

中国第一本以青藏铁路为主题的视觉旅行读本

青藏铁路

王牧 编著/摄影



6年酝酿

5次进藏

200幅精彩影像

第一手体验文字

20幅详尽旅行地图

全世界最巅峰的旅程

中国林业出版社

中国第一本以青藏铁路为主题的视觉旅行读本

青藏铁路

王牧 编著 / 摄影

中国林业出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

青藏铁路 / 王牧编摄. - 北京: 中国林业出版社,

2006.7

ISBN 7-5038-4525-2

I.青... II.王... III.①旅游指南-青海省

②旅游指南-西藏 IV.① K928.944 ② K928.975

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 082534 号

出版: 中国林业出版社

(100009 北京西城区德内大街刘海胡同 7 号)

网址: www.cfph.com.cn

E-mail: cfphz@public.bta.net.cn

电话: (010) 66184477

发行: 新华书店北京发行所

印刷: 中国农业出版社印刷厂

版次: 2006 年 7 月第 1 版

印次: 2006 年 7 月第 1 次

开本: 787mm × 960mm 1/16

印张: 16.75

字数: 350 千字

印数: 1 ~ 8000 册

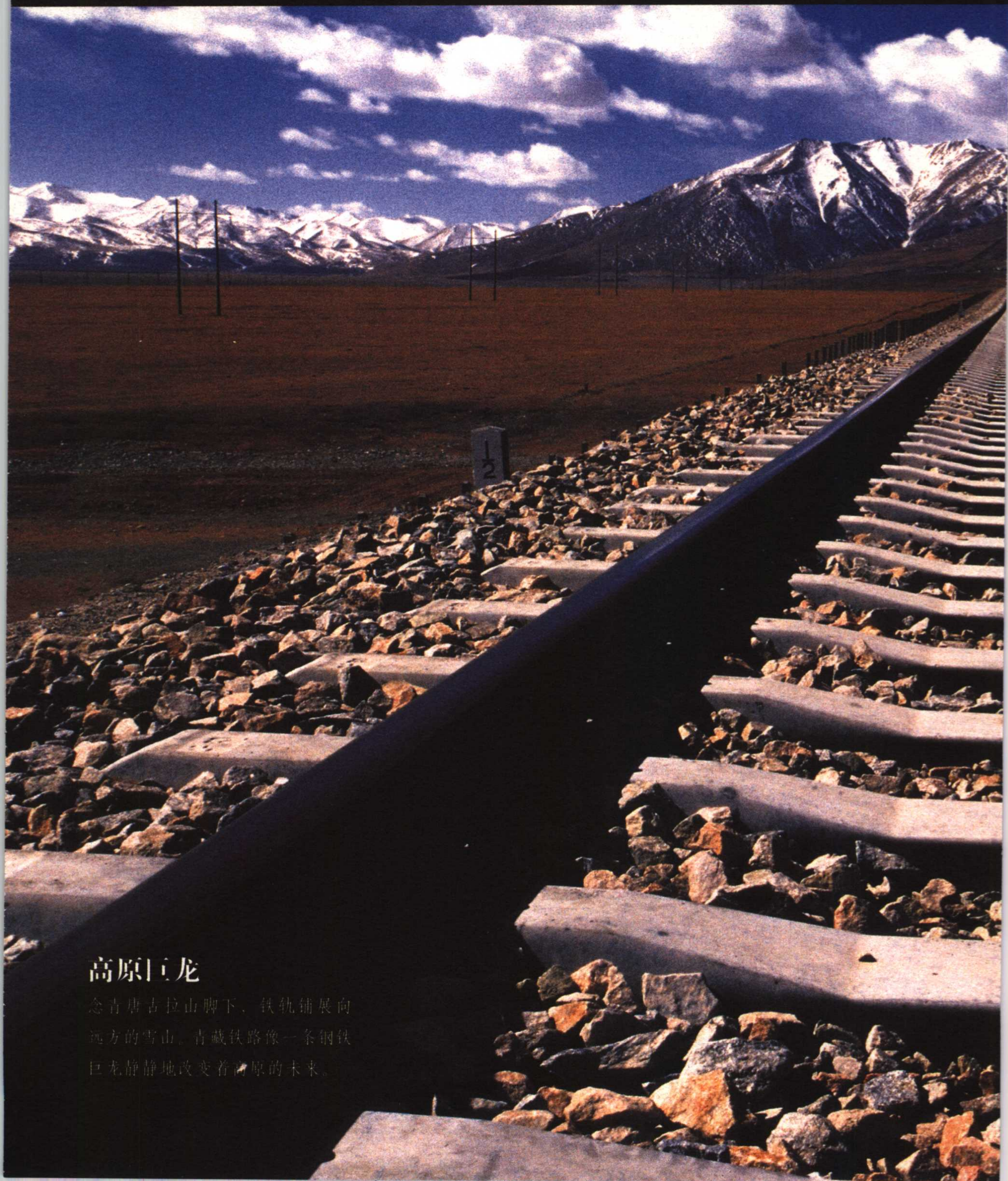
定价: 55.00 元



20天后，我手里握着那张 >>



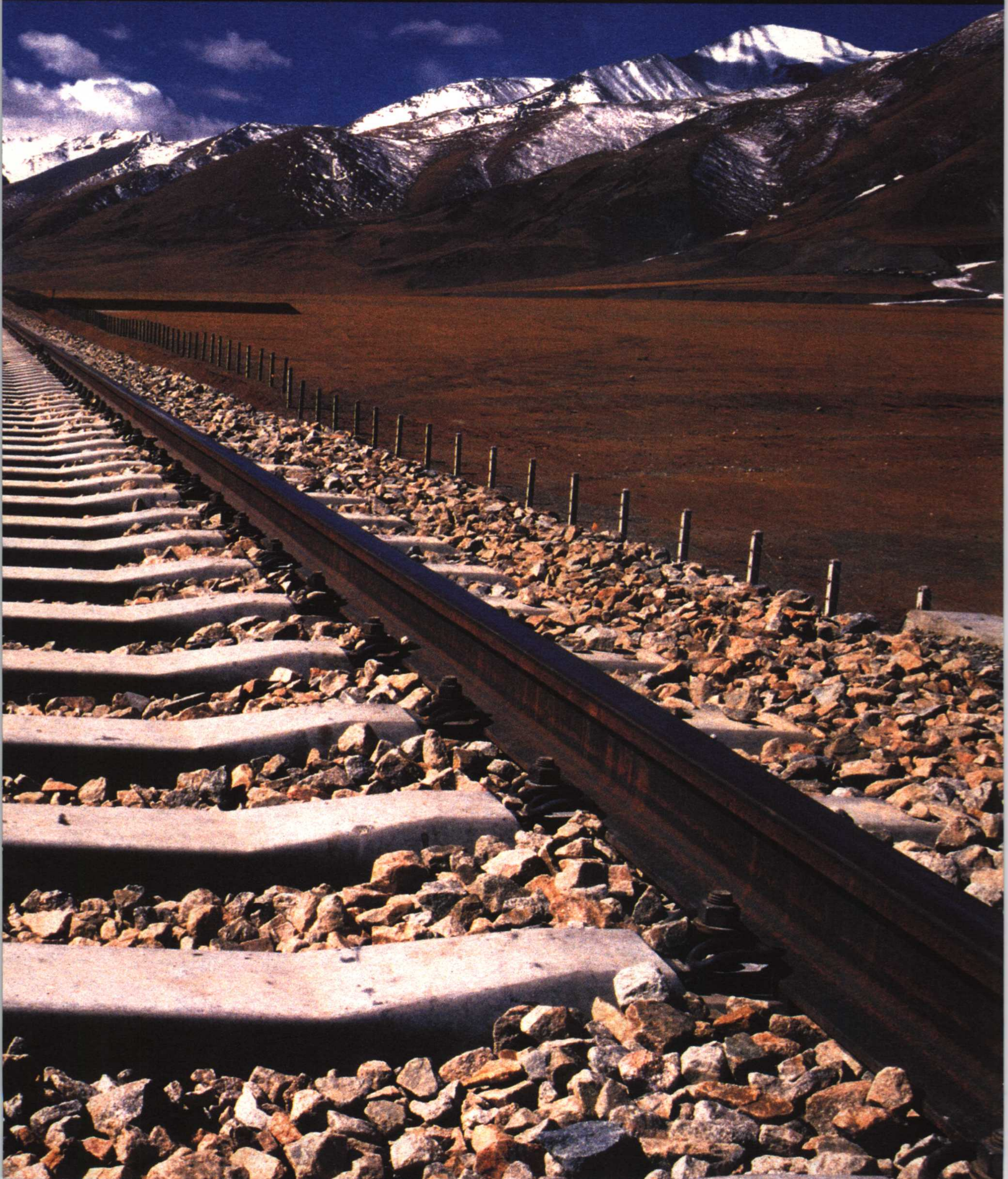
