

ཐུང་གཏང་དེ་བད་ཏུ་བཟུང་།

用胸膛行走西藏

党益民 著

走吧
我们一起去西藏
我用胸膛
你用目光



解放军文艺出版社

用胸膛行走西藏

党益民 著

解放军文艺出版社

图书在版编目(CIP)数据

用胸膛行走西藏/党益民著. —北京:解放军文艺出版社, 2005

ISBN 7-5033-1792-2

I. 用… II. 党… III. 报告文学—中国—当代 IV. I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2004)第 130056 号

书 名: 用胸膛行走西藏

作 者: 党益民

责任编辑: 张 鹰

封面设计: 黄 河

责任校对: 刘晓京

出版发行: 解放军文艺出版社

社 址: 北京地安门西大街 40 号 邮编: 100035

电 话: 66531659

E-mail: jfwycbs@public.bta.net.cn

经 销: 全国新华书店

印 刷: 北京京海印刷厂

开 本: A5

字 数: 216 千字

印 张: 9

印 数: 1—8000

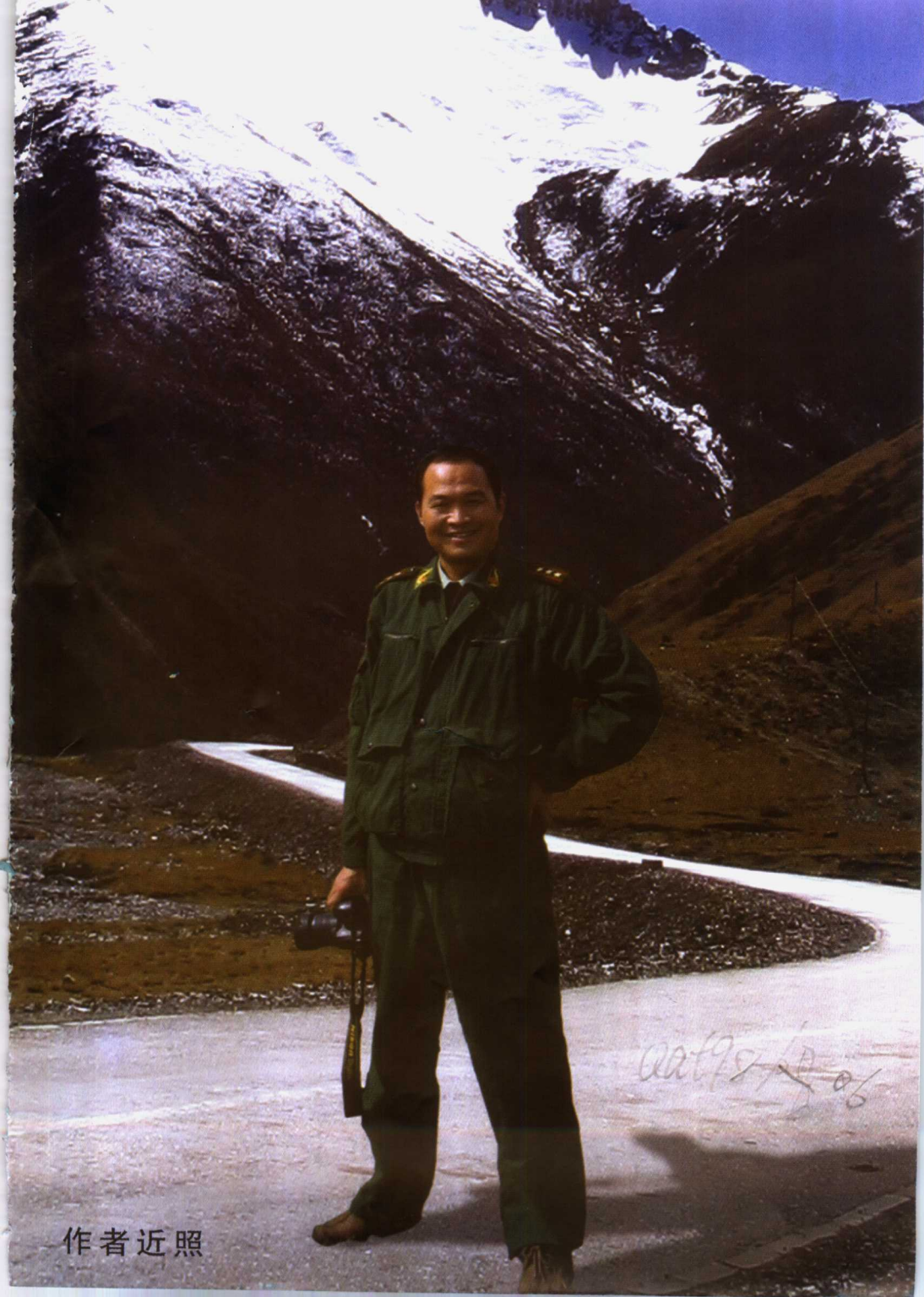
版 次: 2005 年 1 月第 1 版

印 次: 2005 年 1 月北京第 1 次印刷

ISBN 7-5033-1792-2/I·1389

定 价: 21.00 元

(如有印刷、装订错误, 请寄本社发行部调换。)



作者近照

2007/8/20

自序

一条路的终点，是另一条路的起点。

天堂的路有几条？天堂的路有多远？只有虔诚的信徒知道。我就是个虔诚的信徒。西藏是我的天堂，是我灵魂栖息的地方。

我曾经30多次走进西藏，进出西藏的每一条路我都走过。有些路走过许多次，但每一次都能有新发现、新感悟；有些路只走过一次，那也会令我刻骨铭心、终生难忘。

