



一寸山河一寸血 每米工程每米魂

樂西公路 撑起民族脊梁

這是一條鮮為人知的抗戰公路，靜靜地躺在中國西南邊陲的崇山峻嶺之間。樂西公路起自樂山王浩兒，止於西昌邛海湖畔的紅宴，全長525公里。在20世紀30年代末至40年代初，這條公路連接了滇緬公路、中印公路，支撐駝峰航線，成為構建抗日大後方基地公路網的一條重要戰略通道。

據史料記載，為興築樂西公路，徵調民工30萬人。蔣介石曾先後6次口諭、手諭嚴令趕工，限期完成。最終以死傷2萬餘人的代價，平均每公里死亡8人，歷時18個月，用鮮血和生命築成了這條抗戰血路。

自稱與樂西公路同歲的趙國通，近年來多次參加與樂西公路有關的歷史文化保護活動。2010年，他第一次在雅安重走樂西公路，想起父親趙祖康當年臨危受命，扛起指揮樂西公路修築重任時，這位年過七旬的老人感慨萬千，回憶就像決堤的河水。

大路西陲 樂西破天荒

1936年，地質學家李四光的得意門生常隆慶來到攀西，發現礦區五十餘處。於是，攀西地區豐富的資源引起國內專家的關注，從戰爭、政治和經濟方面綜合考慮，這裡無疑是支持長期抗戰、建立抗戰根據地的最好地方。

此時，重慶正遭受日軍的轟炸襲擊，特別在宜昌失守之後，重慶岌岌可危。國民政府考慮重慶淪陷後的戰事安排，內定西昌為第二陪都。作為大涼山地區的第一條公路，樂西公路的修築也由此被提上了國民政府的議事日程。

1938年6月，蔣介石發出第一道指令，「樂西公路必須迅速完成」，同年8月，工程正式開工。隨着戰事的變化，1940年1月，當樂西公路中段的高山深谷還在複測之時，蔣介石便下達第一次手諭，「樂西公路務於本年12月完成，否則照軍事違命誤期論罪。」兩個月後，蔣介石又下第二次手諭，「樂山至西昌公路務於本年6月底以前完成。」

藍縷開疆 艱辛全國罕見

蔣介石的軍令下達，將樂西公路推上了沒有硝煙的抗戰前沿。國民政府交通部、川康兩省都只能加派力量，樂西公路工程處只能重新調整築路計劃，全力以赴趕工。道路修築之艱辛，趙祖康亦覺得「在國內已成各路中可稱罕見」。

雅安境內的蓑衣嶺是川康往來要衝，海拔2800米，常年雲霧迷茫，陰雨連綿，往來之人必備蓑衣，故此得名。蓑衣嶺是樂西公路的至高點，被當時築路工人稱為「死亡之嶺」。如今的蓑衣嶺上依然立有兩塊碑，分別寫着「蓑衣嶺」和「藍縷開疆」幾個字，前者為樂西公路27分段段長王仁軒所題，後者為趙祖康所寫。

專家：一路打通萬骨枯

蓑衣嶺氣候惡劣，死亡人數為全路之冠，曾一夜就凍死過200人，橋樑專家郭增望路過蓑衣嶺，看見沿途山坡殘骨新墳隨處可見時，不禁感慨萬分：「真是一路打通萬骨枯」。離蓑衣嶺至高點約100米處的地方，地勢險要，修通這段工程，就犧牲2400多人。

蓑衣嶺朝漢源往下走，大約十多公里便來到當年被築路員工稱之為「魔鬼住所」的岩窩溝。這段險路長達六公里，一邊是懸崖絕壁，另一邊是萬丈深淵。施工中有30多名員工不幸墜岩身亡。六公里的路段就犧牲了125人，平均每公里有20多人獻身。當時曾有這樣的標語：「用我們的血和肉，去填滿岩窩溝」。

直到1941年8月，樂西公路才舉行通車典禮。從曾經的叢叢鳥道，到通車後的康莊大道，這條路是民工用血和肉築成的。正如樂西公路的技術人員曾在手記中寫到的：「抗日衛國一寸山河一寸血，築路架橋每米工程每米魂。」

還原歷史 緬懷先烈

與當時主要運輸通道川滇東路相比，從滇緬公路西段沿西祥公路和樂西公路到成都，不必繞道昆明即可到達重慶，縮短里程295公里。其便捷性，極大地提升了抗戰期間物資運輸的速度和效率。

抗戰結束之後，國民政府忙於內戰，公路建設與養護投資大為減少，川康地區的公路建設與養護迅速出現衰退現象，樂西公路許多路段都出現斷道現象。在此後的變遷中，樂西公路的某些路段先後併入省道308和國道108，還有部分老線在修建電站的過程中被淹沒，也有部分路段被劃作了縣道。樂西公路逐漸淡出人們的視野。

