

特稿 39

这里是天堂,垂直 7000 多米高差让人能同时领略寒带至热带所有植被类型,成为“驴友”心中的圣洁之地;这里是地狱,雪山、塌方、雪崩、泥石流,要想出入墨脱,有时竟然需要付出生命的代价。走不出这雪山,路是墨脱人的恨;进不去这秘境,路更是 60 多年一代代筑路人的恨。如今,路终于通了。无论是筑路人还是过路人,为路而付出生命的人们,唯有那一面面经幡,为他们安魂……

“恨”在墨脱

■本报记者 于宛尼



路不通时,建设物资只能靠人背进来。图为公路建设中,人们翻越雪山背运柴油。 彭燕 摄

路,是墨脱人的恨。恨它不通,恨它艰难,恨它几十年一次次给你希望又还你失望。

路,也是来墨脱修路人的恨。恨它太难修,恨它埋葬了自己的战友,恨它令人绝望又舍你点希望。

2013 年 10 月的最后一天,墨脱终于让人们有理由不再为路而恨,全长 117.278 公里的墨脱公路终于通车了。筑路人说——喜悦?没有。恨得已经忘记要去高兴了。

无论如何,公路通了,墨脱人的喜悦无法掩饰。

“老了,走不动了。有路通车了,终于可以出去看看了,好啊。”

听说墨脱公路要通车了,72 岁的其那特别地开心。他早早地生起炉子,准备着食材,墨脱特有的皂锅里炖煮着松茸和土鸡。不一会儿,一股令人难以抗拒的奇异香味从那皂锅里蒸腾、飘散、弥漫。其那老伯就盼着这一天,通车能给自己的农家院带来更多自驾游的客人。

墨脱这朵“隐秘的莲花”,位于西藏自治区东南部,是雅鲁藏布江进入印度前流经我国境内的最后一个县。因为嘎隆拉山阻隔,墨脱素有“高原孤岛”之称,佛教徒们称之为“白隅白马岗”。

“山顶在云端,山底在江边,说话听得见,走路得几天。”这首西藏南部的当地民谣,生动而形象地勾勒出墨脱的交通状况。而在 10 月 31 日上午,墨脱公路正式通车,这里与世隔绝的状况被彻底改写。

为了这一天,其那从黑发盼到了白发,眼睛都泛了黄,几乎绝望。“早前通过一段儿车,命运弄人,以为终于能走出大山,不料刚通车就发生坍塌,这一等又是 19 年。”

对于这位 72 岁的老人来说,一条路能带给他的,或许与更好的生活联系不大。只是一辈子想走出去看看的愿望,这下真的可以实现了。“老了,走不动了。有路通车了,终于可以出去看看了,好啊。”其那老伯一边给炉子添柴火,一边自言自语。

今年 59 岁的珞巴族人坚争对墨脱的路恨到了心里。21 年前,当选第七届全国人大代表赴京开会,从墨脱县徒步跋山涉水到波密,居然用了整整 14 天。坚争说:“那年我费了天大的劲儿,好不容易才赶上听取时任国务院总理李鹏作的政府工作报告。”

这样的故事比比皆是。一位军人家属想去墨脱看望驻守在那里的丈夫,但是尝试了 9 次都没能成功;广东顺德的一位老板,在徒步前往墨脱的途中,累得瘫倒在山岩旁大哭,感叹自己腰缠万贯,在那一刻却毫无用武之地。

站在墨脱公路上,望着平整的车道,来自墨脱县的白玉珍不顾泥水的迸溅,奔跑起来,开心得像儿时过年似的。

26 岁的白玉珍是门巴族人,在法院工作。“2005 年考上林芝八一镇高中,我走了两天路,坐了两天车,才赶到学校。”交通不便,年幼的她从高中到大学 7 年没回过家。

10 月 31 日 11 时 20 分许,西藏自治区主席洛桑江村宣布:西藏墨脱公路正式通车。此前行走艰辛,使得无数汉、藏、门巴、珞巴等干部群众自发地穿着盛装,赶来参加通车仪式。

少年背夫为自己挣学费;唯一没请背夫走进来的居然是个 1.5 米的北京姑娘;76 岁老人被人背着进墨脱,只为捐款修座小学……

10 月底的墨脱色彩斑斓。

记者采访的车过隧道,沿着曲曲弯弯的盘山路一路急下坡,渐渐仿佛进入另一个世界。扑面而来的湿润空气,郁郁葱葱的灌木林,眼前出现了绿色、黄色、红色不同季节的树叶。两日来的泥泞、下雨、下雪,坐在车里时而从椅子上被颠起来的疼痛,在此刻的美景中荡然无存。

