



川藏运输线老兵杨林——

“到父亲战斗过的地方去”

本报记者 宋豪新

四川成都邛崃，一户人家珍藏着一张照片翻制的瓷板画。画中的一个人一身戎装、风华正茂，左上角有行字：“于1967年8月29日西藏通麦光荣牺牲”。这行字，讲述着半个世纪前发生在川藏公路上的英雄故事。

画面主人公杨星春，是上世纪60年代奔忙在川藏运输线上的一名汽车兵。在高山入云的陡崖边穿行，在冰天雪地的山脊上颠簸，对他和战友来说是家常便饭。

1967年8月，身为连长的杨星春带领车队执行任务。到达西藏通麦时，公路因塌方完全阻塞。杨星春和战友迎着滚滚落石，分别从东西两端向险区中心前进时，突然发生特大山体塌方，杨星春等10名官兵不幸牺牲。中央军委授予他们“川藏运输线上十英雄”称号。

“父亲牺牲时，我差4天满4岁，妹妹只有1岁多。”珍藏瓷板画的人，正是杨星春的儿子杨林。他说，父亲牺牲时自己年龄太小，只能靠为数不多的照片想象父亲的模样。父亲的英勇事迹在杨林兄妹心中播下了忠诚担当的种子。1982年，杨林和妹妹参军入伍。杨林来到父亲

冻土公路工程专家汪双杰——

“为高原路通车畅攻难关”

本报记者 韩鑫

一见面便知道，眼前是一个生命里镌刻风霜的硬角色，黝黑的脸庞皱纹深刻，粗壮的手臂坚实有力。

中国交通建设集团技术总监、首席专家汪双杰，近40年职业生涯投身冻土科研，带领团队突破了冻土地区不能修筑沥青路面的难题，将青藏公路变成世界首条多年冻土区全天候通车二级公路。

“由于长期缺乏冻土保护技术措施，青藏公路40多年里病害频发。当时多次整治改建，冻土路基融沉问题仍无法根治。”汪双杰说，截至上世纪90年代，冻土公路病害率已达30%，若不有效处理，公路使用性能会逐步下降。

从保“通”到助“畅”，一场三代科研人的冻土攻坚战打响。

1973年，青藏公路科研组成立，以武憨民为代表的第三代冻土科研团队在“鬼门关”五道梁开启冰上筑路的征程。海拔4500米以上的青藏高原严重缺氧，技术员经常背着几十斤重的仪器跋山涉水。

从前辈手中接过“接力棒”，汪双杰带领团队向着难题继续冲锋。



图①：川藏公路怒江72拐雄奇险峻。孙长山摄（影像中国）
图②：四川省甘孜藏族自治州甲洼镇，当地青年在展示直播售卖的商品。越来越多的年轻人扎根家乡，为川藏公路沿线发展注入活力。新华社记者 储加音摄
图③：车辆行驶在青藏公路青海可可西里路段。马怀刚摄（影像中国）

川藏、青藏公路建成通车七十周年

雪域高原幸福路

西藏加速构建现代综合立体交通运输网

1953年至2023年

国家为西藏公路交通累计投资 **3250.96亿元**

截至目前

西藏公路通车里程达 **12.33万公里**
其中高等级公路 **1196公里**

西藏铁路运营里程已达 **1187.8公里**

西藏建成投用 **8座** 机场
通航城市 **75个**

数据来源：西藏自治区交通运输厅

本期统筹：纪雅林 吴燕
袁泉
本版责编：卢涛 张伟昊
郭玥 祝佳祺
尚嵘峰
版式设计：蔡华伟

世界屋脊，架起“彩虹”“金桥”，雪域高原，谱写发展新篇。1954年12月25日，总长达4360公里的川藏公路和青藏公路同时通车拉萨，实现了西藏公路从无到有的历史转变。在川藏、青藏公路建设和养护历程中缔造出一不怕苦、二不怕死，顽强拼搏、甘当路石，军民一家、民族团结的“两路”精神，更成为凝聚各族人民群众团结奋斗，推动西藏经济社会实现跨越式发展的强大精神力量。

习近平总书记强调，“新形势下，要继续弘扬‘两路’精神，养好两路，保障畅通，使川藏、青

公路始终成为民族团结之路、西藏文明进步之路、西藏各族同胞共同富裕之路。”新时代以来，“两路”经历多次提质改造，通行效率和安全保障得到极大提升；西藏加速构建现代综合立体交通运输网，各项事业取得全方位进步、历史性成就，“两路”沿线地区发展迸发新活力。

在“两路”建成通车70周年之际，本版推出特别策划，讲述一代代奋斗者接续前进的生动故事，展现继续传承弘扬“两路”精神、推动西藏高质量发展的壮丽诗篇。

——编者

青藏公路养路工人地嘎——

“守护天路，是我们的使命”

