

喜马拉雅

科考纪行

Ximalaya

kekao jixing

四川出版集团 巴蜀书社

张文敬 著



[267.1
597

喜马拉雅科考纪行

张文敬 著

四川出版集团
巴蜀书社

图书在版编目(CIP)数据

喜马拉雅科考纪行/张文敬著. —成都: 巴蜀书社,
2007.8

ISBN 978-7-80752-024-5

I.喜... II.张... III.随笔—作品集—中国—当代
IV.I267.1

中国版本图书馆CIP数据核字 (2007) 第120050号

喜马拉雅科考纪行

XIMALAYA KEKAO JIXING

张文敬 著

策划组稿 段志洪 施维 陈红

责任编辑 陈红

版式设计 吴文厦 陈红

出版发行 四川出版集团 (成都槐树街2号)
巴蜀书社

发行部 (028)86259422 (028)86259423

电 话 总编室 (028)86259397

编辑部 (028)86259436

邮 编 610031

网 址 <http://www.bsbook.com>

经 销 新华书店

制 版 四川经典记忆文化传播有限公司

印 刷 四川锦祝印务有限公司

成品尺寸 170mm×210mm

印 张 7.5

字 数 250千

版 次 2008年1月第一版

印 次 2008年1月第一次印刷

书 号 ISBN 978-7-80752-024-5

定 价 25.00元

■版权所有·违者必究

本书若出现印装质量问题, 请与工厂联系

电话: (028)85910167

自序



三十余年以来，几乎每年都要去西藏、去青藏高原，或者一年一次，或者一年三五次。那里的山，那里的水，那里的天空、那里的云；那里的城镇、那里的人民，不是用“熟悉”、“了解”一类的平常词语就能表述得透彻清楚的。原因很简单，因为我认定我已经成为西藏人了，尽管自己以为从外貌长相上我并不像真正的西藏汉子，但是，却不止一次有人第一次见到我便问：“你是西藏人吗？”大概我的气质，我的精神更像一个西藏人了。

看来我的确应该很自豪，很自信，很高兴，我真的成为西藏人民中的一员了，虽然我自己并没有一个大家都能叫的藏族名字，甚至不少西藏牧民见到我都叫“扎木吉”（张文敬的藏语谐音）。

我在西藏工作期间，有不少人自豪地说他们是西藏的第二代，因为他们的父辈为西藏的和平解放或社会主义建设作过贡献。可是很少人知道，我却有更为自豪的地方。我可以骄傲地告诉朋友们，我是西藏的第三代。因为我的外祖父在一百年之前，曾经来过西藏，到过西藏的江南察隅，到过抗英名城江孜。当时，他作为一名大清中央政府的下级军官，曾和藏族人民一道为保卫祖

国领土的完整，为西藏人民不受外来势力的奴役和压迫，在江孜的宗山下面和入侵的英印殖民军队战斗过。

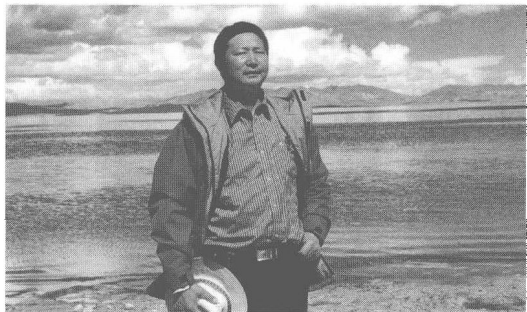
我不相信世事轮回，但大学的自然地理专业却阴差阳错而又顺理成章地将我数十年的美好时光定位在了雪山冰川，定格在了风光无限、挑战无限的青藏高原。

1975年5月，那是我第一次进西藏科学考察。这是新中国成立之后空前绝后的一次大型综合科学考察，考察队的名称是“中国科学院青藏高原自然资源综合科学考察队”。这是一支完全由中央政府支持、中国科学院组织实施的大型综合科学考察队。涉及的学科包括地学、生物学、大气科学，涉及的专业就更多更细了：自然地理、地质、冰川、水文、地热、森林、植物、真菌、大型动物、鸟类、昆虫、鱼类，新构造、古生物、经济地理、土壤等等。

1976年我又参加了青藏队的连续考察。这两年的考察，让我几乎跑遍了包括拉萨、日喀则、林芝、昌都在内的藏南藏东南

西藏高原风光





作者在藏北无人区考察



西藏南迦巴瓦峰

全部地区，许多冰川留下了我的足迹，从而也奠定了我从事冰川研究的坚实基础。

后来，我又几乎马不停蹄地连续参加了有关珠穆朗玛峰、希夏帮马峰、南迦巴瓦峰、长江源头、西昆仑山、雅鲁藏布大峡谷等地区的科学考察。

在这些科学考察中，我不仅收集了大量的科学素材，拍摄了无数的影视片和照片资料，而且还学会了吃酥油糌粑，喝酥油茶，饮青稞酒，住牛粪糊的牧人小屋和用牛毛编织的牧牛帐篷，也学会说几句方言藏语。

