

宝成铁路，全称**宝鸡—成都铁路**^{[14][6]}，是中华人民共和国一条从陕西省宝鸡市通往四川省成都市的铁路，全长676公里^[5]，于1956年7月12日全线接轨，1958年1月1日通车^[15]，是中国第一条电气化铁路。^[16]作为沟通中国西北地区与西南地区的第一条铁路干线，^[7]宝成铁路也是中国铁路「八纵八横」铁路网主骨架的建构策略中「八纵」之一兰昆通道^[17]的一部分^[18]。线路成都至阳平关段为双线^[11]，阳平关至宝鸡段因地形限制为单线^[2]。

参考内容

宝成铁路由宝鸡出发后先后跨越秦岭、巴山和剑门三个天险^[19]，山区线路占全线的近80%，^[10]地势险要，因此工程相当艰巨。铁路进入秦岭山区后沿清姜河盘旋迂回，在任家湾和杨家湾之间的线路以30‰（每1公里提升30米）的大坡度急速爬升^[8]，最大坡度甚至达到33‰（每1公里提升33米）^[2]。为了克服地势高差，过杨家湾站后就经观音山展线以3个马蹄形和1个螺旋形（“8”字形）的迂回上升，线路层叠3层，高度相差达817米。^[8]所以在观音山站就可以看到三层铁路重叠的场面。再经2360多米长的秦岭大隧道穿过秦岭垭口，即进入嘉陵江流域^[4]并到达秦岭站。^[20]越



1961年8月15日，宝成铁路宝鸡至凤州段通车



翻越秦岭的观音山展线

过秦岭后线路即用12‰的下坡道沿嘉陵江而下至四川省广元^[21]，其中秦岭至略阳间先后14次跨过嘉陵江。宝成铁路全线共有隧道304座，总长84公里，其中最长的隧道长达4公里^[5]；大小桥梁986座，总长25公里^[20]，桥梁隧道全长占总长的17%^{[20][22]}。

宝成铁路许多线路路段坡度大、坡长、弯道多，尤其是宝鸡至秦岭一段，初期使用的蒸汽机车功率甚低，用作动力机车则大大降低了线路运输能力，因此宝成铁路是中国最早列入电气化计划的铁路；1976年，宝成铁路全线完成电气化改造。^[5]现时宝成铁路全线使用电力机车运行，其中宝鸡至秦岭段更需要加挂补机，设秦岭补机队（现西局新段秦北运用车间），使用和谐3型电力机车担当补机，以加大机车牵引力和制动能力。^[23]

宝成铁路的成都至广元段由成都铁路局管辖，广元至宝鸡段由西安铁路局管辖。^[24]

2018年1月，宝成铁路入选第一批“中国工业遗产保护名录”。^[25]

宝成铁路	
<div><div><div><div><div></div></div></div><div><div><div></div></div><div><div></div></div></div><div><div><div></div></div><div><div></div></div></div></div></div> <div>宝成铁路秦岭山区段</div>	
概覽	
營運地點	 中华人民共和国
服務類型	客货两用 ^{[1][2]}
目前狀況	使用中 ^[2]
起點站	<u>宝鸡–成都</u>
主要車站	<u>寶雞站</u> 、 <u>廣元站</u> 、 <u>綿陽站</u> 、 <u>成都站</u>
技術數據	
线路長度	676公里 ^[註 1]
最高速度	120km/h ^[11]
正線數目	单线铁路（宝鸡–阳平关） 双线铁路（阳平关–成都）
軌距	1,435毫米（標準軌）
最大坡度	33‰ ^[2]
電氣化方式	接触网供电 ^[3] ：50Hz 25,000V ^[4]
閉塞方式	自动闭塞 ^[12]
运营信息	
營運者	<u>西安鐵路局</u> （寶雞至广元 ^[13] ） <u>成都铁路局</u> （廣元至成都）

根据2021年批复的《成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划》，宝成铁路成都至青白江段进行公交化改造^[註 2]，计划对既有宝成铁路成都站附近25.2公里的线路进行改造^[30]，将行驶时速提升至120至160公里。^[29]

迄今为止，宝成铁路仍然保持着全国铁路坡度最大、曲线半径最小的纪录。^[31]

施工历程

1913年起，中华民国政府计划在平汉铁路以西建造一条南北干线，连接黄河上游与长江上游之间的铁路交通，并曾就修建往返于大同和成都的铁路进行过多次踏勘，但因工程浩大而未动工兴建。^[32]在随后的1920年北洋政府提出连接甘肃天水 and 成都的铁路方案，这一线路被称为“天成铁路”。搁置多年后的1936年，陇海铁路局就这一铁路项目陕西段进行了航测。之后的1939年至1947年开展过多次勘测，但均未动工兴建。^{[33]:21}^[32]

1950年5月至1953年7月，铁道部在苏联专家的帮助下对天水至略阳和宝鸡至略阳两段又进一步勘测，选定宝鸡至成都的方案，^[34]并将宝成铁路的建设工作列入第一个五年计划^[35]。1952年7月2日，宝成铁路从成都端动工，次年四川段全线开工。在修建过程中沿线人民群众也积极参与铁路的建设，从陆路和水路为施工团体支援生活物资和生产建设材料^{[33]:23}；参与建设工作的长期和季节性工人的数量一度达到14万。^[10]1954年1月，宝鸡端也开始施工。铁路的铺轨工作自1953年4月从成都端由南向北开始。1955年8月10日，中国铁路在苏联专家指导下成功实施了观音山车站打爆破，这也是中国铁路修建史上第一次成功的大爆破。^[36]1956年7月12日，于甘肃省黄河全段接轨；^{[33]:26}1958年1月1日，宝成铁路正式通车，比计划

建成日期提早了约13个月^[10]；全线采用蒸汽机车牵引。^[37]施工期间，沿线挖掘出不少文物，最终均被妥善处理。^{[38][39]}

1953年起，为进一步提升线路列车的行驶速度和运力，宝成铁路开始进行电气化改造的准备工作。^[5]铁道部最初将线路供电制式设计为3 kV直流制，但在后来了解到其他一些国家已经成功采用了新制式，故于1957年4月决定改用25 kV工频单相交流制。^[4]1958年6月起，宝成铁路正式开始进行电气化改造^[40]，并先后于1961年、1970年10月、1972年10月、1973年12月和1976年7月1日完成了宝鸡至凤州、广元至绵阳、凤州至略阳、略阳至广元和绵阳至成都五段的电气化改造工程，成为中国第一条电气化铁路。^[5]1978年前后，成都铁路局绵阳供电段在铁道部和西安铁路局的指导配合下对宝成线广元至绵阳段的23座低净空隧道进行改造，提高了该段接触网导线控制点的高度和允许带点通过的超限货物高度，作为西安铁路局田家沟悬挂实验的扩大和发展。此次改造提升了悬挂结构的施工和维护便捷性，同时也改善了导线的几何形状和弹性。^[41]1993年起，宝成铁路复线开始建设，于1999年12月26日完工；全线分为成都至广元段和广元至阳平关段，缓解了西南铁路运输的紧张状况，大大增加了其运输能力。^[42]其中，阳平关至青白江段的二线是中华人民共和国第一条山区电气化铁路增建的二线。^[43]1955年^[44]，铁道部针对宝成铁路常发坍方等地质灾害组建了专题研究小组，并针对此方面进行了整改^{[45][46]}。

