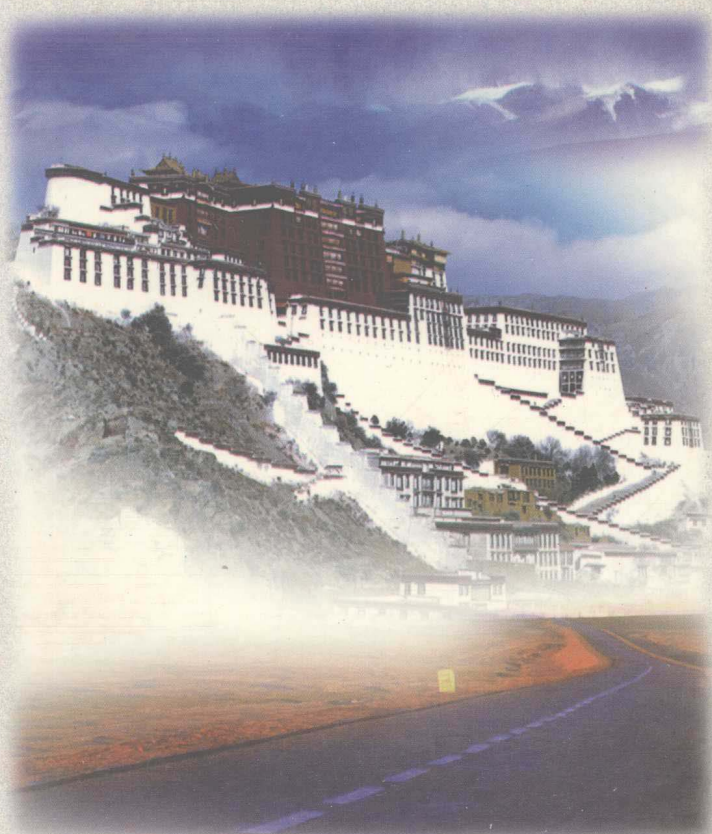


# 西藏公路交通史

XIZANG GONGLU JIAOTONGSHI



● 人民交通出版社

中国公路交通史丛书

# 西藏公路交通史

西藏自治区公路交通史志编写委员会

人民交通出版社

## 内 容 提 要

《西藏公路交通史》记述了自1950年中国人民解放军“一面进军，一面修路”，与西藏和平解放以后，到1995年的四十六年中，西藏地区公路交通创建发展的艰难历程及其重要的战略地位；展示了交通建设工程艰巨、技术特殊，工作、生活条件艰苦和公路交通战线的广大职工“为了帮助各兄弟民族，不怕困难，努力筑路”英勇顽强的奋斗画面；是一部英雄创业史，也是具有高原、边疆、民族区域特色的行业史。本书史料翔实，内容丰富，情节生动，文理清晰易读，可供公路交通从业者和相关学科的工作者研究参考。

### 图书在版编目（CIP）数据

西藏公路交通史/《西藏公路交通史》编委会编.-北京：人民交通出版社，1999.9  
（中国公路交通史丛书）  
ISBN 7-114-03105-X

I.西… II.西… III.公路运输-交通运输-西藏 IV.F542.9

中国版本图书馆CIP数据核字（1999）第25968号

### 西藏公路交通史

XIZANG GONGLU JIAOTONG SHI  
西藏自治区公路交通史志编写委员会

责任编辑：马小奇 张 淼

责任印制：孙树田

人民交通出版社出版发行

（100013北京和平里东街10号010 64216602）

各地新华书店经销

北京牛山世兴印刷厂印刷

开本：850×1168 1/32 印张：20.875 插页：5 字数：590千

1999年8月 第1版

1999年8月 第1版 第1次印刷 总第1次印刷

精装 48.00元

印数：0001—4000册 定价：

平装 28.00元

ISBN 7-114-03105-X

U · 02444

## 总 序

中国是一个历史悠久的文明国家，古代道路交通也有其悠久而光辉的史绩。秦修驰道，汉通西域，史垂千载；隋代赵州桥，金代芦沟桥，知名海外；唐宋以来，驿运站、所遍及全国，运输工具不断更新，行旅商贾之繁盛，世所称颂。这是我国勤劳勇敢的各族人民，为了征服自然和适应政治、经济的需要，在开拓和发展道路交通方面所取得的辉煌成就，对我国古代灿烂文化和物质文明作出了重要贡献。

