

格尔木文史资料

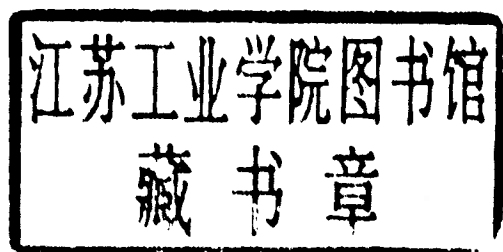
第二辑



政协格尔木市委员会
学习和文史资料委员会

格尔木文史资料

第二辑



政协格尔木市委员会
学习和文史资料委员

2004.6

目 录

昆仑作证	贺贵成 (1)
记彭德怀老总视察纳赤台硼砂厂一事	忠 奎 (63)
青藏公路之父——慕生忠将军	窦孝鹏 (67)
解放后修筑青藏公路纪实	张炳武 (92)
慕生忠将军与格尔木	赵 珍 (105)
纳赤台建站轶事	杨庆繁 (109)
格尔木建政初期历史沿革概况	王 宣 (120)
从北京初到柴达木的日子里	李盛玉 (125)
初进柴达木	高俊南 (128)
初到格尔木	赵汾阳 (131)
初到阿尔顿曲克工作	苏全珍 (134)
修筑青藏公路的艰辛历程	王 安 赵春亭 (137)
回忆在格尔木和诺木洪地区的测量工作	田祖恒 (145)
格尔木邮电局建立初期情况	李 奇 (152)
在柴达木盆地的岁月	赵清阳 (155)

永不要忘记	王锡宇 (163)
察尔汗盐湖大型钾盐矿床的发现和勘探过程	
.....	杨 谦 (165)
格尔木的蒙古族	洪海元 (172)
忆柴达木西部盐类矿产的第一次普查	沈振枢 (174)
马步芳挑拨民族矛盾 台吉乃旗民濒临灭绝	
.....	乔四楞 南斯丽玛 麦里根 (178)
台吉乃旗旺庆王《旗志》的发现	洪海元 (183)
察尔汗盐湖区域水文地质调查简记	王沛生 (184)
格尔木市“菜篮子”工程	史 毅 周更英 (189)
唐古拉山建政历史演变概况	安当周 (193)

昆仑作证

·贺贵成·

楔 子

公元 641 年正月初一的清晨,晨雾朦胧,鸟儿尚未离巢,从古城长安走出了一队人马。一位雍容华贵的姑娘坐骑白骡,在 100 名勇武力士和 99 位吐蕃大臣的前呼后拥下,来到一块吉祥平安之地,铺下坐垫,于白绸幕中,将释迦牟尼佛像安放在宝座中的彩缎软垫上。然后,和着多弦和琵琶,轻歌曼舞……太阳出来后,这队人马取道西北青海,跨过长江源头,直奔吐蕃首府逻娑(今拉萨)而去……

这就是史书记载传颂千百年的文成公主进藏联姻的场面,也是汉、藏同胞首次大规模开辟交通的出征典礼。

他们一路上不畏艰险,跋山涉水,在许多人迹罕见的荒漠原野上建筑城寨,在使人束手无策的森林中修筑道路。他们足迹所至踩出了一条连通中原同西藏的唐蕃古道。千百年来,正直的藏族同胞对这条古道十分珍惜,把它称作为“黄金道。”

新中国成立之后,中央政府为了帮助西藏人民发展经济,着手修建青藏公路。从 1951 年到 1954 年,国家集中了全国三分之二以上的骆驼,在青藏高原上组织了四次大规模驼运。高潮时,2 万峰骆驼一字长排,逶迤而行,绵延 500 里,“叮叮当当”的驼铃声,划破了空旷的千里青藏高原,惊跑了成群的野驴和黄羊。前后运进粮食和多种物资 400 余万斤,解放了饥寒中的百万农奴,促进了西藏建设。驼队到达拉萨后,藏胞含着热泪,一边手捧洁白的哈达,粗犷地呼喊着“扎西德勒”,一边舞动长袖跳起欢快的藏族