也是在这里,4 年前的 2009 年 8 月,记者第一次到墨脱境内,40 公里的水平距离内,从高山寒带植物到热带植物几乎都能生长。那一次,生平第一次见到了濒临绝种的“红豆杉”。

“这里被誉为西藏的西双版纳,来过很多植物学家,都

被典型的植物多样性惊呆了。他们惊叹,樟木、桫欏许多品种只在资料中见过,还有很多都叫不上名的植物。”墨脱公路项目办主任邹宗良指着路边的植被说。

几乎每一位徒步墨脱线路的驴友回来都会说,如果条件许可,墨脱实在是好游者该去的地方。

震人心魄的马蹄形雅鲁藏布江大拐弯全段尽在墨脱,就峡谷而言深度和长度都名列世界第一的雅鲁藏布大峡谷在墨脱,由高原冰川陡降至亚热带风光的奇特自然景观在墨脱,永远被云雾神秘缭绕的神峰南迦巴瓦也在墨脱,墨脱还有姿态各异、景致万千的众多瀑布,奇奇怪特的各式藤索桥梁,叫不上名字的植物……墨脱的风光可谓“世绝境,其实用什么什么样的形容词来形容它都不过分。

或许越难以到达就越充满诱惑,对探险的人来说,与外界道路不通带来的刺激感更为强烈,而这样的不畅,对当地墨脱百姓来说,却是不折不扣的苦难。

一位当年参加墨脱公路考察组的工作人员告诉记者,当年来考察,墨脱人对一条路的渴望,让考察组成员印象深刻。

2006 年,由 13 辆吉普车组成的第一支考察组车队出现后,当地老百姓打出了写着“墨脱人民盼修路”、“公路是世代墨脱人民的梦想”的条幅。

因为路不通,墨脱或许是中国唯一保留着刀耕火种方式的地方。县城 3 万多平方公里,人口 1 万人左右,多是门巴族,也有珞巴族、藏族和汉族。

向导和背夫是墨脱特殊的职业人。人背物资,翻嘎隆拉山每斤 5 元,过了山这边,每斤 25 元;背生猪钱多些,150 元一天。马驮则是 14 元一斤。墨脱干部的办公费里,就有一项“背夫费”。

墨脱人有三件宝:雨衣、手电和拐杖,当地人最大的本事就是能走路。当地有民谣说,其他地方有贵贱之分,这里无论县长还是村民脚板不分贵贱——都得走路。

在干部许晓珠的记忆里,3 年援藏自己徒步进出墨脱 14 次,而路上遇到的墨脱人,更让他感动。

有一次,他在过一个塌方路段时,碎泥石沙滚落而下,门巴族向导欧珠眼疾手快,一把将他拽倒并用身体护住,石块就从欧珠头顶上跳跃而下。他向欧珠道谢,欧珠却憨厚地说,这是当向导该做的。第二次路遇一个少年,背着沉重物资,步履蹒跚,他搭手想帮忙,那少年却拒绝了,说是自己挣学费,不想被人分运费。“一问,那孩子才 9 岁啊!”

“孤岛”里的故事,那些细节总是让未曾经历的人难以想象。

几年前,在墨脱达木乡小学,全校 100 多个学生,二层教学楼看上去很新,却无门窗。藏族校长红星在当地任教 7 年,他无奈地说,援藏资金帮助修建了新教学楼,但门窗还没运进来。

在墨脱的客栈里,也总能听到各种离奇的故事。

“四海旅馆”的老板是一位来自四川的小伙子,他见多了来往的“驴友”。“这么多年来真正没请背夫自己一个人

走进来的,只有一个来自北京的女孩子,身高不到一米五!走进墨脱年龄最大的是个老人,他 76 岁了是请人背着进来的,只是为了捐 65 万元,要在背崩乡修一座小学。”

“一点高兴都没有”,“修了五年,天天都在干不成、想办法、干不成之间恶性循环,能高兴才不正常。”

通车了,墨脱人喜悦,而筑路人却内心复杂。

程春明在墨脱公路磨战了 5 年。5 年,艰难、煎熬、痛苦,都无法完全准确地总结这段日子。所以,结束的時刻终于来了,他却发现,“一点高兴都没有。”

