

魂牵梦绕独库公路

——一位老兵与万千游客的时空对话



独库公路的美景 (图片由乌鲁木齐晚报提供)

被誉为“中国最美公路”的独库公路今年10月10日封闭,进入“冬眠期”。2025年的通行季,这条横跨天山南北的公路再度书写传奇——从5月31日开放至10月10日封闭的133天里,累计接待游客1406万人次,车流如织的画面成为天山最鲜活的风景。

千里之外,太原小井峪社区的居民李长才坐在窗边,看着手机里独库公路封闭的新闻,轻声对身旁的女儿李贞萍说:“是该封了,这时候的山路最险,风雪一来就没法走。我们当年修的那条路,现在有这么多车走,真好。”

女儿望着父亲眼中闪烁的光芒,想起那些被岁月尘封的故事,终于读懂了这份跨越千里的牵挂——眼前的这位老人,曾是筑就这条“英雄之路”的战士之一。



李长才在介绍与战友的合影 申波 摄

时空回响：千万次见证的“路与魂”

1983年,一则消息让远在太原的李长才彻夜难眠——独库公路全线通车。从北疆克拉玛依市独山子区直达南疆阿克苏地区库车市。这条蜿蜒天山的巨龙,终于打破隔绝南北疆的自然屏障。

“当时真想立刻回新疆看看,看看我们用血汗铺出的路到底是什么样子。”但由于各种原因,这个愿望一拖就是40多年。

李贞萍记得,小时候父亲从未主动提及自己的经历。直到近年来,独库公路成为全国自驾游热门目的地,社交媒体上满是关于它的风光视频,父亲才终于打开话匣子,讲述了那段尘封的岁月。

“原来爸爸口中的‘搓板路’‘冰达坂’,就是现在大家追捧的‘网红打卡点’。”李贞萍说,父亲讲起当年的艰辛,她才明白为何每次看到雪山画面,父亲都会眼眶泛红。

如今,李长才的生活早已今非昔比:小井峪村完成整体拆迁,他住进了宽敞明亮的楼房,日子过得富足安稳。但对独库公路的牵挂,从未因生活改善而减少。

2025年通行季1406万人次的客流量,让李长才既震惊又欣慰。他常常刷着游客发布的视频,看着那些挂着全国各地牌照的车辆行驶在平坦的公路上,看着年轻人在草原上露营、在山间拍照,嘴角总会不自觉上扬。“当年哪敢想现在能有这么好的条件。”

紧邻独库公路“零公里”起点石碑的独库公路博物馆里,陈列着丰富的文献资料、珍贵的影音照片和修路时使用的实物展品,每一件展品都在默默讲述着独库公路的往昔岁月。天山深处,乔尔玛烈士陵园里,高20米的纪念碑上刻有“为独库公路工程献出生命的同志永垂不朽”题词。每当游客驻足,听着讲解员讲述筑路故事时,一场跨越时空的对话便悄然发生。

来自广东的自驾游客王珊动容地说:“原来我们走的每一公里,都浸透着先烈的血汗。这不仅是一条风景线,更是一条精神路。”

这种时空回响,也通过网络传到了李长才耳中。听到“向筑路英雄致敬”“这条路值得我们永远铭记”等话语时,老人总会擦拭眼角。“我们当年修路,就是想让后人能走得顺畅,能看到天山的美。现在这个愿望实现了,牺牲的战友也可以瞑目了。”

李长才的心愿,也是万千筑路老兵的共同期盼。正如广东籍老兵廖加战在2007年重走独库公路时,用摄像机拍下27盘录像带,只为让战友们看看当年的付出换来了怎样的繁华;正如广东籍老兵邓龙辉曾经带着妻子回到当年遭遇雪崩的隧道口附近,告诉牺牲的战友“路修好了,人来了”。这些老兵的青春与记忆,早已与独库公路融为一体,成为游客眼中最美的风景底色。

路脉绵延：从“英雄路”到“发展路”的时代跨越

今年9月,一则新闻又让李长才激动了许久——新疆公路建设史上单体投资规模最大的高速公路项目——独库高速公路正式开工,预计2032年完工后将实现全年无障碍通行,南北疆车程将大幅缩短。“高速公路!全年通行!”老人反复念叨着这两个词,眼中满是憧憬,“我们当年修的路能通就行,现在还要修高速,这就是国家发展了啊!”

