



去 薩 拉 到

宗子度著

中国青年出版社

去拉薩

宗子度著

中国青年出版社

一九五五年·北京

內 容 提 要

本書是作者根據他由康藏公路去拉薩的旅程上所聞所見寫成的一些通訊和特寫。書中描述了西藏高原的自然風光和豐富的資源，敘述了康藏公路工程的艱巨和修築員工的奮勇和創造精神，敘述了西藏人民對公路建設的支援和公路保養人員的堅苦作風，並着重介紹了通車以後西藏的建設和人民生活所起的變化。從這些通訊和特寫，我們對共產黨和毛主席偉大的民族政策可以得到一些具體的體會。

書號 849 地理 29

到 拉 薩 去

著 者 宗 子 度

青年·開明聯合組織

出 版 者 中 國 青 年 出 版 社

北京東四12條老君堂11號

總 經 售 新 華 書 店

印 刷 者 北京中國青年出版社印刷廠

開本 787×1092 1/32

一九五五年十一月北京第一版

印張 2 3/16 字數 43,000

一九五五年十一月北京第一次印刷

定價 (6) 二角一分

印數 1—6,000

北京市書刊出版業營業許可證出字第0036號

目 次

朝發雅安·····	1
二郎山上下·····	5
西康藏族自治州·····	8
金沙江上·····	14
·新江達·····	18
橫斷山脈中的重鎮——昌都·····	20
孜巴牧場·····	26
三十九族地區·····	33
旅客的溫暖之家·····	36
怒江兩岸·····	39
穿過原始森林·····	42
扎木新城·····	44
通麥河的潛水手·····	47
拉薩平原·····	50
歡樂的古城——拉薩·····	54
康藏公路的“保姆”·····	57
千里風雪運輸忙·····	60
全國人民的支援·····	64

朝發雅安

拉薩，這個西藏高原上的古城、西藏地方的首府，不但是佛教徒嚮往的聖地，而且更是熱愛邊疆的青年男女日夜盼望着前往的一個地方。

解放前，聯系內地與拉薩的，只有一條崎嶇的山道，加以年久失修，很多地方，陡險難行。有時還要跨天橋，爬獨木梯，渡溜索。所以“西藏始末紀要”一書中形容西藏高原的道路情況說：“世上無論何人，到此未有不戰股慄者。”

“西藏始末紀要”是一九三〇年著的。形容高原道路險惡的人，根本沒有想到二十年後的中國人民解放軍和築路工人到此後，他們非但不是“戰股慄者”，反而使千年的巨石古樹，讓出了一條平坦的大路。

一九五四年十二月二十五日，康藏、青藏兩條公路同時正式通車拉薩。新中國的人民在國家進行第一個五年建設計劃的第二年，就在探險家也視為畏途的“世界屋脊”上，修起了兩條長達好幾千公里的公路。

撇開青藏公路不談，康藏公路經過了重重疊疊的冰峯雪嶺、數以百計的洶湧急流和濃蔭蔽天的原始森林。在三年多的修築工作中，進藏人民解放軍和藏、漢族築路工人經歷了千辛萬苦，在峭壁激流上，架起了二百三十多座橋梁，砌成了二千八百六十多座涵洞；光是路基工程所挖的土方，就相當於挖一條一千五百里長、十五公尺寬、三公尺深的運河的土石方；