>> 揉皱了浅粉色的火车票，嗅着城市春天里特有的



高原巨龙

念青唐古拉山脚下，铁轨铺展向远方的雪山。青藏铁路像一条钢铁巨龙静静地改变着高原的未来。

味道，我从北京西客站庞大而壮观的人流中涌出，>>



>> 突然想起 2800 多公里远的昆仑山脚下，那座小小的





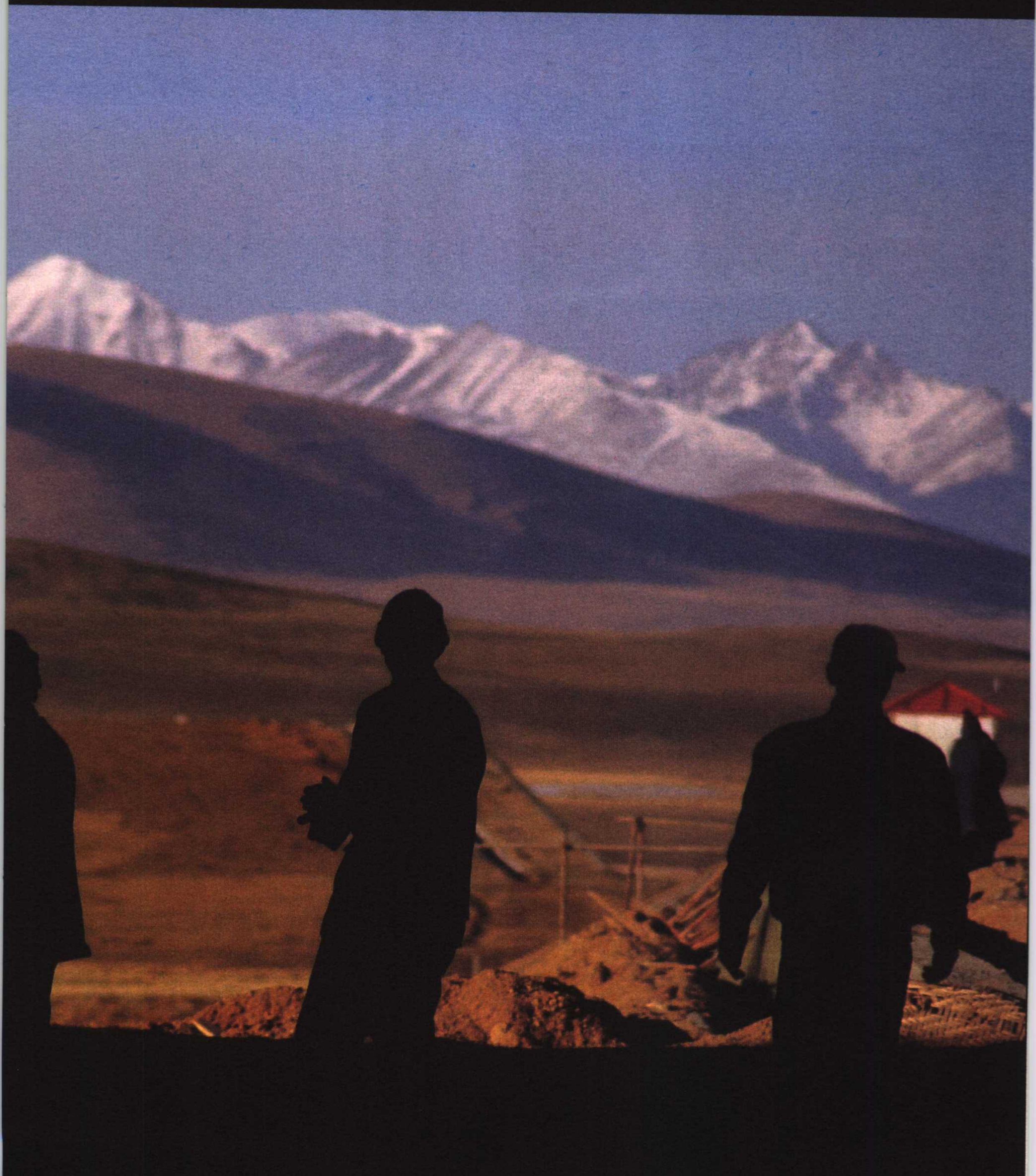
民族纽带

从青海果洛的一座寺庙来北京学习的平措喇嘛和来北京工作的回族青年在西宁至北京的列车上相遇。这是平措第一次坐火车。他说火车挺好的，挺快的，希望以后能坐火车去拉萨朝圣。

>> 的巨大身影下，他悄悄思念着家乡，就像古代的士兵



那样坚守着小小的驿站。面前那条坚硬的铁轨在历史 >>



>> 面前变得传奇而多情。

一张火车票的史诗（前言）



大约3万年前，一群原始人进入青藏高原5000米以上的高海拔地区，在这里打造石器工具、狩猎藉以生活下来。这些打磨精细的石器已被考古学家在昆仑山腹地发现，从而表明这些雪域先民对高原环境的适应与征服能力在世界上首屈一指，同时证明了昆仑山也是华夏文明的一个重要发源地。

开垦这片高原的史诗在双手粗糙的打磨中慢慢变成缥缈的神话。昆仑山诞生了女娲炼石补天、精卫填海、西王母蟠桃盛会、白娘子盗仙草和嫦娥奔月等中国众多的神话故事。有专家经过多年的考察研究认为，距今3000~5000多年前，青藏高原曾存在过一个以牧业为主的西王母国，而被赋予了浓厚神话色彩的西王母在历史上也确有其人。

1600年前，南北朝时期的吐谷浑国王驾着良马“青海骢”，日行千里地飞驰在这片亘古荒凉的土地上。此后的300余年中，交通发达，商业繁荣，丝绸之路南移青海，形成了丝绸之路“青海道”，成为东西方贸易的重要通道。

