

འཛེ་གསོན་གྱི་མཚོ་བོད་གཞུང་ལམ།

喜马拉雅之谜

二十世纪人类的一次悲怆挺进



D289/27

喜马拉雅之谜

——二十世纪人类的一次悲怆挺进

孙学明 邵兰生 杨志军

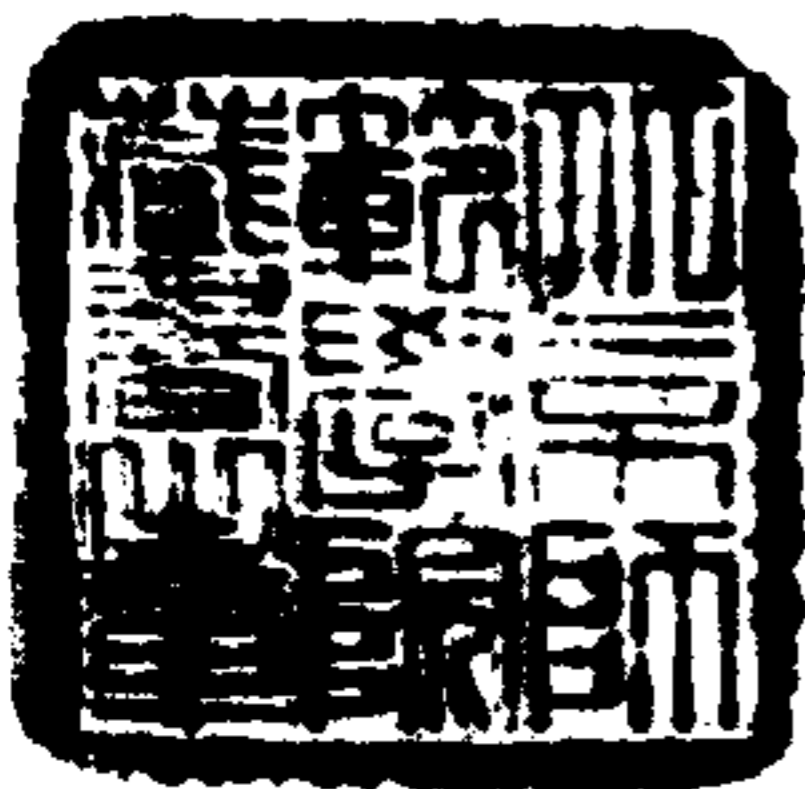
首都师范大学图书馆



21185862

人民文学出版社

一九八九年·北京



1185862

内 容 介 绍

1954年严寒的冬天，英国路透社报导了一则令人震惊的消息，共产党中国动用十万工程部队，修通了一条青海到拉萨的秘密公路……

我国新华社的消息却与此不符。

于是，某些大国的情报部门立即开动了一切快速转动的情报机器。

全球性的目光骤然投向古老东方的世界之巅。

揭开“世界之谜”。作者的笔触延伸到历史的隐秘岁月中。喜马拉雅山的召唤，将军的泪水，共和国领袖的期望，各民族好儿女不朽的魂灵。这一切却都与神圣的藏传佛教中的两大活佛——达赖、班禅有着密切关系。

作品提供了大量的未曾人晓的第一手宝贵资料。读起来惊心动魄，催人泪下。

责任编辑：王小平

封面设计：徐中益

喜马拉雅之谜

Ximalaya Zhimi

人民文学出版社出版

(北京朝内大街166号)

新华书店北京发行所发行

北京市人民文学印刷厂印刷

字数256,000 开本850×1168毫米 $\frac{1}{32}$ 印张11 $\frac{1}{2}$ 插页2

1989年9月北京第1版 1989年9月北京第1次印刷

印数 0,001—5,950

ISBN 7-02-000791-0/I·792 定价 4.25 元

关于“世界之谜”

整个人类曾为此发生某种意味的倾斜，因为从这一天起，一片仿佛从地震余波中惊醒的全球性目光，骤然投向古老东方的世界之巅。

这一天——1954年的冬天。

世界传出一个耸人听闻的话题：

“据路透社12月28日消息：共产党中国动用10万工程部队，花了几年的时间，秘密修通了从青海到拉萨近1200公里的一条战略公路……”

