

天路之魂

青藏铁路通车五年纪行

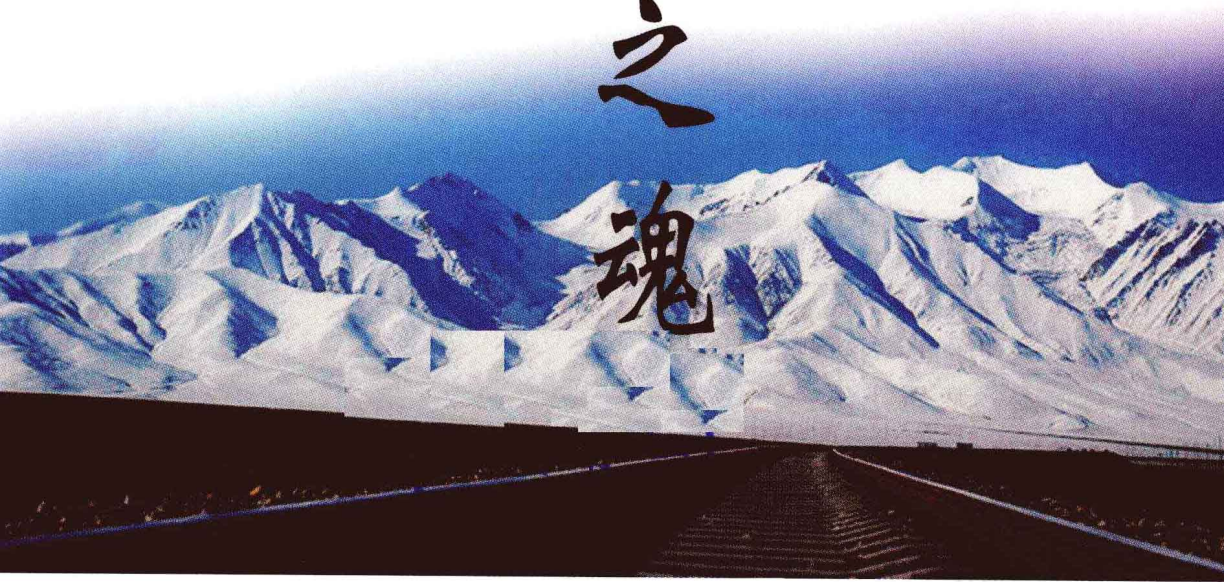


陕西出版集团

陕西人民教育出版社

青藏铁路通车五年纪行

天路之魂



李向宁 马钧 唐涓 著

陕西出版集团
陕西人民教育出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

天路之魂/李向宁,马钧,唐涓著. —西安:陕西
人民教育出版社, 2011.5
ISBN 978-7-5450-0944-6

I. ①天… II. ①李… ②马… ③唐… III. ①纪实
文学—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第071252号

天路之魂——青藏铁路通车五年纪行

李向宁 马钧 唐涓 著

顾问:张 炜
策划:孙 毅 黄平利 田和平 李崇君

出版发行: 陕 西 出 版 集 团
陕西人民教育出版社
地 址:西安市丈八五路 58 号
邮 编:710077
网 址:<http://www.snepublish.com>
经 销:各地新华书店
印 刷:西安新华印务有限公司

开 本:787mm×1092mm 1/16
印 张:19
字 数:280 千字
版 次:2011 年 5 月第 1 版
印 次:2011 年 5 月第 1 次印刷

书 号:ISBN 978-7-5450-0944-6
定 价:58.00 元

引言

2006年7月1日，浩瀚苍穹下，历史定格在“地球第三极”：青藏铁路承载着党中央的英明决策和几代国家领导人绘制的新时期强国富民的宏伟蓝图，无数科技工作者和建设者艰苦奋斗、可歌可泣的卓越功绩，高原各族儿女殷切期盼经济发展、文化繁荣、幸福生活的美好愿望，跨越千山万壑，穿过茫茫雪域，实现了全线通车。这天，是中国铁路建设史上一个值得永远珍藏的日子。

