

奋斗百年路 启航新征程



川藏公路318国道 西藏亚拉山附近的盘山公路。

中青报 中青网记者 李建康/摄

天上没路 我们修一条 心路

中青报 中青网记者 王 林

如今从成都出发一路西行,开车最快3天就能到拉萨,走的是川藏公路。这条全长2000多公里的险峻公路,被誉为“中国最美的景观大道”。70年前,有10多万人将青春奉献给雪域高原,有3000多个生命长眠于此,筑就了这条旷世奇险之路。

1949年,西藏还未解放,中共中央提出和平解放西藏的方针。经过尖锐复杂的斗争和耐心细致的工作,中央人民政府和西藏地方政府于1951年5月23日,在北京签订《关于和平解放西藏办法的协议》,西藏实现和平解放。

为全面贯彻执行协议,巩固国防,1951年7月,人民解放军向西藏和平进军,他们一面进军,一面修路,一面开荒生产,不光修筑了一条通往西藏的公路,也畅通了民族团结的心路。

做新时代的班超

西藏在哪里?1949年,16岁的陈钦甫很想知道这个问题的答案。在安徽老家参军后,他跟着部队转战多地,最后到达四川南部。新中国成立后,这支准备在川南安家的部队突然接到一条新命令:准备到西藏去。当时的雪域高原,还是一个极少有人到达的地方。有学者评价,西藏几乎是从中世纪突然进入了现代社会。政教合一的封建农奴体制下,广大西藏群众未能获得自由,而英美、印度都在图谋分裂西藏,在如此复杂的形势下,解放西藏迫在眉睫。

1949年2月,毛泽东在西南柏坡指出,西藏问题并不难解决,只是不能太快,不能过于鲁莽,因为交通困难,大军不便于行动,给养供应麻烦也较多;民族问题,尤其是受宗教控制的地区,解决它更需要时间,须要稳步前进,不应操之过急。

可入藏之路难于登天,民国年间的《西藏始末纪要》这样描述西藏的交通:乱石纵横,人马路绝,艰险万状,不可名状。鸟道羊肠,天梯栈道,溜索横渡,唐蕃古道,背驮驮,栈道流索独木桥,是最真实的写照。那时从雅安或西宁到拉萨,往返要一年之久。由于海拔高、气温低,沿途还有众多雪峰与激流,很多人都把进藏之路比作“上天”,一路走都是崎岖山路,艰险无比。天上没有路,咱们就修一条!

为促成西藏和平解放,中央决定一面进军,一面建设,并向西藏修筑公路,确定原18军作为进藏主力部队。临行前,时任中共西南局第一书记的邓小平对原18军军长张国华说:去西藏不容易哦,派你去,是让你做新时代的班超。

接到新任务后,当时只有36岁的张国华特意带着年仅3岁的女儿,出现在了全军进藏誓师大会上。不但我要进藏,我老婆也要进藏,就是我的女儿,也不留在内地,也要跟我们一道进军西藏。陈钦甫当时就在原18军。听到部队领

导的豪言壮语,他也激动不已。尽管已过去几十年,88岁的陈钦甫依然清晰地记得当时的场景:我们(那时)年轻,去哪里都可以,也就不会害怕。

第二次长征

这些当时的年轻人很难想到,今后一半的人生都会跟西藏紧密关联。

从1950年开始,数万青年奋战在川藏公路上,他们穿越了14座海拔5000米以上的大山,横跨14条咆哮的江河,以及沿途数不清的沼泽区、冻土区、地震区、碎石塌方区、大冰川和原始森林,架设桥梁230多座,修筑涵洞3600多个。工程的浩大和艰险,在世界公路修筑史上前所未有。

以原18军为主的进藏大军,前方部队在军长张国华的带领下列军西藏,后方部队一路开山凿崖、修筑公路,奋斗五个冬夏,化为六千里路,刘伯承元帅曾赞誉他们走了第二次长征。

摆在他们面前的第一道险关,便是位于川西高原的二郎山。这座大山以陡峭险峻、气候恶劣闻名。一首《歌唱二郎山》描绘了当时的困难:二呀二郎山,高呀高万丈,古树荒草遍山野,巨石满山岗;羊肠小道难行走,康藏交通被它挡。据后来统计,在二郎山路段每公里差不多就有7位军人为川藏公路献出了生命。

年轻的解放军战士、交通勘测人员就是在这里艰苦的地方,逢山开路、遇水架桥。面对悬崖峭壁,许多战士不得不悬空打炮眼,腰间系上粗绳,将粗绳的另一端固定在山顶的岩石上,双腿反复蹬崖壁,身体在空中荡来荡去,还要尽量保持身体稳定,手扶铁锤、钢钎在崖壁上打炮眼。

