

纪念川藏青藏公路通车三十周年

文献集

1994

第二卷 筑路篇(上)

西藏人民出版社

西藏自治区纪念川藏青藏公路通车三十周年

筹 备 委 员 会 名 单：

主 任 帕巴拉·格列朗杰

副主任 侯 杰 吴昌期

委 员 江中·扎西多吉 鲁之东 尹 锐 格 来

悦登平措 陈家璉 平措旺秋 拉鲁·次旺多吉 詹俊生

张如珍 娜 珍 蔡长寿

1983年12月16日增补委员：

德格·格桑旺堆 嘎雪·曲吉尼玛 江巴悦西

巴嘎·索郎旺久 张 钧

文献集顾问 悦登平措 詹俊生 张 钧

主 编 赵慎应 陈家璉

编 辑 黄炳焯(兼责任编辑) 景家栋(兼责任编辑)

陈 获(兼责任编辑) 李 宁 李垣垣 杨建中

冉崇洁 杨世西 邓容光 吕焕祥 范明成

历史资料

目 录

“世界屋脊”上的探路先锋·····	陈家璉	1
在西藏高原上锻炼成长·····	第一测量队	5
回忆川藏公路南线踏勘·····	楊宗輝	8
二郎山下变了样·····	洪 流	15
康藏公路在胜利前进·····	陈斐琴	19
英雄的康藏公路·····	千 峰	27
让公路跨越世界屋脊·····	贺 笠	30
战斗在雀儿山上·····	丁希彦	39
在打馬拉山的高峰·····	林 田	47
左浪嘎的征服者·····	柯 岗	49
修筑康藏公路的英雄部队·····	陈家璉	55
战斗在康藏高原上的筑路工人·····	陈家璉	58
光荣的事业·····	林 田 陈家璉	60
跨过千山万水,把幸福带给西藏人民·····	林 田 陈家璉	63
新中国的又一个伟大工程·····	林 田 陈家璉	67
回顾西线筑路·····	李传恩	71
修筑康藏公路西段立功的藏族民工受到奖励 ·····	李德森 赵家烈	81
在共同劳动的日子里·····	景家栋 格 来	83
康藏公路的机械筑路大队·····	乔新亮 胡永康	85
森林里的机械伐木队·····	袁传芳	87
公路修到那里,材料送到那里·····	王心浩	90

修筑青藏公路的人们·····	92
千年石峡今日开·····	邵长兴 94
在祖国的江源流上·····	林 田 侯 毅等 96
高原上的青藏公路·····	牟 余 100
青藏公路巡礼·····	罗昆禾 刘 五 103
拉萨河上的桥·····	沈 石 107
狂欢的拉萨·····	111
感谢全国人民的关怀·····	孙楷堂 115
感谢苏联专家对康藏公路的帮助·····	周济光 118
通向幸福的“金桥”·····	郭辛可 121
“金 桥”·····	赵家烈 126
金桥锁怒江·····	陈家璉 段学成 131
千里驼路变坦途·····	魏贤海 谢家玉 王从仁 137
青藏高原绘“乌龙”·····	宋 群 白天气 141
世界最高的公路——新藏公路建成·····	143
世界屋脊上的公路·····	王 安 144
中尼友谊之路——加德满都——科达里公路完工典礼	
隆重举行·····	147
滇藏公路胜利建成通车·····	149
江孜到亚东的公路全线通车·····	151
西藏黑河——阿里公路试线通车·····	152
拉泽公路上的首批汽车开抵泽当·····	153
噶普公路全线竣工通车·····	154
青藏、川藏公路西藏境内桥梁基本上实现永久化·····	156

西藏71个县中有70个县通了汽车·····	157
拉萨河上建成我国最大的钢结构吊桥·····夏 林	158
不冻泉站·····陈家璉	159
高原劲松的风格·····	170
艰苦光荣的十四年·····陈家璉 景家栋	173
三千里路的养护工作·····杜文仲 陈振钊	177
战斗在雀儿山上的道班工人·····吴 畏	180
在唐古拉养路·····安多养路段	182
劳武结合养公路·····黑河养路段	184
青春的颂歌·····	188
唐古拉山顶的英雄养路工·····黄永康	191
唐古拉排险记·····黄正琼	193