直到最近幾年，有關抗戰公路的話題不斷被人提起，樂西公路才開始慢慢為人知曉。今年8月29日，一本名為《樂西公路》的寫史專著在樂山舉行首發式，交通部長李盛霖在序言中表示，這部書較為詳盡地描述了樂西公路修築的背景、經過以及發揮的作用。

「作為中國第一部以一條公路寫史的專著，《樂西公路》很好地體現了當時中華民族心憂天下的愛國精神，艱苦奮鬥的犧牲精神，認真踏實的科學精神和萬眾一心的民族團結精神。」中科院院士趙國屏在樂西公路的研討會中發言說。

「我們想要還原歷史，反映中國公路在抗戰中的地位和作用，同時向那些在抗戰中犧牲和付出過血汗的各族人民致敬。」《樂西公路》總撰寫羅明剛告訴筆者。

為了更好地保護歷史文物，樂山市交通委計劃在不久的將來打造陳列室，把有關的歷史資料陳列展覽，同時還計劃在樂西公路零公里處設立紀念碑，讓後人緬懷先烈。

足尖上的樂西公路

先後多次重走樂西公路，赴上海、南京、北京、重慶等地，從南京民國檔案館、圖書館到樂西公路沿線各地的檔案館等地收集資料，行程數萬公里。最終，編輯部共收集到重達1萬多噸、數千萬字的相關史料和數百幅珍貴圖片。

羅明剛的身上經常帶着幾百張小紙片，上面寫滿了提綱、素材等資料，每當他想到什麼，都會及時寫在紙上，拿回去與編輯部成員討論。為了找到一種最合適的表達，他們之間也會互相爭執，甚至還與某些專家叫板。

趙祖康的女兒趙國明曾寫過一篇文章叫《一代儒工——趙祖康》，裡面提到宋子文對趙祖康的評價：「You are faithful, diligent and capable」，趙國明在文中的翻譯為「你忠誠，勤奮，又能幹」，而編輯部成員覺得應該翻譯為「你忠誠，勤奮，有能力」更合適。於是，他們和趙國明爭執了四五次，最終書中還是採用了他們自己的翻譯。

西康邊陲最早經濟動脈

樂西公路建成後，除了發揮應有的軍事通道作用之外，樂西公路對川康地區的經濟發展也有很大的推動作用。

19世紀30年代，川康交通極為閉塞，經濟非常落後。樂西公路是當時西康省寧屬地區第一條公路，也是西康邊陲最早的經濟動脈。

新中國成立之後，社會開始走向穩定，經濟建設逐步加快。此時的樂西公路奠定了西南邊陲最早的交通基礎，成為西南邊陲公路網的主骨架，對支撐國民經濟發揮了極其重要的作用。

自1964年開始，中國中西部地區的13個省、自治區進行了一場以戰備為指導思想的大規模國防、科技、工業和交通基本設施建設，史稱「三線建設」。

攀枝花鋼鐵基地是三線建設中的重中之重。1964年，攀枝花鋼鐵基地開始動工。在成昆鐵路修建的時間裡，川雲西路之樂西公路富林至西昌段，發揮了至關重要的「母路」作用，有力地支撐了攀鋼基地建設。

不僅如此，在隨後的西昌衛星發射基地建設中，樂西公路是西昌衛星基地的對外公路主通道，對超寬超高物件物資的運輸，發揮了鐵路不具備的優勢。

《樂西公路》總撰寫羅明剛告訴筆者，隨着國道108、雅西高速等交通幹道的通車，樂西公路不再像以前那樣發揮着主要運輸作用，但是樂西公路連接着許多地方的鄉、鎮、村，所以它依然發揮着地方經濟幹線的重要作用。

樂西公路新姿

今年已經76歲的楊寧國依然記得，七十年代父親楊子仲帶他到鄉下插隊時，在昏暗的燭光下，拿着地圖跟他講述有關修築樂西公路的故事。

楊子仲是公路工程專家周鳳九的得意門生，因參加在南京舉行的全國公路工程師管理班，結識了有「中國公路泰斗」之稱的趙祖康。1942年1月，楊子仲被調往樂山任樂西公路工程處公務股長，從此與這條路結下了不解之緣。

「文革」期間，楊子仲被打成「右派」。楊寧國記得，那時每次父親做檢討，都會在檢討報告中連心地寫上「樂西公路是蔣介石準備逃跑的路」。那個時候，知道自己再也無法看到樂西公路被正名時，楊子仲拉着楊寧國的手說：「樂西公路正名時，家祭無忘告乃翁」。

2012年5月，樂山市交通委組織調研人員和樂西公路建設者後代重走樂西公路，追尋那段塵封的歷史。楊寧國參加了那次活動，回來之後他說道，「終於實現了父親的遺願，去他曾經戰鬥過的樂西公路看看。」