我也几进几出墨脱，几进几出雅鲁藏布大峡谷，去过阿里，到过羌塘无人区……

更有幸的是在新千年的第一年，我被中国科学院派到西藏自治区政府任职，具体工作则是西藏自治区发展与改革委员会副主任（2005年以前叫发展计划委员会），在任上一干就是四年。这四年中我主要分管以工代赈、地区区域经济发展、国土资源开发研究等部门，这些工作又多和基层工作密切相关，于是我乐得“政”（务）“科”（学）结合，借下乡“视察”之机，不忘自己的自然地理、冰川环境等专业老本行，有意无意地收集着更多更丰

富的科研素材，日记中除了农牧民如何脱贫、如何建设小康社会的内容之外，也不时记载着冰川的变化、湖泊的水位升降、雪山的消长、灾害的分布等等。这些素材，这些资料，这些图片更丰富了我对青藏高原一些科学问题的认识，开始了对青藏高原不少科学问题的反思。

可是青藏高原气候的形成、冰川的分布、生态环境的变化与它周边地区究竟有哪些差异？到底它们之间有无科学上的因果关系？又有些什么样的因果关系？半个世纪以来，几代中国科学家对中国境内的青藏高原做了大量而又细致的考察和研究，无论是青藏高原的隆起以及它隆起的幅度、时间和规模，还是某些濒危的动植物种类，可以说都处在世界科学研究的前沿。但是对青藏高原与邻国接壤的部分进行实际的考察研究，进行科学尺度上的比较和分析，既是几代中国科学家们的愿望，却又由于种种原因而未能得以实现。

青藏高原的南缘，一条长约2400多千米的喜马拉雅山脉将阿富汗、巴基斯坦、中国、尼泊尔、印度、不丹、缅甸，还有孟加拉等八个国家紧密地串联在一起。这些国家有条件利用由喜马拉雅山脉分配给各个国家的丰富资源为自己的国家和民族服务，有理由互生互荣，取长补短，彼此交流和学习，无论在区域经济发展、生态环境保护、旅游资源开发、各个国家和民族之间的和谐相处都可以获得最大的利益和长足的进步和发展。

然而，我们不得不承认，喜马拉雅山也可以作证，在这八个国家共同拥有的这一片广袤的土地上，要真正达到共生共荣，共同进步，全面发展的目标还有一定的距离。因为，仅就科学领域而言，多少年来，喜马拉雅南北两坡的科学家们的交流和合作，虽然近在咫尺，可要跨越那么一小步也是如此的艰难。



和汉语一样藏语也有许多地方方言。其中拉萨藏语被普遍认定为藏语语系中的“官话”。然而拉萨以外的地区，几乎都有自成系统的方言。这些方言或者发音差别较大，或者词意表达迥异。至于西藏以外的地区藏语方言，无论发音或词意之间的差别更大。彼此之间的交流好像北方人听广东话、四川人听上海话一样，或者一知半解，或者干脆听不懂。据我所知，除了拉萨话之外，藏语还有林芝、波密一带的“工布话”，昌都、甘孜一带的“康巴话”，那曲、藏北、青海南部、四川阿坝一带的“安多话”等等。

“Time is medicine”，这是一句西方谚语，意思是说时间可治百病，或者说机会只在早晚之中。

机会终于来到了我的面前。

2006年秋天，中国科学院国际合作局国际学术交流中心的朋友来电话，征求我的意见，说由辽宁一家民营企业家赞助，由学术交流中心组织，将对喜马拉雅山脉实施横跨穿越大型科学综合考察，并决定聘请我作为首席科学家负责全队的业务工作。行程定在2006年10月中旬到11月中旬。参加科学考察的除我们中国有关专业的科学家之外，还有印度、尼泊尔和不丹的专家学者。



