

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

同成铁路 百年前的跨越秦岭梦

“噫吁吁！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”——山贴着人脸长，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；南坡山麓缓长，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仞中开凿出条条栈道，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路工程局。第一次世界大战爆发，借款合同未能履行，工程无法启动，同成路北路工程局随之撤销。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。此后经过一步勘测比对，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

宝成铁路，现代版愚公移山奇迹

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员、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，尤其是杜鹏程、赵望云等名家作品引人关注。著名作家杜鹏程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路面海拔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



主题广场标志碑

雕塑《铁轨连心轨》



中共大同市委主管主办 大同日报社出版 电话:0352-2050272
编辑部地址:大同市御东行政中心21层22层 邮政编码:037010

承印:大同日报传媒集团印务公司 电话:0352-2429838
广告经营许可证:140200400009 广告热线:0352-5105678 发行热线:0352-2503915

白办发行 单月订价:21.5元