

从关中平原到陕北高原,这条路我走了半个世纪,从最初的210国道,到现在的高速公路,从平均车速每小时30公里到每小时120公里。五十年的风雨行程,五十年的沟梁峁壑,为我见证了一个时代的速度!

听母亲讲,1951年的腊月里,父亲从绥德地区行署到西安市城开会,骑一匹大白马,冒着大雪,路上走了15天。父亲说,在没有汽车等现代交通工具的明、清六百年里,从榆林到西安,号称十八驿站。就是说,沿途共建有十八个驿站,旅人们晓行夜宿,每天走一个驿站,得走十八天,足见古代陕北交通的艰难。

20世纪70年代初,童年的我,随父母自关中回陕北老家。第一天一大早,天刚麻麻亮,我们从铜川乘长途汽车出发,于傍晚时分抵达延安宝塔山下延河桥边的五一旅社入住歇息;第二天不亮继续乘坐长途汽车,一直向北行驶,于黄昏时分到达米脂县城里唯一一家国营旅社入住歇息;第三天清晨起来,客运站的人说,我们乘坐的长途汽车坏了,于是,一车人换乘一辆解放牌大卡车,前往佳县。正值寒冬腊月,刮到卡车上的刺骨白毛风,把人脸吹得如刀割般疼痛。虽然过去了半个世纪,但那次长途跋涉的旅行,至今让我记忆犹新。

到了20世纪90年代,因工作关系,我常年穿行在西安、铜川、延安、榆林之间。第一次独自上陕北,乘坐的是一辆长途公交车。头一天下午2点从西安出发,沿210国道于5点到铜川,半夜时到延安,第二天凌晨抵达榆林。一路上坐在硬板座椅上,到站下车时,四肢僵硬的感觉至今还有记忆。后来有了汽车卧铺,躺着睡一觉就到了,再后来有了依维柯车,从西安到延安380多公里的里程,用时8个小时,算是最快速度,旅客们争先抢坐,还都得是提前预订座位。

90年代初的陕北高原上,每年冬、春两季,青黄不接。有一年春上,我在绥德县城

# 我的陕北缘

文 / 亚东

的小餐馆点了一份青椒炒肉丝,端上桌一看,肉比青椒还多。老板讲,眼下的蔬菜都是从西安和太原长途贩运过来,遇到大雪阻断道路,蔬菜比肉还金贵!

在我的记忆中,通向陕北的交通有效地得到改观,当说是1991年12月26日,西延铁路开通运营以后,西安到延安实现了朝发夕至。一时间,雨雪无阻的绿皮列车,成为往来两地旅客出行的首选交通工具。

还有一件事值得一说,时间来到2006年,春节过后,我怀揣一纸工作调动函,头一天晚上10点钟乘火车从西安出发,于次日清晨抵达榆林到陕北矿业公司报到。此后的15年时间里,我经常来往往在西安、榆林之间,每逢雨雪天气,从西安往返陕北的火车票一票难求。

2006年12月底,我乘车回西安过节,途经洛川时,突降大雪,漫天雪花飘落在公路上,形成一条白色的长蛇阵。随着前方车辆的碾压,积雪一点点凝固在沥青路面上。司机说,刚开始下雪,道路还没有完全结冰,咱们得快速离开落雪路段。据前车讲,过了洛川原,黄陵那边还没有下雪。正说着,一辆高速行驶的小轿车追在我们的车尾上,一声巨响过后,我感觉车在倾斜,原来是前轮掉进了路边的防洪沟,不一会儿工夫,又接连发生了十多起交通事故,高速公路也随之封闭。

2007年的元旦我是在洛川度过的!

2025年十月金秋,我应邀参加陕西省交通作协组织的为期3天的“交通发展成

就”西延高铁采风创作活动。

10月21日早晨9点,我们一行人乘车从西安出发,沿着包茂高速公路,于10点30分到达铜川。铜川高铁站建筑造型提取红色照金文化元素,外立面墙线条形成韵律,给人祥和、平静的舒适感。

