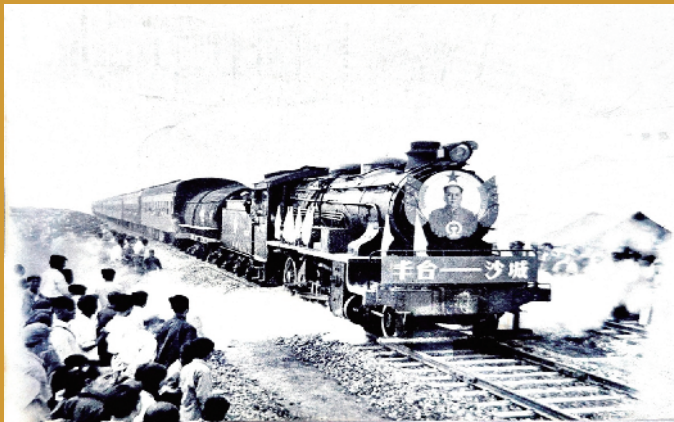


清晨，在丰沙铁路线上一辆辆火车缓缓驶出北京丰台站。在旭日的映衬下，火车犹如一条巨龙沿着铁轨驶向远方，也驶向未来。今年是丰沙铁路线迎来开通运营70周年，70年来这条线路见证了太多故事。

丰沙铁路由北京丰台站至河北沙城站，全长105公里，这里曾是北京去往冀西北的第二条通道，也是晋煤外运的主要通道之一。在这条铁路上有过铁路工程师詹天佑的设想，承载过中国铁路发展的希望，更传承着坚韧不拔、风雨无阻的创业精神。



1955年7月15日丰沙铁路线通车仪式



1955年7月18日《人民日报》报道丰沙铁路开通，配图旧线为京张铁路，新线为丰沙铁路

传承创业精神 让丰碑熠熠生辉

——写在丰沙铁路线开通运营70周年之际

□本报记者 杨琳琳 通讯员 李溢春 李响/文 本报记者 彭程/摄

缘起京张 实现詹天佑规划的蓝图

1955年7月15日，丰沙铁路线提前半年接轨通车。当时，国内各大媒体均在显著位置对这一消息进行了详细报道，有的媒体在报道时配发线路示意图时，直接将丰沙铁路线称为新线，与京张铁路“旧线”同框对比。这其中的缘由得从半个世纪前说起。

早在20世纪之初，作为京张铁路会办兼总工程师的詹天佑，率领仅有的两名工程学员徐文洞、张鸿诰，行走跋涉在北京至张家口的崇山峻岭之中来回进行线路测绘。最终，他们提出了几条修建建议。其中有载入史册的京张铁路；也有从北京丰台穿越永定河谷，走向怀来，即今丰沙铁路线。每条线路各有优劣，丰沙铁路线坡度较缓，虽能有效避开京张铁路关沟段长大坡道，但因沿途陡壁急流，工程浩大。基于当时清廷拨款有限，时间紧迫，造价高昂而放弃。最终，詹天佑选择了第一条路线，即从丰台北上西直门、沙河、经南口、居庸关、八达岭、怀来、鸡鸣驿、宣化到张家口。尽管如此，但在修建京张铁路时，为解决机车燃煤动力所需，詹天佑还是修建了从西直门途经石景山、三家店的京张铁路支线俗称“京门支线”，这也成为建设丰沙铁路线的先声。

新中国成立后，百废待兴，已运行近半个世纪的京张铁路，是当时北京唯一一条直通大西北的钢铁经济大动脉。但是该线路从北京到沙城之间，必须穿越著名的南口关沟与八达岭，虽然只有区区20多公里，除了33%的长大坡外，火车到达青龙桥车站还必须换头折返，这严重限制了线路的运能运力。为此，第一个五年计划期间建设丰沙铁路线名列其中，以分担京张铁路北京到沙城段的运输量，不仅能将南口八达岭段运输量提高三倍，同时更能有效保障首都北京与大西北地区日益繁忙的运输需求。于是，丰沙铁路于1952年开始修建。

1909年12月京张铁路开通，1955年7月丰沙铁路线通车，从空中鸟瞰，两条蜿蜒的钢铁巨龙，一东一西将北京西山揽入怀中。所以，当丰沙铁路线开通之际，其与京张铁路同框并与“新、旧”线并称。



1966年6月竣工的永定河7号桥

这是一条“英雄路” 105公里铁路线上不灭的英雄魂

开始修建丰沙铁路以来，仅仅2年多时间，全场长105公里的“钢铁巨龙”就冲出永定河峡谷，绕过官厅水库，在沙城与京张铁路接轨。丰沙铁路的修建之快，背后离不开一群默默付出的建筑工人。默默矗立在丰沙铁路线上行1号隧道口的丰沙铁路烈士纪念碑，记录下了他们的名字和他们的故事。