通车典礼

1958年1月1日下午两点，庆祝宝成铁路全线正式通车的典礼在成都站举行。时任国务院副总理贺龙、聂荣臻、中共中央政治局候补委员康生、铁道部部长滕代远、国防部副

部长黄克诚等政要和正在成都进行访问的缅甸联邦副总理吴觉迎和他的夫人都参加了庆祝典礼；莫斯科广播电台和中国各个广播电台对此事件进行了集体采访。^[19]典礼开始后，贺龙首先发表了讲话。下午三点多钟，贺龙主持进行了剪彩仪式。^[47]下午四点，由成都直达北京的旅客快车驶出成都站，宣告宝成铁路全线正式通车。^[19]

事故

宝成铁路修建时中国经济水平不高，技术及设备能力较弱，铁路修建技术标准较低，同时又由于地形地貌、地层岩性、地质构造及强降水与包括风化剥落、堑坡溜坍、附山垮塌、边坡溜坍、山体滑坡等地质灾害的因素影响，沿线局部地段不良的地质发育导致线路自通车之后事故频发。^[48]

人为因素引发的事故

1972年4月12日20时20分，线路李家河至两当区间，5702次货物列车运行到K129+500段79号隧道口处时，货物突出部位与隧道壁发生刮碰，造成4辆货车脱轨，车辆报废1辆，大破1辆，小破2辆，中断正线行车22小时04分。事故原因是，超限货物装载加固不良，于列车运行中发生位移所致。^[49]

1973年1月9日0时42分，观音山站83次旅客快车因司机臆测行车未确认信号而闯红灯出站，与正在进站的804次货物列车正面冲突，造成22人死亡、44人重伤、3台电力机车报废、2节客运车厢报废、3节客运车厢大破、1节客运车厢中破，中断正线行车32小时48分，直接经济损失633万元。^[49]

1975年6月28日21时10分，黄牛铺至红花铺区间，1101次货物列车机后第29位车辆脱轨，造成共8节车厢颠覆、1节车厢报废；另有大破、中破车厢各1辆，小破车厢4辆，中断正



线行车47小时10分。事故原因是，郑州市储运公司托运钢板装载加固不良，列车运行中钢板窜动，重心向左侧偏移480毫米，车轮悬浮引起脱轨。^[49]

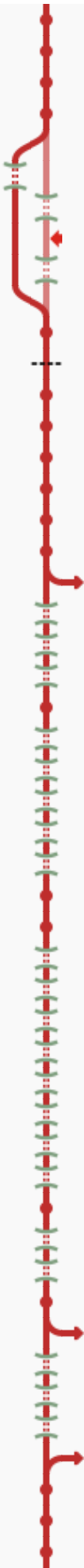
1975年7月29日20时29分，观音山至杨家湾区间K16+350处，铁路有关部门在高坡地段用3台电力机车附挂1台蒸汽机车作牵引试验，速度高引起轨距变形，导致2212次货物列车发生颠覆，造成机车小破1台，货车报废4辆，大破3辆，中破、小破各1辆，中断正线行车33小时31分。^[49]

1976年10月18日下午3时15分，一辆6G77号电力机车牵引1111次货物列车经由宝成铁路运行。当列车运行至白水江至红卫坝区间K177+92M处的140号隧道时，由于列车在限速15公里/小时的施工慢行地段超速运行，且司机操纵不当、制动过猛，导致列车脱轨及汽油罐车燃爆。事故造成34名铁路员工死亡、9名铁路员工重伤，另外还有扒乘货车人员死亡41人，轻重伤5人；报废货车13辆、电力机车小破1台；隧道拱顶表面全部脱落，并有30米坍塌，列车上装载的货物大多被烧毁，直接经济损失约146.3万元人民币，中断行车382小时15分。^[50]

1981年8月16日4时41分，在宝成铁路大滩至丁家坝区间K293+365处，连日暴雨使山体坍塌，巨石阻路，812次货物列车司机未及时停车，造成机车和机后1～7辆货车脱轨颠覆，造成机车大破1台，货车报废1辆，小破1辆，中断正线行车61小时45分，直接经济损失338.8万元。^[49]

1993年11月1日上午7时26分，盛有约300吨航空煤油从广元开往成都方向的1211次货物列车因超速行驶在德阳站脱轨并发生爆炸燃烧，造成6人死亡，编组34辆的列车有26辆被烧毁，宝成铁路被迫中断6小时。^[51]

自然灾害引发的事故



125	李家河站	四等站
135	两当站	四等站
142	聂家湾站	四等站
151	徽县站	四等站
		新109隧道 长873米
		舊109隧道（廢棄）
		2008年震毀舊線
		110隧道（廢棄）
163	虞关站	四等站
		甘陕界
174	白水江站	四等站
182	红卫坝站	三等站
190	马蹄湾站	四等站
199	徐家坪站	四等站
208	横现河站	四等站
215	略阳站	三等站
		略阳钢铁专用线
		鱼光坪四号隧道
		灵岩寺隧道
		灵岩寺三号明洞
224	王家沱站	四等站
		隧-194（391M）
		隧-195（165.15M）
		王家沱隧道
		青白石隧道
		王家浩明洞
237	乐素河站	四等站
247	高潭子站	四等站
		鼻胆沟一号明洞
		鼻胆沟二号明洞
		桂马沟明洞
		何坊沟隧道
		宋沼一号隧道
		宋沼二号隧道
		帅家沱明洞
		帅家沱隧道
259	巨亭站	四等站
		灭火沟二号明洞
		灭火沟隧道
265	灭火沟线路所	线路所
		阳安铁路疏解线往阳平关东方向
		田家沟明洞
		田家沟二号明洞
		阳平关隧道
		阳安铁路往安康方向
271	阳平关站	三等站
283	燕子砭站	四等站
291	丁家坝站	四等站

1959年1月6日，线路在宏庆至李家河间K122+350~K122+500米处发生黄土崩坍性大滑坡，坍体30万立方米由山上坍下，越过轨道和靠河侧的低路堑冲入嘉陵江中，使江水断流10多分钟，造成行车中断150小时46分。^[52]

1959年3月31日，线路高潭子至巨亭段K252+700~K252+800处坍方10万立方米，造成行车中断30小时20分。^[52]

