

论十八军进藏的后勤保障问题

——从运输补给为主到生产与筑路并重

代维¹ 余松²

(1. 青海师范大学人文学院, 青海 西宁 810008;

2. 四川民族学院历史文化与旅游学院, 四川 康定 626001)

[关键词] 十八军; 解放西藏; 后勤保障; 民主改革

[摘要] 在和平解放西藏这一伟大历史任务中, 后勤保障是十八军顺利进藏的重要支撑。在“不吃地方”的总方针下, 十八军的后勤保障方式经历了由“运输补给”到“生产与筑路并重”的重大转变。这种转变, 有西藏特殊的自然环境和复杂的社会政治状况的影响, 也有应对实际情况变化的综合考量。十八军的顺利进藏, 为党在西藏立足以及民主改革的开展提供了坚实基础, 在西藏发展史上具有划时代的意义。

[中图分类号] K271 [文献标识码] A [文章编号] 1000 - 0003 (2019) 06 - 0010 - 08

和平解放西藏时期进藏部队遇到的种种问题和困难的解决, 受到西藏险恶的自然地理环境的极大制约, 其中进藏部队的后勤保障问题, 更是直接关系到和平解放西藏的进程。综合进藏途中的地理环境和部队的后勤保障等问题, 中央最终决定由西南局担负进军及经营西藏的主要任务, 西北局担负协助任务。1950年1月8日, 时任西南局第一书记邓小平在给中央的《对进军西藏的意见》中提出“拟定以二野之十八军担任入藏任务, 以张国华为统一领导核心。”^{[1]57} 10日, 毛泽东复电西南局, “完全同意刘、邓之进军西藏计划。”^{[2]9} 自此, 十八军担负起进军及经营西藏的伟大历史使命。

关于进军西藏问题, 毛泽东与秘密使华的苏共

中央政治局委员米高扬在西柏坡谈话时讲到“西藏问题不能太快, 不能过于鲁莽, 因为: (一) 交通困难, 大军不便行动, 给养供应麻烦也比较多。(二) 民族问题, 尤其是受宗教控制的地区, 解决它更需要时间, 须要稳步前进, 不应操之过急。”^[3] 1950年1月15日, 张国华等十八军主要干部在重庆听取刘伯承、邓小平等西南局主要领导人的指示时, 再次谈到后勤供给问题的重要性, “全军最担心的是粮弹接济, 只要粮食有保障, 其他任何困难, 均有信心克服”^{[4]17}。

从1950年初正式确定十八军担任进军及经营西藏的历史任务, 到1954年底, 随着康藏、青藏两条主要进藏公路的全线通车, 进藏部队“粮食物资的补给供应问题得到缓解, 进藏站稳了脚跟”^{[5]87}。十

[收稿日期] 2019 - 10 - 15

[基金项目] 本文系四川民族学院示范课程建设项目“四川地方史”(项目编号: sflc201716) 阶段性成果。

[作者简介] 代维(1988—), 四川三台人, 讲师, 在读博士研究生, 主要从事区域历史研究; 余松(1995—), 四川达州人, 主要从事中国近现代史研究。

八军后勤保障问题的妥善解决,大量物资源源不断地输入西藏,使党和人民军队在西藏站稳了脚跟,为西藏的民主改革打下了坚实的基础。在党中央正确领导下,从1959年下半年起,西藏用不到3年时间就顺利地完成了民主改革任务,使西藏的面貌发生了翻天覆地的变化,百万农奴获得了自由,各民族取得了平等的地位,这有效地促进了西藏社会的进步,具有划时代的重大历史意义^[6]。

一、强化物资运输补给保障

1950年4月1日,毛泽东向全体进军西藏的部队发出“进军西藏,不吃地方”^{[4]181}的号召。7月21日,邓小平在《关于西南少数民族问题》的讲话中提到“毛主席对西藏问题就确定了两条,第一是实行民族区域自治,第二是进军西藏,不吃地方”^{[1]229}。“进军西藏,不吃地方”也就成了十八军进藏的后勤保障问题总方针。

