

神池，一座古老县城，这里有一泓千年从未干涸的“西海子”，有毛泽东同志东渡黄河路居宿营的纪念馆，还有一座亚洲最大、占据县城半壁江山的火车站。

初秋时节的神池县，湛蓝的胡麻花摇曳在海拔1533米的田野中，微风吹过，散发出高原独有的清香。县城西边那泓清澈神圣的西海子，犹如一颗闪耀的明珠，镶嵌在晋西北高原之上。两千多年来，不管历史风云如何变幻，这一高原“神池”，一直不干不涸，映照四季不断的蓝天白云。

金秋时节的神池县城，蓝天白云掩映着古老长城，仿佛踏入大漠孤烟的远古苍凉，使人一下子进入历史与文化的交汇中。

1948年4月，历经两万五千里长征的生死考验，经受抗日烽火洗礼的一代伟人，别离延安，东渡黄河，路居神池，在这里留下了伟大战略决战前的匆匆步履。如今，当我们走进心驰神往的毛主席路居神池纪念馆，思绪回到七十五年前，那个冰封未消的暮冬，领悟毛泽东、周恩来、任弼时等一代伟人在神池留下的中国革命战略决战前夕的战略思考。

一

神池，春秋战国时为北方胡林、楼烦等部族游牧区，战国后期属赵国雁门郡。明洪武七年(1374年)设神池堡，清雍正三年(1725年)建神池县，隶宁武府。

明代《文昌祠记》载：“宁武距黄花岭，皆崇岭叠嶂，鸟道虬盘。逾岭而下，自巔抵麓十五里，地少平。有水一泓，出无源，去无迹，旱不涸，涝不盈，鱼藻不生，名曰神池。”这是明代记载的“神池”的由来。地理上，胡汉交融，为中原王朝与北方游牧民族拉锯争战之地。

1937年全面抗战开始，中共神池县委隶属晋绥边区领导，创建抗日根据地，点燃革命火种。贺龙、王震等开国元勋曾坐镇义井、八角等地指挥杀敌。

解放战争时期，神池迎来了一个特殊日子。1948年3月22日，毛泽东、周恩来和任弼时等中央领导在陕北吴堡县川口村渡黄河蹬船头，目光凝望着战斗了13年的延安，东渡黄河，于山西临县碛口古镇上岸。清明时分，冰雪未消，春寒料峭。一代革命领袖在兴县、岢岚、五寨留下战略决战前夕的匆匆步履，在神池留下了如今的毛主席路居神池纪念馆。

纪念馆距离神池南车站不到两千米，在神池县历史上，这座院子曾扮演过三个不同的角色：一个是一百多年前瑞典牧师万尔恩主持建造的天主教堂，当年的西方宗教与文化竟然传播到人迹罕至的边塞高原，看来，文化的侵蚀力不可小觑；二是从1947年土改到解放前后，这里成为县委大院，因此保存得比较好；三是今天成为毛主席路居神池纪念馆。

这座院落是神池县并不多见的青砖砌墙、挑檐拱型挂瓦的四合院。坐西朝东，七八级大青石台阶之上，矗立着八根红漆木柱，支撑着长挑檐、拱型挂瓦的古香门楼。门楼下两扇厚重、高大的红漆大门显得庄重古朴。院落中，所有房子地下铺的都是木地板，屋子里冬暖夏凉，当时是全县最好的房子。

1948年4月4日，时任中共雁门区委宣传部长、神池县土改工作团团长郑林接到中共晋绥分局通知，说有几位特殊客人要在神池宿营路居。于是，他把自己住的房子腾出来，糊上新的窗户纸，木头地板也擦拭一新，并书写了一幅“为人民服务”装进镜框，挂在墙上。为此，他忙活了一整天。

4月5日一大早，毛泽东同志在岢岚县接见完全县“三级干部”会议代表并讲话后，中途途经五寨县，临时改变行程，下午5时许，乘车直接来到神池县委。下车后，毛泽东同志边拿笤帚拍打身上厚厚的尘土，边询问关心当地群众的生活情况。

