



焦作北站建于1905年,隶属郑州铁路局焦作车务段管辖。它至今还大致保留着道清铁路焦作站的原貌。这座由古朴青砖砌成的20多米高的圆形水塔,依然屹立在焦作车务段焦作北站货场的中央。它是道清铁路开通之初,为给蒸汽火车注水,由英国人建造的。

【缘起】

谈起焦作近代历史及近代社会经济的发展,不得不从道清铁路说起。1907年3月3日,河南省境内第一条铁路道清铁路正式全线通车。道清铁路的通车,把当时的商贸重镇清化同道口连在了一起,焦作的煤炭及特产源源不断地运到了道口镇三里湾码头,然后通过卫河水运直达天津。而天津的工业产品和“洋货”,也纷纷在焦作登场亮相。有关史料曾这样记载当时的焦作:“焦作街市集于中山东街(今新华街),所有银行、洋厂、饭馆、浴堂、旅馆,均集于此……工商发达,与时俱进,渐呈繁华气象。”道清铁路横跨浚县、滑县、汲县、新乡、获嘉、修武、河内七县,全长150公里。转眼百年已成为历史,纵观道清铁路的兴衰,恰如一幅历史的画卷,记载着焦作这个城市近代历史的发展,记载着中国近现代铁路建设的演变。



詹天佑与道清铁路

5月20日,夕阳西下,记者独自站在解放区上白作街道小庄村北马涧河拱券桥上,苦苦寻觅百年前道清铁路的历史痕迹。

这座铁路桥呈东西走向,长不过25米,宽仅5.2米,桥北侧面“1904”的石刻字依然清晰可见,桥南侧面“光绪甲辰”的石刻与之呼应,这两方石刻互为印证,为铁路拱券桥确定了具体的年代,即1904年。

这看上去并不起眼的铁路以及这座铁路涵洞桥和中国最早的著名铁路工程师詹天佑有什么关系?

一提起詹天佑,很多人自然就想到了1909年8月建成的京(北京)张(张家口)铁路,因为那是中国人自己修建的我国第一条铁路,而这条铁路的总工程师就是詹天佑。詹天佑与道清铁路的渊源想必人们知之甚少。

资料显示,道清铁路是由英、意两国合作的福公司承建的。19世纪末20世纪初,世界资本主义进入垄断阶段,西方列强开始大量向中国输出资本。英国福公司是意大利人罗莎第于1897年在英国伦敦成立,其真正的目的是攫取在中国修筑铁路、开采矿产的特权,掠夺中国的煤炭资源。1902年清政府同英国福公司签订了修筑铁路协议,允许福公司由河南道口镇至泽州(今山西泽州)修筑漳泽铁路,路权属福公司。

之后,出现了变故。福公司遇到资金短缺等困难,由英国出面要求清政府兴办道清铁路。这样,英国就把福公司的困难转嫁给了中国。由于山西人民坚决反对,道清铁路往泽州方向不能施工,随转往河内县清化镇(今博爱)。其道清铁路这段修建费用作为清政府向福公司借款。

1905年11月,詹天佑临危受命前来主持对道清铁路的评估。这年的詹天佑任清候选知府、京张铁路总工程师。

“各出所学,各尽所知,使国家不受外侮,以自立于地球之上。”也就是这一年,京张铁路刚刚开工,詹天佑正在为京张铁路的建设而不畏强暴,威武不屈,呕心沥血。

勘察铁路,查对账目,察看工程,詹天佑日理万机。对已建铁路及车辆等设备最后核价61.46万英镑,比英国福公司向清政府索要的75万英镑少付13.54万英镑。最终詹天佑将这一段铁路收归国有,改称道清铁路。



当年詹天佑代表清政府与福公司签订的道清铁路收归国有合同。



承载着道清铁路厚重历史的铁轨静静地躺在道清里社区铁四街一号院的胡同里,似乎在向世人诉说着什么。

怀川地理第三期

百年道清兴怀川

本报记者 赵耀东 摄影报道



焦作的历史从这里开始

连续多日,记者在道清铁路焦作覆盖区域采访,并驱车奔赴滑县道口镇,在水街的百年老房和卫河大堤码头间徜徉,获得了许多鲜为人知的第一手资料,抢救性地拍摄了大量有关道清铁路的史料图片。

