读+
周刊
8 长江日报
2026年11月10日 星期二
责编:马梦娅 美编:陈昌
版式:陈笑宇 责校:正杰
扫一扫发现更多

谁在江边，谁在铁轨边？

□王永芳

我在沅江畔长大，爱读沈从文先生氤氲着沅水雾气的文字。他写码头，写临水而居的人，写他们如何组织时间、空间与情感。铁路来了之后，这套组织方式被另一套逻辑替换了。

华中科技大学赵逵教授在新书《南北干线寻遗：京汉、粤汉铁路沿线聚落与建筑》里，重点写到了从水路到铁路的交通转型在湖南境内表现得尤为典型。简言之，昔日繁盛的沅水流域，因粤汉铁路绕行而衰落，而湘江流域城市依托铁路与水运的叠加优势快速兴起。

湘、资、沅、澧四水中，沅水上游接纳酉水、武水、巫水、辰水、溆水五溪，河道深入湘、鄂、渝、黔交界的武陵山区，这意味着沅水不是一条湖南“省内河”，而是一条跨省的核心商贸通道。沅水边码头、会馆林立，洪江、浦市、托口、黔阳等一批古镇因水运而繁盛，货物、人口、文化顺着沅水往来流转。

沈从文在《湘行书简》里写浦市，说“那地方出肥人、出大猪、出纸、出鞭炮”，但也注意到“这个码头据说在数十年前更兴旺，十几年前我到那里时已衰落了”。他归因于“河边长了沙滩，不便停船，河道改了方向，商业也随之萧条”。这是水运时代聚落命运的第一个变量：河道本身会变。但真正致命的变化来自陆地上铁轨的走向。

粤汉铁路湖南段，这条线路的逻辑很清晰：穿越湖南经济基础较好、地形相对平缓的湘江走廊。沅水流域的武陵山区，地形复杂、线路绕远，不在干线铁路的优先选项里。

结果就是湖南交通重心的整体东移。洪江、浦市、托口这些曾经因水运而兴的商埠，在铁路时代失去了干线交通节点的位置。货物不再需要经沅水下洞庭、转长江，而是直接从广州上岸，经粤汉铁路直入湖广腹地。沅水还在流，但决定一个地方兴衰的逻辑变了：从前是“谁在江边”，后来是“谁在铁轨边”。

当然，沅水流域的衰落并非“一夜之间消失”，而是区位优势的相对弱化。沈从文1934年回湘时看到的浦市已经是“经过昔日的繁荣而衰败了的码头”，但那个“衰败”里仍然有生活。

沈从文写沅水最动人的地方，恰恰在于他捕捉的是水运逻辑仍然支配生活、但铁路逻辑已经在地平线上出现的那个时刻，他记录的是“转换前夜”的沅水。1934年他回乡，从北平坐火车到长沙，转车常德、桃源，再乘船沿沅水而上。他的行程本身就是水铁联运的缩影：铁路负责长距离干线，水运负责支线渗透。

他写码头上的水手、吊脚楼里的妇人、辰河上的橹歌，写一个即将被重新组织的世界。那些码头后来有的淤了，有的淹了，有的废弃了。他看到的“没有像样码头”，正是水运基础设施在铁路时代失去维护投入的样子。

如今我把赵逵教授与沈从文先生的书对照着读，更加清晰地看到，沅水塑造了一种“临水而居”的生命形态，粤汉铁路在几十年间把交通重心从这条河上抽走，聚落随之重新排布。沈从文恰好站在抽离的过程中间，记录了那些还没完全消失的东西。

如今，沈从文笔下那个沅水世界完全消失了吗？也许，它沉淀在铁路遗存之下的另一层时间里，等待被重新阅读。

华中科技大学教授赵逵：

百年南北干线深刻改写神州风貌

□长江日报记者李煦



京汉铁路北段依太行山而下。

图源：《南北干线寻遗》

《南北干线寻遗：京汉、粤汉铁路沿线聚落与建筑》
赵逵 张钰 魏楠 张好真 许玥 周春 黄群群 著
华中师范大学出版社



京汉铁路原本不进北京城，起点设在城外卢沟桥。法国人凿开永定门西侧城墙，延伸铁路，北京城里从此通了火车。

图源：淄博云志艺术馆

今年是京汉铁路全线贯通120周年、粤汉铁路全线贯通90周年。

如果没有这两条铁路，我们无法想象中国大地现在是什么样子，中国这百余年来的历史又是什么样子。

在这个时间节点上，华中科技大学赵逵教授领衔完成了新书《南北干线寻遗：京汉、粤汉铁路沿线聚落与建筑》，这是他和他的团队潜心六七年研究走访、实地踏勘的成果。这本书提供了一种超越单纯工程史、技术史的眼光：铁路布局并非凭空而来，而是一场与千年驿路、太行古陉、江河波涛的对话，铁轨的走向有着隐秘的逻辑，重塑了沿线城镇的命运，深刻改写了神州风貌。

