

## □ 特稿 49

## 回到西藏,甲子越千年

■ 本报记者 于宛尼

通往世界第三极的道路,充满了艰险与美景。

为了筑路,几千筑路者长眠于此。一条条道路,又为西藏百姓的生活,带来翻天覆地的变化。川藏公路、青藏公路通车60年,筑路者用另一种方式,向自己的青春致敬。



四川省甘孜州内 318 国道。 小祥斋/CFP



卓玛和母亲在川藏公路边卖酸奶。本报记者 于宛尼 摄

7月28日,19岁的黄河在西藏布达拉宫广场前,给家人打电话,“骑车29天,我到拉萨了,爸爸,我是一名真正的男子汉了!”黄河与同伴骑行川藏公路(318国道),一路颠簸,一路荆棘,在途中感受到了风霜雨雪,冷热交替,一天四季的气候变化,领略了平原、高山、峡谷、河流、草原等迥然不同的景象。

黄河将这次骑行川藏公路作为自己的成人礼,因为路途凶险,意志在一次次想要放弃时打磨。

森林、冰川、雪山、湖泊等颇具特色的风光,在骑行者看来,美景与艰险并存,才因此对人生、对世界的体会升华。而这一切,在公路建设者面前,却更多地演化成了地质灾害、公路病害,成为塌方、泥石流的多发地区,甚至是建设者们失去生命的推手。

7月26日,在拉萨市川青藏公路纪念碑前,一场简朴的献花仪式悄然举办,川藏公路、青藏公路通车迎来第60个年头。今年,又恰逢“对口支援西藏”政策实施20周年,一批交通援藏干部匆匆赶回自己的“第二故乡”,向两路建设中牺牲的前辈们表达心中的敬意,他们每一次俯身也是“致青春”。

河南的李秀梅走到川青藏公路纪念碑前,跪在地上,久久没能起身。这是她来拉萨唯一的心愿,“60年前,我到舞阳动员过一批人到西藏修路,他们中的牺牲在了西藏,多年来,我一直想来祭拜他们,他们每一次俯身也是‘致青春’。”

1950年~1954年间,从四川雅安至西藏拉萨之间2255公里的深山峡谷间,形成了一个散发着革命英雄主义的流动工地,数万人在此筑路,3000多人长眠于此。

电视中播放着西藏角笼大坝专题片,全国劳模、湖北省交通规划设计院高级工程师陈刚毅目不转睛地看着,他关心这座被誉为“西藏第一跨桥”的现状,作为一名援藏干部,7次化疗都未能阻止陈刚毅4次进藏的步伐,正是因为建设这座大桥。

一批批援藏干部,踏着川藏公路、青藏公路来到西藏。陈刚毅说,“想回西藏看看,再摸摸那座桥。看看那些老朋友。”这几乎是所有援藏干部的意愿,回到拉萨,回到西藏!

**川藏公路的修建,是中共中央和平解放西藏布局的一部分。当时,西藏与内地之间只有一条茶马古道**

川藏公路,自四川成都到西藏拉萨,全长2416公里。1950年4月动工修建,因公路经过冰川、森林、流沙、泥石流、地震等特殊地带,工程艰险举世闻名。

2014年7月20日~26日,记者驱车从成都出发,重走川藏公路(318国道),沿途翻越二郎山、折多山、雀儿山等14座大山,跨过大渡河、雅鲁藏布江、金沙江、澜沧江、怒江、帕隆藏布江、拉萨河等10多条河流。

沿途险路,每日都有意想不到的情况发生。而64年前,修筑川藏公路同样充满波折。

1950年4月,进藏先遣部队到达甘孜,携带的粮食已经吃完。遵照毛泽东“进军西藏,不吃地方”的指示,先遣部队不得不靠挖野菜、逮麻雀、捉地老鼠充饥。

1950年10月的昌都战役,把西藏当局逼到了谈判桌前,但先遣部队的粮荒困境没有丝毫改变。李国柱是当时部队炊事班的,“在困难的时候,战士们一天只能喝4两代食粉熬成的糊糊。”

《中央人民政府和西藏地方政府关于和平解放西藏办法的协议》(俗称“十七条协议”)于1951年5月23日签订后,进藏先遣部队于当年9月9日到达拉萨。由于当地既不通航又不通车,加之西藏当局不卖军队粮食,先遣部队一直处于挨饿的状态。西藏当局的主要负责人鲁康桂放出话来:“解放军不走?饿也要把他们饿走。”

从当时的文件中,能够看出中央对于修筑康藏公路的急迫态度。

“十七条协议”签订后,毛泽东发布进军《训令》,对公路的修筑期限做出了指示:“力争于明年年底完成。”4个月后,他不得不对这一说法做出修正:“明年修通是不可能的,也许需要两年至三年才能修通。”

