



庆祝中国共产党成立100周年 The 100th Anniversary of the Founding of The Communist Party of China

中国共产党人的精神谱系

两路精神

新形势下,要继续弘扬“两路”精神,养好两路,保障畅通,使川藏、青藏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。

——习近平

精神谈

人无精神不立,国无精神不兴,军无精神不强。可以说,没有“两路”精神,就没有这两条奇迹般的“天路”。

雪山蓝天铭记,高原大江为证。筑路人的豪情壮志、养路人的牺牲奉献,在雪域高原铸就不朽的精神丰碑,激励鼓舞着一代代人奋发向上、砥砺前行,成为中国共产党精神宝库中的又一颗璀璨明珠。

新形势下,继续弘扬“两路”精神,这既是忠诚履行使命任务的时代要求,也是传承红色基因的迫切需要。

弘扬“两路”精神,就是要锻造“一不怕苦,二不怕死”的战斗意志。“无论什么时候,一不怕苦,二不怕死的战斗精神千万不能丢。”

习主席这一重要指示,深刻阐明了战斗精神的核心要素和实践要求。现代战争条件下,危险性、残酷性空前增加,面对更加复杂的考验,必须把这种精神贯穿到战争全过程,从实战需要出发

从难从严摔打部队,加大训练难度、强度、险度,让官兵在恶劣复杂环境中锤炼英勇顽强的战斗作风。

丰碑永矗 代代仰望

王伟强

弘扬“两路”精神,就是要培育“顽强拼搏、甘当路石”的担当情怀。没有一张完整地图、没有任何水文地质资料,为何能在“世界屋脊”架起“巍巍金桥”,凭的就是敢于担当的情怀。新时代强军路上,呼唤更多敢于“铺路架桥”的“奠基人”。一代人有一代人的使命,一代人有一代人的担当。唯有不忘初心、牢记使命,用铁肩膀担当起强军重任,才能无愧于前人的牺牲奉献,无愧于党和人民的殷切期盼。

弘扬“两路”精神,就是要强化“军民一家、民族团结”的鱼水深情。“依靠人民群众,不是一句美丽动听的政治口号,而是战略思想”,这是无数革命先辈在血与火的征战中得出的历史经验。时移世易,人民战争的样式可以变,但依靠人民打胜仗的真理不会变。现代战争涉及的领域更加宽广,民众参与战争的深度和广度不断扩展。只有做到与人民血肉相连、生死与共,加强军地合力,实现军民同心,不断巩固民族团结、促进民族团结,才能把制胜之本,获得力量源泉,赢得未来战争。

(作者单位:联勤保障部队某部)

雪域英雄路 天堑变通途

■本报记者 钱宗阳 通讯员 闫昱然 孙铜错 兰京

解码红色基因

世界屋脊,山高路险。大自然赋予这片土地摄人心魄的景致,也同时设下了“只有藏地雄鹰才能飞过”的雪山深谷。解放前,这片土地没有一条能走汽车的路。

1954年12月25日,一个载入史册的日子。经过10多万筑路军民数载鏖战,川藏公路(时称康藏公路)和青藏公路建成通车,结束了西藏没有公路的历史,日光城拉萨与祖国母亲从此更加紧紧地联系在一起。

2014年8月,习主席就川藏、青藏公路建成通车60周年作出重要批示指出,这两条公路的建成通车,是在党的领导下新中国取得的重大成就,对推动西藏实现社会制度历史性跨越、经济社会快速发展,对巩固西南边疆、促进民族团结进步发挥了十分重要的作用。

“是谁帮咱们修公路?是谁帮咱们架桥梁?是亲人解放军,是救星共产党……”川藏、青藏公路的修筑,创造了世界公路建设史上的奇迹,铸造了一不怕苦、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。

日前,记者踏上这“神奇的天路”,追寻那一座座屹立雪域的精神丰碑。

奇迹之路——

“进军西藏,是我军历史上的第二次长征”

沐浴着高原的金色阳光,拉萨河畔的川藏青藏公路纪念碑熠熠生辉。

碑文开篇写道:“建国之初,为实现祖国统一大业,增进民族团结,建设西南边疆,中央授命解放西藏,修筑川藏、青藏公路。”

