

川藏青藏公路60周年 三之二

60年前，在平均海拔超過4,000米的青藏高原，1,200名軍民，用人手一鎬一鍬，在慕生忠將軍的帶領下，冒着高寒缺氧，跨越沼澤雪山，歷經7個月零4天，築起了格爾木至拉薩1,131公里的神奇「天路」，在「世界屋脊」上開創一段石破天驚的歷史。慕生忠將軍也因此被譽為「青藏公路之父」。香港文匯報記者近日踏上這條創造了中國乃至世界公路建設史奇跡的青藏「生命線」，探尋築路人當年的足跡和不朽傳奇。

■圖/文：香港文匯報記者
王岳、魏占興 青藏線報道



■慕七一對照老照片向記者講述父親當年的故事。

青 藏 高 原

四千運糧駱駝慘死 萌建路念頭

西藏和平解放不久，當地少數反動分子在國外勢力的慫恿和支持下，視高山大川、交通閉塞為王牌，對進藏部隊實行經濟封鎖，揚言要把解放軍餓死。進藏部隊的3萬官兵處境十分困難。於是中央決定採取非常措施，調集大批駱駝向西藏運糧。

西藏駱駝運輸總隊成立後，慕生忠出任政委。他迅速籌集糧食200萬斤，28,000頭駱駝也被迅速從內蒙古、寧夏、甘肅等地調集到千里風雪運輸線上。1953年10月，1,000多名駝工告別家鄉，踏上高原，擔負起向西藏運送糧食物資的特殊任務。

「近3萬頭駱駝的隊伍浩浩蕩蕩行進在雪山草地上，可謂駱駝運輸史上最壯觀的場面了，但出發不久，災難就到來了。」將軍的二女兒慕七一回憶起這一幕悲傷地說：「駱駝雖號稱沙漠之舟，能適應沙漠戈壁，卻不能適應高原環境，更不習慣跋涉在堅硬的雪原冰地上。」

風火山附近有一條長長的峽谷，官兵們本以為是駱駝隊往來的理想走廊，沒想到卻成了駱駝們的「墓地」。隨時都能看到駝工垂頭喪氣地坐在死駱駝旁，愁眉苦臉，不知所措，甚至有的心疼得失聲痛哭。幾百峰駱駝倒斃在峽谷中，橫七豎八，慘不忍睹。當1954年春天運輸隊抵達拉薩時，已有4,000餘頭駱駝慘死在運糧路上。

目睹這悲壯、慘烈的場面，慕生忠百感交集，他萌發了一個強烈的念頭並向中央建議：援助西藏建設，必須修建一條通行無阻的公路。

將 軍 寫 傳 奇



■行進在青藏公路上的進藏物資運輸隊。

將軍樓最後留守老兵

1965年入伍的陳玉行，家鄉在山東臨沂，曾是青藏線上的汽車兵，2003年退休後，開始看守將軍樓。

在陳玉行看來，將軍樓就是一座豐碑。幾十年來，慕生忠在青藏線軍人心目中的尊崇地位，就像崑崙山一樣巍然不動。來到將軍樓前聆聽慕生忠當年率領大軍修築青藏公路的故事，是許多戰士入伍後的第一課。

「我19歲的時候入伍，也是聽着慕將軍的故事成長起來的。青藏公路那時候還沒鋪瀝青，路面坑坑窪窪，車跑起來塵土飛揚。除了一年跑兩趟拉薩外，我每月還要兩次往返於西寧至格爾木之間，當時開的是大依法卡車，載重大，車速慢，天不亮就要出發，經常會走夜路，一旦遇到雨雪，行車就會變得非常危險。」陳玉行說，「無論遇到多大的困難，我都會想，當年慕生忠將軍修路的時候，條件可比我們艱苦多了！」

2006年6月8日，因為要建設將軍樓主題公園，陳玉行搬離了將軍樓。陳玉行的新家離將軍樓並不遠，步行10多分鐘就到了。今年已經68歲的陳玉行經常會到公園裡看看，看看將軍樓，看看將軍的塑像。



■青藏公路建設指揮部（將軍樓）舊址。

「援助西藏建設，必須修建一條通行無阻的公路！」1954年春，西藏駱駝運輸總隊政委慕生忠在經歷了向拉薩運糧途中死亡4,000餘頭駱駝的慘痛教訓後，腦海中萌發了這樣一個強烈的念頭。同年5月，作為築路總指揮，慕生忠帶領19名幹部和千餘民眾組成築路大軍，每人配備一把鐵鍬，一把十字鎬，向世界屋脊進發了。

「格爾木是青藏公路的起點，自誕生之日起就扮演著『西藏後勤基地』的重要角色，如今進藏的絕大多數物資還是從這裡發出的。」青藏兵站部副政委錢長慶告訴記者說，格爾木原本是一片荒灘，城市的奠基和發展源於當年慕生忠將軍築路途中的一段故事。

1953年8月，慕生忠率部行至昆崙山下，部下指着地圖上的一個小圓點問：「將軍，格爾木在哪裡？」慕生忠雖聽說過格爾木，但也不知道確切方位，從地圖上也只能看出其附近有一條河，於是和大家四處尋找。

