

西延高铁上的“流动博物馆”

文 / 张积会

6 闹情偶寄

秋枝缀柿·把甜暖存进时光里

文 / 任媛媛



图 / 西铁

老铜川的传奇过往。

离开铜川站，秋意渐浓，天色明净，抵达黄陵站时，秋阳从云层里钻了出来，把暖暖的光线投向大地。这座距黄帝陵仅4公里的高铁站，以“人文初祖，民族血脉”为设计核心，将新汉风与现代建筑完美融合。汉风屋顶和子母汉阙舒展大气、古朴稳重，门阙的叠涩设计与轩辕古殿的苍松翠柏相映成趣。代表着一生二、二生三、三生万物的三组回纹藻井，又寓意着中华民族传统文化的源远流长生生不息，柱头和横梁上的回纹阳刻工艺，也保持了装饰历史文化元素的延续性，营造出一种舒适温馨的候车氛围。徜徉期间，每一处细节都在无声诉说着民族根脉的故事，让候车的片刻也成为一场漫润华夏文明的短暂旅程。望着车站，我不禁想起六年前在黄帝陵北原所见的四块碑石，尤其是毛泽东主席撰写的《祭黄帝陵文》。不字体雄浑洒脱，内容将祭祖与抗日救国的时代使命紧密结合，字里行间满是救亡图存的坚定决心和民族大义。这份精神正通过这座车站传递给每一位旅客。

继续向北，我们来到洛川站，那完全延伸着洛川会议遗址风格的“人”字型站房，洛川会议旧址大门造型，传统窑洞屋檐楣雕花，激光雕刻金属板工艺，洛川黄土地质与公园颜色相融的洛川棕，以及完美地体现“红色圣地春常在，洛水山川果自香”的设计理念，都给人一种历史底蕴与现代气息交织的厚重感。这让我想起10年前参观“洛川会议”旧址的情景，在我们参观完各个展厅，准备离开时，导游补充：“当年会议选址洛川，就是因为这里正处延安与关中中间地段，参会将领骑马一日可达，交通相对便利。那时若有铁路，来往必会更加便利。”这段往事，让我对革命时期重大决策的考量维度有了更立体的认知，对能成为一名建设年

代的铁路职工深感自豪。

三天时间里，我们就是这样一站一站的参观，欣赏和思索，虽然未能走完所有站，但“一站一景”的站房设计理念，一个个像铜川站、黄陵站、洛川站那样，将红色记忆、历史底蕴与民俗产业符号深度植入火车大厅的装饰风格，却如暖流般萦绕心头。

我在想，西延高铁自开工以来，历经风雨近五年。1.6万名建设者所谱写的这支气壮山河的建设壮歌，不仅是延安精神在新时代的生动诠释，更是共产党为人民谋幸福、

为老区谋发展的初心传承。

如今，这条承载着陕北老区人民对便捷出行的渴望、对美好生活的向往与振兴发展期盼的红色铁路即将开通，作为一名退休职工，愿当一名“铁路文化讲解员”，向来往旅客讲述每座站房背后的故事，让耀州瓷的温润、黄帝陵的庄严、洛川会议的红色精神，随着高铁的驰骋传遍四方。

深秋的黄土高原层林尽染，我再次回眸一眼气势宏伟、凌空欲飞的西延高铁，浑身有使不完的劲，乘上汽车，向着新的目标行进。

交通发展成就作家采风作品

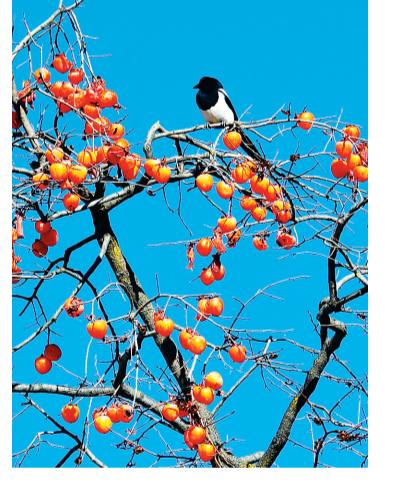
摄影故事

柿立枝头傲碧空

文 / 摄影 姚鸣雁

初冬，在湛蓝通透、万里无云的蓝天下，101省道蓝田县灞源段的路旁，一树树柿子像红灯笼般高挂在蓝天的怀抱中，诉说着丰收的喜悦，它红得鲜艳夺目，红得圆润饱满，色泽诱人，构成省道旁一幅幅绝美的画面。

(作者供职于蓝田公路段)



瞬间心情

山之上 国有殇

文 / 社会琴

七事变以后，日军快速占领了我国北方的京津地区，南方的广东、上海等华东和华南地区，中国沿海的所有港口全部落入日军之手。滇缅公路和滇越铁路成为中国与外部世界联系的仅有两个运输通道。伴随日军进占越南，从腊戌到昆明的滇缅公路就成为了中国战略物资运输的唯一通道。日军为了彻底打断中国对外交通线，从东南亚地区抄后路进攻缅甸，意图以缅甸为跳板，进攻云南，直抵重庆。1942年2月，中国政府应驻缅英军共同抗战的邀请，同时为了阻止日军打断交通线的意图，组织中国远征军第一次挥戈入缅，10万中国军人缅作战。在地理条件恶劣、物质不足等多种不利因素存在的前提下，第一次远征缅甸失败，日本人占领了腾冲，10万远征军只有4万人安全撤离，其余6万人绝大多数都葬身于缅北、滇西的原始森林中。1944年，为了完成打通中缅公路的战略计划，中国远征军组织第二次远征，围绕腾冲的滇西战场成为远征首战。1944年5月，中国远征军