上周，长江日报《读+》周刊专访了赵逵教授。

太行山决定京汉铁路北段布局

京汉铁路北段的布局，其实是由太行山决定的。

太行山横亘于山西高原与华北平原之间，它不是一座孤山，而是一道绵延数百里的天然屏障。山西地势高峻，表里山河，却因太行阻隔而近乎封闭；华北平原则沃野千里，是王朝的经济腹地与粮赋重地。

战争年代，它是军事命脉。

太行山出山有八条通道，也叫“太行八陉”，谁控制太行八陉，谁就能从山西高原俯冲华北平原。其中，太行陉爆发过四十余次战争，最著名的是长平之战；井陉则见证了韩信的“背水一战”；滏口陉，曹操在此伏击高干，留下“北上太行山，艰哉何巍巍”的诗句。八路军“百团大战”破袭正太铁路，目标正是切断日军依托太行通道维系占领的交通命脉。从长平到平型关，两千年间，太行山始终是中国北方战争地理中最重要的锁钥。

和平年代，它是经济血管。山西的煤铁、盐池与边地马匹，需要运往平原；平原的粮食、布帛也要西送。古道与河流在陉口交会，形成水陆联运，把高原资源接入全国市场。

北京作为京师，西倚太行以控山西，南通中原以御天下，太行通道是维系首都与西北、西南联系的咽喉。

历朝历代的统治者都面对同样的山川地理，于是形成了南北驿路，也叫京师御道，从北京一直可以到湖广盆地、到武汉。这条御道串联起“太行八陉”，八陉跟驿路垂直相交，每一个相交的陉口，就是一个大城名城：保定、正定、邯郸、安阳……

于是，京汉铁路走京师御道的成熟线路，成为顺理成章的事情。而且张之洞有一番考量，铁路沿太行山东麓而下，就能以最快速度把山西的煤、铁运出来。

湘江从此胜赣江

如果说京汉铁路的选线是“顺旧而变”，那么湖北段的规划则更像是一场对自然障碍的精准突围。为避开桐柏山脉的阻隔，规划者果断放弃了那条沿汉水古航道、需绕行160公里的传统商路。他们选择了“舍曲求直”，经武胜关穿越大别山丘陵，将汉口、孝感、花园、广水这些依澴水、府河而建的原始聚落，一举拉入了现代交通的动脉。在这里，安全性与经济性的考量，最终让位于聚落原生的资源优势。

而粤汉铁路的选线，则上演了一场更为激烈的地理与政治博弈。在湖南与江西的铁路之争中，湖南最终胜出。赵教授认为，这并非单纯的地方势力运作，而是综合了军事控制（湖南居中可控黔粤）、工程难度（江西多山多桥且平原狭小）与社会风气（湖南风气更加开放）的理性抉择。湖南段顺湘江而下，将岳阳、长沙、衡阳、郴州这四大传统水陆要冲串联一体。铁路在平原区取直，在丘陵区贴江而行，仿佛将千年湘江水运的繁华，直接平移到了铁轨之上。繁华一度胜于湖南的江西，其命运就此被改写。

从京畿官道到武江险滩，从太行陉口的煤炭到黄河桥畔的抉择，赵教授的研究揭示了一个深刻的规律：铁路并非传统交通的简单终结者，而是一位精明的继承者与重组者。它沿着古人的足迹，将驿站、渡口、水陆码头与商道枢纽重新编织进现代工业的网格。那些因铁路而兴的新城，或在水运没落中沉寂的古镇，其故事皆由这条百年南北大动脉而来。

