

# 坐着火车去

### 怀头他拉岩画

德令哈市

# 坐着火车去西藏

西藏

纳木错

第八井

拉萨

新星出版社 NEW STAR PRESS



### 图书在版编目 (CIP) 数据

坐着火车去西藏 / 陈旻 著. —北京: 新星出版社,

2006.6

ISBN 7-80225-007-2

I. 坐... II. 陈... III. 旅游指南—西藏

IV. K928.975

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2006) 第 059631 号

### 坐着火车去西藏

陈旻 文/图

责任编辑: 于九涛

责任印制: 韦 舰

装帧设计:  李莉 / 付佳  
书籍装帧设计部 010-64003130 zhengmeibj@126.com

出版发行: 新星出版社

出 版 人: 谢 刚

社 址: 北京市东城区金宝街 67 号隆基大厦 100005

邮政信箱: 北京市东四邮局 7 号信箱 100010

电 话: 010-65270477

传 真: 010-65270449

E-mail: newstar\_publisher@163.com

销售热线: 010-65512133

印 刷: 北京市爱丽精特彩印有限公司

开 本: 787 × 1092 1/16

字 数: 120 千字

印 张: 17

版 次: 2006 年 7 月第一版 2006 年 7 月第二次印刷

定 价: 48.00 元

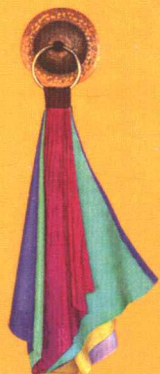
版权专有, 侵权必究; 如有质量问题, 请与印刷公司联系调换。

K928.975

4



新星出版社 NEW STAR PRESS





# 目录 Contents



004-007

前言

008-009

写在出发之前

011-015

——关于坐着火车去西藏

016-023

怎样乘火车品味青藏雪域高原

024-027

行前功课：进藏装备全攻略

028-029

青藏铁路西格段：从西宁到格尔木

033-053

始发站——高原古城西宁

054-055

『海藏咽喉』——湟源

056-065

海晏

066-066

途经：刚察

067-068

天峻

069-069

途经：乌兰

070-075

德令哈

076-076

途经：锡铁山

077-081

察尔汗

262-263

后记

252-261

藏东林芝、昌都地区

244-251

山南线——雅砻文化

232-243

藏北阿里（新藏线）

220-231

珠峰游览线

218-219

漫游西藏

176-217

终点站——圣城拉萨

171-174

羊八井

161-170

当雄

150-160

那曲

148-149

错那湖

136-147

安多

132-135

唐古拉山

128-131

沱沱河

125-127

途经：五道梁

114-124

楚玛尔河

111-113

途经：不冻泉

102-110

玉珠峰

097-101

印象格尔木

092-093

青藏铁路格拉段：从格尔木到拉萨

082-091

漫游青海



美国火车旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中曾说“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨”。而瑞士一位权威隧道工程师也评论说：“要穿越昆仑山的岩石和坚冰根本不可能”。然而，随着青藏铁路于2006年7月1日正式通车，高原天堑终于变为通途。