舞蹈。

望着这热烈的场面，驼队政委、西藏工委组织部长慕生忠百感交集。为了这400万斤物资，他和他的驼队，爬巴颜喀喇山，渡通天河、滚千里沼泽，备尝艰辛，一度几乎是从烂泥塘中滚过来的。从青海向西藏赶运粮食的2万多峰骆驼，因不适应恶劣的高原环境，不到半年就有上万峰倒毙在运粮路上；不少可爱的战士、民工竟永远留在了山上……他日夜在想：要是青藏高原有一条宽敞的公路该有多好！如今，围着驼队的一张张兴奋得闪着光泽的脸庞，以及那踏踏实实、富有节奏的舞步，更使他坚定了自己的想法。是啊，藏族同胞需要一条连通祖国心脏，畅通无阻的真正的“黄金道”。时代不同了，中国共产党人应该比文成公主更有力量，要给汉、藏间的兄弟情谊增添更加瑰丽的色彩。

这位曾经为新中国的诞生经历过无数枪林弹雨的将军，卸下驮架，征尘未洗，又急如星火地赶去北京，到有关部门为汉、藏人民的共同幸福，为发展青藏高原的交通运输，大声疾呼，并且自告奋勇请缨出战，要在高原上为中国创造一个奇迹。睿智的周总理亲自给他批了工程投资，刚从朝鲜战场回国的彭老总又从国防军费中借出200万元。建国伊始，百业待兴，国家财力有限，这200万元不容易啊！慕生忠顿时感到肩上的沉重感。他日夜兼程地赶回西北，扑进了唐蕃古道以北，被称作“生命禁区”的莽莽昆仑和巍巍唐古拉……

也就在公元1954年，慕生忠将军在周总理、彭老总的大力支持下，率领1200名驼工和1000名工兵，手持铁锹、镐头，用7个月零4天，在世界屋脊上开辟出了青藏公路，创造了人间筑路史的奇迹！创造了世界筑路史的壮举！

消息传开，中外轰动。不少人难以相信，中国共产党人怎么可能在含氧量只有海平面三分之一的高原地区，用这样短的时间修出2000多公里的公路？

震惊！一家外国通讯社甚至这样猜疑：“红色中国动用了10

万工兵，秘密修筑了数年……”

整整 30 年后，1985 年 8 月，奇迹又在青藏高原上出现：在世界的最高地段上，一条长达 1937 公里的柏油二级公路，跨越黄河、长江、怒江、沱沱河水系等 10 条河流，犹如一条黑色的巨龙，穿过广阔的柴达木盆地，跨越莽莽昆仑，飞过巍峨的唐古拉山，从西宁直通拉萨。从此，在中华人民共和国交通史册上增添了海拔最高、里程最长的辉煌一页。

8 月 26 日，青藏公路改建工程通过国家验收，验收的结果是：我国首次在高原永冻地区大规模铺设的二级公路黑色路面，工程质量良好。参加竣工验收签字仪式的有：青藏公路国家验收委员会主任委员、国家计委副主任王德瑛，副主任委员有：交通部副部长王展意、西藏自治区副主席江措、青海省副省长吴承志、总后勤部军事交通部部长李伦。另有 15 位委员也在验收证书上签了字。全国人大副委员长阿沛·阿旺晋美、全国政协副主席帕巴拉·格列朗杰、中共西藏自治区第一书记伍精华、西藏自治区主席多杰才旦、西藏自治区人大常委会主席朗杰等出席了签字仪式。

这是一个历史的里程：从 1974 年走到 1985 年。

奇迹呵！这是一个令人惊叹的奇迹！！

奇迹，永远是人创造的，特别是具有不畏艰险传统的中国人，又特别是有着勇于牺牲精神的中国士兵！

青藏公路的改建史，就是一部记载筑路英雄忘我献身的史册。

第一章 西藏人民在召唤

当你到高原寻找真实时，可能找到死亡。如果去了 12 个人，能回来的可能只有 2 个人。

——美国作家斯诺

七十年代初,年年冬秋都有大批的加急电报从拉萨、从格尔木飞到共和国首都北京:青藏公路堵塞严重!