毫无疑问，这是一条横亘于世界屋脊的天路，是一条新世纪的长城，是几千年历史上从未有过的辉煌奇特的壮举。它所穿行的青藏高原，冷峻高拔，雄阔坦荡，不仅是高山的世界，也是江河的故乡。终年不化的雪山，滔滔不绝的江河，难以数清的湖泊，浩瀚苍茫的戈壁、一望无际的草原。沙漠绿洲的奇幻，高山深谷的惊险，都在这里呈现出雄浑、神奇而迷人的特异风情。

青藏铁路，铁骨铮铮，豪情万丈，气势犹如长啸中的巨龙，风驰电掣中带着撼天震地的力量。它气度非凡地在4000万年前隆起的高原上，在蓝天和荒漠对应的空间里，飞奔腾跃，迤迤而过。这条钢铁大道走过800里瀚海弥漫的黄沙，越过横空出世莽昆仑的危岩，穿过可可西里无人区的草甸，跨过格拉丹东的冰川，翻过唐古拉接天的雪峰，进入藏北辽阔的羌塘大草原，沿着水雾氤氲的羊八井地热带，精神抖擞地到达神圣的“日光

城”——拉萨。

青藏铁路在它从格尔木到拉萨 1142 公里的正线中，标高在海拔 4000 米以上的连续线路长达 960 公里，占正线总长的 84%。其中，海拔 4500 米以上的为 800 公里，占 70%。穿越连续多年冻土区的路段有 550 公里。同世界既有高原铁路相比，青藏铁路高海拔路段的连续长度是世界之最，海拔高度是世界之最，线路长度和施工难度也是世界之最。

走向雪域的青藏铁路，充满着神奇和悲情，也充满着豪情和壮志。它不仅途经了高原的高山峡谷、草原戈壁、盆地河流……也踏过了那些先民列祖、部落王权、王国组织和古代建筑的遗痕……它似乎带着远古人顽强的生命力和刚劲精神，像一条纽带，把布达拉宫和天安门、历史和现实、城市和草原、真实和想象牢固地连接在一起，为青藏两省区经济社会的腾飞插上了金色的翅膀。

无疑，这是一场艰难的挑战，而挑战激起的，则是中华民族顽强不屈和勇于进取的雄心壮志。克服了高寒缺氧、多年冻土和生态脆弱这三大世界性建设难题，中国人用自己的力量，纵贯起一条穿越世界屋脊的“钢铁长城”。

西藏从此结束了没有铁路的历史。

目录



开篇

- 003 唐蕃古道述说千年历史沧桑
- 008 高原“问路”的世代梦想
- 015 西部开发带来的历史机遇
- 021 世界屋脊上的千古华章



金色的原野

- 035 海藏咽喉日月山
- 040 寻梦青海湖
- 050 历史选择了金银滩
- 057 关角山：登天的梯
- 065 从金色原野到绿色城市



横空出世莽昆仑

- 081 盐湖上的奇迹
- 090 柴达木循环经济的腾飞
- 100 格尔木：青藏铁路新起点
- 110 从玉珠峰到昆仑山隧道
- 120 天路上的“安全屏障”



长江源头沱沱河

- 135 可可西里：没有围栏的动物天堂
- 148 风火山隧道：世界第一高隧
- 158 长江源头：沱沱河镇的乐章
- 162 塘岗营区：4700 米青藏线上的护路人



唐古拉：鹰飞不过的地方

- 173 钢铁巨龙：海拔 5000 米的穿越
- 182 那曲火车站：让藏北精彩无限
- 191 矗立在西藏北大门的那曲物流中心
- 197 错那湖：最亲近青藏铁路的神湖
- 202 绽放在藏北高原的民族团结之花



羌塘：大地深处的唐卡

- 217 古露：最神秘的地方
- 221 当雄：在神山神湖的怀抱里
- 226 "5100"：天赐的圣水
- 230 纳木错：大地碧蓝的眼睛
- 234 羊八井：羌塘的人间仙境



拉萨：众神栖居的天堂

- 241 拉萨火车站：西藏的文明之窗
- 250 旅游业：西藏展翅腾飞的鹰
- 256 特色产业：西藏经济快车的引擎
- 260 文化教育：西藏天空亮丽的彩虹
- 268 布达拉宫：红山上的圣殿
- 277 今日拉萨：传统与现代拼接的面孔
- 286 青藏列车：天路上的绿色天使
- 295 后记