“世界屋脊”上的探路先锋

陈家璉

跨越“世界屋脊”的康藏公路，在动工修建以前，究竟走那里，能不能走通，谁也不知道。为了从千山万水里找出一条路线，五年来勘测队员们经历了许许多多的象神话一样的艰险场面。



康藏公路修建司令部政治委员壤明德在勘察公路路线时和技术人员热烈地进行讨论。

1950年第一批勘测人员登上康藏高原。往前看，耸立着数不清的高山雪岭，从公路起点到拉萨的4,000多里路只有崎岖的险道。多少起伏无边的草原和森林河谷，还不曾有过人的足迹。而

他们带的资料，只是不精确的地图和一些使人难以相信的书籍。勇敢的勘测队员们并没有在困难面前低头。他们在临出发的时候互相鼓励说：走！想找一条好路线，就得多走、多问、多比较。从昌都到拉萨他们就先后派出了八个踏勘队和四个测量队，康藏公路修建司令部政治委员翟明德，也曾带着工程师亲自参加过复测和最后定线的工作。勘测员们从澜沧江以东走到雅鲁藏布江流域，越过横断山脉走到喜马拉雅山脚，经过七次的踏勘，作了周密的研究比较，才确定了现在的路线。

康藏公路全线虽然只跨过14座大山，全长才2,000多公里，但勘测队员们却爬过了200多座大山，走了一万多公里路。他们走过从没有人走过的地方。愈是没人走过的雪山顶或悬崖绝壁上，他们爬的次数愈多。他们在积雪上睡过觉，在野兽嘶叫的原始森林里度过了许多夜晚。在风雪弥漫的大草原上，围着火绘过地形图，在野山羊经过的崖洞里避过风雨。帆布衣服穿不到两个月，就得缝了又缝。但谈起艰苦和困难来，勘测队员们却说：“这是我们的光荣。”有一次通过一段峡谷，两岸陡崖夹着江水，浩荡的江面到这里只有几十米宽。过石崖时只要稍一疏忽就会跌到江里。他们在峡谷里碰到一段连着脚的地方也没有的峭壁。经过仔细寻找，才发现了一排石窝。这是很早以前人们凿下的，由于年代久远，连里面横插的木桩都已腐朽脱落了。他们就光脚踏着石窝，手扣着石缝一个个通过，有些石窝已经风化了，脚踩上去碎石块就往下落。当踏勘队长余炯踏上最后一个石窝时，脚已从石窝里滑出去了，眼看就要出事。这时幸亏有一个已经过去的藏族同志洛降泽赶忙伸过一支臂膀，让余炯踏着他的手掌才勉强走过去。这支勘测队通过藏北大草原时，曾走过七天水草地。那时候他们不是一步一步走，而是从这个草墩上跳到另一个草墩

上，有时天亮上路，到天黑只能跳六、七公里路。他们就这样完成了勘测任务。

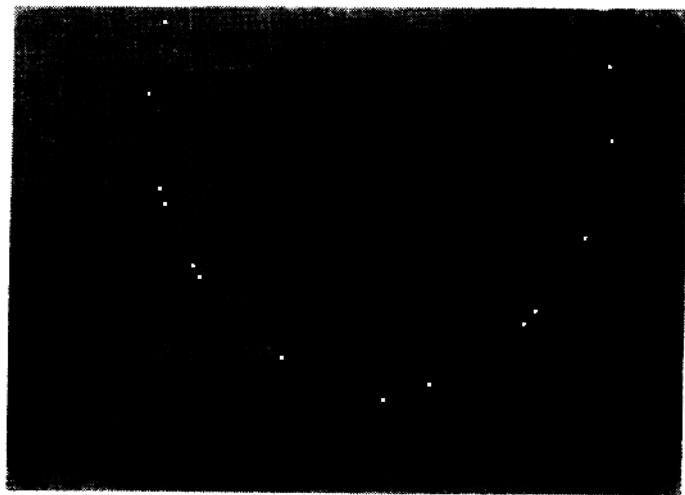
在测量和设计桥位时，测量队也根据不同的条件，采用过各种不同的方法。有时在河面上架一道溜索，从溜索上系一块木板，把人系在木板上测量河床的断面和流速。测量怒江大桥时，勘测人员沿江爬过断续几华里长的悬崖绝壁，又伏在离江面60多米高的悬崖上，把测锤放到江里。青年测量员林作高和叶祖铭，为了测好一处江水中的纵断，手拉着系锤的绳子，一连在悬崖上伏过几个钟头。等他们从悬崖上下来时，已经被太阳晒得头发昏，口渴得连唾沫都吐不出来。

