

宝成铁路是我乘坐火车走过次数较多的线路之一,上大学时每年都要乘坐绿皮火车翻越秦岭到成都,从成都北上越过秦岭回家乡。工作后也多次乘上空调列车再走熟悉的线路、看熟悉的车站。随着西成高铁的开通,宝成铁路客运逐渐减少,不过这条铁路在人们心中的地位并没有下降,反而承载起更多的旅游价值和精神价值,尤其是“不怕苦、不服输、不含糊”的宝成铁路精神更加凸显。

过秦岭

遇见无与伦比的铁路风景线



宝成铁路,现代版愚公移山奇迹

同成铁路
百年前的跨越秦岭梦

“噫吁呼!危乎高哉!蜀道之难,难于上青天。”这是李白在《蜀道难》中写下的名垂千古的诗句——蜀道之难,不仅让黄鹤折翼、猿猴挠头,连太阳神的六龙车都得调头绕行。唐代边陲建功立业的诗人岑参也吐槽:“山从人面起,云傍马头生”——山贴着脸长,云绕着马头飘,这路谁敢走?

蜀道横跨秦岭、大巴山,全程约1000公里,最高处海拔超3000米。古人形容其“连峰去天不盈尺”,抬头悬崖如刀削,低头深渊似巨口;栈道凿于峭壁,仅容一人侧身而过,稍有不慎便坠入万丈深渊。

秦岭西起甘肃临洮、中贯陕西省南部、东抵河南鲁山,东西长约1600公里,南北宽约300公里。秦岭北坡山麓短急,地形陡峭多峡谷;南坡山麓平缓,坡势较缓。秦岭是长江和黄河流域的分水岭,山脉以南属亚热带气候,以北属暖温带气候。长期以来人们把秦岭看作是中国南方和北方的地理分界线,南方水田与北方旱地分界线。

南北分界,交通大碍。历史上,秦王伐蜀,石牛粪金,西蜀五丁引金牛开出石牛道以后,先民们陆续在千峰万刃中开凿出条条栈道,后来几经修缮,逐渐形成连通秦蜀的陈仓道、金牛道等7条古道,一直沿用至民国时期。

1912年,孙中山就任中华民国临时大总统后,聘请铁路专家詹天佑在上海成立中国铁路总公司,制定了十五年铁路建设计划。1913年7月,财政总长梁士诒、交通总长朱启钤与法国和比利时签订《同成铁路借款合同》,规划建设大同至成都的同成铁路,线路跨越晋陕甘川四省,全长逾3000公里。

今天依然为干线的同蒲铁路就是规划中的同成路线山西部分。当时,在太原还设立了同成路北段工程局。第一次世界大战爆发,借款合同未能履行,工程无法启动,同成路北段工程局随之撤销。如今,在太原市杏花岭区坝陵桥附近有一条街道叫同成路,就是当年存放同成铁路物资材料的地方。

1920年,北洋政府提出修建天水至成都的天成铁路。1940年,成立天成铁路工程局。1945年,再度定测。不过终因财力困难、战争频发、时局动荡等原因,天成铁路始终未能开工建设。

1949年底大西南解放,国家百废待兴。为了开发内地资源、加强西部地区经济建设和国防建设,打开通往西部的屏障成为当务之急。1952年7月1日,毛泽东做出了“修筑天成铁路,打开西北、西南通道,改变这些地区的政治、经济、文化面貌”的指示。此后经过一步勘测对比,1953年铁道部通过能力、建设难度等因素的综合考虑,采取宝鸡经略阳到成都线路方案,改“天成铁路”为“宝成铁路”。

宝成铁路工程浩大,全长668.198公里,分3段施工。1952年7月1日,南段在成都破土动工。1953年底,中段在凤县双石铺动工。1954年1月,北段在宝鸡开工。宝成铁路工程艰巨复杂,在中国

铁路修建史上是空前的,在世界上也是少有的。当时最棘手的是秦岭地质构造复杂,工程不是桥梁连着隧道就是隧道连着桥梁,而且工作环境艰苦,施工量非常大。加之基建技术设备不发达、机械化程度低,需要依靠人力打穿数百座大山、填平上百处深渊。为了赶进度,工人几乎天天加班,日夜奋战。施工紧张阶段,动用了中国新建铁路一半左右的劳动力和五分之四的机械筑路力量。依靠双手,筑路队伍处理土石6000万吨,按高宽各1米算足可以绕地球赤道一圈半。

1956年7月12日宝成铁路全线铺轨,足足提前了13个月。1958年1月1日,在贺龙、聂荣臻的见证下,新中国第一条工程艰巨的铁路全线通车典礼在

成都站举行。1975年7月1日,宝成线全线完成电气化改造,成为中国第一条电气化铁路。宝成铁路的建成彻底改变了“蜀道难,难于上青天”的历史局面,被誉为中国人破解“蜀道之难”的里程碑。2018年1月27日,宝成铁路入选第一批“中国工业遗产保护名录”。