並戰勝了流砂、冰川和地震，勝利地把公路修到了拉薩。

今天，從北京天安門前的廣場坐上汽車，就可以一直坐到拉薩布達拉宮前面的廣場。這是新中國人民在我國公路修築史上創造出來的雄偉奇蹟！

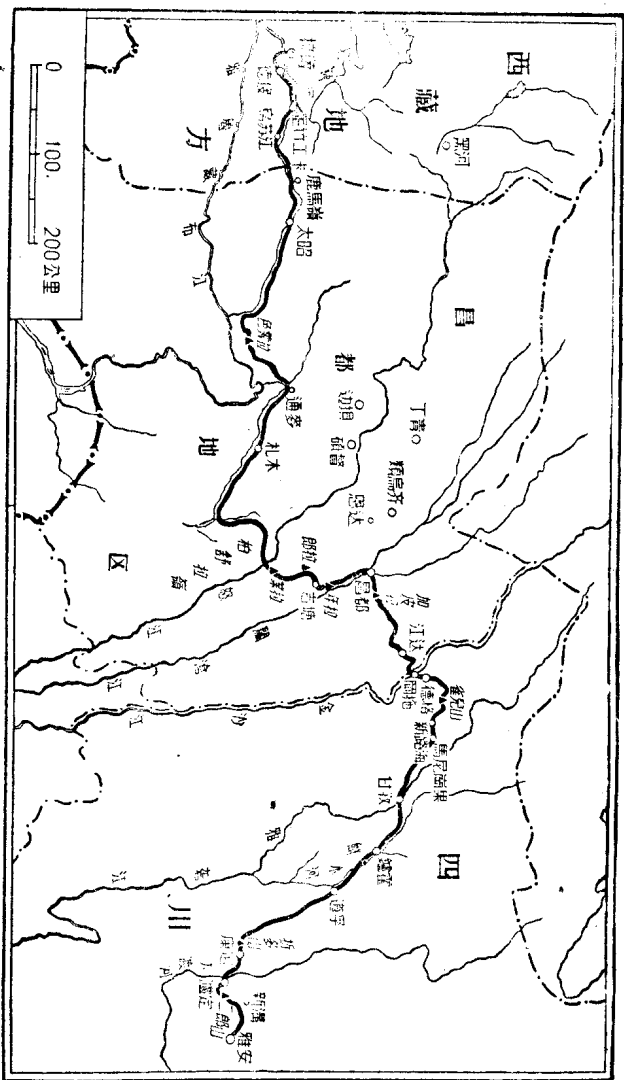
當康藏、青藏兩條公路通車拉薩時，毛主席曾親筆題詞慶賀，題詞是：“慶賀康藏、青藏兩公路的通車，鞏固各民族人民的團結，建設祖國。”人民日報也特別發表了社論，號召在“世界屋脊”上創造幸福的生活。

康藏公路是一條和平的、民族的公路。藏族人民把它叫做通向幸福的“金橋”。這座把祖國內地和西藏高原緊密聯繫起來的“金橋”，把北京和拉薩聯成一綫的經濟大動脈，正在一天比一天活躍地跳動着。它對加強民族團結、保衛祖國的社會主義建設和發展西藏地區經濟、文化的作用是十分巨大的。

在康藏公路通車前夕，我曾從康藏公路的起點——雅安坐汽車到拉薩去。“坐汽車到拉薩去”，這是多麼吸引人的一句話！在毛主席光輝的民族政策照耀下，祖國高原上有着多少新鮮的事物在等待着我們啊！

雅安是西康省（一九五五年七月三十日第一屆全國人民代表大會第二次會議根據國務院提出的建議，通過撤銷西康省，將其所轄市、縣、自治州劃歸四川省）的省會，是從內地到西藏高原的必經之地，也是藏族人民生活必需品——邊茶的主要產地。青衣江繞城而過，一個個的木筏從上游漂流下來，沿江的建築工地上，石灰和磚瓦堆得像一座座小山。

解放前，雅安的交通是很不方便的。在國民黨反動統治的年代裏，地圖上曾有一條代表“已通車公路”的紅綫，即所謂



的川康公路，從成都經過雅安，一直劃到康定。可是，在這條“已通車公路”上，除了偶爾有幾輛破舊的汽車顛簸着從成都來到雅安外，從雅安向西，川康公路則有名無實，馬拉車也很難通過。雅安所產的大量邊茶，只能用畜力馱運或用人力揹運到西藏高原去，量少價高，大部分藏族人民只能熬些野生的樹葉來代替，或者喝白開水。然而雅安的邊茶却銷售不出去，有的茶農被迫忍痛把茶樹砍下來當柴燒。

一九五四年的雅安，比一九五〇年我隨進藏人民解放軍路過這裏時，已大大變了樣。一座橫跨青衣江的公路大橋建成了。過橋，汽車可直達西昌，通向涼山彝族自治州。市區北部是商業區，東部和南部出現了機關、學校的高大樓房。市中心區的人民電影院和新華書店早已建成。街上，時常有來自高原的藏族男女來往着。每天都有成隊的汽車載着旅客和各種物資向高原駛去。從一九五二年到一九五三年，雅安、康定、甘孜等地的運輸站共運送旅客近二十萬人次，由國營運輸公司運到高原各地的糧食、鹽巴、茶葉、布疋和百貨等就有十多萬噸。我到達雅安的前一天，光是茶葉就運出了五十多噸。

