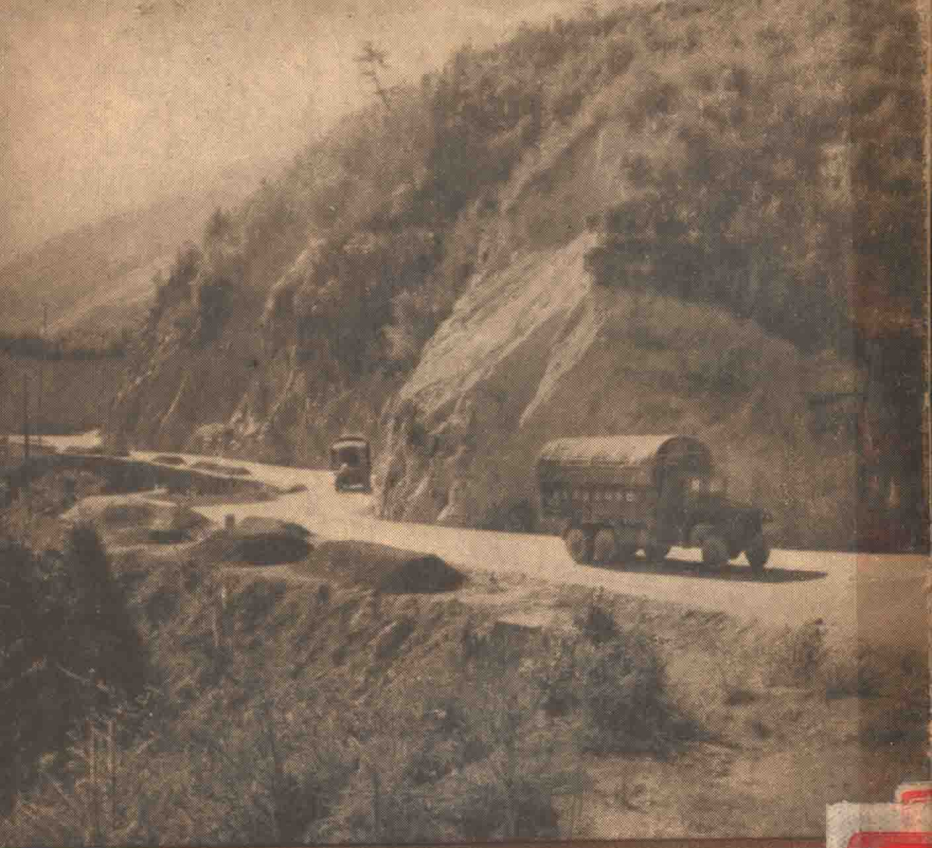
