

“时代楷模”其美多吉先进事迹报告会发言(摘登)

雪线邮路是我一生的路

其美多吉

1963年，我出生在德格县龚垭乡，家里有8姊妹，我是老大，那时家里十分贫困，初中没读完，我就回家干农活了。小时候，我们那里很少见到汽车，路过的，主要是绿色的军车和邮车，每次我都会追着跑。18岁那年，我买了一本汽车修理的书，慢慢琢磨着学会了修车和开车，在家乡还小有名气。

1989年10月，德格县邮电局有了第一辆邮车，公开招聘驾驶员。我会开车，还会修车，被选中成了全县第一个邮车驾驶员，感觉特别光荣。

10年后，单位把我调到甘孜县，跑甘孜到德格的邮路，这是我们甘孜海拔最高、路况最差的邮路。这条路，大半年都是冰雪覆盖。冬天，最低气温零下四十多摄氏度，路上的积雪有半米多深，车子一旦陷进雪里很难出来，积雪被碾压后，马上结成冰，就算挂了防滑链，车辆滑下悬崖，车毁人亡的事故也时有发生。夏天，也会经常遇到塌方和泥石流。山上的碎石路，很容易爆胎，换轮胎特别费劲，近百公斤的轮胎，换下来要一两个小时。每次轮胎换好，人已经累瘫了，嘴里一股血腥味。

在邮路上，我们最害怕的就是遇到“风搅雪”，它就像海上的龙卷风、沙漠的沙尘暴，狂风卷着漫天大雪，能见度极低，汽车根本无法行驶，全靠一步一步摸索探路。有一次，我的同事邹忠义，在山上遇到了“风搅雪”，邮车滑到了沟里。他爬出邮车背着机要邮袋，连走带爬了6个多小时，找到救援时，双手已严重冻伤。直到第二年雪化了，邮车才被吊上来。

我们每一个邮车驾驶员都被大雪围困过，当过“山大王”。被困山上时，寒风裹着冰雪碴子，像刀子刮在脸上，手脚冻得没有知觉。晚上，为了取暖和驱赶狼群，我们只有生火，单位培训告诉我们，人在，邮件在，紧急情况下，除了邮件，什么都可以烧，最困

难的时候甚至连备胎和货箱木板都拆下来烧过。有一次遇到雪崩，我和同事顿殊用水桶和铁铲，一点一点铲雪，两天两夜才走了1公里。同事德呷，曾经被困过整整一个星期。所以，我们每次出班，都会准备两三天的干粮。

有人跟我说：多吉，你不是在开车，而是在玩命！其实，我也知道生命的宝贵，因为我们都知

道，生命不仅是自己的，也是家人的、单位的，我们永远都把安全放在第一位。值得骄傲的是，我们车队从未发生一起责任事故。

在邮路上，孤独是最难受的，有时可能半天遇不到一个人，一辆车，特别是临近春节，几乎看不到车，我就更加想家，想家的时候，我就唱歌，唱着唱着我就唱不下去了……别人在家跟父母、子女团圆，只有我们开着邮车，离家越来越远。30年来，只在家里吃过5次年夜饭，我觉得自己不是一个称职的丈夫和父亲。但我知道，乡亲们渴望我们从我们送去的报纸上了解党和国家的政策，盼望亲人寄来的信件和包裹。乡亲们都说，每当看到邮车，就知道党和国家时时刻刻关心着这里。所以，再苦再难，我们的邮车都必须得走。

“别人有困难，我们一定要帮，不能把邮路的优良传统丢了。”这是一代代邮运人传下来的一句话。我从未忘记。

1999年的冬天，我看到一辆大货车停在雀儿山的路边，我赶紧下车询问。司机拉着我的手说：“我们是去拉萨的，车子坏了，困在这已经两天了，求你帮帮我们。”过去藏区交通很落后，货车载人是常见的事，那辆车上有30多个人，有老人、妇女和小孩，他们非常的焦虑。我一边安慰他们，一边赶紧帮他们修车。经过反复尝试，终于找到了问题，修好了车子，他们都非常高兴，围着我，用最朴实的民族方式为我祈福。

