

从岚皋到重庆的高速公路

文 / 商子雍



图 / 周迎春

重庆是1997年才从四川省剥离出来，又一次成为中央直辖市的。但在很早以前，古称巴国的重庆和古称蜀国的四川，就是两个不同的政治实体，并且二者之间一直明争暗斗。也正是由于巴蜀之地的内部争斗久不休，才给了当时被称作“虎狼之国”的秦国以可乘之机，秦惠文王嬴驷接受韩城人司马错（此人是司马迁的前辈）的建议，起用秦军挥师南下，两国相继被灭，巴蜀遂成为秦地。至于四川这个名称的出现，那已经是北宋年间的事了；而重庆得名，是在南宋时。

从历史到今天，不管蜀国和巴国、四川和重庆怎样分分合合，但有一个事实却从来不曾改变，这就是对陕西而言，他们一直都是和我们连畔儿种地的邻居，只不过陕西和四川、重庆这两个邻居之间，隔着大秦岭、隔着大巴山，彼此往来实在是太不方便、太过艰难，也因此，唐代诗仙李白才慨然长叹：“噫吁嚨，危乎高哉！蜀道之难，难于上青天！”

陕西和四川、和重庆之间的交通便利程度有了明显提升，是在新中国成立以后。1958年元旦宝鸡到成都的铁路客运正式开通，再加上早在1952年7月1日就已经建成通车的成渝铁路，从陕西到成都、再到重庆的旅程，比起过去几千年来，当然就便捷了太多太多、舒适了太多太多。“从此蜀道不再难！”这是当时老百姓发自内心的赞叹之语。

然而，蜀道真正达到“不再难”那样的境界，却是在改革开放以后，中国的交通状况发生了天翻地覆的积极变化之时。30年前第一次访问欧洲，德国的公路曾让我大开眼界、不胜羡慕，到2017年再访欧洲时，国内高水平的高速公路已经四通八达，对那里的公路，自然也就会毫无惊艳之感了。铁路也是一样，我在奥地利、韩国乘坐过火车，在匈牙利参观过一个火车站，比起如今我们的高铁，可以说他们似乎并无多大优势可言；先后4次去日本、乘坐城际电车（实际就是咱们这儿的火车）在关西地区大大小小的城市转悠，的确不错，但中国的高铁、地铁，也有自己的优点，足以和他们“各美其美”。

具体说到西安至重庆的公路交通。2015年夏天，应陕西电视台之邀，我在一部名叫《重走荔枝古道》的5集电视专题片里担任嘉宾主持人，从西安出发，不走高速公路，沿着国道、省道、县道、乃至村路，用了好多天时间，一路边行边拍地来到四川省泸州市治下的合江县，中途曾在重庆市涪陵区拍摄并留宿一晚。返回西安的行程比较简单，第一天下午从合江驱车至重庆市区，晚上前往南山风景区，在一个位于山上的火锅店享受美味，同时观赏迷人的重庆夜景，第二天早餐后启程，朝发夕至，夜色初降便回到西安家中。当左手提着一箱合江荔枝、右手提着一桶先市酱油步入小区大门之时，忽然想起了抗日战争期间，应该是1940年吧，母亲带着两岁的姐姐商子渝从重庆乘坐汽车翻越巴山、秦岭，耗时好几天，历尽千辛万苦才来到西安的旧事。母亲生前曾多次向我们说起那一次漫长而艰险的旅程，同2015年我朝辞重庆、晚到西安的行程相比，真是令人慨叹不止！

更让人开心的是，就在前不久，听说一条名叫安康至岚皋（陕渝界）的高速公路即将全线贯通，其中的安康至岚皋段47公里多一点儿，已经在2020年12月建成通车，而将于2025年12月建成通车的，是岚皋至陕渝界段的41公里多一点儿。到那个时候，从安康到重庆开州的车程将缩短到两个半小时，加上西安到安康的3个小时，以及开州到重庆市区的4个多小时，从西安乘坐汽车走高速公路到重庆市区需要的时间，又缩短了不少，让有可能再去重庆旅行的我特别开心。

