



姜浩峰 著
飞思数字创意出版中心 监制

总有一天， 终点是 拉萨

从青海到西藏的铁路之旅



还有什么比 **坐着火车去西藏** 更让人兴奋？

这一次，我们不在速度中迷失旅行的意义；

这一次，让戈壁雪山胡杨林慢慢划过眼前；

火车的节奏中思考信仰的力量；

来，窗外是拉萨。

975

出版社
OF ELECTRONICS INDUSTRY
press.cn



阅 览

K928.975
20136

P1

总有一天，
终点是
拉萨

从青海到西藏的铁路之旅

姜浩峰 著
飞思数字创意出版中心 监制



电子工业出版社

Publishing House of Electronics Industry

北京·BEIJING

未经许可，不得以任何方式复制或抄袭本书之部分或全部内容。
版权所有，侵权必究。

图书在版编目(CIP)数据

总有一天，终点是拉萨 / 姜浩峰著. - 北京：电子工业出版社，2013.5
ISBN 978-7-121-19522-8

I. ①总… II. ①姜… III. ①旅游指南-西藏 IV. ①K928.975

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第020074号

监 制：飞思数字创意出版中心

策划制作：谷声图书

总 顾 问：郭 晶

总 策 划：柳 帆

责任编辑：何郑燕

特约编辑：赵树刚

执行策划：向 雯

文字作者：姜浩峰

图片作者：姜浩峰 郭滋润 黄 嵩 陈 兵 陈启生

版式设计：唐一丹

印 刷：北京利丰雅高长城印刷有限公司

装 订：北京利丰雅高长城印刷有限公司

出版发行：电子工业出版社

北京市海淀区万寿路173信箱 邮编：100036

开 本：720×1000 1/16 印张：11 字数：288千字 彩插：1

印 次：2013年5月第1次印刷

印 数：6 000册 定价：39.80元

其他参与编创的人员有：柳帆、朱莹莹、向雯、陈晓礼、林燕琼、谢青青、唐一丹、张艳蓉、易定。

凡所购买电子工业出版社图书有缺损问题，请向购买书店调换。若书店售缺，请与本社发行部联系，联系及邮购电话：(010)88254888。

质量投诉请发邮件至z1ts@phei.com.cn，盗版侵权举报请发邮件至dbqq@phei.com.cn。

服务热线：(010)88258888。

山·火车·行游

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。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。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。

没有想到，在地球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！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。昨夜的雪原变成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……这就是我眼中的西藏，与她仅隔着一层玻璃窗，风景在车窗上流。