惊愕。困惑。猜疑。因为新华社的消息却不象是这么回事……

某些大国的情报部门，立即开动一切快速转动的情报机器……

22年后的1976年，同样是冬天——

敏感的某西方通讯社又发布了独家新闻：

“……一切迹象表明，红色中国的这项秘密工程，是由训练有素的特种部队完成的。据观察家分析，认为在中国青藏腹地，已有一条高性能的地下管道，直通拉萨……”

8年后的1984年，世界各大新闻报刊，又纷纷编发“中国青藏铁路一期工程通车”的消息，以及对青藏铁路的战略分析和预测。

世界新闻30年，几番躁动，几经哗然，人类接受了这样一个事实：在东方中国的青藏之间，已经形成一条神秘莫测的立体大动脉。尽管对这条大动脉的一切，人们还不甚了知而成为世界的谜……

今天，一切都不再是秘密。

我们为自己赖以生存的青藏高原而庆幸，因为在这坦荡凛然的时代，一部绝不应该湮灭的悲壮历史，终于可以公诸于世了。

作为青藏大动脉的主体——青藏公路（内称青藏线），以它惊人的海拔之高和线路之长，成为世界公路之最。这条以“天路”之威横跨世界屋脊的黑色公路，将中国西藏同内地紧紧相连，同时，也成为中国本土连接南亚次大陆各国的重要陆上通道。

青藏公路早已在举世瞩目之中，除了它的重要战略位置和所处的深奥地域，以及突出的政治和军事意义之外，它的神秘和超常诱惑力，还在于它的开凿历史和使用过程——这是一片人类无法想象的未知。

1986年初，中国国务院、人民解放军兰州军区分别做出决定，宣布“青藏公路全线对外开放”。仅在当年的后8个月里，从世界各国涌向中国青藏公路考察游历的，就达6万人次。

这种强烈表现的人类好奇和世界渴望，决不只是一时情趣的单纯流露。即使在变幻无穷的当今世界，人类自创世以来的无数辉煌壮举，仍然光彩不灭。现代人同样以坚韧毅力寻找和瞻仰着属于全人类的精神与意志的纪念碑。

青藏公路是无愧的……

但是，过去的毕竟是过去了……

外国人开始结识青藏公路，称它为“世界屋脊上的苏伊士运河”。但这种极不准确的喻称，说明人们对中国青藏公路的认识，还有一段多么困难的距离。

我们可以在这里做一个简单的比较——

苏伊士运河

位于埃及东北部，著名的国际通航运河，亚洲和非洲的分界线。法国殖民者勒赛普在埃及创办、由法国、埃及、西班牙、意大利、荷兰等国资本合股经营的国际苏伊士运河公司，于1859年利用10万埃及劳动力，经10年时间开凿而成，贯通苏伊士地区，连接红海、地中海。总长173公里。运河通航后，从西欧到印度洋之间航程，比绕道非洲好望角缩短5500——8000公里……

青藏公路

起自青海西宁，止于西藏拉萨，初建总长2122公里，改建后线路全长1937公里，横穿柴达木盆地的沙漠戈壁、草原沼泽，跨越昆仑、唐古拉、冈底斯等著名山脉的8座崇山峻岭、雪峡冰川，通过570公里连续永久冻土地带，行经黄河发源地之北和长江、怒江上源的10条河流，全线平均海拔4000公尺以上，每年冰冻期270天，年平均气温零下5度，最低气温零下39度，空气稀薄，含氧量不足海平面的一半，全线60%地段，处于“死神主宰的生命禁区”。

这样一条举世罕见的高原公路，完全是中国人民在1950年——1954年的极端困难时期，断断续续在旧中国遗留的700公里残破路基上，以先后总共不到3000人的部队和民工，利用240万军费和30万地方投资，在累计不到一年的短期内全面修通的。

其中青海格尔木到拉萨的1200多公里新路，修筑工期仅用7个月零4天。初通之际，内地进藏时间即由历史上的3~5个月缩短到12天左右。

初通至今的30多年中，我们的国家又为青藏公路耗尽10亿人民币，我们的民族也为青藏公路失去数以万计的优秀儿女……

中国人当然知道青藏公路，但多数是从地理课本里知道的，而且仅仅知道它是一条路。

青藏公路横空出世，却默默盘桓在地球肩颠的4000里极地之间。最终全面、准确地评价青藏公路，也许不是我们这一代能够做到的事，而且，我们不愿过于堆砌“奇迹”，“创举”一类的词藻，因为它们曾被人们多次随意挪用而失去神圣的重量，何况一切真正的创举和真正的奇迹，从来都是人类重大牺牲的产物。

