



我们的红色记忆 ——川渝红色故事征集活动

《天路叙事》

选登④

□ 蒯蓝

川藏公路地标：大渡河

大渡河古称沫水、泸水、金川河等，自古以来就是四川通往康巴、西藏的天险。大渡河发源于青海果洛山南麓，它充满了桀骜不驯的高原野性，穿过雪山草原，劈开高山峡谷，一路波涛汹涌，势不可挡。两岸高山峡谷，河道陡峻，险滩密布，风急浪大，水寒彻骨，历来被进入康藏的商旅视为畏途。

钢索悬桥飞架大渡河

——川藏公路筑路史

大渡河上知名度最高的无疑是清代修建的泸定铁索桥。距泸定桥上约900米处，有一座钢结构悬索桥，却鲜为人知。

遥想当年，解放军第18军“一面进军，一面建设”，在修筑川藏公路的同时，修建了川藏公路大渡河第一座钢结构悬索桥。大桥于1951年6月建成通车，为解放西藏、巩固西南边陲作出了巨大贡献。2019年，川藏公路大渡河悬索桥列入第八批全国重点文物保护单位。

大渡河由北向南，在泸定县冷竹关汇入康定河后，纵贯泸定全境，地理学上将泸定作为大渡河上游与中游的分界线。泸定县城位于大渡河峡谷，两岸是海拔3000米以上的高山雪岭。自清康熙四十五年(1706年)后，泸定就成为东至雅安、西通康藏、北到丹巴、南达石棉的交通要道，所处的地理位置十分重要。石达开兵败大渡河，红军强渡大渡河、飞夺泸定桥，这些惊心动魄的历史事件都发生在泸定与石棉之间的大渡河上。

康熙三十九年(1700年)“西炉之役”后，苦于大渡河渡口不能行舟船，行人攀索悬渡，十分艰险，四川巡抚能泰在化林营80华里上游安乐坝择定地址，拟“仿铁索桥规制，建桥以便行旅”。经朝廷批准，天全土司奉旨造桥。康熙四十五年(1706年)，泸定桥建成，康熙取“泸水平定”之意，御赐为“泸定桥”。从此泸定桥就成为连接藏汉交通的纽带，茶马古道的走向也因此发生了重大变化，大路经化林坪后，不再走沈村渡口，转道兴隆，溯大渡河北上，经冷碛、泸定，过铁索桥后，走咱里、烹坝、头道水至康定。至此，泸定桥成为川康往来之交通主道。

民国时期，时任西康省主席的刘文辉着手修建从雅安经天全越二郎山至泸定、康定的川康公路，1938年5月开工，1940年2月底完工。由于二郎山的险峻和大渡河的阻隔，川康公路的通行能力仍然极为受限。1938年，任乃强考察川边，在《民国川边游踪之〈泸定考察记〉》中写道：“他日川康、康滇两公路会合于此，另建钢桥以代索桥，可使汽车驰达两岸，桥成后，此地将成新



西康省之交通中心。加以气候温和，物产丰饶，生活比较廉便。他日市场繁荣，预卜要炉城之上。”任乃强期待的“钢桥”始终是泡影，大渡河依然是汽车不能逾越的“天险”。(冯荣光：《川藏公路大渡河第一悬索桥》，《成都日报》2020年3月16日)

1950年6月，西南军政委员会决定在泸定大渡河上修建一座永久性桥梁，并限期次年汛期前完成建桥任务。鉴于水文、地质、设备和工期等限制，由西南军政委员会交通部负责修建钢索吊桥，即悬索桥。

这是川藏公路泸定大渡河上兴建的第一座现代悬索桥。

1950年7月，交通部开始筹划并为桥梁选址、设计、施工准备。选址定在县城城北桥头土村，距离泸定桥上游900米处。这里河面宽130米，水势比较平缓，康定岸为岩石，泸定岸为冲积层，便于架桥。悬索桥由西南公路工程局负责设计，雅甘工程处泸定大渡河桥工所组织施工。1950年9月1日，桥

工所施工人员到达现场，施工队伍有常工班、18军工兵11团、从重庆招聘的重工、铆焊等技术工10余名，进场作施工准备。民工则由泸定县农民协会组织，担负材料、石灰等运输工作，并从中挑选出身体强壮者75人，作为建桥的主要力量，还有一部分临时工，担负砂石备料等辅助工作。11月中旬正式开工，次年5月31日竣工。