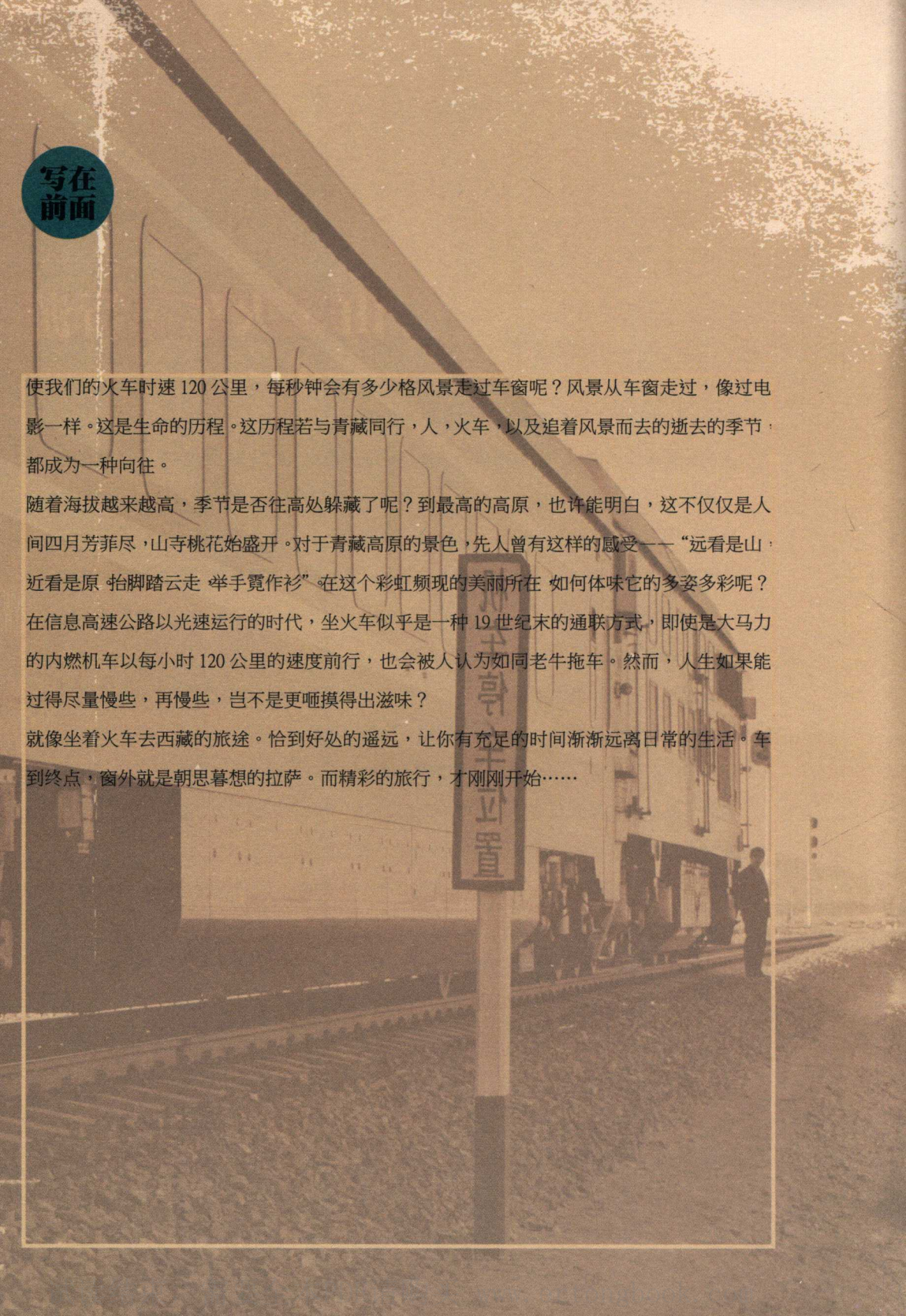
无论是火车还是电影，发明者都是欧洲人。英国人史蒂芬逊发明了蒸汽机车，世界上第一段电影胶片，是法国人卢米埃尔兄弟拍摄的《火车进站》。这是欧洲人对世界文明的重大贡献。当然，这文明的成果属于全世界。比如掌握了高速铁路技术的除了法国、德国这样的欧洲国家，还有日本、韩国等，如今，中国的京沪高铁也已批准立项。中国和世界的交融无时不在。乘着火车旅行，从车窗感受江山如画，心跳合着轮轨的节拍，悠闲惬意。

