

2015年主题出版重点出版物

天路 天路 天路

张荣大 / 著

西藏人民出版社

2015年主题出版重点出版物

天路 天路 天路



张荣大 / 著

中国铁道出版社

图书在版编目(CIP)数据

天路 天路 天路/张荣大著.--拉萨:西藏人
民出版社,2015.12

ISBN 978-7-223-04957-3

I. ①天… II. ①张… III. ①交通运输业-先进工作者-先进事迹-中国-现代②交通运输业-经济发展-成就-西藏 IV. ①K826.16②F512.775

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2015)第 288423 号

天路 天路 天路

作 者 张荣大
责任编辑 张慧霞 苏远尚
封面设计 格次
出版发行 西藏人民出版社(拉萨市林廓北路 20 号)
印 刷 拉萨市明鑫印刷有限公司
开 本 787×960 1/16
印 张 21.25
字 数 238 千
版 次 2015 年 12 月第 1 版
印 次 2015 年 12 月第 1 次印刷
印 数 01-1,000
书 号 ISBN 978-7-223-04957-3
定 价 40.00 元

版权所有 翻印必究

青 藏 公 路 掠 影



牦牛驮运物资进藏



骆驼队运粮途中



青藏公路穿过柴达木盆地戈壁

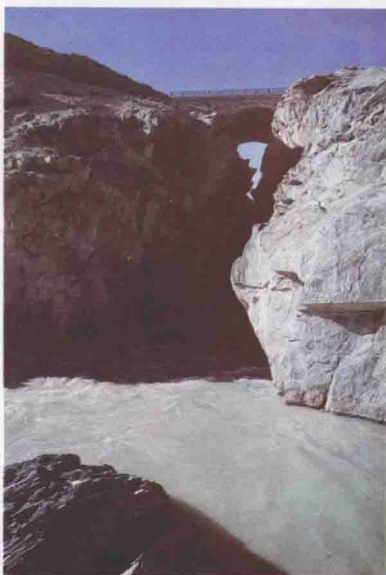
青海省交通厅 提供



行驶在“万丈盐桥”的车队 青海省交通厅 提供



建在格尔木的将军楼,纪念慕生忠率领修建青藏公路的业绩



一步天险(青藏公路昆仑桥)

青海省交通厅 提供



万里长江源头第一桥——青藏公路沱沱河大桥 青海省交通厅 提供



部队车队行驶在青藏公路便道上 王精业 摄



1983年，青藏公路由砂石路面改建为黑色路面。撒拉族民工正在清理路基 王精业 摄



改造唐古拉地段 王精业 摄



浩浩荡荡的车队开进西藏

格 拉 油 路 掠 影



运输输油管车队出发前的准备 樊如钧 摄



运输输油管的车队 樊如钧 摄



焊接好的钢管等待下埋



青藏兵站部某团高级工程师姚志祥（右）
在沱沱河兵站油罐改建工地 江宛柳 摄



召开格拉输油管线安全防护工作会议



“530”工程纪念章正面



“530”工程纪念章背面

青藏铁路掠影



开进柴达木的第一列客车 王精业 摄



格尔木举行通车典礼 王精业 摄



铺轨到拉萨 刘建国 摄



通车的喜悦



作者和爱人与青藏铁路客车列车长在那曲火车站合影留念



格尔木烈士陵园。在三条天路等重点工程和格尔木的建设和发展中英勇献身的革命烈士、因公牺牲人员 330 余人长眠于此



前 言

青藏高原,是祖国一个神圣而又神秘的宝地。

我与青藏高原有着不解之缘,这里是我工作和生活了20年半的地方。我把人生最美好的青春年华——20岁到40岁,完全奉献给了青藏高原的建设事业和广袤边疆的新闻事业。

1965年至1966年,山东八千支边青年从济南、青岛、淄博、烟台、潍坊、济宁、德州、枣庄八大城市,被应征到青海省柴达木,成为中国人民解放军生产建设兵团第十二师的军垦战士。我是1965年9月16日与600名淄博战友最早赴青海省柴达木的,在号称青海省第二大城市、西藏自治区“门户”的格尔木一干就是8年半,先后担任一团六连排长、连队团支部副书记,一团宣教股新闻干事、师部宣传科新闻干事,28岁任师宣传科科长。大漠戈壁,洒下了我既有欢乐也有辛酸的汗水与泪水。

三十而立。我在1974年3月借调到新华社青海分社帮助工作,1975年9月正式调入分社当记者,又在高原从事新闻工作12年。少时,我就渴望将来当一名记者或者作家,在而立之年梦想成真,走进了新华社殿堂,我为自己的努力与幸运而兴奋不已。我对仕途没有多大追求,但始终抱定当一名能干的好记者的信念,为此拼搏了30余年。

最让我魂牵梦萦的,是在青藏高原做新华社记者的12年,特别



是四进西藏全力参与了采访报道格尔木至拉萨输油管线(即格拉输油管线或格拉油路)、青藏公路、青藏铁路(第一期工程)三条“天路”的建设,前后跨越十年,这在新闻界是没有的。