天剛黎明，一輛西康省國營運輸公司的客車，載着我和二十多個旅客，從雅安向西進發。

出了雅安，山勢逐漸隆起，一個個綠色的山坡，不斷從車廂兩邊掠過。向西眺望，西藏高原上的雪峯，像層層白色的圍牆，聳立在面前。我的富有意義的、到拉薩去的旅程，就在這些雪峯的後邊。

二郎山上下

汽車吼叫着，爬向康藏公路上的第一座大山——二郎山。二郎山拔海三千二百公尺，比拉薩市還低四百公尺；比起康藏公路上其他的大山，它只能算是一個“小弟弟”。可是，由於二郎山正聳立在川西平原和西藏高原的交界處，所以，它顯得特別險峻而雄偉了。五年前，我隨着人民解放軍向西藏進軍時，曾從小路翻越二郎山，在快到山頂的十多里路，許多地方光靠腳不行，還得用雙手抓住樹枝、草藤，才能慢慢地爬上去。

二郎山的山腰生長着青蔥的樹木，山頂雲霧瀰漫，一年至少有大半年戴着“雪冠”。多少年來，二郎山上下就是“路斷行人稀”的，猴子在樹上跳躍，野熊、山羊遍山奔跑。只有為數不多的揹運邊茶的人，在陡險的山道上爬上爬下。上下山一共只有九十多里，却要走三、四天，晚上，只能露宿在山洞裏，曾不止一次發生過虎豹傷人的事情。

一九五〇年夏天，當康藏公路築路人員在山頂上豎起了“貫通康藏”的牌坊之後，康藏交通的第一關，被打開了。

二郎山東山腳下的“濫池子”，解放前只是一個荒山野店，稀稀落落地散佈着二十多家被炊煙薰得發黑的殘破木屋；加以來自川西平原的氣流，在這裏受到二郎山的阻礙，經常雨雪霏霏，遍地稀泥；還不斷有匪盜出來搶劫商旅行人的貨物，野熊、猴子常常下山來糟塌莊稼。來往的行人都不願在這裏停留，商販也很少到這裏來做生意。因此叫“濫池子”。

車過“濫池子”，在那裏，我看見了人民銀行的辦事處、合

作社、飯館、茶館和客棧。寬敞的街上，停着三十多輛汽車。“濫池子”再也不濫了，人們給它取了一個新的名字，叫做“新溝”。過往的駕駛員和旅客，都把它當作翻越二郎山前後的一個舒適的落腳點。

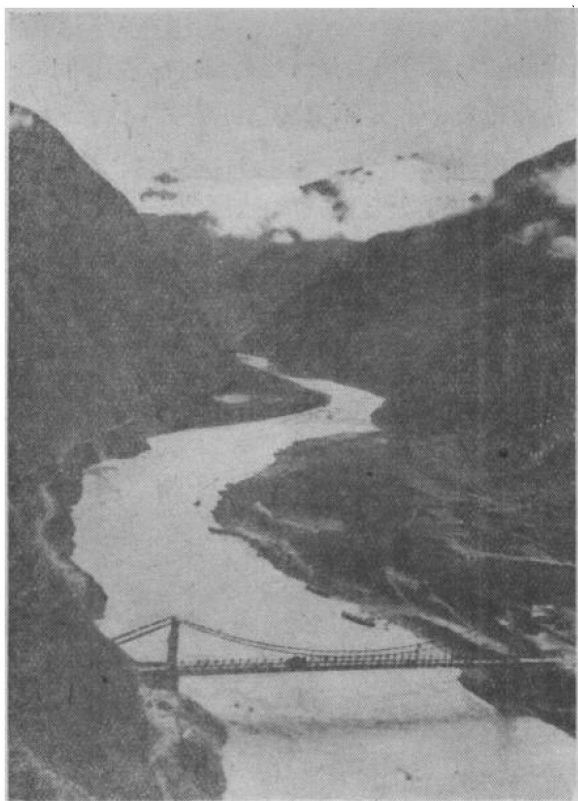
車出新溝，過了水瀝洞、龍胆溪和鴛鴦岩，汽車就盤旋在二郎山上了。昨晚剛下過大雪，二郎山全部披上了燦爛的銀裝。從駕駛台的玻璃窗裏，我飽覽了二郎山上奇特的雪景：公路，像一條白鱗銀甲的蛟龍，彎彎曲曲的，鑽到雲霧裏去了；樹木，都變成了銀塔；電綫，凝結成了拳頭粗的雪棒；電綫桿和公路的標誌牌，都長出了幾寸長的雪花；懸崖絕壁，掛滿了巨大的冰稜。在公路彎急、坡大、最容易積雪滑車的地方，道班工人已在上面搭起了一座座的“防雪棚”，汽車從下面通過，就像行駛在走廊裏一樣的安全。

