

并非所有的记忆都注定会在时光中消逝，那些熔铸了人类崇高品质和崇高精神的记忆一旦被唤醒，必将升华成一种力量，引领我们一路前行。

——题记

红色驼行

位于柴达木盆地的香日德镇是由青进藏的门户之地，1951年8月，在中央统一部署下，由三千多名解放军战士和驼工组成的西北进藏部队独立支队集结香日德，开始了向雪域高原的艰难跋涉。

上篇 挺进西藏

在交通极不发达的年代，骆驼是驮载能力最强的运输工具。柴达木盆地养殖骆驼的历史虽然悠久，可是骆驼储量很少。为了解决解放西藏的运输问题，独立支队开始在全国范围内寻找驼源，他们最终将目光聚焦在了甘肃省民勤县。

五星红旗在雪域高原飘扬

位于河西走廊东北部的民勤县，东、北、西三方分别与腾格里和巴丹吉林沙漠相连，特殊的地理环境，使得民勤人自古便有饲养骆驼的习惯，由此也诞生了一个特殊的职业——驼工。

上世纪五十年代的柴达木盆地大部分地区都是无人区，为了尽快抵达西藏，独立支队选择沿着唐蕃古道的旧迹向西藏挺进。

时逢盛夏，唐蕃古道必经的黄河源区的沼泽全部融化，大大小小的沼泽变成了一个令人望而生畏的泥淖，这种路况下，独立支队一天最多只能前进 40 里。

随后，独立支队又翻越巴颜喀拉山，进入通天河流域。此时的通天河正值洪水期，独立支队依靠从兰州带来的简陋的羊皮筏子，耗时半个月，载渡 11 次，才将人员、物资运抵对岸。

回望那段历程，时任独立支队政委的慕生忠将军深有感触地说：“此生我再也不愿走这条路了。”

1951 年 12 月，独立支队终于克服艰难险阻抵拉萨，让五星红旗在雪域高原高高飘扬。

再次进藏

返青不久，独立支队又接到再次进藏的任务。

1951 年底，西北局从甘肃民勤、内蒙古阿拉善等地购买了 1 万多峰骆驼，招募数百名驼工进藏。

从香日德到拉萨，一千六百多公里的路程，进藏部队除了要面临严酷环境和恶劣气候的考验，还要时时提防国民党残余势力的骚扰偷袭。

当年有两条进藏的路线可供选择，一条是由格尔木翻越唐古拉山，穿越可可西里无人区进藏；另一条是翻越昆仑山，绕道曲麻莱进入西藏。由格尔木进藏的路虽然相对容易，可路上常有马匪出没，很不安全，西北军事委员会决定舍易取难绕道曲麻莱。

高原行军，考验的是人的勇气，铸炼的是人的意志。

进藏部队刚刚进入昆仑山区便遇上了大雪，荒原上很难找到避风的地方，骆驼们只能趴卧在冰雪中过夜，早晨醒来骆驼的腹部便被牢牢地冻在了冰面上，为了不影响赶路，第二天，驼工们只好用木杠将骆驼一峰峰地撬起，结果骆驼腹部的绒毛被生生拔下，粘在了冰面上。

大雪掩埋了草场，吃不上草料的骆驼变得疯狂起来，它们互相撕扯着皮毛充饥……

完成任务后，驼工们来不及休整便踏上了归途，此时，骆驼的体能消耗已经达到极点，归途中每天都有大量骆驼死亡，翻越唐古拉山时，驼队一天就损失了一千多峰骆驼。

进藏时，通天河正值冰封时节，返程时，通天河已是冰雪消融，为了保护珍贵的骆驼，驼工们不得不脱去棉衣牵着骆驼过河，不少驼工不等走到河中央就被冰块击倒，葬身河底。

驼队翻越昆仑山时遭遇马匪袭击，穷凶极恶的马匪抢走了驼队中的三百峰壮驼和六百多名驼工的全部口粮，此后四十多天的时间里，驼工们没吃到过一粒粮食。

有资料表明，进藏驼队从甘肃民勤等地购买的一万多峰骆驼返回到香日德只剩下二百九十多峰，七十余顶帐篷只剩下几顶，驼工们以顽强的毅力和无悔的付出，维护了西藏的稳定。

临危受命，雪域运粮

1953年春天，西藏粮荒。

刚完成进藏任务的西北军事委员会又接到任务，紧急组建西藏运输总队运粮进藏，西藏运输总队队部就设在香日德。

为了筹集运输力量，运输总队再次面向全国招募驼工、购买骆驼，民勤是运输总队招募驼工最多的地方。

91岁的李得瑜老人是我们所知的唯一健在的参加过运粮任务的民勤驼工，1953年9月14日，他和数百名驼工一起牵着数千峰骆驼，从民勤县西山出发，开始了一生中最难忘的征程。