然而，在地质结构复杂、连一块稍大一点儿的平地都很难找到的大巴山里，架起一座又一座的桥梁，打通一个又一个的隧道，最终把图纸上的一条线，变成现实中的一条高等级的高速公路，却是一件不容小觑的大事、难题！10月30日和31日两天，我们一行到安康至岚皋（陕渝界）的高速公路建设工地采风，通过现场参观和开会座谈，了解到在这条全长仅仅41公里多一点儿的高速公路上，桥梁就有34座，全长将近18公里，隧道也有17座，全长将近22公里（其中最长的大巴山特长隧道，长度接近14公里），是陕西全省桥隧比最高（高达96%）的山区高速公路——面对这一切，我们真的是要道一声：不简单、不容易！

曾经很喜欢歌手江涛演唱的《愚公移山》，每次听到“望望头上天天外，走走脚下一马平川，无路难啊开路更难，所以来人为你感叹”那几句，心中总是会生发出一种难以言状的情感。这一次，与拔地而起的大桥、与深不可测的隧道、与在填满沟壑制造出来的平地上兴建的漂亮服务区咫尺相向，“望望头上天天外，走走脚下一马平川”这句抽象的歌词，变成了触目可及的活生生的现实，心中无法抑制地产生了要向所有高速公路建设者深鞠一躬的强烈冲动！

从岚皋到重庆的高速公路，起点当然是岚皋，而终点，却是在那条长度接近14公里的大巴山特长隧道里；有意思！在欧洲，匈牙利和斯洛伐克有一处国境线，是在一座横跨多瑙河的玛丽·瓦莱莉大桥上，10年前曾和老伴儿在那里合影，俩人相距不过1米左右，但我站的地方属于斯洛伐克，老伴儿站的地方属于匈牙利；也有意思！这一次，没能在深藏于大巴山隧道深处的陕渝分界线上留影，是一个小小的遗憾；来日方长，我一定要找个机会乘车跨越深藏在大巴山隧道里的这条分界线，先从陕西进入重庆，再从重庆回到陕西！

（商子雍，中国作家协会会员，原省杂文学会会长、省作家协会理事、西安市文联副主席。）

交通发展成就作家采风作品

“世界上本没有路，走的人多了也便成了路”。鲁迅先生《故乡》中的这句话，此时在我脑海中不断闪现。黄土高原原本贫瘠，是一条条路，让人们生活在这里的人们便捷、通达。

眼前这条西延高铁，更是备受关注。从修建高铁的风闻开始，到2021年正式修建，到2025年秋天的正式试车，就像一个孩子从怀孕计划、到生产呱呱坠地、到会走会跑，其中曲折大概只有真正参与修建高铁的人知晓，只有翘首以盼的延安人民懂得。

西延高铁全长299.778公里，设计时速350km，修成后西安到延安的距离缩短至1个小时左右。当这些数字被动输入我耳中时，我的大脑开始激烈反抗。

作为土生土长的陕北延安人，第一次坐火车的记忆是2009年的秋天，从陕北子长小县城去陕西省会城市西安上大学。风雨交加的秋雨夜晚，让我对人生第一次远行充满了迷惘。父亲用摩托车载着我送到乡村公交车上，经班车周转一个小时到县城，公交车兜兜转转将近一个小时到火车站。

在火车站等候三小时后，火车姗姗到来。拥挤的车厢里，到处都是乘客，站着、坐着、躺着。泡面味、脚臭味、呼噜声，哐当哐当中夹杂一声长长的汽笛声。从座位处到厕所短短十几米要用掉半个小时时间，“对不起，让一下”“借过，去厕所”“不好意思”……一路颠簸，天微微亮时到达西安火车站。

这是我第一次乘坐火车的记忆。后来在大学时别人问起我的理想时，我都羞于启齿。不是理想太过遥远，只是人生刚开始的几步路走得过于困难。对于大多数人，乡村到县城短短的几十里路，很多人一辈子都走不出。从县城到省城几百公里的路，很多人用一生都难以抵达。至于更远的风景，只能出现在电视中、书本中、梦境里。

陕北就是这样，山大沟深，出行不便。西延高铁修建中有一组数据非常醒目：隧道和桥梁约占到271公里，占比为92%。如此大的桥隧占比，加之特有的黄土湿陷性难题，给修建高铁增加了想象不到的难度。

