

永恒的丰碑



青少年应该铭记的共和国故事

高原天路

康藏公路建成通车

张学亮 ● 编写



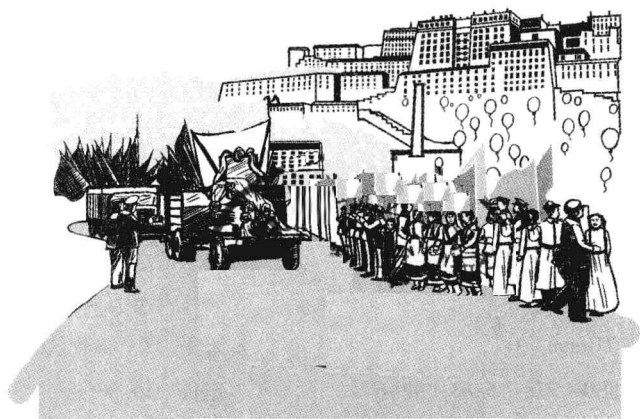
吉林出版集团有限责任公司

共和国故事

高原天路

康藏公路建成通车

张学亮 编写



吉林出版集团有限责任公司

图书在版编目 (CIP) 数据

高原天路：康藏公路建成通车/张学亮编.

—长春：吉林出版集团有限责任公司，2009.12

(共和国故事)

ISBN 978-7-5463-1749-6

I. ①高… II. ①张… III. ①纪实文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2009) 第 237717 号

高原天路——康藏公路建成通车

编写 张学亮

责编 刘野 祖航

出版发行 吉林出版集团有限责任公司

印刷 大厂书文印刷有限公司

版次 2011 年 3 月第 1 版

2011 年 6 月第 3 次印刷

开本 710mm × 1000mm 1/16

印张 8 字数 69 千

书号 ISBN 978-7-5463-1749-6

定价 15.80 元

社址 长春市人民大街 4646 号

邮编 130021

电话 0431 - 85618720

传真 0431 - 85618721

电子邮箱 sxwh00110@163.com

版权所有 翻印必究

如有印装质量问题，请寄本社退换

前 言

自1949年10月1日中华人民共和国成立至今,新中国已走过了60年的风雨历程。历史是一面镜子,我们可以从多视角、多侧面对其进行解读。然而有一点是可以肯定的,那就是,半个多世纪以来,在中国共产党的领导下,中国的政治、经济、军事、外交、文化、教育、科技、社会、民生等领域,都发生了深刻的变化,中国人民站起来了,中华民族已屹立于世界民族之林。

60年是短暂的,但这60年带给中国的却是极不平凡的。60年的神州大地经历了沧桑巨变。从开国大典到60年国庆盛典,从经济战线上的三大战役到经济总量居世界第三位,从对农业、手工业、资本主义工商业的三大改造到社会主义市场经济体制的基本确立,从宜将剩勇追穷寇到建立了强大的国防军,从废除一切不平等条约到独立自主的和平外交政策,从“双百”方针到体制改革后的文化事业欣欣向荣,从扫除文盲到实施科教兴国战略建设新型国家,从翻身解放到实现小康社会,凡此种种,中国人民在每个领域无不留下发展的足迹,写就不朽的诗篇。

60年的时间在历史的长河中可谓沧海一粟。其间究竟发生了些什么,怎样发生的,过程怎样,结果如何,却非人人都清楚知道的。对此,亲身经历者或可鲜活如昨,但对后来者来说

却可能只是一个概念,对某段历史的记忆影像或不存在或是模糊的。基于此,为了让年轻人,特别是青少年永远铭记共和国这段不朽的历史,我们推出了这套《共和国故事》。

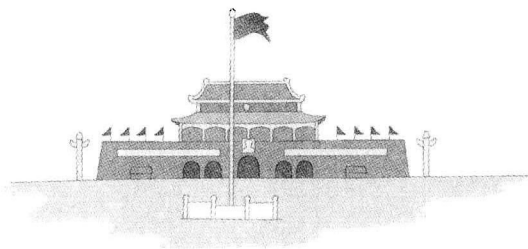
《共和国故事》虽为故事,但却与戏说无关,我们不过是想借助通俗、富于感染力的文字记录这段历史。这套 500 册的丛书汇集了共和国历史上具有深刻影响的 500 个重大历史事件。在丛书的谋篇布局上,我们尽量选取各个时代具有代表性的或深具普遍意义的若干事件加以叙述,使其能反映共和国发展的全景和脉络。为了使题目的设置不至于因大而空,我们着眼于每一重大历史事件的缘起、过程、结局、时间、地点、人物等,抓住点滴和些许小事,力求通透。