打通雀儿山,是川藏公路的关键之一。主峰海拔6000多米的雀儿山,被称作“雄鹰飞不过的山峰”,冬季铺满冰雪,施工极为困难。筑路人员白天在天寒地冻的野外工作,一锤下去,手上震出几道血口,晚上,他们再用捡来的树枝铺就的木床上休息,夜风吹来,寒气从下直往上钻,冰冷刺骨。为打通这个绝险关隘,有300多忠魂埋骨于此,很多人连名字也没留下,青春和生命从此与雪山同眠。

作为修路二代,齐庆康和弟弟齐庆西对这段历史颇为熟悉。他们的父亲齐树椿是川藏公路上的一支测量队的队长,当时才40多岁,但头发已经一片花白,一只眼睛也已失明。1954年年底,川藏公路全线通车,他欣慰地笑了。后来,他给两个儿子分别起名为庆康和庆西,以庆祝川藏公路修通,寄托对西藏、康藏人民的感情。

畅通民族团结的心路

入藏之路,难于登天,可比这更难的,是如何让藏族民众的心路畅通。

当时的西藏仍处于政教合一的体制下,大多数藏族民众对汉族和共产党存在一些误解,甚至还流传着“共产共妻”的错误观念。把持西藏政权的一些上层贵族也反对解放军和平进驻西藏,给出的理由却是“西藏土地贫瘠,粮食不够吃”。

为打消西藏上层贵族的顾虑,推动西藏尽快和平解放,1951年4月,中央提出“进军西藏,不吃地方,一切开支由中央负责,但当时物资供给有限,加上交通不便、消耗巨大,修路大军很快就面临断粮危机。有些修路部队每日三餐减为两餐,再由两餐干的改为两餐稀的,后来干脆勒紧裤腰带,上山挖野菜。”

即使在高原上断粮,修路进藏的队伍也未尝向当地老百姓征粮。修路进西藏,我们既是战斗队,也是生产队、宣传队。陈钦甫说。据有关资料介绍,筑路大军一边修路一边在有条件的情况下种菜,努力自给自足,还教藏族种菜。

1950年,邓小平在接见进藏部队的领导干部时提示,政策问题极为重要,主要是民族区域自治,政教分离,团结(赖)、班(禅)两派。他还特别强调:解放西藏,要靠政策走路,靠政策吃饭。

由于修路大军中的许多人对西藏不了解,原18军政治部于1951年1月颁布实施《进军守则》,专门规定了进藏须遵循的民风民俗:藏人请吃东西,要少吃,碗里要剩一点,以示礼貌。不得在寺庙附近捕鱼、打猎、打鹰雕、宰杀牲畜,不得到神山、敬寨、游逛,更不得随意开枪。保护喇嘛寺、庙,不住寺庙,不住经堂,不得随意抚摸佛像,不得在藏胞面前吐痰。藏人送哈达时,要回歌哈达。

谈及入藏官兵和老百姓的关系,原18军司令部侦察科见习参谋王贵曾言,当时部队流行一种“满缸运动”,解放军借住在藏区老百姓家里,每天都会把藏族民众家的水缸挑满,还给他们劈柴、扫院子。

据不完全统计,在川藏公路修筑期间,藏族民众支援了100多万头牦牛,用畜力运输的物资有60多万驮。在修筑昌都至拉萨段公路时,参加运输的牦牛伤亡了近三分之一,中共西藏工委决定,除按价付给运费以外,还要给予相应的赔偿,赔偿范围不仅包括运输途中死亡的牲畜,连回到家中七日内死亡的牦牛和骡马也在赔偿之列。

很多藏族老人都说,这是他们有生以来听都没听说过的事情,过去西藏贵族们派乌拉差役,都是无偿征用他们的牲畜和人力,哪里想得到还有赔偿的“新鲜事”。

在广泛的动员和影响下,许多藏族同胞也加入了修路大军,他们在修路时还编唱了许多藏语民歌,其中一首是这样唱的:金珠玛米来的时候,我们从来没有拿过银圆。我们去问我们的父母,父母也从来没有看见。金珠玛米来到这里以后,我们从劳动中拿到了银圆。我们不但看见了很多,而且还亲手花几百、几千。

在藏语中,金珠是解开锁链的意思,玛米指的是军人,藏族同胞将修路的军人称为“解开锁链的军人”。

好好修几条路,为自己也为后人

正当川藏公路勘测、修筑时,西藏地方政府派出代表,到北京准备开展和平谈判。当时,参与谈判的一些代表没接触过解放军,更不了解共产党,思想仍然比较顽固。

西藏地方政府首席谈判代表阿沛·阿旺晋美主张和平解放,他在履行西藏地方政府代表职责之外,也以亲身经历现身说法,向其他代表讲述他在昌都见到的场景:解放军严格执行“三大纪律、八项注意”,坚持民族团结、民族平等,在沿途见到解放军不畏艰险,在高山严寒地区修筑公路。