翻過二郎山，汽車到達了西康族自治州的瀘定縣。

瀘定是中國工農紅軍二萬五千里長征時路過的一座名城。當年，城邊大渡河上，只有一座搖晃的鐵索橋，十八勇士捨渡大渡河的英勇事蹟就出在這裏。自從紅軍渡河離去後，十多年來，大渡河兩岸一直是靠這座搖晃的鐵索橋來聯系。國民黨反動政府從沒有打算過在這裏修建一座穩固的橋梁。一九五一年，當年長征時的紅軍戰士帶着人民解放軍戰士和架橋工人，在這裏修起了一座雄偉的現代化的鋼索吊橋。我坐着汽車，通過鋼索吊橋時，看見橋頭的石壁上還刻着毛主席長征時的詩句和朱德副主席的對聯。對聯寫道：

萬里長征猶憶瀘關險；

三軍遠戍嚴防帝國侵。



通過鋼索吊橋

出了瀘定，公路兩側的山野間，出現了一些新栽培的茶樹。二郎山的西邊生長起了四季常青的茶樹，是藏族人民生活的一件大喜事。中國歷代的封建王朝和國民黨反動政府，都曾把茶葉作為統治和剝削藏族人民的工具。他們制訂了嚴峻的法令，禁止把茶籽、茶苗帶過二郎山。公路通車後，汽車把茶籽、茶苗運過了二郎山，茶葉生產技術指導人員也乘着汽車來了。如今，在瀘定、九龍、康定等地已生長着十五、六

萬株茶樹了。

汽車沿着大渡河邊的公路行進着。在左邊的山地上，長滿了綠色的高大的仙人掌，有的已長成仙人樹了。這種仙人掌能開花結果，秋天成熟後，吃了能避暑驅熱，當地的居民把它叫做“仙果”，味道酸甜酸甜的，有點像不够成熟的香蕉。我們雖一直往西走着，可是，大渡河邊，農田裏的冬麥仍長得十分茂盛。還有竹子、芭蕉、棕樹，不斷地從車邊掠過。這些亞熱帶的植物，居然能在大渡河邊生長起來，可見這裏的氣候是相當的暖和了。

西康藏族自治州

過了大渡河，我們很快到了康定。

康定是西康藏族自治州的首府。提到康定，人們就會想起在有名的康定情歌中所歌頌的這個“溜溜的”（好的）城。

康藏公路沒有通達這裏以前，康定，在人們心目中，已是一個邊遠的城市了，從這裏再往西走，叫“出關”；市場充斥着洋貨，營業清淡，街上來往的行人也不多。現在，康定已成了康藏公路東端的一個重鎮了。光是國營貿易公司就在這裏設立了三個門市部，土產公司、茶葉公司也都在這裏興建起了高大的門面。汽車不時從熱鬧的街道上通過。我們路過康定的那天晚上，還特地去人民電影院看了“戰鬥的鄉村”影片。

康定，又叫打箭鑪，相傳諸葛亮南征時，曾在此設鑪造箭。很久以來，它就是藏、漢人民共同雜居的城市。歷代的反動統治者，都以它為據點，對藏族人民進行殘酷的統治。今天，在

中國共產黨的領導下，藏族人民已當家作主，成立了自治州。藏族幹部迅速地從各種工作崗位上成長和壯大起來。康定民族幹部訓練班裏就有五、六百個藏族學員在學習。自治州的男女藏族幹部，經常從這裏乘車出發，有的向西下鄉去工作，有的向東到內地去學習。