但是，由于长期的封建制度束缚了社会生产力的发展，我国几千年古老的驿道运输发展为通行汽车的公路交通，则是清末民初从国外输入汽车以后才开始的，至今还不满百年的历史。

中华民国时期的公路交通史，是半殖民地、半封建社会经济反映的一个侧面。在中华民国的 38 年期间，为适应当时的需要，公路交通有了一定发展，对促进物资交流和支援抗日战争，发挥了一定的作用，在公路建设、养护和运输管理等方面，还初步建立了一些规章制度。但因连年战争，政治腐败、民生凋敝、生产不振、汽车和油料几乎全从国外进口，致使公路交通的发展受到很大限制，全国公路总里程最多仅为 13 万公里。到 1949 年，因战争破坏和失修失养，能通车的还不到 8 万

公里，而且标准低，路况差，分布又极不平衡，多数集中在东北和沿海地区，广大内地和边疆省份的公路为数不多，汽车也很少，全国大部分地区还要依靠人力和畜力运输。

中华人民共和国成立以来，我国进入社会主义革命和社会主义建设的伟大时代，社会生产力得到解放，工农业生产迅速发展，特别是建立和发展自己的汽车工业和石油工业，使公路交通事业得以较快地发展，取得了巨大成就。许多偏僻闭塞的山区，如今已“高路入云端”；不少急流阻隔的江河，现已“天堑变通途”。到1990年，全国公路通车里程达到102.8万公里，比1949年增长了12倍。以首都北京为中心，连接全国各省会、工矿基地、主要港口以及县乡和边防哨所，四通八达的公路网已经基本形成。公路的技术等级和通行能力较前大有提高，高级和次高级路面从解放前的300公里发展到现在的近26万公里。以沈（阳）大（连）线为代表的500多公里高速公路的建成，标志着我国的公路交通事业进入了一个新的发展阶段。过去没有公路交通的西藏地区，现已初步建成以拉萨为中心，与邻省及友好邻邦相连接的公路网络，使内地与西藏地区的物资交流以及外贸物资运输得以畅通。1949年以前，在长江和黄河上，除兰州有一座由外商承建的黄河钢架桥外，没有一座中国人自己修建的公路桥，车辆行人靠渡船维持交通。现在，已有几十座大型公路桥跨越在长江和黄河之上，其中有些桥的设计理论、结构形式和施工工艺，都达到了较高的水平。

为适应日益增长的运输需要，全国汽车数量增长很快，1990年的民用汽车保有量已达550多万辆，比1949年增长100倍；公路运输的客、货运量逐年大幅度增长，大件运输和集装箱运输在近几年发展也很迅速。与此同时，还建立了具有相当规模和水平的汽车维修工业，安全设施等也有了相应的发展。公路交通，在发展城乡经济、改善人民生活、巩固国防以及促进少数民族地区的经济和文化发展等方面，起着越来越大的作用。

自1949年至1990年的41年中，我国公路交通取得了巨大发展。由于社会主义建设的经验不足，曾有过短暂的失误，自1978年12月中国共产党十一届三中全会以后，全党工作重点转移到四化建设方面来，党中央总结了过去正反两方面的历史经验，制定了一系列正确的政策和措施，要求经济工作要以提高经济效益为中心，建设有中国特色的社会主义。随着党中央对内搞活经济、对外实行开放政策的实施，商品生产和商品经济蓬勃发展。公路交通不相适应的矛盾愈益突出。党中央和各级政府对公路交通也更加重视和关心。如何贯彻落实党中央指示精神，从我国公路交通的实际出发，加快公路交通现代化的步伐，以适应四个现代化建设的需要，已成为从事公路交通事业的各级领导和全体同志的历史使命，也是党和人民寄予的殷切期望。

盛世修史、史以资治。为回顾既往，总结经验，探索规律，策励将来，由交通部和各省（市）自治区交通厅（局）组织力量，以马克思主义历史观为指导，遵循中共十一届三中全会以来的路线、方针和政策，本着实

