

口述史

读报
2013年11月1日,《西藏日报》头版刊发消息《全区实现县县通公路 西藏墨脱公路正式建成通车》。消息指出,经过4年6个月的艰苦奋战,克服地形起伏最大、自然坡降最大、降雨量最大、地震烈度最高、地质灾害最多、地质条件最复杂的“六项之最”,2013年10月31日,全长约117公里,总投资近16亿元的墨脱公路正式建成通车,全县1.2万多人告别了不通公路的历史,墨脱作为最后通公路的县正式纳入全国公路交通版图。

从“不通公路”到“道路通畅”——

墨脱公路:破“孤岛”历史 与世界相拥

本报记者 达珍 周辉 刘枫 晓勇 张思雨

20世纪60年代,第一批勘测队员走进雅鲁藏布大峡谷,鞋底踏过从林中枯枝败叶的窸窣声,成了叫“高原孤岛”的回声。那时的墨脱,还陷在大山与深谷构筑的屏障里。

半个多世纪里,钢钎在岩缝里喷出火花,炸药在高山上响起惊雷,筑路人的体温融化过冰雪,筑路英雄的名字被刻进崖壁。2013年10月31日,通车当天,全县人民的欢声笑语漫过峡壁。这条跨越天堑,海拔落差近4000米的公路,终于让“全国唯一不通公路”的标签,永远停留在历史档案里。

半个世纪筑“天路”:

墨脱公路的破冰史诗

在喜马拉雅山南麓,墨脱这片“莲花秘境”曾因地理位置和交通因素与外界相望不相及。从20世纪60年代起,一代代建设者向这片雪域天险发起挑战,用半个多世纪的艰难探索,试图在地质灾害频发的“高原孤岛”凿出通道,每一步都浸透着与自然博弈的艰辛,书写了人类筑路史上的壮丽篇章。

据记载,1961年,西藏军区公路部勘察了自米林市派区(今米林市派镇)经多雄拉、工布拉至墨脱的路线。步勘至易贡白山崩,因下山无路,故只好折返。

1965年,墨脱公路修筑指挥部在拉萨成立,700多名民工带着简易工具扎进雪山峡谷。他们在塌方频发的崖壁上凿石开路,因泥石流频发,仅修出4公里路段便难以维继,工程终因自然条件被迫停。

1973年,交通部批准西藏交通局上报的墨脱公路设计任务书,选定以扎木(今波密

县扎木镇)为起点、翻越海拔4352米的嘎隆拉山垭口的线路。1975年7月,正式开工。至1980年5月修通至106K处,因暴发大规模泥石流,工程再度搁浅。

1990年续建工程启动,80K处向墨脱县城推进。1993年,修通一条进入墨脱的土质公路,当时的林芝地区交通局一名驾驶员驾驶汽车抵达县城。全县百姓的欢笑声尚未散尽,连续暴雨引发的大规模塌方彻底阻断道路……

此后数年,墨脱公路建设进程在一次次自然灾害中反复受阻。直至2005年墨脱公路被列入国家“十一五”规划,3310米长的嘎隆拉隧道蓝图渐成。2009年4月,盾构机轰鸣启动,29座桥隧跨过多条奔腾江河,227个涵洞在断裂带上编织防护网,终于在2013年10月31日,墨脱公路全线贯通。

“墨脱公路通车以来的十几年,对它的整治改建从未停歇。”墨脱县交通运输局局长索朗旺秋说,2017年11月启动的整体整治工程,在嘎隆拉隧道出口段新增三处防雪棚洞,让公路年通行时长显著延长;2023年8月开工的提质改造工程,将墨脱公路的14座钢桁架桥改建为永久桥梁,让这条路愈发畅通。

