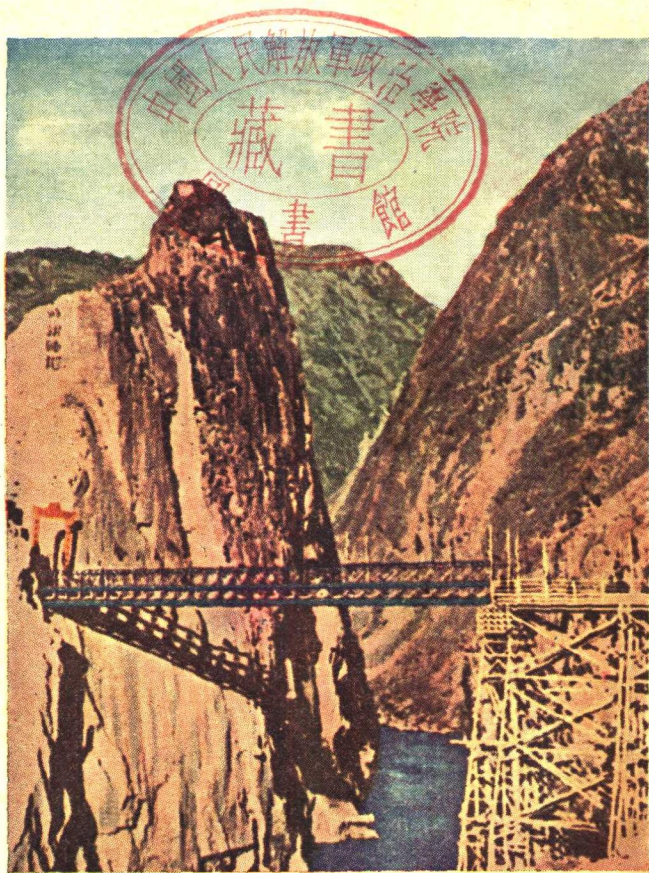


# 戰鬥在「世界屋脊」上

——康藏公路通訊選集——



新文藝出版社

# 戰鬥在『世界屋脊』上

——康藏公路通訊選集——

新文藝出版社

一九五五·上海

## 戰鬥在「世界屋脊」上

---

編輯者 新 文 藝 出 版 社  
上海市書刊出版業營業許可證出零登查號  
(上海康平路155號)

印刷者 國 風 印 刷 公 司  
(上海新開路588弄437號)

總 經 售 新 華 書 店 上 海 發 行 所

---

書號(803) [I III 58] 類別 文學—通訊報告  
字數 74000 字 開本 787×1092 1/32 印張 3 11/16  
1955年6月上海第1版——第1次印刷 1—20100 冊  
定價 三角九分

## 前記

康藏公路已於一九五四年十二月二十五日正式通車了。自從一九五一年六月開工以來，我們的人民解放軍部隊、工人階級和廣大的藏族人民，在黨的堅強領導下，以『叫高山低頭，叫洪水讓路』的英雄氣概，在素稱『世界屋脊』的康藏高原上，進行着堅苦的、忘我的勞動。他們征服了怒江天險，跨過了海拔四五千公尺以上的二郎山、雀兒山、甲皮拉、葉拉……等等數不盡的高山峻嶺，迎着高原上的大風雪，爬過自古無人走過的懸崖絕壁，穿過草原、河谷，向大自然展開英勇頑強的鬥爭，終於克服了一切艱險和困難，勝利地築成了這條公路，使西藏邊疆和祖國的心臟更密切地聯系起來。

