



8070

跨越「世界屋脊」的 康藏、青藏公路

人民交通出版社

04561

353
8070

跨越「世界屋脊」的
康藏、青藏公路

人民交通出版社

本書共分六部分。前三部分輯錄了「慶祝康藏、青藏公路通車典禮大會」的有關文件、賀電、有關部門首長的談話，以及參加築路的工作人員對築路工作情況的回憶與敘述。第四部分是通訊，在這些通訊中，真實而生動地說明了這兩個艱巨工程是怎樣完成的以及它們的完成對青、康、藏等廣大地區的重大意義。第五部分是幾個勞動模範的事績，第六部分介紹了西藏地區的情況。書中附有很多圖片。

康藏和青藏這兩條公路的修建，是我國交通建設上的一件大事，本書就是這一件大事的記錄。

書號：1081-京

跨越「世界屋脊」的康藏、青藏公路

人民交通出版社編輯
出版

(北京安定門外和平里)

新華書店發行

機械工業出版社印刷廠印刷

1955年9月北京第一版 1955年9月北京第一次印刷

開本：43"×31" $\frac{1}{32}$ 印張：3 $\frac{9}{16}$ 張，插頁3頁

全書100,000字 印數：1~1500冊

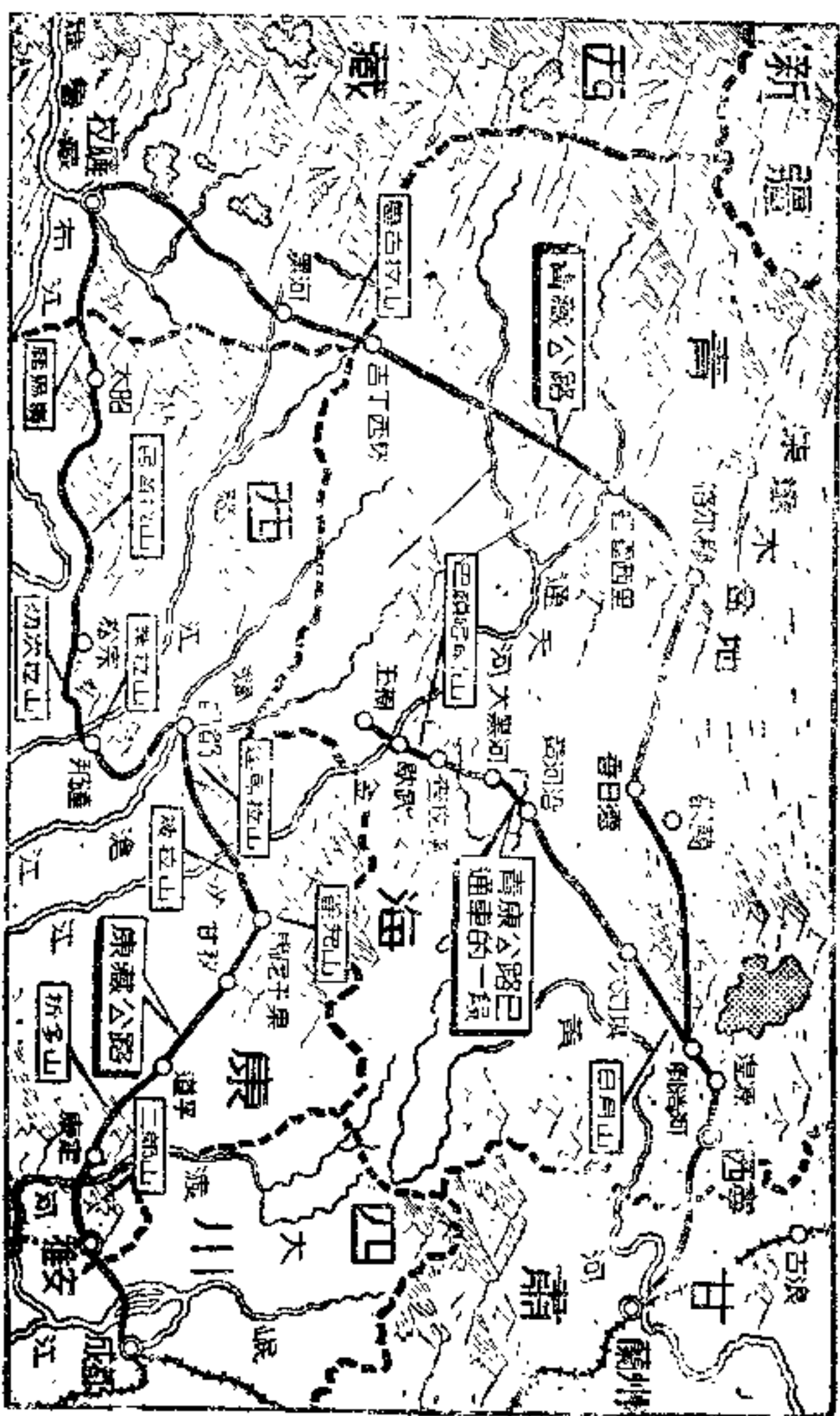
定價(7)：0.48元

(北京市書刊出版業營業許可證出字第〇〇六號)

为了祖国运动各兄弟
民族，不怕困难，努
力筑路！
毛泽东

軍民一心戰勝天
險克阻國難打通
康藏主通為先
我輩同國防繁
榮任所的光荣
任務而奮鬥

！
朱希



康藏、青藏公路路線略圖



築路戰士們在怒江兩岸的懸崖陡壁上闢山開路。



康藏公路經過許多流沙地區。圖為在流沙地區築路情形。



鋼索吊橋。
康藏公路通過著名的大渡河，築路英雄們在河上架起了鋼索吊橋。

（照片均新華社攝）

築路員工。

藏民組織牦牛運輸隊，運送物資支援



援築路。

藏民用牛皮條做的網套裝運成袋麵粉，支



築路工人利用康藏高原上豐富的林木，架設橋樑，節約了大量鋼鐵。

（照片均新華社攝）



由幾百輛汽車組成的汽車隊正通過達
拉山，向拉薩進發。



達拉山。築路戰士們揮舞着紅旗與工具迎接開
到山頂的第一批汽車。



康藏公路東西兩段築路大軍勝利會合
在巴河橋畔。

(照片均新華社攝)



雅安市各族各界人民兩萬餘人，在一九五四年十二月二十五日集會慶祝康藏公路正式通車。圖為西康省人民政府主席廖志高剪綵。



從康藏、青藏公路駛來的汽車，在拉薩布達拉宮前會合。



拉薩布達拉宮前的汽車羣。

(照片均新華社攝)



康藏公路經過的偏僻山區已開始改變了舊日的面貌。圖為在安壩荒涼的山坡上蓋起的新房屋。



這是建在雀兒山下一新路邊上的新式樓房。



康藏公路兩旁，已出現了許多新的城鎮。一九五四年夏天札木還是一片空曠草地，現在已成為一個新興市鎮。

（照片均新華社攝）



康藏公路通車後，國營貿易公司以大批物資供應藏族人民的需要。圖為藏民在選購布疋。



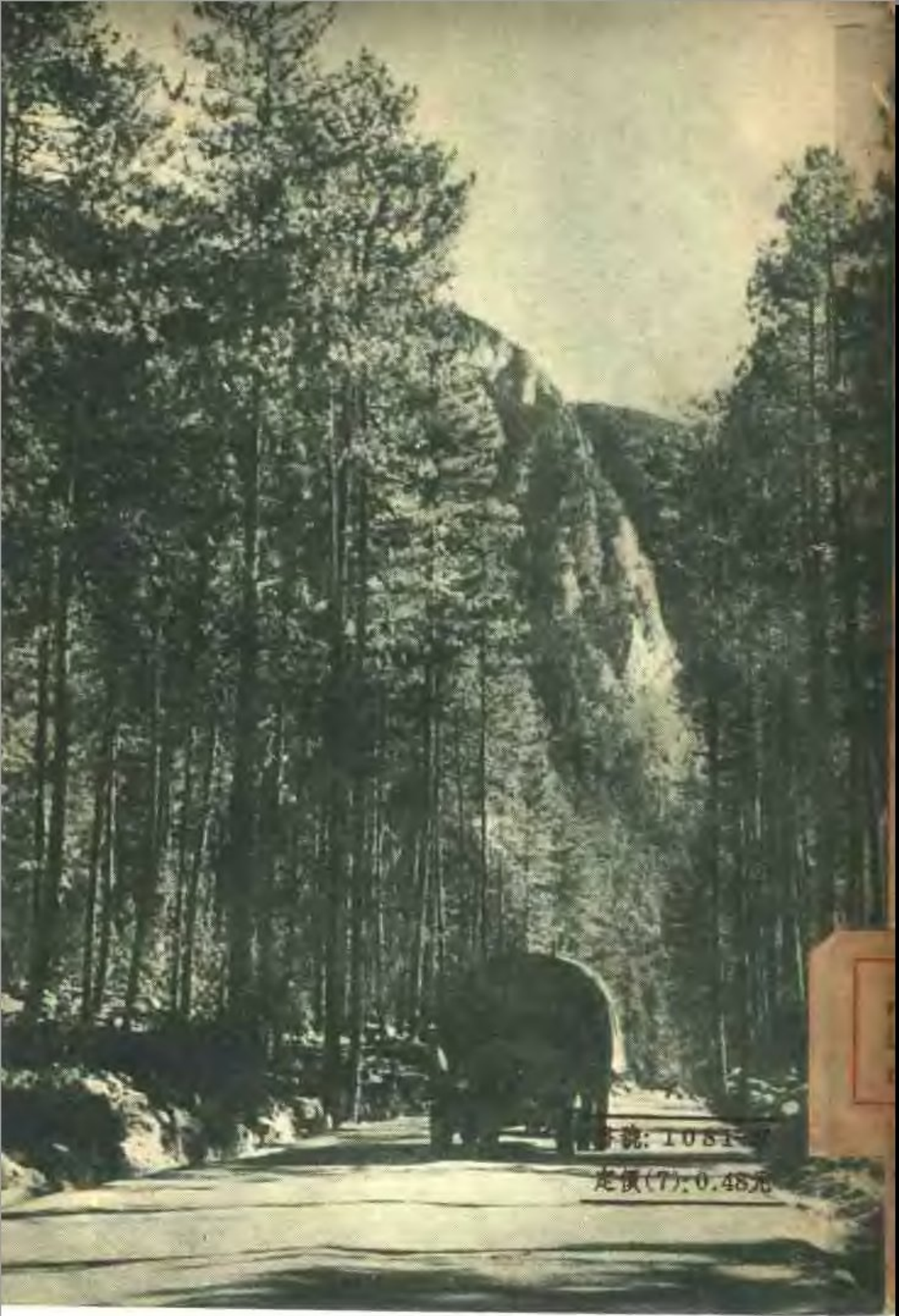
康藏公路通車後，沿綫貿易活躍起來。圖為藏族商人在公路綫上搭起帳篷進行交易。



康藏公路通車後，有些地區已開始辦理客貨運輸。圖為甘孜車站一瞥。

（照片均新華社攝）





图号: 1081-3

定价(7): 0.48元

目 錄

毛主席和朱德司令於一九五二年給康藏公路康定至昌都段築路部隊 和民工的題詞	
康藏、青藏公路路線略圖	
圖片(六面)	
拉薩、雅安、西寧分別舉行大會慶祝康藏、青藏公路通車	1
毛主席授予康藏、青藏兩公路築路人員錦旗	3
拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會給毛澤東主席的致 敬電	4
拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會給全體築路人員的 慰問信	5
政協第二屆全國委員會第一次會議給築路人員的賀電	7
全國人民代表大會民族委員會給築路人員的賀電	7
交通部和交通部政治部給築路人員的賀電	8
民族事務委員會給築路人員的賀電	9
達賴喇嘛給築路人員的賀電	9
班禪額爾德尼給築路人員的賀電	10
在「世界屋脊」上創造幸福生活——人民日報社論	11
幫助藏族人民長期建設西藏——中華人民共和國國務院副總理 賀龍	14
慶賀康藏和青藏兩條公路全線通車——中華人民共和國交通部部長 章伯鈞	16
慶賀康藏公路和青藏公路全線通車——中華人民共和國交通部副部 長潘琪	17

在勝利的基礎上繼續前進——中國人民解放軍西藏軍區司令員 張國華·····	20
祝賀康藏、青藏兩公路通車——全國人民代表大會常務委員會副委 員長達賴喇嘛·丹增嘉措·····	22
藏族人民的又一大喜事——全國人民代表大會常務委員會常務委員 班禪額爾德尼·却吉堅贊·····	23
從青藏公路展望青藏高原——青海省人民政府副主席喜饒嘉錯·····	25
修通康藏、青藏公路幫助藏族人民建設幸福生活——中國公路運輸 工會全國委員會主席安力夫·····	26
在中國共產黨領導下，全體築路人員完成了修築康藏公路的任務 ——交通部西南公路工程局局長兼康藏公路修建司令部政治委員 穰明德·····	30
我們把青藏公路修到了拉薩——青藏公路築路工程總隊政治委員 慕生忠·····	34
開闢一條通過「世界屋脊」的公路——西南公路工程局第二施工局總 工程師李昌源、工程師甘城道·····	36
配康藏公路的勘測工作——西南公路工程局設計局通訊組·····	40
兩千公里的補給線——西南公路工程局第二施工局供應科副科長 楊朋、供應總站副站長高春興·····	43
感謝全國人民的關懷——西南公路工程局第二施工局副局長 孫楷堂·····	46
感謝蘇聯專家對康藏公路的幫助——周濟光·····	48
建設新西藏的兩條大動脈——康藏、青藏公路·····	51
在怒江激流上·····	54
跨過千山萬水，把幸福帶給西藏人民·····	60
幸福的日子·····	62
修築康藏公路的藏族民工·····	64
康藏公路的機械築路大隊·····	68

在祖國的江河源流上·····	71
高原上的青藏公路·····	73
千年石峽今日開·····	75
英雄戰勝了「冰橋」·····	77
「草原之家」——青藏公路線上的驛站·····	78
從西寧到拉薩·····	79
拉薩風光·····	81
西康藏族自治州的變化·····	81
爲康藏公路流盡最後一滴血的張福林——魏珉·····	86
難忘的五個年頭——西南公路工程局第二施工局施工支隊一等勞動 模範鍾海清·····	89
我在康藏公路上受到的教育——西南公路工程局第二施工局汽車大 隊特等模範路超·····	90
爲建設新西藏奮鬥——中國人民解放軍某師青年英雄楊茂武·····	91
艱苦、頑強、光榮——西南公路工程局第二施工局一等勞動模範 劉全文·····	93
我們爲築路員工的健康而服務——華東醫療隊模範護士嚴承珍·····	95
富饒美麗的祖國西藏高原·····	98
西藏交通概況介紹·····	101

封面：從青藏公路開到拉薩布達拉宮前的汽車隊受當地人民
熱烈歡迎。

封底：康藏公路通過高原上很多森林地帶。圖爲汽車正穿越森
林前進。

（照片均由新華社攝）

拉薩、雅安、西寧分別舉行大會 慶祝康藏、青藏公路通車

康藏、青藏公路在一九五四年十二月二十五日正式通車。西藏拉薩、西康雅安、青海西寧各界各族人民，在這一天舉行了盛大集會，熱烈慶祝通車。中華人民共和國毛澤東主席特為康藏、青藏公路全線通車題詞：「慶賀康藏、青藏兩公路的通車，鞏固各族人民的團結，建設祖國！」三地的大會都打電報給毛主席致敬。在慶祝聲中，滿載物資的汽車分別從雅安和西寧駛往拉薩。

這一天，拉薩布達拉宮前新建的人民廣場，裝飾得五彩繽紛，四周掛着慶祝康藏、青藏公路全線通車的巨幅標語。三萬多人參加了在這裏舉行的大會。當從康藏、青藏公路開來的滿載着築路的功臣、模範和戰士、工人、民工的三百五十多輛汽車在布達拉宮前會合時，廣場上響起了暴風雨般的鼓掌聲和歡呼聲。康藏公路修建司令部司令員陳明義、政治委員穰明德和青藏公路築路總隊政治委員慕生忠互相熱烈握手，並向歡迎羣衆招手致意。下午一時，慶祝大會在軍樂和禮炮聲中開始。全體肅立，向在修築康藏、青藏公路中光榮犧牲的烈士表示沉痛的哀悼。中國人民解放軍西藏軍區政治委員譚冠三將軍致開幕詞。他祝賀康藏、青藏公路同時通車拉薩，向直接參加築路的指揮員、戰鬥員、政治工作人員、後勤工作人員、工人、民工和工程技術人員致謝，向支援西藏建設的祖國人民特別是西南、西北的各族人民致謝。他說：讓我們更緊密地團結在中華人民共和國政府、中國共產黨和毛主席的周圍，繼續努力，為建設人民的新西藏而奮鬥，以我們的實際行動來支援解放台灣的偉大鬥爭。大會收到了全國人民代表大會民族委員會和中華人民共和國民族事務委員會所贈的錦旗。收到了全國各地發來的賀電。接着，達賴喇嘛和班禪額爾德尼的代表、西藏地方政府和班禪堪布會議廳委員會的代表、拉薩哲蚌、色拉、噶丹三大寺和

日喀則札什倫布寺的代表，西藏各地的觀禮代表和拉薩市各羣衆團體代表，分別向大會，向領導築路的負責人員和功臣模範獻花、獻禮、獻哈達。會場上一直響着持續的掌聲和歡呼聲。在會上講話的還有：中華人民共和國交通部公路總局副局長王一帆，中國人民解放軍西南軍區慰問進藏部隊慰問團團長胥光義和中國人民解放軍西藏軍區司令員張國華。西藏地方政府代表噶倫朵噶·彭錯饒傑，班禪堪布會議廳委員會代表台吉德來熱登，昌都地區觀禮代表丹嘉和拉薩市羣衆團體代表夏札·甘登班覺在會上講話，他們一致興奮地說，康藏、青藏公路同時通車拉薩，這是全國人民的大喜事，也是我們西藏人民的大喜事。今後西藏的各項建設事業，將會得到祖國內地和各兄弟民族的更多幫助。他們代表西藏地方政府、班禪堪布會議廳委員會和西藏人民，感謝中華人民共和國政府、中國共產黨和毛主席對西藏人民的深切關懷，感謝人民解放軍築路部隊和全體築路員工對西藏人民的真誠幫助。朵噶·彭錯饒傑特別指出：「由於康藏、青藏公路的通車，將促進祖國各兄弟民族經濟、文化的發展，特別是促進西藏建設事業的發展，使歷史上由於外國帝國主義的侵略壓迫和國內反動統治者的歧視壓榨所造成的落後狀態逐步消除，並隨着政治、經濟、文化的發展，使人民生活逐步得到改善，顯而易見，這是符合於西藏人民利益的。」他最後說：「正如達賴喇嘛所說的，毛主席的光輝永遠照耀着西藏，我們將在毛主席的光輝的政策之下，在中央人民政府的領導下團結一致，共同努力，沿着幸福的道路前進！」西藏地方政府代理噶倫、噶章·洛桑仁增在大會上說：「這兩條公路不但各有二千多公里長，而且有很多的懸崖、險道和大河，當我以前看到這些地方的時候，簡直無法相信它能開成公路通行汽車；但是在中國共產黨和毛主席的領導下，爲了幫助少數民族，築路工作人員們的積極努力，終於完成了這個意義重大的公路。」他又說：「這兩條公路的通車，好像打開了許多寶庫，它能給西藏僧俗人民帶來幸福生活。這些好處，主要是由於中國共產黨和毛主席的領導，和負責修築公路的首長、解放軍築路部隊以及所有工作人員努力的結果；同時也是達賴喇嘛、班禪額爾德尼和各地人民大力支援的結果；這樣的恩惠，我們衷心表示感謝。」班禪堪布會議廳代表台吉·德來熱布旦說：「我們不僅是熱烈慶祝這兩條公路的通車，我們還必須愛護這兩條給西藏人民帶來幸

福的公路，要像愛護自己生命一樣的愛護它。要隨時保護公路上的橋梁等一切設備，防止帝國主義分子的任何破壞。

這一天，雅安市的主要街道上，佈滿了紅旗和彩坊，像過節日一樣熱鬧。

各縣各界人民兩萬多人參加了慶祝康藏公路正式通車的大會。西康省人民政府主席廖志高在開會大會上向修築康藏公路的全體職工授旗。錦旗上印有各族人民偉大領袖毛主席的題詞。通車典禮的剪綵儀式，於十二時在康城、川康、康滇三條公路交叉處的雅安車站旁邊舉行。康藏公路里程碑上醒目的距離拉薩二二五九公里幾個大字，吸引着千萬羣衆。西康省人民政府主席廖志高在鼓掌聲和音樂聲中，剪落綵網。一百四十輛滿載茶葉和百貨的汽車立刻鳴笛，在鞭炮聲、鼓掌聲和鮮花飛舞中，緩緩地向前進往康藏高原腹地。

這一天，青海省各界人民一萬多人參加了西寧市的青藏公路通車典禮大會，會上，中共青海省委員會第一書記高峯，授給築路部隊和職工以毛主席題字的錦旗一面，全場響起了熱烈的掌聲。中共青海省委員會第二書記孫作賓，青海省人民政府副主席馬輔臣（回族），中國人民解放軍青海軍區副司令員李德和和包括藏族、蒙族、土族、撒拉族、哈薩克族等各族各界代表在會上講了話，他們都熱烈慶賀青藏公路的勝利通車。接着，舉行了通車剪綵儀式。中共青海省委員會第二書記孫作賓剪綵後，掛有毛主席巨幅題詞的綵車和裝載大米、麵粉、汽油等物資的三十輛汽車，在鑼鼓、鞭炮和歡呼聲中緩緩開出西門，在青藏公路上向著拉薩前進。汽車通過街道時，市民夾道歡呼，並向司機拋撒紙花致敬。

毛主席授予康藏、青藏兩公路 築路人員錦旗

授旗典禮大會在拉薩布達拉宮前人民廣場上隆重舉行

中華人民共和國毛澤東主席授予康藏、青藏兩條公路築路人員錦旗，

授旗典禮大會於一九五五年二月二日上午在拉薩布達拉宮前人民廣場上隆重舉行。錦旗上是毛主席爲康藏、青藏兩公路通車的題詞：「慶賀康藏、青藏兩公路的通車，鞏固各民族人民的團結，建設祖國！」

參加大會的有：西藏軍區司令員張國華、政治委員譚冠三、西康省人民委員會慰問康藏、青藏公路築路人員代表阿旺嘉錯、西藏地方政府築路委員會代理主任桑頗、前康藏公路西段築路副指揮長籐巴、西藏地方政府官員、西藏軍區駐拉薩部隊和機關工作人員、修築康藏、青藏公路的職工等共三千多人。

張國華將軍代表毛主席授錦旗。康藏公路修建司令部司令員陳明義代表全體築路人員接受了錦旗。這時樂隊齊奏，全場鼓掌歡呼：「感謝偉大領袖毛主席的關懷！」「祝毛主席身體健康！」

陳明義在會上致詞，他說：我們衷心感激偉大領袖毛主席的關懷，西藏軍區全體指戰員和全體築路職工，要切實遵循毛主席的指示，和藏族人民團結一起，努力建設祖國邊疆，並繼續做好康藏、青藏公路的改善和養護工作。

會上，西康省人民委員會慰問代表阿旺嘉錯向康藏、青藏公路築路人員進行慰問，並向西藏軍區和康藏、青藏公路築路領導機關贈旗。

（據新華社消息）

拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會

給毛澤東主席的致敬電

親愛的毛主席：

我們以極端興奮的心情，向您——我們親愛的領袖報告喜訊：康藏、青藏兩條公路在今天同時全線通車了。在祖國的邊城——拉薩，我們正進行着熱烈的、隆重的慶祝大會，在歡騰鼓舞之際，我們首先向您——我們親愛的領袖致以崇高的敬禮。

幾年來，在中央人民政府和您的巨大關懷和領導下，在全國人民的熱情支援下，漢、藏民族緊密地團結起來，軍工、技工、民工緊密地團結起來，

上下一致，同心合力，戰勝了重重困難，修通了通向邊疆的交通動脈——康藏公路和青藏公路。它將溝通西藏和內地的聯系，使發展西藏民族的經濟、文化事業獲得重要的有利條件，從而對祖國的社會主義建設也增加了力量。這兩條公路的修築體現了中央人民政府和毛主席對西藏民族和西藏地區的巨大關懷，表現了我國各族人民特別是漢、藏民族的友愛團結互助精神，並進一步加強了西藏民族及西康、青海、西藏地區各民族的團結。因此，作為對這一偉大社會主義建設工程的直接或間接的參加者，我們都感到無比的光榮和歡欣。

我們也清楚的知道：取得這一勝利的根本原因，是由於中央人民政府、毛主席的親切關懷和英明領導，由於全國人民和藏族人民的支援，由於全力參加築路工程的全體人員的集體努力，我們在漫長的施工歲月裏，在整個取得勝利的過程中，我們體會到了兩個最珍貴的道理：我們想贏得任何一個勝利，就必須依靠中央人民政府、毛主席及黨的領導和人民的支援，第二是依靠緊密的團結。

親愛的毛主席，在這些歡樂的日子裏，我們更清楚的知道：祖國偉大的社會主義建設事業還非常艱巨，西藏地區的建設事業也只能算是個開始。我們一定要在共產黨、在您和中華人民共和國國務院的領導下，在全國人民的支援下，在現有勝利的基礎上更加緊密地團結起來，再接再厲，為把西藏建設得繁榮幸福而奮鬥不懈！

我們偉大的祖國萬歲！

中國各族人民的偉大領袖毛主席萬歲！

中國各兄弟民族大團結萬歲！

拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會

一九五四年十二月二十五日

拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會

給全體築路人員的慰問信

修築康藏公路和青藏公路的中國人民解放軍全體指戰員、全體職工、民工

和參加支援運輸工作的西藏同胞們：

康藏、青藏兩條公路今天同時通車拉薩了。我們西藏人民世代代夢想着的一件大喜事，今天在偉大的中國共產黨、毛主席的英明領導下實現了。

在我們以無比愉快的心情慶祝這兩條公路通車拉薩的時候，我們清楚地看到了西藏人民幸福的前景；我們也深深知道，這兩條公路，不僅是一般的公路，而是我們西藏民族走向繁榮幸福的大道。在今後無數年代中，苦難和落後將永遠不再伴隨着我們的生活，因此我們也深深感到共產黨、毛主席是我們照路的明燈，在友好合作的溫暖的祖國大家庭中，是我們少數民族發展進步的可靠保證。

我們也清楚地看到，這兩條道路，是千千萬萬人的血汗的結晶，是各族人民親密團結的成果。在近五年的修築過程中，你們在崇山峻嶺中，在懸崖峭壁上，在湍急的河流裏，在荒無人烟的遼闊草原上，在冰天雪地的雪山上，忍受着寒冷、冒着生命危險，日日夜夜地和冰川、流沙、陷地、岩石搏鬥，世界有名的高山大河，都一一被你們勞動的雙手和頑強的意志戰勝了。你們為祖國為西藏人民立下了不朽的功勞，創造了世界公路修築史上前所未有的奇蹟，你們的光榮不僅將流傳在我們西藏人民永恆的記憶裏，也將為全國人民所讚揚稱頌！

在慶祝公路通車拉薩的今天，我們願向全國人民表示：在偉大的中國共產黨、中國人民偉大的領袖毛主席和中華人民共和國國務院的領導下，更加加強和鞏固民族之間以及民族內部的團結，一致為建設我們偉大的祖國和繁榮幸福的新西藏而努力奮鬥！

謹向你們致以親切的慰問和崇高的敬意！

在修築公路中光榮犧牲的烈士們永垂不朽！

拉薩各界慶祝康藏、青藏公路全線通車典禮大會

一九五四年十二月二十五日

政協第二屆全國委員會第一次會議 給築路人員的賀電

西藏軍區、西康省人民政府、青海省人民政府轉

修築康藏、青藏公路的全體人民解放軍、工程人員和民工同志們：

在中央人民政府和毛主席的正確領導下，在全國各族人民特別是藏族人民的大力支援下，你們以無比英勇的戰鬥精神，克服了雪山草地、冰川流沙、懸崖絕壁等困難艱險，終於獲得了康藏、青藏公路修築工程的偉大勝利。

這兩條公路的完成，不僅對偉大祖國的經濟建設和民族團結起着重大作用，而且對西藏兄弟民族政治、經濟和文化的發展，創造了有利的條件。我們全體會議謹向你們致熱烈的祝賀和懇切的慰問！

中國人民政治協商會議第二屆全國委員會第一次全體會議

一九五四年十二月二十五日於北京

全國人民代表大會民族委員會 給築路人員的賀電

康藏、青藏公路築路部隊全體指戰員同志們和全體漢藏員工們：

康藏、青藏兩公路的通車，對發展西藏地區的政治、經濟、文化建設事業，增強民族團結，都有重大意義。這兩條公路的建成是全體築路部隊指戰員、技工人員和西藏人民的共同努力及全國人民的支援所獲得的偉大成就。謹此祝賀。

全國人民代表大會民族委員會

一九五四年十二月二十三日

交通部和交通部政治部 給築路人員的賀電

拉薩、雅安、西寧慶祝康藏、青藏公路通車典禮籌備委員會轉參加康藏、青藏公路修建工程的全體指戰員、職工和民工們：

康藏、青藏兩公路同時正式通車了。這是勝利了的中國人民在國家總任務的照耀下，繼祖國經濟建設上的許多偉大成就中的又一輝煌成就，這是中國人民戰勝大自然的創舉，這是我國交通建設事業上的又一偉大勝利。

康藏、青藏兩公路全線通車開闢了祖國內地和西藏地方間的交通大道，對於鞏固各民族間及藏族人民間的團結具有重大意義；對於促進西藏人民和沿線各民族人民經濟文化的發展具有極重大的作用。

康藏、青藏兩公路地處高原，空氣稀薄，人煙稀少，供應困難。加上線路通過衆多的高山、激流，穿過冰川、流沙、森林、泥沼、和沙漠地帶，工程特別困難艱險。但全體參加築路的指戰員及職工同志們在中國共產黨和毛主席的英明領導和親切關懷下，在西南、西北黨、政、軍領導機關的直接指導下，在蘇聯專家的熱心無私的幫助下，在全國各地人民特別是藏族人民的支援下，你們以出色的革命英雄氣概，高度的愛國主義精神，排除萬難，戰勝自然，完成了任務，並且湧現了許多英雄人物，創造了不少先進經驗，留下了許多可歌可泣的英雄事蹟。

藉此通車典禮之際，特向英雄模範功臣們致敬！向全體指戰員職工和民工同志們致謝！向在築路中因工受傷或積勞成疾的同志們致以慰問，向在築路中不幸犧牲的烈士們敬致哀悼。

親愛的同志們！你們勝利地完成了康藏、青藏兩公路的通車任務，今後更希望加強路線養護，有計劃的改善路況，提高路線標準。響應偉大領袖毛主席的指示，為鞏固各民族人民的團結，建設祖國而奮鬥！