2010年6月的一天，快到雀儿山垭口，我看到一个骑行的驴友，躺在路边的石头上。我马上下车查看，那个小伙子说他只是感冒，休息一会儿就好了。可在海拔5000多米的高原上，感冒是最要命的。我看他脸色不对，坚持把他扶到邮车上。刚上车，他就昏迷了。

我赶紧开车下山，把他送到医院。医生说，如果不是及时下山，命可能就丢了。

过去，邮路上意外和危险经常会发生。2012年9月的一天，我开着邮车返回甘孜。晚上9点多，路边冲出一帮歹徒，拿着砍刀、铁棒、电警棍，把邮车团团围住，我冲到邮车前，还没反应过来，他们就一阵乱打乱砍，我昏了过去。

后来才知道，我被砍了17刀，左脚骨折，肋骨断了4根，胳膊和手背上的筋也被砍断，头上被打了个大窟窿。现在，除了脸上和身上的伤疤外，我还有一块头骨是用钛合金做的，天气一凉，就像一块冰盖在头上，晚上睡觉，必须戴着棉帽，不然就疼得受不了。

我经历了大大小小6次手术。医生说，我能保住命，已经是个奇迹了。出院后，我的左手和胳膊一直动不了，就连藏袍的腰带都系不了。作为一个藏族男人，连自己的腰带都系不了，还有什么尊严。那一刻，我流泪了。

很多人觉得，我就算活下来，也是个废人。可我不想变成废人。我四处求医，几乎绝望的时候，在成都遇到了一位老中医，他告诉我，我左手和胳膊上的肌腱严重粘连，必须先把粘连的肌腱拉开，但是这种破坏性治疗会特别痛。我说：“只要能再开邮车，什么痛我都不怕。”

老中医让我抓住门框，身体使劲往下坠，每次要一两个小时。我痛得浑身是汗，死去活来。就这样，硬是把已经粘连的肌腱，活生生地拉开了。治疗两个多月后，我的手和胳膊，居然真的可以抬起来了。

受伤期间，最担心我的，是我的妻子泽仁曲西。她一直为我担惊受怕，我最亏欠的就是她。

受伤一年半后，有一天停水了，我和妻子去提水。两个7公斤的塑料桶，我试着提了起来。那是我受伤后第一次提起这么重的东西，我很兴奋，往前走了几步，发现她没有跟上来，我一回头，看到她正在擦眼泪。那是我受伤后，第一次看到她哭。在我生命最危急的时刻，她都没有当着我的面哭过。看到她哭，我也哭了……那一刻，我才意识到，在我生命中，她是那么的重要。

身体基本恢复后，每天看着来来回回的邮车和同事们忙忙碌碌的身影，我实在坐不住了，整天想重返邮路。领导跟我说，我的主要任务就是把身体养好。但我想，是组织关心和同事的帮助给了我第二次生命，人要凭良心做事，我必须回报。直到第六次提出申请后，我才重新开上了邮车，带着一颗感恩的心，回到雪线邮路。

2017年9月26日，雀儿山隧道开通了。我开着邮车，作为社会车辆代表，第一个通过，以前过雀儿山需要两个多小时，现在只要12分钟就过去了！这条人间天路让我感叹，我们的祖国太伟大了！

30年来，我从邮车和邮件上，看到了改革开放带来的巨大变化。我的邮车从最开始4吨，换到5吨，再到8吨，到今天的12吨；邮车上装的是孩子们的教材和录取通知书、报刊和机要文件，还有堆积如山的电商包裹，我知道这些都是乡亲们的期盼和藏区发展的希望，是伟大中国梦实实在在的成果。

2016年5月和2017年4月，我两次到首都北京，代表康定至德格邮路车队领取奖牌，受到交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团领导的亲切接见。那是在大山里开车的我，做梦都没想到的。回来后，我就递交了入党申请书，现在，我已经是一名共产党员了。今年，我被中央宣传部授予“时代楷模”称号，并在人民大会堂作报告，我感到无比光荣。

