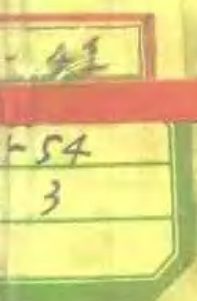




康藏公路和青藏公路

彭逢燁編寫



通俗讀物出版社

428713

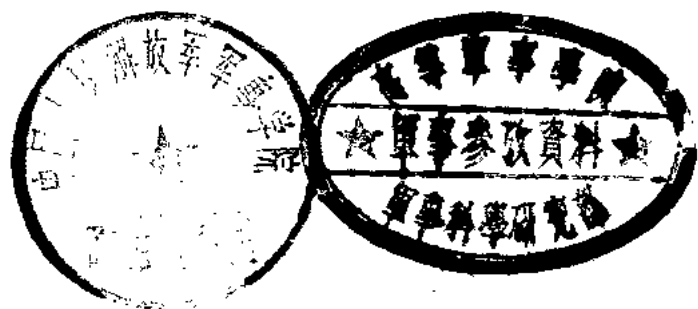


15664

內容說明

康藏公路和青藏公路是从祖國內地通到西藏拉薩的兩條公路。這兩條公路工程的艰巨在今天世界築路史上都是罕見的。但在共產黨、人民政府和毛主席的親切關懷下，由於築路職工頑強地工作，終於在一九五四年底把公路修築到拉薩。

本書告訴了我們青康藏大高原的自然環境和过去的交通情况，這兩條公路工程的全貌，在修築公路过程中遇到的各种各樣的困难，以及我們的築路战士和職工是怎樣克服这些困难的。書中还說明了這兩條公路通車的重大意義和通車以後公路沿綫出現的一些新氣象。

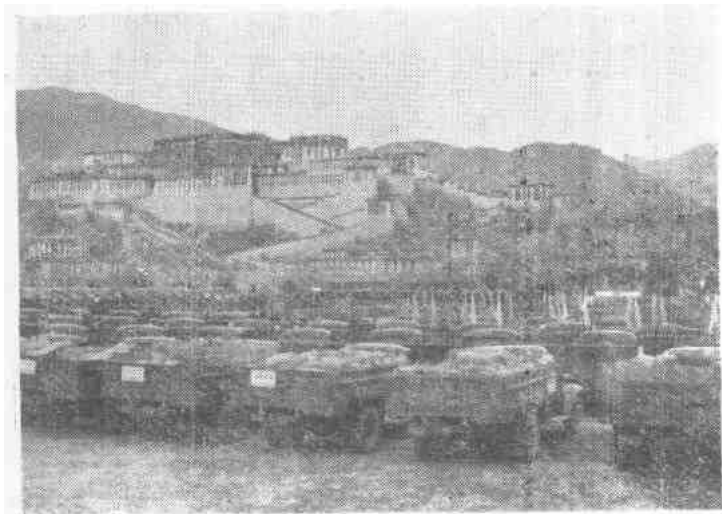


目 錄

- 一 藏族人民的大喜日..... 1
- 二 富饒的高原..... 2
- 三 公路的全貌.....10
- 四 修築公路的人們.....17
- 五 幸福生活的開端.....28

一 藏族人民的大喜日

一九五四年十二月二十五日，是藏族人民的大喜日。这一天，从西康省城雅安修到西藏拉薩(ལྷ)的康藏公路，和从青海省城西寧修到拉薩的青藏公路，同時全綫通車了。



滿載物資的汽車，駛進拉薩停在布達拉宮前

这天，有一百七十輛汽車，滿載着大米、麵粉、百貨和茶葉等物資，分別從雅安和西寧兩地出發，沿着這兩條公路駛^(P)向拉薩。在拉薩，舉行了三万多人的慶祝大會，慶祝這兩條公路的通車。當滿載着築路的功臣和模範，築路戰士、工人和藏族民工的三百五十多輛汽車來到會場的時候，藏族人民紛紛向掛在綵車上的毛主席像、向功臣模範們獻哈達和花束，慰問信和慰問品一包包的拋到汽車駕駛室裏，拋到車箱裏，人羣裏歡呼聲響成一片。藏族人民用無限興奮和無限感激的心情來慶祝這兩條公路的通車，他們把這兩條公路叫做“走向幸福的路”、“毛主席的路”。

