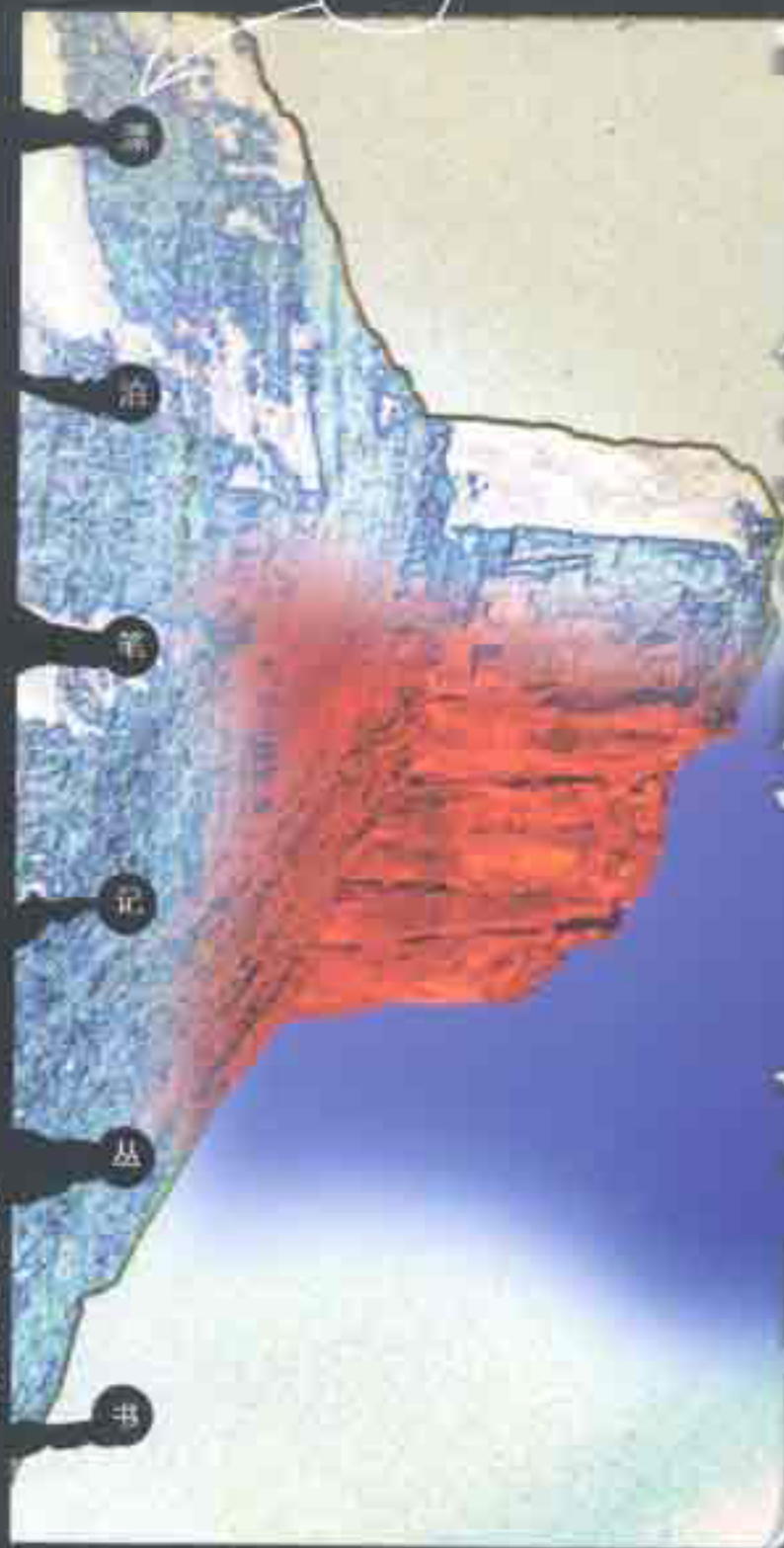


平原动物上高原

阿坚

在路上



天津教育出版社

平原动物上高原

阿坚

博 库

中国 · 美国 · 台湾

版权所有 翻印必究

权 利 声 明

对从博库网(www.BOOK00.com.cn 和/或 www.BOOK00.com) 下载的作品,仅限于家庭内自己私人阅读,博库公司(BOOK00, Inc.)保留一切的版权权利,包括但不限于:出版、复制、传输、发行、出租、播放、传播、展示、制作为磁盘或光盘等现在已有的及将来技术发展所产生的电子和/或数字载体、印制、镜像、设立网站、上载、下载。未经博库公司(BOOK00, Inc.)许可,任何人不得擅自使用作品,无论是出于商业目的还是非商业目的。

