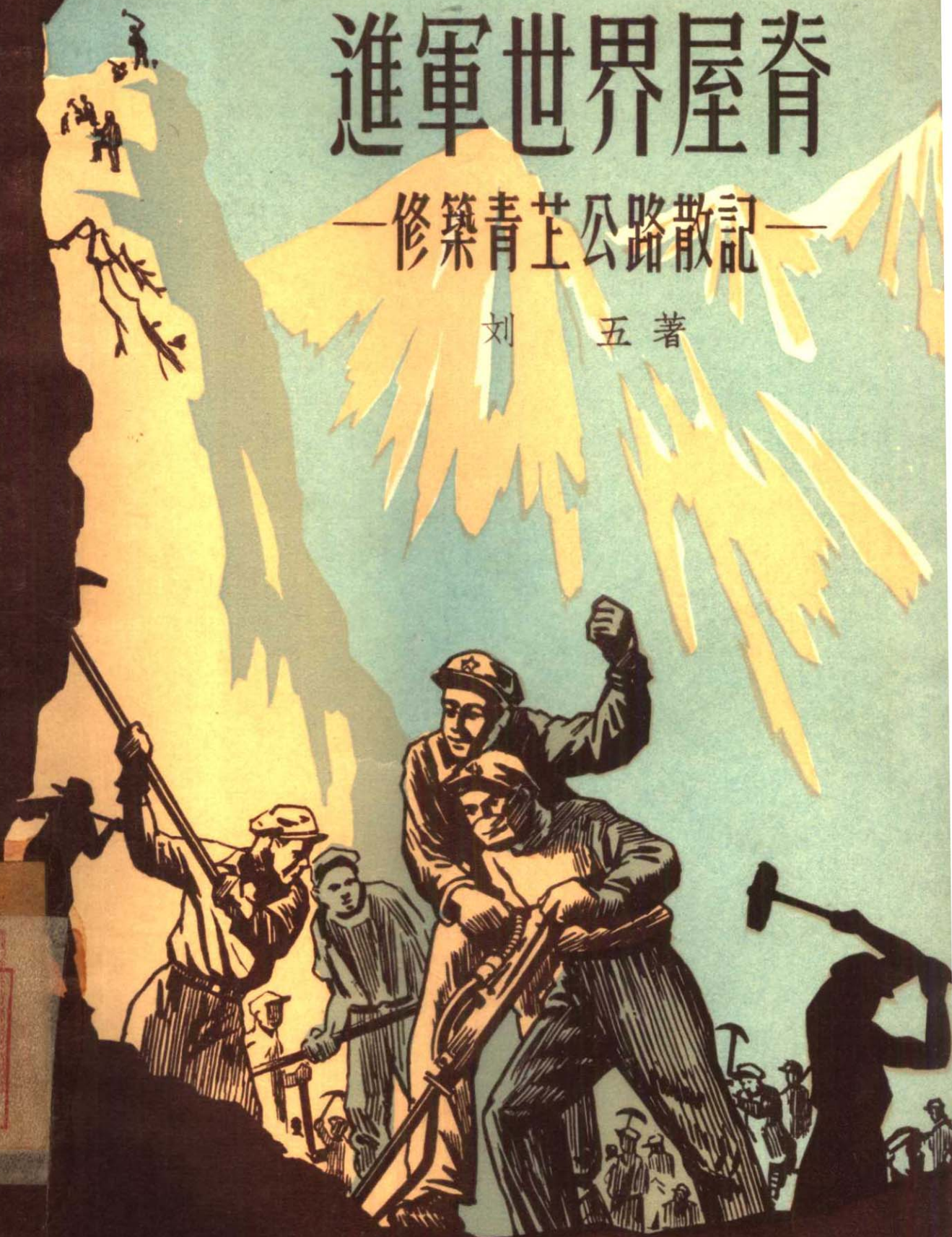


進軍世界屋脊

—修築青芷公路散記—

刘 五 著



7210

进军世界屋脊

新 文 藝 出 版 社

1957·

內 容 提 要

1954年，在“終年雪不化，千里无人烟”的青藏高原上，中国人民解放軍西藏运输总队的同志們，赶着駱駝队向西藏运送物資。他們在和风雪、严寒、洪水、猛兽等的艰苦战斗中，不但完成了运输任务，而且发现了从那里可以较为順利地修成一条公路。于是在上級党和青藏地方政府支持之下，他們即以极少的人力物力，用极短的时间，竟在这多年人迹罕至的世界屋脊上，突击修成一条通向边疆的大道。

