

上海文化出版社

被称为世界屋脊的青藏高原，因其高，因其地况地貌之复杂，因其神奇的自然人文景观，也因为入藏之路的艰辛，人们心向往之又足畏惧之！直到20世纪50年代，即便是飞机，也只能与青藏高原擦肩而过。如今，这个世界上最年轻、海拔最高的高原，因为一条铁路的到来，从而使她能如此近距离地与世人亲切接近。

火车游青藏

亲历指南

姜格拉丹冬 著



坐火车 游青藏

〔亲历指南〕

姜格拉丹冬 著

上海文化出版社

图书在版编目(CIP)数据

坐火车游青藏亲历指南 / 姜格拉丹冬著. —上海: 上海文化出版社, 2006

ISBN 978 - 7 - 80740 - 071 - 4

I. 坐... II. 姜... III. ①旅游指南—青海省②旅游指南—西藏 IV. ①K928.944②K928.975

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 120491 号

责任编辑 黄慧鸣

装帧设计 汤靖

摄影 郭润滋 姜格拉丹冬

书 名 坐火车游青藏亲历指南

出版发行 上海文化出版社

地 址 上海市绍兴路 74 号

电子信箱 cslcm@public1.sta.net.cn

网 址 www.slcmm.com

邮政编码 200020

经 销 新华书店

印 刷 上海文艺大一印刷有限公司

开 本 889 × 1194 1/32

印 张 7

图 文 220 面

版 次 2007 年 1 月第 1 版 2007 年 1 月第 1 次印刷

印 数 1—5,100 册

国际书号 ISBN 978 - 7 - 80740 - 071 - 4/K·158

定 价 29.80 元

告读者 如发现本书有质量问题请与印刷厂质量科联系
T: 021 - 54483425



高原使铁鸟畏惧

从地理上看，人类生存的地球是个两极世界——南极和北极，一个是大陆，一个是海洋。有些人有不同的观点，他们认为地球上存在第三极，那既不是整块的大陆，如今也不是海洋，那就是青藏高原。因其高，因其地况地貌之复杂，因其神奇的自然人文景观，也因了入藏之路极为艰辛，人们心向往之而又足畏惧之！

无论是否是世界第三极，这个世界上最年轻、海拔最高的高原，因为一条铁路的到来，从而使她能如此近距离地与世人亲切接近。

青藏铁路于2001年6月29日开工，2006年7月1日全线开通客运。

难以穿越的“驼峰”

直到20世纪40年代，即便是飞机也只能够与青藏高原擦肩而过。

著名的驼峰航线，是当时世界上最困难最危险的航线。今天，如果谁乘坐飞机在万米高空俯瞰喜马拉雅山脉、高黎贡山脉、横断山脉，在山峰山谷间，时不时地会出现银白色金属光泽的碎片，这让人回忆起20世纪40年代中国抗日战争最艰难的时期，这些碎片是运送盟国援华物资的飞机所留下的残骸！铝合金的飞机碎片是驼峰航线留下的记忆。

当时的飞机，如DC-3、C-47型运输机，升限只能达到5000米左右，全载重载客时，只能在三四千米的高度飞行。飞机所飞越的喜马拉雅山脉、高黎贡山脉、横断山脉的山高一般都在4500~5500米上下。

这造成了飞机时不时地只能在山腰穿行，加上恶劣的天气情况，容易造成机毁人亡。从1943年6月到12月半年时间，死亡机组人员达一百六十多人。当时的航线及机场设备极为简陋，维修人员少，器材又不足，加之几乎没有导航设施，根本不利于飞行。因为是非常时期，飞行员们为了抗战，不管白天黑夜还是拼命飞。

驼峰航线飞越喜马拉雅山脉的时候，谁都不敢想象，有一天飞机会轻轻松松地在拉萨飞来飞去。

飞来“铁鸟”

