

2013年11月1日,《西藏日报》头版刊发消息《全国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“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,鞋底路过丛林里枯枝败叶的窸窣声,成了叩问“高原孤岛”的回应。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,钢钎在岩缝里凿出火花,炸药在高山下响出惊雷,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谷。这条跨越天堑、海拔落差近4000米的公路,终于让“全国唯一不通公路县”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县派镇(今米林市派镇)经多雄拉、工布拉至墨脱的路线。步勘至易贡白山顶,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走进雪山峡谷。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公里路段便难以继,工程终因自然条件被迫停工。

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米的嘎隆拉山口口的线路。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,自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自然灾害中反复受阻。直至2005年墨脱公路被写入国家“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座桥梁跨越多条咆哮江河,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月启动的整治改建工程,在嘎隆拉隧道出口路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,让这些路愈发畅通。

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”,与其他任何一条公路不同,这里断裂带交错,水毁、雪崩、塌方、泥石流等灾害轮番上演。时任墨脱公路设计组组长涂云良的一句“先后有200多名筑路人长眠在此”,道尽了无数筑路人深埋心底的沉重与荣光。

嘎隆拉隧道属墨脱公路最艰难的工程。这里,数条活断层穿越而过,极高的地应力时刻考验着工程极限,其逆坡坡度更是创下国内纪录。当地“上了嘎隆拉,到了阎王家”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5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、指甲翻卷的状况。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,无人退却。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,终于露出久违的笑容。

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日常工作:“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,一边安排被困人员,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,

大小塌方成了家常便饭,民警跟着连轴转。杨江山和同事从不言苦,他说:“想想那些筑路前辈,我们这点苦算什么。他们用命把路修通了,我们就得守住这来之不易的畅通。”朴素的想法,是所有巡路民警的共识。

公路一天天地宽：

看病上学不再难

在墨脱县中学任教21年的姑姑卓玛,指尖划过电子白板,目光掠过窗外平整的操场——这些在如今看来寻常的景象,曾是她年轻时不敢奢望的梦。

在姑姑卓玛的求学记忆里,永远带着行路的艰辛。“从墨脱的德兴乡走到派乡(今米林市派镇)要7天,雨季的路烂得磨脚,脚底泡一层叠一层,疼得站不住也得咬牙走,天黑前到不了目的地,只能在崖壁下蜷缩一夜。”

2004年姑姑卓玛任教时,学校连像样的教学楼都没有。“没有窗户、大门,猪啊马啊经常闯进教室,教室里只有几张长木桌,几十个孩子围坐在一起。”姑姑卓玛回忆道,教材要靠人背马驮,每年放假前,几位教师就带着大年级的学生去转运点青书。

师资是更艰难的坎。姑姑卓玛曾同时带三个不同年级的课,还兼任班主任。“当时条件太苦,留不住人。2010年,学校只剩八九名教师,我本来专职教英语,但教师不够,所以还要教语文、数学和历史。”

2013年墨脱公路建成通车后,一切开始改变。标准化教学楼拔地而起,班级从4个增加到12个,64名教师各司其职,再也不用跨科代课。学校有了多媒体教室、室内篮球场、图书馆,学生可以培养更多兴趣爱好。

姑姑卓玛感慨道:“这条路就像给理想插上翅膀,过去好多都不敢想的事,一件件都实现了。”

“压在墨脱群众心里的,除了‘上学难’还有‘看病难’。”墨脱县人民医院院长助理罗布占堆说,上世纪90年代的墨脱,因为路不通,医疗条件特别差,就连小病有时候也拖成了大病。

1999年,罗布占堆得了疟疾,在县人民医院住了十多天毫无起色,只能被转运到当时的林芝地区人民医院。“村里十几个亲戚轮流抬着我往外送,第三天才到波密,第四天坐上去林芝的车。”罗布占堆回忆说,“当时我想,要是墨脱有好医生、好医院,谁还会遭这罪?就是那个念头,让我后来铁了心要学临床医学——我想让乡亲们在家门口就能看好病。”