青藏公路是一条畅通的脉管，是一个活生生的血肉世界，又是一部沉甸甸的命运历史。

30多年前，战功显赫的彭德怀元帅伫立在国防部的办公室里，面对巨幅中国地图，凝思着说：“等青藏公路修好了，我们要写一本大书来报道它……”

多少年来，我们苦苦地琢磨着元帅这句话的真正含义。

青藏高原，饱经忧患。

青藏公路，骨筑血染。

这里是中华民族魂魄的所在。这里铭刻着高原社会进程中的全部功过和全部隐秘，记载着整个中国的风云变幻，贮藏着每个时代的面貌缩影——这是一条蕴含无穷的路！

并非命运的偶合，我们都在这里长大。

青藏公路造就了、也永远占有了我们至死无怨的光荣父辈……

青藏公路撩起了、也永远埋下了我们童年和少年时代的深邃记忆……

但是，仅有热情和记忆是远远不够的。青藏公路连接着久远的过去，交织着一系列错综复杂的历史事件，尤其与国际注目的西藏当代社会，有着千丝万缕的特殊关系……要掘开岁月沉积的覆盖层，势必付出艰巨的劳动。

在这股血脉潮汐的强烈冲击下，我们得到更多的却是不断传来的我们熟知的青藏公路见证人衰老病亡的噩耗。自然法则不可抗拒，但这种可怕的“死亡周期”，使得我们在震惊和痛惜之间幡然猛醒：不能再等了！不能再迟误了！

我们决心提前动笔，去访遍青藏公路全程各地，并徒步穿越部分山巅路段和重要地带，在青藏线漫长的路途和漫长的亲身体验中，在30万青藏线人的世界和境地里，写完我们这蓄谋已久的急切篇章。——没有想到，当我们的决定披露社会之后，立刻引起一种同样焦灼和同样蓄积的强烈暴发：

青海省委书记尹克升激动了……

省委常委陈云峰激动了……

青藏兵站部部长王满洲激动了……

白发苍苍的老省长张国声哽咽了……

青海省军区、省武警总队、省人民政府各有关厅局……所有与青藏大动脉相关的部门，都敞开热情的胸怀。

无数次电话，无数个来访者……

居住西宁的青藏线离、退休老干部和老工人，上门长谈，把他们珍藏多年的第一手资料图片送给我们。

解放军总后青藏兵站部，在战勤任务十分繁重的情况下，仍然派来山地操作熟练的志愿兵王西林，和他装备齐全的15越野车。

青海省文学艺术研究所拨出专款，承担了我们的全部费用……

青海省登山协会，把最新购置的高山帐篷、防寒睡袋无偿地借给我们。

青海省考古研究所所长许新国，主动陪同我们走完500公里东线路程，是为了帮助我们对青藏古道以及文化遗存的深层认识。

人们按照高原人的独特方式赶来送行。面对这相识和不相识的朋友们，我们却沉默了。

黎明沉寂，红日即将滴血升腾。我们踏上青藏公路的零公里处，收拢潮湿的目光，凝望依然灯火灿烂的西宁古城，凝望我们千千万万还在熟睡的父老兄弟姐妹，凝望过去的任何时代都无法比拟的辉煌的今天，不是告别，不说再见，只愿送上我们深深的祝福，只愿平息我们复杂的情愫。

沐浴我们民族血脉的瀑布，
在本土洒下属于全人类的悲喜泪。
——这是我们的誓愿！

目 录

2029/27

前 言	关于“世界之谜”	1
第一章	穿过历史的遗骸	1
第二章	发生在隐秘岁月	15
第三章	达赖与班禅	34
第四章	召唤喜马拉雅	56
第五章	死亡进程	82
第六章	寒流骤降的时刻	102
第七章	永远的墓志铭	124
第八章	横越悲歌	147
第九章	凛冽人生	167
第十章	坦荡创世纪	191
第十一章	辉煌与黯然的回旋	216
第十二章	天路境界	241
第十三章	风暴大时代	259
第十四章	神圣从这里诞生	297
第十五章	生命的航行日志	320
第十六章	挺进尚未完成	337