次日早晨9点,我们又乘车从铜川出发,于10点30分抵达古色古香的黄陵高铁站。站房设计以“人文初祖,民族魂脉”立意,承载五千年华夏文明。建筑风格以黄帝陵殿宇的新汉风与桥山沮水相生相融。中午时分,我们来到视野开阔的洛川高铁站,这里的站房建筑设计灵感源自洛川会议遗址,融入了革命精神的红色文化元素,与洛川传统建筑窑洞相结合。而洛川除了藏着红色记忆与乡土建筑的韵味,其享誉全国的苹果产业,也正因交通的迭代迎来全新的发展机遇。

洛川苹果名扬天下,但其源头在中原,知道的人却不多。

1947年,洛川农民李兴安赶着马车,从几百公里外的河南灵宝县,驮回200棵苹果苗,在洛川原上尝试种植。这一行为在当时是开创性的,因为陕北地区此前并无大面积种植苹果的历史。7年后,这些苹果树结出果实,洛川苹果也因此扎根陕北。

现如今,走进洛川,随处可见的果园里,粉色光鲜的红富士挂满枝头,果香四溢。远远望去,一片火红。等到西延高铁通车后,清晨在洛川果园摘下一颗苹果,中午就能挂着清新的晨露摆上西安每户人家的餐桌。

运输时效的飞跃,让洛川苹果的新鲜和香甜,以最快的速度走向更广阔的市场,这在从前是想都不敢想的事情,今天,这样的“梦想”真就实现了!

《史记·始皇本纪》里说:“始皇欲游天下,道九原,直抵甘泉,乃使蒙恬通道,自九原抵甘泉,堑山堙谷,千八百里,直通之。”站在洛川的土地上,回望陕北的交通史,两千多年前的秦直道,正是这片土地上最早的“交通奇迹”,与如今的西延高铁跨时空遥相呼应。所谓堑山堙谷,就是把山头推平,余土填入沟谷。距今2200年的公元前212年,秦始皇派大将蒙恬监修秦直道,历时两年完工,秦直道南起陕西淳化县,北至内蒙古包头,途经陕西、甘肃、内蒙古三省,全程约750公里,仅陕西境内就有500公里,路面宽度普遍为6-20米,最宽处达58米,被今人称作“古代高速公路”。

而今天,堑山堙谷的筑路方式已成遥远的往事,我们用大型盾构机等现代化设备,开隧道、建桥梁,仅西延高铁就有桥梁65座,隧道46座。如果是在2000年前,不知要耗费多少人力,削掉多少座山头,填平多少条沟壑!秦直道见证着古代陕北交通的智慧,西延高铁则以现代科技,将陕北的交通发展推向了全新的高度。

23日清晨,站在改造后的延安高铁站前,听工作人员介绍:今年底开通西延高铁后,从西安北站到延安站,全程300公里,一站抵达,用时57分钟。

令人振奋的好消息还不止于此,铁路工作者告诉我:到2028年,西安到榆林的高铁通车后,实行公文化服务,就是说,随时到站、随时购票、随时上车。从西安北站到榆林高铁站,全程739公里,一站抵达,用时仅需110分钟。

陕北老家,不再是我远方的故土!

(高亚东,中国煤矿作协会员,省作家协会会员,原陕西煤化作协主席)

## 一条高速 半卷山水

——安岚高速公路生态风光掠影

文 / 朱文杰

2025年为蛇年,也是小龙之年,今年的秋季可是我所经历的最活跃的金秋之季。才北上西延高铁,观览了一条壮观的历史文化之路;又南下秦岭巴山之间安康至岚皋,通往重庆城口的安岚高速公路。一时见证了高速铁路与高速公路的不同的殊异风采,令人兴奋异常。

安岚高速公路是国家高速网银百线(G69)的重要组成路段,是安康向南突破巴山屏障,连通成渝经济区的关键路段。项目的建成通车对深入贯彻实施西部大开发和“一带一路”倡议,完善国家高速公路网,改善区域交通条件,加快秦巴山区域联动发展,促进沿线资源开发和经济社会协调发展等均具有重要意义。

项目北起安康汉滨区,与十天高速公路相接,向南经岚皋县,终点止于陕渝界,与在建的重庆开县至城口(渝陕界)高速公路相连。其中,岚皋至陕渝界全长41.14公里,计划于2025年底建成通车。

