

The Lonely



经历过生死的旅行
总是值得和大家分享

不是每一个人骑单车的人，
都知道应该往哪儿去。

但是，
踩上单车你就会发现，
事情变得很简单了，

你所有需要注意的
只是掌握平衡一直骑下去。

生活有时候需要的不是一个目标，
而是一个开始。

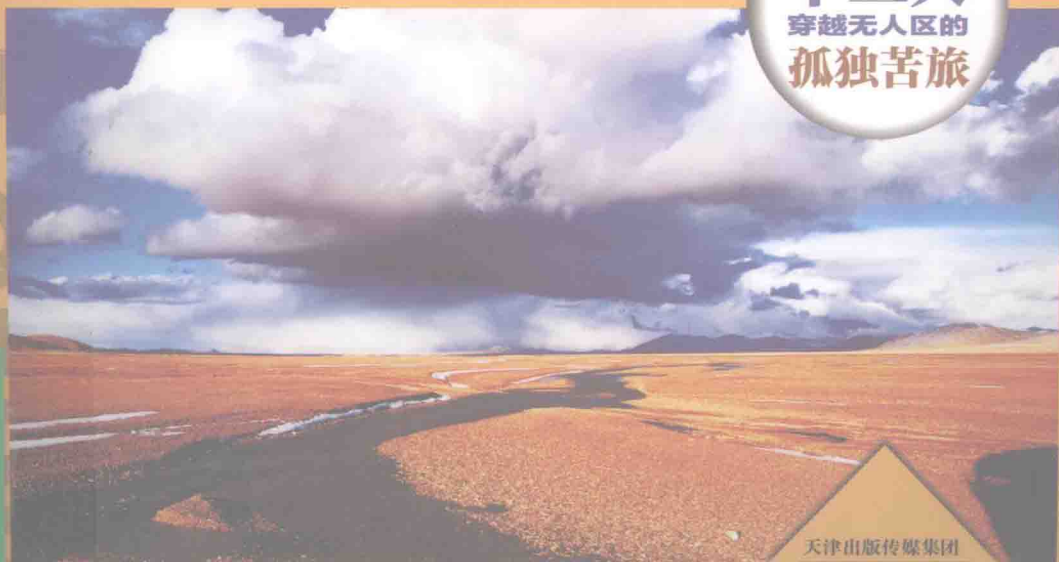
八千里路 著

孤独的

THE LONELY KERIYA

克里雅

一个人，一辆车，
十三天
穿越无人区的
孤独苦旅



天津出版传媒集团

天津人民出版社

Lonely Keriya



孤独的
THE LONELY KERIYA

克里雅

八千里路
著

天津出版传媒集团

 天津人民出版社

图书在版编目 (C I P) 数据

孤独的克里雅 / 八千里路著. -- 天津 : 天津人民出版社, 2014. 5

ISBN 978-7-201-08597-5

I . ①孤… II . ①八… III . ①游记—作品集—中国—当代
IV . ① I267.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 014771 号

天津人民出版社出版

出版人：黄 沛

(天津市和平区西康路 35 号 邮政编码：300051)