历史是复杂的,事态的发展因素也是多方面的。由于叙述者的视角、文化构成不同,对事件的认知或有不足,但这不会影响到我们对整个历史事件的判断和思考,至于它能否清晰地表达出我们编辑这套书的本意,那只能交给读者去评判了。

这套丛书可谓是一部书写红色记忆的读物,它对于了解共和国的历史、中国共产党的英明领导和中国人民的伟大实践都是不可或缺的。同时,这套丛书又是一套普及性读物,既针对重点阅读人群,也适宜在全民中推广。相信它必将在我国开展的全民阅读活动中发挥大的作用,成为装备中小学图书馆、农家书屋、社区书屋、机关及企事业单位职工图书室、连队图书室等的重点选择对象。

编 者

2010 年 1 月



一、中央决策与规划

贺龙、邓小平给中央写报告/002

毛泽东说一面进军一面修路/006

贺龙组建公路修建司令部/011

贺龙提议公路走南线/014

毛泽东批准公路走南线/017

二、公路踏勘与测量

余炯奉命成立踏勘队/020

余炯率队踏勘大北线/026

踏勘则拉宗至拉萨线路/031

小分队踏勘小北路/035

司令部召开昌都会议/038

刘扬勋率队踏勘南线/043

三、修路架桥与施工

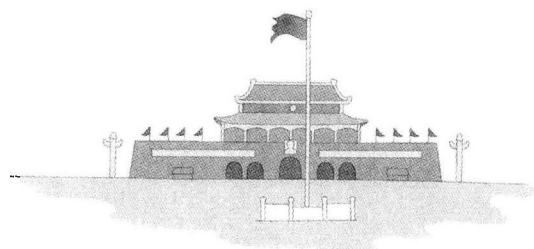
十二团首战二郎山/050

十二团再战折多山/056

十二团在塔公寺架木桥/060

十二团雀儿山上修公路/063

目 录



军民携手西线筑路/069

五十二师战胜怒江天险/076

五十三师征服然乌沟/082

康藏公路通过波密/090

两线筑路大军会师巴河/100

穰明德指挥架设拉萨大桥/105

四、全线通车运营

康藏公路胜利修到拉萨/110

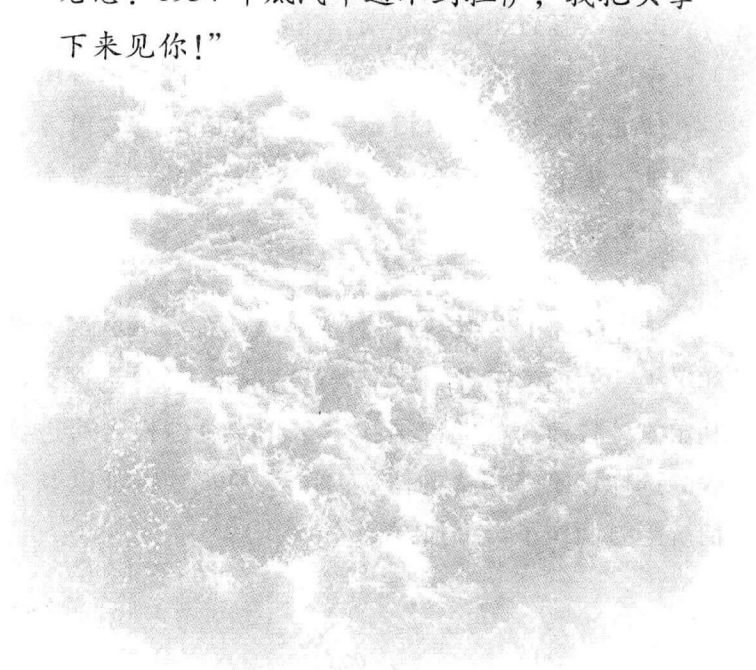
毛泽东授予筑路人员锦旗/113

社会各界著文赞通车/115



一、 中央决策与规划

- 贺龙说：“我们已着手编成三个工兵团，稍加训练准备后，即可开去修路。”
- 毛泽东打电报给邓小平与贺龙，他在电报中指示：“一面进军，一面修路。”
- 穰明德卷起袖子，狠劲地把手一挥说：“贺老总！1954年底汽车通不到拉萨，我把头拿下来见你！”



