

李晓林 著

边，边境的边

走读边境中国（卷4）

西藏



西藏人民出版社

兴边富民行动 · 走读边境中国

边，边境的边

李晓林 著

图书在版编目(CIP)数据

边, 边境的边. 西藏卷 / 李晓林著. —北京: 民族出版社, 2008. 4
(走读边境中国)

ISBN 978-7-105-09232-1

I. 边… II. 李… III. 新闻报道—作品集—中国—当代 IV. I253

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2008) 第 053708 号

边, 边境的边

著 者: 李晓林 (苗族)

责任编辑: 宝贵敏 (蒙古族)

罗 焰 (彝族)

书名题写: 郭正英 (裕固族)

图片摄影: 李晓林

装帧设计: 刘敬敏

出版发行: 民族出版社

社 址: 北京市和平里北街14号

邮 编: 100013

电 话: 010 - 58130638 (编辑室)

010 - 64271909 (传 真)

010 - 64224782 (发行部)

<http://www.mzcbs.com>

印 刷: 民族印刷厂

经 销: 各地新华书店

版 次: 2008年5月第1版第1次印刷

开 本: 889 × 1194 1/16 **印张:** 12 **字数:** 500千字 (全套)

定 价: 160元 (全套5本)

书 号: ISBN 978-7-105-09232-1/C · 280(汉254)

该书如有印刷质量问题, 请与本社发行部联系退换

我还是一直在路上 你们永远在我心中

谨以此书
献给我的母亲父亲和所有家人朋友
献给边境地带的各族同胞

李锐林

(藏名顿珠琼培)
苗族, 1965年10月生于湖北省建始县
《中国民族》杂志记者

| 目录 |

西 藏 卷 4

天路迢迢向西藏	03
阿里的“江南”	18
去阿里拜见麦格隆	31
神山之下	48
风云际会吉隆沟	70
通往尼泊尔的地方	85
乃堆拉山口的 2006'	94
山的那边是不丹	107
墨脱：依然隐秘的莲花	121
在喜马拉雅最东端	155

目录



前言

- 1. 本书的编写目的
- 2. 本书的编写原则
- 3. 本书的编写依据
- 4. 本书的编写过程
- 5. 本书的编写人员
- 6. 本书的编写时间
- 7. 本书的编写地点
- 8. 本书的编写单位
- 9. 本书的编写日期
- 10. 本书的编写地点

天路迢迢向西藏

2006年8月29日，在完成对内蒙古边境地区的采访之后，我终于开始了憧憬许久、想象许久的西藏边境之行。

1999年9月，我曾经从拉萨启程，沿喜马拉雅北麓、溯雅鲁藏布江而上到过阿里，然后从狮泉河前往新疆。那次承蒙阿里地委和行署领导的关照，有性能极好的日本丰田越野车，驾驶员是技术超群的藏族师傅和在新藏公路跑过10多年的退伍军人，再加上我已在拉萨等地活动较长时间，对高原反应早就有了抵抗力，所以除了路途遥远的艰辛之外，并没有感受到更多的痛苦。

而这一次，却很不一样——我们要从海拔1000米左右的南疆塔克拉玛干盆地，直接攀升到海拔四五千米的高原；我们单车独行，并且是越野性能较差、底盘较低的韩国越野车；我们第一次自己驾车走新藏线，两位同伴也是头一回走新藏公路。

天路迢迢，不知前方等待我们的是什么？

戈壁滩上的搓板路已经算得上新藏公路比较好的路段了





帕米尔高原与青藏高原的过渡地带

遥想新藏公路

我们选择的进藏路线是新藏公路，起点为新疆南部的边城——叶城，即219国道的零公里处。第一站，是孔繁森曾经工作过的阿里地区。

阿里，在史籍中被称为“堆”地，是河流上源和高地的意思。对于阿里来说，一切夸张的形容词都显得生硬和蹩脚。但是，如果你知道昆仑山、喀喇昆仑山、冈底斯山、喜马拉雅山等等伟岸的高山，都在此发端，构成西部高原的骨架；这些冰山雪川孕育的狮泉河、象泉河、马泉河和孔雀河等等大河，从不同的方向最终向南流入印度和尼泊尔；还有神山圣湖、古格王国遗址和象雄文明……你便会在某种程度上理解，为什么信徒们会把阿里视作精神和信仰的终极之地，千百年来依循亘古荒原若有若无的天路跋涉不止——因为，他们要向这心灵的源头一步步靠近。