中華人民共和國交通部
中華人民共和國交通部政治部

十二月二十四日

民族事務委員會給築路人員的賀電

康藏、青藏公路築路部隊全體指戰員同志們和全體漢、藏員工們：

由於你們高度的勞動熱忱和非凡的創造能力，終於戰勝了你們面前一切非常的艱難困苦，在很短的時間內，完成了漫長的康藏、青藏兩公路的修築。

康藏、青藏兩公路的修成，對於西藏人民政治、經濟、文化的發展有着重大的意義，你們在工作中高度地發揮了愛國主義和民族團結的精神。

值茲兩公路通車之際，我們以極興奮的心情謹向你們致以崇高的敬意並為我國各民族人民的團結和合作事業中這一新成就而歡呼。

中華人民共和國民族事務委員會

一九五四年十二月二十日

達賴喇嘛給築路人員的賀電

修築康藏、青藏公路的指揮員、人民解放軍築路部隊和全體築路工作人員：

在中國共產黨、毛主席和中華人民共和國國務院正確領導下，你們為着修築康藏和青藏公路，在高山峻嶺、急流河川、懸崖陡壁和荒涼嚴寒的草原上，冒着生命的危險，進行了頑強的鬥爭。現在，兩條公路都通車到西藏首府拉薩了。這不僅是幾千年歷史上從未有過的輝煌奇特的創舉，同時也標誌着毛主席的光輝勝利地普照着整個西藏。對於發展和擴大漢藏兄弟民族的團結將起重大的作用，對於發展西藏的經濟、文化建設事業也創造了更有利的條件。我謹向偉大的領袖毛主席致以崇高的敬意和衷心的感謝，並在祖國的首都北京遙向你們祝賀和表示萬分的謝意。今後為了西藏內部的交通和建設事業，還望你們像以往一樣地繼續努力。祝你們身體健康。

達賴喇嘛

十二月二十五日 北京

班禪額爾德尼給築路人員的賀電

康藏、青藏築路部隊全體指戰員、工程人員和全體民工們：

欣聞康藏和青藏公路正式通車，我謹以無比愉快的心情，表示熱烈的祝賀。

這兩條公路的修成和正式通車是我們西藏有史以來的頭一次，它所經歷的艱險和困難，不僅僅在中國，而且就在全世界來說也是稀有的。這只有在偉大的中國共產黨和敬愛的各族人民的偉大領袖毛主席的領導下，才能實現。這兩條公路修成，表現了我們各族人民親密團結的偉大力量；通過這兩條公路將使我們藏族人民和全國各兄弟民族更加團結；同時也為我們在各兄弟民族的支持和幫助下建設繁榮幸福的生活，提供了有利條件和增加了勝利的信心。因此正當正式通車之際，我謹以至誠，向我們所欽佩的築路部隊、工程技術人員和漢藏民工們，表示衷心的感謝與祝賀。

班禪額爾德尼

十二月二十五日

在「世界屋脊」上創造幸福生活

—慶祝康藏、青藏兩公路通車

康藏公路和青藏公路都已全線通車了

康藏公路起自雅安，終於拉薩，全長二千二百五十五公里，平均海拔高達三千公尺以上。青藏公路起自西寧，終於拉薩，全長兩千一百公里，平均海拔高達四千公尺以上。這是舉世罕有的兩條里程長、海拔高、工程艱巨的公路。這兩條公路的通車，更密切了西藏地方和祖國內地的聯系，更加强了藏、漢兩族和青、康、藏地區各民族間的團結，對於全國經濟和文化的發展，對於促進西藏人民以及青、康、藏地區各民族人民的經濟、文化的發展，都有重大作用。

自從一九五一年和平解放西藏辦法的協議達成以後，西藏民族的歷史進入一個嶄新的時代。西藏民族和漢族人民及祖國其他民族的團結，從來沒有像今天這樣牢固；西藏地方和祖國內地在政治上、經濟上、文化上的聯系，從來沒有像今天這樣密切。毛主席在和平解放西藏辦法的協議達成的時候就已指出：這種團結是兄弟般的團結，不是一方面壓迫另一方面。這種團結是各方面共同努力的結果。今後，在這一團結基礎之上，我們各民族之間，將在各方面，將在政治、經濟、文化等一切方面，得到發展和進步。康藏公路和青藏公路建設的成功，無疑地是這一進步和發展的重要的里程碑。

幾千年來，在崎嶇蜿蜒的青、康、藏三地之間，在西藏和祖國的內地之間，重重高山，滔滔激流，阻擋着西藏人民和祖國內地人民的密切往來。雖然，多少年來人們在卑語裏，在歌謠裏，都嚮往着那架在激流上的巨橋，那翻越山嶺的大道；也曾有人提出建議，發表過文章，主張修築一條通向西藏的公路，可是，今天以前在西藏高原上始終還沒有一條公路。過去的反動統治者，正是利用着交通閉塞的情況，在西藏和其它兄弟民族聚居的地

方，製造分裂、窮困和落後，以便實現他們殘酷地壓迫和剝削各少數民族的政策。這一醜惡的歷史現在是永遠結束了。

中華人民共和國從成立的那一天起，就宣佈了各民族一律平等，國內的民族關係起了根本的變化。共產黨和中央人民政府從來也沒有忽視由於長期的歷史原因所造成的各民族間經濟、文化等方面發展不平衡的嚴重現象，從來就不懈地致力於幫助各少數民族的人民大眾發展政治、經濟、文化、教育等建設事業。在一九五〇年至一九五一年，中央就指示進藏的中國人民解放軍，在進軍的同時開始康藏公路和青藏公路的勘測和施工工作。今天，這兩條公路通車了，西藏人民多寐以求的希望實現了。這兩條公路的建成，進一步表現了共產黨和中央人民政府的民族政策，它是我國各民族團結的結晶。這種團結是過去任何年代所不可能達到的。

康藏公路、青藏公路的通車，將是西藏經濟和文化建設事業進一步發展的開端。一年多以來，西藏的經濟和文化事業都有了若干重大成就。貿易活躍起來了，農業生產發展了。進藏的中國人民解放軍部隊把數萬畝荒地變成了良田，試種了三百多種品種的農作物。藏族人民的小學校在西藏的各主要城市陸續舉辦起來了。一九五三年經各地人民醫院及門診所免費治療疾病的藏族人民即達二十五萬餘人次。十多個獸疫防治機構在一九五二年內，防治了畜傷牲畜九萬多頭。西藏的面貌已有了重要的改變。

但是由於長期的歷史原因，西藏的經濟和文化畢竟還是落後的，有些地區還沿用着古老的原始的生產工具和耕作方法，廣種薄收，甚至廣種無收。國內其他地區的工業品很難運到西藏，西藏的土產和特產也很難運出來。因此，西藏地區的生產技術還十分落後，西藏人民的生活水平也還很低。康藏公路和青藏公路通車以後，過去由雅安或西寧到拉薩乘騎牦牛、騾馬要走好幾個月時間的路程，現在乘坐汽車只要十餘天就可到達；過去要幾十匹牦牛馱載的物資，現在只用一輛汽車就能裝運。這就將使西藏的經濟和文化建設事業，更多地、更迅速地得到祖國內地的幫助；將進一步活躍青、康、藏地區各方面的聯系。這種經濟上和文化上的聯系，對於西藏建設事業的發展，將是一種巨大的力量。而新的經濟因素的發展，無疑地又將對政治和文化各方面發生廣泛的影響。

幫助藏族人民長期建設西藏

中華人民共和國國務院副總理 賀 龍

修築在世界屋脊上的康藏公路和青藏公路，同時勝利地通車了。這樣氣魄雄偉、艱巨而浩大的工程，在我國歷史上是亘古未有的創舉，在全世界也是罕有的奇蹟。從此，祖國的心臟——北京與遙遠的康藏高原就更加緊密的接連起來了。該使我們如何的興奮和自豪！

康藏公路的修築，早在大陸解放戰爭結束不久，和平解放西藏前後，國家還處在經濟恢復的初期，抗美援朝鬥爭正在緊張進行之際，就已經開始了。中國人民的偉大領袖毛主席密切關懷着飽受災難的數百萬藏族同胞，命令中國人民解放軍進藏部隊，爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！把光明的前途帶給西藏人民。三年多來進藏人民解放軍，堅決遵循着毛主席的英明指示，執行着「一面進軍，一面修路」的偉大任務。他們和英勇的民工、技工們在一起，進行忘我的勞動，發揚了高度的愛國主義和革命英雄主義，日日夜夜與大自然頑強地搏鬥着。他們經歷了無數意想不到的驚險，曾經冒着零下三十度的嚴寒，戰鬥在拔海五千三百多公尺的雀兒山頂，從幾十里以外砍伐木柴，烘燒凍土，邊灼邊開；曾經在高達數十到數百公尺的懸崖絕壁上懸空作業，開出橋頭和路面；曾經在數百里的線路上與高原幾十年來未有過的山洪冰川搏鬥搶險；也曾經征服了頑石、流沙、地震區、沮洳地等數不清的重重障礙；三年多當中，他們在峭壁激流上架起了二百三十多座橋梁，從堅石中鑿通了二千八百六十多座涵洞，開了二千九百多萬立方公尺的土石方，而三年多來築路部隊和職工們却一直沒住過房子，白天在冰雪泥漿中勞動，晚上在寒冷潮濕的帳篷裏住宿；大雪封山的日子，祇給不上，只能喝稀飯，仍然堅持施工；沒有工具，就地取材，用自己的雙手創造；缺乏經驗，在部隊中廣泛開展工程民主、技術創造運動，集中羣衆的智慧，改進操作方法，將工作效率提高了數十百倍。就是這樣，千萬根鋼釘在他們的手上磨禿了，鐵錐磨得像鐮刀一樣，終於戰勝了十四座拔海兩千到五千多公尺以上的人跡罕至的大山；翻過了終年積

雪的奇峯峻嶺上的雪線；跨過了無數道怒濤洶湧每秒流速六公尺到八公尺的古傳爲不可逾越的激流天險；穿過了許多段長達數百里遮天蔽日的原始森林和一望無際的草原沼澤地帶。就在這樣困難的條件和緊迫的任務中，他們不僅進行了開荒生產，自給了一部分糧食和蔬菜，而且使康藏公路前進了二千二百五十五公里，勝利的到達了這條英雄公路的終點拉薩。這不僅集中的表現了中國人民解放軍英勇頑強艱苦奮鬥的傳統精神和中國工人階級堅韌不拔的毅力和無窮的智慧，更重要的是祖國建設的這一偉大創舉，曾經有力地鼓舞了全國人民的愛國增產運動和抗美援朝的鬥爭意志，二郎山的歌聲傳遍全國，社會主義事業的建設者，曾經從這裏取到戰鬥的力量。

康藏公路和青藏公路的迅速通車，是我國社會主義建設事業中又一次巨大的勝利。這祇有在人民的新中國，在偉大的中國共產黨和毛主席的英明領導和對少數民族的深切關懷下，才能實現的。這一生動的事實，充分地說明了人民民主制度的巨大優越性，也充分地說明了在勤勞勇敢的中國人民面前，是沒有任何不可克服的困難。

藏族人民在歷代反對統治階級大漢族主義的長期壓迫下所造成的政治上、經濟上和文化上的嚴重落後狀態，和藏、漢民族間的隔閡，以及歷史上帝國主義者陰謀進窺西藏的年代，現在是一去不復返了。三年多來中國人民解放軍進藏部隊和地方工作人員，忠實地執行了關於和平解放西藏辦法的協議，堅決貫徹了中國共產黨、毛主席的民族政策，積極幫助藏族人民發展生產、貿易、衛生和文化教育事業。漢、藏民族已經親密地團結起來了，廣大的藏族人民深信，祇有鞏固地團結在祖國大家庭裏，才能逐步實現美好幸福的明天。事實上，隨着公路的修築，康藏高原的面貌每天都有所改變，公路沿線的荒涼山谷已出現了新的集鎮；供應人民日用需要的貿易公司和合作社，爲人民服務的郵電局和銀行，都逐漸開辦起來了。一幢幢的新建築興修起來了，草原上開闢了良田，推行了先進耕作方法和新式農具。當地大宗的藥材、皮毛等土產、特產，正由千百輛汽車運往內地。成批的糧食、茶葉和日用品源源運往邊疆，沿路人民的生活也開始獲得了某些改善，肯定地說，康藏公路和青藏公路的通車，必然會促進西藏民族的政治、經濟和文化事業的發展，康藏人民的物質生活和文化生活，也必

然會隨着祖國大規模的社會主義經濟建設的發展而逐基地改善和提高，這對於加強和鞏固祖國的統一，增強漢藏人民的團結，建設邊疆，保衛祖國的社會主義建設，以及維護遠東與世界和平，必然發生巨大的作用。

但是，要在建設祖國的共同事業中，逐步地發展各民族的政治、經濟和文化，逐步地消滅歷史上遺留下來的各民族間事實上的不平等，使落後民族得以等於先進民族的行列，逐步地達到社會主義社會，我們還須要做更長期更艱巨的工作。公路修通以後，僅僅是長期建設西藏的第一步，更不能說公路一通一切馬上就會好起來了，前面的工作還是很艱巨的，前面的工作還是很多的。我進藏部隊和全體工作人員，必須戒驕戒躁，老老實實，勤勤懇懇，兢兢業業，加強社會主義建設的勞動觀念，發揚艱苦奮鬥的光榮傳統，兢兢業業地從政治上、思想上、文化上長期地幫助藏族人民，逐步地發展西藏的經濟事業。同時，軍隊和機關本身，更應努力生產，盡可能爭取自給自給，我們還要繼續注意生產力的向前發展。只有這樣，長期建設西藏才有希望，才能把貧民落後的康藏高原，最後變為幸福繁榮的地方。還必須貫徹執行民族平等和宗教信仰自由的政策，反對大民族主義和地方民族主義，提高警惕，嚴防帝國主義特務間諜的任何挑撥破壞，以鞏固民族團結，增進民族友誼和信任，親密地團結在友愛合作的祖國大家庭裏，在各族人民的偉大領袖毛主席的領導下，為保衛祖國的社會主義事業，長期建設西藏而努力。

(人民日報)

慶賀康藏和青藏兩條公路全線通車

中華人民共和國交通部部長 章伯鈞

康藏、青藏兩條公路，現在勝利地全線通車了！

這兩條公路，共長四千餘公里，它的建成，是具有重大意義的，它開闢了內地通往西藏的交通大道，使西藏和內地更緊密的聯結起來，因而進一步鞏固了國家的統一，加強了各民族的親密團結，並為西藏的建設創造了有利條件。這兩條公路的修築，是我國過渡時期在民族問題方面的總任務的具體表現！

這兩條公路，修築在我國西南邊疆號稱「世界屋脊」的康藏高原和青藏高原上，其工程之浩大和艱巨，在世界築路史上也是罕見的，這是英雄的中國人民戰勝大自然的偉大創舉，是我國和平建設中又一輝煌成就，是我國交通建設事業中一個新的巨大勝利！

這兩條公路的建成，又一次顯示了勤勞勇敢的中國人民不可戰勝的毅力和熱愛和平的堅強意志，也充分地證明了人民民主制度無比的優越性。

爲了修築這兩條公路，數年來，在毛主席「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」的指示下，數萬具有革命傳統和熱愛祖國的人民解放軍以及數萬築路民工和藏族民工，組成了龐大的築路大軍。他們歷盡艱險，排除萬難，向大自然展開了英勇的鬥爭，現在出色地完成了這一艱巨的任務。我們特向全體參加築路人員表示慰問。在築路過程中，出現了無數英雄事蹟，產生了很多模範人物，也有了不少創造發明。我們特向他們致最親切的敬禮！還有一些築路英雄，爲祖國獻出了自己寶貴的生命，我們謹向烈士們深致哀悼！

這兩條公路雖然已勝利地通車了，但今後還必須加強路線養護，不斷地改善路況，提高標準，使它在鞏固各民族人民的團結，建設祖國中發揮更大的作用。

（人民交通）

慶賀康藏公路和青藏公路全線通車

中華人民共和國交通部部長 潘 珪

我國西南部的青康藏高原，是我國和亞洲最高的地區，也是世界上最大的高原。在這個人們稱作「世界屋脊」的地帶，居住着勤勞勇敢的藏族和少數其他兄弟民族人民。多少年來，他們生息在祖國這塊遼闊的高原上，從事着農、牧業，創造着自己的文化。由於帝國主義的掠奪和歷代統治階級特別是滿清、蔣介石匪幫的大民族主義的迫害，他們長期過着貧困痛苦的生活。

解放以後，藏族人民需要建設，但交通的閉塞嚴重地阻礙着各項工作的進行。他們渴望着有一條通往祖國內地的道路。現在，他們這一夢寐以求

求的希望實現了。並且，不僅有一條，而且有兩條公路同時通到了拉薩。

遠在一九五〇年，當美帝國主義正在朝鮮挑起侵略戰爭的時候，中央人民政府即決定了修築康藏公路。爲了幫助藏族人民建設和平幸福生活，中國人民解放軍進藏部隊、入藏築路的工程師和職工以及沿線藏族人民，開始在這康藏高原上修築公路。

與此同時，西北的人民解放軍，在不斷的尋找由西北入藏的路線，終於又發現了一條由青海噶爾木經古拉山、黑河至拉薩的新線。爲了更好地幫助藏族人民的建設，一九五四年春，築路部隊和沿線各族人民，又在這青藏高原上開始了新的工程——青藏公路。

在這遼闊荒寒的高原，修築這樣一條共長四千三百多公里的公路，人們可以設想：該具備多大的勇敢、堅毅和智慧，該付出多少勞動，該戰勝多少困難！

青康藏高原在地理上是一個謎，沒有可靠的地圖，更沒有水文地質等資料，有些還是千里無人煙的地帶。爲了選擇一條合理的路線，修康藏公路就先後派出了十餘個勘測隊共六百餘人，忍饑餓，冒嚴寒，走遍了康藏高原的雪山草原和懸崖峽谷，找出了七條比較線。爲了更好地照顧到發展藏族人民的經濟和文化，最後選定了海拔較低、人口較多、農業發達、礦藏豐富的南線。

高原大山終年積雪，嚴寒刺骨，土地冰凍潮濕，空氣稀薄，呼吸困難，開始時還煮不熟飯，容易發生心臟病、關節炎等「高山病」。加上天氣變化莫測，時而狂風驟雨，時而大雪冰雹，嚴重地影響施工。築路英雄們用堅韌的努力，克服了困難，習慣了這高原工地的生活。

康藏高原南部，除雅魯藏布江流域外，山脈河流南北縱列：有大黑山、寧靜山、他念他翁等山脈，有大渡河、金沙江、瀾滄江、怒江等激流，高山夾着深川，深川又夾着高山，層層阻擋着由東西去的康藏公路；更有冰川、流砂、塌方和泥沼、地震、森林地帶，工程特別艱巨。僅挖掘路基的土石方，就有二千九百多萬立方公尺，相當於挖一條一千三百里長十五公尺寬三公尺深的運河；全線所開的岩石，可以在這條運河兩岸修成四公尺高一公尺厚的石堤。

青藏公路橫越崑崙山、霍霍西里、唐古拉等山脈，跨過噶爾木河，繞過

黃河發源地，渡過長江最上游的楚瑪爾河，多布里納木河和烏蘭木倫等許多河流。數百里草原一望無垠，幾乎找不到一根木材。築路部隊用柳條編成簍子，裝上塊石，做成石籠，在風沙冰凌中，鋪上過水路面，讓公路通過一條又一條的河流向前挺進。

這兩條公路所需的一切物資，全部須從內地運送。以康藏公路為例，從四川的成都起，長達兩千多公里的補給線上，冬季冰雪封山，夏季洪水汎濫，又加運力不足。但是供應和運輸人員們採取分段運輸，逐站轉運、重點儲備的方法，幾年來給工地運到各種物資料共達二萬七千餘噸，保證了工程的需要。

公路的修建，是在中國共產黨毛澤東主席的英明領導和深切關懷下進行的。進藏開始，毛主席即指示進藏部隊「一面進軍，一面修路。」在工程緊張進行的時期，毛主席又為築路人員們親筆題詞：「為了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」公路建成，毛主席又一次地親筆題詞：「慶賀康藏、青藏兩公路的通車，鞏固各民族人民的團結，建設祖國！」無限地鼓舞着築路人員和各族人民。

公路的修建，得到了全國人民的積極支援。鞍山、重慶等地的鋼材、機具，四川等地的大米、白麵，天津的帳篷，華北、西北、東北等地的皮衣、被服、鞋襪，上海等地的罐頭和海帶……四面八方支援着築路人員。同時還有來自志願軍、工人、農民、青年學生的經常的熱情的鼓勵！

藏族人民和沿線其他各兄弟民族人民，為了修築自己的公路，動員了一切可能動員的人力物力，組織牦牛運輸和參加築路。公路的建成，就是各族人民團結的結晶，就是中央正確的民族政策的光輝體現。

蘇聯專家熱情和無私地幫助解決了許多複雜的困難問題。別路包羅多夫同志會親到昌都參加定線和指導設計，畢秋金同志也幫助解決了坍石流砂等許多技術問題。蘇聯專家的幫助和蘇聯先進經驗的指導，是公路建成的重大因素。

康藏公路和青藏公路像兩條堅韌的紐帶，將西藏人民和全國人民緊緊地聯結起來了！全體築路人員，要戒驕戒躁，加強路線養護，有計劃地改善路況，提高標準，為繼續幫助藏族人民建設幸福生活而奮鬥！遵照偉大領袖毛主席的指示，鞏固各民族人民的團結，為建設祖國而奮鬥！

在勝利的基礎上繼續前進

——爲慶祝康藏、青藏公路全線通車而作

中國人民解放軍西藏軍區司令員 張國華

當祖國第一個五年經濟建設計劃第二年度行將結束的時候，我們以萬分興奮的心情，熱烈的慶祝康藏、青藏公路同時全線通車拉薩。這是我國人民建設事業中的又一重大成就。隨着這兩大公路幹線的通車，大大縮短了邊疆西藏的首都北京的距離，更密切地溝通了西藏民族同祖國內地各兄弟民族的聯系，進一步地增進了各兄弟民族之間的文化、經濟交流，進一步加強了各兄弟民族間的團結；同時，更重要的是爲全國各地在今後支援和幫助西藏民族進行建設中，創造了更加有利的條件。這兩大公路幹線的通車，表現了共產黨、人民政府和毛主席對西藏民族和西藏地區的巨大關懷，給西藏人民帶來了無限美好的遠景，西藏人民把這條公路叫做「走向繁榮幸福的路」、「毛主席的路」。

中國人民解放軍進藏開始，毛主席即指示所有進藏部隊和工作人員爲了幫助西藏民族政治、經濟和文化事業的發展，「一面進軍，一面建設」，接着又指示，「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」數年來，進藏的人民解放軍和工作人員，以及支援西藏民族進行建設的各族民工，堅決地遵循着毛主席的指示，與開始進軍的同時，就開始了康藏公路的修築工程，接着又修築青藏公路。在築路的過程中，他們常年地轉戰在三千公尺到五千公尺以上的高山草原，從沒有放下手中的武器——鐵鎚、鋼釘、鐵鍬和洋鎚，發揮了高度的愛國主義精神，以高度的勞動熱情和智慧，驚人的毅力和頑強的戰鬥意志，戰勝了一切大自然所給予他們的困難，排除了前進大路上的所有障礙。他們斬斷了整個橫斷山脈，劈開了崑崙山、唐古拉山、雀兒山，征服了千里無人煙的青海草原，通過了通天河，戰勝了怒江天險……。爲了支援西藏人民，爲了建設邊疆，他們說：山再高沒有我們的意志高，石再硬沒有我們骨頭硬。只有征服草原，才能開發草原。數年來，

據統計，僅康藏公路，共作土、石方工程兩千多萬立方，架設橋梁總長六千多公尺，修築涵洞三千六百多道，越過了拔海三千到五千公尺以上的十多座大山，跨過了大渡河、雅砻江、金沙江、瀾滄江、怒江和拉薩河等十多條有名的河流。在完成如此艱鉅的築路工程中，祖國各地尤其是西南、西北各地漢、藏、苗、回、蒙、哈薩克等各族人民給予糧食、物資、器材、工具以及人力、物力和運輸等各方面的大力援助，生長在偉大的毛澤東時代的人民，就是這樣的親密團結，互助合作，用自己的勞動和智慧來共同建設祖國的大家庭，建設祖國的邊疆，締造自己的幸福。

西藏民族是勇敢的、勤勞的，西藏地方的出產和蘊藏是豐富的。在遼闊的藏北高原上，是一片天然的牧場，盛產世界馳名的西藏羊毛、大宗的皮革、酥油和奶酪，以及珍貴的蟲草、鹿茸和麝香等。在雅魯藏布江流域和拉薩平原，又為富庶的農業區，盛產青稞、小麥和豌豆。原始森林有的綿亘數百里。地下礦藏已發現的便有總藏量相當豐富的金、銀、煤、鐵、湖鹽和硼砂等。但是由於近百年來帝國主義的侵略和歷代反動統治的歧視和壓迫，加以交通不便，自然地理條件等限制，這些豐富的地下寶藏，長久未能得到開採，大宗的土產特產不能得到很好的發展，因而促成西藏民族長期陷於貧困的境地。

康藏、青藏兩大公路幹線通車後，康藏公路沿線的甘孜、德格、昌都、松宗、太昭等城市，已建立起銀行、電訊局、國營貿易公司等，商業日趨繁榮，人口日益增多。沿線也出現了新建的城鎮，如新路海、札木等地和許多「草原之家」。在藏北高原，通天河畔，亦已出現了國營貿易小組，運去內地廉價的日用必需品供給牧區人民，為牧區的土產特產找尋銷路。公路通車拉薩後，昌都到拉薩的運費，即降低了百分之二十八。當然這些還僅僅是開始，今後在逐步發展西藏的農牧工商業、改善人民生活的既定的方針下，必將更有組織、有計劃的發展西藏地區的經濟，加強物資交流，發展土產特產，建立地方工業，使廣大人民生活得到改善。

康藏、青藏公路的通車，為西藏民族發展政治、經濟和文化建設事業創造了更加有利的條件，繁榮幸福的新西藏的遠景已逐漸出現在我們的眼前。但是我們也不能忽視西藏地區的自然地理條件，不能離開西藏民族當前所處的歷史發展階段。必須正確認識，要幫助西藏民族消滅現存的事

實上的不平等，躋於先進民族之列，絕不是一朝一夕可以完成的。我們必須遵照和平解放西藏辦法的協議所規定的「依據西藏的實際情況」，遵循憲法中所規定的「國家在經濟建設和文化建設的過程中將照顧各民族的需要，而在社會主義改造的問題上將充分注意各民族發展的特點。如劉少奇同志在憲法草案的報告中所說的：「在這一切問題上，應當容許各民族人民羣衆以及各民族中同人民羣衆有聯系的公衆領袖們從容考慮，並按照他們的意願去作決定。」；可以用更多的時間和更緩和的方式逐步地去實現」。

進藏的中國人民解放軍和工作人員，數年來在中國共產黨、中央人民政府和偉大的領袖毛主席的英明領導，在全國人民特別是藏族人民的大力支援下，同西藏人民親密地團結在一起，正確地執行了民族政策、宗教政策，辛勤工作，幫助西藏人民進行建設，取得了西藏各階層僧俗人民的愛戴和信任。但這僅是一個良好的開端。今後隨着兩大公路幹線的通車，擺在我們面前的建設邊疆——西藏的任務將更爲艱苦和繁重。我們必須在現有的勝利基礎上，更好地加強民族團結，忠實地執行和平協議，學習築路部隊的艱苦奮鬥、戰勝自然的精神，發揚愛國主義的精神，全心全意爲人民服務，爲祖國社會主義建設，爲建設祖國邊疆，爲建設新的西藏而奮鬥到底。

（新華社）

祝賀康藏、青藏兩公路通車

全國人民代表大會
常務委員會副委員長

達賴喇嘛·丹增嘉措

這次由西康和由青海經西藏北部到西藏中心城市拉薩的兩條公路，從幾千公里的遙遠地方能够同時通車到拉薩，是由於在中國共產黨、毛主席的正確領導下，不惜巨大開支，和修路指揮人員、人民解放軍修路部隊、工程人員們在高山流砂、涵湧急流、懸岩峭壁以及北部寒冷的高山和沒有人住的廣大草原山谷中，不惜犧牲，克服了千辛萬苦，甚至有一些人捐出了自己的性命，以及西藏的廣大僧俗人民和全國人民盡力運輸，採購糧食、工具，積極支援，共同努力的結果。現在，兩條公路均已很好的完成，這

是西藏人民不能忘記的大事。西藏人民一定以無限歡愉的心情，隆重慶祝；我也在祖國首都北京遙致歡迎和祝賀！

我完全相信，康藏、青藏兩條公路通車後，將使西藏與祖國內地的聯系更加密切，漢藏兄弟民族的團結更加加強，從而對發展西藏的經濟、文化等建設事業將帶來更大的力量。因此，西藏的全體僧俗人民必須更進一步認識和相信共產黨、毛主席的正確領導，為加強與各兄弟民族的團結，建設繁榮幸福的新西藏而奮鬥！同時，希望修路的指揮人員、人民解放軍修路部隊，工程人員們，為了修通西藏地區內部的公路，減少人畜行走的困難，便利交通，建設西藏而給我們比過去更大的幫助。我特為你們的工作圓滿勝利，身體健康而祝禱。

（人民日報）

藏族人民的又一大喜事

全國人民代表大會
常務委員會常務委員

班禪額爾德尼·却吉堅贊

我個人的心情也和西藏所有的僧俗人民的心情一樣，在這富有偉大歷史意義的康藏和青藏兩條公路正式通車的時候，是多麼興奮啊！我們應該熱烈的祝賀我們大家庭裏的尤其是我們藏族人民的又一大喜事。

這種值得我們以無比興奮的心情來熱烈祝賀的大喜事，是在反動統治時代所沒有過也不可能有過的。他們所有過的，給我們留下來的只是強加在我們藏族人民頭上的極其殘忍的窮困和落後。西藏是祖國的西南邊陲，但過去由於被無數的高山大河攔阻着，密切與祖國的聯系很困難。我們知道要由我們西藏騎着牲口向內地走，無論走南路到西康或是走北路到青海沒有兩個多月的時間是決不行的，更不要說還要冒着風雨嚴寒爬山涉水。歷史上我們有很多先輩們因來往西藏和祖國內地之間而犧牲在雪山草地上了。過去我們不能和祖國人民密切聯系更主要的原因是反動統治階級的對我們的歧視和壓迫，排擠。他們不希望我們過好的日子，不希望我們在經濟和文化上有任何那怕是很小的發展；而是希望我們能儘快的滅亡。說到這裏我要提一句，過去我們西藏的疾疫流行不就正是舊社會給我們遺留下來的痛苦之一嗎？同胞們，現在我們是非常幸福的！我們要

由西藏到內地去，無論是到西康或是到青海都不再需要兩個多月了，而且那些高山大河再也不能阻礙我們行走了。我們不要再騎着牲口從早到黑的每天只能走五、六十里，而是坐着汽車就可以很快的一直到達內地，這不是我們的幸福嗎！可是這個幸福是誰給我們的呢，我們喝水要思源，乘涼不能忘了栽樹的人，在我們享受這些幸福的時候不能忘了我們救命的恩人——我們偉大的領袖毛主席，他領導着我們全國人民打敗了蔣介石反動派，驅逐了帝國主義侵華勢力，就正是這個時候，我們西藏才獲得了和平解放，才回到了祖國的懷抱，幾年來，進藏人民解放軍代表着中國共產黨、毛主席和各兄弟民族的心願，幫助我們作了不少的令人高興的事情。在我們人口較多的地區建立了學校、醫院、銀行和貿易公司；在我們農牧業比較集中的地區一年一年的發放了低息貸款；在受災地區發放了救濟款。一句話，我們各級各人民的生活都已經有了可以看得出來的變化。但是，中國共產黨、毛主席和各兄弟民族對我們西藏的關懷和幫助決不是只局限於這一些的，我們完全相信，那還只是開始，對象越廣泛的。反過來說，我們藏族人民對這樣的幫助是非常需要的，是我們要想由窮走到富、由落後走到先進所決不可缺少的，離開了這樣偉大無私的幫助，一切任何的建設都是不可能的，從毛主席從幾年來的具體事實尤其是康藏、青藏公路的通車已經完全顯明的證明了這點。這兩條公路都是在中國共產黨、毛主席和各兄弟民族尤其是漢民族的親切關懷幫助下，在英勇的築路人民解放軍和工程技術人員們、藏藏民工們，經盡艱險，共同以忘我的勞動修出來的。今後，通過這兩條公路將更加鮮明的表達出來自祖國的親切關懷和迅速幫助。誰都清楚，隨着這兩條公路的通車，西藏的面貌將會日新月異，各個地區的學校將要不斷地擴大和增多，將會有更多的子弟送到學校裏去；各個地區的醫院將會更加完備和發展，嚴重的疾病所造成的痛苦將會逐漸減少；在人民銀行和貿易公司的大力幫助和支持下，西藏的商業將更加繁榮，手工業日漸發達；同樣，我們在農牧業方面也將會得到愈來愈大的幫助。總之，這兩條公路給我們帶來的好處是說不完的。