1951年夏,西南军区司令员贺龙主持召开筑路会议,提出一定要在1954年把汽车开到拉萨。

这个期限被分解为几个阶段:1950年9月1日之前通车甘孜;1952年通车昌都;1953年完成400公里;1954年通车拉萨。

然而,1954年在波密地段发生的超大洪灾,洪水冲毁了31.5公里的已成路基,加上半毁的部分,受影响的路段总长达50公里。

在为总结这次事件而召开的嘉龙坝会议上,18军54师师长于炎林说:“共产党人说到就能做到,公路一定可以通到拉萨,但不是在1954年,而是1955年、1956年。”川藏公路自立项起,关于工期和质量之间的矛盾就未曾停止过。但军区领导仍然决定1954年要通车拉萨,

“粗通也可以。”

今天,重新审视川藏公路之于西藏和平解放的意义时,西藏自治区党委副书记、自治区主席洛桑江村在交通运输部西藏交通运输工作座谈会上直言,“当时,西藏与内地之间除了人走马背的茶马古道,没有一条能为进藏部队迅速提供补给的道路。川藏公路的修建,是中共中央和平解放西藏布局的一部分。”

**藏民以前没见过汽车,管它叫“铁牦牛”,问它一天吃多少草。筑路部队带来的新气象,让藏民对内地的认识渐渐清晰**

吴顺山是中交第一公路研究院的工程师,参与了多次川藏公路治理工程设计、风险评估工作,20年来,30多次进出西藏。

1954年12月通车时,路面是土路,由于国力有限,当时能省的都省了,现在看来的却是“粗通”。不过这条路仍是建国初,政府投入最大的一条公路。“历史资料显示,这些钱可以买1300架喷气式战斗机;按照成都的市价,可以买30亿斤粮食。政府希望花如此代价建造的一条公路,不要仅作为战时之用。”吴顺山说,“地质条件太复杂,60年来,筑路工、养路工时刻为抢通、保通煎熬着。”

从雅安开车前往四川甘孜地区,这段路是四川盆地向青藏高原的过渡区,海拔快速爬升。很多记者在车上开始头痛,心跳加速。

二郎山,高呀么高万丈,古树荒草遍山野,巨石满山岗,羊肠小道难行走,康藏交通被它那个被它挡……

二郎山是康藏公路翻越的14座高山的第一座,海拔3213米,“古树荒草遍山野,巨石满山岗”,一六二团的士兵,挖稀泥,清塌方,炸顽石,修路面,只用了两个月的时间,修好了二郎山的道路。狭窄的盘山小路,常常让运输车司机们后怕,稍有不慎就会丧命。

“车上二郎山,如闯鬼门关。万幸不翻车,也得冻三天。”这首民谣道出了司机们对这段路的恐惧。上世纪70年代末,李永林正在读初中,他家住在当时的昌都运输公司大院内。“那时不就会听说哪个挺熟悉的人掉到山下去了,偶尔也会看到有汽车的残骸被运回来。”

李永林回忆起那段日子,声音小了很多,“太险咯!太惨咯!”

为了打破这个死亡魔咒,1996年7月,全长4176米的二郎山隧道开工建设,李永林参与其中,建成通车后,使得雅安到康定的时间从10多个小时缩短为四五个小时。只是,冬天隧道周边的薄冰仍让很多司机翻车。伴随芦山地震灾后重建,2012年,新的隧道正在缓缓穿过二郎山。“隧道里挖出的主要有页岩、砂岩和灰岩,是较好的建筑材料,我们就近把土石方运到新沟互通的基础建设上,一举两得。”李永林参与新老二郎山隧道两次建设,他说,未来,早晨成都出发,中午就能吃甘孜州的松茸了。

每一条道路通车后都会带给当地翻天覆地的变化。上个世纪,公路修通的地方,汽车过来了,各式各样的物资也随之丰富起来。藏民以前没见过汽车,管它叫“铁牦牛”,问它一天吃多少草。筑路部队带来的新气象,让藏民对内地的认识也渐渐清晰。

1954年10月,川藏公路修到林芝。林芝山坡上有几间民房,有棵很大很古老的树,尼洋河的河滩上有部队搭的一些帐篷。全国劳模李成松退休前是拉萨第二人民医院的院长,他的岳父修建了川藏公路。1966年,李成松和夫人从华西医科大学毕业分配到西藏军区的医院工作。“从成都出发,行走川藏公路一个月才到拉萨。”李成松说,道路两侧常常有一些没有名字的墓碑,每到一个兵站,我们都要因为筑路牺牲的人们扫墓。

