

# “延”途之光：一条通往信仰与记忆的银色轨道

## ——西延高铁礼赞



图 / 西铁

### “延”途驰梦 赤脉穿云

从西安启程，向北而行，便抵达了历史长河中熠熠生辉的革命圣地——延安。

我曾多次踏足这片热土，有独自探访的踽步思考，有与家人共度的温馨旅程，更多的则是陪伴远道而来的友人，一同追寻红色足迹。每一次的到访，都怀揣着对革命历史的深深敬仰，仿佛是一场心灵的朝圣。

从高德地图上查看，延安距离西安约340公里。驾车选择高速公路，大约3小时50分钟车程，可瞬间告别都市，急驰在黄土高原的壮美风光之中。倘若偏爱省道或县道的慢行之旅，则需七八小时甚至更长的耐心跋涉，然而沿途的每一处风景都值得细细品味，每一段路程都充满了探索的乐趣。

我们此番北上，则不同以往，是参加陕西省交通协作组织的西成客专陕西公司关于“交通发展成就”作家采风活动，要在西延高铁全线竣工之际，提前踏上这条尚未正式通车的钢铁动脉，用脚步丈量它的温度，用目光欣赏它的容姿。

西延高铁是陕北革命老区首条高速铁路，全长299.8公里，设计时速350公里，线路自西安北站引出，途经铜川、黄陵、洛川、宜君等10个站，终至延安站。由西成客专陕西公司承建，年底通车。

这是一项伟大的建造！高铁建成后，西安至延安列车运行时间由约2.5小时压缩至1小时左右。2025年10月，这条线路已完成最高时速385公里的提速试验，它标志着联调联试阶段顺利完成，为正式开通运营奠定了坚实的基础和信心保障。

一条钢铁长龙，嗖的一声，从西安北站呼啸而出，离开古城，一路向北，把渭河、黄土高原和宝塔山瞬间串成闪光的项链，让红色圣地进入高铁时代，划时代的飞越，多么令人开心！

曾经，西安到延安，坐动车仅需要两个半小时了，如今再把时空折叠一半——当聊着天，把一碗刚刚掰好的羊肉泡馍递进老字号的炉膛烹制，观光客们已站在延河桥头举起相机，这是何样的感受？

我们的采风，是经越铜川、黄陵、洛川等新建的站台，一路参观访问，徐徐北上的。

车子刚过渭北，铜川便在山与山之间的豁口处倏地展开。这座因煤而兴的老工业城，被西延高铁第一次温柔地揽进高速怀抱。

刚刚建起的铜川北站，与老城区和台塬地貌交界，像一方新雕琢的印章，镶嵌在台塬山下的茫塬之中。

听站房的建造者娓娓讲述，这座以“丝路明珠，药王故里”为设计构思的站房，舒展大气、极具力量感。候车大厅装饰以铜川耀州窑印花和色彩为元素，穹顶设计的星星是中央美院师生们用手工绘制，象征着照金的燎原之火。青瓷一滴，范宽一瀑，台塬上长出“丝路明珠”……简洁大气的装饰手法，将当地的历史与文化充分融合。

站在站前广场，抬眼望去，远处药王山依旧飘着药圣孙思邈的草药清香。曾经“黑腰带”上的矿区，如今被高铁轻轻系成“绿丝带”——这座历经炽烈与沉寂的城市，正因西延高铁的停驻，把昔日的碳火，锻造成驶向未来的速度与光……

接下来，便是黄陵了。

当踏入这片圣土，脚踩的每一步，似乎都回响着五千年前的足音。黄帝，不只是史书里的名字，而是中华文明的起步，是华夏共同身份的根脉，是这个民族的“精神原点”。

黄陵站建的大气，如一枚被大地托举的“玉琮”，静卧在桥山余脉的臂弯里，站体线条如琼纹流转，庄严雄伟，展示出古今交融的建筑美学样貌。站房的内饰不是“装修”，而是一场“空间里的黄帝祭礼”，是一次穿越古今、文化与功能交织的空间叙事。它用现代材料与数字技术，把古礼的“敬”、山水的“意”，旅客的“情”缝合在一起，让每一次经停都成为一次与民族记忆的短暂重合。

