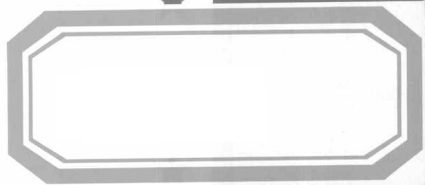




修筑川藏公路 亲历记

高平著
中国藏学出版社



修筑川藏公路 亲历记

高平著
中国藏学出版社



图书在版编目(CIP)数据

修筑川藏公路亲历记/高平编著;-北京:中国藏学出版社,
2001.4

ISBN 7—80057—494—6

I. 修… II. 高… III. 纪实文学—中国—当代 IV. I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2001)第14202号

修筑川藏公路亲历记

高 平 著

中国藏学出版社出版

新华书店北京发行所发行

中国藏学出版社微机室排版

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本:850×1168 1/32 印张:5 字数:120千字

2001年4月第1版第1次印刷 印数:4000册

ISBN 7—80057—494—6/G·24

定价:13.00元



1999年作者(右)与妻子张秀年(左)在成都军区看望原康藏公路修建司令部司令员陈明义将军



1953年“五一”节中国人民解放军英模观礼团的西藏军区代表，前排中为本书作者

中國人民解放軍西南軍區

獎狀

參加西南

軍區一九五三年文藝檢閱

大會文學藝術評獎，由大

會評獎委員會評定，並經

西南軍區批准，特授予該

作者高平同志創作獎

一等獎。

此狀

司令員 賀龍

政治委員 鄧小平

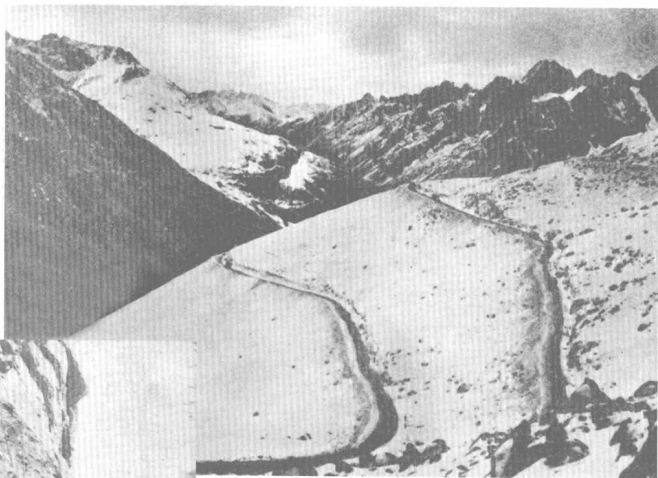
一九五三年十二月

日

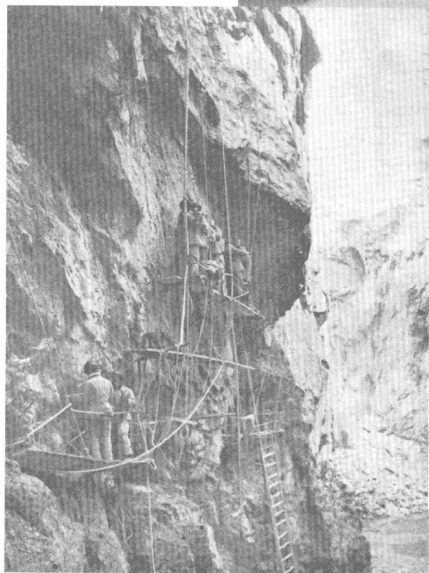
作者所写的反映川藏公路修筑业绩的文学作品，获得了由贺龙、邓小平签署颁发的奖状