内地从陆路进出西藏的公路通道，只有3条：青藏公路，川藏公路（滇藏公路）和新藏公路。前两条公路虽说仍然有一定的艰险系数，每年雨季泥石流和塌方十分常见，但随着国家投入的加大，经过几十年的建设，已经通畅多了。唯独只有新藏公路，至今留给世人更多的除了神秘，便是险恶。

20世纪50年代，解放军进军阿里就是从新疆进去的。当时，一路上牺牲的官兵不少。1956年3月至1957年10月，4000多名筑路大军在极其恶劣的环境下，奋战一年零7个月修成219国道，即全长1000余公里的新藏公路，叶城至阿里地区首府狮泉河镇。至今，这条盘旋蜿蜒在喀喇昆仑山和昆仑山之间的所谓公路，因为途经地区的海拔高，阿里有“世界屋脊的屋脊”之称，平均海拔4500米，还要翻越数座5000米以上的大坂；地质条件复杂，山高谷深，塌方和泥石流很常见；路况差，没有修整的路基和荒滩多，水毁路段多，便道多，搓板路段多，几乎全是土石路面，一直被许多人视为畏途，称之为“天上的国道”。同时，除了个别地方有零星牧民和驻守边防的解放军官兵、养护公路的工人之外，沿途基本上属于荒凉的无人区。加上来往车辆非常少，如果途中遇到坏车、毁路、雨雪或疾病等等不测，求助的难度和等待的时间都是无法预料的。

新藏公路再难走，但半个世纪以来它就成为西藏阿里的生命线了。进出阿里的人员和物资，绝大部分经过这条路输送。新疆的叶城、喀什甚至乌鲁木齐，对许多阿里人来讲非常熟悉和亲切。可以说，没有新藏公路，就没有阿里今天的繁荣和发展。况且，这条路对于国防建设的重要性更是不言而喻。

在叶城的准备

自驾车走遍全国,我并没有觉得有多难,但走新藏公路进阿里,却丝毫不敢马虎大意。早在两个月前,从北京出发前往内蒙古边境地区之前,我就更换、购置了方便实用的电动充气泵、千斤顶和牵引绳等设备。到了乌鲁木齐,又在专修店对车况进行了全面检修和维护,给底盘加装铝合金的防护板,换机油、零部件和轮胎等等,从未有过的认真。

新藏公路的起点叶城,是沙漠边缘的绿洲小城。从1990年至2005年,我曾先后3次到过这个边陲小城,可以说亲眼目睹了其翻天覆地的变迁。依靠特殊的地理位置和得天独厚的资源优势(比如塔里木石油开发),叶城日新月异的巨大变化令人感叹。

我们在这里的主要任务,是进行食品和药品的补给。未雨绸缪,为预防在路上遇到意外情况缺吃少喝,我们买了不少矿泉水、牛奶和饼干、榨菜、真空包装的鸡腿等,还从维吾尔族同胞那里买了10多个刚出炉的馕。零零碎碎,塞满了几个纸箱。最最重要的东西,莫过于预防和抵抗高原反应的药物,像红景天口服液或口服胶囊,可以口服的葡萄糖注射液,治疗心绞痛和心脏疾病的药,当然,对付感冒和肠道感染的药也是必不可少的。叶城是进藏的咽喉要道,方方面面的人员从这里进进出出,这些药品自然畅销、紧俏。好在当地开的药店不少,我们跑了五六家,总算凑齐这些药。我们的行囊里,头一回装备了如此多的药品。当天晚上,我们就开始服用抗高原反应的红景天。

在219国道零公里旁边的兵团加油站,我们把油箱和从乌鲁木齐买的特制备用油箱(30公升容量)加得满满的。据说从这里一直到狮泉河沿途几乎没有加油站,这是非常关键的准备工作。

头天下午刚到叶城时,我们就到零公里附近的乔戈里宾馆探听虚实。这是一家以接待旅行团队为主的涉外饭店,那些进出阿里的老外和港台游客多数把这里当作大本营。只要看看停在大门外的威风凛凛的日本越野车(以八缸的4500车型为主),和那些装备精良的旅游发烧友,就能粗略感受到一丝