通过修路,许多藏族百姓与上层贵族都逐渐认识了共产党。曾担任过西藏自治区人大常委会副主任的丹增朗杰也曾是其中的一员。当解放军进入巴塘时,17岁的丹增朗杰在街上看热闹:分不清谁是当官的,谁是当兵的,穿的都是是一样的。大官没有一点儿架子,真的是一官兵一致。由此,朗杰坚定了参加解放军的决心。

多年以后,原西藏自治区人民政府主席江村罗布仍然记得年轻时参与川藏公路修建的场景。在接受媒体采访时,他曾回忆:1950年,原18军已进驻康定,他和其他藏族青年报名参加。解放西藏,需要藏族干部。我们会说藏语,也会说汉语,需要我们这样的藏汉翻译。就这样,当时只有18岁的江村罗布从甘孜步行出发,历尽千辛万苦到达拉萨。

1951年,江村罗布又奉命随一支公路勘测队为修建公路选址,他担任工作队的翻译。几经周折,他们到达了墨脱县境内,当时那里是一个进去出不来的地方,到处是轮和蚂蟥,但他在墨脱一住就是半年多,后来好不容易走出来,又患上了严重的疟疾。

经过川藏公路修建的历练,许多藏族青年都获得了成长,江村罗布后来也逐渐成长为西藏自治区的领导人。多年以后,江村罗布在接受记者采访时曾感慨,当时就想,这辈子一定好好修几条路,为自己也为后人。

这也是大多数西藏老百姓的共同心愿。1954年12月25日,川藏公路通车庆祝大会在拉萨召开。担当大会司仪的原18军老战士魏克亲历了当时的盛况。汽车大部队在毛主席巨幅画像引领下,满载着全国各族人民支援西藏的物资徐徐开来,成千上万的群众为之欢呼。藏族群众像打开闸门一样涌向汽车,把洁白的哈达献给英雄的菩萨兵。

如今,西藏人民更多的心愿正在一步步实现。相比70年前,川藏公路更宽了,与之相伴的川藏铁路也在建设中。(部分资料由交通运输部两路精神工作室提供)

人民的淮河人民治

中青报 中青网记者 李晨赫 王海涵

淮河流域上游有山区、丘陵,中下游大部分是平原,上下游坡度落差大,而平原坡度缓,排水慢,独特的天生地形条件决定了淮河治理的独特性、重要性和难度。水利部淮河水利委员会(以下简称“淮委”)原总工程师王玉太今年82岁,他对着地图,细细讲解淮河流域地貌。



1952年10月,淮河三河闸工程开工建设,1953年7月建成放水。水利部淮河水利委员会供图

生产自救,兴修水利

历史上,黄河数次夺淮入海(指黄河以淮河的河道作为入海口)。经过661年的侵蚀,12世纪的第四次大改道,黄河在南京阳武故堤决口,滔滔的洪水淹没封丘,淮河流域的豫东、皖北、苏北和鲁西南地区饱受水患。

1938年,国民党统治者为了推迟日本侵略者对武汉进攻,以水代兵,炸开黄河花园口大堤,黄河再次流入洪泽湖。这次洪水未能阻挡日军的脚步,但打乱了整个淮河流域排水体系,沟河淤塞、水系紊乱,抗洪抗灾能力所剩无几。大水之年,遍地漂尸;无水之年,赤地千里。这一做法也导致1942年饥荒,几十万人丧生,几百万人无家可归。

新中国甫一成立,中央人民政府政务院总理周恩来要求出席解放区水利联席会议的部分主要代表傅作义、李葆华等,马上组织人员认真调查研究,做好治理淮河、长江的准备。

1949年6月,江苏全境解放,7月上旬到8月初,沂、沐河水位陡涨,堤防决口100多处,洪水漫流。百万灾民背井离乡。抗洪抢险、除害兴利的任务落在了刚解放的苏北人民的头上。

周恩来告知苏北区委和苏北行政公署,我们党对在革命战争中作出重大贡献的苏北人民所遭受的水灾苦难,负有拯救责任,你们要全力组织人民生产自救,以工代赈,兴修水利,以消除历史上遗留的祸患。

有人以为,此项工程花钱太多。总理批示,苏北在战争期间,响应党的号召,上去那么多人,流了那么多血,出了那么多烈士,我们应当支持他们。

事实上,早在清末开始,就有一些有识之士提出了一系列治淮主张,并一度设立“导淮局”。1931年大水后,1937年,蒋介石领导的导淮委员会也曾完成部分计划。但由于社会环境动荡,以及统治阶级并未把全力维护人民根本利益作为根本宗旨,旧中国救灾往往止步于单纯施放财物。