我知道，我所取得的这些荣誉，不仅仅属于我们我们车队，也属于坚守在雪线邮路上下一代又一代的邮政人和交通人，属于广大藏区的各族同胞。

如今，我的最小儿子扎西泽翁，也成了一名邮运人。最小的徒弟洛绒牛拥，也可以单独开车上路了。

跑了30年的邮路是寂寞和艰辛的，但这是我的选择，从来没有后悔过。

雪线邮路是我一生的路！

(其美多吉，甘孜县邮政分公司长途邮车驾驶员、驾押组组长)

到，在我生命中，她是那么的重要。

身体基本恢复后，每天看着来来回回的邮车和同事们忙忙碌碌的身影，我实在坐不住了，整天想重返邮路。领导跟我说，我的主要任务就是把身体养好。但我想，是组织关心和同事的帮助给了我第二次生命，人要凭良心做事，我必须回报。直到第六次提出申请后，我才重新开上了邮车，带着一颗感恩的心，回到雪线邮路。

2017年9月26日，雀儿山隧道开通了。我开着邮车，作为社会车辆代表，第一个通过，以前过雀儿山需要两个多小时，现在只要12分钟就过去了！这条人间天路让我感叹，我们的祖国太伟大了！

30年来，我从邮车和邮件上，看到了改革开放带来的巨大变化。我的邮车从最开始4吨，换到5吨，再到8吨，到今天的12吨；邮车上装的是孩子们的教材和录取通知书、报刊和机要文件，还有堆积如山的电商包裹，我知道这些都是乡亲们的期盼和藏区发展的希望，是伟大中国梦实实在在的

成果。

2016年5月和2017年4月，我两次到首都北京，代表康定至德格邮路车队领取奖牌，受到交通运输部、国家邮政局、中国邮政集团领导的亲切接见。那是在大山里开车的我，做梦都没想到的。回来后，我就递交了入党申请书，现在，我已经是一名共产党员了。今年，我被中央宣传部授予“时代楷模”称号，并在人民大会堂作报告，我感到无比光荣。

我知道，我所取得的这些荣誉，不仅仅属于我们我们车队，也属于坚守在雪线邮路上下一代又一代的邮政人和交通人，属于广大藏区的各族同胞。

如今，我的最小儿子扎西泽翁，也成了一名邮运人。最小的徒弟洛绒牛拥，也可以单独开车上路了。

跑了30年的邮路是寂寞和艰辛的，但这是我的选择，从来没有后悔过。

雪线邮路是我一生的路！

(其美多吉，甘孜县邮政分公司长途邮车驾驶员、驾押组组长)

曾双全

我们道班驻扎在海拔5050米的雀儿山垭口100米处，是川藏线上海拔最高的道班，也是全国交通战线上的一面旗帜。

五道班的生活特别艰苦，经常缺水、缺电，偶尔有点蔬菜，有的变成了“干菜”，有的冻成了“冰棒”，住住是“一勺豆瓣一顿饭，一把食盐一锅面”。因为气压低，水烧到76度就开了，如果不用高压锅，饭菜就是夹生的。遇到塌方和泥石流，雀儿山公路暂时中断，生活物资供应不上，连一口热饭都吃不上，只能用干粮充饥。

我和其美多吉是在养护路上认识的。那天，我开着推土机完成清障任务，休息的时候，就着雪水吃干粮。这时候，一辆邮车开过来，在我身边停下，一个身材很高，梳着马尾辫，长着络腮胡的康巴汉子下车问我，“师傅，你又吃干粮啊？”我一问，他叫其美多吉，是常年跑这条路的邮车驾驶员。他还说，“这条路我常年跑，以后有什么事，就和我”他的一句话，让我心里热乎乎的。至今，我俩认识已经整整19年了。

来到五道班，我才知道川藏线通车60多年来，邮车一直没断过，而且定时定点。邮车驾驶员是我们道班兄弟最熟悉的工人。每天下午三四点，其美多吉的邮车经过五道班门口，都会习惯性地按喇叭，既是打招呼，也是报平安。时间久了，等邮车的喇叭声，成了我们的习惯和期盼。