1961年5月9日，线路丁家坝至大滩段K299+760处发生落石，击中33次旅客列车餐车，造成车厢大破，中断行车10小时57分。^[52]

1961年6月18日，洪水将横现河中桥略阳端桥头护锥场^[註 3]冲毁并冲坏路基，造成长7.5米的轨道在12米高处悬空，导致行车中断32小时12分。^[52]

1961年6月29日，线路红卫坝站内K181+500~K181+550段右侧山坡发生坍方，中断行车2小时40分。7月16日，该段再次发生坍方，中断行车13小时。^[52]

1962年7月24日，王家沱至乐素河段K225+762处拱涵上游发生山洪暴发，洪水中携带的大量泥石将1孔2.5米拱涵堵塞，流泥漫道造成2472次货物列车颠覆，中断行车38小时55分。7月26日，该段线路再次流泥漫道，中断行车17小时06分。^[52]

1963年4月16日，阳平关至燕子砭段K276+750~K276+800米处发生堑坡流泥，造成271次旅客列车机车引导轮脱线，中断行车9小时20分。^[52]

1963年9月23日，丁家坝至大滩段K296+940处隧道口上部岩石坍方2600立方米造成线路掩埋，其中最大块石体积达100立方米，经爆破清除；期间共造成行车中断79小时51分。^[52]



1964年4月9日，王家沱至乐素河段K232+770处发生坍方，将1108次货物列车拦停在区间，退回乐素河站；造成行车中断15小时10分。^[52]

1964年9月5日，杨家湾至观音山段K22+450处线路右侧山上落石，打断接触网承力索，造成1108次货物列车停于途中，并中断行车2小时42分。同年9月13日，该处暴雨造成落石，封闭线路6小时06分；同日15时10分该段线路再次发生落石，又一次砸坏接触网承力索，流泥漫道，中断行车4小时20分。^[52]

1964年9月14日，阳平关至燕子砭段K279+267米处发生坍方，中断行车4小时09分。同月20日，该处再次发生坍方，坍体掩埋线路造成行车中断8小时32分。23日，该处又连续发生两次坍方，中断行车1小时52分和1小时20分。^[52]

1964年10月16日，乐素河至高潭子段K239+879米处许家坝明洞南端洞口山坡坍方4200立方米，中断行车14小时45分。同日，军师庙至朝天段K320+40~K320+100米处，线路右侧山坡坍方9000立方米，中断行车17小时13分。1965年4月27日，该段线路再次坍方6000立方米，中断行车15小时50分。7月16日，该段线路又坍方3000立方米，中断行车19小时35分。^[52]

1965年8月23日，王家沱至乐素河段K228+495处坍石方7100立方米，中断行车72小时15分。^[52]

1973年4月28日，凤州地区发生暴雨，洪水将线路81公里~89公里段冲毁7处，中断行车15小时25分。同日，线路K84+783处干线通信电缆被洪水冲毁100米，造成通话中断9小时。^[52]

1976年8月31日，大滩至军师庙段K304+25处线路右侧高塍坡坍方7900立方米，中断行车104小时17分。同年9月8日和10日，该段又连续发生坍方，造成行车中断11小时45分。^[52]

1976年9月1日，双石铺至西坡段K109+250~K109+300处坍方1600立方米，砸坏钢轨，将轨道推移2米，导致行车中断44小时40分。^[52]

1978年9月14日，略阳至王家沱段K215+560处线路右侧山坡岩体崩塌1000立方米，砸坏钢轨、轨枕和接触网，中断行车86小时20分。^[52]



观音山站仰望秦岭山脉

1979年7月14日，线路略阳至王家沱段K215+490~K215+580米处坍方落石，同时在大滩至军师庙段305公里处、观音坝至冉家河间K335+550~K336+150处和冉家河至上西坝段K341~K342+500处发生流泥漫道。在以上几处线路尚未恢复之际，7月15日，阳平关至丁家坝段K281+852~K281+850米处发生路基下沉，丁家坝至大滩段K298+575处发生坍方，观音坝至冉家河段K335+300~K335+350米处流泥漫道，致使略阳至广元段中断行车18小时15分。^[52]



宝成線馬蹄灣站

1981年7月9日至15日，四川盆地发生暴雨，导致宝成铁路南段普遍发生泥石流灾害，受灾长度达95公里；8月14日至25日，陕西南部 and 甘肃南部发生强降雨，造成宝成铁路北段发生普遍泥石流灾害，全线共约28处发生崩滑流灾害^[53]，受灾长度达355公里。^[54]在此期间，高潭子至巨亭间K253+932处于7月10日发生坍方，掩埋线路，造成63次旅客列车撞上坍体脱线，导致司机死亡、副司机重伤，旅客轻伤1人，机车报废，行李车中破1辆，硬座车小破2辆，共计中断行车34小时59分；^[52]8月16日，丁家坝至大滩间K293+365米处发生堑坡滑坍，造成812次列车颠覆，机车翻入江中报废，货车报废6辆，小破1辆；共计造成行车中断61小时11分。同日，军师庙站内K312+135处，山上落石击中64次旅客列车车厢，砸死旅客1人，重伤8人，轻伤13人。8月21日，大雨导致线路宝鸡至广元段发生重大洪水灾害；12时18分，线路实行封闭。9月19日18时，线路阳平关至广元段恢复通车，10月12日宝鸡至阳平关段抢通接轨，经过整修加固，于10月20日12时恢复全线通车；到此为止，洪水灾害共导致行车中断1462小时42分。^[52]



1958年元旦，贺龙在宝成铁路全线通车典礼上剪彩

1983年8月6日，丁家坝至大滩间，K294+400~K294+500段山坡高80米处，宁强县燕子砭乡容量1350立方米的蓄水池长期漏水浸泡路基堑坡，造成滑坍2.2万立方米，造成线路行车中断54小时22分。^[52]同月20日，黄牛铺至红花铺段K56+100~K56+200段线路右侧边坡发生溜坍，共造成行车中断15小时17分。^[52]

1984年6月21日，线路王家沱至乐素河段K229+800处发生落石，有3块石头将正驶经该处的8次旅客列车9号硬座车厢砸坏3处，震坏车窗玻璃，造成5名旅客受伤。^[52]

1984年7月17日，徐家坪至横现河段K203+250~K203+270米处发生山体滑坍，1209次货物列车撞入坍体，机车及其后第一位车辆颠覆，第二位及第三位车辆脱线，导致行车中断26小时30分。^[52]

1989年6月21日，七里坪至双石铺段K105+610~K105+710米处线路左侧发生山体岩层滑坍，推移轨道，导致行车中断176小时25分。7月20日，又有三次滑坍，共导致线路行车中断6小时35分。8月15日，线路再次发生岩石滑坍，造成行车中断1小时。^[52]