藏族人民敬重鹰，视之为神鸟。终于有一天，拉萨飞来了“铁鸟”。那是在1949年10月1日中华人民共和国成立以后，中国民航发展进入了新的阶段。当1966年11月，位于雅鲁藏布江河谷上的贡嘎机场正式启用时，无论是陆路的青藏、川藏公路，还是飞机通航拉萨，都已经有了十来个年头了。首次飞到被西方称为“空中禁区”拉萨附近的，是1951年8月组建的“民航支援解放西藏飞行中队”。这支中队当月组建，当月飞赴西藏，为人民解放军空投军需物资，为此，中队荣立西南军区集体二等功，中队长潘国定荣立一等功。

1955年，西藏军区司令员张国华任拉萨当雄机场修建指挥部主任。1956年初，一万六千余名军民参与建设当雄机场。只用了118天，世界屋脊上新添了西藏历史上第一条、也是当时世界上海拔最高的土石碾压跑道，跑道海拔4250米，全长4500米，宽100米。

1956年5月26日，中国人民解放军空军13师机长韩琳驾驶伊尔-12飞机，从青海玉树机场起飞，途中遇到了强烈的垂直气流，然而韩琳仍沿着预定的飞行路线，擦着雪峰山腰，从北线安全降落拉萨当雄机场。5月29日，中国民航潘国定机长率机组驾驶活塞式飞机，从四川广汉机场起飞，在白雪皑皑的山峰上，克服云层静电干扰造成的通信中断和六七千米高空缺氧等重重困难，在飞机满载条件下成功降落当雄机场。当潘机长率领机组人员走下这架由毛泽东主席亲笔题名“北京号”的飞机时，人群拥了上来，歌声飞扬舞蹈翩翩，西藏宗教领袖的行政机构——堪布会议厅的人员向机组成员献上了白色的哈达。

由于当雄机场海拔高，气候恶劣，生存条件艰苦，位于雅鲁藏布江

河谷上的贡嘎成为了拉萨新机场的候选地址。1966年3月，贡嘎机场动工修建，11月，民航拉萨站从当雄机场迁至贡嘎机场，从此，贡嘎机场成为了西藏通往内地的主要空中通道。2001年5月22日，在西藏和平解放50周年之际，国家投资近3亿元进行拉萨贡嘎机场改扩建工程，2004年1月1日正式投入使用。

