

世界屋脊上的公路

—康藏公路工地紀事

沈石著

375

民族出版社

世界屋脊上的公路
——康藏公路工地紀事

沈 石 著

民族出版社

一九五五年·北京

書號：469(1)020

世界屋脊上的公路

——康藏公路工地紀事

沈 石 著

民族出版社出版

地址：北京國子監特五十四號

北京市書刊出版業營業許可證出字第〇四七

中央民族印刷廠印刷

新華書店發行

一九五五年七月北京第一版

一九五五年八月北京第二次印刷

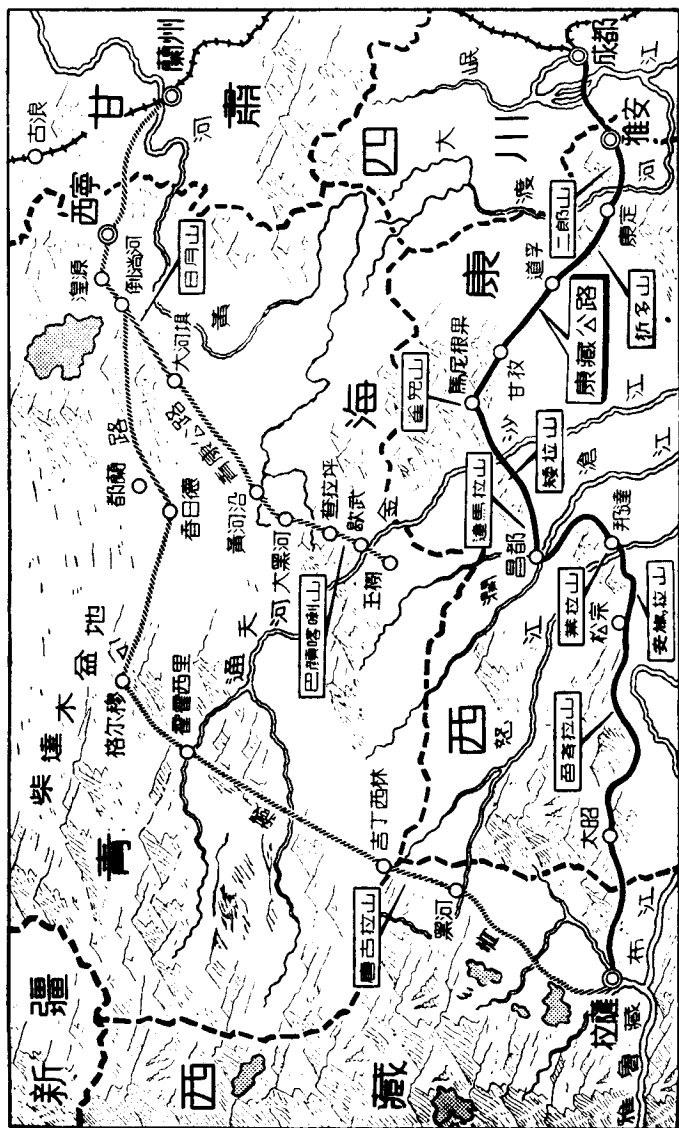