新藏公路的起点新疆叶城街头



天高路远的新藏公路

蛮荒粗旷和挑战极限的气息。在宾馆门口，我们碰到几个拉萨和乌鲁木齐的导游及司机，他们带着一个台湾来的旅行团，将在明天清晨出发。据他们介绍，虽然雨季已经过了，但今年的雨水多，山洪暴发冲毁了大量路段和好几座桥梁，道路比往年更加难行。尤其是在甜水海一带，桥梁被水毁，得涉水过河，水深可淹没汽车的轮子。河水最大时，还冲走了几辆 4500 型越野车。

打探到这些情况，更是加重了我们的决心。

谁与我同行

对我来说，选择一同探访西藏边境地区的同伴，因为旅程的艰辛漫长、困难和危险而显得格外重要。向往阿里、情系西藏、希望与我同行的朋友不少，但最终我选择了何斌和凌风。

性情温和稳重的何斌，是我高中的同学，现在老家的县公安局任科长。我们的友谊已经延续了 20 多年，可谓知己知彼，气味相投。他从驾驶摩托车、三轮摩托车开始，直到北京吉普车、小轿车等，驾龄已有十七八年，并且在大山区的山野小道练就了一手过硬技术。何警官理所当然地成为这次西藏之行的主驾驶，我呢就老老实实在地充当副驾驶。

“老同志”凌风其实并不老，只有 53 岁，算得上兄弟单位的同事——《民族画报》资深摄影记者。凌风虽然体型略显瘦小，但却吃得大苦能耐大劳、工作作风扎实。除了高超的摄影技术，他还是我国仅有的全程参加过可可西里无人区（1990 年）和雅鲁藏布大峡谷（1998 年）徒步科考的两名记者之一，具有丰富的野外生存经验。他在我的心目中，已是“大师”级的人物。

然而，由于新藏公路一线高原环境的恶劣和严酷，对于他们能否适应和挺住，我一直都很担心，尽管没有在他们面前表现出来。

何警官第一次上高原，并且走的是难度最大的新藏公路。我曾经见识过几位平时身体还很棒的朋友，人高马大，但一上高原就被高山反应弄得惨不忍睹。所以我最担心的是何警官。

凌风尽管久经考验，但毕竟 50 多岁的人，最近一次进藏也是 8 年前的事，不可掉以轻心啊！

至于已是第 10 次进藏的本人，我知道自己肯定也会有高原反应，也会对那漫长的旅途、糟糕的路况产生畏难情绪，但我坚信一点：我能够挺住，也必须挺住。

出发的时候，我想起几乎就在整整 56 年前的这些天，遵照毛泽东的命令，人民解放军第一兵团所属部队组成“进藏先遣连”开始向阿里进军。先遣连的官兵们历尽千难万险，费时一年多，作出重大牺牲，终于把五星红旗插到阿里的土地上。

第一天：从叶城到三十里营房

新藏公路的整个行程约 1000 公里，我们计划走 3 天，每天的里程约 300 余公里。

第一天属于过渡阶段，我们没有安排得太紧张，直到中午时分才出发。

出叶城后大约还有将近 100 公里的柏油路，但在戈壁滩上奔驰的快感没多久便消失了。横亘在我们面前的是喀喇昆仑山的库地大坂，也是新藏线上的第一个山口。此后，我们将沿着新藏线在西藏边境地区走三四千公里的土石路。

库地大坂的陡峭险峻，曾给我留下过深刻印象。1990 年秋我随南疆军区的宣传干事从叶城去往世界上最高的军事哨所——位于中印边境的解放军神仙湾边防连，1999 年从阿里到叶城，两次路过库地大坂时我都胆战心惊。这个大坂虽然海拔高度只有 3150 米，但公路蜿蜒在坡度很大的裸山上，一个接一个的急转弯呈“S”形。这是新藏公路最难走的山道之一，非常危险，车祸频繁。近年来，山上的道路有所拓宽，比从前要好走一些。因为对这段路还有些印象，我特意让何警官休息，自己开车小心翼翼地翻越了大坂。

大坂下面的小块狭长平地，有解放军的兵站和库地边防检查站、边防派出所以及 10 多家川味、清真饭馆，汉族、维吾尔族和回族居民的简陋小土屋紧挨着在公路边排成一行。一家四川达州饭馆的墙壁上，贴着边防派出所“实施爱民固边战略、创建平安边境”的油印宣传单，还有干警与村委会、居民签订的社会治安责任书。我们在这里简单吃过午饭，继续前行。