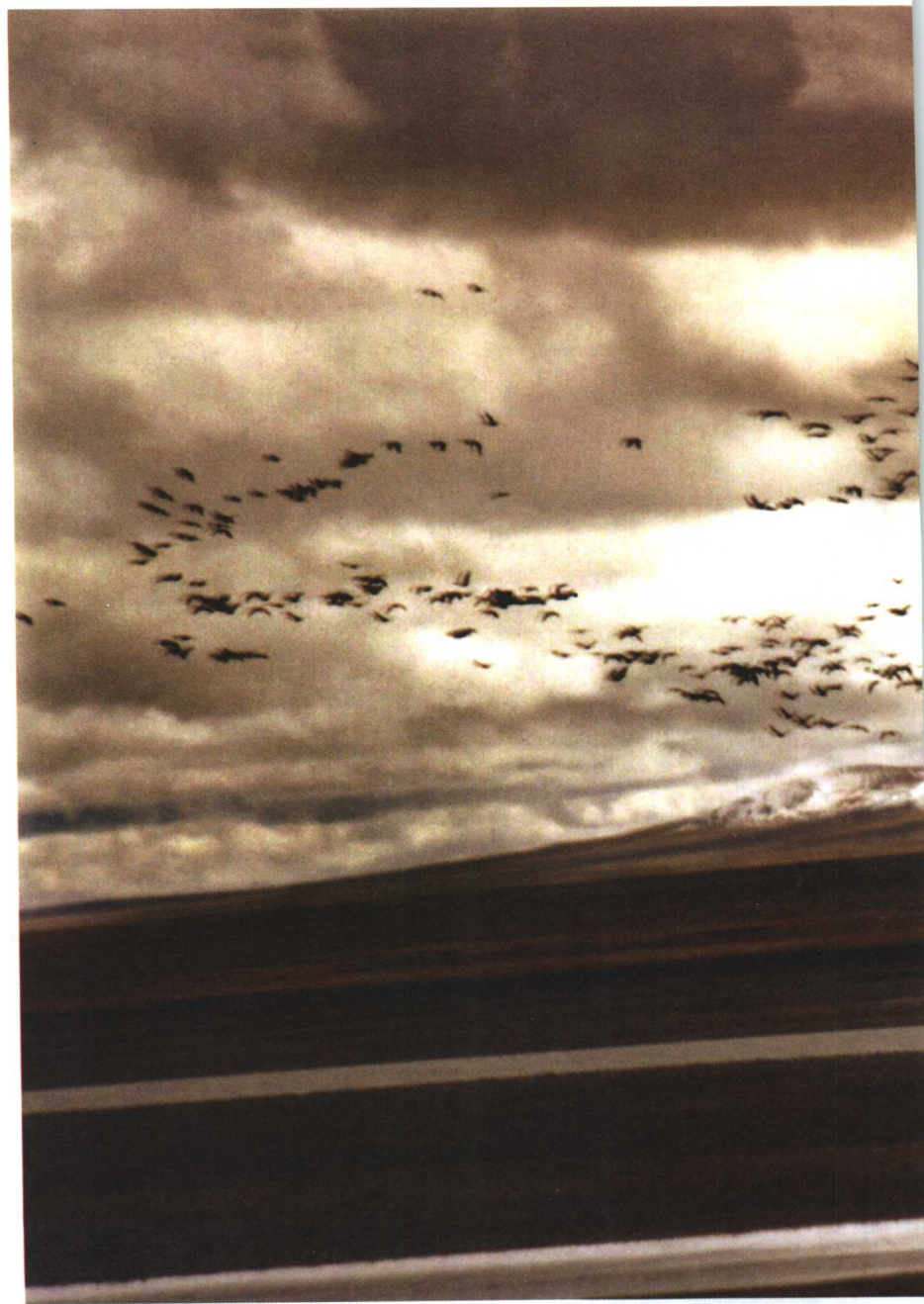
从长河落日瘦马西风

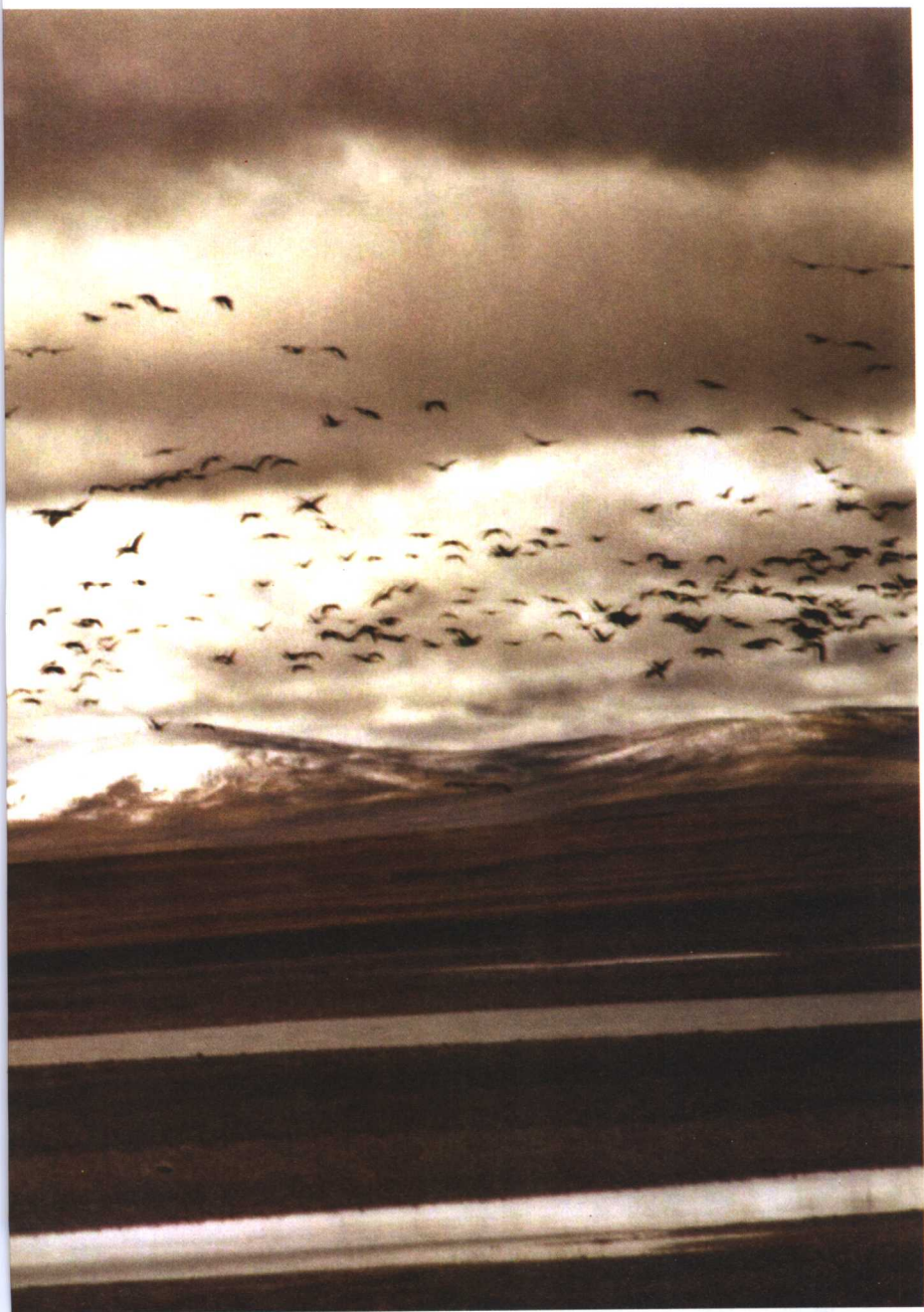
由内地进入西藏的道路自古就有，最著名的恐怕只有三条，那就是唐蕃古道、青藏公路和2006年建成通车的青藏铁路。这三条道路都是在中国经济发展最迅猛的时期，都是在中国欣欣向荣对外交往最繁盛的时期开通的。当人们在拉萨大昭寺看到文成公主塑像的时候，脑海中能浮现出唐蕃古道上曾经的长河落日壮马肥羊，然而在宋元时期，这里却也可能是瘦马西风般的景象。