最让我难忘的是川藏线和新藏线。这两条线，就像西藏伸向世界的两条多情的臂膀，邀请着安宁、繁荣和文明，也邀请着所有向往、崇拜它的人们。

难忘，不仅因为它们东西相连，横穿了整个西藏；也不仅因为我2004年夏天用了38天走完了两线全程，回到北京后又病了40天。重要的是，在这两条被称为西藏“生命线”的国防公路上，常年生活、战斗着我的许许多多亲爱的战友们。

新藏线“苦”，川藏线“险”。新藏线像钝刀子割肉，川藏线像快刀子杀人。新藏线对生命的摧残是在不知不觉中一点一滴中完成的，而川藏线的塌方、雪崩、泥石流随时都有可能使生命化为乌有。

在西藏，我经历过许多次生死劫难。一个17岁的新兵，从运兵车上跳下来，脚刚落在高原的冻土地上就晕倒了，再也没有醒来；一个年轻的排长在“老虎口”施工，我刚刚拍摄完他打风钻的镜头，离开不到几十米，突然发生了大塌方，他没来得及喊一声就倒在了

血泊中；一个和我一起从老家入伍走上高原的战友，早上还和我说过话，中午他就和他的车一起掉进了汹涌的帕隆藏布江，在雪谷间留下了两座衣冠冢和一个永远也讲不完的爱情故事……

他们走了，我还活着。我想念他们，想念西藏，所以，我一次又一次地走进西藏；每走一次西藏，我的灵魂就会得到一次透彻的洗涤和净化。通往西藏的高原路上，每一公里都有一个筑路兵年轻而崇高的灵魂，每一个脚印都有一个鲜为人知的感人故事。我时常按捺不住自己，有一种再次行走的冲动和向人诉说的欲望。

于是，就有了这本书。

2004年12月25日，是青藏、川藏公路通车50周年纪念日。我之所以要赶在这个时候完成这本书，就是想把它献给这两条世界上最高的伟大的公路，献给为了它们的畅通付出过巨大代价而且现在仍在继续付出的英雄的武警交通部队，献给那些已经长眠在雪山之下的我的亲爱的战友们！

走在西藏的路上，你时常会遇到朝圣的信徒，他们从遥远的地方磕着等身头，一步一步，一直磕到圣地拉萨。他们是用胸膛行走西藏的人。我也是在用胸膛行走西藏。不同的是，他们朝圣的是神灵，而我朝圣的是我的战友们平凡而崇高的灵魂。