建设条件有多艰苦?作为武警交通一总队二支队墨脱项目部主任的程春明说:“我们在川藏公路海拔 4685 米修海子山隧道时还军歌嘹亮,到这里却真的是熬哭了。”没有电、没有手机信号,一封闭就是 10 个月;半年雨季、半年冰天雪地;雨季天天下雨,穿着雨衣干活,戴着防蚊面具干活;冬天四处白茫茫,连上厕所都找不到方向,房檐下挂着 1 米多长的冰柱子,要戴着头盔过房檐——工人们都干疯了,技术员也干疯了,大伙自嘲“领工资的囚犯”。

10 月 31 日 5 时,大雪几乎下了整整一夜,雪花还在飞舞。程春明和战友早早起了床,“一夜都没睡好,天气一变,这心里就不踏实。”程春明负责带领队友打通嘎隆拉隧道,描述 5 年来挖隧道的日子,“与天斗,与命争。”

墨脱公路项目办主任邹宗良介绍,此前墨脱公路不通的主要原因是“南通北阻”。“北阻”即指嘎隆拉隧道。嘎隆拉雪山每年 10 月底至 11 月中旬开始积雪,到第二年七八月才化完,每年只有 3 个月的不冻时间。为此,只能以打通隧道的方式贯穿嘎隆拉雪山。

徒步翻越横亘在墨脱和波密县之间的嘎隆拉雪山至少要 7 个小时。每年只能依据季节、气候分段通行,通车时间很短。而现在,嘎隆拉隧道通车后,走出来用的时间则不到以前的十分之一。

“天气不好,就害怕发生地质灾害。”程春明说,大断层、强岩爆、高纵坡、强涌水、浓烟尘,各种极端的工程难题都经历了。

嘎隆拉隧道被喻为“三高”隧道,地处高地震烈度、高地应力、高海拔寒区,隧道坡度为 4.1%,是国内坡度最大的隧道,也是墨脱公路的关键控制性工程。

“这么一条‘不三不四’(三级四级)的路,修了 5 年,天天都在干不成、想办法、干不成之间恶性循环,

能高兴才不正常。”程春明矢口否认他的成就感。可是,他也说,如果在死的前一秒回想工作画面,那一定是在墨脱公路。修路 20 多年,跑遍大半个中国,参加过青藏铁路、川藏公路等艰险工程,他和他的队伍觉得最难的路也不过如此了,可到了墨脱才发现,挑战前所未有的。

材料员崔智 5 年里,100 余次翻越嘎隆拉雪山。“从山上滑倒,翻滚下来;走着走着就辨不清方向了。”崔智回忆与死神擦肩而过的阵阵心悸,就在正式通车这天,他走在隧道尽头,把脸贴在墙壁上,咧着嘴肆无忌惮地哭喊着,“妈,今天要通车了,你来墨脱看看吧。”

2009 年 11 月,传来母亲去世的噩耗,崔智双目紧闭,默然无语,没有停下运送炸药的脚步。今天,他再也不想刻意压抑心底的遗憾。第一次直白地说:“就想带她老人家一起看通车。”

天路旁,一面经幡祭奠着一条生命。“你知不知道,我们的武警战士上来修路前,都是写好了遗书的?”

只是一条路,能有多难?

程春明接到任务时,做好了思想准备,即便如此,犹如 50 年的 5 年中,经历的种种依然让他无法释怀。“你知不知道,我们的武警战士上来修路前,都是写好了遗书的。”程春明说着,指着远处玛尼堆上的经幡,一时无语。

在嘎隆拉隧道工地,看守人达仁桑珠屋后的山包上,玛尼堆上插着 50 多面经幡。他在嘎隆拉呆了 10 多年,目睹许多人因为翻雪山而丧命,一面经幡祭奠着一条生命,愿其安息。“嘎隆拉隧道通了以后,就再也不会有人因为翻越嘎隆拉雪山而丧命了,这让我心里感到平静。”

2011 年 3 月 24 日,正在建设的墨脱公路遭遇了 30 年一遇的冰雪灾害带来的大雪崩,造成在墨脱公路施工现场的 100 多名务工人员 and 群众被困。

公路 K16 处,雪量达 600 立方米,“用这些雪垒砌 100 米见方的立方体,能搭成 200 层楼的高度”。西藏自治区交通运输厅重点项目管理中心副主任邓超称。

记者看到这段路附近要比其他地方视线都宽阔,山上能看到一些断了的树木。“树林在雪崩后都不见了,直径 1 米 2 的大树被气浪拦腰截成 3 段,树木的树皮被全部剥光,至今还没有恢复。”邓超用手比划着大树的直径。