接下来，是更加危险的麻扎大坂。山势愈发陡峭，弯道愈来愈急，差不多有近百处拐弯的路段。据说，每年夏天这里都会有几十起翻车事故。

天气晴好，蓝天白云，但由于海拔高度的不断抬升，我们对位于中巴边境、居世界第二高峰的乔戈里峰（8611 米）并没有感受到多少雄伟壮观。公路的右侧，是喀拉喀什河宽阔而少水的灰色河床。左侧，则时而是险峻陡峭的岩壁，时而是较为平缓的山冈。前方的公路越来越窄，路面更加凹凸不平，水毁的路段不断出现。泥石流造成的塌方、水沟和遍布乱石的河滩，使车速越来越慢。整个新藏线，我们只能保持不到 30 公里的平均时速。当然，那些经常往来于此的 4500 型越野车会大大超过这个速度的。

尽管此时的平均海拔早已超过 3000 多米，但高原反应还没有如此快地袭击我们。一路上，巍峨的雪山和湛蓝的天空、洁白的云朵使我们很兴奋，不断停下车拍照。车况还算不错，但车载海拔指示表到 3000 米以上就不再有任何反应。这也难怪，韩国现代公司并没有专门针对青藏高原设计此款车型。

今天要翻越的最后一座，也是最高的一座大坂——黑恰大坂给了我们第一次下马威。我开着车缓缓地快要爬行到大坂最高处的山口时，突然感觉方向盘变得沉重了，车身似乎也有些倾斜。停车一看，果然是左前轮胎被划破两个长口子，早就瘪了。我们赶紧取出千斤顶、十字套筒和备用轮胎，开始换胎。虽说新买的工具很好使，但动作几下后我们就感到喘不过气来，胸腔憋闷，很难受。只得放慢节奏，差不多半个小时才完成这件平时只需 10 多分钟的事情。我明白，这就是高原反应。要知道，黑恰大坂的海拔高度已是 4750 米。



在新藏公路沿线经常能看到解放军边防部队的宣传标语



骑自行车横穿青藏高原的四川老人



骑自行车穿越青藏高原的美国人



骑自行车穿越中亚和新疆、西藏的德国青年（左）



骑自行车穿越欧亚大陆的美国人



骑自行车从家乡出发前往北京的斯洛文尼亚姑娘

黑恰大坂下面不远的地方，有新藏线上著名的三十里营房。我们到达时，已是黑沉沉的夜里。这是个海拔 3700 米的军事重地，有兵站和一所战地医院以及饭馆、旅店、发廊等。在条件简陋的达州饭馆吃晚饭，何警官和凌风食欲不振。饭馆同时还兼营汽车修理、出售汽油。我们急急忙忙地请那两个四川工人赶紧修补被扎破的轮胎，他们用的是老办法，给轮胎里另加了一条旧内胎。他们说这样更保险，但收费也很不客气，高达 100 元。我听说越往前越不好买到油，便又让他们加了油。一桶 30 升的 90 号汽油，卖 180 元。再贵的油，也得加啊。

投宿的三十里营房兵站，1990 年和 1999 年我曾经住过两次的大通铺房间被拉练的士兵住满了，值班的士官让我们住“将军楼”。标准间，没有热水供应，依然每人收费 80 元。不过，房子正中央立着个大氧气瓶，让人感到有点踏实。我们匆匆洗漱后就躺下了。

夜里，同屋的何警官有点喘粗气，说轻微头疼，但还是能够入睡。隔壁房间，偶尔传来凌风的一两声咳嗽。我真担心，他可千万别感冒啊！

第二天：从三十里营房到松西

总算一夜平安无事。早上 9 点多钟，我们匆匆往嘴里塞了一点面包和牛奶，便从三十里营房启程了。

沿着一条河床，车行在绵延不绝的高山和无休无止的戈壁荒漠之间。很难看到生命的迹象，没有人烟，甚至连一只鼠兔的踪影都见不到。高原的天气说变就变，刚才还是晴天丽日，转眼间便乌云笼罩，风雪交加。

往前走 40 余公里，快到康西瓦大坂的地方，往南拐有一条简易国防公路通向喀喇昆仑山口的神仙湾哨所。这是全军最高的哨所，海拔 5380 米。从岔路口到哨所，还有 120 公里。1990 年，我那时还年轻，身体好，提着一支微型冲锋枪，在一名身体壮实的解放军战士陪同下，攀爬到哨所对面近 6000 米高的山头。神仙湾海拔太高，哨所的生活条件太苦，部队领导怕我们有反应，当天夜里大家就返回了三十里营房。