西藏的工厂需要原料,需要钢铁;

西藏的农村需要农具,需要化肥;

西藏的城镇需要粮食,需要菜油;

西藏的牧民需要医生,需要药品;

西藏的人民需要文化,需要报刊;

西藏的羊毛羊皮牛皮,需要外运;

.....

西藏!西藏!

成千上万吨的货物积压格尔木,等待运往西藏!

西藏堆积如山的羊毛羊皮牛皮,等待运往内地!

可运输进藏出藏物资只有两条道路:

南北线——川藏公路。五十年代初,3000壮士为之捐躯修筑而成。冰雪、严寒、滑坡、塌方、泥石流不断地毁灭着这条公路。更为使人触目惊心的是:往返于这川藏公路的司机每年有300名与它溶成一体,长眠于这神秘的川藏线上。可怕呵!

西北线——青藏公路。是慕生忠将军率领1200名勇士开拓而成。格尔木至拉萨公路,当时全线仅有木桥一座,其余都是在河滩铺石而过。由于这段路标准低、病害多、运输能力低,车辆通行困难,而且经常发生阻车、陷车、翻车,远远不适应西藏经济发展的需要。

1954年配合慕生忠将军率领的筑路大军开辟青藏线的第一支车队是由杨起运带领的。

杨起运当时所在的汽车团,组织了一个加强连配合筑路大军执勤。杨起运被任命为连长。他们从全团抽调了100辆前桥带加力的美制捷木西·斯帝贝克卡车。连队携带电台一部,每个班配备一顶帐篷,一套炊事工具。9月19日,车辆满载筑路器材和援藏的粮食,沿着筑路大军刚刚开辟的通道出发了。

为了争时间抢速度支援西藏，筑路大军修筑的简易公路，只是打通了几个山隘，架设了几座便桥，大部分地段没有修路。浩瀚千里的戈壁滩，茫茫无际的草原上，沿线垒起几块石头，翻起几块草皮，就算是线路标记。

车队在复杂的地形中摸索前进。戈壁滩上，狂风卷着飞沙，把车身上的油漆打得斑斑驳驳，风沙遮挡了视线，干部们轮流到前面步行探路，仔细辨别路标，“牵”着汽车的鼻子走。通过沼泽地，泥浆陷住了车轮，杨连长便集合全连，人拉车拖，一台车一台车拖出去。天黑了，战士们在汽车旁支开帐篷，就地开饭宿营，有时捡不到干牛粪烧饭，大家就用雪水拌炒面吃。夜间，狗熊和狼群围着帐篷嗷嗷叫，哨兵鸣枪将它们赶跑。半夜，狂风把帐篷刮倒了，战士们爬起来，重新支好再睡。因为天气冷，早上起来，被头上都冻结了冰，一床被子就有十七八斤重。

车队到达楚玛尔河边时，已经是11月份了。严寒缺氧，长期缺少维生素，战士们一个个浑身浮肿，指甲凹陷，许多同志几天吃不下东西，昏迷不醒。楚玛尔河上没有桥，河水齐腰深，河面上结了冰。车队涉水过河时，大部分车辆被河水淹熄了火，陷在河中间。急流冲走了车轮下的泥沙，汽车越陷越深，他们就用已经过河的几辆车拖，因陷得太深，加上货多车重，拖不上来。勇士们凭着坚定的革命意志，纷纷跳进冰凉透骨的河水里，先把货物一件件卸下来，送上岸，再挂上钢丝绳，集中人员、以车拖车。他们就这样，在楚玛尔河上战斗了3天3夜，整个车队才全部过了河。

车队来到海拔五千多公尺的唐古拉山区，同志们高山反应更严重了，许多人浑身肿得像发面，棉衣棉裤都穿不上身。有个战士外出捡牛粪，受冻感冒了，引起了肺水肿，生命垂危，连队党支部开会讨论，并用电报请示上级同意，由随队医生切开喉管，插上皮管作人工呼吸，经过10个小时的抢救，终难挽救他的生命，大家满怀悲痛，用白布将烈士的遗体裹起，埋葬在雪山上。