贺龙、邓小平给中央写报告

1950年2月2日，中共中央、中央军委发出关于进军西藏的第一个指示。

指示说：

以西南局和第二野战军为主，在西北局和第一野战军配合下，于4月开始组织向西藏进军，10月前占领全藏。

进藏部队到西藏后，要认真执行党的民族政策、宗教政策并做好统一战线工作，要争取上层，影响和团结群众，保护爱国守法的喇嘛寺庙，尊重宗教信仰自由和风俗习惯，亲密团结这个民族，争取团结一切可以团结的爱国力量，集中打击帝国主义及其忠实走狗——亲帝分裂主义分子。

那还是在1月10日，贺龙向毛泽东、中央军委以及邓小平、刘伯承写了一份《康藏情况报告》，为进军西藏制定方针政策和战略部署提供依据。这份报告对进藏路线的选择、康藏军队的情况、康藏的气候特征以及宗教情况等方面作了详细报告。



关于进军路线，贺龙指出有三条线路可供选择：一是由打箭炉经甘孜、德格、昌都、嘉黎至拉萨；二是由昌都至思达西北，经类乌齐、德庆、萨尔松多、索克宗至黑河，再向拉萨；三是由甘孜至玉树西行，至唐古拉、黑河到拉萨。

贺龙还指出了这三条路线各自的难易。贺龙最后说：

路线的选定，还需进一步研究，但无论走哪一条，均需以甘孜为补给线。甘孜至打箭炉有旧公路基，可以修复通车。我们已着手编成三个工兵团，稍加训练准备后，即可开去修路。

2月的一天，西南局召开第一次全体会议，研究和决定西南地区面临的许多重大问题。

在讨论进军西藏问题时，贺龙作了主要发言。他说：

从已了解到的情况看，有两个问题最困难：第一个是运输问题。这要比用兵困难好多倍。地是冰冻的，雪很厚，卡车很难进去，好卡车每小时只能走5公里。修路又需有特别的工具，因为路比崖还坚硬。路修不起来，运输就很难解决。因此，对修路及运输要有一个长远计划。据了解，西藏还有帝国主义势力，故兵还是要多去点，但要精。电影队、剧团等可以慢点去。

多路进军也是一个办法，可能比较容易些。

.....

在听了贺龙的发言和会上讨论的意见后，邓小平说：

政治重于军事，补给重于战斗……必须解决补给之公路。

邓小平的发言准确地反映了进军西藏的特点和工作方向，成为整个进军西藏这一伟大斗争的指导方针。

邓小平、刘伯承、贺龙决定，进藏部队为1个军，任务交给了由张国华率领的第十八军，并决定立即成立进军西藏支援司令部，统一领导进藏部队的后勤保障工作。这个司令部统辖7个工兵团，10个辎重团和1个空军运输大队。

3月14日，第十八军成立了前进指挥所和先遣支队。25日，在乐山召开了动员誓师大会，正式向西藏进军！

3月29日，十八军进藏先遣部队自四川乐山出发，走了1个月才到达甘孜，但携带的粮食全部吃完了。部队坚决执行中央“进军西藏，不吃地方”的指示，不向当地摊派征购，仅靠自己挖野菜、捕麻雀、捉地老鼠充饥，坚持了1个多月。

十八军4月份到达西康的甘孜，被困在那儿了。由于修路进度缓慢，空军的试飞又未成功，先遣队供应

困难，发生了粮荒。每人每天只能吃到很少的粮食。

到了5月6日，空军试飞空投成功，这给进藏部队带来了喜讯，盼望空军能把他们的给养源源不断地送来。

可是，支前司令部的空运大队只有两架飞机，根本无法保证先遣支队的粮食供应。

贺龙心里十分着急，他对邓小平说：“政委同志啊，你说怎么办啊？”

邓小平笑着说：“老总，你向中央军委去要飞机嘛！”

贺龙点头说：“对，向毛主席伸手去。”

贺龙立即以邓小平和他的名义给毛泽东、中央军委写了个报告：

为了保证9月份在甘孜囤积150万公斤粮食，准备昌都作战，必须加强空运力量，请中央考虑。

毛泽东说一面进军一面修路

1950年4月1日，毛泽东打电报给邓小平与贺龙，他在电报中指示：

一面进军，一面修路。

其实，毛泽东接到贺龙送来的报告后，立即批准购买一批运输机，用以空投进藏物资。并指示，部队走到哪里，路就要修到哪里，各种物资也要运到哪里。这样，才能保证万无一失。他还指示：