書中內容，是以真人真事的现实敘述，反映修路同志們在完成这个艰巨而奇特的工程中，如何以自己的智慧和勤劳，来克服困难和战胜天險的种种英雄事迹。

进 軍 世 界 屋 脊

—修筑青藏公路散記—

刘 五 著

*

新 文 藝 出 版 社 出 版

(上海康平路155号)

上海市書刊出版业营业許可証出011号

上海华文印刷局印刷 新华書店上海发行所总經售

*

書号 1472

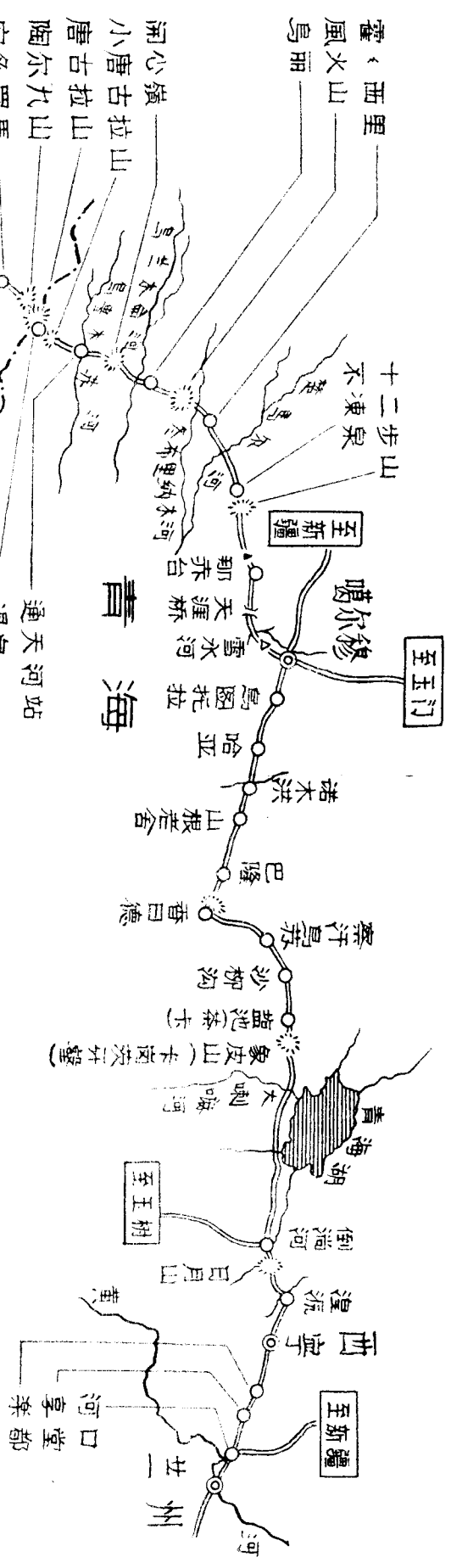
开本 787×1092 耗 1/32 印張 2 3/4 插頁 11 字數 54,000