中国共产党领导的中央人民政府选择了人民道路,广泛动员广大人民群众开展生产自救,最大程度发挥群众力量、减少损失。

1949年12月,中央人民政府政务院颁布《关于生产救灾的指示》,要求各级政府建立生产救灾委员会,帮助灾区逐村逐户订出生产自救计划。同时,非灾区也进行节约,发扬友爱互助精神,帮助灾区。1950年2月,中央救灾委员会正式成立。新中国救灾方针定为:生产自救,节约度荒,群众互助,以工代赈,并辅以必要的救济。

当年4月的中国人民救济代表会议上,又成立了中国人民救济总会,并通过了《中国人民救济总会章程》。淮河流域沿岸各地根据政务院的指示精神,相继组织了生产救灾委员会,吸收各界和政府各部门的代表参加,由各级党政负责同志直接领导。

在这样的思想指导下,灾区政府领导人民开展以排涝补种为中心的农业生产和多种多样的副业生产,增加了灾民的收入:皖北晚秋仍收4亿斤,苏北仅胡萝卜一宗即收12亿斤。皖北灾区参加副业生产者达330余万人,经营副业种类近百种。

1950年,皖北生产救灾委员会劝募团在上海工人、学生、店员和工商业界的支持下,仅一个多月就募集到各界旅沪同乡捐款18亿元、衣服5000余件、西药4000余包。

一定要把淮河修好

在皖北,百姓生活苦寒,又总是发大水。每次大水袭来,房屋倒塌,老百姓流传着“泥巴凳,泥巴墙,除了泥巴没家当”的顺口溜。

1950年,淮河暴雨成灾,两岸3400多万亩良田被洪水吞没,1300多万农民沦为灾民。沿途群众或攀登上树,坠水,(有在树上被毒蛇咬死者),或浪大,翻船而死者,统计498人。

反馈灾情的紧急电报一封封传入中南海。毛泽东查看皖北灾情报告时不禁落泪。他在被咬死者、翻船而死者,统计498人这几个字下重重画下横线,批示限日作出导淮计划。

当年7月20日,毛主席批示:现在开始准备,秋起即组织大规模导淮工程,期以一年完成导淮,免去明年水患。

8月5日、8月31日,毛泽东又分别批示,指示“导淮必苏皖豫三省同时动手,三省党委的工作计划,均须以此为中心”。

9月21日,毛泽东批示:现已9月底,治淮开工期不易久延,请督促早日勘测,早日做好计划,早日开工。

10月14日,由周恩来主持召开的政务院会议通过了《关于治理淮河的决议》。11月6日,治淮委员会在蚌埠成立,治淮正式拉开帷幕。

1951年5月,中央治淮视察团来治淮工地上慰问,带来了一幅毛泽东题字的锦旗:一定要把淮河修好。王玉太回忆现场,很多民工激动得流下了眼泪。

放在全国范围来看,这也是轰轰烈烈、首屈一指的大规模群众运动。群众肩挑人扛运土,推着扁担,前后各一个筐(包),或是用肩膀扛上沙包,条件好的就用独轮车运。王玉太说。

他介绍说,有的河道流路比较长,拐了很多道弯,要裁弯取直,但缺少机械化、自动化手段,一上工都是几万人、几十万人,挖土方、修固堤防、挖河道、疏浚河道,没有懒人和闲人,集中劳动,有条不紊,一切充满了力量 and 希望。从省到县,开组织会、动员会,动员民工加入,来自各地的大学生和部队也纷纷加入,党团结、鼓舞、领导群众。

当时,治水工作家喻户晓,在偏僻农村,群众和治淮一线的民工开展生产互助,几年内,蜿蜒千公里的堤坝和一大批水利建筑拔地而起。

1951年11月,治淮委员会成立。1952年1月,佛子岭水库工程在六安市霍山县开工建设。这是新中国历史上第一座钢筋混凝土拱坝水库。随后,不同坝型的梅山水库、响洪甸水库、磨子潭水库在六安陆续开工。

在经济能力不足,也没有现成经验的情况下,修建这4座水库,非常不易,是中国专家和民工智慧和汗水的结晶。原淮委规划设计研究院总工程师王先达说,4座水库建成后,首先拦蓄防洪,兼备灌溉和发电功能。百姓还可以通过水产养殖改善革命老区的经济发展和自然环境。

新中国成立以来最大的洪水于1954年来袭,佛子岭水库等水利工程发挥巨大作用,淮北大堤只有两处决口,相比5年前的50多处决口,大大降低了灾情。



扫一扫看视频

制图:李晗

