

“青藏公路之父”怎样攻克25座雪山

提起慕生忠这个名字,大家可能不太熟悉,但要说起通往西藏拉萨的青藏公路(109国道),大家一定不会陌生。青藏公路像一条洁白的哈达飘扬在青藏高原上,把西藏和祖国大家庭紧紧连在一起。这条从格尔木到拉萨、长达1200公里的“天路”,就是由慕生忠带领千余名驮工开始修建的。因为这一历史功绩,慕生忠被称为“青藏公路之父”。

徒步考察发现理想的公路线

1950年初,解放军奉命进军西藏,完成祖国大陆统一的历史使命。按照毛泽东同志的指示,部队走到哪里,路修到哪里,物资就运到哪里。于是,第一条进藏公路——雅安至拉萨段开始修建。这段康藏公路,后来改称川藏公路。

1951年7月11日,以范明为司令员、慕生忠为政委的“十八军独立支队”奉命进军西藏,由兰州出发,从北路进藏。沿着“僧侣之路”,艰苦跋涉四个多月,于当年12月抵拉萨。

1953年5月,慕生忠奉命组织进藏运输总队,率领驮工2500余人及1.7万多峰骆驼,执行紧急运粮任务。在去北京领运粮任务之前,一心想修青藏公路的慕生忠一人一骑带一名马夫从拉萨出发,沿川藏公路北上。从拉萨到成都整整走了42天,等于将川藏公路重新量了一遍。

慕生忠认识到,这条路有几个先天不足:冬季大雪封山,夏季浓雾弥漫,遇雨塌方断道,泥石流威胁行车安全,难保长年畅通无阻。相比之下,在青藏线修路,表面上看位于高寒、高海拔的生命禁区,但地势平缓,终年干燥少雨,公路的修筑和养护都比川藏线有利。这进一步坚定了慕生忠修建青藏公路的决心和勇气。

经过北路和南路的徒步考察后,拥有野外作战经验的慕生忠发现,比

较理想的青藏公路线应该再往“僧侣之路”以西的山之源、水之头去寻找。

1953年秋,西藏运输总队成立,慕生忠任政委,这给他实现筑路梦提供了机会。随着以后许多次驮队的踏勘和马车的试路,青藏公路的走向在慕生忠心中变得越来越清晰。

军官和民工人人都得干活

1953年,为了从根本上解决西藏物资供应问题,发展建设新西藏、巩固西南国防,慕生忠主动请缨,要求带领人马修筑青藏公路。他来到北京的交通部,找到有关领导汇报了设想。不过,当时国家正在修建川藏公路,还没有修建青藏公路的计划,因而这一汇报未获批准。

于是,慕生忠找到刚从朝鲜战场归来的老首长彭德怀,向他作了汇报。半年后,中央批准青藏公路的修路报告。在有限的财力下,中央拨款30万元作为修路经费,并从兰州部队调派10名工兵、10辆十轮卡车、1200把铁锹、1200把十字镐、150公斤炸药等物资。

1954年5月11日,慕生忠带领19名干部、1200多名民工组成的筑路大军来到荒无人烟的格尔木河畔,开始了艰难的筑路进程。他们发扬“一不怕苦、二不怕死”的战斗精神,边修路边通车,仅用79天就打通了300公里的公路。1954年7月30日,公路修到了可可西里。这一胜利使慕生忠和筑路勇士备受鼓舞,极大地增强了向拉萨进军的修路信心。

之后,慕生忠第二次进京向彭德怀请示下一步修路工作。这一次,国家拨给了200万元经费、100辆大卡车、1000名工兵。在国家对修路工程的大力支持下,当地蒙古族、藏族等少数民族同胞纷纷加入浩浩荡荡的筑路大军中。

在修路的过程中,慕生忠总是身

先士卒,站在最危险、最困难的地方。他在铁锹的木把上刻下“慕生忠之墓”五个字,并表示“如果我死在这条路上了,这就是我的墓碑。路修到哪里,就把我埋在哪里,我的头一定要朝着拉萨的方向”。

这种“为有牺牲多壮志,敢教日月换新天”的豪迈气魄和雄心壮志,感染了身边的每一个人。在筑路队伍中,无论军官还是民工,人人都得干活,18磅的铁锤,每人一次抡80下,慕生忠也不例外。

当青藏公路修到沱沱河时,过水路面被洪水冲毁了。慕生忠二话不说,第一个跳进冰冷的雪水里捞石头、抢修路面。正是这种共产党员的先锋模范作用,极大调动了众人的修路激情。大家纷纷跳进河中,一干就是10个小时。

1954年12月15日,2000多名筑路英雄、100辆大卡车跨越当雄草原,穿过羊八井石峡,直抵青藏公路终点拉萨。青藏公路从格尔木到拉萨共计1200公里,慕生忠率领的筑路者仅用了7个月零4天,25座雪山被一一攻克。从此,汽车终于能从格尔木直接开到布达拉宫前面了。

