



记者手记

沿着旧轨，读懂大武汉的来时路

1993年,我人生中第一次坐火车,就是在武汉。记忆早已模糊,只剩下一列开着窗户的老旧绿皮车,风从窗外灌进来。不知道开了多久,才到荆门。1996年,我在小东门亲戚家做客,夜里躺在床上,窗外不时传来火车的轰鸣,沉闷而有节奏,像这座城市的脉搏。从那时起,我对城市的第一印象,就是铁路。

算起来,我的铁路记忆不过三十年。而武汉的铁路,已经走过了整整一百二十年。

如果说汉口成为明清四大古镇,靠的是长江汉水舟楫之利,那么近代以来,大武汉的蓬勃崛起,绝对离不开那一条条穿城而过的铁轨。1906年,京汉铁路通车,“九省通衢”的区位优势被一把放大,等到1957年京广铁路全线打通,武汉便真正成了南来北往的商贸心脏。

循礼门一带的老住户戴先生告诉我,早年京汉铁路还从地面穿过城区,道口一个接一个,过马路常常要等火车。他们的童年,就是趴在道口的栏杆边,看着火车轰隆隆地驶过,数着车厢。

家住杨园新村的李先生记得,过去不少居民都在武昌北站坐火车去往黄石、九江。那是武九铁路北环线,列车从武昌北站出发,一路沿着长江南岸向东奔驰,坐在车厢里能望见江水。

上图:汉阳站前花街,前来拍照留影的市民游客络绎不绝。

长江日报记者 彭年 摄

下图:武昌四美塘文化公园保留着武昌北站站牌。

长江日报记者 刘海锋 摄



随后几天,我穿行三镇,四处寻访铁路遗存。一路走下来,才愈发明白,铁路之于武汉,到底意味着什么。

在汉阳站前花街,起初我是不解——不过短短五百米的小巷,人们为什么偏偏要在铁轨旁边种满鲜花绿植?甚至有外省游客顶着高温专程来打卡。他说:并不是每座城市,都能像这样轻松地踏上旧铁轨,和历史撞个满怀。

在武昌四美塘文化公园,有年轻女孩坐在复原的老站台上拍照。我起初也想不通,在寸土寸金的滨江地带,为何要留下这么多铁轨和旧火车。可当我走近那些被岁月磨得发亮的铁轨,用手触摸冰凉的车面时,忽然意识到——这些铁轨承载的远不只是列车,而是一座城市百年的呼吸与脉搏。

后来我去了青山的火车主题文化公园,铁轨两旁种满了樱花树。我一路走,一路听。不同年纪的人说起铁轨的时候,眼里都带着光,嘴边都挂着一两件属于自己的往事。

走完这一程,我最深的感受是:那些旧铁轨,没有被当成城市的包袱清除掉,而是被耐心地梳理、适度地改造,重新放回了市民的生活里。

它们不再是运输的动脉,却依然是记忆的载体。旧轨之上,我仿佛触摸到了大武汉的过去,也看见了它的未来。

(长江日报记者刘海锋)

这条长草的铁路真的要跑火车了

走,去踩踩那些『苏醒』的旧铁轨

长江日报记者刘海锋

那个踩着铁轨放学回家的黄昏你还记得吗?书包在肩头一颠一颠,夕阳把枕木的影子拉得老长……

这些天,光谷一段闲置了十几年的废弃货运铁轨被重新提起——它要变成一条城市绿廊了。消息传开,铁轨沿线的街巷有人翻出旧照片,有人念叨起小时候踩着枕木数步数的午后。

规划里的蓝图带着温度:4公里的轨道上,小火车将重新跑起来,站台与铁轨迎来新生,两侧慢慢“长”出公园。

光谷的这条铁轨即将唤醒,那别处的呢?带着探究的念头,长江日报记者在武汉三镇走走停停,遇见了不少重新接回人们生活的旧铁路。

唤醒沉睡专线 4公里铁轨上将跑起观光小火车

武汉是一座拥有120年铁路发展史的城市。中国首条自主规划建设的南北大动脉——京汉铁路(原卢汉铁路)便诞生于此。

厚重的铁路发展史,为城市留下了大量宝贵的铁路遗迹。几乎每一位老武汉人心中都有一段关于铁轨的记忆。但随着城市发展,部分铁路专用线和老站段陆续停运,隐没在杂草与尘土中。

光谷荷叶山、二妃山的深处,有两条铁轨:一条是京广高铁,列车几分钟就呼啸而过;另一条就是这样一段被时光“遗忘”的旧轨。

这条沉寂多年的企业货运专线起自流芳站(武汉东站),直达武汉商贸职业学院附近,全长11.76公里。据附近居民介绍,该专线原为一家企业园区的配套货运通道。2011年线路建成后,随着园区产业结构、物流方式发生变化,原定大宗货运需求未能落地,线路未开通运营,长期闲置荒废。

8月6日下午,记者沿二妃山绿道徒步近两小时,穿过碎石小路才找到这条隐蔽旧轨。如今,野藤杂草肆意爬满了路基,四下安静得只听见风声和虫鸣。远处高铁呼啸而过的轰鸣,衬得脚下这截锈轨愈发沉默。