我們藏族人民和漢族以及和各兄弟民族的團結會更加鞏固。

我們萬分感謝中國共產黨和毛主席，感謝欽佩的築路解放軍、工程技術人員和全體職工們，我們要以實際行動來慶賀這兩條公路的通車，我們

要更加緊密的加強我們藏族內部的團結和藏族與各兄弟民族之間的團結、遵守憲法，執行十七條協議，為建設繁榮幸福的新西藏而奮鬥。

（人民日報）

從青藏公路展望青藏高原

青海省人民政府副主席 喜饒嘉錯

橫跨青藏高原上的一條長達二千一百公里的青藏公路正式通車了，高原上各族人民燃起了狂歡的火燄。這片廣闊而美麗的高原上，大都住着勤勞勇敢的藏族，也住着勤勞勇敢的蒙、回、哈薩克族，過去由於交通不便，使互相間的交往不夠密切，阻礙了我們政治、經濟、文化的交流與發展。青海和西藏兩地區的藏民，雖然語言文字，風俗習慣和宗教信仰是相同的，其接觸機會非常困難。赴拉薩的青海藏民，必須在荒無人烟的漫長旅途上走幾個月，難以想像的折磨，不知吞嚥了多少人的生命。四十年前曾經帶着背篋步行在高原上受盡了千辛萬苦的我，更能感到這條公路給旅人帶來的是些什麼。今後隨着公路的暢通，不僅會把青藏地區聯繫起來，更重要的是把青藏高原和祖國內地更緊密的連接起來，使青藏高原逐步繁榮。

住在這塊高原上的人民，過去的歷史是辛酸的，今天在中國共產黨的領導下，獲得了幾千年不能獲得的當家作主的政治權利，但要徹底改變落後貧困的面貌達到事實上的平等，還有待大力發展經濟。在過去交通不便的情況下談發展經濟，是不可想像的。現在，祖國的母親可以通過這條公路，大大地及時地給高原輸送營養，使高原上的人民生活上必需的米、麵、茶、糖、布疋和綢緞等工業產品大批地運進去，皮毛等土產特產品大批地運出來，促進物資交流，使高原獲得農牧業生產資料和科學技術的支援，讓水草更加肥美，牛羊更加肥壯，地下寶藏獲得開發機會，更使高原上的人民不斷吸取文化的、政治的新血液，以豐富高原上人民的思想。這些，意味着工、農、牧業的花朵將開遍在高原上，將使高原改變幾千年落後貧困的面貌而走向幸福繁榮。備受辛酸的高原上的人民，從這裏已經看到了

自己無限美好的未來。荒涼高原將會出現一個一個的新城鎮，使高原能夠逐漸與祖國大規模的建設事業密切的配合起來，共同建設社會主義社會的偉大祖國大家庭。

住在高原上的人民，深深知道這條公路的築成是經過很多艱難鬥爭的，從日月山到唐古拉山，從湟水流域到雅魯藏布江流域，在地勢平均拔海四千多公尺以上的地區內，僅僅幾個月的時間，築成這條二千一百公里長的公路，不能不說是築路史上的奇蹟，而這個奇蹟，只有在毛澤東時代才會創造出來。我們感謝參加築路的民工們，技術同志們；特別是參加築路的人民解放軍，由於你們具備了高度爲人民服務的高貴品質，使你們在戰場上能夠百戰百勝屢建功績，在築路工程中能夠克服一切困難。高原上，空氣稀薄，以及懸崖絕壁、深水急流等工作上的困難，都被你們豐富的智慧和忘我的勞動征服了。千千萬萬的築路功臣們和模範們，這條公路是你們智慧和勞動的成品，人們是永遠不會忘記你們偉大的功績的。應該特別提到的是：你們在進行築路工程中，模範地執行了尊重少數民族風俗習慣和宗教信仰自由的政策，把民族政策帶進了青藏高原而使之普遍地深入人心，少數民族人民永遠懷念着你們，感謝着你們。

青藏公路通車了，這個高原地區的人們，誰都知道這條公路是團結幸福的根子，因而誰都願意像保護自己的眼珠一樣地保護這條公路。我們不僅在築路時努力盡到了合作支援的責任，我們更應當堅持不懈地作好今後的養路工作。我們將會見到這條公路像太陽的光一樣把幸福和繁榮射到整個青藏高原，讓青藏高原的各族人民在毛澤東時代生活得更加幸福和繁榮。

（新華社）

修通康藏、青藏公路 幫助藏族人民建設幸福生活

中國公路運輸工會全國委員會主席 安力夫

由西康雅安和由青海西寧通往西藏的康藏公路和青藏公路已經全線

通車了。這兩條公路的通車，是全國人民的喜訊，特別是藏族人民的喜訊，也是我國第一個五年建設計劃中的一個成果。

西藏，是祖國一個富饒的地方；藏族人民，也和全國各族人民一樣，是勇敢的、勤勞的。只是因為解放前遭受着蔣介石反動政府的歧視，外國帝國主義的蹂躪，和千山萬水的阻隔，使西藏地方在政治、經濟、文化方面還不很發達。在若干地區，藏族人民買不到茶葉，吃不到鹽，穿不着布，有了疾病得不到醫藥治療；大量的牛皮、羊毛却被帝國主義者用極少量的毛呢騙換走了。國民黨匪幫統治時期，雖然也曾經說過要修「川康青公路」，但他們只是在地圖上劃過一些紅線，除了成都到雅安的一段公路外，其他根本就沒有通過車。在青海，馬匪步芳還藉着修路之名，敲詐勒索，貪污中飽，強迫人民修築公路。當地各族人民說：「在舊社會修公路的工人，不是凍死餓死，就是被抓去當兵。」公路還沒建成，就給各族人民帶來了深重的災難。

解放後，各少數民族在毛主席偉大的民族政策的光輝照耀下，不論在政治上、經濟上、文化上都在蒸蒸日上。人民政府爲了恢復和發展少數民族的經濟和文化事業，鞏固祖國的邊疆，一九五〇年開始建設康藏公路和青藏公路。如今，藏族人民歷來的願望終於實現了。

康藏公路長達二千二百五十五公里，要通過二郎山、折多山、雀兒山、加皮拉山、色齊拉山等十幾座拔海四、五千公尺的高山，跨過金沙江、瀾滄江、怒江等許多險峻的河谷。青藏公路長達二千一百公里，也是大部分修築在拔海四、五千公尺的高原上，越過崑崙山、唐古拉山等大山和十多條河流，經過都蘭等地的回、蒙和哈薩克等民族居住的地區。在這樣的高原地帶，有着無法立足的懸崖絕壁，有着怒濤奔騰的巨川急流，有着「遮天蔽日」的原始森林，經過泥濘沒膝的沮洳地帶和漫無人煙的草原，空氣稀薄，氣候惡劣，風雪霧雹有時一日數次，工程建設所需的物資供應也很困難，築路的工程是異常艱巨的。

建設公路的職工和人民解放軍戰士們並沒有被這些困難所阻擋。他們在全國人民的支援下，進行了史無前例的征服大自然的搏鬥。環境雖然惡劣，工作雖然艱苦，但他們在毛主席「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」的號召的鼓舞下，爲了祖國社會主義工業化，爲了建設繁榮幸

幅的新西藏，幾年來堅韌不拔地在高原上堅持着築路工作。他們說：「搬一塊石頭，挖一畝土，都是爲了建設祖國。」山高不如我們的腳板高，石堅不如我們的意志堅。冰雪再冷，凍不住我們建設康藏的心。築路的職工和軍工們，在白雪參天，寒風凜冽的高山上，鏟開白雪，挖掉泥土，開出路基，在峭壁聳立，急流奔騰的峽谷裏，用繩子掛在腰間，打眼炸方，削平懸崖絕壁，架起雄偉的鋼橋。勘測公路的人員們，爲了選擇合理的路線，越過千山萬水、原始森林，日以繼夜地進行勘測設計工作。就是這種高度的愛國主義勞動熱情和頑強的鬥爭意志，把康藏和青藏兩條公路，迅速地修通到西藏拉薩。

藏族和沿線各族人民，以極大的熱情來支援築路工作。成千上萬的藏族民工，除了直接參加築路外，他們還組織了成羣結隊的牦牛、驢馬運輸隊，日夜穿過崇山峻嶺，把建築器材、糧秣和各種物資運送到工地。許多運輸隊的藏族人民，下雨時將自己的衣服脫下來，蓋住糧食；麻袋破了把馬尾拔下來當作韋線縫好。爲了表示對築路員工的感激，各族人民常常組織舞蹈隊，到工地舉行慰問演出；沿線寺院的喇嘛和牧區的牧民們也向築路工人敬獻哈達。

在艱苦的建路工程中，廣大的築路職工和人民解放軍戰士，爲着加速工程的進展和提高工程質量，廣泛地展開了勞動競賽，湧現出大批的勞動模範。僅康藏公路第二施工局，一九五二年就評選出模範單位一百一十六個，模範職工二百六十三人；青藏公路的築路人員有百分之六十的人立了功。築路部隊和其他單位，同樣地有着成百上千的模範人物，他們每一件光輝的模範事蹟，都有力地推動公路的向前進展。在勞動競賽中，開展了技術革新運動，學習和推廣了先進經驗。康藏公路上創造和推廣的「雙絲排土法」、「自動打夯法」、「單人銜針法」等等，都使勞動生產率提高一倍至三倍；青藏公路採用的「鎬鋤挖裝土法」、「五人一面卸車法」等；也都提高勞動生產率一倍多。蘇聯先進的築路經驗，也在各處普遍採用。康藏公路在公路選線、架設橋梁、建築路基、鋪築路面等方面，學習了蘇聯先進經驗，節省了大批材料，提高了工程質量。青藏公路在紅土山地帶，學習蘇聯先進經驗，用紅土築的路基，經過多次雨後行車的考驗，證明堅固耐久。在築路工程當中，貫徹就地取材的方針，給國家節省很多資金。青藏公路第

一隊，一次就地挖取砂石五百多方，縮短運輸距離，節約工程費用二千四百多萬元。康藏公路許多職工和戰士用竹子搗出纖維，編成草鞋，節省膠鞋；用松柴點火代替電棒，在夜間作照明之用。青藏公路職工和戰士利用工餘時間，收集牛糞二十多萬斤代替燃料，節省遠距離運煤的費用，只這一項，全年可為國家節約五億餘元。

隨着康藏公路和青藏公路的建設，公路沿線的工農業生產和人民生活狀況開始有了很大的變化，荒涼的高原逐漸在改變着舊的面貌，公路兩旁新的城鎮和農場出現了；歷來無法外運的土產品逐漸運到外地了；從來少見的工業品出現了，並且不斷地在增加。康藏公路上的甘孜，原來是個狹小集鎮，現在已成了繁榮的城市；古老的昌都，市區幾乎擴大一倍；波密區的扎木，原來只是六戶人家的小山村，通車幾個月來，已經成為波密最大的新集鎮，郵電暢通，人們可以看到電影和新出版的藏文書報，貿易公司幾個月來就銷售了近十噸的茶葉、食鹽、布疋等貨物，藏族人民少鹽缺布的生活已經一去不復返了。青藏公路修築後，過去人煙稀少的草原地帶，現在已是汽車、騾馬大車、牦牛運輸線絡繹不絕，沿線各族人民把牛皮、羊毛等運到西寧，買回需要的糧食、茶葉和布疋等。這些生動的事實，使少數民族親身體會到毛主席民族政策的偉大，感到祖國大家庭的溫暖和人民政府對少數民族的關懷。

現在，康藏公路和青藏公路已經全線通車了，這是建設公路的職工、人民解放軍戰士和各族人民幾年來克服困難，戰勝大自然的巨大成就。全國公路運輸工人應該很好地學習他們這種堅韌不拔、克服困難的意志，學習他們高度的勞動熱情和創造精神。公路修通後，就是要加強公路的整修和養護工作，使運輸暢通無阻，發揮汽車運輸效率，提高勞動生產率，溝通少數民族和邊疆地區的經濟文化交流，為幫助兄弟民族政治、經濟、文化的發展，建設祖國的邊疆和實現祖國社會主義工業化的偉大事業而奮鬥。

（原載一九五四年十二月二十五日工人日報）

在中國共產黨領導下，全體築路人員 完成了修築康藏公路的任務

交通部西南公路工程局局長 獲明德
兼康藏公路修建司令部政治委員

康藏公路的修築工程，在中國共產黨、中央人民政府和毛主席的領導下，由於全國人民大力支援，西藏地方政府和昌都地區人民解放委員會的積極幫助，以及全體築路職工和參加築路的中國人民解放軍全體指揮員、戰鬥員的積極努力，幾年來，克服了高原上的自然條件和施工過程中的重重困難，終於在一九五四年十二月完工，並通車到了拉薩。這是勝利了的中國人民在中國共產黨領導下，繼祖國在經濟建設上的許多偉大成就中，又一輝煌成就，同時，也是中國人民在與大自然作鬥爭中的一個新的勝利。

康藏公路東起西康省會雅安，西至西藏首邑拉薩，全長為二千二百五十五公里。公路穿越了大黑山、寧靜山、他念他翁及唐古拉諸大山脈，翻過了拔海五千多公尺及四千公尺左右的十四座大山；橫跨了波濤洶湧的金沙江、瀾滄江、怒江和雅魯藏布江支流，以及其他許多湍急的河流；通過了泥沼、流沙、森林、冰川、地震等地帶……這條公路的修通，對於繁榮祖國經濟，幫助兄弟民族建設，加強民族團結、鞏固祖國的統一，都將起着重大的作用。

康藏高原有「世界屋脊」之稱，蘊藏豐富，有很多可資利用的動力和茂密的原始森林，有許多廣闊的畜牧區和可資開墾的田地。這裏出產大米、玉米、小麥、豆子、青稞、蕎麥等；內地的很多種蔬菜和水菓這裏都能够種植；還盛產皮革、蟲草、麝香、貝母與食鹽；在高原氣候溫暖的地方（拔海低的地方）有着不少美麗的天然湖沼和茂密的菓木林。藏族同胞雖生長在這富饒和美麗的土地上，但在國民黨反動派勾結帝國主義的統治下，却長

久地過着被壓迫與貧困的生活。

中華人民共和國成立後，遵照中國共產黨、毛主席的偉大民族政策，爲了幫助藏族人民建設新西藏，決定修建康藏公路。一九五〇年初即着手籌備，並於同年四月正式開工。

在廣闊的高原上和叢山峻嶺中，要修建一條公路是比較困難的，何況又處在極端缺乏資料的情況下。但是，毛主席教導我們說：「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」全體築路人員遵照着毛主席的指示，向大自然展開了鬥爭。爲了找一條好路線，十餘個踏勘和測量隊的同志們，在藏族同胞的幫助與支援下，終年在高原上的深山裏踏勘和測量路線，有的甚至在深山裏工作連續數年之久，翻越了七十餘座大山。由於他們的努力和刻苦的精神，終於找出了一條較理想的線路。

這條路，路線長，自然條件複雜，工程異常艱巨，且大部是盤山、越嶺和沿溪路線，高低起伏相差很大，有的高低竟相差二千公尺左右；氣候也相差特別懸殊，有的地區嚴寒，空氣稀薄，天氣變化快，時晴時雨，時而冰雹；並有許多終年積雪不化的大山，險要的深山峽谷和陡壁懸崖……。同時，工地上的一些供應又都依靠內地，這給全體築路人員帶來了不少困難，但全體築路人員有戰勝自然天險，和克服各種困難的信心和力量。一九五一年在雀兒山施工，這座山拔海五千多公尺，山上終年積雪不化，天寒地凍，在施工的季節裏，氣候降到零下二、三十度，全體築路人員不避嚴寒的天氣和懸崖陡壁，用繩子懸吊空中打砲眼，夜晚施工時沒有燈光設備，就在鋼釘頂上捆上棉花，或燃上香火來進行工作。在他們鋼鐵般的意志下，於一九五一年年底雀兒山被打通了，戰勝了康藏公路上的第一道險關。築路人員以高度的刻苦精神，戰勝了一切困難。糧食運不上，挖野菜充飢；工具不夠，自己想辦法就地取材製造；沒有燃料，到數十里外的山上去措；沒有房子住，他們就終年住在帳篷裏。困難擋不住英雄們將公路修到拉薩的堅強意志！怒江工程是康藏公路上最艱巨的工程之一。怒江兩岸都是長達十餘公里甚至數十公里的石崖，和高聳入雲的山峯，從山上下到怒江高差竟達兩千公尺，江水撞擊在石壁上所發出的巨聲，使人對面說話都難以聽清，兩岸抬頭不見頂的高峯，和湍急的江水，形成了一座封鎖公路前進的天然障礙。過去，這裏兩岸藏族人民隔江相望却很難往來，過江時必須繞

行很遠的地方通過溜索才能辦到。前進的第一步艱巨任務就是要搶渡怒江，經過幾次試渡終於成功了，在江上架起了溜索和便橋。接着踏勘測量人員在懸崖上進行了艱難踏勘。在施工前中國人民解放軍參加築路部隊某部副排長、共產黨員崔錫明，工程師張天翔等以忘我的精神，多次攀登懸崖絕壁找尋進入工地的道路，由於他們的忘我精神和勇敢堅決的意志，終於找到了通到工地的道路，崔錫明同志並獲得了上級給予的「探險英雄」的光榮稱號。打通怒江天險的戰鬥開始了。戰士、工人們用繩子吊着身體打砲眼，工地上用拉緊的繩子當路走，架橋的工人們日夜緊張的工作着，砲聲不斷在轟鳴，架橋工程不斷在前進。在英雄們的面前，怒江天險被征服了，兩岸懸崖上出現了寬闊的公路，並提前在怒江上面架起了第一座鋼橋。當公路延伸至森林、流沙、冰川地帶和在雨季中施工的時候，戰士、工人們遇到了在以往施工中所沒有的新問題，但很快他們就掌握了在這些陌生地區的施工經驗。當因流沙坍塌，冰川和百年來沒有過的洪水爆發沖垮和淹沒了路基的時候，他們並不灰心，却以高度的智慧和積極的勞動，戰勝了重重困難，康藏公路幾年來不少的艱巨工程和複雜地區的困難，都一一在英雄們的面前被克服了。

活躍在高原上的運輸人員，和參加支援運輸的藏民們，同樣的爲着早日將公路修到拉薩，迅速地建設祖國的新西藏，和保證築路人員的物資供應而日夜不停地工作着。駕駛員們駕駛着滿載物資料具的汽車，在公路上飛馳。支援築路的藏族人民，趕着成羣載着物資的牦牛、驢馬，冒着嚴寒的氣候，跋山涉水奔走在叢山中。這批各種各樣的強大的支援隊伍，對完成築路任務起了很大的作用。

蘇聯公路專家別路包羅多夫同志，爲着幫助我們修築康藏公路，以高度的國際主義精神，跋山涉水於一九五二年來到了康藏高原。在工作中，他不辭勞苦地，真誠無私地給予我們很大的幫助和極大的啓發。他首先幫助我們改進了鋪築路面的方法。過去我們用的泥結碎石路面，它的缺點是晴天塵土飛揚，雨後則泥濘難行。別路包羅多夫同志介紹了蘇聯先進的級配路面鋪築法。他不僅耐心的介紹鋪築方法，並親往工地教給戰士、工人，使他們很快就學會了鋪築級配路面的方法。這種路面已在康藏公路上進行了推廣。經過他數月對我們的幫助，使我們在技術上，各個方

面(測量設計與施工)都得到了不少改革與提高。

全體築路人員在完成上述光榮任務過程中，在黨的領導與教育下，發揮了工人階級的創造性，和中國人民解放軍的光榮傳統，表現了中國人民的優秀兒女的特色。幾年來，湧現出不少英雄模範人物，如探險英雄崔錫明，渡江英雄李文炎，爆破英雄楊茂武、高福印，千錘英雄楊海銀，架橋英雄王洪才和帶領兄弟民族工人施工的模範李國卿、向國屏、葉春生等，工人特等勞動模範周清山、羅明吉、李洪開等，工程師張天翔、齊樹椿、李魯卿、余炯、姚莊、張北蔭等，醫務工作者蔣健明等，以及在高原安全行車三萬七千餘公里的特等模範汽車駕駛員路超，特等功臣陳瑞盤，模範駕駛員李堂生和支援康藏公路運輸的藏族女模範曲梅巴真，藏族女民工勞動模範央尼沙富宗，女勞動模範白珠……。並且有不少的先烈們，如技術員陳榮俊、中國人民解放軍某部班長、共產黨員張福林等，他們爲着祖國建設而獻出了自己寶貴的生命。另有一些同志爲着祖國的建設負傷而致殘廢或積勞成疾。謹向先烈們致沉痛的默禮；向傷殘同志們致以衷心的慰問，祝他們早日恢復健康！

隨着公路的延伸，和幾年來各方面的建設，已使康藏高原開始變樣。公路兩旁出現了許多新式的工人宿舍、新建的農場和鍛鐵場。當農場的拖拉機在田野上發出了轟隆的聲音的時候，使過路的人們感到祖國高原的各項建設正在以驚人的速度在發展着。伐木的工人們，正在祖國的原始森林裏進行着採伐工作。古老的昌都城，已出現了明亮的電燈、工廠、學校、銀行、郵電局、醫院和國營貿易公司；藏族同胞用自己辛勤生產的土產特產可以換回來自己所需用的日用品。過去因交通阻塞，由昌都到成都需要一個多月的時間，現在乘坐汽車只要七天的時間就可以到達了。蘊藏豐富的資源，亦將通過公路交通來進行開採，供祖國經濟建設的需要。祖國的康藏再不是像以往人們所認爲的交通阻塞和不毛之地了，現在有了人民的公路，就縮短了邊疆與祖國內地的距離，從拉薩到北京亦只要二十天左右的時間。

祖國的新西藏正在日新月異地向前發展着，兄弟民族的生活也正在逐漸改善中，全體築路人員永遠遵照毛主席的指示，兢兢業業地繼續奮鬥！

(新華社)

我們把青藏公路修到了拉薩

青藏公路築路工程總隊政治委員 慕生忠

青藏公路通車到拉薩了，這是全國人民的大喜事，這條公路修築成功，表現了新中國人民無比的英雄氣概，它告訴人們，祖國的社會主義建設又贏得了輝煌的勝利。

青藏公路的起點是青海的西寧，終點是西藏的拉薩，全長二千一百公里，翻過日月山、崑崙山、唐古拉山等十五座高山；越過湟水、楚瑪爾、烏蘭木倫等二十五條河流；穿過柴達木、崑崙西里、羌塘等草原和盆地。平均海拔高達四千多公尺，是世界上最高的公路。公路通過蒙、藏、回、哈薩克等兄弟民族地區，它將促進這些地區經濟的繁榮，將給各兄弟民族帶來幸福。過去人們騎駱駝從西寧到拉薩要走幾個月，今後汽車祇需十多天，便可以從西寧到拉薩了，青藏公路從西寧到格爾穆一段，是利用舊有的青新公路的一段路基，加以整修；自格爾穆起，一直到西藏拉薩，則是新修的路基。

今年五月，我們着手修築從格爾穆到拉薩這段長達一千多公里的公路，沿途有五百多公里荒無人煙，取材困難。但困難阻擋不了我們，全體築路的工人和戰士、指揮員和工程師等，牢牢地記住中央和毛主席的教言。中央指示我們：嚴肅、負責、認真修好公路。毛主席教導我們：「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」中央和毛主席的指示，增加了我們在「世界屋脊」上築路的信心和力量，鼓舞了我們的勇氣。在那嚴寒的冬天，我們趕着馬拉大車，來往崑崙山和長江源頭，找尋線路。在那人跡罕到的地區，我們餐風宿露，獵取野獸充作食糧，我們沒有向困難低頭，因爲我們時時想到黨和毛主席的指示，因爲我們腳踏的是祖國的河山，而我們在高原上修路，是爲了兄弟民族的明天。

築路當中，全體工人和戰士，工程師和後勤工作者，發揮了高度的熱情和積極性，表現了堅忍的毅力，他們忍受過種種艱苦，向大自然進行了頑強的鬥爭，他們提出：「在「世界屋脊」上，開闢一條平坦的道路；在柴達

木盆地裏，建設一座美麗的花園。環境儘管艱苦，他們充滿了樂觀精神。糧食供應不上的時候，獵取野牛、野馬、黃羊來充飢。全體築路人員，有百分之五十以上立了功或得過獎，如一等功臣黃有元，他領導的先鋒組，在雪水溝挖石崖時，由於他鑽研苦幹，使工作效率很快地增加了十倍；在整個修路當中，他始終如一，連獲三次模範稱號。在烏蘭木倫河上，爲了搶修過水路面，工人們和深達兩公尺的洪水搏鬥一月多。在深水作業中，出現了馬占元、丁成山、鮮大武等英雄人物；還有工兵某團，在突破羊八井石峽工程中，全體高喊出：劈開雪山岔，公路通拉薩。我們的測量人員，在荒無人煙的高原上經常單獨活動，經常在風雪中進行測量，我們的運輸人員，是以很少的運輸工具，担负着相當繁重的運輸任務。

築路當中，大家熟悉了高原。有些地區在歷史上被傳說爲神秘或人類不能生存的，但我們事先派出探查路綫的人員，趕着四輛馬車，從查日得趕到黑河，就用「遠看是山，近走是平原」幾個字，便畫出了這個地區的輪廓和特點。戰士和民工用「只要有動物生存的地方，咱們就能作工」的行動，揭穿了歷史上的神秘，因爲高原上地勢是絕對的高，地形則相對的平坦，大家把這種地形叫作「高原上的平原」，所以施工時艱巨的工程不多。

公路修到那裏，都得到各族人民積極的支援，他們說：「支援修路，就是支援我們自己。」他們給築路隊伍運轉物資，採購用品。安多多馬的頭人昂才，自動組織牦牛隊，到通天河岸來運輸給養；塞拉隆吉一位老太太自動把她門前的一段路早早地修好。蒙、藏、回等民族的勞動青年，加入了修路工程隊，他們和漢族工人在一起，和諧得像一家人。在修路當中，湧現了許多功臣模範，像馬占元（回）、拉姆丹朱（藏）、生更（蒙）等，他們的事績，值得歌頌。

交通部、陝、甘、青各省的黨和人民政府，特別是青海各族人民、西藏軍區、西藏地方政府、西藏僧俗人民，都積極給我們支援和幫助，我們深深地感謝。我們經常從廣播中，聽到康藏公路的進展情況和生動事績，給我們更大的鼓舞。

青藏公路通車了，公路沿線，每隔一百公里，設有車站，招待來往的行人，汽車滿載着物資在公路上行駛，供給各族人民的需要，我們行將看到

富饒的柴達木盆地，開出燦爛的花朵，那些過去沒有人煙的地方，一定要逐漸改變它原來的面貌。
(天津日報)

開闢一條通過「世界屋脊」的公路

西南公路工程局總工程師 李昌源，工程師 甘城道
第二施工局

康藏高原是「世界屋脊」，選擇一條經濟的、合理的通過「世界屋脊」的公路線，是一個艱鉅的任務。我們既缺乏線路設計的理論修養，更缺乏高原築路的實際經驗。但是，在黨的領導下，在蘇聯專家的幫助下，我們滿懷信心地担負起這個任務。

揭開西藏地理之謎

西藏地理一直是個沒有揭開的謎，很少有道路設計所必需的資料，一切工作都得從頭來起。一九五〇年冬，派了一個踏勘隊由甘孜出發，開始勘查馬尼干果至昌都的路線。一九五一年春，西南軍政委員會交通部組織了一個踏勘隊隨軍向拉薩踏勘。他們往返於北路、中路、小北路和拉薩至則拉宗，歷盡數千公里，為時一年有餘，冒嚴寒、忍飢餓，不顧生命危險，失聯絡達數月之久。當他們安然歸來時，已是破衣百結，鬚髮滿面。一九五二年又有四個踏勘隊踏勘南線，一個踏勘隊覆勘中線，同樣歷盡艱險。這些踏勘隊萬里長征，足跡遍於西藏，終於找出七條比較線，初步揭開了康藏地理的真面目。

選定南線

七條比較線，我們選定那一條？南線、小北線還是中線？

我們比較了小北線和南線。小北線海拔高，工程艱鉅，冬季不能施工，修通後，冬季冰雪封山，也不能全年通車，汽車行駛地區海拔愈高，能力愈小，車輛也容易損壞。因此，選定小北線，不僅增大建設成本，而且將降低線路的使用價值，增加運輸成本。南線海拔低，可以全年通車，選定南線就能提高路線的使用價值和減低運輸成本。小北線是牧畜區，南線大部分是

農業區，人口多，礦產比較豐富。選定南線能夠照顧到藏族同胞目前與將來日益增漲的物質生活和文化生活的需要。

但是，南線有地震、冰川、流沙和碎落坍方，在施工技術上將有許多困難。我們分析了踏勘的資料，估計到羣衆的智慧和偉大蘇聯的技術援助，肯定所有技術困難都是可以解決的。康藏公路就這樣選定了南線道。

高原線路標準

選定了南線，又要考慮：什麼樣的道路技術等級和標準才能適應康藏公路的運輸要求？

最初，確定馬尼干果至昌都段的標準是有缺點的。當時對標準的要求很不具體，勘測設計所依據的技術文件很少，設計質量也不高，使馬尼干果至昌都段的路線標準大部分偏低。但是，馬尼干果至昌都段的設計鍛鍊了我們，教育了我們。一九五二年蘇聯專家別路包羅多夫同志到昌都參加昌都至拉薩段的定線會議，他指出我們工作上的許多錯誤，強調要重視修建道路的技術等級及其標準，介紹了很多線路設計的理論和經驗，並親自為康藏公路擬定了標準。

這是康藏公路線路設計工作上劃時代的轉折點。從此，我們初步理解了一些社會主義的設計思想，觀點和方法，懂得經濟調查是確定技術等級及其標準的決定因素。但在實踐中又遇到困難。如果要調查道路的貨物交流量、客貨流向、運向運量的密度、將來需要的交通量，這就不是短期內所能完成的工作，況且康藏高原的商品經濟比例極小，地下資源大都沒有可靠的資料。我們就只能主要是從公路將引起的經濟形勢的變化及其將來發展的可能性來作決定。

在確定昌都至拉薩段新標準的時候，有人認為應該遷就馬尼干果至昌都段的標準，認為同一條路線必須同一個標準。根據蘇聯經驗，在一條路線上，可以根據不同的情況，結合地形，按一定的距離適當地變更技術等級。因此，像康藏公路這樣長的路線，根據需要採用不同的技術等級是必要的。例如，等級高，線路的建築成本就將增加，馬尼干果至昌都段沿線經過六座大山，採用較低的技術等級是可以的；但昌都至拉薩段經過西藏富庶地區，是長遠的幹線，採用較高的技術等級也是有理由的。這種全面