天路之魂

开篇



天

路

之

魂

TIANLUZHIHUN



● 唐蕃古道述说千年历史沧桑

雄壮、神奇的青藏高原并非自古以来就雄踞在地球之巅。亿万年前的早二叠纪，青藏高原尚在碧波万顷的大海中沉睡。这片汪洋大海，横贯现在欧亚大陆的南部地区，与北非、南欧、西亚和东南亚的海域连接，地质历史上称为古地中海，也叫“特提斯海”。辽阔、深邃的古地中海，南北两侧是已被分开的原始古陆，南边是冈瓦纳大陆，北边是欧亚大陆。二叠纪晚期，两块大陆分裂、飘移，分离出来的印度板块向北迅速移动，特提斯海洋壳受到挤压、碰撞，强烈的地质运动迫使古海退却，成为陆地。随着碧波荡漾的海洋历史逐渐结束，距今 4000 万年前波澜壮阔、轰轰烈烈的喜马拉雅造山运动，迫使青藏高原以其震天撼地的力量崛起隆升，并以骄傲的雄姿成为地球上的制高点。

古老而年轻的青藏高原，沉积着山水的底色和岁月的沧桑，沐浴亿万年的风风雨雨，以绝无仅有的海拔、莽莽苍苍的接天雪峰、寒冷恶劣的气候、辽远空旷的空间而与南极、北极相提并论，被人们称为地球的“第三极”，或者“生命禁区”。

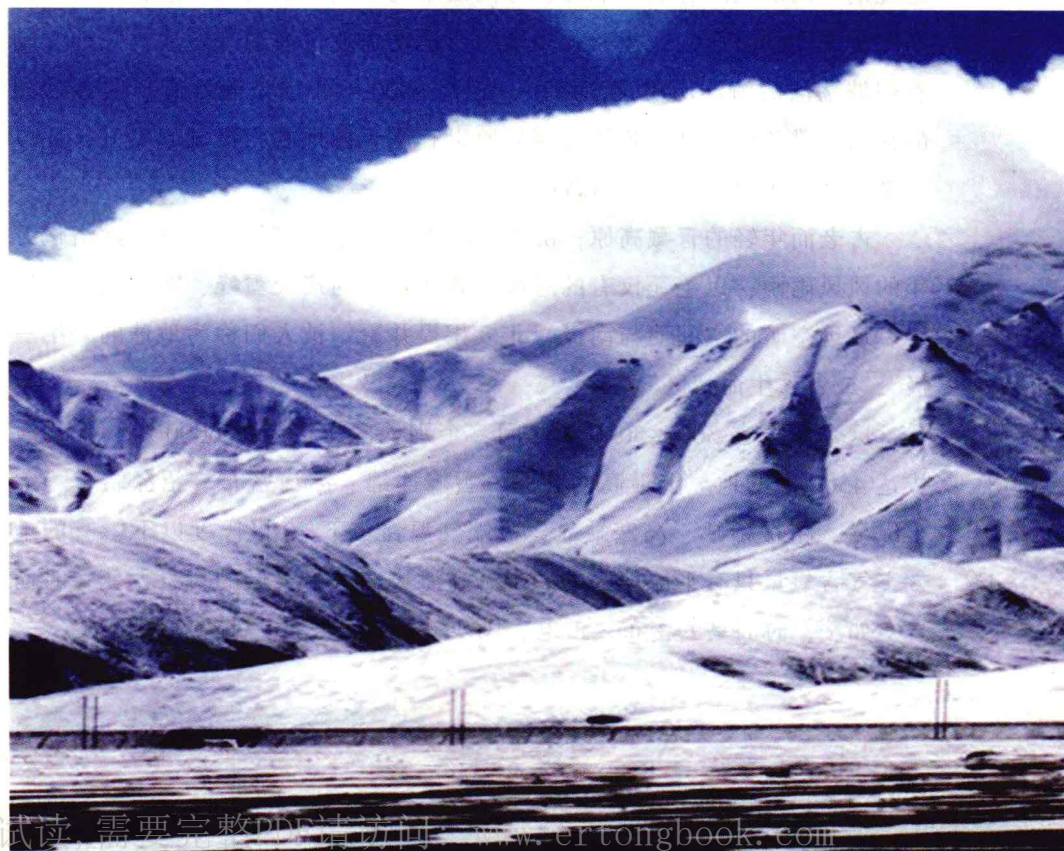
这个海拔在 3000~5000 米之间，个别地区海拔超过 6000 米，平均海拔达 4500 米的地球上最高的高原，雪峰连绵、冰河密布、沼泽暗生、冻土纵横、植被稀缺、高寒缺氧，极端气温在零下 40 摄氏度以下，有的地方空气含氧量只有平原地区的一半。高海拔造就了气候的瞬息万变：时而碧空如洗，时而乌云密布，雷电、风沙、暴雨、大雪、冰雹交替出现。