本报记者 徐取尧 琼达卓嘎

“每年我们救助超过300人次，保障6万余辆车安全通行。守护天路，是我们的使命，更是我们的荣耀。”地嘎说。

地嘎的父亲也是一名养路工。当从父亲手中接过养路用的十字镐时，地嘎知道，这不仅是一份工作，更是守护“两路”的责任，是“两路”精神的传承。

青藏公路唐古拉山口59公里长的路段，就是青藏公路事业发展和应急保障中心安多养护段109养护保通点工区长地嘎工作的地方。作为世界上海拔最高的公路养护道班，109养护保通点在青藏公路通车时建立，当时叫“109道班”。也因其艰险，被誉为“天下第一道班”。

晚上10点半，京东拉萨公共物流配送中心灯火通明，上百台智能搬运机器人与自动分拣设备协同配合，超7万种货物被精准分拣至指定区域。

不远处，一辆辆快递货车整齐排列。货运司机薛科迅速装车，3000多件包裹将大货车塞得满满当当。

一切就绪，薛科跟搭档发车启程，星夜赶往400多公里外的西藏林芝市。

凌晨4点半，抵达林芝中转中心时，天还未亮。仓库工作人员卸货、分拣、快递员取货、配送……物流接力，昼夜不休。

休息几个小时后，薛科又驱车赶往位于林芝经开区的农产品前置智能仓。在这里，松茸、灵芝、核桃……当地特色农产品已打包完毕，将随着薛科的车运往拉萨配送中心。

“10年前，货物经川藏公路从拉萨运往成都需要将近一周，如今只需3天。”跑长途货运多年，薛科明显

长途货运司机薛科——

“路况好，快递更多更快”

本报记者 韩鑫

感觉到，进出西藏物流时效不断提升，快递单量也越来越大，“现在几乎每个月都要跑上万公里。”

2023年，西藏全区快递业务量同比增长近80%。物流网络日益完善，有赖于畅通的公路建设。目前，西藏公路通车总里程12.33万公里，初步构建起“四纵三横八通道”的公路网主骨架。

“这些年，川藏、青藏公路变宽了，路况好，快递更多更快。”常年奔走在青藏高原上，薛科对路的变化感触很深。

近年来，我国多次对“两路”进行大规模修整改建，川藏公路历经10

余次改造，“通麦天险”等路段得到根治。如今，“两路”由原来的砂石路面逐步改造为沥青或水泥混凝土路面，通行效率和安全保障得到极大提升。

回拉萨休整一天，薛科又要出发。“货物在拉萨集运完毕，要尽快运到成都、发往各地。”薛科说，这次满载货品近1万单，坡陡弯多，超长半挂车不好通行，必须先走青藏线，再转川藏线。

脚下是熟悉的路线，心中是必达的使命。备好必要物资，薛科与搭档再次启程，向北翻越唐古拉山，再拐入川藏线，翻越鹧鸪山，一路奔驰2400多公里，抵达成都。

义务讲解员李桥梁——

“让‘两路’故事久久传唱”

本报记者 鲜敢

相关工作。日常工作中，他时常听到身边人谈起那段壮阔岁月。

张福林烈士为了修通雀儿山段，潜心钻研爆破技能，将工程进度提高3倍多；慕生忠将军在施工的铁锹上刻下“慕生忠之墓”，毅然向世界进发……“接触到的历史资料越多，越体会到‘两路’精神是如此鲜活、感人。”李桥梁将更多时间、精力投入史料资料的收集整理中，经常利用节假日去纪念馆进行志愿讲解。

“要讲好‘两路’故事，不仅要深入了解这一段历史，更要找准讲解的切入点。”李桥梁说，一些“两路”建设者的家属也会主动联系他，捐赠收藏的日记本、信函等珍贵资料，逐步丰富了纪念馆的馆藏。

工作，饿了就吃点糌粑，困了就在车上打个盹，一刻不敢懈怠。大雪持续了七天六夜。当天终于放晴，车辆恢复通行，大家悬着的心才放了下来。

唐古拉山路段的道路养护季节性很强，每年5至10月是养护的黄金时间。每到这个时候，地嘎和工友们凌晨四五点就出发，一丝不苟地进行日常巡查，及时修补破损的路面。

春天，地下冻土消融，需要处理路面裂缝；夏天，降水增多，塌方和泥石流多发，需要及时清理；冬天，积雪结冰影响行车安全，需要随时准备出发，除雪保通。

70年来，109养护保通点一代代职工接力驻守，为青藏公路保通保畅作出贡献。

李桥梁印象深刻。纪念馆刚开馆时，曾有一位老人站在墨脱公路的老照片前，久久凝视、不愿离去。

李桥梁上前询问，得知这位老人曾经是米林县（现米林市）公路系统的一名干部。墨脱公路通车前，他曾多次徒步往来墨脱背运物资。“以前有多难？走得解放鞋磨破了橡胶底，脚上的老茧子都磨烂了。”老人感慨。

如今，雪域高原行路不再难——随着西藏现代综合立体交通运输网加快构建，具备条件的乡镇、行政村公路通达率均为100%；7个市（地）中的5个已经通了高等级公路……在李桥梁的讲解中，西藏交通新变化、发展新成就的故事越来越多。

“希望通过我的讲述，让‘两路’故事久久传唱，让‘两路’精神永远闪耀。”李桥梁说。



③