后来，我又去到了其他两个与神仙湾同样因高海拔、



信仰的象征也是高天阔土之上的行为艺术

条件艰苦而闻名的军事哨所——西藏亚东的查果拉和云南怒江的风雪丫口，但最怀念的还是那次短暂的神仙湾之行。

喀喇昆仑山口，也是我国与印度边境线西段的起点。整个中印西段边境，从这里开始，直到印控克什米尔地区南端和西藏的阿里交界处，长约 600 公里。它因我国西藏与新疆交界地带的阿克赛钦湖和阿克赛钦河而得名阿克赛钦地区，面积约 3.3 万平方公里，绝大多数属于不毛之地。

今天，没有时间再去神仙湾，我只对着南方致意。

我知道，在这条公路的西边和南边，越过喀喇昆仑的崇山峻岭、雪峰冰川，就是克什米尔，一片被称为“地上天堂”的山川大地。这些年来，我们听到的关于它的信息，无不充满血与火，生灵涂炭。那是人类的伤心之处。

其实，历史悠久的克什米尔直到 18 世纪中叶，一直风光明媚，民众安居乐业，一片祥和。长期以来，尽管多种宗教并存的局面不可能没有矛盾与争端，但由于政策的宽容，致使这块神奇的土地在 1700 多年的时间里，除了 1001 年中亚军队对该地区零星几次骚扰之外，始终是和平的，没有民族和宗教冲突。然而，随着 1752 年阿富汗人的入侵，穆斯林和印度教徒之间纷争与杀戮的火焰，迅速燃起，并延续至今，成为克什米尔民族、宗教冲突的历史原因。1947 年印巴分治之后，战火更是绵延不断，人间天堂变成了人间地狱。而后来我从有关资料中才得知，由于克什米尔的穆斯林和印度教徒都讲一种语言，在种姓上又有某种渊源，有许多风俗和节日是共同的，早期他们互相尊重对方的寺庙，不存在宗教上的歧视，如果没有外来政治因素的介入、地缘政治的争夺，双方的冲突本不会受到外力的诱导，如此残酷地爆发出来，并发展到如此严重的地步。

从三十里营房一直到界山大坂，仍然属于新疆和田、叶城管辖的地盘。战火纷飞的克什米尔，对新疆局势的影响很大。进入 20 世纪，新疆面临着阿富汗和克什米尔等极具威胁力的“火药桶”。新疆和克什米尔之间边界线漫长，有数不清的天然通道，对人员越境、武器和毒品走私的堵截存在相当难度，设防也很困难。巴控克什米尔地区与新疆的喀什米尔干塔吉克自治县、和田县、皮山县的交界线，长约 599 公里；印控克什米尔地区与皮山县、和田县接壤，边界线长约 200 公里。叶城、和田等地既是贫困地区，又是个别民族分裂主义等三股势力活动的地区，如果有外部恶势力插手和勾结，会很容易地导致对新疆稳定的破坏。克什米尔问题的和平解决，将会直接影响到新疆和西藏的稳定，关系到我国西部周边的安全。

走在这条海拔不断抬升的天路之上，高原反应还没有紊乱我的思维，那些与克什米尔相关的信息

就这样一下子都汇集到了脑海中。

继续向前，在海拔 4300 多米的康西瓦大坂之下的河滩里，有一座纪念碑和陵园。这是为纪念 1962 年中印自卫反击战期间牺牲的解放军烈士而建的。我们下了车，在风雪中向长眠于此的英烈们鞠躬、献哈达，献上一支香烟，表达敬意，何警官则行庄严的军礼。

我国同印度的边界线，按照国际惯例和双方行政管理管辖所及范围，早已形成一条全长 2000 多公里的传统习惯边境线。印度独立后，继承英国殖民主义者的衣钵，不断向前推进、蚕食我边境地区领土。1959 年，印度正式向我国提出 12.5 万平方公里的领土要求，并挑起首次武装冲突，导致两国关系恶化、破裂，揭开双方军事对峙的序幕。1962 年，印军先后越界发起攻击，到 9 月和 10 月中旬更是不断进行武装挑衅，围攻我边防哨所，打死打伤我边防官兵 40 多名。10 月 20 日，根据党中央、毛泽东的决策，张国华将军率领解放军奋起还击，克服山高路险和高原反应等重重困难，分多路向纵深穿插，向印军发起总攻。11 月 21 日，我方突然宣布全线停火，并开始撤退到 1957 年中方实际控制线的 20 公里以内。