1957年9月第1版

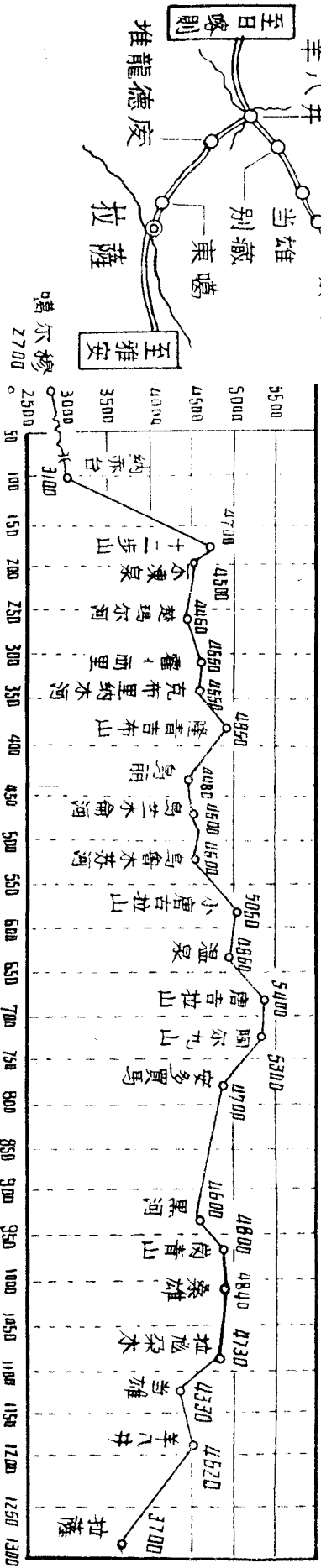
1957年9月第1次印刷

印數 1—6,000 定价(6) 0.44元

青藏公路路线图



青藏公路噶尔穆至拉萨段标高和里程示意图



霍火山 西里 風火鳥 十二步山 不凍泉 至新疆 噶尔穆 察汗昌芬 沙柳沟 倒流河 西宁市 河口堂都 拉山 巴隆 山根差舍 哈亚 雪水河 天崖桥 柳赤台 黑河 温泉 至新疆 霍尔穆 巴隆 察汗昌芬 沙柳沟 倒流河 西宁市 河口堂都 拉山 巴隆 山根差舍 哈亚 雪水河 天崖桥 柳赤台 黑河 温泉 至新疆

目 次

1	應該講給大家听·····	1
2	这样的一条路·····	2
3	慕生忠同志和青藏公路·····	5
4	“西天取經”的人們·····	10
5	从西宁到噶尔穆·····	18
6	爱及利溝口·····	23
7	雪水河·····	26
8	天涯桥·····	30
9	那赤台·····	34
10	十二步山·····	37
11	楚瑪尔河·····	41
12	霍霍西里·····	45
13	烏丽·····	48
14	套套河·····	53
15	温泉·····	58
16	唐古拉山·····	61
17	羌塘·····	67
18	打通羊八井·····	72

19	拉薩河谷的狂欢	78
20	公路修到了拉薩	81
	后 記	86

1. 應該講給大家听

我参加修筑青藏公路回来以后，許多同志見了面都說：“你講講修筑青藏公路的事吧！”每次从发問者的眼睛里，都可以看見他們对这一件奇迹般的工程，是多么殷切地希望能詳細知道啊！我呢，当然也願意講；我覺得把這些事告訴給大家是自己的責任，是自己應該作的事情。

可是一提起修筑青藏公路，我腦子里就象万馬奔騰似的，滔滔不絕地涌現了各种动人的景象：那广袤无边、曉霧弥漫的大草原；那連綿不断、白光皚皚的大雪山；那些在冰天雪地里忘我的劳动着的同志；那些震撼着山谷的机械和炸药的轟隆巨响；那些日以繼夜奔馳在浩瀚无边的原野上的汽車队；那些由沿綫各兄弟民族同胞赶着駱駝和牦牛組成的运输綫；那些勤劳勇敢的西藏人民对我們的热烈的欢迎和友情，以及那古老的拉薩城在通車典礼时沸騰起来的狂欢場面……。这些人、这些事件、这些情景，象电影似的一幕一幕的閃过去，使我不知道該从那里講起。