焦作车务段党委副书记兼纪委书记赵东岭与记者在焦作北站货场谈起道清铁路时津津乐道。

解放区民主街道清里社区党工委副书记郭保军与前来该社区参观《道清的记忆》图片展的市民详细介绍昔日道清里的辉煌。

铁四街一号院的郭秀英在已废弃的道清铁路旁住了几十年,期盼着旧房早日改造。

采访对象和记者念叨最多的还是道清铁路对焦作经济社会发展的影响。

道清铁路既是清政府丧权辱国的铁证,也是英福公司在我国争夺势力范围、掠夺资源的纪录。

道清铁路促进了工商业的发展,促进了社会的繁荣,同时,也改变着人们的理念。

道清铁路建成通车,犹如打开了焦作通向世界的大门。在近代中国这种新型交通工具的强烈冲击下,铁路在许多方面尤其是在进出口贸易、以煤炭为核心的基础工业、区域性人口迁移和新兴城市兴起等方面起着巨大的作用。

时至今日,谁也不能否认,就是这条道清铁路,伴随着西方列强的掠夺,把西

方的文明和科学技术也带到了焦作,为焦作早期的发展奠定了基础。

这些“最早”和“第一”足以验证下列事实:

焦作是河南省最早供自来水的城市,始于1908年。

焦作是河南省最早使用电灯、路灯的城市,始于1919年。当时的中山东街(现新华街)装路灯10多盏,采用牛铃式灯型。

焦作电厂是河南省最早的发电厂。其前身是英商福公司焦作煤矿附设电厂,建成于光绪三十一年(公元1905年)。

焦作路矿学堂是我国历史上第一所矿业高等学府和河南省最早的高等学校,1909年由英国福公司兴办。由她衍生发展而来的河南理工大学、中国矿业大学(北京)曾历经14次迁址、11次易名。

焦作扶轮学校是焦作最早的新式小学之一,是1923年9月由北洋政府交通部在焦作设立的第一所铁路企业职工子弟学校(现道清中学)。

《道清铁路旅行指南》对当时的焦作镇作了这样的描述:“焦作镇原为豫北荒僻之区,交通极为不便。自清光绪二十八年(1902年),英商福公司开采煤矿、建设铁路后,地利开发,交通便利,工商发达,与时俱进,俨然为豫省西北之重镇。在民国六七年间(1917~1918年),为焦镇最盛之时代。笙歌彻夜,共乐升平……市面电

灯、电话及自来水种种设备颇臻完善,渐呈繁华气象。所有四乡农产咸会于此,以备各地采购者;而津沪各地之运销无烟煤者,莫不派员驻此采办。其中福两公司联合办事处亦设于此。本局设于本市之南端,本路办公处、机车厂房以及公园、医院、员司住宅,皆设于局之左右。将来果能东展道(口)济(宁),西展柏(山)泽(州),运输畅通,矿业发展,则焦镇之繁荣,正未可以限量也。”

由此可见焦作当时的鼎盛。

抗日战争爆发后,日军占领了道清铁路,道清铁路沿线从此变成了抗日军民打击日寇的战场。在道清战役中八路军拆毁的道清铁路新乡至道口段,后来没再恢复。解放后,仅剩的道清铁路西段,大部分被新焦线和焦枝线所覆盖,位于我市新华街南段道清里一带的原道清铁路管理局遗址已经荡然无存,仅有几段废弃的路轨。但作为道清铁路焦作站的货运焦作北站,至今还大致保留着原貌。

如今,焦新、焦枝、焦太、焦柳、侯月铁路从焦作穿境而过,东接京广,南连陇海,北至太原。据了解,目前正在如火如荼建设的郑焦城际铁路南起郑州火车站,北至焦作火车站,设计时速为250公里,焦作直达郑州时间约为23分钟。按既定规划,郑焦城际铁路焦作段全长54公里,途经武陟县、修武县、马村区、山阳区和解放区的7个乡镇、3个街道办事处,53个村,新建武陟站、修武站,焦作站将进行扩建。



马涧河拱券桥北侧的“光绪甲辰”石刻。



当年道口卫河大堤的青石台阶码头至今还在。



如今的卫河河道。当年,在卫河283公里长的干流中,道口段不足5公里,却设立了10多个码头。水面宽阔,6条大船可并行通过,还可自如掉头。



在道口卫河堤坝上的碉堡与我市道清里社区铁四街一号院胡同里的碉堡,无论是设计风格还是建筑大小,都一模一样。



昔日的道清铁路将解放区民主街道清里社区铁四街一分为二,北面为一号院,南面为二号院。图中左侧的两股铁路是焦作电厂自备铁路线;右侧两股为道清铁路,焦作解放后已被废弃。