访谈

辛亥革命在汉爆发，与铁路关系巨大

没有张之洞，历史行程会在武汉“拐弯”吗

读+：当年，中国的南北干线落脚在武汉，这是不是偶然？

赵逵：南北干线落脚武汉绝非偶然，跟政治、技术、自然山水地理逻辑都有很大关系。总的来说，是把南北陆路干线直接接上长江黄金水道。

古代南北交通除京杭大运河那条线外，历来都是从两湖盆地打通的。明以前两湖盆地是一片水泽，当时做堤坝的能力不够，所有水都汇到这里，唯一出口是长江从黄梅、九江流出去。直到清代，长江和汉水才被固定住，不再到处摆动。汉水是中部唯一能从北流到南、把关中盆地和黄河流域连在一起的河流。水系一固定，南北水路通道就清晰了，交汇点是在两湖盆地水系汇流的最低处——武汉，这是水系统一之后的地理必然。所以南北通道不管怎么选，武汉总是节点。

张之洞在《请缓造津通铁路改建腹省干路折》里主张，铁路“自京城外之卢沟桥起，经河南达于湖北汉口镇”，理由是汉口“控八九省之冲，人货辐辏，贸易必旺”。他修铁路“以开通土货为急”，汉口是两湖水系的总出口，汉水、府河、澴水在此汇流，米、茶、棉、盐、木材早已在此集散。军事上，他认为：“近畿有事，三楚旧部，两淮精兵，电檄一传，不崇朝而云集都下。”

所以京汉铁路的落脚点，也就是这个南北通道的落脚点，一定是在武汉，这是无可争议的。历史上交通的逻辑就是这样，到了明、清，特别是清代，这种交汇的凝聚力就越发显现出来。

但再往南去广州，是走湖南还是走江西，选线就有很大的分歧了。

北边也有几个点是摇摆过的。我们北边是秦岭和大别山脉的口子，中间有大洪山、有桐柏山，再跟大别山交汇，每个地方都有一个口子。是由信阳越过大别山至汉口，还是从南阳盆地到湖北襄阳，再沿汉水至汉口？两条线路各有利弊：由信阳经武胜关至汉口的线路，需要翻越桐柏山脉与大别山脉交会处的丘陵地带，地势较高，在山地架设铁轨在当时是高难度技术问题，且建设成本较高；由河南到汉口传统的商路是从襄阳沿汉水抵达汉口，这条线路可以避开大别山的阻隔，但比信阳直接到汉口的路线长上百公里。舍直求曲的线路选择不符合当时的经济状况，且取道襄阳的线路水患较多、路程较远。

最终，经过德、美、比三国工程师的先后勘测，选择了从信阳越过武胜关再到汉口的直线规划线路。这也给我们留下了一个很大的遗产——鸡公山。

在铁路往恩施那边打通之前，武汉的度假胜地一直是鸡公山，你去那里可以看到很多外国人建的别墅。没研究铁路之前，我以为外国人只是觉得那儿凉快才建别墅，其实是因为铁路从鸡公山这里爬上去、再落下来，是铁路让他们发现了这块避暑胜地。

读+：如果没有张之洞，历史会不会在武汉这里拐一个弯？

赵逵：当时有人主张先在边疆修铁路，李鸿章建议修从天津到通州的津通铁路，那时张之洞还没当湖广总督，他以两广总督的身份建议把铁路从卢沟桥修到汉口。清廷同意后，他才到湖北来。我认为这里有历史的机遇，他对武汉的贡献很大，但他个人的作用也不是那么决定性的，他也要顺应地形山势和当时的政治风向，才能够把事做成。



赵逵教授接受《读+》周刊采访。

长江日报记者何晓刚 摄

早期铁路几公里停一站，繁荣了一批小村子

读+：铁路意味着工业化，清廷一开始害怕、拒绝铁路，尝到甜头后大修铁路，最后“保路运动”却又成为清廷倒台的导火索，这是一种巧合吗？

赵逵：清政府对铁路没有信心，它觉得铁路会带来思想的碰撞，这种先进技术可能会影响大城的稳定，所谓“流民兵乱”。清政府有这样一种很大的担心，所以硬生生绕了一圈，把开封绕过去了。历史在开封拐了个弯，从此开封的历史地位就大受影响。

武汉1906年通了京汉铁路，到1911年就是辛亥革命。辛亥革命能在武汉打响，并且最后成功，跟铁路的关系是巨大的。辛亥革命的几个点，跟铁路的关系都很直接。首先是钢铁厂到了汉阳，接着兵工厂到了汉阳，这里成了钢铁、军事的重地。钢铁厂带来了外国人，各种各样的新知识、新观念汇集在这里。而辛亥革命的直接导火索，很大程度上跟川汉铁路保路运动有关。川汉铁路保路运动，新军被调去四川镇压，武汉城防空虚，革命才一下子成功。