邮购部电话：(022) 23332469

网址：<http://www.tjrmcbs.com>

电子邮箱：tjrmcbs@126.com

北京彩虹伟业印刷有限公司印刷 新华书店经销

2014 年 5 月第 1 版 2014 年 5 月第 1 次印刷

710 毫米 × 1000 毫米 16 开本 14 印张

字数：150 千字

定价：36.00 元



孤独的克里雅

The lonely Keriya

目 录

缘起	1
这次旅行也许会是一个全新的开始，但更可能是我旅行生涯的结束。	
D1 5月29日	20
月亮终于在路的尽头钻进地里面，忽然觉得不舍。隐隐觉得心底有个东西，沉甸甸地紧贴着胸口。这是一种从未有过的情感，是失落，是哀伤？它陪着我走过这段崎岖的路，因为有它的相伴，还因为它的悄然离去，让孤独变成了一种深沉的美。	
D2 5月30日	32
真没想到，行走的第二天就出现了缺水的状况，这是个一点都不好笑的笑话。吃饭的问题还没解决，又出现缺水的问题，简直就要疯掉。	
D3 5月31日	42
无人区里，狼也好，熊也好，野牦牛也好，明白无误地知道它们是什么，还不算可怕。最可怕的是明明有东西存在，你却无法知道它们是什么。	
D4 6月1日	68
躺在床上，闻着满屋新鲜蔬菜的味道，睡不着觉，我可是有些日子没吃蔬菜了。由于缺少维生素，手指甲后面的部位都已经开裂，一不小心就弄得鲜血淋淋，两只手都如此。	
D5 6月2日	74
老板娘说，在这里，最多的就是免费为这些需要帮助的人提供食宿，没几个钱的事。总不能因为有骗子，我们就拒绝帮助所有人。	
D6 6月3日	78
人在极端的条件下，能产生的欲望也是非常低级的。比如现在，一顿可能并不存在的牛肉都能让人冒着冰雹和大风在路上拼命。	



目 录

孤独的克里雅 The lonely Keriya

D7	6月4号	86
	有些事，不去做就永远无法知道结果。做了，虽然结果不是我们想要的，但决不会因付出而后悔。这也许就是所谓的问心无愧。	
D8	6月5日	100
	人们都觉得生活不容易。但是如果他们知道，还有人为了养家糊口，为了一日三餐，而搭上自己的性命，那么，他们会不会重新认识自己的生活，多一些满足，少一些抱怨呢？	
D9	6月6日	112
	有些欲望，一旦得到满足，就会觉得为此付出的代价不值得，特别是生理上的欲望。	
D10	6月7日	128
	人生有一种不幸，它源自于我们的想象。我们凭空幻想出了绚丽夺目的幸福，当我们面对平淡时，也许就会认为自己不幸。	
D11	6月8日	146
	生活中也总有这样的困惑：死守着自认为是来之不易的东西，从而放弃很多更合适更有价值的选择。	
D12	6月9日	170
	牵挂一个人，是一件很累很苦的事。它给予人希望，煎熬地盼望着，而其实——那个人也许早就已经不在这个世界上。	
D13	6月10日	204
	十几天以来，第一次洗澡，洗完澡久久地不能入睡。我的克里雅之行，可以画上句号了。	
		214
后记		
	克里雅不孤独，孤独的是那个正渐渐消失在远方的背影，还有他无法停止的脚步。	



孤独的克里雅

这次旅行也许会是一个全新的开始，但更可能是我旅行生涯的结束。

缘起

行走克里雅，说来有些偶然，这次偶然的旅程，如同做了一个漫长而曲折的梦。

梦里见证了荒原的美丽和人性的善良，也见证了高山峡谷的险恶和人性的丑陋。悲伤与喜悦，感动与愤怒，得意与无助，憧憬与绝望，它们时刻博弈，相互交织。

在我最惊恐的时候忽然醒来，留下那些刻骨铭心的记忆。

在我走出克里雅的数日后得知：克里雅之路，被誉为目前国内自行车中短途穿越之最；继杜一之后，我成为第二个成功穿越此路线的中国人。

关于克里雅，关于克里雅古道，知道它的人不多。克里雅古道，百度百科

进行了大概这样的描述：

从唐朝起，或者在更早的时候，从克里雅山口穿越昆仑山的道路，就是西藏与新疆之间人员往来的主要通道。这条道被称为“克里雅山口道”、唐蕃古道，当地维吾尔人称之为“藏道”。

1717年，盘踞新疆的策妄阿拉布坦从克里雅山口道进入西藏；1723年，青海蒙古亲王罗布藏丹津也是从这里逃往西藏的；1878年，左宗棠的清军追杀白彦虎时，这条路被毁，“蹊径遂绝”。

清末官修的《于阗县乡土志》记载：“克里雅河发源于克里雅山，有路通后藏”，还详细地记述了从于阗县南行1430里即是新疆与后藏的交界处。

对此，《新疆图志》也有记载。“阗”

