

外国徒步者的实测里程，走的是和平年代的平整公路、成熟步道，无需规避敌军、无需战术机动、无需野外求生。而红军长征的二万五千里，是绝境中的迂回求索，是战火纷飞中的求生之路、革命之路，是无路之路踏出的希望之路。

从步履维艰到风驰万里

红军长征胜利 90 年后的 2026 年，瑞金到延安的时空尺度，完成了颠覆性的迭代重构，被另一双“脚”重新丈量。9 月 6 日，瑞金至延安直达高铁首发；次日清晨，延安开往瑞金的 G3997 次随之发车，两地实现双向对开。从“共和国的摇篮”到“新中国的摇篮”，两大红色地标，第一次在钢轨上“牵手”。

当年红军徒步远征，耗时整整一年零九天，翻越 18 座大山、跨过 24 条大河，历经大小数百场战斗，以日均百余里的强行军、无数次的生死博弈，走完了二万五千里漫漫征途。如今，复兴号高铁飞奔驰骋，千里山河，朝发夕至。这条纵贯赣、鄂、陕三省的全新的红色高铁动脉，依托昌赣、西十、西延等高铁路网，贯通中部城市群与西北经济圈，把赣南苏区、华中腹地与陕北革命热土串成一串珠链。曾经闭塞偏远、交通困顿的革命故土，如今依托立体交通网络，融入全国发展大局，实现了从“革命洼地”到“发展高地”的华丽转身。时间的极致压缩、空间的极速跨越，是新时代中国最生动的发展答卷。

这一端到那一端的变化，亲历者感受最真切。9 月 6 日首发的 G3998 次陕西籍列车长雷燕记得过去的样子：“从瑞金去延安，至少中转两次，最长要花费二十多个小时。”老红军后代张振发，在网上看到列车开行的消息，生出让爷爷张炳山“到达延安”的念头——爷爷当年没能走到的地方，孙子替他圆了。坐上列车，张振发动情地说：“现在的高铁这么便捷舒适，这巨变是爷爷怎么也想象不到的。”他的儿媳在旁边接了一句，朴素得像

箴言：“原来是草鞋，现在是高铁；原来是险境，现在是坦途。”92 岁的折正千老人，是延安铁路变迁的亲历者，大半辈子都在搜集铁路史，从绿皮车开进延安，等到西延高铁在 2025 年底通车，再到这条红线开通，他感慨：

“过去大山挡路，如今复兴号连通两地，圆了老一辈盼望通路的心愿。”

高铁改变的不止是瑞金和延安。九十多多年前，松潘高原沼泽遍布、寒风凛冽，是红军长征最为艰险的路段之一。绝境之中，红军将士跋涉荒原、勇毅前行，发起包座战役，浴血激战击溃援敌，以血肉之躯打通北上战略通道。

如今，雪山还是那座雪山，草原还是那片草原，但松潘、镇江关、黄胜关、黄龙九寨四座火车站矗立高原，从成都东站出发，到黄龙九寨站不到两个小时。

羌族教师安承勇是红四方面军英烈安登榜的曾孙，他早年到绵阳求学，山路颠簸，单程就要耗上一整天，“天不亮就上车，到绵阳天已经黑了。”2023 年 11 月 28 日，川青铁路青白江东至镇江关段通车。“从松潘到绵阳，好多隧道，数都数不过来。”那个曾抱着书包颠簸去绵阳的少年，终于等来了开进松潘的动车。松潘的面貌也随着川青铁路成都东至黄胜关段通车焕然一新，外地游客拥入小镇，沉睡的乡土资源被激活。

从前雨季行路难，旅游受天气制约。现在列车风雨无阻，一条钢铁大动脉串起山水风光与红色记忆。今年 7 月，川青铁路 11795 米长的包座隧道顺利贯通，全线通车指日可待。黄龙九寨站内，长征主题浮雕镌刻墙面，还在静静诉说峥嵘岁月，昔日步履维艰的长征险道，却已然变成带动川西北革命老区振兴发展的钢铁通途。

缩短的时空与不变的方向

红军长征胜利 90 周年之际，一场跨越国界的红色寻访，让这场伟大远征的时代价值再度被深度解读、广泛