

“两路”建成通车70周年特别策划

格桑花开满天路

——川藏、青藏公路建成通车70周年回眸

■本报记者 张磊峰 马嘉隆 李扬扬



写在前面

北京中轴线,天安门广场正阳门前,中国公路“零公里”路标从祖国心脏辐射到大江南北。

沿着路标指向,跨越3000余公里来到拉萨河畔,会看到一个标志——川藏、青藏公路纪念碑。石碑背面铭文的段首写道:“为实现祖国统一大业,增进民族团结,建设西南边疆,中央授命解放西藏,修筑川藏、青藏公路。”

这座有形的纪念碑背后,是无形的精神丰碑——一不怕苦、二不怕死,顽强拼搏、甘当路石,军民一家、民族团结的“两路”精神。

今年是川藏、青藏公路建成通车70周年,也是习主席提出弘扬“两路”精神10周年。1954年12月25日,一个载入史册的日子。这一天,两条公路同时通车拉萨;这一天,西藏结束千百年以来仅靠栈道、溜索、人背、畜驮的运输方式,八方宾客、满车物资往来穿梭。

巍巍高原,两路贯通;各族同胞,歌舞翩跹。绵延4360公里的川藏、青藏公路宛如两条金色哈达,将雪域高原与祖国大家庭紧密联系在一起。

数条险滩激流和数不清的沼泽冰川。4年后,川藏公路修通。

格尔木,意为“河流密集的地方”,是青海连接西藏、新疆、甘肃的交通枢纽。今天的格尔木,已是富“钾”一方的盐湖城。然而,70年前的格尔木在哪儿?

当第一批筑路大军跋涉瀚海遍寻不着“格尔木”时,时任西藏运输总队政委慕生忠指向脚下荒原:“我们的帐篷扎在哪里,哪里就是格尔木!”

在自用的铁锹把上,慕生忠刻下“慕生忠之墓”字样。他说:“如果我死在这条路上,这就是我的墓碑。路修到哪里,就把我埋在哪里,头冲着拉萨的方向。”

1954年5月,慕生忠带领1200余名官兵,从昆仑山脚下的艾茂里沟开始,30天修通30公里唐古拉山口路段,10天推进200公里藏北路段。同年12月,青藏公路修抵拉萨。

自此,4360公里的交通线唱响了发展的繁荣赞歌,也留下了英烈们的悲壮凯歌:

雀儿山工地,年仅25岁的张福林在爆破过程中不幸被巨石砸中,壮烈牺牲。战友从他的遗物中发现5包菜籽。张福林在日记中写道:“我要把幸福的种子撒在西藏高原,让它生根、开花、结果。”

可可西里,海拔高、气压低、瘴气重,战士乔振武在睡梦中突发急症,抢救无效牺牲,长眠在青藏公路上。

……
铁锹挥舞间,泥土与碎石飞扬,11万筑路军民“让高山低头,叫河水让路”,3000多位筑路烈士永远地留在那里。“两路”精神,跨越时空,永续传承。

1968年,汽车兵成元生在执行运输任务途中,因高原反应突发疾病。为了不影队行进,他强忍头痛,以惊人毅力驶过30公里险路,直至牺牲在驾驶室,年仅26岁。

在海拔5231米的唐古拉山口,被称为“天下第一道班”的109道班驻守于此。一代代职工接力扎根“生命禁区”,顶风冒雪,以路为家,用青春和热血保障道路畅通。

……
如今,行驶在日新月异的两条公路上,记者与默默坚守的养路护路军民擦肩而过,总有一种感动涌上心头——无数军民用奉献撑起雪域高原的交通线,昔日封闭的高原荒漠,换了人间。

“幸福金桥”引来巨变

在西藏波密县川藏线318国道旁,帕隆藏布江奔腾而下。江边,坐落着一个小小村庄——岗巴村。

走进岗巴村,远处雪山绵延,河谷两旁古树参天,湖泊草甸如珠玉般嵌在村子里,藏式小院错落有致,五彩风幡随风而动。独具雪域风情的自然人文景观,吸引着不少途经318国道的自驾游客前来打卡。

“没有交通改善,就没有产业发展。”村委会主任突邓说。岗巴村紧邻318国道,随着入村道路的翻新,人物其行、货畅其流,为村里发展生态旅游、打造林卡营地等产业提供有力支撑。“得益于村集体产业的快速发展,村民有了分红,钱袋子鼓了,生活更加丰富多彩。”突邓说。