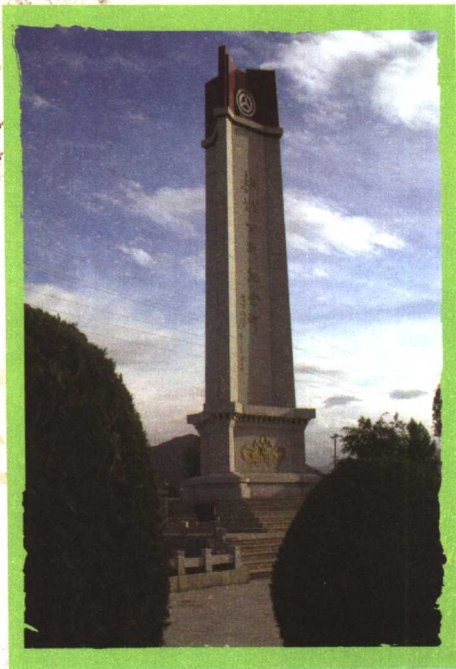
青海省的省会西宁，地处河湟谷地。由西宁出发，向西，过日月山，就是青藏高原。拉萨，作为藏民心中的圣城，是所有藏族人一生都牵挂的地方。对于一个生长在拉萨以外藏地的人来说，能够在有生之年到拉萨，到布达拉宫，到大昭寺，那么，几乎一生就不会有什么遗憾了。相传唐代文成公主进藏，在日月山前遥望长安，知道自己回不去了，于是泪水流成了河。人往高处走，水往低处流。河水向长安，人们称之为倒淌河。传说自然不能当真，然而在文成公主的年代，走唐蕃古道去拉萨，恰似一条不归路，文成公主进藏，从长安到逻些，也就是今天从西安到拉萨，整整用了三年！

五十多年前，新生的人民共和国曾动用了四万多峰骆驼，组成了大型驼队向西藏运输物资，平均每行进1公里，就要消耗掉12峰骆驼的生命！1951年6月，中央政府赴藏代表张经武从北京前往西藏，先后绕道广州、香港、新加坡、印度，然后骑马翻山越岭，历时一个多月才抵达西藏南部的亚东县。

