

R产经观察

漫漫奋斗足迹，镌刻“两路”精神——

两代护路人的对话

本报记者 韩 鑫 徐驭尧 曹继炜

路，见证发展，记录变迁。
时代在变，高原天路面貌在变。一条条隧道，一座座桥梁，让天堑变通途。

时代在变，“两路”精神历久弥新。在建设与养护青藏、川藏公路过程中，形成和发扬了“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，鼓舞一代代“交通人”顽强拼搏、勇毅向前。

今年是西藏自治区成立60周年。近日，记者奔赴雪域高原，采访两代护路人。他们的年龄相差近半世纪，距离相隔数千里，一个养护最早进藏公路——青藏公路，一个守护地处祖国边陲的墨脱公路。

传承

高原护路难关处处，
养路人坚持以路为家，坚
守中华民族一家亲

从西藏波密县城出发，扎墨公路在山体间蜿蜒起伏——海拔从2700米骤然升到3700米，穿过一条近4公里的隧道后，又猝然降至千米。

如此的大起大落，在约百公里长度内完成。巨大的落差，让山路几乎贴着山体修建，甚为陡峭。今年年降水量超过2000毫米，更是造成滑坡、洪水频发。

一场暴雨刚歇，西藏林芝公路发展中心波密养护段二工区队长多吉才旺眉头紧蹙。这里断裂带交织，常遭遇水毁、塌方、泥石流，眼前这条117公里的墨脱公路修了整整52年。通车10多年来，灾害仍然高发，阴雨正是道路的“大敌”。

收拾好工具，多吉才旺和工友出门巡逻。穿过嘎隆拉隧道，转过一个急弯，忽见一棵粗壮的巨木倒伏，横在窄路中间。纵身下车，多吉才旺赶忙带着工友忙碌起来。半小时许，挪开巨木、清理枝权，往来车辆重新流动起来。

高原之上，难关处处。青海格尔木五道梁家属院，年过耄耋的昂清翻出照片，泛黄的相纸上，年轻时的他正在青藏公路上拉着独轮车运砂石。

“安多养护段冬天零下三四十摄氏度，哈气便成冰。”老人声音沙哑地回忆，“当时，路面冻裂了，得先用火烤化冻土再铺砂石。手冻得握不住铁锹，就揣在怀里焐暖。脚冻麻了，就在雪地里跺脚，接着干。”

1965年一个冬夜，一场暴雪突降，十几辆货车受困。昂清和工友们顶风冒雪，拿着铁锹、镐头等简易工具清理了两天两夜。“风像刀子刮脸，吹着雪灌进脖子。但我们看到司机焦急的眼神，就一心想着赶紧通路。”

艰难之下见热血。“一切都是凉的，还好血和沥青是热的。”昂清打趣道。

这份热血，基于中华民族一家亲的坚守。昂清是青藏公路首批藏族养护工，1963年入职时，道班以汉族、回族工人为主。“有的教我养护技术，有的教我汉语，大家同吃一锅饭，同住一顶帐篷。”昂清回忆，好几次他发高烧时，工友们让棉被、煮姜汤；他则把家里的酥油茶、糌粑分给大家，“不分民族，有困难就互帮互助”。

这份热血，化作以路为家的传承。“我生在道班、长在道班，父母和祖辈都是养护工，是‘养护三代’。多吉才旺从小看着前辈们早出晚归的生活、听着他们养路助人的故事，打心底想‘成为像父亲一样的人’。”

2013年底，扎墨公路通车，道路养护人员招募工作启动，多吉才旺毫不犹豫报名参加，成为一名高原养路人。10多年过去，凝成冰的雪一次次化去，路上的坑被一个个修

复，父亲的一句话始终在他脑海中萦绕：“公路是高原生命线，守好路就是守住希望。”

变迁

路况优化、技术升级，
公路养护逐步实现机械
化、专业化、集约化

秉承“两路”精神，几代人接力养路、携手护路。新老交替中，中国交通向上跃升的轨迹清晰可见。

代际接力中，路况在优化。

“以前，青藏公路是简易土路，下雨泥泞、晴天扬尘。”昂清记得，他刚工作时，养护公路全靠人力，“拉着独轮车运砂石，一天下来肩膀被粗绳勒出血痕”。

20世纪80年代后，道班陆续配备手扶拖拉机、翻斗车，“条件改善，效率翻倍”。如今的青藏公路，柏油路面宽阔平坦，路边有防护栏、警示标志，开车从安多县至拉萨市，时间从两天缩至一天。

墨脱公路的变化更加显著。2014年多吉才旺入职时，公路还是土路，“波密到墨脱全程近120公里，要走12小时，雨天车辆常陷进泥坑，有的坑大到可以躺一个人进去！”2017年，路面硬化改造升级，柏油路通到墨脱县城，“行程缩短到3个多小时，雨天也能顺畅通行”。