建设青藏高原铁路，是中华民族百年宏愿。

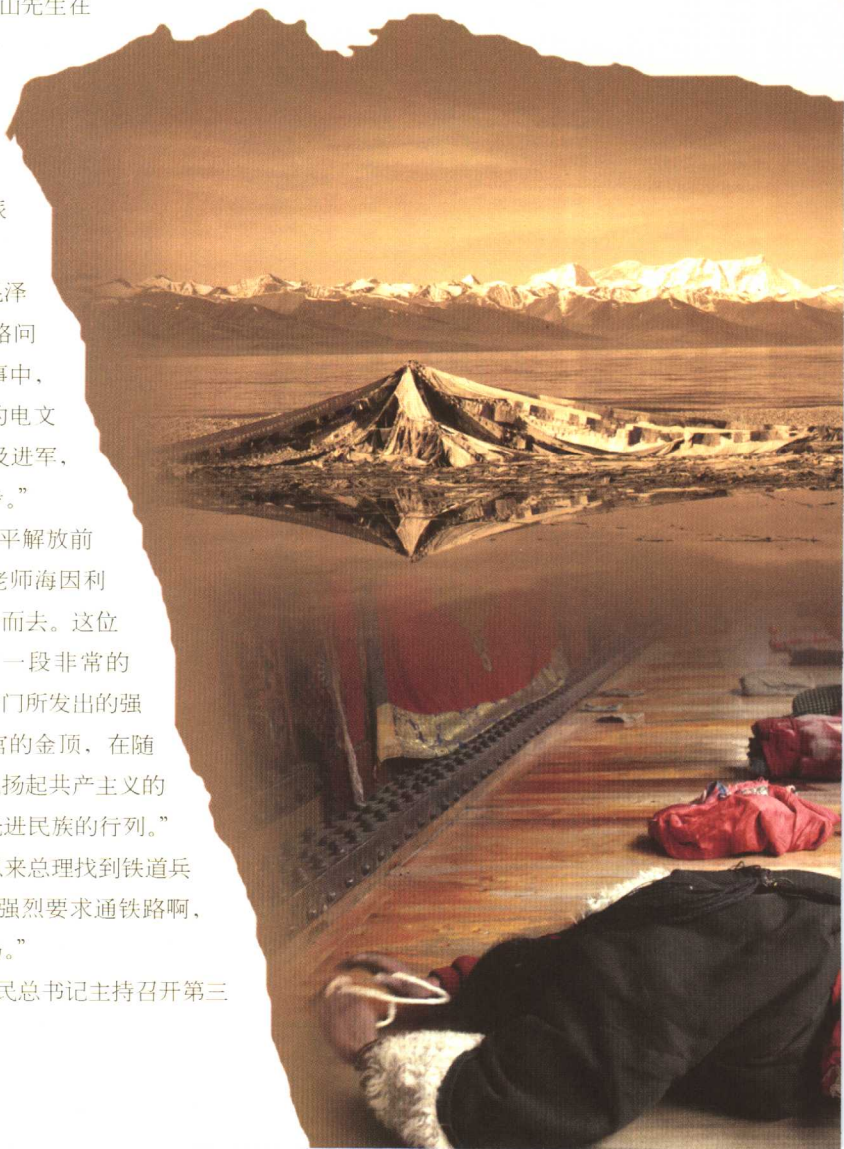
早在1919年孙中山先生在其发表的《建国方略》中，就曾规划了“西北铁路”、“高原铁路”等七大铁路系统，20世纪40年代中国政府也曾派团勘测甘青铁路。

西藏解放之初，毛泽东同志便把西藏的修路问题放在急需解决的大事中，他给邓小平和刘伯承的电文中指示：“把修筑道路及进军，作为解放西藏的第一步。”

1951年，西藏和平解放前夕，达赖的一位外国老师海因利希·哈雷竟恍然离弟子而去。这位德国登山运动员留下一段非常的话：“从今以后，天安门所发出的强烈光芒将照亮布达拉宫的金顶，在随风抖动的经幡旁边将飘扬起共产主义的旗帜，西藏由此迈入先进民族的行列。”