787毫米×1092毫米1/32 65千字 印張8

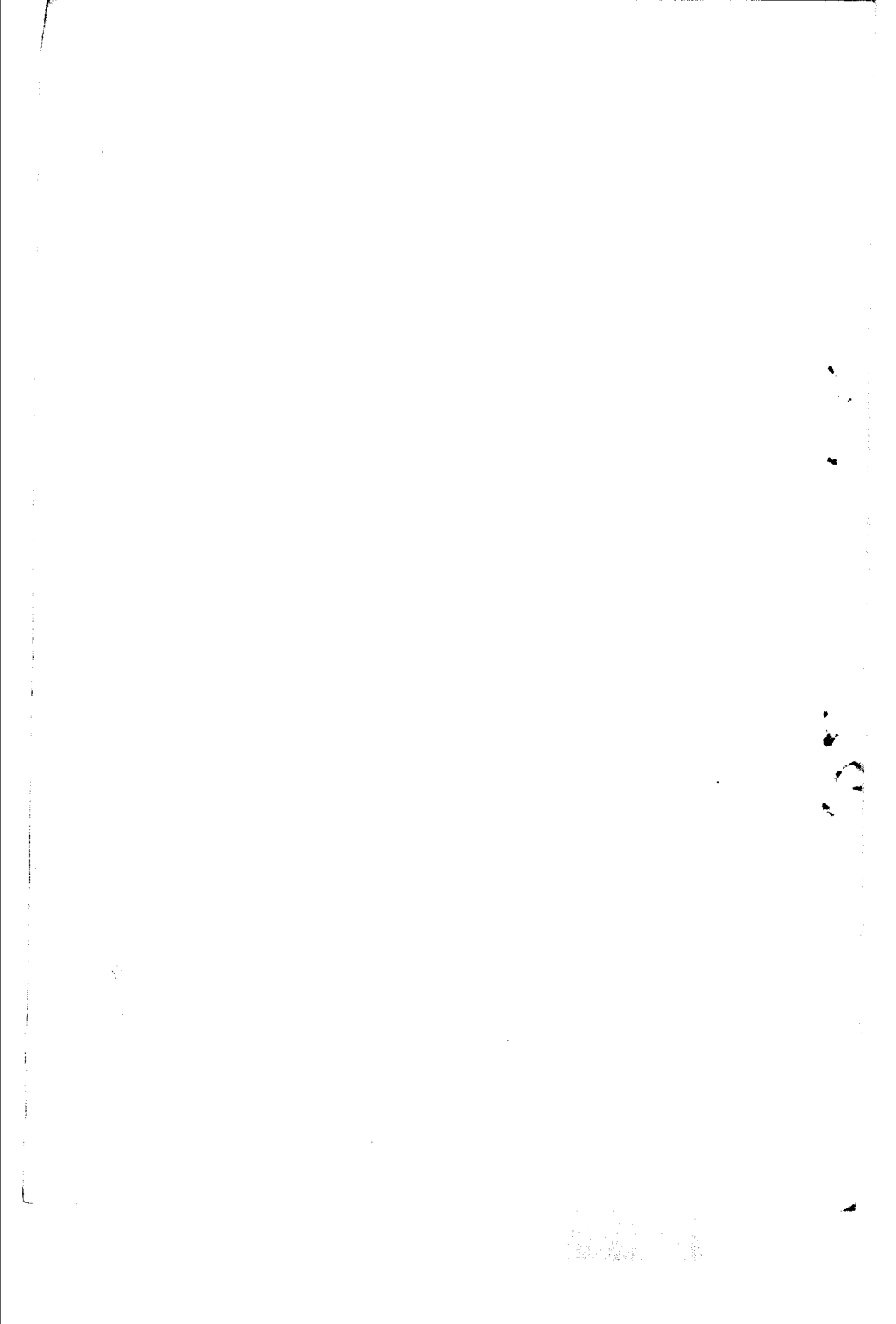
印數：10,001—12,000册 定價：一角三分

內 容 提 要

這是一本描寫康藏公路築路情況的通訊集。作者在這些通訊裏，通過許多生動的事例，反映了英勇無畏的築路部隊在康藏高原上同大自然搏鬥的偉大事跡，反映了藏族同胞在支援築路部隊中所表現出來的熱愛祖國、熱愛毛主席和人民解放軍的心情。從這些通訊中可以看出：康藏公路的修建，進一步密切了漢、藏民族之間的友誼，並為促進各民族之間在經濟和文化上的交流，創造了極其良好的條件。