这条路的控制性工程——大巴山特长隧道,由陕西、重庆两地共建,穿越陕渝交界,是陕西省在建公路第一长隧。隧道位于岚皋县滔河镇,头顶便是大巴山国家级自然

保护区的核心景区。因其地处生态敏感区,环保要求极高,该隧道也被列为交通运输部“平安百年品质工程”创建示范点。

安岚高速公路依山绕水,路域文化丰富独特,宛如一幅路与自然交融的山水长卷。岚皋县境内风景荟萃,其中千层河景区位于大巴山北麓川陕渝交界处,距岚皋县城约57公里。该河以横溪河、千层河、神仙河、秀水河四条水道为主体,形成潭、池、瀑、林交融的层叠水系景观,呈现“三步一潭,五步一瀑”地貌特征,风光独异,素有“陕南九寨沟”之美誉。

穿过大巴山特长隧道,便可进入重庆城口县。大巴山这座横跨西部的千里山脉,不仅是地理上的南北屏障,也是文化交融的重要界线。大巴山国家级自然保护区位于城口县境内,总面积达136017公顷,森林覆盖率高达79.3%,保存着大面积的原始森林,主要保护亚热带森林生态系统及其生物多样性。区内拥有珙桐、红豆杉、独叶草等国家一级保护植物,甚至已宣布灭绝的崖柏也在此重新发现。这里还是706种国家重点保护野生动物的家园,其中一级保护动物有豹、云豹、金雕、林麝等6种,二级保护动物有金猫、大灵猫、黑熊等35种,并以历史上



图 / 安岚

华南虎的栖息地而闻名。2023年11月30日,国家林业和草原局公布《陆生野生动物重要栖息地名录》,大巴山国家级自然保护区作为首批入选地榜上有名。

安岚高速公路沿线还有位于重庆市城口县东部、具有“小张家界”之称的中国亢谷风景区,以及由大、小扁桶峡组成的扁桶峡风景名胜区。大扁桶峡谷沿公路延伸约2公里,岩壁形若扁桶,枯水期潭深2米,两岸奇峰耸立,河滩开阔可休憩。小扁桶峡位于

其上游1公里处,东西走向峡谷最窄不足2米,长潭超百米,岩壁洞穴瀑布终年飞泻,末端有300平方米圆桶状河滩,适合野营,这些都展现了大巴山腹地地貌的多样与奇幻。

安岚高速公路不仅是一条交通动脉,更是一条贯穿自然与人文的风景廊道。随着全线贯通,它必将揭开其秀丽而深厚的面纱,连接秦巴,通渝渝蜀,当惊世界殊。

(朱文杰,中国作协会员,西安市诗书画研究会名誉会长)

## 诗意人生

文 / 韩 喉

秦蜀古道,马蹄碎响  
那曾是天汉远行的血脉脐带  
钢铁动脉,纵横千里  
这是时代腾飞奏响的磅礴交响

看吧!  
曙光初照山脊  
身影已落在蜿蜒的路上  
那不是寻常劳作,  
是身心绣进秦巴肌理,  
生出的一道道希望的痕迹  
秦巴褶皱里

“五丁升川”的勇气,已刻入石痕千年  
年轻的工程师轻抚桥梁检测仪

那巍然山的精神,在其指尖  
化为数据,编织着当代的通衢经纬

八道工序,全寿命周期

铭刻着青春自信的使命

五年,MQI指数90.33

不是冰冷数字

是公路人写给山河

最深情的告白

暴雨夜,边坡颤抖,公路呻吟

“网格化”如神经迅疾响应——

987处隐患清零,407处水毁修复

每一次闭环

都是与时间赛跑,与风雨对弈

“一路多方、四方三共”的联动机制

在这古老的土地上

凝聚起破冰改革的睿智

竖起了公路合纵连横的旌旗

数字化巡检的聪慧

“小黄人”瞳孔的高效  
AI视觉的默默守护  
隧道群智能灯控的贴心  
正在为旅人前行的路护航到位

三合镇的茶香漫入主题公园  
石人山的红星点亮了服务区  
路,成了连接古今的诗意图  
“千里文脉形象路”

是递给时代的清柬  
让栈道文化与“两路”经济  
完成一场千年的相遇

“党旗辉映、天汉路美”  
品牌烙进每公里血脉  
433名先进个人的荣光背后  
是“纳才聚智、人才兴路”的践行

以步丈河山,以手织路网  
公路人正在平凡中书写不凡的传奇

五年,不过历史一瞬

对汉中公路人

却是一次路的远征

一场精神的传承

从石门摩崖到智慧公路

从古栈险峻到路网畅通

我们以忠诚为笔、以担当为墨

在秦巴大地

写下高质量发展的奋进长歌

歌中有——

每一道平整的路面

每一座飞架的桥梁

每一个公路人的绽放的笑容

(作者供职于汉中市公路局)