二 富饒的高原

康藏公路和青藏公路都是修築在青康藏大高原上的。

青康藏大高原包括青海、西康和西藏，整個高原的西積約佔全國總面積的四分之一，是我國、也是世界上最大最高的高原。

高原的四周有大山圍繞着。東面有西傾山（[西]讀<1>1</small>）、邛崃山（[邛]讀<1>1</small>、[崃]讀<1>1</small>）和大涼山；北面有崑崙山（[崑]讀<1>1</small>、[崙]讀<1>1</small>）和它的支脈阿爾金山和祁連山（[祁]讀<1>1</small>）；西面和南面有喜馬拉雅山。世界第一高峯珠穆朗瑪峯就在這座山上。高原中部也有很多大山：在西藏境內的有橫貫東西的岡底斯山（[岡]讀<1>1</small>、[底]讀<1>1</small>），還有和青海省接界的唐古拉山。在青海境內有巴顏喀拉山（[巴]讀<1>1</small>、[顏]讀<1>1</small>、[喀]讀<1>1</small>、[拉]讀<1>1</small>）。在西康境內的有南北走向的怒山、寧靜山和大雪山等橫斷山脈。這些山都是很高的，它們拔海都在三、四千公尺以上，就連高原上的平地，也比兩個泰山疊起來還高。因為它是世界上最高的高原，所以人們叫它做“世界屋脊(41)”。

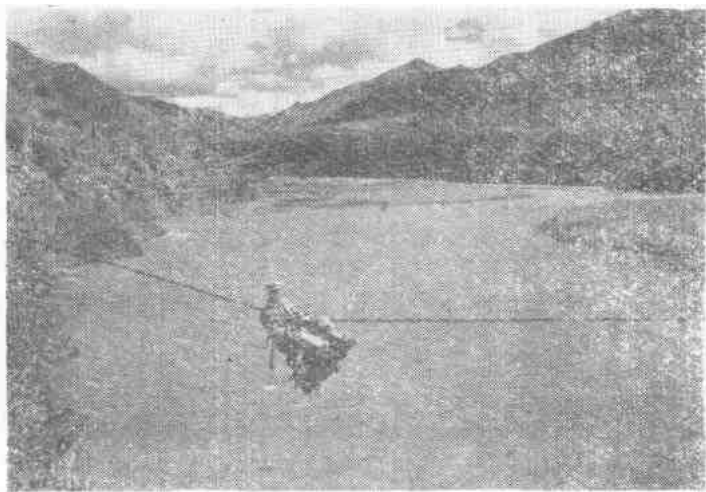
大家知道地勢越高氣候越冷的道理。青康藏大高原的地勢普遍是那麼高，氣候哪能不冷呢！高原上冬天的溫度，通常在零下二、三十度，大山的山頂終年都蓋着冰雪，但也有些地方是比較暖和的，譬如拉薩，冬天就很少下雪。

高原上不但有大山，還有無數條大大小小的江河。這些江河，有的流進長江，有的流入黃河，也有的流到外國的江河裏去。一般的江河水流都很急，不能

航行船隻。

高原上的交通工具，主要是馬和牦牛（[牦] 驢）。牦牛渾身長着黑色的長毛，頭上有兩隻長角，跟水牛一樣大，耐寒耐勞。

在高原上渡河，水淺的地方，可以徒步過去，深的地方，就得用皮筏（[筏] 皮）或者搭木橋。皮筏是用木料和牦牛皮做成的，很輕便，可以揹（ㄅㄟˋ）在肩上帶着走。河岸高峻（ㄅㄟˋ ㄅㄟˋ），水流湍（ㄊㄨㄢˋ）急的渡口，就用吊橋或溜索渡河。吊橋是用許多粗繩做成的，繩頭分別掛在河的兩岸，然後在繩上鋪上木板。人在上面走，



這個人坐著竹筏從溜索上溜過河去

搖晃(ㄖㄨㄛˋ)得很厲害。溜索只要用一根粗繩就成了，繩頭掛在河的兩岸，繩上套着籐製的圓圈，過河時，將手臂(ㄅㄛˋ)伸入圈中，順着粗繩溜過去。也有的在溜索上掛上一個竹籃，人坐着竹籃溜過河去。用吊橋和溜索過河，當然都很危險，過去就有很多人墜入江中送掉了性命。

高原上山高水急，交通工具落後，交通運輸自然就不方便了。以前由成都到拉薩幾千里路程，騎馬每天只能走三、四十里，來回一轉，常常要花一年多的時間。同時，還要受到自然季節的限制，一年之中真正適於通行的時間只有四五個月，其他七八個月幾乎都被風雪和嚴寒封鎖住了。

