



# 奋斗百年路 启航新征程

中国共产党人的精神谱系

**在「生命禁区」筑就幸福之路，要继续弘扬“两路”精神，养好两路，保障畅通，使川藏、青藏公路始成为民族团结之路、西藏文明进步之路、西藏各族同胞共同富裕之路。**

——摘自习近平总书记2014年就川藏青藏公路建成通车60周年作出的重要批示

**筑就**

齐慧

**幸福之路**

牺牲铸就精神高地

“慕生忠之墓”，这五个字并不在墓碑上，而是被刻在一把铁锹把上。青藏公路建设指挥者慕生忠，就是怀着置之死地而后生的勇气，带领筑路大军开始向高原进军。“如果我死在这条路上，这就是我的墓碑。路修到哪里，就把我埋在哪里，头冲着拉萨的方向。”这是将军的铮铮誓言。

进藏道路太难走了。和平解放前，除了骡马、牦牛踏出来的古道，西藏没有一条现代公路。1953年8月，西藏运输总队从青海向拉萨运粮时，先后购买了2.7万峰骆驼，雇驼工2420名，驼队绵延几十里，用时4个多月才到达目的地，30多人倒在运粮途中，损失骆驼4000多峰。

路必须修！中国人民解放军、四川和青海等省各族人民群众以及工程技术人员组成了11万人的筑路大军，勠力同心、英勇无畏，逢山开道、遇水架桥，夜以继日、艰苦奋战，开启了可歌可泣的筑路征程。

“康藏公路全长2200多公里，穿过14座大山，可是我们的踏勘队为了找路，却跑了不止二万五千公里，翻了几百座大山。许多人鼻子里流血、脸上脱皮，有的人眼睛和耳朵都出血。”担任川藏公路测量队长的齐树椿在青藏高原一待就是5年。

1953年底，齐树椿带领测设大队在川藏公路边测量边施工到古乡冰川时，遇到了冰川爆发形成的巨大泥石流，冲毁了已建成和正在建设的公路。连苏联专家也说：“从未见过如此大规模的泥石流。”

齐树椿带领10名队员想方设法下到冰川沟底勘察。沟谷有80米深，他们就像壁虎一样贴

着斜坡，手脚并用攀沿石块一步一步爬行，稍有不慎就会丢掉性命。但齐树椿没有考虑这些，唯一的愿望就是尽快探明情况，把公路早日修通。

1954年底，总长4360公里的川藏、青藏公路同时通车，在世界屋脊筑就了穿越“生命禁区”的幸福之路。

彼时只有40多岁的齐树椿头发已经花白，一只眼睛也看不到了。但看到公路建成后两旁建起了新房，藏民们吃上了盐巴、穿上了新衣，齐树椿无怨无悔。

在“两路”修建过程中，有3000余名筑路人献出了自己的生命。一座座墓碑正是“一不怕苦、二不怕死”革命英雄主义精神的象征，充分展现了“两路”修建者对理想的矢志不渝和对事业的勇往直前。

## 顽强奋斗促进民族团结

在地质条件、气候条件、物质条件都十分艰苦的情况下，要修好两条公路，除了要有不怕牺牲的勇气，筑路者们还要有更为坚强的意志、顽强的毅力，必须付出更多的努力。

1953年，被藏民形容为“猴子难攀援，野羊也不敢下山喝水”的怒江天险横亘在施工大军面前，由于测设落后于施工，数万筑路大军面临着停工的风险。

千钧一发之际，李鲁卿作为测量队长，勇敢站了出来，与另一组测量队共同承担了怒江段的测设任务。

为了尽快拿到一手数据，李鲁卿在山顶不避风雪忍饥挨饿，在山腰开路探险，在山脚披荆斩棘，一路都走在最前面。白天选线后，晚上还要进行设计工作直至深夜，即便是大雪后腰疼病发坐卧困难，他仍一手持杖一手撑腰指挥工作。李鲁卿带队走遍怒江沿线所有可能的线路，最终测设出了新中国公路史上最闻名的奇路——怒江七十二道拐。

面对险峻的自然条件、有限的筑路设备，筑路军渴了喝雪水，饿了吃“代食粉”，困了幕天席地，还发挥主观能动性，不断研究筑路技术、商讨施工方案，在实践中摸索经验，创造性地攻克了桥梁建设和养护等多项技术难题，使“两路”得以畅通。

顽强奋斗，动力何来？西藏地区长期交通不便，同样一块茶叶，隔着一条江能相差三四元。藏胞的生活很苦，很多人因为长年吃不到盐，脖子都粗肿起来；穿不到布，冬夏都是一件皮袄。“不把公路修好，怎么对得起党和人民？什么艰难困苦我们都乐意忍受。”

“两路”的修建也得到了各族群众的广泛支持。沿线群众纷纷主动给工程队带路，还组织牦

牛队运送粮食和器材。整个修建过程中，参与筑路的藏族民工就有两万多名，共同修路架桥、携手奋进，深化了军民鱼水情，加强了民族团结。

川藏、青藏公路的建成，改变了西藏长期封闭的状态。从此，全国各地支援西藏建设的物资和人民生活所需用品源源不断地运上雪域高原，增进了西藏和祖国各地的联系，拉开了西藏现代交通事业发展的序幕，也引领西藏发展建设进入快车道。