未经博库网的许可,任何人不得修改、删除博库网的权利声明和权利管理信息。

博库网自行开发或采用的技术措施、技术手段受法律保护,任何人不得侵害、破坏。

“BOOK00”,“博库”及相关图形等为BOOK00, Inc.的商标。

上路之前说几句

雪媛

这是六个人在西北、西南……路上的故事，作者都是三四十岁的老爷们儿。这本来纯属偶然，曾哲却因此想再编一套六个女人在路上的书。他是对的，因为在路上的人很多，他们不仅关注路，也关注路边的人文与自然，另外还有许许多多马上上路的和准备上路的人们，还有许许多多不想上路却想了解边地之路的人们，所以我们要努力把这件事做好，也希望读者给予支持、鼓励和批评。

此时，我由衷地感到了一种担忧与欣喜。

可以说一年以前我就很是关注他们这一批人，关注“孤独痛苦的男子汉的旅程”了。其实，与其说是关注他们的行为旅程，不如说是关注他们的旅程行为，关注他们行为背后的那一片现代人的思维空间里摇曳着的色彩斑斓的迷人极光。

是的，那是一个个令人欣喜或带点伤感的故事，它可能会为高密度城市人节律快速的生活，提供一个后置

的稀疏的迟缓的信息。

毋庸置疑，忧虑也是显而易见的。随着越酿越烈的旅游探险热的旷日持久的发展，当人们的目光大量地投入边地，我们不知道也把握不住，这套丛书能否给社会、能否给人们带来更多的益处——我们冀望。

就像我们的认识不能因动物与森林的消失殃及人类，才提出保护一样。蜂拥而来的旅游探险狂潮，也可能成为破坏自然生态系统的另一个罪魁。

好在这几部作品，都蕴涵着较强的自然环保意识。朴实祥和的文本与文风，也营造出了一个清淡悠远的雅适氛围。

——西路人用一百多封信，铺垫在草原之路、大漠之路、高原之路……在席卷他视野中一切的同时，也席卷了他心灵里的高尚与卑微，和不尽的爱。毫无疑问，现代的城市人，今后读阅书信的机会，会越来越少了。

——长江、怒沙……走过长城，走过黄河，他继续选择江河，那是因为他体内的血流与之一道、与之跌落、与之欢雀、与之粉碎、与之远去。这是一次诗人奔腾血

液的大截流，也可能是一个语言成功爆发的大崩溃。

——在九百六十万平方公里六分之一的土地上，他播种了四十年的爱。黄、绿、白三色的心旌，召唤着他跋过沙漠、涉及草原、爬上冰大坂。终于他感到大地之上太阳之下，矗立的是人不灭的灵魂。

——那是一个一次次相同的目的地，但到达之途却是不重叠的。他把现代诗的写作束之高阁，却用平平的文字，记述着一个雪域道路上的目击。文学和抒情在远远地观望，偶尔露出一丝怪诞的微笑。

——坦诚相待已经不光光是人群所具有的，还有阳光、绿草、大山、江河。他说：漂泊是一种生活方式。这引起众多路人的共鸣。这不能不说是对于骑马找马的一种反讽。不过也许在这种状态下的寻找，阳光才会更明媚。

——九州方圆万里行。大禹治水后，划九州：冀、兖、青、徐、扬、豫、荆、雍、梁。北到长城，南抵衡山，东达海，西至嘉峪关。从一定意义上讲，九州的历史就是中国的历史——跋涉的史诗。