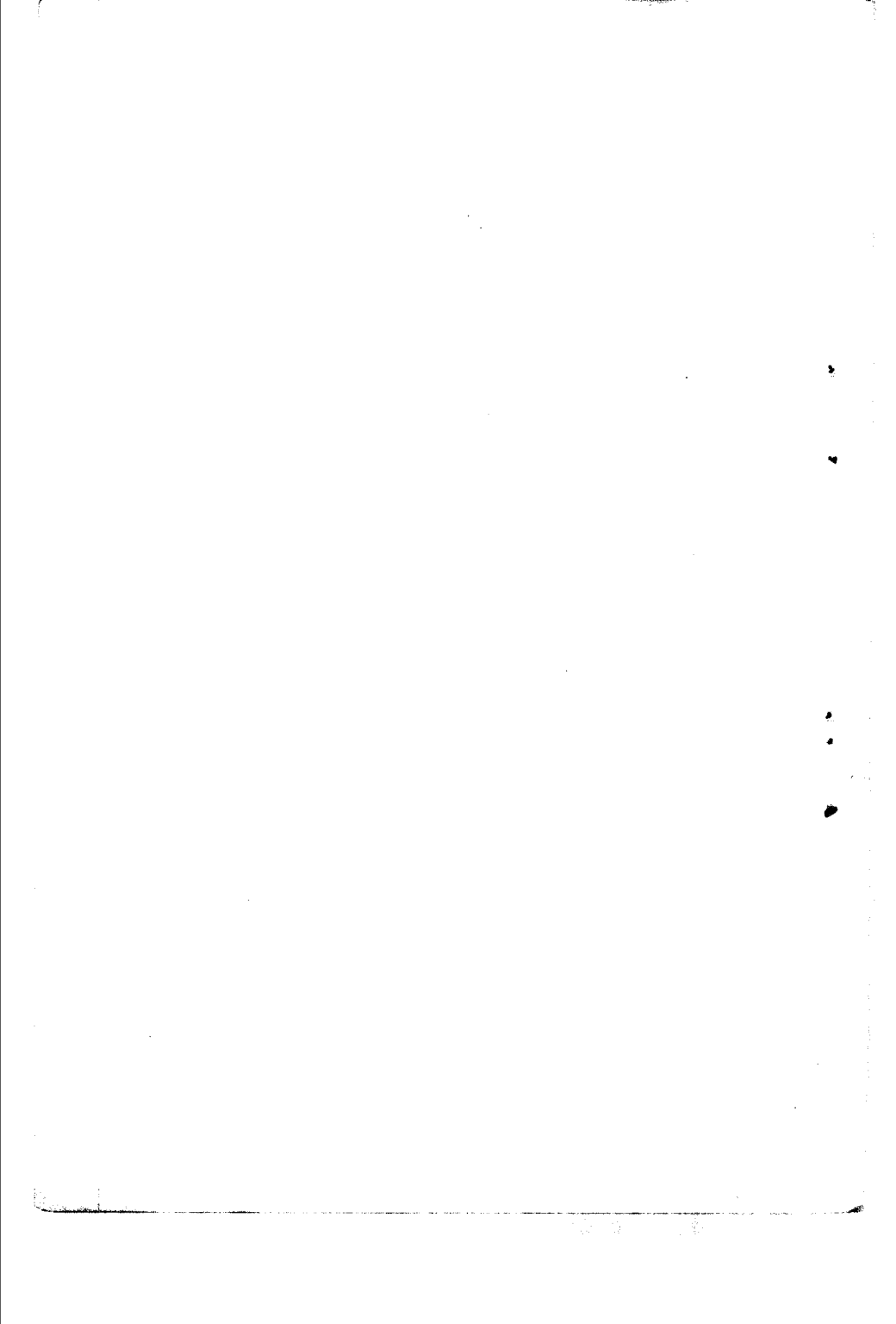
康藏公路略圖





目 錄

世界屋脊上的公路	5
種 子	12
怒江邊上	17
冰 川	31
最後一座山	36
「金色的飄帶」	41
金 橋	46
拉薩河上的橋	52
政治委員	57
普普拉達	68
堅強的人	73
輸 血	80
小戰士	85
向祖國報告	90



