

483717

旅行在成都线上

LÜXING ZAI CHENGKUNXIAN SHANG



旅行在成昆线上

枕 木 著

少年儿童出版社

旅行在成都线上

枕 木 著

贾国中 插图 王纯言 装帧

少年儿童出版社出版

(上海延安西路 1533 号)

新华书店上海发行所发行

上海市印刷十二厂排版 儿童印刷厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 3.875 字数 68,000

1983 年 4 月第 1 版 1983 年 4 月第 1 次印刷

印数 1—15,000

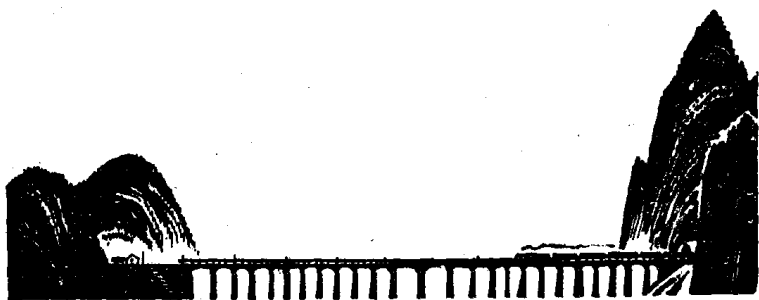
统一书号: R12024·12 定价: (四)0.27 元

内 容 提 要

在祖国大西南的崇山峻岭中，有一条穿山越涧的钢铁大动脉。它象一根巨大的银链，连接起成都和昆明这两颗大西南的明珠。它，就是以奇险闻名于世的成昆铁路。沿着这根银链的，是一片富饶美丽的地方。这里，有五彩地毯似的川西平原；有宛若绸带的大渡河；有风景如画的西昌邛海；有奇风异俗的凉山彝族聚居区；有恐龙的故乡禄丰坝子……作者以铁道报记者的身分，向你介绍了他在成昆线上的所见所闻。这些事情，不但会使你感到新奇和有趣，而且更使你感受到伟大祖国的可爱。

目 录

你知道成昆铁路吗	1
五彩的地毯	6
奔驰在名山大河之间	12
大渡河畔的“地下铁道”	25
“一线天”	31
大渡桥横	38
这里原是乌鸦住的地方	44
眼睛的节日	49
穿越铁路最高地带	65
美丽富饶的安宁河谷	72
追着金沙江的激流	80
元谋“赶街”天	87
横断山区的桥梁群	93
高原鹿城	99
恐龙和古猿化石之乡	105
奔向春城	113



你知道成昆铁路吗

亲爱的少年朋友，快打开地图吧！当你的目光落在祖国的西南边疆时，一定会发现有一条直接连着成都和昆明的红线。这条红线不太明显——短小得就象一根几厘米长的蚯蚓。可是我得告诉你：这就是举世闻名的成昆铁路！

成昆铁路全长一千零八十五公里。它北起四川省会成都，南接云南省会昆明，逶迤在川滇两省的千山万水之间。铁路从文化古城成都伸出后，穿过海拔五百米左右的川西平原，在风光秀丽的峨眉山麓与迎面奔来的大渡河相遇，随即一头钻进山陡崖峭的大渡河峡谷；在峡谷北岸的群山腹中隐秘地穿行了一会儿之后，便跨过大渡河，往南转迎水流湍急的牛日河，往林木葱郁的大凉山区盘绕而上；再穿越海拔二千三百米的大凉山分水岭，又沿着孙水河，拐进富饶的安宁河流域，

缓下到海拔九百多米的金沙江河谷地带；然后，在川滇两省交界的龙街附近溯着横断山区的龙川江，蜿蜒地跃上海拔一千九百米左右的滇中台地；最后，紧贴明镜般的滇池而衔入春城昆明。这时，昆明已经比成都高出一千四百米！我想，如果今后你有机会乘坐宇宙飞船飞进太空，从望远镜中远眺联结这两座城市的成昆铁路，也许会觉得，它就象一位巨人从云贵高原西部抛掷到川西平原上的一根银链哩。

当然，这根银链决不是童话里的哪位神通广大的神仙抛落的，而是由我们英勇的铁道建设者用他们的智慧和辛勤劳动换来的。就拿承担设计任务的铁道部第二设计院广大技术人员和工人来说吧，他们翻山越岭，不畏艰险，驾木筏到激流中去测绘，系绳索到峭壁上去定点，设计出比实际线路多出十几倍的长达一万五千余公里的线路比较方案，以便确定最理想的线路。几千吨重的火车疾驶而过，铁路路基下的地质构造承受得了吗？要开穿山隧道，会遇到什么样的岩石？应采取什么措施？……为了取得第一手的地质资料，他们打了无数钻井，钻探进尺达二十一万多米，等于钻透了二十四座高矗在“世界屋脊”上的珠穆朗玛峰！