宋朝诗人陆游曾描绘道：“寒暑不分昼夜同。嵯峨九关常烈风，凜然萧森变冲融，不悸不眩身如空。”民谣曰：“六月雪，七月冰，八月封山九月冬。”这都是青藏高原大陆性气候的真实写照。

青藏高原莽莽苍苍，巍然矗立，辽阔的地域包括了西藏自治区全部、青海省的大部、四川省西北部、甘肃省西南部及新疆维吾尔自治区的南缘。东西横跨 2700 公里，南北纵贯 1400 公里，总面积达 250 万平方公里。

西藏自治区位于青藏高原的西南部，北连青海省和新疆维吾尔自治区，东南与云南省相毗邻，东以金沙江为界与四川省相邻，西和南分别与印度、尼泊尔、不丹、缅甸等国家接壤。这里地域辽阔、山川瑰丽、物产丰富、自然资源富饶，是一块有着广阔发展前景的宝地，也是我国的西南门户和天然屏障。自古以来，以藏族为主体的各民族就繁衍生息在这片土地上，创造了灿烂多姿的民族文化，成为中华民族乃至世界文化宝库中一颗璀璨的明珠。

千百年来，西藏这片神奇的高地，这片离天最近的地方，以其独特的

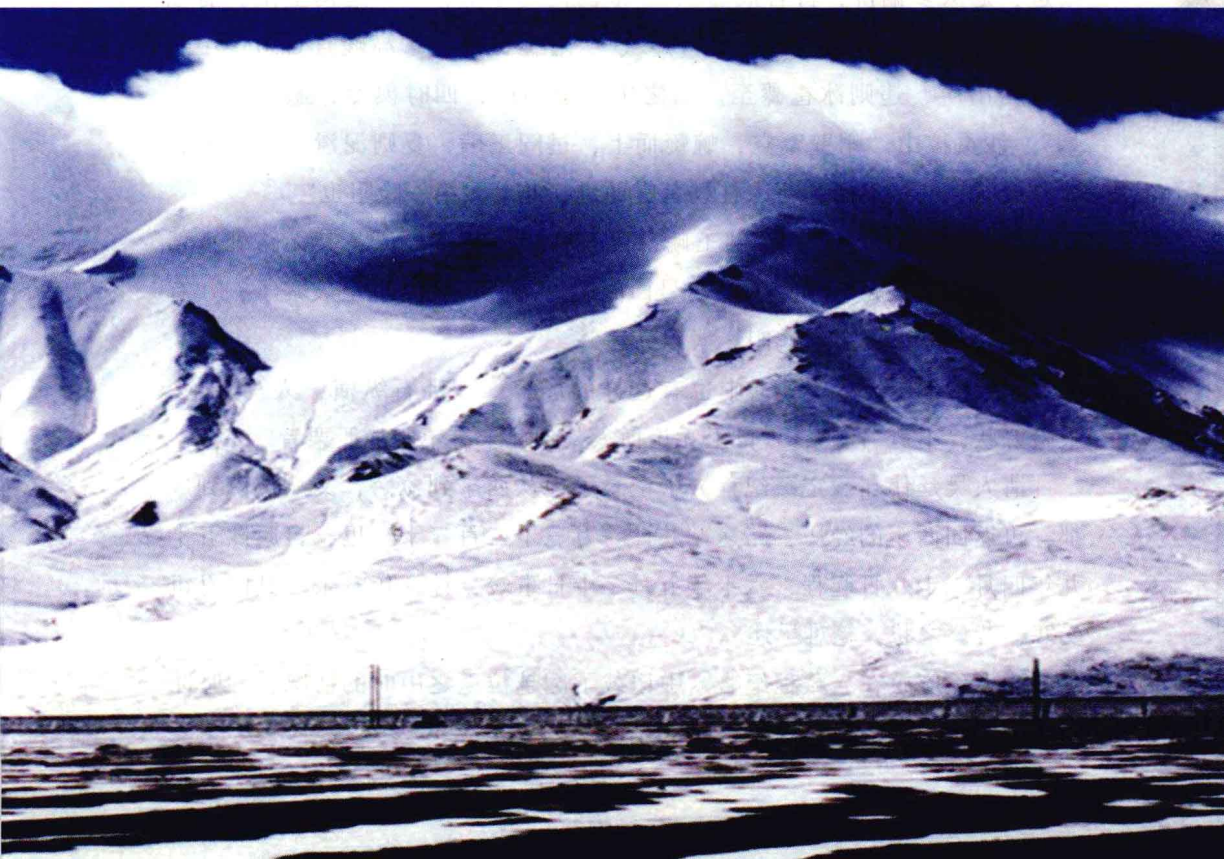




自然风貌和衍生出的无数神话故事，让人们在敬畏和猜测中产生了神秘感，神迷心醉地总想探索它的秘密，揭去它朦胧、神秘的面纱。

然而，西藏这个具有诱惑力、让人充满遐想的地方，却因山高路险总是拒人于千里之外。世界上 14 座 8000 米以上的高峰，有 11 座雄踞它的周围；有 50 余座 7000 米以上的高峰，180 座 6000 米以上高峰耸峙在它的境内。雄伟壮丽的喜马拉雅山在南部边境蜿蜒起伏；海拔 8844.43 米的珠穆朗玛峰如同一把利剑，直刺苍穹；被称为“万山之祖”的昆仑山在北部耸立。