孙中山年代的同成铁路梦想虽然没有变成大地上的线路,但是宝成铁路全线通车意味着经陇海铁路、同蒲铁路,将成都和大同连在了一起,圆了无数人的铁路出行梦。此后半个多世纪,随着高速铁路的建设,西成高铁、大西高铁先后全线通车。2024年底,成都大同之间实现了高铁客运直达,同成铁路梦想可以说以升级版成为美丽图景。

秦岭站,全国唯一与山脉同名的火车站

宝成铁路在秦岭山区基本沿着陈仓和金牛故道的线路修筑。火车出宝鸡站向西,跨过渭河就顺着古代的陈仓道进入秦岭。铁路蜿蜒曲折,盘旋迂回,隧道一座连着一座,经常是刚出隧道,还未看清外面的风景就又一头扎进另一座隧道。

站在大散关的烽火台上可以看到陈仓古道、在川陕公路基础上改造的219省道,还可以看到盘旋上升的宝成铁路观音山展线。尤其是有列车经过,看着多个车头前拉后推在展线上迂回前进,不能不惊叹中国铁路建设者的智慧和勇气。

宝成铁路宝鸡至秦岭站区间线路坡道较大,尤其是任家湾站和杨家湾站之间的线路以33‰的大坡度急速爬升。为了克服地势高差,线路过杨家湾站后就以3个马蹄形和1个螺旋形(“8”字形)的迂回展线上升,线路层叠3层,高度相差达817米,形成了铁路奇观观音山展线。

为保证列车在高坡区段运行安全,所有客货列车都必须停靠宝鸡站和秦岭站加挂或摘减补机。特别是货物列车,上秦岭时前面一台机车牵引,后面两台机车在推,即前一后二推挽方式,列车到达秦岭站后,列车后面两台机车摘下;下秦岭时,要在秦岭站对列车头

部和尾部各加挂补机一台,即前二后一推挽方式。

秦岭站因此成为宝成铁路上重要的地标性火车站之一。这个位于秦岭山巅的火车站也全国唯一与山脉同名的火车站。因为海拔高、紧邻嘉陵江源头景区,也被誉为“云端小站”。

今天,秦岭站还是那么大,但周边环境大为改观,确实像个旅游景点。站前建起了宝成精神陈列馆、宝成铁路文学馆、宝成铁路主题文化广场等。在蓝天、白云、山峰的映衬下,更让人生出对宝成筑路大军的崇敬。

宝成精神陈列馆主要由“问道秦岭战略之路”“决战山巅英雄之路”“电化火种创新之路”“守业维艰传承之路”“美丽家园幸福之路”“宝成英雄荣耀之路”六部分组成,通过展陈的200余件历史实物,全景化展示宝成铁路从动议、勘测、设计到建设运营的艰辛历程,充分展现了“不怕苦、不服输、不含糊”的宝成精神。馆前地面上是宝成铁路的相关数据,包括全线隧道304座、大小桥梁1001座等。

宝成铁路文学馆包括“路——慢与快”“人——苦与甜”“家——和与美”3个部分,陈列文学、书画等实物作品100多件,尤其是杜鹃程、赵望云等名家作品引人关注。著名作家杜鹃程1956年

冬天路过宝成铁路凤县工地,写下了《夜走灵官峡》《工地深夜》等名篇,前者还收入了中学课本。一时间,石鲁、李可染、蔡亮、吴镜汀等著名画家赴宝成铁路写生,以笔墨“画”说宝成,写天地间实景。

宝成铁路主题文化广场利用车轮、车厢、铁轨等铁路元素打造出独特的景观,既有工业风,又有现代简约气息,表达着铁路人拼搏向上的精神。广场上的金属雕塑《铁轨连心轨》由“1314”数字和红色双心造型组成。数字是指秦岭火车站内铁轨轨面海拔1314米,同时谐音“一生一世”;红色双心表达两人感情坚如铁轨、一路相伴而行。

铁轨、列车造型构建的光影长廊中,用大量珍贵的历史照片展示了宝成铁路修建、改造、发展的历程,歌颂了一代代宝成铁路人不怕苦、不服输、不含糊的崇高精神。昔日的绿皮火车车厢还改造成了秦岭火车营地,成为独特的休闲场所。

从秦岭站登上列车,一路回味往昔的乘车记忆,更感受宝成线的旅游价值、文化遗产价值——无论是秦岭之北还是秦岭之南,668公里,绝壁峡谷、高山河流、乡村田野、大邑名城、秦风蜀韵,共同构筑了一条无与伦比的铁路风景线。

文/图 霜枫酒红



中共大同市委主管主办 大同日报社出版
编辑部地址:大同市御东行政中心21层22层

电话:0352-2050272
邮政编码:037010

承印:大同日报传媒集团印务公司
广告经营许可证:1402004000009

电话:0352-2429838

广告热线:0352-5105678

发行热线:0352-2503915

自办发行

单月订价:21.5元