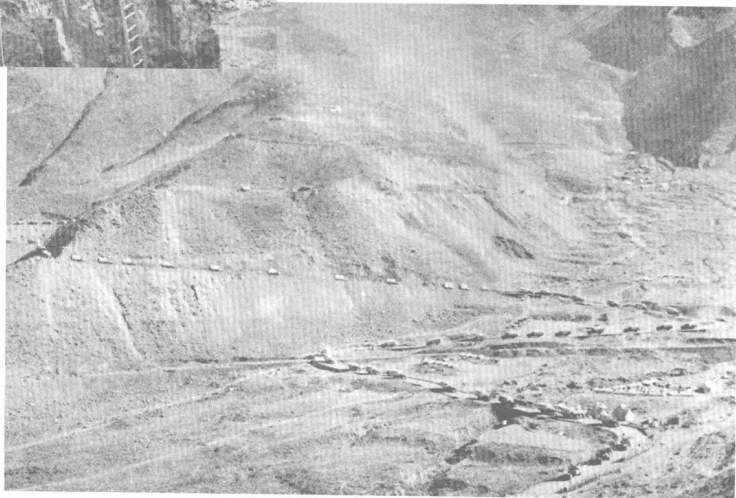
修筑川藏公路期间的本书作者



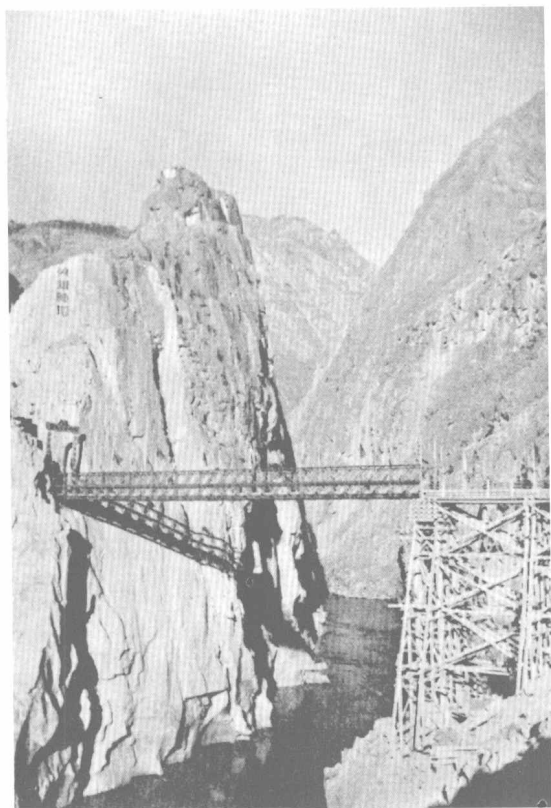
打通雀儿山



劈开悬崖凿穿陡壁



翻越达马拉



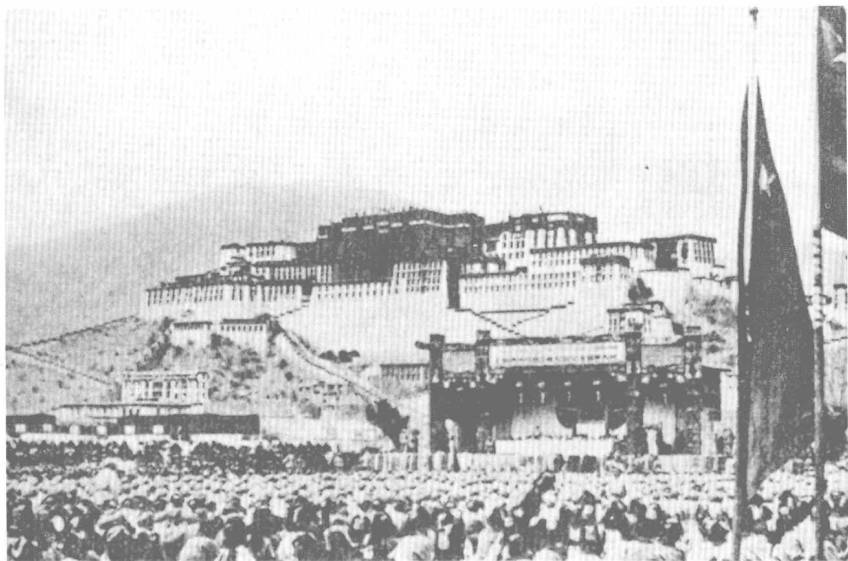
战胜怒江天险



穿过波密森林

运输模范曲梅巴珍（左二）





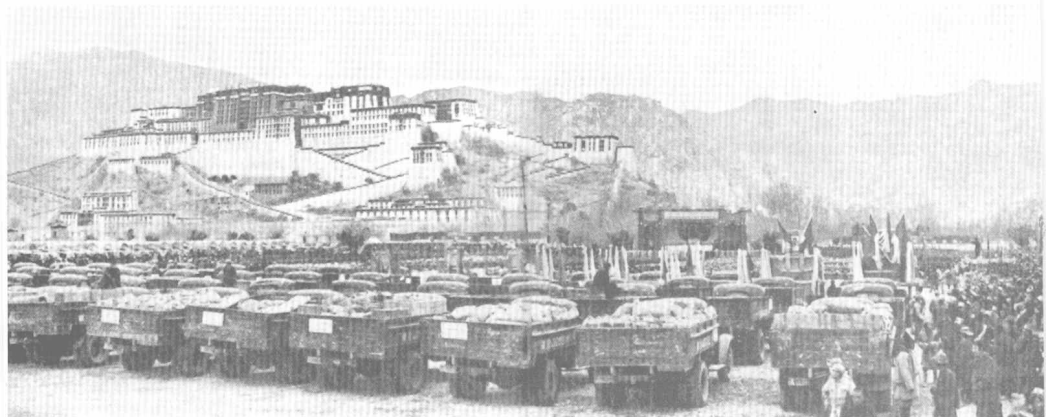
通车典礼



西线筑路民工



拉萨市爱国妇女联合会的会员们准备
给筑路部队的英雄模范献花



从内地开来的汽车



波密农区之春

四年与两小时

(序)

人生有些债是终生还不完的，如我所欠西藏的“精神债”。

好几年前，原西藏军区的各级首长就先后表达过一个愿望——让我写一写修筑川藏公路的全过程。陈明义司令员还通过在成都的部队诗人杨泽明、在北京的原西藏军区顾问张均等同志先后向我作过转达。之后，又得到了原西藏自治区政府副主席侯杰的支持。

川藏公路原名康藏公路，因为当时还有西康省，简称康，省会雅安。最初它的起点是从雅安算起的，止于拉萨，共2,255公里。1955年10月1日，国务院撤销了西康省的建制，交通部决定康藏公路以成都为起点，改称川藏公路，全长2,416公里。大家叫了多年的“康藏公路”，也就随之被“川藏公路”所取代了。

康藏公路的修筑与全线通车，震惊中外，是发生在世界屋脊上的奇迹。因为在人类公路史上，它占了“五个最”，那就是：最高（在它之前最高的公路在苏联的高加索，海拔3,600米）、最险、最长、工程量最大、修建的速度最快。

康藏公路翻越了二郎山、折多山、雀儿山、独木岭、矮拉、雪奇拉、宗义拉、格拉、甲皮拉、达马拉、叶拉、年拉、浪拉、初次拉、安久拉、色霁拉、米拉等大小山岭；跨越了羌江、大渡河、鲜水河、雅砻江、金沙江、扎曲、昂曲、井河、乌曲、沃曲、怒江、冷曲、松宗河、卡达河、东久河、易贡河、巴河、尼洋河、拉萨河等大小江河；穿越了觉雍草原、邦达草原和安错湖森林、波密森林、贡布区森林，还有叫“古”的冰川泥石流地带。

