

陶然

来稿邮箱:fukan@jjrbs.cn

穿越乌鞘岭

陈发明

祁连山东麓,乌鞘岭绵延起伏。这座雄踞黄土高原、青藏高原、内蒙古高原三大高原交会处的山岭,主峰海拔3500多米,自古便有“地扼东西孔道,势控河西咽喉”的说法。

千百年来,行者、驼队往来,都要翻越这座风雪隘口。斗转星移,驼铃消散于岭上风雪中,钢铁丝路接续古老道路传奇。今天穿越乌鞘岭,人们已不再顶风沐雪。连霍高速、312国道、兰新铁路、兰张高铁等多条交通要道上,“钢铁驼队”川流不息。

70多年来,三代铁路隧道相继凿穿大山。这不是一组冰冷的工程纪录,而是一代代铁路人的风雪人生,更是西北大地澎湃的发展动能。

越岭

20世纪50年代,新中国百废待兴,建设兰新铁路是开发大西北绕不开的时代使命。乌鞘岭,便是横在面前难以逾越的关隘。

1953年,3万筑路大军挺进乌鞘岭,不少建设者从兰州徒步150多公里奔赴苦寒深山。“这里年均气温零下2.2摄氏度,盛夏仍要身披棉衣,寒冬最低温可达零下35摄氏度。山体自然坡度均在35%以上,远超当时蒸汽机车20%的安全爬坡极限。”站在乌鞘岭第一代隧道洞口,兰州铁路局武威工务段职工李童辉讲述着“一洞越岭”的往事。

看着眼前的乌鞘岭隧道沙盘,蜿蜒曲折的线路宛如一条游走的长蛇盘在山岭中,让人难以置信这竟是一条铁路线。“当时没有大型掘进机械,建设者只能采用展线方案,铁路在群山之间迂回盘旋,拉出47公里线路,以此消解陡峭山势。”作为一名年轻的铁路人,李童辉话语中透着对前辈们艰苦创业的敬意,“铁锤叮当,钢钎凿石,经过11个月艰苦鏖战,由7座单线隧道组成的第一代乌鞘岭隧道群终于贯通。”

隧洞打通,与严寒地质的较量才刚刚开始。山体裂隙渗水不断,一到冬季便冻结成厚厚的坚冰,冰层甚至会漫过钢轨。1993年参加工作的线路工李文赋,大半青春岁月都奉献在老乌鞘岭隧道。

“每年11月到次年5月,我和工友们扛着镐头、铁锹,一遍一遍敲碎轨旁积冰。”9月初的乌鞘岭下,依旧烈日炎炎。跟着李文赋走进第一代乌鞘岭隧道,瞬间被一股透骨寒意笼罩。“洞口上方有几个铁钩子,是用来挂门帘的,主要起保温作用,尽可能延缓洞内结冰。列车开过来,值守人员就要拉起厚重的帆布门帘。”

1962年,兰新铁路全线贯通,内地与西北边疆由此实现稳定物资互通。但

是受山体坡度所限,当年列车穿过乌鞘岭,要加挂1台蒸汽机车,前后两台机车一前一后合力,吭哧吭哧攀越山岭,时速不超过50公里。

这种先天局限,让铁路运力天花板难以突破:列车上行最多牵引2300吨,下行爬坡线路仅有1800吨。每到秋收时节,河西走廊的粮食、瓜果堆满货场,货主天天守在货运营业部等候车皮。1986年参加工作的武威南铁路物流营业部员工邓刚对此记忆犹新:“那时候最怕两件事,一是有货没车,一是有车跑不快。”

第一代隧道拼尽全力托举时代发展,却已跟不上经济向前奔跑的脚步。运营52年后,老隧道群功成身退,寂静的隧道变身兰州铁路局党员教育基地。那段“高寒不畏寒,有苦不怕苦”的奋斗岁月,沉淀在乌鞘岭的漫天风雪中,但精神,却始终激励着后人。