其美多吉性格开朗，待人热情，跟道班每个人都很熟。

10多年前，通讯不发达，我们与家人联系主要靠写信。多吉他们路过时，经常主动问我们，要不要发电报、送家信、寄汇款，我们的家庭地址，他都记在心里。他送来的家书和外面的讯息，对常年驻守的道班工人们来说是最温暖的慰藉。

有一年春天，我的工友郑良从老家简阳休假回来，海拔从几百米一下子升到了5000多米，他发生了严重的高原反应，呼吸困难，一直冒虚汗。其美多吉正好开车路过道班，看到郑良的样子，二话没说，把他扶上车，送到甘孜县人民医院。现在，郑良还常说，其美多吉是他的救命恩人。

道班工人的日子十分枯燥和单调，白天数山头，晚上数星星。尤其是每到年关，路上几乎看不到车。春节放假那些天，雀儿山上坚守岗位的，除了道班工人就是风雨无阻的邮车驾驶员。其美多吉给我说过，开了30年邮车，他只有5个除夕是在家过的。对于道班工人和邮车师傅来说，道

班必须得守，邮车必须得走。其美多吉说：“报刊、文件、老百姓的书信和包裹，特别是孩子们的教材和录取通知书，都耽误不得”。

这些年，我们像兄弟一样，相互关心、彼此依靠。每当春节前夕，只要多吉当班，他都会给我们带些牦牛肉、青稞酒、蔬菜、水果，这些在外人看来不值一提的东西，对我们来说却很珍贵，就是我们的年夜饭，这份带着浓浓兄弟情义的年夜饭，让我们觉得特别温暖。

2017年2月底，遇到了一场特别大的春雪。路面非常滑，几十辆车堵在雀儿山隧道分叉口，许多社会车辆司机不敢前进，也不敢倒退。我赶到时，看到多吉带着他的同事，正站在零下10多摄氏度的公路上，帮助社会车辆加挂防滑链条，再帮他们一一开下弯道。当时，我看多吉咳嗽得厉害，叫他赶紧去医院看看，千万不要搞成高原肺水肿，那可是要出人命的话。他说，这点小病不算啥。那天，多吉他们花了1个多小时，直到道路畅通才离开。雪线邮路上的邮车师傅们都是这样，乐于助人，特别爱“管闲事”。

2017年9月26日，历时6年、全长约7公里的雀儿山隧道正式通车了。

通车前一天，其美多吉开着邮车，最后一次翻越雀儿山，来和我们道班兄弟们道别。在雀儿山垭口，大家紧紧拥抱在一起。我们五道班也从山上撤了下来，结束了从1954年开始坚守在雀儿山63年的历史使命。搬离的那天，我们道班全体工人一起高喊：“再见了，雀儿山。再见了，五道班……”

(曾双全，甘孜州德格县公路分局雀儿山五道班第17任班长)

阿爸 我心中的英雄

扎西泽翁

我是其美多吉的小儿子，也是他的同事。这辈子，我最佩服的英雄就是阿爸。

小时候，我们家住在德格县，阿爸在邮电局开车，一出车就是半个月不回家，家里就阿妈带着我和哥哥。

那时，看到别的孩子做什么都有爸爸陪着，我特别羡慕。有的小伙伴会问我，你阿爸是做什么的？怎么老不在家？我总是很自豪地说：“我阿爸很了不起，他是开邮车的！”

后来，阿爸工作调动了，我们家也从德格县搬到了甘孜县。阿爸开的邮车更大了，但跑的路也更远了。每次看到阿爸开着绿色的大邮车像风一样来来去去，觉得他很威风，但不知道他的辛苦。

高一那年大年三十，我们一家人回德格过年，阿爸正好到德格出班，二叔开着自家的货车载着我们和他一路同行。下午4点多，过了雀儿山四道班，邮车就抛锚了。那天雪下得特别大，车还没修好，轮胎就被大雪掩埋起来了。