大面积的雪崩遮盖了整个工地,两座库房中的一座大半被压垮,现场的施工机械、车辆被严重损毁。一位藏民这样描述,“一名工人正在清理积雪、整理器材。一声巨响,眼看着一根横梁被大雪压断坠落,人也被雪埋了。”毁灭性的灾害致使隧道洞口临时设施、施工机械设备、施工材料、施工驻地等全被摧毁,死亡 6 人。

据悉,墨脱公路全线有 27 处雪崩点,大规模的就有 9 处。雪崩稳定后,项目部先后投入了十多台大型设备、近 200 人清理积雪,历时两个多月才开辟出一条通道。

“工地被雪夷为平地,一台奔驰 1200 千瓦发电机,被雪崩向北推移了 100 余米。”亲历者邹宗良指着当时的雪崩现场说。

5 年里,他经历了无数次雪崩,次次惊心,“雪崩来临时,有一种无形的巨大力量,气浪瞬间就把树木、工房全部吹倒”。

而在公路 K16 的前方,K18—K19.5

公里处是特大型冰川泥石流常发路段。仅 2009 年、2010 年两年,就发生过 8 次大型泥石流。

2010 年 7 月 1 日,K18 公路上方,三四十吨的巨石从山上滚下来,路一下子就没掉了。“石头在谷底滚动,发出巨大声响,加上周边洪水的声音,在山间回荡,让人胆战心惊。”邹宗良经历的冰川泥石流、雪崩,已经超出了记者的想象范围,但记者驱车一路上,还能看到一些被泥石流和雪崩等灾害毁掉的施工机械,它们扭曲的钢铁外壳是对那一场场灾难的白描。

这样的经历给邹宗良留下深深的心理阴影,做恶梦是常有的事,恐惧追赶着人从梦中惊醒,然后自言自语一句“又做梦了”,算作自己对自己的安慰。

正如程春明说的那样,记者曾经看到一份关于抽调武警官兵到墨脱公路的文件中明确规定,凡是独子、身体有病、没有高原施工经验的,一律不能去。可是申请参战的官兵中就有 80%是独子,许多官兵上工地前不仅写了请战书,还给家人写下了遗书。

那些简单的遗书里,没有华丽的辞藻,看到的人却总会立刻被打动。然而,真的,有些人的遗书变成了真正的遗书。

“花了 80 万,死了 8 个人,修了 8 里路”。历史上 5 次修路,200 多人长眠墨脱。

117 公里长的墨脱公路,无疑是一条真正的“天路”。

约 20 年前,一位记者曾这样记述去墨脱:嘎隆拉雪山似乎永无尽头,随时都有坠入深渊之险。更要命的是路上已有一些积雪,每当卡车打滑时,我就会不自觉地闭上双眼,作听天由命状。我后悔上车前没能带瓶老白干,喝个烂醉如泥,不省人事。等到了 72 公里处新修钢架桥头,我脆弱的神经终于到了崩溃的极限,干脆独自跳下步行……

自上世纪 60 年代,国家就开始尝试打通这条“天路”,半个世纪来,5 次修建,屡遭雪崩、泥石流这样的飞来横祸。为了打通这条“天路”,200 余名筑路人长眠于此,平均每公里牺牲近两条生命。

1965 年,拉萨市试图打通沿帕藏布江、雅鲁藏布江通往墨脱的道路,俗称进入墨脱的沿江路。动员民工 700 余人,在帕藏布布江上修建了一座简易悬索吊桥,继而开挖路基,但因太难太险而被迫停工,结果是“花了 80 万元,死了 8 个人,修了 8 里路”。

从 1975 年再次动工至 1981 年停工,历经数次灾难,共通约 100 公里,耗资 2538 万元,施工中牺牲 34 人,重伤近百人。所建工程除扎木大桥及扎木至嘎隆寺段尚能使用外,其余路段损毁严重,无法使用。

1993 年 10 月,初具公路雏形的“毛路”打通至墨脱县城,整个续建过程历时 5 年,总共牺牲 11 人。

1994 年 2 月 1 日,在扎木镇举行了墨脱公路“初通”庆祝大会,几辆解放牌汽车在当地开进墨脱县城,全城轰动。可是,汽车跌跌撞撞驶入,却因为随后到来的塌方和泥石流,再也没驶出城。

中交二公院墨脱公路设计代表组成员徐运良说,几次失败的修路经历,让很多人都死了心。大家开始筹划,能否为墨脱选一条新的好线路?