音 tian，与“田”同音，于阗县，就是今天的于田县。

至于 1430 里这个数字，我个人认为它的误差比较大。它的实际距离应该在 150 公里到 200 公里的范围内。

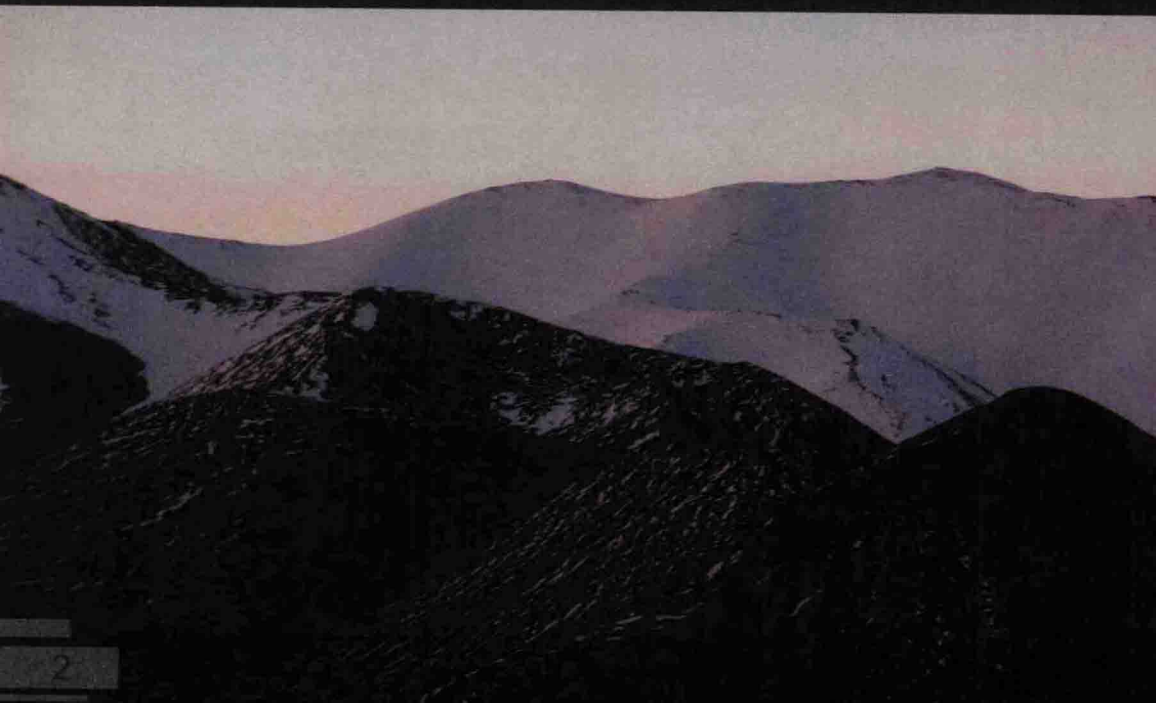
至今，在普鲁村北还保留着阿拉叫依古驿站，在新疆和西藏交界的克里雅山口保留着唐代的罕坦木帕夏古堡。

阿拉叫依古驿站，在修筑老新藏公路时，成为解放军修路大军的指挥部，今天还能看到一些没有完全倒塌的土坯房，残留着当年的印迹。

1950 年，解放军第二军独立骑兵师派出一个连 160 人先遣挺进西藏阿里地区，就是从新疆于田县出发，经这条古道及克里雅山口把红旗插上了“世界屋脊的屋脊”。

1951 年，新疆军区开始沿这条古道修筑新藏公路，但在施工时遇到中国最年轻的火山——昆仑山阿什库勒火山的爆发，遂放弃此线路，1956 年动工修建新疆叶城到西藏普兰全长 1465 公里的新藏公路。

我此行路线，一半是在昆仑山无人区，即广义上的羌塘大草原，另一半就是克里雅古道——老新藏线遗址。



在到达界山达坂前发生了很多和此行有关的事，所以本文有一段很长的序。这些事情冗长而零乱，有些不知从何说起。

我想，人都应该这样，不断地在旅途中成长，不断挑战自我，未来我们都不知道，关于这次一个人的克里雅，我能做的只是充分的去准备，准备着那些旅行中必备的东西，例如日用品，例如，一颗视死如归的心。