河終於找到了，但方圓數十里之內荒無人煙。慕生忠在河邊考察良久，果斷將鐵鍬往地上一插說：「我的帳篷紮在哪裡，哪裡就是格爾木。」

為沿途取名創「可可西里」

在格爾木市金峰路與鹽橋路交匯處，有一棟兩層磚瓦土木結構的小樓房，這是1956年慕生忠帶領戰士們打土坯燒青磚，在格爾木建起的第一棟樓房。這座小樓是當時的青藏公路建設指揮部，也是慕生忠將軍辦公和居住之所，故名「將軍樓」。如今這裡建設成為對外開放展覽的「將軍樓公園」。

將軍樓公園工作人員介紹：「在青藏公路經過的很多地方，當年都是沒有名字的。給這些地方取名字便成了慕生忠將軍的業餘愛好。」

由於慕生忠的普通話講得不標準，譯電員經常將他起的地名譯走樣。唐古拉山下有一條河，因泥沙多，人下到河裡，沙子立刻就吧唧埋住，像個鞋套，慕

生忠便將此河取名為「套套河」，而譯電員卻譯成了「沱沱河」。「霍霍西里」被譯電員譯成了「可可西里」。

拉薩附近有座陶兒久山，山下有一片曠野，寧夏駝工小韓因築路累病早逝於此。慕生忠率眾為小韓舉行了葬禮，落淚悼念道：「好兄弟，你走得太早！最苦難的日子都過了，拉薩就在眼前，我本想到拉薩給你親手戴上大紅花，你卻等不到了……這地方就叫韓灘吧。」

其他像望柳莊、不凍泉、五道梁等20餘個如今在青藏線上聲名遠揚的地名，每一個都記錄着慕將軍築路過程中的一段佳話。

如願魂歸青藏線

慕生忠的小女兒慕翠峰今年53歲，她接受香港文匯報記者採訪時動情地說：「父親自從下定決心修築青藏公路時起，就注定了與這條路的生死情緣。當時他曾燒紅的鋼筋在鐵錘把上刻下『慕生忠之墓』，並囑咐部下，如果自己死在這條路上了，就把這作為墓碑，但埋葬時一定要頭朝拉薩方向。」

晚年時光，慕生忠依然時刻牽掛着青藏線。1982年，72歲的慕生忠剛剛「復出」，上級建議他去河北省北戴河療養，而他卻提出休一個月假的願望，目的是再去看看令他魂牽夢縈的青藏公路。「我一生中最美好的歲月，是在青藏高原上的荒漠、冰川、凍土間度過的，我思念這裡的一山一水啊！」慕生忠說。

今年67歲的慕七一是一將軍的二女兒，她清晰地記得父親站在青藏公路旁，舉目遠眺良久，突然扶住她嚴肅地說：「我找到了安睡的地方，等我死了以後，就把我埋葬在青藏公路沿線的昆崙山頂上，聽着滾滾不斷的車輛聲，我才能幸福地長眠。」

1994年10月19日，慕生忠將軍在甘肅蘭州逝世。遵照遺言，子女們將他的骨灰撒向昆崙山口、沱沱河畔……

將軍夙願：為西藏人民修一條鐵路

「晚年時期，父親經常望着牆上的地圖發呆，地圖上有一條紅線是他用筆畫出來的，一端是西寧，另一端是拉薩。」慕七一回憶說，父親認為沿着這條線，青藏鐵路一定可以建成。他認為要從根本上克服進藏交通的困難，僅一條公路是遠遠不夠的，還必須依靠鐵路。

美國著名火車旅行家保羅·泰魯在《遊歷中國》一書中寫道：「有昆崙山脈在，鐵路就永遠到不了拉薩。」顯然，慕生忠的眼光看得更遠。

1955年10月，慕生忠帶領鐵道部西北設計分院的4名工程師，開車沿青藏公路進藏，實地調查修建青藏鐵路的可行性。第二年，鐵道部正式承擔修建進藏鐵路的前期規劃，開始進行青藏鐵路勘測設計工作。

「1958年9月，國務院批准組建了青藏鐵路工程局，父親任局長。」慕七一說，由於有了修築青藏公路的經驗，父親對修建青藏鐵路充滿了信心，幹

勁也非常足，「父親常說，為西藏人民修一條鐵路是他餘生最大的心願，也是朱老總交給他的任務。」

然而，由於特殊的歷史原因，1959年青藏鐵路修建計劃被擱置。「父親的心願終生未了！」慕七一言語間瀰漫着傷感。

「2004年是父親去世10周年，我們去西大灘祭奠他，那個地方，左邊是鐵路，右邊是公路。」小女兒慕翠峰說：「我禁不住大聲地呼喚：爸，您終於聽到了吧，左邊是火車的轟鳴聲，右邊是汽車的汽笛聲，您真的可以放心地長眠了。」



■慕生忠和女兒慕七一1982年重返格爾木時在將軍樓前留影。

■青藏公路沿線的雪山牧場，藍天白雲，牛羊成群。