要象平常上地理課那样去講：“青藏公路从那里起，到那里止，共多少里長，什么地方出产什么东西……。”我覺得未免太枯燥，恐怕別人也不願意听。所以我就只能象平常人講他

所經歷的生活那樣，把我們在修路中所經過的眞事、所遇見過的眞人、所走過的地方、所聽見過的聲音……，原原本本，實實在在地講出來。使聽的人能對那些艱苦戰鬥在風雪高原上的築路英雄們，多多少少有一點了解。這樣，我也就心滿意足地覺得完成了自己的心願。

其實，我在青藏公路中既不是工程師，也不是作家或記者，更不是什麼負責人，我只是修路大軍中一名普通的工作人員。所以關於修路的全盤事件，或者說是重大事件，我的確知道得極少。就說工地上和路線上的具體小事情吧，我也是只能知道自己接觸過的那一點點——那在整個修路過程中說來實在是微不足道的一點點。因此，每當我講起這些的時候，總覺得自己實在知道得太少了，真後悔自己為什麼那時不把修路的事多記下來一些，多打聽一些呢？現在後悔已經晚了。我只得抱歉地告訴人家說：“我的確知道得很少，也許不能使你滿足。”

下面就是我零零碎碎給大家講過的關於修築青藏公路的一些事情。

2. 這樣的一條路

青藏公路從它的起點西寧出發，前行九十公里，就爬上拔海三千三百公尺高的日月山，進入高寒地帶。沿途越過崑崙山、霍霍西里山、唐古拉山、崗底斯山等九座全國著名的最大

山脉；穿过長江最上源的楚馬尔河、冬布里納木河、烏蘭木侖河、烏魯木苏河和怒江上游的拉曲河等十四条主要的河流；繞过中外聞名的青海湖、騰格里海等內陆大湖泊；跨过广漠无边的柴达木盆地、羌塘草原等辽阔的高原大草地……。它把黄河源头也远远的抛在东边，只經過通天河最上端的几条支流；是一个历来人迹罕至的荒僻地区。

关于这个地区，这里有两段过去的文字記載：一段是1930年出版的“西藏始末記要”一書，形容那里的交通說：“乱石縱橫，人馬路絕，艰險万狀，不可名态”；“世上无論何人，到此未有不胆战股慄者”。再一段是有个叫斯文赫定的——帝国主义的地理学家，在他写的“亞洲腹地旅行記”上描写柯柯西里山脉一帶的情形說：“在这种地方，很少有人不迷路的，无論游牧人或是畜群，在这里都生存不了，山谷离海面太高，就是最低之点也比孟特勃蘭山的山峰高，我們通常总在四千九百公尺以上的高处。”从这两段描写里，也可以看出这个地区的大自然形势。可是那位斯文赫定先生，因为这样的地形便得出“无論游牧人或是畜群，在这里都生存不了”的結論，未免危言聳听了。因为我們已經在这里看見了数百种动物，并且我們已經在这里修好了一条公路。

当然，从柴达木盆地边缘起直到烏魯木苏河边止，这五百多公里長的地区，的确多少年来沒有人在这里住，也的确多年来很少有人从这里来往。你在地图上虽然可以看見从青海到西藏有一条代表未成公路的紅色虛綫，綫上也有为数寥寥的几个村鎮符号和地名，其实这些标記已沒有实际东西来表示

它們的存在，这里已長期成为空白地区。不过我們推断造成这种人烟絕迹的原因，認為不完全是由于地势高峻和气候恶劣；而还有一个主要的原因，就是历代反动統治者所造成各民族之間的仇恨和屠杀。这是有很多历史記載和血腥事实，可以充分說明这一点的。