这种所谓的漂泊笔记丛书目前出版得不多，只读到曾哲先生去年主编的“漂泊者之旅”丛书，欢迎读者方家寄来意见，以期今后编辑做得更好。

愿这套丛书，让百忙之中的您读出欢喜。

1998年元春

这种所谓的漂泊笔记丛书目前出版得不多，只读到曾哲先生去年主编的“漂泊者之旅”丛书，欢迎读者方家寄来意见，以期今后编辑做得更好。

愿这套丛书，让百忙之中的您读出欢喜。

1998年元春

新藏公路旅行记

在塔克拉玛干沙漠西界的叶城，我坐着饭摊上那把油腻腻的椅子，刚吃完一盘手抓饭，望着南边的昆仑山脉，一阵地不能自抑。山的那边就是阿里呀，那地方是够靠里的，连拉萨和日喀则人也觉那是个很难企及的僻地，却起了个这么简单的名字：阿里。若音节笔画再多几倍，也会让人们敬畏地记牢的，像记下珠穆朗玛之类。随便的名称和神秘的内容，造成的反差倒让我心里嘴上不停在“阿里阿里”。那位五官清俊的饭摊老板说：再喝瓶啤酒吧，到阿里要三块六一瓶呢。我很想喝，沙漠过来的热风像实物一样靠着人，大腿和椅间的裤子被上下粘连着，一抬腿就有滋滋的分离声。再望望铁黑色的昆仑，我掏出两块钱买了瓶天山啤酒，就算自己为自己饯行吧。酒很好，新疆的啤酒花和天山的水很有意思，当然，还孱杂了我对阿里的神往。往西望去，也是群山不让天空，慕士塔格山和公格尔山，在帕米尔高原向塔里木盆地下坡时，紧紧挽住了这座四国共据的中亚高原。连接帕米尔和昆仑的喀喇昆仑山脉，目力所及，它的山峰密度更大，在西侧的阳光下，有若干银银的雪顶。我

知道，那里是边界，喀喇昆仑那边不算一个国家，而是克什米尔地区。我正是想沿着昆仑和喀喇昆仑间的盘山公路，去往阿里，这条路叫新藏线。

塔克拉玛干的环漠公路，从维族的宗教文化中心喀什到东南 2 0 0 公里后的叶城时，出现了一个重要三叉口：往东是继续的环漠公路，直通和田、于田，乃至包超下去；往南一条公路直指昆仑，它大致平行于国境线，通往阿里地区的首府狮泉河。所以叶城，乃去新赴藏的最后一大站。一般不用说去阿里，一说“上山”人们就明白的。叶城海拔 5 0 0 米左右，阿里地区平均海拔就有 4 0 0 0 米以上，尤其听说新藏线上最高的公路海拔将近 6 0 0 0 米，加上从叶城到阿里日土沿程 10 0 0 公里竟无一个县镇，可见“上山”不是一个轻柔的词。我注进了阿里转运站的招待所，寻摸上山的车。很好观察，凡是脏的车、满脸疲惫的司机往往是刚下山的，反之，若是满载的，便是将赴阿里的。阿里地区的大部分工业轻工业用品均从叶城转运进去，从地理上，南疆比拉萨更近于阿里；在 6 0 年代，连阿里的行政也由新疆代管了十年呢。其实古代阿里地理概念更小，仅是现在日土、

札达、普兰三县的地域，紧贴着现在的国境线，面积约6万平方公里，现在阿里是30多万平方公里，包括进了革吉、改则、措勤、隆格尔和一半的藏北无人区。所以阿里的历史文化名胜，都在最西部距国境线不远的一条长带上。我在转运站观察地图时，发现这一点，它远距拉萨和日喀则，也置广大阿里山川而不顾，这也许是它形成独特文化格局的原因吧。从地图上看，旧阿里三县也就是整个阿里的一个袖口吧，这倒暗合“领袖”之义。

想找去阿里的车特不容易。不少以做生意来响应改革号召的维族人、汉族人也带着货或手艺准备上山，并且跑阿里的司机都挺牛的，一听说我只能付40块钱，都表示他不去阿里。我到底瞄准了一辆干干净净的油车，司机是个文雅的小伙子。我跟他实说我不是生意人，喜欢阿里想去看一眼，于是他答应40块钱捎我上山。我听说过上高原曾有车抛锚、人被冻死的事，这下我更放心了，拉着一车汽油还怕没的烧么。我又提前买了不少馕，这种带咸味的发面食品就是凉了也不特干硬，还买了啤酒和水果罐头——阿里不产蔬菜和水果；至于行装

里早备下一包治心治肺治伤治疼治各种病的药，早就听说过这条新藏线是进藏海拔最高、最易让人发病的地段，其中有个地名就叫死人沟。最后司机还提出一个问题，你这人爱不爱闷着？我说路上保证给你讲故事解闷。他笑了，说，我讲你听也行，长途开车就怕闷。