641年，唐朝文成公主沿着唐蕃古道，历时三年来到吐蕃，下嫁藏王松赞干布，从此成就了一段汉藏和亲，千年好和的佳话。

转眼又是千年，1953年的一天，慕生忠将军在地上插下了

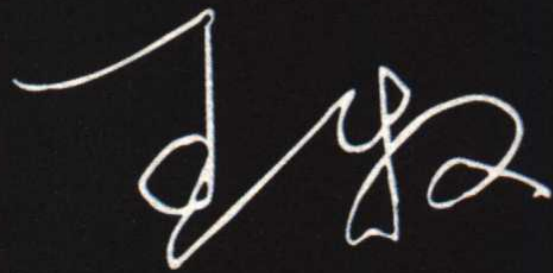
他的手杖，把脚下的这片荒土取名为格尔木。他在自己的铁镐把上用烙铁烙上“慕生忠之墓”的字样。如果死了，这铁镐把就是自己的墓碑。短暂而漫长的七个月里，数万名英勇的战士和民工，组成浩浩荡荡的驼队，穿越巍巍昆仑、风雪唐古拉，深入外国探险家断言人类无法生存的可可西里，横跨泥泞的沼泽和湍急的江河……在慕生忠将军的率领下，一直把路修到了拉萨，全长1937公里的第一条穿越青藏高原的公路就这样横空出世。

2001年6月29日上午，举世瞩目的青藏铁路隆重开工了。在号称“地球第三极”的青藏高原上，经过数万铁路建设者近5年的艰苦奋斗，攻克了多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱三大世界性自然难题。五年之后，2005年10月18日，世界上海拔最高的铁路——青藏铁路格尔木至拉萨段正线全线完成铺轨。这标志着世界上海拔最高、线路最长、穿越冻土里程最长的高原铁路——青藏铁路全线铺通。

上面短短的几句也许不能道尽这片土地上错综复杂的历史和沧海桑田的变迁，不过不要紧，如果你踏上火车从北京出发，穿过华北平原的大片青绿的麦地，跨过黄河，深入阡陌纵横的黄土高原，慢慢地爬上胸怀博大的青藏高原，在西宁清真寺一片此起彼伏的诵经声中来到藏传佛教的黄教创始人宗喀巴大师的宁静故乡。塔尔寺大金瓦殿的金顶映日生辉，你随手拨开五彩经幡就能看到一片大海，深沉而凝重得让你屏住呼吸。浩瀚的青海湖是调节旅人心情的最佳之地。不远处，格尔木以一座在荒原

上挺立起的新兴城市的身姿在招呼着你。当格尔木的喧闹还未散去，昆仑山坚实的臂膀正慢慢拥着你。你轻轻滑过可可西里的腹地，藏羚羊正用好奇的目光打量你。沱沱河以自己的身躯见证了世界第三大河的涓涓童年。在这纯净的水中洗把脸吧，猛抬头，唐古拉山如天神一般在半空以千里之翼护佑着你。一不小心你就会被纳木错湖水的圣洁感染，加入磕等身长头去拉萨的朝圣者的行列。当脚下的公路几乎苍老到要退役成一种记忆的时候，青藏铁路的年轻身影正朝气蓬勃地奔驰，格萨尔王的传奇在等你探寻。……也许我们这段前言早该结束了，迫不及待的你早就想亲身上路了，西藏的神秘和神圣是不可言说的，只能等着你自己体悟。

突然我想起，20天前我手里握着那张崭新的浅粉色的火车票，涌入北京西客站庞大而壮观的人流的情景，当时我发现手中拿的不是一张火车票，而是一片粗糙的史前石器，一封千里走单骑的书信，一页虔诚的经文，一把执著的铁镐，一张五彩的经幡，一块刻满经文的玛尼石……因为我坚信，这些完美的幻觉一定会从你拿到这张直达拉萨的火车票的那一刻开始。



2006年7月

本书阅读指南

本书的目录是一张地图

当你翻开右手边的折页,你会发现:我们颠覆了你在其他图书中看到的抽象而陌生的文字目录,而把本书的目录精心制作成了一张最直观、最实用的青藏铁路地图。我们把青藏铁路按地理特征分成了三幕:第一幕是古城西宁至新兴城市格尔木,取名为:荒原腹地;第二幕是格尔木至安多,取名为巅峰体验;第三幕是从安多到拉萨,取名为:灵魂旅途。我们共选取了青藏铁路的30个最具代表性的站点和景点加以介绍,你可以从这张目录地图上的起点开始按顺序阅读这本书,直到终点。也可以跳跃的方式迅速找到你想了解的某一地点。另外,本书地图中的铁路线和地理位置皆由作者为方便读者阅读而标注,只作示意用。