寥寥数语的叙述背后,是一次震撼世界的伟大进军。

1950年,毛主席向人民解放军发出进军西藏的伟大号令,并指示:一面进军,一面修路。

路,于西藏而言是血脉。回望历史,茶马古道蹄声悠悠。70多年前,由内地运往西藏的物资依靠人背马驮运抵拉萨,往返一次将近一年。1930年出版的《西藏始末纪要》一书形容西藏的交通是“乱石纵横,人马路绝,艰险万状,不可名状”。

西藏和平解放前,反动势力妄图

凭借天堑阻挠解放的步伐,国外势力蠢蠢欲动暗中插手干涉。

“进军西藏,是我军历史上的第二次长征。”走进川藏公路博物馆,刘伯承元帅的这句话映入眼帘。时任西南军政委员会主席的刘伯承一针见血地说,“公路不通,我们就站不稳脚跟”。

然而,修路难,难于上青天。全长2144公里的川藏公路,越过二郎山、折多山、雀儿山等14座峰峦起伏的大雪山,横跨了大渡河、雅砻江、金沙江等十多条奔涌咆哮的河流。

拦在筑路大军面前的,是物资短缺、高寒缺氧、地质复杂、工具简陋……当年,施工现场竟没有一张完整地图、没有任何地质水文资料,筑路条件异常艰苦。

川藏公路博物馆的玻璃展柜内,静静陈列着一件件锈迹斑斑的修路工具,诉说着那段艰难岁月:路的奇迹,从徒手敲石开始。

铁锹、镐头磨钝了,筑路军民就在工地边上支起打铁铺子,现场打制锻造,迅速投入施工。抡铁锤是最重的活儿,战士们晚上睡觉,却抢着把锤子藏在被窝里。高原山峰常年冰封雪裹,战士们手握的钢钎像“冰棍”,久了松开手就被粘掉一层皮……

由于地质条件恶劣,筑路军民常常遭遇大小不等的滑坡和塌方。有的筑路官兵说,当天修的路第二天可能就没,因为山没了;当天蹚过的河第二天可能就不见了,因为河变成了堰塞湖。

1951年12月10日,雀儿山工地,年仅25岁的张福林被一块巨石砸中,倒在血泊中。“我伤得很重,恐怕不行了,别给我打针了,为国家省一针吧。”牺牲前,重伤的张福林拒绝了卫生员的针药。

为了修筑川藏、青藏公路,3000多名勇士把自己的生命献给了筑路事业。

没有比人更高的山,没有比脚更长的路。于1954年建成的川藏、青藏公路总长4360公里,架设桥梁400余座,结束了西藏没有现代公路的历史,在“人类生命禁区”的“世界屋脊”创造了公路建设史上的奇迹。有公路专家当年用“五个最”做出评价:中国筑路史上最高、最险、最长、工程量最大、修建速度最快。

两条旷世奇路的成功铺就,既是我国交通建设史上的宏伟壮举,也是世界公路建设史上的伟大奇迹。

奉献之路—— “如果我死在这条路上了,这就是我的墓碑”

格尔木,蒙古语意为“河流密集的地方”。它是青海连接西藏、新疆、甘肃的交通枢纽。

今天的格尔木已是“半城绿树半城楼”的重要城市。然而,67年前,格尔木在哪里?

“我的帐篷扎在哪里,哪里就是格尔木!”面对茫茫戈壁,慕生忠将军把铁锹插进沙地,给出答案。

1954年,慕生忠带领19名干部、1200多名民工来到荒无人烟的格尔木河畔,手持铁锹在楚玛尔河边拉开战场,开始了修筑青藏公路的伟大壮举。

“如果我死在这条路上了,这就是我的墓碑。路修到哪里,就把我埋在哪里,我的头一定要朝着拉萨的方向。”筑路队员们发现,将军插在路边的铁锹上赫然刻着5个字:“慕生忠之墓”,不由顷刻间明白了他的意思……

顽强拼搏、甘当路石。在筑路过程中,哪里最危险,哪里最困难,哪里就会有“慕生忠们”的身影。

顽强拼搏、甘当路石。这一精神代代相传,成为雪域天路绵延不绝的精神血脉。

伴随着“两路”全线贯通,川藏、青藏兵站部及护路机构应运而生。在60多年漫长的护路抢通、运输保障征程中,那些奇绝雄浑的雪山和冷峻孤傲的冰川,一次次见证“两路”精神花开有声。