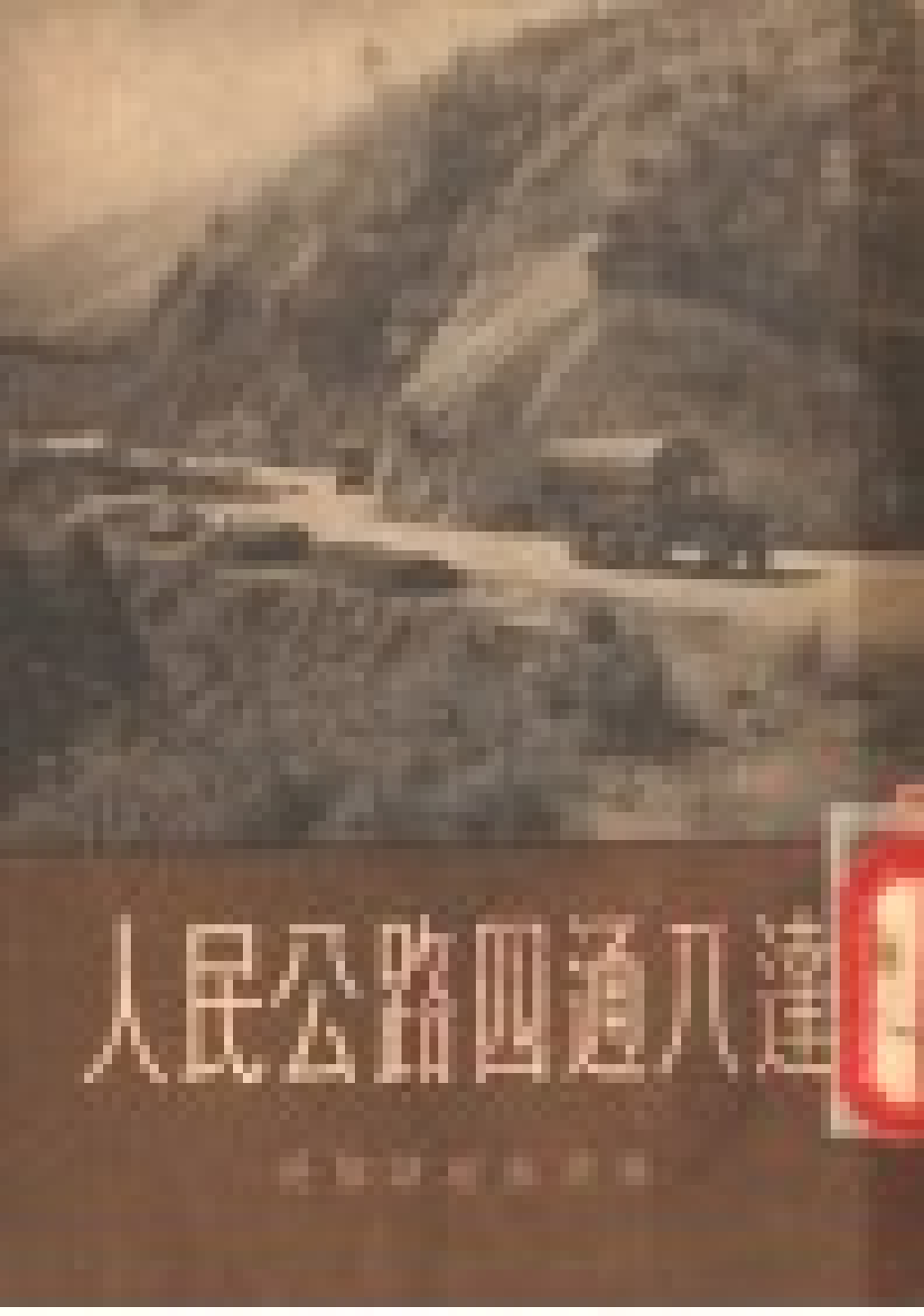