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？

就像坐着火车去西藏的旅途。恰到好处的遥远，让你有充足的时间渐渐远离日常的生活。车到终点，窗外就是朝思暮想的拉萨。而精彩的旅行，才刚刚开始……



目录

C O N T E N T S

PART - 01

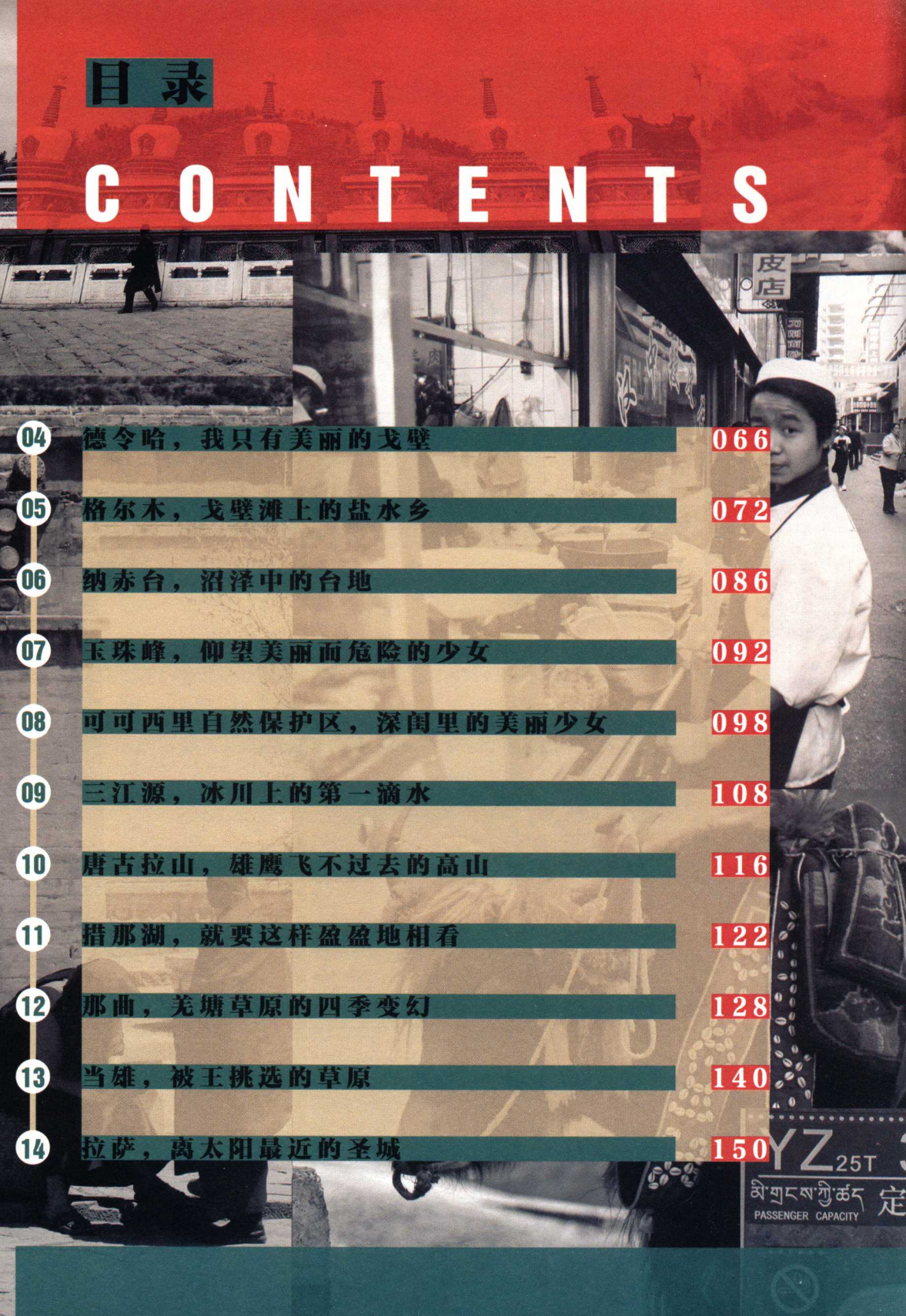
- 01 从唐蕃古道到青藏铁路 002
- 02 有关青藏铁路 006
- 03 2012 进 / 出藏火车 (列车) 时刻表 009
- 04 与众不同的进藏列车 016
- 05 乘车前的准备工作 018