世界屋脊上的公路

這是一條和平的公路。當美帝國主義侵略的火燄燒到鴨綠江邊的時候，當美帝國主義侵佔我國的台灣，第七艦隊橫行在台灣海峽的時候，中國人民萬眾一心地繼續從事和平的社會主義建設。修築在康藏高原的公路，將使祖國內地和拉薩更加緊密地聯繫起來。

這是一條民族團結的公路。修築公路的五年，就是漢藏兩族人民日益親密團結的五年，行馳在這條公路上的汽車，裝載着的不只是普通的物資，而且是我們國家民族間的團結和友誼。

這是一條工程艱巨的公路。它橫貫「世界屋脊」，翻過十四座大山，越過金沙江、瀾滄江、怒江等主流，經過流沙、冰川和懸崖絕壁，通過森林、地震區和泥沼地帶，平均海拔高達三千公尺以上。成千上萬的工人和戰士，憑着雙手，憑着鋼釵、鐵錘、鐵鎬和炸藥，開出一條二千二百五十五公里的路來。誰不承認這是築路史上的奇蹟！

清末，大屠夫趙爾豐進兵西藏，也曾在康藏高原上修過路，開過棧道。但是，趙爾豐修路，是爲了征服藏族人民。直到今天，藏族父老還忘不了趙爾豐在金沙江、瀾滄江一帶的大屠殺。深夜，母親祇要說一聲「趙大帥來了」，孩子們會立刻停止啼哭。藏族人民是不需要這樣的路的。

國民黨匪幫也曾在康藏高原上修過路。他們的路，隨修隨毀；他們的路，是爲着鎮壓、挑撥藏族人民。「要過太平

年，除非蠻殺蠻」，「讓蠻一寸，不如打蠻一頓」。藏族人民是不需要這樣的路的。

外國的「探險家」，如斯文赫定之流，曾打起探險的幌子，來盜竊西藏的文物寶藏，為侵略者開路。

這裡，過去被人稱為「蠻荒」，稱為「窮山惡水，不毛之地」；難道康藏高原真的山窮水惡嗎？當萬里無雲的時候，遼闊的藍天，巍峨的雪山，碧綠的湖沼，山谷間的飛泉瀑布，草場上成群的牛羊，能說它荒涼嗎？那地底下取之不盡的礦藏，那一望無際的原始森林，那含蓄着大量動力的寒流，那果實纍纍的梨樹和桃樹，能說它是不毛之地嗎？在高原上的錦繡河山，封建皇朝和國民黨匪幫有過絲毫建設嗎？勤勞、勇敢的藏族人民，反動統治者對他們有過半點幫助嗎？僅僅拿路來說，他們世代走着什麼樣的路呢？從甘孜到拉薩，騎馬得三個月，碰到大雪封山，還不能通行。來往雲南、拉薩間的商人，都得繞道西藏的中路。人們本來可以走波密這一條近路，但是，怒江橫在東邊，險峻的牛場溝攔在中間，而流沙又造成了大的威脅，使氣候溫暖的波密，長年和外間隔絕。

藏族人民多麼想望在自己的家鄉有一條寬坦的路呵！當修路的喜訊傳到他們的家鄉，多少藏族男女，趕着牦牛、騾、馬，在那千里運輸綫上日夜奔波。公路通到色齊拉山下，貢布地區運輸支援委員會主任籐巴堪窮趕到魯朗，打開工程藍圖，量量線路，高興地說：「公路離拉薩不遠了」，籐巴堪窮的話，表達着藏族人民盼路的心情。

