

庆祝改革开放40周年

40年壮丽征程，中国路编织幸福版图

开栏的话

1978年，改革开放的大幕拉开，中国从此走上高速发展的道路。弹指一挥40年，变化翻天覆地，思想解放，观念更新，科技进步，经济增长，综合国力日益强大，当下的中国面貌一新，取得的成就举世瞩目。

一点一滴的变化聚集起来，就是整个社会的进步。从本期开始，我们将陆续推出“庆祝改革开放40周年”系列策划，从交通、饮食、营房建设，到征兵工作、国防教育、双拥共建、扶贫攻坚、生态建设等方面，反映40年来官兵日常生活的巨变和军民共建的成果。

西沙

立体交通实现天涯若咫尺

■周启青 肖炬鹏 陈竹飞

西沙远离祖国大陆，这里的交通难题一直牵动着各级的心。改革开放40年来，从“琼沙号”到“三沙1号”，再到民航包机，在各级的关怀与努力下，西沙岛上的交通状况发生翻天覆地的变化，岛上军民享受到了实实在在的好处。

西沙军民的“生命之舟”

1976年，周恩来总理批准广州造船厂建造“琼沙号”，用于西沙永兴岛与海南本岛之间的交通往来。1978年年底，“琼沙号”在西沙军民的热切期盼中，首次靠泊西沙永兴岛码头。从那以后，“琼沙号”为西沙军民送去一批批淡水、蔬菜、水果和生活必需品。1997年，航行19年的“琼沙号”退出西沙航线。这之后，“琼沙2号”“琼沙3号”先后承担起西沙岛礁的补给运输任务。

“早些年，我们主要坐‘琼沙3号’上下岛，或者跟随执行任务的部队舰艇往返于大陆和海岛间。”西沙某水警区通信连分队长毛福顺告诉笔者。

“船一靠港，码头上就跟过年似的。大家牵挂的不仅仅是补给物资，还有邮递包裹和信件。”“琼沙3号”船长黄心芳介绍，在三沙市成立前，“琼沙3号”船期大约每月1班，最多每月2班，如今船期缩短为7~10天1班。

吉水平曾担任“琼沙2号”“琼沙3号”政委，是西沙交通变迁的见证者。他告诉记者，2005年，西沙军民曾给“琼沙2号”送来一面锦旗，上面写着“生命之舟”。因为早些年，在“琼沙号”出现前，西沙连通海南本岛的交通不便，只能靠“西渔130”和“西渔120”这两条总吨位才100吨的小铁船。小船抗风能力很差，海况稍微恶劣，便只能望洋兴叹。

“它们1个多月才上一次岛，运去的蔬菜瓜果，最多1周就消耗殆尽。余下的日子，岛上军民只能吃干菜和罐头，边盼望着下一次补给。如果碰上恶劣天气，补给航线受阻，大家只能吃酱油拌饭。”吉水平清楚地记得，有一年年底，受恶劣天气影响，小铁船2个多月无法航行，船开出去又返航，来来回回折腾了3次，岛上军民和船员都吃尽了苦头。

“三沙1号”，西沙生命线的领航者

今年春节前夕，海南文昌清澜港码头显得格外热闹。80余名官兵家属乘坐万吨巨轮，驶向西沙永兴岛，与朝思暮想的家人团聚。

“妈妈，我觉得老爸在说谎。”甲板上，小姑娘李诗玥一边玩自拍一边说，“爸爸以前总说坐船多么辛苦，多么累，你看这船又大又稳，房间里还有电视和浴室，就跟宾馆似的。”谭春霞是西沙某水警区战士李红的妻子，这是她第一次带女儿李诗玥上岛探亲。她摸了摸女儿的头，叹口气说：“你哪里知道以前上岛探亲遭的罪？”

谭春霞第一次上岛探亲坐的是“琼沙3号”，船上挤满了人。因为床位有限，不少人只能睡地板，有的甚至被挤到了甲板上。岛上不仅交通不便，各种生活物资也有限，每次上岛她都得拎着大包小包，以备不时之需。

今年春节前，丈夫动员她上岛，但一想到在茫茫大海上“弄得五脏六腑都要吐出来”的感觉，谭春霞就心有余悸。但丈夫告诉她，现在的“三沙1号”条件比以前好太多，她这才下定决心带女儿上岛探亲。

可以说，“三沙1号”是有史以来从海南岛至三沙最先进、最舒适的交通船，最高可抗10级台风。“从2015年首航开始，乘务员陈波就一直在‘三沙1号’工作。他告诉笔者，‘三沙1号’不仅为每个房间配备了电视、独立卫浴，还开设了阅览室、棋牌室和健身房。此外，船上还有移动通信基站，即使在大洋深处也能上

网、打电话。

笔者了解到，“三沙1号”通常每周1班，逢年过节还会增加班次。现在由海南岛前往三沙的航程比以前缩短好几个小时，航线货运能力也增加了9倍。

交通便利了，岛上军民的生活也越来越好。对老渔民陈康而言，最幸福的事就是听到海上传来汽笛声。“三沙1号”一靠港，就意味着大家能吃上新鲜的瓜果蔬菜，用上更丰富的物资。