105公里、65座隧道、大小桥梁60多座，全线每一公里就要穿过270米隧道，平均每20米就有1米桥涵，每一公里就要填挖土石5万余方。作为当时国内铁路建设桥隧最密集的线路，全长2500米的16号隧道更成为当时的全国之最。仅此一项就是京张铁路1091米的八达岭隧道的近2.3倍，工程浩大，难度之艰、可想而知。尽管如此，艰苦的环境并没有吓到这群铁路工人。只要祖国有需要，人们有需要，他们毫不犹豫挺身而出。

1952年，以转业部队为基础建立起来的四万多名施工队伍，开始进军太行山永定河大峡谷。他们在零下二十五度的冰水中战斗，在悬崖绝壁上破山开道，在单薄的帐篷里与酷暑严寒和蚊虫、饥饿抗争。

“没有比人更高的山，没有比脚更长的路”。不能想象当年的施工者是如何爬上悬崖；他们又是如何系上保险绳在空中一边打秋千一边抡锤作业，一干就是一整天。寒冬腊月，他们跳入滴水成冰的河水，手握寒冷的钢钎，

依然奋战在修建铁路一线……一不怕苦、二不怕死，顽强拼搏、甘当路石，这就是丰沙铁路精神。最终，105公里的丰沙铁路提前半年接轨通车。而108条鲜活的生命和最美青春，永远定格在了这里，70年来他们与汽笛为伴，守候着这条“英雄路”，更见证着丰沙铁路不断变化的新容颜。

1963年1月丰沙二线开工，1972年10月正式开通使用。其中1966年6月竣工的永定河7号桥，全长217.98米，主跨一孔跨度150米，作为当时亚洲最大钢筋混凝土拱桥成为丰沙铁路线的新景观。1979年，丰沙线进行电气化改造，1984年12月投入运营，作为国内第二条电气化铁路线路，穿行于太行山和永定河峡谷间橙红色的8K机车，成为改革开放中国富起来的新标志。2017年，长安街西延至门头沟，4公里多丰沙铁路石景山段潜入地下，扛起的永定河特大桥“和力之门”成为首都北京新地标。2025年3月，更换了新型国产车厢的K3/4北京至莫斯科国际列车，穿越丰沙铁路线开始试运行。

沿着前辈的足迹前行 只要人民需要就无惧风雨

“对历史最好的传承就是创造新的历史。”多年来，丰沙铁路孕育的创业精神依然在这条铁路上传承着，铁路人默默坚守着、奉献着。

2023年7月29日20时至8月2日7时，北京地区出现有仪器测量记录140年以来最高值极端强降雨。顷刻间暴雨如注，山洪汹涌。突如其来的强降雨和

泥石流导致丰沙铁路线发生严重水害，行驶在丰沙线上的K396次、K1178次、Z180次列车被紧急扣停。食品告急、饮用短缺、信号中断、气温降低，加之暴雨断路，三趟列车共计2800多名被困旅客的生命和财产安全牵动着全国人民的心。

汛情就是命令，生命重于泰山。

“我就是因为穿了这身衣服，我得对得起大家。”K396次列车乘务员赵阳，沙哑哽咽安抚乘客的一幕，瞬间传遍大江南北刷爆网络。大雨中，三趟列车停靠站的“铁路蓝”迅速行动，落坡岭站工作人员从周边村庄购买到方便面、火腿肠等物资，紧急送到K396次列车。沿河城站工作人员毫不犹豫地仅有的面粉扛上了K1178次列车。安家庄站工作人员将筹集到的方便面、八宝粥等物资搬运至Z180次列车。一时间，大家不畏困难、众志成城，铁路人始终冲锋在守护旅客的最前线。

丰沙线上，一支支“国防绿”、一队队“铁路蓝”，一面面“党旗红”，大家脚踩泥泞、冒着可能随时而至的洪水和泥石流，沿着当年烈士们开辟的线路坚定前行。2023年8月2日5时30分，首批丰沙线K396次列车滞留旅客抵达斜河涧站，统一乘车到达北京丰台站。17时30分左右，最后一批Z180次列车旅客在铁路工作人员和武警战士协助下，徒步5公里前往乘车点，统一乘火车转运至北京丰台站。与此同时，丰沙线铁路线上行沙城至旧庄窝间成功抢通，17时30分，从张家口站开来的临时高铁列车停靠在北京北站，滞留的K1178次列车旅客平安抵达。至8月3日，历经5天5夜，丰沙铁路线滞留的三趟列车旅客全部平安疏散。

作为当时参与救援和转移旅客的突击队员，原北京西工务段职工李响，至今珍藏着一张被雨水浸泡写在广告纸背面的留言便签——“好心的大哥：麻烦把这个行李箱寄一下，邮寄地址是……”旅客紧急转移后，对于这位从未谋面的旅客，面对滞留在车站的行李箱和这张便签，李响毫不犹豫地接下了这份沉甸甸的信任与重托。至今谈及，他依然荣誉感爆棚，“不辱使命”是他与丰沙人用行动书写的共同承诺。

“只要人民需要，就无惧风雨。”丰沙铁路人70年如一日，奔忙在这条线路上，未来，他们将铭记誓言，继续奋进。