朋友，走吧，我们一起去西藏。

我用胸膛，你用目光。

作者

2004年10月12日

目 录

自序 / 1

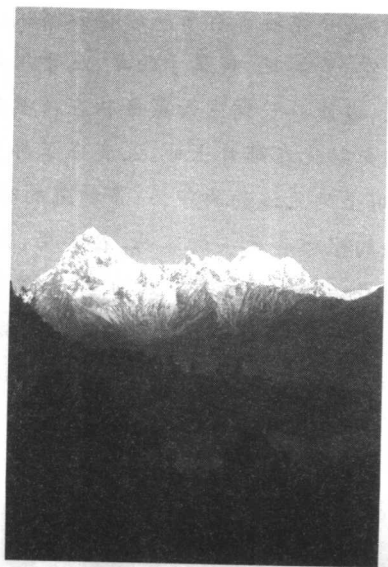
上部:天路之劫 / 1

中部:挺进阿里 / 88

下部:穿越天堂 / 128

上部：天路之劫

在西藏，我感受最深的是，活着的艰难和死去的容易。





用胸膛行走西藏

在中国西南部一块隆起的土地上,有一条被人们称为“天路”的公路,那就是通往雪域西藏的川藏公路。

川藏公路1954年建成,是我国解放后修建的里程最长、工程最艰巨的一条高原公路,对巩固西南边防、繁荣西藏经济发挥了重要的作用。全程2400多公里,东起四川成都,翻越14座海拔4000米以上的大山,跨越12条大江大河,西至西藏拉萨。沿途一年四季冰川、水患、塌方、泥石流、雪崩等公路病害不断,阻断现象经常发生,车毁人亡事故频繁。

这条路被称为“天路”,其中至少包含两层涵义:一层是,这条路海拔很高,平均在3000米以上,行走在路上如同行走在天上;另一层是,走上了这条路,就等于走上了一条奇异之路,灾难之路,感觉就像在一步步走向西天。

我曾经许多次走上“天路”。每走一次,我的灵魂就会得到一次净化。我的身心像被铺天盖地的皓雪搓洗过一样,抹去了世俗的浮躁与污秽;心灵的窗户像被富有质感的祥云擦拭过似的,坦诚清纯如高原湛蓝的天空。感觉里,我属于西藏,属于川藏线。走在其险无比的川藏公路上,我能感觉到这西藏命脉在怦然跳动。我的一切似乎都被强烈的阳光融化在那片土地上,变成了那里的一块山石、一捧冰雪,一个冰川上的无迹的脚印,一声神鹰的鸣叫。在那里,我深切地感到了活着的艰难和死去的容易。在那里,我两次目睹了我的战友一声不吭地倒在雪地上、倒在血泊里,永远长眠在雪域高原。这哪里是路哟,分明是一个个平凡而伟大的忠魂铸起的永恒的丰碑。透过丰碑,我仿佛看到了冰山雪谷间那些橄榄绿的身影,看见了川藏线勃勃的生命原色……



第一章 历史的背影

解放前，西藏120万平方公里的土地上，没有一寸公路，没有一辆汽车。

那时，西藏的物资运输主要靠骡马和人工，还有少量的牛皮船，许多人畜冻死饿死在艰险的古老驿道上。从成都到拉萨，每天最多只能走三四十公里，来回一趟至少需要一年时间。而一年之中，真正能行走的时间只有四五个月，其他七八个月时间，驿道被雨水、冰雪封堵。

1930年出版的《西藏始末纪要》一书，形容西藏当时的交通：“乱石纵横，人马路绝，艰险万状，不可名状”；“世上无论何人，到此未有不胆战股栗者”。

解放10年后，西藏拥有公路5648公里，民用汽车1330辆。

1. 西柏坡，毛泽东决定出兵西藏

1949年2月初，在西柏坡的一间普通的屋子里，毛泽东对苏联特使米高扬说：“西藏的问题，不难解决。只是不能太快，不能过于鲁莽，因为一是交通困难，大军不便行动，给养供应麻烦较多；二是民族问题……”

可见，毛泽东已经把目光投向了西藏这块神秘之地，在关注、



用胸膛行走西藏

思考西藏问题的特殊性、复杂性和交通运输困难的严重性。

1949年10月，毛泽东在给邓小平的电报中指示：“经营云贵川康及西藏的兵力，为二野全军及十八军团，共60万人。”这是解放军的精锐部队，足以说明毛泽东对进军西藏的重视。

40天后，毛泽东又致电解放军第一野战军司令员兼政治委员彭德怀：“经营西藏问题，请你提到西北局会议上讨论一下……西藏问题的解决应争取明年秋季或冬季完成之。就现在情况看，应责成西北局担负主要责任，西南局担负第二位责任。因为西北结束战争较西南为早，由青海去西藏的道路据说也比较平坦好走。班禅及其一群又在青海。解决西藏问题不出兵是不可能的。出兵当然不只是西北一路，还要有西南一路。故西南局到川康平定之后，即应着手经营西藏……”