发车那大早上，天晴无风，我坐在驾驶室副座上，路边绿色白杨刷刷退去，反光镜中的沙漠地带越来越远，公路也开始有点小坡了，我们的车，正在上山，或等于正在塔里木盆地的“盆帮”上爬。我又拿出地图，看着横亘东西2000公里的昆仑山脉，把塔克拉玛干沙漠的南部整个地兜住，也拱住了阿里和羌塘的北部；偌长的昆仑山脉，是新疆西藏的界山，竟只有最西端、靠近边境的地段才有一条公路出入，连只能通过驮队的山口也不过两三个；昆仑主脉南北尤其以南，纵深着大片无人区，地图上只有山川湖泊的符号。捧着地图，我有一种从天俯看的大感觉——整个昆仑、阿里和藏北尽在眼下，甚至我能感到那条新藏公路像一条血管，我正是一滴热血在向阿里涌动。阿里几年前就是我的一个奇伟之梦，在有川藏线、青藏线两次赴藏的经历后，那奇伟又加

上了神秘二字。之所以我不从拉萨奔赴阿里，客观是二者远距、不易通达；另外我有较虔诚的解释是，拉萨也奇伟，为了专一，一次不应去两处奇伟之地——所以我看中这次不经前后藏、不经康藏的直达阿里的行动；我老隐隐觉得，阿里和藏区像是两回事。

解放牌的油罐车轰鸣着，不亚于我激动的心情。我问司机几天能到狮泉河。他说，顺利的话，五六天吧，不过现在是六月份，山上容易有雨雪，道路泥泞就麻烦了。我问这条路啥时修好的。他说，60年代初，中印边境战的时候，是军用公路。果然，我们的车正超过一辆辆军人的车队。司机又告诉我，除了阿里，整个喀喇昆仑边境线的部队都靠这条线给养。车行进间，我正好看见路边一片营房，司机说，这地方叫库地，接着该爬坡了。车顺着一条小支流往上，路面也糙了些，山上无路，岩石发黑，据说喀喇就是黑色的意思。这段坡路叫库地大坂（大坂就是大山），坡度不小，弯也急。见司机忙着弄方向盘和挡柄，胳膊上的肌肉就绷出形了，仿佛上山的方向盘比走平道时要难弄多了。持续上坡有两个多钟头，有两次停车给发动机降温。上了半天，其实就

在一面坡上绕呢，盘旋往复的公路，使我们的视线南南北北。往西北可以看见公格尔和慕士塔格两座7000米以上的山，往西南看似有座更高的雪峰，司机说那是乔格里峰。我马上说是世界第二，8600多米。可是我总觉得它们不是那样高呀，比我们所在的库地大坂高不了太多。司机告诉我这大坂的公路高度也快5000米了，跟你在叶城看它们当然不一样。我重向乔格里峰方向望去，直线距离也就几十公里，隔着一两道山梁，我发现乔格里附近好几座差不多高的；一般每个著名高峰旁都有几个姐妹峰，这像是规律。

车又下坡了，却没下到上坡前的低度，因为我感觉很快就下完了，又沿着一条小河谷向东。这河是叶尔羌河的支流，它汇聚着从喀喇昆仑下来的雨雪之水，坡度大，水流颇急，在满是军营的小镇麻扎，我们停车加水。麻扎之后的一个营区，有不少女兵。原来这里有所部队医院。我们停车，司机笑嘻嘻跟熟识的女兵打招呼。那些姑娘都是平原的身材五官，只不过脸皮粗糙一些。根据地图，这儿的海拔也在3000米以上。下午四五点左右，我们到了康西瓦住在营区招待所，每个床位两块

钱。营区的房子由砖瓦水泥等筑成，整齐划一。公路两边的小馆小店像是随军家属所开。吃的是拉面片，维族的吃法，每碗比叶城的贵一倍。营地四周是不毛的大山。营区的房子数量跟人口不成比例，黄昏时，没见有更多的人，看来多数房子都空着。我问招待所的管理人员才知，也就每年春秋征兵季节，这里作为转运兵站才住得满。他又告诉我，60年代和印度打仗时，这也是一个前线部队的基地。我知道60年代的中印边境战争分为南线和西线两处，而西线的武装冲突主要就在喀喇昆仑和喜马拉雅的连接处，离康西瓦并不太远。从康西瓦向南望，山更高大了，宽宽厚厚的，在蓝天下安安静静，现在边境很和平。康西瓦往上的路最不好走，要过几个著名的大坂，这是司机说的，并且头天黄昏前他让我帮着他紧螺丝和检查车况。正好，跟他同车队的一辆油车也赶到康西瓦了，那车上还有个修理工。那修理工下了车就对我们这车的司机说，不敢吧，你怎么不单车上奇台大坂呢？我从带来的多色的地形图上看出来：康西瓦往上的颜色是深棕一档，即海拔6000米，公路线压深棕而过，公路两边断断续续的是雪峰标志，那条流经康西瓦与和田的喀拉喀什河也被6000米以上的雪峰渐