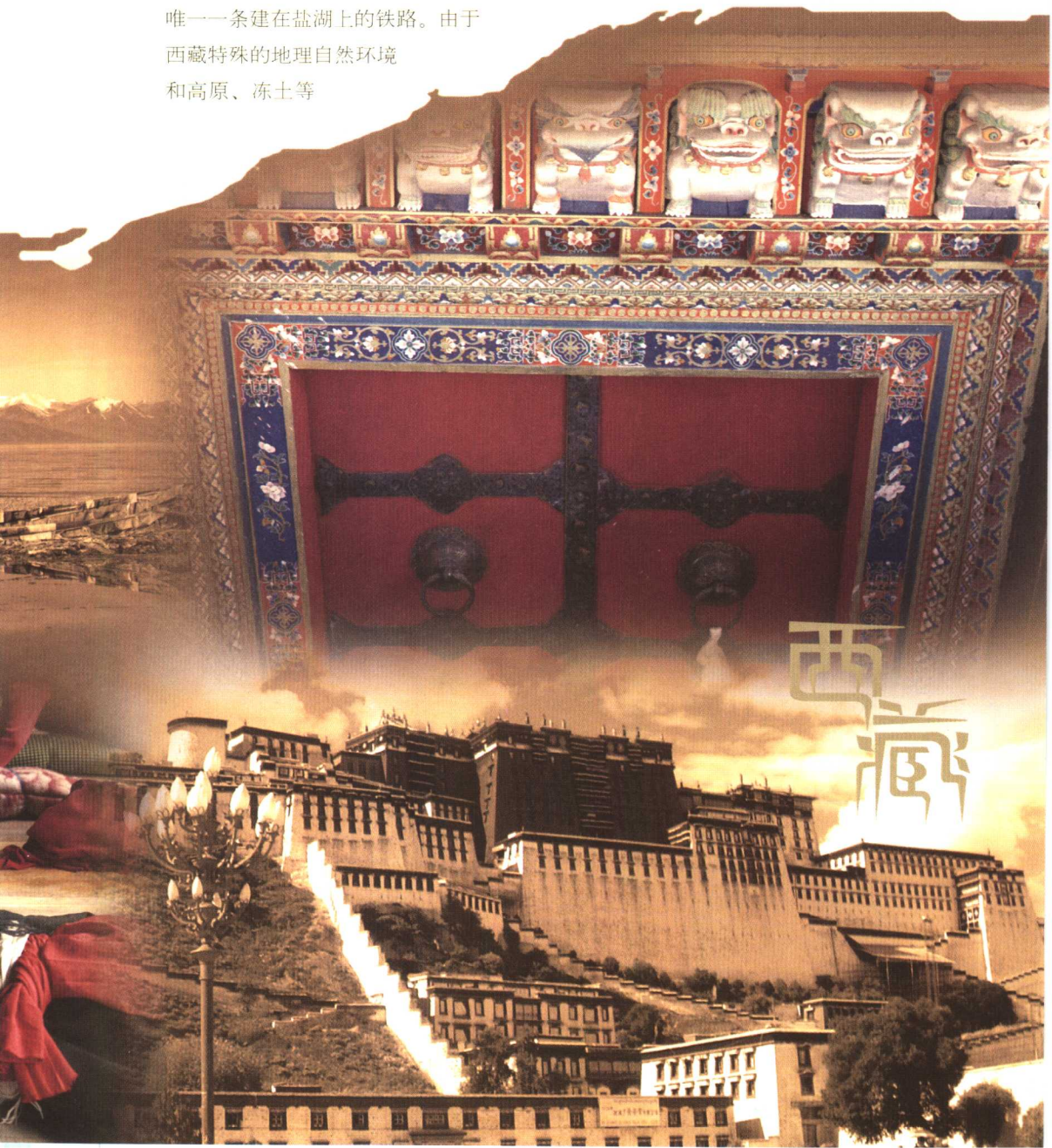
1974年4月，周恩来总理找到铁道兵领导：“边疆人大代表强烈要求通铁路啊，青藏线你们要抓紧上马。”

1994年7月，江泽民总书记主持召开第三



次西藏工作座谈会，提出抓紧时间做好进藏铁路的前期准备工作。

青藏铁路从古城西宁到拉萨，是国家级铁路干线，其海拔之高峻、环境之艰苦、技术之复杂、施工难度之大在中国与世界铁路史上实属罕见。铁路第一期工程西宁至格尔木 860 多公里，前后停停建建共历时 24 个春秋，1984 年正式交付运营，这也是世界上唯一一条建在盐湖上的铁路。由于西藏特殊的地理自然环境和高原、冻土等