康藏公路经过的地方，那地形地貌的多样与奇特，那高原气候的多变与寒暖，那自然风景的多彩与壮阔，是一般人难得见到和难以想象的。更令人终生感怀的是那些英雄的战士、可爱的藏胞、古老的文化、淳朴的生活。

从1951年到1958年，我在西藏工作和生活了将近八年。先是为西南军区政治部战斗文工团创作室的一员，步行入藏去体验生活，参加了西藏的进军与和平解放。接着，经我自己的要求，被调到18军后方部队政治部文工团的创作组，当时后方部队的主要任务就是修筑公路。随着川藏公路的延伸，我的脚步也从马尼干戈丈量到了拉萨。我一共在川藏公路上往返了19次，可以说在川藏公路的每一寸路基上都有我的足迹。

那是个艰苦创业的年代；那是个英雄辈出的时代；那是个涌现奇迹的地方。

我为参加了修筑川藏公路的全过程而深感自豪。

生活经历是创作的源泉。有关川藏公路的题材自然是我经常涉猎的。

在当时及以后，我写过不少关于川藏公路的文学作品，粗略想来也算是很可观的，如：歌词《打通雀儿山》、短诗《阿妈，你不要远送》、叙事诗《紫丁香》、纪实长诗《川藏公路之歌》、散文《边疆第一家》、歌剧《运输线上》、大型文献纪录影片《通向拉萨的幸

福道路》(合作)、短纪录片《战胜怒江天险》(解说词)等。这些作品大多反映的是局部的人和事、一时一地的感触,或者宏观地摄取概貌,都还没有把我在修筑川藏公路全过程中的全部经历写出来。

我一直有许多其他题材的作品要写,近些年来又担任了甘肃省作家协会主席的行政职务,不容易腾出手来,总期望别人去替我还这笔债。但是等了好多年,还是没有看到有关这方面的专门书籍问世,看来,我是推不掉也拖不过了。于是我在加紧写作《步行入藏纪实》的同时,列出了关于川藏公路的写作提纲,决定写作《修筑川藏公路亲历记》一书。