路的迭代升级,正是社会发展的生动注脚。如今行经天山险峻路段,常常能看到奇妙的景象:抬头是承载着千车商旅记忆的羊肠小道,山腰是当年的施工便道与如今的国道,山脚则是正在建设的高速公路。从人走马驮到汽车穿梭,从季节性通行到全年无休,一条条路的变迁,见证了新疆交通运输事业的波澜壮阔。

新疆维吾尔自治区成立70年来,特别是党的十八大以来,新疆交通运输事业取得了历史性成就。

截至2024年底,新疆公路里程达23万公里,全国排名第8位。其中,高速公路7852公里,一级公路4535公里,所有地州市和九成以上县(市、区)迈入“高速公路时代”,天山北坡城市群率先通“八车道”高速公路,全疆108个县市(不含新设县)通二级及以上公路,丝绸之路经济带北中三大通道基本形成,北疆环准噶尔盆地、南疆环塔里木盆地全面高速化,G0711线乌鲁木齐至尉犁高速公路2025年底将实现全线通车,G219线温泉至霍尔果斯、昭苏至温宿段跨天山公路加快建设,G3033线奎屯至独山子至库车高速公路启动建设,制约北疆区域协调发展的交通瓶颈加快

破除,“东联西出、南北畅通”的公路网格局加速形成,为推动新疆经济社会高质量发展注入强劲动力。

截至2024年底,新疆农村公路总里程达18.82万公里,全疆所有乡镇和具备条件的建制村全部通硬化路、通客车,打通了各族群众出行“最后一公里”,建制村快递服务基本全覆盖,农村群众“出门硬化路、抬脚上客车、坐在家收发快递”已经从愿景变为现实。

文旅融合的深入发展,则让包括独库公路在内的多条公路价值得到进一步释放。新疆加快构建“快进慢游”旅游交通网,努力完善以国省干线为主干的旅游公路“快进”体系,打造“路景合一、行游一体”的公路“慢游”系统,共建成“交通+旅游”项目167个,3A级及以上景区高速(一级)公路覆盖率达到95%。精心打造了G217独库公路、G681阿禾公路等15条网红公路和精品自驾游线路,以及特色主题服务区14处,开通至景区的旅游客运服务线路154条,建成乡村旅游路3742公里,打通了连通景区“最后一公里”,让游客沉浸式游览大美新疆,助力擦亮“新疆是个好地方”金色名片。

李长才的新疆之行已提上日程。女儿李贞萍计划在2026年带父亲重返天山,看看那条魂牵梦绕的独库公路,也感受一下新疆今天纵横交织的公路网。老人早已在心里规划好了,要去乔尔玛烈士陵园,在烈士纪念碑前敬个礼,告诉他们“独库公路越来越好,新疆路网越来越发达,你们的心愿实现了”。



独库公路的美景 (图片由乌鲁木齐晚报提供)

记者手记：一条路的精神接力

独库公路又一次进入“冬眠期”,但它留下的,不只是133天里1406万人次的观光,还有一代代接力守护的精神。

老兵李长才的故事,让我明白这条路的“美”从来不只是风景。当年,他和战友们在天山深处,用青春和生命铺就了这条穿越南北疆的通道——悬崖便道、塌方险情、严寒缺氧,每一次出车都是与死神的较量。如今,游客在草原露营、在山间拍照,车轮下的平坦大道饱含着先烈的血汗。

