

山海寻梦

将青春献给

2026年7月1日，青藏铁路全线通车运营20周年。

海拔5072米的唐古拉站，一列旅客列车正平稳通过。列车过后半小时，一列养护列车开始上道作业。在海拔5000米以上的唐古拉站，可能是凌晨，也可能是傍晚，正是养路工人紧张的战斗时间。

唐古拉段是青藏铁路沿线海拔最高、条件最艰苦、冻土区最长的地方。中铁十二局铁路养护工程有限公司的养路人在这里一干就是20年。

天上下“刀子”也不下道

中铁十二局铁路养护工程有限公司养护的区段，几乎囊括了青藏铁路所有的“最”：最高点、最长冻土区、最多车站。其中，唐古拉车间管辖着全线海拔最高的区段。唐古拉北站、唐古拉站两个车站海拔均在4800米以上，线路最高点达5072米。年均气温零下5摄氏度，极端最低气温零下47摄氏度，空气含氧量不到平原地区的一半。唐古拉车间管辖的100多公里正线，几乎全部位于连续多年冻土区。

本报记者

代玲

33岁的郭惠玲已经在高原铁路养护岗位上工作了10多年。一手推着轨检仪，一手拿着冻得发硬的笔记本，郭惠玲和工友们缓慢地行进着，仔细检查轨道的平顺度，并一一记录数据。“冻土区，容不得半点马虎。”他大口喘着气说道。

轨检仪重三四十公斤，在平原推行不算重，但在海拔5000米的地方，每走几步就得停下来喘口气。120分钟的“天窗”时间，最多能推着轨检仪检查6公里。

23岁的杨平康是唐古拉车间线路工区养护工，已在高原铁路养护一线干了3年。“一上道就忘了环境多恶劣，只知道抓紧时间干。”他说，一次夜间作业，捣固车的测量小车被大风吹偏，他冲上去双手扶住，在缺氧和严寒中推回原位。“高原夜里风更大，人工辅助是保证精度的最可靠方式。”

安多车间紧邻唐古拉车间，负责唐古拉南站至联通河站间146公里，平均海拔4700米，一年近200天刮8级以上大风，方圆72公里是无人区。

6月26日，记者跟随安多车间养护工作人员上道作业。起初下起小雨，接着雷电交加，黄豆大的冰雹砸在脸上生疼。“不能停，‘天窗’开启，既定作业必须干完。”安多车间主任李国元说，干不完，哪怕天上下“刀子”也不下道。

20年来，随着青藏铁路运输量不断增长，如今每天有几十趟列车经过。“天

窗”时间越来越紧，1分钟都不能浪费。

看不见的难在脚下

看得见的苦，是高海拔、极寒、缺氧。看不见的难，在脚下。

冻土，指温度低于0摄氏度含冰的土体和岩层，冬胀夏融。青藏高原横亘着550公里连续多年冻土区，曾被全球工程界视为“工程禁区”，还有人曾断言只要昆仑山在，铁路永远修不到拉萨。但青藏铁路自开通运行以来，客货列车在多年冻土区段始终保持每小时100公里的速度运行。

2002年，李林转战高原参与青藏铁路建设。2006年通车，他选择再上高原成为工务人。

为给冻土“把脉”，他经常深入唐古拉、安多一带，深入了解高寒低纬度多年冻土的特性和变化规律。每年11月到次年4月，他与团队对格拉段525.5公里、拉日铁路252.5公里线路开展钢轨轨件防断旬检管理，劳动强度相当于平原的2倍至3倍。

针对唐古拉至安多区段桥路设备不稳定的现象，李林和团队采取了设置片石护坡、热棒、土护道、盲沟和综合防排水等阻水保温治理措施。2012年至2016年，他和团队配合完成了525公里无缝线路换铺任务。2019年，李林获评“西藏工匠”。现在，他已是公司总工程师。