至于施工，那就更惊人了：光开挖的土石方就有八千七百万立方，等于环绕地球赤道修了一条两米高、一米宽的堤坝。在铁路经过的江河沟湾上，建起

大中小各种桥梁一千零二十五座，把它们联结起来足足有九十八公里，相当于从上海到嘉兴之间架设了一条空中走廊。各种各样的隧道更是五花八门，是其他铁路干线无法比拟的。这些隧道不但有开凿成直线的、弧线的，还有开凿成既带坡度又弯成圆周形的，就好象在山肚子里安了一个弹簧圈。各种隧道共四百四十一座，总长三百五十二公里，相当于从上海到杭州之间开凿了两条地下铁道。如此艰巨、浩大的工程，在世界铁路建设史上也是罕见的。

成昆铁路沿线的气候变化无常，奇异多样。由于铁路处在海拔高度不同的山区里，即使一日之间，沿线各地的温差也十分悬殊：当你坐在火车上旅行，可以看到车窗外一会儿是风和日丽；一会儿是云雾弥漫；一会儿是雨雪飞洒，一会儿又是烈日炎炎……仿佛有一位神话中的魔法师不知疲倦地奔走在铁路沿线呼风唤雨，吞云吐雾，驱日赶月，变幻出各种各样恶劣的气候。

铁路所经过地区的地质情况，更是五花八门，有溶洞、断层、暗河、瓦斯、岩爆、滑坡、流沙、泥石流、成都粘土、龙街粉砂、滇池淤泥等。此外，金沙江河谷是我国地质上著名的深大断裂地带，全线有三分之一的路段分布在七至九级的地震区。你瞧，一条成昆铁路，集中了这么多的地质不良现象，真是一座巨大的地质博物

馆！

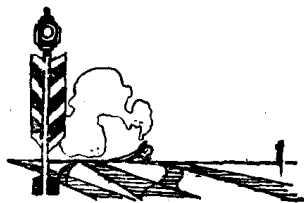
用不着我过多地介绍，你就会明白：要在这山高谷深、川大流急、地质复杂、气候多变的地区修建铁路，该是多么困难！一九五七年，外国专家来到金沙江边，沿着江边的坡地走了不到十公里，连支撑勘测仪器的三角架也没有来得及安放，就被这里地层的大断裂带和强烈而频繁的地震，以及凶恶的泥石流所吓倒，马上断言，这里是根本不能修建铁路的“禁区”。

铁路是国民经济的大动脉。为了尽快地开发川滇两省西部丰富的矿藏资源，沟通西南边疆与祖国各地的交通，改变沿海地区和内地的工业布局，早日把我国建设成社会主义现代化强国，英勇的筑路工人和铁道兵战士于一九六四年，高举红旗，扛起风枪，迅速地挺进到外国专家望而生畏的筑路“禁区”。他们在红军长征时经过的横断山区、大凉山中撑起帐篷，在金沙江畔、大渡河边垒起锅灶，逢山打洞，遇水架桥，展开了成昆铁路大会战。

党中央对成昆铁路建设非常重视，当位于铁路险区的关村坝隧道的山洞掘进到百米时，还特地从北京发来贺电。极大地鼓舞了几十万筑路大军的斗志。筑路工人们劈险山、斩恶水，前后花了六年多时间，于一九七〇年七月一日中国共产党诞生四十九周年之际，在西南边疆的万水千山之间，为祖国捧献出了这条神奇

壮美的钢铁彩虹！

成昆铁路通车以后，给沿线各地的工农业生产和各族人民的生活带来哪些变化呢？说实在的，作为一个曾在十几年前采访过成昆铁路施工的记者，我非常渴望了解这方面的情况。正巧，党的生日刚过不久，报社便派我到成昆铁路沿线采访，联系这条铁路干线的建成通车，写一组介绍我国西南边疆交通变化的文章。这是一次多好的机会呀！明天，我就要乘车到阔别十几年的成昆铁路沿线漫游，一颗心都激动得快从怀中蹦出来了！