随着高铁畅通和时间的折叠，轩辕黄帝，这位华夏民族公认的“人文始祖”，每年清明的公祭典礼，将会有更多的华人来到他的陵寝前，身着礼服，击鼓鸣钟，敬献花篮……

车子朝洛川方向疾驰，不由想起洛川的苹果和那场著名的会议。

洛山站的建造，显露出黄土文化的另一番景象。它以“红色圣地春常在，洛水山川果自香”的

设计构思，站房建筑风格延伸洛川会议的遗址前苏联红色建筑，以会议旧址大门为原型，将其形态作为建筑主题基调，融合当地传统窑洞，砖雕等建筑元素，即体现现代交通特质，又将红色历史与自然物产融为一体，表达建筑、人文、人生、自然等融合共生……

西延高铁延途站点的设计建设布局，早已摒弃了过去那种“千站一面”的单调乏味，以与时俱进的现代步伐，“一站一色”，用一条共同的时间轴——从轩轹到今日，从黄土到星辰，从红色到现代，把站台当成“章节”，让列车成为“书脊”，翻页之间，完成一次文明的快进与倒带。每座站台都似一枚“文化芯片”，外形提取地图图腾，空间植入人文叙事，材料嵌入当代科技。于是，高铁不再是运输逻辑，而是一部可行走的教科书。

### “米”字擎穹 高铁纵横

久居西安，每日穿行在钟楼、城墙与大雁塔间，对陕西省正在兴建的米字形高速铁路竟然孤陋寡闻，出行消费的思维还沉浸在对动车的满足中。当采风中第一次听到“米字形高铁”几个字，像被梦中点醒，惊喜而兴奋。过去的日子里，当我们告别绿皮车的时候，似乎已经满足了动车带来的“咣当”提速，以为那是陆地飞速的极限了，殊不知在钢轨更深处，350公里的时速正在悄悄酝酿，像潜在在黄土下的渭河，一旦破堤，便把时空冲刷得七零八落。

从哑当哑当，到嗖嗖嗖，仅凭着这种声响，中国铁路又进行了一场革命。

记得上世纪1990年代，我赴日本，采访西北航空公司驻日营业部，乘坐过日本的新干线，印象最深的，除快捷舒适卫生，轨道长时间才哑当一声，打破了我对“咣当哑当”的认知。

后来得知，新干线是采用无砟轨道技术。那声“咣当”之所以隔很久才出现，是因为日本在20世纪60年代逐步普及的板式无砟轨道，把轨枕、道床“焊”成了一块整体混凝土板，钢轨接头被焊成几百米乃至上千米的无缝长轨——列车轮子只在温度应力释放口或桥梁伸缩调节器处才会偶尔撞击一次，于是“咣当”从连绵不断的鼓点变成了稀有的重音。

三十年过去，中国把这段“偶尔才有一次的咣当”进一步推向了“几乎绝迹”的阶段，而且是在一片比日本大一个数量级的国土上完成的。从当年新干线的“偶尔一声”到今天中国高铁的“万里无声”，背后是一条完整工业链的跃迁：材料、装备、算法、施工、运维、标准全线拉通。当年我对“咣当”的认知，如今已被中国放大成一张“无砟高速网”，并且还在把“无声”推向“无感”——车轮与轨道，正在用毫米级的静默，讲述另一个有关时速的故事。

惊奇，欢欣，手舞足蹈。之前只熟悉动车，曾经为它们骄傲，却又要落后于身后。高铁、动车，两个不同的概念打开了我的脑洞。我引以自豪的那串“动车”，瞬间被高铁甩成背景。动车像旧日情歌，高铁则是胸腔里第一声摇滚，两个词轰然相撞，把我的认知一下子提速到350的数字。