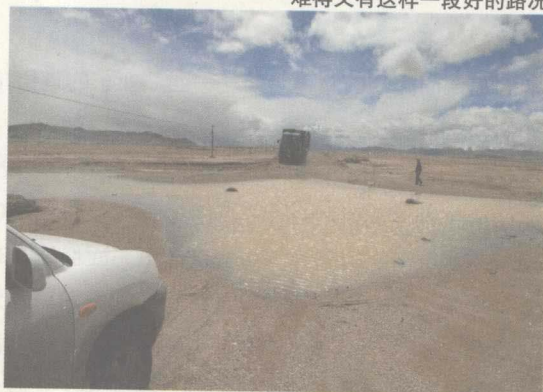
在为期 1 个月的自卫反击战里，我方于边境东、西两段发动的两次战役和一些局部战斗，都取得了压倒性的胜利，击毙、俘虏敌军 7000 多人，我方伤亡 1460 人。第二年，毛主席在接见奉召回京的张国华时讲了一段后来被广泛引用的“语录”：金兀术说，撼山易，撼岳家军难；我说，撼山易，撼解放军难。

此时我们行走的这一带正属于自卫反击战的西段战区，当时牺牲的一部分烈士便安息在这里。

过康西瓦不远，是海拔 4250 米的红柳滩。听这个名字，可以想象许多年前这里一定遍地红柳树，但如今却无法寻觅到它的影子。红柳早就被砍伐一光，满目皆是灰中泛黄的荒原和大山。此地也建有兵站，还有一个养路段。当然，必定少不了四川人和甘肃人开的饭馆。天气又转晴好，蓝天白云特别让人震撼。我们在四川饭馆吃了一碗面条，何警官和凌风只动了动筷子，明显的高原反应令他们吃不



难得又有这样一段好的路况



不知深浅的水流截断公路挡住去向



看来这里的河水浅不了



南疆军区树立的警示牌

下东西，给车加油（15升卖价120元，折合每升8元），然后接着赶路。

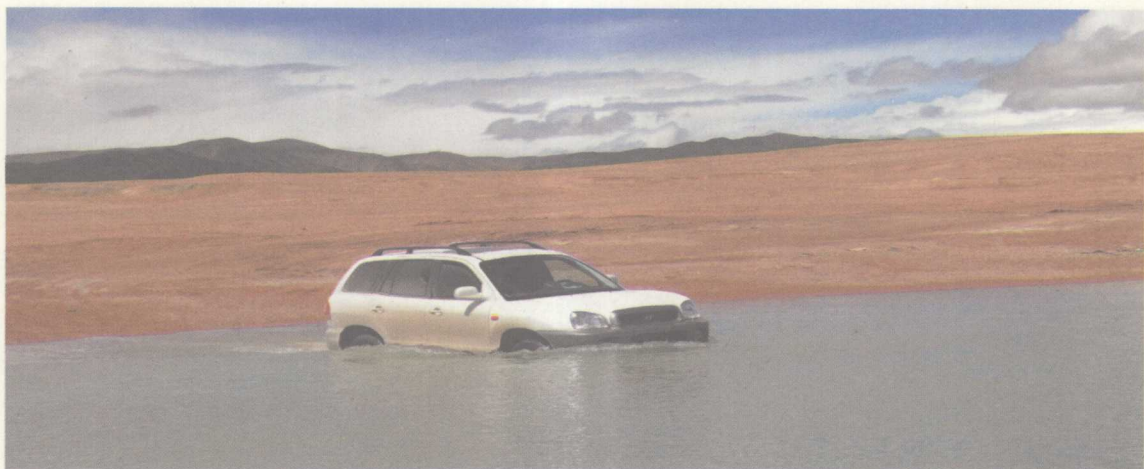
因为在叶城就惦记着甜水海一带桥梁被冲毁的艰难路况，不知不觉我们竟然走过了泉水沟，一点感觉都没有。这个地方可不同一般，有“死人沟”之称。据说当初解放军的先头部队从叶城进藏时，有一个连队的官兵在这里因强烈的高原反应和恶劣的气候而不幸遇难。走新藏线的人，都有些恐惧这段路，少有人在此停留。

过泉水沟几十公里后，远远便能看到甜水海兵站。这是一条夹在大山之中的宽阔河谷，河流似脱缰野马在平坦的河谷里四处奔腾，把公路冲得七零八落。今年的降雨量比往年大得多，兵站旁边一座备用的军用铁桥也被冲塌了。最近一段时间，走新藏线的司机最担心的便是这里。