当时，西北已无战事，西南正在剿匪。

二十几天后，也就是1949年12月中旬，毛泽东出访苏联途中，在火车上给第二野战军司令员刘伯承、政委邓小平、西南军区司令员贺龙写了封信。信中说：为不失时机地解放西藏，打击帝国主义侵略扩张野心，促使西藏朝内向转化，进军西藏宜早不宜迟，否则夜长梦多。

12月30日，彭德怀致电中共中央并毛泽东，详细报告了由新疆、青海进藏的道路和气候情况，提出：由青海、新疆进藏困难极大，难以克服。由四川康定兵分两路，一路经理塘、科麦，一路经甘孜、昌都，两路进藏比从新疆、青海进藏容易。

两天后，1950年1月2日，毛泽东从莫斯科致电中共中央、彭德怀、邓小平、刘伯承、贺龙：“西藏人口虽然不多，但国际地位极其重要。”“由青海、新疆进藏，既然有很大困难，则向西藏进军及经营西藏的任务应确定由西南局担负。”“我意如果没有不可克服的困难，应当争取于今年5月中旬开始向西藏进军。由打箭炉（康定）分两路



推进到西康、西藏的接境地区，修好汽车路或大车路……”

同时，毛泽东强调：“必须一面进军，一面修路。”

根据毛泽东的指示，第二野战军确定由十八军担负进藏任务，以十八军军长张国华为统一领导核心，筹划进军西藏和经营西藏的问题。

为了保证进藏部队的物资供应，西南局和西南军区确定了“只要使用合理，需要什么给什么”的支援方针，作出了“不惜一切代价，克服一切困难，抢修公路”的决定。毛泽东进军西藏指示发出10天后，第二野战军发出指示，要求各部队“尽一切可能的力量，从人员、装备、运输等各方面”，支援十八军进藏。

1月15日，在部署十八军进军西藏会议上，邓小平说：“解放西藏军事问题，需要一定数量之军事力量。但军事与政治比较，政治是主要的。从历史上看，对西藏多次用兵未解决问题，而解决者，亦多靠政治、军事协同解决，还必须解决补给之公路。”刘伯承强调：进军的同时，要用很大的力量去筑路。只有这样，才能站得住脚，建设好西藏，保卫好西藏。

刘伯承在听取十八军参谋长陈明义汇报后，又一次指示：“要保证和平解放西藏，关键问题是交通运输。从某种意义上说，修路、运输比打仗还重要。这就叫做解放西藏政治重于军事，补给重于战斗。”

在大军准备进发西藏的前夕，刘伯承、邓小平向中央提出“由西康（四川）、云南、青海、新疆四省多路进军西藏”的建议，这样，可以收到协力合击之功效，也能解决粮食与地形之困难。毛泽东很快同意了这个建议。进军西藏的序幕就此拉开了。

最先行动的是西南一线。西南军区调集了十八军的3个步兵团、军区工兵部队和雅甘工程处的两个技术大队，还有数万民工。1950年3月25日誓师从成都出征，“一面筑路，一面进军”，4月10日，



