还是当年程圣贤(早期中共党员)领导下的商丘铁路工会的委员之一。”

梁园区统计局退休干部梁巧菊回忆说：“我爷爷梁凤春出生于河北吴桥，因家里太穷，14岁时经老乡介绍到南京铁路段当杂工。后来他到铁路上干活，几年后成为火车司机。先在津浦线开车，常住徐州，此后陇海豫东段修路时，他时常从徐州向商丘运物料。陇海豫东段通车后，他往返于徐州至开封之间。1919年，懂法语又会管理的河北沧州人蓝辅臣成为朱集车站首任华人站长。我爷爷与蓝站长同属沧州老乡，便由徐州转到朱集车站工作，是朱集车站建站之初最早的火车司机之一，后来定居在道北老火车站附近的民安二街西端路口。”

梁家祖籍河北吴桥，刘家来自山东微山湖旁的滕县，李家为江苏丰县人，皆因朱集建站通车而聚居商丘，成为火车站附近首批居民。

此后，豫鲁苏皖乃至晋陕各省经营者相继云集朱集车站，商丘县东北的朱集镇南门外车站票房后——这个先前鸟不拉屎的乱坟岗，随着铁路通车，人口、商号迅速膨胀，很快变成香饽饽。

陇海东段贯通 人流物流初兴盛

1916年1月，朱集车站正式运营，车站从站长到站属各机构负责人全是法国人。当时全站共有员工22人，客运、货运、运转人员都集中在一座法式票房里工作。车站有一名站长，工作人员有站务员向导、司切夫(火车司机)、挂钩夫、检票员、行李员、灯匠等。车站铺设4股半道，有旅客站台两座，计400米长。

运营之初，朱集车站只售客票，不办理行包托运，乘客所托行李，少的自己随身带上车，多的自己装车押运。从1919年至1925年2月之前，朱集车站先后由蓝辅臣(河北沧州人)、赵家珍(江苏徐州人)任站长，车站下设车、工、机、电、警5个部门。

梁巧菊说：“正式通车初期，徐州至开封之间每天只有一对客货混合列车，分别从徐州、开封两站相向对开。我爷爷梁凤春白天开车，夜宿商丘。那时铁路路基软，其他配套设施也不全，夜间不准开车。车速也很慢，从徐州到朱集146公里的路程，行车要7个多小时。”

1908年，由法国人承建的汴洛铁路通车，与1906年全线



朱集车站法式票房(商丘火车站的前身)

(本报资料照片)



解放一路曾经是朱集镇最古老最繁华的街道之一。解放一路143号这座建筑建于上世纪30年代，当时是所学校。

本报记者 崔中义 摄(摄于2003年7月14日)



1997年3月13日，由团中央、全国绿委、林业部、铁道部、全国青联联合举办的“迎香港回归”京九植绿护绿活动商丘暨师大大会在现在的商丘火车站举行。本报记者 崔中义 摄(摄于2003年7月14日)

通车的京汉铁路在郑县(今郑州)形成十字交叉之势。法国投资者看到徐州至洛阶段贯通后中原物流日增，铁路获利很大，于是在1921年又增开一对徐州至郑州的旅客列车，挂一节行李车厢，行李全由铁路承运。

1922年，朱集车站更名为归德车站；1924年，陇海铁路东段延伸到苏北大浦，西段从洛阳延伸到河南最西端陕州。归德车站客货运输量持续增长，每日上车旅客三四百人，托运行包二三百件。

1928年后，中原战事频发，车站运营量衰落。1924年至1927年，国民革命军在北伐战争中打垮了“五省连师”孙传芳，也打垮了直系军阀吴佩孚。1928年1月，陇海铁路经营权收归中国交通部，归德车站更名为商丘县车站，王桂荣、李耀先后任商丘县车站站长。从1929年9月11日起，陇海铁路管理局的文件均由法文改为中文。在陇海铁路序列中，商丘县车站编号为“G28”。1930年4月至11月，陇海路沿线蒋、冯、阎、桂四大军阀混战。在战争平靖后，商丘县车站运输量重新恢复，日承载客运七八百人，托运行李包千余件。

1933年9月1日，商丘县车站改名为商丘车站。1936年，列车对数上升，新增一对徐州至西安旅客快车。至此，商丘车站每天有二对列车经过，往返于徐州至郑州、徐州至西安之间，日均上车旅客千余人。从1928年到1945年，商丘车站员工一直为60余人。

陇海铁路全员罢工 早期工运艰难曲折

五四运动前后，当以张作霖、段祺瑞为首的军阀争权夺利大打出手之时，中国近现代思想界出现了罕见的诸说并存、百家争鸣的生动局面。1920年8月，陈望道翻译的《共产党宣言》全译本在上海出版，传播了马克思主义。五四运动前后，邓中夏在北京长辛店深入工人居住区做社会调查。1920年10月，李大钊在北京成立共产主义小组，中国劳动组合书记部北方分部主任罗章龙等深入天津、唐山、太原、济南等地开展工人运动及社会调查，促进了北方党团组织建立。1921年7月1日，中国共产党成立之后，组成了以邓中夏为主任的中国劳动组合书记部，开展工人运动。