去年冬天，在勘测人员临离开康藏高原的时候，还进行了一次探险式的测量。这一次他们的任务是探测一处临着公路的大冰川。带领这支探险队的是测量大队长齐树椿。头一天晚上，他们在冰川出口集会了。齐树椿跟队员们说：“我们已经在高原上这里爬那里走地干了五年了，离开这里以前，我们再完成一个任务：弄清冰川的秘密。”队员们都知道这是一次艰难危险的测量。去年冰川从山谷里涌出来，把方圆十几里的一片森林打光了，今年洪水期间又多次暴发。万一在测量的时候它暴发了，他们就会被夹着石头的雪水和泥浆淹没。他们望着头发花白的老队长说：

“放心吧，大队长！你走到哪里我们跟到哪里。”第二天他们带着绳子和开路工具出发了，登上一个山头以后，就看见了对面山上几里大的一片积冰，从断裂的地方看，它的厚度已达70米。几条瀑布从冰层底下倾泻下来，又顺着一条峡谷流出去。这股“怪水”的来源找到了。但是上面到底有多大汇水面积，必须到近处仔细察看。他们顺着河谷向上走，谷底只有几米宽，没膝深的水成一个斜面往外流，水声象雷一样怒吼着，对面说话都得大声

喊。往上看只能看到一线天空。他们就顺着这条沟踏着雪水往冰川出口察看。雪水冰得他们浑身发冷，走不了多远就得爬到露出水面的石头上暖暖脚。他们冒着生命危险在谷底走了一里多路。查看了11个小时，终于把这个“秘密”揭穿了。给改善这段公路和今后在高原特殊地区进行建设提供了宝贵的资料。

(据新华社拉萨1954年11月23日讯)



布达拉宫一瞥

于月川 作

在西藏高原上锻炼成长

第一测量队

我们西藏自治区交通处勘测设计总队第一测量队，从参加康藏公路修建起，十多年来，坚持在西藏高原为公路建设进行测设工作。我们走遍西藏高原的许多荒山野岭，经受了高原的风雪严寒，除参加康藏公路测设外，截至1964年底止，在西藏已详测公路2,100余公里。

在康藏公路上诞生成长

我们这个测量队的部分人员，自1950年9月起，就参加了康藏公路的勘察和施工。1951年5月，西藏和平解放，康藏公路新建工程大规模开工，我队正式成立，随即投入了打通雀儿山段的测设和施工管理。以后又担负了邦达到同宜、安久拉到然乌、珀龙至色弄拉的路线测量。在这几段路线里，包括了著名的然乌沟石峡和珀龙老虎嘴两处艰险工程。我们穿着厚厚的帆布衣裤，也经不住岩石的磨损。尤其在森林区测量时，衣裤常被树枝所挂破。在粮食供应不上时，我们还曾捕鱼、采蘑菇当饭吃。

川藏公路测设任务完成后，我队和其他兄弟测量队一样成长起来，成为西南地区公路测设的骨干队伍。

重返西藏安家落户

川藏公路通车以后，我们又为改善提高川藏公路进行了一整

年的改善测设。1956年到1958年，我队转战在云贵高原和四川的大凉山区。1958年5月，我队奉调到西藏安家落户，全体同志极其兴奋地重返西藏高原。

到达格尔木，我队接到上级指示，参加日定公路的修建工程，支援登山队攀登珠穆朗玛峰。为了我国体育健儿攀登世界最高峰，为祖国争光，我们愉快地接受新任务，尽了最大的努力。我们还测设和修建了江孜至浪卡子、江孜至仁布、浪卡子至打隆和山南地区内的大量公路。

1960年至1962年整整两年间，我们奔驰在藏北高原上，为修建矿区公路进行测设、视察和指导施工等工作，走遍了唐古拉、安多、羌塘草原的广阔地带。在这一带勘察公路，是一场考验人们意志和毅力的战斗。藏北高原，平均海拔都在四、五千米以上，风沙特别大，气候寒冷干燥。我们每到初春出去，一直干到冬天；住在单帐篷里，半夜冷醒了再也难入睡；有时为了抢好天气，我们天不亮就出工，干到大风沙吹来时才收工回帐篷避风。有时整个帐篷里也被风吹得乌烟瘴气，我们就戴上眼镜口罩，防避风沙。藏北的扎西藏布江一带，初春风沙更大。往往一阵大风刮起满天沙尘，四、五米以外，什么也看不见。在风沙中，我们有时半途迷失方向，找不到回家的路，在旷野里团团打转，幸未发生严重事故。