事求是，略古详今的原则，共同编撰出版一套《中国公路交通史》丛书。希望能给从事交通事业的同志们一些帮助，向他们提供可以借鉴的历史经验；并使关心公路交通事业的同志们了解我们事业的历史进程，取得他们的支持，把我国的公路交通事业办得更好。

交通部中国公路交通史编审委员会

1992年5月25日

## 序（一）

《西藏公路交通史》是第一部客观全面记载西藏公路交通事业发展的史书。它的出版值得庆贺！众所周知，公路交通在旧西藏是一片空白，西藏和平解放以后，公路交通事业才从无到有、从落后到先进迅速发展壮大起来的。

《西藏公路交通史》是一部独具高原地方特色的史书。它以丰富翔实的史料，实事求是的论述，全面展示了西藏公路交通发展曲折胜利的进程，再现了那些波澜壮阔、令人难忘的历史场景；生动地记叙了藏汉人民和进藏人民解放军、工程技术人员，在修建川藏、青藏、新藏、中尼等举世闻名的公路和在西藏各项交通事业建设中所创建的英雄业绩，科学地概括和总结了在高原上发展公路交通的经验，它的出版必将在西藏公路交通战线以至其他方面产生深远的影响，这是一部进行爱国主义教育、进一步发扬“老西藏”精神的生动教材，值得认真阅读。

我与西藏的公路交通事业结下了不解之缘。从修建川藏公路开始，我先后在西藏交通部门担任领导工作 20 多年，与西藏交通部门广大职工同甘共苦、风雨同舟，结下了深厚的情谊。十年动乱后，我调离交通部门，但依然分管这项工作，始终与公路交通部门保持着密切联系，未敢有丝毫懈怠和塞责。我为西藏公路交通取得的每一个成就而高兴，我也曾为西藏公路交通遇到的挫折和困难而焦虑不安。回顾过去，我为自己能在西藏公路交通事业的发展中贡献力量而感到自慰；展望未来，我对西藏公路交通事业发展前景充满信心。为了告慰那些为西藏公路交通建设而长眠在高原上的英雄们，为了借鉴历史经验，进一步推动西藏公路



交通事业的发展，为了永远铭记党中央、国务院和全国人民对西藏交通事业的关怀和支援，需要有一部《西藏公路交通史》，以教育后代，昭示未来！

今天，这一愿望终于实现了。1984年，编写《西藏公路交通史》的工作就提到了议事日程。期间有关方面做了大量工作，但由于种种客观原因，搁置下来。直到1994年末，西藏交通厅在西安召开了编史座谈会后，方重新启动。在各方面大力支持下终于成书。它是集体智慧的结晶。作为西藏公路交通建设的参与者与见证人，对这部史书的出版，我感到由衷的高兴和欣慰。值此《西藏公路交通史》出版之际，向编写组和参与编史工作的同志表示衷心感谢！

在此，我想强调的是，西藏公路交通事业从无到有，发展到今天的万里高原四通八达，是在中国共产党的领导下，进藏部队和藏汉族职工亲密团结，不怕流血牺牲，几十年如一日，战胜险山恶水，抗击风雪严寒，坚持科学实验的伟大成果。早在50年代人民解放军进藏之初，解放军战士、共产党员张福林为修筑川藏公路殉职起，就有成千上万的汉族干部、工人献身于西藏的公路交通事业。从那时起，大批农奴出身的藏族民工参加了修筑川藏、青藏公路的施工队伍。他们在筑路部队和汉族工人的帮助下，并肩携手，团结战斗，逢山开路，遇水搭桥。汉族职工手把手地教给他们技术，关心他们，向他们宣传党的民族政策，使他们深感共产党的温暖和做人的尊严；藏族民工勤劳、勇敢、朴实的优秀品德和盼望新生的要求，深深教育了筑路战士和工人。使他们在共同的劳动中结下了手足之情。从那时起，一批批藏族工人参加了西藏的公路交通事业。经过平叛改革、社会主义现代化建设、改革开放和公路交通事业发展的各个阶段的考验和洗礼，许多人成了公路交通战线的各级领导骨干、中高级工程技术人员；有许多人被国务院、中央交通部、西藏自治区授予劳动模范或先进工作者的光荣称号。广大藏族职工和汉族职工一样，都为

