

近现代黄河与中华现代文明

■ 刘 宁

黄河流域是我国文明肇始之地，从文化历史遗存、精神财富来讲更丰富，是长江流域及其他流域所不具备的。随着物质财富增加，人类对精神文明的追求也越来越强烈，黄河流域所拥有的人文资源、历史遗迹、文化精华，在文化传承中所起的作用是任何其他文明所不能替代的。而近现代一百八十多年的黄河流域文明也呈现出中华文明的突出特征，尤其是人民治黄七十年形成的文明精神，成为新时代中华民族复兴的宝贵精神财富。

中华文明在黄河与长江间推移。唐中期前，中国的经济、政治、文化中心一直在北方黄河流域。直到三国，长江流域才正式登上中国历史舞台。五代十国几乎达百年的战乱，致使北方黄河流域趋于衰落。隋唐建都长安，带动北方黄河流域文明的重新复兴与崛起。然而南方长江流域经济已超过北方，但政治中心依然在黄河流域，五千年中华文明史中黄河流域形成东西结构的轴心。黄河流域的文明形态是大河文明——中国是世界四大文明古国，农耕文明向工业文明转型，再到现代的生态文明转变。从马可·波罗到伏尔泰的五百年里，西方都在表达一个伟大的中国，从器物到制度，再到思想观念上都是伟大的，都值得赞美，出现马可·波罗笔下的“大汗的大陆”到学人视野里的“大中华的帝国”“孔夫子的中国”。然而，从1750年开始西方视野里的中国形象开始走向反面，出现“停滞的中国”形象，再到1855年后形成的“中国之患”“饥荒之国”形象，国家形象是一个民族的文明标识。

晚清黄河与“中国之患”

铜瓦厢又名铜牙城，位于河南省兰考县西北25里的黄河北岸，今兰考县境内。曾是一个繁华的黄河渡口和集镇，清代兰阳第一险工。因为堤坝贴护着黄色琉璃瓦，望去宛如铜墙铁壁、金光闪闪，人们将这里称为“铜瓦厢”。从先秦到民国2500多年时间里，黄河下游决口2590多次，较大改道26次，重大改道6次，铜瓦厢所在地自金大定十一年（公元1171年）走河以来，历经金、元、明、清、民国五个时代，大小决溢143次，河道变迁频繁又复杂。后因捻军、太平天国起义，清政府忙

于镇压，一时黄河难以复道兴筑，直隶、河南、山东三省受灾严重，山东为甚。

1855年，黄河在铜瓦厢决堤，改变了黄河七百多年由淮入海历史，向北流由大清河入海，南北大运河商贸中断。

1868年，上海的亚洲文会北中国支会展开了黄河新河道科考活动，了解黄河决堤的原因、时间、地点以及新河道的航运能力。在亚洲文会科考报告里，西方人对黄河的描述奠定了“中国之患”这一负面形象。西人《中国乡村生活》书中指出，“在这一个多世纪中，山东中部一直被这个‘中国的悲哀’所困扰”。1880年，谢立山在绘制中国地图时，感慨“黄河，其主要长度都显示不可航行，真是‘中国之患’”。1887年，《北华捷报》在修复黄河大堤时提出“该条大河被名副其实的冠以‘中国之患’”。1908年，中国第一本系统地理学著作夏之时的《中国坤舆详志》里也使用“中国之患”。晚清刘鹗在《老残游记》中想象的“中国危船”，在山东大海上有一艘破漏欲沉的大船，船身吃载很重。铜瓦厢决口改道北流后刘鹗曾提出《治河五说》。

黄河漕运衰落，近现代铁路兴起。太平天国起义致使黄河改道，清政府以黄河和运河为主体的漕粮运输退出历史舞台。近代黄河流域兴建的干线铁路主要有京奉铁路、京汉铁路、津浦铁路、京绥铁路和陇海铁路。黄河上的三座百年铁桥，兰州黄河大桥、京汉铁路桥、济南铁路桥。兰州黄河铁桥修建于1907年，曾改名为中山桥，成为步行桥。郑州铁路桥1902年设计是一座工程浩大坚固的铁桥，1938年炸毁平汉铁路大桥。济南泺口黄河铁路大桥位于济南市天桥区，德国公司设计建造，建于1909