关于私家排行榜

第14~15页里,我们汇集了多位专家和旅游者的意见,特别编辑了5个不同方面的排行榜,并用一句话点评出这条铁路及其沿线景观的精彩。另外,在12~13页之间的折页上,我们特别制作了一条资讯丰富的时间轴,让你轻松而直观地获取一些历史知识。

关于迷你档案

本书选取的站点不是青藏铁路沿线所有

站点,而是作者精心筛选后值得欣赏的地点。在每个站点和重要景点,我们都精心制作了一个短小精悍的迷你档案,把这个站点的地理位置、海拔高度、气候、人口、地名来历等信息展现出来,让你一目了然。

关于内文中的地图

在14页,我们精心制作了一个形象的青藏铁路沿线各站点海拔高度和里程的一览表,这个表会对你了解沿线地理情况有所帮助。在内文中,我们还为重要城市或热点区域量身定做了单幅地图。愿这些实用而精美的地图可以免去你在旅途中另外携带地图的不便,也可以给喜爱地图的朋友多一份收藏。

关于图片

首先,这是一本用大量摄影图片讲述青藏铁路、青藏公路和周边地区故事的视觉旅行图书。我们没有采用一般旅游书图片只是给文字作陪衬的做法,在这本书中,图片就是最重要的一部分内容。

本书作者曾多次以汽车、火车、徒步等方式考察青藏线,书中的所有图片除另署名外其余均由本书作者——专业摄影师王牧拍摄,正是这些颇具视觉冲击力的图片,串联起青藏铁路的各个站点,展现出这条路上不同的侧面。书中的每幅图片都附以详尽的说明,相信你阅读这本书的旅程就是感受一场豪华的视觉盛宴的过程。

时间轴上的青藏路

摄影：黎枫 / fotoe.com



20 世纪之初，孙中山先生有两大梦想，一个是修建三峡水库，一个是修建进藏铁路。尽

1952 年 1 月，中央人民政府为护送十世班禅由青海西宁返回西藏，投入军马 4500 匹，骆驼 3000 峰，牦牛 13500 头，骡子 2500 匹，穿越 2000 公里青藏高原。在整个行程中，共有 30000 多头牲畜丧生。

1953 年 10 月，西北地区 1000 多名农民担负起向西藏运送粮食物资的特殊任务。从香

1954 年 5 月，慕生忠经过一番紧张的筹备，带领 1000 多民工、工兵和 10 辆卡车，向世界屋脊进发了。

1954 年 5 月 11 日，筑路大军在昆仑山脚下的艾芨里沟拉开了青藏公路施工的序幕。

1954 年 7 月 30 日，公路就通到了可可西里的五道梁，只

西宁

20 世纪之初

1950~1953 年

1954 年

管它们被写进了建国方略，画到了地图上，但梦想毕竟是梦想，虽然中山先生曾经担任过中国铁路的第一任督办，但是最终就连一公里的铁路也没有

日德去往拉萨，由 40000 多峰骆驼组成大型驮队向西藏运输货物。由于自然条件险恶，平均每行进 1 公里，就要留下 12 具骆驼的遗体。

用了 79 天就打通了 300 公里。慕生忠赶到西宁给彭德怀老总打电话报告了这个喜讯。

1954 年 12 月 15 日下午 2 时，公路穿越喀喇昆仑海拔 4000 米以上的高原，经过无边的草原，跨越长江源头和唐古拉山，终于修到了拉萨。他们仅用 7 个月零 4 天就贯通了青藏公路，创造了新中国公路建设的奇迹。