通麦天险,曾是川藏公路最危险的路段之一,花儿却开得格外恣意,高原汽车兵说,那是烈士的鲜血滋养了它。

通麦段上,途经“十英雄”纪念碑广场的官兵总会前来祭奠。1967年,川藏兵站部某汽车团执行任务途经此地,突遇泥石流,道路受阻。为了引导车队突围,疏散受灾群众,副教导员李显文等10名官兵涉险逆行,不幸被卷入特大山崩中,献出了年轻的生命。中央军委授予他们“川藏运输线上十英雄”的荣誉称号。

尽管川藏线沿途充满风险,但一代代汽车兵无怨无悔,默默肩负起进藏运输任务。蜿蜒的进藏路上,长长的解放军车队是无数游客眼中的一道风景线。

某部二级军士长赵家田征战川藏线整整22年,执行进藏运输任务上百次。塌方、飞石、泥石流……赵家田遇到过几十次险情,每一次都凭借过硬的驾驶技术化险为夷。他把自己的经验和无私传授给年轻战友,手把手培养出70多名合格驾驶员,其中有20名成为教练员。

车行川藏线,一路风与霜,从这个面容黧黑的老兵口中,记者却没有听到一声怨言。“比一比常年驻守‘两路’的护路人员,我们这点苦不算什么。”赵家田动情地说。

唐古拉山口,海拔5231米,青藏公路最高点。这里空气中的含氧量夏季时不到海平面的50%,冬季含氧量更低。

“养路为业,道班为家,人在路上、路在心上。”自青藏公路修通,被誉为“天下第一道班”的109道班工人就像一颗颗铺路石,一直坚守在这里,维护着高原大动脉的畅通。109道班工区长巴布的父母、哥哥都曾经在109道班工作。1984年,父亲退休,17岁的巴布接过接力棒。

一次,唐古拉山顶突降暴雪,道班工人昼夜苦战。路通了,工人们的手套却和皮肉冻在一起,只能用刀子一片一片割下来,鲜血淋漓。

两条英雄路,奏响永恒的精神赞歌。60多年来,一代代官兵和道班工人接续驻守云端,用生命守护天路,唱响牺牲奉献的生命赞歌,确保了钢铁运输线永不中断,也在传承和坚守中,不断厚实着“两路”精神的底蕴。

致富之路——

“幸福的歌声传遍四方”

西藏,曾是一片贫瘠闭塞的土地。西藏之变,从路开始。

从空中俯瞰,川藏、青藏公路犹如蜿蜒的哈达,将沿线的一座座城市、一个个集镇串联起来,形成一批功能齐全、设施完备、人气聚集的现代化城镇。

沿川藏公路南线自东向西行驶,先后经过昌都市的芒康、左贡、八宿以及林芝的波密、工布江达等地,随着道路通行条件的改善和西藏经济社会各项事业的发展,这几个县城已是高楼林立、街巷纵横、公共设施完备,旅游旺季车水马龙……

位于川藏公路北线上的昌都是藏东重镇,自古以来就是唐蕃古道、茶马

古道上的重要节点。但由于地处深山峡谷、交通不便,加之缺少合理规划等原因,很长一段时间里,昌都的发展受到制约,城市功能也不完善。

而今,在昌都市干部庆振东眼里,昌都的变化可以用“惊人”来形容:“城市空间比以前扩大了近3倍,仅跨河大桥就有13座,全市城镇化率达35%。”

这是一条通向幸福的康庄大道,也是一条军民连心的情感纽带。

当年,十八军“进军西藏不吃地方”,为避免物价上涨影响当地居民生活,禁止向群众大量采购粮食,促进了军民团结、民族团结。

沿着天路一路进藏,10多万军民同甘共苦,建起了雪域高原的第一座机场、第一座电站、第一座桥梁、第一所邮局、第一家医院、第一所小学……

千辛已作英雄忆,万苦化为幸福来。党的十八大以来,驻藏部队官兵积极投身“加强民族团结、建设美丽西藏”事业,帮助130个贫困村、2886户贫困户、9551名贫困群众如期脱贫。