热血铺就“通天路”:
筑路人的艰险征程

墨脱公路被誉为“世界上最难修的公路”。与中国其他任何一条公路不同,这里断裂带交织,水毁、雪崩、塌方、泥石流等灾害轮番上演。时任墨脱公路设计代表组组长涂元亮的一句“先后有200多名筑路工人长眠在此”,道尽了无数筑路人深埋心底的沉重与荣光。

嘎隆拉隧道是墨脱公路最艰难的工程。这里,数条活跃断裂层穿隧而过,极高的地应力时刻考验着工程极限,其迎坡坡度更是创下国内纪录。当地上了嘎隆拉,到了阎王宫”的俗语,直白地道出这里的凶险。

“在嘎隆拉隧道,生死往往就在一一线。”曾参与墨脱公路建设的程春明回忆时仍有唏嘘地说。每年7个月的冰冻期里,山顶积雪达至6米,封山后只能靠罐头和干菜维生。时间一长,人就会出现头发脱落、指甲翻卷的情况。惊心动魄的是灾害频发——两年半里,325次塌方,84次泥石流,23次雪崩,68人被飞石砸伤。

即便如此,无人退缩。2010年12月15日最后一爆响起,3310米长的隧道贯通瞬间,建设者布满伤痕的脸上,终露出久违的笑容。

如今,筑路人的精神仍在延续着。在墨脱县交警大队,民警杨江山向记者描述工作日常:“我们每天都在墨脱县城到80K之间来回巡查,查看是否有塌方,是否有人被困。”

今年6月的连续强降雨让他记忆犹新。墨脱公路一处路基突然下沉,道路直接中断,1000多辆车,2000多人被困。“接到消息后,我们第一时间赶过去,一边安抚被困人员,一边联系协调养护单位,尽快抢通道路。”杨江山说。

墨脱的天气和地质情况总不让人省心,尤其到了夏季,

第一次进墨脱,车窗外平整的公路蜿蜒伸向远方,3310米长的隧道稳地穿越嘎隆拉雪山。要不是在采访中了解到那么多艰苦的过往,很难想象这里曾是墨脱行的天险。

车轮平稳地碾过柏油路,仿佛听见半个世纪里,钢钎与岩石的碰撞声以及背夫的喘息声——那是墨脱“孤岛”的历史回音。

在亚东村新时代文明实践站,背夫用过的背篓、雨衣、竹杖等物件静静地挂在院子里的展览墙上。曾是背夫的次仁旺堆望着这些老物件,在绵绵细雨里回忆过往艰辛的背夫生涯。如今,作为村党支部书记的他带领村民闻新路,村集体经济从2014年的7000元增加到如今的75万余元,全村的日子像山间的花儿越开越艳。