阿爸怕我和堂弟冻着，让我们呆在车

里，他和二叔在外面，一个用铁锹铲雪，一个直接用手刨，好不容易把车修好，前前后后干了10多个小时。直到第二天早上5点多，我们的两辆车才从雪堆里爬了出来，阿爸和二叔也成了两个“雪人”。

那天夜里，有一辆客车也在不远处抛锚了，车里的乘客没东西吃，阿爸把我们带的年货分给了他们。就这样，在零下30多摄氏度、海拔5000多米的雀儿山上，我们所有人都过了一个特别的除夕。

直到那时，我才会体会到，原来对雪线邮路驾驶员来说，这样的艰难是家常便饭，而这些经历，阿爸从来不跟我们讲。

2011年之前，我们家特别幸福。阿爸奔波在邮路上，在阿爸的影响下，哥哥白玛翁加也进了甘孜县邮政公司上班。然而，没想到，一个天大的不幸会在那年夏天到来。

2011年7月17日，哥哥突发心肌梗死去世了，那年他26岁。当时，哥哥正准备结婚，家里已经开始给他布置婚房，但他突然就走了，留给全家人巨大的悲痛。

哥哥走的那天，阿爸正出班到石渠县，接到消息后，他连夜赶了300多公里，来到医院。看到平躺在病床上哥哥的遗体，阿爸失

控地扑了上去，紧紧抱住已经冰凉的哥哥，哭着说：“让我再抱抱他，再亲一下他。”那段时间，阿爸一下老了很多。

哥哥走后不久，阿爸又开着邮车上路了。时间慢慢过去，但伤痛并没有消减，每当想起哥哥，阿爸还是会大哭一场。哭过之后，他又去上班了。我知道，只有跑在邮路上，阿爸才会暂时忘掉悲痛。

哥哥去世刚过去1年，不幸再次降临我们家。2012年9月，有几天，我在学校一直没接到阿爸的电话，觉得很奇怪，就给他打电话，结果是阿妈接的，这种情况很反常。可不管我如何追问，阿妈都没有告诉怎么回事。那天，一个同学给我打电话，问我阿爸怎么样了。我才知道，阿爸在邮路上被砍伤，我却毫不知情。我马上请假，赶去成都的医院，看到阿妈正在重症监护室门口求医生，让她进去看一眼。

透过重症监护室的玻璃，我看到阿爸整个头都缠着纱布，嘴里插着管子，昏迷着。当时，我心里充满了仇恨，一心想找到砍伤阿爸的人报仇。

阿爸的情况稍微好了一点以后，我和老家人赶来的亲戚们都说要为阿爸报仇，可阿爸

阿妈跟我们说：“不要去报仇，要相信国家，相信法律”。

1年后，阿爸回到工作岗位。很多人都觉得，阿爸能活下来都是奇迹，能重返邮路，更是不可思议。只有我知道，阿爸承受了多少痛苦，阿妈流了多少眼泪。

从小阿爸就告诉我和哥哥，藏区邮政上有许多一代一代接班的邮政家庭，他也希望我们有人能接他的班。记得哥哥进邮政局工作后，阿爸特别高兴，哥哥走了以后，我对阿爸说，我也要当一名邮政职工，将来接阿爸的班。2015年10月，我如愿到甘孜县邮政公司上班了，成了阿爸的同事。

这些年，看着阿爸一天天变老，两鬓也开始斑白，身体远不如前，我多希望能走得慢一点。每个晚上回到家，阿爸受过伤的肩和背，就会特别痛。在他睡前，我会给他揉揉肩，用手掌把他的背搓得发热，他睡得才会好一点。

其实，作为儿子，我真希望阿爸能歌一歌，可是他说，只要自己还跑得动，就会一直在邮路上跑下去。

(扎西泽翁，甘孜县邮政分公司邮运调度员)

吴光于

自学生时代起，我就对青藏高原有着深深的好奇和向往。2007年的夏天，我独自旅行踏上了“人间天路”川藏线，不巧误了班车，被困在了海拔4200米的高原小镇马尼干戈，是一位身材高大、肤色黑红，留着络腮胡，扎着马尾辫的藏族邮车师傅把我从马尼干戈捎到了德格。

