

ལྷ་མོ་ཡི་ཕྱི་ལོ་ལྷ་མོ་ཡི་ཕྱི་ལོ་



放牧世界屋脊

写真西藏
苦樵著



云南人民出版社



引言 西藏猜想

多年来，无论我走到哪里，无论遇到的是什么类型的人，只要一提起西藏，马上便会成为一个热烈的话题。

“西藏”二字，有特殊而足够的分量。

对于没有踏上过那片土地的人来说，西藏永远是一个概念模糊的陌生之地，可能会有一点神秘的畏惧，有一种或强烈或飘渺的诱惑，更多的会是一些似是而非的疑问。与他们交谈，一般都会惊奇地问：去过西藏？如果回答在西藏呆了个十年八年或更长，对方准会发出惊叹声，甚至说一句：真不简单！

在这里，“不简单”一词的含义比较复杂，可能是羡慕，不可思议，钦佩，客气。

接下来，必然会真诚地向你提出一些关于西藏的问题，证实某些流传已久的传闻，以满足求知欲和好奇心。虽然他们对你的回答可能并不真正相信，下次遇到某个从西藏来的人还会再问一遍，但这种问答已经成为去过西藏和没有去过西藏的人之间见面交流的一种固定程式，成为了一种仪式。

在去过西藏的人之间，提起西藏（如果提起的话）就要沉重得多，也明朗得多，像是两个老乡在谈自己家乡那点事。若



是文人，复杂之情更溢于言表，或是立刻生出一副意味深长的表情（也可能是自然的流露），要么牵肠挂肚，挥之不去；要么曾经沧海，嬉笑怒骂；或者高深莫测，尽在不言中。

凡在西藏生活和工作过的内地人，不管是否已离开了西藏，往往喜欢互称或自称为“西藏人”。就我所接触到的形形色色的“西藏人”来说，已离开西藏的，许多人如今提起西藏来还骂骂咧咧——说他妈的那时的日子真苦，要什么没什么，只怪当时年轻不懂事，把自己给耽误了，仿佛往事不堪回首；也有许多人提起西藏，怀念之情就难以自禁——说还是西藏好玩，空气那么干净，景色无与伦比，生活更是悠闲自在。而持这两种说法的分明就是同一些人。还未离开西藏的人，大多数千方百计想内调，信誓旦旦地表示非离开这鬼地方不可；也还是这些人，往往又有意无意地放过一次次内调机会，说等一等，再等一等。

西藏也许就是这样，既让人伤心又让人欢喜。她爱憎分明，所以令人刻骨铭心。在这众多对西藏爱恨交织的人中，竟没有一个人后悔这段生活选择。倒是一位已远在异国他乡的“西藏人”这样说过：“就算已经知道了西藏的种种艰难，如果回到当年的情形，我想，我还会选择西藏。”

这种对西藏的复杂感情，有人觉得用“西藏的诱惑”、“西藏的魅力”之类的词句已不能表达，于是总结出一句“西藏情结”，并以此来号召、集合去过西藏的内地人。

这些表情和感觉无可厚非。“西藏”无论是作为一个地理概念还是作为一个文化概念都是博大精深的。

一百个到过西藏的人会生出一百种感受，一千个到过西藏的人会生出一千种感受。每个人由于自己的性格、经历、心





态、学识、修养和角度的不同，对同一时间、同一背景下看到的同一现象都会有不同的感受，作出不同的解释，更何况体验的对象是千变万化、千奇百怪的青藏高原呢？

在西藏，人们常说：“不要相信自己的眼睛。”

这是为经验所误而得来的经验之谈。青藏高原空气稀薄，大气纤尘不染，洁净透明，能见度极好。极而言之话可以说，你的眼力有多好，就能看多远，直到大地的弧度折断你的视线。因此凭经验目测距离的旅行者，往往会大呼上当。就是一些久居西藏的人，也常常吃了多堑也不长智，总为这种“真实的误差”所捉弄。

看距离是如此，看西藏又何尝不是如此？旅行西藏的人，生活在西藏的人，把自己亲眼所见，亲手触摸，亲身经历的一切信誓旦旦地写下来，说给别人听，可能只是自己设计的西藏。如果再加上一些主观感受、体会和情绪的引导，读者和听众便会随你进入一个丰富多彩、活灵活现的西藏世界，他们也许产生不了共鸣，但多半会为之触动、振颤。但如果是一个去过西藏的人看了，会觉得“怎么跟我看到感受到的西藏不一样?!”于是又写出或说出“自己的西藏”。