2013年6月墨脱公路通车前夕,罗布占堆大学毕业,带着一身医术回到墨脱。不久,墨脱公路全线贯通,为这里的医疗事业打开了新的可能。

得益于交通条件的改善,许多物资源源不断运来,墨脱县人民医院的医疗条件得到根本改变:CT、腹腔镜、四维彩超等设备陆续添置,住院床位增加到100张,设置22个临床科室、7个医技科室、13个职能科室。在几家三级医院的对口帮扶下,县医院成功创建“二级甲等综合医院”,目前可以开展开颅钻孔引流、关节置换等100余种手术,年均门诊量超过5万人次。

“通车以来,墨脱的医疗条件有了质的飞跃,我能更好地发挥所学和专长,守护好乡亲们的健康。”罗布占堆说。

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着要走出大山,没想到多年后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、猕猴桃水果很好卖,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100株火龙果苗。此后,他跟着手机视频学剪枝、授粉,经常在网上向外地种植户请教。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下根。次年红果满枝,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。

“路通就是不一样。”罗布次仁笑着说,去年他花10万元买了一辆冷藏车,方便把火龙果送到林芝市区。游客能直接到园里采摘,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,一亩地产出的净利润近8000元。”罗布次仁擦了擦手心的泥土,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,张森的人生迎来转折。当年11月,他用攒下的钱开起了早餐店,成了公路通车后第一批在墨脱开餐饮店的外地人。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

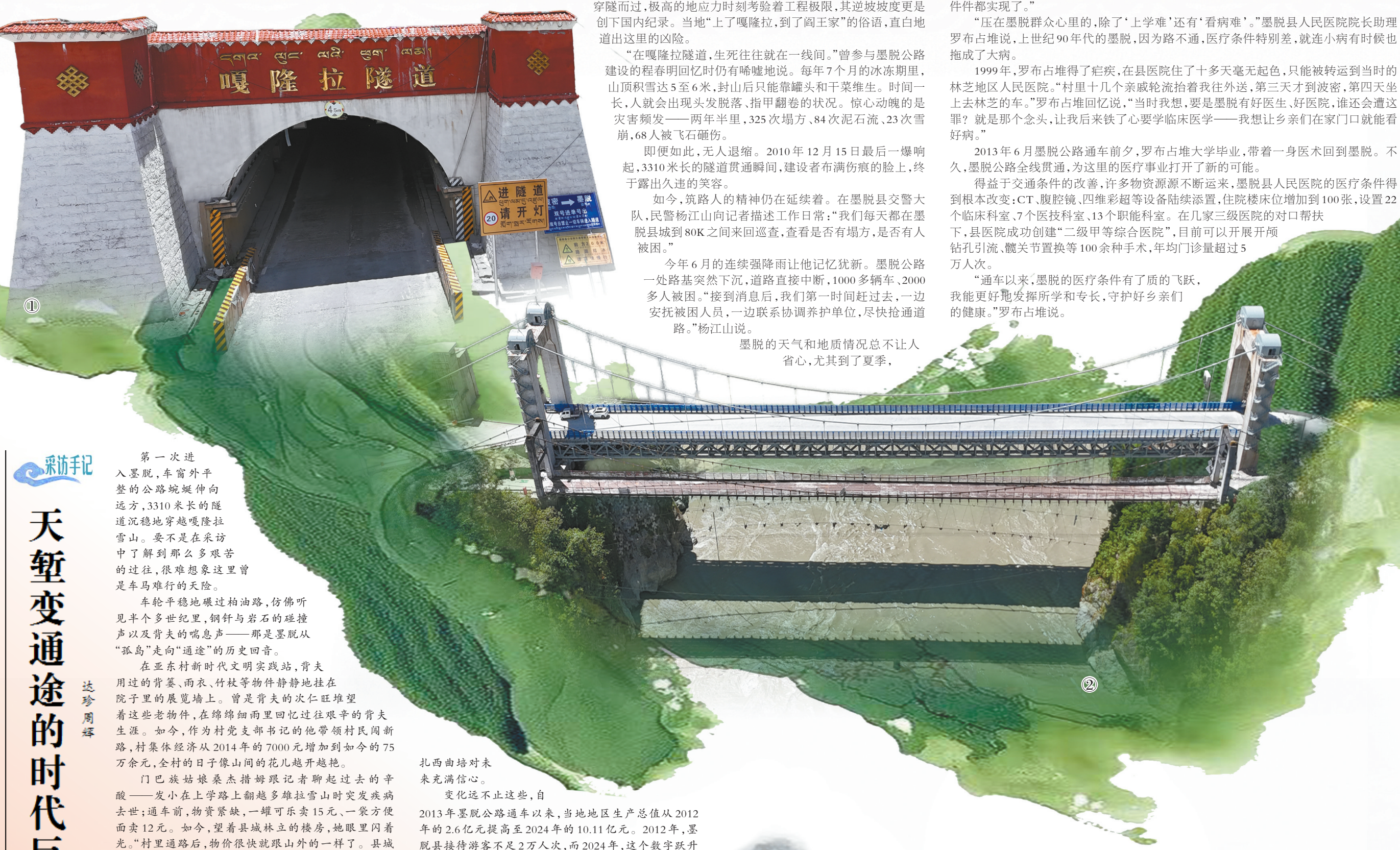
“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,现在一天能打个来回。”张森说,他的事业轨迹与墨脱的发展同步。2017年,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。