“听说要进藏送粮，驼工们群情激昂，大家都知道解放军是穷人的部队，跟着解放军干准没错。”李得瑜说。“西藏气候恶劣，往西藏运粮凶多吉少，不少驼工家属都赶来送行，哭得厉害。”

经过一个多月的跋涉，李得瑜所在的驼队穿越扁都口进入青海，赶到香日德与先期到达的驼队会合。

据有关部门统计，1953年，西藏运输总队一共从甘肃、宁夏、内蒙古等地购买了2.8万峰骆驼，组织了近4000名解放军战士和驼工参加运粮任务。

为了确保骆驼积蓄足够的体能，李得瑜所在的驼队到达德令哈后，按照要求，给所有的骆驼灌饱了菜籽油和胡麻油，部队还给每个驼工发放了几只驼鞋。

“骆驼长时间走路，蹄子就会磨烂，虽然临行前驼队给每峰骆驼都烫了掌，可时间一长，骆驼蹄子照烂不误，伤口被石头一硌，被草窠一扎，疼得骆驼走不动路，只能穿驼鞋，后来，连驼鞋也磨破了，骆驼只能干忍着。”回想起当年的这一幕，李得瑜的眼中忍不住泛起

隐隐泪光。

驼工们将骆驼称为“哑巴兄弟”，1953年11月13日，李得瑜和驼工们牵着“哑巴兄弟”从香日德出发了。

“每峰骆驼驮着150公斤粮食，每个驼工牵六七峰骆驼，部队规定，每天至少要赶五六十里的路。”李得瑜说。

没想到，驼队刚走出香日德就遇上了麻烦。原来，从香日德到拉萨之间根本没有路，起初驼队还能依靠进藏商队留下的牲畜蹄印辨识方向，后来荒原上连这样的蹄印也没有了。时任西藏运输总队政委的慕生忠将军鼓励驼工说，蹄印没有了，咱们就找骆驼粪，那些风干了的骆驼粪和骆驼尸体就是我们的路标，所以驼工们就编了这样的顺口溜：“进藏不用愁，骆驼骨头当路标。”正是凭借着这股子韧劲，李得瑜和驼工们牵着“哑巴兄弟”穿越浩茫戈壁，跨过荒凉盐泽，来到了昆仑山下。

当驼队走到昆仑山下时，有一峰骆驼因为水土不服永远倒在了冰雪中，这是运粮队出发后死亡的第一峰骆驼。

慕生忠将军听到这个消息后赶到了死驼旁，他俯下身子，轻轻地合上骆驼的眼睛。将军说：“无言的战友死了，我们要给它找个安身处。”驼工们就把自己扎帐篷的地方腾出来安葬了那峰骆驼。下葬前，慕生忠将军发现骆驼的前腿有处伤口，便嘱咐卫生员给它包扎好，不能让它带着伤走远路。卫生员就用纱布给骆驼包扎，一层又一层……

“海拔越来越高，骆驼一峰峰地倒下了，骆驼知道自己活不了多久了，就跪在地上，眼里直流泪。”李得瑜说。

运粮队进入唐古拉山区后，气候变得更加恶劣，冰雪覆盖了荒原，驼队临行前带的粮草很快就吃完了，因为缺少草料，骆驼的死亡率越来越高，为了将粮食一粒不少地运抵西藏，驼工们只能狠心将死去骆驼背上的粮食分摊给活着的骆驼。“看着骆驼东倒西歪的样子，我心疼得心尖尖上淌血哩。”七十年后，提起这段往事，李得瑜忍不住抽噎起来。

部队离香日德越来越远，驼工断粮的事情常有发生。

“驼工们都知道，驼背上驮的就是粮食，可那是给解放军救命的，就是饿死也不能动那些粮食，运粮队到了西藏，没损失一粒粮食。”李得瑜说。

1953年，西藏运输总队共向西藏运粮400万斤，每运5袋面粉就要牺牲一峰骆驼，运粮队每前进500米，身后就会留下七八峰骆驼遗骸。上世纪五十年代初，全国共有8万峰壮驼，竟有7万峰倒毙在了三次进藏的路上。