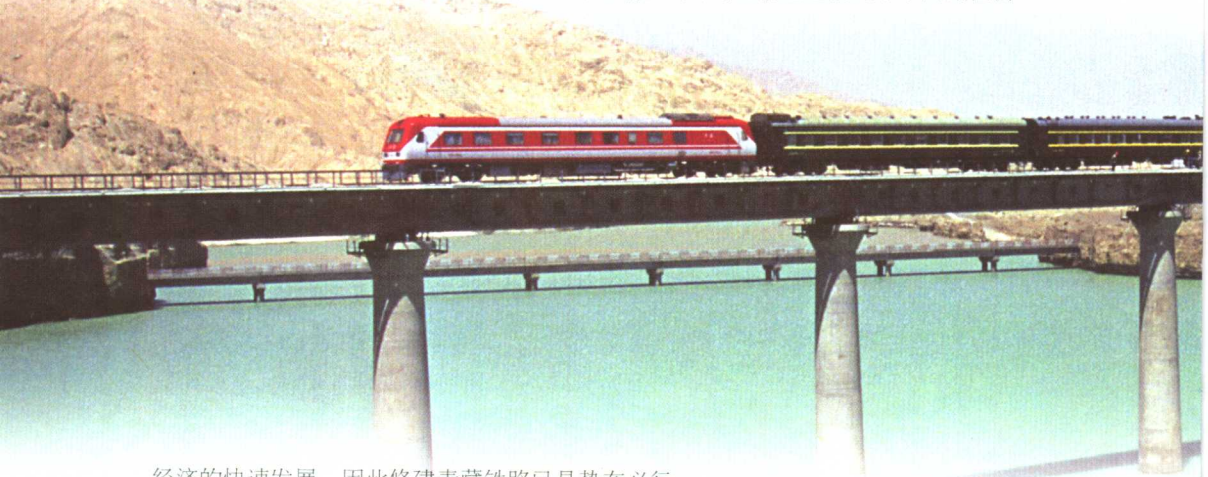


筑路技术问题尚待解决，青藏铁路格尔木至拉萨段停建。

2001年2月8日，党中央、国务院作出重大战略决策，批准建设青藏铁路二期工程，全长1142公里的格尔木至拉萨段。2002年6月29日，青藏铁路格拉段正式开工。在青藏高原上建设铁路，面临多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱“三大难题”的严峻挑战，工程极为艰巨。研究人员在四年多的深入研究探索中，运用多种措施成功攻克了这三大世界性科技难题。

2005年10月15日全线完成铺轨，共计架设桥梁280余座，7000多孔，除传统的跨江河桥和跨公路桥外，青藏铁路还增加了环保、冻土通道、野生动物通道及穿越湿地沼泽等各种功用不同的桥梁，总长近160公里。青藏铁路起自青海省西宁市，终抵西藏自治区首府拉萨市，全长1956公里。这是世界上海拔最高、线路最长、穿越冻土里程最长的高原铁路，是人类铁路建设史上前所未有的壮举。

建设青藏铁路，促进西部大开发，是促进我国国民经济可持续发展的重要战略举措。长期以来，地域偏远、交通不便一直是制约青海、西藏两省经济发展的重要因素。我国的省级行政区中只有西藏自治区不通铁路，是主要的贫困地区之一。因为没有铁路，85%以上的进藏物资都要通过青藏公路运输，而公路运输远远满足不了西藏社会



经济的快速发展，因此修建青藏铁路已是势在必行。

青藏铁路是沟通西藏、青海与内地联系的具有战略意义的通道，建成通车后将形成铁路、公路和航空的立体化交通，彻底解决“进藏难”的问题，对青、藏两省区的经济发展提供了更广阔的空间，并使其优势资源得以更充分发展。建设青藏铁路，更是改变目前西藏不合理的能源结构，从根本上保护青藏高原生态环境的长远需要；同时也是加强内地其他地区与西藏的联系，促进藏族与其他各民族的文化交流，增强民族团结的需要。