那次翻越被誉为“川藏第一高、川藏第一险”的雀儿山，让我心惊胆战。而邮车师傅的镇定自若和爽朗笑容一路上温暖了我，给我留下了美好的旅行记忆。

2017年8月，我从背包客变成了记者，和同事们一起再上川藏线，探访有着光荣历史的雪线邮路。10年后带着职业的责任和敏感，重走这条路，不仅仅是完成一次任务，更是接受一次心灵的洗礼。

人们把海拔3500米称为“雪线”，从甘孜到德格有209公里，是甘孜州绵延3000多公里“雪线邮路”最危险的一段。这正是当年我搭邮车走过的路呀！我的心有些激动！

踏进甘孜县邮政分公司大门的时候，我惊叫起来，那个站在邮车旁的康巴汉子，不正是10年前的夏天载过我的邮车师傅吗？握着其美多吉的手，我脱口而出：“十年了！您还在这条路上开邮车呀！”他笑着说，离不开了，离不开了。此后的7天，我又一次坐到了他的身边，一路同行，对他所说的“离不开了”也有了深刻的理解。

邮车开动以后，多吉告诉我，雪线邮路走了快30年，最亏欠的是家人。这么多年的节假日几乎都是一个人在路上过的，就连两个儿子出生，他都没有在爱人身边。妻子虽然嘴上唠叨，却不停地为这个家忙活着。从他们身上，我看到了爱情最美的样子。

邮车不停地向前奔驰，望着窗外不停变换的风景，这片土地上的10年里的巨大让人惊叹。在平坦的公路上行驶1个多小时后，邮车开始沿着碎石路翻越雀儿山。路面随着海拔的攀升不断收窄，车轮碾过的地方，尘土卷着碎石滚下悬崖。险要处，可以看见葬身山崖的汽车残骸。多吉把着方向盘，神情专注，表情轻松，载重12吨的庞然大物在他手里就像一条灵巧的水蛇。

随着海拔上升，身边的同事出现了高原反应，我也坐立不安。为了让我们放松，多吉唱起了《邮车驾驶员的歌》。他歌声悠扬，眉宇间有股明星般的气质。

他日复一日地重复着紧握方向盘、踩离合、换挡位、加油门的动作，既要盯紧前方的路，又不时地看着后视镜。从他的专注中，我发现，这条邮路才是他的舞台。

他说邮车司机最难过的是冬天，平时川流不息的运输车辆都“猫冬”了，游客空了，路旁的饭馆、商店锁上了大门，然而，“工作不能停，邮车必须走”，只有邮车驾驶员和道班养路工不能离开这条雪域之路。定时定点，邮车永远在路上，他们必须在苍茫的孤独中保持英勇。

路过雀儿山四道班的时候，多吉把带来的青菜和肉送到道班工人莫尚伟、黎兴玉夫妇手中。这对坚守雀儿山23年的夫妇对情地对我说，多吉是信使，更是亲人。每次路过，多吉都会以独特的节奏摁喇叭响，这是他与道班的默契。每次送来的报纸和家书，更是滋养精神世界的宝贵营养。

我知道，要在几天时间里听完一个人、一辆车、一条路30年的故事，远远不够。

跟车采访的日子里，我常常问多吉，这么枯燥乏味的岗位究竟有什么吸引力，他总是笑而不语。后来渐渐的，我从一位位邮政职工、道班工人、汽车司机、交通民警、运管人员的讲述中发现，他看似平凡的人生其实很精彩。

他以一颗朴实善良的好心、真心，换来了人们的交口称赞。遇到哪里出现了车辆故障，他就是义务修理工；遇到哪里发生了交通事故，他就成了义务交通员；遇到哪里有了争执摩擦，他就成了人民调解员。

