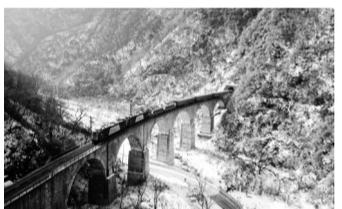


“老物件”见证陕西铁路发展变迁

今年是中华人民共和国成立75周年,中国国家铁路集团有限公司、国家文物局联合开展“共和国印记——人民铁路为人民”主题宣传活动。中国铁路西安局集团有限公司、陕西省文物局积极落实部署要求,在陕西广泛开展“共和国印记”铁路见证物、“与共和国同行”铁路讲述人征集工作,深入挖掘铁路老物件历史故事和时代价值,推动铁路优秀传统文化创造性转化、创新性发展。活动以来,陕西铁路系统共有3件见证物、5位讲述人入选,让更多读者了解陕西铁路发展历程和突出成就。

“共和国印记”铁路见证物之一:宝成铁路

宝成铁路全长668公里,1958年元旦正式通车运营,打破了“蜀道难,难于上青天”的神话。宝成铁路是我国第一条电气化铁路,让铁路电气化从这里走向全国。2018年,宝成铁路入选“中国工业遗产保护名录”。



《冰雪宝成线》——一列旅客列车驶过宝成线神沙河大桥。摄影:唐振江

“共和国印记”铁路见证物之二:西成高铁秦岭隧道群

西成高铁全长658公里,2017年12月6日正式开通运营。西成高铁采取“秦岭隧道群”的形式穿越秦岭,桥隧比高达92.1%,形成了由20座隧道组成长达126公里的长大隧道群,隧道群规模为全国之最。2021年9月27日,西成高铁西安至江油段荣获第十八届中国土木工程詹天佑奖。



动车穿越秦岭隧道群。

“共和国印记”铁路见证物之三:第一代巴山铁路人曹美英把自己拴在桥上的安全带、把孩子拴在床上的背袋

1978年,襄渝铁路建成通车,曹美英来到巴山,和工友们一起负责桥隧养护任务。当时的巴山条件很艰苦,没有托儿所,曹美英和丈夫都要上班,孩子没法照顾。她一头将自己拴在桥头,一头将孩子拴在床头,这个故事感动了无数人。这组褪色发黄的安全带和绣花背袋,见证了巴山铁路人的坚守。



曹美英的安全带、安全帽和背袋。

“与共和国同行”铁路讲述人之一:中国铁路西安局集团有限公司宝鸡机车检修厂职工赵选团



讲述内容:一组老车牌和一份手写的“技术宝典”

1958年,为解决宝成铁路宝鸡至凤州段牵引动力不足的问题,原铁道部从国外采购了25台电力机

车,这也是我国首次从国外进口电力机车。1960年至1961年,这批代表着当时世界先进技术水平的6Y2型电力机车漂洋过海抵达我国,成为宝凤段电力牵引的主力车型。此后,又进口了40台6G型电力机车,以满足我国铁路建设发展的需求。

为了驾驭好这些电力机车,在没有技术规程、缺少适用工具的情况下,老一辈铁路人边运用、边摸索、边积累,梳理总结出了国内最早的一份电力机车运用、检修“技术宝典”——手写《6Y1型、6Y2

型电力机车运用及检修规程汇编》,为我国电气化铁路发展奠定了技术基础,也为国产电力机车性能改进提升积累了宝贵的实践经验。

2007年,随着铁路技术的发展



和装备的提升,这批6Y2型和6G型机车完成使命光荣退出。宝鸡机车检修厂留下的6Y2-08、6G-84号这两块珍贵的机车车牌,成为国内现存唯一反映这一历史时期的进口电力机车标志性实物。



“与共和国同行”铁路讲述人之二:安康博物馆讲解员王丹



讲述内容:一张迟到的革命烈士证书

襄渝铁路是上世纪60年代“三线建设”中的重点工程,在经过安康的265公里路段里,需要修建隧道177处,桥梁117座。

当年,来自全国各地的铁道兵、民兵和学兵发扬“一不怕苦、二不怕

死”的精神,用较为落后的施工器具,完成了党和人民赋予的光荣任务。安康博物馆馆藏的这个风枪,是三线学兵刘启明捐赠的,是修建襄渝铁路最具代表性的生产工具之一。还有一张革命烈士证书,中间书写着:“吴南同志在革命工作中壮烈牺牲,经批准为革命烈士,特发此证,以资褒扬。”证书虽小,但其背后的故事却催人泪下。

那是2015年的仲夏,在安康博物馆三线建设展品捐赠会上,一位老人依依不舍地拿出一张证书,眼含泪水对工作人员说:“我把儿子的革命烈士证书,交给你们了!”这本证书,就是吴南烈士的。1970年,17