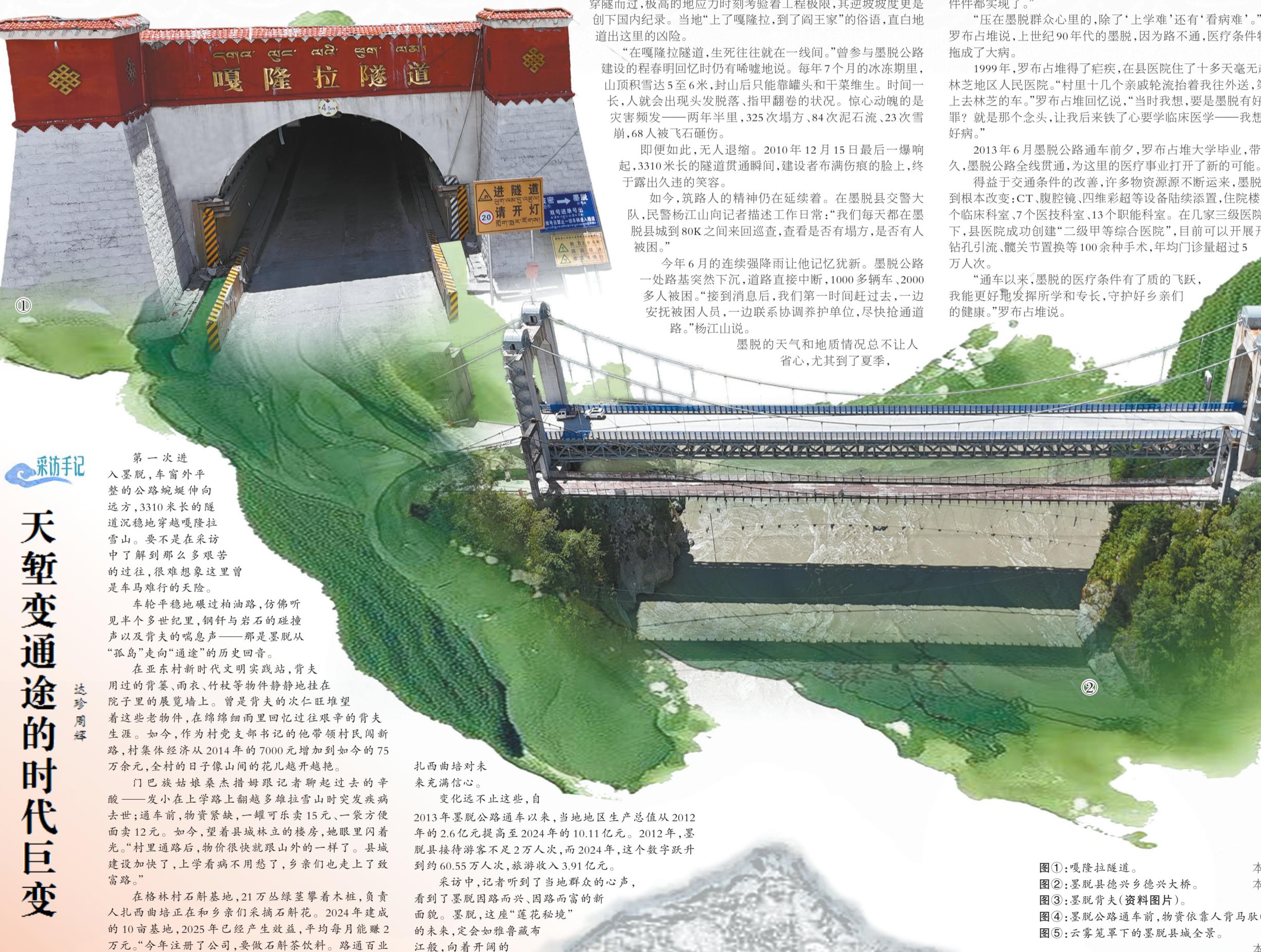
门巴族姑娘桑杰措跟记者聊起过去的辛酸——她在上学路上翻越多雄拉雪山时突发疾病去世;通车前,物资紧缺,一罐可乐卖15元,一袋方便面卖12元。如今,望着县城林立的楼房,她眼里闪着光。“村里道路后,物价很快就跟雪山一样了。县城建设加快了,上学看病不用愁了,乡亲们也走上了致富路。”

在格林村石斛基地,21万丛绿茎攀着木桩,负责人扎西曲培正在和乡亲们采摘石斛花。2024年建成的10亩基地,2025年已经产生效益,平均每月能赚2万元。“今年注册了公司,要做石斛茶饮料。路通百业兴,要努力把产业做大,让更多人尝到墨脱的味道。”

采访手记

天堑变通途的时代巨变

达珍 周辉



①

②

③

④

⑤

⑥

⑦

⑧

⑨

⑩

⑪

⑫

桑阿曲杰:

孩子们可以好好上学了

本报记者 达珍 刘枫 张思雨

“看到孩子们可以好好上学了,我感到很满足!”说起墨脱教育事业的发展变化,墨脱县退休老干部桑阿曲杰眼神里带着笑意。从学校的生活老师到墨脱县教育局局长,他在这些年的教育路上走了30年。