考慮問題的思想，最後終於戰勝了那種強求統一的片面思想。

測 過 萬 重 山

一九五二年冬，在昌都以西又組織三個測量隊，向西定測；在太昭以西也有兩個測量隊，向拉薩定測。一九五三年夏東段又增加了兩個測量隊。在昌都至拉薩段上，到處飄揚着他們的旗幟，聽到他們愉快的歌聲。測量隊員們在萬重山中急走如飛，攀登如猿。他們一面和自然作戰，一面在工作中不斷展開思想鬥爭。

執行新標準的初期，還有許多人固守在舊標準的範圍內。有一次，兩個測量隊分工定測怒江東岸一千九百公尺的下山線。下段山勢陡峻，用新的定坡方法，線路好，而又經濟；上段山勢平坦，但沿用舊法，坡度太平，彎道增多，線路增長，開工前不得不改測。這教育我們要大胆地拋棄舊的陳腐的東西，勇敢地接受新的經驗。

以前選線的主導思想是如何避免石岩，以減少施工的困難，這樣就常把路線選在山上，因避讓石岩而增長了里程。這種片面思想的錯誤，經過兩年來在實踐中的爭論和比較，已逐漸糾正。

高原上的施工方法

路線測好了。但是，怎樣修？又成了問題。

線路這樣長，工程這樣艱鉅，為使西藏早日和祖國內地更緊密地聯繫起來，必須先求初通。因此，確定了較低的初通標準，在設計線路時有「初通」及「完成」兩條設計線，使線路的勘測設計從長遠較高的標準着眼，施工從較低的標準着手，這是符合於國家總路線的精神和將來對公路發展的要求的。

西藏缺乏築路的人力和物力，工地運輸又極端困難，全線開工是不可能的。為適應這一情況，決定了分期分段的施工方法，逐段推進。但這種施工方法仍免不了要用人力揹運料具和主、副食品，而在空氣稀薄的康藏高原上，揹運是困難的，為求儘量減少揹運的工地運輸，確定了先求初通、利用汽車運輸、然後竣工的措施。

向拉薩前進

康藏高原的自然條件給予築路的困難是巨大的，有高山病、有蜚蠊、有草蝨、有原始森林、有缺乏燃料的地區，更有冰川、流沙、地震、泥沼地區和碎落坍方等技術上的嚴重困難。但是，任何困難都不能阻擋康藏公路的前進。

康藏地方海拔高，氣候嚴寒，高山深谷的冰雪積成冰川，夏季部分融化，加以溝渠兩側土壤極不穩定，坍塌堵水，水位高漲後夾帶泥沙，一擁而下，有時竟如排山倒海。由於目前線路的運量還不大，徹底解決冰川沖擊的要求還不迫切，決定夏季採取便道通車，隨毀隨修，將來再修建構造物來解決，小規模的冰川，已採用架設高橋或砌透水路面的辦法戰勝了它。

流沙是岩石風化成的大小不同的沙子，因滲水而逐漸移動。蘇聯專家畢秋金同志指導我們採用了許多處理流沙的方法：線路可能由流沙頂部通過的，儘量從頂部通過；凡流沙堆積成圓錐體形狀，線路就從坡腳通過；單純從線位上不能解決的，做內外擋土牆把流沙擋住。

地震區怎樣通過？蘇聯專家別路包羅多夫同志也幫助我們解決了這個問題。根據他們介紹的計算公式和過去的地震資料，採用了足以承受地震波及的不同深度的線路基礎。

康藏高原的雪山草地大部分就是泥沼地區。通過這些地區，人馬下陷。我們最初採用先排水、再挖去泥沼土壤、換填石塊的方法施工。方法是正確的，可是工程很大。一九五四年的施工地區接受了蘇聯的先進經驗，對於某些等級的道路，不再將泥沼土壤全部挖去，只要挖去表面的一部分，讓路堤由於本身的重量下沉至泥沼土壤內，得到穩定。泥沼很嚴重的地區，用圓木修成木排，鋪在泥沼土壤上面，再在排木上修築路堤。

康藏冰雪促進了山岩的風化，在嚴峻的山坡上，堆積着大量風化岩石的產物，這些石塊的不斷下落，造成碎落坍方。與流沙不同的地方，就在於這些石塊比沙子的顆粒要大。我們基本上仿照處理流沙的方法解決了碎落坍方的威脅。

各種各樣困難都被戰勝了，公路迅速向拉薩前進。（人民交通）

記康藏公路的勘測工作

西南公路工程局設計局通訊組

爲了幫助兄弟民族發展政治、經濟、文化事業，中國共產黨和人民政府不避任何困難，決定要在康藏高原上，修一條連接內地的公路。毛主席曾親自指示進藏部隊和築路員工：爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！從一九五〇年起，一面組織了大批力量重修和改修舊有路線，一面組織了大批幹部和工程技術人員，積極搜集有關康藏地區地理經濟資料，組織路線勘察設計。從一九五〇年到一九五二年，先後組織了十多個勘察隊，共六百多人，進行點線面的勘察測量。交通部副部長溫雪，交通部公路總局副局長王一帆，西南公路工程局長樓明德都親自到康藏高原，指導選線等工作。此外蘇聯專家和我國許多優秀的公路工程人員，都積極參加了路線選擇和設計工作。

康藏高原號稱「世界屋脊」，橫斷山脈阻隔其間，河流縱橫交錯，氣候複雜。很多地方是人跡罕到的，既沒有精確的地理資料，更沒有經濟資料；舊有地圖上的勾畫，也大都牛頭不對馬嘴，連方向都稽查不到，要想在這裏找出一條又經濟又好的路線，多麼困難啊！可是祖國需要這條路，西藏人民更需要這條路。在中國共產黨的領導下，什麼困難都阻擋不了勘測人員的堅強意志。他們在廣闊無邊，步步艱難的高原上展開了多走、多看、多比較、多研究的全面踏勘工作。在一年的時間內，終於在馬尼干果到昌都找到了一條路線。可是昌都以西到時薩還有一千多公里的路線又走哪裏呢？在這個地區，舊地圖上有四條紅線，人們常走的是中部和北部的路線，南線從未有人全部走通過。到底那一條路線好，人們紛說不一。勘測人員們首先在康藏高原的北部、中部地區和南部的一段，進行了一年又六個月的全面踏勘工作。在北部和中部地區作了三條比較路線，又作出南部雅魯藏布江一段路線圖。可是這些路線經過交通部領導同志和蘇聯專家們的研究後，認爲除了南部地區一段路線較好外，其餘三條比較線都不適合。因爲這些路線經過的地區，有的一年中有四個月至八個月雪封山的時間，

有的是荒無人煙的大草原。而且沿途氣候寒冷，物產很少。勘測設計部門和全體人員並沒有灰心。相反的決心以更大的努力找出一條美好的路線來。於是他們又組織了更大規模的勘察隊伍，分成五路並進，在昌都與拉薩之間進行全面的廣泛的踏勘工作。在踏勘過程中，每一個比較路線都經過慎重仔細的地理經濟調查研究，有時勘測人員們感到舊路線不好，就撤過舊路線再找新路線。爲了找到一條好路線，他們不惜在一段路線上經過幾個隊的反覆勘測比較。有時一個勘測隊在一段路線中途走不通了，就另派一隊從另一路線勘測。在南線昌都至邦達一段，經過三個勘測隊，四次勘測才找出一條路線來。勘測人員們就這樣三番五次的踏勘，走遍了康藏高原，繪製出六千多公里的四條主要幹線的比較路線，和許多支線路線圖。交通部公路總局和蘇聯專家們，根據這些材料作全面仔細分析後，才決定走南線。

康藏公路的勘測工作是非常艱苦的。勘測人員謹遵着毛主席「爲了幫助各兄弟民族，不怕困難，努力築路！」的指示，頑強地戰鬥。例如第一勘測隊從一九五一年起，在昌都和拉薩之間，進行了將近兩年的勘測。他們的足跡踏遍了康藏高原高山深谷。千百條奔騰的河流，擋不住他們，穿過漫長的原野森林，又來到遼闊的草原，從常年冰雪的北方，走到四季花開的南方。不管冬天或春天，夏天或秋天，當每一個早晨，人們還在甜夢中時，他們就整起行裝，帶着儀器和開路工具出發了。他們走的是從來人跡罕到的，根本就沒有道路，靠自己披荆斬棘，開山架橋，一步步地前進。由於交通艱難，往往發生供應不上的情況，他們有時每天只吃到兩餐糌粑，晚上住在潮濕的地上或冰雪上。

白天在野外工作了一天，疲勞極了，晚上還要整理資料和學習。前進到高山，常常在零下二十幾度的寒流裏工作，前進到泥沼地帶，兩腿整天陷在泥沼裏走，一天走不上十幾公里。在夜裏，必須燃起熊熊烈火嚇退野獸的襲擊。當他們在拔海五千公尺以上的雪上住宿時，爲了避免大風把人吹走，就把自己捆在大石上。有時一夜大雪把帳篷壓垮了，便被埋在雪堆下，要費很大勁才能掙扎出來。有時爲了尋一條路線，把全隊人分開勘測。有一次由嘉黎返昌都勘測，隊長余燭和技術員葉祖鎔兩人，爲了尋找一條路線與隊伍失却聯系。他們在怒江上游峽谷裏攀行了數月之久，沒有東西

吃，找野菜和冰雪充飢，露宿在懸崖下或山洞裏。同志們都認定他們失蹤了，然而數月之後，他們都像神話中的人物似的又平安回來了。不但平安回來了，而且搜集了許多寶貴的資料。

當康藏公路決定走南線放棄前測的路線以後，勘測設計部門的工作就更加艱巨了。爲了配合施工的緊急要求，開始不得不採取分段測設和邊測邊設施工的辦法。每個勘測人員都了解到：測量工作進展慢了，按時作不出測量圖表來，就要影響工程進展和國家建設的完成。要不精密地測定，就會造成工程上嚴重的浪費，或標準太低影響將來的行車和養護。爲了克服困難完成任務他們發揮了高度的勞動熱情，開展競賽和找竅門運動。在運動中有不少創造發明。如發明用人在樹上指揮或放煙火爲號的辦法，克服了穿過原始森林時，視線不清，無法測量的困難。技術員李仲霖，在施測中創造了不用人跑點測地形的儀器，豎曲線計算法，改良橫斷面十字架等五種創造革新，大大節省了人力和加快測量速度。爲了保證質量，凡路線通過一個小山堡或一個小橋位，都要三番五次的慎重考慮。在每一段路線中，他們都作了二條到四條比較線。這樣就大大縮短了路線里程，減少了工程數量。在索通地段他們爲了選擇一條既經濟又不會受到冰川的襲擊的路線，測量了十幾條比較路線。在怒江岸上爲了使路線安全通過怒江天險，三個測量隊連續作了兩個月的反覆測量。在業拉山至怒江一段，由於測設工程人員積極研究，改變原測定路線，使路線減少了十個回頭彎和大量擋土牆工程，使工程提前二十天完成了。

康藏公路路線勘測工作，受到藏族人民的熱情支援。勘測人員每走一個地方，那裏的藏民就積極的幫助帶路，運送器材和糧食。在漫天風雪的大草原上，勘測人員們迷失了方向時，牧民們就把他們請到帳篷裏，拿新鮮牛奶招待他們。在通過原始森林或天險地帶時，藏民們就來幫助砍伐樹木和協助通過天險。藏民們對路線的選定，作了許多有價值的貢獻，許多地區藏民對路線提出了很多的意見。如從太昭到拉薩途中，測量工程人員原定路線要翻過一座工布帕拉山，有一個老年牧民告訴了測量人員一條新線路，不但比原來路線工程減少了數萬土石方，而且還避免了雪線，使公路常年通車。

（人民日報）

兩千公里的補給線

西南公路工程局第二施工局供應科副科長 楊 朋
供應總站副站長 高春興

康藏公路所需要的一切物資全部是由內地供應的。從成都起長達兩千多公里的補給線上，冬季積雪封山，不能行車，夏季洪水氾濫，公路和橋梁渡口常被洪水沖毀，通車困難；施工地段的補給還要用牦牛或人力搬運。但這些自然條件的障礙並不能阻擋我們的施工補給工作。分設在這漫長的補給線上的各個供應轉運站採用分段運輸、逐站轉運、重點儲備的方法，保證了施工物資的供應。

每期工程開工前，必須把一定數量的料、具和糧食運達工地，這就要戰勝康藏高原上山高水急、人烟稀少、運力不足等困難。爲了克服這些困難，我們組織了隨工地轉移的運輸轉運站和接收站。這些站址選擇在適合工地需要的地方。有時設在海拔四、五千公尺、零下二十度的山頂；有時設在連帳篷都沒地方搭的河畔或絕崖上，用石塊和水棍墊起地基，用蓋布搭起臨時庫房和住屋。設在汽車終點的供應總站和沿途轉運站，爲不耽誤運輸時間，每當汽車運到物資時，總是不分白天黑夜，下雪下雨，隨到、隨卸、隨裝，保持着二千多公里補給線的暢通無阻。

當新設計的路線尚未開闢時，就必須尋找一切勉強可以通行的小路把施工物資運上去，這些小路常常是行人都不敢通過的。遇到沒有橋而又不可能架橋的河流，就要架設溜索或設置木筏、牛皮船，將大批物資溜渡過去，或者是架起只能行人的鋼絲索橋，把物資一件件的扛過去。一九五三年怒江橋還沒有架起以前，公路雖通到江邊，但物資仍須由邦達翻越大山，運到怒江上游，用溜索和索橋，渡過二百公尺寬的江面，再翻幾個大山，補給到怒江西岸的工地去。

將物資運到工地的主要工具是牦牛；在沒有牦牛運輸的地區，就組織人力搬運。今年的二期工程，正處於高原上雨量最大，不斷發生地震、坍方和流沙最多的波密地區，施工支隊有十幾個中隊，每天冒雨在被冰川沖毀和草澤泥濘的道路上，往返搬運糧食。他們晚上把物資放在住人的帳篷

裏，人睡在蓋布底下，就這樣還提高工效百分之五十至七十，保證了前方施工。

在一九五四年的第一期工程裏，我們還利用了高原上從來沒有的水運。來自內地的水手和解放軍指戰員們克服了水湍灘險的困難，從一個月的無數次試船失敗中取得了經驗，改裝了折疊舟和橡皮船，改造了自然的河道，戰勝了泊龍藏布（江），保證了物資供應。

今年五月，中央氣象台不斷報來洪水的預告，這時的康藏高原陰雨連綿，徵象着洪水將至。六月初，公路上已偶有小的坍方，阻礙着汽車運輸。

當時築路部隊正在索瓦卡一線施工。公路迅速向前伸展着。可是扎木以西存糧僅能維持到八月初（計劃應當在洪水期前儲備到十月份的糧食），大部分糧食還存在崗托和昌都。從昌都到扎木，都是去年和今春完成，從未經過洪水考驗的新路，洪水一到將帶給我們更多的困難。

果然，六月中旬，洪水暴漲，水勢兇猛。據當地藏胞說是數十年所沒有。昌都到扎木的路線上，有好幾處路基和橋梁被洪水沖毀了。這時滿載物資的汽車部隊依然堅持着從崗托和昌都向西一段一段的運轉。供應人員在瓦達到密密短短的路線上，設上三個臨時站。在車多人少，任務緊急的情況下，許多工會幹部、測量人員都投入了這個緊張的戰鬥。七月十三日，被水沖毀的重點工程打通了。昌都到扎木全線通了車，數百輛汽車滿載着物資奔向扎木。夜裏，汽車的電光像火龍一樣，一串一串照在公路上。遠看沿途各個供應轉運站倉庫上所掛的汽油燈，就像海岸上的燈塔。七天七夜，我們完成了前方必需補給的各種物資達五百餘車。每一個人的臉上都流露着愉快的笑容。

正當一九五四年第一期第三段工程即將完工時，突然冰川暴發，渾濁的洪水捲着像帳篷大的巨石從山頂傾洩下來，淹沒了三、四公里的路基，斷絕了交通，把第一期和為第二期工程所準備的糧食料具全阻止在冰川以東，不能西運，嚴重的威脅着施工。

但是，冰川並沒有把我們嚇倒，我們利用冰川山洪時高時低的特點，首先搶修了一條橫繫在冰川上的溜索，夜以繼日地溜渡物資。由於溜渡還遠趕不上前面的需要，又架起一道一百多公尺長的索橋，扛着東西從搖擺的索橋上運過去。

六月二十一日夜裏，水小了一些。同志們已經兩夜沒有睡覺了，剛想躺下休息一會，好一早起來搶運岸上沒有扛完的一千多件東西。突然，響起了槍聲和鳴鑼聲，這是山上發出的危險信號。只一會兒，山洪帶着巨石古樹奔騰襲來，水頭淹沒了中間的橋面，翻滾的石頭碰在鋼絲索上冒出點點火花，眼看岸上的物資就要被沖走。這時，全站同志只有一個信念，物資不能受損失，多扛過一件，前面就多一分保證。於是領導帶頭，會計員、保管員、工人一齊動手，就連白天都不敢過橋的同志也幫助遞包。由一次一包、到兩包、三包；由八分鐘一趟，到六分鐘、五分鐘一趟。不到三小時，岸上物資全部運過去了。

不久，鋼索橋終於被沖壞了，大水淹沒了新修的便道。我們又在它的峽谷口上架起了新的索橋，在山上開闢了新的便道，並抓住冰川的規律，修起臨時便橋，繼續搶運。冰川危害最大的時間，持續達兩月之久。在這兩個月裏，我們始終不懈，終於把所需物資全部搶運過去。冰川，在我們的面前馴服了。

供應人員深知每一顆釘子每一粒大米，運到康藏高原來是多麼不容易，他們在寒冷的天氣裏把破了的和不够分量的包件一件件的進行縫補和整理。沒有包針，就用竹子和鐵絲代替，沒有麻繩縫補就用牛毛攆成的繩子，用廢麻包拆下的麻線來代替。工人們在卸車時把撒在車上和地上的米，黃豆都一點點的掃起來。他們自己吃壞米，穿被車子磨壞的衣服，把好的米、好的衣服運給前面施工的工人。一九五四年雨季到來時，蓋物資的綠棚布不够用，同志們就把自己鋪的油布，穿的雨衣拿出來搭蓋，還用釘子磨成針，縫補那些破舊的棚布，使物資在雨季也沒有受到損失。

在黨的正確領導下，在全國人民和兄弟民族的支援下，我們完成了康藏公路的供應工作。康藏公路通車了，我們和全體築路人員和全國人民以同樣愉快的心情，祝賀這條公路的誕生。

（轉載）

感謝全國人民的關懷

西南公路工程局第二施工局副局長 孫楷堂

康藏公路通車了，這項偉大工程的勝利完工是和全國人民的大力支援分不開的！

康藏高原雖然蘊藏豐富，不少海拔較低的河谷地帶土地也很肥沃，但由於帝國主義的長期壓榨，經濟上仍處於落後狀態，藏族同胞的生活水平很低。因此，康藏公路建築工程所需要的一切物資，從每個鐵釘到橋涵料具、油料、輪胎，吃的糧食、油、鹽，住的帳篷，穿的衣服、鞋、襪，用的鍋、碗、瓢、盆等，沒有一樣不是依靠祖國內地人民的支援。

五年來，全國人民對康藏公路工程的支援規模是巨大的，對全體築路人員的關懷是無微不至的。運往康藏的大米和白麵一般都是上等品，供給我們的豬肉、花生米、黃豆和罐頭食品，除四川、上海等地出產或製造的以外，還有遠從黑龍江運來的魚類罐頭，從雲南運來的鹹菜和火腿，從貴州運來的豆皮。江南人民知道高原氣候乾燥，為我們運來了大量水菓罐頭，沿海人民怕我們缺乏碘質，給我們運來了大量海帶。

康藏公路常在冰天雪地裏施工，華北、內蒙古和西北人民特地為我們作了皮衣、棉衣和皮毛鞋襪。到了夏季或在溫暖的河谷地帶施工時，人民又給運來了單衣和襯衣。在雨季到來之前，人民又給我們送來了膠鞋和雨衣。由於在高山和森林中施工，要劈伐荊棘、攀登懸崖，衣服易於破爛，人民把針線包也運來了。高原氣候嚴寒，冬季風霜中作工容易凍手裂臉，雪地裏施工雪光刺眼，祖國人民給運來了擦臉油和眼鏡。為了保證築路人員的身體健康，祖國人民除了派來優秀的醫務工作者以外，還給我們運來了X光機和顯微鏡等醫療器械和各種貴重藥品，解決了預防和醫療工作中的困難。從每一件來自祖國內地的物資上，我們都可以親切的感受到祖國對她的遠在西藏高原的兒女無微不至的關懷。天津的工人聽說修築康藏公路，特地為我們製了適合於康藏高原特點的帳篷，這種帳篷不但可以住人、辦公，連結起來還可容納百人開會或作俱樂部，轉移時攜帶方便，頂

子、圍子各六十公斤，恰巧用一匹牲口來馱。爲了使工人、戰士們在雪地泥水裏工作時，鞋子不會脫幫、掉底，北京皮革廠的工人特地用絲線來縫皮鞋。雅安的工作人給我們做皮鞋時，保證質量堅固，發現不合規格的，都及時檢查出來不讓出廠。上海的工人爲使我們的建橋工人和戰士不再光腿站在刺骨的冰水中做工，給我們趕製了下水的膠皮衣和鞋子。全國人民對康藏公路築路人員的愛護，每時每刻都激發着我們全體築路人員的勞動熱情，使我們在克服各種困難中增加了力量和勇氣。

五年來，來自祖國內地的物資日益充沛，各種機器和料具日益完善，這使我們在遙遠的康藏高原上，也聽到了祖國社會主義工業化的偉大事業大踏步前進的聲音。鞍山、大冶和重慶的工廠供給了我們大量的鋼鐵橋料和鋼釘，四川的工人爲我們製造了壓路機，山東濰坊工人爲我們製造了打樁機，太原的工人給我們製造了工程鑽探機；一九五四年公路進入森林區，祖國人民又送來了伐木機，比人工伐木的效率要高出好多倍。這些機器、這些材料的源源供應，表明我國工業水平的不斷增長，激勵了我們以更大的努力把康藏公路推向前進。

大量的物資是經很長的運輸線才運到工地的。參加這個巨大運輸工作的，有各個交通運輸戰線上的員工們。航空駕駛員給我們空運過鋼絲繩，沿海和內河航運工人用輪船、木船給我們運過大量機具、器材，鐵路工人爲我們運過各種料具、油料和食品。在交通條件不便的地方，運輸工人和農民們用騾馬大車、手推車給我們運了糧食。當物資運到汽車終點以後，廣大的藏族農、牧民和各階層人士都熱烈來參加運輸工作，他們把牦牛、騾、馬從四面八方集中起來，甚至雲南、青海地區的藏族同胞也參加了支援運輸，他們不分晝夜，趕運工地所需要的料具和糧食。當經過交通閉塞、馱畜不能通過的地區時，男女藏胞們就把馱子卸下來，和戰士、工人們一起參加抬運。他們特別愛護物資，有時牦牛擠過陡崖，把米包擠下崖去，藏胞們就爬下崖，把它扛起來，有時米包摔破了，就把撒在地上的大米撿起來裝在帽子或衣兜裏，交給我們。在途中遇雨時，藏胞常把自己的雨具甚至衣服脫下來遮蓋物資。

祖國人民在人力上對康藏公路工程作了更大的支援。他們不但派來成千上萬的優秀兒女來參加這項建設，而且還爲我們輸送了大批技術幹

部。中央和西南幾次爲康藏公路工程調來了大批有經驗的工程技術人員，並從各大學、各專修科學校裏選擇了部分畢業的青年學生分配到康藏公路工作，他們在實際鍛鍊中，有的已成長爲優秀的技術幹部。

康藏公路全線通車了，我們深深的感到：這項偉大建築工程的完成，應歸功於黨和毛主席的英明領導，歸功於全國人民，我們決心要更加勤懇地建設康藏高原，用建設祖國邊疆的實際行動，來感謝全國人民的支援。

（人民日報）

感謝蘇聯專家對康藏公路的幫助

周 濟 光

工程艱險、意義重大的康藏公路，經全體築路人員四年來的艱苦奮鬥，已在今天勝利通車了。修成這條跨過「世界屋脊」的祖國西南大動脈的公路，不僅是我國工程歷史上的偉大成就，也是人類歷史上的奇蹟。這奇蹟使祖國的首都和遠離首都的地方——拉薩，更加密切地聯繫起來。它，將帶給西藏兄弟民族以幸福的生活。

在慶祝通車的今天，最不能忘記的是蘇聯專家的幫助。我們曾有很多困難問題都是在專家大力協助下得到順利解決的。如果沒有他們的幫助，決不可能在四年時間內取得這樣大的成績。

一九五二年八月間蘇聯專家別路包羅多夫同志不辭，艱苦冒着高原冬季奇寒，翻過雪山草地和海拔五千多公尺的崇山峻嶺，到達我國邊疆漫長數千公里的公路工地上指導我們的築路工作。他不但對修築康藏公路上一切問題從理論到實際耐心地指導我們，而且在艱辛的旅途中利用僅有的休息時間親自爲我們草擬了「測量設計規程」和「施工規範」等有關公路建設文件，使我們全國的公路測設工作有了明確方向。他不但用口頭的或書面的方式指導我們工作，而且親自動手做給我們看，例如當他在工地介紹級配路面的時候，不僅很多次報告和會議中反覆講解其要義，而且冒着高原特冷氣候，在刺骨寒風中，在冰凍雪地上，親自動手爲我們作鋪築級配路面的示範表演。康藏路普遍採用了級配路面的先進方法，既大大提高了路的質量又爲國家節省巨額資金。

別路包羅多夫同志具有蘇聯公路建設的精湛的理論和豐富的經驗，

左起蘇聯專家別路包羅多夫與交通部西南公路工程局局長穰明德、康藏公路修建司令部司令員陳明義、交通部公路總局副局長王一帆等視察康藏公路工程時合影。

在抉擇昌都到拉薩的路線問題上，他同意走南線，並作了詳細的分析。他說南線海拔較低，氣候溫和，人口較多，有利於經濟發展，也可避免冬季嚴重的冰雪破壞路面。他並特別提示我們說：一條公路修通是很容易的，但是如果不考慮經濟作用，即修通以後對人民就不一定有利，所以我們在測量設計時，必須考慮到經濟的價值，同時也要考慮到將來。又說：公路的一切問題是在考慮人民的利益。在為適應康藏高原物資供應困難和河流湍急，不易建築橋墩等情況，專家給我們介紹了蘇聯木結釘板梁橋。這種橋的跨徑可達四十公尺，橋身堅實又美觀，製作又比木桁樑簡單，安裝時有簡單的起重設備即可勝任。這種木橋設計是英美遠所不及的。再以造

價來說，在康藏高原木結釘板梁橋的造價只及鋼筋洋灰橋四分之一。這在我國目前大規模經濟建設中應節約使用鋼材洋灰的情況下，能把這些大批材料節省下來用到國家更需要的地方去，其意義更為重大。在解決木橋大跨徑的同時，又介紹了大橋橋位設計的先進理論，根據這種理論和做法，可以減短橋的長度。康藏路上有一座橋梁減短後的長度僅為原長的百分之七十四，因此節省了大量建橋資金。橋基方面，別路包羅多夫同志告訴我們說：「一般橋梁在冲刷線以下二公尺的卵石基礎上是可以修建橋墩的。」這是過去我們從不敢這樣想的。為了使臨時性的木結構橋成為經久耐用，他又介紹了木材防腐法。康藏公路較大的木橋均進行了防腐工作。根據蘇聯的記錄：木橋經防腐處理後，成績較好的可延長壽命四倍。西南地區木橋平均使用年限為三至五年，那麼經防腐處理後的木橋則可延長壽命十至二十五年。至於防腐的成本，根據計算，有的橋的防腐費僅相當於全橋造價的十分之一。光就這一項就可替國家節省巨大的修建費用。

此外，別路包羅多夫同志還告訴了我們很多寶貴經驗。如木橋主要部份過去一般都習慣用方木，但作方木既費工並在外層堅固部分被鋸削後，斷面面積減小，不如使用圓木。又如以往坍方現象是較普遍的，我們有的技術幹部認為在康藏這樣的自然環境新修一條公路，坍方是不可避免的事，而別路包羅多夫同志就為我們解決了這一思想問題。他詳盡說明了坍方現象是由於測量設計和施工中沒有很好注意排水設備而產生的，並不是必然的現象，而是人謀不善的結果。在這方面他具體介紹了關於做天溝、暗溝、擋牆等的先進作法和乾砌擋土牆理論上的計算方法，並指出過去坍方的癥結所在。現在沿線都已採用了乾砌塊石護牆，使坍方事故大大減少，從而大量節省了填方工程，也便利了行車。自昌都以西地段，由於蘇聯專家的直接指導幫助，並採用了蘇聯公路勘測規程，就比馬昌段（馬尼干果至昌都）的標準提高很多，也節約了建築費用。

關於蘇聯專家在康藏公路修建過程中親身幫助工作和為我們解決的築路技術問題的事蹟是很多的，雖然本人了解不夠全面，所舉事實也極片斷，但就從這些事例中，也可窺見蘇聯專家對康藏路貢獻的一般。很清楚地說明了康藏路之所以能迅速修築完成及在工程技術上所獲得的某些成就，都是與蘇聯專家熱誠的幫助分不開的。因此，在今天慶祝康藏路勝利全線初步通車的時候，我們應感謝黨的正確領導、感謝全國人民的熱烈支援、感謝蘇聯專家的幫助和指導。

（人民交通）

建設新西藏的兩條大動脈

——康藏、青藏公路

祖國的和平建設事業又取得許多巨大的成就，由西康省雅安市到西藏拉薩，跨越被稱爲「世界屋脊」地區的康藏公路，和從青海省西寧市橫貫青藏高原直到拉薩的青藏公路，就在這幾天快要全線通車了。

人們翻開祖國的地圖就可以看出：西南部分的西藏高原以及和它毗鄰的西康、青海兩省的部分地區，都還是沒有現代交通路線、地域遼闊亟待開發的處女地，康藏公路和青藏公路就是首先打通到西藏高原去的汽車交通，縮短內地、青海和西藏首府距離的兩條現代化的公路。

康藏公路和青藏公路是世界上修築在拔海最高地帶的公路，是全世界公路工程中突破高原上特殊的自然條件限制、克服地曠人稀物資供應困難而修築現代化公路的偉大工程。

康藏公路從雅安市經過康定、玉隆、馬尼干果、昌都、松宗、太昭等地直到西藏首府拉薩，全長二千二百五十五公里。其中雅安到玉隆一段，是舊有的已經塌毀不堪的康青公路的一部分，解放後經過翻修才通車的，從馬尼干果到拉薩一千六百六十一公里完全是新開闢的。康藏公路翻越了二郎山、折多山、雀兒山、矮拉、宗拉、格拉、加皮拉、育吉拉、達馬拉、年拉、郎拉、業拉、安鳩拉、色齊拉（按藏語「拉」即「山」的意思）等十四座大山叢嶺；平均拔海在三千公尺以上，跨過了貫通橫斷山脈地區以凶險湍急著名的金沙江、瀾滄江和號稱「天險」的怒江等河流的主流，直達雅魯藏布江流域。堅強的人民解放軍工程部隊和各族工人們，在工程中征服了冰川、凍土、流沙、地震區、遮天蔽日的原始森林、斷岩峽谷和有地下潛水的泥沼地帶，以及高原上的雨季、風雪等嚴重罕見的困難。自從一九五〇年分段開工，修了五個年頭，今年（一九五四）東段和從拉薩往太昭修築的西段築路大軍終於在太昭以東的巴河橋頭會師，現在公路已修到了古老的拉薩河

