

的一根钢绳断了，船身倾斜，河水瞬间没过车辆保险杠。眼看着人仰车翻之际，贾记权赶紧下令启动紧急措施，让战友先行过河，自己则留在即将沉没的车里维持平衡。千钧一发之际，惯性使然——仅剩的一根钢绳将车辆弹甩到岸边，贾记权又捡回一条命。

1984年，贾记权已经在青藏线奋斗了16个春秋。一次，部队要运输6吨铁皮，大家把铁皮装上车后，却没有注意到铁皮堆积高度超过了车斗的高度。车辆启动后，铁皮顺势滑落。眼看超出车斗的铁皮要砸下来，车后空地则有20多名正在帮工的随军家属，贾记权几步飞奔，冲到了飞出车斗的铁皮处。醒来时，他已在医院躺了两天，且右眼已经失明。之后，他的左眼也渐渐失明。

从军逾20年的贾记权，在部队获得过18次嘉奖。“救人是本能，伟大谈不上。我是穷人家的娃娃，从小就想当兵，有一天能开着咱们国家最新的解放牌汽车，穿越戈壁雪山，支援边疆，在我看来就是荣耀。”这是最近一次已是七旬老人的贾记权接受采访时所吐露的心声。在贾记权看来，比起修筑青藏、川藏铁路而牺牲的前辈，以及在青藏公路通车以后至今牺牲的执勤官兵来，自己能活下来，已属幸运。

拉萨河畔的青藏川藏公路纪念碑上，镌刻着这样一段文字：“十一万藏汉军民筑路员工，含辛茹苦，餐风卧雪，齐心协力征服重重天险。挖填土石三千多万立方，造桥四百余座。五易寒暑，艰苦卓绝。三千志士英勇捐躯，一代业绩永垂青史。”至于青藏公路通车后牺牲的执勤官兵，也已近八百人。

2014年8月7日，习近平主席就川藏、青藏公路通车60周年作重要批示时曾如此强调：“60年来，在建设和养护公路的过程中，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。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。”

比之贾记权、朱师傅当年在此奋斗的时代，如今的青藏公路、川藏公路的安全系数已大大提高。如今已是安徽极地影像文化公司老板的唐劲松，与西藏结缘是在2011年。那一年3月，他自驾从芜湖出发，经陕西、甘肃、青海，然后走青藏公路抵达西藏。至今回想起十年前的这段旅程，唐劲松想不起太多危险的地方。在他的脑海里，只有一个字萦绕着——美。“从格尔木到昆仑山脉，再到可可西里，一路上能看见藏羚羊、牦牛和雪山，那简直是太美了。”唐劲松告诉记者，“即便3月份的时候，青

藏高原覆盖着厚厚的积雪，草皮泛黄，但是随处可见的美仍然震撼人心。”只是唐劲松还是心有不甘之处——进藏体验，只走青藏线怎么够。

“在青藏线上看景观，以水平分布为主，所以是向前或者向左右看，看辽阔、看苍茫，在川藏线上看景观，则要仰视和俯瞰，看险峻，看垂直变化。”这是中国科学院地理科学与资源研究所研究员单之蔷对青藏、川藏两条线路观感的认识。他说——如果说青藏线是史诗，则川藏线是小说；青藏线上的景观让人沉思，川藏线的风景让人激动；青藏线是杜甫，川藏线是李白。这两条路合起来，才勾画出青藏高原的轮廓和剪影来。

仅在离开西藏两个月之后，2011年6月，唐劲松便再次坐上火车和朋友们前往西藏林芝地区；2012年，他第三次进藏。2013年，他又一次踏上自驾之旅，这一次，终于圆梦川藏线，“读”了一遍“小说”。至今为止，唐劲松已经连续11年进藏。如今的他，甚至有了暂时定居西藏的想法。开车进藏，开车出藏，走青藏线，或者川藏线，到西藏自治区内的哪个地区走哪条公路，在唐劲松心里，已经有了和导航仪暗合的一本账。

从空投到飞抵

比之“两路”来，民航飞机到达西藏的时间也不算太晚，甚至可以说更早。

首次飞到被西方称为“空中禁区”拉萨附近的，是1951年8月组建的“民航支援解放西藏飞行中队”。这支中队当月组建，当月驾驶缴获自国民党空军或者由国民党空军起义而来的美制C47、C46运输机飞赴西藏，为人民解放军空投军需物

上世纪50年代，拉萨第一架试航飞机飞越巴颜喀拉山。