西藏的公路交通事业立下了不朽功勋。历史是不会忘记他们的，他们所体现的老西藏精神必将得到继承和发扬光大，推动西藏公路交通事业更快地向前发展！

《西藏公路交通史》是西藏公路交通部门广大职工和工程技术人员以自己的诚实劳动向祖国人民递交的一份珍贵的答卷。它必将成为“传家宝”，一代一代传下去。我坚信，西藏公路交通的明天，一定会更好！

这是我——一个西藏老交通的祝愿，并以此为序。

原西藏自治区副主席 侯 杰

1999年4月

## 序（二）

《西藏公路交通史》记述了自 1950 年至 1995 年西藏公路交通事业创建与发展的历程，是一部具有青藏高原民族地域特色的行业史。

这部行业史，注意了史书的思想性、科学性和资料的真实性，如实记述了公路交通发展历程的成败得失。是西藏公路交通部门的各级领导和广大从业者利用历史成果，进行爱国主义教育，增强民族团结，维护祖国统一，坚持反分裂斗争和发扬艰苦奋斗的优良传统的好教材。

参加编写工作的几位西藏老交通工作者都年逾花甲，他们历经四个寒暑，完成史稿，是他们晚年对西藏公路交通事业的奉献。编写过程中，得到中国公路交通史编审委员会的指导，以及有关方面和西藏老交通职工、老领导的支持和关心，在此一并感谢！

西藏公路交通的创建和发展，是在党中央、国务院的重视、关怀，在国家计委、财政部和交通部的积极支持，在自治区党委、政府的领导和全国人民的大力支援下，铸成的宏伟业绩。参加建设的各族儿女，流血流汗，付出了重大牺牲。撰写此书，藉以告慰前人，激励后者。

西藏自治区公路交通史志编写委员会

一九九九年四月

## 目 录

总 序	
序 (一)	
序 (二)	
绪 论	1
第一章 公路交通艰辛开创时期	
(1950年~1959年3月)	10
第一节 一面进军, 一面修路	10
一、强化补给运输	10
二、多路抢修入藏公路	16
三、毛泽东发布训令	24
四、全国支援进军	27
五、万峰骆驼运军粮	31
第二节 修筑康藏公路	34
一、勘测设计	37
(一) 随军测量马尼干戈至昌都段	38
(二) 昌都至拉萨段的选线比较	39
(三) 踏勘跨越怒江进入波密路线	41
(四) 毛泽东批准昌都至拉萨段公路走南线方案	43
二、东段抢修	44
(一) 打通雀儿山	45
(二) 鏖战达马拉	46
(三) 跨越怒江	47
(四) 凿通然乌沟	48

(五) 拼搏帕隆峡谷 .....	50
三、西段施工 .....	53
四、防护工程及桥涵 .....	60
(一) 路线和防护工程 .....	60
(二) 路面工程 .....	61
(三) 桥梁、涵洞 .....	61
五、施工管理 .....	64
六、工程运输 .....	69
(一) 汽车长途运输 .....	69
(二) 工地短途运输 .....	70
七、养护改善 .....	75
(一) 养护机构 .....	75
(二) 施工单位养护 .....	75
(三) 通车后的初期养护 .....	76
第三节 修筑青藏公路 .....	77
一、决策探路 .....	77
二、试修告捷 .....	83
三、会师拉萨 .....	88
四、向北延伸 .....	94
第四节 两路通车, 西藏交通机构建立 .....	97
一、康藏、青藏公路通车 .....	97
二、国务院作出西藏交通运输工作的决定 .....	102
三、交通管理部门的建立 .....	104
四、西藏汽车运输业创立 .....	106
(一) 康藏公路管理局接车 .....	107
(二) 青藏公路管理局接车 .....	108
(三) 西藏运输局接车 .....	109
(四) 建立运输站、加油站 .....	110
(五) 建立汽车修配厂 .....	112