這條全長兩千多公里的公路的誕生是艱難的，奇蹟般的；每寸土，每塊石頭，都有着戰士和工人的血汗。藏族人民懷着無限感激的、幸福的心情，稱它爲『金橋』。

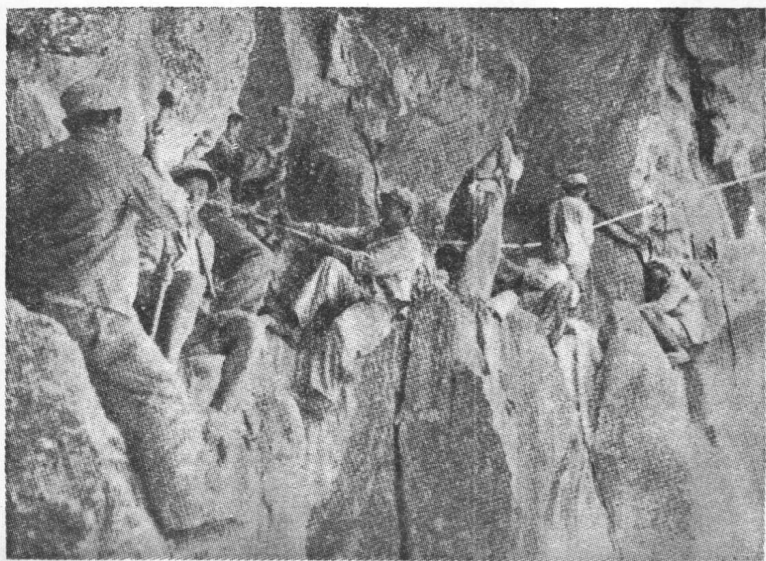
在築路過程中，湧現出無數的英雄模範人物，到處都可以聽到他們光輝的、動人的事蹟，爲着向這些勇敢的建設者們表示崇高的敬意，也爲着迅速反映祖國建設中這一偉大的成就，我們特從『人民日報』、『西南文藝』、『中國青年報』等報刊上所發表的康藏公路通訊速寫中，選出了二十二篇，輯成這本小冊子出版。但由於我們收集資料的工作做得不够，在反

映這一偉大建設工作的面貌和英雄業績方面，可能還有不全面、不完整的地方，希望讀者予以指正和幫助。

新文藝出版社編輯部一九五五年三月



在修建怒江吊索橋工程中，築路者正從空中把吊橋向對岸伸展。



在怒江兩岸的懸崖絕壁上，戰士們冒着極大的艱險在打炮眼。



康藏公路經過的偏僻的山區，已開始改變了舊日的面貌。在荒涼的山坡上已蓋起了新的房屋。



修築康藏公路立功的藏族民工受到了獎勵。慶功大會上模範女民工興尼(左)在高興地領獎。

## 戰鬥在『世界屋脊』上

綜合報導

在祖國廣闊的、號稱『世界屋脊』的康藏高原上，過去從沒有一條通行的公路。在國民黨匪幫統治時期，雖然曾經修過一條川康青公路，但是除成都到雅安短短的一段之外，向來是不通車的。由成都到拉薩五千多里路程，人民的交通運輸，全靠陳舊的驛道和行動遲緩的牦牛。牠們每天只能走三、四十里路，來回一趟常常要費一年的時間。而且一年之中真正適於通行的時間只有四、五個月，其他半年以上，幾乎都被雨、雪和嚴寒的氣候封鎖着。

但是祖國需要一條公路通到西藏邊疆，藏族人民更渴望着一條公路來貫通他們交通阻塞的家鄉。一九五〇年，進軍西藏的中國人民解放軍部隊接到毛主席和朱德總司令的命令，英勇地執行了一面進軍一面建設的光榮任務，在高原上開闢着公路前進。他們首先完成了從雅安到馬尼根果的改建工程，緊接着在一九五一年六月，艱鉅的康藏公路工程開工了。他們決心『揹着公路前進』。今年三月中旬，在西藏地區的數以萬計的藏族民工和人民解放軍戰士，爲了讓公路早日通車，又從拉薩向東修過來。兩支築路大軍像兩支箭一樣疾駛着，現在他們會師的距離不過一百多公里了。

公路從馬尼根果出發，像一頭翻山涉水的雄獅，爬越了雀兒山、甲皮拉、達馬拉、業拉等



十幾座海拔四、五千公尺、矗立雲霄的大山，渡過了怒濤洶湧的金沙江、瀾滄江、怒江等許多險峻的河谷。有許多路程從森林和無邊的草原、沼澤地帶穿過；有許多路程爬行在奇峯峻嶺的雪綫上；有成百座橋樑跨過懸崖深谷和驚濤的急流。千萬根鋼釘在戰士們手上磨禿了，鐵鍬磨得像鐮刀一樣寬。可是，戰士們的鋼鐵意志，征服了施工中難以想像的困難，把公路向前推進。

