



CYCLING TO TIBET
Will You Be There with Me

谁将伴我到终点

猫老师川藏骑行记

倪晓宁 著

谁将伴我到终点

猫老师川藏骑行记

倪晓宁 著

中国人民大学出版社

· 北京 ·

图书在版编目 (CIP) 数据

谁将伴我到终点: 猫老师川藏骑行记/倪晓宁著. —北京: 中国人民大学出版社, 2014. 12

ISBN 978-7-300-20302-7

I. ①谁… II. ①倪… III. ①游记-中国-当代 IV. ①I267.4

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2014) 第 272775 号

谁将伴我到终点

猫老师川藏骑行记

倪晓宁 著

Shui Jiang Ban Wo Dao Zhongdian: Maolaoshi Chuan - zang Qixingji

出版发行 中国人民大学出版社

社 址 北京中关村大街 31 号

邮政编码 100080

电 话 010-62511242 (总编室)

010-62511770 (质管部)

010-82501766 (邮购部)

010-62514148 (门市部)

010-62515195 (发行公司)

010-62515275 (盗版举报)

网 址 <http://www.crup.com.cn>

<http://www.ttrnet.com> (人大教研网)

经 销 新华书店

印 刷 北京中印联印务有限公司

规 格 135 mm×190 mm 32 开本

版 次 2015 年 1 月第 1 版

印 张 6.875

印 次 2015 年 1 月第 1 次印刷

字 数 108 000

定 价 32.00 元

版权所有 侵权必究

印装差错 负责调换

序：要补考的好学生

本书的骑行故事发生在 2013 年的七八月间，作为当年三月买车后仅练习十余次就骑行川藏线的山地车新手，年过 40，且披星戴月，风餐露宿，翻山越岭，能够完成在高原上 2 000 公里的骑行，其间的酸甜苦辣唯有自己才能体会。原本没有写这本书的想法，总觉得这么高调晒出自己的经历和感受，相当有违过去 40 多年形成的价值观，至于朋友之间的分享，早就通过微信圈和博客做了适当的公开。

然而，返京后的很多情况让我重新考虑了写书这件事情。首先是这件事情在各种社交圈子里更广泛地传开后，有人责怪我为什么去的时候不带上他们，有人质疑这件事情的真实性，还有人要我指点他们骑行川藏线，无论是哪种反应，责怪的、好奇的或者质疑的，都将我置于一个公开的位置上。这时候，中国能源研究会节能减排中心主任王凡学长建议我直接写本书，他认为我做了一件很“不可思议”的事情。尽管我自己认为只是做了一件自己喜欢的、想做的事情，而且这与我 2010 年只身驱车 5 万公里游遍美国相比不算什么。但是大家的回应促使我试着站在其他人的角度来思考：我，女性，44 岁，大学教授，有家有业，24 天从成都只身骑行 2 000 公里川藏线到达拉萨，确实，在我通常的生活圈子里，这样的经历不寻常，必须承认自己做

了这个阶层向往但是很少能去做的事情，对于那些四十不惑后被家庭和事业、责任禁锢着不再拥有梦想的人来说，我更是做了一件他们几乎连想都不敢想的事情。不过对于写书，我还是很迟疑，不仅因为时间精力，也因为需要在吸引读者和情感表露方面有一个适当的折中。

2013年东南大学建校111周年，当年10月也正好是电气工程学院办学90周年，在庆祝活动筹备过程中，王凡学长作为东南大学北京动力电气校友会的主要领导，选定我和武海学长作为北京校友会代表出席本次校庆活动并做主题发言。我被称为北京校友会中成功“华丽转身”的校友，从工学学士变成经济学博士，从电气工程师变成经济学教授；而武海学长则是校友中成功的国际企业家，把公司一直开到美国，欣欣向荣地经营着。会场上武海学长的演讲给了我很大启发，他在即兴演讲中自称是“不补考的坏学生”，好吧，于是我称自己是那个“要补考的好学生”。我们的即兴演讲获得了成功，既激励了在校学生，也为北京校友会做了宣传。同时，由于我的题目是“骑行西藏，感悟人生”，因此这件事情其实又将我向写书的方向推了一把。