号称“世界屋脊”的青藏高原,自然条件比较差,海拔高、缺氧、寒冷、干旱、风沙大。多数地方海拔在 3000~5000 米,人们在这里工作,犹如坐飞机生活在高空。冬季长达半年之久,六月飞雪是经常的事。风沙之大,也为许多地区所罕见,有人形容说:“一年一场风,从春刮到冬。”在这样艰苦的地方当记者,没有一点吃苦精神,没有一点献身精神,是很难干好工作的。我始终坚持一个信念:“在青藏高原当记者也苦中有乐,一个记者,特别是年轻记者,要是能够在艰苦的高原地区脚踏实地干上几年,会大有益处。”

在青藏高原干新华社记者的岁月里,我以吃苦耐劳和在重大工程以及柴达木开发建设新闻报道中善于独立作战而见长。我每年深入边远地区采访长达七八个月,四进西藏、五上唐古拉、十六次到柴达木,常年活跃在青藏铁路、青藏公路、格尔木至拉萨输油管线、青海地质勘探现场、青海盐湖、柴达木盆地、冷湖油田等最艰苦的采访第一线,写出了大量的新闻报道。我与别人合写的独家长篇通讯《征服“世界屋脊”的又一曲壮丽凯歌——记纵贯青藏高原的格拉输油管线建设》,深受好评;《荒野中的新城格尔木》和《青藏铁路铺轨到格尔木》被称为红花配绿叶的报道,被评为 1979 年新华社对外报道十大好新闻之一。记述铁道兵英雄事迹的《把铁路修到“世界屋脊”——记青藏铁路的建设者》《火车开进柴达木》《察尔汗盐湖架彩虹》等,都曾引起强烈的社会反响;而长达 3 万多字的长篇报告文学《将军之路》和 1 万余字的《将军与孤儿》,颂扬的是当年领导修建青藏公路的慕生忠将军可歌可泣的事迹,至今读来仍有一种震撼力。

在四进西藏采访中,前三次是沿施工现场采访格拉输油管线建



设工程。

1972年5月30日，周总理作了修建格拉输油管线的批示，按照周总理批示的日期定为“五三〇”工程。“五三〇”工程指挥部设在格尔木。

在工程开工两年多之后，新华社派记者独家采访这项工程，那是1975年11月，由新华社总社组织，青海分社派出文字记者我和摄影记者樊如钧，西藏分社派出文字记者杨延礼和摄影记者康松，联合报道格尔木至拉萨输油管线建设工程。

我们每次集中采访，两个分社的记者便分头从西宁和拉萨出发，乘车沿青藏公路来到格尔木，先在“五三〇”工程指挥部采访数日，再一起奔赴格尔木至拉萨的千里施工现场，一般都要十天半月，通过内部稿件向中央反映工程的进展情况和亟需解决的问题，对工程顺利进展起到一定作用。同时也积累了新闻素材，等工程完成后，撰写长篇通讯，让人们了解格拉输油管线建设的壮举。

这条管线全长1080公里，属我国第一条高海拔、长距离、可输多种成品油的输油管道，在世界管道建设史上也是罕见的。格拉输油管线所经之地海拔在2800米到5300米之间，其中有900公里地处4000米以上的高度，有500多公里敷设在多年冻土的永冻层上。在海拔四五千米的地方，一步三喘气，空气中的含氧量仅相当于海平面的60%到70%。

我们经常出入被人们称为“鬼门关”的五道梁和“阎王殿”的唐古拉山，奔波在长江源头沱沱河和藏北大草原上。

当时青藏公路还是沙土路面，有的路段坑坑洼洼，颠簸一天下来，全身都散了架。跑一趟，汽车轮胎要扎破五六次，换胎后要把破胎补好，用打气筒人工打气。而立之年的我，身强力壮，给轮胎打气能把握技巧打上百次，年龄比我大的和比我小的都不如我。



那时沿线采访驻兵站，三次进藏有两次是在天寒地冻的11月，这是因为在冻土层上挖管线管沟，必须是地冻的时候，管沟挖开见到太阳不会融冰，温度高的夏天挖管沟一旦太阳暴晒，冻土层就会大面积融冰坍塌，造成病害工程，因此工程难度加大，我们采访也出现许多困难。

1975年11月第一次进藏采访，我们遇到了吃饭的问题，冬天沿途兵站没有新鲜蔬菜，以罐头食品为主，在物资匮乏尤其是食品短缺的年代，罐头可以说是美味佳肴，饱餐几顿各种各样的罐头特别过瘾。可是，连续十天半月顿顿吃罐头，天天吃罐头，就倒了胃口，难以下咽。旅途、采访劳累一天就想吃点稀的，在唐古拉山一带，我一顿能吃一大碗面条和半盘子油炸花生米。

