



柴达木文史丛书  
柴达木认知读本

1

张珍连 / 主编



*Changchangde qingzangxian*

# 长长的青藏线



窦孝鹏◎著

中国文史出版社



柴达木文史丛书  
柴达木认知读本

1

张珍连 / 主编



# 长长的青藏线

*Changchangde qingzangxian* 窦孝鹏◎著



## 图书在版编目(CIP)数据

长长的青藏线 / 窦孝鹏著. -- 北京: 中国  
文史出版社, 2012.6

(柴达木文史丛书 / 张珍连主编)

ISBN 978-7-5034-4077-9

I. ①长… II. ①窦… III. ①纪实文学-中国-当代  
IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第135714号

责任编辑: 李晓薇 雷 鸣

出版发行: **中国文史出版社**

网 址: [www.wenshipress.com](http://www.wenshipress.com)

社 址: 北京市西城区太平桥大街23号 邮编: 100811

电 话: 010-66173572 66168268 66192736(发行部)

传 真: 010-66192703

印 装: 西宁德隆印刷厂

经 销: 全国新华书店

开 本: 880×1230 1/32

印 张: 48.875

版 次: 2013年6月北京第1版

印 次: 2013年6月第1次印刷

字 数: 976千

定 价: 120.00(全6册)

文史版图书, 版权所有, 侵权必究。  
文史版图书, 印装错误可与发行部联系退换。

# 总 序

青海省海西州政协主席 沃赛

读者朋友,你现在打开的是由海西州政协编辑的《柴达木文史丛书》。

在当下,媒体众多,书籍繁杂,可供选择的读品很多,人们却常常感觉阅读时间很少,这种情境之下你能够选看这本书,我们十分高兴。高兴之余,也希望你能翻阅这套丛书的其它分册。

这套文史丛书,是我们根据政协文史工作需要,为繁荣发展柴达木文化事业,挖掘柴达木开发建设史料而选编的一套系列丛书。作品既重纪实性,又着眼文学品位,读者在欣赏纪实文学的同时,也可以增进对柴达木地方史特别是现、当代史的了解。

这套丛书,在本届政协任期内拟出4辑,每辑6册,总共出版24册。每册12万字左右,累计出版字数近300万。在人员有限的文史专委会,三四年时间中出版这么大的文字量,无疑是要做一番努力的。

按编者的最初设想,丛书名为“柴达木认知读本”,待编纂工作纳入政协文史书籍出版规划之后,又名为“柴达木文史丛书”。这套陆续出版的丛书、读本,将选集作家、学者的作品,还原往事、记述历史、解析文化,反映西部柴达木及其富有成就的开发史。

从前三辑书稿看,每一辑都可排出一个作家方队。其中,既有全国知名的作家,也有我省一些颇具实力的本土作家。他们的作品,很多是大家熟悉的,也有不少是人们未必熟悉但却非常值得一读的新作。

在已有的书稿中,一些历史人物和重要事件跃然纸上,半个世纪轰轰烈烈的柴达木开发建设进程,以生活本身所具有的绚烂多姿,呈现在读者眼前。透过这些文字,人们看到的,是柴达木令人惊喜的发展变化;听到的,是柴达木人栉风沐雨、奋力前行的蹒跚足音。

有位作者在评价这套丛书的编纂时说道,这是一种“文化自觉”。这可能是一种过誉。实际上,我们只是从存史、资政的角度出发,整理和挖掘文史资料,以便人们翻阅并从中查找自己感兴趣的東西。如果能为丰富和发展柴达木文化事业,走出一条文史资料搜集、整理、创新的路子,那我们将深感欣慰。

