

□ 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

“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,墨脱特有的皂石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石锅里蒸腾、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“白隔白马岗”。

“山顶在云间,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。

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,奇奇特特的各式藤索桥梁,叫不上名字的植物……墨脱的风光可谓广袤绝境,其实用什么样的形容词来形容它都不过分。

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,来自墨脱县的白玛玉珍不顾泥水的浸渍,奔跑起来,开心得像儿时过年似的。

26岁的白玛玉珍是门巴族人,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,沿着弯曲弯弯的盘山路一路下坡,渐渐仿佛进入另一个世界。扑面而来的温润空气,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



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

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,路一下子没了。“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上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,任听天由命。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隆藏布江、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,在帕隆藏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,粗通约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“天路”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,几辆解放牌汽车从当地开进墨脱县城,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,再也驶不出城。

中交二公院墨脱公路设计代表组成员徐运良说,几乎每次失败的修路经历,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条能够进入墨脱的线路,每一条线路都实地跋涉,反复勘测。后来,能够进入墨脱的线路最初8条筛选至3条,因生态保护等原因,最后又优化至1条;那就是改建老扎木公路。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,不仅能够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个月提升到八九个月。

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,物价水平可以下来一半。”

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。”门巴族青年旺尕从家里穷到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。”旺尕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。

“我希望路好走了,有更多的人能进来,农家乐的生意就能好些。”全红盘算着把农家乐扩大一些,这样,到了明年旅游旺季时,就能接待更多的游客。

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迪阿达瓦说:“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,旅游的人就进来了,我们这儿的好东西就能卖给游人了。”

索朗平措是巴登村人,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,“你带一个回北川,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”。