1976年也是在严寒的11月，第二次进藏采访格拉输油管线建设。一天我们在海拔4700米的二道沟兵站住宿，由于砖砌的土炉子和火墙已失修，炉子怎么也烧不旺，满屋子是烟，我们只好作罢。室内零下十五六度，就“全副武装”，穿着棉衣、棉裤、皮大衣，戴着皮帽子，钻进冰冷的被窝里，一夜冻得透心凉。第二天一大早，我们又精神抖擞地开始了新一天的采访活动。

第三次进藏采访到了1977年8月，当时格拉输油管线工程还有两个月就要竣工通油了，我们在沿线采访了半个月之后，就驻扎在拉萨的新华社西藏分社动笔写稿，前后忙活了一个半月。由于采访劳累，尤其天天吃当地产的面粉做的馒头，既黏又不容易消化，我大便干结，苦不堪言，体重急骤下降了十四五斤。当我完成报道任务回到青海时，在医院里住了半个多月才恢复过来。

我们遇到的困难与指战员受的苦和累无法相比。他们已在艰难困苦的环境中奋战了四五年，指战员战盛夏、抗严寒，坚持奋战在施工一线，脸庞黝黑，双手粗糙；战士们挖管道，冬天都是大汗淋漓；人


在缺氧的高原行走都有些吃力,而战士们四个人抬一根几百斤重的钢管,喊着号子前行;有的焊工倒挂金钟,在桥的一侧焊接钢管,眼前光刺眼,背后风刺骨,全然不顾;收工回来,年轻力壮的战士吃饭时,五个指头插起五个馒头,就狼吞虎咽地吃起来……我们的战士是可敬可爱的人!

我第四次进藏采访,是在1985年9月,与党周、王运才采访青藏公路黑色路面改建工程。为了把2000公里沙土路面的青藏公路改建成黑色路面,数万名筑路部队指战员、工人和民工,同风雪高原顽强拼搏了多年。我们在黑河采访西藏交通厅一位副厅长时,他看到我脸色很不好看,就中断采访,立即让人喊来医生,给我输上氧气,等我身体逐渐好转后,我们又继续采访。我们采写的《在青藏公路改建的日子里》通讯,许多媒体刊用。从第一次进藏采访到第四次进藏采访,前后跨越十年,我已从而立之年步入不惑之年。

在1982年,我曾与时任新华社青海分社社长的张万象,沿青藏公路采访,还奔赴柴达木盆地、兰州、西安、乌鲁木齐等地采访,与青藏公路的建设元勋慕生忠将军畅谈七天七夜,并与几十位当年与慕生忠朝夕相处的老部下回忆当年奋斗的岁月,常常流下感动的泪水。

1954年5月11日,纵贯世界屋脊的青藏公路在格尔木动工了。在一个雪花飞舞的寒冷日子,慕生忠将军站在格尔木河畔的沙滩上向大家宣告:“我们一定要用勤劳的双手,在世界屋脊上修筑一条平坦的大道,在柴达木盆地建设一座美丽的花园!”当时全部筑路大军只有1200多名工人,19名干部,工具就是铁锹、钢钎和大锤。而当时要修建的青藏公路中线和南线,海拔大都在4000~5000米。他们仅用了7个月零4天就贯通了青藏公路,创造了新中国公路建设的奇迹!





我于1984年1月执笔写出了长篇报告文学《将军之路》和《将军与孤儿》，真实而全面地记载了慕生忠将军的英雄事迹。

我第五次进藏是2006年8月，已退休一年多了。那时我已离开青藏高原20年，自1986年2月从新华社青海分社调到新华社青岛支社工作，先后任副社长、社长、高级记者。

这次不是进藏采访，而是一次故地重访，一来重访第二故乡格尔木，二来重访当年采访的青藏铁路。

1974年，根据毛主席和周总理的指示，铁道兵七师和十师全体指战员陆续开进青海，肩负起了修筑这条世界上罕见的高原铁路的历史使命。青藏铁路全长近两千公里，工程分两期进行，第一期工程东起青海省西宁市，西至西藏自治区的门户格尔木，全长834.5公里，其中西宁至哈尔盖的181公里已在1975年建成通车。铁道兵承担修建的是从哈尔盖到格尔木的653.5公里的一段铁路。规划的第二期工程从青海格尔木到西藏拉萨，全长1118公里，其中多年冻土地段600公里，海拔高于4000米的地段长达960公里，青藏铁路是世界上海拔最高和最长的高原铁路，这在我国和世界的铁路建设史上都是罕见的。

1978年底到1982年底，我持续四年采访报道青藏铁路第一期工程，铁路修到哪里，我就报道到哪里，所采发的青藏铁路各类稿件数十篇，有16篇是今日新闻，其中8篇被评为新华社部级好稿。

经过五年多拼搏，青藏铁路第一期工程胜利铺轨到格尔木。之后，奉党中央和中央军委之命，铁道兵整建制转业到铁道部，我所采写的数十篇青藏铁路的新闻报道，无形中成了记录这支英雄部队最后辉煌历程的光彩一页。我为能够奉献给英雄的铁道兵一曲永恒的赞歌而自豪！

在青藏铁路修到格尔木后缓建的20年中，我依然挂念着青藏