

中版集团数字传媒有限公司出版

唐古拉山 不会忘记

李良苏 著



本书作者是青藏铁路一期和二期建设的参加者、亲历者和见证者，也是全国少数几位全程采访青藏铁路的记者之一，对青藏高原和青藏铁路一往情深。全书透过作者充满激情的文字，全程记录了这项世界奇迹的诞生，讴歌了那些为此付出生命的朴实而伟大的奉献者。



中国出版集团公司
China Publishing Group Corp.



中版集团数字传媒有限公司
China Publishing Group Digital Media Co., Ltd.

唐古拉不会忘记

李良苏 著

中国出版集团

中版集团数字传媒有限公司

唐古拉山不会忘记

李良苏 著

内容提要：

本书作者是青藏铁路一期和二期建设的参加者、亲历者和见证者，也是全国少数几位全程采访青藏铁路的记者之一，对青藏高原和青藏铁路一往情深。本书是伴随青藏铁路建设中在各大媒体上进行的系列报道，形成的散文特集。全书透过作者充满激情的文字，全程记录了这项世界奇迹的诞生，讴歌了那些为此付出生命的朴实而伟大的奉献者。正如作者所言：如今，青藏高原和青藏铁路，在我的心中，不仅仅是一个地理概念、一条通天大道，而是一种意味、一种境界、一种精神和生命的一部分。

ISBN 978-7-89900-588-0

出版时间：2016年4月

总策划：祁兰柱

责任编辑：余红

封面设计：雅丽

出版发行：中版集团数字传媒有限公司

地址：北京市东城区朝阳门内甲55号中国出版集团公司大楼一层北侧

邮编：100010

Website: www.dajianet.com

E-mail: shuzichuanmeiapp@cnpubg.com

电话：010-58110486

传真：010-58110456

版次：2016年4月第1版

字数：111,330

定价：6.66元

ISBN 978-7-89900-588-0



难忘的青藏高原（代序）

在纪念青藏铁路通车十周年的日子里，我又一次登上青藏高原，来到这片我日思夜想、魂牵梦绕、曾生活工作过六年之久的土地。

如果有人问我：世界上什么地方让你最挂牵？

我会毫不犹豫地回答：青藏高原。

如果有人问我：世界上什么地方最美丽？

我还是会毫不犹豫地回答：青藏高原。

十六世纪，自从哥伦布发现美洲新大陆后，地球在人们的眼里变得越来越小了。随着科技发展和探险热的兴起，人们在地球上越来越广阔的区域内走来走去，许多陌生的高山、大川、险地，一个接一个，被人类所认识、所征服。

可青藏高原神秘的帷幕，却迟至今天，才仅仅被人们揭开小小的一角。

青藏高原平均海拔在 4500 米以上，是世界上面积最大、海拔最高和最年轻的高原，有着“地球第三级”之称。

她以自己特殊的地理位置，变化多样的自然环境，丰富绮丽的地质地貌，以及藏族同胞古老悠久的历史和文化，组成了神秘、稀奇、独特的自然景观和人文文化，强烈地吸引着世界上四面八方热爱大自然、亲近大自然的人们，前来旅游观光。

青藏高原的美丽、神秘和魅力还在于：许多人怀着征服的心

理来到青藏高原，不但没有征服什么，反而自己被征服。

多少年来，世界上许多探险家们，以登临青藏高原为荣。许多人冒着生命危险，想接近这片神秘的高原，可在漫漫的旅途中，不是被高山、峡谷、大河阻挡，就是被严寒、缺氧和强烈的高原反应所击倒，孤独地默默长眠在无人知晓的满是冰雪的荒原上。有的人，虽九死一生踏上了这片高原，但大都是浮光掠影地窥之一斑，便匆匆离去，对这片神奇的土地，并没有多少了解和认识，留下长长的感叹和深深地遗憾。

青藏高原，至今，仍较为完好地保存着自然界和人文界的原有风貌。这是非常难得和弥足珍贵的。

在当今世界上，可供科学考察和人们旅游探险的原野、山川，越来越少的时候，人们不约而同地都把目光，聚焦投向人类在地球上最后的宝地——青藏高原。

地质学家们宣称：踏遍整个地球，最后打开地壳动力学的金钥匙，就藏在青藏高原；

人类学家们说：要追溯人类文化历史，研究探寻人类古已有过的多种形态文化模式，非到西藏不可。

为此，地质学家和人类学家们预言：二十一世纪，将是西藏学的世纪。

我对青藏高原有着一种特殊的感情。修建西宁至格尔木青藏铁路一期工程时，我作为铁道兵部队的一员，和战友们走大漠、穿盐湖，把火车提前开进格尔木。我把人生中最美好的六年青春