平静的人生很不错，不过如果人的一生都没有波折，那跟没有活过没什么两样，对我这种不甘平淡的人来说，平静的生活毫无不吸引，我的这辈子，也许就在路上颠沛流离地度过了。

或许先从一个破产的环球之旅说起吧。

环球旅行，酝酿了很久，曾经把它视为我的终极旅行。

所以说它是终极旅行，是因为它之也许会是我一个全新的开始，但更可能是我旅行生涯的结束。

尽管早有走到哪算哪的打算，但还是没想到会那么快破产。

每个人都有有一个渴望流浪或者长途旅行的梦想，但是生活中总有很多难以放下的东西，尤其是工作。

每一次长途旅行都是一种修行，带给自己的东西也是深远的。同时，旅行的代价也会很大，特别是在我们这样文化背景的国度。

现实生活总是绕不过钱这东西。对于我来说，不旅行，就得工作；不工作，就没法去旅行。

由于一直忙于工作，所以我并没有时间做相关功课。说是工作有点夸张了，其实就是在餐馆端盘子刷碗而已。

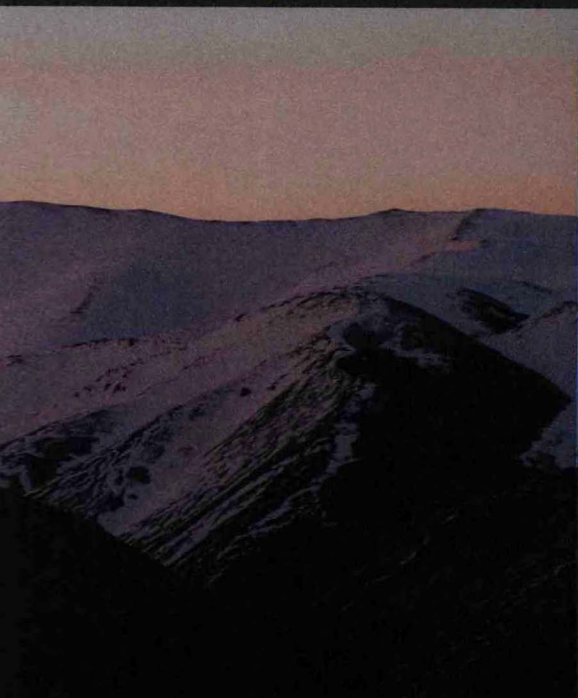
最初计划的路线是由越南、柬埔寨、泰国到缅甸，从缅甸进入印度，再从印度到巴基斯坦，然后经过伊朗、伊拉克和沙特阿拉伯，最后到达埃及，有可能的话再从埃及到南非，全程骑自行车。