“现在岛上军民安居乐业，希望上岛工作生活的人越来越多，大家都愿意留在三沙，共建这个美好家园。”陈康说。

民航客机开启西沙交通新纪元

今年7月，家在湖南益阳的西沙某水警区战士周思鸿接到紧急来电，父亲突发重病，家人希望他即刻回家。他连夜向单位请假，申报次日的机票。从三沙到益阳近1500公里的路程，周思鸿只花了不到半天时间就回到家。

“这要是在以前，想都不敢想。即使运气好碰到有船下岛，最快也要3天才能到家；而现在，从三沙飞海口再转机飞长沙，算上坐大巴车也才半天时间。”周思鸿回想起当时的场景，深有感触地说：“在父母最需要的时候能陪在他们身边，真是一种幸福。”

与周思鸿一样感到幸福的还有新婚不久的军嫂张佳玲。今年端午节，张佳玲第一次带父母乘民航包机上岛探亲。上岛后，聊起坐民航包机的感受，张佳玲的父亲对笔者说：“当时一听佳玲找的男朋友驻守海岛，我和她妈还不乐意，怕苦了女儿，现在看来担心是多余的，国家发展这么快，海岛与大陆也没啥太大区别嘛。”

走出永兴机场，见到自己朝思暮想的丈夫，张佳玲感慨道：“有了直飞航班，想见一面也并非那么难。从今后后，你守着西沙，我守着你……”

孙晓峰是三沙永兴机场运营部经理，他永远都记得这一天——2016年11月14日，机场试飞的日子。那天下午，挥手送别试飞飞机，孙晓峰和同事在机坪久久注目。同年12月22日，三沙永兴岛民航公务包机成功实现首航。

随着航班开通，西沙与海南本岛的物流快速通道也搭建起来。目前，除中国邮政，一些快递公司也在岛上开设了营业点。如果寄航空件，从下单到收件只用3天时间，西沙军民即可享受“足不出户，网购天下”的便利。

多方保障，出行更便捷

“住着海景房，还能周游列岛。船上自助餐、娱乐室、超市、医疗等设施一应俱全，而且还免费……”驻守珊瑚礁的西沙某水警区工程师杨毓一登上“长乐公主”号邮轮，就迫不及待地躺在朋友圈里晒心情。

“以前下岛，我们要么等渔船，要么去大岛等交通，运气好的时候两三天可以下岛，碰上寒潮，十天半个月都不得能下去。”杨毓说，三沙市开通邮轮后，岛上军民的出行就更便捷了。

西沙某水警区保障部领导告诉笔者，他们针对西沙驻防岛礁部队数量多、驻地散、运输需求各不相同、保障条件参差不齐等现实困难，在提升自身交通保障能力的同时，不断加强与地方的互联互通，整合军地资源，保障官兵上下岛。

据了解，目前三沙市有“长乐公主”号和“南海之梦”号两艘邮轮，从三亚凤凰岛国际邮轮码头启航，前往西沙海域的全富岛、鸭公岛

和银屿岛，通常每周1班。邮轮除方便前往三沙市旅游的游客外，还会流出一定舱位供三沙官兵免费乘坐。

不仅三沙市和大陆的距离拉近了，岛际交通也在逐步发展。这天清晨，海军西沙医院军医刘朝阳拿着水质检测设备，坐上冲锋舟，从琛航码头前往珊瑚岛，不到40分钟，就在珊瑚岛的蓄水池旁展开作业。

“以前去珊瑚岛可没这么快。”琛航岛某守备部队教导员张启来说，现在往来各岛，可以协调地方的冲锋舟，不仅节省时间，还密切了各兄弟单位之间的联系。

笔者了解到，如今，“甘泉岛”号、“晋卿”号岛际交通船和20余艘冲锋舟已相继投入使用。一艘艘冲锋舟往返于西沙各岛礁，将它们“无缝”串联。对此，西沙军民欣喜地说，随着交通的不断完善，西沙必将迎来更加美好的明天。



图①：退伍老兵乘坐民航包机离岛。

盆世舟摄

图②：“三沙1号”。

盆世舟摄

图③：三桥飞渡金沙江。

刘伟摄

金沙江

『三桥飞渡』见证天堑变通途

■陈学渊 本报记者 柯 屹



虽然国庆假期已过，但云南省迪庆藏族自治州德钦县著名的铁索伏龙桥依然迎着络绎不绝的游客。桥下的金沙江翻涌奔流，在铁索桥不远处，一座水泥桥和一座钢结构大桥并排遥望，当地人称之为“三桥飞渡”。三座桥都叫伏龙桥，见证着不同时期德钦交通的历史变迁。

德钦县位于滇西高原，以金沙江为界，该县奔子栏镇与香格里拉市西乡隔江相望，渡船过江是从前主要的交通工具。“那时，渡江只能靠船，坐木筏到江对岸简直是险象环生。”现年87岁的老兵廖措家住奔子栏镇，曾是镇上渡口的摆渡人。这些年，他亲眼见证了巨变。