PART - 02

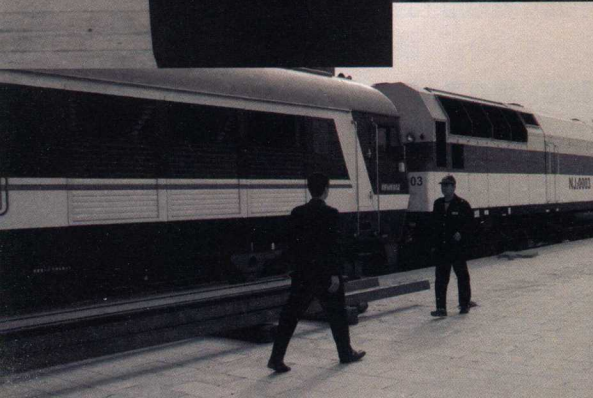
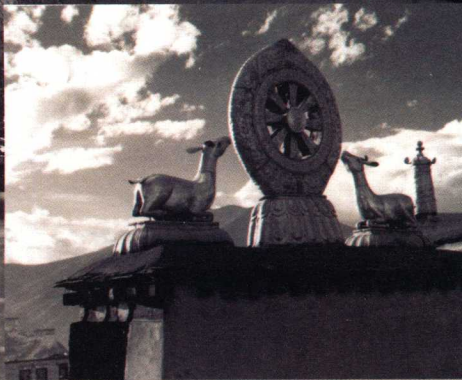
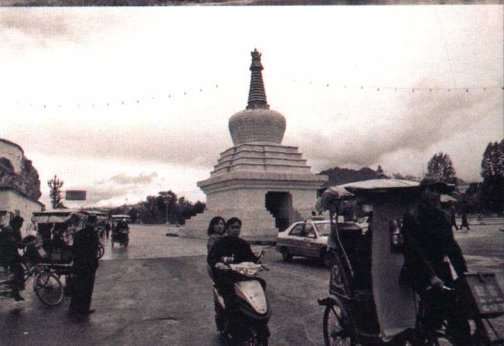
- 01 西宁，青藏线出发点 028
- 02 西海镇，寂寞沙洲冷 050
- 03 青海湖，高原上的一滴眼泪 056

目录

CONTENTS

- 
- 04 德令哈，我只有美丽的戈壁 066
- 05 格尔木，戈壁滩上的盐水乡 072
- 06 纳赤台，沼泽中的台地 086
- 07 玉珠峰，仰望美丽而危险的少女 092
- 08 可可西里自然保护区，深闺里的美丽少女 098
- 09 三江源，冰川上的第一滴水 108
- 10 唐古拉山，雄鹰飞不过去的高山 116
- 11 措那湖，就要这样盈盈地相看 122
- 12 那曲，羌塘草原的四季变幻 128
- 13 当雄，被王挑选的草原 140
- 14 拉萨，离太阳最近的圣城 150

YZ_{25T}
འགྲུབ་ལྗེ་ཚོང་ཁང་ 定
PASSENGER CAPACITY



从唐蕃古道到青藏铁路

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，也因入藏之路如此艰辛，人们心向往之而又足畏惧之！

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。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。

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。

陆路：从长河落日到瘦马西风

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，到宋元时期，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！

50 多年前，新生的人民共和国曾动用了 4 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。李白说：“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，被西方称之为“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。



航空：难以穿越的“驼峰”

直到 20 世纪 40 年代，即便是飞机也只能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危难的时期，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。

飞机只能在三四千米的高度飞行。而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 至 5500 米，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，很容易造成机毁人亡。从 1943 年 6 月到 12 月半年时间，死亡机组人员达 160 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，非常不利于飞行。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。