“太可惜了!”住在附近的居民陈潇说,“这条铁路和京广高铁差不多是同一时期建设的。”

这样的惋惜,不止他一个人有。近几年,武汉城市留言板陆续有留言表达同一个念头:能不能把这截荒轨救回来,让这块闲置地有点用。

今年,东湖高新区答复,北段4公里的轨道要率先动起来。未来的日子里,一列观光小火车将穿梭于此,串联起8座主题公园和3个产业园区。

枕木缝里钻出月季 历史感跟烟火气在此交融

走进汉阳的站前花街之前,真的想不到,一段废了多年的铁轨能活成这个样子。

8月7日中午,记者拐进那条窄窄的巷子,脚下就是铁轨。枕木缝里钻出成片的月季和三角梅,红的紫的,热热闹闹铺了一路。整条街不过500米长,铁轨就横穿在街巷中间,两侧是上了年纪的老楼房。有老人搬把竹椅坐在门口摇蒲扇,脚边趴着一只打盹的猫。

新中国第一家枕木防腐厂就建在这里。厂区和职工宿舍挨着铁路铺开。后来企业搬走了,铁路也停了,房子年久失修,杂物堆得到处都是,这里慢慢成了没人爱来的棚户区。老街坊王先生站在自家门口,指着铁轨旁的月季从说:“以前这边全是荒草和垃圾,走路都得侧着身子。”

2019年社区改造时,大伙儿一度捏了把汗,生怕铁轨被拆除。最终,方案出人意料地选择了“保留”。街巷肌理十

分未动,轨道原样保存,反倒成了最好的装饰。

正午的太阳白花花地晒着,温州来的高中生王巍和同学的武汉第一站就定在这儿。这里有“铁轨+鲜花”的场景,两旁民居的诗意生活一眼洞见。“你看这里多好,铁轨不在栅栏里面,就在家门口,买菜遛弯都踩着它,历史感跟烟火气掺在一起,太难得了。”同行的薛明明蹲在铁轨上,拿着手机拍了半天。

站前花街的翻身,被写进了《中国方案:工业遗产保护更新的100个故事》。

四美塘文化公园是另一个铁路遗址复活的样板。过去是武九铁路北环线的武昌北站,老武汉人更习惯叫它徐家棚站,已经100多岁了。2018年停运后,被列进了武汉三级工业遗产。

占地161亩的园区里,老站台、红砖厂房、原始铁轨都原样摆着,还能看到上游型蒸汽机车和韶山3型电力机车并排停在一起,一个烧煤冒烟,一个拉电线跑。

这个曾经汽笛声没断过的地方,现在安静得很,有人在红砖墙下看书,有小情侣倚着绿皮车厢拍照,有遛弯的老人慢悠悠走过。

家住杨园新村的李源鹏几乎天天来公园散步,“当年车站关停的时候,我们都觉得这片肯定要拆光。没想到现在老站台还在,铁轨还在,火车头也还在,年轻人来拍照,小孩来认火车”。

不搞“一刀切” 尊重每段轨道的个性

以往,城市废弃铁路的命运大多就是两个结局:要么铲平了搞开发,要么铺条步道方便人打卡。记者走了这么一圈,发现武汉的处理方式有点不一样。

武汉三镇的地面上,散落着跨越百年的铁路家底,有的藏在山野,有的嵌在巷弄,有的蹲在桥下。武汉没有套用个模板,也不急着搞大商业,而是一段铁轨一个路数。荒郊的专线,让它变成散步的绿廊;居民区的老轨,就让它与鲜花相伴;百年老站,就敞开大门当大伙儿的公共客厅。尊重每段轨道的个性,不赶场子,不凑热闹。

这种更新,正由“点”成“面”,武汉正系统梳理这些宝贵的工业遗产。8月7日,武汉市发展改革委挂出“铁畔焕新”行动招标公告,年内把全市既有铁路资源摸一遍底。相关负责人透露,此举意在选取有价值的铁路资源,制定盘活方案。

今年恰逢京汉铁路全线通车120周年,一批重点铁路遗产项目正稳步推进。

1898年投用的玉带门火车站是当年京汉铁路南端终点站,见证了老汉口“东方茶港”的商贸繁华。1999年,老站房拆除。

今年4月,硚口区发布玉带门火车站遗址复原规划方案,参考四美塘文化公园等成熟活化案例,拟了两处备选点位,打算修旧如旧、新旧共生,让消失二十多年的老站焕新归来,跟汉口茶市的旧风情打个照面。

国务院印发的《城市更新“十五五”规划》中,工业遗产保护活化、老旧工业空间盘活被重点提及,明确将工业遗存纳入城市更新核心体系。武汉大学教授韩路认为,政策托底的好处是让这些老铁轨、老厂房不再是城市身上的“疮疤”,而是续文脉、提气质的稀缺家底。

让旧时光在现代生活里重新生根发芽,值得期待。



年轻人在四美塘文化公园拍照留影赏露营收花(资料图)。长江日报记者詹松 摄