动车是温烈的，像老陕的扯面，筋道却含蓄；高铁却充满刚性，似一碗刚出锅的羊肉泡，滚烫、霸道，香得你直吸溜。前者让“三秦”缩小成“关中”，后者要把“西北”折叠进“中原”——西安到成都，3小时；到武汉，2小时；到延安，只需1小时！原来，我们熟悉的钟楼鼓声，很快将被更辽阔的风声合奏。

原来，我日日穿行其下的城墙根和钟楼盘道，只是西安的“心脏”，而一张以这颗心脏为原点、正极速铺向八方的“米”字，才是它真正的翅膀。

于是，我摊开陕西地图，用“米”字进行意象文字的对接：那一横，郑西、西宝、宝兰，早已横贯丝路；那一竖，是西延、西康、西渝，正把陕北、陕南、成渝拽进怀抱；那一撇一捺，是西成、银西，让蜀道不再难，让塞上不再远。

八方向射，如同在黄土高原上写下下一个遒劲的“米”字，是给未来的签名？

我忽然明白：生活在西安，不只是坐拥十三朝古都的落日余晖，更是站在一场风驰电掣的黎明起点。等“米”字最后一笔落下，当第一列银龙呼啸出西安北站，我要带着曾经“孤陋寡闻”的自己，买一张去延安的车票，眺一眼宝塔山，望一回延河水，吃一碗陕北的羊肉恰洛面，再眨眼返回，只为亲身验证这两条永不相交的钢轨带来的传奇。

当“一横”如彩虹般横跨关中原， “一竖”似利剑般直插陕北高原，“一撇一捺”勾勒出西部发展的宏伟轮廓，我仿佛看到一座古老而又年轻的城市——西安，正抖落历史的尘埃，以全新的姿态挺立在时代潮头。

### “铁”骨映辉 匠心铸魂

改革开放40年的中国，不知从何时起，被世界送上“基建狂魔”的雅号。

从南水北调到西电东送，从青藏铁路到港珠澳大桥，中国用一项项超级工程诠释着“基建狂魔”的实力。这不仅是对中国基建速度和规模的赞叹，更是对中国工程技术水平的高度认可。而高铁，便是这幅画卷上最闪耀、最灵动的线条。

从北国雪原到南海碧波，从西部高原到东部沃野，高铁如一条条银龙，穿山越岭、跨江越河，将千山万水的阻隔化为咫尺之遥。它让“千里江陵一日还”不再是诗人的浪漫想象，而是触手可及的现实。陕西的“米字形”高铁网，正是这宏大叙事中的精彩篇章。

高铁，是速度的奇迹，更是梦想的延伸。它让城市之间的界限变得模糊，让“双城生活”成为日常，让“诗和远方”触手可及。它不仅是钢铁与混凝土的交响，更是民生与发展的和谐共鸣。

当列车呼啸而过，窗外风景如电影画面般一幕幕掠过，我仿佛听到了时代的脉搏在有力地跳动。这跳动，是“基建狂魔”的自信与豪迈，是中国人民对美好生活的执着追求，更是中华民族伟大复兴的铿锵足音。

中国高铁的蓬勃发展，离不开无数设计与建造者的集体智慧与辛勤付出。他们以精湛的技术、严谨的态度和持续的创新精神，共同攻克技术难关，保障工程质量，推动中国高铁体系从无到有、从追赶到引领的跨越。正是这些幕后英雄的默默奉献，铸就了高铁的安全、高效与舒适，成为国家发展的强大动脉。