“世界屋脊”这个名詞大家已經听得很多，也知道是指的帕米尔——青藏高原这块地区。不过誰要是沒有到过这地方，是想象不出这地方究竟是怎么高的。全程二千一百公里長的青藏公路，它的一多半是修建在拔海四千公尺以上的地面上，最高的地方达到拔海五千四百公尺。从拔海四千五百公尺至五千四百公尺的路綫，即有七百五十公里之多。在唐古拉山上一段約四十公里長的路綫，則是完全修在拔海五千公尺以上。所以慕政委給上級的报告里說：“这可能是目前全国最高的一条公路。”今天，在共产党领导的劳动人民和解放軍战士们，就在这块神秘的土地上，在这号称世界屋脊的高原上，竟修起了一条寬闊平坦的大道；把这个多少年代以来造成的“人間秘密”揭开了。

1954年12月25日，当康藏、青藏两条英雄的公路同时全綫通車，在西康省的省会雅安、青海省的省会西宁和西藏地方的首府拉薩，三处同一天举行盛大通車典禮的时候，我全国人民是何等的欢欣若狂啊！

修路的英雄們，在这神秘的世界屋脊上修成了一条青藏公路，只花了短短的七个月的时间。用这样短促的时间，在这样艰險的地帶，而修成这样長公路，不能不說是一个奇迹。

这使我深深地感到：只有站起来了的新中国人民，才能发挥出如此崇高的智慧和强大的力量！

3. 慕生忠同志和青藏公路

慕生忠同志，是青藏公路修建总队的政治委员。人们谈起青藏公路来，总是容易把他的名字和这条路的名字连结在一起，因为这条公路的能够产生，是和慕生忠同志有着密切的关系的。

这位从1931年就跟着刘志丹同志在陕北闹革命的老红军，二十多年来，一直在他的家乡——陕北吴堡县一带，和晋陕的黄河两岸，跟黑暗封建势力以及蒋匪帮反动军队进行着残酷的战斗。到今天他身上还留着十多处伤痕和一颗子弹。虽然他已经在艰苦的岁月里生活过和在革命的风暴里斗争过了四十七年了，但他现在还保持着青年战士一般充沛的精力，生命里洋溢着一种充满乐观的自信，任何困难和艰苦在他面前都仿佛不存在似的。

还是在1951年的时候，为了执行“和平解放西藏办法的协议”，范明、慕生忠等同志，指挥着西北入藏的部队，从兰州向拉萨作长途艰苦的行军。当时党中央和毛主席就指示所有进藏的中国人民解放军和工作人员：为了帮助西藏民族政治、经济和文化事业的发展，应当“一面进军，一面建设”。原西北军区副政治委员甘泗淇同志则更具体的指出：“要作将来在青

藏高原上修筑一条公路的准备。”西北軍政委员会交通部，当时也專派了一位公路工程师邓郁清同志，隨軍具体負責此項工作。所以不管进軍任务怎样紧迫，情况怎样复杂，环境怎样困难，大家都随时随地研究着沿途的地形和气候。范明、慕生忠等同志，經常亲自到荒山、深谷、冰川和泥沼的地方去作詳細勘察。虽然那次是走了黄河源、曲麻来、通天河、聶永宗一綫而入西藏，沒有經過現在修路的地区，未能找出一条理想的綫路。但是对于了解青藏高原的一般情况，对于以后修筑青藏公路的准备工作，都做了許多非常有意义的貢獻。所以当时有些同志曾这样說：“西南从康藏进軍的老大哥部队，是背着公路进西藏的，咱們这边是望着公路进西藏的。”尤其在慕生忠同志腦子里，經過这次进軍，对于“在青藏高原上要修出一条平坦大道”的打算已經深深地种下了一颗坚定不移的种籽。

部队完成进軍西藏的任务以后，慕生忠同志担任了中国共产党西藏工作委员会組織部部長的职务；但他仍然念念不忘地筹思着在高原上修路。1952年秋，他曾派蒙族的多尔傑、哈薩克族的古那拜恩等同志，沿着地图上那条西宁通拉薩的紅色虛綫，做了一次实际的測探。此后他也亲自深入崑崙山区，在达布增河流域一帶作过詳細的勘察。他知道：只有了解高原，才能征服高原；只有征服高原，才能造福高原。所以他就时刻不断地对青藏高原做着了解的工作。