畔，過了拉薩河大橋，汽車就直通到拉薩市內，並和青藏公路銜接起來。

青藏公路全長也有兩千多公里，線路翻過了祖國著名的崑崙山、巴顏喀喇山以及怒江發源地的唐古拉山等十五座大山，越過了長江源頭通天河的四大支流和其他二十幾條高原上的河流，公路並橫貫了漫無人跡的青藏大草原和大片爛泥水灘地帶。這條公路的一段，從青海省西寧市經過湟源、大喇嘛河、察汗烏蘇、香日德、諾木洪到柴達木盆地的格爾穆原有極粗糙的和已經坍塌的公路基礎，青海解放後經過歷年整修，才使原來不能行駛汽車的路面完全可以通車。今年五月間，從青海的格爾穆開始向西藏修築，在短短的半年時間內，人民解放軍工程部隊和各族工人組成的浩大的築路隊伍，竟完成了一千多公里的工程任務；從格爾穆經過納赤台、冬布裡納木、吉丁西林、唐古拉山口到西藏的黑河，通過了千里荒涼的大草原，然後經過藏格裡海南部的羌塘草原，劈開了岡底斯山脈一處長達十公里、堅硬峻險的羊八井石峽，使公路一直通往拉薩平原。

人民解放軍是這兩條公路的開路先鋒，他們和工程人員以及各族民工在施工中所遇到的重重困難，是我們所難以想像的。他們克服困難的革命精神，也正是我們應該學習的榜樣。五年以前，康藏公路剛剛開始勘測的時候，並沒有任何足夠的地理、氣象、水文等工程必需的資料，甚至缺乏必需的詳細地圖。他們像作戰一樣，以簡陋的施工裝備和大自然展開了鬥爭。僅僅以勘探路線來說，公路全長是兩千多公里，翻過十四座大山，可是勘探人員們在渺無人跡的高原上却踏勘了一萬多公里的路，曾經爬過二百多座大山。昌都到拉薩段，先後就出動過八個踏勘隊、四個測量隊；他們從瀾滄江東邊跋涉到雅魯藏布江流域，越過橫斷山脈走到了喜馬拉雅山麓，這樣經過了七次踏勘，作了縝密的比較和研究，才確定了現在的這條線路。他們在大雪封山地區，冒着生命危險踏勘線路，必須用牦牛來踏路，有時牦牛在雪裏走動，只露着兩隻角在雪面上。最近爲了探測一處面臨公路線的大冰川，他們像探險隊一樣，深入到冰川峽谷裏去勘測；這個冰川去年暴發的時候，從峽谷裏湧出來曾經把一片方圓十幾里的森林平毀了。青藏公路在修到拔海四千五百公尺以上的查拉坪、紅土山地段的時候，也曾經遇到這樣一種罕見的地質；那個地方十多公里的地段，在冬季是異常堅硬的凍土，一到春天融化以後，夏季、秋季一直到結冰季節便完全是一

片水灘和爛泥，莫說開汽車，深處就是連人也會被陷下去。公路必須從這裏經過，於是築路的戰士們使用雙手和簡單的工具和淤泥積水搏鬥，挖淨了泥水直到見了硬底，又用十多里地之外揀來的石塊填上，這才築成了堅固的路基。類似這樣異常艱難的工程情況，在這兩條公路修築中是十分平常的事。戰士們和工程人員以及各族工人們爲了早日把公路修通，把幸福帶給藏族人民，爲了民族大團結，爲了鞏固祖國西部的邊防，他們以高度的忘我犧牲的精神堅持施工，戰勝了自然環境的重重障礙，使工程任務迅速地完成。他們在詩歌中唱道：「春撒一粒土，換來萬顆糧，多流一滴汗，換來好時光，甚至像共產黨員、中國人民解放軍某部的一位班長張福林同志，以及其他一些英雄們，竟爲了修築高原公路而犧牲了寶貴的生命。當張福林同志在康藏公路某地的大山上施工，被石塊砸斷了腰快要犧牲的時候，他向同志們說：「爲了建設祖國邊疆、鞏固國防，幫助西藏人民謀幸福而犧牲是光榮的。你們快去施工，不要耽誤工作吧！」他死後，同志們從他的遺物中還發現有一包從內地帶來、準備到邊疆去播種的菜籽。張福林同志這種建設新西藏的偉大遺志，是正隨着公路通車而被實現着。

在高原公路修築過程中，由於全國人民的支援和蘇聯先進的公路修建技術的幫助，加速了工程進度，更保證了工程的質量。康藏公路今年在橋梁施工中用上了山東省製造的打樁機，山西太原製造的鑽探機，由於使用了大批由內地來的伐木機、鑿岩機，使幾百公里的森林和峽谷地段使用機械開伐，加快了工程進度。其他如像海南島、廣州、上海等地來的罐頭食品、醫療藥品、抵禦雪光的太陽眼鏡，成都平原出產的大米、副食，西北的麵粉，西安、瀋陽、內蒙古自治區供應的皮衣、皮靴、皮帽，天津製造的宿營帳篷，鞍山、大冶、重慶的鋼材以及炸藥和各式各樣的施工用具，電訊器材等等，都是源源不絕地從各地用各種交通工具運到通車地段，再由公路沿線藏族各宗人民動員了數以萬計的牦牛、駱駝、驢馬組成運輸隊送到各個前方工地。

當康藏公路一九五二年剛動工不久，蘇聯公路工程專家別路包羅多夫同志就親自來到了工地，給解決了許多當時急待解決的問題。例如康藏高原離內地遠，又有豐富的本材，爲了節省鋼材和水泥，大部分橋梁是木結構。但是簡單的木結構橋孔徑較小，而高原的河流流速很大，中流下樁

施工很艱難，且在洪水期間水裏漂浮物容易撞毀橋基。專家根據這個情況便提出用「釘板梁橋」，這種橋用料小、施工簡易，孔徑却可長達四十公尺，因此便解決了高原河流架橋工程中的嚴重困難，保證了工程質量，節省了鋼材。又如要適應了高原上的特殊地質構成，專家建議用「乾砌保坎」來防止流沙塌方；在公路選線、石方爆破能力的計算上以及沿河路基建築護坡方法等重大施工技術上，蘇聯公路建築的先進經驗都起了巨大作用。修築康藏公路的戰士和工人們在專家親手指導下，學會並運用了世界上某些最先進的公路路面修築技術，使路面修得堅固、平整、美觀；下雨不陷車，晴天不起灰。蘇聯專家曾經像建設自己的祖國一樣，給了高原公路建設以巨大的技術幫助。

現在，拉薩布達拉宮前已經修好了汽車停車場，譬如我們從五千多華里以外的成都到拉薩，不再是駕馭着行動緩慢的牦牛走上四、五個月；坐上汽車只需要十幾天就能到達了。康藏公路啣接着從成都到雅安的道路一直向西，在偏僻的山巒和草原上一路可以看見一幢一幢新建築的房子，也可以見到一些新興起來的集鎮，沿路每二十公里就有一所道班；道班工人、橋涵工人、機械工人和藏族居民們，常常冒着風雪分段養護路面，或者駕駛着掃雪機清掃積雪，保證公路暢通。青藏公路沿線從青海的格爾穆到西藏黑河的大草原上已開始改變着荒涼的面貌，沿路已經設立了許多驛站。在那裏堅持工作的人們和沿路各族居民們都相信：這些驛站不久就要慢慢變成草原上的新城市。

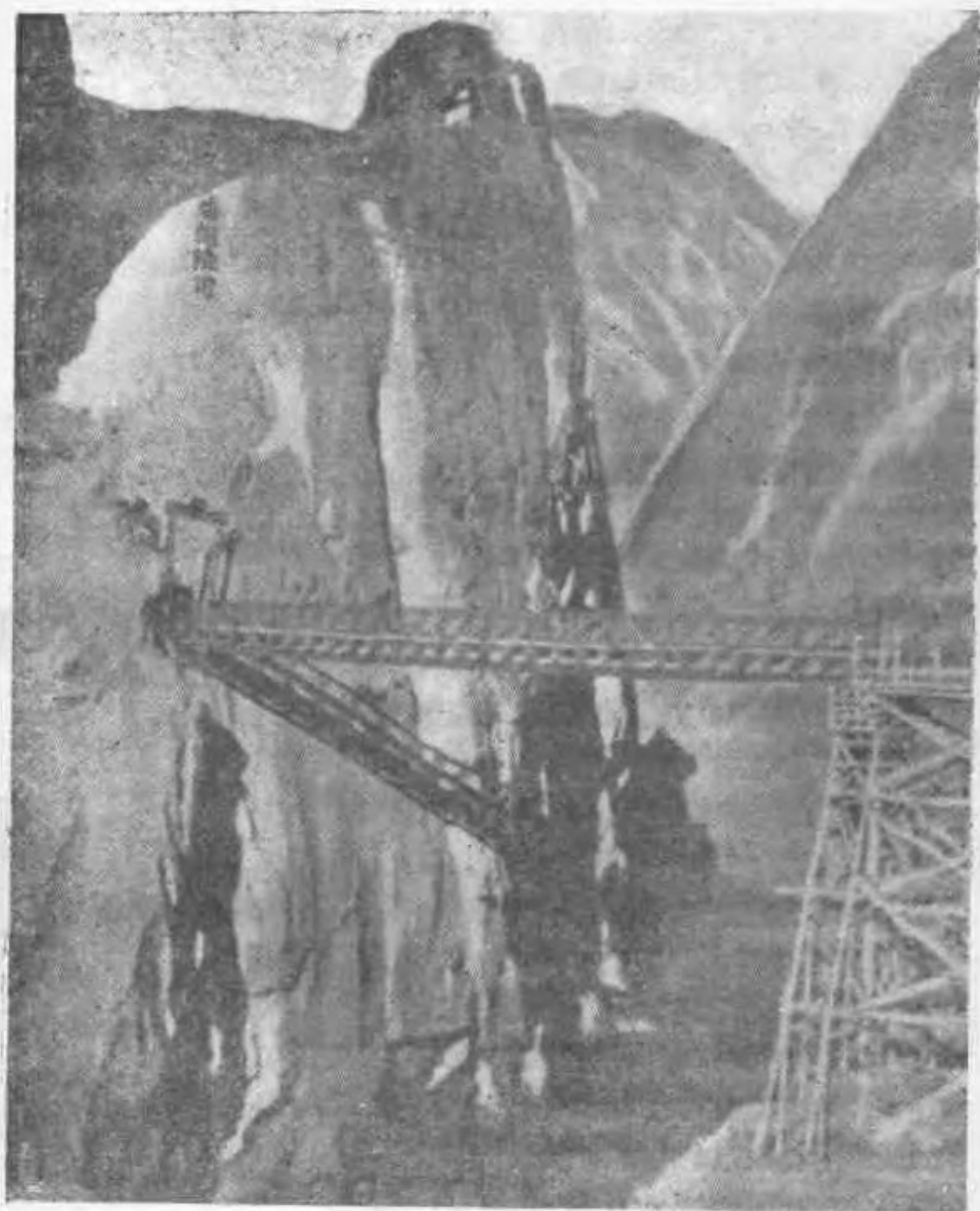
幸福正隨着偉大的康藏、青藏公路的通車，逐漸地帶到了古老的拉薩城，帶給全西藏人民。

（青林——光明日報）

在怒江激流上

築路部隊被阻遏在咆哮的怒江東岸。

勘測隊的工程師們從這裏走過的時候，由於不能攜帶更多的開路工具，雖然費盡了千辛萬苦，也無法揭開怒江西岸的秘密，只能為難地在工程線路設計藍圖上劃下了七公里「未知」的虛線。現在，揭開西岸之謎的工



怒江大橋全景

(邱先忠)

作落在戰士李文炎和他的四個伙伴的肩頭。

先遣營的營長張保德是位身經百戰的英雄，在康藏高原上又曾參加過開闢二郎山到怒江邊的公路，跨越過大渡河和金沙江等激流，但面對着這流速八公尺至十公尺的七月的怒江，也不能不顯露焦躁。因為自己的營不能跨過怒江，就擋住了所有的築路大軍。當他把渡江任務交給李文炎的時候，會再三叮囑：「我們一定要強渡過去，拉起一條鐵索來。雖然困難太多了，雖然藏民說這時間的怒江是絕對不能渡過的，但我們一定要渡過去。現在全師的眼睛都在看着我們。」

七月十日的清晨，江上的白霧還沒有完全消散，李文炎他們已把那隻唯一的舊橡皮船打飽了氣。船的氣門上沒有塞子，他們用木棒纏上布把它堵上，接着又發現它有點走氣，但他們顧不得了，把船放在水上，把一隻槳綁在船尾當舵，把準備拖過江去的兩根電線綁在船後的一個皮扣上，一個人把舵，四個人分兩排坐好，喊着：「一二、一二！」搖着槳，朝驚濤駭浪裏衝去。

全營的人都在岸上緊張地注視着他們。船就像一片樹葉似的在巨浪中飄着。一會被浪推得高起來，一會又跌落到水凹裏，電線就像是一條長尾巴一樣，在船後擺來擺去。他們用力地划着，但總沖不到江心。原來電線垂到江底以後，掛在石頭上，船走不動了，他們只得在下游慢慢地靠回岸來。

接着，第二次的強渡也遭到了同樣的失敗。

第二天，有人想出一個辦法：用空船帶四股電線飄過江去，江對岸的下方有一個小迴水灣，船到那裏會停住的，然後再呼喊對岸的藏民把電線拉上岸，只要電線能拖過去，就可以接着把鉛線拉過去，再把鋼繩拉過去，就可以造成一條鋼溜索，把部隊滑過去。

這個主意很好，但不料船還沒有走到江心，電線又掛在河底的一個石頭上了，一個巨浪壓下來，船翻了一個身，電線斷了，船被激流沖走，到了對岸的小迴水灣的時候，它搖擺了幾下，就跨過那迴水灣，隨着激流，一剎眼的功夫，轉過山腳不見了。

所有的人都楞住了，這可怎麼辦呢？李文炎更是心慌意亂起來，「這可怎麼過江呀？這隻船是我們全營的命呀！」他望了望對岸，看着那打着旋旋的水紋，想起下面一定也會有迴水灣，截不住船也會叫船走慢的。他急忙

向營長報告：「讓我去追船吧！我一定努力把它追回來！」

營長看了看他，拍了一下他的肩膀說：「我們現在只有這一個辦法了。好同志，我馬上派人去支援你。」

峽谷裏很熱，李文炎急忙脫掉外衣，沿着江飛跑起來。跑了一陣，迎面一個小山擋住了路，他顧不上找路，就衝向山上去，好容易爬到山頂，一看，江水在山谷裏彎彎曲曲流向遠方，船呢？沒有一點踪影。於是，他不顧一切地衝向江邊的第三座山頭。這座山滿佈荊棘，而且非常陡，但他一刻不停地雙手抓著荊棘向山上爬，手腿都被劃出血了，襯衣全叫汗濕透了，呼吸器官像拉風箱一樣地響着，等爬上山頭一看，船像是沉到江底去了，仍然沒有一點踪跡。他失望了，覺得雙腿發軟，真想坐下來好好歇歇，但一個思想猛然掠過腦際：「這大概就是營長說的，叫做向困難低頭了吧？不行，要快走，一定要把它追回來！」然後就鼓起一把氣，沿着江跑起來。

不知道跑了多遠，前面碰到了一個小村莊。巨大的土岩擋住了路，一時找不到下到江邊的去路，於是找了一個藏族老鄉，作了一陣手勢，請他領到了江邊。在還沒有走到江邊的時候，李文炎老遠就看到橡皮船在前面山脚下的一個大迴水灣裏盤旋着，像一條黑色的大魚在那裏躍動着。他像是見了久別的親人一樣，高興的跳了起來，急忙跑到江邊去。遠處看見船像是離岸很近，但到跟前一看還離岸有兩三丈遠。怎麼辦呢，他想了想，就脫了鞋子走下水去。但那個藏民一把把他抓住了，嘮嘮叨叨的給他說了許多話，他一句也聽不懂。從他手勢看來，是告訴他：這裏水太險，不能下去。藏民老鄉跑回家裏拿來了一根扛柴用的繩子，上面綁了一塊石頭，想丟到船上，把船拉過來。但這個辦法失敗了，繩子甩到水裏，給水打了一條橫印，在離船一丈多遠的地方落下去。

李文炎把襯衣脫了下來摔在岸上，他怕正面過去把船沖跑，就迎着船迴旋來的方向下了水。誰知腳一下水就觸不到底，一個浪把他打到水裏去。他拼命向上翻，剛把頭探出水面，又被浪打下去。他想：只要能抓住船就好了。就努力掙扎着，游着，估計到了和船碰頭的地方，抬頭一看，船已經溜過自己二三公尺，浮向下游去了。他着急了，不顧一切向激流游去，巨浪推着他，追了十來公尺，終於把船抓住了。那時他像是奪得了江裏什麼寶物似的，快樂地一手抓著船，一面向岸邊游着。游了沒多遠，有一條繩子

從岸上甩到他的眼前，原來是派來支援他的崔錫明趕到了。崔錫明把老鄉扛柴的繩子的一頭甩給了他，他急忙抓住了繩子，這時候，他才感到全身力量真是完全用盡了。太陽落了山，江水冷得刺骨。

第二天天還沒有明，李文炎和他的伙伴們又開始了渡江的準備。他們在距舊渡口上方三四里路的地方，選擇了新渡口，改變了前兩次渡口放電線的失敗辦法，決定岸上和船上兩頭放線，並且把船上放線這一工作，交給了新派來的老練的崔錫明來担任。等一切停當後，就解纜開船了。

船像是猶豫似的在岸邊輕輕搖擺了幾下，就在四個槳整齊地動作下，一剎那衝進激流去。到了江中心，船順着激流橫走起來，像是飛一樣的漂在水上。所有岸上的人都忘掉了自己，心隨着這黑色的小船一起一落。船上的人全身都叫水打濕了，眼睛朝着一個方向，齊聲喊着：「一二、一二！」拼命划着槳，好半天才慢慢划出了中流。

這時，坡岸上的電線放完了，崔錫明手上的電線也放亂了。電線扯住了船，巨浪更加瘋狂，一個連一個打上船來。給耐不住這兩個力量的牽扯，一歪一歪顛簸得厲害。崔錫明急了，手上的電線一亂，不知怎麼掛住了黃新潘的槳，一扯，槳落到水裏被沖走了。正在這時，船尾的電線也被浪打斷了，船像斷了線的風箏在激流中打起轉轉來，有人慌了……。

崔錫明大聲喊着：「別慌！快坐穩，少一隻槳不要緊，朝對岸衝！」

李文炎舉起了一隻手，也嚷着：「大家聽我喊一二，一齊用力划過江去！沒有槳的用手划。來呀！一、二！」

「一、二！」大家喊着。

「一、二」「一、二！」……

船終於慢慢穿出激流，靠近岸邊了。當他們六個人渾身濕淋淋的爬上西岸時，看見東岸所有的人都舉着手向他們歡呼，他們也舉着槳，歡呼起來。

下午五點多鐘，不知道是誰想出的辦法，用兩根一公尺多長的粗木棍，綁着一根十二號細鉛絲順水沖過來。但是沖到江心却不能越過激流靠岸。李文炎看見了，急忙把大家分了兩班，由崔錫明領着兩個同志扯着橡皮船後的半截電線，由李文炎自己帶兩個同志上船去打撈木棍。電線慢慢放著，船慢慢向江中走着，終於和那個木棍碰了頭。但船原是個沒有船幫

的平板，撈江上的東西，人一不小心就會滑到水裏去。於是由別人抱着李文炎的腰，讓他把木棍撈上來。

一看到木棍上綁着細鉛絲，大家高興極了。爲了把它扯過江來，大家會費了多少心血，流了多少汗呀！但木棍上還綁着一個布包，這裏面是什麼呢？打開一看，大家都愣住了，原來是十八個小饅饅。

雖然每個人的肚子早已骨碌碌的叫了，但卻沒有人伸手拿饅吃。因爲大家想到大伙房是沒有麵粉的，這一定是首長特意送來的。

一想起團首長和營首長，大家有點捨不得吃了，雖然饅饅已經叫江水打得稀巴爛，每個人也還只吃了兩個，留一個保存好。

夜來了，江風更加刺骨，他們上船的時候只穿了褲衩背心，連鞋也沒有，帶過來的三床被子都叫水打濕了。於是，他們弄了些草鋪在河灘上，圍着篝火坐了一夜。第二天一清早，他們拖着鉛絲向上游走了二三里，到了他們坐船起渡的對岸。大家用力拉着鉛絲，十二號鉛絲拉完了，後面跟過來了八號粗鉛絲。他們把鉛絲綁在一塊大石頭上，於是衣服從鉛絲上滑過來了，接着飯又滑過來了，接着首長怕他們橡皮船走了氣，又滑過來一個小風箱。怒江再不能像斬開大地一樣來斬斷兩岸英雄的聯系。

這一天連續拉過來三根粗鉛絲，但是因爲江水急，對岸三十多人放，這邊只有六個人拉，十二隻手都發腫了，手掌心像饅饅一樣胖了起來，既不能張，也不能拳。

這一晚他們都睡得很香，幾天的疲勞像是湧到這一天來了，不管夜風怎樣吹，都沒有把他們凍醒，一覺睡到天明。但他們一睜眼，就發現江水變樣了，變得有些不認識了。它連夜暴漲了兩公尺，把他們放在江邊的小風箱也捲走了，江水離他們睡覺的地方只有一公尺遠了，好在橡皮船拴得牢，它還驕傲的漂在水面上。

不久，從鉛絲上又滑過一個蔬包來。老遠弄不清裏面是什麼東西，大家怪納悶：「爲什麼給我們蔬包呢？是叫鋪呢？還是叫蓋呢？」

隨着鉛絲的響聲，蔬包過來了。呀！原來是個電話機，他們高興的跳了起來。崔錫明急忙把線搭在鉛絲上，把地線插好。六個頭都擠到電話機的跟前來。李文炎叫着：「快搖鈴，請連長講話！」

一搖鈴，原來對面也在搖鈴。大家靜下來了，聽崔錫明問着：「喂，喂，

你是誰？

從耳機裏傳來一個有點生疏的聲音：「同志們辛苦了！」

「誰呀？」崔錫明輕聲問着李文炎。正在這時，對方又說話了：「我是干炎林，我來給你們賀功！」

崔錫明拿着耳機跳了起來大叫着：「是師長！是師長！」他向對岸揮着手喊着：「啊！師長！師長！」

果然，大家都看見對岸一個穿着藍襯衫的人揮着帽子在招手。大家都喊着：「啊！師長！師長！」

電話鈴又響了響，大家都擠到耳機上用力聽着師長的命令：「好同志們，你們給我師打開了前進的道路，你們給我們全體築路大軍打開了前進的道路！我代表大家感謝你們！感謝你們渡江的組織者李文炎同志。我相信，藏族人民也會感謝你們的。」

李文炎聽着，心裏像江水似的激動着，眼裏噙滿了眼淚。

師長繼續說：「我命令你們：繼續努力拉過鋼繩去，架起鐵索橋來，讓部隊渡過江去施工，讓公路向拉薩前進！」

（蘇策——人民日報）

跨過千山萬水，把幸福帶給西藏人民

康藏公路即將全線通車了。從雅安到拉薩，公路跨過了十四座有名的大山，打通每一座山都有數不盡的艱難。一九五一年，公路修到了雀兒山，這座山的山頂拔海五千多公尺，是康藏公路上最高的山。有句俗話說：「爬上雀兒山，鞭子打着天。」八月間，工人和戰士們到達了雀兒山。只見積雪的山峯插入雲層，山腰裏長着小草和苔蘚。當他們在山頂施工的時候，大雪很快就要封山了，山頂地凍幾尺厚，十字鎬狠狠挖下去只見一道白印，有些人虎口都震裂了，一天還挖不到一土箕。這時，許多戰士用大火燒，用鋼釘撬，特等功臣、二級模範高福印，用少量炸藥炸鬆凍土的辦法試驗成功了，終於打開了千年凍土。爲了給一部分沒有爆炸的炮眼重新裝藥，班長秦景耀和戰士丁武舉在風雪交加的深夜裏堅持工作。在這些炮眼裏必須把原來的藥用水灌濕才不會出危險，而當時山頂全被冰雪蓋住了，哪裏能

找到水呢？秦景耀想：今晚石頭爆不開，全連就要誤半天工。於是他用嘴一口一口地化雪。兩腮和牙根都冰得失掉知覺了，但終於用化出的雪水把十幾個炮眼灌滿掏淨，重新裝上了藥，直到全部爆炸，他們才從風雪裏回到住地。某部班長共產黨員張福林，在打通雀兒山的工程中獻出了自己的生命，在犧牲前的瞬間他還囑咐全班同志好好修路。在他的遺物裏，保存得特別仔細的是一本記着修路經驗的日記本和五包蔬菜種子。

康藏高原是亞洲許多大河的發源地。每過一道山，就有一條河。公路越過每一條河，都要戰勝難以想像的艱險。工人，戰士們，在湍急的雅魯江上架過橋，在金沙江的洪水上設過引渡汽車用的鋼索，在瀾滄江的沒濤裏運過木料，下過橋樑；冰塊會割破過他們的皮膚，雪水冰得他們全身發紫；急浪打翻過他們，漩渦吞沒過他們。但沒有一條河擋住過公路前進。

公路要跨過的怒江峽谷，比著名的長江三峽還要險。兩岸高山夾着奔騰的江水，臨水的削壁懸崖切斷了兩岸的交通。一九五三年八月築路部隊某團担负了這段沒法勘測的險工修築工程，首先要解決的是如何渡江，拉過去繩子架橋，好讓部隊過江施工。這時渡江工具只有一隻橡皮船。當時怒江江水流速每秒八公尺，划過江去是不容易的。但渡江戰士都表示了決心，克服一切困難渡江架橋。他們帶了架設溜索橋的鉛絲，向對岸划去，水流太急，怎麼也划不到江心。第一天失敗了。第二天用鉛絲繫着船身，先用空船試探，船到江心，鉛絲就被巨浪打斷了，橡皮船立刻順着急流漂走。李文炎向營長請示之後，就向下游跑去追橡皮船，追了七、八里，發覺船在一個漩渦裏打轉。他縱身跳下水去，幾次被江水吞沒又浮上來，經過幾十分鐘的搏鬥，終於把船救了回來。^①

以後戰士們又在船上繫了鉛絲，決心渡江。每次划到江心，就被急流沖走，又被岸上的人拉回來。這樣經過好幾天，戰士們終於戰勝江濤巨浪，把橡皮船划過了江。接着就必須探明怒江西岸的一段線路，好讓部隊施工。這時，某部副排長崔錫明和戰士張仁義，接受了這個任務。崔錫明在敘述他們探這段路的經過的時候說：那一天他們從上午一直爬到太陽偏西，冒着生命危險過了幾處險要的地方，後來被一處兩丈多寬的絕壁擋住了，兩人望着脚下奔騰的江水沉默了好久。張仁義在絕壁上摸着挪了一公尺，

① 此處略有刪改——編者。

手脚都發抖了，崔錫明趕快把他接下來說：「還是讓我去吧！好同志，如果我一去不回來了，你就回去報告首長另想辦法。」崔錫明扣着剛能塞下指尖的一道石縫慢慢地向前挪，挪完這兩丈寬的石崖，手指都扣得流血了。最後到了兩三丈高的一個石坎上，只要從這裏溜下去，全部線路就可以探明了。可是如果腳蹬不住坎下那塊比背包稍大點的石頭，就會掉到江心裏。在這裏，他吸了最後一支煙，看了看江東岸遠遠望着他的同志們，便鎮靜地伸下腿，瞅準那塊石頭，倏的一下溜了下去，兩腳正好踩住了。崔錫明爬過的這八百公尺懸崖，就是現在刻有「征服山」和「英雄陣地」的百多丈高的臨江絕壁。後來，戰士們就在崔錫明發現的線路上，展開了驚天動地的戰鬥，怒江天險終於被戰士和工人們征服了。

今年，築路人員在波密區剛進入工地，雨季來了，山頂上的冰雪開始崩塌、融化，雪水帶着沙石、冰塊不時地從峽谷裏沖出來；在流沙區，沙子石塊不停地從山坡往下滾流。成千上萬的人，日夜冒雨清除冰川帶來的沉積物，可是洪水還是越來越兇地上漲，超過了當地老人們記憶中最高的水位，眼看要沖毀剛開出的路基。這時戰士、工人們喊出「讓高山低頭，叫洪水讓路」，一百多里長的施工線上，人們和大自然展開了激烈的搏鬥。在瀾河工地上，河岸上擱起大繩，戰士和工人們把拴腰的小繩繫在大繩上，下到水裏搶修防護工程，即使在狂風暴雨中也不停止工作。在陡山下施工的人們，他們先爬上高山把危險的石頭和樹木清理下來，然後從山腰到工地設上「安全哨」。

波密到拉薩這一段公路只有二百多公里長，幾萬人不分晝夜地奮鬥了一百來天。這些日子裏，爲了打通最後一道難關，有些人英勇地犧牲了。當公路快要修出波密區的時候，西藏國慶觀禮團的代表們，從這裏乘上汽車去祖國首都。上車前，他們在烈士的陵墓上掛了哈達。

（新華社記者 林田 陳家璉）

幸福的日子

——康藏公路最後一期工程工地巡禮

我們沿着碧藍的尼洋河；走過康藏公路的最後一期工程工地。從人們

撲滿塵沙的笑臉上，從火星飛舞的篝火旁的談笑聲裏，都會感到人們在接近勝利時的喜悅心情，在到工區的路上，我們遇到了征服怒江天險的渡江英雄李文炎。他下了汽車，天已經快黑了，還揹着背包向工地趕路，走得滿頭大汗。他和我們邊走邊談，他說，幾年的願望就要達到了，能為祖國這項偉大建設工程多挖幾畝土，多搬幾塊石頭也是一種幸福！在一個連隊，指導員蘇如俊向我們介紹接近勝利時的他們那種樂觀的工作勁頭。他說，有一天我們的四排在石崖上開了一天石方，晚上三排去換班，四排戰士都不肯下來。他們說，讓我們再幹一夜，你們回去休息吧！

當天晚上，我們到了築路部隊所在的工地。工地在一個臨河的高石崖上，河谷裏颳着大風。在燃燒着的松枝火光中，鐵錘像急雨般落在鋼釘上。營長張保得已經兩天一夜沒睡了，現在又爬到崖頂上來指揮。過一會，事務長和文化教員也來了，戰士們問道：你們怎麼還不去休息？他們說：誰睡得着覺啊！他倆爬到石崖最高處奏起了手風琴。奏到戰士們喜愛的曲子時，整個工地上的人們就合唱起來。大風在山崖間迴響，火星飛騰着，火光裏閃出一副副充滿了青春活力的黑紅色面孔。

第二天中午，我們從一處石崖下經過，戰士劉保書拉住我們。他用手指着石崖說，這地方，原來人都不能走，開工沒幾天，就可以過汽車了。他還告訴我們，前幾天築路戰士曹雲恩接到他弟弟曹雲安從朝鮮寫來的信，他弟弟告訴他，中國人民志願軍把康藏公路的報道，貼在日記本上，這個浩大的工程鼓勵着他們保衛祖國的決心。曹雲恩又把康藏公路就要通車的消息回信給他弟弟。我們還在工地上訪問了兩個英雄班。一個是模範共產黨員張耀德生前領導的某連第四班，一個是特等功臣楊海銀領導的某連第三班。這兩個班在最後的工程裏挑了戰。第四班接連兩週奪得了全連的優勝紅旗。原來領導這個班的班長張耀德，在波密區洪水上漲時犧牲了。從那時以來，全班戰士的工作更加積極。張耀德生前常關心照顧的年紀最小的戰士董雲祥，現在已經鍛練得和其他人一樣能幹。班長田樹森告訴我們，這些日子，大家常這樣講，張班長為我們全班爭取了榮譽，我們應當珍貴這榮譽，為建設祖國邊疆貢獻更多的力量。楊海銀領導的班最近的工作效率達到了全班修路以來的最高紀錄。楊海銀興奮地說：能從頭到尾參加這項工程，心裏真有說不出的高興啊！