东西两岸门式索塔高16米，桥长132米，桥面宽4.5米。钢索是由27根直径约3厘米的钢丝组合成的主索，分布在索塔左右两侧，中间分别由45根钢制吊杆将桥身悬吊在大渡河上，桥身由无数钢架铆焊而成，钢架上铺0.5米见方的方墩枕木，枕木上再铺“人”字形拼木。桥上可通行一辆卡车，最高载重量为15吨。

该桥总投资147.5104万元，实际支出占预算数的86.2%。吊桥建成后，于1952年6月及1955年4月经受了2次7级左右的地震，可以照常通车。1970年，在上游修建了双车道的双曲拱



▲大渡河桥特种邮票(局部)

▲大渡河桥 (四川路桥集团供图)

不能忘却的
记忆

大渡河桥碑记

如今在泸定城内看不到那座桥，因为桥早就禁止通行，只有在大渡河对面才看得到全貌。悬索桥的东岸立有一块汉白玉石碑，正面刻有“四川省第七批重点文物保护单位大渡河桥，泸定县人民政府2007年6月1日”字样，背面是建桥的简要文字说明。桥头用铁栏封闭，只能看见锈迹斑斑的钢架和钢索。桥头两侧是砖砌栏杆，每柱之间有建桥工具的浮雕，如扳手、夹钳、斧头等，色泽和装饰花纹依旧如昨。两座岗亭旁是27根钢索牵引的重力式锚锭，外面用青砖砌筑，酷似两座守护大桥的碉楼。在肃穆的气氛中，仿佛能让人强烈地呼吸到那个年代的气息。

解放军第18军“一面进军，一面建设”，在修筑川藏公路的同时，修建了川藏公路大渡河第一座钢结构悬索桥。大桥于1951年6月建成通车，为解放西藏、巩固西南边陲作出了巨大贡献。

桥后，吊桥就封闭备用。

桥梁专家、时任第二施工局施工支队二桥队队长的黄清泉撰文指出：“全国解放初期，急于要改变旧中国的落后面貌，一切建设都具有百年大计的趋向，川藏公路桥梁工程也不例外。故一般均采用钢筋混凝土和钢结构等永久性材料建桥，几乎放弃了木结构桥梁。这说明当时对于社会主义建设的经验是不足的。在以后几年中，经过苏联专家的帮助和启发，为了争时间、抢速度，就地取材，推广苏联经验，大量地采用了木结构桥梁，跨径自10米一直做到40米。其中主要有跨径为25、35、40米的钉板梁，10米以内的莱华式筒支梁，33米戛乌式桁架，18、19、20、25米的八字撑托梁等。因而加速了川藏公路工程的进度。”(纪念川藏青藏公路通车三十周年筹委会办公室、西藏自治区交通厅文献组编：《纪念川藏青藏公路通车三十周年文集·第二卷·筑路篇【下】》，西藏人民出版社，1984年，第184页。)

东岸门式索塔横梁上书“大渡河桥”，由西南军政委员会主席刘伯承题写。索塔两侧是中国人民解放军总司令朱德题写的楹联：“万里长征犹忆泸关险，三军远戍严防帝国侵。”西桥头正面竖有三道屏墙，左为18军军长张国华、政委谭冠三撰写的碑文，中间是毛泽东的《七律·长征》，右边为西南军区支援司令部、中国人民解放军第18军建桥碑记。桥西门式索塔两侧有西康省政府主席廖志高题写的楹联。

在桥西的正对面崖壁屏墙上，有西南军区支援司令部、中国人民解放军第18军题撰的“大渡河桥碑记”，阴刻的文字清晰可识：

一九三五年，中国工农红军在千难万险的长征途中，曾在这浪涛澎湃的大渡河上，遗留着我勇士们英雄事迹，永远为全国人民所敬仰而缅怀。一九五〇年紧接着大西南解放事业以后，为了彻底完成解放西藏、巩固边防的任务，我们又踏上了红军光荣的圣迹。在西南刘、贺、邓首长的“一面进军、一面建设”号召下，由西南交通部负责修建钢索悬桥于大渡河上，既确保西陲交通之永畅，又巩固了我们的国防。爰于一九五〇年七月筹划并设计，十一月正式兴工。由于民工、兵工、技术人员等发扬了他们高度的爱国主义精神，竭尽智虑，终于克服一切困难，在一九五一年五月底胜利完成辉煌建桥任务。如此不仅使边陲交通称便，且对康藏的政治、经济、文化之长期建设有莫大裨益，更充分标志着劳动人民对建设祖国边疆之胜利信心。兹谨为文镌碑，以示永矢勿谖。