1953年夏，慕生忠同志因公由拉薩回北京，途經康藏公路施工地区，亲眼看見了在康藏高原上有那样严重的崇山峻

岭、冰川流砂、原始森林等天險的障碍；同时也看到了那些筑路的英勇战士们，艰苦奋斗战胜天險的英雄精神，大大地激励了他的勇气和增强了他的信心。

1953年秋，为了从西北給入藏部队运送大批物資，成立了中国人民解放军西藏运输总队，中央军委特任命慕生忠同志为該总队政治委員。这时他正在北京，接受了这个艰巨的运输任务，他便馬上联想到他脑子里長期計劃着的修路問題了。他想：运输問題基本上是交通問題，要能从西北向西藏把公路修筑成功，那运输任务也自然迎刃而解了。但是，自己也不是專家，当前运输任务又非常紧迫；要修两千多公里長的公路还需解决很多問題……。他經過一再考虑，觉得还是去实际踏勘一次才更有把握。他并且很明智地想出：要是用和小型汽車一样寬的馬拉車去走一次，只要大車能拉过去，那么修一条能走汽車的便道，就更比較可靠了。

他帶着这个簡易可行的探路妙法，很兴奋地去到軍委提出自己的計劃。軍委首長們当即批准了他的計劃，并給了他很多鼓励和詳細指示，原来他想用木輪大車，軍委則指示他要用膠皮輪大車；还确切地指示他說：“对于踏勘任务，一定要严肃、負責、認真。”他把这些指示的每一个字，都牢牢地記在心里。

在10月和12月的两个日子里，先后两批馬拉大車队，就从运输总队部所在地——青海省香日德，向着遥远的西藏出发了。

与此同时，慕生忠同志亲自率領駕駛員和工人，去踏勘和

补修香日德至噶尔穆三百四十公里長的旧有公路。这是馬步芳匪帮統治时代，所修的青新公路的一段。它已經十多年沒有走过汽車，現在已塌毀荒蕪得早就沒有公路的样子了。后来經過他們四天四夜頑强緊張的劳动，終于又把它修复了。几輛大型汽車便在12月15日开到了噶尔穆。这一段路原来靠駱駝运输，是要走二十天的。

1954年1月23日，接到任启明同志从藏北黑河拍来的电报，說他帶的第一批大車，已經拉进西藏。慕生忠同志听見这个消息，不禁欣喜若狂；他覺得蘊藏在自己心里的修路計劃，这一下有了初步保証了。

但是，就在这同一時間內，也傳來另一非常不幸的消息：就是当时所进行着的运输工作，主要是用駱駝作为运输力的，而在这綿長的运输綫上，却造成駱駝的大量死亡。这种由于他們在领导工作上的錯誤和疏忽而造成对国家财产如此严重的損失，使他万分痛心；当然也深深地刺激了他，覺得迅速修成一条公路，是何等的重要啊！

于是他就再次到北京去，向上級檢討自己的錯誤和汇报踏勘工作。并和在京的西藏軍区首長張国华、范明等同志共同商討，制定了初步修筑青藏公路便道的計劃，呈报中央人民政府和軍委机关。

报告很快就被批准了，党中央和軍委很多首長，都找他們作过恳切的長談；对許多实际工作都作了妥当的安排。并又一次鄭重地指示他們說：“要以战斗的精神，来完成这个修路的任务。”他們几个人都是身經百战的老战士，当然能体会到

党中央所指示的：“以战斗的精神来完成任务。”这句话，是代表着如何深切的含意。

慕生忠同志接受了负责领导修路的任务，心里有说不出的高兴，马上星夜赶回去布置修路工作。他一路上想着这个艰巨工程的前景和将会遇到的困难。

他分析到这次完成修青藏公路的任务，是要在三种最困难的条件下进行的：一、最艰苦的地区；二、最少的人力、物力；三、最短的时间。所以他首先把一千二百多名原来饲养骆驼的运输人员组织起来参加修路。在干部配备上尽量简化机构，在工作关系上尽量简化手续，使一切力量都能直接用到修路上面去。他自己也亲自参加修路，许多事都是亲自指导，亲自布置，用同志们的话来说，他的工作是“一声喝到底”。