岁月，献给了这片挚爱的土地。

同时，青藏高原也给予了我丰厚的回报。在这片伟大而神秘的土地上，我收获到了爱情，掘得了人生事业的“第一桶金”。

1984 年 1 月，我们在昆仑山下的格尔木告别军旗，集体转业，走下高原，一别就是多年。

多年来，我没有忘记青藏高原，心里每时每刻始终挂念着青藏高原，盼望着青藏铁路二期工程能早日修建。

这一天，在我们殷切地盼望等待中，终于走来了。

2001 年 5 月，青藏铁路二期工程格尔木至拉萨段开工建设的前夕，我作为《中国铁道建筑报》的特派记者，奉命从北京出发，经兰州，在西宁青藏铁路零公里处起步，对青藏铁路已建成的一期工程——西宁至格尔木段和即将开工建设的二期工程——格尔木至拉萨段，进行全程采访。

我驱车先后经日月山、倒淌河、青海湖、察尔汗盐湖，翻越海拔 4010 米的关角山、4767 米的昆仑山口、5231 米的唐古拉山口，跨过格尔木河、楚玛尔河、沱沱河、通天河、那曲河，走辽阔美丽的可可西里和牛羊成群的藏北草原，最后抵达拉萨，行程总累计上万公里。

那段采访的日子，是我记者生涯中的一段辉煌、一个亮点。一个多月的时间里，在平均海拔 4500 米的青藏高原上，我风餐露宿，忍受着高原反应的不断威胁和滋扰，克服重重困难，白天采访，晚上写作，每天发一篇 2000 字左右的通讯和特写，在《人

民日报》海外版和《中国铁道建筑报》上同时连载。稿子刊出后，受到读者广泛关注和好评，特别是在海外华人界引起好的反响。

时至今日，我仍不时收到一些读者的电话和电子邮件。

有一件小事，我也想在这里写出来，和大家一起分享。

不久前，我去深圳采访，在南下的火车上遇到一批刚从青藏高原旅游归来的美籍华侨。他们向我大谈青藏高原风光的美丽，说青藏高原是世界上少有的好地方。他们特别称赞青藏铁路是一项了不起的伟大工程，为西藏的经济发展和建设，起到了巨大的促进和拉动作用。

其中，一位年近六旬的叶先生告诉我，他最早知道和了解青藏铁路，是通过《人民日报》海外版上连载的青藏铁路纪行通讯。说着，他从身边的旅行袋里拿出了我在《人民日报》海外版上发表的那组报道剪贴，说是带在身边，作为旅途观光的参考资料。

看着这些来自遥远大洋彼岸自己文章的剪贴，我有些激动了。我轻轻地告诉叶先生，我就是这些文章的作者，并向他出示了自己的记者证。

他先是惊愕，继而紧紧地握住我的手，把我介绍给他的同伴们。车厢里立刻响起了一片掌声。

不知怎地，我的心头一热，泪水一下子流了下来。

我之所以写出这些，是想告诉朋友们，作为一个人来说，没有什么比自己的劳动成果，被别人、被社会所承认，更令人激动和幸福了。

2001年6月29日，青藏铁路二期工程格尔木至拉萨段开工建设后，我又多次深入筑路工地采访。在全线、也是当前世界铁路的制高点——海拔5072米的唐古拉山上，我先后和筑路职工们共同生活了两个多月。

两个多月中，我同筑路职工们同吃同住同施工，为施工中遇到的每一个困难而焦虑，也为他们所取得的每一个胜利而欢呼。那是一段激情燃烧的岁月，一段活着就不会忘记的日子。

在与青藏高原的多次亲密接触中，我对她的美丽和神秘体会得更加深刻。如今，青藏高原和青藏铁路，在我的心中，不仅仅是一个地理概念、一条通天大道，而是一种意味、一种境界、一种精神和生命的一部分。

朋友，也许你到过世界上许多地方，见识过许多高山和大川，但你如果没有到过青藏高原，没有在青藏高原的亲身体验和经历，那将是一种人生的缺憾。

我敢说，当你置身于这片地球上海拔最高、面积最大和最年轻高原上的时候，当你看到站在自己面前的每一座大山，都是世界上最高大的山峰的时候；当你看到环绕在自己周围的每一条涓涓溪流，都是世界上有名江河源头的时候，你的身心和灵魂会受到一种深深地震撼，心中会情不自禁地升腾起一种说不出的自豪感和强烈的神圣感，而这种自豪感和神圣感，仅仅属于你一个人……