骑自行车旅行，是我旅行的一贯方式。

这种方式远远要比背包旅行艰难得多。

当然，骑行的乐趣和背包旅行也是不一样的。

上网查询得知，从陆路，无法经缅甸到达印度，由印度也无法从陆路到达巴基斯坦，中东地区陆路不能通行的国家还不太清楚。



在成都滞留一个星期后决定先到印度，从印度飞往伊朗，到了伊朗再决定去哪。我印度的签证在国内不太好办，主要手续麻烦，需要单位担保。

我没有单位，又不想造假，所以决定经尼泊尔到印度，在尼泊尔申请印度的签证。

我有不少朋友都在尼泊尔拿到了印度的签证，我想这应该不难。

结果是这样的，在尼泊尔苦等了半个月，最终也没有拿到印度的签证。我们同一天递交资料的十几个中国人“全军覆没”，没有一个人通过。

中国护照在印度驻尼泊尔使馆申请签证的过程很独特，首先要申请人填一份表格，表格内容为申请人的一些基本信息。

表格由印度驻尼泊尔大使馆传回中国国内的印度驻中国使领馆，再由其回传给印度驻尼泊尔大使馆。

申请人拿到回传的传真后，当天即可得到签证。

尽管印度老乡没给我签证，但我还是对发生在博克拉附近的空难表示哀悼。那天我正好也在博克拉，遇难的印度人就住在我们隔壁的院子里（事后得到证实）。

早上我们在楼顶拍日出，那天的日出与平时的一样，并没有任何即将发生灾难的预兆，我们还目送着他们兴高采烈地离开。

两三个小时后，他们十六个人中，大部分人都已离开人世。

那一天，我才发现，原来死神离我们那么近，在灾难面前，生命是那样的不堪一击。

人的一生总是充满着各种意外，说了早上好，却不一定有机会说晚安。

珍惜我们生命中的时时刻刻，也尊重他人的分分秒秒。

半个月后，我们一起签证的中国人中，有人飞泰国执着地继续申请印度签证，但大部分人返回国内。

我考虑到印度已经很热，新德里高达43度，不再适合骑车，最后决定回国，等下半年有机会再去，直接从国内飞往印度。

回到拉萨，忽然不知道该往哪里去。

如果直接回家，那这次就只能算作重游尼泊尔了，2010年我已经去过一次。那次是从四川经青藏线、中尼公路，全程骑自行车到达尼泊尔。

不回家，又能去哪？

骑行新藏线？我似乎一直对骑行新藏线不感兴趣，也不能因为自己无处可去才去新藏线，这样似乎有点不尊重新藏老先生。

后来觉得走大北线还不错，途经湖泊若干，阅藏羚羊无数，运气好的话还

能与狼和棕熊亲密接触。

决定走大北线后，接下来就开始准备行头，先让好友五条从老家寄睡袋和自行车前货架等装备。

这次本来计划去中东，那里是夏天，所以只带了帐篷和防潮垫。走大北线，办理边防证是必须的，这个在我看来一无是处的东西，但在西藏却重要的跟命似的。没有它，也许真的到不了阿里。

有些东西，它有无确切的用途不好说，但存在就一定有它存在的意义。外地人在拉萨办理边防证必须找旅行社，个人不予办理。

找旅行社的代价就是出一百大洋，而边防证的办理只需要十块钱的押金。如果在规定的期限内返回，十块钱的押金还可以退还。

出门在外，每一分钱，我都必须让它花得有所值。

没有收入，钱只会越花越少，学会“斤斤计较”是必须的。因为知道价钱，明明是十块钱的押金，却漫天要价地翻上十倍，叫人怎么心甘情愿地去掏这个钱呢？

找了好几家旅行社，试图与其讨价，结果被人白了几眼后自己识趣地退了出来。

又被人白了多眼之后，在一家青年旅行社里，与河南老乡聊得投机，结果以六十块成交。



这些年在路上，肯帮忙的，多半都是河南人。

川藏线上，夜里在一个大上坡为了让一素不相识的人拔车（拉着车厢走，满载的大货车无法将自行车放上去），而特意放慢速度的不知名的司机；川藏线上无刹车无离合无驾照的三轮拖拉机师傅老权；去尼泊尔的路上，暴风雨来临前二话没说让我上车的老李；去可可西里的路上开十八轮大卡的小伙子；这次在拉萨热心帮我找车去阿里的货运公司老板老郑，他们都是河南人，他们都热心地帮过我而不曾收我一分钱。

比起红柳滩那个230公里开口要五百块的四川老乡（老家相距不足二十公里），我更喜欢河南人一些。

扯远了，现在继续说边防证的事。

当我拿到边防证一看，有效期仅二十天，大北线二十天是完不成的。河南老乡说，旅行社只能办到二十天有效期。管不了那么多，有就不错了。

在等装备快递到拉萨的日子里，忽然萌发了去克里雅的念头。

才几天的时间，我的旅行目的地在一念间由此地变为了彼地。

以前只是隐约知道有个山口叫克里雅，可以从那里去新疆，别的一无所知。在地图上，从西藏由克里雅去新疆



的路，以及克里雅山口的位置，都不是很确定。

这条所谓的路，按我的理解，充其量能叫无人区的车辙罢了。

而在地图上有一条存在的路，是去往新疆民丰县的。老的新藏公路遗址，本来就不能通车，也就不能再称其为路，所以在地图上也就没有标注。

在此次行走中，如果真的是在克里雅遇难了，那就恰好可以用“一念之差”来归纳死因。

百度“克里雅山口”，一开始是几个外国人，丹麦人 Martin 和瑞典人 Janne Corax、Nadine，2002 年 9 月，骑单车从界山达坂进入，没有沿着地图上的路去民丰县，而是翻过克里雅山口沿老的新藏公路遗址，到达于田县的普鲁村，行程十五天。