前方的路程还很遥远，许多同志都有被高山反应夺去生命的

危险。大家总结高原行车的经验,摸索出一些减轻高原反应的办法。他们发现,多喝茯茶水可以消肿。于是连队每天早上烧一大锅浓浓的茯茶,让大家饮用。慢慢地浮肿消退了。大家还摸索出了高枕睡觉、早吃好、午吃饱、晚吃少的生活规律。

这支车队经过4个多月的长途行车,历尽千辛万苦,战胜了风雪严寒、高山反应、野兽袭击等等困难,终于在当年12月25日开进了拉萨,参加了川藏、青藏两公路通车典礼。

拉萨布达拉宫前,第一次开进了汽车,西藏各族人民饱含幸福的热泪,挥动彩旗,向党和政府派来的筑路大军致意!向英雄的人民汽车兵致意!!……

京都中南海。西藏经济、文化、科技建设命脉的状况,牵动着党中央、国务院领导人的心啊!国务院经过反复研究、权衡,断然决定:投资8亿元,改建青藏公路,铺筑柏油路面,建筑钢筋水泥桥梁!

在青藏高原铺设沥青路面,工程之艰巨,技术难度之大,是我国公路建设史上的第一次,在世界上也是罕见的。

从格尔木到唐古拉山,遍布着我国温度最低,厚度最大的高山型多年冻土层,约占全国冻土层面积的70%。

多年冻土层是在一定地质作用和气候条件下形成的,是连续3年以上温度在摄氏零度以下含冰的土层。它,有的形似冰河,有的状如夹心面包,有的则是冰土混合的“湖泊”。夏日消融,公路沉陷翻浆,寒冬冷缩,路面鼓胀裂口,这一直是青藏公路的祸患。沥青路面吸热,温度比沙土路面高20度,更易引起路面沉陷。

冻土保温是改建青藏公路的关键。对此,国内外已研究了七八十年。但在多年冻土地区大规模修筑吸热性强的沥青路面,迄今尚无完全成功的先例,即使陈年冻土分布较广、技术先进的苏联、美国、加拿大,也基本上处于实验研究阶段。

1972年,交通部第一公路勘察设计院等近10个科研机构,开始对青藏高原多年冻土层保温进行探索。他们在唐古拉山南面、

北面,各设了1个科研组,常年坚持在风雪线上挖深坑,取岩芯,观察地温变化,测量地面冻胀,铺设沥青试验路,终于找到了解决这一难题的办法:给冻土盖上“被子”,提高路基,保持冻土不融化。此项成果,填补了在高原多年冻土地区修筑沥青路面的空白。

1974年,党中央决定对青藏公路按二级公路技术标准进行全面改建,加铺沥青路面,并提出了“尽量利用原路,改善线形,整治病害,提高路面,添建桥涵”的改建原则。之后,又将此工程列为“六五”计划的重点工程建设项目。

青藏公路改建,工程浩繁,任务艰巨,国家投入近20000人的力量:

西 宁——格尔木的782公里由青海省担任;

格尔木——唐古拉山606公里由基建工程兵交通部队担任;

唐古拉山——安多一段也由青海省承建;

安 多——拉萨400多公里由西藏自治区担任。

那高耸入云的冰峰、雪岭、昆仑山、唐古拉山仿佛是青藏高原擎起的巨臂,召唤建设现代化的勇士,召唤人民子弟兵。在中华民族向现代化腾飞的时代,快来改建蜿蜒的青藏公路,西藏近200万各族人民在等待!

公元1974年,转战南北的中国人民解放军基建工程兵交通部队(现是中国人民武装警察部队交通第一总队)奉命进驻戈壁新城——格尔木市,担负青藏公路格尔木至唐古拉山口606公里的改建任务。

于是,踏着时代的节拍,踏着慕生忠将军的足迹,由2个工兵团、1个汽车团组成的这支浩浩荡荡的筑路大军雄赳赳气昂昂地向着中国地形图上颜色最深的位置——“世界屋脊”阔步挺进!