因为严重缺粮，加之高原反应，有些体弱的驼工将生命永远地留在了雪域高原。

放下驼缰修公路

运粮进藏的代价之高超乎了人们的想象，修建青藏公路势在必行。

1954年5月9日，慕生忠将军决定将西藏运输总队调整下来的24名干部、部分战士和1200名驼工，编为6个工程队开始修建青藏公路，刚刚从西藏返回青海的李得瑜也接到了修建青藏公路的通知。

“我的中队长叫冯国新，他对我说，进藏的路那么难走，只有把路修通了，驼工才不会遭罪，我听着有道理，就决定留下来，大部分民勤驼工都留了下来。”李得瑜说。

1954年5月11日,青藏公路在昆仑山下的艾芨里沟开工。

因为条件落后，留在青海的驼工使用的工具只有洋镐、铁锹。

“遇到岩石多、地面硬的地方，挥镐时手掌都被震裂了，可是整个人都累麻木了，流了很多血，都感觉不到疼。”李得瑜说。

筑路大军每天施工的时间往往超过十个小时。

“路修到风火山时，我遇见几个同乡，那时我穿得破破烂烂，很多天没理头发，没洗脸了，看到我后，那几个同乡问了句，你咋成这样了，眼泪就止不住掉下来了，可当时所有的驼工都一样，都吃了不少苦。”

当公路修到了雁石坪，一名驼工因为想家而失声痛哭，慕生忠将军感同身受，便将这片无名的荒原以这名驼工故乡的名字——雁石坪命名；

当公路修到雁石坪下的另一片荒原时，一名韩姓驼工因为高原缺氧牺牲了，慕生忠将军便将这片荒原命名为韩滩……

青藏公路上这些饱含深情的地名，是亘古的高原为驼工立下的永恒的丰碑。

1954年12月15日下午两点,筑路大军用了7个月零4天终于修通了青藏公路全长1200公里的路段。号称“天路”的青藏公路穿越了25座雪山和数百条河流，由驼工和解放军战士组成的筑路大军，

以常人无法想象的意志，克服了重重困难，创造了当时用最快速度、最低成本修建世界上海拔最高公路的奇迹。

下篇 决战荒原

86岁的民勤驼工姚明宗退休后住在青海柴达木农垦莫河骆驼场有限公司院内职工住宅楼内的一间单元房中，可他每天都要回老家坐一坐。姚明宗的老家是一间修建于上世纪70年代的土坯房，木质的门窗斑驳开裂，裸露的椽梁扭曲变形，可就是这样的老房子，珍藏了姚明宗和整整一代驼工的记忆。

激情燃烧的岁月

1955年2月24日，中央批准撤销西藏运输总队，完成筑路任务的700多名驼工和7444峰骆驼转业地方，于当年6月创办了国营青海柴达木骆驼场，这是共和国的第一个国营驼场。

“西藏运输总队副队长张子林脱下军装，成为骆驼场的第一任场长。”青海柴达木农垦莫河骆驼场有限公司总经理韦海珠说。

当时的骆驼场管辖着东到茶卡，西到新疆阿拉尔，北到大柴旦，南到香日德方圆2000平方公里的草场，总场没过多久就从香日德迁到莫河，因为这个缘故，柴达木骆驼场一直被俗称为莫河驼场。