人民公路四通八達

通俗讀物出版社





人民公路四通八達

公路建設成就展

書號: 0209

人民公路四通八達

著 者: 陳 再 厲

出 版 者: 通 俗 讀 物 出 版 社

北京市書刊出版業營業許可證051號

(北京建國門外杜家樓15號)

印 刷 者: 外 文 印 刷 廠

(北京宣武門內抄手胡同9號)

發 行 者: 新 華 書 店

開本: 787X1092 1/32

印數: 1—13,000

字數: 14千字

1954年11月第一版

印張: 1 1/18

1954年11月第一次印刷

定價: 1,100元

目 錄

祖國的「微血管」	一
人民公路四通八達	三
「世界屋脊」上的第一條公路	八
蘇聯專家的幫助	一五
公路帶給人民的幸福	二〇
人民公路大家養護	二六
新中國的公路遠景	三三

祖國的「微血管」

我們的祖國是偉大而壯麗的：在廣闊無邊的大地上，奔跑着汽車、火車；在碧藍的天空中，飛翔着飛機；在汪洋大海裏和無數的江河上，航行着輪船、帆船。

就是這些陸上、天上、水上的交通運輸工具，把千萬旅客從東北送到西南，從內地送到邊疆，把他們送到各個工作崗位上，並使他們享受自由舒適的旅行生活。

就是這些交通運輸工具，把城市的工業品運到農村，把農村的農產品和工業原料運到城市，使城鄉物資交流，加強了工農業的聯系，鞏固了工農聯盟，促進了國民經濟的發展。

也就是這些交通運輸工具，支援着守衛在國防前綫的人民軍隊，使我們祖國的每一方土地，每一塊天空，每一條江河，每一個領海，都不讓敵人來侵犯。

列寧同志說，運輸業是密切聯結工農業的「物質支柱」。斯大林同志也說過，運輸業不但對國民經濟有重大意義，對國防也有重大意義。

公路，是交通運輸業的一個主要部分。公路不但可以通到鄉村、山區的偏僻地方，還可以把火車、飛機、輪船、帆船等各種運輸工具聯結起來，輔助它們運輸的不足。

如果把鐵路比做大江，那麼公路就好比許多小河，要是沒有許多小河流到大江，大江也就不能存在。如果把鐵路比做人身上的大動脈，那麼公路就好比人身上的微血管；微血管把新鮮血液輸送到全身，公路把各種有用的物資，輸送到全國各地。

我們的祖國，是僅次於蘇聯的世界大國之一，人口有六億零一百多萬，

土地面積將近一千萬平方公里。而舊中國的公路，到一九四六年，通車里程不過只有七萬二千一百餘公里。解放戰爭中，由於蔣匪幫的破壞，到全國解放前，能通車的公路僅有三萬多公里。

解放了的新中國，爲了繁榮經濟，鞏固國防，促進城鄉物資交流，加強工業與農業的聯系，團結各兄弟民族，改善全體勞動人民的生活，不但需要修建鐵路，發展海運、河運、空運，也要大量修建公路，發展公路運輸。

人民公路四通八達

解放了的新中國，在共產黨和毛主席的正確領導下，一切都是突飛猛進，一日千里。公路的恢復和新建，也在飛躍發展，短短幾年內就超過解放前的里程了。

在解放戰爭中，解放了的人民，知道公路對支援前綫運輸和促進物資交

流的重要，所以不顧寒暑，不避艱險，奮勇搶修公路。解放軍打到哪裏，公路就修到哪裏，迅速地完成了運輸任務，保證了解放大軍的勝利前進。在一九四九年年底，公路通車的里程就已經有七萬五千公里，也就是說，人民一面作戰，一面修路，很短的時間內，就把蔣匪幫所破壞的公路全部恢復了。

一九五〇年開始，中央人民政府根據國民經濟恢復時期的需要，有計劃地指導各地修建公路。因此，公路的通車里程一年年增加起來：

一九五〇年底，通車里程爲十萬零四千一百餘公里；

一九五一年底，通車里程爲十一萬一千六百餘公里；

一九五二年底，通車里程爲十二萬九千六百餘公里；

一九五三年底，通車里程爲十三萬八千五百餘公里。

這些數字說明：解放後，公路迅速地在全國增長着，將來一定會像蜘蛛網一樣，四通八達。

公路運輸，主要的是汽車運輸，其次是膠輪馬車和鐵輪大車的運輸。別

的不說，只拿汽車運輸來看，一九五三年國營汽車數目比一九五〇年增加了百分之一百一十五；運輸量比一九五〇年增加了百分之三百五十六。很明顯，公路對於促進城鄉物資交流，繁榮國民經濟，是起了很大作用的。

公路恢復和新建的工作量，是很驚人的。從一九五〇年到一九五二年三年內，單是中央投資部分所完成的土方和石方，只路基一項，就有四千八百餘萬立方公尺。如果把這些土方和石方築成一公尺高、一公尺寬的牆，可以環繞地球三圈；完成的橋梁共五萬六千餘公尺，按長度計算，等於在南京和鎮江之間搭起了一座天橋。如果加上地方投資所做的工程量，數目就更大了。

