



我们的红色记忆 ——川渝红色故事征集活动

《天路叙事》

选登⑥

□蒋蓝

川藏公路地标：雀儿山

当地藏族同胞中流传着这样一首民谣：“登上雀儿山，伸手能摸天。一步三喘气，风雪迷漫漫。深沟峻岭多，断崖峭壁连，要想过山去，真是难、难、难！”

人挂在半山腰，就像一串风中的葡萄

雀儿山在很多人印象里并不完全一样。在黄福昌老人眼里，雀儿山是一生最难以忘怀的地方。

黄福昌，1933年1月出生于新津县，因为家贫，1940年中期，十二三岁就到成都梓潼桥的店铺当学徒。附近的“悦来茶馆”里，每天下午响起川剧的悠悠唱腔，飞梁绕屋、一咏三叹，让他觉得，喝茶听戏才是省城的气魄。

1950年初，成都刚刚解放，失业工人数量庞大，安置就业、稳定人民生活成为亟须解决的问题。我们从1950年5月12日《人民日报》的一则新闻报道里，可以一窥失业群体对社会产生的较大压力。“1950年5月10日新华社消息：西南各地军政机关工作人员，热烈响应刘伯承、贺龙、邓小平三位首长的号召，纷纷捐献现款、实物援助失业工人。据不完全统计，本月初重庆、贵阳、成都和川南、川北等地的工作人员，共已捐款两亿七千余万元和食米一万五千余斤。”

作为失业人员，黄福昌参加了成都市组建的失业人员第三支队，配合解放军修建成渝铁路。在简阳境内的陈家湾、毛店子隧道等筑路工地，学习到了很多施工基本技能。

川藏公路要开工了，黄福昌与上千名工人隶属西南交通部第二施工局组建的“技工大队”，大家在抗日著名将领李家钰的墓地（位于成都红牌楼）搭建帐篷居住。1952年4月的一天，他们接到开拔入藏的命令。

可以说，上千工人绝大多数没有上过氧气稀薄的青藏高原，也没有连续乘坐几天车的体验。开始还挺兴奋，一进入海拔4290米高的折多山后，车上的人开始出现高原反应，乘车的疲惫压倒了当初的兴奋。高原反应冲击着筑路者的梦想，随着高原反应越来越强烈，大家都陷入了集体沉默。一个工人因前几天感冒，反应更严重，就捂着被子昏昏睡去，等下了折多山后才发现，他已经断气了。许多人产生了恐惧：原来死亡距离自己如此之近！

几天颠簸下来，很多人呕吐，大家几乎吃不下东西。黄福昌回忆说：“好不容易过了新都桥，吃咸菜感觉稍好一点。可是汽车一开始爬山，凶猛的反胃简直比外面的雪峰还要来得陡……”

玛尼干戈乡位于甘孜德格县境内，在雀儿山附近，这里是川藏北线上的一个交通要道。古代时就是云南、青海、四川藏族商贸的一个重要集镇，即古代茶马古道的重镇。

雀儿山呈西北、东南走向，筑路工地当时分为东台站和西台站两个工地，黄福昌被分配在东台工地。

1951年7月初，工人来到雀儿山，首要的事是搭建工棚。哪里有床呢？山脚一带有高原云杉、冷杉、柏树、杜鹃树和草甸环绕。工人就去树林里砍回很多树丫，在捆紧的树丫上铺两层草垫子，工人们戏称为“钢丝床”。这样的“钢丝床”，黄福昌睡了两个多月。由此可见，高平填词的歌曲《打通雀儿山》里所唱的“山坡架帐篷，睡在云雾中。树枝铺在雪地上，好像钢丝床”绝非夸张，而是真正的非虚构。



车辆行驶在冰雪覆盖的川藏公路雀儿山路段。资料图据新华社



车辆行驶在川藏公路雀儿山路段。资料图据新华社



山脚一带有高原云杉、冷杉、柏树、杜鹃树和草甸环绕。工人就去树林里砍回很多树丫，在捆紧的树丫上铺两层草垫子，工人们戏称为“钢丝床”。由此可见，高平填词的歌曲《打通雀儿山》里所唱的“山坡架帐篷，睡在云雾中。树枝铺在雪地上，好像钢丝床”绝非夸张，而是真正的非虚构。



篷，睡在云雾中。树枝铺在雪地上，好像钢丝床”绝非夸张，而是真正的非虚构。

大家休整三天后就开工了。技工大队的工作就是在解放军已经开通的道路基础上进行路面维护：大坑填片石，再填碎石；修筑道路堡坎。不要小看修路，很多人是第一次，一上手就出问题了。哪些挖多了、哪里填少了，再加上技术人员较少，大家是估计着干，结果开工第一天就多次返工，三四天后才慢慢适应高原修路，但工程质量不高。就这样，大家伴随着高原反应，在恶劣的环境中把路修了起来。他们逐渐往山上推进，工棚也随之往上搬迁。

由于根本没有路，所以连征调来的牦牛也无法驮运东西，只好用人背的方式来面对。黄福昌回忆说：“粮

食是命根子，但一个壮劳力一人只能背60斤上山。那个累啊，爬一天才能爬到山顶……”