五彩的地毯

早晨八点钟，从成都开往昆明的一八九次直快列车象一匹钢铁的骏马，一声长啸，便把成都抛在后面，飞快地奔驰在川西平原上。

我坐在列车上，望着窗外被朝阳照亮了的原野，感到十分激动。我觉得，今天居住在成都的人们真是太方便了，出门就可坐上火车。而在旧社会，眼前这片号称“天府之国”的土地上，连一根钢轨的影子也看不到啊！就拿连接四川境内重庆和成都两座大城市的成渝铁路来说吧，国民党反动派高喊筑路，喊了四十年，设下许多“铁路捐”、“铁路税”，榨尽了四川人民的血汗，但直到国民党反动政府垮台时，成渝铁路仍是地图上的一根可怜的虚线。四川对外的交通非常困难。长江是四川通往外地的主要水路，可是，长江三峡却是以险滩众多、暗礁密布、水流湍急、曲折幽深而举世闻名的。在漫长的年代里，有多少木船被激流吞没，有多少船工被葬身鱼腹。自古以来，出川的陆路是秦岭和大巴山的

栈道。因为四川盆地为大山所环绕，没有平坦的通路，人们只能在很陡的山壁上凿孔，塞入横木，架成凌空飞悬的栈道，走在上面，又摇又颤，一旦梁木朽烂，便连人带货摔入谷底。至于大凉山、横断山区的交通，那就更加落后，人们要过河越岭，只能依靠那吊在空中的一根竹绳——索桥。难怪熟悉巴山蜀水的唐代大诗人李白，不得不摇头嗟叹“蜀道难，难于上青天”了。

如今，象明珠一样闪烁在川西平原上的成都，已经成为我国西南的铁路交通枢纽，除了有宝成铁路沟通陕西、成渝铁路联结重庆外，还有此刻列车轮下的成昆铁路直抵云南边疆的昆明。“蜀道难，难于上青天”的时代，已经一去不复返啦！

还是来看看车窗外的景色吧！一株株纤长的桉树，从窗外疾速地闪过。一丛丛青翠的竹林，围拥着社员的房屋，在晨风中轻轻地摇曳。过去那小块小块零乱的、不规则的田土不见了，代替它的是大块大块的“条田”，真象棋盘上的格子一样整齐、均匀。从车上远望出去，辽阔的原野上不断地变幻着图案：碧绿碧绿的，是开始返青的晚稻秧苗；金黄金黄的，是即将收割的早稻；赭红赭红的，是刚刚犁翻的泥土……我们的列车，仿佛奔驰在一张巨大的五彩斑斓的地毯上，美呀！

这张五彩的地毯，是居住在这里的劳动人民用勤劳智慧的双手巧织出来的。如果没有劳动人民辛勤的

耕耘，说不定这里至今还是一块比破麻布还要难看的野地荒滩哩。川西平原位于四川盆地西部，由岷江和沱江带来的泥沙冲积而成，是我国西南三省最大的平原，面积六千五百平方公里，海拔五百米左右，因古城成都座落在这个平原上，所以它又叫成都平原。这里气候温暖，土壤肥沃，人口稠密，灌溉便利，自古以来就是我国重要的农耕地区，盛产稻米、小麦、棉花、花生、甘蔗等粮食作物和经济作物，还出产梨子、柑橘、苹果、西瓜、桃子等瓜果，享有“天府之国”的美誉。早在二千二百多年前的战国时代，李冰父子就和劳动人民一起，利用这平原西北向东南微微倾斜的地势，建造了一个举世闻名的、可与大运河媲美的水利工程——都江堰。这项建在平原西北部灌县城边的水利工程，不仅防止了岷江涨水时泛滥成灾，而且有计划地调引岷江水灌溉了川西平原上的广大农田。解放后，都江堰经过多次整修和扩建，特别是在分水鱼嘴附近建筑了现代化的闸门，灌溉面积大大增加，已由二百多万亩扩大到八百多万亩，成为我国的大型灌区之一。

当然，坐在飞驰的列车上，不可能看到这个灌区的全貌，顶多只能看到铁路两旁的稻田中，不时闪现出一条条亮晶晶的河渠。但是，如果你从飞机上鸟瞰这个大型灌区，就会发现，岷江从都江堰奔流到川西平原后，象一根又粗又长的瓜蔓；和它沟通的大小河渠，象

分发出去的一条条支蔓；散布在它周围的一个个县城、村镇，则象结出的瓜果了。岷江长流，给良田带来了不尽的甜水；瓜蔓长青，为人民喜结着幸福的果实。

这瓜蔓似的岷江在川西平原上流啊流啊，流到天津县城东南部，便拐进乐山地区的狭长平原，与成昆铁路作“×”形的相遇。我们的列车，正是在上午九点四十分跨过岷江大桥，驶近江边小镇青龙场的。透过车窗可以看见，这时的岷江已显得非常安详自在，阳光镀亮了江面上泛起的涟漪，活象是谁在筛动着一堆堆细碎的金子。