他们是普通人，却承受着比普通人更大的压力；他们是平凡人，却干着不平凡的光辉业绩，且看这些时代的健儿，高铁线上的筑路英雄们！

张兴洪，52岁，30年中转战9条国铁、4条高速，现再赴延安，任中铁二局西延9标书记。征拆受阻，他一月拿下6处渣场；青年畏难，他搬办公室同工棚开盾；薪酬、民工工资制度先行，两年化解纠纷90余起。2025年春节，他隐瞒肿瘤病情留守工地，术后未拆线即返岗，被称为“钢铁书记”。他还为老区修村道3条、广场2座，抢险4次，用担当赢得口碑。面对荣誉，他只说“愿做一块平凡的铺路石”，最大心愿是通车后陪父母坐上自己修的列车看宝塔山、黄帝陵……

川籍人陈冲，西延站房工程项目副经理，2023年6月领战西延150公里五站房。遇黄陵缩孔、宜君岩硬，创“二次回填”“旋挖+钢套筒”工法，日成桩由1根眠至20根；带队BIM模拟、“毫米级”液压提升百米网架，450米站台零侵线。住帐篷、守雨夜，以“牺牲小我，通老区大动脉”凝千人团队，发誓把革命圣地牵入中国高铁网……

郑伟，西延四电2标项目经理，新官上任之始，便率团队鏖战93.5%桥隧的西延208公里。为把平直度从0.04毫米精修到0.02毫米，6天反复校张力；5月仅架67错段，6月创日架20段纪录，终获接触网CQI满分，57分钟西安抵延安，让红色高铁“新生儿”健康诞生……

西高基础设施段4车间、甘泉北桥岭隧工区李和奇，四年三战西延隧道十余余点，徒步千里排隐患；从西成“跟学”到西延“领干”，练就听声辨病绝活。高铁开通，回家路由4.5小时缩到10分钟，他既是建设者也成为受益者，他笑言：“家门口通高铁，日子比芝麻开花还高！”……

在高温42℃的太康隧洞，西延站7标项目技术员贺建华率团队“蒸战”：送盐饮、改配比、倒班制，既保证职工健康还要保证安全质量，他像猎鹰，日巡两遍设备、夜查一道工序，四个月掘进破千米，用汗水浇筑了西延高铁“希望通道”。

……

在我们听到的讲述中，在我们所掌握的材料里，还有很多人筑路人，限于篇幅，无法一一展示，但他们有一个共同的精神形象——以忠诚守信、以奉献与善良，在西延高速建设中，写下新时代建设者的精神史诗。

于是，我向他们致敬！向西成客专陕西公司的工匠们，向这些默默无闻的筑路人，向这些中国的基建狂魔，向这些自称“钉钉子”的人们致敬，他们钉的不是木，不是墙，是风，是时间，是秦岭的脊梁，是隧道中的断裂带，是蠢蠢欲动的滑坡，是汨汨欲喷的涌水层，是暗河狂跳的心……当把钉子钉进砂岩与煤层交错的咽喉——钉住瓦斯，钉住塌陷，便是把陕西的“米”字钉进中国高铁的骨骼。从此，使“延”途的山岭不再高，沟壑不再深，窑洞的灯光被无砟铁轨串成一条低垂的星链，犹如游动的银蛇，游向未来。

### 赤脉通衢 延水扬旌

2025年的深秋，当无砟轨道完成最后一声长啸，联调联试号角般宣告：红色圣地的高速时代，正沿着这条被汗水与焊花淬炼的脊梁，呼啸而来。这不仅是“车轮加速”，更是“血脉重焕”。当

钢轨穿过黄土沟壑，把西安至延安压缩成1小时内，革命旧址、纪念馆、延安窑洞及黄土风情被一并拉进全国“一日游”的旅游圈。

有关方面做过预计，高铁通衢，延安年接待量可突破1亿人次，红色旅游收入占延安GDP比重将超过1/4。宝塔山下的烟火气与研学团、旅游团的脚步声同频共振；高铁冷链让洛川苹果、甘泉小米24小时抵达大湾区。一条“红色产业链”正沿钢轨延伸；西安的科研、资本借1小时经济圈北上；陕北的能源、特色农产品顺势南下；关中——陕北产业互补格局就此激活。更重要的是，高铁把红色记忆从“地理符号”升级为“精神现场”——游客早上在大唐不夜城打卡，中午就能在枣园、杨家岭聆听“赶考”故事。