热切地期望读者朋友能够跟随作者的足迹,走进柴达木,认识柴达木。

是为序。

# 目 录

|                    |     |
|--------------------|-----|
| 总 序 .....          | 沃 赛 |
| 青藏公路之父慕生忠 .....    | 1   |
| 油龙腾舞进拉萨 .....      | 36  |
| 世界屋脊的军人 .....      | 45  |
| 红星白衣映昆仑 .....      | 65  |
| 军民共建文明青藏线 .....    | 76  |
| 唐古拉山上的 25 昼夜 ..... | 83  |
| 十万里路见忠心 .....      | 113 |
| 飞吧,英雄的 30 号车 ..... | 125 |
| 大依发军车欢驶青藏线 .....   | 141 |
| 飞轮碾碎千里雪 .....      | 153 |
| 爱在高原 .....         | 158 |
| 雪山红花 .....         | 167 |
| 兵车闯昆仑 .....        | 175 |

|                 |     |
|-----------------|-----|
| 家住昆仑山下边 .....   | 179 |
| 红火的风雪青藏线 .....  | 201 |
| 一条不寻常的哈达 .....  | 209 |
| 长长的青藏线 .....    | 213 |
| 昆仑山人 .....      | 219 |
| 昆仑泉 .....       | 230 |
| 长江源头第一桥 .....   | 233 |
| 戈壁滩上的大年初一 ..... | 239 |
| 当年军营的文化活动 ..... | 246 |
| 盐铺的篮球场 .....    | 252 |
| 唐古拉山上的除夕夜 ..... | 257 |
| 藏羚羊·红柳根 .....   | 262 |
| 后 记 .....       | 266 |

# 青藏公路之父慕生忠

随着西部大开发的兴起,茫茫青藏公路线成为一处十分热闹的地方。多年来由于川藏线路况不好,80%以上的进藏物资由青藏线承担。每天,全国20多个省区和人民解放军的上万台运输车、工程车、旅行车奔驰在数千里青藏线上,连通着这条重要的交通大动脉。

行进在茫茫青藏线上,你处处会感到一个人的存在,因为沿途有近20个地名——如雪水河、西大滩、不冻泉、五道梁、风火山、开心岭、沱沱河及万丈盐桥等等,都是他起的。而每个地名都连着一段不平凡的创业故事。在他创建的位居青海第二大城市、柴达木盆地南沿开发区、青藏公路的枢纽格尔木市,不少人都像谒拜祖先那样去瞻仰市西北角开拓街上那座已十分破旧的将军楼及转盘路旁边的望柳庄,因为这些都是他在这里开拓奋斗留下的遗迹。

他是谁?他就是被人们称为青藏公路之父的慕生忠将军。



慕生忠是位极富传奇性的人物。1910年他生于陕北吴堡县一个破落地主家庭。上中学时受到陕北革命领导人刘志丹的影响而投身革命,1933年加入中国共产党,并拉起了一支杀恶除奸的游击队,为此,反动派杀了他一家包括父母妻子在内的四口人。他发誓要报仇除恶,革命到底,于是化名艾拯民,亲手砍掉过不少反动恶霸的脑袋,刘志丹夸他大胆,反动派闻之丧胆,因而不少人又叫他艾大胆。后来他带领游击队曾东渡黄河,活动于晋西吕梁地区等20多个县,杀敌人,除恶霸,身上留下了27块伤疤。阎锡山曾贴出布告,悬赏10万大洋买他的人头,但他都安全地闯过来了。他的这种坚毅、勇敢、大胆的性格品质,后来在修筑青藏公路中发挥到了极致。

1935年10月,中央红军长征到达陕北吴起镇(今吴起县),慕生忠率领自己的队伍去吴起迎接毛泽东主席和中央领导人。以后他曾任陕北红军第二作战分区司令员、延安以东地区作战司令员、山陕特委军事部长、晋绥九分区司令员等职,解放战争时期,曾任以彭德怀为司令员兼政治委员的第一野战军政治部民运部部长、政治部秘书长等职,1955年被授予少将军衔。