1950年1月15日,刘伯承、邓小平等西南局主要领导人在重庆接见前来接受进藏任务的十八军主要干部时,指出“政治重于军事,补给重于战斗。要不惜任何代价抢修公路,强化运输补给保障”^{[4]171}。1月22日,西南局在《关于进军西藏各项准备工作的实施计划向军委的报告》中提出“进军任务之能否顺利完成,其关键在于能否实施顺畅的补给运输工作。”为此,西南局决定在甘孜建立后勤支援总站,并成立进藏支援司令部。十八军进藏“所需粮食拟由川西筹集,并分装为五十斤重的袋子,以便分别车运、空运。另由重庆制作八十万斤以上的饼干,分批携带,以便在不能举火时食用……由成都缴获的汽车中抽出四至五百辆,并由二野各兵团尽量抽集汽车担任运输。此外由二野每军抽组一千骡马的畜力队担任随军及由甘孜到拉萨的运输”^{[7]34-35}。

从现存资料看,《关于进军西藏各项准备工作的实施计划向军委的报告》是十八军进藏前期在有关后勤保障方面比较系统完备的方案,其核心就是“强化运输补给”。1951年5月25日,中央军委颁布《关于进军西藏的训令》,对物资运输作了详细说明,

要求“十八军入藏所需之粮食应组织汽车的运输为主,并在当地收买一部分,不足数则由西南空司负责组织空投及其他方法解决”^{[2]48}。军委这份训令进一步明确了后勤补给的核心,就是在“不吃地方”的总方针下,主要依托汽车运输进行各项物资补给。

(一) 提出运输补给的考量因素

十八军进藏的后勤保障在“不吃地方”的总方针下,前期采取由内地筹集物资以“运输补给”的方式来保障进藏部队的后勤供应,这是根据西藏的实际情况和历史教训而作出的决定。从康定到拉萨的道路多经过高海拔地区,沿线气候多变、高寒缺氧,自然环境极为恶劣。受交通限制,西藏与内地物资交流长期处于较低水平,加之特殊的气候环境也使农业种植无法广泛开展,西藏社会发展极其缓慢。在这种物质生产能力不足的地区,很难保障一支几万人的部队的有效供给。为了减轻进军西藏对沿线藏族人民造成过多的经济负担,取得藏族同胞支持,确保进军任务的顺利完成,中共中央领导人决定进藏部队的后勤补给由内地供应和运输。

上万人的部队长途跋涉数千公里,期间所消耗的物资全由内地供应,在不影响顺利进军的情况下确保万无一失,面临着诸多的困难。首先,摆在十八军领导人面前的便是进藏的交通道路问题。受地理环境制约,历史上从未有通往西藏的公路。仅雅安到甘孜就要翻越海拔3000米以上的二郎山、折多山,跨过大渡河、雅砻江两条大河。其次,进藏沿线社会基础薄弱。十八军后勤运输补给线多经过由地方土司头人和寺院控制的地区。受历史上国民政府民族压迫、民族剥削政策和反动宣传影响,一部分人不了解中国共产党的主张,多采取观望甚至怀疑态度,加之“川西及雅安地区匪特蜂起,勾结封建势力与某些不稳之起义部队到处危害交通破坏征粮”^{[7]48},使得“进军西藏最大困难莫过于补给,一旦粮草弹药不济,解放军将不战自败,甚至有全军覆没的危险”^[8]。

(二) 运输补给措施的具体实践

在强化运输补给的指导思想下,十八军采取“一边进军,一边筑路”来解决后勤保障问题。为

此,西南局组织了6个工兵团,共计10 000余人修筑雅安至甘孜的公路。经4个半月的艰苦战斗,到1950年8月26日,雅安至甘孜全线600多公里的公路全线通车。整个工程“作土方150 059立方公尺,石方87 991立方公尺,修补路面230 862公尺,修补路基2341公尺……架桥大小186座,涵洞678道,便道33 954公尺,修过水路面565公尺”^{[7]118}。到1950年底,9个月抢修公路的任务中,仅“工兵部队共计用去普通工1 011 957个,技术工117 253个,另外雇请民工及包商共施工达600 000个,合计1 729 259个”^{[7]170}。