晚上，毛泽东同志就住在四合院靠中间北房的一个堂屋里，周恩来、任弼时和陆定一等住在院落西边的一排房间里。

由于连日长途跋涉，加上劳累，毛泽东同志身体不适有些感冒，就委托任弼时同志听取县委土改、整党、支前和生产自救工作汇报，并对神池县的工作给予充分肯定。夜深了，毛泽东同志的房间里还亮着灯光，昏暗的煤油灯下，他仍在阅读报告、修改文件，灯光一直亮到很晚。

神池县是华北海拔最高的县城。第二天一早，周恩来、任弼时等中央领导同志登上神池县西城墙，眺望那湖水清澈、久旱不干、比泰山海拔还要高8米的西海子。临行前，听取了郑林同志关于党的基层组织建设的汇报，毛泽东同志强调要“解决好土改后群众的生产生活问题”。这天早饭后，中央领导乘坐吉普车离开神池，东进雁门关，经代县、五台山，进入河北省阜平县，5月24日到西柏坡，建立全国解放战争的总指挥部。

1958年，神池县把毛泽东和中央领导路居宿营的院子保护起来。2006年，神池县委、县政府基于“修旧如旧、不改变革命文物现状”的原则，对这座四合院进行重新维修。

如今，毛主席路居神池纪念馆已成为爱国主义教育和革命传统教育的重要场所，成为山西省第一批省级红色文化遗址和山西省爱国主义教育基地，广为传播红色革命文化和爱国主义精神。

二

历史总是有着惊人的轮回，神池县是毛泽东同志和中央领导机关从陕北到西柏坡指挥战略决战转移的重要一站。

1948年4月，周恩来副主席路居神池时，对当地县委提出“努力发展生产，关心群众生活，组织好生产自救”的号召，迎接全国解放。

25年后的1973年6月，越南总理范文同秘密访华，向我国提出81亿元无偿经济援助的请求。面对巨额援助请求，为让越南了解我国经济困难现状，虽然身患癌症，周总理亲自陪同前往延安。看到老区人民解决温饱

编者按

神池，一座千年古城，充满神奇故事的地方。这里，有毛泽东同志等老一辈革命领袖的足迹，有新中国能源建设者的奋斗身影，更是我国能源交通大通道朔黄铁路西起始发站——神池南站所在地。本文通过神池南站的建设历程，深刻折射我国能源工业恢宏的发展变迁和只争朝夕、敢教日月换新天的豪迈气概。敬请关注。

红星照耀神池南

■ 赵金海 文/图



朔黄铁路神池南站忙碌的夏日。

还有难题、靠烧柴做饭生活时，周总理潸然泪下。

周总理告诫陕西省领导，要尽快解决老区人民的生活问题，好好地给陕北人民找到煤矿。随后不久，陕西省185煤田地质勘探队开赴陕北，1981年，终于揭开了神府大煤田的神秘面纱。

75年前，为解放全中国，毛泽东同志率中央机关从陕北到西柏坡，与中央机关工委会合，建立起解放战争总指挥部。从神池到西柏坡，这条夺取全国解放战争胜利前夜的前进图，与未来国家能源大通道建设方向、线路选择似乎不谋而合。

如今，在周总理当年视察过的陕北勘探出世界级大煤田，在他作出指示的神池县，党中央高度关注能源与交通建设宏伟蓝图，在神池县这片土地上，红色革命文化和战略决战的革命精神，一直激励着朔黄铁路人在这掀起一次次能源大通道建设的会战高潮。

三

改革开放初期，为推进国民经济快速发展，党和国家在这里擘画了一幅能源交通大通道的宏伟蓝图。

1982年9月1日，党的十二大开幕。党的十二大报告4次强调“能源和交通是制约国民经济发展的重点因素”，把“能源与交通建设等作为未来20年经济发展的战略重点”写进党的报告。

按照党中央部署，1985年5月，中央财经领导小组专题研究铁路通道建设问题。1986年4月，铁道部第一、三勘察设计院完成《神府煤田至港口铁路预可行性研究报告》。

因为8个港口选址仍在论证，先期按三个港口设计铁路方案，这个报告共设计出南、中、北部三个方案共5条选线方案。北线方案设计由朔县徐村穿越恒山、雁门关至黄骅I，中线方案设计穿越五台山、太行山至黄骅II、青岛和石臼港I三条线路，南线方案设计至石臼港II（现日照市）一条线路。