在西延高铁这条路上，我感受到前所未有的盼路热情。宜君县果农杨三明站在五亩苹果园里，望着山脚下轰鸣的轨道，眼里闪着光亮。从先前车皮紧张、转运艰难，三天路程让鲜脆的苹果变软跌价，如今高铁将圆他“早摘早发、下午上西安货架”的心愿，额头的汗水里都浸着奔头。富县发改局工作人员的一语道破深意：这不仅是缩短时空的交通要道，更是盘活人才、融合文旅、滋养经济的“黄金动脉”，载着沿线百姓对红火日子的憧憬，向着未来延伸。

在西延高铁这条路上，我听到太多感人的筑路故事。中铁二局的张兴洪，身患重病需手术，却将春节团聚的机会让给同事，术后伤口未拆线便重返工地；不知名的年轻技术员，摔伤后绑着气囊绷带，仍坚守熟悉的施工区域，不肯因轻伤误了工期；武警转业的西安通信段付磊，深耕铁路通信17

一路生花

文 / 景文瑞

年，主动请缨赴陕北，44天坚守保障工程推进，徒步211公里排查线路，放弃65天调休，在黄土高原完成从“技术能手”到“全能守护者”的蜕变。筑路人用实际行动助推这条高铁的早日建成使用。

在西延高铁这条路上，我领略到历史文脉在高铁站房设计中的现代表达。黄陵站取意黄帝陵殿宇，新汉风藻井藏“三生万物”之哲，回纹流转着中华文明起源的底蕴；富县北站复刻唐式四阿顶，立柱勾勒秦直道轮廓，让古鄜州的盛景在候车厅静静流淌；宜君站萃取长城与唐宫元素，以汉魏古拙简约为基，融“站城一体”理念，让千年历史在现代空间里生生不息。

回望西延铁路的发展史，是一部跨越半个多世纪的追梦长卷。1958年，西延铁路启动勘测设计，1973年新丰镇至坡底村段动工铺通，1975年初向北延伸至延安段开工，却因技术、资金等多重困难停工十年。1985年复工后，线路逐步向北推进，1991年12月26日，在漫天大雪中，延安车站广场举行了隆重的铺通典礼，头戴羊肚手巾的陕北汉子打腰鼓、扭秧歌，欢庆这一时刻。1992年8月1日客运开通，初期西安至延安需12小时；2004年扩能改造后，2005年特快列车将时间缩短至4小时42分钟；2011年包西铁路复线建成，2012年开行动车组，运行时间进一步压缩至2.5小时。

从12小时的绿皮慢车到即将1个小时左右的高铁飞驰，西延大地上的这条路，早已超越了交通的本义。当我看着这条路，我能想象窗外是沟壑变通途的壮阔，车内是穿越时空的惬意。这条路一头连着古都长安的千年底蕴，一头牵着革命圣地的红色记忆。我能想象列车向前飞驰，载着延安的苹果与红枣，载着老区的期盼与梦想，也载着每一个奋斗者的足迹，在岁月长河中一路生花。这繁花，绽放在黄土高原的沟壑间，绽放在百姓的笑脸上，更绽放在民族复兴的征程上，永不凋零。

（景文瑞，中国铁路作家协会会员，省作家协会会员，延安市宝塔区作家协会副主席兼秘书长。现供职于中国铁路西安局集团有限公司延安运营维修段。）



图 / 西铁

笔墨相逢 文心共生

文 / 周蓉

立冬那日，寒意初浸，我怀着一腔热望与忐忑，踏入了陕西省交通作家协会文学交流活动的会场。推开门，一股沁人心脾的气息便扑面而来——那不是窗外的冷风，而是纸张与油墨在岁月沉淀中慢慢发酵出的醇厚墨香，清润绵长，带着文字独有的温润质感。这似乎为我按下了生活的切换键，将我从熟悉的网络创作状态中抽离出来，那曾是日复一日的紧迫节奏，是天马行空的幻想疆域，是键盘敲击声里流淌的即时情绪。而此刻，会场里的每一缕墨香、每一位沉静落座的身影，都透着一种历经时光打磨的厚重与从容，恰如文学扎根现实的特质，沉稳而有力量。