东面横亘着山高谷深的横断山脉，喀喇昆仑山和拉达克山则扼守着西部，在其中部和北部地区，还坐落着冈底斯山、念青唐古拉山和唐古拉山等世界著名的山脉。这些高耸云端、绵延千里的群山，终年积雪，犹如一道道高大坚固的围墙，为西藏构筑了与生俱来的天然屏障。

● 青藏高原



当高山把这片土地和内陆隔绝，通往西藏的古道就始终困顿在历史的风雪线上。几千年来，在西藏与内地的沟通、交流中，虽然唐蕃古道和茶马古道的马帮不断顽强地穿越唐古拉山口和横断山脉，把内地的茶叶、盐、丝织品等运往高原，再把高原上的特产、马匹运往内地，用商品沟通着西藏和内陆的联系。但是，翻越苍茫雪山，进出西藏的道路毕竟是一条无比艰险、刻满死亡记录的天路，它的路标就是这荒野中连绵延伸的白骨。谁也无法知道，历史上从青海到西藏之间的千里荒原上，曾有多少旅人、征夫无助地倒毙在路边，成为荒原中的孤魂野鬼。

严酷的自然条件极大地制约着西藏的对外交通。不少历史文献也对入藏道路之险恶有着令人惊心动魄的描述：

汉代，居于今天四川甘孜巴塘、理塘一带的白狼国国王在奉献给汉朝皇帝的诗《白狼歌》中，十分传神地写出了当时道路的艰险：“荒服之外，土地交角。食肉衣皮，不见盐谷。吏译传风，大汉安乐。携负归仁，触冒险峡。高山歧峻，缘岩攀石。木薄发家，百宿到洛。”

《卫藏通志》记载西藏昌都至工布江达沿途交通情况：“察木多南河而进，逼仄多偏桥，行者戒焉。”“浪荡沟二十里，……进沟上山，有偏桥行，险异常，雪凌滑甚，且有瘴气。”过瓦台山，“高峻且百折……过此戒勿出声，违则冰雹骤至。山之中鸟兽不栖，四时俱冷，逾百里无炊烟”。沙贡拉山“峭壁摩空，蜿蜒而上，过阎王碛，夏则泥滑难行，冬春冰雪成城，一槽逼仄，行人拄杖鱼贯而进，此赴藏第一险阻也”。