事情可能就是这样，每个人写出和说出的只是自己“理解”的西藏，而真实的西藏对我们今天的人来说也许永远是一个“猜想”。

描述一个完整丰富的西藏，显然不是这本小书所能胜任的。笔者只是力求用纪实的手法，尽可能客观地写出那一群“西藏人”那些年真实的生存状态。平心而论，无论以当时的眼光还是以今天的眼光来看，“西藏人”的生活都是相当平淡的。没有过轰轰烈烈，也很少大喜大悲。所以，我只能用平静



的叙述，告诉读者一些发生在“西藏人”圈子里平淡的故事。

“西藏人”的生活有个特点，往往根据兴趣爱好形成若干个“圈子”：或以棋会友、或文人相亲、或共逐山水之乐而乐、或酒场之上皆兄弟，等等。西藏的地域很广，生活的“圈子”却很小。有些“圈子”相互交叉，有的人常常纵横于数个“圈子”之间，有的“圈子”包容了不同的几批人。

本书将通过讲述一个个“圈子”里的故事，进而勾勒出“西藏人”群体的音容风貌、生活状态，或许能从某种程度上折射出当时西藏社会的一种状况吧。





第一章 初上高原的结拜兄弟

1982 年是个不同寻常的年份。

别的不说，这一年单是大学生就毕业了两届——七七级和七八级。七七级是“文革”后恢复高考招收的第一批大学生，由于当时的一切还未完全走上正轨，学生入学晚，学校师资及教学管理都在不断磨合中，本该 1981 年秋季毕业的学生顺延至 1982 年春季才毕业，所以这批也叫八二届春季班。而 1978 年参加“文革”后全国首次统一高考入学、1982 年秋季毕业的这批又叫八二届秋季班。

一年毕业两届大学生，大概绝无仅有。这从一个侧面反映出当时中国社会求才若渴的状况。经过“文革”十年劫难，国家百废待兴，百业待举。诸多事情都要有人来做，尤其是需要有知识有能力的人来做。大学生算是有知识的人，其时社会给他们的称谓是四个字：“天之骄子”。虽然期待之中带有戏言成分，亦可见社会心理倾向之一斑。

那些年，大学生的分配要比现在容易。倒不是说当时各单位的领导比现在更看重大学生，很大程度上是因为那时大学毕业生毕竟是稀缺物。不管怎么说，那几届大学毕业生想谋一个



合适的职业，或者至少想要在家乡的范围内谋得一个相对满意的职业不太难。

在南方沿海，深圳等四个经济特区已经设立，正在招兵买马，并以一种全新的姿态，向全国的人才抛出一个个诱人的绣球。第一批渴望弄潮的“赶海者”开始启程；国门洞开，清风徐吹，新一轮越洋求学的哨音渐渐响起来，新大陆的风采令青年学子心摇神驰。

在这种大背景下，也有相当一批人选择了去边疆。其中，一部分人去了西藏。

草原第一关

从1982年开始，1983、1984、1985几年，大学毕业生申请进藏工作形成了一个不大不小的热潮。进藏人数最多的是1984年，达到2400人。

至今仍有人对这一现象感到困惑，常常问起自愿进藏的人：“你们当初是怎么想的？”这个问题令许多进藏者不太好回答，觉得无从说起。那些年，经历了早期思想启蒙，置身“伤痕文学”、“反思文学”中的大学生已不再狂热和盲从，“理想主义”或“浪漫主义”之类的词汇也为社会所淡漠。“英雄主义”则更像一块破碎了的玻璃，再也无法完整地拼凑起来，但还可以透过玻璃的碎片隐约看到后面的色彩。所以，此行实在说不上有什么深谋远虑的远大抱负或义搏云天的奉献精神。若要说有，大概也只是一种冲动、孤傲、热情和幻想的混合物。本身就说不清楚。