摄影：佚名 / fotoe.com

20 世纪 50 年代行驶在康藏公路上的车队。1954 年 12 月 25 日，修建在“世界屋脊”青海西藏高原上的康藏、青藏公路全线通车。

1957 年 10 月，勘测青藏铁路的工作人员和苏联专家在柴达木盆地工作（左上图）。

1977年，世界上海拔最高、我国最长的输油管线，格尔木市——拉萨市的青藏输油管线翻越昆仑、穿过唐古拉，源源不断地将油料输向西藏。管线全长1080公里，并成为我国内地通往世界屋脊的能源大动脉。

1978年，从兰州——西宁——拉萨的光缆干线跨越长江、黄河源头，横穿柴达木盆地，翻越昆仑山、唐古拉山，到达拉萨。这是我国公众通信网第一条进入西藏的光缆干线，是全世界



摄影：佚名/fotoe.com

1954年12月25日，拉萨布达拉宫下举行的通车典礼。当天，川藏、青藏公路在拉萨、雅安、西宁等地同时举行了通车典礼。

1995年，铁道部开始组织进藏铁路的论证工作。

20世纪70年代

海拔最高的光缆。光缆全长2739公里，总投资5亿多元。其中有830公里途经海拔4500米以上的“生命禁区”，有560公里为高山冰冻层，是迄今为止我国光缆建设施工中最艰苦的工程。

1979年，青藏铁路越过盐湖，铺轨到格尔木。接着，准备继续向拉萨修建。当时，西藏工委成立了铁路办事处，铁道兵在格尔木、天水一带驻扎了两个师，计划两年修到拉萨。

20世纪80年代

1984年，青藏铁路西宁至格尔木段814公里建成通车。但是从格尔木至拉萨段铁路，由于建设难度实在太大，一直只能停留在人们的期望中。



摄影：黎枫/fotoe.com

20世纪90年代

1996年，八届全国人大四次会议通过的《关于国民经济和社会发展“九五”计划和2010年远景目标纲要》提出：下个世纪前10年进行进藏铁路的论证工作。

1957年10月，勘测青藏铁路的工作人员在柴达木的帐房。

2000年3月7日，国家计委有关人士在九届全国人大三次会议记者招待会上提出：要加快“进藏铁路”、“西气东输”等重大工程的前期工作。

2000年11月，江泽民总书记对建设青藏铁路作了重要批示。

2000年12月，国家计委在京召开青藏铁路汇报论证会，正式向国务院上报青藏铁路项目建议书。

2001年2月8日，国务院总理办公会议听取了国家计委关于建设青藏铁路有关情况的汇报，对青藏铁路建设方案进行了研究，同意批准立项。

2005年8月，全线路基、隧道、桥涵等线下工程基本完成。

2005年8月24日，铺轨通过唐古拉山。

2005年10月12日，全线铺通。

2006年3月1日，货物列车工程运营试验。

2006年5月1日，不载客列车工程运营试验。

2006年7月1日，全线开通试运营。

2000~2004年

2001年6月29日，中央政府决定投资262.1亿元，修建青海格尔木至西藏拉萨的铁路。青藏铁路开工典礼在青海省格尔木市和西藏自治区首府拉萨同时举行。

2002年5月，青藏铁路冻土试验全面铺开。

2003年3月，青藏铁路铺轨穿越昆仑山隧道。

2003年6月，世界海拔最高的唐古拉山车站开工。

2003年8月，青藏铁路铺架工程成功通过可可西里无人区。

2004年5月，青藏铁路建设形成整体推进态势。

2004年7月，青藏铁路正线铺轨450公里。

2005~2006年

拉萨



建设中的青藏铁路

青藏铁路建成后，还将依托拉萨火车站，向东建设拉萨至林芝，向西建设拉萨至日喀则和阿里，向南建设日喀则至亚东等三条青藏铁路的支线。这些支线，也将在3~5年内建成通车。届时，青藏铁路将和这三条支线形成一个大大的“Y”字形，而这个“Y”字形，总的长度也将达到2000多公里。