今天的独库公路,已不仅是“英雄路”,更是“发展路”“旅游路”。高速公路开工、全年通行将成现实,这是时代的进步,也是对筑路者最好的告慰。

路在延伸,精神也在传承。当我们驱车驰骋在这条路上,不妨放慢速度,向那些长眠在天山的筑路英雄致敬——因为他们,才有了眼前的风景与远方。

太原晚报记者 申波
乌鲁木齐晚报全媒体记者 史传芝

结束语：

今年是新疆维吾尔自治区成立70周年。9月11日,本报应《乌鲁木齐晚报》邀请,刊登了“今日新疆,如Ta所愿”大型报道线索征集启事,通过寻访历史的亲历者与时代的见证人,共同回顾那段建设新疆的峥嵘岁月。历时一个多月的深入采访,10月21日,我们报道了曾投身新疆钢铁事业建设的太原退休干部赵成龙的事迹;今天,本报再次推出当年参与独库公路建设的退伍老兵李长才的感人故事。赵成龙与李长才,是千千万万太原建设者的缩影。他们屯垦戍边、开荒拓土,兴修水利、建设厂矿,以热血与奉献在辽阔新疆书写了“沙漠变绿洲、荒原成家园”的动人事迹。报道虽暂告一段落,但新疆建设的篇章仍在续写。如今,一批又一批太原儿女,继续响应国家号召,奋战在支援新疆生产建设的一线。我们坚信,在一代代建设者的接续奋斗与新疆各族人民的共同努力下,新疆的明天必将更加灿烂辉煌。

天山砺剑：生死运输线的青春印记

1952年出生的李长才,人生的转折点始于1971年初。这一年一月,他应征入伍,成为中国人民解放军某部的一名工程兵。新兵训练结束后,凭借着接受新事物快、爱钻研的特质,他被选派学习汽车驾驶——在那个机械匮乏的年代,这是一个令人羡慕且肩负重任的岗位。

经过严格的学习和长时间的实践,又经过跟车实习,1973年,李长才终于可以单独驾车执行任务。那时,他驾驶汽车奋战在三线建设一线,日夜奔波于四川广元、陕西汉中等地,向工地运送各种建筑材料。无论是日野、解放还是嘎斯车型,他都能熟练驾驭,很快成为汽车连里的骨干,每当有紧急艰巨的任务,第一个想到的就是他。

1974年初,新的命令下达,改变了李长才的人生轨迹。他与部分战友告别火热的三线建设战场,向西北进发,目的地为新疆乌鲁木齐。抵达驻地,他所在的汽车营驻扎在乌鲁木齐火车站。“后来我们才知道,为了加快独库公路建设,我们都是从各个部队抽调来的精兵强将。”回忆起这段经历,老人的语气中透着自豪。

从此,李长才开始了在天山深处长达5年的运输生涯。他的主要任务,是从乌鲁木齐出发,运输各种物资到天山北麓的各个施工点。这段路程远比想象中艰险:从乌鲁木齐出发,先沿乌伊公路行驶一段,随后便是天山盘山路,基本都是临时修建的施工便道。这些便道蜿蜒于悬崖峭壁之间,路面坑洼不平,每一次转弯都暗藏危机,是对驾驶技术的极限考验。

在李长才的记忆里,天山的“刁难”主要有几个方面:新疆冬季漫长而严寒,对行车安全极为不利;高海拔带来的缺氧问题同样棘手,人胸闷气短,汽车也“力不从心”,发动机“开锅”是家常便饭;降雨或融雪期更是地质灾害的高发时段,泥石流、



李长才(左一)与战友在新疆的合影

塌方随时可能阻断道路,驾车时必须时刻紧盯路况,一旦发现险情,既要果断避险,还要及时发出警示,提醒后续车队。

“那时候出一趟车,往往需要一周左右。”李长才说,途中只能在兵站短暂休整,回到营区简单休息后,新的运输任务已在等待。

即使一路平安,车厢里的时光也是对意志的磨砺:没有空调的驾驶室,夏天像蒸笼,冬天似冰窖。更别说生死考验在每次出车中都如影随形。

1976年的一天,李长才随车队运送物资,一名刚能单独驾车的山东籍新兵因操作失误,车辆失控冲下150米深的山沟,当场牺牲。李长才目睹了全过程,至今想起仍心有余悸。事后,他和战友们设法下到沟底,用布仔細包裹好战友的遗体,艰难运回。“当时离开时,那辆车就留在沟底了,变成了一个小小的黑点。”老人的声音有些哽咽,“不仅是汽车兵,工地上也有战友牺牲。每次听到噩耗,大家都很悲痛,但还是要咬着牙工作。”

行走在新疆广袤土地上,李长才不仅收获了成长,更坚定了信仰。1978年,他在部队光荣加入中国共产党,1979年,李长才退伍返乡。