1921年11月爆发的陇海铁路大罢工，就是在中共北京区委和中国劳动组合书记部北京分部领导下，为“反虐待”、“争人格”、“光国体”而发起的斗争，前后历时仅十天，展示了中国工人阶级反对帝国主义奴役、反对封建军阀割据的巨大力量。

1921年11月8日，徐州铜山车站发生“八号门事件”；当年11月17日，洛阳西厂机务工人罢工。这两件事情是陇海铁路路总罢工的两个导火索。罗章龙奉李大钊指示，于1921年11月17日从北京奔赴洛阳，领导陇海铁路大罢工。罢工委员会与路局多次交涉无果，下令从11月20日起全路总罢工。11月20日午后，东起连云港、西至观音堂之间的徐州、归德、开封、郑州、洛阳的所有机车一起怒吼长达十余分钟。“开封西赴郑、洛，东赴归、徐之车均未开车；而由徐西驶，观音堂东驶之车均未到开封。”在两小时之内，陇海铁路全线瘫痪，罢工一直坚持到11月27日。1921年12月，首届陇海铁路总工会执行委员会在开封选举产生，朱集车站工人程圣贤、王连陞当选执行委员。朱集车站当时是陇海铁路机务工人七大集中地之一。在大罢工期间，朱集车站全体工人积极参加罢工斗争。

罢工胜利结束后，1921年12月初，罗章龙巡视陇海铁路朱集车站，帮助建立陇海铁路归德工会，秘密发展程圣贤、王连陞、姚鼎三人入党，成立车站党组织。在罗章龙撰写的《陇海铁路大罢工》和《椿园载记》中，均记载了此史实。1923年2月1日，归德车站党组织选派两名工人列席郑州京汉铁路总工会成立大会。大会遭到吴佩孚镇压，制造了震惊中外的“二七惨案”，工会被封，工人运动陷入低潮。

1927年5月，豫东地区中共组织恢复活动。经上级党组织指示，中共商丘县党支部负责人徐华章、叶诚宪曾多次赴朱集与车站党组织及工会组织联系。1927年7月大革命失败后，车站党组织仍坚持隐蔽斗争。

据梁园区党史资料记载，从1928年7月至1934年6月，车站中共领导下的工人运动始终坚持斗争。中共河南省委于1928年7月3日至10月20日，先后5次向中央报告归德工运情况。1930年4月3日，中共河南省委指示开封市委，派人到陇海铁路工人斗争活跃的洛阳、郑州、归德、徐州等站联络，准备召集全路代表大会，组织以“发欠按月开支加薪”等为中心内容的全路罢工。由于蒋、冯、阎、桂中原大战爆发，全路罢工未能实现。

1934年6月，中共河南省委军事委员会派国民党40军隐蔽的地下党员王廷路，到驻商丘国民党部队搞地下工作。王廷路与车站工会秘书、地下党员尚振华(于1938年叛党投敌)联系。不久王廷路被捕叛变，尚振华及两名铁路工会负责人被捕入狱，程圣贤、刘勇杰等以铁路工会名义营救未果。商丘铁路工会及党组织此后受到重创。

据《商丘市(梁园区)党史资料选编》记载：“刘勇杰1925年6月加入中国共产党，曾任中共河南省委交通员，因省委机关遭受破坏，于1929年6月至1938年8月，曾两次在朱集隐蔽，以伪陇海铁路工会商丘分会秘书、商丘扶轮小学(商丘铁路小学前身)校长等身份作掩护，同工会负责人程圣贤(中共党员)等一起，积极领导工人开展斗争，反对路局的压迫剥削。”1986年春天，在原商丘市(梁园区)党史办副主任李敬修等多人陪同下，刘勇杰亲自到商丘道北火车站附近，在民安二街西端，现场指认其与程圣贤(中共党员)共同组织商丘早期工运活动的地方。

1942年下半年，冀鲁豫军区5分区在陇海铁路成立汴商救工委。该工委于1943年在商丘车站建立联络站，为粉碎日伪大扫荡提供重要情报，转运多批物资，有多名地下工作者为革命牺牲。

1945年8月15日，日军无条件投降，国民政府成立开封铁路局，商丘车站由开封车务段派员管理。1946年5月，恢复陇海铁路局，撤销开封铁路局，商丘车站由开封车务段管辖。1948年11月6日，商丘解放，淮海大战开始，商丘车站当时只有6股半道，车站历经战乱，破烂不堪。当时车站共有员工100多人，升格为二等车站。

1948年11月20日，中原野战军在商丘车站设立总兵站，不久改称中原军区运输司令部，由中原、华北集中到商丘的大批弹药及其他支前物资，经商丘车站或公路干线运往淮海大战前线。1949年春，中原军区授予商丘车站锦旗题词：“商丘车站全体职工在淮海战役运输工作中起到火车头作用。”1949年1月，邓小平到商丘车站检查工作，对商丘总兵站、商丘火车站支前工作给予高度评价。

(本文主要参阅史料：《郑州铁路分局商丘站志》，《商丘市(梁园区)党史资料选编》，陈振江《百年风云》)