在兩路築路大軍的會合點，近幾天來，人們怎麼也抑制不住內心的激動。西段築路人員和築路工人天天盼望著的汽車終於到來了。二十四日晚，當第一列車隊的燈光從東方遠遠射過來時，浪賽河橋（巴河橋）兩岸的人們立刻歡騰起來了。電話鈴呼喊着，騎兵通訊員跳上了馬到各單位送喜訊。戰士們跑過來，摸摸車燈，又拍打拍打膠輪，插在車頭上的小旗都被用手電筒照著看過一遍。他們排成隊，掄流着到駕駛室去坐一坐。人們愉快地說：到底來了啊，四年的願望實現了！愛護藏族民工模範戰士張友德告訴我們，一九五一年他們就在這都參加修路，那時工具不足，有的人用大牛角挖土。沒等修好，他們又揹起帳篷和乾糌向拉薩進軍。到了拉薩河谷，他們沒有休息，就和藏族的兄弟姐妹們從西向東修路。他說：兩年多來，我們就盼望這一天，現在終於盼到了。

在橋梁工地上，工人们等着橋料。一直等到午夜，第二天早晨，天沒亮就動手安裝橋架。架橋工人們架設這座橋時，會經過很多艱險。九月間他們下到冰冷的水裏下水籠，急浪把工程師劉文照和工人李遠業等十四個人沖走了，他們在河心的沙島上穿着濕衣服冒着冰霜坐了一夜，第二天，他們照樣進行工作。今天，正在緊張地安裝鋼架的李遠業微笑着向我們說：架通這座橋，就剩下拉薩河大橋了，明天中午我們就又出發啦！

藏族民工們也激盪着幸福的熱情。他們還是第一次看到汽車，那天晚上，民工們遠遠地就迎著汽車拍手歡呼，車子一停，他們就把哈達掛在車頭上。在最後這期工程中，爲了早點讓汽車從自己親手修的路上通過，男女民工們，揹起石頭抬起土來回奔跑。汽車到達的當晚，從羊卓雍湖南岸來的年青的藏族民工班長楚旺，領着大家圍着車子跳了半夜舞。他們邊舞邊唱：兩年努力修路，今天幸福降臨。（新華社記者 袁傳芳 趙家烈）

修築康藏公路的藏族民工

在康藏公路西線的築路行列裏，有着成千上萬的藏族民工。從一九五二年開始施工時起，他們爲了建設自己幸福的家鄉，和人民解放軍一塊進行着巨大的勞動。

今年，康藏公路修築的最後一年，西藏地方政府動員了四十多個宗和

西藏卡則宗(縣)第二組模範女民工央尼(左)在築路中提出了輪流操作開闢陡坡的合理化建議、使工作效率提高近二倍。圖為拉薩至太昭段公路第二施工段評功委員會代表在慶功大會上發給她獎品(新華社)

谿卡的藏族民工，他們來自藏北遼闊的羌塘草原，來自雅魯藏布(江)流域的農村，來自漫長的國境線上，來自拉薩河谷和工布地區。三月，他們離開了農村、牧場，冒着初春的嚴寒和草地上的風砂，翻過了雪封的山嶺，從靜谷僻野趕到了施工現場；在長達三百二十八公里的施工線上，聚成了一支聲勢浩大的築路大軍。

在築路中，藏族民工們集中地表現了藏族人民勤勞勇敢的優秀性格；他們戰勝重重困難，把公路向前推進着。在寒冷的初春，土地攪和冰雪凍結着，硬得像鐵一樣，他們在工地上燃起大火，凍土燒溶一層剝挖一層；在執行這些艱巨任務的日子裏，他們提出了：「爭取提前修通康藏公路，讓內地的汽車早日開到拉薩！」這個響亮的口號，激勵着他們頑強地和惡劣的自然條件搏鬥。四月，工布(河)裏從上游流來了厚厚的冰塊，錫竹工卡宗在一段臨河砌坯保坎的工程中，民工洛山，首先帶頭跳到激流裏，一連工

作幾小時，但他却有說有笑地喊道：「這是我們自己的事呀！再艱難我們都要積極幹啊！藏族民工們就這樣懷着對公路的熱愛，懷着對未來幸福生活的熱烈追求，不怕艱難，使公路沿着荒山草埂和翻騰的激流，迅速伸向林木青蔥的河谷。……

在修築康藏公路最後的日子，他們以興奮的心情和更高的勞動熱情，投入了最後的施工工程。清早，天還是黑濛濛的，工地上燃起了熊熊的大火，他們便開始了一天緊張的勞動。在夜晚，很多值夜的民工班紮糊了燈籠，掛在工地上點明，工作到深夜。

十月裏，某宗四個班的民工担任在兩尺深的水中填築工程，在九十一公尺長的距離上，需要填壘石一千三百多方。在水裏填築公路，本來就够困難的了，但更困難的是缺乏石料。他們在水裏打撈石塊，但石料仍差得很遠，他們便到一公里以外的地方去採集，一塊塊的掙到工地。在砌牆工作中，民工多吉頓巴手上磨了一層透明的藏皮，指肚上的厚皮被磨薄了，他使用布包紮起來，繼續工作着。指頭雖然火辣辣地疼痛，但他仍然是那樣認真、細心，把石塊排砌得像魚鱗一樣整齊、美觀。十一月某宗八班担任某處半挖半填的工程。在這個工地上，完全是間隔土層，看不出泥水淤積的痕跡，但當他們劈開了土層時，却有一股山水從山夾層裏流出來，把路面攪成齊足深的陷泥，因此，在這裏必須迅速挖去泥砂，修一道暗涵。他們整天在寒冷的泥水裏工作着，同時跟塌方進行鬥爭。他們砌起五公尺高的斜坡牆，阻住了塌方，又很快地修築了暗涵，完成了工程任務。工地上的歌聲，唱出了他們的理想：「洋鎬能挖出幸福的花朵呀！」「洋鋤能鑿出美好的樂園啊！」

藏族女民工們和男人一樣，她們熱愛着勞動。十月，某施工段的民工在布龍山上擔任伐木任務。這裏，要爬過五、六里高的山坡，才能到伐木的場地，路特別陡，山上的空氣也非常稀薄，空着手上下一趟，也得四個鐘頭。幾棵粗的大樹，五六十個人才能拉得動。爲了照顧女民工，該施工段的領導單位，便組織了強壯的民工擔任山上伐運，當時，留在山下的女民工多次要求上山去伐運，她們說：「爲什麼不讓我們上山呢？我們要和男人一樣的工作啊！」這個要求，始終都沒被答應，很多的女民工便偷偷地爬上了山，和男人一樣進行工作。女民工們在各項勞動都是表現得那樣熱情，有的病

員，休養日還未度滿就堅決要求工作。

在築路中，領導民工的宗代表，工作上也表現積極熱情，他們親臨險工地段指揮施工，認真地負起了工作職責，掌握民工的施工安全，並且領導民工展開互助。如古郎宗每一次工作提前完成時，宗代表洛桑頓珠便向領導上要求互助其他的宗，他們互助了郎宗、多宗各一百公尺、又互助了隆子宗一百四十公尺。築路中，藏族民工之間充分地表現了團結友愛的精神。

兩年多來，工程技術人員和築路部隊耐心地幫助着藏族民工，教會了他們許多築路技術。往日的牧民和莊稼漢，現在已能掌握明渠暗涵、保坎鋪砌等許多築路技術了。他們高度地發揮了智慧，不僅很快掌握了從未使用過的工具，同時還開展了工程民主，創造了幾十種築路技術。如墨竹工卡宗創造了火燒水激爆石法，布蒙宗創造了雙輪推土車，拉鎖宗創造了措石架。築路部隊某連排長李國棟幫助隆子宗民工創造了山水沖土法，該宗十五班民工並在這個創造的基礎上，提出在土壁上鑿一橫土溝，山水注滿了溝，土浸透水後，便開始倒塌下去，使工效提高了十八倍，每人平均工效達三十六方，並保證了施工的安全。施工領導單位注意推廣了許多好的作業方法，因而使工效不斷得到提高。

藏族民工在「建設幸福家園」的勞動中，展開了立功競賽，高度發揮了他們的勞動熱情，對築路任務起了很大的推動作用。幾年來，有兩千一百八十五人光榮立功，兩百個班和二十六個宗立了集體功，有些宗代表也立了功。他們都受到獎勵，胸前被掛上了光榮的紅花。他們對於自己用艱苦勞動換來的榮譽是特別珍愛的，他們把毛主席的畫像和光榮花用盒子存放起來，每逢節日，他們就把這珍貴的禮品拿出來，興奮地歡唱、跳舞。立了功的藏族民工，深受到廣大民工的讚揚和愛戴。當他們離開了工地時，他們把這些珍貴的獎品——無數面鮮豔的立功獎旗，無數朵美麗的光榮花，和恩人毛主席的像片，帶回了自己的家鄉。

藏族民工按勞得到了應有的工資，生活得到了初步的改善。一九五二年，聶東宗民工憑錯在四個月的築路工作中，積餘了二百四十二塊銀元，當時，他給母親買了件黑上衣，給妻子買了件水紅色的襖衣，給兩個孩子買了絨線帽，還買了很多的酥油、茶葉和鹽巴帶回了家，並且還償清了五年

來所拖欠的一百零五元債務。今年，多宗民工多吉頓巴，用自己所得的工資購買了兩條耕牛，還留下近二百個銀元，準備通車後購買內地運來的物品。康藏公路的修築，使藏族民工親身體會到他們的艱苦勞動，將換來幸福的生活。

在最近的時刻裏，藏族人民和藏族民工，說什麼也壓制不住他們心裏的歡樂。他們激動地等待着汽車從公路上奔馳過去，等待着在拉薩舉行的通車典禮，在新修的公路旁，歌聲起伏着，人們以共同的心情歌唱着將要臨近的歡樂日子：

毛主席的汽車啊，
像晴空裏飛馳着的勇敢的山雀。
陽光四射的木馬年啊！（指藏曆今年）
帶來了美好的幸福……
在絲綢般的公路上，
請儘快飛奔過來吧！

（李沛森 袁伯平——光明日報）

康藏公路的機械築路大隊

一九五二年七月，一支新型的機械化築路隊伍——康藏公路機械築路大隊誕生在祖國的康藏高原上。

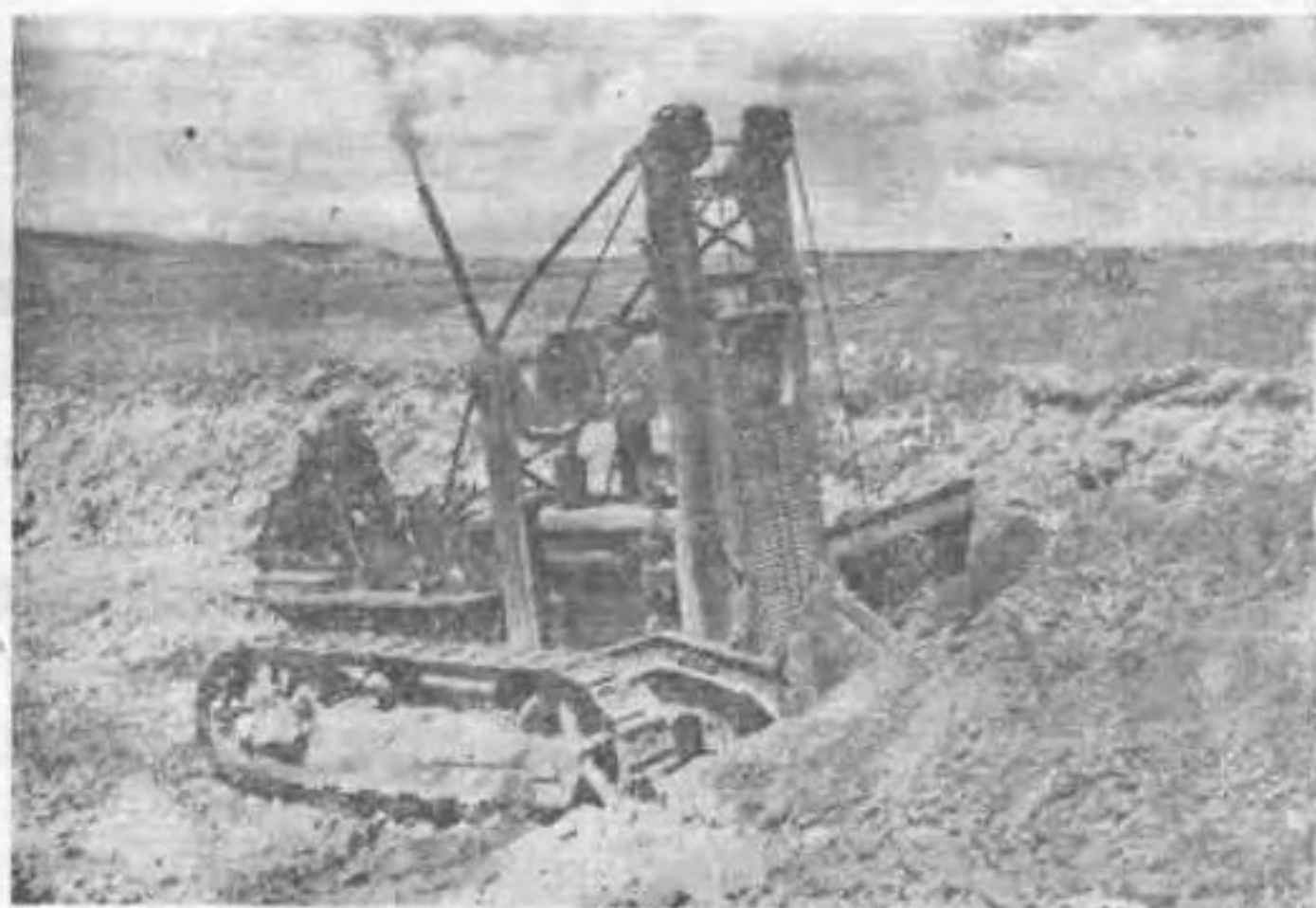
這支機械化築路大隊擁有各種不同型式的推土機、開山機、壓路機、碎石機、伐木機等現代化築路機械。年輕的駕駛手操作着這些威力巨大的機械，出現在數千公尺高的山頭上，穿梭在密茂的原始森林裏，肩負着建設康藏公路的艱巨任務。

機械築路大隊出現在康藏公路後，康藏高原增添了新氣象。有一些工地上叮叮噹噹鋼釘與錘撞擊的聲音被有節奏的「轟隆」「轟隆」的馬達聲和「撲撲」的石鑽機聲代替了。一台能力較大的推土機祇需一、二個人駕駛就代替了六十人到八十人所做的工作，工人的勞動強度減輕了，修建任務也隨之加速。

工人們在四、五千公尺的高原上，在零下十幾度的冰天雪地裏，他們



康藏公路修建中，以推土機剷除沿途卵石、塊石障礙



正在工作中的裝土機 (照片均新華社攝)

戰勝了險山惡水、冰雹雨雪的襲擊，把公路推向前進。海拔五千多公尺的雀兒山和達馬拉等山上一到冬季堆滿了一二公尺深的積雪，推土機手們駕駛着他們的機械，從成百萬方以上的積雪中，開出了平坦的公路，讓那些裝滿了物資的汽車順利行駛過去。有時因為汽車「打滑」和「陷車」不能行動，他們就把機械開來去拖汽車，使這些車輛安全的通過了積雪的山頭。許多石鑽工不避艱險，揹着幾十斤重的石鑽機，爬上四、五十公尺高的懸巖絕壁上去工作。有時遇到巖上沒有站腳的地方，就用藤繩吊在腰上，懸空作業。有時堅持工作，夜晚也不休息，只利用暫短的換班時間在巖上打盹。就這樣，他們完成了日益增長的任務。如以一九五二年完成的工作量為一百，則一九五三年為一千二百一十，一九五四年為四千一百五十。

為了充分發揮機械設備的效能，工人們像愛護生命一樣地愛護機器，常常不顧疲勞，從幾公里遠的地方把水揹上山頂，加在水箱裏，以免機械發熱損壞配件。冬季，他們更細心檢查和保養機械，晚上，把機械蓋得好好的，把水放乾了，以免凍壞引擎。康藏高原上機械配件供應極其困難，工人們開動腦筋，想了許多辦法改裝舊設備和尋找代替品。許多廢料變成了可用料。他們對改進鑽花鑽桿的使用與加工，獲得了很大的成功，在改良凡耳鋼片上，也大大延續了機械使用的時間。

由於操作技術的不斷改進和提高，他們節省了七千多公斤油料。機械利用率亦逐年提高，部分機械的使用效率超過了指標的百分之七十。

幾年來，有四十多名普通工人，在實際鍛鍊中，已能獨立掌握機械，許多工人都創造了新紀錄。石鑽工模範賈紹申在懸巖上作業，平均每公尺眼深爆破出石量達到三點六方，超過定額二點一方。青年團員王治國駕駛的開山機在一個季度中連續工作七百零八小時，沒有發生事故，超過了生產指標的百分之七十八點三。

年青的機械築路大隊在康藏公路的建設中成長起來；它將為祖國邊疆的建設事業貢獻更大的力量。

（喬新亮 胡永康——人民日報）

在祖國的江河源流上

——記青藏公路的修築工程

和康藏公路全線修通同時，祖國各民族的優秀兒女又完成了另一項創舉。全長兩千一百公里的青藏公路也全線修通了。

風雪草原找線路

青藏公路經過的地方，從格爾穆以南，自古以來很少有人走過。一九五一年，人民解放軍從西北進藏的時候，在進軍途中，曾經把香日德經過巴顏喀喇山到拉薩的路線作了踏勘。接着，支援西藏的各族運輸員們，帶着大隊駱駝，冒着風雪多次往返在從柴達木盆地和青藏商路以西千里無人烟的草原上，積累了草原生活經驗和山川狀況的資料。爲了尋找一條理想的道路，有的領導幹部從三年以前就開始進行調查研究。共產黨員任啓明等十多人，去年冬天又先後帶着大車和駝隊「遠征」探路。他們從格爾穆向南翻越崑崙山，繞道黃河上源以西前進，在風雪草原上過了兩三個月，先後把四輛大車拉到了唐古拉山以南。哈薩克牧民瑞滿，帶領探路人員在崑崙山頂上探過道。蒙族青年多爾吉和哈薩克人古納班音，也尋找過拉薩到唐古拉山的路線。前後經過三年的時間，貫通祖國江河源流的公路路線被找到了。

跨過崑崙山

青藏公路從格爾穆到拉薩，第一段工程就要跨過拔海四千七百多公尺的崑崙山。夏天，山巒上忽而驟雨冰雹黑壓壓地遮蔽了半壁天；忽而天氣開朗，遠遠可以望見白雪皚皚的山峯。各族民工們在山北，遇到了兩道被雪水冲刷成的幾十公尺深的大溝，公路要過溝，必須劈開溝兩岸堅硬的陡崖。民工們把這段工地稱爲「破天荒工地」。硬土挖不動，他們把鋼釘打進地下撬；蚊子咬，他們用麵粉袋子作了面罩，只露出眼睛和手作工；工具禿了，他們用「紅柳」炭或用牛糞把工具燒紅錘尖。民工們克服一切困難越

過了兩道深溝登上崑崙山頂以後，這裏空氣稀薄，大家都感到頭昏、耳鳴，但當他們看到草原、雪山的壯麗的景色和漫山奔馳的野馬、野羊時，堅定地說：只要生物能生存的地方，我們就能建設。有時，民工們正在工作時下冰雹了，他們把棉衣頂在頭上，等冰雹一過又工作起來。在緊張的工作中，有的民工下工後還爬過冰坡和泥濘去打野獸。晚上，大家便在帳篷裏燒起「崑崙柳」，吃着野獸肉，快活地唱起家鄉小調來。險要的崑崙山被築路英雄們征服了。

在萬里長江的最上源

爬上了崑崙山，築路人員就一直在拔海四千五百公尺以上的高原上施工，他們繞過了黃河發源地以西的叢山疊嶂，進到了萬里長江的最上源。七月底，民工們冒雨下到楚瑪爾河裏修築過水路面；接着又在大風沙中把公路修過了東不里納木河。當他們到達烏蘭木倫河邊時，草原上開始飛雪了，幾百公尺寬的河面上飄着冰凌。民工們先在渡口上游挖掘河道，把河水分成五道支流，然後下水修路。附近找不到石頭，他們就從乾涸的沙灘裏去挖，從十里路外去運。備齊了石料、沙包，他們用羊皮筏子載起下到河心。水流太急，筏子停不住，河底的沙子向下陷，人站不穩，他們在腰裏和筏子上拴上繩子，由岸上的人拉着進行工作。砌最後一段水下路基時，天落着大雪，一等功臣回族民工馬占元撐着載有石頭的筏子剛一離岸就翻了，人剛鑽上來，筏子又被沖走了，他追回筏子以後，又從水底把石頭撈上來，重新運到河心。在這條河上，他們奮鬥了四十多天，才修出過水路面。

戰勝唐古拉山

唐古拉山是青藏公路上最高的一座山。青藏公路要在這道幾十里寬的雪嶺上，通過一處拔海五千四百公尺的山口。築路的先頭隊伍在九月中旬上了山，山頂上一天下幾次冰雹和雪，山頭的高速氣流使人連口都張不開。但山上的工程必須在雪封以前突擊完成。在路上，各隊民工都要求担負修築山頂的工程。他們說：為祖國在五千公尺以上的地方開出一條平坦大道是最光榮的任務。山頂開工以後，人們在冰雪中堅持工作。在昏暗的

大風雪中，有人喊道：「加油啊！戰勝唐古拉山！」最後幾天，他們在晚上還藉着月光工作。他們常常用紅軍長征的事蹟互相鼓舞。民工們把公路修過了山頂，繞過了冰川湖。僅僅二十天，唐古拉山頂三十公里的工程就完成了。

穿過藏北草原到拉薩

從唐古拉山向南，又是起伏無邊的草原。這時，人民解放軍某部工兵部隊也趕來參加修路了。增加了這支生力軍，工程進展得更快了，沿途牧民們帶着意外的喜悅前來歡迎和支援築路大軍。築路人員形容這些緊張歡樂的日子說：搬家的趕不上修路的，修路的趕不上運輸的；到那裏那裏就有藏民歌舞歡唱。公路迅速地跨過騰格里海以南的大草原，進入羊八井石峽。在石峽東口的河上，在嚴寒的深夜裏，二等功臣、青年團員、民工許爾海還帶頭下到急水裏作工。他在離家之前，就曾告訴白髮蒼蒼的老奶奶和母親說：老人家別擔心，我們很快就會把公路修到拉薩的。今天，他們的決心實現了。人們望着北方積雪的山嶺，回想着草原上艱苦的日子時，臉上泛起了勝利的笑容。

（侯毅 倪潛 格來 林田——工人日報）

高原上的青藏公路

只用了七個月的時間，青藏公路格爾穆至拉薩，這段一千二百八十公里的路打通了。全長二千一百公里，起自西寧，迄於拉薩的青藏公路全線通車了。

青藏公路修築在拔海四千公尺以上的、廣闊無際的大草原上，沿着我國最大的內陸湖——青海的南岸，進入富饒的柴達木盆地，南跨崑崙山，繞過黃河的發源地以西的叢山峻嶺，橫渡萬里長江的最上游——楚瑪爾河和穆魯烏蘇等河流，越過著名的唐古拉山，穿過羌塘草原，沿盛產礫砂的騰格里海南岸，進入拉薩河平原。

青海和西藏緊相毗連，兩地的人民有着密切的經濟上和宗教上的往來，但這荒漠的草地上，在兩地的人民之間劃下了重重險阻。多少年來，從內蒙古，從甘肅，從青海去到拉薩的旅客只能步行或乘騎牛馬行路，翻山

涉水，少不了幾個月的時間。修築一條貫通西藏的公路，把西藏經由祖國的西北，和內地連結起來，是我國人民，特別是西藏和青海各族人民的宿願。

一九五一年，由北路出發的中國人民解放軍進藏時，就配備了工程技術人員，隨軍踏勘西藏公路的線路。當時，他們走過青海中部廣大的泥沼地帶，沒有能找出一條理想的線路。

從一九五二年到一九五三年，有好幾支巨大的駱駝隊接連不斷地把數百萬斤麵粉，從青海運到西藏的黑河和拉薩。這件事，引起了西藏運輸總隊領導上的注意。幾支巨大的駱駝隊從青海過來了，這樣多的駱駝，自然不可能排成一綫前進；只要駱駝是三五成行地從青海走來，爲什麼不能在它們行走的路上開闢出一條公路，讓汽車通行呢？

西藏運輸總隊先後組織了兩個大車勘探隊，用和汽車一樣寬的膠輪大車和木輪大車，各載一千多斤至兩千多斤物資，沿着駱駝隊行走的道路探測線路。大車勘探隊拍回的電報，對這條線路的結論是令人興奮的八個字：遠看是山，近走是川。

原來，西藏一帶雖是羣山疊疊，但起伏不大，海拔高而落差小。這時，大家才深深體會到，爲什麼歷來人們只說「青藏高原」，而不說「青藏高原」的道理，才相信一條得天獨厚的公路線已經找到了。

但要在人煙稀少的青藏高原上修築一條公路，不是一件容易的事。人、築路工具、運輸工具從那裏來？中央撥給一批資金，調撥了一批鐵鍋，幾千斤炸藥，少數汽車和工兵，開始了這條公路的建設。當時正是六月，駱駝隊經過冬季運輸，肥壯的駝峯消瘦下去，又該是一年一度牧放駱駝的「放場」季節了，有一千多名駝員閒了下來。西藏運輸總隊就把駝員們組織起來，參加築路，解決了人力的困難。

從格爾穆開始，公路節節向前推進，築路大軍向雪山、石峽、激流和荒漠的草原展開了英勇的鬥爭。拔海四千七百多公尺的崑崙山首先橫在面前。夏天的崑崙山時有驟雨冰雹，築路大軍在這裏，劈開了兩道被雪水冲刷成幾十公尺深的大溝兩岸堅硬的陡崖，登上空氣稀薄的崑崙山頂。當公路修到唐古拉山時，大風大雪把這西藏公路上最高的一座山颳得一片昏暗迷茫，築路員工都把能參加在祖國五千公尺以上的地方上開闢公路的工程，當作最大的光榮，經過二十天的艱苦奮鬥，有時還借着月光連夜施

工，唐古拉山三十公里的工程終於完成了。

在青康公路上，有通天河的上游支流楚瑪爾河、套套河，烏蘭木倫河及其他許多河流，擋住去路。修築公路，必須在這些河流上架起橋梁。可是，這裏既沒有鋼材，也沒有混凝土，草地數百里連一根木材都沒有，怎能架橋？這時，築路的工兵們想起了戰爭的時候，曾學習蘇聯先進經驗，修築過無數次過水路面，把石塊從河底壘起，壘過了水面，讓大軍追擊殘敵。現在，為什麼不修築過水路面呢？於是，築路員工把柳條編成簍子，裝上石頭，層層高壘，再在上面鋪上石塊，讓公路通過一條條的河流向前挺進。

青藏公路是在最困難的物質條件下修築的。沒有工具，搭帳篷用的釘子都拿出來了，沒有修理工具的炭爐，就用牛糞燒火來代替。鐵鎬圓鋤不知磨禿了多少次，不知重新錘打了多少回，就這樣，他們把公路修到了拉薩。

中央、當地政府和人民始終關懷着這條公路的建設。施工緊張時，中央又調撥了大批汽車和工兵部隊去支援青藏公路的建設。沿線的藏族人民紛紛組成支援委員會和牦牛隊，幫助築路人員運送物資。

青藏公路全線通車了。多少世紀以來，青藏高原一直袒露着它的寬廣的胸懷。修築公路的自然條件空有了多少年頭？但歷朝歷代的青藏高原，有誰在那裏添上一石一木？有誰不是用「謎」來形容青藏的交通、青藏的地理！到了偉大的毛澤東時代，這個「謎」終於被發奮建設的中國人民揭開了，公路穿過了青藏高原荒漠無邊的草地，把西藏、青海和祖國的內地緊緊地聯繫起來了。

（牟 餘——人民交通）

千年石峽今日開

青藏公路築路大軍進展神速。十一月十六日（一九五四年）通車黑河後，半個月的時間又跨越羌塘草原，把公路推進二百六十公里。十二月二日這一天，築路大軍來到岡底斯山脈長達十公里的石峽跟前。

看這石峽，聳峻的山峯，夾着一條深深的澗水，在陡削的崖壁上，擺滿了大大小小的石塊。大的好像一隻隻橫臥着的猛虎，小的好像蟄伏着的牛犢。馬匹、駱駝從道路過，很容易被石頭絆倒摔到澗下去。青藏公路必須由

這裏通過。

劈開石峽，打通青藏公路，這項十分艱巨的任務，落在參加築路的中國人民解放軍工兵部隊某部的肩上。任務確定下來後，築路指揮部接到了大批決心書和保證書。工兵們保證在十天內打通石峽，修好公路，讓汽車從拉薩經西北地區可以直通北京。住在石峽附近的藏族人民，聽到要在亂石溝中修築一條平坦大道，馬上準備了充足的燃料，支援自己的工兵。

三日早晨，沿着石峽十公里長的工地同時動工了。這支有着光榮歷史的機械化工兵部隊，一經動作，荒涼的山谷頓時熱火朝天。空氣壓縮機的馬達聲，壓倒了湍急湍的流水聲，爆破石方的巨響，使羣山都發出迴音。從古以來就在這山谷裏住着的野狼和狐狸，吓的到處亂竄。夜晚，工兵們把月亮叫作「天燈」，在「天燈」下面再點起火把，夜班的同志照樣工作。這時候，石鑽機在堅硬的岩石上鑽孔，火星子冒起多高。後半夜，天氣更冷了，氣溫降低到零下十幾度。空氣壓縮機氣管子的接頭常常被凍住。魏純江、鍾金華就想辦法用噴火器烤，保證機械在嚴寒中照常開動。共產黨員陳有雲，李大成和其他同志共同出主意，使空氣壓縮機的效率提高一倍。在機械施展不靈便的地方，工兵們就用鐵錘鋼釘和岩石作鬥爭。青年團員王德孝一口氣連打六百一十錘，工地上人人傳頌，個個都向他學習。許多人的手磨起了血泡，仍然堅持工作不肯停歇。工兵們就這樣英勇地向石峽進攻，他們滿懷着必勝的信心。有一首詩寫道：「人民工兵鋼鐵漢，臉上紅光映高原，鐵錘舉起山發顫，千年石峽今日開」。

十二月十二日中午，太陽把滿山滿谷照得黃澄澄的。在彎彎曲曲的石峽裏，出現了一條公路。英雄的工兵部隊，準時實現了自己的諾言，並且作到了安全施工，消滅了傷亡事故。他們自豪地在峭壁上寫下十四個大字：跨過崑崙唐古拉，開劈石峽通拉薩。

公路剛一築成，就有藏族商人趕着馬馱從石峽道過，他們笑呵呵地不斷伸出大拇指向築路部隊表示感謝和欽佩，再也不必像以前那樣提心吊膽地走這段險路了。滿載着物資的汽車隊，也一輛輛地開過去，沿路的藏族人民看着這些新奇的車輛，連連地鼓掌。

在拉薩平原上的築路民工們，聽到工兵部隊劈開石峽的勝利消息，築路效率更加提高。十二月十五日下午二時，青藏公路全線修通了。

（邵長興——人民日報）

英雄戰勝了「冰橋」

——青藏公路通訊

這是今年(一九五四年)十一月的事情。

在海拔五千多公尺的唐古拉山上，晝夜大風狂嘯，捲着山巒上的積雪，好像無數個車輛在旋轉；漫天的，無邊無際的雪花，蓋滿着公路和山岡。就在這冰天雪地裏，隨着「嘎」的轟鳴，一隊汽車披風破雪地在險峻陡峭的雪山上直奔着。這是西北軍區汽車某團的一個連隊，他們的任務就是趕運糧食，支援先頭築路部隊。