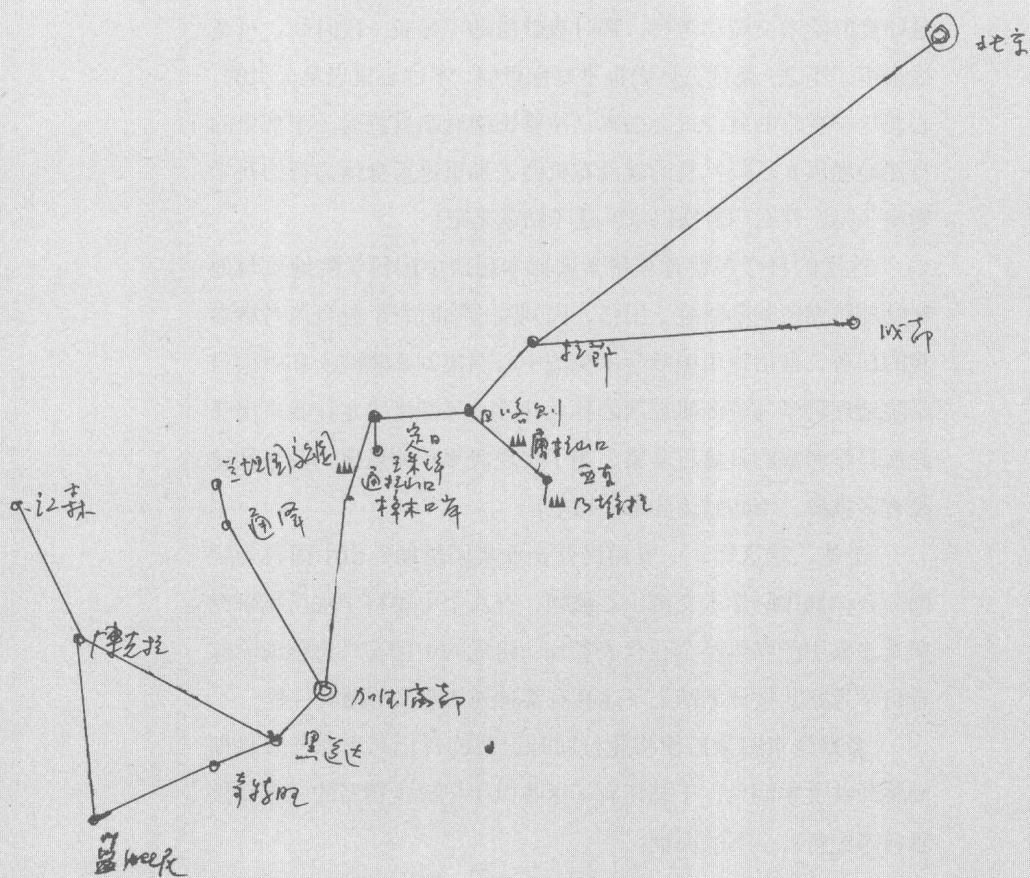
我当然是喜不自禁啊！这是我国青藏科学工作者多年的愿望啊！记得上个世纪90年代，中国青藏高原研究会秘书长冯雪华女士电话通知我，说孙鸿烈院士建议我参加由中国科学院组织的赴印度的学术交流和考察，那时我就激动了好长一段时间，可是后来不了了之，是什么原因也不好意思问，不过心里老是欠欠的。心想这一生真的就没机会去喜马拉雅山南坡亲自感受一下那里的自然地理风光了吗？真的就没有机会去那里进行身体力行的科学考察了吗？什么叫梦寐以求？这不妨就是吧！

这次的科学考察首席科学家原本想请中国科学院地质与地球物理研究所刘嘉骥院士出任，因刘院士临时有个赴台湾考察参观的任务，最后便由国际学术交流中心召集刘嘉骥院士和中国科学院地理科学与资源研究所的孙九林院士等商量决定让我来出任此次科学考察的首席科学家，为了实现我多年的夙愿，我当然就没有多推辞，不妨勉为其难一回吧！

于是，就这样，一支由民营企业集团赞助，由中国科学院国际合作局国际学术交流中心组织，有八个中国科学院所属研究所及多家主流媒体及企业代表参加、组成的中国喜马拉雅国际综合科学考察队按计划踏上了这具有某种开拓意义的漫长征程。

考察结束归来后便将此行即时记录的日记利用春节假日期间整理并文字润色，于是便有了这本以手记形式撰写的《喜马拉雅科考纪行》一书的面世。

2007年1月30日



作者手绘喜马拉雅科学考察路线示意图



目录

CONTENT

10

自序

1

考察第一站：成都—拉萨

成都到拉萨火车运行总距离为3335千米。由于雅鲁藏布江最后流入孟加拉湾，也可以说青藏铁路是我国唯一跨越太平洋流域和印度洋流域的“洋际”铁路干线！

4

壮行布达拉

这次国际科考队的出发仪式定在上午9时，地点就在著名的布达拉宫广场国旗旗杆的南面。

8

喜马拉雅山脉的第一次跨越

过了多庆错湖，通过一个缓缓的上坡，我们终于来到了海拔4760米的唐拉山口。从这里往南，将是喜马拉雅山的南坡了，也就是说，我们将从这里实施对喜马拉雅山脉的第一次跨越。

