

乐山故宫文物南迁陈列馆揭牌

三大篇章呈现故宫文物南迁的壮阔历程

10月27日,乐山故宫文物南迁陈列馆揭牌活动举行。作为故宫文物南迁的重要存放地,乐山如今以“1+5”的馆群模式、三大展陈篇章,完整呈现故宫文物南迁的壮阔历程。

活动现场,故宫文物南迁职员后人代表欧阳复武分享先辈事迹,通过点滴细节再现当年文博工作者在乐山安谷等地守护文物的赤诚与坚守。乐山市金牌讲解员张涵玉联合乐山故宫文物南迁研究人员共同发布“跟着南迁线路游乐山”文物主题游径。

随着与会嘉宾为陈列馆揭牌,这座承载着特殊历史意义的场馆正式向公众开放。嘉宾们沿“宋祠主副馆—多功能厅—欧阳道达旧居—宝地安谷文化展馆”线路巡馆,近距离感受历史与现代的碰撞:泛黄的《文物装箱清单》、1:1复刻的宋氏宗祠存放场景,与数字沙盘、智慧触屏、3D文物影像交织共生;纤夫拉船、职员核单、百姓扛箱等沉浸式场景生动再现,让那段“零损零失”的守护奇迹变得可触可感。

公开资料显示,1931年“九



▲ 游客参观乐山故宫文物南迁陈列馆。

▲ 展厅展出的守护文物的有功之臣。

一八”事变后,故宫博物院为谋文物的安全,便有文物南迁计划。经过故宫博物院理事会讨论通过,并得到核准以后付诸

实施。

装箱、加封、编号,从1932年秋开始,一直到1933年5月,文物运离北平,运抵上海,同时

在南京抢建库房。1936年12月,文物分五批迁至南京。1937年1月1日,故宫博物院合并南京、上海两个办事处,改为南京分院,欧阳道达被任命为院长。1937年“八一三”淞沪会战爆发,距上海仅300余公里的南京又受到战火威胁,这批南迁文物分三路向后方疏散——南路辗转长沙、贵阳等地,于1944年迁至巴县(今重庆巴南区)废弃的飞仙岩矿场存放。一直到文物回归,没有再迁运。中路辗转汉口、宜昌、重庆等地,于1939年迁至乐山安谷,设七库存放。1942年春,第一库撤销,文物分别迁运到其他库房,改为六个库房。直到文物回归,再无变动过。北路辗转宝鸡、汉中、成都等地,于1939年运抵峨眉,存放于峨眉县东门外大佛寺、西门外武庙,成立故宫博物院峨眉办事处。直到文物回归,再无搬迁。

乐山安谷和峨眉的文物,从1939年第一批运进,到1946年最后一批文物离开,历时约7年4个月,无一损伤或遗失。

华西都市报—封面新闻记者 杜卓滨 摄影报道

10月27日,华西都市报、封面新闻记者成都轨道集团获悉,地铁13号线一期新南门站内装修已全面完成,目前正在进行最后的细节调试。当天,记者走进13号线一期新南门站,揭开它的“神秘面纱”。

以芙蓉花、古城门、锦江为设计元素

成都地铁13号线一期新南门站亮相

步入新南门站,连续的拱形结构呼应古城门记忆;天花板上芙蓉造型花灯,宛若繁星点点;两侧墙面青蓝渐变如锦江波光,整体氛围简约现代而不失古典韵味。

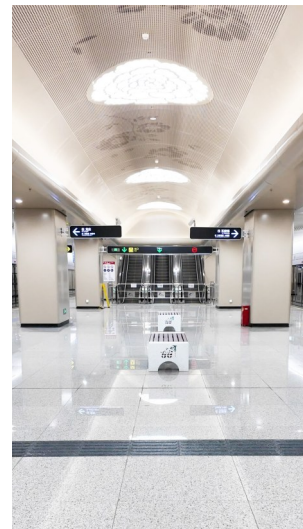
“这个车站毗邻成都旅游集散中心,是大量游客开启天府之旅的‘第一站’,它不仅是交通枢纽,更是展现城市文化的一扇窗口。”该站装修设计负责人严学波说,“因此我们在设计上融入了芙蓉花、古城门、锦江等元素,希望每一位乘客在踏入这座车站的第一时间,就能感受到成都独有的韵味。”

