

“背着公路”进西藏

60多年来藏区公路的持续改造升级，再到新时代进藏高速以及铁路的加快建设，这一系列变迁，成为我国西部路网建设取得巨大成就的见证者。

□ 记者 | 王仲昀

1954年12月25日，全长2255公里的川藏公路和全长2100公里的青藏公路全线通车。当天上午，布达拉宫广场一片欢腾，许许多多汉藏军民涌上街头。人民解放军西藏军区司令员张国华将军在音乐和鞭炮声中，先后剪落横在康藏、青藏两条公路上的彩绸，正式向世人宣告这两条公路的落成。

65年前，数十万军民凭借双手和最简单的劳动工具，在平均海拔4000米的雪域高原，战胜千难万险，修成了川藏公路与青藏公路。数十年来，无数车队来往于此，运输生活生产物资不计其数。而今，它们又在新时代的国家战略中扮演新角色。

“必须去祖国最需要的地方”

上世纪50年代初期，正值新中国刚刚成立，百废待兴，各行各业都急需人力和物力；同时抗美援朝战争的爆发，深深影响着当时的年轻人，这也包括时年18岁的何光轩。

1954年，何光轩所在的民工中队接到支边援藏建设川藏公路的任务，动员会上，何光轩了解到“川藏公路是祖国建设最需要人力的地方”。他下定决心，“必须去一线，为国献力”。当年正月初二，在成都李家墓园集结后，何光轩就随一万余人的筑路大军向川藏公路进发。

一路颠簸后，高原反应也如约而至。太阳穴、肚子胀痛，两腿像灌了铅，随着海拔升高，这种反应愈发强烈，过了好几天才慢慢缓过来。休整完毕后，一行人整装出发翻越被称作“川藏第一险”的雀儿山。下车铲雪、修补路面、推车……就这样重复作业，大部队用整整一天一夜才翻越雀儿

山。

雀儿山的经历成为之后何光轩和战友们修路的一场预演。在到达筑路点西台站，安营扎寨住下来后，大部队便开始了终日以路为伴的生活。“以前修路哪有‘重型武器’，都是用钢钎、锄头、掏刨、簸箕、扁担、绳子等一些简单的工具。”何光轩说道。

从东向西，川藏公路依次翻过14座海拔在4000米以上的险峻高山，跨越大渡河、金沙江、怒江、澜沧江等汹涌湍急的江河，一路上充斥各种天险；沿线水文气象、地形地质条件复杂，山地灾害频繁爆发，冬季时气温降至零下20至30摄氏度……在如此恶劣的环境下修筑公路，险情对于工人来说成了家常便饭。经过牛驼大沟的悬崖峭壁时，筑路工只能拉着绳索走，有人手上一滑，就会掉下悬崖。据统计，川藏公路施工第一年就有2000人牺牲，后来共有3000人牺牲，平均每一公里都有1.5名筑路者牺牲！

除了工作中的危险，生活用水也是何光轩这样的工人必须攻克的难题。在没有水源的雪山里，筑路工用水全靠背回来的冰块、雪块维持。一旦遇上大雪封山，道路阻断，食物运不进来，众人只能靠挖野菜根填肚子。“修路期间经历的种种艰险，现

拉萨市群众在布达拉宫前举行的通车典礼上，欢迎从青藏公路开到拉萨的汽车队。