1992年5月至11月，宝成铁路马蹄湾至徐家坪区间190公里处因山体崩塌和滑坡造成该线中断运输累计长达40天，134米长的铁路明洞被严重破坏，难以修复，被迫改移线路4.8公里，增加投资4000多万元，间接造成约三亿多元的经济损失。^[55]

2008年5月12日14时30分左右，四川省汶川县發生强烈地震，造成宝成铁路清江河金龟塘段发生山体滑坡，导致金龟岩铁路大桥被巨石破坏；12号桥墩桥台出现裂纹，并使桥梁横向位移300毫米，宝成铁路在四川省境内行车线路中断。^[56]同日，一列經宝成铁路由宝鸡开往成都的21043次货运列车，行至甘肃省徽县嘉陵镇150公里835米处的109隧道内时，因地震导致山体崩塌引致列

车脱軌，油罐車在隧道中因劇烈撞擊而起火爆炸^[57]，2名列车司机受伤^[58]。當局其後救援成功並搶修隧道及有關路段。5月13日10时31分上行線經搶修後重新開通，下行線則於5月16日上午1时重新開通^[59]。5月24日上午9時50分，寶成铁路恢复运输，但由於原109隧道損毀嚴重已無法保證長期行車安全需要，導致此段僅能限速運行。^{[60][61]}為保證寶成鐵路長期安全運行^[62]，鐵道部之後宣佈重建新的109隧道。原有109隧道和110隧道以及對於路段則在2008年11月12日^[63]新隧道落成後廢棄^[64]。新109隧道也使列车通过最大速度提升到了80km/h。^[65]参与109号隧道抢险的十二局集团公司抢险突击队也因突出贡献获铁道部、国家人力资源和社会保障部授予的「铁路系统抗震救灾英雄集体」称号。^[66]

2010年8月19日15时14至20分左右，宝成铁路一列由西安开往昆明的K165次客运列车在广汉境内经过石亭江大桥时，洪水将部分大桥冲毁，导致列车15、16号车厢坠入水中，一段时间后14号车厢也坠入水中^[67]，宝成铁路下行线暂时中断。不过由于疏散及时，車廂被江水冲走時，1318名旅客均已經從火車兩側撤出，没有人员伤亡。^[68]8月21日，石亭江大桥开始重建工程^[69]；下行线的大桥重建工程于9月3日完成^[70]，于10月13日正式恢复通车。石亭江大桥的抢险建桥工程也凭借55天的总耗时创下了国内抢险建桥速度的新纪录。^[71]

2018年7月12日晚，因持续降雨，宝成铁路王家沱至乐素河段^[72]K227+390～K227+460处发生山体塌方^[73]，白雀寺隧道进口端70米长线路被掩埋，路基挡土墙破坏，接触网立柱等设施摧毁，造成行车中断，线路中断至7月28日17时^[74]。受此影响，宝成铁路宝鸡至阳平关段客运线路除6063次、6064次于8月30日恢复以外，其余线路于7月13日至9月18日期间停运。西安铁路局原计划将此段线路上的客车改經就近的更高等级铁路以确保旅客安全和穩定性，但遭到沿线略阳等城市反对，^[31]最终决定自9月19日起，K246/247（成都-扬州）、K545/548（成都-哈尔滨）和T7/8（成都-北京西）仍恢复原线行驶，並改为在日間通过阳平关至略阳段。^[75]此次强降雨引发的山体塌方期间，线路所属涪江大桥受到山洪袭击，绵阳车务段通过“重车压梁”的办法护桥成功。^[76]

2019年5月8日，宝成铁路K225+360～K225+420线路右侧发生浅层坡积层滑坡，列车限速通过。^[48]

2020年8月15日起，四川发生强降雨天气，涪江发生50年一遇的特大洪水。17日13时许，四川绵阳涪江达到洪峰，对宝成铁路涪江大桥造成强烈冲击，总重量超8100吨的“抢57096次”^[76]和“抢57094次”^[77]重载货物列车被机车推上大桥进行“重车压梁”，成功护桥。据铁路部门绵阳工务段介绍，宝成铁路涪江大桥为钢结构桥梁，自重较轻，对抗洪水的能力有限。^[76]抗洪期间，宝成铁路所有列车停运。^[78]

交会铁路

宝成铁路在宝鸡站与陇海铁路^[5]和宝中铁路相接^[79]，在阳平关站与阳安铁路相连，^[80]在广元站与兰渝铁路和西成客运专线相连^[81]，在广元南站与广达铁路相接^[82]，在成都站接入成渝铁路、成昆铁路^[5]和达成铁路^[83]。

衍生文化

文艺作品

1957年7月，河北籍作家雁翼以修筑宝成铁路中的架桥工程为题材创作了长篇叙事诗《彩桥》，长达1500余行，于1960年6月由上海文艺出版社第一次出版,1962年4月再版。^[84]



宝成铁路与陇海铁路合流处
(左：陇海，右：宝成)

1958年，杜鹏程以其在1955年秋在宝成铁路建设工地采访的经历为题材创作了小说《夜走灵官峡》^[15]，并收录在其短篇小说集《光辉的里程》当中^[85]于1977年12月由人民文学出版社出版。该小说还曾收录于中国大陆的一些中小学语文课本中。^[85]

2020年9月30日，中国环球电视网以担当宝成铁路客运业务的6063次列车为题材，拍摄了纪录片《秦岭6063》，旨在反映当地人民为追求美好生活而做出的奋斗、列车工作人员为乘客服务的勤苦和人们对火车的热爱与怀念。《中国日报》也于2021年2月10日以同一次列车为题材进行了专题报道。^[86]

主题展览

2008年，陕西省凤县利用当地宝成铁路灵官峡段因20世纪80年代特大洪水导致改线而废弃的隧道打造了包括宝成铁路文化体验馆在内的灵官峡景区，供游客参观。^[87]

2022年5月18日，西安铁路局在秦岭站建成宝成铁路文博场馆，其中包括“宝成精神陈列馆”、“宝成铁路文学馆”、观音山站“8”字展线广场等展区。^[88]

2023年4月15日至18日，宝鸡机车检修厂为纪念宝成铁路通车运营65周年举办了2023第二届中国铁路文化收藏集邮展^[89]，旨在以铁路文化收藏、集邮展览为载体，通过开展“用好红色资源、传承红色基因、讲好中国故事、传播铁路文化”的群众性铁路文化交流活动歌颂中国共产党和中华人民共和国建设发展的重大成就，展示中国铁路奋进新征程的时代风貌，并进一步激发中国铁路干部职工和铁路藏品收藏、集邮爱好者的爱共爱国情怀。^[90]

思想精神

宝成铁路建成后，人们将历代电力机车检修人员秉承的“坚苦奋斗、无私奉献”的精神总结为「宝成精神」^[91]，并流传至今^[92]，作为宝成线职工的精神财富对全国各铁路分局广大职工团结奋进起到教育激励的作用。^[13]