南京回来后我基本上同意了写书的想法，但是开学后工作繁忙，始终没有动笔。最终促使我落笔的，是春节后的校友活动。我第一次完整地看到了自己在东南大学的演讲，尽管有很多不足，但是仍比自己所认为的要好很多，在大家的掌声中王凡学长再次给予我鼓励，这种极大的信任和肯定增强了我的信心，并最终让我下决心写作。

我不认为自己有多大的写作天分，但是这样真实的经历和不断的思考所凝集的7万字，为我开辟了学术论文之外的另一种创作之路也未可知。这本书到底算是游记、纪实还是心灵鸡汤，就由读者们自己认定吧。不管怎么说，感谢王凡学长的信任和鼓励，直到写完这本书，我才发现自己一直被悄悄地牵着鼻子走。

目 录

引子	001
缘由	003
下定决心	006
上路	011
第一天 试着融入学生圈	015
第二天 大雨和塌方的考验	022
第三天 仔仔队分裂了	030
第四天 孤独骑行	038
第五天 新朋友小罗队	046
第六天 找不到安眠药	054
第七天 摔车了	061
第八天 大雨、烂路和搭车的纠结	068
第九天 小韦打赌输了	077
第十天 西藏界的考验	087
第十一天 在川藏线和滇藏线的交汇处	096
第十二天 高原反应和第二次摔车	109
第十三天 翻过东达山后第三次摔车	116

第十四天	藏族节日	122
第十五天	72 拐和恐高症	133
第十六天	一路风一路雨	141
第十七天	然乌湖和藏家的狗	148
第十八天	涉水路和波密小江南	157
第十九天	102 塌方区和通麦的彩虹	164
第二十天	12 公里天险路	171
第二十天	车祸和会抢劫的藏香猪	177
第二十二天	通麦大桥断了	183
第二十三天	筋疲力尽	191
第二十四天	拉萨	197
	后记	204
	P. S.	206

引子

作为大学老师，在外人眼里，不用坐班，日常生活除了每周去学校上几小时课，偶尔开个会，余下大部分时间尽可以自己安排。但实际上，在现在高校的考评制度下，大学老师的工作压力很大，常需熬夜写各种学术论文和研究报告，只能抽空和朋友小聚开美食八卦会，或去游泳、爬山，或者上些小资的成人芭蕾课。同城市里大部分有稳定工作、稳定收入的白领一样，同我的邻居、同学和同事们一样，我的生活既有舒适随己的一面，也有过劳和压力的一面。不论和周围谁的生活比，都会发现自己被困在现有的生活模式中，日复一日地被消磨掉梦想和激情，像个“套中人”。

因此，骑自行车走 2 000 公里川藏线，翻过十几座海拔 4 000 米以上的高山，虽不是壮举，但是同我的日常生活以及

社交圈子固有的日常生活相比，相去甚远。最能够证明这种特别的，不是听说此事后人们的惊讶表情和“哦，你太了不起了”的赞叹，而是风闻此事后前来求证的人，当我对他们开玩笑说“不是真的，他们逗你的”后，他们脸上写着的那种释然——“果然不是真的，怎么能是真的呢。”通常，无论别人表现出的是惊讶、敬仰、质疑还是否定，我一概一笑了之。