比李林晚9年，2011年，高钱胜大学毕业后也上了高原。他接管的唐古拉南至联通河区间长度146公里，其中有74公里冻土，是唐古拉南段养护难度最大、病害最多的管段。

冻土不“听话”，冻胀幅度大，整治完没多久又变化。高钱胜带人深入海拔5000多米的唐古拉南、扎加藏布区域，夏季每周1次，冬季每月3次徒步检查冻土观测点。零下20摄氏度，一待就是一天。146公里，一步一步走出来。他把冻土线路分到工区，责任到人，日统计、月汇总、季分析、年总结，积累了海量一手数据。

治理思路也变了。“国外是坏了再修，我们一开始就换了赛道。”高钱胜说。从“阻止冻土变化”转向“适应变化、预防性整治”，采取预防性及可逆工程措施，减缓和降低冻土设备变化，让变化的路基恢复。“冻土”治不住，得学会跟它相处。”他说。

团队接力自主攻坚，摸索出冻土养护技术体系。热棒、盲沟、保温护(坡)道、路基换填、注浆等层层叠加，550公里冻土区20年未因冻土引发安全事故。

治理冻土是“看不见的战争”，钢轨打磨是“看得见的较量”。安多车间钢修工区工长仲树彪每天面对的是钢轨上的鱼鳞伤、掉块、肥边等病害。作业时，打磨机推过去，火花四溅。“海拔4700米，打磨必须精准。”仲树彪蹲在轨道旁，用手指一寸一寸摸过去，判断伤损深度。



养护工具

也在变。通车之初，靠捣固镐、九齿叉、撬棍“老三件”。如今，零级轨道检查仪自动采集数据，轨检TQI分析软件辅助病害预判。上千个高清摄像头、在上百公里铁路旁布设的大风监测系统，让53座无人站20年安全运行零中断。

工具、工艺在变，但最终判断还得靠人。轨检仪采集的数据，郭惠玲要对现场一一复核；钢轨上的伤损，仲树彪亲手摸过才放心；冻土治理方案，李林和高钱胜要根据设备状态及变化规律反复调整。科技提升了效率，却没有让人轻松半分。

习惯了就不觉得累

环境这么苦，养护这么难，怎么还留下？

郭惠玲推着轨检仪又走了6公里。“看到列车平稳过去，心里踏实。”郭惠玲的话平静淡然，但满是坚定。

夜里9点，临时“天窗”还未批复，此刻唯有等待。杨平康和工友们带着压机、水平垫、丁型扳手等工具等在护栏外的工程车上。只有30分钟，必须争分夺秒干。

“可以上道”的命令传来，杨平康和工友们下车，打开头灯带上工具，迅速登上轨道，弯腰、起道、垫水平垫、拧紧螺栓，一气呵成，工作紧张又辛苦。

杨平康说：“习惯了就不觉得累。”他还年轻，但手上已经有了茧子。夜间作业最冷的时候，棉服外面还要套一层防风衣，手套戴两层，手指还是冻得发麻。

“熬一熬就过去了。”杨平康说，每一次等“天窗”的时候都会经过客车。看到车窗内旅客挥手回应就会很感动，“为了能让更多人平稳地坐着火车，再累都值得”。

李国元在冰雹天气里抢完天窗。“条件再苦，习惯了就好。”安多车间的养路人从来不说什么豪言壮语，只是把责任融进每一次巡检、每一回抢修……有人问他们为啥不换个工作，他们只说“这里有车要跑”。

仲树彪蹲在钢轨旁，仔细检查打磨的地方。记者问工作枯燥不，他头也没抬：“钢轨有伤就得磨。磨平了，车就稳了。”

已成长为公司副总工程师的高钱胜

说：“越是艰苦的地方，越得有人坚守。”这是他的技术理念，也是他的人生选择。

的确，这条世界上海拔最高的铁路，需要有人养护。而他们，恰好是那群坚守养护的人。

20年，从镐、叉、撬棍到轨道检查仪和数据分析软件，工具变了，方法变了，但养路人的身影没变——还是那身黄工服，还是准时上道，还是在高寒缺氧中一米一米检查，一毫米一毫米较劲。