此刻，已是午夜一点，车水马龙、繁忙一天的长安街上，已渐渐车少人稀；窗外不远处，中央电视台发射塔上的灯光，在沉沉的夜色里熠熠闪亮。当我完成了这篇小文后，心里一阵轻松、一阵安慰，同时，又是这样久久不能平静。

我情不自禁地站起身来，面向窗外茫茫的夜空，朝着青藏高原的方向，在心里轻轻地呼喊——

青藏高原，我心中的高原。

青藏高原，我永远的高原。

2016年4月于北京

目 录

难忘的青藏高原（代序）

第一辑 初访青藏

青藏高原在召唤

“龙头”西昂壮山河

写在青藏铁路零公里处

岳家村工区访战友

青海湖畔话环保

难忘的哈尔盖

关角山中觅军魂

“广阔的世界”德令哈

“宝库”锡铁山

神奇的铁路盐桥

“昆仑明珠”格尔木

格尔木人民的怀念

纳赤台泉边的情思

从清水河到风火山

访索南达杰自然保护站

开心岭的传说

唐古拉山口远眺

“夏天别忘穿棉袄”

走过那曲

旅途风景如画

拉萨访多吉

拉萨街头话铁路

一次难忘的采访

第二辑 雪域之歌

英雄决战唐古拉

唐古拉山上的雄鹰

雪域之歌

挑战唐古拉山

深深的青藏铁路情结

敢与唐古拉山试比高

唐古拉山：三位司机的故事

第三辑 高原散记

心向高原

戒指祭

格尔木河的记忆

流淌的楚玛尔河

唐古拉山，那个难忘的早晨

他们从世界铁路最高点走来

伟大的礼让

唐古拉山上过中秋

我们看见了拉萨

飞在天路上的“家”

约翰·凯森的生日

唐古拉山不会忘记

第一辑 初访青藏

青藏高原在召唤

——青藏铁路纪行之一

（按：2001年4月底至5月下旬，我受中国铁道建筑总公司和《中国铁道建筑报》的派遣，带领一名摄影记者和一台小车，从北京出发，经兰州，在西宁从青藏铁路零公里处起步，对已经通车的青藏铁路一期——西宁至格尔木段，和即将开工修建的二期工程——格尔木至拉萨段，进行全程采访。

青藏铁路修建，在中国和世界铁路建设史上，都是一个伟大的壮举，一项里程碑式的工程。在全国的广大媒体中，我所供职的《中国铁道建筑报》，是最早派遣记者对全线进行报道的媒体之一；在全国注册的新闻记者中，我是少数几个对一期、二期全线进行采访和连续报道的记者之一。）

打开共和国的版图，在祖国的西部，你可以看到有一大块深赭色，

它就是举世闻名的青藏高原。

这块面积为 120 多万平方千米，占全国八分之一的土地，青海与西藏之间至今不通铁路。落后的交通运输条件，严重地制约了当地的经济发展。新世纪之初，党中央、国务院决定青藏铁路二期工程上马，修建格尔木至拉萨段。西藏人民走出高原，走向世界的多年铁路梦，即将变为现实。

这是青藏高原的召唤，也是历史的召唤，时代的召唤。

青藏铁路修建，在中国和世界铁路建设史上，都是一个伟大的壮举，一项里程碑式的工程。

采访出发前，我们赶赴北京报社接受任务时，在中国铁道建筑总公司，立即被公司上下干部工人群情激奋，众志成城，厉兵秣马，重上青藏高原，和热火朝天的备战气氛所感染、所激动、所震撼。

中国铁道建筑总公司——是一支由原铁道兵改工组建而成的筑路劲旅。当年，在青藏铁路一期工程——西宁至格尔木的建设中，官兵们走大漠、穿盐湖，逢山凿路，遇水架桥，提前把火车开进格尔木。今天，他们军装虽脱，军风犹存，职工们积极备战，决心重上高原，在青藏铁路二期工程——格尔木至拉萨建设中，为祖国和人民再立新功。

兰州，是我们这次青藏铁路采访纪行的第一站。

2001 年 4 月 29 日，我们清早一下车，就直奔铁道部第一勘测设计院。青藏铁路一期工程和二期工程的设计，全部由他们承担。

夜里，兰州城刚刚经历了一场强沙尘暴的袭击。我们沿途看到，道路上、行驶的大小车辆上、路两边的建筑物上，到处都覆盖着一层厚厚的沙尘。我们可以说是，顶着风沙进入兰州城的。

我们到第一勘测设计院后，先找到院宣传部，请他们帮助联系采访院领导，特别是联系采访那些熟悉青藏铁路情况、负责青藏铁路设计的院领导和工程技术人员。

真是“人不亲行亲”。设计和施工，虽属于两个不同的部门，但应该说是同一战壕的战友。多年来，大家都围绕着铁路建设进行宣传报道，人虽没有见过面，但在大小报纸的版面上，各自的名字和文章，还是经常碰面的、熟悉的。