20集团军以6个师的兵力强渡怒江，反攻腾冲。历经大小战役80余次，中国远征军以阵亡9618人的代价在9月份收复腾冲。国殇墓园就是为了当年牺牲的英魂而建立的，9618，如今看来只是一串冰冷的数字，在当年却都是一条条鲜活的生命。

对于我们这些出生在和平年代的普通人来说，“牺牲9618名中国军人”这句话，始终在心里没有一个确切的概念。直到那天我看到了那张图，心里的震撼简直无法言表。这是当年滇西抗战中牺牲的军人钢盔墙——这只是极少极少的一部分，仅仅有3000多顶。这里面有川军、有滇军、有中央军、有桂军，甚至还有印军、英军和美军。站在这面墙下，我自然就想象到当年这些钢盔下的一张张笑脸，他们中也许有的还未成年，有的刚刚结婚，有的刚为人父母，有的家里还有耄耋老母……他们的孩子、父母、妻子、丈夫在等着他们回家，而他们只能永远留在滇西的原始森林中，奔流而过的怒江畔……如果在这里我还能略微控制一下自己的情绪，当我真正进入墓园的时候，就完全无法抑制自己的情绪了——烈士们埋葬在腾冲国殇墓园的小团坡上，坡顶是一座用腾冲特有的火山岩雕刻的民族英雄纪念塔，塔身正书“远征军第二十集团军克复腾冲阵亡将士纪念塔”，塔基是蒋中正提，李根源书的“民族英雄”四个大字。以纪念塔为中心，围绕小团坡，以辐射状把坡体分为6个等分，每个等分都代表一个师，仍按照战斗序列整齐的排列在山坡上。墓碑上书阵亡将士的姓名和军衔，整个烈士冢共立墓碑3346块。因为当年的战斗异常惨烈，9000余名的烈士中，只找到3300余名烈士遗体，甚至还有绝大多数的烈士无法找到姓名、编号、军衔、籍贯。当地人只好把当年已经找寻到的烈士遗体集中火化，以小骨灰罐分别装骨，集体埋葬在小团坡上。3300多座墓碑，以当年的军队列队整齐列队，如同整装待发的队伍，时刻等待着军令的召唤，时刻等待着国家的召唤。

墓园里还呈现了另外一部分人为这场战役所做出的巨大牺牲——滇缅公路不是用沥青石头铺设的，而是由十多万条生命铺起来的！这十万人中有大部分是老人、妇女和孩子，因青壮年大部分都应征入伍了。在修路机械化程度很高的今天，我们难以想象当年承载着巨大运输量的滇缅公路竟是一条完全依靠人力所修建起来的，况且在其后四年的时间里，因为日军的轰炸，滇缅公路就在轰炸—抢修，抢修—轰炸中始终保持畅通。因为滇缅公路的畅通，滇西人民牺牲10余万人，其中有近4000名华侨放弃国外的优渥生活，回国支援，近半数人或牺牲或失踪，将热血洒在滇西的大山大川中。

在抗战期间，整个滇西、川南几乎所有的青壮年都投身战场。在抗战后期，几乎无人可用，青年团，甚至是娃娃兵也被拉上战场。国殇墓园的来历也是从这些娃娃兵们而起。所谓殇，来自于楚辞，指的是幼年夭折或为国战死者。

祭拜结束，在国殇墓园的出口处，一个妈妈正在对自己的孩子讲着“落后就会挨打”的道理，那小男孩肤色白皙的样子实在可爱，我那久久憋着的情绪终于找到了释放的出口，我对着他们鞠了一躬，一下子泪雨滂沱了起来。我很想过去抱抱那个小孩子，然而我终于还是没有动，只在心里默默念着右任先生的一句诗——天苍苍，野茫茫，山之上，国有殇。

(作者供职于商洛市公路局)

4 陕西交通

主编 向晖 责任编辑 王仲卉 邮箱:sjb4b@vip.163.com 电话:(029)88869291

2025.12.19 星期五 交通文化

杂碎汤

游凤翔泥塑村

文 / 李宏军

一个阳光明媚的周末，我怀着满心期待走进了充满艺术气息的凤翔区六营泥塑村。

刚踏入村口，那尊20多米高的“泥塑坐虎”便让我眼前一亮。通过了解才知道那是由国家级非遗传承人胡新明创作，是现在全球最大的泥塑坐虎造型。

走进泥塑展馆，里面摆放着各种造型奇特的泥塑作品，有憨态可掬的胖娃娃，仿佛在对我咧嘴欢笑；有威风凛凛的神兽，散发着神秘而庄严的气息。来到一位老艺人的工作室，只见他正专注地揉捏着手中的泥团，手指灵动地舞动。不一会儿，一个栩栩如生的小兔子便初现雏形，我忍不住凑上前，好奇地询问制作技巧。老艺人热情又耐心地讲解泥塑用土的讲究，如何取土、如何加工，如何和泥时加棉花，不然制作的泥塑品会出现裂纹，看似简简单单的一件泥塑作品，实则里面隐藏了这么多的学问。老艺人还让我上手体验，当我的双手触碰到那柔软的泥土时，一种奇妙的感觉涌上心头。

六营泥塑村，我不仅欣赏到了精美的泥塑作品，更感受到了传统手工艺的独特魅力。这次走进泥塑村，就像打开了一扇通往艺术殿堂的大门，让我沉醉其中，流连忘返。

(作者供职于两手超限运输检测站)

</div