20年间，1亿吨货物、4100万人次从他们养护的线路上平安通过。每声汽笛，都是最直接的回应。他们的青春都铺在了这条天路上。每一次“天窗”的准时上道，每1毫米的精准较劲，都在诠释着“挑战极限 勇创一流”的青藏铁路精神。

20年，最苦的地方，他们在；最难的路段，他们养；最大的变化，他们见证。

20年不长，刚好够把一条路从陌生养到熟悉；也不短，足够让信念在风雪中扎下根来——无论条件多苦、养护多难，只要列车

还在跑，他们就在。

如今，西藏的铁路越修越长，养护半径还将扩大，但20年的技术积累和人才梯队已经给出了底气。

汽笛声在唐古拉雪山间回荡。而养护工人们，正俯身在钢轨上，开始下一个“天窗”。



视频报道请扫二维码

炎炎夏日，2026年足球世界杯正在火热进行。这场全球瞩目的体育盛事，不仅牵动着亿万球迷的心，也让宁夏回族自治区级非物质文化遗产麻编技艺传承人张璟多了一份牵挂——她和乡亲们接编了多年的麻编，第一次登上了世界杯的官方舞台。

在贺兰山脚下的银川市西夏区巴鸟麻编工坊小院内，果树投下浓荫。张璟身着素色棉麻衣衫，手拿尺子，正比对着福娃鞠宝的两眼间距，与大家一起琢磨如何让眼神更灵动。“眼睛、眉毛、嘴巴的位置要协调，这样福娃鞠宝才更好看，才能得到更多人喜欢。”她轻声叮嘱。

走进工坊，只见一件件用麻绳编成的骆驼栩栩如生，驼峰上挂着一块白色麻布裙摆，上面印着“FIFA World Cup 2026”字样。“骆驼的创意来自丝路文化，麻绳的质朴与骆驼的坚韧，既体现西北地域特色，也契合世界杯永不言弃的拼搏精神。”张璟一边忙着手里的活儿，一边和记者聊天。除了麻编骆驼，她还设计了融入古代蹴鞠元素的“福娃鞠宝”和以东方瑞兽骏马为灵感的“立马成功”挂件。这3款文创产品都入选了“非遗遇见世界杯”项目官方授权产品。

宁夏麻编以汉麻茎皮纤维为原料，经过沤麻、捻线、编织、植物染色4道主要工序，运用平纹、立体、编辫等多种技法，将麻绳化为实用器物和艺术佳品。

在张璟儿时的记忆里，身边人随手用一根筷子就能搓出麻绳，大多用来纳鞋底、织衣物，巧手的人们还用麻编、剪纸、刺绣装点生活。后来，尼龙绳等新材料出现，麻绳渐渐淡出日常，但宁夏汉麻对生长环境不挑剔，韧性好、光泽佳，这份印象一直留在她心里。

“一根小小的麻绳，只有跟上时代的步伐，才能焕发新的光彩。”张璟全身心致力于麻编的研究与创新。多年来，她潜心研究设计，将传统麻编技艺与现代生活相融合，还尝试在麻编技艺中加入木艺、皮雕、金属配件，让质朴的麻绳变得轻巧实用，贴近日常。

“手艺要传下去，光靠设计创新还不够，还得有人愿意编、愿意编。”张璟说。跟随张璟学艺的村民，多是周边村庄和社区的留守妇女、残疾人、孤寡老人等就业困难群体。“空闲时做麻编能挣钱，还不耽误照顾家里。”正在为福娃鞠宝缝制眼睛的王玲玲说。她每天料理完家务就来工坊，从缝制简单胸针开始学习，手艺日渐熟练。

从2017年开始，张璟带着麻编手工艺走进银川周边的移民村，在村头的扶贫车间教大家编织。村民不用掏钱买材料，也不用担心卖不出去，编好的物品由工坊统一收购。“刚开始，不少人交上来的活儿质量不过关，但工坊还是按约定价收了，给大家吃了定心丸。收了货再慢慢教，手把手地纠正。一晃9年过去，现在大伙儿都编得很熟练了。”她说。