汽车运输在十八军进藏后勤补给中发挥着不可替代的作用。雅甘公路的通车,对十八军后勤物资保障具有重大的意义。“截至十二月底止,自新津及附近各地起运粮物共达17 161 909市斤。其中运至海子山者4 750 009斤,运至甘孜者21 518 370斤,运至泸定者44 614 469斤;其中汽车部分共运68 907 408斤,占全部运输的87.68%”^{[7]172}。至此,十八军进藏的计划才正式进入实质性阶段。雅甘公路的通车一定程度上缓解了十八军进藏的后勤补给困难,为昌都战役的胜利提供了坚实的后勤物资保障。

在雅甘公路通车前夕,西南局在给党中央关于昌都战役实施计划的电文报中提到,“只要八月底修通甘孜的公路,十月上半月占领昌都是办得到的”^{[7]160}。1950年8月底,十八军军长张国华、政委谭冠三在回复王、谭《关于今年解放昌都问题的电报》中提出,“根据目前条件,雨季已过,公路八月底定过甘孜,冬季装备可以解决……甘孜地区已购到八千头以上的牦牛。以两个半月抢运一千七百万斤粮食至雅、泸、康、炉、甘孜及以西。现已有一千二百万斤的物资由新津启运中。诸情况(表明),今年打下昌都是有相当把握的”^{[7]201}。雅甘公路通车,十八军后勤补给得到极大的保障。1950年10月6日,昌都战役正式打响;21日,以十八军的全线胜利宣告昌都战役结束,“昌都战役的胜利,不仅歼灭了西藏当局赖以对抗解放军的武装力量,在政治上也沉重地打击了西藏上层统治集团中顽固的主战派,迫

使其不得不寻求和平解放西藏的途径。”^{[9]51}昌都战役的胜利,打开了进军西藏的大门,最终迫使西藏地方政府放弃武装抵抗,同意通过和平谈判的方式解决西藏问题,对解放西藏意义重大。经过多回合的谈判,1951年5月23日,中央政府和西藏地方政府代表在北京签订了《关于和平解放西藏办法的协议》,标志着西藏和平解放。

《关于和平解放西藏办法的协议》的签订,大大推进了和平解放西藏的进程,随之而来最紧急的任务便是人民解放军快速地进驻拉萨,以确保西藏地方政府贯彻落实协议的内容。为更好地支援十八军进军拉萨,在签订《关于和平解放西藏办法的协议》之前的1951年1月,西南军区决定把原支援司令部和十八军留川部队重组为十八军后方司令部,并由十八军参谋长陈明义担任后方司令部司令员兼政委,全力做好十八军进藏的后勤保障工作。陈明义回忆当时情况时说道,“我们到重庆浮图关的西南军区,听取军区领导对修路与支援工作的指示。李达副司令讲‘昌都这一仗,已经把藏军主力大部分搞垮了,这下子把解决西藏问题的基础打好了,剩下的就是进军和补给的问题。’”^{[10]473}将成千上万吨的后勤补给物资紧随进藏部队运送上去,确保部队的后勤补给,于当时的运输条件而言是一项非常艰巨的任务。

当时主要有四种途径来解决进藏部队的后勤补给问题:一是在已通公路的地方,主要是甘孜以东地区,采取汽车运输,这也是十八军进藏初期后勤补给的主要方式;二是采取空中运输,以确保进藏部队后勤紧缺时救急之用;三是进藏部队自身携带一定数量的物资;四是在没有通公路的甘孜以西至拉萨段,主要由沿线各族同胞采取畜力、人力方式协助完成。西康省政府在《关于十八军入藏的指示》中要求:“凡十八军过道的专署县府尤应动员全部力量做好长期支援工作……如临时需购买各种物资应尽量协助。”^{[7]147}在党的领导下,西康地区各族同胞利用自身优势组织了大批牦牛运输队,将各种物资源源不断送往前方,为支援十八军进藏作出了巨大的贡献。

为协调西藏、西康两地支援工作,西南局决定由

西藏工委暂时兼管西康省部分地区,十八军军长张国华、政委谭冠三等人担任西康区党委委员。西藏工委和十八军在折多山以西地区的道孚、霍炉、甘孜、德格、邓柯、巴塘等县建立了运输支援委员会。在各地运输支援部门的协助下,“从1950年下半年开始,在甘孜至邓柯、甘孜至德格、东俄洛至巴塘的三条运输线上,出现了十万头牦牛支援运输的空前盛况。”^{[9]100}“康藏人民支援运输的牦牛队络绎不绝,大批粮食等物资源源不断,1951年内共运送4.8万多吨,比上年度增加了一倍半”^{[10]474}。