藏族人敬重鹰，视之为神鸟。终于有一天，拉萨飞来了“铁鸟”。1966

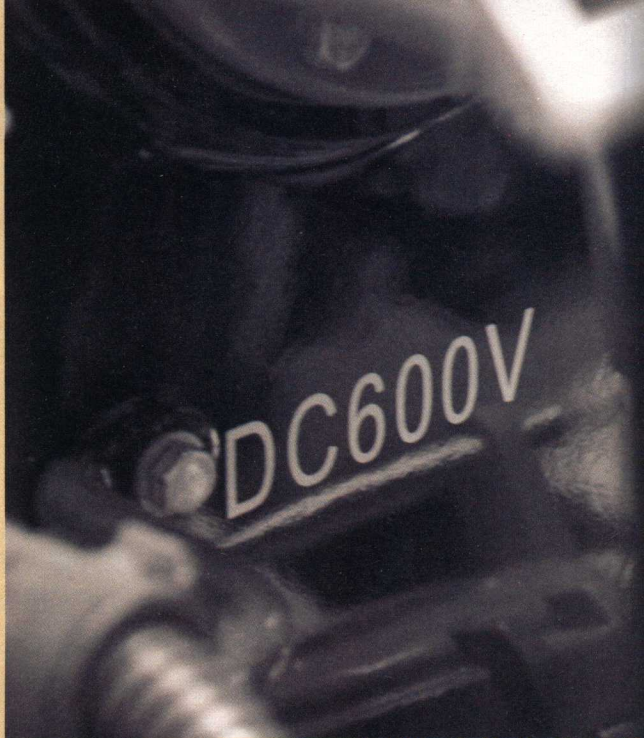
年11月，位于雅鲁藏布江河谷上的贡嘎机场正式启用时，无论是陆路的青藏、川藏公路，还是飞机通航拉萨，都已经有十来个头了。首次飞到被西方称为“空中禁区”拉萨附近的，是1951年8月组建的“民航支援解放西藏飞行中队”。这支中队当月组建，当月飞赴西藏，为人民解放军空投军需物资，为此，中队荣立西南军区集体二等功，中队长潘国定荣立一等功。

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，16000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。

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。

铁路：最平民的天路梦

20世纪初的美国旅游者保罗·泰鲁坐着火车几乎走遍了中国。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·妮尔做出截然相反的论断之前，孙中山先生发表了近 20 万字的著作《建国方略》。书中规划了七大铁路系统，其中高原铁路系统共规划 16 条铁路干线，包括拉萨至兰州线、兰州至若羌线。但是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，修建去西藏的铁路也仅仅是个梦想。

20 世纪 50 年代，中国政府做出决策——要把铁路修到拉萨。作为中国境内唯一未通铁路的省级行政区，西藏几乎期盼了上百年。三次勘探，两番建设，终于梦圆。

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到的。《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。

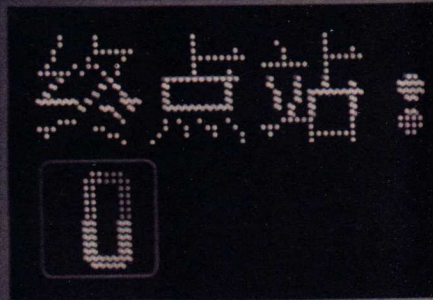


有关青藏铁路

青藏铁路，是实施西部大开发战略的标志性工程，是中国新世纪四大工程之一。东起青海西宁，西至拉萨，全长 1956 公里。其中，西宁至格尔木段 814 公里已于 1979 年铺通，1984 年投入运营。新建线路 1110 公里（还有 32 公里已铺设好的），于 2001 年 6 月 29 日正式开工，2006 年 7 月 1 日全线运行。