第二章 恶劣的大自然

在海拔4500米以上的高原,人们无法生活。

——英国人著《人在高原》

在地形图上标着这样的海拔高度：

格尔木 2780 米；

纳赤台 3650 米；

昆仑山口 4837 米；

风火山口 5010 米；

唐古拉山口 5231 米。

海拔高度与空气中的含氧量成反比。

这里，高寒缺氧，空气稀薄，年平均气温只有 -5°C ，空气中含氧量仅有内地的 50% 左右，被近代外国探险家称为“人类生命的禁区。”

在青藏高原上称为暖季的是 6 至 9 月份。而在青藏公路改建工程上。一天内时而烈日当空，气温暴升；时而天气骤变，冰雹劈头盖脑砸来。即便是气温最高的 8 月份，夜间也会出现负温，有时一日的雨雪次数多达十来次。“大雪能漫天，冰雹砸破脸”是这里环境的真实写照。

大自然诸多恶劣现象在这个独特的天地里，疯狂地施展着它的淫威。

然而，我们年轻的筑路战士，是怎样在这海拔最高、气候最恶劣、地质结构最复杂、任务最艰巨的施工地段里，同严酷的大自然进行殊死的抗争呢？

每年 3 月，在内地已是春意盎然，鸟语花香的醉人季节，而此时的青藏高原寒风刺骨，到处白雪皑皑。可我们的战士却要在这个时候挥师上阵，破冰踏雪开赴工地。要在这样严酷的季节里施工谈何容易。不讲施工，就是坐着都喘不过气来，用十字镐挖一镐下去一个白点，用推土机推，铲刀插不下去。为了抢工期，为七、八、九月施工的黄金季节打下基础，我们的战士硬是凭着蚂蚁啃骨头的精神，一镐镐地挖一锹锹地铲，用落后的工具和坚强的意志向大自然宣战。一〇三团九连在地面冻结十分坚实的情况下，干部战士拣牛粪，煨冻土，凿炮眼炸顽石，把公路一寸寸往前推进

的恶战精神深深地感动了一位过路记者,他感慨地说:“要不是高山反应厉害,我简直不敢相信这就是海拔 4500 米的高原上。”

每到六七月份,我们的战士还要戴皮帽穿棉衣施工,有时一阵雨雪袭来,战士们的衣服全被淋湿,顿时结成冰块;一阵冰雹袭击,战士们无处藏身,只好用锹把头部盖上,全身凭它冰雹袭击;有时工地就餐一阵飞沙卷来,顿时碗里掺进了沙粒,战士们连沙带米往肚里吞。

当生活在城市的人们在华灯齐放的夜晚,伴着优美动听的舞曲,迈着轻盈的舞步翩翩起舞的时候,我们的战士却顶风冒雪,挑灯夜战在冰风雪岭间。每年六、七、八 3 个月几乎每天都要干十三四个小时。

3 月份开工后,部队首先遇到的是蔬菜供应问题,驻地没有蔬菜供应,一般都是到距工地 1400 公里的西宁兰州市拉,而三月份又是蔬菜的淡季,难以保障部队吃菜的正常需求。指战员在高寒缺氧的高原上从事着繁重的体力劳动,而吃的却是盐水煮黄豆、罐头压缩菜,许多同志指甲凹陷,面部起泡脱水,头发脱落,还有许多同志患有程度不同的夜盲症。住的帐篷除了遭风雨侵蚀频繁移防留下的伤痕外,就是帖满了层层浆糊和报纸。因而,晚上睡觉不得不把脑袋埋进被子里,不然早晨起来,人们的面部就会盖上一层黄沙。就是在六月份,早晨起床被头也会结上一层薄霜。晚上洗过脸的手巾到天亮也会冻成冰块。这里生活用水困难,虽然青藏高原上河泊纵横交错,水源丰富,但 3 月份水流封冰,冰冻层足有 2 米厚,取水相当困难,战士们劳动一天,下班后还得背上十字镐挖冰化水。八五一团六连 3 月份上山,住在昆仑山口,全连百十号人,靠一台水车到 300 公里外拉水吃,保证不了干部战士日常生活需要,连续两个月,连队一日三餐吃烤饼,战士们 10 人洗一盆水,洗完脸再洗脚,干部战士不但没怨言,还英勇地向困难作斗争,在全线第一个提前完成任务。