通车后的八一镇上有一家毛纺厂,毛纺厂的西面是西藏印刷厂。“两个工厂烧锅炉的燃料,是汽车队沿着川藏线到色季拉山上砍树,拉回来当燃料。

在色季拉山与八一镇之间,有一个几百人的小村,叫巴吉村。1984年成为该村村主任的桑杰,开始瞄准村边的川藏线,寻找第一桶金。

1992年,八一镇附近开始大量砍伐森林,并把木料运到外面去。前些年稍有积累的桑杰花4.5万元买了一辆汽车,开始往拉萨和波密跑运输。“当时对藏民的贷款政策比较宽松,想贷款基本上都能贷到。”

在桑杰的印象里,此时的川藏线,还是一望无际的土路。“整个路段没有一个补胎的。”

桑杰把一车木料从八一镇拉到拉萨,能挣到1500元。回来时帮人捎点水泥,运费也有五六百元。这一来一回,他需要花3天的时间。

但如果从八一镇往波密的方向走,路况就有些差,一路上常有

塌方。在没有遇到塌方的情况下,桑杰两天能打个来回;若遇上塌方,则归期难定。并且,从7月份开始就没法跑了。“翻车的多得很。”虽然去波密比去拉萨少近一半的里程,运费却是一样。

桑杰跑运输挣了钱,村里人纷纷效仿。这个人口只有八九十户的小村庄,在上世纪90年代中期拥有汽车40多辆,成为远近闻名的“汽车村”。

距离巴吉村不远的公众村,村民也因为做运输生意、砂石生意而致富。这个村子是远近闻名的“电话第一村”,2003年全村住户都安上了电话。如今,矗立在川藏线西端的八一镇,借助便利的交通,逐渐发展为一个集劳动力、农副土产、工业用品和日用消费品市场为一体的物资集散地和交流中心。

**通麦天险,号称“通麦坟场”,是川藏线最险的一段路,在波密和八一之间,全长14公里,这段路平均要走两个小时左右。这里号称“世界第二大泥石流群”,“川藏难,难于上西天”**

青藏铁路通车之前,在西藏的交通格局中,川藏与青藏公路并驾齐驱,各占进出藏货运量的45%左右。洛桑是一名司机,上世纪90年代过波密跑车,在“通麦天险”,他曾眼睁睁地看着一辆从昌都过来的汽车翻入深谷,车上20多人全部遇难。“跑这个路段,十有八九会遇到交通事故。”每次开车到此,洛桑都要先抽一根烟,让心平复一下。

通麦天险,号称“通麦坟场”,是川藏线最险的一段路,在波密和八一之间,全长14公里,这段路平均要走两个小时左右。这里号称“世界第二大泥石流群”,“川藏难,难于上西天”。行走在川藏南线,沿线的山体土质较为疏松,且附近遍布雪山河流,一遇风雨或冰雪融化,极易发生泥石流和塌方,故通麦、排龙一线有“死亡路段”之称。

即便在连续晴朗的日子里,这里的路面仍显得泥泞不堪。大于90度的弯道随处可见,且上下起伏巨大。司机在拐上一个弯道时,很担心迎面开来一辆车。很少有路段能并排走两辆车。对面来车时,双方都需要机灵地寻找会车点。路的一侧是湿漉漉的大山,另一侧是深达数米的江面。

在实施大规模整治之前,山洪、泥石流等灾害影响了川藏公路功能的发挥,川藏线每年最短也有1个多月封路的时间,长的则接近半年。那些原本走川藏线的货物,也不得不分流到其他的线路。

1991年6月,国家计委《关于川藏公路整治工程项目建设书》立项。从当年中坝段水毁整治工程开始,打开了全面整治、改建川藏公路南线的序幕。(1954年通车的川藏公路被称为北线,也称317线;1958年改造后通车的川藏公路被称为南线,该线绕过了甘孜和昌都)。这些项目涵盖了这条公路上的几十个塌方、泥石流路段,还包括多个路段的沥青路面改建工程。

从1994年中央第三次西藏工作座谈会确定实施对口援藏政策,短短20年时间,援藏干部带着各类技术投入到建设生产中。交通运输部公路科学研究院书记杨文银是第二批援藏干部,在西藏自治区担任交通厅副厅长一职,“援藏期间,我有一半时间在川藏公路度过,回来做梦时还在川藏路上抢险。”

2000年4月9日,西藏波密县易贡乡发生世界罕见的巨型山体崩滑,形成宽约2500米,平均高约60米,体积约3亿立方米的滑坡堆积体。堆积体将易贡藏布江拦腰截断,上游易贡湖水位急剧上涨,蓄水近30亿立方米。

杨文银在易贡乡抢险指挥部,一干就是两个月,武警水电部队承担开渠泄流的任务,2000年6月12日,易贡湖水全部下泄。然而,6月11日,易贡湖下游(约20km)国道318线上的通麦大桥垮塌,大约有10公里的路基冲毁,318国道中断交通。大批车辆淤积在垮塌的大桥附近,动弹不得。

“在最短时间内修复路基,修建一座临时保通桥梁,确保当年底前恢复交通。”时任西藏自治区党委副书记的杨传堂作为抢险指挥部总指挥作出这样的决定。但是,修桥的钱从哪里来?