千里川藏线,像一条金色哈达环绕雪山草甸,飞越千山万壑,把高原无数的村庄串联起来,让农产品更加顺利地输出、外地人更加便捷地进入,高原百姓打开了视野和思路。

“幸福的金桥”“吉祥的彩虹”——这是藏族群众对川藏、青藏公路的歌颂。借助川藏、青藏公路两条“大动脉”,内地把粮食、种子、工业设备、日用百货等物资源源不断地运往西藏。第一座工厂、第一所学校、第一个电站、第一家现代医院在西藏相继建成,推动西藏实现社会制度历史性跨越,经济社会快速发展,助推文化旅游、清洁能源、高原农牧等西藏特色产业体系构建,雪域高原呈现一派欣欣向荣的景象。

今年7月,一家知名酒店企业将其在国内的第1万个门店,开到了我国最后一个通公路的县——墨脱。在这片“高原秘境”看到这家酒店,让不少自驾川藏线的游客惊喜不已。

在西藏,经过几代交通人的艰苦拼搏,不仅“大动脉”愈发畅通,曾经的“留白”也渐渐被工笔勾勒。从初步构建“四纵三横八通道”公路网主骨架,到墨脱县城通了公路、客车,再到深入推进“四好农村路”建设,使“微循环”通乡达村,一

道道纵横交错,成为群众家门口的致富路、幸福路、连心路、振兴路。

一早,西藏那曲市色尼区牧民次仁平措开着面包车,兴致勃勃地到嘎尔德生态畜牧产业示范基地送牦牛奶,“我家有140多头牦牛,平均每天售出近40公斤奶,收入800多元钱。”

该基地是当地一家乳制品深加工企业,当初选址在这里,看中的是周边丰富的畜牧资源,更重要的是距离青藏公路近,交通便利。

“以前,大家都是零散经营,牛奶储运不方便,销售也没有门路。”企业负责人说,如今他们在那曲设立15个收奶站,吸纳3200户牧民向基地供奶,“可以说,有路的地方就有我们合作的牧户。”

“茶与盐巴”相亲相爱

“相亲相爱,犹如茶与盐巴”,这句藏族谚语,如今已成为西藏各族群众水乳交融的真实写照。

拉萨河南岸,川藏公路318国道一路向西延伸。与布达拉宫隔河相望,道路一边青山逶迤,一边绿水潺潺。

暮色下,“文成公主”率领“将士”“宫女”从山水中走来,卓舞、打阿嘎、藏戏、甲谐等10余种藏族非遗文化融入故事情节,一幕幕藏地文化图景徐徐展开。

近日,大型实景剧《文成公主》在拉萨河畔上演。“通过《文成公主》,游客们了解了西藏民俗,当地群众感受到游客对西藏的热情。各族群众在交往交流交融中,铸牢了中华民族共同体意识。”剧组相关负责人表示。

70年前,“两路”通车之际,布达拉宫前举办的通车庆典上,各族同胞载歌载舞,争相把哈达献给筑路勇士。如今,

自驾川藏线、逛八廓街、观《文成公主》,成为众多游客的选择。多年来,川藏、青藏公路不仅是西藏与内地之间物质交流的通道,也成为各民族文化交流交流交融之路。

“进军西藏,不吃地方!”这是解放军入藏前毛泽东同志下达的指示。入藏后,解放军在缺粮的情况下,被严令禁止向群众买粮,以保证当地群众的口粮需求。

以真心换真心。在筑路过程中,川、青、藏省区群众积极参与。来自四川甘孜藏族自治州的6000头牦牛成为第一批支援物资,1.7万名藏族同胞为川藏公路建设挥洒青春与汗水。

70年来,各族群众发扬“两路”精神,为打通进出西藏的道路不懈奋斗;川藏、青藏铁路快速“生长”,复兴号驰骋高原,“空中金桥”通往四方……汉藏一家紧密团结的故事,始终在传唱。

前不久,为纪念“两路”建成通车70周年,陆军某部与驻地藏族群众共同举办了一场文艺晚会。该部前身部队在参与修筑川藏公路时,与藏族同胞朝夕相处,结下深厚情谊。

舞台上,部队官兵为藏族同胞表演舞龙舞狮,热闹非凡;场下,已是耄耋之年的村民阿加眼角湿润,思绪飘到70多年前:“眼前这一幕,让我仿佛看到当年的金珠玛米。那时,他们一边修路,一边学习藏语,还经常有文艺兵来为我们演出……”