列车过了青龙场后，开始伴着岷江进入乐山地区的平原地带。这里的景色，和毗连的川西平原的景色几乎一样——列车依然象在五彩的地毯上穿行。这一大片同受岷江哺育的土地不仅和川西平原一样美丽富饶，而且是我国古代文化发达的地区。不是吗？列车过了彭山车站不久，就到了“三苏”的故乡——眉山。

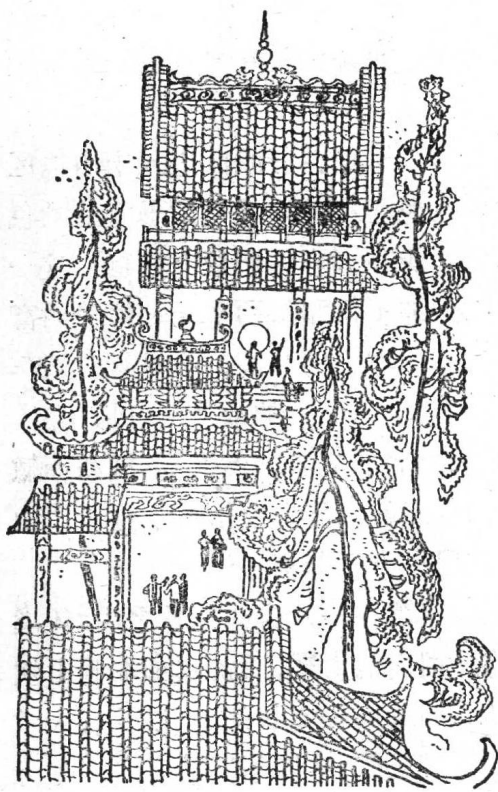
“三苏”，是指北宋著名的文学家苏洵、苏轼和苏辙三父子。我怀着极大的兴趣，下车去游览了位于眉山县城西南角他们的故居——三苏祠。

三苏祠三面环水，座落在一片古树绿竹之中，环境幽美，有“岛居”之称。祠内的大殿、启贤堂和木假山堂里，分别陈列着“三苏”的诗词画文和碑刻，以及后人敬仰他们所留下的文字。“三苏”中以苏轼最有名，在历

史上他曾任过杭州太守，为人民做过不少好事。在风景优美的杭州西湖中，有一条垂柳青青的长堤，就是苏轼当杭州太守时带领人民修筑的，因而被命名为“苏堤”。“苏堤春晓”，是杭州最美的景致之一。苏轼在文学艺术上的造诣极高，诗、词、散文、绘画、书法，都很精通，名扬中外。他开创的“豪放派”词风，想象瑰丽，气魄宏大，一扫晚唐以来的靡丽之风，把诗词的创作引向

健康、广阔的道路。在散文方面，苏轼是有名的“唐宋八大家”之一，在书法方面他自成一派，与宋代的蔡京、米芾、黄庭坚共称“四大家”。

苏轼的父亲苏洵、弟弟苏辙也是著名的散文家。他们三父子在文学艺术上的成就，丰富了我国的文化宝库，



所以后人称赞他们：“一门父子三词客，千古文章四大家。”朱德委员长一九六三年来三苏祠游览时，曾挥笔题诗夸赞“三苏”在文学上的成就：

一家三父子，
都是大文豪，
诗赋传千古，
峨眉共比高。

当我从三苏祠正门出来时，一眼又望见平原上铺向天边的稻田，心潮顿时汹涌起来。啊，象五彩的地毯般美丽的大地呀，你不仅为祖国献出了多少珍珠般的五谷，而且为祖国养育了多少明星般的人材！

远处，传来了火车的汽笛声，我骤然想到：成昆线上奔来驰去的列车，不正象一个个神妙的梭子？它一定会把眼前这块五彩的地毯编织得更加华美灿烂！





奔驰在名山 大河之间

多好的天气呀！湛蓝湛蓝的天空没挂一丝云彩，太阳把大地照得金亮亮的、明灿灿的。

在眉山住了一天，今天早晨我继续乘车在乐山地区的平原地带南行。列车跑得真快，驶过夹江县城不一会儿，就开进峨眉车站。在这里，可以望到不远处在阳光下浮着蓝烟的峨眉山。

峨眉山，是我国四大佛教名山之一，以巍峨秀丽闻名于世。峨是形容它的高，眉是形容它的秀。李白曾用“蜀国多仙山，峨眉貌难匹”的诗句，将它赞美。郭沫若也挥笔写下“天下名山”四个大字，留在山麓的进山牌坊上。千百年来，峨眉山象一位高雅而秀美的少女，静静地伫立在眼前这片平原的边缘上，仿佛被平原的