在便民设施方面,车站充分考虑大客流及不同人群需求,设置了卫生间、母婴室、儿童洗手台等设施,以及26台电扶梯和2部无障碍电梯,方便携带大件行李的乘客通行。同时,车站还引入了智慧化安检系统和票务系统,方便乘客高效便捷出行。

新南门站投用后,这一换乘枢纽将显著提升市民出行效率,游客可轻松换乘前往熊猫基地,上班族通勤往返春熙路更加高效,前往周边医院、学校的市民也能更快到达。

“小到每一颗螺丝钉、每一块地砖,大到每一台设备、每一个系统,都要进行反复精细地调试,确保以最佳状态迎接市民。”中铁六局车站装修项目总工乔青山说。

华西都市报—封面新闻记者 杨芮雯 成都轨道集团供图



地铁13号线一期新南门站内内部装修融入多种成都元素。

成渝高速扩容项目唯一隧道进洞施工

将由双向四车道升级为八车道



龙泉山隧道效果图。

10月27日,记者从蜀道集团获悉,成渝高速扩容项目龙泉山隧道重庆端右洞进洞施工。作为该项目唯一的隧道工程,此次进洞施工为项目建设按下“加速键”。

成渝高速是四川省第一条高速公路,被誉为“西南第一路”。此次扩容工程预计2028年建成,届时,这条高速将由原有双向四车道升级为双向八车道,为成渝地区双城经济圈建设注入交通动能。

科技赋能高质量施工

龙泉山隧道位于成都市龙泉山范围内,为全线控制性工程,采用双洞六车道标准建设,设计时速100公里,左线长2546米,右线长2529米,为低瓦斯长隧道,是目前四川省内在建最长的双洞六车道路基同宽公路隧道。

龙泉山隧道穿越生态敏感区域,下穿成渝古驿道茶店

古镇建筑群及城市主干天然气管道,近接成渝中线高铁隧道,对环境保护和施工控制要求极高。此外,隧道单洞最大开挖宽度达20.89米,断面面积达220平方米,是传统隧道断面面积的近两倍。施工面临超大断面开挖、瓦斯施工管控、浅埋段施工、地表沉降控制等多重挑战,施工技术要求高、难度大。

为确保隧道施工顺利进行,项目引入多源遥感技术、气象卫星数据、北斗实时监测等手段,对隧道周边边坡稳定性及地质灾害隐患进行识别与持续监测,有效提升对瓦斯、浅埋、沉降等风险的早期预警与管控能力。在施工过程中,隧道采用机械开挖结合侧壁导坑开挖的施工方式,通过科技赋能提升质量安全管控效能,该工法相较传统爆破,不仅能适应瓦斯环境的管理要求,更在安全保障、质量

管控方面展现出显著优势。

成渝高速扩容项目分为内江段、资阳段和成都段三段,项目概算总投资497.6亿元,截至目前,累计完成投资约167.4亿元,占项目概算总投资的34%。

“西南第一路”扩容升级

作为连接成都与重庆的交通大动脉——成渝高速公路四川段是四川省首条高速公路,被誉为“西南第一路”,在区域经济发展中扮演了至关重要的角色。

随着成渝地区的社会经济快速发展,成渝高速的车流量不断增长,原有四车道设计已难以满足日益增长的通行需求,尤其在节假日高峰期,拥堵现象频发。为缓解交通压力、提升通行效率,成渝高速扩容项目于2023年正式启动。

该项目起于内江市桑家坡(川渝界),接G85银昆高速公路重庆段,途经内江市、资阳市、成都市,止于龙泉驿区高洞,接已建成的成都市东西轴线城市道路,全长约190公里,其中主线长179公里,隆昌支线长11公里。

项目采用“局部改线新建+原路改扩建”模式,将原有双向四车道升级为双向八车道。其中,双才枢纽至界牌枢纽设计时速为120公里,其余路段设计时速为100公里,通行能力将提升至日均8万辆次。项目预计于2028年建成。

华西都市报—封面新闻记者 曹菲 蜀道集团供图