由于当时国家财政和铁路建设技术所限，改革开放进入深水区，社会主义市场经济改革的“试验田”呼之欲出。

1994年10月，党的十四大报告提出“建立社会主义市场经济”宏伟目标，同时确立“西煤东运第二大铁路通道”的跨世纪特大工程。党的十四大报告使“朔(州)黄(骅)铁路”从5条线路方案中脱颖而出。

朔(州)黄(骅)铁路早期设计方案，起点为山西朔州，这次却打破常规把铁路起点改在海拔1533米的神池县，也没有依据中国铁路传统命名方式，改名为“神黄铁路”。虽然时光过去不到30年时间，却成为今天研究朔黄铁路历史与文化的一个未知数。

铁路起点放在神池县，是因为这里海拔高，具有运输优势和生产效率，还是想避开雁门关隧道的艰难？但走神池县要面对长梁山隧道的艰难挑战，艰巨程度不亚于雁门关。毕竟长梁山隧道长达12.78千米，是我国第二长双线隧道。当时，决策层究竟如何考虑这个问题，今天成了一个谜团。

清乾隆版《宁武府志》记载：“神池多怪风，冬月弥厉，故独冷于它处。风方作时，能吹犏牛马使倒行者，或掣之高二三丈而坠。”又载：“神池狗儿涧，利民海子堰，五六月

冻烂雀儿蛋。”《神池县志》载，当地全年平均气温4.6摄氏度，最低零下33.8摄氏度，无霜期125天。

要在神池南站开辟能源大通道主战场决非易事。一年一场风，从春刮到冬；一年一场雪，洒洒六个月。在海拔地区建设铁路技术编组站，不但要克服恶劣气候带来的影响，还要解决拆迁带来的巨大困难。自然环境与人的因素影响，无论哪一点解决起来都异常艰难。

1995年11月，朔黄铁路全线控制性工程，位居我国第二、四、五的长大双线隧道——长梁山隧道、寺铺尖隧道和水泉湾隧道相继提前两年开工建设。

1996年7月1日，建党75周年纪念日，只有4股道的神池南车站开通，一台“前进号”蒸汽机车喷发出的浓浓白雾响彻亘古的神池县城。

朔黄铁路全线开工的步伐，在党中央、国务院关怀下，正从宏伟蓝图一步步走向战略决战。

1996年8月，国务院批准朔黄铁路可行性研究报告。1997年2月，原铁道部批准朔黄铁路初步设计方案。1997年7月8日，原国家计委批准朔黄铁路神(池南)肃(宁)段先期开工。

1997年11月25日，朔黄铁路暨黄骅港建设宣布开工。

十万铁路建设大军踏上朔黄线，自神池南站一字排开，由晋西北高原到渤海湾的黄骅港，拉开了跨世纪工程的战略决战。

2000年5月18日，从神池南到西柏坡，比党的十二大报告提出的战略规划整整提前两年开通运行，这得益于长梁山建设者打破常规、提前26个月打通我国第二长隧道的壮举。

经过五年艰苦卓绝的奋战，朔黄人历经一次次战役，相继攻克长达66千米77座隧道、15次跨越漳沱河大桥建设难关，2000年5月18日，以提前两年通车的新纪录，向党中央、国务院交出了一份合格答卷。

四

上世纪八十年代，由于受经济发展和国家财政困难影响，朔黄铁路设计标准受条件所限，设计标准为：近期(2005年)运力5000万吨，远期(2010年)1亿吨。



神池南3.5亿吨下行场会战一角。

迈入新世纪，在党中央、国务院亲切关怀下，朔黄铁路提前完成朔黄一期工程战略决战。成立不到4年，不足千人的年轻企业，“摸着石头过河”，从铁路建设步入运营管理轨道。然而，开通运行不久，国家煤、电、油、运紧张局势接踵而至，成为国民经济快速发展的“瓶颈”。