说起青藏公路,大家都说,要是没有慕生忠,这条重要通道的诞生不知要迟多少年!是他千争万抢,以大将军的气魄,率领千军万马,死打硬拼,把这条天路刨出来的。

## 国家没有安排,上级没有指派。他却自己找到交通部去要求修青藏公路

1954年2月初,正是北京最冷的季节,慕生忠穿着厚厚的皮大衣,从青藏高原来到首都北京,找有关部门要求修筑青藏公路。他当时的身份是中共西藏工委组织部部长兼运输总队政治委员。这个运输总队不是搞汽车运输的,因为西藏当时还没有公路,总队主要是靠骆驼等牲畜给西藏运送粮食和紧缺的物资。对国家机关慕生忠并不熟悉,于是便先找了负责处理西藏事务的国家民族事务委员会主任李维汉,李维汉听了他的来意,说修路的事归交通部管,便派人领路叫他去找国家交通部。

交通部公路局局长接待了他,慕生忠自报家门后,便直截了当地提出要在青藏高原修一条公路,请交通部多少批些钱。

公路局长一听吃了一惊:“在青藏高原修公路?这是件大事,我们作为主管部门,从来没有安排这项工程呀!”

“所以我才来要求的呀!”慕生忠回答。

“你……是代表西藏工委来的,还是……”

“不,我代表我个人,我是从青海来的!”

事情到了一种尴尬的境地:修青藏公路,既不是国家安排的,也不是主管领导机关西藏工委要求的,而是工委组织部长兼运输总队政委自己来请求的。这是怎么回事呢?过去的

艾大胆胆子也太大了点，难道连这点组织程序都弄不懂了吗？

多少有一点。但主要是他被西藏交通的阻塞情况及西藏部队、机关供应的短缺急红了眼，已不能一步一步按组织程序办事了。

这种情况来自他个人的几次亲身体验。

第一次是1951年8月。那时，当西南军区以张国华、谭冠三领导的18军从西南方向一面修路一面向西藏进军时，西北军区也组成了以范明为司令员、慕生忠为政治委员的西北进藏部队，从青海出发，沿着唐代文成公主进藏的路线向拉萨进军。

8月8日慕生忠率千军万马从青海都兰县香日德出发，踏上了征程。因为路途遥远，途中无供应站，所以一切给养物资都得自己带。这样，这支队伍就出现了一种特殊的现象：牲口比人多，计有马三千，骡子三千，骆驼三千，牦牛一万。有些用来驮东西，有些供人骑。慕生忠带人在前面打先锋，8月10日范明率机关人员从兰州出发在后面跟进。

没有现成的路线可寻。现在的青藏公路是从香日德往西300公里，经格尔木南翻昆仑山；那时他们却从香日德向南走到了巴颜喀拉山下的黄河源，这里到处都是烂泥滩，一望无边的沼泽地一脚下去就拔不出来，第一天就损失了20多人。慕生忠急了，猛地灌下半瓶酒，勒紧腰带，往地上一躺，从沼泽地上滚了过去。虽然他变得面目皆非，像个猴猴，但却探出了一个过沼泽地的法儿，大家纷纷仿效，经过半个多月的折

腾,才走出了这段路。牲口也损失了不少,加上有些骡马啃吃了有毒的草,中毒死亡达近千匹。他们从曲麻莱县附近翻过长江上游通天河,赶牲口上了白雪皑皑的唐古拉山,海拔5000多米的高山由于缺氧,又夺去了一批人员和牲口的生命。他们一边赶路,一边还要同企图阻拦的藏兵进行周旋。经过重重艰难险阻,这支部队于11月底终于到达拉萨。慕生忠屈指一算,路上整整跋涉了113天。等后续部队全部到齐后,整走了120天。

他们虽然进到了拉萨,但慕生忠却没有多少喜悦,他们损失的不光是4个月时间,还有许多人员和三分之二的牲口。这个代价太大了。

进藏后,范明担任中共西藏工委副书记,慕生忠担任工委组织部长。他们协助中央代表张经武及张国华、谭冠三等一起领导着和平解放不久的西藏的党政军工作。

但一个现实问题很快摆在了大家面前:供应。两路进藏部队共约3万人,每天仅粮食就要消耗4.5万斤左右。而中央对进藏部队有明确规定:进军西藏,不吃地方。用牲口驮运的那一点粮食真不够塞牙缝呀!有人算了一下:供一个人一年的吃用,需要3峰骆驼(不能死亡)来回用多半年时间。为此,吃用出现了极度紧张,最困难时每人每天4两面都难以保证。再加上西藏一小撮上层反动分子一心想赶走汉人,千方百计阻挠藏民向部队出售粮食和物资,致使一个银元只能买到作为燃料的8斤牛粪,烧一壶开水就要花4个银元;一斤咸盐要8个银元,而一斤银子只能买到一斤面。部队和机关工作人员

每天都处在饥饿之中啊!