青藏铁路沿线的旅游资源是世界独一无二的，但以前落后的交通状况已严重制约了旅游业的进一步发展，因此建设青藏铁路还将促进青海、西藏两省区的旅游事业飞速发展，并有可能使之成为两省区国民经济的支柱产业之一。

雪域高原架彩虹，世界屋脊变通途。人们将可以乘坐舒适安全的“文成公主号”豪华旅游列车，饱览青藏高原那奇特神秘的雪域风光了。

那里有“中华水塔”之美誉的长江、黄河和澜沧江的发源地；有“聚宝盆”之称、中国四大盆地之一的柴达木盆地、亚洲第一大盐湖——察尔汗盐湖，有世界第一盐桥——万丈盐桥；吸引海内外人士寻根朝觐的“万山之祖”昆仑山；唐古拉山银装素裹，长江源头格拉丹东奇特的冰川景观；莽莽的可可西里和藏北羌塘是珍稀的藏羚羊、野牦牛、藏野驴等高原动物的乐土；世界上海拔最高的咸水湖，西藏三大“神湖”之首的纳木错；拥有最原始的高原生态，这里六月飞雪，草原辽阔，戈壁无垠，湖泊如镜……

布达拉宫是世界上海拔最高的宫殿，以极高的历史、艺术价值闻名于世；塔尔寺也是闻名遐迩，成为青海的标志……这里汇聚了藏、回、蒙、土等多个少数民族，佛教、伊斯兰教、道教、天主教、基督教和平共存且相互融合，古老的历史和人文景观，



多姿多彩的民俗和艺术更是极具吸引力。所有这些人文和自然旅游资源都具有不可复制性和不可替代性而成为独特的垄断性资源，创造了数个世界之最佳的青藏铁路和沿线的车站、桥梁、隧道等也将成为独具风格和浓郁民族特色的标志性建筑景观……

然而任何一首歌，一篇文章，一本书都是写不尽这条天路所跨越的这片雪域高原，唯有一次次地奔向这片土地，用眼睛、用双脚、用我们的心去体味，去感受！





写在出发之前——  
关于坐着火车去西藏



旅行不仅仅是身体的经历,视觉的饱餐,它应该还是一种思想的旅行。你要体验不同的地方和不同的人,也并不一定到处跑。在有限的时间跑太多的地方,难免会走马观花。真正需要的是一段时间的投入,一点好奇心,一点探索精神,还要怀揣着一颗平和包容的心。旅行的生活让每一天变得更简单,却又能做更多的事……不经意间你会感觉收获很多很有成就感,甚至因此而使你的生命有所改变。

在某种意义上,由于远离熟悉的环境,旅行对一个人的行为大概也会起着一些放大的作用。自然的美景会打动人,人文的景观会使自己从内心深处去感动。旅行是个性化的活动,旅行的方式没有常规,因人而异。

我们选择好目的地,继而走出去,旅行提供的不再是距离,所有事物都在我们身边,在过程中完成对它的阅读。古话说“读万卷书不如行万里路”,以路途反映人生,旅行是生命中最宝贵的体验,就像樱桃的滋味,难以忘怀。它让我们的生命丰富多彩,让我们能暂时摆脱世俗的生活。

从一种风景到另一种风景,从一种生活到另一种生活。在许多时候是人所需要的,是满足对异乡的向往将注意力放到另一个空间去的渴望。在旅途中,远离起点和终点,思维空间很广阔,容易发现新的天地和自己。这种游历,内容上包括游山玩水探友,方式上包括背包徒步、自行车骑行、自驾车等,有些人出没深山密林,以野外历险为乐;有些人轻装淡抹,去海岛沙滩悠闲地度假。距离上可远至南北极,也可近到公交车可抵的郊区,并不仅限于探险。所以不一定非要有运动员般的体能,没有大病都可以上路。当然装备也是很重要的一项内容,除非很有钱,你不必武装到牙齿,但是良好的装备能节省体力和减少风险。