对于这样的生活,干部战士克服了难以想象的困难,但他们

对自己生活的评价却是：钻山沟住帐篷，为民造福；吃干菜饮雪水，乐在苦中。

一位名人说过：“战士的日常生活，并不是全部可歌可泣的，然而又无不和可歌可泣相关联，这才是实际上的战士。”

在这样恶劣的环境和艰苦生活面前，也有人动摇，也有过逃兵。他是一位从城市入伍不到一个月的新兵，刚上山时由于经受不了高山反应的折磨，早上出工时，他乘人们不注意，竟搭乘一辆过路车溜了，临走时还给连长留了一张纸条，上面写到：“连长：我上山以来，老是头疼胸闷，喘不过气来，实在无法呆下去，只好不辞而别了。战士王全兴。”一路上他的思绪极不平静，终年抱病出征的老连长，深夜查哨为自己掖被子的指导员，重活累活险活抢着干的老战士们，一幕幕一桩桩往事不停地在他头脑中萦绕。他后悔不该这样贸然出走，但回去少不了一顿批评，不回去又对不起领导和战友们，在徘徊中他咬了咬牙让司机把车停下，连招呼都不打就掉头往回跑，他满以为连长要批评他，连长却连一句责备的话都没说，他越加感到羞愧和不安，便对连长说：“连长我发誓，我再也不跑了，我不是孬种，死也要死在工地上。”打这以后，他天天出满勤，狠命地施工，发奋地劳动。尽管这位战士有过不健康的苗头，但他后来的行动证明他没有失去一个战士的价值。

战士们上山后会发生强烈的高山反应，轻则头痛恶心，呕吐不止，心跳气短；重则冻伤患病致残，甚至献出宝贵的生命。

氧气在这里是显得多么的重要啊！

所剩不多的两瓶氧气

1985年5月17日，沱沱河附近施工地段。

二支队副营长张德树去兄弟支队参观样板路面时，遇到大雪和冰雹，汽车失去控制滑滚山下，他和驾驶员鲜血直流，受了重伤，都昏迷过去了。20分钟后，一个新战士路过此地，发现了他们。

新战士哭着、跑着喊来了战友们。

“副营长，副营长呀，你醒醒！”战友们流着泪，把他俩抬到了卫生队。

经过紧张抢救，他俩都微微地睁开了眼睛，咧着大嘴，显然是呼吸困难。

氧气，氧气！此地此时，氧气显得多么珍贵呵！

医生们把沱沱河兵站的两瓶氧气都拿来了，但两瓶氧气都所剩不多。

副营长张德树一字一顿地说：“我，我感觉可以，不需要氧气。”

他让医生先抢救驾驶员。驾驶员转危为安。

4个小时后，张德树永远不能吸入氧气了！

工地上，噩耗像电波一样传到战士们的耳畔——副营长“光荣”了！

霍地，战友们脱下皮帽向张副营长默哀！战友们哪能忘记副营长：一次次率领大家埋头苦干的情景；一次次早出晚归的身影；一次次……

战友们一滴滴热泪洒在衣襟上，洒在未筑好的青藏公路上！副营长呵！您走得太快了！还有几个月青藏公路改建工程不就竣工了吗？！您就这样匆匆地离开了火热的青藏公路改建工程，离开了与您朝夕相处亲如兄弟的战友！您没有来得及看到欢庆青藏公路竣工的时刻……

在青藏公路改建工程中有太多太多这样感人的故事：在一次施工中，一位连长和一名战士同时负了重伤，被送往兵站抢救，当听说氧气剩下最后半小时，连长毅然拔去自己鼻孔上的输氧管，救活了战士，他自己却永远停止了呼吸……