“以前拉货跑一趟波密来回要三四天,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,他的早餐店升级为红火的川菜馆,2023年还开了分店。人流量越来越大,生意越来越红火。



第一次进入墨脱,车窗外平整的公路蜿蜒伸向远方,3310米长的隧道沉默地穿越嘎隆拉雪山。要不是在采访了解到那么多艰苦的过往,很难想象这里曾是车马难行的天险。

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

在亚东村新时代文明实践站,背夫用过的背囊、雨衣、竹枝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物件,在端详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闯新路,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。

门巴族姑娘杰措告诉记者聊起过去的辛酸——发小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、一家方便面卖12元。如今,望着县城林立的高楼,她眼里闪着光。“村里通路后,物价很快就跟山外的一样了。县城建设加快了,上学看病不用愁了,乡亲们也是上了致富路。”

在格林村石斛基地,21万丛绿茎攀着木桩,负责人扎西面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

图①:嘎隆拉隧道。

图②:墨脱县德兴乡德兴大桥。

图③:墨脱背夫(资料图片)。

图④:墨脱公路通车前,物资依靠人背马驮(资料图片)。

图⑤:云雾笼罩下的墨脱县城全景。

本报记者 张思雨 摄

本报记者 张思雨 摄

本报记者 张思雨 摄

本报记者 张思雨 摄

本报记者 张思雨 摄

次仁旺堆：

告别背夫生涯,走上幸福路

本报记者 刘枫 达珍 张思雨

“翻越多雄拉,我不怕,一次一次再出发。翻越多雄拉,不怕,一代一代立山崖。雪域高原不说话,生命之路已回答……”

看到歌舞剧《墨脱情》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眉头一阵紧皱。

这位40岁出头的门巴族汉子,在墨脱公路通车以前,曾是一位翻越多雄拉山的背夫,见证了墨脱县从“高原孤岛”到美丽边城的发展巨变。

“小时候,日子很苦,物资很紧缺,吃穿住用,全靠人一点一点从山外背进来。”次仁旺堆回忆说。

生活的艰苦迫使次仁旺堆早早“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座城口,3天时间才能走到米林县派乡。山上只有非常窄的骡马道,很多路段紧临悬崖,还要穿过蚂蚱林、躲避泥石流,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,主要是背些粮食、油、盐、衣服等生活物资。每年只有夏季的3个月才能背,这3个月要背回全县人一年所用的物资。冬季大雪封山,连骡马道都被雪封住了,人出不去,物资也进不来。”

次仁旺堆告诉记者,那时候,墨脱家家户户有背夫,男女老少都有,在额头上面条背带,一直连到背囊上。常年顶着几十到上百斤的货物翻山越岭,很多背夫头上都留下了一道长长的印痕。

“没办法呀,没有路,要是不背,口粮都不够吃。”次仁旺堆说。

他的背夫生涯一直持续到2006年。这一年,从波密县经嘎隆拉山到墨脱县的路基本成型,勉强能通农用车。于是,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、电缆等建设用材逐步增多。

“路还是只能季节性通行,冬天下雪走不了,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,暂时囤在那里,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,嘎隆拉隧道全年都能保通,墨脱交通迎来巨变。以前徒步三四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”。

此后的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,发展村集体经济,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

孙大庆