每当我登上西藏的高山,
就觉得周围都是诗篇。
无数的鹰群四散飞腾,
像是诗里的标点。
川藏公路的诞生,
是这些诗中最长的一行,
每个字、每个音节,
都喷射着英雄业绩的光焰。
军装,磨烂一套又一套,
帽徽,更红更亮更灿烂。
一支钢铁的筑路部队,
打穿了五千里钢铁的山岩。

作为筑路战士中的一员,
我的脚步曾随着公路伸展。
炸山的炮声和着战友的谈笑,

至今还叩击着我的心弦。

但是要描绘那四年的战斗生活，
实在是没有足够的语言。
我只能将几片记忆的叶子，
奉献在我们时代的花坛。

上面的诗，是我的长诗《川藏公路之歌》的《序诗》，它展示的是我在写这部长诗时的心情，和我此刻的感觉依然相同，所以把它引在这里。

1999年4月，我专程去了一趟成都军区。21日，我向陈明义司令员作了汇报，并请示了写作应当注意的问题和体裁的选择。

陈明义祖籍江西九江，出生在大别山区河南商城县贫苦农民家中。14岁参加红军，15岁当了红四方面军的排长。第四次反围剿失败后，部队西进到川北，建立川陕革命根据地。1932年12月，陈明义从大别山进入了大巴山。

1949年，也是12月，我随贺龙率领的十八兵团进军四川时，曾经穿越大巴山，之后又多次经过大巴山，但都没能停留。1987年10月，我应四川省作家协会之邀，去四川南江县参加“桃源散文、散文诗笔会”，才真正进入了风景壮丽的大巴山区的腹地。南江县的桃源乡当时是一个“养在深闺人未识”的处女景点。那峡谷中的群峰，一路看去，简直就是一个小张家界。我在那里写了一首诗，最后四句是：

九寨看水，
桃源看山，

山水不全看，
不算到四川。

据说这几句诗至今还在那里流传。

回到成都以后，我又到军区去看望陈司令员，报告了我的南江之行，触动了他对往事的回忆，他带有几分兴奋地说：“我就是打南江时负的伤啊！那个县城既漂亮，又很险要，不好打呀！”那是他第一次负伤，子弹打进了他的屁股。几十年过去了，他一直关心着南江人民，希望这个革命老区早些脱离贫困，他帮助那里建起了养鹿场。我告诉他说：“我参观养鹿场时，他们特意介绍是陈司令员帮助搞起来的。”他听了非常高兴，脸上露出了欣慰的笑容。

红军长征期间，陈明义三过雪山草地，任西路军总部作战参谋，奋战河西走廊，转战风雪祁连山，横穿腾格里沙漠。作为红军干部，他在甘肃西部度过了艰苦卓绝、九死一生的岁月。在那里，他同马步芳的骑兵作战，子弹打光了，他向敌人摔石头时，被敌人的子弹打穿了手心。谁知20年后，我作为解放军的干部、作为他的部下，竟被错划为右派，从西藏的部队发配到甘肃的农场，也是在河西走廊，也是在腾格里沙漠，度过了几乎累死、饿死的岁月。又谁知再20年后，我17岁的儿子又被送到河西走廊去“接受贫下中农再教育”，同我一样，也是呆了3年。在近半个世纪中，三代人被迫在同一个遥远的地方苦心志、劳筋骨、饿肌肤、舍生死，真是再三上演的历史悲剧！

陈司令员是一位不忘过去、很重感情的将军。他在成都见到我时，曾问起祁连山的某个地点、长城的某处烽火墩，现在还在不在。1986年10月，他代表徐向前元帅，来河西走廊出席了红军西路军烈士陵园的落成典礼。他含着眼泪到各处去寻访房东、恩

人及一些旧址，充分表达了他无尽的感念之情。

抗日战争期间，陈明义先是担任八路军129师作战参谋，以后又相继担任冀南军区新编第九旅、第四旅的参谋长和分区副司令员。日本投降以后，担任冀南军区、豫皖苏军区、二野五兵团18军参谋长。进军西藏时是18军第一参谋长，修筑川藏公路时是西藏军区后方部队司令员兼修建司令部司令员，后任西藏军区司令员，成都军区副司令员。

陈司令员喜爱文艺，也很懂文艺。我们这些文艺兵，都很敬爱他，他对我们也总是十分亲切。几十年来，未断交往。

我们跟他在西藏创业的时候，他正担任18军参谋长，在军首长中的排位代号是五号（军长、政委、副军长、副政委为一、二、三、四号），所以我们都习惯地叫他“五号儿”，一直叫到了现在，不管他的职务有什么变更，都不改口，因为只有这样叫才感觉亲切，才能唤回那个年代、那段历史、那份儿情缘。