在如此庞大的运输队伍的支援下,十八军在进军拉萨期间仍出现后勤补给困难。1951年,“原计划20万驮粮食、物资要运过金沙江,实际只完成12万驮。其中运至拉萨地区的只有1000驮”,运输中的多重因素导致了前方进藏部队后勤补给发生了严重困难^{[9]254}。

二、生产与筑路并重的后勤保障举措

(一) 生产与筑路并重的决策确定

1951年10月26日,十八军主力52师进驻拉萨,对十八军进藏的后勤补给措施产生了重要影响。十八军进藏前期有两大任务,“一边进军,一边筑路”,“进军”是保证和平解放西藏的前提和基础,“筑路”是为保障十八军后勤物资运输补给和加强西藏与内地联系的双重需要。当十八军进驻拉萨后,进军西藏的目标已初步实现,十八军的主要任务也相应地转变。就入藏部队当时的迫切任务,毛泽东在给邓小平的电报中明确指出“如果我军不从事生产,则给养将成严重问题,靠藏政府供给,或靠购买,则对藏民影响不好。因此请你考虑是否可以定位生产与筑路并重。”^{[2]54}

在十八军刚进驻拉萨时,原西藏地方政府代理司伦鲁康娃就放出狂言“昌都我们打了败仗。现在饿肚子比打败仗更难受,嘲讽‘解放军不走,饿也要把他们饿走’”^{[5]75}。在此背景之下,进藏部队若不从事开荒生产以保障其后勤补给,那么整个和平解放西藏前期所取得的成果以及后期工作的开展将

会受到极大地制约。为此,张国华在军区和工委机关大会上强调,“我们有很多工作,现在是把开荒生产当成一件主要任务,我们可以暂时放下九件工作,要抓紧这一件工作。”^{[5]75}十八军的后勤补给措施已由前期“运输补给”为主转变为“生产与筑路并重”。

1. 公路问题成为后勤保障的最大制约

十八军的后勤保障措施发生重大的转变,是毛泽东等国家领导人综合考虑诸多因素所作出的重大决策。其首要因素就是运输补给的公路问题。公路运输补给是十八军后勤保障最重要的方式,公路的修筑情况将直接影响部队的后勤补给。十八军进驻拉萨前夕,毛泽东在给西南局的电报中指出“关于是以修筑公路为主,还是以生产粮食解决为主的问题,张国华在京时曾对我说应该是筑路而不是生产。张并认为明年一年即可修通甘孜至拉萨公路。但据后来所得情报,明年修通是不可能的,也许需要两年至三年才能修通。似此,如果我军不从事生产,则给养将成严重问题。”^{[2]54}

从毛泽东的指示中可以看出,公路是进藏部队后勤补给的重要一环。在公路未修通至拉萨前,十八军进驻拉萨后的后勤补给将面临着非常严峻的考验。公路在十八军后勤物资运输中一直占有非常重要的位置。十八军进驻拉萨后,内地至拉萨的运输补给线已达到2500多公里,而运输补给所依靠的公路尚未修通至昌都,昌都至拉萨还有1150公里是采取畜力运输。因此,考虑到公路问题,毛泽东适时地提出“生产与筑路并重”,进藏部队在公路未修通至拉萨前进行开荒生产,将有利于缓解后方公路运输的压力,有利于保障进藏部队的后勤补给。

2. 运输补给的成本增加

随着十八军的不断进军,运输补给线也不断地延伸,所带来的弊端也逐渐显现。补给运输总量不断增加,沿途的物资和牲畜的损耗不断上升,进而使运输成本激增,这些是导致十八军后勤保障措施发生重大调整的主要原因。