中國共產黨、毛澤東同志深切地關懷着藏族人民，當中華人民共和國剛成立不久，就決定在康藏高原上修築一條公路。毛澤東同志諄諄教導築路員工：「為了幫助兄弟民族，

不怕困難，努力築路。」

歷史上遺留下來的資料少得可憐。要在「世界屋脊」上築路，真是一件不平凡的事，一切都得從頭來起。公路要橫貫高原，但沒有詳盡的地圖，沒有水文、地震、氣溫的記錄，沒有地形、地質等資料。它將走什麼樣的綫路，越過多少山，跨過多少河，都心中無數。誰都沒有高原上築路的經驗，怎樣開鑿懸崖絕壁，怎樣撥掉凍土，怎樣征服流沙……，都得經過一番摸索。築路的人有的生長在平原地區，有的來自海拔低的山地，得適應高原生活。而這高原，氣候一日數變，空氣稀薄，初來的人總是感到呼吸迫促。但有了全國人民在精神上的鼓舞，在物質上的支援，即使困難再多些，也得克服啊！看工地上使用的，人們穿的、吃的、住的，哪一樣不是來自祖國的遠方呢？看那成包成袋的慰問品，看那北京第十二女子中學的姑娘們經常給某團張福林班的來信，哪一件不是充滿了祖國人民的熱情呢？

經歷了五個年頭，過去是屢建功勳的戰鬥隊，現在是一支熟練的築路大軍。那飽經革命鍛鍊的修建司令部的政治委員和不少老幹部，現在稱得起公路工程的內行了。勘測人員們踏遍萬水千山，熟悉了高原，找出一條合理的綫路。人們忍受過飢寒，戰勝了自然，將公路鋪上了「世界屋脊」。

五個年頭，築路的人過的是帳篷生活，帳篷有時撐在高山上，有時撐在森林中，有時撐在淺水邊。在雀兒山，帳篷撐在雪地裡，雪上鋪着一層乾樹枝，人們叫它「鋼絲床」；睡到半夜，雪溶化了，床底下流水，人們叫它「自來水」。帳篷有時被雪壓垮了，重新撐起來，放哨的人，每隔一陣，得掃一次帳篷上的積雪。早晨，被面蒙上一層霜，衣服蒙上一層霜，連頭髮也蒙上一層霜，戴帽睡覺的人，將頭緊貼着

帳篷布，早上起床，帽子就凍結在帳篷上了。五年來，從二郎山到太昭以東的巴河，築路的人，措過多少次帳篷，又撐過多少次帳篷，每當帳篷向西移動一次，那就是說公路又進展了。

五個年頭，築路的人和鋼釐、鐵錘結成了親密的伙伴。在那怒江西岸，冷曲河邊、安鳩拉山下的懸崖邊沿，他們插上鋼釐，網上繩索，進行懸空作業。一根兩公尺長的鋼釐，四



懸崖作業

十多天，得磨去三十多公分。兩千多公里的路，開過多少石方，磨損過多少鋼釐，那堆積在河岸上的，滾到懸崖下的，鋪在路面上的石塊，又浸過他們多少汗水。

怒江橋頭豎着一副對聯：「怒江兩岸出英雄，深山峽谷顯好漢」。真的，在怒江兩岸施工過程中，曾經湧現過很多英雄人物，像渡江英雄李文炎、探險英雄崔錫明、冷曲河岸懸崖上探路的工程師張天翔、藏胞扎喜等，都表現了無比的堅強和勇敢。不但是怒江兩岸有着可歌可泣的事蹟，那長達兩千多公里的線路上，從青衣江到拉薩河，從二郎山到敏拉山，每一處都有值得歌頌的人，每一處都有動人心弦的事。

你問問那些在高原上尋找線路的人，哪一位沒有爬過幾十座山、涉過幾十條河流？哪一位沒有鑽過叢林荊棘、沒有被活藤刺腫、被螞蝗吮吸過？當你看到有人穿着一身深藍色的帆布衣服時，你不用問，那一定是勘測隊員。你不難想像那套又硬又厚的衣服是專為他們縫的。他們是走在築路隊最前面的人，是吃苦最多的人。談談余炯那個踏勘隊吧！他們踏勘過昌都、拉薩間另一段線路，歷時一年零四個月，來回走了一萬多里，翻過七十二座山，涉過六百多條大小河流，勘測出三千二百多公里的比較線。在路上，他們曾經有三個月和部隊失掉過聯繫。不要認為以上列舉的都是些枯燥的數字，那並不枯燥，那表明了他們嚐過的艱苦，顯示出他們在高原上找尋線路的決心。就是這些不畏艱苦的人，找出了合理的線路，熟識了被人稱為「謎」的高原。