我们的车停在岸边好大一会儿，但偏偏没有一辆车经过这里。河道较宽（约二三十米），水流湍急，况且不知水下情况如何，连何警官也不敢贸然驱车下水。我从勉强能过人的军用铁桥跳过去，到河对岸的兵站向几个战士了解情况。他们说越野车过河没有问题，尽管放心好了。还说如果要真遇到麻烦，他们会帮忙的。这下我们心里才有了底，何警官使用四驱低速，稳踩油门，开始过河。我站在对岸观察河面的情况，用手势及时给他提供参谋。车尾刚离开河岸进入河里那一段，水位最深，四个轮子几乎全部被水淹没。当时我的心一下悬到嗓子眼上了，但车还是不急不缓地在前进。好在越往前走，河水并没有变得更深。走过10多米之后，河水稍微浅了一些。再向前，越接近我所在的河岸，河水也越来越浅。慢慢地，半个轮子露出水面，大半个轮子露出水面，我们的车终于冲上了河岸的沙滩。我兴奋得跳起来，朝何警官做了个“V”字手势。这是我的车所涉过的最深的河水。

往前一路走下去，被洪水冲断桥梁或者毁坏路基的路段更多，我们的车不时要从急流翻滚、乱石遍布的河水中吃力地爬过去，必须小心翼翼地避开那些大石头。绝大部分路段，几乎毫无路的迹象，或者说根本不能称之为路。需要涉水过河的地方，更是不断出现，有几处河段的水深还超过了甜水海那条河。其中两次我开车过河，都让自己紧张得心几乎要蹦出来。

一条河是滔滔洪水，已经有一辆东风大卡车陷入泥水中，等待着过路车辆的牵引救援。我头一回驾车通过如此激流，不敢猛踩油门，车的速度十分缓慢，但水深浪急，阻力极大，油门跟不上，车差点就要熄火。行车过深水，最怕的就是熄火。排气管一旦进水，麻烦就大了。我一边祈祷佛祖保佑，一边按照何警官的大声招呼加大油门。但即使我把油门踩到底，车还是有气无力地在水中挪动。天啊，差不多就在车要偃旗息鼓的那一刹那间，它终于爬上了河岸……



就这样淌过数条河流

还有一条河看上去清澈见底，流水翻起细碎的浪花，波光鳞鳞的样子丝毫不会让人感受到危险。偏偏这样一条河，也使我们受惊不小。因为我缺乏经验，下河后没有一直沿着有水花的水面走，朝下游方向偏了一两米远。仅仅这点距离，河水的深浅便完全不同。临近河岸的那片水域波澜不惊，却暗藏危机。那里早已被冲刷成了一条深沟，要不是何警官及时提醒我用最大油门冲刺，车肯定会被卡在里面爬不起来。

除了涉水过河，还有数不清的便道所带来的种种麻烦。我开车跟着明明非常清晰的车辙印迹朝前跑，跑着跑着突然会陷入泥泞之中。眼前是茫茫的大片泥沙，再没有任何路的痕迹。最严重的一次，两个前轮已经完全被埋没在稀泥沙之中，越想刨出泥坑，相反陷得越深。我是毫无办法了，只得由何警官来收拾残局。不仅仅是技术好经验丰富，他最大的优点是不慌不忙。在我看来无论怎样严峻的形势，他都稳腔稳调的。这一次，我认为非得等过路的车来救援牵引不可，但他依然有板有眼地倒退、前进，通过反反复复的进进退退，他竟然把车开出了泥塘。

更多的时候，我们在随着便道走了好远之后，才发觉前面再无路可走，只好掉头回去重新找路。

今天走的新藏线，也有不少看上去又直又平的路段。然而，这些路恰恰是尤其令人恼火的搓板路。提到搓板路，走过新藏线的司机和乘客无不摇头——遭罪得很呢！它的第一大罪状，是非常颠簸，对车辆的损坏极大，同时还恨不得把乘客的五脏六腑抖出来；第二大罪状，是无法提高速度，看上去好端端的路，要是超过三四十公里的时速，就很难控制住方向，具有相当的危险性。也许正因为如此，南疆军区（阿里军分区由新疆军区管辖）有关部门特意在路边立了一块很大很醒目的警示牌：搓板路段谨慎驾驶！