一面进军，一面生产、建设。

后来，毛泽东又亲笔手书一条幅：

为了帮助各兄弟民族，不怕困难，努力筑路！

毛泽东将这幅题词送给进藏的先遣部队中国人民解放军第十八军，并把修建进藏公路列为建国初期的重要工程项目。

邓小平收到毛泽东打来的电报，对贺龙说：“我的老总，主席让我们修路，不要光靠飞机喽！”

贺龙看了电报也笑了，他说：“一面进军，一面修路。怎么办？我只好执行喽！”

其实，在进军西藏之前，中央高层决策者们就预见到了会出现各种情况，并作出了明确的指示，采取了积极的措施，决心修筑公路就是其中最主要的一条。

周恩来曾在一次讲话中说：

经济发达的汉族地区要帮助经济落后的少数民族地区。

朱德曾批示：

军民一致，战胜天险，克服困难，打通康藏交通，为完成巩固国防、繁荣经济的光荣任务而奋斗！……飞机、公路不断运送，可壮士气。

中央财经委员会主任陈云也批示：

入藏军事紧迫，公路经费不能按常规手续办理，同意先拨款后报告的意见。

西南军政委员会主席刘伯承也指出：

要保证和平解放西藏，关键问题是交通运输。从某种意义来说，修路、运输比打仗还重要。……保卫好边防，搞好交通运输建设具有战略意义。因此，在进军的同时，要用很大的力量去筑路。

西藏军区司令员张国华说：“藏胞生活的改善是靠运输，没有公路就没有国防，西藏要起根本变化，全要等公路修通。”

西南军政委员会交通部副部长穰明德说：“在战争中，公路是炸不烂的运输线。”穰明德还特别说到西藏问题，他说：“公路不通之地，等于没有解放，我方人员等于受流放之刑！”

于是，进藏先遣部队便积极准备修筑公路。在修路动员大会上，一个连队的指导员讲：“巩固国防不是让你端着冲锋枪，军装穿得整整齐齐的，往山顶上一站就行了，那只是个警戒。要巩固国防，就要修公路。”

另一位副指导员说：“把公路修到了拉萨，国防公路才算有了身子，你还得叫它伸伸胳膊。”

有个战士形容说：“国防好比大碉堡，公路就是交通壕。”

还有个战士说：“我看见藏胞得了病无法医治，心里

很难过，一直记着这件事。要是不修公路，就是在西藏住到老死也建设不好西藏。”

又一个战士说：“公路要是修不通，别说开山机，老母鸡也来不了。”

……

从中央到地方都认识到修筑公路的重要性。大家都深刻意识到，西藏的资源是十分丰富的，这里有埋藏在地下的大量煤、铁、铜、锌及各种稀有贵金属，有绵延不断的原始森林，有用之不竭的强大水力，有盛产在星罗棋布的湖泊中的盐、碱和硼砂，还有繁殖在辽阔草原上的无数牛羊。

但是，由于交通阻塞，经济不发达，这些资源没有得到很好的开发和利用，使得广大西藏人民群众生活很困难。

在旧社会的西藏，一切运输全靠人背畜驮，连一颗铁钉、一根火柴都生产不了，毫无工业可言。农牧业生产方式也极为原始。要让广大西藏人民群众真正获得解放，摆脱长期极端贫困落后的面貌，改善人民群众的物质文化生活，就首先必须解决交通运输的问题。

而且，在近百年来，西藏的边防松弛，不断受到帝国主义的侵略，西藏地方政府对于帝国主义的欺骗和侵略不但没有加以反对，反而采取屈从的政策。

解放西藏，巩固国防，势在必行。但是，没有畅通的道路与祖国内地相通，就会失去后勤供应的保证，国

防也就难以巩固。

1951年5月23日，中央与西藏地方政府在北京签订《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》，即“十七条协议”。

为了执行协议，进藏部队先遣支队于9月9日到达拉萨。由于距离内地更为遥远，既不通车，又不通航，部队再一次陷入供应极端困难的境地。

当时，西藏反动农奴主的代表人物鲁康娃幸灾乐祸地说：“在昌都我们打了败仗。现在饿肚子比打败仗更难受。”他还宣称：“解放军不走，饿也要把他们饿走！”