雪團，撩亂着人們的眼睛，把前進的道路隔絕着。車輪碾着公路上硬梆梆的冰塊，不時地發出「崩崩、吱吱」的聲音。每個駕駛員的精神都緊張的，一個個緩緩地轉着方向盤，小心翼翼地腳擦在油門上。他們知道，這樣惡劣的天氣，要是疏忽一點，就會跌下崖谷深淵啊！

突然，前面的車子停下，所有車輛都依次的停下來了。公路被一道橫跨的冰河無情地凍封了。冰河的冰塊有二四吋厚，冰塊下面就是硬梆梆的凍土，河的兩岸有二百多公尺寬，像一座大銀橋，看樣子，車輛是不能過去了。但車隊必須馬上從這裏通過，因為前方築路部隊正等着他們。就是冰雪把山封了，也得劈開它衝過去。

「同志們，冰河凍封了我們的去路，但我們必須通過這裏！祖國人民和築路部隊都在看着我們，咱們不能向困難低頭！」連長發出了宏亮的聲音，這聲音衝破了風雪，像早晨的鐘聲和我軍中指揮一聲號令，震撼着每個駕駛員的心。

「我們必須越過冰橋，炸開冰路！」連長繼續說，「但我們除了十字鎬和鐵鍬而外，沒有火藥，沒有工具，沒有工兵」……

我們有一雙克服困難的手！駕駛員們都激動地回答了他。

「是啊，同志們！爭取時間就是勝利，跟我來……」連長一邊說，一邊拿着十字鎬帶頭跳下冰橋，駕駛員們誰也沒向誰招呼，就爭先恐後的跳下去了。工具不夠，大家就拿帳篷桿子當十字鎬，沒有担挑，繩子，大家就用紅

腫的手把冰塊拾走。人家說說九九九等厚的冰層展開猛攻，唱著：

山再高高不過咱們的駕駛室，
天再冷冷不凍咱們火熱的心
穿過草原，爬過山崗，
一車一車，一趟一趟
把物資安全運到祖國的邊疆
把邊疆建設繁榮富強！

大雪颳着雪粒，不時發出「嗚嗚」的怪聲，人們被颳得睜不開眼睛；棉衣外面結了一層層的薄冰，身上凍得發紫，他們以自己的熱血抗禦着寒冷，餓了，就啃個乾饅饅，渴了，就把雪花放進口裏，凍得實在堅持不下去，才跑上岸抱着皮大衣取取暖，接着又幹。

經過五六個鐘頭的搏鬥，冰橋，被駕駛員們的熱情融化了。馬達又轟隆隆地響起來了，英雄的駕駛員駕着自己心愛的「鐵馬」，冒着風雪，繼續向前進——向西藏進發，向邊疆進發。

（趙元瑜——人民日報）

「草原之家」——青藏公路線上的驛站

從青海格爾穆到西藏黑河的荒涼草原上，自從青藏公路從這裏穿過以後，滿載着物資的汽車隊，不分晝夜地奔馳着。過去渺無人烟的草原，已開始逐漸改變着面貌。在唐古拉山下，在通天河畔的公路線上，築路人員已經設立了大小近十個驛站。驛站裏的工作人員們，把內地帶來的白麵、罐頭和自己打的野獸肉，做成美味的餐食，熱情地招待着過往的人員。他們勤勞地在草原上進行建設。在沒有木料的地方，從幾里路以外抬來石板，石塊修起了高大的「石板屋」，有些地方連石板也找不到，就利用地形築起寬敞的窯洞，供過往人員住宿。他們用牛糞、煤和各種燃料在這些住所裏給過往人員設置燒火的火爐；在有溫泉的地方，他們還修起了「草原浴池」，供過往人員洗澡。由於他們的勤勞和熱情的招待，過往人員都把這些驛站稱為舒適的「草原之家」。

記者訪問了一個驛站，驛站負責同志李振國說：「隨着公路的向前進

展，荒涼的草原已經開始變樣了，今後，隨着祖國經濟建設的日益發展，這些驛站也許將會逐漸變成草原上的新城市！

（新華社）

從西寧到拉薩

沿着新建的青藏公路，記者乘車從西寧到了拉薩。在兩千多公里的漫長旅途中，我們看到了祖國高原和盆地的壯麗景色，看到了沿線各族人民愉快、幸福的生活，看到了築路人員和大自然搏鬥中創造的奇蹟，看到了公路修建後在千里草原上開始出現的新氣象。

汽車翻過拔海二千五百多公尺的日月山後，我們開始進入了草原牧區。初冬，在碧藍色的青海湖濱，成羣的牛羊在太陽光下安閒地吃着黃草。在遼闊的柴達木盆地，蒙地、哈薩克族自治區的首府察汗烏蘇時，這裏正在舉行物資交流大會。牧民們從很遠的地方，趕着滿載着土產特產品的牦牛隊到這裏來交易。

柴達木盆地一天天的繁榮起來，青海省國營運輸公司的班車，滿載着物資源源不斷地來到察汗烏蘇。汽車還帶來一批批地質勘探人員，在柴達木盆地察汗烏蘇草原上，已蓋起了一排排漂亮的房屋，在原來破舊的街道旁邊，新建了一條寬闊的整齊的大街。國營貿易公司的流動貿易小組，流動在盆地最偏僻的地區。草原上，建立了許多蒙族帳篷小學。在過去荒涼的格爾穆草灘上，我們看見了一個個雪白的蒙古包，阿爾頓曲克哈薩克族自治區人民政府、中共阿爾頓曲克哈薩克族自治區工作委員會和國營貿易機構、哈薩克族小學等都設在這些蒙古包裏。

公路沿着格爾穆河慢慢地向崑崙山頂爬去。汽車翻過崑崙山，就進入了青藏高原。從這裏直到西藏北部的騰格里海，海拔都在四千五百公尺以上。崑崙山，唐古拉山和念青唐古拉山上終年覆蓋着積雪。在這入煙稀少的地區，我們看見成羣的野馬、野牛和野羊。我們的汽車經過時，它們驚慌，迅速地從車前越過公路，隱沒到遠處的草原上去。

在千里無人煙的草原上，築路人員們在每隔一百公里左右的地方，在每條河流的渡口上都設立了運輸站。當我們到達這些站時，站上的同志

們請我們到帳篷裏去烤火。他們熱情地端來了熱茶，殷勤地囑咐我們要多喝一些。在龍慶吉布山下，築路民工們在地裏挖出了煤來。工人們把靠近一個小湖的美麗的地方，取名叫「烏麗」。這裏的煤已經開始開採並供應到沿線各站。烏麗已經成為沿線的大站了。這裏還設立了一個汽車修理站，幾十頂帳篷排列在草灘上，像一座小市鎮。晚上，修理站的發電機滾動起來，帳篷裏電燈就亮了起來。

在穆魯烏蘇河畔，國貨貿易公司在這裏設立了收購站。牧民們馱着多年存儲的羊毛來交易。在噶吉拉山下的溫泉站，站上的工人正在溫泉上修蓋浴室。站長告訴我們說，這附近的山上有很多鑽石。他自己的一個口袋裏就裝滿了石頭。他說，這不是普通的石頭，是我從附近山上拾來的。他把石頭交給了我們，要我們帶回到內地去化驗。

在西藏北部遼闊的草原上，牧民以無比歡欣的心情來迎接着汽車的到來。許多牧民像過節一樣帶着帳篷，趕着牲口，從很遠的草原上來到公路旁邊。他們看看公路，看看汽車，向給他們帶來幸福的人表示自己的感激。黑河通車那天，從四處趕來的牧民，爭先奔向掛着毛主席像的彩車前，獻上了哈達，表示他們的無限敬意。黑河貿易公司已製訂了擴大供應牧區日用品的計劃。沿線牧民正在準備把大批的羊毛、獸皮運到黑河來。在騰格里海草原上，牧民們也準備到湖邊去挖鹽、碱和礬砂。汽車將載運藏北牧區的寶藏，供應祖國人民的需要。汽車穿過這片歡樂的草原，我們在羊八井石峽追上了築路部隊。十二月十二日，我們從戰士們剛修好的峽道上，繼續向拉薩前進。出了石峽，就進入拉薩河谷農業地區，氣候變得暖和起來了。我們看到了藏族農村的白色村莊和村莊旁邊成排的楊樹和柳樹。田地裏的莊稼已經收割了，農民正在打場。每天清晨，公路邊響着宏亮的吆喝聲和歡樂的歌聲。

河谷愈來愈寬闊，村莊愈來愈稠密。到距拉薩十公里的東噶宗，就遠遠地望見雄偉的布達拉宮，拉薩出現在我們眼前了。

（新華社記者格來、侯毅）

拉薩風光

——康藏高原紀行之一

那是康藏公路即將全線通車的一個日子。汽車在太昭到拉薩的道路上飛馳着。時針已指着七點，太陽快要下山。

「我們已經過了德欽，離拉薩只有二十公里了！」有人在這樣說。突然，從遙遠的地方，看到了一座建築物。越走越近，越近越看得清楚，那建築物上的尖頂發出了閃閃的金光。原來這就是全國聞名建築在葡萄山（又譯作普陀山）上的布達拉宮。頓時大家興奮起來，多少天來大家盼望的地方，就要出現在人們的眼前了。

到拉薩時，夜幕已經降臨。可是，這拔海三千多公尺的邊疆古城是多麼美麗。崗底斯山脈的層層峯巒上，白雪皚皚，四周的高山大嶺聳入雲霄，拉薩河大橋旁的電燈光好像一條虹彩，從無數帳篷中傳出點點燭光。透過通明的光亮，我們看到了寬廣的漫灘上停放着一長列的汽車，有些汽車的馬達聲還未停止；還看到了藍色的拉薩河穿越拉薩平原；更使人神往的，是那些參天的樹木，穿插在白色的、紅色的建築物間，形成了天然的林卡（即林園）。今天我們從鹿馬嶺起一百多公里的線路上，沒見到一棵高大的樹，好像走在荒涼的沙漠裏，現在看到了這些林園，心胸感覺舒暢。拉薩——在我們的腦海中，留下了第一個美好的印象。

第二天，有同志引我們去參觀市容。這時，北京時間已經九點多了。可是這裏太陽才剛剛升起。雖然拉薩的早晨多麼寒冷，空氣却非常清新。遼闊的藍天中，高原上特產的老鷹在飛翔。在牛馬市場上，交易已經開始，城裏的商戶還未開門，主婦們正在門前掃除。不一會兒，我們就到了拉薩最熱鬧的中心——八角街。這是一個圓形的街，往往從那裏出發，轉了一圈之後，又回到了原來的地方。這條街上，住戶很少，大部是商店，攤販也很多。因為通車典禮的日子馬上就要到來，不遠千里而來的人們都要到這裏參觀一下，所以街上顯得有些擁擠。很多人對於藏族的房子很感興趣，從這裏可以看出藏族人民的審美觀點來。大多數建築物多是平頂，

有些樓房還有陽台和走廊；窗上有白色或藍邊的窗簾；有些房子的門上、牆上還畫了壁畫或刻着佛像；有些房子從外表上看門口很小，但是一到裏面却很寬敞。八角街上的商戶大都是藏族的，可是也有來自北京、四川、西康、青海、雲南的漢族。在這些商店裏可以買到內地的茶葉、綢緞、磁器等等。這條街的另一特點是富有古典藝術的色彩，很多房子上飄着各色小旗。這裏，還有著名的大昭寺，相傳為唐朝文成公主所建。寺內的釋迦牟尼佛像也相傳是她帶來的。大昭寺雖有一千多年的歷史，但建築却仍完整。每天有無數的藏族男女在這裏朝拜，他們的宗教信仰自由受着充分的保障。在大昭寺正門前，我看到了一株古樹，約有兩抱左右的粗，這就是藏族人民所稱的「唐柳」或「漢柳」。據說，當文成公主與松贊幹布結婚之後^①，曾在這裏手植柳樹四株，分佈在大昭寺四個大門外。現在，其餘三株已枯死，只留下這最後的一株。此外，在「唐柳」前還有一塊「唐碑」，即通常所稱的「甥舅聯盟碑」。立於唐穆宗長慶二年（公元八二二年），上面刻有漢藏兩種文字。碑文已模糊不清了，但在衛藏通誌、西藏圖考等書裏都有記載。拉薩人民對於有悠久歷史的漢藏文化交流，常常懷念不忘。在很多著名的藏戲中，往往以文成公主到西藏的事情作為表演的主題。今日的龍王塘，每年藏歷四月十五日，就有羣衆到這裏划船歡渡節日。傳說在唐朝的時候，松贊幹布派大臣噶東贊去長安迎接文成公主，拉薩羣衆曾在今日市區東北的「敏珠橋」歡送他。以後每年就在此地集會郊遊，以作紀念。自有龍王塘後，就改在這裏集會郊遊了。

在八角街上，我初次看到了拉薩勞動人民的健樸而活潑的形象。他們喜歡笑、喜歡唱，一路上，碰到好多青年和姑娘們在唱歌。牧民們，披露着一身，腰上佩刀，牽着馬，真够英俊。姑娘們穿的衣服大都長到腳面，腰間一根彩帶把衣服紮得緊緊的，健壯的線條十分明顯；她們一般都穿着紅面花靴，底很厚，很像內地京劇演員穿的皂靴。在路上，我們看到有些婦女梳兩根大辮子，有些梳一根。原來，梳兩根的，是結了婚的，一根是沒出嫁的。

① 松贊幹布是第七世藏王，（中國史書上作棄宗弄贊）是吐蕃帝國的創造者。唐太宗貞觀六年（公元六三四年），他第一次派遣使臣訪問唐室。貞觀十五年（公元六四一年）娶唐宗室女文成公主。文成公主出嫁西藏，促進了兩民族的文化交流，因此是西藏民族發展史中極其重要的一頁。

姑娘。在路上，同行者告訴我們，藏族人民是十分講究禮貌的，他們對待客人很誠懇熱情。不論到那一家去作客，他們都要請你喝酥油茶。

到拉薩的人，誰都要去參觀一下布達拉宮和羅布林卡。一個風和日麗的好日子，我們來到了葡萄山腳下，抬頭仰望這座雄偉的建築物，高達十三層，都是石頭砌起來的，在建築史上還是少見的。宮頂上金頂林立，詩人們所以稱拉薩是「金色的城」，就是這些金頂上發出的閃閃金光，照耀着拉薩全城。布達拉宮不是一所單幢的宮殿，而是無數幢宮殿匯合而成的。從山腳到山頂層層疊疊的宮殿，遠看好像一座山城。宮內有無數富有藝術價值的佛像和壁畫。

羅布林卡，藏文的意思是：「寶貝的林園」，從七世達賴喇嘛起，就是歷代達賴喇嘛夏季休養的行宮。從布達拉宮到羅布林卡，汽車半小時左右即可到達，是一條平坦的公路，從拉薩到西寧必經這裏。公路兩旁不時出現着林園，著名的功德林（有任藏王資格的大呼圖克圖的家廟）就在大道石橋西南的一個山頭上，遠看十分雄偉、險峻。當然，和功德林相似的甚至更大更雄偉的建築物還不少，如著名的：哲蚌寺、色拉寺、噶登寺（即「大寺」）等等。

走進羅布林卡，猶如走進內地的花園，一片草坪，滿目樹林。所不同的：到處是帶有宗教色彩的宮殿。最引人注意的是：「雙蓮架閣」，這是一個建築在水池旁的亭榭，和蘇杭的式樣差不多，但雕刻得更細緻。水池裏野鴨成羣，有照相機的同志都競相攝取這個鏡頭。領路的同志向我們介紹：在春暖花開的時候，這裏風景如畫。參觀了布達拉宮和羅布林卡使人深深地感到藏族人民是富於智慧和藝術才能的人民。

在拉薩的日子裏，人們覺察到這高原之城在自然現象上有很多特點。往往北京時間已是上午八、九點鐘了，這裏月亮還高掛在天空，氣候也是一樣，清晨、深夜非常冷，但是太陽一出，有時皮大衣也不必穿了，因為太陽光的紫外線很強，同時日照又很長，所以拉薩又名「太陽城」。另外，這裏的雨量少，特別是在冬季，因此天空雲彩較少，常是晴空萬里，一片藍天。

可是更使人深刻感覺到的，就是這個古城出現了新的氣象、新的面貌。拉薩人民從來沒有過自己的學校、醫院、農場……，可是現在，拉薩小學、拉薩市人民醫院、拉薩實驗農場都已開辦好幾年了。拉薩小學正在大興土木，增修校舍。拉薩實驗農場已從拉薩河谷傳出了捷報，說明西

藏高原的麥類、青稞等農作物有廣闊的前途，許多新品種已試植成功。西藏著名的地毯工業在西藏和平解放前，日益趨向衰落。現在西藏地方政府正成立一個新的地毯工廠，北京還特地派了一些熟練的織毯工人到拉薩來幫助藏族人民改進技術，以恢復並發展地毯工業。在康藏公路通車的前夕，失明好久的街燈也恢復了光明。原來，拉薩發電廠在這些日子裏修理好了。在康藏公路通車的日子裏，在八角街一帶、在布達拉宮下面的廣場上，到處可以看到漢藏人民在一起聯歡。那些可愛的藏族孩子，他們一遇到戰士、幹部，就翹起大拇指，小嘴裏不斷的喊：「亞姆！亞姆！」

拉薩——這一千多年的古城，過去在一個相當長的時期內，由於反動的統治階級，特別是滿清皇帝與國民黨反動派以及帝國主義者，對西藏不斷的欺騙壓榨，造成了民族仇恨。可是，今天在共產黨、毛主席的英明領導下，在正確的民族政策指導下，西藏獲得和平解放，民族壓迫和民族隔閡時代已一去不復返了，曙光正照耀着拉薩向新的、幸福的道路前進。

（西康日報記者紀 奮）

西康藏族自治州的變化

康藏公路通往西康藏族自治州鍾霍縣以後，這個荒野的山谷起了很大的變化。

原來在這裏只有兩個破爛的帳篷。一九五二年，這裏新建築了一片平房，四十五戶過去流浪在外的人家，遷住在這些新平房裏。一九五二年七月一日，國營貿易公司在這裏正式開業，出售藏胞急需的茶葉、黃烟、布疋等，大量收購從前滯銷的麝香、虫草、羊毛等土、特產。從此，這個新集鎮變成了鍾霍縣第一個繁榮的商業區。我在一九五四年冬來到這裏時，各種商店已不止四十五家了。這裏，又建設了許多新的樓房。規模巨大的飯站還在裝飾門窗，汽車站的房屋又要動手修築。縣人民政府早已搬來這裏，這個新的集鎮已經是鍾霍縣城了。

這個新城的繁榮景象，是和康藏公路全線通車緊密地聯系着的。

由於康藏公路自東段逐漸往西修築，一九五四年由西康省貿易公司運往西康藏族自治州的工業品和茶葉等物資數量，比一九五一年多三倍

以上。從西康藏族自治州運往內地的土、特產品，一九五〇年只十四種，一九五四年已增加到一百多種。說到數量，幾年來從這裏運出行銷國外的虫草、貝母、麝香等三種，即約可換回挖土機一千部，運出的大黃、雜皮約可換回拖拉機八十餘台。

在最近兩三年內運往西康藏族自治州的大批物資中，約有五十萬件各種鐵質農具。這就促使西康藏族自治州地區的生產走上一個新的階段。達拉西村的變化也很可以說明這點。達拉西村是一個古老的村莊。到解放時全村只留下二十來戶人家。一九五二年，人民政府無償地發給農民們一批鐵質農具；農民們不再使用木質農具了，耕作方法也隨着有了改進。這一年，達拉西村和高原上的其他地區一樣，得到了空前的豐收。一九五三年，一個農業技術指導站又在達拉西村成立了。它除了幫助農民改進耕作方法，主要是教會大家使用步犁。六十多歲的老人王家多吉拿出一部分土地用步犁翻耕，然後又播下了內地運去的「中大二四一九」麥種。這年秋天，王家多吉用步犁耕種的土地，每畝產麥三百九十一斤，相當於用舊犁和本地麥種耕種收穫量的兩倍多。一九五四年，全村近四十戶人家中，已有二十多戶都開始用步犁和「中大二四一九」小麥種，同樣獲得了豐收。

步犁，就這樣在達拉西村，在全自治州推廣開了。一九五五年，自治州內將要有兩萬畝土地用步犁耕種。四千多件各種新式畜力農具，早已從東北、華北等地運到了高原。

（人民日報記者姚 丹）

爲康藏公路流盡最後一滴血的張福林

魏 琪

在雀兒山的西邊半山腰裏，有一座高大的陵墓，陵墓裏長眠着張福林烈士。

張福林，這不是一個簡單的名字。生前，他是進藏部隊中一面旗幟。死後，他的崇高的精神品質鼓舞着人們。因此，正像陵墓前牌坊上所寫的「英雄永活人心」六個字的涵義一樣，張福林的名字是永垂不朽的。

在康藏高原，幾乎沒有人不知道張福林。

一九二六年張福林同志誕生在河南省扶溝縣一個貧農家裏。從幼年起，他就過着貧困辛酸的生活。一九四〇年，抗日戰爭的烽火燃燒在河南平原上，腐敗的蔣介石反動派無力抵抗日本侵略者，於是決堤放水，使黃河在河南的沃土上氾濫成災，洪水沖毀了廬舍田園，千百萬人流離失所，饑寒交迫。在寇災、水災的苦難歲月中，張福林被迫賣了「壯丁」。

在國民黨的軍隊裏，作爲被壓迫者的士兵階層的張福林又過着另一種災難的生活。但這些災難的生活歷程，却鍛鍊了他的階級意識的成長。

一九四八年八月的晉中戰鬥中，張福林得到了解放，同時光榮地參加了中國人民解放軍。這樣的戰士，是懂得爲自己的階級戰鬥的。

在太原戰役中（一九四八年十一月），張福林同志第一次表現了他的優秀軍事技術和對中國人民解放事業的忠誠。他不但是五百公尺以內百發百中的輕機槍射手，而且以一挺機槍堅守住陣地，打退了敵人十八次反衝鋒。

後來，他又參加了秦嶺、成都等地大大小小十幾次戰役，繼續發揚了忠於革命事業的精神。川西剿匪時，由於他不避艱險和善於做好羣衆工作，勇敢機智的消滅了土匪楊萬貴股。榮獲三等功。他所領導的班也獲得模範班的光榮稱號。

一九五〇年九月十一日，張福林同志參加了中國共產黨，同年十二月十一日轉為中共正式黨員。

一九五一年，張福林同志隨軍進入康藏高原，進藏後不久，張福林同志就接受了打通雀兒山、修築康藏公路的任務。上級並且決定：把張福林同志所領導的小砲班變為爆破班。這對於張福林和他所領導的全班同志都是一次嚴重的考驗。

張福林同志決心接受這場考驗，完成黨和上級交給他的光榮任務。但是有的同志思想上有顧慮，他們認為，砲兵的技術是打砲，怎麼可以搞爆破呢。張福林同志說服了這樣的同志：砲兵會打砲，也可以搞爆破。英雄的解放軍可以當好步兵，也可以學會當工兵。全團同志在他的動員之下，在他接受新任務的熱情和決心影響之下，最後一致同意張福林同志的意見，決定服從祖國的需要，虛心學習技術，打通雀兒山。

張福林同志在學習爆破技術的過程中，表現出他謙虛的美德和刻苦鑽研的精神。他向工程人員請教，學製藥，學裝山管，學點放。但他也遭遇過失敗，一開始，他放了一個空砲。使他難過極了。可是他絲毫不灰心，

並向上級提出「以後決不再放空砲」的保證。

每天，甚至每一個時刻，張福林同志都考慮着怎樣提高開石方工效的問題。當戰士們吃罷晚飯照例做遊戲的時候，張福林同志就不見了，經常搞到天很晚才回到班上。戰士們一打聽，才知道他到工兵團學放大砲開石方的經驗。沒有經過幾天的時間，張福林同志就學會對待各種性質不同的石頭用不同的打砲眼、裝藥的辦法。張福林同志接着把這些技術傳授給全班的戰士，使工效很快地得到了提高。那時，張福林班第一砲裝炸藥七十公斤，就炸掉了五百四十立方堅石；第二砲裝炸藥四十公斤，炸掉了四百七十立方堅石。這在當時，已經超過規定的最高工效標準很多。因而張福林同志就成為全連有名的「大砲手」，起了示範性的作用。

施工的季節正是十一月天，海拔五千三百公尺的雀兒山完全是冰雪世界，加之高山上空氣稀薄，對於劇烈勞動的人們，在生理上是不很適宜的。張福林同志因為廢寢忘餐的工作，經常感到頭昏眼花，有時還發生嘔吐現象。醫生診斷以後，又發現他患着貧血症，在雀兒山上惡劣的大自然處境中，這對於張福林同志的健康當然更為不利。醫生勸他下山養病，同志們也希望他休息。他說：「沒有關係，幹起活兒來就好了。」

張福林同志堅持着打通雀兒山的戰鬥，他的忘我的精神更加鼓舞着戰士們。

十二月十日中午，施工部隊剛剛吹過放工號，正在開飯的時候，張福林同志發現第三排裝炸藥的砲眼有缺點，無法達到標準工效，並且會造成浪費。他連中飯也顧不上吃，幫助第三排改正缺點。但是，誰也沒有料到，這裏因為昨天放過一次砲，岩石受了震動鬆散了，當他正在工作的時候，一塊兩立方大的石頭忽然墜落下來，砸在他的腰部和右腿上！

張福林同志立刻沉浸在血泊裏。周圍的同志們流着眼淚。

張福林同志昏迷了一陣之後又甦醒過來，但他沒有呻吟也沒有流淚。他堅定地對指導員提出要求：「指導員，我不能再為黨工作了，我的衣袋裏還有四萬五千元人民幣，請代我交最後一次黨費吧！」

張福林同志接着對連長說：「連長，我對不起黨和上級，上級一再教我們注意安全，我的愛國計劃裏也訂了這一條。現在我不當心，被砸壞了，這是應該檢討的！」

衛生員要給他注射強心針進行急救，但他知道自己的生命已經沒有希望，所以拒絕了衛生員：「我已經不行了，爲祖國節省一針藥吧！」

排裏的同志要抬他下去，他怕耽誤施工，又拒絕了。

大約經過一小時，張福林同志停止了呼吸！但是在這一個小時裏，張福林同志優秀的品質繼續放射着最後的光芒，他的臨終遺言是關懷康藏公路工程的前進。直到死，沒交代一句私人的話。

張福林同志犧牲以後，班上的同志打開了班長遺留下的掛包，看看裏面有什麼遺物。結果，只有五包菜籽，還有一本日記本。

同志們記得，這五包菜籽是他們最敬愛的張福林班長進軍西藏前在四川拿津貼買的，準備種在康藏高原的土地上。

日記本上所記載的是他學習工程技術的體會，再就是自我批評和領導工作方法的得失經驗。

張福林同志的遺物同樣煥發着光芒，表現出一位優秀的共產黨員對於黨、祖國和藏族人民的忠誠和厚愛。

師黨委通過關於追認張福林同志爲模範共產黨員的決議；追認張福林同志爲一等功臣；並命名他所在班爲「張福林班」。

張福林班全體同志繼續完成張福林同志未竟的革命事業，在築路部隊中始終保持了模範班的榮譽稱號；並在全軍中立過一等功。一九五五年五月在北京召開的全國公路勞模代表大會，爲了紀念張福林同志對「張福林班」給予集體一等獎。

張福林同志生前所領導的同志，每個人都立了功，大部分都當了排級幹部。這些張福林同志的好戰友、好同志正不斷地發揚着張福林同志的偉大精神，鼓舞着教育着更多的同志向前邁進！

難忘的五個年頭

西南公路工程局第二施工局
施工支隊一等勞動模範 鍾海清

當康藏公路通車的時候，我感到無限的興奮。我們在高原上築路將近五年，已經完成了毛主席和全國人民交給我們的任務。公路已經將祖國內

地和拉薩緊密地聯繫起來，物資將源源不斷地運到西藏，從而提高藏族同胞物質和文化生活。我們所有的成就，都是黨和毛主席教育的成果。我們要在現有基礎上，在總路線的光輝照耀下，不驕不躁，繼續前進，爭取更大的勝利。

回憶我在解放前是個貧農，吃不飽、穿不暖，九歲時替地主放牛，好容易盼到解放，參加了工人隊伍，在完成了成渝鐵路修築任務後，調到康藏工作。我們初到康藏高原，就担任加寬雀兒山公路的任務。冬天，雀兒山的積雪有兩三公尺深，工務段叫我們做大保坎，當時石頭全被雪蓋住了，搬石頭是很困難的，但同志們都沒有叫過苦，終於提前完成了任務。

我們從加皮拉下山後，和兄弟部隊在一起，參加了有名的怒江工程的工作。怒江兩岸是懸崖絕壁，被人稱為天險。我們中隊開鑿石岩，大家發揮了積極性和創造性，終於征服了怒江天險。

去年十二月，我們在波密地區的密密，開鑿石岩，石岩平均有四、五十公尺高，似若要達到公路標準，須要兩三個月才能完成，但是上級要求一個半月通車，我們想到必須在規定的時間內，打通石岩，否則將影響整個施工計劃。經過我們開動腦筋，改進爆破方法，不但完成了上級交給我們的任務，並且給國家節約了大批材料。

我在施工中，被評選為勞動模範，今年二月，出席了西南公路工程局召開的勞動模範座談會。又派我到北戴河休養。還到首都，參加了國慶節觀禮，我見到了我們敬愛的毛主席。回想我這貧農出身的人，受到這樣的榮譽，真是使我感動得掉下淚來。今後我決心提高自己的政治和文化水平，為祖國的建設事業，貢獻出更大的力量。

（人民日報）

我在康藏公路上受到的教育

西南公路工程局第二施工局
汽車大隊特等模範 路超^①

康藏公路的全線通車，是祖國在邊疆建設上的一大勝利。它的修成是不簡單的，四年多來，工人和戰士，在黨的領導下，團結在一起，克服了許

① 作者在1955年5月參加了全國公路第一次勞動模範代表大會，被評為一等勞動模範。——編者

川、流沙、坍方等困難，築成一條長達二千多公里的公路。在這四年多的築路過程中，我們運輸部隊，按時把一切物資運到工地。四年多來，我給祖國、給藏族人民做了一些什麼呢？

我是一九五〇年六月進入康藏的，到今年年初，我在康藏公路安全行駛了十二萬五千多車公里，這一點點成績，是在黨的教育下取得的。回想我在某團二連的時候，指導員劉德明對我說過一位勇敢的駕駛員的故事，他在敵人炮火下，搶救了十多輛汽車，保全了人民的財產。我聽了很受感動。一九五一年二月，我們的車在二郎山担任運輸，山上積雪、路面結冰，我建議全連每輛車帶沙子兩麻袋，鋪在路面凍冰的地方，來回的行駛，沒發生過事故。

記得有一次，我駕駛的車，送勞動模範到四川新津開勞動模範大會，我看到他們到處受到尊重，很受感動，決心向他們學習，做好自己的工作。

我調到西南公路工程局第二施工局汽車大隊後，大隊長張超經常指示我們，叫我們長遠的保持在解放軍隊伍裏的優良傳統和工作作風，大隊長的話，我經常記在心裏。怒江兩岸的工程快竣工時，一個晚上，快十一點鐘了，上級交給我一個緊急任務，叫我駕駛車從怒江邊出發到翁達，再從翁達運鋼架到怒江橋頭，這一車鋼架一定要在天明時運到，因為第二天怒江要通車，這一車鋼架是決定通車的關鍵。我接受了任務，開車到翁達時，快兩點多鐘了，我趕快把裝卸工人叫醒來，和他們一道將橋料裝上車後，趕回怒江東岸時，天快亮了，按時完成了任務。第二天，怒江橋架好了，我心中有說不出的快樂。