用胸膛行走西藏

抢通了成都至雅安的道路,然后继续前进……

5月中旬,青海方向,由第一军8000多人组成的筑路大军,从西宁向西藏进发……

5月下旬,新疆独立骑兵师和一个骆驼团2000余人,以及民工1800多人,从于田普洛,修筑通往西藏的道路……

8月初,以十四军之一步兵团和3000骡马,组成入藏纵队,开始修筑滇藏公路……

10月,昌都战役打响,10月19日昌都解放,为和平解放西藏铺平了道路。

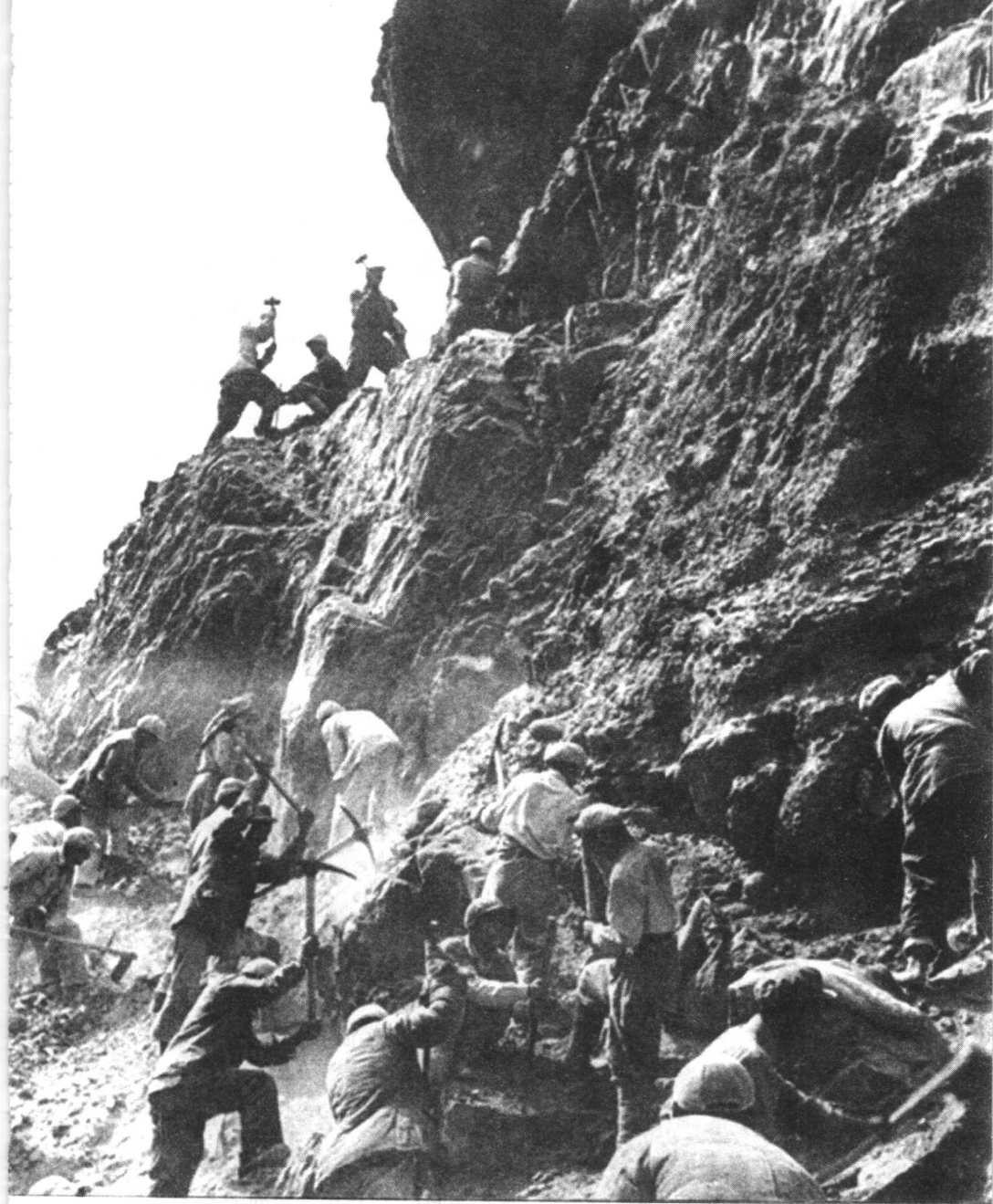
1951年2月27日,达赖喇嘛致函中央,称西藏地方政府已经派出以阿沛·阿旺晋美为首席代表的和谈代表团赴京谈判。5月23日,中央人民政府和西藏地方政府《关于和平解放西藏办法的协议》在北京签字。

2. 贺龙选定走南线,毛泽东最后拍板

川藏线,是当时所有进藏道路中地形最艰险,投入人力最多(先后有藏、汉10多个民族10万人参加),也是对解放西藏发挥作用最大的一条道路。

修筑川藏线,之所以极其艰难,主要有四个原因:一是没有可靠的地形地质资料,线路难以确定;二是山高路险,沿途有14座海拔3000至5000米的高山,还要跨越许多深谷激流,山上空气稀薄,终年积雪,夜里气温低至零下30多摄氏度;三是道路要通过原始森林、草原、沼泽地带,运输线长,给养极其困难;四是要穿越筑路史上罕见的新生代地质区,流沙、冰川、泥石流、雪崩等自然灾害较多。

为了选出一条通往拉萨的合理路线,从筑路初期,就先后有10



解放军一面进军西藏，一面修筑川藏公路。



用胸膛行走西藏

支勘探队,走进崇山峻岭、冰峰雪谷。其中有一支勘探队,行程6000多公里,翻越了200多座高山,历时一年多,才回到部队。由于山高路险、密林重重,他们曾经有好几个月与司令部失去联系,战友们以为他们已经……当他们一个个衣衫褴褛、满头长发、胡须满腮、面黄肌瘦出现在营地时,在场的所有战友都认不出他们了,愣了半天才明白过来,然后扑上去抱住他们,高兴得泪流满面。