也许正是因为去拉萨的路程如此艰难，更增添了圣城神秘的色彩。一直到20世纪40年代，人们都将青藏高原视作畏途，西藏以外的人，如果谁能够去拉萨，肯定会被人们视作勇士。唐代大诗人李白吟道，“蜀道之难，难于上青天”，那是因为李白经常有机会回老家四川看看。







当时的人们认为四川的岷江是长江的源头，一直想顺长江溯流而上的李白，从没有机会到西藏，否则真不知李白会吟出怎样的诗篇。

1950年，为支援中国人民解放军和平进军西藏，中央人民政府组织解放军和各族人民群众动工抢修，1954年12月25日青藏公路正式通车。目前，它属于109国道的一部分，也是唯一的一条有固定班次长途汽车的进藏公路。在铁路未通的年代，青藏公路是西藏的生命线，被西方称为“高原陆地上的苏

伊士运河”，而川藏、滇藏公路都是不能作数的。

天路梦

飞机曾经如此艰难地和青藏接触，火车又能怎样？

20世纪初的美国旅游者保罗·泰鲁坐着火车几乎行遍了中国。他在自己的书《游历中国》中写道：“有昆仑山脉在，铁路永远到不了拉萨。”比起保罗来，法国女探险家戴薇·妮尔算是一个乐观主义者。1923年，妮尔穿越西藏腹地时留下一句话：“将来准会有一天，横穿亚洲的列车将把坐在豪华舒适车厢里的旅客运到这里。”

在保罗·泰鲁和戴薇·妮尔作出截然相反的论断之前，孙中山先生发表了近二十万字的著作《建国方略》。书中规划了七大铁路系统，认为中国需要修建二十余万公里的铁路线，其中包括西北铁路、高原铁路等，共计106条铁路干线。高原铁路系统共规划16条铁路干线，其中

拉萨至兰州线、兰州至若羌线经过今青海省的东部、南部、西部、北部，向西南通达西藏，向西北通达新疆。

1943年至1945年，抗战中，在重庆的国民政府先后派陇海铁路局副局长工程师李俨、工程师宋梦渔、选线工程师刘宝善等人，组团率队勘测甘青铁路，撰写了《草测报告》，绘制了剖面图，实施了青藏铁路基点段甘青铁路的部分具体工作。

三次勘探

孙中山先生在他的《建国方略》中提到青藏铁路。当然，即使是在孙先生担任中华民国铁路建设最高指挥官的时候，这也仅仅是个梦想。不知道当年毛泽东想要把昆仑山裁为三截，无法通铁路是否是一个原因？20世纪50年代，中国政府做出决策——要把铁路修到拉萨。

俗话说，好事多磨。“三”这个数字，往往又成了好事多磨的象征。刘备三顾茅庐请来了诸葛亮；杜丽娘惊梦、寻梦最终才得以圆梦，经历了三生三世才成就一段情。作为中国境内唯一未通铁路的省级行政区，西藏几乎企盼了上百年。三次勘探，两番建设，终于梦圆。

第一次勘探是在1955年到1961年，当时的西北设计分局派出了曹汝楨等4人，随西藏军区后勤部副部长慕生忠将军进藏。慕生忠将军是青藏公路的开路先锋，格尔木市几乎就是慕将军一手缔造的。当1956年，西北设计局更名为铁道部第一勘测设计院的时候，进藏铁路的前期规划已经开始付诸实施了。继天水至兰州铁路通车后，设计院全力以赴，集中力量勘测设计兰青铁路和青藏铁路。同时，陆续勘测设计了格尔木至新疆库尔勒的青新铁路、西宁至宝成铁路阳平关的西阳铁路、西宁至甘肃张掖的西张铁路，还对格尔木至甘肃柳园、湟源至玉树、西宁至互助的铁路进行了勘测。如今，青藏铁路通车了，可当年的这些勘测，还没有全部成为现实。1958年，甘青铁路开工，青藏铁路的建设也拉开了序幕。当时，由西宁铁路局，铁道兵第十师、第七师，铁道部第一工程局等单位参与施工，1958年开始部分区段和关角隧道、泉吉峡等重点工程施工，1960年11月铁路铺轨到海晏。但由于种种原因，1961年第一次进藏铁路勘测中断。