西藏公路建设实行国家全额投资,这是全国只有西藏才有的优惠政策。但面对修建临时保通桥,却没办法依赖国家资金。“西藏也没有这笔钱。”最终,考虑到现实需求,作为对口援建的交通部决定,这次抢修的工程资金全部由部里凑齐。

抢修后通车的桥梁,又支撑着这条路线的顺畅整整12年。

2013年8月3日,武警2支队的汪林如往常一样执行保桥任

务,“每辆车不得超过10吨,桥上保持单车通过。”当汪林放行一辆货车驶过桥体中间时,“哐当、咔嚓”几声巨响,通麦临时保通桥垮塌。汪林呆在那里,不敢相信眼前的一切,“每天和这座桥相依为命,比情人还亲密,怎么就塌了呢!”

经调查,桥梁坍塌属于年久寿命到了,非超载、超重。“一座临时性工程,用了12年多,够本了。”杨文银说这话时,带着对自己当年面对临时保通桥依然严格把关的小小自豪。

今天,重新修通的通麦河沿岸,车辆排成绵延数公里的长龙等候过桥,全国各地的车牌同一时间出现,道路周边各类超市、饭馆林立。

郑楠从康定开车去拉萨,“早上6点就排队了,已经1个小时过去了,还没挪到桥边。”

这样的路况,让援藏干部芮斯瑜几近崩溃,“走一次通麦大桥,我便真的体会到西藏与广州的差距了。”芮斯瑜2012年来到西藏,此前刚刚结束港珠澳大桥的风险评估工作,“每天的生活半径就是14公里,从便道到新修的桥、新隧道的工地上。”芮斯瑜负责新通麦特大桥、迫龙沟特大桥以及数座隧道,来西藏两年间,他还没去过拉萨。

新桥的修通是目前一切工作的重点,芮斯瑜顾不上其他。“通麦特大桥的主塔马上就要开始铺设主缆,而迫龙沟特大桥预计今年内完成桥塔施工。到2015年底‘通麦天险’将成为过去。”

对口援藏20年来,交通运输部落实国家投资830亿元,安排交通援藏项目16个。18个对口援藏省市交通运输系统安排援藏项目350多个,落实援藏资金2.38亿元。

**藏族还有一个美丽的传说:不管是谁,只要找到了八瓣格桑花,就找到了幸福。而作为来自南京的援藏干部王文生来说,哪里有路,哪里就会遇见幸福**

跨过通麦天险,天边一道彩虹乍现,映着格桑花,分外绚烂。“格桑”在藏语里是幸福的意思,所以格桑花也被称作幸福花。不管是谁,只要找到了八瓣格桑花,就找到了幸福。

而对援藏干部王文生来说,哪里有路,哪里就会遇见幸福。

20年前,王文生援藏担任墨竹县委副书记。他听说,有村里人做陶器,用的是当地山上的一种土上釉。他敏锐地意识到,这种土上釉,被确认为全县发展找条出路。

王文生和村民连续三天寻找这种能上釉的山土,终于发现了一种土质富含铅锌,被确认为非常珍贵的矿石资源。

然而,20年前,穿城而过的318国道还没通,县城里几乎没有一条像样的路。再好的资源,都没办法运出去变成钱。王文生立刻决定——修路。

那时候,刚上高原的人,还不适应高原反应,走路都喘得厉害,对于修路,却一点也不含糊。王文生天天住在路边当监工,钢筋的宽度、厚度,全都要符合标准。

南京路修好后,当地藏族群众特意放了鞭炮,庆祝全县有了第一条柏油马路。有了路,物资运输渐渐步入正轨。正是因为有了路,墨竹县城区域不断壮大。

据了解,在西藏农牧民们最热门的行业就是家庭旅馆、运输公司。对口援藏20年来,以国道109、214、219、317、318线为代表的入藏主干道已经全面升级为柏油路,西藏自治区也有了“三纵、两横、六个通达”公路网络的主骨架。

“我们引进了德国、瑞典的啤酒制造设备,定位高端。以前,啤酒销售只能依靠铁路运输,现在西藏的公路越修越好,我们大订单用火车运,小订单用汽车运,实现了门到门运输,销量大增。”拉萨啤酒厂总工程师布次仁说,“我们要把啤酒