1962年，我们光荣地接受了到边境地区去测量中尼公路日定段的任务，为中尼两国人民的友好往来作出了我们自己的贡献。通过这次勘测工作以后，我队的业务技术水平大大地提高了一步。

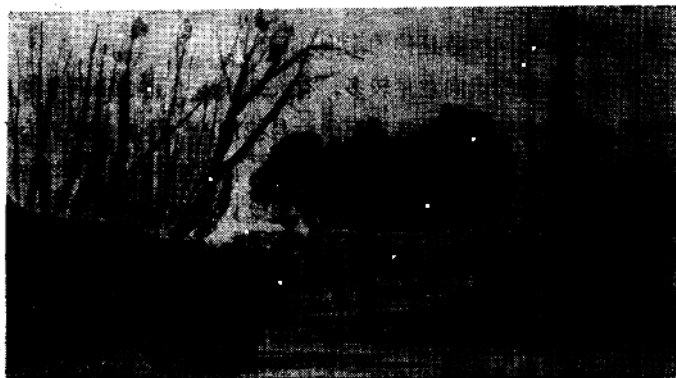
以苦为乐 继续奋战

十几年来，我们在党的领导下，在西藏高原经受了锻炼和考

验，使我们懂得了革命工作的意义。到最艰苦的地方去，以苦为乐，为祖国建设事业贡献出自己的一切，这就是我们最大的幸福。我们决心发扬过去艰苦奋斗的作风，继续奋战，为西藏的公路建设事业作出更多的贡献。

(执笔 刘汉生)

(据《公路》杂志1964年12期)



疏林佛塔

于月川 作

回忆川藏公路南线踏勘

杨宗辉

1952年7月，康藏公路第一工程局代局长严光洗派我随第一工程局技术负责人谢元模、陈培基、林楚育到昌都参加昌都修建会议。会议于8月份如期召开，由康藏公路修建司令部司令员陈明义、政委赖明德主持。参加会议的还有第二工程局局长郑俊杰、技术负责人蒋珏麟、杨达权等。中央交通部公路总局副局长王一帆、苏联专家别路·包罗多夫专程从北京赶来参加了会议。

会议讨论通过了《入藏公路工程设计补充规定》后，重点讨论了公路从昌都向拉萨延伸的走向问题。

当时对线路的走向意见较多，有大北线、小北线和南线等几个方案。“昌都会议”初步选定南线为昌拉段的线路。一般认为南线经过波密地区，气候温和，出产丰富，海拔低，雨量大，经济价值高，国防意义重大。在这以前曾派出踏勘队踏勘公路如何进入波密地区，但没有得到理想的线路。如由洛隆、硕督越硕板拉至倾多宗进入波密地区，但硕板拉海拔在5,000米以上，终年积雪，还有现代冰川，给修建、养护公路带来困难，不能常年通车。如何进入波密地区是当时争论的焦点。当时，公路已通车到同普，同普至昌都间已布满了施工队伍。昌都至拉萨的公路走向是急待解决的实际问题。会议决定再组织一批力量，对南线另一条线路，进行勘察，迅速提供资料，报上级审定。

1952年9月20日，南线踏勘队从昌都出发了。踏勘队由刘扬

勘工程师负责，技术干部有曾稚山、陈融、吕全礼和我共五人。刘扬勘工程师负责全面工作及定线，曾稚山负责估算土石方数量，陈融负责桥涵工程调查，吕全礼调查建筑材料及沿途经济情况，我担任测绘地形，以计步器及步勘计算里程，空盒气压计测高程，罗盘仪定方向，描绘二万分之一的平面图。由浪纳开始，经邦达、吞多、东坝，从叶作卡过怒江（有溜索渡）到瓦达，沿冷曲河上行，越安久拉（又名初次拉），经然乌，沿波斗藏布江下至松宗。勘察里程300余公里。踏勘队共16人组成，除技术干部5人外，还有电台通讯人员7人，机要人员1人，事务员、炊事员、翻译各1人。