有一个附属条件必须提到，就是1982年国务院下发的关





于大学生进藏政策的文件，其核心的一条是：进藏大学生在藏工作满八年后可以内调。对进藏大学生来说，这与其说是国家支边的号召，毋宁说是一颗定心丸。

虽然有了退路，进藏仍是一项艰难的选择。一所学校一年能有一两个学生申请进藏或去边疆，已很不错，值得学校隆重欢送一番；若有那么三五个人进藏，学校准会激动起来。

送别的仪式越是隆重，进藏人越是感到一股悲壮之情油然而生。选择那片颇为陌生而神秘兮兮的高原，蛮荒之地，壮士此去，西出阳关无故人。与家人、同学、亲友挥泪相别，带着一种“自我放逐的满足感”、“遗世独立的失落感”和“渴望未来的沧桑感”，踏上西行之路。

进藏途中，才发现，原来并不孤独，同行者大有人在。

传统的进藏线路有三条，两条走陆路，一条走空中。空中线路是从成都双流机场至拉萨贡嘎机场的航线，要不了两个小时，是最快捷、最舒适的线路。这条航线 30 多年来一直平安无事，是国内最安全的航线之一。但由于气象条件限制，一般一天往返只飞一个航班。80 年代初，飞的还是苏制“伊尔 - 18”型飞机，噪声大、载客量小。

陆路之一是川藏线。由成都经西康到昌都，再到拉萨。全程两千多公里，路途艰险，多雪山、湍流、塌方及泥石流。从成都到拉萨大约要走十多天。

另一条路是青藏线。从青海首府西宁起，走格尔木，翻越昆仑山、唐古拉山，经那曲到拉萨。全长也是两千多公里。70 年代末，青藏铁路已铺到格尔木，并实现通车。从格尔木到拉萨 1200 多公里，穿越整个藏北大草原，多数路段在海拔 4000 - 5000 米以上。1985 年铺通柏油路以前，从格尔木到拉萨大



约要走一个多星期，柏油路铺通后，坐汽车只要两天便能从格尔木赶到拉萨。

青藏公路海拔虽然高，路途却相对平坦，所以这条路是进藏物资的主要运输线，也是旅客陆路进出西藏的主要交通线。大学生进藏多数走的便是青藏线。

走青藏线的第一个门户是格尔木，一个带有传奇色彩的地名。它位于青海省中部，柴达木盆地南端。无论从西宁坐火车沿青藏铁路经青海湖西行，还是从兰（州）新（疆）线上的柳园出发，经敦煌穿越柴达木盆地南下，去西藏都必经格尔木。到了格尔木，便能嗅到西藏的气息了。

提起格尔木，不能不说到一个同样充满传奇色彩的名字——慕生忠将军。格尔木人认为“格尔木”和“慕生忠”这两个名字是分不开的。有人称慕生忠为“格尔木之父”。

在修筑青藏公路之前，格尔木仅仅是地图上的一个名称，没有城镇的实际含义。当年，第一野战军民运部长慕生忠将军率筑路队来到这里，四顾荒野茫茫，并无人烟和帐房。

有人问：“格尔木到底在哪里呀？”

慕将军找了块木牌往地上一插，说了句流传至今的名言：“格尔木就在这里！”

木牌上写下了“格尔木”三个字。于是，一座戈壁新城开始在筑路者的手中形成。

“格尔木”是蒙语，意思是“水流汇集之地”。所以虽地处柴达木戈壁之地，并不缺水，但没有什么树木。慕生忠将军想，建城市得给后人留下点什么，就多种树吧。如今，格尔木的行行绿柳，片片树林，许多是慕生忠时代留下的。当地人至今还称格尔木的柳树为“将军柳”。





慕生忠将军的故事还有很多，大都离不开青藏公路。慕将军是个至性至情的陕北汉子，戎马倥偬大半生，却不失诗人气质，爱作诗。在率西北独立支队进藏时，走到文成公主驻足落泪的日月山，将军赋诗一首：

日月山，日月山，
回头看，有人烟。
向前看，青草滩，
文成到此多留恋，
进藏大军笑开颜，
草原第一关。

以后修筑青藏公路，沿途尽是荒无人烟的不毛之地，叫不上名来，慕将军就一路起地名。一些著名的地名如不冻泉、开心岭、风火山、五道梁、盐桥……皆出自他之口。后来这些地名都被载入了正式出版的中华人民共和国地图册。1957年底，慕生忠将军进京向中央汇报青藏线情况，毛泽东评论到，“开心岭”这个名字起得好，有浓郁的革命乐观主义色彩。