除了这样的介绍，再无别的记载。后来又百度出一个叫杜一的中国人有走过这条路。

杜一这个名字有点眼熟，后来想起，在丁丁的博客里出现过。

赶紧打电话给丁丁，问他是否认识杜一。

丁丁说，不但认识，而且很熟。于是跟丁丁要了杜一的电话。

杜一人很随和，也热心。加了他的 QQ 后，在网上问了他一些关于克里雅的情况。

他只用了 8 天时间就走完这条路，而且还在路上休息一天。

最值得一提的是，我幸运地要到了杜一的航迹。

杜一告诉我，在丁丁的博客里有这段航迹的 kmz 文件，可以直接下载。这航迹是多啦和流蛇根据杜一提供的若干坐标点连接而成的，虽然并不精准，但具有十分高的参考价值。

杜一与丁丁的帮助在我看来是多么的难能可贵。对于航迹，一般人都不会轻易公开。

或许有些人认为那是自己付出得到的回报，不能轻易与人共享。

在丁丁博客里，克里雅航迹下载链接的下面写着这么一行字：继续鄙视一下那些手里拿着些 gps 信息，把那点资料私藏、当成宝的“户外名人”！

在此，特别真心地感谢杜一和丁丁。

拿到航迹，我对行走克里雅有了更大的信心。

但在这时，出于安全考虑，丁丁劝我不要去克里雅，还是走新藏中线算了，这条路很有意思，也带有一定的难度。

中线和北线不同的是，北线由那曲或者安多出发，由尼玛县经改则县到狮泉河，即噶尔县县城所在地，就是我们通常说的阿里地区的首府。

中线由拉萨出发，途经纳木错，由青龙乡到班戈县，



最后汇入大北线的西段，终点也是噶尔县。

我执意要去克里雅，丁丁说：那好，先测试一下你的体能吧。测试路线由拉萨的夺底乡出发，翻越那座不知名的山到林周县，沿山谷而上，不允许走那条废弃的公路。

第二天早上七点半从同学家（在拉萨一直住在高中同学家）出发，一路以不快不慢的速度到达夺底乡，这时已经将近九点。

半骑半推到了林宗村就彻底离开老公路，开始沿山谷上行。三分之二的路

程可以推车而行，三分之一路程只能扛着车走。

从一陡坡上到一个平台，七八头牦牛在平台上不解地望着我。

我筋疲力竭地躺在地上，畜生们一起围过来，保持着很近的距离，并严肃地对这个扛着自行车上来的人进行鉴定：此人非牛人，即傻瓜！

一般情况下，牦牛都很胆小，看到陌生人会自动地离得远远的，但那天那些牦牛的行为实在十分诡异。

越到山顶坡越陡，最后就只能全程扛着走。

憋一口气，最多走十米，然后垂死挣扎一样地躺在地上喘气。

两点钟，终于到山顶，GPS测得海拔高度为5100米。废弃的公路一两年前由于国家电网施工的需要，修整后基本可以通车，所以我觉得再从山的另一侧去林周县没有必要，于是决定顺公路骑车返回，这样能省下很多路程。

发短信“请示”丁丁，丁丁说，那你回来吧。

回到同学家，已经有些迈不开步子。说实在话，扛车的时候在心里不止一次暗自骂过丁丁，这到底是啥变态的路线啊！害得我差点累得背过去！不过我心里十分清楚，丁丁是为了我好，因为他知道什么是“目前国内自行车中短途穿越之最”。