《西藏归程记》云：“阎王碛，巨石临崖，峻峭逼仄，其无路处，驾一偏桥，偶一失足，与鬼为命，号曰阎王。”阿兰多30里至破寨子，“有横石森如人立，俗名鸚鵡咀，凿以为道”。

《西藏始末纪要》一书中也有这样的形容：“乱石纵横，人马踏绝，艰险万状，不可名态”；“世上无论何人，到此未有不胆战股栗者”。

清人吴廷伟在《定藏纪程》中记录了他从西宁到拉萨，又从拉萨到成都，再返回西宁的经历，路途“共计一万三千二百三十三里，自康熙五十九年四月二十八日起程，六十年五月二十日事竣，计一年有余。其间忍饥受寒，劳瘁之状，笔难尽述”。

清人焦应旗在《藏程纪略》中记载了翻越拉里之山时的情况：“坚冰



滑雪，万仞崇岗，如银光一片。俯首下视，神昏心悸，毛骨悚然，令人欲死。是诚有生未历之境，未尝之苦也。”

.....

两千里“唐蕃古道”，遗落下了多少生命的绝响？留下了多少行者的血泪？带给了历史多少叹息！

唐代诗人李白曾感叹“蜀道难，难于上青天”，而青藏线充满着艰难与危险的道路，比穿行蜀道还要艰难。

1244年，西藏的宗教领袖萨迦班智达·贡嘎坚赞带领年仅10岁的侄儿八思巴和几名弟子前往凉州，与蒙古皇子阔端议定西藏归顺的条件。他们由拉萨北上，经当雄，过那曲，渡黄河之源，翻越昆仑山，穿过青藏高原，抵达凉州（今甘肃武威）时已是三年以后。

1652年，在清朝顺治皇帝的邀请下，西藏的五世达赖取道唐蕃古道到北京朝见皇帝，行程耗时将近一年。



开篇
天路之魂

● 藏区寺院一角



1951年，在中央人民政府的邀请下，以阿沛·阿旺晋美为首的西藏和平解放谈判代表团进京签署和平协议时，为了缩短行期，绕道印度、新加坡、香港、广州，历经小半年才抵达北京。

直到解放前，进藏最便捷的路径仍然是从印度坐火车到大吉岭，再骑马到拉萨。从四川或青海入藏，最少也要三个月。中国中央政府派遣的官员大多取道印度进藏。

.....

在许多佛教大师的眼里，西藏是一方高洁神圣之地。它是三界宇宙的中心，天神以山为阶梯，上下往返于天地间；将生命之水带向四方，孕育万物生长；在它的庇护下，神山净洁，鸟兽众多，草木旺盛，是神游之地。然而，在这片孕育了中国古老文明的神奇土地上，路却一直像妖魔一样，制造着灾难，困惑着众生，于是信奉藏传佛教的人们，一直在心里默默地祈盼大慈大悲的菩萨能够治妖降魔，给雪域中的众生一条生路。

其实，很久以前，藏族人民就尝试用自己的双手，在崇山峻岭中开辟沟通各地的人畜小道和骡马驿道。明朝时，西藏就有个叫汤东结布的桥梁设计师，召集一些设计和冶炼工匠，在宽阔的雅鲁藏布江和其他大河上，架起了50多座溜索桥，便利人们往来。但是，这位被藏族人民奉为“铁桥活佛”的僧人因能力有限毕竟不能修建与外界沟通的大道。于是，千百年来，能歌善舞的藏族人民只能借助于神话和歌谣来表达自己的心愿，期待着激流上架起“金桥”、崇山中铺通天路。然而，直至1949年，西藏的交通仍是“羊肠小道猴子路，云梯溜索独木桥”。人们主要的交通运输方式依然是人背畜驮，可以行驶汽车的道路只有两公里。那个时候，贫苦农奴最担心的就是为农奴主从事长途背运，有许许多多农奴为此在艰险的路途中失去了生命。