几十年来，格尔木作为进出藏物资和人员的集散地，依托西藏，发展成一座戈壁新城。早先，格尔木的单位几乎清一色都是西藏的，如运输队、物资站、油库、粮站、接待处等等。统领机构是西藏驻格尔木办事处。其实，严格地说，很多年来格尔木只是一个为西藏服务的后勤中转站，人员基本来自内地各省。到80年代初已有人口近12万。80年代以后，格尔木有了较大发展，青海省始在这里建政设市，实施行政管辖。

西藏驻格尔木办事处作为西藏自治区派驻的最高行政机



构，在格尔木的地位举足轻重。进藏人员一到格尔木，便由办事处全权负责：安排食宿，解决进藏车辆。对大学生们来说，到了“格办”，就算向组织报到了，工资从报到这天领起。

进藏的车辆并不好找。当时去拉萨还没有公共汽车，只能搭便车，一般是拉货的卡车，能坐驾驶楼算是很不错的待遇，多数时候只能爬大车厢。就这样还往往是能坐几个人就先走几个人。没有车时则等着。在格尔木“淤”个十天半月，甚至个把月是常事。有时候，“淤”在格尔木的进藏学生多达两三百人。

一个荒僻的戈壁小镇，满大街溜达着大学毕业生，倒也蔚为壮观。

高原结拜

初到格尔木的各路学生，大概受慕生忠时代留传下来的浪漫气息影响，也不觉得这个戈壁上建起来的高原小镇怎么艰苦，只是新奇和兴奋，还有几分好玩。到了这里也没有陌生感，互相不用打招呼便能瞧出对方是否同路人。一旦聊起来多半相见恨晚，立刻抱成团，结成圈，出去活动已是三五成群。

1982年8月底，格尔木，10个来自天南海北的大学生偶然聚在了一起。能在此时此地相逢相聚，且情趣相投，志同道合，当时大伙儿觉得，这种缘分哪是刻意修得来的？10个人，十全十美，岂不妙哉！于是有人提议：“何不排个长幼，结为兄弟？”

一呼十应。很快排了座次：宁夏大学的邓侃，1954年生，居长，依次是南开大学唐展鸣，长春地质学院杜宁，宁夏大学





谢继胜，中国人民大学李亚平，四川财金学院唐可胜，长春地质学院马有海，宁夏大学李方蒙，长春地质学院寿纪云，南京财贸学校李玉涛最小，1962年生，居于末席。

义结金兰本是演义小说里江湖豪客的游戏，也多少算是文人的传统。这10个血气方刚的男儿，正沉浸在初上高原的亢奋之中，以此时的心情，放眼四海之内，皆兄弟也。当时谁也不会料到，在格尔木鸡毛小店这场不经意的结拜，日后会在拉萨叫响“十兄弟”的名头。

那些年，受中国女排“三连冠”和中日围棋擂台赛“聂旋风”的影响，大学生中普遍爱打排球和下围棋。在格尔木耐不住寂寞，只要凑够了6个人，也不管是否都会打球，就敢四处去挑战。凑不够便呆在招待所里通宵达旦“杀”棋。

几乎就在“十兄弟”们打球下棋、游戏风尘的同一时间，73岁的慕生忠将军再次来到格尔木，故地重游。他还想上山，被众人劝阻，毕竟老将军年事已高。拗不过众人，将军放弃了上山的打算，只是叮嘱随行的女儿：我死后就葬在昆仑山口，我要日夜看着青藏线过往的车流。

聚集在格尔木的进藏学生，尚不知道慕生忠其人其事，与将军失之交臂。

在格尔木，大学生们开始暴露出他们对西藏几乎一无所知。虽然自以为进藏是经过深思熟虑，下定决心的，其实并没有作好思想准备。

西藏和内地的联系那时还不像现在这么多，这么方便。人们对西藏的印象脱不出电影《农奴》的概念：翻身农奴——倔犟的强巴们，正沿着社会主义的康庄大道胜利前进。再详细一点，就知道了。



进藏前主要的思想准备是寻找去过西藏的人打听情况。得到的情报各不相同，有恐吓的：藏族性情暴躁，几句言语不和便拔刀相向；八廓街墙高巷深，汉族切不可孤军深入，说不定墙上就会有绳索套下，将人吊至半空——一位在西藏林芝援过两年藏的教师说得绘声绘色；有浪漫甚至带点色情意味的：西藏时兴一夫多妻和一妻多夫，且藏族姑娘大多性情开放，于男女关系看得较淡，但要小心别让姐妹几个把你抢去做丈夫。