为尽快修通甘孜至拉萨的公路,西南局投入了大量的人力、物力,筑路大军的后勤补给和筑路所需的器材均需要从内地补给。当时为抢修公路,十八

军的53师、54师以及3个工兵团共1.5万人,西南交通部也调来一批技术人员和民工1万余人,总共2.5万人奋战在通往拉萨的公路之上。时任后方司令部司令的陈明义在谈到进藏的后勤保障工作时说道,“按当时的情况,我们提出‘一人进军,五人支援’,前线部队与后方后勤保障的比例是1:5,有时还要超过这个比例,达到一比七八。”^{[10]477}按这一比例计算,整个修筑公路的总人数多达10万余人。如何同时确保进藏部队及“十万筑路大军”的后勤补给和筑路所需器材,是运输补给工作面临的一个非常艰巨的任务。

随着运输补给线的延伸和筑路人员的增加,运输补给的工作量也相应地增加。以1952年后方司令部的运输任务为例,本年度“按计划应运往昌都以西粮食、物资为4.8万驮,以保障进藏部队和工作人员的需要;运往后方筑路部队粮食、物资、器材16万驮,以确保康藏公路于1952年底通车昌都”^{[9]254}。在如此长的运输线上,沿线的物资损耗和物资的运输成本是无法估量的。“从甘孜向拉萨运输一驮物资,雇驮帮直接运输,每驮运费为60-120块银元,用牦牛逐段运输,费用为48-80块银元。从四川运大米,按四川每斤0.075元计数(加上汽车运费、牦牛运费、包装、损失等),运抵拉萨则合0.9元一斤,即一斤大米的运费相当于大米价格的十多倍。”^[11]

另外,沿线运输的各种损耗也是十分惊人的。时任中央驻藏代表张经武形象地说到“从甘孜雇牦牛运粮食到西藏,往返一趟,运费加损耗,一斤粮食比一斤银子还贵,我们是在吃‘银子’过日子啊。”^[12]据统计,1951年“全年畜力运输损失物资折合人民币近46亿元,按1953年供给标准计算,可供太昭以西部队一个月的全部开支”^{[11]92}。

高昂的运输成本,对于刚刚成立的中华人民共和国来说是一项巨大的支出。1952年的中国正处在国民经济恢复发展和抗美援朝的重要时期,国家的建设正需要大量的人力、物力、财力。在此情况下,依然长期坚持以“运输补给”为主的后勤保障措施,将会无形中加重国家经济发展的负担。在“生产与筑路并重”的后勤保障措施下,进藏部队自行

解决一部分后勤补给,有利于缓解后方运输补给的压力,同样也有利于推动西藏地方的发展,减轻国家的经济负担。

3. 长期建设西藏的需要

长期建设西藏的需要是促使十八军后勤保障措施后期发生重大转变的另一重要原因。十八军进军西藏,不仅仅是和平解放西藏,同时还肩负着建设西藏的历史使命。1950年2月,西南局、西南军区在关于解放西藏的政治动员令中,就要求“每一个指战员必须树立长期建设西藏的思想和决心”^{[5]99}。朱德总司令在给进藏部队的指示中,要求十八军要有“长期建设西藏的思想,搞好生产,保证给养,我们是一支战斗大军,又是生产大军”^{[5]59}。

在十八军将进驻拉萨之际,毛泽东提出“生产与筑路并重”,要求“甘孜到拉萨沿途所驻扎部队以一部分担任生产,以一部分担任筑路,在生产季节以较多的人从事生产,在其他季节则以全力筑路”^{[2]54}。这一措施不仅有利于缓解十八军后勤补给压力,同时也与长期建设西藏的思想不谋而合。

开荒生产在解放和长期建设西藏的过程中占有非常重要的地位。1952年4月6日,毛泽东深刻地分析了生产自给的重要性,“目前不仅没有全部实现协定的物质基础,也没有全部实行协定的群众基础,也没有全部实行协定的上层基础,勉强实行,害多利少……我们唯靠精打细算,生产自给,并以此影响群众,这是最基本的环节。公路即使修通,也不能靠此大量运粮。”在十八军进驻拉萨初期,由于部队的后勤保障问题始终无法得到有效解决,致使其他工作也不能全面开展。中央和西南局一致认为,西藏的工作“暂时一切仍旧,拖下去,以待一年或两年后我军确能生产自给并获得群众拥护的时候,再谈其他问题”^{[2]62-64}。

由此看出,要在西藏真正落实《关于和平解放西藏办法的协议》的所有内容,后勤保障问题是至关重要的一环。进藏部队从事开荒生产,解决进藏部队的后勤保障问题的同时,也避免了大批部队给西藏地方经济和人民群众的生产生活造成过多影响。“我们动员开荒生产,实质上就是动员执行党