当我们递上记者证和采访介绍信后，立刻受到第一勘测设计院宣传部同志的热情接待。他们告诉我们，设计院正在召开年度工作会，院领导们在会上都分工有具体任务，这几天工作安排的都很满。但他们想办法联系，尽量满足我们的采访要求。

第一勘测设计院的冉理总工程师在百忙中，还是挤时间接受了我们的采访。

冉总工程师大约 40 岁上下的年纪，中等个头，精明干练，曾参加过青藏铁路等多项国家重要铁路干线的勘测设计工作。

他向我们介绍说：从 1956 年青藏铁路第一次踏勘起，40 多年来，铁一院曾多次对青藏铁路线路进行过勘测工作。许多勘测设计人员从风华正茂干到白发皓首，许多一家父亲、儿子、孙子三代都上过青藏线。正是这一代又一代前仆后继的努力，为修建青藏铁路获得了科学

可靠的勘测数据，打下了坚实的基础。

冉总深情地说：共和国三代领导人，对青藏铁路的修建都十分关心和重视。早在建国之初，党中央就把修建进藏铁路提到了议事日程。1958 年，在毛泽东、周恩来、邓小平同志的指示下，国家投资修建青藏铁路一期工程——西宁至格尔木段。在建设过程中，由于资金、技术等原因，工程虽几次上马，又几次停工，历经多次波折，但终于在 1979 年铺轨到格尔木，1984 年正式交付运营。因当时国力有限和高寒缺氧、多年冻土等技术难题尚未解决，格尔木至拉萨段停建，但科研工作一直没有停止。随着 20 多年的改革开放和技术攻关，我国的综合国力和科技水平显著提高，已具有修建青藏铁路的经济实力和技术能力。2001 年 2 月 8 日，在江泽民总书记和朱镕基总理的直接关怀下，国务院正式批准修建青藏铁路格尔木至拉萨段，实现几代人的夙愿。

记者问：国家就进藏铁路方案除了青藏线外，还有川藏、甘藏、滇藏三条线，为什么选中了青藏线？

冉总说：在几条进藏铁路方案比选中，青藏铁路具有新建线路较短、工程量较小、地形起伏不大、没有大型控制工程、投资较小和建设工期短等优势。

青藏铁路全长 1956 公里，二期工程格尔木至拉萨段长约 1110 公里。线路出青海省格尔木市的南山口，途径纳赤台、不冻泉、五道梁、沱沱河、雁石坪，翻越唐古拉山，进入西藏自治区，经安多、那曲、当雄，抵达拉萨市。其中，青海省境内 562 公里，西藏境内 548 公里。

青海、西藏两省区，是我国藏族同胞的主要聚居区。从吐蕃王朝起，藏汉民族间便通过“唐蕃古道”建立了密不可分的政治、经济、文化与血缘联系，藏族同胞成为中华民族大家庭中的一员。目前西藏是我国唯一不通铁路的省区。青藏铁路的修建，对加强西藏与内地的联系，促进西藏各民族与区外兄弟民族间的交往，增进民族团结，提高人民生活水平，保持社会稳定，维护祖国统一，实施国家西部大开发战略等，均具有重要的意义。

西藏是我国西部的重要门户，境内国境线长达 3800 多公里，战略地位十分重要。青藏铁路的修建，有利于加强我国国防建设。

西藏有着丰富的矿产资源，现已发现矿物 100 多种，矿产地 1800 多处，其中铬、铜、硼砂等蕴藏量丰富，均排在全国的前列。由于不通铁路，交通运输条件落后，无法开采。另外，青藏高原大部分地区的平均海拔在 4500 米以上，是世界面积最大、海拔最高的高原，有着“地球第三级”之称。独特的地理位置，变化多样的地貌特征和自然条件，加上藏族同胞悠久、独特的历史和文化，共同构筑了高原地区神奇粗犷、壮丽雄厚、丰富多彩的旅游资源体系。青藏铁路的修建，将促进青海、西藏两省区旅游事业的快速发展。

青藏铁路纵贯青海、西藏两省区，是西藏通向首都北京及西北、华北、中原等地最便捷的陆上通道，也是通往南亚次大陆的最短捷径。它的修建，填补了我国铁路网的空白。

铁路通到拉萨后，可逐步完善西藏区域的铁路网，向东达林芝与将来修建的滇藏铁路接轨；向西可延伸到日喀则、阿里；向南可达聂