破阻

步入21世纪,随着西部大开发深入推进,西部能源资源外运、东西物资互通的需求愈发迫切。彼时兰新铁路兰武段,是亚欧大陆桥国内段仅剩的单线“卡脖子”区段。作为“咽喉”部位的乌鞘岭,再一次站在了时代的十字路口。

2003年,第二代乌鞘岭特长隧道开工建设。建设者不再迂回盘山,直接向着大山腹地掘进。这条全长20.05公里的隧道,是当时国内最长铁路隧道。2006年双线正式通车,线路相较老线缩短近30公里,延续半个世纪的盘山展线就此退出历史舞台。

站在第二代乌鞘岭隧道东口的护栏外,李文赋鼻孔一吸,冒出一句:“车来了!”两分钟后,一列运煤列车呼啸而出,他嘿嘿一笑:“这就是经验,干得久了,能闻到火车的味道。列车爬坡时,为了防止打滑,会撒防滑砂,砂子在车轮与钢轨间摩擦,能产生一种特殊的气味。”

运煤列车还未完全穿过隧道,一列满载集装箱的西行列车又从眼前疾驰而过。守护两代隧道30多年的李文赋,对这座大山熟悉得就像自己家一样,“现在每隔几分钟就有一趟列车经过,这在以前老隧道的时候是没法想象的。”

第二代乌鞘岭特长隧道的贯通,其效益真切体现在铁路运行的每一处细节中:列车穿山时间压缩100多分钟,运行时速提升至120公里,列车牵引吨位一举提升至4000吨,后续又提高到5200吨。武威南站是兰新铁路上的二等编组站,也是干武铁路终点和兰新铁路交会的枢纽站,被称为丝绸古道上的“旱码头”。运力的提升,让这座车站彻底活跃起来。

“过去一车难求的局面彻底扭转,车皮供给充足,货物周转效率也大幅提升。”武威南站站长曹永育脱口而出的一组数据:每天大概有117对列车穿行乌鞘岭特长隧道,平均每6分钟就有一趟列车呼啸穿山而过;近年间,经过武威南站的国际班列年开行量从2016年的2411列增长至2025年的约18000列。

“咽喉”破阻,向西开放的眼

界也随之打开。早些年,邓刚的朴素心愿,不过是把甘肃本地货物运出省外。他未曾预想,有朝一日武威的货场能够开出直达欧洲的班列。2014年,甘肃首趟中欧班列“天马号”鸣笛启程。历经多年培育,武威国际陆港日渐成熟,6条跨境物流线路陆续开通,通达22个国家和地区的46座城市。

一去一来之间,双向循环的国际物流链悄然成型。乌鞘岭不再仅仅是内地通往边疆的地理隘口,更成为我国向西开放的陆上“咽喉”,为共建“一带一路”提供坚实陆路支撑。

通途

长久以来,河西走廊缺少高铁,成为西北交通版图上一块明显的留白。随着百姓出行需求持续升级,兰州至张掖高铁在“十四五”时期启动建设,第三代新乌鞘岭隧道破土动工。

这条全长17.125公里的高铁隧道,设计时速250公里,是兰张高铁全线控制性工程。建设者历时1226个日夜艰苦奋战,创新复用既有斜井实现施工通风,在高寒、地质复杂的条件下攻克重重难关,隧道提前60天顺利贯通。2024年6月29日,兰张高铁兰武段正式开通,薛耀文担任首发动车司机。

薛耀文刚工作时,担任兰新铁路上的货运列车司机。两代隧道,也让他有两种截然不同的行车体验。早年他驾驶货运列车穿行第二代特长隧道,一入隧洞便是幽深漆黑,漫长隧道带来的压抑感让他心里没底;如今动车组平稳驶入新乌鞘岭隧道,洞内宽敞明亮,仅仅4分钟,列车便呼啸冲出大山。