靠着这门手艺，很多人在家里就能挣到钱。一位70多岁的老大娘用麻编攒下的钱新修了一间房子，屋里收拾得亮堂堂的。这让张璟很受触动，她觉得这件事值得一直做下去——大家利用闲散时间动手，既贴补了家用，也把手艺传了下去。

“过去为什么麻编流传得那么广泛，不仅是因为喜欢，更重要的是它完全融在我们的生活中，它们是我们生活不可分割的一部分，现在很少有人愿意静下心来去编织、去使用，我不知道麻编这项技艺可以走多远，但是我想带着它走很远。”张璟的语气温柔且坚定。而麻编这次能走进世界杯，更是让张璟对传承这件事有了更多底气。

把麻

「拧」进世

本报记者

马呈忠

不必仰望别人的风景

万政

又逢毕业季。起千万青年学子告别校园，背上行囊，去往一座又一座陌生的城市，开启人生崭新的征程。

长辈们常说，年轻人要出去见见世面。从求学、实习到择业，这句话总是萦绕耳畔。于是很多人就这样出发了，带着一种隐约的期待——外面有一个更大的世界在等着，见过了，自己就不一样了。

但最近，“见世面”有了不一样的说法。“00后”小将吴宜泽勇夺斯诺克世锦赛冠军，“神力标枪少女”严子怡再次稳稳夺金……这些镜头在短视频里广为流传，网友配文：本以为出去见见世面，结果发现自己就是世面。

这句话滚烫又真挚，在毕业季的节点上，显得格外有分量、有温度。细细品味便能发现，这一代年轻人，看待世

界、看待自我的方式，早已截然不同。

往前推十几二十年，“见世面”这个词，多少带着一点仰视。去看更高的楼，去学更先进的东西，去追赶某个走在前面的人。那时候说出去见世面，潜意识里是在承认，世面在别人那里，我们得去取。

但当代青年，成长于中国大步向前、飞速发展的时代。他们见过高铁网纵横千里，见过国产手机在全球被排队抢购，见过汉服惊艳亮相巴黎街头。这些属于中国的高光时刻，这些蓬勃向上的时代图景，构成了一代人最坚实的成长底色，也沉淀出青年独有的自信底气。

正因如此，如今的年轻人奔赴远方，行囊里不再只有“向外索求”的渴望，更多了一份“向内自省”的自觉。

当代青年走出国门、踏遍山海，不是为了仰望他人、艳羡远方，而是为了置身更广阔的坐标系，看清自己的位置、认清自己的实力、笃定自己的前路。这也该是见世面本来的意义。

很多人误以为，见世面就是行万里路、看万般景，眼界越宽、见识越多，越能成长。但真正完整的见世面，是见天地，见众生，最终见自我。行走世间，见识山河辽阔，体悟人间百态，看见差异、接纳不同。在与世界的碰撞、交融与对比中，慢慢褪去懵懂与狭隘，让自我的轮廓越发清晰，让内心的底气越发充盈。

这种磨砺出来的自信，不是喊出来的，而是底子里的功夫，是心里头的定力，是知道自己哪怕暂时灰头土脸，也没有丢掉那个值得被认真对待的自己。

所谓“自己就是世面”，不是年少自负，而是不再需要用别人的标准定义自己，不再需要仰望别人的风景。

毕业季，是全新的人生起点。无数青年带着十余载的积累与沉淀走出校园，踏上更为广阔的人生路。前路漫漫，有坦途也有荆棘，有顺遂也有挫折，没有人能预判前路的风雨与结局。

但所有默默深耕的时光、千锤百炼的本领、百折不挠的韧劲，都会成为最坚实的底气，在人生的关键节点，默默托举成长、助力前行。

又是一年毕业季，又一届青年踏浪启程、奔赴山海。

愿你遍历万水千山，历经世间千帆，回首来路，无愧初心、不负拼搏。愿你始终有一日，从容立于世，自身即风景，自身即世面。