22

急流深谷的边境小城——亚东

亚东北高南低，位于喜马拉雅山南坡的一个狭长的谷地之中，“亚东”藏语是“急流深谷”的意思……

30

在通往世界最高峰的路上

怕沿途再受修路耽误时间的影响，我们决定今天天不亮就起床，赶到帕里镇吃早饭。

34

拥有四座极高峰的定日县

定日县是一个十分幸运的地方，虽然人口仅4.5万人左右，县域面积却达到14049平方千米，它的边境竟矗立着世界第一高峰珠穆朗玛峰……

40

通往尼泊尔的樟木口岸

中尼公路是西藏自治区目前通向南亚次大陆的唯一陆上交通要道，也是中国 和尼泊尔王国的友谊之桥，每年都有大量的人员和物资通过这条公路来往于尼泊尔和中国之间。

53

中尼边境的山城——樟木镇

樟木镇位于中尼边境中方一侧的一个倾斜的山坡上，波曲河从樟木镇的西、南面深切流过，地形尤其陡峻。

66

终于抵达喜马拉雅山脉的南边

尼泊尔是一个位于南亚的喜马拉雅山间的十分美丽的山地国家。尼泊尔境内多山地，尤其多极高山地，除了和中国共同拥有世界第一高峰珠穆朗玛峰外，还是拥有世界上海拔8000米以上最多山峰的国度……

75

金碧辉煌的巴克塔布尔王宫

加德满都市共分三个区，即加德满都、巴克塔布尔和帕坦。这三个区最早是尼泊尔三个王室成员的封地。其中巴克塔布尔就是国王居住的地方。

84

在国际山地综合发展中心培训基地

该中心创建于1993年3月，是1992年11月由当时的尼泊尔国王比兰德拉代表政府捐赠给国际山地综合发展中心的，主要用于示范和培训基地之用。

94

喜马拉雅——我们共同的家园

无论从历史文化、地质构造、生态环境都无法将中国和南亚各国人民的友好关系人为地割裂开来。

103

走进奇特旺国家公园

汽车沿着弯曲而起伏的山路行进，然后进入一个四山环绕的低原盆地，这里就是平均海拔只有150米左右的奇特旺国家公园。

117

西天佛地蓝毗尼

中国人来尼泊尔，工作再忙、时间安排再紧张，也有一个不得不去的地方，那就是蓝毗尼。

125

美丽的博克拉

今天一早就离开蓝毗尼去尼泊尔甘达基专区，也就是尼泊尔第二大城市，著名的旅游度假胜地博克拉考察。

141

黑道达——达曼

达曼附近的森林林相由于海拔高度的增加，已接近中国境内河谷湿润地区的植被景观了。

146

加德满都——通泽

尼泊尔的国家公园其实就是自然保护区，像前些日子去过的奇特旺国家公园，还有像珠穆朗玛峰（南坡、尼泊尔境内）国家公园更是属于世界级的自然保护区，在国际上享有很高声望，而且得到国际上多方关注。