的民族政策,我们生产表明了我们长期建设西藏的决心,还起到了安定人心的作用”^{[5]75},它既有利于维护西藏社会的稳定,又为西藏民主改革和建设西藏提供了良好的社会环境,奠定了群众基础。

由于保障进藏部队后勤运输补给的公路尚未全线贯通,畜力运输的损耗和运输成本又不断地增加,最终促使十八军进藏的后勤保障措施发生了巨大转变。同时,为维护西藏社会的稳定和长期建设西藏的需要,毛泽东适时作出了“生产与筑路并重”的伟大决策。这一决策不仅有效地缓解了十八军后勤补给紧缺问题,同时也为长期建设西藏奠定了基础。

(二) 生产与筑路并重的实践

十八军刚进驻拉萨不久,张国华即在部队中开展开荒生产的动员活动,并与西藏地方政府协商购得拉萨西郊的一片荒地。1951年11月25日,张国华、谭冠三等十八军领导人带领部队在严重缺粮的情况下开赴西郊进行开荒生产,历时17天,到12月13日,十八军在拉萨西郊共“开荒2300多亩,为明年生产打下了基础”。1952年,十八军更是将开荒生产作为全军的主要任务,这一年,十八军“抽调了50%—80%的人力投入生产。当年春播蔬菜、粮食300多亩。最后全军开荒14000多亩,实现了蔬菜全部自给,粮食自给30%”。在拉萨建立的“八一农业实验场”和“七一农业技术试验场”,后来逐渐发展成为指导西藏农副业生产的重要基地^{[5]75}。

同时,驻扎在昌都、太昭、江孜、阿里等地区的部队均已在驻地开展开荒生产活动。到1952年,全区部队共“开荒地1.37818万亩,播种粮食9993.5亩,蔬菜1606.8亩,施肥29.95万担。1952年共收粮食78万斤,收蔬菜361万斤。经过一年的努力,以前方8000人计,可以达到粮食自给两个月,蔬菜基本达到全部自给”^{[4]575}。如驻扎在太昭地区的52师,在全年的开荒生产工作中,“师直每人开荒3分地,种菜1分,粮食2分,解决蔬菜3个月自给,粮食10天自给。155团一营开荒1.5亩,解决蔬菜半年自给,解决粮食3个月自给。教导队蔬菜自给,155团开荒2—3分,总兵站种蔬菜1分,种粮食3亩,解决蔬菜半年,粮食半年自给。”^[13]

“争取生活自给自足,减轻藏族同胞负担和运输困难,是取得群众拥护,站稳脚跟的重要步骤。因此必须坚持生产自给的方针。”^[14]开荒生产,使人民军队尽快在西藏站稳了脚跟,打消了西藏人民对粮食的担忧和恐慌,击退了反动分子以粮食紧张拒绝人民解放军进藏的无理借口,为和平解放西藏后建设西藏奠定了坚实的物质基础和良好的群众基础。十八军加紧开荒生产的同时也在集中力量抢修康藏公路。1952年11月底,康藏公路抢修至昌都,昌都成为十八军进藏运输补给新的前沿基地。公路通车至昌都后,筑路指挥部经过数次实地勘探后,决定昌都至拉萨段公路走昌都经邦达、波密、林芝至拉萨的南线,全线长1150公里。1953年1月初,该方案上报中央后,毛泽东批准了该方案,并要求1954年底康藏公路全线通车,“为保证1954年底全年通车,西南军区决定东线(从昌都向西)、西线(从拉萨向东)同时动工,以加快筑路速度”^{[9]263}。东线主要是十八军的53、54师,外加3个步兵团,共3万余人。西线则由西藏军区和西藏地方政府联合成立筑路委员会,招募约8000名藏族民工奋战在拉萨至工布一线。1953年5月,由西北局负责修筑的格木尔至拉萨全长约1200公里的青藏公路,也已在格木尔正式破土动工。经过各方的艰苦努力,1954年12月25日,康藏、青藏两条进藏公路全线通车。