新中国成立前，莫河驼场的所在地原有一个茶卡骆驼选育场，选育场的骆驼主要负责茶卡盐湖食盐外运。茶卡骆驼选育场的条件十分简陋。

为了在莫河扎下根，苦中作乐的驼工在荒原深处的小河边开挖窑洞，创办了莫河驼场的第一个定居点。

小河是一条季节河，冬季的草原上，裸露的河床枯寂萧索，小河两岸，一孔孔窑洞述说着一个时代的艰辛，也述说着第一代莫河人创业的激情。

“驼场当年主要担负省内物资的运输任务。”韦海珠说。

我们找到了一份 1964 年柴达木骆驼场运送物资的清单，从这份清单中，我们依稀能感受得到莫河驼场曾经为柴达木开发做出的贡献。

这一年，柴达木骆驼场 1400 余峰骆驼向海南藏族自治州等地运送物资总量达到 1470 余万斤；

这一年，莫河驼场 300 余峰骆驼参与了海西部分地区的抗雪救灾工作；

这一年，莫河驼场 200 峰骆驼支援了青海草原勘测工作；

这一年，莫河驼场 100 余峰骆驼为乌兰县各建设单位运输木料 400 立方米；这一年，激情澎湃，热血如歌…… 1955 年，姚明宗由甘肃民勤招工来到莫河驼场时只有 20 岁。“到了骆驼场，我才认识了李得瑜、唐刚年，听他们讲了很多当年往西藏运粮和修建青藏公路的故事，内心十分感动，他们是我学习的榜样。”姚明宗说。

1955 年，上千名地质队员被派进柴达木盆地，开始地质勘探，骆驼是地质队依赖的交通工具，姚明宗和民勤驼工开始了新时代的远征。

“1955 年到 1959 年，是柴达木开发的高峰期，短短四年的时间

里，莫河驼场先后派出 4000 峰骆驼，为地勘单位拉运人员和物资，正是莫河驼场驼工们的奉献和付出，才创造了柴达木开拓史上的辉煌一页，驼工们的足迹几乎走遍了柴达木的角角落落。”韦海珠说。

莫河驼场历史博物馆珍藏着十余封首批进驻柴达木盆地的地勘部门向莫河驼场申请骆驼的信函，见证莫河驼场对柴达木开发的贡献。

“有一次我们牵着骆驼给地勘队送物资，途中经过一条河，河水很大，没办法，驼工们便在身上捆上绳子，先游过河，再把骆驼一峰峰牵过去，只有人先过去了，才敢让骆驼过去，骆驼是国家的财产，不能有半点闪失。”姚明宗说。“我们这代驼工岁数大了，腿脚大多有病，都是那时候落下的病根。”

驼工精神被莫河人传承发扬，他们在草原深处创造了新时代的辉煌。

在莫河驼场写给有关部门的报告中，我们找到这样一组数据：1962 年，莫河驼场人均为国家创造利润 18.8 元；1963 年，莫河驼场人均为国家创造利润达到 417.4 元，到了 1964 年，在驼运任务骤减的情况下，莫河驼场人均为国家创造利润仍然达到了 56 元……新时期的莫河驼场，更是走上转型发展、绿色发展的豪迈之路。

文物见证红色莫河

2018 年的一天，莫河驼场在清理一间坍塌了的库房时，意外发现几箱珍贵档案，其中一个箱子里，珍藏着一张 1951 年绘制的进藏路线图和三张 1953 年绘制的三次进藏路线图。

“1953年绘制的地图是研究解放军进藏的珍贵史料。”莫河驼场历史博物馆张存虎馆长说。

与地图一起被发现的还有二次进藏采购清单等一批珍贵文物。

尘封的记忆被再次唤醒，莫河人意识到这批文物的价值，一场征集文物的活动在莫河驼场展开。

一位老驼工的后代送来了1951年他的父亲随军解放西藏时带到拉萨的国旗。

“这面国旗是第一次飘扬在青藏高原的众多国旗中的一面。”张存虎说。

另一位驼工后代送来了一只1951年驼工进藏时头驼悬挂的驼铃。

“骆驼有跟着头驼走的习性，只要能听到驼铃声，即便是刮风下雨看不到路况，驼队也不会走散，如今这只驼铃已成为了驼工精神的象征。”韦海珠说。

莫河驼场还发现了一辆带有刹车装置的木车，老驼工回忆，这辆木车是修建青藏公路前夕，彭德怀元帅特批在兰州制作的，它曾伴随着青藏公路西藏运输总队的先遣队，完成了对青藏公路的勘测。

老驼工杨春芳的后代，特意送来了一张老人与慕生忠将军的合影。老人曾在1951年和1953年先后两次进藏。

上世纪90年代，退休后的杨春芳去兰州看望慕生忠将军，为老领导送去了莫河驼场全体职工的问候，慕生忠将军亲切勉励驼场职工要为社会主义建设贡献力量，并与杨春芳合影留念。