注释

- 宝成铁路的长度精确数值并无定论。有说法认为其长度为676公里^[5]，也有说法认为其长度为668.2公里左右^{[6][7][8]}，还有说法认为其长度为669公里^{[9][10]}。这里取官方在线路建成时提供的数据。
- 中国铁路的公交化运营方式是指在运输需求较大的通道内，以较高的行车密度、较小的单位运输能力、较少的候车时间，实现旅客便捷、快速出行的运输组织模式^[26]，具有公交领域非实名制、计次、计程、区域化的特点^[27]，是一种适应区域一体化发展及日常通勤客流需求的铁路建设与服务理念，缩短出行总时长是其目的之一。^[28]根据规划，此段线路的公交化改造将缩短成都往返青白江的列车发车间隔至15至30分钟以内，单日开行车次提升至50对。^[29]

外部媒体链接
<div><div><div><div><div></div></div><div>图片</div></div></div></div>
<div><div><div><div></div><div>老隧道的新使命. 新华网. 2019-07-10 [2023-05-31]. （原始内容存档于2020-09-28）.</div></div></div></div>
<div><div><div><div></div></div><div>视频</div></div></div>
<div><div><div><div></div><div>Documentary: A journey on Qinling Train No. 6063. cgtv.com. 2020-09-30 [2023-05-30].</div></div></div></div>

3. **护锥**是为加强桥台与路基的连接和稳定而在桥台两侧设置的填土和砌石锥体。^[52]

延伸阅读

- [中华人民共和国交通](#)，其中连接陕西省和四川省的通道还有：
 - [西成客运专线](#)，[京昆通道](#)的一部分；
 - [广陕高速公路](#)，[京昆高速公路](#)的一部分；
- [中国铁路发展史](#)
- [6063/6064次列车](#)

外部链接

- [中国国家铁路集团有限公司对2023第二届中国铁路文化收藏集邮展的报道 \(http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/kjrb/202304/t20230428_127570.html\)](http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/kjrb/202304/t20230428_127570.html)

参考内容

1. 杨华; 童芳. [红色百宝 奋斗百年 | 纪念章里看变迁](#). 新华网. 2021-05-07 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) .
2. 黄尚斐. [西成高铁开通后宝成铁路不休：每天仍开行13对客车](#). 成都晚报. 2017-11-22 [2023-05-30]. (原始内容存档于2018-02-10) –通过澎湃新闻. “每天，仍有13对旅客列车、20对货物列车通过宝成铁路……”
3. [新中国第一条电气化铁路通车背后的故事](#). 人民周刊网. 2021-01-12 [2023-05-30]. (原始内容存档于2021-01-26) . “（1983年）那时候，一条位于电气化铁道上方的千伏电线，是火车动力的来源。”
4. 侯唯一. [我国电气化铁路的建设历程](#). 电气化铁道 (中铁电气化局集团有限公司;中国铁道学会). 2001, (3): 1-3. ISSN 1007-936X –通过中国知网. “这段电气化铁路的供电制式最初是按3 000 V直流制设计的。后来了解到法国、前苏联、日本已成功地采用了新的电流制——工频单相交流制, 经过专家教授们反复论证对比, 于1957年4月决定改用25 kV工频单相交流制, 这种供电制式的确定, 避免了我国电气化铁路发展中的弯路, 为我国电气化铁路的发展打下了良好的技术基础。”

5. 金辰虎; 曹亚林; 芮玉兰. 宝成铁路电气化效果显著. 机车电传动. 1978, (2). ISSN 1000-128X. doi:10.13890/j.issn.1000-128x.1978.02.001. “宝成铁路是在我国第一个五年计划期间建成的。全长676公里，北连西陇海线，南接成渝、成昆线，是我国通向西南地区的一条主要干线。……但是，由于这条铁路的很多地段坡度大，坡道长，隧道成群，弯道很多，用蒸汽机车牵引，……为了提高宝成铁路的通过能力，国家决定进行电气化改造，用电力机车代替蒸汽机车牵引。宝鸡-凤州区段95公里电气化工程于1953年开始，于1961年建成，揭开了我国采用电力机车牵引的序幕。1970年10月广元-绵阳区段197公里电气化铁路建成，1972年10月由凤州到略阳，1973年12月由略阳通广元，1976年7月1日，由绵阳通达成都。至此，我国第一条电气化线路——宝成铁路全线建成通车。……全线304座隧道，长达84公里；30‰的大坡道长达20公里，300米的小半径曲线很多，……电气化前，解放1型蒸汽机车运行在30‰的上坡道上，……电化后，运输能力发生了巨大变化，……据目前（1975年）图定列车对数计算，输送能力为1000万吨左右，非平行能力，最大输送能力可达1500万吨左右。……宝成铁路过去四个蒸汽机务段担当的交路现在只需两个机务段担当，……隧道成群，最长隧道长达4公里……”
6. 宝鸡-成都铁路. www.crecg.com. [2023-06-02]. （原始内容存档于2021-02-25）.
7. 我是宝成铁路，始于1958. 中国铁路成都局集团有限公司. 2023-03-29 [2023-05-30] –通过澎湃新闻.
8. 王帅. 致敬，蜀道之巅的“守护神”——宝成铁路秦北高坡区段探访记. 陕西日报. 2019-03-26 [2023-05-30]. （原始内容存档于2023-05-30）.
9. 王远. 【中国共产党百年瞬间】宝成铁路通车. 央广网. 2021-01-14 [2023-05-30]. （原始内容存档于2021-01-21）.
10. User, Super. Транспорт Китая и его роль | Железнодорожный транспорт КНР. Железные дороги и поезда. [2023-06-05] (ru-RU) . “В первой пятилетке были завершены такие сложнейшие в геологическом отношении стройки, обратившие на себя внимание всего мира, как железная дорога **Баоцзи — Чэнду протяженностью 669 км** и железная дорога Интань — Сямынь протяженностью 698 км. Кроме того, было проложено 516 км подъездных путей предприятий. ... Строительство железнодорожной линии Баоцзи — Чэнду началось 1 июля 1952 г., а закончено было 12 июля 1956 г., или на 13 месяцев раньше, чем было предусмотрено первоначальным планом.... В целом гористые участки линии Баоцзи — Чэнду составляют 80% ее протяженности, а остальные 20% проходят по холмистой и равнинной местности.... Число постоянных и сезонных рабочих, которые принимали участие в строительстве линии Баоцзи — Чэнду, достигало в напряженные периоды времени до 140 тыс. чел. Строители проявляли подлинный героизм, выдвинув лозунг: «Высокие горы должны перед народом свои вершины склонить, а могучие реки от своей дороги посторониться».”
11. 毛蜜娜; 周博伦; 韦铎. 陕西南部第一条双线电气化铁路顺利开通 设计时速120公里. 2019-12-28 [2023-05-30]. （原始内容存档于2019-12-29） –通过华商报.
12. 刘畅. 从第一条电气化铁路到中欧班列 宝成铁路与时代同行. 经济日报. 2019-07-10 [2023-05-30]. （原始内容存档于2023-05-30） –通过中国经济网.