当年12月25日,川藏、青藏两大公路的通车典礼在拉萨举行,结束了西藏没有现代公路的历史,创造了中国公路史上的奇迹。

一个人一条路,一个人一座城

慕生忠是一名身经百战的军人,不是筑路专家出身。而修路、选线是非常专业的一项工作,在世界屋脊上建成一条公路的难度更是可想而知。但是,他以一名共产党员的责任与担当,心系国家和人民,不怕苦、不怕死,顽强拼搏,甘当路石。最终,用较为原始的工具、最低的成本、最少的人力、最短的时间,克服了种种困难,建成了青藏公路。这不能不说是一个传奇。

今天,青藏公路建成60多年了,这条被称为西藏“生命线”的公路,担负了进藏85%、出藏90%的物资运输量。改革开放以来兴建的输油管线、藏北电网、通信电缆以及青藏铁路等重大国家工程,都以青藏公路为依托。

就连青海第二大城市格尔木,也是因为青藏公路的修建而形成。现在,每当人们走进格尔木将军楼主题公园,都会去参观慕生忠将军纪念馆,看看“一个人一条路,一个人一座城”的传奇人生。这里也是爱国主义教育基地,是理想信念教育的生动素材。

2014年,在纪念川藏公路、青藏公路通车60周年之际,习近平总书记作出重要批示,把“两路”精神概括为“一不怕苦、二不怕死,顽强拼搏、甘当路石,军民一家、民族团结”。“两路”精神传承中华民族的优良传统,蕴含中国共产党人的红色基因,彰显中国人民的坚强品格,是伟大民族精神的生动体现。它既是对历史精神回响的激扬称赞,也为西藏建设和国家发展注入了理想信念的鲜红底色。

“两路”精神是川藏公路、青藏公路建设者崇高品质的真实反映和高度概括,集中展现了一代又一代“两路”人的精神风尚和行为范式,是具有重要价值的精神财富。“两路”精神与“井冈山精神”“延安精神”“长征精神”等,汇聚成了中华民族伟大复兴的“中国精神”。

同时,慕生忠等老一辈革命军人艰苦卓绝、勇敢拼搏的精神,除了让我们为之震撼和深受鼓舞之外,还在告诫我们今天的幸福生活来之不易。在新时代的伟大复兴中,我们要进一步弘扬力克万难和勇往直前的战斗精神、百折不挠和自强不息的无私奉献精神、军民同心协力精神和各族人民团结互助精神。

(据《解放日报》王久辛著)

聂荣臻的《树叶训令》

1942年,在晋察冀抗日根据地,聂荣臻司令员曾签发过一道独特的《树叶训令》,命令全区所有部队,将村庄周围15里以内的树叶,全部让给老百姓,部队到远离村庄的无人区采摘树叶充饥。

1942年春,抗日战争进入了最艰难的时期。日军为了把华北变为其发动的“大东亚圣战”的供给基地,自1941年秋季开始,先后出动7万兵力,对根据地进行了残酷的“扫荡”。不幸的是,当时又发生了旱灾,致使冀中平原和整个晋察冀抗日根据地赤地千里,边区军民收成锐减,不仅老百姓没有粮吃,军队自己的给养也成问题。为了度过春荒,我军战士们每

天出去采树叶,“一棵大树上的树叶够一个排的人吃上一天”。

当时,唐县和家庄村老百姓有900多人,部队200多人,加起来1000多人,老百姓和驻军都以采树叶为食。聂荣臻司令员得到消息后,为了不影晌军民关系,便下了禁止部队采摘村庄附近树叶的训令。后来聂荣臻曾在回忆录里对此记述道:“1942年春天,青黄不接,群众和部队都发生了粮荒,入春后,老百姓就把树叶当成了主要粮食。我们部队有的伙食单位,请示能不能采集树叶,我曾要求军区政治部为此发了训令,部队所有伙食单位都不能在村庄附近采摘杨树叶、榆树叶,要把它留给群众

吃。宁可饿着肚子,也不与民争食”。据八路军老战士赵福晨回忆,1942年他在唐县和家庄村参军,那时八路军一天只吃两顿饭,每顿饭是三个二、三两重的树叶饼,吃不饱就多喝点野菜汤。另据八路军老战士田顺心回忆,当年部队每天不仅要跑十几里的山路去摘树叶,而且山上的野果还不能摘,也留给老百姓。

这个关于“禁止采摘树叶”的训令以布告的形式贴到了村庄周围。布告贴出后,村民发现和他们一起摘树叶子的八路军指战员不见了,很是感动。老百姓纷纷表示,八路军是我们的子弟兵,大家应该一起共渡难关。更有一些群众找到军区 and 边区

政府,见到了聂荣臻,恳切地希望他收回训令。军区和边区政府亲切接待了来访群众,但训令不仅没有被收回,而且还传达到了晋察冀军区的其他部队贯彻落实。

为了共渡难关,晋察冀军区的机关、部队在严格执行训令的同时,制定了节约粮食计划,所有脱产人员除伤病员外每人每天要节约一至二两粮食。仅1942年,各部队就节约出14万斤粮食,这批节省下来的粮食用于救济受灾的老百姓。机关和部队还迅速动员起来,投入轰轰烈烈的大生产运动,军民团结一心,终于渡过了这段最困难的时期。

(据《人民政协报》吴小龙著)