线路

青藏铁路已经在全国各地开通了 7 条前往圣城拉萨的线路，包括广州到拉萨、上海到拉萨、北京到拉萨、兰州到拉萨、西宁到拉萨、成都到拉萨、重庆到拉萨。



广州到拉萨

广州 — 长沙 — 武昌 — 郑州 — 西安 — 兰州 — 西宁 — 格尔木 — 那曲 — 拉萨

上海到拉萨

上海 — 无锡 — 南京 — 蚌埠 — 徐州 — 郑州 — 西安 — 兰州 — 西宁 — 格尔木 — 那曲 — 拉萨

北京到拉萨

北京西 — 石家庄 — 西安 — 兰州 — 西宁 — 格尔木 — 那曲 — 拉萨

兰州到拉萨

兰州 — 西宁 — 德令哈 — 格尔木 — 安多 — 那曲 — 当雄 — 拉萨

西宁到拉萨

西宁 — 德令哈 — 格尔木 — 沱沱河 — 安多 — 那曲 — 当雄 — 拉萨

成都到拉萨

成都 — 广元 — 宝鸡 — 兰州 — 西宁 — 格尔木 — 那曲 — 拉萨

重庆到拉萨

重庆 — 广安 — 达州 — 西安 — 宝鸡 — 兰州 — 西宁 — 格尔木 — 那曲 — 拉萨

青藏铁路之最

世界上海拔最高的高原铁路。

青藏铁路穿越海拔 4000 米以上的路段达到 960 公里，最高点在唐古拉山口附近，海拔为 5072 米。

世界上最长的高原铁路。

青藏铁路格尔木至拉萨段，全线总里程达 1142 公里，是世界上最长的高原铁路。

世界上穿越冻土里程最长的高原铁路。

青藏铁路穿越多年连续冻土里程达 550 公里。

世界上海拔最高的铁路车站。

5068 米的唐古拉山车站，是世界上海拔最高的铁路车站。

世界上海拔最高的冻土隧道。

海拔 4905 米的风火山隧道，是世界上海拔最高的冻土隧道。

世界上最长的高原冻土隧道。

全长 1686 米的昆仑山隧道，是世界上最长的高原冻土隧道。

世界上海拔最高的铁路铺架基地。

海拔 4704 米的安多铺架基地，是世界上海拔最高的铺架基地。

世界上最长的高原冻土铁路桥。

全长 11.7 公里的清水河特大桥，是世界上最长的高原冻土铁路桥。

世界上速度最快的高原铁路。

青藏铁路冻土地段时速可达 100 公里，非冻土地段达到 120 公里，这是目前火车在世界高原冻土铁路上的最高时速。

最环保铁路。

青藏铁路穿越了可可西里、三江源、羌塘等自然保护区，因其独具特色的环保设计和建设，也被称之为中国第一条环保铁路。

2012 进 / 出藏火车 (列车) 时刻表

北京开往拉萨 T27 次列车时刻表

区间里程 :3753 公里

区间时间 :43 小时 51 分

站次	站名	日期	到达时间	开车时间	停留时间	里程	硬座	硬卧 上 / 中 / 下
1	北京西	-	起点站	20:08	-	0	-	-
2	石家庄北	第一天	22:44	22:46	2分	283公里	¥44	¥90/¥95/¥98
3	太原	第二天	00:53	01:01	8分	508公里	¥73	¥130/¥133/¥137
4	中卫	第二天	07:41	07:50	9分	1259公里	¥158	¥272/¥281/¥290
5	兰州	第二天	13:04	13:19	15分	1565公里	¥191	¥324/¥335/¥345
6	西宁西	第二天	15:50	16:10	20分	1793公里	¥208	¥355/¥367/¥379
7	格尔木	第三天	01:42	02:02	20分	2611公里	¥276	¥466/¥483/¥499
8	那曲	第三天	11:08	11:14	6分	3431公里	¥338	¥651/¥670/¥691
9	拉萨	第三天	15:40	终到站	-	3753公里	¥363	¥723/¥745/¥766

拉萨开往北京 T28 次列车时刻表

区间里程 :3753 公里

区间时间 :42 小时 19 分

站次	站名	日期	到达时间	开车时间	停留时间	里程	硬座	硬卧 上/中/下
1	拉萨	-	起点站	13:48	-	0	-	-
2	那曲	第一天	17:11	17:17	6 分	322 公里	¥51	¥129/¥134/¥137
3	格尔木	第二天	02:48	03:08	20 分	1142 公里	¥143	¥360/¥368/¥377
4	西宁西	第二天	12:00	12:20	20 分	1960 公里	¥219	¥486/¥499/¥513
5	兰州	第二天	14:55	15:10	15 分	2188 公里	¥242	¥524/¥537/¥552
6	中卫	第二天	20:10	20:19	9 分	2494 公里	¥271	¥572/¥589/¥604
7	太原	第三天	03:17	03:23	6 分	3245 公里	¥326	¥663/¥683/¥702
8	石家庄北	第三天	05:30	05:32	2 分	3470 公里	¥344	¥693/¥713/¥734
9	北京西	第三天	08:07	终到站	-	3753 公里	¥363	¥723/¥745/¥766



定员
自重
载重
全长
全换