富煤、贫油、少气的资源禀赋，重担又一次压在朔黄人肩上。西煤东运第二大通道成为缓解国民经济发展、解决能源运输制约的突破口，历史再一次把目光投向神池南站。

朔黄人虽然提前两年完成战略决战，然而，要在海拔1533米、地段异常狭窄的神池南站进行四次技术改造，进行2亿吨、3.5亿吨两次扩能改造，困难和压力不言而喻。

朔黄铁路首任领导班子中，军人出身的领导占多数，他们大多历经铁道兵逢山开路、遇水架桥的艰苦考验，战无不胜、攻无不克的英雄气概激励着他们。革命领袖两万五千里长征的脚步，抗日烽火中壮怀激烈的震吼，依然回荡在他们耳畔。他们毅然带领建设者们上演了一幕幕史无前例的扩能改造、能源保供战略大决战。

2002年5月，朔黄铁路开通不到两年，先在神池南站“小试牛刀”进行首次技改。3个月后，站场增加到14股道，新铺道岔13组，增加线路7.3千米。运输现代化的新篇章由此揭开，继内燃机车取代蒸汽机车后，车站完成电气化改造，大功率电力机车从神池南站驶上千里朔黄线。

边完成运输任务，边进行既有有线改进，首次技改成功后，一项更加严峻的任务摆在朔黄人面前：要把神池南站运能提升1倍，由现有14股道增加到28股道。

2005年4月，作为两亿吨扩能改造的三个改造车站之首，神池南站先期开工。经过201天艰苦奋战，提前24天竣工通车。站场到发线增加一倍，车站运能提升到两亿吨。

与此同时，要彻底改变列车运行“耳聋眼瞎”的状态，进行6502集中联锁信号改造，运行区间采用自动和半自动闭塞，改变了“挥动旗子指挥列车、手机联系车站接发车”的原始方式，揭开了铁路运行信息化的新篇章。时隔4年，神池南站开行万吨列车，开启了朔黄铁路走向重载时代的步伐。

这是我国铁路建设史上的一个里程碑。2009年4月1日，《朔黄铁路3.5亿吨扩能改造工程》列入国家“十一五”规划，对全线12个车站进行技术改造，列车到发线从现有1800米增加到2800米，实现接发两万吨的重载列车。

神池南车站的改造，居于3.5亿吨扩能改造核心地位，要把既有站场改为上行场，重建一个下行场，站场由28股道增加到45股，车站南北跨度达到450米，东西长度达到9.8千米，成为亚洲最大的车站！

与神池南站首次技改相比，工程量增加十倍之多。既要保证国家能源供应安全，又要确保26个月工期内竣工，施工困难与艰难是难以想象的。

愚公移山，是神池南站会战的不二选择。山脚下土地全部挖平移走，山高处实施外科手术式“开膛破肚”。长达26个月时间里，移走土石方1387万立方米，如果砌成1米见方的土长城，相当于万里长城的1.3倍。

2011年12月30日15时30分，为完成神池南站下行场开通任务，在长度10千米、南北跨度450米、45条股道的亚洲最大、一级两场横列式车站，3500人冒着寒风顶着雪花，在零下20摄氏度气温下连续奋战5小时，使神池南站成为第一个接发两万吨重载列车的技术编组站。

历经18年艰苦鏖战，这里完成了列入国家“十一五”规划的3.5亿吨扩能改造任务，相比当年远期亿吨设计目标，相当于多为国家建设了两条半重载铁路，扭转了我国西煤东运第二大铁路通道的“瓶颈”制约局面。与此同时，一项项世界重载铁路新纪录在神池南站诞生，在“交通强国”战略中写下朔黄人的忠诚与坚毅。

2012年12月27日，神池南站开出首列两万吨重载列车。

2014年9月28日，神池南站成功开行国内首列搭载LTE-R通信系统30吨轴重2.5万吨重载列车。

2017年12月20日，神池南站运量首次突破3亿吨。

2021年6月19日，全球首创重载移动闭塞技术的两万吨列车从神池南驶出。

2023年4月20日，首列两万吨自动驾驶试验列车在神池南站开行。

2024年4月22日，总长超4千米、载重3万吨级的重载列车从神池南站开行。

如今的神池南站，每天有百万吨煤炭从陕北、蒙南经神朔铁路、准池铁路汇聚到神池南站，经过革命圣地西柏坡到达河北黄骅港，输送到华中华南地区，为国民经济发展输入能源血脉。如今，英雄的朔黄铁路人正谋划着4.5亿吨扩能改造的蓝图，以创建世界一流示范企业的壮志，保能源、保畅通，为中国式现代化和民族复兴伟业谱写朔黄新篇章。