深度旅行应具备哪些条件?首先是精神上的准备,要能吃苦并具备良好的适应能力,哪怕你装备再好,也会面临想不到的困难。

有人说:中国人的旅行是昂贵的旅行,一半钱花在路上,另一半花在住上。是的,大多数人并不擅长旅行,在旅途中手脚变得没用了,因为不必洗衣做饭,也不必走路;而且“到此一游”的心理使得自己终究成为照片上的标志,对条件的过分在意冲淡了旅途中的乐趣,只剩下大把花钱那一刻的痛快。我们选择旅行的方式,就如同选择我们的生活方式。就像电脑迷只需花必要的钱自己攒机,会生活的人不一定非住星级宾馆来享受。

我们打起背包,迈出双脚,行于天地间,有如“闲云野鹤”般自由自在。旅途中的浪漫与快乐,兴奋与真诚,或许还能找到“塞莱斯廷预言”里的九条真知呢!

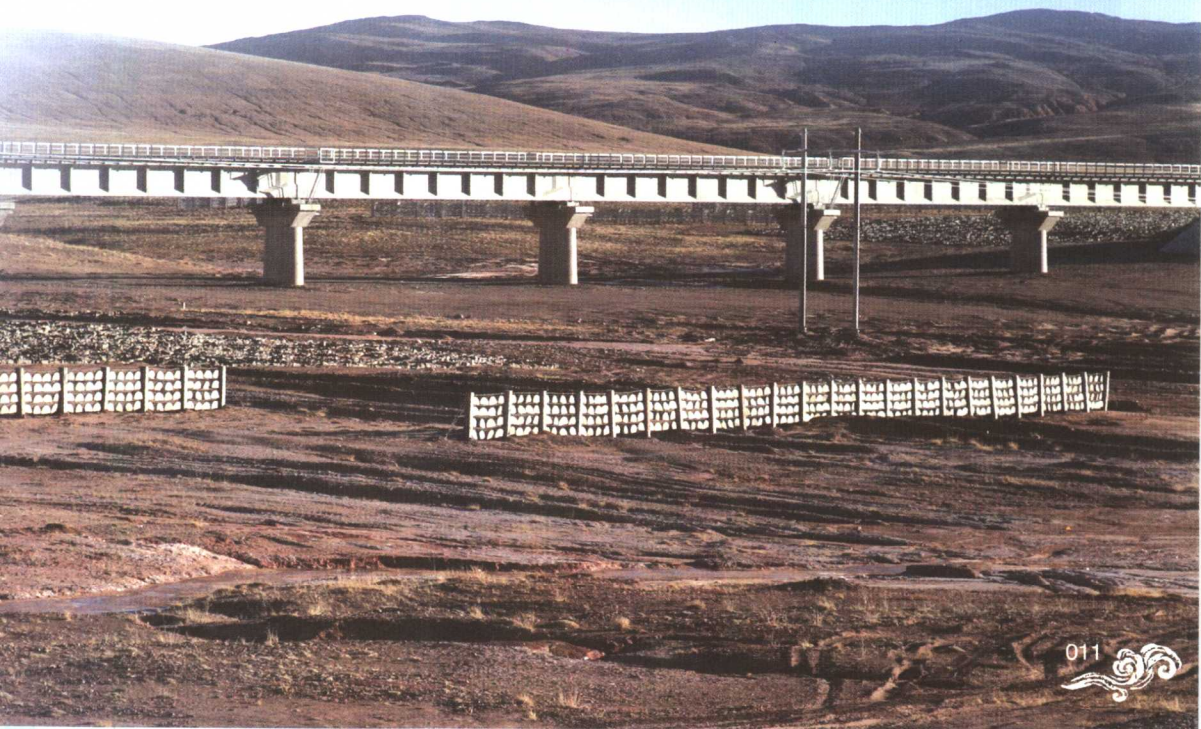


# 坐着火车去西藏的 N多理由 **XIZANG**



常常被周围的朋友问到一个问题，就是什么季节到西藏旅游最好。其实，在季节气候分明的地区自是四季风情各有特色。当然，对于到青藏线沿途这样的高海拔地区，由于每个人的身体状况和适应能力的不同，还是建议一般选择5-10月入藏，秋季的空气含氧量最足。