今天听来这些故事不值一笑，在当初大家是郑重地记在心里了。虽然恐怖故事令人有点紧张，但小伙子们对浪漫故事倒是不惧的。

在那两年进藏的人中，有位大学生听人说藏族吃的是酥油，汉人吃不惯，没有油吃很苦，于是从老家拎了一大塑料桶青油来到格尔木。四川大学一位姓杨的学生，得知西藏日光充足，太阳很“毒”，又没有什么遮荫之处，于是从成都买了6顶草帽上路。草帽无法托运，只能背着。才到格尔木已觉得太阳晒人，更感草帽珍贵，杨某走到哪里6顶草帽便背到哪里，形影不离。北京师范大学（当时还叫北京师范学院）数学系八三届毕业的林富祥的举动最出人意料，他在兰州转车时，从街上“捡”了一个孤儿，一路带到格尔木，并准备带进西藏去抚养。此事把办事处的接待人员惊了个目瞪口呆，说你个单身男人带个孩子，这个万万不行，林反驳道：有老婆带个孩子就行，没有老婆就不能有个儿子吗？办事处便反复做他的说服工作，苦口婆心地开导，不外乎你自己目前工作生活尚无着落，单身男人带个孩子如何麻烦，孩子如何过得了高山反应这一关，等等，终于打消了林富祥想继续当“爹”的念头。后来给了这孩子100块钱（在当时超过了一个月的工资，况且还没有





拿到工资)，买了身新衣服，把他送上火车打发回兰州了。

随着时间十天半月的过去，困在格尔木的“十兄弟”们渐渐失去了新鲜感，急着想进西藏。他们开始频频催促办事处并自己也四处打探进藏车辆，无奈找车不易，动弹不得。正在焦躁之中，西藏自治区政府一位副主席率工作组沿青藏线检查工作，来到格尔木。“十兄弟”得到消息，认为：进藏之事不找自治区领导表明决心，难以尽快解决。于是推举邓侃、李亚平为代表，去求见副主席，力陈渴望早日进藏，建设边疆的急切心情云云。副主席受到了感动，没过两天还真为他们联系上一队运粮车，“十兄弟”终于踏上了进藏的旅程。

风雪青藏线

走过青藏线的人都知道，这条路有几道“关”，顺了，过关如履平川，事后留下一些阳光灿烂的浪漫回忆；不顺，则可能就是生死关，让人后怕。

西大滩。出格尔木后第一站，一个打尖小憩之地。其实，作为青藏线上的一“关”，西大滩既无“险”也不“恶”，仍然是浓浓的草原气息。只有身临其境的旅人，才会明白西大滩——地如其名。大多数旅行者到了这里，心中会深深地缀满一种荒凉感。天苍苍，野茫茫，两间铁皮屋，一马平川。前望野山无垠，后望归途断。这种莫名的荒凉感，或许是由于离开格尔木后的反差引起的。而相对于内地任何一座稍有现代化气息的城市来说，格尔木实在只是戈壁草原上的一个小镇。西大滩为旅行青藏线的人们做了心情上的准备。

昆仑山口。名震遐迩，却最平淡无奇。过此山口，往往不



知不觉，丝毫没有感到“莽昆仑”的显赫与气势。只有一块孤零零的石碑不起眼地立在山口，上面刻着“昆仑山/海拔 4767 米/武警交通一总队/一九八五年八月”等字样，立此存照而已。使人松了一口气，也壮了一分胆，昆仑山不过如此。堂堂昆仑就这么轻易过去了，反倒让人生出失望来。应该有惊无险才好，日后与人提起昆仑山来，好有个说道，那才不枉此行。没有人会意识到，昆仑山只是用它庞大的身躯作个铺垫，用石碑提个醒，这只是序幕。

五道梁。不起眼的地名，却隐含着凶险。据说当年青藏公路修到这里，曾遇瘴浊之气，伤过不少人。至今许多人仍然认为这里有“小气候”，平白无故，人会感到头晕脑痛，多少人都是在这里开始体验到高山反应的滋味的。往前，高路入云端。知难而退，当不失为最后的明智选择。

沱沱河。江河之源，青藏高原的腹心地带。跨过万里长江第一桥，跨过万里黄河第一桥，还有什么好怕的呢？怕也没有用了，到了这里，往前走和往后走一样危机四伏，所以硬着头皮也得走到底。