在回溯莫河驼场的风雨历程时，莫河人发现，红色的基因，在莫

河，熠熠生辉。

据了解，创建了青海省第一个农村党支部双树村党支部的胡成海于 1963 年 6 月到 1975 年 5 月期间，曾在莫河驼场驼二队担任队长。

1966 年，跟随王震部队由新入藏的原阿里专员公署第一任专员、西藏自治区原农牧厅厅长、青海籍党员土化瑛来到莫河驼场，担任副场长；

他们是驼工精神的弘扬者，更是新时期莫河精神的塑造者。

据统计，目前莫河驼场已发现驼工窑洞、早期青藏公路等多处红色遗址和一百多件珍贵文物，其中国家一级文物 3 件，二级文物 6 件，一般文物 6 件，是目前省内乃至国内收集保存与进藏驼工有关文物最多的单位之一。

尾声

今天的莫河驼场，老一代驼工种下的白杨已蔚然成林，驼场一排排建造于上世纪六七十年代的驼工宿舍和高大的礼堂被人们特意保留了下来，古旧的建筑见证着岁月的沧桑，也见证着莫河人光荣的历史。因为莫河驼场的大部分职工都来自民勤，民勤话至今仍是莫河驼场的“官话”，淳朴的乡音，饱含着民勤驼工离乡背井奉献高原的艰辛。

“今天的我们缅怀父辈创业的历程，既是表达对驼工精神的敬仰，更是要在对历史的回顾中，坚定未来发展的信心。”韦海珠说。莫河驼场虽然几经易名，可驼工精神被一代代莫河人继承发扬，鲜活如昨。

精神的旗帜

举凡伟大的事业，必有坚定的信念做基石，必有强韧的精神为引领，也必需要以不屈的意志做保障，要用无私的奉献去实践。

众所周知，青藏高原是世界第三极，高寒的气候、复杂的地形、恶劣的环境、漫长的征途是大自然为进藏驼工设置的重重障碍和严峻挑战。

史籍显示，从 1951 年到 1954 年，数千名驼工不仅完成了三次进藏的重任，还成为了青藏公路修建的主力军，在高原之巅创造了令世人震撼的奇迹。

资料表明，上世纪 50 年代初，全国共有八万峰壮驼，有七万峰倒毙在了三次进藏的路上；1953 年，驼工一共向西藏运粮四百万斤，驼工们每运送五袋面粉，就要损失一峰骆驼，牺牲在运粮路上的驼工，更是数以百计，其状可感，其情当歌！

记忆佐证，数千名驼工，不仅完成了运送物资的历史任务，还实现了一种精神的塑造。一名驼工在日记中写道：“跟党走，听党话，誓把粮食运到西藏。”正是凭借这样的信念，远征西藏的驼工化冰雪为力量，开启了西藏历史的新纪元，让五星红旗在雪域高原迎风飘扬。

1955 年，进藏驼工转业莫河驼场，他们来不及掸去肩头的风霜，缓一下疲惫的身躯，便投身到了社会主义建设的宏伟大业中。

从 1955 年到 1959 年，莫河驼场协助地勘单位完成了对柴达木盆地的勘探。随后，他们奔赴荒原，开荒种田，用汗水浇灌希望，将热

血抛洒未来，有效缓解了新中国成立之初的经济困境，完成了柴达木精神的时代演绎。

艰苦创业、无私奉献、勇于创新、团结奋斗、科学务实的柴达木精神是青海人民对党和人民事业的无限忠贞的真实体现，是青海人民对时代诉求的深情回应，是共产党人理想和信念的积淀。

对党的忠贞是我们的事业一往无前的保障，事实证明，只有保有这样的忠贞，我们才会获得源源不断的发展动力，只有坚定这样的忠贞，时代的风云中，我们才能从容应对各种各样的考验。

柴达木精神更是“五个特别”精神和新青海精神的凝聚和展现。

严酷的自然环境，恶劣的气候条件，不仅让羸弱显形，更能铸炼勇者的意志。高原不老，青海常青，每一位奉献高原的勇者，都有奋发的勇气和创业的意志，都是“五个特别”精神和新青海精神的坚定践行者。

党的十九大提出了习近平新时代中国特色社会主义思想，这是我们进入更加广阔的世界时空，为人类的发展作出更大贡献的光辉指引。

继往开来，不负时代。今天的我们追寻驼工精神，重温驼工精神，就是想从这种精神中汲取奋进的力量，实现中华民族的伟大复兴。

历史永将铭记，岁月已然证明，驼工精神是党领导人民群众在青藏高原创造的伟大的精神财富，是飘扬在高原上空的一面红色的旗帜。