筑路司令部政委穰明德,亲自带领10个技术人员和一部电台,再次对南线进行了踏勘,积累了大量的资料。

通过大量的勘探比较,工程技术人员提出了两条通向拉萨的线路:一条是北线,从昌都经丁青、索县、黑河到拉萨。这条线地势比较平坦,但海拔比较高,冬季冰雪封堵严重。另一条是南线,从昌都经邦达、波密、林芝到达拉萨。这条线路海拔较低,森林较多,气候较好,但问题是地形地质条件比较复杂,冰川、泥石流、塌方比较多。

走南线?还是走北线?筑路司令部拿不定主意。

1953年12月初,筑路司令部司令员陈明义和政委穰明德带着技术人员赶到重庆,向贺龙和刘伯承两位领导汇报。他们打开地图,仔细介绍南北两线的难易和利弊。贺龙认真地听着,像战争年代一样深情严峻地盯住面前的地图,沉思良久,然后挥动着手里的红铅笔,果断地在南线重重画了一道,说:“走南线!”

接着,贺老总陈述了理由:第一,南线气候温和,海拔低。在西藏高原,这是黄金都买不到的优点。第二,南线经过森林、草原、湖泊,物产丰富,不仅筑路时有木材、石料等建筑材料,而且还有青稞、牛羊、水果、燃料等生活物资。更重要的是,将来建设西藏,这里有丰富的资源和极大的经济价值可以开发利用,更符合西藏人民的长远利益。

刘伯承说:“我同意老贺的意见,你们迅速向中央汇报!我认为



这个方案，中央一定能够通过！”

第二天，穰明德飞抵北京。他先到交通部向王首道作了汇报，接着与王首道一起到彭德怀家。听了汇报，彭德怀高兴地说：“我赞成走南线！”当即打电话给邓小平，邓小平也表示赞同。

农历大年初一，穰明德随彭德怀、王首道到中南海怀仁堂，在中央举行的春节团拜会上向毛泽东主席汇报。毛泽东听取和阅读了走南线的方案，郑重地问彭德怀：“现在这个方案的根据是什么？”

彭德怀说：“穰明德同志亲自进行了实地勘探和调查。”

毛泽东立即笑了，对穰明德说：“你亲自品尝了梨子的味道，这很好！”

接着，挥笔在报告上写下五个大字：“同意新方案”。

又说：“就照你们的意见办！”

一条世界上著名公路的线路，就这样，在中国农历1953年的第一个早晨确定了。

3. 毛泽东61岁寿辰的前一天， 解放军将公路修到了拉萨

1954年12月25日，一个值得纪念的日子。

这天，川藏公路、青藏公路全线通车了。西藏拉萨、四川雅安、青海西宁三地，同时举行盛大集会，庆祝两路通车。

这一天，日光城拉萨天空格外晴朗，藏族人民家家户户挂上了红旗，街道两旁彩旗招展。布达拉宫前，3万多人穿着民族的盛装，汇聚在一起。修筑两条公路的指挥员陈明义、穰明德、慕生忠和筑路官兵们热烈握手，相互致意。张国华司令员在西藏地方政府代理



用胸膛行走西藏

官员的陪同下，走到彩门前，剪开了红色的绸子。矗立着毛泽东巨幅画像的彩车，带领着长龙一样的车队，从布达拉宫前缓缓驶过。军乐队和三大寺庙的佛乐鼓手一齐吹奏，人群中掌声、欢呼声、鞭炮声响成一片。人们高呼：

“中国共产党万岁！”

“毛主席万岁！”

藏族群众把一条条洁白的哈达争相挂在毛主席像上，搭在从身边经过的彩车上……

这天，新华社以《拉萨、雅安、西宁分别举行大会，庆祝康藏、青藏公路通车》为题，向全世界发布了这一消息。

达赖喇嘛从北京向筑路大军发来了贺电。

贺电中说：“这不仅是几千年历史上从未有过的辉煌奇特的创举，同时标志着毛主席的光辉胜利地普照着整个西藏。对于发展和扩大汉藏兄弟民族的团结将起重大的作用，对于发展西藏经济、



1954年12月25日，解放军将青藏、川藏公路同时修到了拉萨。