廖措告诉记者，当遇到水流较急时，渡船很可能被江水冲偏甚至冲翻，有的摆渡人就因为操作不熟练，发生过翻船坠江的事情。

1959年，铁索结构的伏龙桥建成，成为当时迪庆金沙江沿岸第一座跨江大桥。桥身由数十根并排的粗壮铁链组成，桥面上铺设实心木板，桥两头用钢筋拉伸，固定在坚硬的岩石里。据奔子栏镇叶央村老兵兵宗回忆，桥刚建好时，不少村民觉得新奇，常在桥上嬉戏逗留，人武部就组织民兵在桥两头巡逻放哨，叮嘱大家快速通过，防止人畜坠江。

虽然铁索桥简陋，但几十年来给当时两岸群众和官兵带来不少便利。据德钦县人武部职工吾灯介绍，以前，人武部官兵到迪庆军分区开会，如果车子不过伏龙桥，就要在漫天沙尘的老路上颠簸十几个小时，下车后，人人都灰头土脸，狼狈不堪。

时间久了，铁索伏龙桥已不能再承受大吨位车辆。“车过不去，上桥晃悠悠，遇到对头车，再急也没用。”德钦县人武部副部长彭运涛告诉记者，往年部里组织奔子栏民兵到桥对岸巡逻执勤，大车需要提前5个小时绕到铁索桥对岸等待，民兵则步行过桥，到对岸再登车出发。

如果说铁索伏龙桥开创了沿两岸村寨连接的历史，那么水泥构架的伏龙桥则开启了整个迪庆区域经济联系的先河。1991年，水泥结构的新伏龙桥竣工。很快，就有做木材、矿石、牛羊生意的车队、马队穿行其间，很是热闹。之前那座铁索桥便渐渐“告退”，仅保留用于旅游体验，成为见证当地交通变迁的“化石”。

新桥建成通车后，金沙江两岸的奔子栏镇和西乡最早受益。据奔子栏镇武装部武干事鲁茸

次里回忆，当时镇里有酒店42个、餐馆51家。“新桥修建后，交通更加便利，很多藏族老阿妈也第一次坐上汽车走出奔子栏，跨过江桥，到中间（今香格里拉）走亲访友。”鲁茸次里说。

桥的变迁也悄悄改变着官兵生活。德钦山高地贫，官兵想吃上新鲜蔬菜只能从外面运。由于路不好走，水果蔬菜送到时，往往都蔫了大半。通路架桥后，从德钦到香格里拉用时少了一半，新鲜水果蔬菜就此摆上官兵餐桌。

走过23年，水泥构架的伏龙桥也结束使命，成为历史。由于桥面设计狭窄，承载能力不足，导致通行能力受限。“物资运输车驶过大桥前，官兵需在桥边卸下一部分货物，待货车过桥后，再用推车将货物运至对面重新装车，才能继续前行。”迪庆军分区参谋吴善军回忆，2013年8月，军分区官兵过桥赶往尼西乡幸福村抗震救灾，但因桥身窄，几块落石就挡住了桥面，急忙间，官兵只得弃车步行赶往震中。

2014年，迪庆州全面推进通路架桥战略。短短1年时间，一座连续式钢结构桥梁在水泥桥旁跨江而过，形成“三桥飞渡金沙江”的景观。

新的伏龙桥桥长161米，宽9米，重型汽车驰行如履平地。穿行伏龙新桥，由香格里拉去德钦仅需2.5小时，外界运往德钦的水果蔬菜走进农贸市场；德钦的旅游服务和工艺品制作销售也逐渐成为德钦人增收致富的重要渠道。

“以前想去德钦探亲，只能赶在小长假。如今，周末也能跑个来回。”聊起新修建的钢结构桥，军嫂安晓艳异常高兴。两年前因工作调动，安晓艳的丈夫鲁茸培转到德钦县人武部任军事科长，她却得留在香格里拉继续工作、照顾老人。如今，新桥通车拉近了安晓艳和鲁茸培的距离。周五下班后，安晓艳常常带着儿子开车赶往德钦，一家人能够时常团聚。

“桥宽了路平了，回家之路不再是人在困途。”不久前，德钦县人武部副部长彭运涛休假探亲。班车行驶在平坦的柏油路上，望着窗外绿油油的青稞地和一个个依山而建的藏族村庄构成的美丽画面，他不禁发出感慨：三桥飞渡送福去，通路架桥迎新来。

一座桥不仅是一段历史，还记录着藏区百姓日益美好的生活。记者了解到，与德钦伏龙桥一样，新中国成立以来，特别是改革开放40年间，金沙江上陆续架起各类铁索桥、水泥桥、钢结构桥60余座，这些桥梁或印有藏族特色图案或结有各种颜色的哈达、彩旗，将江两岸连接起来。这些交通通道纵横在迪庆高原，连接着各产业聚集区、新农村建设区，从而成为助推高原经济区建设的强劲动力。