可是，怎么就去骑行川藏线了呢？

缘由

川藏线，也叫川藏南线，指 318 国道从成都经雅安、康定、理塘、巴塘、芒康、邦达、八宿、波密、林芝至拉萨的部分，全程 2 100 多公里。一路的雪山、冰川、原始森林、草原、峡谷和大江，使其成为风景秀美的公路，赢得了中国最美“景观大道”之称。但是，这条路也被称为“世界公路灾害百科全书”，原因是沿途的特殊地质条件和气候条件，使得这条公路上时刻都有可能发生山体滑坡、泥石流、塌方、雪崩、飞石等各种自然灾害，是中国公认的路况最险公路。从成都进藏到拉萨，从东到西，要依次翻过折多山、海子山、色季拉山等 12 座海拔在 4 000 米以上的险峻高山，其中东达山和米拉山的海拔在 5 000 米以上；要依次跨越大渡河、金沙江、澜沧江、怒江、帕隆藏布江等汹涌湍



同学拍摄的川藏风光

急的大河，艰辛危险。

决定骑行川藏线，缘起于别人非恶意的冷嘲。

2013年2月，一位硕士同学骄傲地在QQ上弹了几张照片过来，炫耀他的川藏骑行。说实话，之前我连《转山》这样的电影都没有看过，更别提想去做这样的事情。对着旖旎的风光和想象中的传奇，我不住声地夸着夸着，忍不住夹了句“我也想去”。同学立刻开始批驳我这刚冒头的想法：你都40多了，太老了，你不能去；路上特别危险；路上没有厕所啊，我是男的可以随便，你是女的啊；你骑得动吗？到时候不要让人扛着啊……内容之细致甚至提到例假问题。哭笑不得中，我开始认真思考这件事情于我的可能性。

我只是一个普通人，会本能地趋利避害，长期的学者生活让运动肌肉过快地退化了，安逸的日常起居早就打消了探索自然的激情，无神论的思想也不会激发出朝圣之心。我真的要

去吗？

一切都发生在关闭 QQ 窗口的那一刻。作为人生的过程和经历，有何不可呢？久居城市，不由自主地追求现实中的各种物质生活，以为在追求自由，却被追求本身所困。自认为每天在做自己想做的事情，其实每天不过重复着别人认为我该做的事情。为何不能放飞一回，为何要给放飞自设年龄、性別的藩篱？在这样的思考中，我从网上下载了一份别人的骑行攻略，就像以往面对生活中的各种挑战 and 选择一样，开始正式研究这件事情的可行性。



QQ 上弹来的川藏线风光诱惑了我

下定决心

2010 年，当医生第一次宣布我的左脚再也不能爬山时，我震惊了，医生同情的目光只能增添我内心的无助感。我不禁自问：“这不就成了残疾人了吗？这怎么可能？”转院后核磁共振的结果显示，踝关节及其周边小关节已经多处积水，片子上星星点点到处是亮斑。三家医院的医生简单看过后都认为我能正常行走就不错了，以后能继续维持这样就谢天谢地。我第一次感到自己被困住了，被击败了。

因此，当我决定要骑行时，首先困扰我做决定的是脚伤。最好的医生是自己。2012 年年初，我回到 17 年前离开的那个芭蕾班。芭蕾班的基础课强化了踝骨周围肌肉的力量，伤口在慢慢愈合。这个自我治疗方案虽有效果，但是恢复很慢，究竟能否承受骑行中爬坡所需要的运动力量呢？我无法冒着余

生变成瘸子的风险用试错法来回答这个问题。考虑再三，我决定买回一个动感单车，先试试无负荷原地骑车。动感单车可以调节摩擦力，造成相当于骑上坡的运动效果，数次调整骑行姿势后，左脚终于能够承受上坡负重，我可以去买真正的车子了。2013年3月30日，我买回了自己的第一辆山地车，捷安特 ATX750，提车当天也是我第一次骑山地车。车店老板老吴好奇地问我买车干吗，我说：“骑车去拉萨。”老吴不置可否地深深看了我一眼，教了我最基本的刹车和变速。从车店到家18公里，没有兴奋感，只有一路小心体验左脚的感觉。左脚，左脚，能不能骑上川藏线就看它了。