短短4分钟,浓缩了几代人走过的路。

高铁通车之后,河西走廊形成“客走高铁、货走老线”的全新运输格局。高铁把河西走廊接入全国“八纵八横”高铁主通道,京兰通道与陆桥通道紧密衔接。便捷的人员往来,为沿线文旅、特色农业注入新活力;兰新铁路的运力得到彻底释放,全力承接大宗货运,为中欧班列常态化运行、大宗商品运输腾挪出充足运力。

对此,邓刚的心里也有本账。“3年前,我们营业部的发运量每年在60万吨到70万吨。今年前8个月,发运量已经达到了270万吨,超过去年全年的发运量。”在邓刚看来,这份漂亮的增长数据,主要来自两代隧道“客货分流、各行其道”持续释放的通道红利,“干了一辈子铁路货运,能亲眼见证这些变化,我打心底里觉得自豪”。

千百年来,乌鞘岭始终是一座关口。三代隧道,逐渐让关口化作通衢。

钢轨向东,连着内地的工厂与广阔市场;钢轨向西,通向辽阔边疆与遥远欧亚。隧道凿穿的是山体,打通的是物资流通,涌动的是生生不息的人间烟火,在祁连山下书写着属于新时代的丝路新故事。

这座山不再只是地理的分水岭,它像一位时光老人,默默注视着河西走廊向西开放、向内联通、向上生长的英姿。



更多报道请扫二维码

草原“村排”

余健

8月的内蒙古鄂尔多斯市鄂托克前旗,那达慕的欢歌与排球的哨声交织回荡。前不久,2026全国业余排球联赛北一区赛事在“草原村排”发源地——鄂托克前旗火热开赛。

场上飞身救球的,也许是刚放下羊鞭的牧民;场边扯着嗓子喊的,没准是刚挤完牛奶匆匆赶来的额吉。赛事冠军的奖励并非奖杯,而是10只活蹦乱跳的绵羊。这份接地气的“村味奖励”,正是草原村排独特的韵味。

昂素镇哈日根图嘎查牧民金山,是鄂托克前旗草原村排协会中年组队员。他说,全队10多名选手都是本地农牧民。“过去空闲时间不好打发,如今打球一身汗,少生病、睡得也踏实。”金山回忆,2018年刚打球时场地设施简陋,如今几日上不了球场便觉得浑身不自在。牧场琐事带来的邻里隔阂,也在传球扣杀中烟消云散。

排球情缘起源于1968年。当年,南京知青将排球带入鄂托克前旗,播下运动火种。50多年后,

昂素镇巴彦希里嘎查牧民马·呼格吉拉图自发建设室内排球场,打球渐渐火了起来。昂素镇党委副书记、政法委员张彦慧说,如今全镇常住人口8000多人,其中5000多人参与排球运动。全镇组建起40多支农牧民球队,几乎村村有球场。

球场聚起人气,更催生出生实实在在的经济效益。2025年8月,草原村排文创会客厅投用,成为流量转化的关键载体。“会客厅整合13个嘎查集体资源,集文创作、非遗展演、直播带货于一体。牛羊肉、奶制品、手工艺品、排球文创等百余种商品在此对外展销,3000余户农牧民共享发展红利。”运营方鄂尔多斯市昂鑫产业发展有限公司负责人吉日木图说。

金山把自家牲畜交由会客厅代销,借着草原村排的流量,单份产品能多卖四五十元,一年售出百余份,增收四五百元,实实在在地尝到了排球的红利。吉日木图说,会客厅农副产品及手工艺品全部来自本地农牧民,开业一年营收突破200万元,