时空折叠让红色教育走出展柜，成为可触、可感、可带走的旅程。车轮滚滚，抛弃的是闭塞与贫困，留下的是信仰与繁荣；红色圣地的高铁时代，正以350公里的时速，把老区推向开放前沿，把信仰写进复兴大道。

不久将来，当“米”字最后一笔向榆林、向兰州、向成都延伸，老区将接入全国3小时高铁圈；能源、特色农业、大数据产业沿轨布局，人才回流、资本北上，黄土高坡变身“高速走廊”；坐着高铁追信仰，将成为新一代对红色圣地最浪漫的打开方式，过去是“火车拖来的希望”，如今是“高铁载来的复兴”。

越是高速发展，越想回味过去。有了今昔对比，才能感到日子的红红火火。

解放初期去延安，那是一段“山路十八弯”的艰难跋涉。里程长、路况烂——据资料显示，1949年整个延安专区公路通车里程仅有300多公里，且多为抗战时期在大车道上草草加宽的土路，“路窄、坡陡、弯急”，桥梁寥寥无几，雨季一来，或塌方断道，或泥泞不堪，交通状况十分闭塞。

由于地处黄土高原腹地，地形以梁、峁、沟壑为主，道路崎岖难行，车辆稀少，商贸运输主要靠畜力车、毛驴驮运，甚至人背肩扛；老百姓出门多是靠两条腿加一双布鞋，与外界联系异常艰难。

据有些健在的老人们回忆，那时从西安到延安，汽车两天才能到。1950年前后，从西安乘烧木炭的长途卡车北上，要先过渭河水船渡、再盘黄土塬，一路颠簸，到铜川已天黑，入店歇息。第二天继续颠簸，全程10多个小时；如遇暴雨，常被塌方困在平路上，车上旅客下车推车是常事。

那时的火车还不见影子。西延铁路1973年才动工，此前去延安根本见不到铁路，老区人没见过火车长啥样，铁路叫个甚？外地人若从北京、太原方向来，要先坐火车到铜川或耀县，再换乘卡车或步行翻越金锁关，一路黄尘扑面，好不容易。

可以毫不夸张的说，解放初期的延安藏在深山里，出一次门堪比一场小远征；也正因为交通闭塞，才更显后来建设省道、国道、铁路、高速公路乃至高铁的历史分量。这种闭塞的状况，也使得后来交通基础设施的每一次突破都显得意义非凡。

——1956年延安城东一声炮响，西包公路硬是在黄土塬梁里凿出第一道柏油划痕，老区人围着乌黑路面又哭又笑——原来汽车可以不带黄尘尾巴了！

——1973年，钢钎铁锤再次震醒山岭，西延铁路的隧道一寸寸啃破岩壁，打开一道亮光。

——1986年，绿皮车喘着粗气驶进宝塔山站，西安到延安缩短成“昼发夕至”，人们像过节一样涌进车厢，只为听一听汽笛在山沟里的回音；

——1991年，第1条铁路，西延铁路（西安至延安）于12月26日全线铺轨贯通，翌年8月1日正式开通客运，首次将延安纳入全国铁路网！

——2006年，第1条高速路，包茂高速延安段（靖边至延安）于2006年9月建成通车，使老区进入高速公路新时代；

——2010年，黄延高速通车，汽车终于不用翻金锁关老路，两小时直抵延安城，苹果装箱连夜进京，老区的人们第一次听见“冷链”这个词；

——2012年，西安到延安的第1条动车正式开通。7月1日，首趟动车组列车D5090从西安北站发出，两个半小时便驶入延安；

——2025年，第1条高铁西延高铁年底建成通车，标志着延安正式进入辉煌无比的“高铁时代”！

这些交通线路的相继开通，不仅彻底改变了延安“藏在深山里”的困境，更重要的是为当地经济发展和人民生活改善提供了坚实基础。从昔日的“小远征”到如今的便捷通达，堪称历史性的伟大跨越。