写在陕西省干线公路“十四五”规划收官之际

通 漕 织 梦 山 河 入 卷

## 回音阁

文 / 李海莹



“老师,怎样从散文写作向小说创作过渡?”在省交通作协文学研讨交流暨创作能力提升活动的培训班课堂上,我攥着笔,把憋了许久的困惑抛给了讲台前的周瑄璞老师。台下几十双眼睛齐刷刷望过来,和我一样迷茫的,也有带着好奇等待答案的——我们大多是常年写散文的作者,习惯了在文字里铺陈情绪、描摹实景,面对小说的虚构叙事,总像隔着一层雾。

周老师是知名小说家,说话时语速平缓,眼里藏着温和的笑意。她听完我的问题,没有立刻给出答案,反而顿了

顿,若有所思后轻声说:“这就像在农村种豆角,你不能让藤蔓趴在地上乱爬,得先给它搭一个架子,让它顺着架子往上长,枝蔓有了支撑,才能开花结果。”

我似懂非懂地点头,手里的笔飞快记下这句话。

散文写作于我,像是让思绪自由流淌。看到一片云能写千字感悟,想起一个人能铺陈满纸温情,不用刻意设计什么,跟着心走就好。可小说不一样,那些鲜活的人物、曲折的情节,该怎么从零散的灵感里长出来?

周老师仿佛看穿了我的疑惑,分享起她的创作心得。她前不久发表的小说《火竹床》,灵感源于回河南农村老家的一个偶然场景:冬日里,村口的闲话场围了一伙人烤火,火堆里烧着一张完好的旧竹床,竹片在火中噼啪作响,火星星溅起来,映在每个人脸上。“我当时站在旁边看了很久,就想,这张竹床以前是谁家的?它跟着主人经历过什么……”

就是这样一种散文式的生活片段,被她搭起了“豆角架”。小说里,她以“小个筒”的竹床为主线,追溯它的由来——是小个筒的姑父当年亲手编的陪嫁床,竹床的每一道纹路里都藏着时代的印记;后来家境变迁,竹床被闲置在角落,直到新时代里,旧物被清理,才有了被拿来烤火的结局。故事里有鲜明的人物:固执盲目的小个筒姑父,热心务实的村支书;有矛盾冲突:新旧生活方式的碰撞、亲情里的固执与和解。读来既有散文的温润质感,又有小说的叙事张力。

原来小说的“架子”,就是把零散的

生活片段串联起来的主线,是让人物行动起来的目标与阻碍。而我之前的散文写作,恰恰缺了这样一个“架子”。

周老师说,她每次回老家,都会在街巷巷里转悠,不是单纯怀旧,而是在寻找创作的土壤。“一个作家的根在哪里,他创作的土壤就在哪里。”这句话她在课堂上反复提及。我忽然意识到,我的土壤其实早就有了——农村与城市的双重生活体验,那些见过的人、听过的事、感受到的情绪,都是饱满的“豆角藤蔓”,而我缺的,正是那个能把这些藤蔓支撑起来、串联起来的“架子”。

散文是“我”的视角,小说是“他们”的故事。散文可以只写一片叶子的脉络,小说却要让整棵藤蔓沿着架子生长、蔓延。这个“架子”,可以是一个核心物件;可以是一个人物的目标;也可以是一段时代背景下的命运交织。

我想起自己写过的那些散文片段:农村老家的老磨盘、城市里深夜的便利店、公交车上偶遇的陌生人……原来它们都可以是小说的“种子”,只要搭起合适的“架子”,给它们一个生长的方向,那些零散的枝蔓,就能缠绕着架子,长出属于自己的故事来。

感谢周老师的启蒙,原来从散文到小说的过渡,从来不是抛弃过往的积累,而是给那些珍贵的生活素材,找一个能让它们蓬勃生长的“豆角架”。我合上笔记本,心里已经开始盘算,下次写作时,就从那个老物件开始,给它搭个架子,看看能长出怎样的故事来。