155

新贡巴—查堪巴堤—通泽

我决定今天继续上行，听说在海拔3600米的地方还有一个高山接待营地。

爬上一个斜坡，转过一片长满冷杉的暗针叶林，又是一个长长的陡坡便进入更密的冷杉林。

163

后记

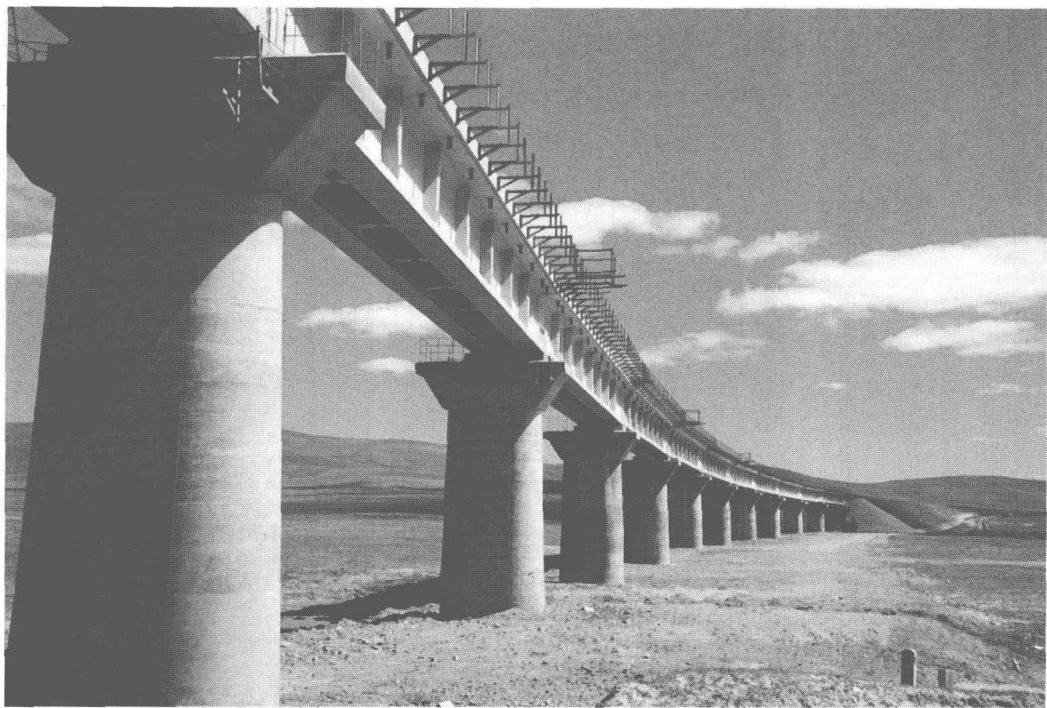
考察第一站：成都—拉萨

2006.10.9

晴

成都到拉萨乘火车运行总距离为3335千米。从成都出发后第一站便是广元，第二站是宝鸡，第三站是兰州，第四站是西宁，真是一省一个站，第五站格尔木，第六站那曲，第七站便是终点站拉萨；沿途从四川盆地到秦岭、大巴山，从秦岭、大巴山到黄土高原，从黄土高原到柴达木盆地，从柴达木盆地到青藏高原，从长江流域到黄河流域再到青藏高原内陆水系，再到雅鲁藏布江水系。由于雅鲁藏布江最后流入孟加拉湾，也可以说青藏铁路是我国唯一跨越太平洋流域和印度洋流域的“洋际”铁路干线！

乘坐青藏铁路的火车最吸引人也是最让人关注的重点之一便是沿线的生态环境。据我在西藏发改委工作时知道，为了



巍峨壮观的青藏铁路（以桥代路）

格尔木到拉萨仅1142千米路段中，就生态环境保护追加的工程款便高达20亿元人民币，除了以桥代路便于类似藏羚羊这样的保护动物的季节迁移之外，还在许多路段两侧相当范围内设置防风围栏，建起草方格、石方格以固土固水固草，还将施工中块体开挖的冻涨草皮草丘尽量还原原地，而且使之复活。还要在重要冻土分布地段埋设导热管以保持或还原路基基础中冻土的原始水热状况，中国科学院兰州寒区旱区环境与工程研究所和铁道部科研所还在烽火山至五道梁一线分别建起了长期冻土观测试验站，当然这些实验站的经费并不包括在那20亿元之内。

第一次去西藏的人都十分关心自己到底到过多高的地方。乘火车时经过的最高点无疑就是唐古拉山车站了。那里的海拔达5072米，是世界上铁路通过的最高点，当然在有氧供应的高级车厢内是没有任何感觉的。特快列车经过那里时速度稍有减缓，但并不停靠。唐古拉车站是一个无人自动化管理的车站。只有格尔木到拉萨的慢车才在这些小站停靠几分钟。

虽然到拉萨车站已是下午6点多，可是天上的太阳还是那么灿烂，天空的云彩还是那么雪白漂亮，车站广场前拉萨河对岸的布达拉宫在傍晚的阳光照射下更加流金溢彩，金碧辉煌。

我们将下榻到发改委的新世纪宾馆。在这里，我将会合从北京等地来的其他同志，同时联系自治区有关部门的领导为10月15日在布达拉宫广场给全队出发壮行的事宜等。



青藏铁路起自青海省西宁市，终点为西藏自治区拉萨市。青藏铁路的建设创造了许多世界之最，是世界上海拔最高、线路最长、质量更具世界一流的铁路。也是生态环保投入比例最大的一条高原生态型特大工程。其中昆仑山隧道堪称为世界上最长的冻土隧道。铁路经过的最高点海拔5072米的唐古拉车站是世界上海拔最高的火车站。全线建设中克服了多年冻土、高原缺氧、生态脆弱等三大世界性难题。工程仅以桥代路的特大型桥梁就多达20座，野生动物通道达33处。



青藏铁路沿线的野驴群