整整70多年，三代交通人用镐、钎、轨、网，把圣地托举出深山，让宝塔山的灯光与大雁塔的霓虹在同一小时里交相辉映。

宜君县尧生镇碾村果农杨三明说，西延高铁通到咱山窝窝，宜君苹果“坐高铁”瞬间新鲜到西安，损耗降至3%，收购价翻番；24小时直达珠三角，品牌溢价每斤涨2元。果农扩种8%，人均年收破1.8万。高铁引客入园、带厂落户，山果变“金果”，这种“甜蜜变革”，真是乡村振兴升级版的“新引擎”。

历史就这样被钢轨写成诗：越是闭塞过的地方，越显通达的磅礴；越是经历过艰难跋涉，就越懂飞驰的可贵。时代的车轮滚滚向前，红色延安不再遥远，她正以350公里的时速，与新时代并肩，驶向更广阔的视界！

### 脚下足迹

## 茶山行

文 / 张文博

清晨，当汉中西乡茶山上的薄雾还未散尽时，我便相约好友老彭一同踏上了前往茶园的小路。这条路不甚宽，仅容一人行走，两旁杂草丛生，时有野花点缀其间。晨露沾湿了裤脚，凉意便顺着布料爬上来，倒也清爽。

茶山不高，却极有层次。远望如梯，近看似坡。茶树排列得极是齐整，一株挨着一株，倒像是列队的士兵。新发的嫩芽在晨光中泛着微光，青中带黄，黄里透白，煞是好看。

采茶人早已在田间忙碌。多是妇女，头戴斗笠，腰系竹篓，手指在茶丛间翻飞如蝶。她们的动作极快，一捏一提，嫩芽便落入掌心。偶有说笑声传来，在山谷中荡出回音，转瞬又被风吹散了。

我在一株老茶树旁驻足。这树怕是有年岁了，主干粗如儿臂，枝叶却依然茂盛。树皮上爬着些青苔，摸上去湿滑冰凉。树下的泥土松软潮湿，散发着淡淡的腐殖质气味，与茶香混在一处，竟生出几分禅意。

日头新高，雾气散尽，茶山显出本来面目。层层叠叠的绿，从山脚一直漫到山顶。这绿也分许多种：新芽的嫩绿、老叶的墨绿、阴影里的黛绿、阳光下的翠绿。风吹过时，整座茶山便活了，绿浪翻滚，宛如碧海生波。

晌午时分，采茶人三三两两坐在田埂上歇息。她们取出粗瓷碗，倒上自家带的茶水。茶汤清亮，映着天光云影。有人招呼我俩同饮，我们便也席地而坐。这茶味道极淡，却自有一股山野清气，入喉回甘，竟比城里那些名茶更觉真切。

午后，我和老彭循着茶农指点，来到山后的制茶作坊。屋内蒸汽氤氲，茶香扑鼻。新采的茶叶在竹匾上摊开，经过揉捻、烘焙诸多工序，渐渐显出成品模样。老匠人手上布满老茧，却将力道拿捏得恰到好处。他说，制茶如育人，火候过了则苦，不足则涩，须得刚刚好。

下山时，夕阳已将茶山染成金色。采茶人背着满篓的鲜叶归去，身影在田垄上拖得老长。他们的脚步沉稳踏实，仿佛与这茶山早已融为一体。

我忽然明白，所谓好茶，不过是这片山水与这些人共同写就的一首诗。茶树年复一年地生长，茶农日复一日地劳作，于是这寻常的草木便有了灵性，这平淡的日子便有了滋味。

回到城中，我泡了一杯买自茶山的新茶。看叶片在杯中舒展，恍如又看见那座青山在云雾中若隐若现。

（作者供职于西乡超限运输检测站）