飞渡怒江天险

我们到邦达后，经过调查了解从邦达翻越业拉山（海拔4,600米），经同宜沿溪下行可至怒江边。但在怒江边既无村庄，又无渡口，是无法过怒江的。只有东坝附近才有溜索渡。我们只好沿玉曲河下行至吞多，越德卡拉（与吞多高差214米）直下怒江边的东坝。东坝海拔2,800米，气候温和，雨量充沛，出产丰富；粮食出产有青稞、莜麦、玉米等；蔬菜有辣椒、白瓜、茄子、南瓜等；水果品种更多，除桃、李、杏、梨、石榴、核桃外，每家庭院绿荫的架子上，吊着一串一串红色的葡萄，又大又甜水又多；家畜是猪、牛、羊都有，每家都养鸡。真感到这里是鸡犬之声相闻，景色优美，俨然是高原上一座“世外桃源”了！

我们于10月3日到东坝，正值国庆节刚过，气候还很炎热，当地人民已经酿好了葡萄酒。我们向藏族群众宣传修建公路的意义，他们以好奇的心情听着介绍。根据传统的习惯，我们还向当地的头人献了哈达，送了茶叶、食盐。他们请踏勘队的同志喝了

又甜、又浓、芳香扑鼻的红葡萄酒。据他们说，人民解放军进军时的工作队来过这里，踏勘队是第二个工作队从这里经过。



过 溜 索

当天夜里下起雨来，溜索皮绳湿了，不滑，过渡困难。为了作好渡怒江的准备，我们在这里住了两夜。在这两天里同勤劳勇敢的东坝人民建立了深厚的感情。我们对他们送来的生活必需品，按政策公买公卖，雇用牛马付给运费，不支“乌拉”差役。藏族人民从内心里感激共产党民族平等和公买公卖的政策。10月5日天气晴朗，当地人民派出经验丰富的渡工送我们过江。我们沿怒江江边的崎岖小道，上行五公里到叶作卡溜索渡口。这个渡口两岸都是直立的石岩，石岩的顶部有一块不大的平台。据说五、六十年一遇的洪水可漫上这块台地。渡口很简单，一根有茶杯口粗的牛皮绳横跨两岸，长约百余米，两岸各有一简易的撑架，牛皮绳是埋在“地龙”里的。牛皮绳上有一套木质“溜壳子”，长约

30至40厘米。溜壳子顶面用牛皮绳吊着二根长约60厘米的木质十字架。溜壳子旁边还有二根牵引索，作为溜壳子到溜索中心或溜壳子空回时辅助牵引。行李、物资、人、畜都可以从这溜索上滑达对岸。渡江开始了，渡工们以熟练的技巧，在溜索上往来如飞。先把物资运到对岸，然后每次两个人坐在绑扎好的行李包上溜过去。每渡一次要花一分多钟时间，溜至中心用副绳牵引即达对岸。吕全礼患心脏病，见此情况不寒而慄，大家都叫他不要怕。我对他说：我们最后过去，你把眼睛闭上，我抱着你过去，只一分多钟嘛！渡江很顺利，只用了一个多钟头，全队都过了怒江。老吕过江后，全身乏力，我们扶他到住地休息了半天，才恢复他那爱说爱笑的开朗性格。

勘察冷曲河口

过怒江后，踏勘队向波密进发。由于河岸是悬岩峭壁，人行小路均越山而行。渡江后我们住在原西藏地方政府驿站。10月6日逆怒江而上，从人行小路绕行到四千余米高的山上，遥望对岸，数日前所经过之路仍历历在目。当天宿于怒江边上叫朴陇的小村庄上。次日越支部共拉至泽巴，10月8日翻二座山到达冷曲河岸的瓦达。在这一段勘察过程中，我们注意了由邦达越业拉下同宜至怒江的线路。线路下到怒江后，从何处过江？怎样进入波密地区？沿冷曲河走是理想的一条沿溪线。但冷曲河口在何处？怎样和怒江汇合的？路线是否走得通？这就是踏勘队当时要回答的问题。从瓦达沿冷曲河下行不远，行人就无法通过。据调查，要看清冷曲河与怒江汇合处，只有翻越瓦达对面的一座大山，然后下至怒江边。10月9日，刘扬勋、陈融、我和翻译康子成四人从瓦达出发，渡冷曲河，即开始爬山。行至山腰天气转暗，开始