从 2001 年起,墨脱公路选线组正式工作。他们共选择了 8 条能够进出墨脱的线路,每一条线路都实地跋涉,反复勘测。后来,把能够进入墨脱的线路由最初的 8 条筛选至 3 条,因生态保护等原因,最后又优化至 1 条:那就是改建老扎墨公路。专家们试图为墨脱勘探出一条新的、一劳永逸的公路,但最后的事实证明,这只能是个美好的愿望而已。

直到 2008 年 10 月,国务院常务会议批准墨脱公路立项建设,国家全额投资 9.5 亿元。工程先后跨越波斗藏布江、金珠藏布江等 6 条江河,以隧道穿越嘎隆拉雪山,经米日和马迪村到达墨脱县城莲花广场,路线全长 117.278 公里,其中嘎隆拉雪山实施 3315 米隧道新建方案,与原翻山路段相比,可缩短里程约 24 公里,不仅能有效避免雪崩等公路灾害对交通的影响,还将年通车时间由原来的三四月提升到八九个月。

墨脱公路,对几代筑路人来说充满了爱与恨。

未来,这条公路对维护它的人来说,或许依然如此。

站在公路上,墨脱县交通局局长李伟不无担忧地说,

“路通了,为保畅通,墨脱的养路工也将是工作最苦的。”

“嘎隆拉隧道一通,网购热潮立刻接踵而至。”

墨脱公路通了。

对那些担负着责任的人来说,责任依然无法卸下。

对那些生活在墨脱以及对墨脱的神秘之境充满憧憬的人来说,则是不折不扣的好消息。

过去,孤岛似的墨脱,物价水平却极高。

“一个罐头 20 元,一包红塔山香烟 20 元,1 只鸡 150 元,一盘素炒土豆丝 25 元,一盘土豆炒肉丝 50 元。”墨脱县政府工作人员告诉记者,“如今,路通了,物价水平可以下一半。”

由于运输困难,墨脱一直存在着“背夫”的行当。“盖房子的钢筋、水泥,都是我们背进来的。”门巴族青年旺家因家里穷从 16 岁起就当背夫,“钢筋得先从县外用机器轧成卷,背夫背进墨脱后,再用骡马把钢筋拉还原,再用锤子敲直。”旺家回忆时还不忘开玩笑,“不敢再重活一遍,当背夫的日子太苦了,怕了。”

31 岁的门巴族小伙子全红,对未来的生活则充满了希望。

全红的农家乐就开在著名的雅鲁藏布江大拐弯处。“我希望路好了,有更多的人能进来,农家乐的生意就能好一些。”全红盘算着把农家乐扩大一些,这样,到了明年旅游旺季时,就能接待更多的游人。

公路建成后,人性的本能使得墨脱人有了更为强烈的向往现代生活的冲动。

2009 年墨脱县邮政局成立,2011 年 9 月开办储蓄业务,12 月有了第一台自动取款机……由于公路建设的推进,最近又出现了新的业务。

墨脱县邮政局的门巴族副局长阿迪达瓦说:“嘎隆拉隧道一通,网购热潮立刻接踵而至。女人们成天上淘宝购物,也让家里的男人感受到了什么是‘一人淘宝深似海,从此钱包是路人’。”谈到送货的速度,他说:“只要不封山,一般只比山外面晚两三天,墨脱公路全线正式贯通,以后速度还会更快!”

通车仪式上,33 岁的索朗平措背着一堆竹筐、竹垫子、竹篮子,站在人群中格外显眼,“路通了,旅游的人就能进来了,我们这儿的好东西就能卖给游人了。”

索郎平措是巴登村人,墨脱的气候特别适合竹子生长,“我们这里竹子弹性好,编织不容易断。”他拿起一只垫子塞给记者,俨然已经学会了推销,“你带一个回北京,坐着可舒服。”

索朗平措笑着露出洁白的牙齿,眼中映着奔往幸福的墨脱公路,那条平均每公里近两条生命筑就的“天路”。



由于特殊的水土特点及防止安全事故考虑,墨脱公路在一些路段仍然采用砂石路面,一遇雨雪天便泥泞不堪。 本报记者 于宛尼 摄



10 月底,进入墨脱的必经之地——嘎隆拉雪山隧道外已经开始下雪。原来翻越雪山的老公路,在隧道上方依稀可见。 本报记者 于宛尼 摄