丁丁曾经这样走过这条路，我显然比他慢了很多。

丁丁对此测试没有发表意见，只是淡淡地说：比起克里雅，这样的强度根





本算不上强度。

当时我也无法去想象有强度的强度会是什么样子。现在回想起来，它们之间根本没有可比性，它无法与克里雅相提并论。

从拉萨到噶尔县，一千多公里，坐班车好像六百五十块。我带着自行车，可能还要加收行李费，且不好安放。于是决定坐拉货的卡车前往。

在货运公司河南老乡老郑的帮助下，联系到一辆某烟草公司的依维柯，450块。车上就我和司机两个人，后面装了一满车方便面。晚上十一点从拉萨出发，前往噶尔县。

从拉萨由219国道到噶尔县，走了一天两夜。开车的司机也是四川人，我们老家都在同一个地级市。

经过一个通宵，到达拉萨早上八点多。过了检查站，司机在太阳下的马路沿上睡了半个小时接着开。

中午在桑桑乡吃午饭，吃完饭司机就开始犯困。吃完饭犯困好像是个定律，正常人肯定符合这个定律。

我怕司机把车开到沟里去，就告诉他我会开车，但没带驾驶证。估计他真的困得犯迷糊了，他想也没想就把车停下，跳下车跑过来开副驾驶的车门。

他胆真大，也不怕我是“黄师傅”，把车开沟里去。



我这一开就开到了第二天早上，而司机中途只开了两个小时。

过了萨嘎县，由于前面修路，汽车只好沿河走上一条便道。便道是标准的搓板路，路上的楞如同经过同一流水线加工而成，十分规则，百分精确，千分整齐，万分壮观。

方便面终于不堪搓板待遇，轰然倒塌，把司机整个掩在了方便面中间，挣扎半天才得以露出头来。

我开玩笑说：你要是被方便面砸死了，我都不好给别人说你是怎么死的。司机呵呵地笑。

依维柯在便道上飞驰，我现在时常想起它那带起的漫天烟尘，我开着车无法看见，但我能想象。

这是一种苍凉的美，在苍茫的草原和戈壁滩上转瞬即逝。待尘埃落定，我们都只不过是匆匆过客。

青藏高原，感慨无处不在。

在仲巴县吃过晚饭就已经快到十一点。

由于地理经度原因，这边的天亮得晚，所以也黑得晚，这就是人们所说的时差。

这种没有体现在计时工具上的时差，给人造成一种白天很长的错觉，因为人们容易忽略早上天亮得晚这一事实。

这个时节，内地八点钟天就黑了下來，而在阿里，九点半太阳都还没有要沉下去的意思。

吃完饭司机开了两个小时后，说自己还是困得很，于是我又接过了方向盘。

不知道农历初几，半轮明月在黑得像锅底一样的夜空闪闪发光，明亮得让人觉得不真实，似乎是幻觉。和夜一样黑的小河河面上，泛起若隐若现的月光，如梦如幻，美得让人窒息，美得让人忘我。

这是我从未见过的景象，也许只有西藏才有这样迷人的夜景。

这样恰到好处的明暗对比，也许只能是 Made in Xizang。我相信，若干年以后，我还会想起这样的夜，还会清晰



地记得这轮只有一小半的月亮。

月亮一直在正前方，只是它正慢慢地接近地平线，在这个过程中不断地变换着色彩。

不知什么时候，月亮已经变成了暗红色，像半块烧红的铁饼，感觉上去摸一下似乎会烫手。后来又变成了粉红，让人有想要揽在怀里的欲望。在落到地平线前一刻，月亮居然变成了桃红色，也许可以让人想起初恋。

这是我从未见过，也无法想象的景象，月亮会呈现出那么丰富的色彩，一切都显得那样神奇和不可思议。

月亮终于在路的尽头钻进地里面，忽然觉得不舍。隐隐觉得心底有个东西，沉甸甸地紧贴着胸口。

这是一种从未有过的情感，是失落，是哀伤？

它陪着我走过这段崎岖的路，因为有它的相伴，还因为它的悄然离去，让孤独变成了一种深沉的美。

五千米的高原上，月亮离人那么近，近得让人觉得把车开得再快点，就还能把它从前面的土里重新刨出来。

月亮走后，星星才隆重登场。在干净地天空里，星星显得很利落，每一颗都很清晰。

有流星不断的划过天空，掠过挡风玻璃消失在夜空。

这样的场景总让人下意识本能地把身体往后移，生怕