康藏高原海拔四千公尺以上的地方就是雪綫了，那裏夏天也時常覆蓋着體體的白雪。但在海拔五千多公尺的雀兒山上，英雄的戰士們却偏偏要在冬季施工來和它戰鬥。在雀兒山上，空氣很稀薄，人們走幾步路也要被迫站住喘半天氣，叫嘯着的寒風颳在臉上像一根針似的鑽進肉裏，吐一口唾沫還沒有落地，就已經凝結成了朵朵冰花。然而，勇敢的戰士們工人們一面飛舞着鐵鍬向高處攀登，一面還說：『雀兒山再高，沒有我們的腳板高。工程再艱鉅，沒有我們的意志堅定。』生活在高山的人們都知道，鍋裏的飯是不容易煮熟的。在雀兒山，我們的戰士們煮一鍋飯，起碼要花五個鐘頭；吃的水完全用雪來慢慢地溶化。晚上，他們就睡在這樣的地方——把地上的積雪刮平，在雪上鋪上一層稀疏的樹枝便是床鋪，再在上面搭起帆布帳篷，就成了家。有時挨近人身的積雪到半夜溶化了，把被窩也濕透了，戰士和工人們却樂觀地說：『山頂搭帳篷，睡在雲霧中，樹枝鋪在雪地上，好像鋼絲床。』到第二天，他們翻身起來又把大衣一披，拿起鐵頭幹起來，一幹就是十來個鐘頭，手上凍裂了口，流出了血，也不顧惜。山上還有許多高達數丈的岩石壁障，公路要從這裏通過。爲了劈開岩壁，他

們必須冒着生命的危險，像猿猴似地爬到懸崖上去進行爆破。模範共產黨員張福林，就是在雀兒山上爆破石頭時獻出了生命的。可以想想：打通康藏公路上這樣十幾座大山，我們的築路英雄們該付出了多少驚人的勞動和不朽的代價啊！

在疊疊的雪峯中間，到處橫着公路必須穿過的急流深谷。在有名的怒江天險，兩岸高山對峙，峭壁直插谷底，深達三十五公尺的江水，翻滾着浪花從峽谷中奔騰而過……在這兒，萬分險峻的地勢，即使善於攀登懸崖的野羊，也無法下山飲水。可是，我們築路的戰士和民工却要在岩壁中腰展開驚天動地的戰鬥——架起鋼橋。他們從大山背後爬上了山頭，然後用繩子綁住身體，從山頂一直吊到山下，向上看是高聳入雲的峭壁，腳下奔騰着像猛獸般的江水。他們就這樣懸在半空中，將一隻大拇指插入石縫，或者用一隻手抓住野草，開出可以立足的地方，然後再開出路面和橋頭。整個怒江工程不過三、四個月，築路的英雄們就用雙手將一座石山劈成了兩半，在百丈高崖中間打出了缺口，一座鋼橋雄偉地跨在怒江上了。成列的汽車滿載着沉甸甸的物資，在從來沒有人走過的怒江上馳過。

最麻煩的工程莫過於流沙和「橡皮路」了。康藏公路經過的地方有許多流沙地帶。在長約三十公里的牛踏溝綫路上，除了峻峭的石壁，還有二十七處流沙。人在流沙山旁開路，沙就從上面不斷地往下流，永遠挖不盡；沙裏還雜着石頭。我們的戰士和民工就常常頂着鐵皮桶去挖流沙，在沙坡上打着一排排木樁去攔阻它，然而兇猛的流沙又把木樁沖垮了，或者從樁縫中奔了出來。智慧無窮的英雄們，就在流沙坡腳和路基相接處修築一道石牆來攔堵。

這樣，他們終於戰勝了流沙。人們怎樣戰勝「橡皮路」呢！在「橡皮路」地帶，地面泥土被地下水源浸漬而變成很深的淤泥，汽車從上面駛過，它好像陷阱一樣就把車輪陷下去了。公路修過這地方，人們都用堅韌的勞動，一鍬一鍬地把淤泥挖掉，一直挖到了硬底，然後從底到面，全部墊上石頭。

在這次征服大自然的偉大進軍中，不但在前方築路部隊各單位出現了幾十種新發明和新創造，到七月底止，已有六千零八十三人被評為各級人民功臣，而且在後方也出現了成百上千的模範後勤工作者。他們爲了及時地充分地供應糧秣、材料以及築路部隊和工人們的必需品，巨大的汽車運輸隊伍以繼日地在高原上奔跑。在搶運的日子裏，駕駛員們每天只有三、四小時睡眠，瞌睡了，他們用冷水往臉上一沖，實在支持不住了，走到哪裏便睡到哪裏，大衣就是他們的被子；碰上大雪封山，他們就挖着比車輪還高的積雪繼續前進。他們唯一的目的就是：公路修到哪裏，汽車的物資就要運到哪裏。炊事員同志們，同樣也以無比的毅力來克服困難。某部四連炊事班曾提出這樣的豪語：『無米也要做成飯！』在雪山上，沒有糧食時，他們就跑到野外去捉野物和挖野菜來供給；缺少菜蔬時，他們想出了辦法：將一樣的黃豆經過磨豆腐、發豆芽，可以做出幾十樣不同的菜。