## 宝贵精神历久弥新

川藏、青藏公路通车60多年来，“两路”精神不断激励着一代又一代人持续奋斗，创造出新的奇迹，川藏、青藏公路不断升级完善、蜕变新生。“两路”精神也历久弥新，不断焕发出新的生机活力。

川藏、青藏公路建设艰难，养护同样困难。为了守护11万筑路者们用汗水和鲜血铺就的道路，60多年来，大量工人驻扎在沿线开展养护工作。他们中有参与过道路修筑的退伍军人，有公路沿线地区的少数民族群众，也有外来又扎根下来的交通人，不少人一干就是一辈子，甚至几代人都服务于此。他们默默奉献，甘当路石，不仅确保了公路的畅通，也传承和弘扬了“两路”精神。

科技的积淀为“两路”精神注入了新的活力。中国交通建设股份有限公司副总工程师、中交第一公路勘察设计研究院党委副书记、总经理汪双杰介绍，20世纪70年代，中央作出了青藏公路铺设油路（沥青路）的重大决定。此后，中交第一公路勘察设计研究院三代科研人员薪火相传、攻坚克难，累计观测数据300多万组。正是由于这种持续近半个世纪的深入研究和技术沉淀，使高原冻土成为科研“热土”，让青藏高原不再是不可逾越的“第三极”。

如今，以“80后”为主体的第三代冻土科研人员已担负起延续高原冻土科研火种的重任。在青藏公路的历次整治、改建中探索形成的冻土工程研究方法与测试技术，奠定了我国冻土工程的研究基础，我国冻土工程理论与技术体系得以创建。

“昔日铁凿已为盾构所代替，肩头扁担换成了大型起重机，落后工具不再，取而代之的是大国重器。港珠澳大桥跨越如虹，联通三地；中国桥、中国港、中国高铁声名赫赫……”汪双杰说，“两路”精神在新时代焕发了新的生机，为交通运输事业注入了发展动力。

随着路况的不断改善和旅游业的兴起，沿途各族群众也发扬“两路”精神，抓住机遇、勤奋工作、努力开拓，打造了各类特色旅游，发展起各种特色产业，推动了沿途地区经济社会发展，人民群众生活水平不断改善，雪域高原开启了高质量发展新篇章。

## 甘当路石保畅通

本报记者 贺建明

技术超群、胆识过人、不怕苦不怕累……这是同事们对扎西林具的一致评价。

扎西林具出生在西藏林芝公路养护道班，父亲是一名养护工人，这让他对道路一直有特殊的感情。“林芝雨季多，道路时常会遭遇泥石流、塌方等灾害。道路损毁后，我爸开着推土机去抢通，道路恢复畅通后，听着过往车辆行人的欢呼，我觉得我爸特别厉害。”扎西林具说。

受父亲的感染，成年后的扎西林具也选择了道路养护这份工作。西藏是自然灾害多发、易发地区，西藏的公路又大多在深山峡谷间穿梭，恶劣的自然条件意味着扎西林具的每一次抢险和保通几乎都是生死考验。

2015年4月25日，尼泊尔发生8.1级强烈地震，西藏日喀则市聂拉木县距离震中直线距离仅百余公里，强震造成当地房屋倒塌、山体崩裂、交通中断。接到道路抢通命令后，扎西林具和同事们火速赶往灾区一线开展抢险救援。

扎西林具与同事们抵达现场时，余震不断，零星的碎石不时从山上滚落。面对大面积塌方的山体，顾不上松软路基随时可能塌陷的危险，扎西林具第一个驾驶着挖掘机开始作业。“当时樟木镇已经成了孤岛，只有把路打通，救援才能开展。”扎西林具回忆说，由于操作平台狭窄、机械操作臂不够长，当时他只能从下往上挖掘落石土方进行塌落处理，被滚石击中、塌方掩埋的危险一次次与他擦肩而过，好在有惊无险。在扎西林具和同事们的努力下，道路终于被打通，看着救援车辆载着受灾群众驶出樟木镇，扎西林具回忆起了儿时陪伴父亲抢通时的场景：“那一刻，我觉得我的工作特别有意义。”

在一个个危急时刻，扎西林具一次次挺身而出、冲锋在前，出色完成抢险任务，守护道路畅通，维护人民群众生命财产安全。扎西林具记不清也没统计过自己到底遇到过多少次危险：“我现在不是好好的嘛，选择了公路养护这份工作，同时作为一名共产党员，我就是一块路石，得时刻保障道路安全畅通。”

全国“五一劳动奖章”、第六届全国道德模范、西藏自治区“五一劳动奖章”……这几年，对扎西林具的褒奖纷至沓来。但比起个人荣誉，西藏公路建设取得的成绩则更让他骄傲：1954年，川藏、青藏公路建成通车，结束了西藏没有公路的历史。如今，西藏公路通车里程约12万公里，高等级公路通车总里程突破1000公里，全区所有县通油路，建制村通公路，乡镇、建制村通达率分别达100%、99.96%。

扎西林具表示：“一代代西藏公路人不仅修建了一条条路，也形成了一不怕苦、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，这种精神也将激励我继续为西藏公路事业贡献力量。”

上图 这是川藏公路通麦路段上的迫龙沟特大桥。新华社记者 孙非摄

底图 这是横跨雅鲁藏布江的高等级公路。新华社记者 普布扎西摄