第一章 穿过历史的遗骸

自古以来，我们的先民就在严酷的青藏高原上，寻找一条通向神秘远方的路。

这条路最早出现在人类围猎野牦牛的那个黎明。人类的童年就是路的童年。

数万年前的旧石器时代，就有人类繁衍生息在西宁到拉萨的漫漫旷野、绵绵群山中。他们追逐野兽、征伐其他部落，随季进行长途迁徙，形成最初的原始路线网络，疆域所及即交通所至。如果把今天分布在青海湖、柴达木、昆仑山、江河源、唐古拉山以及藏北高原上的古文化遗存连结起来，就会发现，远古人类的活动范围，和今天绵延 4000 里青藏公路的走向相差无几。

人类智慧的光芒穿透历史迷雾，留给今天的依旧是几束惊人的眩色。

不仅如此，在消逝了的无穷时间里，辉煌的帝王伟业和灿烂的英雄成就，也给我们提供了青藏通道的原初历史——

黄帝“披山通道，登乎昆仑”。而帝尧“西见王母”，帝舜“南抚交趾”，大禹“九山刊族”，统统为西进之路。公元前 989 年，周穆王西征，越积石山，跨黄河源，登昆仑山，入西王母之帮，横贯青海全境，他所开辟的是一条迂回曲折的边陲要道。

汉武帝时，大将霍去病西征，穿越湟水河谷，开路筑垒，直指青海腹地，铁骑所至，道路即通。

隋炀帝西巡时，途经青海，车驾奔腾，行伍绵延，随员卫队，嫔妃宫女，浩浩荡荡。大军所到之处，劈山填壑，开路架桥，在青海境内的路程正好是现今青藏公路的东线中段。而东线中段以上的柴达木盆地南缘路段，以及现今青藏公路北线的部分地区，则由唐朝时的李靖统帅大军，在平定吐谷浑人反叛的同时，蹂躏而出。

将军顷刻白发，征夫潸然洒泪。

当年兵马征战虽然不过是几个泯灭了的历史瞬间，但道路犹在。传教的僧侣，做买卖的商贾，世代络绎不绝地出现在这条用悲泪殷血凝成，用人畜尸骨铺就的道路上。从彩陶通衢到丝绸之路，再到唐蕃古道，到处是驿站、烽燧，运载物资的马帮驼队，象不息的河流，搏动在西部的苍茫大地上。

据考古发现，早在1500多年前，就有商队经西宁、绕青海湖、过都兰和诺木洪，这条漫长的国际商业运输线正好包容了如今青藏公路东线的几乎全部地区，也就是说，这是在河西走廊群雄割据、交通梗阻之后，出现在青海境内的第二条丝路辅道。吐蕃于唐初兴起后，这里又成了唐蕃争夺的主战场和公主和亲、使臣往返的交通枢纽。而入蕃大道从柴达木继续向南，深入如今的西藏北境，直至拉萨的道路在那时被称作拜都西路。

拜都西路自吐蕃逻娑（即拉萨）北上，经今黑河，越唐古拉山脉西端的巴萨通拉木山，再沿拜都河下山，过险恶狭道雁石坪，经江源地区继续北上，越霍霍西里盆地，翻越昆仑山，到达柴达木盆地。这条路线与今天的青藏公路南线的走向大致相似。公元670年，吐蕃大军就是沿此道北进，将青海逻娑道大将军薛仁贵的人马围困在青海湖地区，10万唐兵全军覆没。之后，吐蕃大军继续征战，灭亡了在青海境内存在了数百年的吐谷浑王国。

然而，古道悠悠，尘烟漫漫。青藏之间的道路虽然开通，但并不平坦。无论军马挺进，还是商队趲行，在古代这都是一条险山恶水挡道的畏途。上无飞鸟，下无走兽，涉行困难，举足维艰，所经之苦，莫知所拟，唯以死人枯骨为标志。

汉武帝元鼎六年，将军李息与羌人对阵。羌人败北，沿着古羌中道退往青海湖西南。时值隆冬，寒风呼啸，战士身单衣薄，一夜之间，计有5000人马冻死于归途。霜打雪埋，一座座白色坟茔于历史的悲风中隆升而起。