從康定到甘孜有三百七十多公里。除了康定城西的折多山而外，公路綫大都是伸展在雅礱江、鮮水河、折多河以及它們支流縈繞的土地上。這些土地，坡度起伏不大，宜耕、宜牧。可是，通車前却大量地荒蕪着。現在，在從前的荒灘草地上，已出現了一片片的農田和許多新建的房舍。新都、八美等地還成立了三個國營農場。我們的汽車經過這裏時，在廣闊的新地上，兩部中型拖拉機正在翻耕泥土，進行冬耕。新都農場預計今年機耕面積將擴大至一萬三千多畝。在鹽水縣裏，最近，汽車還給當地的藏民運來了二十多台播種機和其他的一些新式農具。播種機是瀋陽農具廠的工人專門為西康藏族自治州的藏族農民製造的，機器上都標有藏文說明。這一帶地方還有着豐富的礦產。在道孚縣附近，我們看見了一個新興的鐵礦廠。道孚鐵礦的礦砂含鐵量很大，不經鍊鐵過程就能直接鍊鋼，鍊鋼工人們稱之為“寶石”。

晚上十點多鐘到達甘孜，甘孜城還燈火通明。新建的發電廠，給全城帶來了光明。

甘孜位於一個狹長的平原上，四周環繞着雪山，雅礱江貫流其中，土地肥沃，人煙也較稠密。二十年前，中國工農紅軍長征北上抗日路過此地時，曾在這裏幫助建立了“博巴（藏語，藏人的意思）政府”。

紅軍離開甘孜後，在國民黨反動統治的歲月裏，甘孜城一直籠罩着荒涼冷寂的陰暗氣氛。可是，“博巴政府”在廣大藏族人民中留下了深刻的印象，有的藏民至今保存着當年的歷史文物。一九五〇年初，甘孜城頭飄起了五星紅旗。解放給陰暗的甘孜帶來了光明和繁榮。

我們在甘孜休息了一天。第二天一早，我就上街去了。舊城西邊的雅礱江畔，出現了一個新市區。從新市區到舊城的公路兩旁，百多個藏族工人正在鋸木、打牆，準備修建新的房屋。四郊又增添了好幾個磚瓦廠和石灰廠。新市區東南面原來是荒蕪的河灘，現在已開墾成了一片片的田地，居住着二十多戶人家。我訪問了居住在那裏的藏族生產女模範布娜。她興奮地向我談起公路通車甘孜後的變化。她指着新市區一幢幢高大的樓房，意味深長地說：“四年前，人民解放軍在那邊的柳林裏修起了一座樓房。那時，我們都覺得又驚奇，又高興。現在，你看，比那座樓房還高大的新房屋已不止一幢了。”布娜的話不錯，我在甘孜住宿的交通招待所，就是一幢高大的新式樓房。接着，她談到了自己的新生活，她說：“從前，我是無家、無地的窮苦人，連一根針線也沒有。但自從公路通到甘孜後，汽車給我們運來了很多的布疋、茶葉和農具，政府把農具發放給我們開荒生產。現在，我一家人已有吃有穿了。”

車出甘孜，過馬尼崗果，在乾海子，我們看見了冰川。

冰川是大自然的“驕子”，性情乖戾，脾氣暴躁。冬天，它安靜地躺在山溝裏冬眠着，似乎很“馴善”，可是，一到夏天，它就會突然席捲而下，沖毀道路和橋梁。大的冰川倒塌，往往會造成嚴重的水災。冰川的外貌，壯麗動人，特別是一些古老的冰



乾海子是一個風景秀麗的地方

川，它本身已凝固、穩定，終年都保持着晶瑩潔白的面貌；並由於冰塊長年的侵蝕、沖擊，下邊大都形成一個圓形的湖泊。湖水的顏色隨時變化，乳白、深藍、碧綠各不相同，早晨和傍晚常常會放射出奇異的彩色的光芒。

有冰川湖的地方，風景都很幽美，是修建療養院的好地方。雀兒山東山腳下的乾海子就是雪山、松林和水色天光的冰川湖安排得非常奇妙的一個地方。一九五二年，乾海子冰川湖畔，修起了一幢式樣新穎的樓房，設立了飯站和加油站。藏、漢族商販也來到這裏，給這個高原上的風景區增添了新的色彩。現在，乾海子改叫做“新路海”。我們的車子在“新路海”過夜，天還沒有黑，我邀約了幾個同車的朋友趕到附近的冰川下邊去玩了一趟。冰川像一條巨大的銀色的蛟龍，又像從天上降落下來的朵朵白雲，從山頂一直伸到湖裏，寒氣襲人。