新藏线上养路工人的艰辛，这一路上我们也深有感触。今天在两个 5000 米左右的大坂上，都有工人在狂风和雨雪之中维修公路。其中一个涵洞，3 天之内已经被冲毁两次，被堵的大货车有四五十辆，只有越野车可以从附近的河滩中勉强通行。一辆从阿里来的货车翻在冲毁的水沟里，只剩下一点铁架和五颜六色的货物埋在泥中。叶城养路段的工人们连续工作 10 多个小时，加班加点地抢修。带队的领导说，大致夜里 12 点前可恢复通行。如此高的海拔，我们坐在车里尚且很难受，更别说他们还得风雨无阻地高强度劳动。

暮色快要降临时，我们抵达新疆和西藏的交界处——界山大坂。这个大坂在新藏线上具有象征性的意义。大坂最高处的山口，有武警交通部队八支队新近立的大招牌，所标明的海拔为 6700 米。从这



新疆和西藏交界处的界山大坂实际的海拔高度约为 5600 米

个大坂山下开始，新藏公路就由武警交通部队负责维护。其实，招牌上标的这个高度不准确，并且路人皆知，但大家好像都不太在乎这一点。它的实际海拔高度约为 5600 米，也是整个新藏线上要翻越的的最高的大坂。

我把那根跟随自己走过 15 万公里的洁白哈达取下来，系到那块界碑上，献给界山大坂，献给我的车所走过的最高山峰。

过了界山大坂，已是夜里 9 点半，我们的车灯刺破浓浓的夜色孤寂地爬行在颠簸不平的山路上。看得出，两个同伴的状态很不好。何警官从下午开始头疼得厉害，说话都有点喘不过气来。平常从不在车上打瞌睡的凌风，除了下车拍摄过几次湖光山色之外，今天大多时间都昏昏欲睡，刚才还呕吐了一次。我们原计划今晚在阿里地区日土县的多玛乡住宿，看来得改变行程了。前面有几点灯火，是个名叫松西的小地方，只有武警交通部队的几十个官兵临时驻扎在此，另外就是一对甘肃农民夫妻开的帐篷旅馆（主要为过往的货车司机提供服务）。多玛离这里还有 90 余公里，按照我们的速度至少还得走三四个小时。为安全起见，我们临时决定在松西宿营。

松西小旅馆唯一能卖给我们的食品，是袋装的“康师傅”方便面，每袋 5 元钱。我也很累，虽说没有一点食欲但还是强迫自己吃了一袋。而他们俩则茶饭不思，进门就疲惫不堪地一头倒在老板做买卖的小屋里那分不出颜色的木板床上。等他俩稍微歇息一会儿之后，我便以最快的速度在帐篷里的通铺上躺下了。

外面的大风呼呼地刮个不停，冷风从帐篷的缝隙透进来，倍感寒冷。我们每人盖了两床棉被，好久才觉得暖和一点。但寒冷已经不是让我们难受的唯一敌人了，高原反应趁着黑夜的来临以迅猛的势头向我们发起攻击。我们险些被击倒了！

我的感受和好些年前在藏北那曲镇遭受反应的那个夜晚一样：头疼，胸闷，呼吸不畅，恶心，四肢无力，浑身酸痛……说不出的难受。翻来覆去，辗转反侧，反正你根本无法入睡。直到最后你连翻身的力气都没有了，直到大半个夜晚过去开始麻木，开始迷迷糊糊地“发烧”，脑袋里出现许多分不清是梦幻还是事实的想像。我颠三倒四地被同一个问题煎熬着：我们都被高原反应弄得不能开车，不能采访，必须向解放军和武警官兵求救！总之，我们被高原反应打倒了！很痛苦啊！我们是那样的不甘心……

当然，这些并没有发生，都是我的高原反应症状之一——神智不太清楚。然而，我的同伴却并不仅仅有些糊涂，他们的反应比我要强烈得多，在痛苦中度过了极其难熬的一夜。何警官有生以来第一次尝到了高原反应的苦头，无法抑制的苦痛使他整夜都在不时呻吟。其实，他算得上一条硬汉，相处 20 多年我从没有看见他掉过泪。凌风呢，情况更糟糕。刚躺下没一会儿，他就又剧烈地呕吐了两次。昨天吃的那点东西早吐得一千二净，后来吐的全是苦水。我从没见过那么可怕的呕吐：毫无征兆，属于喷射状的呕吐。到底是年龄不饶人啊！

我们就这样被折腾了整整一夜。



亦真亦幻的山河大地