作为一名高速路政基层通讯员，同时也是一位业余网络文学爱好者，我心中满是对闯入圣地的敬畏，以及对未知秘境的无限期待。我甚至预想，这会是一场充斥着生涩理论与学术壁垒的“训诫”，未曾料到，它竟是一次直抵灵魂的“唤醒”。如果说王蓬先生为我重塑了文学的“根”，那么作家周瑄璞老师关于中短篇小说的讲解，则为我打开了另一扇关于“技”与“艺”的窗。她气质温婉，言谈间却满是逻辑的力量，以《人生》《豆汁记》《非法入住》《爱情到处流传》等经典为例，细致拆解着小说的内在结构与情感脉络。她讲人物塑造的“留白”，如何通过一个欲言又止的眼神、一个不经意的习惯性动作，让读者自行补完人物庞杂而矛盾的内心世界。这与我惯用大段心理

描写“告知”读者人物思想的做法形成鲜明对比。她讲情节铺陈的“张力”，如何在有限篇幅内，让每一个细节都成为承重墙，草蛇灰线、伏脉千里。这让我反思自己习惯用一个又一个“反转”和“奇遇”堆砌情节刺激感，那些为“爽”而设的桥段，如同快餐店里的炸鸡，初尝香脆，过后只剩油腻，难得回味。

当她谈及如何从追尾事件、竹火床偶遇、与外卖小哥的交流等日常琐碎中捕捉灵感，将平凡人物的细微喜怒哀乐注入文字时，我对中短篇小说油然而生敬意，更开始深刻反思，网络文学创作中，是否为追求“爽感”和快节奏，牺牲了太多人物深度，让角色变得扁平化、工具化？是否过多依赖固有情节模式，忽略了生活本身提供的更丰富、更真实的戏剧性？

两天的“以文会友”转瞬即逝。至此，我心中那道曾以为横亘在传统文学与网络文学之间的壁垒，在王蓬老师的栈道与周瑄璞老师的细节中，悄然消融。我忽然明白，它们从来不是对立的两极。传统文学如同深厚肥沃的土壤，承载着民族文化记忆，孕育着文学的根基与灵魂；网络文学则是从这片土壤中破土而出的新芽，沐浴新时代的阳光雨露，以蓬勃姿态展现着文学的活力与无限可能。它们本就如土壤与新芽，相互滋养。我不再视它们为对立的选择，而是在想，如何能将王蓬老师那份“扎根现实”的执拗，与周瑄璞老师那

套“捕捉细微”的笔法，化入我未来的创作之中——这与陕西省交通作家协会搭建交流平台的初衷不谋而合。

活动落幕时，初冬的寒风吹走了窗边最后一片黄叶。我手中的笔记本记得密密麻麻，字迹略显潦草，只因总想在灵感消散前抓紧每一个感悟瞬间。而心中的震撼与启迪，远非凡几页笔墨所能穷尽。这场美好的文学邂逅，让我对传统文学的博大精深有了更直观深刻的认知，更在未来的创作道路上，找到了清晰而坚定的方向。

未来的日子里，我愿做一名贪婪的学徒。于我而言，未来的路，便是以传统文学为“根”，像探寻栈道般深耕生活的真实；以网络文学为“翼”，保持与时代对话的活力。作为一名高速路政人，我愿将路政人的坚守、司乘的悲欢，都化作扎根于斯、生长于斯的交通故事。在坚守与创新之间、快与慢之间，“爽”与“品”之间，找到属于自己的平衡点，悉心打磨文心，让作品既能引人入胜，又能回味悠长；既有抚慰人心的温度，又有启思启迪的深度。

踏上返程高铁，窗外的风景飞速掠过，正如这场文学之旅带来的蜕变与成长。我将不负今日的笔墨相逢，不负这个兼容并包的伟大时代，更不负自己那份用文字构筑世界的纯粹热爱与初心，在文学的道路上坚定前行，书写属于这个时代的动人篇章。

（作者供职于省路政执法总队第八支队）

诗意人生

入冬三感

文 / 周峰

立冬

昨日朔风吹落黄，今朝细雨渐成霜。
苍茫大地枯荣始，立冬序启万物藏。

数雁行

云容欲雪木经霜，闲倚东篱数雁行。
秋风不尽落红事，还煮黄花待客尝。

梦金缕曲

鸟语南窗梦不长，珠帘半卷温炉香。
偏偏一阙金缕曲，又着纳兰送新凉。

（作者供职于华阴公路段）

回音阁

笔墨相逢 文心共生

文 / 周蓉

立冬

数雁行

梦金缕曲

华阴公路段