13. 任德振. 努力弘扬“宝成精神”. 思想政治工作研究 (中国思想政治工作研究会). 1996-07-01, (7): 20. ISSN 1002-9907. “在途经陕、甘、川三省668公里线路上, 我们西安铁路分局管辖的宝鸡至广元北的346.7公里线路, 就是被称为‘难于上青天’的秦塞蜀道……‘宝成精神’不仅是今天生活工作在宝成线的职工拥有的财富, 也是在新时期我们教育激励全分局广大职工团结奋进的一面旗帜。”
14. 奋进历程 辉煌巨变 中华人民共和国成立70年四川要事辑录①-国际在线. sc.cri.cn. [2023-06-02]. (原始内容存档于2023-06-02) .
15. 祝嘉. 【行走西秦大地 重温百年党史】蜀道从此成通途——宝成铁路建设往事. 宝鸡日报. 2021-11-29 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过腾讯新闻.
16. 西安铁路局科研所宝鸡电化研究室. 我国第一条电气化铁路. 机车电传动. 1979, (3). ISSN 1000-128X. doi:10.13890/j.issn.1000-128x.1979.03.016. “由陕西省宝鸡至四川省广元的355公里铁路是我国第一条电气化铁路。……此段地势险要、地形复杂, 在航空距离25公里以内上升810公尺高度, 30%左右的限度占该区段总长的52.4%。……杨家湾车站到秦岭车站三个区间, 桥隧密集, 大小隧道达45座, 是这段线路长度的57%, 人们称之为「地下铁道」。”
17. 吕惟建. 「十五」铁路建设「八纵八横」项目. 江苏交通. 2001, (9): 6.
18. 五大铁路工程同时开工 西南铁路迈入高速时代. www.gov.cn. [2023-05-31]. (原始内容存档于2023-05-31) .
19. 左荧. 组织宝成铁路通车录音报道札记. 新闻业务 (人民日报社). 1958, (3): 37-39. ISSN 0257-5930. “四川台的录音报道是这样开始的: ……第一列由成都直达北京的旅客快车, 今天(1958年1月1日) 下午四点钟在万众欢腾声中开出了车站。他庄严地向人们宣告, 跨过剑门天险、翻越大巴山脉、冲破巍峨的秦岭的宝成铁路全线正式通车了。……今天下午两点钟, 四川、陕西和甘肃三省的各族各界代表以及成都市的五万多群众, 在成都火车站隆重地举行了庆祝宝成铁路全线正式通车典礼。国务院副总理贺龙、聂荣臻、中共中央政治局候补委员康生、铁道部部长滕代远、国防部副部长黄克诚等也都参加了庆祝典礼。正在成都进行访问的缅甸联邦副总理吴觉迎和他的夫人也应邀参加了庆祝典礼。……”
20. 我国第一条电气化铁路——宝成铁路. 中国科普博览. 2004-01-18 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) .
21. 线路修建—宝成铁路—线路勘测设计. 陕西省志·铁路志. [2009-03-10]. (原始内容存档于2013-12-02) .
22. 韩延霄. 新建嘉陵江大桥-支线桥梁上跨既有宝成铁路设计分析. 工程建设与设计. 2015, (3). ISSN 1007-9467. doi:10.13616/j.cnki.gcjsysj.2015.03.017.
23. 为什么公路和铁路总是蜿蜒曲折?. 中国国家地理. 2022-10-21 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过腾讯网.
24. 西安铁路局. 石家庄铁路职业技术学院. 2013-06-20 [2023-05-30]. “宝成线以广元站与成都局为分界, ……”
25. 让高山低头、河水让路! 宝成铁路文博馆给你好看!. 西铁资讯. 2022-05-18 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过澎湃新闻.

26. 廖勇. 公交化城际列车开行间隔优化. 铁道学报. 2010, **32** (1): 8-12. ““公交化”的概念源于城市公共交通, 是指在运输能力较大的通道内, 以较高的行车密度、较小的单位运输能力、较少的候车时间, 实现旅客便捷、快速出行的运输组织模式。”
27. 孙嵘; 田沃; 姜志威. 深惠城际铁路公交化运营客票票制研究. 铁道标准设计. 2023, **67** (3): 17-21+37. doi:10.13238/j.issn.1004-2954.202111230001.
28. 金庄庄. 基于公交化运营的铁路客站规划与设计研究. 北京交通大学: 158.
doi:10.26944/d.cnki.gbfju.2022.002261. “铁路公交化是一种提升铁路综合服务水平, 以适应区域一体化发展及日常通勤客流需求的一种铁路建设及服务理念。……快捷性是铁路公交化理论最鲜明的特征, ……快捷性的要求主要体现在缩短出行总时间及优化服务流程两个方面。”
29. 宝成铁路公交化改造完成预可研编制 金堂到成都 最快36分钟_四川在线. sichuan.scol.com.cn. [2022-08-25]. (原始内容存档于2022-04-12) .
30. 国家发展改革委基础司. 成渝地区双城经济圈多层次轨道交通规划 (PDF). 2021-12-10 [2022-01-24]. (原始内容 (PDF)存档于2021-12-30) (中文 (中国大陆)) .
31. 宝成铁路客车停运风波: 高铁时代, 传统铁路沿线小站何去何从. 人民日报社陕西分社. 2018-09-14 [2023-05-31]. (原始内容存档于2023-05-31) –通过澎湃新闻.
32. 中国制造之科技 第八期 宝成铁路. 网易. [2015-04-20]. (原始内容存档于2016-03-03) .
33. 樊克敬 主编; 四川省志交通志铁路篇 编纂委员会. 四川省志·交通志·铁路篇. 成都: 四川科技文化出版社. 1995. ISBN 7-5364-1314-9.
34. 学习、调研、实干:宝成铁路建设回顾. 党史博览. 2018, (01): 2+65. ISSN 1005-1686 –通过中国知网.
35. “一五”计划. 国史网. 2009-08-21 [2023-05-30]. (原始内容存档于2021-10-27) .
36. 冯叔瑜; 郑哲敏. 让工程爆破技术更好地服务社会、造福人类——我国工程爆破60年回顾与展望. 中国工程科学. 2014, **16** (11): 5-13+27+2 [2023年5月31日]. ISSN 1009-1742. (原始内容存档于2023年5月31日) . “1955年8月10日, 在苏联专家指导下, 铁道兵成功实施了宝成铁路观音山车站大爆破, 装炸药142.8 t, 是中国铁路修建史上第一次成功的大爆破。”
37. 滕久昕. 宝成铁路建设:滕代远与苏联专家. 国际人才交流. 2014, (12). ISSN 1001-0114.
38. 西南博物院筹备处. 宝成铁路修筑工程中发现的文物简介. 文物参考资料. 1954, (3): 10-34.
39. 王强. 原绵阳地区三线建设铁路遗产保护与利用研究. 2021 [2023-05-30].
doi:10.27415/d.cnki.gxngc.2021.001091. (原始内容存档于2023-05-30) .
40. 刁云娇. 【70个地标见证共和国成长的脚步】宝成铁路 (1956) . cn.chinadaily.com.cn. [2023-06-02]. (原始内容存档于2023-06-02) .