昔日的烟云随风远去，昔日的图画也模糊不清。多少感慨，多少唏嘘，多少憧憬。历史的车轮终于驶进了20世纪50年代初。

● 高原“问路”的世代梦想

佛光普照，众生皈依，田园牧歌，神山环绕，西藏本应该是最为慈悲



的圣地，可有谁能想到，在黑暗农奴制的笼罩下，这块圣地却曾是人间地狱。那个时代的西藏丑陋贫穷，一代代农奴在封建领主的眼里，只是会说话的牲口，人的尊严、人的权利、人的教育，只能是在遥远的天界。他们一无所有，能带走的只有影子，能留下的只有脚印。贵族和上层领主的身份是纯净的黄金，而占西藏人口百分之九十五的下等农奴的命价，只抵得上一根草绳。

1951年，这是西藏人民值得记忆的年份。应第十世班禅大师的请求，党中央发出了解放西藏的命令。随后，中央人民政府和西藏地方政府签订了和平解放西藏的十七条协议，西藏和平解放。从这一年开始，黑暗的农奴制被废除，百万农奴翻身当家做了主人，西藏的历史翻开了崭新的一页。

当时有一首藏族民歌这样唱道：

东方升起了十五的月亮
那月亮照亮了最黑暗的地方
噢，那不是十五的月亮
那是人民英雄解放军

东方升起了金黄色的太阳
那太阳温暖着最寒冷的地方
噢，那不是金黄色的太阳
那是人民领袖毛泽东

人民之所以把毛主席、解放军比做太阳和月亮，是因为人民从此看见了光明和希望。他们知道，他们迎来的将是一个美丽的新西藏。

然而，和平解放之初，西藏依然没有公路与外界相通，为了供应粮食等商品，国家曾动用4万多峰骆驼组成大型驮队向西藏运输货物。由于自然条件恶劣，平均每行进一公里就要留下12具骆驼的尸体。于是，毛泽东主席就指示

进藏的部队：一面进军，一面修路。毛主席说：“进军是解放西藏，修路也是解放西藏。西藏最大的困难就是没有道路，修路就是从经济上解放西藏。”

在毛主席的指示下，中央政府对发展西藏地区的交通极为重视，立即决定修建川藏、青藏公路。于是从1950年起，两路筑路大军以高度的革命热情和顽强的战斗意志，用铁锤、钢钎、铁锹和镐头，劈奇峰峭壁，越高原冰川，填泥坑沼泽，开始了举步维艰的筑路壮举。川藏公路穿越整个横断山脉的14座大山、5条江河、8条大断裂带，工程的巨大和艰险在世界公路修筑史上前所未有。青藏公路则翻越海拔3800米到5320米之间的高山8座，跨越大河13条。由于地形地貌复杂、冻土地带长，1161公里的线路共修建涵洞474座，桥梁60多座，总长1347米，创造了公路史上的奇迹。在川藏和青藏公路建设中，10万多名战士和工人五易寒暑，“跨怒江攀横断，渡通天越昆仑”，栉风沐雨，顶风冒雪，用生命和鲜血把宽广平坦的公路一寸一寸地铺向世界屋脊。

当年的筑路战士、76岁的藏族老人白洛，忆及当年修建川藏公路的情景时仍难掩伤感：“当时边进军边修川藏公路，几十座雪山根本看不到路的影子，全凭毅力往前闯。在‘怒江天险’架桥时，把战士用绳子吊下悬崖，在两岸石壁上一点一点地拿铁镐开凿平台，为此牺牲了不少同志。”

有资料记载，在后来的青藏公路改建中，上万名筑路工苦干了12年。有许多人12年没脱过棉衣，12年没洗过澡，12年没回家过一个春节。有一个工程部门，全处1500人，因严重缺氧诱发高原疾病，所有人员心脏偏移、增大，各种高原病患者就诊7600人次，最高门诊量达到每天180人，发病率为50%。在5月到7月的90天里，仅葡萄糖注射液就消耗了1500千克，止痛片用掉了13万片。从1981年到1985年，在青藏公路改建的4年中，青海方面上山筑路的共有12000人次，而接受过治疗的高山病患者和工程事故伤残人员就占80%。

1954年12月25日，全长4360公里的川藏公路和青藏公路同时通车到拉萨，至此结束了西藏没有公路的历史。当天，班禅额尔德尼·确吉坚赞大师在《人民日报》发表题为《藏族人民的又一大喜事》的文章，他高兴地写道：“我们要由西藏到内地去，无论是到西康或是到青海都不再需