三个战士与一辆汽车

1984年3月6日。青藏线上。

驾驶员易科华、张家军、彭富云兴高彩烈地从江西省宜春市探亲结婚返回部队，来到西宁的本部转运站。正巧，部队一辆装满大米的汽车，因司机突然住进了医院，转运站领导就让他们3人驾驶这辆车返回格尔木。

在西宁的一家饭店，他们都很激动，于是，3人买了50多元的饭菜，边吃边谈，各自畅谈起刚结婚的甜蜜生活。可叹的是：探家的时间太短，短得叫人难受，结婚才半月就踏上返队征途。

这天下午，当他们驾车行驶青藏线大水桥时，突然方向失灵，撞入桥下。顿时汽油箱着火燃烧，他们没来得及跳出驾驶室，熊熊大火借着狂风包围了整个驾驶室。约3分钟，解放军的一支汽车队从后面赶来。只见火势凶猛，接着两个油箱和六只轮胎爆炸，车箱、大米也借着火势迅速燃烧起来。

“救人！救人要紧！！”

30多名解放军战士不知怎么抢救才好。是啊！恶劣的大自然——茫茫的戈壁全是沙砾，没有一点水源，没有一枝树叶，咋救呢？

驾驶室的3名战士在与死神搏斗！变形的驾驶室车门是无论如何打不开了！熊熊大火已烧着了他们的衣服、头发、皮肤……

惨不忍睹呵！此刻，倘若在戈壁上有淙淙泉水，一泓小溪；倘若天空下着大雪大雨呢？然而却是狂风助着火势越烧越猛，越燃越烈！

想舍己救人的30多名解放军战士真是“老牛掉在水井里，有力无法使”。只有悲痛的泪水！

悲壮呵！车毁人亡的大火燃烧了16个小时之久。当部队首长连夜从格尔木赶到大水桥时，火还在燃烧。部队的同志在燃烧过的驾驶室只找到3个战士的脑骨，6支脚骨，其他的一切已化成灰烬……

这就是恶劣的大自然！

尚未到达施工地段的新战士

从格尔木驻地开往唐古拉山施工地段的汽车载着年初刚从内地入伍的新战士……

途中车刚行驶到人称“到了五道梁，难见爹和娘”的青藏公路五道梁地段，尚未到达施工地段，由于极度不适应气候和环境，部队“生涯”才几十天的新战士小李就匆匆地告别了人间，告别了战友，永世长存于这茫茫的大西北！永世长存于世界屋脊的青藏线……

1983年入伍的新兵郭国太，在四川省江油部队留守处新训结束后，被分配到格尔木，由于不适应恶劣的高原气候，一到格尔木营区，就呕吐不止，脑袋暴胀，胸闷难受……献出了宝贵的生命，年仅17岁……

1984年入伍的新兵段立群，在随汽车连上山拉运白灰途中，因不适应强烈的高山反应而献出了年轻的生命，年仅18岁……

这也是恶劣的大自然！

恶劣的大自然夺去了年轻战士的生命，他们正当青春火红时，就像流星一样消逝了……

大自然时刻都在吞噬着每个战士的生命

青藏公路的改建工程虽然没有弹雨硝烟，看不到血光的闪现，但这里同样有灵与肉、血与火的考验。严寒缺氧、气候的剧变、强烈的紫外线每时每刻都在吞噬着每个战士的生命！

二支队曾对干部战士的身体作过三次普查，结果证明：由慢性缺氧和高山反应引起的各种高原疾病，如：高原性高血压、高原性低血压、红细胞增多、白细胞减少、高原心脏病、胃病、痔疮、关节炎、阳痿症、肺水肿、高山休克等发病率逐年上升，由1976年的30%猛增到1985年的70.3%。

这样恶劣的大自然，这样严酷的现实，干部战士心里是十分明白的。他们也清楚地知道：这些可恶的病魔将会随时随地夺去