体力是当时要考虑的第二个问题。虽然我在同龄人中仍保有较好的体力，不过，用来骑川藏线肯定差得很远。体能锻炼是必需的，但是骑车上班是不现实的，穿流在人群和汽车中，不时停在红灯前，无助于提升技巧和体力，必须进行当日百公里以上的骑行运动量才够。进行这样的锻炼有两种选择：第一种选择是和朋友一起骑车。处女骑选择和同学巍巍一起去骑妙峰山。妙峰山位于北京门头沟区，紧邻市区西侧，离市中心约50公里，最大的特点是在20公里距离内海拔上升了1000米左右，被称为骑行者的体力分界线。4月29日，我在五级偏北风中花了三个多小时骑完全程，到达山顶时筋疲力尽，双臂、

双手肌肉颤抖了好几分钟。第二种选择是跟着俱乐部骑。捷安特北京俱乐部位于北新桥，每两周一次单日长途骑行活动，此外我买车的车店也有小型俱乐部，不过因为店主老吴在过去的运动生涯中膝盖受损，每两周一次的活动大多距离比较短。为了保证每周一次单日长途骑行的锻炼需求，我还需要更多的俱乐部信息。我开始给北京市区各处的捷安特分店打电话，询问对方是否有自己的俱乐部以及是否能够接纳我参加活动。打遍市区所有分店也没有什么结果，于是我狠下心来与北京周边郊区分店联系，终于得到昌平俱乐部的回复：“我们有俱乐部，本周末就有活动。”昌平俱乐部离城区往返80多公里，因此无论他们设置什么样的路线，都能满足我的锻炼要求。这样，终于解决了每周的骑行锻炼问题，我开始了比较有规律的每周一天单日长途骑行生活。到川藏行临出发的时候，我一共进行了9次单日骑行，对体力已经有了相当的信心。

伙伴是必须考虑的第三个问题，虽不如前两个紧迫，却是迟早要解决的问题。尽管在这个问题上进行了多种尝试，最终我还是自己一个人上了路。但是，我对这样的结果并不感到意外。最初，一做出骑行川藏线的决定，我就先在东南大学校友会群里发了帖子说“想去走一趟，趁着还没老”，希望能借此寻到可靠的同道中人。一位张姓同学回复道：“找个同行的开

车陪着你，轮流开轮流骑。”这话让我立刻感觉不投机，因此回复道：“我晕！你真不是我的同行者。Bye。”接着，学长涛哥回复道：“骑行西藏，我凑个数。”涛哥是“文革”后重新开放高考后的东南大学毕业生，老校友了，上大学时就喜欢骑自行车，退休后被单位返聘，虽然年龄大些，却是靠谱的伙伴。后来涛哥因为各种原因没有去成，很是可惜。此外，我还在捷安特俱乐部和 517318 网站发布消息寻伴，或者没有得到回应，或者反馈者都不靠谱，因此，当我从北京出发的时候，是一个人。

临行前唯一没有得到很好解决的问题是修车。骑行川藏线对骑行者的独立性有很高的要求，会修车就是其中一条。试想，在没有后援车的情况下，在前后几十公里没有人烟的地方爆胎了该如何呢？但是，为了腾出整个假期的时间，我将原本假期的工作向前挪了，此时每周还要抽出一整天骑行，再也没有精力研究修车。出发前我的修车水平仅限于拆装前轮：上火车前拆，在成都下火车装。事实上，即便是装前轮我的水平也很烂，在成都火车站的站台上装了几次才装正。路上爆胎怎么办呢？时间紧迫，实在无暇顾及，我打定主意，爆胎了就在路上拦个骑行者来帮忙吧。

终于到了可以订车票的那天，兴奋中不知怎么我开始有些

畏怯之心。订了车票就意味着出发，但是现在还能不去吗？真的那么想去这一趟吗？我这样反复问了自己几天。最后我对自己说：“好吧，现在不去以后就再也不会去了，如果实在无伴，就当做一个独自旅行吧，这没什么的。”