如今，西藏建成了以拉萨为中心，内连四川、云南、青海、新疆等省区，外接尼泊尔的公路大通道，还建成了林芝至拉萨、那曲至拉萨、拉萨至日喀则等高等级（高速）公路，“五城三小时经济圈”综合立体交通网加快形成。截至目前，西藏公路通车里程达12.49万公里，其中，高等级公路1196公里。

新老交替中，养护技术在升级。

“以前，10人清理一处塌方要3天，现在挖机配合装载机，1天就能恢复通行。”多吉



才旺告诉记者，设备迭代让养护效率大幅提升。如今，他的团队配备了挖机、装载机、18吨级翻斗车，八成以上工作靠机械完成。

技术进步，让安全保障水平有效提升。2008年，昂清守护的青藏公路实现世界首例在高寒冻土区铺设“黑色化”等级路面，“多年冻土青藏公路建设和养护技术”获得国家科技进步奖一等奖。“两路”，逐步由原来的砂石路面，改造为现在的沥青或水泥混凝土路面。

改革开放以来尤其是新时代以来，养护工作从肩挑背扛进化到机械设备，从要素投入转变为创新驱动，织就了一张内联外畅、通乡达村的路网。“近年来，全区已建立公路交通应急队伍和应急指挥平台，应对突发灾害和抢险保通能力大幅提升。”西藏自治区交通运输厅有关负责人介绍，目前，西藏公路的列养率达100%，公路养护逐步实现机械化、专业化、集约化，国省公路沿线设置了142处服务设施，长期为过往车辆和司乘人员提供服务和救助。

跃升

一代代人接力守护，
让四通八达的道路成为幸
福之路、团结之路

一代代人接力守护，高原天路接续“焕新”。从昂清到多吉才旺，从青藏公路到墨脱公路。



图①：退休后，昂清在青海格尔木市一社区内进行义务服务。受访者供图

图②：多吉才旺在墨脱公路指挥道路保通。受访者供图

图③：昆仑山上，青藏公路运输繁忙。陈林培摄

脱公路，“两路”精神的传承赓续，让我们重新认识了路的意义。

这是一条幸福之路。

“路通了，好日子就来了。”昂清告诉记者，青藏公路通车后，便成为进藏“生命线”。“以前，物资靠人背马驮，现在，大货车运进粮食、建材、药品，运出青稞、牛羊肉。”这些年，他亲眼见证了那曲从一个小村落成为一座高楼林立的城镇，“过去，牧民外出看病难、上学难。现在，医院、学校建在家门口，铁路也通了，去拉萨很方便！”

道路畅通，让“高原孤岛”墨脱焕发生机。“10多年前，我第一次来墨脱，全县只有寥寥几家商铺。现在，超市、酒店、农家乐在县城遍地开花，人来车往，热闹得很。”最让多吉才旺感慨的是物价，“过去，许多商品都要背夫扛进县城，买一罐饮料要花十几元甚至几十元。随着道路通畅，物资补给更容易，墨脱的物价跟外界几乎没有差别。”

道路通，百业兴。看公路，青藏公路四季通车，成为进藏公路中最繁忙的公路之一；看铁路，青藏铁路、拉日铁路、拉林铁路构成“Y”字形主骨架；看航空，形成1干7支机场布局，从拉萨出发1日之内畅达全国……公路、铁路、航空齐头并进，让“世界屋脊”人员物资进出更加便捷。

这也是一条团结之路。

采访中，昂清告诉记者，他曾帮一个回族商人推出深陷泥坑的货车，后来每次路过道班，那个商人都会带来茶叶、糖果，“像走亲戚一样”。多吉才旺提起，路通了，更多人走进高原秘境，如今，墨脱学校里，各民族孩子“一起学习、不分你我”。

“交通畅达，让藏族同胞更好融入各民族共同发展的大家庭。”西藏自治区交通运输厅有关负责人表示，将以路为依托，扎实做好各项民生工作，进一步提升各族群众的获得感、幸福感、安全感。

曾经，从长安到逻些，唐蕃和亲队伍要走两年三个月。如今，12万多公里公路总里程、1359公里铁路运营里程、183条国际国内航线，将雪域高原和世界紧密相连。

新时代，关于路的篇章，仍在延续书写。

退休后，昂清每天都去青藏公路边散步，捡拾路边垃圾，“守了一辈子路，我放不下。”

多吉才旺语气坚定：“爷爷修的是生路，父亲护的是出路，而我守的是致富路，只要路还在，我就接着干。”

新时代，关于路的篇章，仍在延续书写。