1960年出生的桑阿曲杰,从小就跟着母亲下地干活,那时,他从没想过自己能走进学堂。直到9岁时,附近的解放军把这个村子的孩子集中起来,教大家认字、算数。“边上学边帮家里干活,学得断断续续,能认几个字,就觉得挺开心的。”桑阿曲杰回忆说。

1973年,墨脱有了第一所公办小学,虽然只开设到二年级,学习内容却比之前丰富多了。

1977年夏天,他和30多名当地学生被招去拉萨师范学校,徒步4天走到派区。桑阿曲杰苦笑说:“一路上全是背重物的背夫,我们算幸运的,部队提供食物。但是路上蚊虫蚂蝗多,腿上、手上被叮咬得到处是血。”

时光匆匆,从盼着孩子们能上好学,到努力托举孩子们的梦想,听着校园里的琅琅读书声越传越远。桑阿曲杰知道,自己曾经走过的那条充满艰辛的路,孩子们再也不用走了,他们未来的路一定会越走越宽阔。

1980年毕业后,桑阿曲杰回到墨脱,先后在背崩乡小学、县公办学当生活老师。“那时候交

通闭塞,往来全靠翻山越岭,物资都得靠人背马驮,县里常常缺粮缺盐。”桑阿曲杰说,为了不让孩子们受苦,1984年,县里决定把公办小学迁往米林县派区,1991年又搬到当时的林芝地区第二小学,在这所学校里办起墨脱班。他接着说:“由于道路不畅,物资紧缺,在十几年的时间里,孩子们只能在外求学。”

直到1996年,县里才建立完全小学。桑阿曲杰站在坑洼洼的教室里,看着孩子们在木桌前认真学习的样子,心里又激动又感慨:“条件总算好了些,孩子们陆续回到墨脱,能踏踏实实上学了,这就是希望。”随后,墨脱县中学建了起来。

2013年,墨脱公路通车后,墨脱县的教育发生了翻天覆地的变化。崭新的教学楼拔地而起,足球场、篮球场建了起来,教室里电脑、电子白板等现代化教学设备样样齐全,越来越多的孩子考上了大学走出大山。

“当年我们要4天才能走出墨脱,如今孩子们坐着车很快就可以出墨脱,还能到更远的地方,奔向更美好的未来。”桑阿曲杰看着窗外的公路,语气里满是欣慰。他说:“国家的政策一年比一年好,墨脱县也一年比一年好,越来越多走出去的孩子,回来建设家乡。”

“当年我们吃不好,物资很紧缺,吃穿住用,全靠人一点点从山外背进来。”次仁旺堆回忆说。

生活的艰苦迫使次仁旺堆早当“当家”。1999年,16岁的他跟随父亲,背起50多斤的物资,第一次走上背夫之路。

“从背崩乡出发,到多雄拉山,要翻越3座垭口,3天时间才能走到米林县派区。山上只有非常窄的骡马道,很多路段紧贴悬崖,还要穿过蚂蟥林、躲泥石流,非常难走。”对于那些当背夫的日子,次仁旺堆至今记忆犹新,他接着说:“那时,主要是背青稞、油、盐、衣服等生活物资。每年只有夏季的3个月才能背,这3个月要背回县人一年所用的物资。冬季大雪封山,连骡马都被雪封住了,出不去,物资也进不来。”

“小时候,日子很苦,物资很紧缺,吃穿住用,全靠人一点点从山外背进来。”次仁旺堆回忆说。

看到歌舞剧《墨脱情深》中展现背夫翻山越岭运回物资、建设者开山筑路连通“孤岛”的情景,墨脱县墨脱镇亚东村党支部书记次仁旺堆买了一辆四轮农用车,从嘎隆拉山方向拉货、钢筋、水泥、电缆等建设材料逐步增多。

“路还是只能季节性通行,冬天天下雪走不了,夏天经常被泥石流冲断。物资都是夏天先从波密拉到80K转运站,暂时围在那,冬天再用农用车一趟趟拉回县里。”次仁旺堆回忆说。