30年来，他常备在邮车里的氧气罐和药品，在危难关头，挽救过上百位陌生人的生命。

离开雪线邮路两年了，我常常想起多吉在海拔5050米雀儿山垭口对我说过的话：“无论道路多么艰险，只要有人在，邮件就会抵达。”而我相信，只要雪线邮路在，邮车这抹流动的绿，就将一直奔向远方，永不停歇！

(吴光于，新华社四川分社记者)

李显华

其美多吉是忠诚使命、履行职责的榜样。他今年56岁，1989年进入邮政企业，先后在德格县邮政局和甘孜县邮政分公司担任长途邮运驾驶员、驾押组组长。30年来，其美多吉平均每年行驶5万公里，行车总里程140多万公里。他圆满完成了每一次邮运任务，从未发生过一起责任事故，带领的班组连续30年机要通信质量保持全优，仅2018年，就安全行驶近60万公里，运送邮件76万件。他用行动践行了邮政人“一封信、一颗心”的服务精神。

令驾驶员们望而生畏的雀儿山公路，对其美多吉来说已是“轻车熟路”了。那里的“老虎嘴”“石门坎”“鬼招手”“老一档”等危险路段他都了如指掌。他说：“只要一闭上眼睛，雀儿山路段就像放电影一样，在我脑子里十分清楚。”他还说：“我只有开着邮车跑在路上，才有幸福感，就像歌手在舞台上才能找到自己的灵感和激情。”

随着交通条件和邮政设施的不断改善，邮车的车型也不断更新。每次换新车，其美

多吉都带头学习，他总是最先掌握新车的驾驶和修理技术，不光自己取得了高级驾驶员职业证书，他还热心帮助身边的同事学习和提高。

其美多吉是立足岗位、奉献人民的典型。过去，雪线邮路是一条距离鬼神最近的路，车辆的每一次换挡、加速、转向都是与死神在博弈。而且艰险的不只是路况，劫匪和野狼也时常威胁我们驾驶员的安全。但其美多吉说：“没有邮车翻越不了的高山，没有我们邮车驾驶员克服不了的困难。”

2012年，他在执行邮运任务途中，遭遇歹徒袭击，几乎丧命。治疗过程中，医生说：“即使康复，也不能再开邮车了。”但其美多吉虽历尽劫难，却不肯认命。

2014年，其美多吉多次找县公司，要求重返邮路，公司领导考虑，他受了那么重的伤，差点把命都丢了，跟他说：“还是调整岗位，给你换一个轻松点的工作吧。”但他仍不死心，又跑来找我，我也劝他换一个岗位，但他却说：“在我生命垂危的时候，是组织关怀给了我第二次生命，我的特长就是开车，我要用这条命继续开邮车，回报组织对我的关怀！”

其美多吉是维护团结、推动发展的楷模。在雪线邮路上，其美多吉与身边的同

事、路过的同胞亲如一家。他总是把危险留给自己，把方便让给别人。在这条路上，他热心帮助过多少人，自己都记不清了。

在雀儿山上，每当大雪纷飞看不清道路、遇到危险的时候，交警总是让邮车打头阵。这时候，邮车就是沿途司机的航标。其美多吉说：“承担开路先锋的任务，我感到特别自豪和光荣！”

有一年大雪天，20多辆车被困在一段险峻坡处，80多米的陡坡，路面结冰很滑。司机们谁也不敢开过去。其美多吉说：“我有经验，我帮你们开过去吧。”他利索地把第一辆车开了过去，又冒着大雪一步一步一滑地走回来，直到把20多辆车全部安全开过去。

其美多吉路对同事、对家人、对陌生人的爱，让雪线邮路成为了一条有温度、有温情的路。

30年来，其美多吉见证了祖国的巨大发展、亲历了家乡的巨大变化。2016年以来，其美多吉多次进京，代表雪线邮路接受荣誉，他感到非常自豪。党的十九大召开后，他认真学习了习近平总书记的报告，他再也坐不住了，向党组织递交了入党申请书。去年，他光荣地加入了中国共产党。其美多吉说：“我是一个地道的康巴人，懂得感恩，我要听党的

雪线邮路的幸福使者