天剛亮就起身，心情有些緊張，因為我們今天就要過雀兒山了。雀兒山是康藏公路全綫所經過的十多座大山中最高的一座山，拔海五千多公尺，內地的飛機也沒有飛這樣高呀！沒有公路以前，就是世代生長在高原上的藏族人民，也很少翻越雀兒山。至於在這樣的嚴冬裏，就是飛鳥也難飛越過去的。

汽車沿着銀色的公路行駛着。前進五十多公里後，就到了雀兒山的主峯下邊。爲了迅速打通雀兒山而壯烈犧牲的中國共產黨模範黨員張福林烈士的陵園就在這裏。我們特地下車，懷着崇敬的心情，瞻仰了烈士的陵園。

雪花比剛才飄得更密更緊了。馬達沉重地吼叫着，汽車冒着風雪向雀兒山的主峯爬去。這哪裏是公路，簡直是一條人工開闢出來的“雪槽”！兩邊的積雪比汽車還高。忽然，一陣狂風過去，山窪裏的一堆積雪崩塌了下來，阻塞了我們前進的道路。道班工人馬上拿着挖雪的工具趕來了。我們大家也下車來幫助挖雪。好冷啊！吐出的唾沫立刻凍成了一顆顆白色的冰珠。不一會，一架噴着黑煙的推雪機趕來了，橫在它前面的大刀片，幾下就把好幾方積雪推到公路下邊的深溝裏去了。強大的養護公路的力量，使得雀兒山即使在大雪封山的季節裏，也一樣暢通無阻。

打通雀兒山是康藏公路修築史上既艱巨又光輝的一頁。那時，正是一九五一年冬天，天氣冷到零下二、三十度，手一摸鋼釐就會沾去一塊皮。而且，雀兒山幾乎全部是堅硬的花崗岩。陡險的地方，連個施工的立腳點都沒有。戰士們用“疊羅漢”的方式，一個人踩在另一個人肩膀上，爬上去開闢施工的便道；用白布包在鋼釐頂上，當成目標，進行緊張的“夜戰”；

從幾十里外砍伐木柴來烘燒凍土。有時，給養供應不及，就喝稀飯，吃野菜。英雄們終於克服了種種困難，實現了自己的願望——雙手劈開雀兒山。

快到山頂時，汽車穿過了一座牌坊。牌坊上寫着“戰勝雀兒山”五個鮮紅的大字。兩邊的對聯寫道：“英雄氣概貫串雀兒山；烈士鮮血鋪平康藏道。”在咆哮的風雪中，汽車爬上了山頂。一座紅色的莊嚴的烈士亭，靜靜地立在雀兒山最高峯的公路旁邊，使人肅然起敬。這些為建設邊疆而獻出了自己生命的烈士們，他們的名字將永遠活在人們的記憶裏。

翻過雀兒山，天色已近黃昏。我們就在西康省國營運輸公司德格汽車站的棚屋裏住了下來，準備明天早些出發渡金沙江。我們在街上一家飯館裏，吃到了新鮮的豬肉。

德格，在康藏高原上，是一個文化較發達的地方。離我們吃飯的地方不遠，有一幢古閩式的、牆壁塗着棕紅色的樓房，那就是著名的德格印經院。印經院好像內地的書店或出版社。據說除了日喀則有一個印經院可以和德格的印經院媲美而外，在四川、雲南、甘肅等廣大藏族人民居住的地區中，它要算是最大的印經院了。

我特地趕去參觀了一趟。印經院裏，樓上樓下，幾十間房子，到處都塞滿了印書的木板。有的木板上面，佈滿了灰塵和蛛網。陪同我參觀的人說：印經院裏面不完全都是經書，還有許多實用技術、歷史記載和民間文學。這些藏族人民的文化遺產，是我們祖國文化遺產的組成部分，有關方面，已在着手計劃加以整理、翻譯中。

德格的佛像是很有名的。佛像分立體的金屬鑄像和手工