已經修成的公路給藏胞帶來了幸福，他們走着寬闊平坦的大路，走着和大路一般寬闊的橋。日用品一批一批運進來，在公路兩旁，出現了新建的房舍，人們定住下來了；蔥綠的菜地和農場出現在草原上，連過去沒有街市的城鎮也開始興旺起來。藏族人民熱愛這條公路。

他們組織了上萬頭的牦牛幫助工地運輸；成百成千的藏族民工參加了修路。他們爲自己久盼的希望即將實現而無限歡欣鼓舞。他們攔住築路英雄的汽車獻上「哈達」，唱着歌：「毛主席派來的汽車是最好的，毛主席的光芒比大雪山照的更遠更亮！」

（原載一九五四年十一月二日「中國青年報」）

## 讓公路跨越『世界屋脊』

賀 笠

在這和平的日子裏，一般人很難想到我們的經濟建設，我們與大自然的鬥爭，也和戰爭一樣的艱鉅與劇烈。在過去的幾次革命戰爭中，我們的解放軍是站在鬥爭的最前列，打敗了帝國主義和封建主義。今天，在與大自然的鬥爭中，我們的解放軍又是站在最前列，與先進的工人階級一起，擔負了最艱鉅的工程建設。修築康藏公路正是這種最艱鉅的工程建設之一。

一九五〇年，中國人民解放軍進軍西藏，爲了幫助藏族人民建立幸福生活，急迫地要求修築一條通往拉薩的公路。這樣隨着川康青公路的修復，在一九五一年六月，這條在世界上也認爲是最艱鉅的工程——康藏公路，就開始修築了。

### 戰鬥在『世界屋脊』上

康藏公路（新建部分）全長一千六百六十一公里，東邊自康青公路上的馬尼根果起，經昌都、松宗、太昭，直達拉薩。它跨越着著名的『世界屋脊』康藏高原。

『世界屋脊』上的山，真是異乎尋常的山，中國最著名的山莫過於五嶽了，但五嶽的高

度也不過海拔九百公尺至二千三百公尺，而康藏公路所經過的十幾座大山，大部分海拔都在四千公尺以上。單以公路通過的最高點來說，在雀兒山是五千零五十公尺，育吉拉是四千九百五十公尺，達馬拉是四千八百一十公尺，業拉是四千七百四十公尺。

山勢越高，給我們造成的困難越大。

在四千五百公尺以上的高山，每年至少有半年以上的時間積雪，有的地方甚至是終年積雪。在這裏地面經常覆蓋着一公尺至三四公尺的大雪，地下凝結着一公尺多厚的凍土，在這樣的地區施工是非常艱苦的，且不說極度的寒冷與稀薄的空氣每分每秒都在侵蝕着人身，光挖掘凍土就是非常艱鉅的。你用新式鐵鍬挖，有時只能劃一個印；你用炸藥炸，也炸不了多大的窟窿。在雀兒山上，戰士們爲了征服凍土，實行用『火攻』。但在四千五百公尺以上的高山上，由於氣候太冷，草木難生，哪裏來的柴呢？因此戰士們每天要跑到數十里以外的地方去砍柴、揹柴。可以想想：在橫跨雀兒山山頂二十多公里長的公路綫上的凍土，那不知要多少柴才能把它燒得化喲！挖凍土還有一個最大的困難，就是今天挖開明天又凍了，上層挖開下層又凍了。但是我們倔強的戰士，就這樣一層一層地燒，一層一層地挖，終於把凍土征服了。

在公路沿綫，到處都有由堅石構成的懸崖絕壁，如怒江、然屋溝、牛踏溝，兩岸峭壁矗立，山脚直插溝底，上面是山，下面是河，中間很少有能够插足之地。在這樣的地區，公路設計綫很多都在石壁的中腰，上不着天，下不着地，不要說開闢道路，連上下都十分困難！怎麼辦呢？我們的戰士和民工都採取懸空作業，先在絕壁的頂上開出一條便道，然後沿着便道在崖

邊打下一列鋼釘，在鋼釘上繫上一條直徑一寸的粗繩，在粗繩的下端再繫上兩三條細繩，戰士和技工把自己捆在細繩上，用兩手緊攀着粗繩，用兩腳登着崖壁，就這樣吊在石崖的半腰開始作業了。戰士們作業是以兩個人爲一組，一人掌釘，一人打錘。在崖上坡度較小的地方，戰士和技工還可以掏出一個台階直立作業，在坡度太陡或垂直的地方，就只能側身向着崖邊，用一隻腳登住崖石，一隻腳踩住繩子工作。要征服這樣的岩石，絕不能單憑人力一錘一鎚的敲打，必須採用爆炸的辦法。因此人在崖石上的作業主要是打砲眼，裝炸藥，通過一系列的爆炸，道路就開始出現了。