第二次是1953年。为了援救饥饿中的驻藏部队和工作人员,中央政府委托西北局组建了西藏运输总队,征购全国各地的骆驼,向西藏赶运粮食。并任命了正副总队长和正副政治委员,慕生忠兼任运输总队政治委员。

于是,从陕、甘、宁、青及内蒙等地征购的一批批骆驼连同雇用的牵骆驼的民工,集合在了运输总队的大本营都兰县香日德。1953年春夏之际,2.8万峰骆驼挤满了香日德及周围的草地。规定每峰骆驼驮4袋面粉,每袋50斤,再加上人畜自用的生活物资共约300斤。每个民工拉七八峰骆驼,算下来共约1200多人。每个民工每月的工资平均25元左右。运输队实行军事化编队和行军。

为了避免再次陷入黄河源沼泽地,关于这次的进藏路线他们重新作了选择:由香日德向西行走约300公里到达格尔木,再向南行进进入昆仑山——这便是今日青藏公路的基本走向。这一路虽然不受沼泽之苦了,但沿途冰雪覆盖,被称为生命禁区的连绵雪山给人员、尤其给习惯于吃高草的骆驼带来极大的灾难。雪地无高草,自带的草料不到半道就吃完了,身躯高大的骆驼不得不弯下脖子去啃地皮下的草根,很快一个个瘦成了骨头架子,随即便倒在了路上,它们驮的粮食只好堆弃在路旁。

为了使运输线上有个接应,尽量减少损失,慕生忠在沿途设立了4个转运站。1953年6月,他们先派青年干部张震寰和赵建忠带几个人和6顶帐篷,从香日德出发到格尔木河畔

去选点,10月格尔木站正式成立,站长刘奉学,副站长吴葆琨,政委由运输总队副政委任启明兼,张震寰和赵建忠分别担任行政管理员和政治协理员。他们成为真正的第一代格尔木人。

之后,慕生忠又派尤忠和张宏儒建立了纳赤台站,派齐天然建立了可可西里站,派张祥林等在唐古拉山建立了温泉站。4个站都极其简陋,除格尔木站有一个为防止野狼袭击用红柳根枝围起来的四四方方,约一亩大的“柴禾城”外,其它站就只有两顶帐篷而已。

由于骆驼大批死亡,送到拉萨的粮食不到一半;不少民工也被高原缺氧症夺去了生命。后来可可西里、温泉等几个转运站就增加了一项任务:收尸队。

到1953年底和1954年初,这批侥幸活下来的民工陆续返回到了香日德,一个个瘦得脱了人形。去时每人牵着七八峰骆驼,回来时不少人两手空空,2.8万峰骆驼损失了少一半。

这些情况叫慕生忠心如刀剐,搅得他吃不下饭,睡不着觉。

“全国各地据说共有20万峰骆驼,照这样下去,用不了几次还不折腾光了!更重要的是靠牲口运粮根本无法满足我们的需要。要从根本上解决问题,我看必须在青藏高原修一条公路。”

公路局长耐心听完慕生忠的理由,很为他的精神所感动,说:“你的想法很大胆。但我们不正在修康藏公路吗!”