美丽的西藏,如雪山上升起的朝阳,充满生机,充满希望。正如歌曲《天路》所唱:“那是一条神奇的天路……幸福的歌声传遍四方。”

如今,新一代建设者继续奋战高原,推动西藏交通事业快速发展,不断为“两路”精神注入新时代内涵。

今年6月,西藏首条电气化铁路拉林铁路正式开通运营,结束了藏东南地区不通火车的历史,风驰电掣的复兴号高原内电双源动车组将两个城市通行时间缩减到3个多小时。

拉林铁路16次跨越雅鲁藏布江,有桥梁121座,隧道47座,桥隧比高达75%,创造了铁路工程建设的奇迹。

今年7月,习主席在川藏铁路的重要枢纽站林芝火车站考察时指出:“‘两路’精神要继续弘扬,敢打敢拼,一段一段拿下来。要做就做好。”

青藏铁路、拉日、拉林铁路先后通车,以拉萨为中心的高等级公路网日渐完善,拉萨贡嘎国际机场T3航站楼投入运营,全区公路通车总里程达到11.88万公里……涵盖公路、铁路、航空等多种运输方式的综合立体交通网络在雪域高原逐步形成,“进藏难”成为历史。

“让高山低头,叫河水让路”。以热血和汗水铸就的“两路”精神,必将激励着一代代英雄儿女在地球之巅不断书写壮美的奋斗奇迹。

薪火相传

11月初,川藏线上车流不息。一批批运输车满载着米、面、油、罐头等,从成都出发,翻越雪山,将这些过冬物资运抵边防点。

运输车缓缓驶入通麦乡时,汽笛声响彻山谷,这里安葬着10名汽车兵的英魂。

1967年8月的一天,在车队通过险区时,该部10名党员干部骨干遭遇山体崩塌壮烈牺牲,化作川藏线永恒的雕像,被中央军委授予“川藏运输线上十英雄”荣誉称号。

桃红柳绿染寒霜,汽笛长鸣寄哀思。每次上线执行任务,汽车兵们总会不约而同地向纪念碑鸣笛致敬。如果时间充裕,他们还会自发组织祭扫,为先烈献花。上等兵王豪说:“这是一种传统,也是一种传承。”

王豪的父亲王兵也是一名川藏线

汽车兵,小时候他便听父亲讲述川藏线上的故事,英雄汽车兵的事迹深深打动了。1999年,父亲王兵在执行进藏运输任务途中牺牲,22年后王豪踏上了父亲的“铁马”,继续在川藏线战斗。

先辈回眸应笑慰,擎旗自有后来人。王豪的战友说,川藏线上这样的故事不胜枚举。川藏线通车60多年来,在“两路”精神的感召下,老战士倒下了,新战士补上来;父辈离开了,年轻人顶上来……千里川藏线上,先后涌现出上百对夫妻兵、父子兵、兄弟兵。

为把物资运抵边防、支援地方经济社会发展,促进藏区繁荣稳定,先

后有近2000名官兵受伤致残,3000余名官兵留下终身疾病,近700名官兵长眠在雪山之巅,为藏区官兵群众运送物资超过500余万吨。

“如今川藏线道路条件改善了,兵站保障设施更齐全了。”该部领导告诉记者,尽管川藏线上的基础设施越来越完善,但高原高寒缺氧的恶劣环境没有变,繁重的任务没有变,新一代汽车兵更应该思考怎样跑好自己这一棒。

茫茫天路,再启新程。该部某营官兵驾驶汽车满载物资长途机动至西藏林芝,沿途不驻站宿营,不临时停车,成功创造了49小时机动1622公里的“川藏线军事运输新纪录”;某汽车团探索无依托突战化运输保

障训练,用血汗换来高寒地区开展野战保障的宝贵经验……

“交通提质增速,推动保障能力水涨船高。”王豪说,今年他们多路并进、加足马力,这已经是最后一批过冬物资,运抵时间较以往提前了半个月。

又到出发启程时,王豪坐在驾驶室发动汽车。此刻,这位上等兵已经准备好迎接途中的风雪。勇驾铁马走天涯,他们的目标在远方,在天路尽头。

勇驾铁马走天涯

■张耀 千亚东



本版制图:方汉、贾国梁 图片素材:新华社资料图片