戰士們爲了征服這些懸崖絕壁，曾經歷了很大的艱險。怒江與牛踏溝都是晝夜施工的。看啊！成千成萬的麻繩吊着成千成萬的戰士，好像纍纍的葡萄掛滿了山崗。一堆堆的柴火，排列得像一條火龍，把幽暗的峽谷照得通明。戰士們的歌聲，鐵錘聲，與寒風的怒吼，江濤的轟鳴，奏成了無數支動人心魄的交響曲。數十公尺的高崖夷爲平地了！一座座的石山劈成兩截了！一切險崖堅石都在我們戰士和技工的面前屈服了。

最麻煩的工程莫過於流沙與『橡皮路』。康藏公路上有許多流沙地帶，流沙最集中的地區在牛踏溝。牛踏溝長約三十公里，除峻峭的石壁外，就有二十七處流沙。所謂流沙就是山上石頭經過風化所形成的沙坡。人在下面開，它從上面流，上面流不盡，下面挖不盡。最討厭的是沙裏還夾雜着無數大小石塊，當沙在下流的時候，石頭也不聲不響地滾下來，我們的戰士和民工常常頂着鐵皮桶施工。他們先在沙坡上打木樁，有時候一排排的木樁被沖垮

了。有時候石沙從樁縫中漏出來。現在他們已在一些地區用內堡坎的辦法（即在流沙坡腳與路基相接處修一道石牆）來堵流沙，流沙的危害也逐漸被築路的英雄克服了。

『橡皮路』真是一種頑皮路。這種路原是在泥土厚而又具有地下水源的地方，地面的泥土常常被水浸漬而變成很深的汙泥，汽車從上面駛過，它好像陷阱一樣就把車輪陷下去了。這種路初修時由於沒有經驗，只在表面填木柴，但是填一層陷一層，填一層陷一層，陷得沒有止境，仍然解決不了陷車問題，最後還是徹底排除了汙泥，一直挖到硬底，然後從底到面，全部墊上石頭，才解決了通車問題。

### 工程民主技術創造運動

康藏高原的工程是非常艱鉅的，但是高原上的一切障礙都被我們英雄的人民解放軍和民工所征服了。部隊中所開展的『工程民主技術創造運動』，正是他們克服一切障礙最重要的推動力。

我們許多戰士開始施工時，由於缺乏科學知識，還不知道利用技術的好處。那時他們只是以簡單的『吃大苦，出大力』的口號相號召，他們從早到晚、從夜到明的勞動，一天工作十幾個鐘頭，體力消耗很大，傷病很多，但是工作效率低。在一九五一年修雀兒山時許多部隊都未達到標準工效。

一九五二年，部隊的領導機關開始提出『體力與智力結合』、『體力與技術結合』的口



號，大力提倡用智慧用技術征服自然。但是當時仍有不少同志是不相信科學與技術的。上級要他們總結經驗，他們說：「力氣大就是經驗！」「不用力氣石頭就不會跑！」

但是，這種思想畢竟只是暫時的。隨着科學思想的發展，解放軍某團提出了「五評」的口號：評工效，評技術，評勞動紀律，評團結，評衛生，貫徹了「體力與智力結合」、「體力與技術結合」的精神，這樣，新的技術出現了。如挑土原來是由人一担一担地挑，挑得很慢，以後他們把挑土的兩個鐵簸箕並排地綁在一起，後面綁一根棍子推，前面繫一條繩子拉，兩人一起操作，一推一拉，使工作效率提高了一倍。如砍樹從前要先把樹鋸倒而後挖根，以後他們研究出「倒樹法」，一開始就挖根，先挖掉一半，然後利用自然的傾斜力把它拉倒，這樣在森林區作業就大大提高了工作效率。許多戰士都用心學技術，有些步兵也開始學會搭橋了。羣衆的創造與羣衆的民主運動是分不開的。由於羣衆集體智慧的發展，引起部隊中一股蓬勃的氣象，過去某些信心不足與畏懼的心理開始克服了。

爲了進一步發揮科學與技術的作用，部隊的領導機關綜合各方面的意見，提出開展「工程民主技術創造」運動的號召，經過一九五二年、一九五三年兩年的推行，使築路部隊的技術得到光輝的發展。

如最艱鉅的爆破石崖工程，他們創造了一系列的辦法。開始爆破時由於他們不善於組織力量，工作效率不高。後來他們逐漸體會出火藥爆炸的聯系作用，根據不同地形，創造了梅花爆破法、集團爆破法和梯級爆破法（即在斜坡地方自上而下打一長列砲眼，裝置連續的