他盘算着依托免费场馆聚拢客流,把草原农特产品从鄂尔多斯推向更多地方。

“如今草原村排不再是‘野路子’,专业教练下沉指导,周周赛事不断,队伍还远赴南京、大连等地开展跨省文体交流。”鄂托克前旗教育体育事业发展中心副主任邵思丽兴奋地说。

在昂素镇,排球已不只是一项体育运动。它串联起牧场与赛场,融通传统民俗与现实生计。农牧民在赛场边摆摊售货,冠军牵着获奖绵羊归家,一条因排球而兴的发展路径愈发清晰。

面向未来,昂素镇计划补齐赛事季节性短板,讲好知青与草原排球的过往故事;吉日木图希望整合草原景区、民宿等资源,打造特色“村排之旅”;而对于金山这样的普通农牧民来说,有球可打、牛羊好卖,便是最朴素真切的幸福。

夜风拂过球场,带着青草和汗水的味道。一颗腾空而起的排球,在草原之上划出上扬的弧线。

生活中的经济学

柠檬水

在朋友圈

张馨月

走进一家餐厅,落座后服务员端来一壶柠檬水,这样的场景再普通不过。但免费柠檬水刚出现时,并不是所有餐厅的标配,而是少数商家的动作。几片柠檬成本很低,但很小的支出换来了顾客的好感。当越来越多的餐厅开始提供柠檬水时,它作为“品质信号”的作用就减弱了。现在,端上来的若只是一壶白开水,反倒会让人觉得少了点什么。

一个微小的服务创新,被不断复制后,就会从加分项变成基础项。

打个比方,移动支付刚普及时,掏手机一扫是种新鲜体验,如今不能扫码的店铺反而给不带现金的顾客添了麻烦;一部分电商商家最早打出的“全场包邮”“7天无理由退货”的承诺,也在行业内迅速大范围推广;用来解决手机没电问题的共享充电宝,如今更是在商场、餐厅、影院随处可见……

那么,下一个“柠檬水”会出现在哪里?

其实,从创新到标配本是寻常。服务业的创新好做法被同业看见、学会、跟进,先行者获得了窗口期的红利,行业和社会实现了整体服务水平的抬升——这是件好事,不必惋惜。

但当容易摘的果子摘完了,如果商家还在按惯性不断叠加服务,有些“方便”就开始变了味。

扫码停车本是为了方便缴费,付款时却弹出广告;有些餐厅推出扫码点餐后取消了纸质菜单,让不少老年人没了选择;线上消费本可直接结算,却常被引导注册小程序会员……如此种种,不一而足。

它们有一个共同点:原本是为了更方便,却在实际使用中形成了新的负担。更准确地说,受益方已经从消费者悄然变成了商家。这或许就是下一个“柠檬水”的机会所在——不再继续加码,而是换了一个方向。

从“增加功能”到“减少负担”。当“多做一步”已经成为行业共识,单纯做得更多很难再形成差异。真正稀缺的,反而是“少做一步”:少一次跳转、少一个弹窗、少一次不必要的注册。简单来说,就是与其增加新功能,不如解决旧麻烦。

从“一套标准”到“多一种选择”。有的酒店开始尝试“24小时退房制”,把原本按整点切块的退房逻辑,改成跟着客人行程走的时间产品;高铁静音车厢也是如此,安静不再是全车厢的强制规范,而是给有需要的人多一个选择。把原来只有唯一解的题目,变成了开放题。规则还是那些规则,只是不再“一刀切”。

从“替你决定”到“把选择权交回来”。视频会员一键开通,退订却藏进页面深处;买机票时默认勾选各种附加服务,很难再取消。看似是在替用户省事,实际上是让人失去了说“不”的权利。在这方面,挂号转网提供了一种思路——不挂号就能更换运营商。服务的边界,不是替消费者做多少决定,而是知道哪些决定应该由消费者自己做。

下一个“柠檬水”,或许就藏在这些尚未被满足的细节里。真正有价值的创新,不一定意味着更高的投入,而是解决更真实的需求。寻找“柠檬水”的方法其实不难,关键看究竟是替消费者省了事,还是替商家省了事。

本版编辑 陈莹莹 李静美 编 倪梦婷