公元4世纪初，辽东鲜卑吐谷浑部族移牧青海。青海万千险山耸立，加之气候恶劣，吐谷浑半数人马湔然寂灭。幽灵凄然的呼叫声，至今回荡在大山深峡里。

公元472年，南朝组织300多人的商队前往波斯交易，途经青海道时，杳然不见了踪影，无一生还。是被当地土著劫掠？还是被风沙掩埋？至今是个历史之谜。

公元641年，文成公主横穿青海，入藏和亲，因水土不服，道路艰难，随员和马匹死亡严重，物资无法全部运走，只好沿途抛弃。那面神话了的日月宝镜莫不就是遗弃的嫁妆？

公元1206年，蒙古旋风席卷柴达木盆地，军威浩荡，雄风锐利，然终抵不过万里漠风吹打，近万人马迷失方向，左冲右突不见生路，只好向死亡挺进，悲乎，壮乎。

19世纪末，喜马拉雅地区发生9级地震，波及青藏高原大部，大地颤抖，山谷摇撼，生命瞬间灭亡，驿站圯毁，居室坍塌，道路荡然无存，死于半途的马帮以及别的行者，不计其数。

这是一条死亡之路，也是一条希望之路。它是一条系魂的绳索将生与死拉得很近很近，它是一条坚韧的纽带，将青海西藏

维系成一个整体：青藏高原——世界屋脊。更为重要的是，它沟通了中原历代王朝和西藏的关系，使整个青藏高原在隋以后就成了中国不可割离的组成部分。

历史的功过早已悠远。在衰变中长存的青藏通道送走了世纪末的凄风苦雨，迎来新的黎明。

本世纪的人类再度展示坚毅的性格，以空前强烈的征服欲试图创造奇迹。于是，历史变得渺小了，留给我们的是一次次严酷的挑战，一个个惊心动魄的场面，一种种豪迈而壮烈的人生。

寻觅——公元1987年……

岁月峻酷地带走了 20 世纪下叶的 36 年。

——孤独的青藏高原至今不能被人类熟识。尽管人类的探险家们早把它称为“在我们星球表面上能够见到的最伟大的地壳隆起”……

我们在这块世界上地壳最厚的土地跋涉，深深理解了古老神话中夸父逐日的那种焦渴，那种愤怒和困惑。我们艰苦漫长的行程时常毫无所获，应该留在地层上的墟迹被无情的风雨摧尽，应该活着的人却早已死去。追踪流逝岁月，重现历史画面，对我们三个在五十年代末期出世的年轻人来说，是一件多么困难的事啊！

富有良知和热情的人们，终会确认中国西部进藏公路的开凿史是一部雄壮却又苍凉的长歌，但无数人却不知道，这部长歌的最初音律是由近五万只铜锈斑驳的驼铃奏响的。整个世界曾为此惊愕。建国初期的三次大规模进藏驼队运输，象风暴席卷又象风暴息落在青藏高原。四千里荒道上的驼队铃声，是进藏

公路雄奇的序曲，它揭开进藏公路艰苦拓筑的黎明，撞响古旧天堑的沉沉丧钟，悲壮地为那个畏途的时代唱完最后的挽歌。

《青海公路交通》文中记载——

“利用骆驼从事长途运输，在我国曾有悠久历史。举世闻名的丝绸之路，在中西方贸易的古商道上，就是以驼运为主要方式的。历史上驼队运输的最大规模有多大，不见有准确的文献记载，千峰骆驼的运输驼队，应是较庞大的驼队。然而，新中国建立伊始的1951年至1954年中，在青海境内，曾组建过四万多峰骆驼的驼队进入西藏。沿着长江、黄河之源，跨越世界屋脊，进行艰苦卓绝的长途运输，这恐怕是空前绝后的驼运大军。”

1951年全国畜力统计资料记载——

“本年度全国骆驼总数约20万峰，分布于甘(肃)、宁(夏)、绥(内蒙)、陕(西)、青(海)五省……”

