

前方到站 镜铁山

戈壁峡谷,深涧铁桥,汽笛声回荡在北大河峡谷。这条74公里的钢铁动脉——嘉镜铁路,连接镜铁山与嘉峪关,铭刻着新中国工业化的足迹。

嘉镜铁路原名镜铁山支线,从海拔1500米的戈壁新城嘉峪关,到2637米的镜铁山矿区,这条铁路线串联起戈壁的苍凉、峡谷的险峻与雪峰的圣洁,它不仅是一条交通线路,更是一段历史的见证,一个时代的缩影,用铁轨书写着“铁山精神”的时代传奇。

酒钢成立之初,镜铁山矿运输矿石靠公路运输,但是公路运输的运量有限,且运输风险也较高,于是,嘉镜铁路的建设被提上日程。从1956年开始勘探,到1969年正式交付运营,期间经历了无数困难与挑战。

1956年12月,嘉镜铁路的勘探工作正式启动。由铁道部第一设计院承担勘测设计,在诸多选线方案中,顺着北大河谷修建是最省钱的。1957年3月嘉镜线全线勘察工作结束,决定采用沿北大河筑路的方案。由于山高坡陡,测量相当困难,至1958年12月才完成施工设计。1958年8月,嘉镜铁路正式开工建设,这是一场人与大自然的艰苦斗争。铁路沿途地形复杂,地质条件恶劣,施工难度极大。然而,面对重重困难,建设者们没有退缩,他们凭借着坚韧的毅力和顽强的精神,在绝境中创造了奇迹。

嘉镜铁路的建设过程并非一帆风顺,它经历了多次停工与复工的波折。1961年,由于国民经济困难,酒钢建设被迫暂缓,

嘉镜铁路的建设也随之全线停工。这一停就是三年,期间许多工人被迫离开,机械设备也闲置下来。直到1964年,国民经济逐渐好转,酒钢建设重新启动,嘉镜铁路才得以复工。复工后由于资金短缺、物资匮乏等问题,施工进度仍然受到很大影响。建设者们依旧没有放弃,他们坚守着自己的信念。终于1966年11月,嘉镜铁路全线贯通,全程74公里,其中39座桥梁、23处隧道总长12.55千米,设计年运量500万吨。全程设绿化站、桥西站、冰沟站、狼尾山站和镜铁山站,并从桥西站分出一条支线通往西沟腰泉,与西沟石灰石矿料场连接。1969年10月20日,嘉镜铁路正式交付兰州铁路局运营管理,为酒钢的生产建设以及西北地区的经济发展,奠定了坚实的基础。

而今,列车沿河谷疾驰,运送着矿石与物资,钢轨与斑驳古长城轮廓隔空对望,无声诉说着工业文明与千年戎边的时空交响。这段钢铁动脉以其艰险的建造历程、重要的经济价值以及敢为人先的开拓精神,共同构筑了西北大开发进程中不朽的时代丰碑。



第一站——绿化站



作为嘉镜铁路的“心脏”,绿化站是嘉镜铁路沿线的一个重要区段站,是嘉镜铁路运输任务的关键节点。独特的“人字形”站场设计,让列车在此完成调头转向。每天清晨,7529次列车在此转身,向西南方向驶向镜铁山。

这座戈壁中的“绿洲车站”得名于建设者种植的防风林带,在铁路建设初期,这里风沙肆虐,植被稀少。但随着酒钢的发展和人们对生态环境的重视,这里逐步进行了大规模的绿化工程。如今,绿化站周边已经种满了各种树木和花草,成为了一片生命绿洲。

第二站——桥西站



桥西站位于嘉镜铁路的中段,因地处北大河一号桥的西侧而得名。这里地势险峻,峡谷深邃,是嘉镜铁路沿线具代表性的地方之一。桥西站虽然只是一个车站,但它的地理位置却极为重要,承接着重钢西沟矿石灰石的运输,为列车交汇和石灰石运输提供了极大的便利。

北大河一号桥



北大河一号桥是连接戈壁滩和进山位置的第一座桥梁。嘉镜铁路9次跨过北大河,途经18座隧道,“九桥十八洞”因此得名。北大河又称为讨赖河,是嘉峪关市的母亲河,而讨赖河峡谷常年流淌着祁连山冰川融化的雪水,形成了一幅壮美的自然景观。1960年底,在武汉召开的全国高桥会上,这座桥被评为全国高桥施工的一面红旗。

第三站——冰沟站



冰沟站地形险峻、陡不可攀,是嘉镜线中最具有视觉冲击力的站点之一。

夏季暴雨时,站房屋顶会形成数十条微型瀑布;冬季则变成冰雕玉砌的琉璃世界。列车在冰沟站停靠时,可以近距离感受北大河的壮丽景色和两侧陡峭的山岭,这些自然景观为嘉镜线增添了无与伦比的视觉体验。

第五站——镜铁山站



嘉镜线的终点站——镜铁山站。镜铁山位于甘肃省张掖市肃南县祁丰乡境内,也是“铁山精神”的发源地。该矿山发现于1955年,1958年正式启动勘探开发,1970年开始出矿。

凤凰山



凤凰山的名字源于一个美丽的传说。1955年8月,由地质队员组成的一支小分队,深入荒无人烟的祁连山中寻矿。一天午后,山风特别大,地质队员苗淑娟不慎脚踩在一块松动的石头上落下山崖。后来,为了纪念为祖国找矿而牺牲的地质队员,人们把那座山起名为“凤凰山”。

第四站——狼尾山站



狼尾山站位于两座大山之间的宽阔地带,因车站后山山峰形似狼尾,得名狼尾山。自嘉镜线开通以来,它就像一座丰碑一样,矗立在高山深谷和雪地冰川之间。近些年,随着生态环境日益改善,野生动物数量也不断增加,雪豹、岩羊等频繁光顾车站,绘就了一幅人与自然和谐相处的温馨画面。

隧桥交互



桥西站至狼尾山站,这一区间是嘉镜线最险峻的区段之一。仅这两站之间一共有10座隧道,隧道总长度占区段总长的61%。其中最长隧道便是全长3408.8米的大落海子隧道。

延伸阅读



庄心丹,1937年毕业于浙江之江大学土木工程系。1937年起参与川中铁路、滇缅铁路及多地机场工程建设。1949年后任职于铁道部西北干线工程局及第一设计院,历任工程师、总工程师,主持兰新线哈密至乌鲁木齐段勘测设计及镜铁山铁路支线规划。1957年至1961年,担任青藏铁路总设计师完成了青藏铁路格尔木至拉萨段的初测和定测工作。