

2026年1月20日 星期二 责编 叶红 版式 吕燕 校对 汪智博

T.A NEU  
天府新视界

# 悬崖上的博物馆 守护着一段不该被遗忘的历史

□尚大峰



穿越大峡谷核心地带的成昆铁路一线天石拱桥。  
本报资料图

最大谷深2656米,是长江三峡的一倍;深谷绝壁中,藏着十多亿年前的远古化石。在乐山金口河区的小凉山腹地,大渡河金口大峡谷被《中国国家地理》杂志评为“中国最美十大峡谷”之一。这里不仅有地壳运动劈山斩石的自然奇观,更珍藏着成昆铁路与铁道兵的英雄史诗,向世人展现着自然伟力与人类坚韧的交响。



金口大峡谷 图据金口河区人民政府网站

1

金口大峡谷似一本『地质天书』

大渡河金口大峡谷距金口河城区约10公里,全长26公里,藏着诸多令人惊叹的数字:平均宽度不足200米,最窄处仅70米,比著名的长江虎跳峡还要窄;而2656米的最大谷深,更远超长江三峡。站在峡谷边缘远眺,两岸崖壁如被巨斧劈开,岩石中还嵌着许多古生物化石,它们是十多亿年来地壳运动的见证,让这片峡谷成为一本打开的“地质天书”。

位于“康滇地轴”核心区域,大渡河金口大峡谷地处地壳强烈抬升的地带。这里曾是一片汪洋,经过十多亿年的地质运动,逐渐形成厚达数千米的岩层。后来,大渡河水切穿横断山脉东缘,不断冲刷,雕琢出如今的险峻格局。

峡谷北岸的大瓦山,海拔3236米,山顶是面积约1.6平方公里的玄武岩台地,四周却是800米至1600米高的绝壁,宛如悬浮于群山之上的空中楼阁。峡谷内的白熊沟、丁木沟等支沟,更是将“天险”演绎到极致——谷宽不足20米,崖高逾千米,抬头仅见一线天光,急流在沟底咆哮,飞瀑自崖壁倾泻,每前行一步都充满探秘的惊险与乐趣。

2

这里有座建于隧道内的火车站

地质奇观只是金口河的自然底色,成昆铁路与铁道兵的故事,才是这片峡谷的灵魂。在峡谷中段的群山褶皱里,藏着一处上世纪的地标——关村坝火车站。它是中国首个建于隧道内的火车站,被称为“一炮炸出来的火车站”,至今仍是成昆铁路上的经典象征。

上世纪50年代,成昆铁路开工前,面对金口河陡峭的崖壁、复杂的地质和频发的灾害,前来勘探的苏联专家曾断言这里不可能修通铁路。关村坝一带原始地形极其险峻,甚至找不到可供建站的平地。1965年8月12日,铁道兵采用爆破施工,一声巨响,388吨炸药削平一座山头,炸出的39.5万立方米土石填平两座深谷,最终建成了这座车站两端皆在隧道中的特殊站点。

如今,站在关村坝站台,只见两条股道延伸至隧道深处,第三股道则直接从山体穿过。这种桥隧相连、洞中有站的景象,让人直观感受到当年施工的艰险与筑路者的智慧。每当列车驶过,汽笛声、车轮与铁轨的摩擦声在隧道中回荡,仿佛将人带回那段艰苦卓绝的岁月。



成昆铁路上的关村坝火车站。本报资料图

3

全国唯一铁道兵博物馆坐落于此

距关村坝火车站不远,坐落着全国唯一的铁道兵博物馆。馆内系统展示了铁道兵在新中国建设、抗美援朝、抗美援越等历史时期的奋斗足迹与贡献,其中最核心的展区,专门呈现了成昆铁路的修建历程。

1958年7月,成昆铁路开工建设,数十万铁道兵和筑路工人奔赴西南山区,历时12年才全线竣工。这条全长近1100公里的铁路,桥隧长度占了线路总长度的40%,每一公里都浸透着铁道兵的血汗。1984年,它被联合国评为“象征20世纪人类征服自然的三大奇迹”之一。

正如地质学家赵逊2001年考察金口大峡谷后所言:“早知有金口,何需作远游”。在这里,既能阅读大地亿万年演化的史诗,也能感受人类改造山河的英雄气概。每一次驻足,每一次凝望,都是与自然、与历史的一场深刻对话。

据“天府新视界”微信公众号