新中國公路的另一個特點，就是在新建的公路中，有百分之八十是在少數民族居住的山區和邊遠的地區。

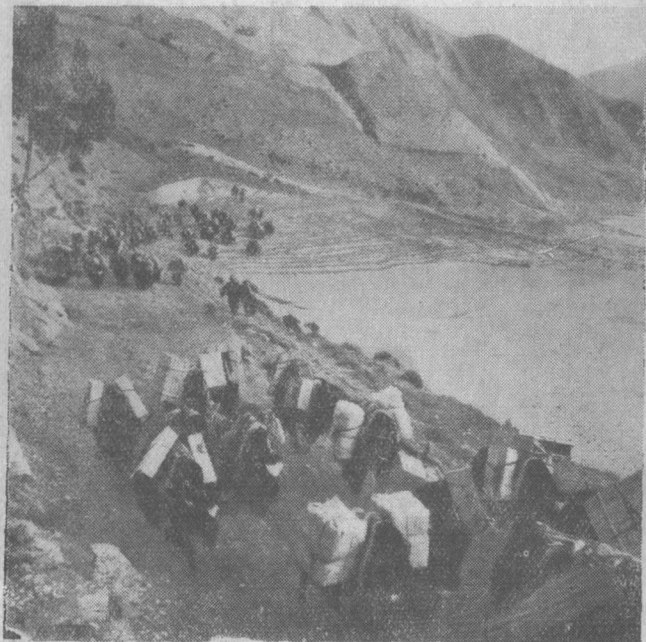
西南幾條有名的公路——康藏公路（西康到西藏）、成阿公路（成都到阿壩）、昆洛公路（昆明到打洛），和雲南、貴州等省的很多公路，都是在少數

民族地區修建的。湖南省西部的苗族自治區，廣西省西部的僮族自治區，幾年來都修建了公路，把這些地區的交通和湖南、廣西等省境內的鐵路聯結起來。江西省的東北部和河南省的大別山區等革命老根據地，也修建了不少公路，和浙贛、京漢、隴海等鐵路相聯結。內蒙古自治區四年來整修和新建的公路，大多是溝通草原、農村和城市的主要路線，到一九五三年底，通車里程已有一萬餘公里，比解放時大約增加了六倍。其他像東北、華東、海南島等地區，在邊區、山地也都修了不少公路。因此，新中國的公路不但是四通八達，而且把邊區、山地和內地各族人民聯結起來了。

戰鬥在各地公路修建中的軍工、民工、技術人員們，不但用忘我精神和堅強意志，克服困難，完成任務，而且積極學習蘇聯先進經驗，改進了築路技術，使新中國的公路提高了質量，改變了面貌。

一般的農民，幾年來也同樣積極地參加了築路工作。廣東省人民政府在一九五〇年號召農民參加整修公路，當時曾經有數十萬人自動報名，熱烈地

展開了全省公路的普修。河北省在解放後的三年裏，也有幾百萬農民響應政府的號召，利用農閒時期，整修了兩千多公里的公路。康藏高原上的藏族人民，組織了上萬頭牦牛，把築路的物資運到各工地去，並且組成了「藏族民工大隊」，動員成千成萬的人民參加了築路工作。貴州省僅惠羅（惠水到羅甸）、威水（威寧到



藏族人民的牦牛運輸隊

水城)、錦榕(錦屏到榕江)等公路的統計,在修築公路中,苗、彝、回和佈依等族農民,共計作了一百一十四萬多個工。青藏公路附近的藏民,自動地給築路的職工收集牦牛糞作燃料;修黃木大橋時,人們每天早上從二十里以外的地方,揀來新鮮的牛奶和酥油,給工人們吃。

這些生動的事例,表明了各族勞動人民作了國家的主人以後,他們是多麼團結友愛、積極支援國家的建設啊!

「世界屋脊」上的第一條公路

我國西南部的「康藏高原」,是亞洲最高的地方,也是世界上最大的一個高原。所以人們稱它做「世界的屋脊」。

高原的四周,山嶺環繞,最高的喜馬拉雅山上的珠穆朗瑪峯,有八千九百公尺高,是世界第一高峯。

許多世紀以來，康藏高原上沒有公路。居住在高原上的人們，往來和運輸都是靠着古老的「驛道」，靠着行動緩慢的牦牛。從四川的成都到西藏的拉薩，有二千六百七十多公里的路程，來回一次，就要化上一年的時間，可見交通運輸的困難了。

一九五一年五月，西藏和平解放以後，中央人民政府爲了改善康藏地區的交通運輸，幫助藏族人民建立幸福的生活，就動員大批軍工、民工，在地方黨、政機關的領導和支援下，開始修築起第一條公路——康藏公路。