當你在修建司令部，會見了公路的負責人，他會告訴你祖國人民是怎樣來支援這條公路，他會說，除去參加築路的人民解放軍的給養被服等項，建設這條路的費用，如果折成五千元（舊幣）一張的人民幣，每行一張，排成九行，可以從北京的天安門，一直到拉薩的布達拉宮。這筆費用如果按照一九五四年三月重慶的牌價，折成大米，用載重三噸半的汽車裝載，一輛接着一輛，可以從雀兒山東麓的馬尼根果一直排到拉薩。

當你在工地裡，碰到那些穿藍色服裝或者穿淺綠色軍服的人，他們有的拿着鐵鍬、鋼錘、有的挑着鐵筐，在一鍬一鍬的挖，一鏟一鏟的掀，一筐一筐的挑。每一寸土，每一撮泥，每一塊石頭，都付出了代價。他們挨過雨淋日晒，吃過野菜、稀飯。他們都是些埋頭苦幹的人。他們有着堅決的信心和毅力，二郎山、折多山、雀兒山……，一座一座的都向

他們屈服了。

你問問那些橋梁工人，他們在深水和急流裡，架過多少橋。嚴寒的冬天，人們在圍爐向火，而他們呢？在飄滿浮冰的河上架設橋梁。一九五四年夏季，洪水泛濫，他們在追龍藏布江沿岸，七天七夜，連續搶修四座鋼橋。他們發出「路通橋通」的誓言，汽車日夜在青衣江、大渡河、瀾滄江、怒江……的橋上行駛了。

當你在那遮天蔽日的大森林裡，碰到那些伐木的人，他們會告訴你，他們是怎樣踏着苔蘚、泥沼，在森林裡來來去去；他們是怎樣習慣了腐葉發出的氣味；他們將大樹一株一株地伐倒，一根一根地抬下山去。因為架橋的渡口，索瓦卡的冰川，密密一帶的流沙，曲尼瑪的泥沼地，都需要木料啊！

假若你會見了那圍着爐火、錘打鋼釵的鐵工們，那成天忙着調撥、轉運物資的供應工作者們，在運輸綫上晝夜奔忙的駕駛員和藏族民工們，那救死扶傷戰勝了各種「高山病」的醫生和護士們，那隨着工地不斷前進、為工地服務的郵電和銀行工作者們……，他們會滔滔地向你敘述許多活生生的人，許多活生生的事。

朋友！當你從雅安出發，坐上汽車向西駛行的時候，祇要十多天，就可以到達拉薩。你用不着騎馬花上三個月的時間了。在二郎山，你可見到山頂上的一塊橫匾，匾上題着「貫通康藏」四個大字。這是築路的人征服第一座山時留下的豪語，也就是他們許下的誓言。這誓言今天已經成為現實。當你過大渡河，你會想像到紅軍長征時，搶渡大渡河的情景。今天，橫跨兩岸的鋼骨水泥大橋，和那古老的鐵索橋遙遙相對，你會想到從紅軍長征到現在，中國人民經歷了千錘百鍊，度過了無數的艱難險阻，已經翻天覆地地站立起來，

成爲保衛世界和平有力的支柱。當你經過雀兒山的西麓，瞻望張福林烈士的墓園，你的心裡一定會發出虔誠的敬意，你會想到這條公路不是輕易築成的，有些可愛的人，已經獻出了他們寶貴的生命。當你在路上，見到那一幢一幢的道班房，見到有的藏胞在道班房附近安起家來，你會想像到若干年後，這些地方將發展成爲城鎮。當你見到滿載物資的汽車，絡繹不絕地向西駛去，你會想到公路給藏胞帶來了幸福。當汽車爬上高山上的雪線，通過懸崖邊的公路的時候，請你想想那些築路的人，他們經歷了五個年頭，度過了重重困難，才將公路鋪上了「世界屋脊」，造成了築路史上的奇蹟。