施工中，筑路者学习开路先锋解放军的伟大精神，热血挡冷风，没有水就化雪吃。山高陡峭，氧气稀薄，人没处站不说，稍一用力就气喘不已。他们就把绳子拴在腰间，悬空打炮眼。有时人实在够不着，就在身上拴一根绳子，另一头拴到树上或者石头上，把人吊在半山腰打炮眼。打炮眼的过程中会有震动，有的树和石头就会晃动，有时候连人带树就一起摔下来了……当时人挂在半山腰，就像一串风中的葡萄。爆炸的时候，碎石飞溅，颇为惊心动魄。当时挑石头需要扁担，一个人能挑两筐，背的话就不能背这么多，大家就去砍树枝回来做扁担……

战士们的顽强精神是同聪明才智结合在一起的。他们把在战争中积累的经验，也用来对付自然。譬如雀儿山上有一块64立方、重三四万斤的巨石横在路基上，两个连的战士拉断了绳子也拉不动，他们用轰碉堡的办法，从路旁挖到石头底下去掏了个药室，只用了7个工，装了4斤半炸药，就把它轰倒了（按上级规定1斤药炸5方石头，打装1公斤药的炮眼是6个工）。

雀儿山严格地说不是一座山，而是一群山，是几十座雪峰的群集。

雀儿山山腰之上的地貌为高原丘状地形，高山湖泊众多。雀儿山山势挺拔，5000米以上的高峰有100多座，后来的景点“新路海”正上方是绒峨扎峰，是雀儿山最高峰，海拔6168米，有“康北第一高峰”之称，故有“爬上雀儿山，鞭子打着天”之说。川藏公路是从风雪肆虐的垭口翻越而过的，那里的海拔为5050米。公路蜿蜒曲折、盘旋而上，环顾看见那些起伏不断、形状各异的山峰，它们有的如怪兽、有的像古堡。游客到了这里会展开丰富的联想，让思绪尽情飞扬。而对于当年的筑路人而言，埋头平整路面，才是他们的工作。

那庄严的时刻，就是清晨遇到一轮朝阳从雪峰之下冉冉升起，世界熠熠生辉，太阳俯视着人们，犹如一个梦境。这一切组成了一幅图画，它将长久地辉煌在每个筑路人的心里。

不能忘却的记忆

雀儿山的道班“很吃香”

雀儿山终于在1952年1月17日被打通了。

黄福昌随部队到达雀儿山西台时，虽然已是10月上旬，但山坡早已银装素裹，平地积雪厚达2米多，冻土硬似铁砧板，镐头根本挖不动，施工困难重重。

后来过往司机总结说：“翻越雀儿山，犹过鬼门关。”

采访时黄福昌告诉我：“当时翻越雀儿山的汽车还是很多的，以16、17、18、19、20团的军车为主，还有雅安运输公司的车辆，我们撤走以后，雀儿山的道班就十分‘吃香’。过往的司机与道班的关系很融洽，捎带人员或什么东西，司机们总是有求必应。因为汽车在这里抛锚熄火是常事，必须求助于道班。你想想，谁愿意在如此严酷的环境里当‘山大王’呢？”道班受司机尊重——这叫“吃香”。

但道班吃得最多的，却是难以想象的苦。

接近雀儿山垭口时，那里有一座道班房，这就是著名的雀儿山五道班驻地。为保障川藏公路的畅通，1954年在雀儿山设立了甘孜公路养护总段雀儿山五道班，养护山顶的10公里公路，并负责排除山两头16公里内塌方、冰雪的任务。五道班驻地海拔4889米，是千里川藏线上海拔最高的道班。这里的空气含氧量只有低海拔地区的50%，山上不下雪的天气只有一个半月。也就是说，只有这个时间里，才能见到公路路面。

1955年1月28日的《人民日报》，特别刊发了一篇署名文章《战斗在雀儿山上的道班工人》，文章指出：“在雀儿山上，对于公路威胁最大的是积雪和冰冻。雀儿山上的冬天来得特别早，七八月间它就完全成了一座‘银山’。只需几个小时的工夫，漫天的大雪便会把道路淹没。这时，道班工人就拿着铁锹铲去路上的积雪和山上坍下来的冰雪，铺上泥沙，让汽车能够通过。在零下30摄氏度左右的严寒里，如果不戴手套去拿铁器，手马上就会和铁粘在一起，一扯就把皮肉撕下来了……”

自从1951年18军在民工配合下打通川藏路以后，川藏线上最高的雪山——雀儿山，就有了这样一群维护公路畅通的护路人。他们几十年如一日，长年工作、生活、战斗在平均海拔4800米的雪山上。

他们不分白天黑夜，不分春夏秋冬，始终把护路保通视为天职；他们战严寒、抗缺氧，从不叫苦、从不畏缩；他们从不向国家伸手，要待遇、要荣誉；他们无私无畏的精神，值得如今每一个人学习；他们甘于奉献的高尚品格，值得所有过往者的尊重。