1954年5月11日，崑崙山上犀利的寒风还吹动着峰顶的积雪，第一批修筑青藏公路的英雄们，在慕生忠同志亲自带领下进入了工地。他的目标是：“要在年底以前，完成从噶尔穆至拉萨一千二百五十公里的通车便道。”

从此，他就一直和战士们工人们一起，以自己的模范行动领导着公路前进。在深没腰脐的冰河急流中架桥的时候也有他，在罡风横扫的雪山顶上斫掘冻土块的时候也有他，在悬崖陡壁的峡谷里爆炸石方的时候也有他。……总之，那里最危险他到那里，那里最艰苦他到那里，那里最困难他到那里。修路的同志们都经常亲切地说：“我们一看见慕老汉，我们就什么困难也不怕了。”他在修路中对各工程队的领导干部，起码的要求是：第一、要和工人们一块起床；第二、手心里要磨出老茧。

来。在工程中碰到很多严重的障碍，他总是亲到现场、给干部出主意，然后让群众去讨论，并且限时间完成。结果由于发挥了集体的智慧，许多非常严重的困难都被克服了。

4. “西天取经”的人们

“远看是山，近走是川。”这是拉大车去探测青藏公路线的同志们，把大车拉进西藏以后，从西藏北部的黑河，发回来的电报上的两句话；也是他们经过实际踏勘以后，对青藏高原地形所下的结论。有的人说：“这八个字是他们到西天取回来的真经。”

其所以称为“西天取经”，不仅是指他们所走的路是最遥远、最荒僻的西方，也不仅是指这八个字对修筑青藏公路有着多么重要的意义，而更准确的说，是指到西藏探路的人们，得到这八个字，真象“唐僧取经”一样，是经历了千劫万险的啊！

第一批大车，由共产党员任启明同志率领，于1953年10月底，由青海省的香日德动身。他带着大车两辆、骆驼五峰、马十四匹；人员除了赶车和饲养牲畜的以外，还有青海军区来的两名测绘员。

任启明同志也是一位很早就参加了革命的老战士，今年已经四十九岁了。从解放战争胜利后五年多以来，他一直在青藏高原上日夜奔波着。1951年进军西藏时，他也沿途对青藏高原的地形做过了解，并且想望着能参与这一项工作。所

以当組織上一提出这个去西藏探路的任务时，他就自告奋勇地报了名，而且出色地完成了这一艰險的任务，这时候，他的职务是西藏軍区駐蘭州办事处的副处长。在以后施工修路中，他也是一馬当先。同志都称他是“前敌总指揮”。他身体本来很瘦弱，头髮已脫落了大半，一双飽經风霜的眼睛，患着相当严重的角膜炎；組織上曾提出讓他到內地去工作，以便使他能有机会休养，但他始終坚持要留在这里，为修路而貢獻出自己的一切。在青藏公路通車黑河时，他曾写了一首詩，从这首詩可以看出他的心胸和志向来。

怒江上游水悠悠，
車通黑河解近愁，
何惧風雪千万里，
人生作事有几秋！

第二批大車由王廷傑同志率領，于1953年12月9日也是由香日德动身，他帶着膠皮輪大車兩輛，驟馬九匹，同行人員有：飼養員張勇、趙友祥、李長征、唐國侯和測量員王日增、方吉玉等六人。

王廷傑同志，是一位体格魁梧滿面紅光的壯年小伙子，他在解放后几次往返于青海、西藏之間，对于在这块祖国的高原上从事建設工作，已产生了极濃厚的感情；他經常覺得：自己参加革命队伍太晚，惟有在最艰苦的地区，更努力的工作，才能使自己受到考驗。在这次修筑青藏公路过程中，他也确实