读+：一条铁路的布局，影响了一些地方几十年的兴衰。这里面的逻辑，在21世纪20年代，是否依然有效？

赵逵：铁路出现只有一百多年。在这以前，中国几千年都是内河航运，晚明、清代才有海运，和内河结合。但航运的运输能力和速度都没办法跟铁路比，所以铁路一出来，很多城市和村庄完全是因为一个火车站兴起。

比如在河北，有一条东西向的、从太原过来跟京汉铁路相交的铁路——正太铁路，正定到太原。但正太铁路从来没有到过正定，因为正定前头有一条滹沱河。铁路要跨滹沱河去接正定，大家觉得造价太高，一念之差，就干脆在滹沱河的对岸找个地方，找的就是石家庄。本来正定在明清时候和保定都是河北最重要的城市，但正太铁路从来没到过正定，石家庄取而代之。

跨黄河也是一念之差。本来是要跨到开封，但是绕道走郑州、走邙山，跨邙山过来。那时候郑州也是一个小县城，后来因铁路而大发展。

早期的铁路是单轨，只有一条轨道。南北来的火车要交会，对方看到车再刹车都来不及，所以隔很短一段就要设一个“会让站”。车停下，等对面的车开过去。这一停就是一两个小时甚至两三个小时。早期铁路就跟公交一样，几公里就有一站，这些会让站就形成很多小村子。那时铁路上还有“宿站”，因为技术原因开不了夜车，火车要停下过夜，全体乘客下车住一晚，这样的“宿站”也就繁荣起来，比如驻马店。一旦铁路改道或者提速，不在这里停了，那些村子一下子就失去发展动力。

南北东西纵横的铁路，最后要废弃很多这样的车站。铁路提速、裁弯取直，再加上后来的高铁，以前曾经带动起一座城市的二等站、三等站，很多就这样被废弃了，那些地方的发展速度也就明显慢下来。

武汉在中国排名最靠前的时候，其实就是京汉、粤汉铁路修通但又没连通，被长江阻断的时候。今天高铁的汇集点又回到了武汉，从武汉去北京、西安、成都、广州，东南西北基本上都在四五个小时以内解决，我觉得这也是武汉经济一个很大的契机。

“中国最孤独的火车站”是湖北张家口

读+：今天有一种说法，旅游就要去那些“没有通高铁的地方”。其实，有些地方别说没有高铁，连原有的老铁路也被荒废了。为写这本书，您去看了很多这类地方吧？有没有印象特别深刻的？

赵逵：你知道吗，在宜昌有个张家口车站，这是一座从未通车、已有一百多年历史的铁路遗址，被网友称为“中国最孤独的火车站”。它建于1909年，是川汉铁路的一部分，由詹天佑选址。詹天佑修建了北京到河北张家口的京张铁路后，南下武汉，准备修建川汉铁路，经细致勘察，他最终选定在宜昌夷陵区黄花镇的张家口村设立车站。但因1911年保路运动爆发，川汉铁路停工，这座车站建成后从未通过车，也从未接待过旅客。现在这里是湖北省文物保护单位。

再比如，在湖南会同县，有个“相见站”，是建于1978年的五等站，会同谁相见呢？现在很多文艺青年去打卡。

在孝感花园，有很多漂亮的渡槽，是为了避让京广铁路、解决灌溉问题而修建的，老铁路沿线还有几万平方米的粮仓，都值得一看。

在河南新乡八里营、邯郸野鸡营，老铁路附近还有废弃的机场，它们是历史的见证。

在河北，高碑店到易县的支线，沿途风景和人文景观很好，有清西陵，易县就是“风萧萧兮易水寒”那个地方。

总的来说，老铁路沿线，有很多具有历史人文价值、自然生态美好的地方，值得打卡；如果从铁路遗产的角度来看，其规模很大、价值不小，当年都是用很好的材料建成，其活化利用值得重视。

本社社址：湖北省武汉市江岸区金桥大道113号新长江传媒大厦 | 邮政编码：430013 | 长报传媒集团印务分公司承印 | 印刷质量监督电话：027-85888888