41. 曹亚林; 芮玉兰; 金辰虎. 宝成电气化铁路的运营效果. 铁道科技动态. 1978, (1) [2023-05-31]. ISSN 1001-683X. doi:10.19549/j.issn.1001-683x.1978.01.001. (原始内容存档于2023-05-31) . “最近, 成都铁路局绵阳供电段在铁道部科学研究院机车车辆研究所和西安铁路局宝天铁路电气化工程指挥部的指导配合下, 采用一型环氧树脂绝缘子悬挂结构对宝成线广元—绵阳段的23座低净空隧道进行了改造。改造以后, 该段导线控制点的高度由5,130毫米提高到5,430毫米, 允许带电通过的超限货物高度由4,800毫米提高到5,430毫米。新悬挂结构便于施工和维护, 导线的几何形状和弹性均有改善, 机车取流平滑, 收到了预期的效果……广元—绵阳段低净空隧道悬挂改造是西安局田家沟悬挂试验的扩大和发展。”
42. 刘东. 宝成铁路增建第二线工程概述. 中国铁路. 1995, (2). ISSN 1001-683X. doi:10.19549/j.issn.1001-683x.1995.02.015.
43. 杜玉柱. 宝成铁路增建第二线路基设计回顾. 路基工程. 2007, (4): 160-161 [2023-05-30]. “上世纪90年代建设的宝成铁路阳平关—青白江段二线, 是我国第一条山区电气化铁路增建的第二线, ……”
44. 四川省地方志编纂委员会. 第三篇: 铁路|第一章: 铁路建设|第二节: 宝成铁路. 四川省志·交通志 (第一卷). 成都: 四川科学技术大学出版社. 1995. ISBN 7-5364-1314-9. “1955年, 铁二局成立改善工程队, 配合设计单位进行 (地质病害) 整治。”
45. 宝成铁路坍方滑坍专题研究小组. 宝成铁路坍方滑坍研究初步总结. 土木工程学报. 1959-10-28, 6 (5): 323-336. ISSN 1000-131X. doi:10.15951/j.tmgcxb.1959.05.002.
46. 成都铁路局. 宝成铁路整治路基病害采用几种建筑物的施工经验. 土木工程学报. 1960-04-30, (2): 42-54.
47. 王远. 百年瞬间 | 宝成铁路通车. 央视新闻. 2021-01-14 [2023-05-30]. (原始内容存档于2021-01-22) .
48. 王靖. 宝成铁路地质灾害整治工程方案研究. 铁道勘察. 2021, 47 (4). ISSN 1672-7479. doi:10.19630/j.cnki.tdkc.202006210004.
49. 徐一. 第五篇 运输|第四章 安全|第三节 重大事故记实. 陕西省志·铁路志. 1992 [2023-06-04]. (原始内容存档于2019-04-16) .
50. 西安铁路局宝成线140号隧道行车事故. 中国安全网. [2012-02-28]. (原始内容存档于2016-03-04) .
51. 德阳油罐列车爆炸. 安徽消防. 1994-02-15, (02): 28 [2023-06-01].
52. 徐一. 第六篇 线路灾害与病害|第一章 记实|第二节 宝成铁路(宝鸡至广元段). 陕西省志·铁路志. 1992 [2023-06-04]. ISBN 9787551813198. (原始内容存档于2019-04-16) .
53. 李晓慧; 沙元恒; 孙进忠. 宝成铁路凤县段地质灾害发育特征分析. 河北工程大学学报 (自然科学版) (河北工程大学). 2011, 28 (4): 74-77. ISSN 1673-9469 –通过中文科技期刊数据库.
54. 孟河清. 1981年宝成铁路泥石流灾害与降雨条件的分析. 水文. 1986, (6). ISSN 1000-0852. doi:10.19797/j.cnki.1000-0852.1986.06.004.
55. 王恭先; 刘光代. 宝成铁路190公里山体滑坡与明洞破坏的分析和防治对策. 路基工程. 1993, (5): 18-23.
56. 王晓磊. 宝成线金龟岩大桥抢险纪实: 打通“生命通道”. 新华社. 2008-05-17 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-01) –通过中央政府门户网站.