慕生忠说：“康藏线我走过一次，那里的地形太复杂；只要一个地方一塌陷，整条路就断了，很不可靠。”

公路局长说：“可是，在昆仑山、唐拉古拉山修公路，不是你想干就能干的，要有可靠的资料才行啊！”

“资料我有！”慕生忠从衣兜里掏出一封电报扬了扬说：“去年10月下旬，我派我们总队副政委任启明同志带两辆马车从香日德出发，沿途探路。马车的宽度与汽车差不多，马车能过去，汽车便没问题。今年元月中旬他们已越过昆仑山和唐古拉山到达藏北重镇黑河（今那曲），这是他元月23日给我拍来的电报。”

局长接过电报一看，内容是：青藏高原，远看是山，近走是川，山高坡度缓，河多水不深。用一千多人，半年多一点时间，修一条简易公路是可能的。

局长看完电报，嘴里迸出几个字：“慕生忠同志，对你的大胆设想我很赞赏，但还是不能同意你的做法。”

慕生忠急了：“为什么不能同意？”

“你的大车不能代替严密的科学考察，这是搞建设，需要对地质、气象、天候等情况有科学的数据，我们不能拿人民的血汗钱去冒险呀！”

慕生忠的火暴脾气上来了：“我冒险？局长同志，你未免太官僚了！你去看看那些抛尸雪山的运输队员和倒下去的一批批骆驼吧！”

局长却十分冷静地说：“同志，我们国家建设刚刚起步，到处需要钱。抗美援朝战争打了三年，国家花了不少钱。现在康

藏公路(今川藏公路)已修了几年,投进去多少亿还没见名堂。你要求修青藏公路不但国家第一个五年计划没安排,第二个五年计划也安排不上。”

慕生忠没想到自己的满腔热情被浇了一盆冷水,他和局长吵了一顿,也仍未挽回局面,只好拂袖而去。

慕生忠的心情很坏,他没有想到自己本想多为国家干点事,却处处遭遇困难。来北京前,为修路之事,他已与运输总队队长吵翻了。总队长的意见是:上级给我们的任务是拉骆驼运粮,我们不是筑路队,干好本职就行了。

慕生忠说总队长目光短浅,缺乏为人民服务的精神。

总队长认为慕生忠不安分守己,好出风头。为此,两个头头的关系搞得很紧张,如今想不到在中央政府机关自己又碰了一个钉子。

慕生忠闷闷不乐地回到住处,遇见了来北京开会的范明,他把自己的苦恼一股脑儿讲给范明。他俩都是陕西人,在第一野战军时,范明是政治部联络部长,慕生忠是民运部长;进藏时范明是司令员,慕生忠是政委;进藏后范是中共西藏工委副书记,慕是工委组织部长,可谓是多年的老关系了。

听了慕生忠的话,范明给他出主意说:“去找找彭老总给想想办法嘛!”

原第一野战军司令员兼政委彭德怀 1950 年率中国人民志愿军出国参加抗美援朝战争,1953 年 7 月朝鲜战争停战协定签字后,他回到北京主持军委日常工作。于是,慕生忠柳暗花明又一村,去向自己的老首长求援。



听完慕生忠的汇报后，彭德怀背着双手，走到墙上挂的中国地图前，久久地注视着青藏高原。慕生忠的心又提到了嗓子眼。

良久，只见彭老总用右手从西北甘肃敦煌方向往西南角上一划，说：“这一带都还是交通空白，从长远看，是需要修一条路！”

慕生忠高兴得差点去拥抱自己的老首长。

回过头来，彭老总问慕生忠有什么具体打算。慕生忠汇报说：从西宁到香日德这一段路是解放前国民党政府修的，虽破烂不堪，但能勉强走车。从香日德到格尔木的300公里路，自己来京前已进行了修补沟通。现在为了使领导上好接受，准备先从格尔木修到可可西里。到那里后，再说第二步吧。总之，我们一定要修通这条路。

彭德怀答应道：“好吧，你写个报告，我去找周恩来总理批。”

第三天，彭老总就告诉等得发急的慕生忠：“你的报告周总理批了。先给30万元，钱是少了一点，你要节约用。你还有什么要求尽管提，我尽量满足你。”

慕生忠压抑着兴奋的心情，试探着说：“能不能再给十辆卡车和10个工兵，再拨些工具。”

彭老总干脆地说：“行！都由西北军区给你解决。工具给你1200把镐，1200把锹，3000斤炸药。另外，再给你一辆吉普车，你总得跑路嘛！”

“太感谢首长了！”慕生忠非常满足，临出门又转过身说，