现在，让我回到关于写作康藏公路的事情上来吧。

陈司令员听完了我的汇报以后，对我说的第一段话就是：“你对西藏很有感情，对西藏人民和西藏的建设事业很热情。只有有热情的人才能写出好作品。你的指导思想明确。要如实反映军队和人民的英雄事迹。”

在商讨确定不搞为影视而写成纪实文学以后，关于写法，他说：“没有文学色彩不行，不能干巴巴的没人看。自然主义地反映历史不行，但虚构也不能夸张得没准头儿。”他还就许多具体问题谈了意见。最后他作了几点声明：“怎么方便怎么写。字数不管。完成时间不限定。我不审查。”这使我大为感动。他已经是年逾八旬的人了，我希望他在有生之年能看到这本书的出版。回想起来，从那时到现在，已经有多少首长和战友去世了啊！

是的，我对西藏很有感情！

我是由于那场殃及50多万知识分子的错误政治运动，于1958年7月被迫永远离开了西藏军区的。几十年过去了，我对西藏的怀念不但丝毫未减，反而与日俱增。我在《贺西藏军区成立45周年》的诗中写道：

四十五载回头望，
万千脚印更闪光。
天蓝旗红壮豪气，
山雪河冰热肚肠。
爱听农奴唱解放，
喜看哈达挂钢枪。
青春有幸献西藏，
无愧无悔梦也香。

我第一次回去探望西藏，是在事隔17年之后。那是1975年的3月。当时我作为甘肃省歌剧团的编剧，奉命同导演赵行和作曲庄壮去西藏体验生活（此行当然是我的主意，也是为了能找个机会重返西藏）。我们从成都双流机场直飞拉萨。我特意靠近飞机的窗口坐着，眼睛一直贪婪地望着下方。天公作美，万里无云。也是西藏的山河理解了我的愿望，痛快地揭去了面纱，好让我重睹她壮丽的容颜。此刻，我的心情比回归故乡更为激动，我的思绪比回味人生更为繁杂，目光应接不暇，意象漫无头绪。因为我不但修筑过、穿越过身下的这几千公里的公路，而且在没有这条公路之前，我还步行过这万山丛中的几千里的小路。

机翼下，一望无际的银白雪山之海，在阳光下亮得耀眼，它一边缓缓移动，一边不停地涌动。我拼命地辨认，想找出哪座山是我攀缘过的，哪条河是我横跨过的，哪处森林是我搭过

帐篷的……哪里是康定、甘孜、昌都；哪里是邦达、波密、林芝；哪里是大渡河、金沙江、怒江……哪是借宿藏家的土屋，哪是埋葬战友的山坡，哪是军民联欢的草原……但我眼花缭乱，一片迷茫，只见我昔日的身影依然跳动在万山之间，我的军帽上的红星依然闪亮在积雪之中。我的逝去的青春，骤然间全部恢复了。

在西藏，我走过了几万里路，其中的一条边修边走，耗时四年。即使川藏公路通了车，也是不易走的。记得在通车以后的第二年，即1955年的5月，我从拉萨坐汽车到重庆去参加中国作家协会重庆分会第一次会员代表大会，紧赶慢赶，整整走了12天。在那时来说，这已经是最快的速度了。

现在，走完这路程，仅仅用了两个小时！怎不令人感慨万千，如在梦中。

应当说，在第一次飞返西藏的飞机上，我的这种非常个人化的感觉，就已经决定了这本书的写法，那就是要写成“亲历记”。当时我既不是指挥员，也不是工程师，不能从领导的高度或技术的角度去叙述川藏公路的修筑；我也不是事后仅靠搞采访、抄材料来编织报道的记者。但我作为一个参加了修筑川藏公路全过程的人，自然会展现出它的全貌，不会以偏概全，只不过角度有所侧重罢了。同时，我以为我在写这本书的时候，只要如实地纪实就够了，不应当也不需要进行任何虚构和夸张，虽然这有悖于文学的本质。我本来就不是把它作为文学作品来“创作”的，而是作为个人经历来“写作”的。当然，作为一个作家，我要将它尽量写成大散文式的准文学或具有文学性的东西。

在那些年月里，我是以部队文工团创作员的身份，频繁出现在各个筑路部队的。可以毫不夸张地说，他们中几乎没有人没看过我写的戏、没唱过我写的歌。我还经常有机会同高级领导干部、工程技术人员直接交谈，他们也乐于让我了解许多事情。几