康藏、青藏两条进藏公路的全线通车意义非凡。首先便是进藏部队的后勤保障问题得到解决,它保证“每年由汽车运输入西藏的粮食、物资约10万吨,从而彻底粉碎了西藏反动上层想要把进藏部队、工作人员困死饿跑的企图”^{[9]278}。其次,它结束了西藏没有现代公路的历史。进藏公路是长期建设西藏的“补给线”,它加强了西藏与内地的交流联系,有利于推动西藏地方经济的发展,“这些公路使中国内地运来的主要商品的价格下降,两年内,茶叶的价格降低三分之二。现在一辆汽车用2天时间运送的货物等于过去60匹牦牛12天运送的物资”^[15]。另外,两条战略性的公路建成通车,为自治区筹备委员会的建立和促进西藏的民族团结提供了更加有利的条件,也为中央

人民政府进一步巩固西南边防打下更为坚实的基础,结束了历史上西藏有边无防的局面。

三、结语

十八军进军西藏的历史使命,一是解放西藏,二是建设西藏。由于西藏复杂的自然地理环境和特殊的社会历史条件,使得这一特殊而又光荣的进军任务面临着诸多困难。十八军进藏的后勤保障措施在“不吃地方”的总方针下,经历了由“运输补给”为主到“生产与筑路并重”的重大转变。这一转变由诸多因素所致,既有军事上的考量,也有政治上的抉择。微观上,运输补给的难度越来越大,很难有效地保障进藏部队的后勤补给;宏观上,有国家经济发展的压力和西藏地方建设的需要,既有短期解放西藏时间紧迫性的考虑,也有长期建设西藏计划的酝酿思考。

十八军进藏及其不断完善的后勤保障措施,为和平解放西藏提供了坚实的物质基础。进藏部队严格执行党的“进军西藏,不吃地方”政策,坚决维护藏族同胞的利益,赢得了藏族人民的拥护。十八军进军西藏过程中,沿线各族同胞积极参与后勤物资运输和康藏、青藏公路的修筑工作,为解放西藏作出了巨大贡献,同时也增进了汉藏民族之间的友谊。在党和国家正确的民族政策感召下,西康藏族上层人士在支援十八军进藏的工作中也起到了巨大的作用。康北大头人夏克刀登就为解放军提供了一支近5000头牦牛的运输队。1952年,夏克刀登更是直接带领一支由1000余头牦牛组成的运输队,历时4个月,从邓柯出发,将粮食和物资直接运往拉萨。德格土司降央伯姆、甘孜孔萨土司德钦旺姆、霍炉相子益西多吉、白利寺土司等对支前工作都作出了巨大贡献,其中白利寺格达活佛更是为西藏的解放献出了宝贵的生命。

在康北藏区,甘孜、邓柯、德格3县对十八军进藏的支援工作的贡献突出。德格竹庆地区支援部队马草7万多斤,干柴10万余斤。邓柯县一个运输补给站在不到一个月的时间里就为进藏部队提供柴

草、马料51万斤。据不完全统计,1950年10月前,整个康区为支援十八军进藏就提供了1500万斤柴,500万斤以上的马料,200多万斤的粮食,2万头菜牛以及10万头(匹)的牦牛和骡马担任物资的运输工作^[16]。“德格、邓柯、白玉、石渠四县,先后在一年多的时间里,组织牦牛和骡马5万多头(匹),为部队运输物资26万驮(一驮约140斤左右)”^[17]。从十八军进藏之始到1954年底在西藏站稳脚跟,康藏地区的牦牛运输队担负起了进藏部队和筑路部队的后勤物资运输工作的使命,为和平解放西藏和建设西藏作出了巨大的贡献。“康区和西藏人民群众共出动畜力(牦牛为主)40万头(匹),国家为此付出运费银元500多万元。畜力运输对人民解放军进军西藏,完成祖国大陆统一,作出了不可磨灭的贡献。”^{[9]257}