四年多來，我在康藏公路駕駛汽車，每碰到困難，經常想起指導員劉德明和大隊長張超的話，想起黨對我的教育，使我增加了信心和勇氣，使我時刻的注意愛護車輛，節省油料和輪胎，時刻注意安全行駛。我感謝黨對我的教育，今後更要虛心謹慎，為長期建設康藏而努力。

為建設新西藏奮鬥

中國人民解放軍某師青年英雄 楊茂武

當康藏公路通車的時候，有一種壓制不住的興奮心情衝動着我，千絲

萬縷的事情一齊湧現在腦子裏。在一九五〇年我和戰友們來到康藏高原，五月十八日，我們第一次舉起鐵錘，打了第一個炮眼，隨着轟隆隆的開山炮聲，二郎山頂閃出一條寬闊的公路。從這裏，公路迅速向西伸長。

在海拔五千三百公尺高的雀兒山上，同志們夜以繼日地工作着，「寒」、「冷」、「苦」誰都知道。可是，爲了藏族人民的幸福，同志們什麼困難都能忍受。就在這裏，優秀的共產黨員張福林同志獻出了他寶貴的生命。烈士的精神在每個同志的心裏燃燒着，成了一種無堅不摧的力量，一個接一個的困難在我們面前低頭了。飛鳥都難飛過的雀兒山，現在人民的汽車可以暢行無阻。

一九五三年冬天我們在勦次拉蒙，十冬臘月，滴水成冰，手脚裂成一道一道的口子，同志們用膠布一黏，照樣工作。並且展開了勞動競賽，提出「團結互助比深度，英勇頑強攻山頭」的口號，四十公尺高的百崖終於在年底提前開闢。

一九五四年，康藏公路的決戰任務中，在波密地區築路，正逢大雨季，山洪阻礙了工程進度，同志們廣泛地開展了合理化建議運動，以「叫高山低頭，洪水讓路」的精神，戰勝了自然。

什麼力量支持着我們這樣頑強呢？是黨、毛主席和全國人民。我永遠忘不了「一九五四年全國人民慰問團對我們的慰問，稱我們是『最可愛的人』」，這個光榮的稱號，我們每個人都像生命一樣的愛護它，珍惜它。在毛主席民族政策的光輝照耀下，藏族同胞熱情的支援我們。我們永遠忘不了藏族老大娘像關心兒女一樣，將茶水送到我們嘴邊上的情誼。

隨着康藏公路通車，進一步加強了內地與邊疆的密切聯系，這種聯系將會使藏族同胞在政治、經濟、文化上得到進一步的鞏固發展。今年到西南公路工程局參加勞動模範會議，沿途的同胞向我們熱情的招呼，對我們充滿了熱愛。在甘孜我看到新建的樓房、醫院、電廠、農場等，更感到康藏高原的建設遠景是無限光明美好的。

在修築康藏公路的過程中，我雖然盡了對祖國應盡的一份光榮責任，但這只是我覺悟的開始，在總路綫燈塔照耀下，我一定更加努力學習，爲建設新西藏而奮鬥。

（人民日報）

艱苦、頑強、光榮

西南公路工程局第二施工局一等勞動模範 劉全文

康藏公路今天全線通車了！

這是個偉大的時刻。打從一九五二年三月，參加修建公路那時起，兩年多來，我們所有參加築路的同志們，千辛萬苦，爲的就是爭取這個時刻的早日到來。

我到高原後參加的第一個工程，是打通雀兒山。雀兒山上滿山遍谷的都是雪，有的地方雪堆積得幾尺有一人高，大風颳來，滿天雪花飛。山上氣溫經常在零下二、三十度，冷得真叫人難受。開工後，我們提出：「用熱血溶化冰雪，用雙手戰勝困難」的口號，儘管每天忽雨忽雪，衣服被淋得透濕，人凍得發僵，大家仍一個勁地幹。在捶片石工作中，同志們拿着十二磅重的鐵錘，朝着冰凍的石頭上打下去，就像打在鋼鐵上一樣，叮噠作響，火花四冒，石頭却一片也打不下來。加以山上空氣稀薄，有些同志打上一兩錘，就喘不過氣來，非休息一下不可，這就嚴重地影響着工程進度。當時，我和許多體力較強的同志，就爭着去捶片石，要和石頭比一比到底是你硬還是我們的意志堅。我們高高地揮起鐵錘，順着石頭的結構紋路，一點一滴地敲。石頭到底硬不過我們，終於被我們敲碎了。

一九五二年九月裏，我們打通了雀兒山後，來到了加皮拉山和達馬拉山。這是連接在一起擋住去路的兩座大山。在這海拔近五千公尺、氣候比雀兒山更壞的高山，我們整整工作了一百多天。那時我們做的土方工程。雖說是挖土，其實比敲石頭還難做。高山上每一寸土都凍硬了，鐵鎬挖下去，只能挖幾公分深，還震得手痛。開始，大家怕耽誤通車，拼着命硬幹，效率不高。後來，大家動了腦筋，想出辦法，先集中力量，在一塊塊凍土的四週，下死勁挖出一條溝，再把鐵棍插進去，這樣，在四面用力一撬，凍土就大塊大塊地被撬起來，大家高高興興地抬着它運走了。

到鋪路面的時候，已經是十二月了，山上冷得更厲害。同志們用手抓着石頭，一錘一錘地把它敲成兩個指頭那麼大，這實在是一件艱苦的工作。

許多同志的手指頭因為凍裂了，被石頭一蹙，竟露出鮮紅的肉來。幾乎每一塊小石頭，都染上了同志們的血。可是大家從來沒有叫過苦，手磨爛了，纏上布片再幹。有一次，在我們休息的時候，我到大家揮石頭的地方去看看（那時候我是分隊的副分隊長），看到分隊的周國炎同志沒有去休息，一個人低着頭在敲石頭，口裏還輕輕地唱着歌。我走近去，發現他每個指頭上都纏着布，每敲一錘，手就不由自主地向後一縮，我趕緊走上前去，叫他伸出手來給我看看。他笑着把手藏到背後去，紅着臉說沒有啥。我硬要他解開布條，他遲疑了半天，終於解開來了。一看，他的每個手指頭都被磨得稀爛，有的好像還露出了骨頭。我心裏好難受，勸他休息一兩天，上點藥膏，工作由我們來替他幹。誰知道他生起氣來了，一把搶過剛解下來的布條，一面急忙地向手指上纏，一面咕嚕着：「我們那個不是這樣？難道叫大家都去休息，不修公路了嗎？我正在爲難地勸說着他。忽然，他衝着我嚷起來了。他說：「副分隊長，你說你的手指頭有幾個沒有磨爛？你爲什麼又白天黑夜地幹呢？」原來，他已經發現我縮在袖子裏的手指頭，也一個個被磨得很難看。這一來，我可一點辦法也沒有，只好悄悄地從他身邊走開。我走了好遠，回頭來看時，周國炎同志好像打勝仗一樣，高聲地唱起來了，更加勁地飛舞着鐵錘。就像這個同志一樣，我們每個同志發揚了無比的頑強精神，戰勝了一切困難，保證了工程進度。

一九五三年，我們又翻越了郎拉等幾座大山，跨過了怒江天險，由於我們經過雀兒山、加皮拉山、達馬拉山等艱巨工程的鍛鍊，已經習慣了和困難作鬥爭，因而，再大的困難也沒有攔住我們前進。那年，我們工具消耗得特別厲害，到年底，我們分隊就有一百多把十字鎬和鐵鍬磨得只剩下四、五寸長和巴掌大了；斧頭也是沒有一把不缺口，有的只剩下一塊死鐵。我們爲了給國家節省資金，加速建設社會主義，曾經想了許多辦法，把磨損得不能再用的鋼釘，改製成十字鎬和板鋤，利用廢鐵做鐵土箕、鋸子等。就是這些工具，幫助我們勝利地完成了施工任務。

今年，一九五四年，我們已經看到了勝利。在勝利的鼓舞下，我們更大地發揮了智慧和力量，征服了波密地區的流沙、冰川、坍方、洪水等兇惡的敵人。

兩年多來，我們分隊和所有築路同志一起努力工作，終於戰勝困難，

修通了公路。在這當中，我們分隊曾經獲得了「模範分隊」的稱號，我自己也幾次被評為模範，享受黨和人民給我們的榮譽。

這幾天，我親眼看着一輛一輛滿載物資的汽車，在我們親手修建的康藏公路上直向拉薩奔馳，我心裏真有說不出的高興。我相信，我們偉大祖國的各族人民，從此將更加親密團結。我也相信，在不久的將來，我們一生能夠看到新的繁榮的西藏和藏族同胞美滿幸福的生活。我年紀不大，這只四十八歲，我決心繼續努力，不驕不躁，為建設新西藏，為完成祖國的社會主義建設事業，貢獻出全部力量。

（鐵夫記——工人日報）

我們為築路員工的健康而服務

華東醫療隊模範護士 嚴承珍

一九五三年六月，我們華東醫療隊來到了康藏高原，為這裏築路員工的健康而服務。我們在高原上的工作時間，雖然祇有一年多，但是，我們受到的教育却是十分深刻的。現在，當康藏公路全線通車，回憶起過去這一段艱苦的工作情況時，我們心裏就充滿了幸福的感情。

當我們從上海出發，來到這遙遠的邊疆時，一路上被祖國的地大物博，美麗富饒的景物所感動，為我們祖國豐富多采的多民族的生活所感動。我更加深深地愛着這個養育着我們的祖國了。當我們坐着汽車，駛過那盤繞在高達數千公尺的二郎山、雀兒山上的公路上時，我不禁想到工人同志們為鞏固祖國邊疆，繁榮少數民族地區作出的那些動人的豐功偉績。我感到為這些修築康藏公路的英雄們服務是光榮的，我下決心要搞好自己的工作。

來到工作地點後，我被分配在第二診所工作。當時病員多，工作人員少，一個護士平均要護理五十個病人。因為運輸困難，這裏的物質條件和醫療設備都很差，幾乎連收容病人的地方都沒有。但是這些困難並沒有把我們嚇倒。沒有病床我們就用石頭砌成床，鋪上草給病人睡。病房裏沒有桌子，我們就利用木箱子來當桌子。這兒的氣候非常寒冷，病人睡在帳

圖爲嚴承珍(右)在剝桃皮,準備做菓子醬,改善病員膳食。(新華社)

篷裏,夜間被子上往往結上一層薄冰,我們就利用空藥瓶裝上熱水代替熱水袋給病人取暖。重病就需要輸血,醫生、護士同志都爭先恐後地給他們輸血。寒冷的天氣給我們工作上造成很多困難,許多液體藥品都遭凍結,我們使用保溫的方法使工作照常進行。我們就是這樣想盡辦法克服困難,完成了收容病人的任務。

隨着公路的進展,我們的工作地點又遷到另外一個地方了。這裏的運輸條件比較好,我們得到了必要的物質援助。領導上給我們蓋了三座房子,作爲病員療養處。病員也可以睡到正式的床鋪了。這是我們來到高原以後,第一次看到病人能够住在光線充足、空氣流通的病房裏。我們真是感到高興。可是,病床上還沒有枕頭,病人也沒有個吃飯的地方,於是我們又利用碎棉花替病人做了許多枕頭;醫生同志也當了木匠,替病人蓋了「餐廳」,還做了桌子;營養房也想了很多辦法,給病人做了許多點心和菓子醬,使病人儘可能吃得好一些。我們還學習了蘇聯先進的保護性醫療制,根據現有物質條件,盡量把病房佈置得美觀一些。我們利用看過了的畫報,選擇適當的貼在牆壁上,另外紮了許多鮮豔的紙花插在瓶子

裏，讓病人在療養期間精神上感到輕鬆、愉快。

經過一段時間，我們的診療所從零亂、物質條件差的情況，逐漸地走向正規化了。一批一批的病人經過我們的治療，又重新獲得了健康，笑容滿面地回到了地上去了。許多病員出院時都向我們表示感謝，並說：「一定要好好修築公路回答你們。」看到自己的工作 and 終日修築的任務是那麼密切相連，我們工作更加起勁了。當我們知道了重返工地的工人們在工作中負傷，受了三次破傷風，我們是多麼高興啊。

（轉載）

富饒美麗的祖國西藏高原

西藏高原，包括西康省的一部分，習慣上又叫作康藏高原。它是世界上最高的高原，所以有「世界屋脊」之稱。高原上有的是巍峨奇峯，其中喜馬拉雅山的珠穆朗瑪峯，拔海八千八百八十二公尺，是世界上第一高峯。常言說：登泰山而小天下，泰山雖高，拔海只有一千五百多公尺，比起珠穆朗瑪峯來，又差得遠了。

說起西藏高原，許多人會想到那裏地勢高峻，氣候寒冷，就以爲高原上物產稀少，是一片不毛之地了。事實上不是這樣，祖國的西藏高原是富饒可愛的，它有着無限豐富的資源，有着無限發展前途的農業、畜牧業。

無盡的寶藏

一九五一年，原政務院文化教育委員會和中國科學院組織的西藏工作隊，曾經調查了高原上小部分的地區。他們一共發現了近一百個有礦的地點，約三十種礦產。這些礦產中有黑色金屬、有色金屬、燃料和化工原料；有耐得住一千六百度高溫以上的耐火材料；還有可作水泥原料的石膏、黏土以及其他工業原料。

在已經發現的礦產中，有的分佈地區很廣，藏量也很大，有的經濟價值相當高。比如：高原上有無數大大小小的湖泊，這些湖泊沉積着大量的基本化學工業原料——鹽、碱和我國稀有的礦產硼砂。再如石墨對於冶煉工業特別重要，它是良好的耐火材料，通常含有石墨在百分之十左右的礦體就可以開採；而在高原上發現的石墨礦，含量達百分之五十以上。高原上發現的石膏礦藏量特別豐富，有些礦的露頭就好像一座石膏山，像這樣大的石膏礦，在我國還不多見。高原上發現的某一個鉛鋅礦脈露頭就長二公里；有個地方的煤層表面露頭厚達一點八公尺，這都是有開採價值的大礦體。

單就這些已經發現的礦產來說，已有足夠的條件在高原上進行工業

雀兒山下的[新路海]，原名[乾海子]，當人民解放軍將公路修到這裏時，改稱[新路海]。它是高原上的大湖。湖邊森林密茂，四周有終年不化的雪山和原始冰川，風景十分美麗，現在這裏已修建了一所療養所。（新華社）

建設，發展鋼鐵、電器、化工、建築和機器製造等工業了。

廣闊的高原上，還有百分之九十以上的地區沒有經過任何查勘，可以相信，那裏不知有多少寶藏還沉睡在地下，等待人們去喚醒呢！

綿連的森林

西藏高原上大的河流不少，河谷地區都有森林，並且越到南部樹木越茂密。雅魯藏布江流域從太昭河向東到波密，是個大林區，面積約有五萬平方公里。靠近雅魯藏布江大轉彎的地方，樹株密集像一望無際的綠色海洋；那裏多的是高達二、三十公尺，直徑在一公尺以上的雲杉。根據推測，這個林區和雲南省西部的森林區可以連結成一片。它們連結起來的森林面積估計可以和東北林區相比。

這裏樹木的種類，主要是雲杉，其他如雲南落葉松、白樺、楊、柳、漆樹等也不少。這些樹木不僅是建築工業的好材料，也是化學工業、造紙工業的原料。

豐富的水力

高原上的幾條大江，水量都很豐富，峽谷地形也很多，適合於建築水壩，攔洪儲水，用來發電。如雅魯藏布江上一段峽谷，只從位能估計，就可以產生三十六萬匹馬力的動力；如果加上蓄洪工程，平衡流量，可能產生的動力還要增加好幾倍。

在高原東部的三大江——金沙江、怒江、瀾滄江上，時常有和主流相平行的支流。這些支流往往離主流很近，而水位相差很大。如瀾滄江支流色曲河在昌都以南某地，與主流只隔五百公尺，水位却相差一百公尺，如果鑿通分水嶺，就可以利用水位差發出大量動力。

這些豐富的動力資源開發起來，將給發展西藏高原的工業、農業和交通運輸業提供良好的條件。

有前途的農、牧業

西藏高原的農業區，分佈在高原上較低的河谷和山坡一帶，以雅魯藏布江流域為主。藏民常種的農作物的種類比較簡單，主要是青稞（大麥的一種，藏民用來做糌粑吃的）、元根，其次是春小麥、蠶豆、豌豆、油菜等。過去有人說：高原上氣溫比較低，晝夜溫差又大，只適宜於極少數的農作物生長。現在，已經證明，高原上的農業區每年平均無霜期就有一百四十天到一百五十天，這對一些農作物來說還是足夠的。一九五二年中國人民解放軍進藏部隊在拉薩辦的「八一」農場試種了許多由內地帶去的品種，如冬小麥等，大多都種植成功。試種的蘇聯黑麥和華北冬小麥，生長得都很好，比原來的春小麥長得又高又粗，粒子結得也多，每畝冬小麥產量可以達到五百斤，黑麥有一千一百斤。一般在北京種植的蔬菜如番茄、茄子、南瓜、白菜，……在拉薩地區也可以種植。在拉薩從前沒有種過的瓜類，如西瓜、黃瓜等也都試種成功。

高原上許多地方因為人力或者引水條件比較困難未開墾的可耕荒地還很多，如波密地區和太昭河谷，荒地就有十幾萬畝。而在農業比較發達的雅魯藏布江河谷區，可開墾的荒地，比這還多好幾倍。將來如果能興修水利，固定河漕，栽植防風林；同時幫助藏胞提高耕作技術和耕作方法，西

藏高原農業區的情況將會大大改進，耕地面積和單位面積產量都可以提高。

藏族人民平時吃的是牲畜的肉，喝的是牛乳羊乳，住的是用犛牛毛編織的帳篷，用來耕地馱運貨物的是犛牛，可見高原的畜牧業是多麼旺盛。

高原上主要牲畜就是牛、羊和馬，最多的是犛牛。犛牛又叫毛牛（或牦牛），體軀高，力氣大，身上又長着長毛，耐勞耐重；在交通條件比較差的西藏高原，犛牛是很好的馱獸，被大家叫作「高原之舟」。藏馬和犛牛一樣能耐勞耐重，牠體力強、肺活量大，能够克服高原上空氣稀薄、道路崎嶇的困難，是我國良種馬之一。

西藏高原北部是高原上主要的畜牧區。每年夏秋兩季，是牲畜生長的好季節。每年這個時候，東起丁青西到阿里，長達兩千公里的牧區，氣候清爽，陽光充足，到處可以看到成羣的牛和羊。

今後，在畜牧業上，如果能大量種植牧草，改良牧草的品種，加強牲畜的防疫工作，高原上的畜牧業一定會有很大的發展。

西藏高原是富饒美麗的，生活在高原上的藏族同胞也是勤勞、樸實的。解放後，藏族人民熱情地歌唱着幸福和光明，歌唱着共產黨和領袖毛主席。他們說：「去年是吉祥年，今年是快活年，等架好了「金橋」（指康藏公路），我們將和內地一樣進行建設，我們的子子孫孫將永遠過幸福的日子了。」

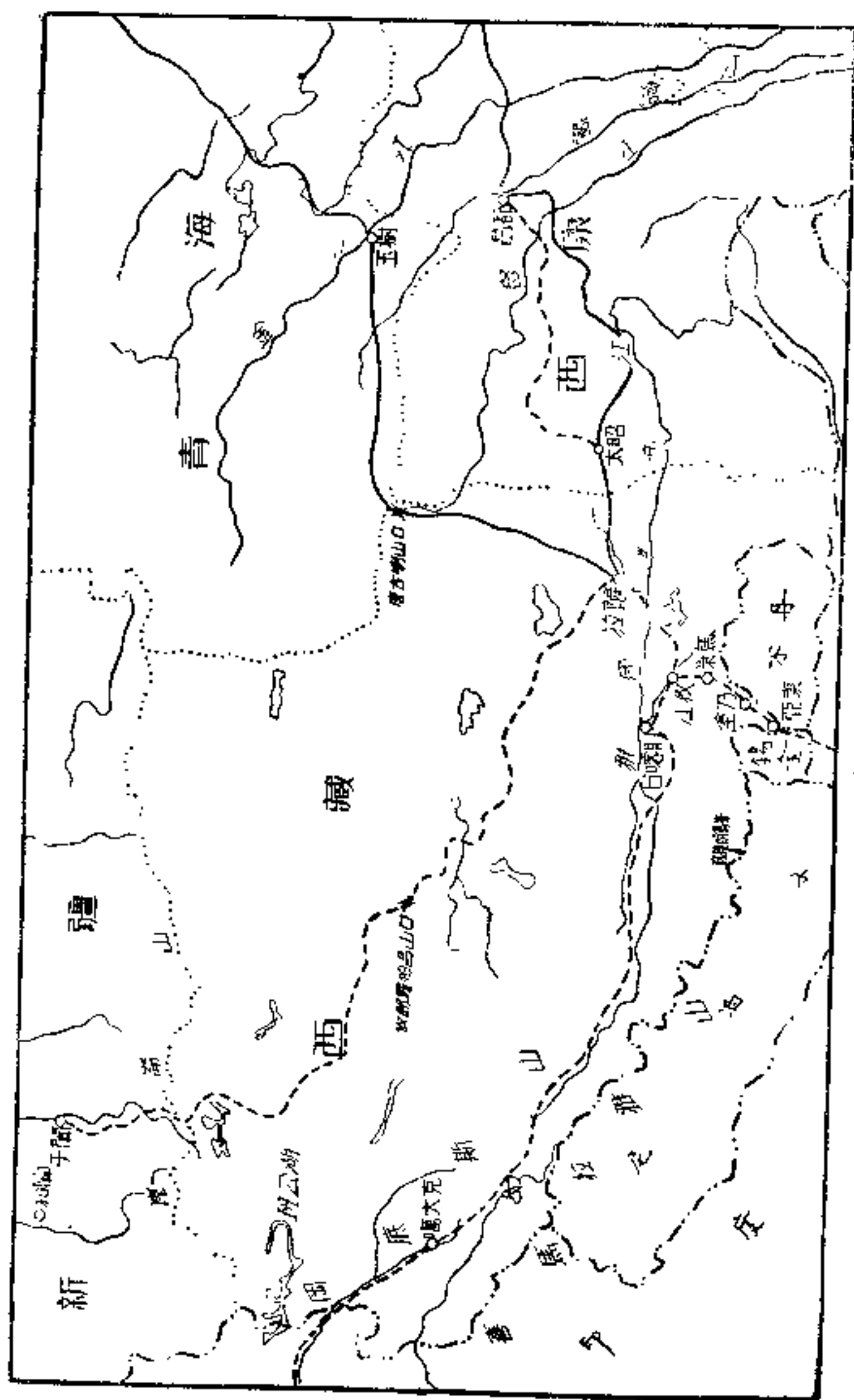
（原載工人日報）

西藏交通概況介紹

人民交通資料室

西藏位於青康藏高原的西部，面積約為一百二十餘萬平方公里，約佔青康藏高原總面積的二分之一。它的平均高度在海拔五千公尺左右，故有「世界屋脊」之稱。

西藏境內有三條主要的山脈：南部與印度、不丹、尼泊爾相接處是喜馬拉雅山山脈；中部把高原分為南北兩部的為岡底斯山脈；北部和新疆相



西藏交通略圖

連的是崑崙山脈。以上三條主要山脈平均都在六千公尺左右。

在岡底斯山脈以北，崑崙山脈以南和唐古拉山之間是藏北高原，東西長二千四百公里，南北寬七百公里，平均高度在五千公尺左右。其間分佈着許多小褶曲山脈。高山雪水下注，因之在乾燥的荒原上，形成許多大小不同的湖泊。

在岡底斯山脈以南，喜馬拉雅山以北是狹長的藏南谷地，東西長約一千二百公里，南北寬三百至七百公里。世界最高的河流雅魯藏布江，即從岡底斯山脈與拉達克山脈之間，沿谷地東流橫貫西藏南部，流經昌都地區的西南部，南折流入印度平原，至孟加拉灣入海。

西藏地方，由於山嶺重疊，地勢高峻，有許多雪山、冰川、沙流、草地分佈其間，因此交通非常困難。

陸 路 交 通

在康藏、青藏公路通車前，西藏的陸上交通有五條古道。這些古道都以前藏的政治中心拉薩為起點。

第一條古道：由拉薩向東，越過拉薩河，沿岡底斯山脈東行，入昌都地區的太昭、昌都，再向東經西康省藏族自治州的德格、甘孜、道孚、康定以達西康省人民委員會駐地雅安市。再由雅安東進達四川成都。這條古道藏人稱它為“茶路”，因藏人所需的磚茶，都由此道運入西藏。

第二條古道：是由拉薩東北行，經過察克、玉拉、當拉等山口，康藏境界綫通過唐古拉山口，向東北行，經青海玉樹藏族自治區至柴達木盆地的南緣格爾穆，再由此折向東行，經都蘭、湟源以達青海省會西寧。內蒙的喇嘛與信徒到拉薩禮佛，西藏喇嘛與信徒到西寧塔爾寺朝拜，都走這條路；每年夏季也有不少商旅經此路到青海、內蒙進行貿易。

第三條古道：由拉薩向西北，斜行藏北高原經攸郎羅帕昌山口，沿崑崙山脈前進，繞過吉利亞山口，到達新疆塔里木盆地的南端于闐。這條古道長一千多公里，要通過許多沼澤地區和崎嶇山路，行旅極為艱苦。

第四條古道：由拉薩向西南行，經江孜折向西北，通過後藏的日喀則和阿里的首邑噶大克，越過國境，可通往克什米爾的列城。這條古道橫貫西藏三個大城市，是藏南第一條交通大動脈。也是過去英帝國主義侵略西

藏的通路之一。從拉薩到日喀則一段，一九五五年春已開始修建公路。

第五條古道：由拉薩向西南，過江孜後折向西南，經康馬，達乃以達亞東；越喜馬拉亞山繼續西南行抵達印度的大吉嶺，從大吉嶺起有鐵路通向印度加爾各答海港。五十多年前英帝國主義的侵略魔掌即由此伸入西藏，給藏人帶來無窮的災害。

以上五條古道，前三條是西藏通向西北及西南大區的幹綫，在國民黨反動統治時代對此西藏與內地的主要通路，從未加以修築，原有的路跡許多地段也逐漸消滅了。後兩條古道都是通往印度的，由於英帝國主義的處心積慮侵略西藏，因此在一九〇四年的英藏條約中規定了英國可以隨時修理這條大道的條款。一九一三年後，英帝國主義修築了印藏鐵路至大吉嶺，並在錫金至江孜一段沿途修築「台站」（供英國官員途中住宿的房舍）；此外並建立了由印度至拉薩的電報；英帝國主義就這樣用控制印藏交通的手段實現對西藏的侵略，吮吸西藏人民的膏血，直到和平解放後西藏人民才解脫了苦難。

過去西藏的交通是受到季節嚴重影響的。在西藏地區旅行有這樣一首歌謠：「正二三，雪封山；四五六，泥沒足；七八九，正好走；十冬臘，皮開拆」。交通工具主要是耗牛，因此計算路程一般以「牛站」為單位。一個「牛站」相距約四十里，是耗牛每天所能走的里程，行旅者必須按「牛站」來確定行止，因為一錯過「牛站」飲食就發生困難。「牛站」附近大多有水源，並且旅行者總以牛糞做燃料，前一旅隊留下的牛糞後一旅隊可拾作燃料，而這一隊的牛糞又留給後一隊。

一九五〇年人民解放軍開始進藏時，遵照毛主席「為了幫助兄弟民族，不怕困難，努力築路！一面進軍，一面築路。」的指示，和兄弟民族一起，經過四年的努力修通了康藏公路，接着又修建青藏公路，這兩條公路均在一九五四年十二月二十五日正式通車，從此改變了西藏的交通面貌。過去從雅安到拉薩需要三個月的時間，而且一年中大半時間為冰雪所封鎖不能通過，現在坐上汽車只要十多天就到達了。

水 路 交 通

西藏的河流只有藏南的雅魯藏布江從拉孜到澤當四百公里的一段可

以通行皮船。皮船的構造是用牦牛皮縫在木框上，方口圓底，每船只能容六人至七人，通常是兩人划槳，順水行駛。由於皮船堅韌，觸石礁不壞，船身又輕，可以背負上陸，逆水上行時就把皮船背着走。

西藏的河道一般是河岸陡削，水流湍急，橫渡非常困難。藏人的渡河工具，除皮船外尚有木橋、吊橋和索橋等。吊橋是用多根的粗索分繫在兩岸，索上鋪木板，人馬過橋晃動搖擺。索橋是用一根粗索分繫河的兩岸，索上套人若干藤圈，另外用一根較細的繩繫在藤圈上，細繩兩端分垂在兩岸；人渡河時，就拉細繩將藤圈拉近，將手臂套進圈中，兩腳向岸上一蹬，人就溜向河心，因粗索中間下垂，至河心不能再前進，此時便拉着粗索攀到對岸。也有索橋不用藤圈用竹籃的，人坐在籃裏，同前法一樣過去。

這些交通工具雖然都是落後的，但是西藏人民在那樣的自然環境下，在那樣的經濟基礎上，却都是智慧的創造。現在康藏、青藏公路通車了，由於修建公路同時也建築了許多橋梁，使西藏人民在行旅上感到不少方便。

西藏輸出的貨物以羊毛、皮革、肉類、食鹽、藥材、牲畜為大宗。這些物資過去多從第四條古道輸出。據印度年鑑記載，每年由西藏運往印度的羊毛就有三百萬至五百萬斤；運到孟加拉的牲畜有二萬至四萬頭；食鹽多輸往尼泊爾和不丹。從尼泊爾輸入的貨物有五苓、小麥、佛香等；從錫金輸入的有火柴、洋燭、肥皂等；從印度輸入的有毛呢、呢帽、玻璃、鈕扣、彈藥等。其次，是從第一、第二條古道運往四川、西康、雲南、青海等地的大多為皮毛、藥材；由這些地區運入的有磚茶、綢緞、布疋、煙草、磁器、鐵器等。解放後物資的流向有了改變，中國人民銀行、國營西藏貿易公司，發放貸款收購物資。尤其康藏、青藏公路通車後，內地生產的布疋及日用必需品源源運往西藏，而當地的土、特產也不斷的運往內地。今天西藏的物資流向以及整個經濟面貌正在開始急劇的變化着。

西藏是我國寶庫之一，根據政務院文化教育委員會西藏工作隊的初步調查結果：東起金沙江西至日喀則，南起波密北至丁青，黑河地區內的路線上，已經看到一百多個有礦的地點。重要礦產如煤、油頁岩、油苗、鐵、銅、金、鉛、鋅、鉬、鎳以及鹽、碱、硼砂等等，蘊藏量非常豐富。水的動力估計有一百萬匹馬力。最近發現有一處林區可供建築的木材有一百一十億立方公尺；還有一處有一萬平方公里面積的森林，樹木直徑大多在一公尺

至三公尺之間。駐西藏的人民解放軍，響應毛主席的號召，展開了大規模的農業生產運動，並竭力幫助藏人改進耕作技術。幾年來中央人民政府又派了大批農業專家，在康藏高原上近兩千里的草原河谷地帶進行了氣候、土壤和農作物品種，以及耕作方法的調查研究工作，初步證明了許多抗旱耐寒的作物，經過改進可以在高原上種植。工業及手工業也都在迅速地進步着。西藏的交通事業將跟隨着富源的開發和工農業的發展而急速地發展。