57. 陈永明; 滕光亮; 石玉成; 强正阳. 地震作用下宝成铁路109隧道边坡失稳机理的离散元模拟. 岩土工程学报. 2013, **35** (S1). ISSN 1000-4548.
58. 丁海涛. 宝成铁路109号隧道明火已成功控制. 新华社. 2008-05-14 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-01) –通过中央政府门户网站.
59. 陆娅楠. 宝成铁路金龟岩大桥 两千次余震中抢通. 2008-05-17 [2008-05-18]. (原始内容存档于2008-05-19) –通过人民网.
60. 曾华锋; 周宏平. 宝成铁路恢复通车. 人民网. 2008-05-24 [2008-05-24]. (原始内容存档于2008-05-28) .
61. 109隧道胜利抢通 宝成铁路恢复正常运输. 新华网. 2008-05-24 [2008-05-24]. (原始内容存档于2008-05-27) .
62. 齐中熙; 石志勇. 展入川通道魅力:宝成铁路新109隧道贯通半年纪实. 新华社. 2009-05-09 [2023-05-30]. (原始内容存档于2009-05-15) –通过中央政府门户网站.
63. 葛强. 宝成铁路109隧道浴火重生. 兰州日报 001. 2011-04-25 [2023-05-30] (中文 (中国大陆)) .
64. 石志勇. 宝成铁路新109隧道建成以来安全通过列车2万车次. 新华网. 2009-05-07 [2009-05-07]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过央视网.
65. 牛长玲; 李艳. 宝成铁路新109隧道为灾后重建提供坚实保障. 陕西日报. 2009-05-08 (中文 (中国大陆)) . “自去年11月12日 (新109隧道) 贯通以来, 截至今年4月30日, 宝成铁路新109隧道已安全通过列车2.4万列, 列车通过速度由原来的每小时60公里提升到80公里, ……”
66. 李青颖; 潘小力. 十二局集团109号隧道抢险突击队获全国“铁路系统抗震救灾英雄集体”称号. 中国铁道建筑报 001. 2008-06-10 [2023-05-30] (中文 (中国大陆)) . “6月3日, 铁道部、国家人力资源和社会保障部联合行文, 对在抗震抢险救灾中做出突出贡献的3个先进单位和3名先进个人, 分别授予“铁路系统抗震救灾英雄集体”、“铁路系统抗震救灾英雄”荣誉称号。此次表彰中, 十二局集团公司宝成铁路109号隧道抢险突击队荣获“铁路系统抗震救灾英雄集体”荣誉称号。”
67. 王自然; 杜文革. 搀扶老人刚跑出30米车厢坠入水中. 人民公安报 004 (中华人民共和国公安部). 2010-08-23 (中文 (中国大陆)) . “在8月19日K165次列车车厢坠江事故中, ……看见14号车厢已经坠入 (石亭江) 江中。”
68. 傅洛炜; 培虎. 盛赞“8·19”抢险创造救援奇迹: 刘奇葆检查宝成铁路石亭江大桥抢修工作. 人民铁道 A01. 2010-08-29 (中文 (中国大陆)) . “8月19日15时15分许, 西安开往昆明的K165次列车运行至宝成铁路下行线石亭江大桥上时, 汹涌的洪水导致大桥5号、6号桥墩倒塌, 造成列车两节车厢掉入江中。经有关单位和现场铁路干部职工的科学处置和奋力抢险, 创造了1318名旅客 “零伤亡”的救援奇迹。”
69. 宝成铁路石亭江大桥新桥建设稳步推进. 城市道桥与防洪. 2010, (9): 305. ISSN 1009-7716. “石亭江大桥重建已于8月21日开始。目前, 拆除残桥工作已经完成, 挖钻打孔基础施工已经开始, 其他工程稳步推进。”
70. 宝成铁路石亭江大桥下行线重建开通. 中华人民共和国中央人民政府门户网站. 2010-10-13 [2011-12-14]. (原始内容存档于2013-12-02) .
71. 胡彦殊. 新石亭江大桥三问. 四川日报. 2010-10-14 [2023-05-30].

72. 梁爱平. 宝成铁路因水害导致15趟列车停运 受灾区段清理塌方体5000立方米. 新华网. 2018-07-15 [2018-08-18]. (原始内容存档于2018-07-21) .
73. 剡理祯; 张忠平; 安博博; 汪平; 谢江鸿. 宝成铁路K227+404~+467大型岩质崩塌破坏机制分析. 路基工程 (中铁二局集团有限公司). 2020, (03): 200-203. ISSN 1003-8825. doi:10.13379/j.issn.1003-8825.201911019.
74. 黄敬放; 秘晓月. 陕西通信管理局组织全力抢修通信设施保障宝成铁路恢复通车. 人民网. 2018-08-02 [2018-08-18]. (原始内容存档于2018-08-02) .
75. 钟煜豪; 张家然. 宝成铁路沿线两省多地呼吁保留客运列车, 铁路部门表态. 澎湃新闻. 2018-09-12 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-02) .
76. 谢佼. 洪水袭击宝成铁路涪江大桥 超8100吨“重车压梁”护桥-新华网. 新华网. 2020-08-17 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) .
77. 韩靖; 邓文鑫. 四川绵阳: 超8000吨货运列车“重车压梁” 应对洪峰. 央广网. 2020-08-18 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-02) .
78. 王眉灵. 受暴雨影响 宝成铁路全部列车停运. 四川在线. 2020-08-16 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过新浪四川.
79. Battle一下吧! 带动物名字的火车站, 你能说出几个? . 西铁资讯. 2023-05-13 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-01) –通过澎湃新闻.
80. 钟煜豪. 宝成铁路客车停运风波背后: 焦虑的北段和“富裕”的南段. 澎湃新闻. 2018-09-24 [2023-05-30]. (原始内容存档于2018-11-30) .
81. 燕巧; 袁茹莉; 高志农. 广元动车运用所存车场建成投运, 铁路综合物流基地开工建设. 四川在线. 2021-12-26 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-01) .
82. 解读 | 开行首趟中欧班列, 对广元意味着什么? . 川观新闻. 2022-08-25 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-30) –通过广元市经济合作和外事局.
83. 四川交通概况. 国务院新闻办公室. 2011-04-26 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-06-01) .
84. 刘素萍. 以诗歌见证时代——试论雁翼宝成铁路建设颂歌《彩桥》. 石家庄铁道大学学报(社会科学版). 2020, 14 (2). ISSN 2095-0365. doi:10.13319/j.cnki.sjztdxbskb.2020.02.13.
85. 吕芹浒. 浅谈《夜走灵官峡》的表现艺术. 教学与进修. 1980, (4). ISSN 1004-003X. doi:10.13316/j.cnki.jhem.1980.04.005.
86. Slow trains pave path to prosperity for villagers in mountain areas. China Daily. 2021-02-10 [2023-05-30]. (原始内容存档于2021-02-11) (英语) .
87. 胡红玲. 宝成铁路文化主题公园改造提升热火朝天——走进灵官峡重温峥嵘岁月. 凤县新闻网. 宝鸡日报. 2017-04-19 [2023-05-31]. (原始内容存档于2019-05-06) .
88. 张远; 白春; 李小刚. 宝成铁路文博场馆建成 展现中国首条电气化铁路发展历程. 中新网. 2022-05-18 [2023-05-30]. (原始内容存档于2022-07-06) .
89. 李溢春; 都芄. 第二届中国铁路文化收藏集邮展举行 18000件展品亮相. 科技日报. 2023-04-18 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-05-30) –通过中国科技网.
90. 李宛嵘. 【宝鸡】 万余件藏品展示铁路发展变迁. 陕西日报. 2023-04-24 [2023-05-30]. (原始内容存档于2023-04-24) –通过陕西省人民政府.

91. 宝鸡机车检修厂. 【壮丽70年·奋斗新时代】浇灌穿越时代的宝成精神. 西铁资讯. 2019-06-03 [2023-05-30]. （原始内容存档于2023-05-30） –通过澎湃新闻.

92. 毕诗成; 董晓明. 浇灌穿越时代的宝成精神. 华商报. 2019-05-29 [2023-05-30]. （原始内容存档于2023-05-30） .

取自“<https://zh.wikipedia.org/w/index.php?title=宝成铁路&oldid=77649390>”

本页面最后修订于2023年6月12日 (星期一) 05:59。

本站的全部文字在知识共享 署名-相同方式共享 4.0协议之条款下提供，附加条款亦可能应用。（请参阅使用条款）
Wikipedia®和维基百科标志是维基媒体基金会的注册商标；维基™是维基媒体基金会的商标。
维基媒体基金会是按美国国内稅收法501(c)(3)登记的非营利慈善机构。