上世纪中叶,面对复杂的国内外环境,在中国共产党的坚强领导下,十八军经历了从战时到建设阶段性发展,通过和平解放西藏和民主改革两个阶段的革命^[18],实现了西藏地方从政教合一的封建农奴制到人民民主社会的历史性变革,积累了丰富的民族工作经验。解放军战士、筑路工人坚决贯彻党的民族政策,团结各族人民,长期坚守西藏、建设西藏。面对高寒缺氧的自然环境、面对西藏上层反动分子的百般挑衅,形成了“特别能吃苦、特别能战斗、特别能忍耐、特别能团结、特别能奉献”的“老西藏精神”,完成了党和国家寄予的进军及经营西藏的光荣使命,使西藏进入新的历史发展时期,谱写了汉藏兄弟情谊的新篇章。中华人民共和国成立70年以来,十八军塑造的“老西藏精神”,业已成为激励西藏各族人民团结奋进、无畏艰险的宝贵精神财富,深植于西藏各族人民心中。

[参考文献]

- [1]中共中央文献研究室,中共重庆市委委员会.邓小平西南工作文集[M].重庆:重庆出版社,2006.
- [2]中共中央文献研究室.毛泽东西藏工作文选[M].北京:中央文献出版社,2008.
- [3]师哲.在历史巨人身边——师哲回忆录[M].李海文,整

- 理. 北京: 中央文献出版社, 1997: 380.
- [4] 杨一真. 进军西藏日志(1950—1951) [M]. 北京: 学苑出版社, 2016.
- [5] 赵慎应. 张国华将军在西藏 [M]. 北京: 中国藏学出版社, 2001.
- [6] 许广智. 试论西藏地区的民主改革运动及其历史意义 [J]. 西藏大学学报: 社会科学版, 2011(2).
- [7] 中共昌都地委昌都地区行署. 昌都战役文献资料选编 [M]. 拉萨: 西藏人民出版社, 2000.
- [8] 杜玉芳. 略论毛泽东和平解放西藏的后勤决策 [J]. 党的文献, 2011(1).
- [9] 《解放西藏史》编委会. 解放西藏史 [M]. 北京: 中共党史出版社, 2008.
- [10] 降边嘉措. 第二次长征: 进军西藏、解放西藏纪实 [M]. 北京: 作家出版社, 2016.
- [11] 杜玉芳. 毛泽东与西藏和平解放 [M]. 北京: 中国藏学出版社, 2011: 92.
- [12] 赵慎应. 中央驻藏代表——张经武 [M]. 拉萨: 西藏人民出版社, 1995: 85.
- [13] 魏克. 进军西藏日记 [M]. 北京: 中国藏学出版社, 2011: 332.
- [14] 中共中央文献研究室, 中共西藏自治区委员会编. 西藏工作文献选编 [M]. 北京: 中央文献出版社, 2005: 85.
- [15] [加] 谭·戈伦夫. 现代西藏的诞生 [M]. 伍昆明, 王宝玉, 译. 北京: 中国藏学出版社, 1990: 178.
- [16] 中共甘孜州委党史研究室. 中国共产党甘孜州历史(1935—1978) [M]. 北京: 中共党史出版社, 2011: 171.
- [17] 邓寿明. 川藏人民支援进军西藏 [J]. 四川党史, 2001(1).
- [18] 王春焕. 民主改革是美丽新西藏的源泉和起点 [N]. 西藏日报, 2017-03-28(09).

On the Logistics Support of the 18th Army Entry into Tibet: From Transport Supplies to Paying Equal Attention to Production and Road Construction

Dai Wei¹, Yu Song²

(1. College of Humanities, Qinghai Normal University, Xining, Qinghai 810008, China;

2. Historical Culture and Tourism Department of Sichuan Minzu College, Kangding, Sichuan 626001, China)

Keywords: The 18th Army; Liberating Tibet; Logistic Service; Democratic Reform

Abstract: In the great historical mission of the 18th Army to Tibet, logistical support is an important support for the peaceful liberation of Tibet. Under the general policy of “The entry into Tibet is not provided by local sources”, the logistics support measures of the 18th Army experienced a major shift from “transportation replenishment” to “production and road construction”. The transformation of the logistics support measures for the 18th Army into Tibet has the special natural environment of Tibet and the complicated social and political conditions. It also has problems in the development of the actual situation and problems in logistics supply. The smooth entry of the 18th Army has provided a solid foundation for the CCP to establish stability in Tibet and the development of democratic reforms, and has epoch-making significance in the history of Tibet's development.

[责任编辑: 李国锋]

[责任校对: 尹欣桐]