大渡河上的鋼索吊橋

種子

從前在雀兒山築過路的戰士，都先後離開這個班了。連那位身材又高又瘦的班長，也是一年前從別的連隊調來的。新來的人，剛編進這個班，指揮員總是向他們介紹已故的班長張福林，勉勵他們保持這個班的榮譽。他們在張福林的墳前宣過誓，每次行軍，走在全班最前面的戰士，扛着師黨委授予的題着「張福林班」四個字的紅旗。可是他們並沒有見過聞名築路部隊的老班長。因為張福林死的時候，他們有的還在貴州南部的家鄉，纏着「民兵」的臂章，在保衛土地改革中獲得的果實。

祇有連裡的伙食管理員最熟悉張福林了。他們是老戰友，一同進入康藏高原，一同在雀兒山修路，他親眼看到張福林的死，連裡來了新人，祇要看到他稍稍鬆閑，便纏着他，讓他講張福林的事蹟。

一九五四年九月，在波密地區的東久河邊，我到了張福林生前所在的連隊，找着了那位管理員。他住的那頂帳篷，祇有篷頂是帆布，四周挂滿了松枝，帳篷裡面，堆着大大小小的罐頭箱，我坐在罐頭箱上，傾聽他的談話。

「同志！你一定是坐汽車經過雀兒山的。」他不等我開口，便接着說下去。

「當然囉，坐汽車祇要幾個鐘頭，就從東山脚翻到西山脚，可是，那時候，我們揹着背包上山，整整爬了一天，才翻過山頂。」

僅僅上山一趟，還不算一回事。可是我們却要築路。整個冬天，我們都在高山上，大北風刮來，冷得够噏。帳篷撐在雪地裡，深夜還得有人掃雪，不然，帳篷便被壓垮。

雪還不打緊，最傷腦筋的是凍土，幾公尺的凍土，硬得像石頭一樣，鋼钎也撬不動，假若不戴手套，手觸着鋼钎，掌上的皮就黏住鋼钎了。怎麼辦？我們用柴火燒溶凍土，或者拿炸藥去爆破。但是海拔五千多公尺的雀兒山，除了山脚有森林，山頂哪裡來的柴呢？祇有跑很遠的路，把柴措到工地。滑溜溜的陡坡，來回幾公里，這味道你可以想像得出來。

比起兩年前，現在的生活可以說好得多了。那時候，我們吃什麼呢？不瞞你說：一天三頓飯，不是花生米，就是黃豆。早上炒黃豆，中午煮黃豆，晚飯呢？還是黃豆。生活雖然苦，幹的勁頭却挺大。一次，首長到了工地，看到有個同志掌鋼钎，手震破了，他問這個戰士：「你痛不痛？」「怎麼不痛呢？要把公路鋪到拉薩，再痛也得熬住哩！」

話又說回來，就在這個冬天，有的同志犧牲了，我的戰友張福林就是其中的一個。事情的經過是這樣的：

那是哪一天，我記不清楚了。大夥都在吃午飯，張班長一個人跑到工地去檢查爆破石方的效果。在路上，突然一塊大石頭從山腰滾下來，不幸正好打中了他，他當時倒下了，我們聽到響聲，趕往出事的地點，祇見他昏昏迷迷地失去了知覺。衛生員給他注射強心劑，他慢慢地醒過來，看到周圍站滿了人，忍受着劇痛，摸摸口袋，掏出人民幣四萬五千元（舊幣）來，交給指導員，他說：「指導員：我不行了，這是我最後的一次黨費。」同志們都在流淚，他班上的人都在喊：「班長！」張福林聽到哭聲，聲音低弱地說：「同志