1974年到1978年是第二次勘测阶段。还是铁道部第一勘测设计院，

写在前面 从唐蕃古道 到青藏铁路

从1974年到1976年初，他们完成了《青藏铁路格尔木至拉萨段方案研究报告》，1978年7月他们已经将测桩打到了那曲，距拉萨不足400公里！施工也同时在进行中——1972年铺轨到哈尔盖，1977年铺轨到柯柯。终于，1979年9月铺轨到格尔木。青藏铁路一期工程花费了整整21年！《西宁铁路分局志》记载，青藏铁路一期工程，先后有179人牺牲，633人负伤。

在第一期工程中，长4010米、轨顶面海拔3700米、昼夜涌水2000立方米的关角隧道，长32公里、打挤密沙桩5.7万根、总进尺13.6万米的盐湖路基，我国第一座钢筋混凝土无碴无枕梁桥——巴音河大桥等特殊工程的修建和新技术突破，为2001年开工的青藏铁路二期工程积累了经验。1984年5月，青藏铁路西宁至格尔木段正式通车。

第三次，1996年开始，不屈不挠的铁道部第一勘测设计院，终于完成了勘测，并最终使青藏铁路修到了拉萨。

值得一提的一种说法是，幸好青藏铁路晚修了几十年，如果当年就动工的话，会采用苏联西伯利亚大铁路的施工技术。从海参崴到莫斯科全长九千多公里的西伯利亚大铁路，由于很大一部分运行在永久冻土带，所以对青藏铁路有一定的参考价值。然而，青藏高原的冻土带并不是永久冻土带，它经常会随着季节的变化，像雪糕似的融化，然后又冻住。21世纪初，中国人终于在技术上有了突破。

之前，1984年，青藏铁路一期工程西宁到格尔木这一段才正式开通运营，而格尔木距离西藏还有五六百公里之遥。多年冻土、生态脆弱、高寒缺氧。在这样的环境中建造铁路，难度并不是一般人可以想象的。《南方周末》2006年6月8日的《问路青藏》是这么解释的：“仅仅由于技术的原因，当年的青藏铁路才停在了格尔木以南的南山口，没有继续向高原腹地挺进。”

从2001年开始，从南山口出发，钢轨似乎由日光指引，翻越唐古拉山，铺进了拉萨这座日光城。终于，人们可以在这一片离天空最近的高原做一种全新又怀旧的行游，可以坐着火车去拉萨。

当2006年7月，青藏铁路客运通车的时候，西藏和祖国其他省区

一样，现代化的公路、铁路和民航齐备。现在，当哪个人说他要拉萨，那大家会说，去吧，旅游度假还是公干？没有谁会一下子将他和英雄、勇士联系起来，因为去拉萨的路已经是天边的坦途。

天边的坦途

有什么比坐火车去拉萨更令人兴奋的呢？人们一直津津乐道的“东方快车”，曾经是欧洲最令人向往的一趟列车，那简直是一种旅游与火车的完美结合。在地球上离天空最近的一片土地上，竟也将出现如此优雅的行游方式！

关于“东方快车”，事情要上溯到二战之前，“东方快车”因为途经欧洲9个国家，沿途的不同景观吸引了众多的游客。人们一直难以忘怀这趟列车。据说，最近已经有人准备在阿尔卑斯山边重新启动这个项目。山，火车，行游。在瑞士北部的阿尔卑斯山区，在我国台湾的阿里山，火车观光成了看山的一种方式。躲在钢铁的躯壳里，平凡的我们像伟人般看山。同样，走青藏线，有什么能比得上火车的呵护呢？火车似乎特别照顾人的眼睛。有人说过，往火车的车窗外看，每一分钟的景色都是新的。火车旅游最惬意的时候，是在火车上一觉醒来，拉开窗帘，看到外面异乡的景致在清晨的雾气中渐渐明朗。风吹着，植物自在地生长着，风景像河水一样从眼前向后流走，就像在看电影。当一觉醒来，昨夜的雪原变作了绿油油的青稞麦田，白云蓝天，雪山晶莹，人的心情合着车轮的节奏兴奋起来……这就是眼中的西藏，我们与她仅隔着一层玻璃窗，风景在车窗上流。