1951年是不平静的一年，是整个世界都感到艰难的一年。人类历史上空前残酷的第二次世界大战刚过去五个年头。欧洲人仍在清理着战争废墟，亚洲人伤痕累累的额头上仍然飘曳着浓烈的硝烟。举世瞩目的朝鲜战争进入严酷阶段。人类的肉体 and 灵魂没有安宁。每一个衣衫褴褛的民族，都在世界面前无能遮羞地展露着他们状态不同的深刻面目。

以第二次世界大战投降后的日本民族为例。著名学者埃德温·赖有尔曾经在《一个民族的历史》中这样写道：“现在，这是一个完全失去了物质和精神的人民——一个饥饿的、惊愕的、失败了的人民。”而处于同样时代的中国人民，则是一个开始在自

已贫瘠的、千疮百孔的土地上释放最大热情和能量的人民，它以伤亡近亿人的重大代价，成为世界反法西斯阵营中的胜利者，又成为东方民族解放的新生者，它富于幻想，也充满自信，以毅力和耐力的扭结，创始自己的时代。

中国的1951年是躁动而又真诚的一年。

在这样的历史情景下，一个正在破旧的废墟上埋头重建基业的坚韧民族，为祖国领土完整，为加强边疆民族团结和巩固西南边防，不惜动用全国1/4的骆驼，以原始落后的方式，在世界屋脊进行艰苦卓绝的长途穿越运输，历时三年，以惨重的代价承载了三次进藏的历史使命，这应该说是一种赤诚、一种魄力、一种创举，同时也是一种忍痛、一种迫不得已。

遗憾的是，这段应该铭记的历史被冷淡了，被遗忘了。仅仅30多年，这段应该是震世撼俗的往事，就象沉覆于海底的中世纪古罗马帝国城墟那样悄然无迹。我们在青海、西藏两省区的档案馆里，居然没有找到任何一份能够提供详实和完整过程的档案资料；在1954年因接收进藏运输总队残剩骆驼而组建的青海莫河驼场，也没有找到有关进藏驼运的文字记载。最令人不安的是，甚至连一大批在高原工作多年的人都不知道进藏驼运这件事。我们向无数个可能成为采访对象的前辈询问——

牧养过骆驼的柴达木蒙古族老人摇头了。他只是告诉我们，这地方常有地震，震的时候，颤动的山顶上有神圣的白光，然后，昆仑山的什么地方就添了几道漆黑的裂缝……

使用过骆驼的青藏线老养路工摇头了。他只是告诉我们，青藏公路有日子没看到骆驼了，用不着它了，听说道班也快用上日本雅玛哈小发电机了。光阴似箭，过时的老道班房扔了，早成一堆破土坯了……

——岁月仍在流逝，今天也将成为过去。

喜马拉雅造山运动终会停止，然后经过又一个漫长的地质时期，经受宇宙间自然外力的无情剥蚀，高耸的青藏高原将会被逐渐削平，甚至可能再次被海水所淹没。我们没有看到它的崛起，也同样不能看到它的沉覆。人类终将死亡。人类的死亡并不悲壮，悲壮的只是人类曾经明知死亡，仍旧义无反顾地向前走过去！

我们也将毁灭，也将化作腐朽。但我们今天活着，面对祖先和前辈以血肉骨殖构造的历史，我们的责任不是遗忘，而是铭记。没有记忆的民族是可悲的民族！

……骆驼！——骆驼在哪里？还有那个壮烈的骆驼时代……

我们夜以继日地奔走，查阅几千页残缺发黄的档案材料，零星星摘录出有关驼运的只言片语，沿着当年驼运进藏路线，一路寻访，实地考察——

四千里驼路，四千里荒路，背朝西宁，面向拉萨。崎岖遥途，一路上我们脚下踩响最多的是驼骨，露营时铺地垫床的是驼骨，架燃取暖篝火的是驼骨。连绵不断，触目惊心，驼骨与山地共存，驼骨在山地沉默——这是那个壮烈年代的遗骸，这是那个艰难岁月的见证！

当年驼运进藏的人群，他们在哪里？

昆仑山下。在青海第二城市格尔木市郊的荒漠深处，我们找到了这块无限宽阔却又被黄沙掩埋多半的墓地。向导说，要看那些驼工的坟，靠东边的那一大片都是，他们也算是这座城市的第一代居民啦。——这些永远睡卧的“第一代居民”，都有一