直到2013年10月,墨脱公路正式通车,嘎隆拉隧道完全通车后,墨脱交通迎来巨变。以前徒步三天的路程缩短到了三四个小时,墨脱从此不再是“孤岛”,发展走上“快车道”。

此前的10余年间,次仁旺堆一家住上2层小楼,购买了小汽车,他也当选上村干部,带领村民种茶叶、跑运输,发展集体经济,走上全新的发展之路。

次仁旺堆感慨地说:“以前翻雪山、穿越森林当背夫的日子,一去不复返。墨脱公路是墨脱人的生命之路、幸福之路。公路通了以后,县里物资不紧缺了,物价降了,游客来了,工作机会多了,水、电、网都有保障,山里的茶叶、水果也能卖出去了,老百姓的生活彻底大变样了。”



本版编辑:唐大山
侯朋飞
阿孜古丽
美编:周科
孙庆庆

从闭塞落后到欣欣向荣,墨脱公路穿越高山深谷,改变着这里的一切。它让勘测队的脚步声有了回响,让筑路人的艰辛有了荣耀,更为世代困于“孤岛”的墨脱人插上理想的翅膀,找到了改变人生的底气与希望。随着国家加快交通建设,这条路仍在“成长”,就像墨脱大地上萌发的新绿,带着无数人的期盼,向着广阔的未来延伸。

回乡进山拓富路: 人气汇聚产业兴旺

德兴乡的罗布次仁小时候一心想走出大山,没想到多年后他会沿着这条大道返乡创业。

罗布次仁上高中的时候,墨脱公路通车了。“之后墨脱就热闹起来,一方面,基础设施建设步伐加快,县城几乎一天一个样;另一方面,游客逐年增多。”罗布次仁告诉记者,“家里种的香蕉、香橼等水果很好卖,2018年大学毕业后我回到家乡,想种点不一样的水果。”

墨脱温暖湿润的气候让他想起在网上看到的广西火龙果。抱着试试看的心态,他网购了10株火龙果苗。此后,他跟着手机视频学剪枝、授粉,经常在网上向外种植户请教。功夫不负有心人,这些“外来客”在海拔700米的雅鲁藏布江河谷扎根。次年红果挂枝,自然成熟的果实清甜美味。

当时县里推出大学生创业扶持政策,罗布次仁拿着5万元扶持资金,流转土地,购买种苗,当起新农人。如今,在35亩果园里有17亩种着火龙果,紫红的果实挂满枝头,丰收在望。

“路通了就是不一样。”罗布次仁笑着,“路通了,方便了。”罗布次仁拿着5万元买了一辆冷藏车,方便把火龙果送到林芝市区。游客能直接到果园采摘,15元到20元一斤的价格比有些地方高些,却挡不住大家对“墨脱产”的好奇。

“去年,一亩地产出的净利超过8000元。”罗布次仁擦了擦手上的泥土,兴奋地说,“以前年轻人想往外走,现在路好了,在家门口也能闯出一片新天地。”

很多像罗布次仁一样走出大山的墨脱人,又回到这里。难得的是,一些大山外的人也选择在墨脱扎根,四川眉山的张森便是其中之一,1986年出生的他,已在墨脱扎根10余年。

2006年张森第一次来墨脱时,要翻越嘎隆拉雪山。2013年,嘎隆拉隧道打通,张森的货车顺利通过。同年11月,他用借来的钱开起了早餐店,成了公路通车后第一批在墨脱开餐饮店的外地人。

“以前拉货跑一趟得来回三四天,现在一天能打个来回。”张森说,他的事业轨迹与墨脱的发展同步。2017年,他的早餐店升级成红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟得来回三四天,现在一天能打个来回。”张森说,他的事业轨迹与墨脱的发展同步。2017年,他的早餐店升级