渐淹没了。

我可能有点儿紧张，也许是激动，明早就要进入在昆仑的腹地，愈加接近新藏之界的大坂了。虽然地图标志明确，司机们也在说着山那边阿里的趣闻，但我隐隐怀疑那边是不是西藏。两次进藏的习惯是先到达西藏临省的藏区，然后才进入西藏的藏区。从叶城入藏，打交道的多是维族；我买了两瓶新疆啤酒，价已高出半倍了，请我车的司机和那修理工喝，顺便通过他们的讲述打发掉半等半疑惑的微妙夜晚。修理工三十多岁，汉族，其父是50年代援疆的军队工程技术人员，不光参与了新藏公路的设计，还参与了中印边境战的后勤工作。修理工可能是接其父的班，也接了不少其父的讲述。他说，他跑新藏线已经六七年了，这些年招募了不少工人，加强了各线段的道班，并配备了掘土机、推土机、压路机，可以随时抢修公路，已经比较好走了，可以走单车；他父亲讲过去非组成个车队不敢上大坂，虽然印度军人也不骚扰了，也基本没什么劫匪，但车像人一样，一到了高寒缺氧地带也不适应，容易出毛病，再高级的车也不做高海拔行驶试验；并且新藏线只是四月至十月通车，

冬季冰雪封山，气温太低，连汽油都不爱燃烧，一般都零下三四十度，现在过界山大坂还有雪呢。我又问他中印边境战争西线的事。他说：咱也不太懂，据说印度占领的克什米尔的南部，主要居民是拉达克人，在清代和阿里的日土人都是一个王朝的，不信喇嘛教，信西藏苯教。拉达克匠地盘就是现在新疆西藏克什米尔三地交汇的地方，后来信印度教的印度人战胜了拉达克人开始统治克什米尔南部。到了1960年，印度无端挑起边界纠纷，于是就打起来了。印度不光和中国打，还想吞下克什米尔北部，克什米尔西邻的巴基斯坦不干了，也出兵，后来就跟朝鲜的三八线似的，印巴也弄了个停火线，南北对峙。

第二天早，车出康西瓦，沿喀拉喀什河缓坡西行。明明坡度不太大，发动机却拼力吼着，可能真是在缺氧低气压状态下的汽油烧起来没什么劲，仿佛汽油里混了水。水流越来越细了，两边的山崖越来越怪，既不狰狞也不险峻，只是庞大而冷漠，像是另一个星球上的绝对没有生命的山。这段路叫康西瓦大坂，看着不陡，但车时速表也就是20多公里。司机也埋怨，说三年前的汽

油比现在的劲儿大。大坂上的路面多是铺铁轨那么大小的石头子儿，路中央是被车轮压细的两条车辙，所以会车时就颠得厉害，我都听见大油罐里的咣当声。快上完大坂时，我听到也感到后右轮的节奏颤动。停车一看，后右的外轮放炮了。一下车就觉寒意如水，冷风像是从上下左右同时来的。我拿起大扳手用力拆卸轮胎，还没生热，倒喘起气来，张着嘴，跟跑万米似的。司机说，慢点儿，这儿海拔就4000米呢。干力气活可不比在平原。我拼着力，把换上的轮胎上紧，那大号的螺母因旋挤发出尖利的声音，在山谷里却没啥回声。望着那好几十万年的黑色岩壁，它能把任何声响吸进，变成如死的沉默；我大喊一声“噢”，又白又弱，像半哑嗓的麻雀。司机又接过我手中的大长扳手，又紧了一遍螺母，居然又紧出了小半圈，他又得意地朝我微笑一下，看来缺氧下的体力跟我日常的感觉不是一回事。我喘够了气，开始小便，尿速很缓，尿流细弱，虽然我使劲绷着膀胱，敢情不是光胳膊没劲呀。司机说，有人刚到高海拔地区时，拉不出屎。我忽然想起，我已反常地两天没大便了。

上完康西瓦大坂，到了叫红柳滩的地方，有几间营