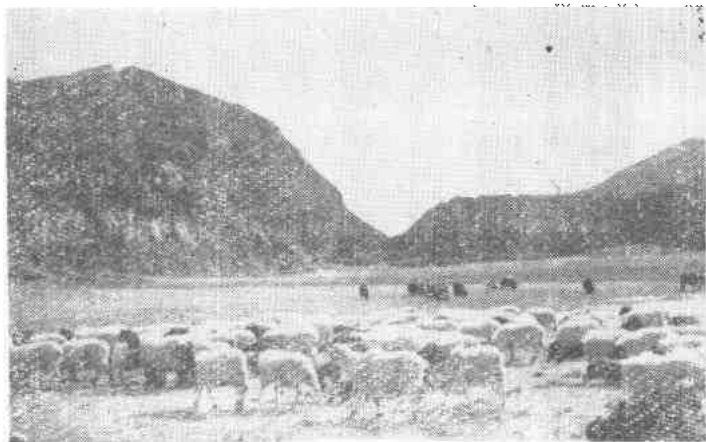
高原上交通雖然不方便，但是它的土地却是肥沃的，出產很豐富。不論農業、畜牧業和林業，在高原都有很好的發展條件。

高原上有一片片的良田，河水灌溉(ㄍㄨㄛˋ)着千萬畝黑油油的土地。這裏出產大量的耐寒作物，有青稞、小麥、馬鈴薯(ㄇㄛˋ)和豌豆(〔豌豆〕_{ㄨㄛˋ})；有些地勢較低的地方還可以種植稻米和玉米。

高原上有發展畜牧業的良好條件。一望無邊的

草原，是藏族人民的天然牧場。藏北草原、青海草原都是有名的大牧場。藏族人民在這些草原上放牧着千萬隻牛羊。牧產品是藏族人民經濟上的主要來源之一，他們需要的糧食和生活日用品，大都是用畜產品換來的。他們吃的是酥油(酥[譯]油[義])和牛羊肉，喝的是牛奶，穿的是皮衣、皮襖，住的是牛皮帳篷，燒的是乾牛糞，這些日常生活需要的東西，幾乎都離不開牲畜。畜牧業和藏族人民的經濟生活有着密不可分的關係。

高原上有着大片茂密的原始森林區，有些森林區長到好幾百里；那裏生長着許多高大而粗壯的杉樹



高原上的羊羣



寬廣茂密的森林

(〔杉〕讀)、松樹
和櫟樹(〔櫟〕讀)。

高原上還有狐、鹿、熊、虎、豹等野獸和很多稀有的植物，名貴的獸皮、麝香(〔麝〕讀)、鹿茸(〔茸〕讀)和蟲草(〔蟲〕讀)。

等，都是有經濟價值的特產品。

高原上有非常豐富的礦藏。根據西藏科學隊兩年來調查的結果，已知康藏高原上有一百來個礦區，已經發現的礦產有幾十種。其中有鐵、錳、銅、鉛、鋅、鎋、煤、石油、鹽、碱等。

高原上可以利用的水力很多，怒江水流湍急，一般的流速每秒都超過兩公尺，雅魯藏布江的水流量也很大。許多地方可以攔洪(〔洪〕讀)築壩(〔壩〕讀)，利用水力發電。

可是這塊資源富饒的地方，在歷代的反動統治

者統治下，却沒有很好的被利用。因此，經濟很落後。高原上幾乎沒有現代化的工業，各族人民需要的工業品，主要靠內地供給。由於路途遙遠（遙遠），交通困難，物資的運費很高，同一種工業品的價格要比內地高到好幾倍。農業生產方式落後，農業生產量很低，有時連種籽（籽）也不能收到。這裏的畜牧業雖然比較發達，但還是處於自然經濟的游牧狀態，一遇到天災疫病，牲畜就要大量死亡。由於這些原因，使藏族人民長期過着非常貧困的生活。同時，由於交通阻塞，內地人民和藏族人民平常來往很少，加上帝國主義的挑撥破壞，和國民黨賣國集團實行大漢族主義民族壓迫政策，因而使得藏族人民和內地人民互不了解，曾經有過隔閡（閡）。藏族內部也長期存在不團結的現象。

一九五一年，在共產黨和毛主席偉大民族政策的照耀下，西藏和平解放了，藏族人民回到了祖國的懷抱。西藏人民和內地人民的關係因而有了根本的改變。幾年來，進入西藏的人民解放軍和工作人員，正確地執行了毛主席的民族政策、宗教政策和和平解放西藏辦法的協議，幫助藏族人民發展農、牧業生

產、貿易、衛生和文化教育事業。在許多地區已經設立了人民銀行和國營貿易機構，發放無利貸款，扶助藏族人民生產，組織物資交流。在許多城市創立了小學校，用藏語藏文教學，並設立了人民醫院和門診所，免費給藏族人民治病。獸疫防治機關一面派人深入草地，為藏族人民防治牲畜疫病，一面設立訓練班，培養獸醫人員。駐在高原上的人民解放軍開墾了幾萬畝荒地，從事農業生產建設；同時也幫助藏族人民興修水利，改進農作技術，提高生產。所有這一切，已使西藏的面貌有了很大的改變。