无论是火车还是电影，发明者都是欧洲人。英国人史蒂芬逊发明了蒸汽机车，世界上第一段电影胶片，是法国人卢米埃尔兄弟拍摄的《火车进站》。这是欧洲人对世界文明的重大贡献。当然，这文明的成果属于全世界。比如掌握了高速铁路技术的除了法国、德国这样的欧洲国家，还有日本、韩国等，如今，中国的京沪高铁也已批准立项；比如除了法国戛纳电影节，人们还会记住威尼斯，还会记住奥斯卡，如今我们中国上海国际电影节同样是国际A类电影节。

中国和世界的交融无时不在。乘着火车旅行，从车窗感受江山如画，心跳合着轮轨的节拍，悠闲惬意。

现代电影每秒钟走24格胶片，形成连续的画面。火车上的风景呢？做道计算题，假使我们的火车时速120公里，每秒钟会有多少格风景走过车窗呢？风景从车窗走过，像过电影一样。这是生命的历程。这历程若与青藏同行，人，火车，以及追着风景而去的逝去的季节，都成为一种向往。

随着海拔越来越高，季节是否往高处躲藏了呢？到最高的高原，也许能明白，这不仅仅是人间四月芳菲尽，山寺桃花始盛开。对于青藏高原的景色，先人曾有这样的感受——“远看是山，近看是原。抬脚踏云走，举手霓作衫”。在这个彩虹频现的美丽所在，如何体味它的多姿多彩呢？

在信息高速公路以光速运行的时代，坐火车似乎是一种19世纪末的通联方式，即使是大马力的内燃机车以每小时120公里的速度前行，也会被人认为如同老牛拖车。然而，人生如果能过得尽量慢些，再慢些，岂不是更咂摸得出滋味？

“黄昏，我站在高高的山冈，看那铁路修到我家乡，一条条巨龙翻山越岭，为藏家儿女送来吉祥。那是一条神奇的天路哟……”聆听着韩红的歌，坐着火车游青藏。



雪山连绵

与众不同的列车>>

与众不同的机车动力

进藏列车采用与众不同的机车动力装置。当列车进入格尔木车站，将换上NJ2型机车。NJ2型机车是从美国GE公司定做，为青藏线特别生产的，在高原，白色的NJ2机车最高时速可达160公里。

在青藏高原，还有一种国产的东风8型机车，东风8型机车是以马力强劲爬坡能力强著名，在内地东风8型是牵引加长重载货物列车的，在这里，东风8型人称“雪域神舟”。一般，进藏列车都会由三台机车形成合力牵引。可见青藏公司进藏的火车司机都应该是驾驭三驾马车的高手。

庞巴迪进藏列车看点

● 列车各类提示牌有汉、藏、英三种文字提示

● 率先采用环保型集便器，盥洗台用水将被收集后用于厕所冲洗

与国内普通列车不同，进藏列车出于环保需要，采用全封闭式的集便器，留给青藏高原一个干净的世界。

● 车窗玻璃有三层

与普通车窗玻璃不同，进藏列车采用三层钢化玻璃作为车窗，特别是软卧车厢的车窗玻璃，视野更开阔。玻璃采用偏振镜和UV镜技术，即使在阳光强烈的青藏高原，也不会有被太阳暴晒的恐惧。

● 全列采用集中和弥散式供氧设备 每个卧铺的床头有氧气出口，只要

手指轻压，氧气就会从床头喷出。如果实在急需氧气，旅客可以戴上氧气面罩吸氧。同时，列车还备有氧气瓶。

● 输出电压600V

国内普通旅客列车发电车输出电压为380V。进藏列车首次采用输出电压600V，在车厢里可变压为380V，作为列车空调电器设备供电；可变压为220V，作为外接电源供电；可变压为38V，作为应急电源供电……简直可以看它72变。