這條公路，東邊自西康省的馬尼根果起，和川康青公路相連，往西經過昌都、松宗、太昭等重要城市，直通到西藏首府——拉薩，全長一千六百六十一公里。

這是世界上最艱鉅的築路工程。

康藏公路所經過的地區，中間有十幾座大山，大都在拔海四千公尺以上。像雀兒山，是拔海五千零五十公尺；育吉拉山，是拔海四千九百五十公

尺；達馬拉山，是拔海四千八百一十公尺；叢拉山，是拔海四千七百四十公尺；二郎山，是拔海三千一百公尺。在這些山上，有的是積雪半年以上，有的甚至終年積雪不化，地面上蓋着一公尺到三、四公尺深的白雪，地下凝結着一公尺多厚的凍土。高原上的氣候十分寒冷，空氣非常稀薄，狂風捲着雪團和冰雹，不時打擊着人們。山區人民有着這樣幾句流行話：「正二三，雪封山；四五六，泥沒足；七八九，正好走；十冬臘，皮開拆。」由此可見，交通運輸和修路工程的困難了。

可是，我們的築路英雄們，用開天闢地的精神，日夜不停地和困難搏鬥，風雪嚴寒，堅石凍土，高山險谷，懸崖絕壁，種種困難都擋不住他們的前進。

在勘测路綫的時候，因為缺少調查資料，勘测人員必須親自走過每一個山頭，每一條道路，去作實地勘测，才能查明具體情況。

在拔海四千七百公尺的一個大草原上，空氣少得連煮飯都很困難，勘测

人員就忍受着空氣稀薄所引起的頭痛，一連七天把它測完。

在一個三十多里寬、四百公尺高的懸崖上，那裏根本沒有道路，只有一些剛好能踏上一個腳尖的石凹，而崖下却是洶湧的江水，勘測人員也一步步地爬過去，把測量工作做好了。

在離昌都一百多里地方的一個峽谷，那裏的情況連當地的藏民都不知道，工程師們帶着糌粑和餅子，奮勇地沿着河水走進峽谷去勘測。人們爲他們耽心，但是他們說：「不親眼看一看，怎麼能勘測出一條好路綫來呢？」

此外，我們英雄的英雄築路先遣部隊——勘測人員，爲了進行勘測工作，還滑過怒江上的溜索（橫在江上的竹繩），翻過冰雪覆蓋的大山，用牦牛開路，甚至用雙手爬行，以堅強的意志和對祖國的高度責任感，完成了光榮的任務。

開山築路的工程，更爲艱苦，可是參加築路的英雄們——軍工、民工、

技術人員和管理人員，人人都立下了「一定要把公路修到西藏」的決心。沿路人烟稀少，沒有房屋可住，他們就在雪地上搭起帳篷、鋪上樹枝休息；有時風雪把帳篷壓倒或颳跑，人們還要在半夜三更裏起來，在雪地上奔跑着去追趕帳篷。糧食供應困難的時候，他們就爬過高山，自己去揹糧食；山上沒有水煮飯，他們就化雪煮飯。有時雖然吃稀飯，吃野菜，吃糲粑糊糊，人們仍然堅持工作。在零下二、三十度的寒天裏，人們的手上凍裂了口，鮮血直流，但他們仍舊不歇工。懸崖絕壁沒有下腳的地方，他們就搭起架子，或用繩子拴住自己的腰，懸在半空中



正在怒江邊上開山築路的軍工



運輸汽車穿過拔海五千多公尺的雀兒山

進行打眼爆炸。在最緊張的時候，整個山頭的爆炸聲，震得山鳴谷應，好像進行着激烈的砲戰一樣。

在拔海五千多公尺的雀兒山上，凍土非常堅硬，你用新式的工具來挖，有時只能劃出一個印；你用炸藥來炸，也炸不了多大的窟窿。築路的英雄

們，爲了征服凍土，採取了「火攻」的辦法，把路面一層一層的燒化，然後一層一層的挖。山上沒有柴，他們就跑到幾十里以外去砍柴，揀回來再燒再挖。就這樣，終於翻過二十多公里的雀兒山山頂，把公路修通了。

康藏公路的築路工程