唐古拉山口。海拔 5300 米，号称世界上最高的通车山口。许多人谈唐古拉山色变，视此为最难翻越的一道“坎”。山口宽 70 多公里，常年风雪不断，地下是永冻层，无法铺柏油路，这几十公里的路段至今仍然是沙石路面。上了山，也觉不出山高。最高处是一段漫长的缓坡，一边是山，山势平缓、逶迤；一边是洼地，远处甚至有一汪湖水。唐古拉山的难“过”，在于它“宽”。在海拔 5000 米以上的地段行车数小时（遇堵车——这是常有的事——甚至是几天），没有高山反应，得有很好的心理素质和身体素质。无论如何，唐古拉是青藏线的制高





点，永远不能轻视它。

过了唐古拉山，一路下行。安多，藏北的门户，海拔4800米。那曲，又叫黑河，那曲地区行政公署所在地，4500米。当雄，已进入拉萨地界，4300米。羊八井，以著名的地热田闻名，距拉萨只有90公里，海拔3900米。拉萨，终点，3650米。

从西大滩到羊八井，沿途见不到树，哪怕是一棵树。这也意味着在这一地带，大半年时间里，见不到绿色，哪怕一小片绿色。

现在从格尔木到拉萨，有几家公司的大巴在线上营运，一般单程只要两天时间，日夜兼程的，今天早晨从格尔木出发，第二天上午便能到达拉萨。在“十兄弟”们进藏时，条件远没有这么便当，正常情况下单程要走七八天，遇上堵车、陷车或大雪封山什么的，就不好说了，走上个十天半月不足为奇。

其时，青藏线的一些路段正在进行柏油路面改造工程。

千里青藏路经历了近30年的风雨磨砺，伤痕累累。而80年代以后，国际国内形势发生了较大变化，西藏也要作出相应调整，显而易见的一点，是要加快发展建设的速度。但西藏各方面的基础都很薄弱，生产力发展水平低下，全区国民生产总值长期位居全国各省区末尾。这里所谓的进一步发展仍然是输血式的，由国家加大援助的力度。加大援助离不开青藏公路这条“输血”大动脉，而青藏路的现状已经不大适应发展的需求。国家决定投资将青藏线整治整治，铺成柏油路，以畅其行。

邓侃一行十人坐的几辆车，开始尚能前后呼应，在西大滩吃了此行最后一顿团圆饭。再往后走，渐渐拉开了距离，只能



是各自为阵。等到下一次再聚齐，已经到达拉萨，不过是12天以后了。

草原上行车有个特点，就是道路交叉纵横，车道多、便道多。车辙有好几条，可以随便开，哪条好走走哪条，这条路过不去就绕到那条路上去。实在不行还可以另辟蹊径，自己趟路，只要大方向不错就行。当然，高原行车，经验和运气非常重要。

邓侃坐的这辆车运气便不太好。在沱沱河，他们遇上了一场罕见的大雪，车陷进路边泥潭中。

“真正的鹅毛大雪，一片雪花便能遮住整个眼睛。我以前没见过，以后也再没见过这么大的雪。”邓侃至今对此记忆犹新。但在当时他并没有觉出这后面潜伏的凶险。直到深夜，车还陷在泥中，雪不知道什么时候能停，司机急得愁眉苦脸，打着手电趟着泥雪去找路了。邓侃觉得帮不上手，便借着驾驶室里昏暗的顶灯，爬在那里记日记。

司机回来一看，顿时火冒三丈。一天的焦头烂额和一肚子气正没处撒，于是破口大骂：“记，你记个屎！龟儿子命都要没得啰，还记他妈的鬼本子。”

司机是四川人，跑青藏线多年，知道其中的利害，决非虚言恫吓。但当下也无计可施，两人在驾驶室里捱到天亮。雪停了。两人商量一阵，只有一个笨办法：先将车上粮食卸下来，等车脱出泥潭，再将粮食装上车。

直到卸去一半多粮食，车才拱出泥坑，俩人已累得筋疲力尽。如果不是下午遇到一队进藏的民工，出手相助，他们实在想不出该如何把二百斤一袋的粮食装回车上。在青藏高原行车，这种仗义相助的事情，很常见，这是人类在严酷环境下生