---

第五节 修建拉亚、新藏等干线公路	114
一、修建拉萨至亚东公路	114
二、修建新藏公路	118
三、踏勘黑河至阿里公路	120
四、修建拉萨至泽当公路	124
五、修建安多至班戈湖公路	126
六、修建日喀则至定日公路	127
七、修建黑昌公路的黑河至纪路通段	128
第六节 青藏公路第一次改建工程	133
一、自营修建	134
二、改建目标	135
三、全线施工	137
四、万丈盐桥	142
五、高原冻土	144
六、工程管理	149
(一) 作业计划工单制	150
(二) 推行超额奖励制	150
(三) 技术交底和检查验收制	151
(四) 开展合理化建议活动, 推广先进经验	152
(五) 工程运输	152
(六) 医疗保健	153
(七) 执行民族政策	155
七、初期养护	155
第七节 保卫公路	157
一、交通部调整	157
二、实行劳武结合	160
三、自卫反击	162
(一) 只身斗匪徒	163
(二) 觉雍遭遇战	163

(三) 保卫 26 道班 .....	164
(四) 146 道班激战 .....	165
(五) 黑昌路遭劫 .....	166
(六) 坚守甲兴运输站 .....	167
(七) 五道梁段出击 .....	169
四、艰苦创业 .....	170
<b>第二章 公路交通稳步发展时期</b>	
(1959 年 3 月 ~ 1966 年) .....	174
<b>第一节 支援平叛改革</b> .....	175
一、配合解放军平叛 .....	175
(一) 浴血保卫拉萨运输总站 .....	175
(二) 索宗段抗敌 40 天 .....	177
(三) 既是养路工又是战斗队 .....	178
二、平叛改革中的运输 .....	179
(一) 运煤运粮 .....	179
(二) 运送部队 .....	180
(三) 抢运商品 .....	181
三、抢修山南地区公路 .....	184
四、恢复川藏公路 .....	186
五、抢修拉普公路 .....	190
(一) 连夜编制施工方案 .....	190
(二) 施工组织 .....	190
(三) 边踏勘边施工 .....	190
六、加强筹委交通处 .....	193
<b>第二节 抢运硼砂</b> .....	195
一、总理授命 .....	196
二、壮大运力 .....	196
三、修建矿区公路 .....	198
四、统一指挥 .....	200

五、全力保碁	202
第三节 支援中印边境自卫反击战	205
一、抢修公路	205
二、支前运输	208
三、战俘医院	210
第四节 贯彻调整、稳定发展方针	211
一、调整来由	211
二、压缩基建, 加强养护	213
三、保护、恢复运力	213
四、精减职工	216
五、调整、健全交通机构	218
(一) 运输机构调整布局	218
(二) 西藏汽车配件公司	219
(三) 西藏石油公司	219
(四) 驻格尔木办事处	220
(五) 公路工程处	221
(六) 拉萨公路养护总段	221
(七) 勘测设计总队	221
(八) 自治区交通厅成立	221
六、自己动手, 克服困难	223
第五节 汽车运输	224
一、高度集中的经营管理	224
二、小组集体行车	225
三、货运平衡计划	227
四、政策性运价亏损补贴	230
五、高原行车	232
(一) 发动机功率与燃料消耗	232
(二) 高寒地区冷车起动	235
(三) 克服发动机过热, 冷却系散热不良	235



(四) 对金属附件、橡胶制件的影响 .....	237
六、汽车维修 .....	238
(一) 三个技术会议 .....	238
(二) 例行保养 .....	240
(三) 技术革新 .....	241
(四) 生产合格配件 .....	242
(五) “向秀丽” 保修组 .....	243
(六) 严把检验关 .....	244
七、食宿为主的运输站 .....	245
第六节 公路养护 .....	247
一、恢复、加强养护工作 .....	247
二、公路干线保通 .....	250
(一) 预防和抢修水毁 .....	251
(二) 处理翻浆 .....	253
(三) 维修加固桥梁构造物 .....	255
三、小修保养 .....	257
(一) 开展“十无”运动 .....	257
(二) 铺筑磨耗层、保护层 .....	258
(三) 工具革新 .....	260
(四) 试铺黑色路面 .....	260
(五) 试铺弹石路面 .....	261
四、修建永久性桥涵 .....	261
五、养护管理 .....	263
第七节 公路基建、测设、科研 .....	268
一、修建中尼公路 .....	268
(一) 工程缘起及领导机构 .....	268
(二) 勘测设计 .....	268
(三) 施工 .....	269
(四) 援尼工程大队 .....	275