“天下最美的花叫格桑,她开在雪域高原上,那一天春风融化了冰霜,那一天阳光洒满了藏乡……”“茶与盐巴”的民族亲情,如格桑花般,在雪域高原扎根、绽放。

上图:青藏兵站部某运输旅官兵驾车行驶在青藏线上。

冯建强摄

西藏综合立体交通网建设成效一览

铁路干线贯通

截至2024年上半年

- ▶ 西藏铁路运营里程达1187.8公里
- ▶ 青藏铁路累计运送进出藏旅客3688.5万人次、运送进出藏货物8775.1万吨

公路内联外畅

截至2024年7月

西藏公路通车里程达12.33万公里,其中,高等级公路1196公里

截至2023年底

西藏农村公路通车里程达9.3万公里,乡镇、行政村公路通达率分别为95.55%和82.6%

民航干支衔接

截至目前

- ▶ 西藏已建成投用8座机场,形成1千7支机场布局
- ▶ 全区通航城市74个,每日起降航班220个,年旅客吞吐量达700万人次,年货邮吞吐量达4.69万吨

邮政覆盖城乡

截至2024年7月

全区共有普遍服务网点754个,所有行政村(居委会)实现通邮

2023年

全区邮政行业寄递业务量和业务收入分别达1.91亿件和10.14亿元,同比分别增长7.19%和36.33%

数据来源:西藏自治区人民政府新闻办公室 版式设计:王秋爽

川藏线上的青春诗行

■西藏军区某运输旅二级军士长 李刚

川藏线……

此后,这些故事一直激励着我。每当驾车经过折多山、怒江大桥,川藏线十英雄纪念碑时,车队或鸣笛致敬,或停车悼念,一系列随机教育让我对“两路”精神有了更深刻的认识。

记得有一次,天降大雪,我正驾车行驶在高尔寺山垭口。由于路面湿滑致使车辆甩尾熄火,车后轮几乎靠在崖边上。我反复尝试多次,车辆才成功起步。从“鬼门关”侥幸脱险后,我体会到前辈们的不易,当时便立下誓言:作为一名高原汽车兵,既要无畏生死,更要本领过硬。

之后的20多年,我在川藏线上执行运输任务130余次,战友们都叫我“钢铁司机”“铁马神医”。我曾荣立二等功、三等功,获全军官优秀人才奖。

这些年,我见证着这条路翻天覆地的变化。2016年,以“五隧两桥”为主的川藏公路通麦段整治改建工程正式通车,通麦“卡脖子”路段成为历史。那年

6月,我执行运输任务,再次驶上这段改建后的川藏公路,单行道变成了双车道,沿途一个个特色景区人山人海,公路边一座座酒店拔地而起,当地群众的生活蒸蒸日上。

如今,在执行运输任务途中,我常常看到新能源汽车驶离公路,拐进服务区。后来我才知道,318国道川藏超光绿廊全线贯通,纯电动汽车跑川藏线的梦想已照进现实,祖国西部的发展紧紧跟上时代的脚步。

20多年来,我把青春和情感倾注在这条路上。人生没有白走的路,每一步都算数。跨过山川和大河,车队继续向前行驶。而我,也融入川藏线上的滚滚铁流,勇敢前行。

(严贵旺、本报记者马嘉隆采访整理)

亲历者说

图①:当年的筑路军民在青藏公路格尔木段勘测路线。

西藏军区某部供图

图②:317国道、川藏公路北线。

新华社记者 沈伯韩摄

图③:拍摄于四川省雅安市芦山县的川藏公路。

新华社记者 王曦摄

我是一名高原汽车兵,今年是我在川藏公路执行运输任务的第22个年头。我的青春,都化成一道道车辙,刻在这条高原天路上。

2002年3月,我第一次随车队上高原运送物资。当时的川藏公路还是土路,路不宽,来往车辆很少。我们从四川省夹江县出发,一路向西开往西藏林芝市。

我印象最深的是车队途经西藏波密县通麦路段,这是川藏线上最危险的路段之一,被称为“通麦天险”。这段路大部分是单行道,道路一侧是如刀削斧砍般的悬崖峭壁,另一侧是咆哮怒吼的帕隆藏布江。车行至此处,随时能听到汽车篷布被山石刮蹭的巨大声响。那时的我,心都提到了嗓子眼。

“为了修建这条路,有很多前辈牺牲了。”时至今日,我依然记得当时班长给我们讲第十八军将士修筑川藏公路的故事:一面进军,一面修路,部队走到哪里,路修到哪里;平均每公里就有一名战士倒下,这是用生命铸成的