但是由於長期的歷史原因，西藏的經濟和文化畢竟還是落後的，加上交通阻塞，這就給建設西藏帶來了更多的困難。所以修築一條公路，把西藏和祖國內地連接起來是非常必要的。藏族人民很早就渴望着修築一條公路。現在這個願望終於實現了，而且不只是一條，而是兩條通往拉薩的公路同時通車了！

三 公路的全貌

康藏公路和青藏公路是从哪裏修起到哪裏爲止的呢？它們沿途經過哪些地方？修築的經過是怎樣的呢？在這一節裏，我們將扼(ε)要地來回答這些問題。

我們先講康藏公路。

康藏公路的起點是西康省的省城雅安，終點是西藏的首府拉薩。全長二千二百五十五公里，有黃河一半那樣長，是我國最長的公路之一。公路全綫翻過了十四座很少有人走过的大山；越過了十幾條波浪洶湧(ㄊㄨㄥˋㄩㄥˋ)的河流；穿過了許多望不到邊的草原和森林地區。

从公路的起點雅安起，公路遇到的第一座大山就是大家熟悉的二郎山。二郎山山勢陡險，比起全國有名的泰山要高一倍多，但它却是那十四座大山最低的一座。翻過山頂，山腳就是有名的大渡河。過去紅軍長征北上抗日曾从這裏經過。二十四位紅軍勇

士搶渡大渡河上的鐵索橋仍舊掛在河上。今天，在鐵索橋旁邊，已新修起了一座永久性的鋼骨水泥橋。這就是有名的瀘定橋。

過了瀘定橋，就到了康定。西康省藏族自治州人民政府就設在這裏。

從康定到馬尼干果，將近四百公里，沿途要翻越



汽車駛過瀘定橋

好幾座大山，要跨过好幾條河流。有名的折多山是這段公路中較高的一座大山，拔海四千二百公尺。山上經常降大霧(X)、下冰雹(ㄅㄨㄟ)、颳大風。過了折多山，就到了道孚。從這裏經甘孜(ㄉㄞ)到馬尼干果，沿路比較平坦，從前的荒灘(ㄉㄞ)草地，現在有很多被開墾出來，變成了良田。

雅安到馬尼干果這段公路，是在一九五〇年到一九五一年改建的，峻險的二郎山盤山公路，就是在這時期修築起來的。

從馬尼干果向西到拉薩，全長一千六百多公里，完全是新勘测(ㄉㄞ)新修築的綫路。這段路，比起前面的一段要艰巨複雜得多。

一九五一年六月，公路開始從馬尼干果向西伸延。馬尼干果西面不遠的地方，就是綫路工程最艰巨的雀兒山(ㄉㄞ)。雀兒山拔海五千三百公尺，是康藏公路上最高的一座大山。山上經常積雪，雪深到兩三公尺。山上的氣候千變萬化。本來是一片晴空，一剎(ㄉㄞ)那開，就會颳起大風，滿山大雪紛飛，有時還夾着冰雹，一會兒，風止雲散，太陽又照在山頭上。汽車從這裏經過，有時要用推土機把積雪推開，替汽車

開路。過了雀兒山，公路就轉入崗拖峽谷，然後再翻過矮拉山，從金沙江邊的崗拖渡口渡過金沙江，爬過比二郎山還高的達馬拉山，就到了昌都。

昌都在瀾滄江(〔瀾〕讀ㄌㄢˊ 〔滄〕讀ㄘㄨㄥ)邊，是高原上的一個大城市。解放前，這裏的藏族人民，生活很貧困，現在這裏已經有了工廠、機關、學校、醫院和國營貿易公司，城裏還安裝了電燈。

一九五二年十一月，築路戰士和工人按計劃提前五十天把公路修到了昌都。從這以後，公路分東西兩段修築：東段，繼續從昌都向西修；西段，從拉薩開始向東修。

過了昌都，綫路向南伸延。這裏的地形非常險峻，先後要翻過幾座大山，跨過二十幾條急流，還要穿過一片望不到邊的大森林區，經過一段難以通行的泥沼(〔泥〕讀ㄋㄧˊ 〔沼〕讀ㄓㄠˇ)地區。過了邦達(〔邦〕讀ㄅㄨㄥ 〔達〕讀ㄉㄚˊ)草原，綫路改變了方向，轉向西邊前進。前西就是有名的“怒江天險”。怒江江水，波浪洶湧，兩岸都是懸崖(〔懸〕讀ㄒㄩㄢˊ 〔崖〕讀ㄧㄢˊ)峭壁(〔峭〕讀ㄑㄧㄠˋ 〔壁〕讀ㄅㄧˋ)，但是英雄的築路人員，却在怒江的上空架起了一座二百五十公尺長的鋼橋。

過了怒江橋，綫路就進入波密地區。波密地區地