徒步旅行的人，称自己是用双脚丈量地球；骑自行车旅行的人，说这种方式最环保、不消耗能源；自驾车主们觉得方向盘在自己手里可以很随意，还能带很多FB用品；火车旅行根据时间距离等综合指数被评价为最经济实惠；而相比前面几种，飞机则是把空间做了最快速地切换，也许这令我们的旅游目标更直接，但也让我们错过了很多沿途美景。但无论如何，都是“萝卜白菜，各有所爱”。



在繁忙都市中，每个人都会找些理由去享受生活。当下流行给很多事情做个排名，或者列数出几大什么的，姑且也来看看坐着火车去西藏的N多理由。

☆ 时尚体验——看看以前的老黄历，去往西藏的路有多难，如今你终于可以乘坐火车去西藏。谁都知道欧洲是火车旅行的天堂，坐在漂亮先进的观光列车里想起来就令人羡慕，而如今你可以现身在美丽的雪域高原，无论如何都将会是一种全新的体验。

☆ 便捷——它将西宁到拉萨的青藏高原中部的城镇串联起来，可以帮你更好地设计自己的旅行计划，也可以节省登机转机、飞机转汽车、汽车转汽车等繁琐事项，方便地控制自己的时间。



☆ 旅途更平稳舒适——这些全新的观光列车都设有卧车、观光车和餐车。卧车内装饰豪华，设施十分完善，有闭路电视，宽大的卧铺、沙发，甚至还有独立的浴室和卫生间。餐车的条件也更加高档，甚至还设有酒吧。使你沉浸在沿途美景之中时，已安然抵达目的地。

☆ 享受更安全的保障——高海拔带来的高原反应，是每个进藏的游客都要面临的考验。乘坐火车就不会有这样的问題，和飞机一样，观光列车内进行全列弥漫式的增压供氧和分布吸氧，使你在路途中不会产生不良反应。相对于其他交通工具，恶劣的天气与自然灾害对铁路旅行的影响是最小的。



☆ 尽赏沿途好风景——西藏的美并不仅仅在于拉萨，更在于进藏的路途中。有了铁路，你将不会错过沿途的每一个精彩。

☆ 费用门槛降低，进藏不再是梦想——从前要想去西藏玩，一个人要是不准备万八千块钱，别想出门。去西藏的机票从来不打折，拉萨的住宿也挺贵，而且如果你想去西藏腹地转悠一下，还要再花钱租车。开通了火车以后，去西藏旅行的价格应该会降低不少，首先是火车票本身就会便宜不少，旅行者有多种的票价可以选择，有多个车次可以选择；而且坐火车可以连线旅行，乘客一票在手，在特定



的时间内可以不受限制地乘火车旅行；一路经过很多精彩景点，省去了再次租车的费用。可以预期的是，进藏旅行价格门槛的降低将会带来西藏旅游的一个新高潮，去西藏已经不再是一个遥远的梦想，越来越多的人可以很容易实现他们的高原旅行梦想。

☆ 青藏铁路工程风景线——海拔最高、最长的高原铁路，海拔最高的铁路车站，海拔最高最长的冻土隧道，世界高原冻土铁路上的最高时速……攻克了三大世界性难题的新型环保铁路——青藏铁路创造了一个个的世界之最。沿线的车站、桥梁、隧道等也将成为独具风格和浓郁民族特色的标志性建筑景观。