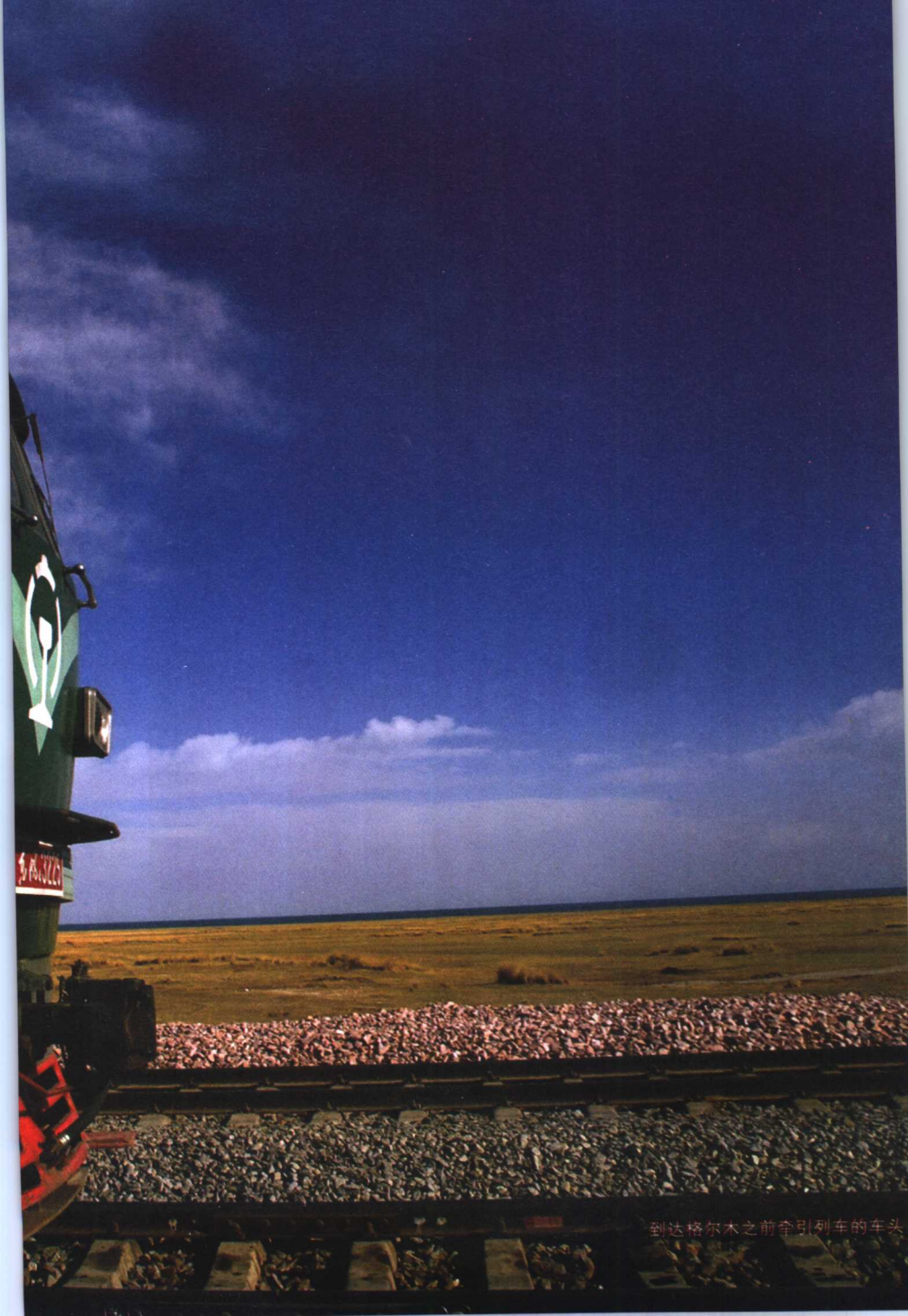
● 列车电视设备

每个软卧铺位，都有液晶电视屏幕，可同时输送好几套电视节目。这在国内列车上还属于首创。



东风₄ 3225

救援吊座



到达格尔木之前牵引列车的车头