岁的吴南响应国家号召,来到了秦巴山区,投身到三线建设,他曾五次为抢救战友和国家财产与死神擦肩。

1972年6月17日傍晚,施工队正在枫树垭隧道中打炮眼,隧道中槽一段被震断,五辆装满石渣的斗车堵在了隧道中央。危急时刻吴南冲进险区,用尽全力将正在轨道上



扒石渣的战友往外一推,随着一声巨响,隧道塌方,战友脱险,而吴南却被掩埋在塌体下,一个年仅19岁的鲜活生命,就这样定格在了火红的六月。

三天后,团党委追认吴南为中共党员,师党委为他追记二等功。1983年4月23日,民政部追认他为革命烈士。



“与共和国同行”铁路讲述人之三:中国铁路西安局集团有限公司党校职工雷哲



讲述内容:西安车站老站牌

在陕西铁路陈列馆展陈着一块西安车站老站牌,它通体为汉白玉材质,高1.53m,宽0.815m,重

500余斤,书法大气磅礴,整体浑厚庄重。这块站牌原镶嵌于西安车站站房内侧上方正中间,1984年车站改建被取下并保存至今,是西安车站乃至陕西铁路建设、发展的重要见证物。

1934年12月,陇海铁路潼西段铺轨到西安。1935年1月1日,潼西段举行通车典礼,是年西安车站建成投用。最初的西安车站是一座歇山顶仿古建筑,整个站房红墙黛瓦、典雅古朴,成为当时

古城一道亮丽的文化景观。1937年西安车站更名为长安车站,1952年1月1日恢复为西安车站。1983年铁道部批准西安火车站的改建申报项目,于1984年改建完成,成为全国铁路客运特等站。

随着时代发展,西安车站原有站房的容量、功能等明显不足,无法满足人民群众美好出行的现实需求。2020年4月,西安车站启动史上最大规模的改扩建工程,于

2021年12月31日全面竣工投用,形成了独特的“站、宫、城”布局,南望古城墙,北览丹凤门,成为千年古都的新地标。



“与共和国同行”铁路讲述人四:中国铁路西安局集团有限公司安康工务段退休职工曹美英



讲述内容:曹美英的安全带和背孩子的背袋

上世纪60年代末,中央一声令

下,几十万筑路大军进驻巴山汉水,拉开了修建襄渝铁路的帷幕。

1978年襄渝铁路全线通车,筑路人走了,谁来维护保养襄渝铁路呢?1978年6月,巴山工务指导区成立,我和一批年轻人来到这里,当上了第一代巴山养路人。面对“抬头一线天、低头是深涧”的恶劣环境,我们都蒙了,心理落差非常大。

黑水河钢梁桥高103米、长77米,是襄渝线上最高的钢梁桥。负

责钢梁桥维护保养的是一群女桥梁工,我就是其中一员。当时有的姑娘从桥上往下看的时候就吓哭了,但哭完了还得爬起来接着干。日复一日,年复一年,大家的脚渐渐坚定了。

巴山当时条件很艰苦,没有托儿所,我和丈夫都要上班,孩子没法照顾。于是,我们每天逗孩子玩到深夜,这样孩子就能睡到第二天中午。为了防止孩子掉落到地上,就

用背袋把孩子拴在床上,然后自己系上安全带、戴上安全帽,去黑水河钢梁桥上刷油漆……“一头将自己拴在桥头、一头将孩子拴在床头”,就是当时一种真实现状。

在教育基地展陈的这组褪色发黄的安全带、安全帽,还有绣花背袋,它们都见证了巴山铁路人的坚守。但不管时代如何发展,巴山铁路人的信念始终没有变,在一天,就要干好一天。

“与共和国同行”铁路讲述人五:中国铁路西安局集团有限公司宝鸡车务段职工李冷茜



讲述内容:一套珍贵签名版的《杜鹏程文集》

宝成铁路文学馆内,展示着一

套珍贵的铁路老物件——由著名作家杜鹏程先生的夫人张文彬签名的《杜鹏程文集》。

文集一套4本,除了收录长篇小说和中篇小说外,还收录了许多记录作者在宝成铁路建设时期经历的作品,《夜走灵官峡》就收录在文集的第二册里。

翻开文集第一卷,“宝成铁路人,诗意著人间”十个字跃然纸上。这套文集

是2022年西安局集团公司创建宝成铁路文学馆时,专程拜访杜鹏程的爱人张文彬,由张老师亲笔签名赠送。

1956年,杜鹏程深入宝成铁路工地体验生活,先后创作了一大批铁路题材的散文、小说。1957年底,杜鹏程陪同人民日报社长邓拓从宝鸡出发,沿着宝成铁路沿线进行实地采访。1958年2月,短篇小说《夜走灵官峡》首发于《延河》,后收

录到初级中学语文课本,成为当代最有影响力的铁路文学作品。



文/图 胡德才 冯立君 张毅彬