

<<天路之魂>>

图书基本信息

书名：<<天路之魂>>

13位ISBN编号：9787545009446

10位ISBN编号：7545009444

出版时间：2011-5

出版时间：陕西人民教育出版社

作者：李向宁，马钧，唐涓 著

页数：296

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

## 前言

2006年7月1日，浩瀚苍穹下，历史定格在“地球第三极”：青藏铁路承载着党中央的英明决策和几代国家领导人绘制的新时期强国富民的宏伟蓝图，无数科技工作者和建设者艰苦奋斗、可歌可泣的卓越功绩，高原各族儿女殷切期盼经济发展、文化繁荣、幸福生活的美好愿望，跨越千山万壑，穿过茫茫雪域，实现了全线通车。

这天，是中国铁路建设史上一个值得永远珍藏的日子。

毫无疑问，这是一条横亘于世界屋脊的天路，是一条新世纪的长城，是几千年历史上从未有过的辉煌奇特的壮举。

它所穿行的青藏高原，冷峻高拔，雄阔坦荡，不仅是高山的世界，也是江河的故乡。

终年不化的雪山，滔滔不绝的江河，难以数清的湖泊，浩瀚苍茫的戈壁、一望无际的草原。

沙漠绿洲的奇幻，高山深谷的惊险，都在这里呈现出雄浑、神奇而迷人的特异风情。

青藏铁路，铁骨铮铮，豪情万丈，气势犹如长啸中的巨龙，风驰电掣中带着撼天震地的力量。

它气度非凡地在4000万年前隆起的高原上，在蓝天和荒漠对应的空间里，飞奔腾跃，迤迳而过。

这条钢铁大道走过800里瀚海弥漫的黄沙，越过横空出世莽昆仑的危岩，穿过可可西里无人区的草甸，跨过格拉丹东的冰川，翻过唐古拉接天的雪峰，进入藏北辽阔的羌塘大草原，沿着水雾氤氲的羊八井地热带，精神抖擞地到达神圣的“目光城”——拉萨。

青藏铁路在它从格尔木到拉萨1142公里的正线中，标高在海拔4000米以上的连续线路长达960公里，占正线总长的84%。

其中，海拔4500米以上的为800公里，占70%。

穿越连续多年冻土区的路段有550公里。

同世界既有高原铁路相比，青藏铁路高海拔路段的连续长度是世界之最海拔高度是世界之最，线路长度和施工难度也是世界之最。

走向雪域的青藏铁路，充满着神奇和悲情，也充满着豪情和壮志。

它不仅途经了高原的高山峡谷、草原戈壁、盆地河流……也踏过了那些先民列祖、部落王权、王国组织和古代建筑的遗痕……它似乎带着远古人顽强的生命力和刚劲精神，像一条纽带，把布达拉宫和天安门、历史和现实、城市和草原、真实和想象牢固地连接在一起，为青藏两省区经济社会的腾飞插上了金色的翅膀。

无疑，这是一场艰难的挑战，而挑战激起的，则是中华民族顽强不屈和勇于进取的雄心壮志。

克服了高寒缺氧、多年冻土和生态脆弱这三大世界性建设难题，中国人用自己的力量，纵贯起一条穿越世界屋脊的“钢铁长城”。

西藏从此结束了没有铁路的历史。

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

## 内容概要

《天路之魂——青藏铁路通车五年纪行》由陕西人民教育出版社策划，青海作家李向宁、马钧、唐涓撰写。

这部近30万字的报告文学，以青藏铁路通车五年为轴线，通过三位作家亲历青藏铁路沿线的行程，讴歌了铁路建设者克服高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱，破解世界性工程难题，创造人间奇迹的壮举；赞颂了建设者们对胡锦涛总书记提出的“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神的践行。

《天路之魂——青藏铁路通车五年纪行》作者以富有感性和激情的笔触，深刻反映了青藏铁路通车5年来沿线地区发生的一系列巨大变化，见证了具有天路史诗、时代史诗、民族史诗般的青藏铁路所展示出的现实伟力。

与同类型反映青藏铁路的报告文学不同的是，本书以宏观与微观、国家视野与个人视野相交织的行文结构，聚焦青藏铁路通车5年来大大小小的各种变化，充分展示出通车5年来沿线经济不断发展、社会不断进步、文化不断繁荣、民族团结、人民生活幸福的一幅幅令人感奋的图景，通过青藏铁路这条纽带，把西宁、格尔木、布达拉宫和天安门，把历史和现实、城市和草原牢固地连接起来，书写出这个东方奇迹不断在现实中延伸的神奇力量。

同时，作者还以饱蘸深情的笔墨描绘了青藏高原独特的自然风貌和天路风光，历史、文化、风俗、掌故、传说与崇高俊美的山川有机地融为一体，展现出青藏铁路沿线雪域高原的神奇魅力。

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

## 书籍目录

## 开篇

唐蕃古道述说千年历史沧桑

高原“问路”的世代梦想

西部开发带来的历史机遇

世界屋脊上的千古华章

## 金色的原野

海藏咽喉日月山

寻梦青海湖

历史选择了金银滩

关角山：登天的梯

从金色原野到绿色城市

## 横空出世莽昆仑

盐湖上的奇迹

柴达木循环经济的腾飞

格尔木：青藏铁路新起点

从玉珠峰到昆仑山隧道

天路上的“安全屏障”

## 长江源头沱沱河

可可西里：没有围栏的动物天堂

风火山隧道：世界第一高隧

长江源头：沱沱河镇的乐章

塘岗营区：4700米青藏线上的护路人

## 唐古拉：鹰飞不过的地方

钢铁巨龙：海拔5000米的穿越

那曲火车站：让藏北精彩无限

矗立在西藏北大门的那曲物流中心

错那湖：最亲近青藏铁路的神湖

绽放在藏北高原的民族团结之花

## 羌塘：大地深处的唐卡

古露：最神秘的地方

当雄：在神山神湖的怀抱里

“5100”：天赐的圣水

纳木错：大地碧蓝的眼睛

羊八井：羌塘的人间仙境

## 拉萨：众神栖居的天堂

拉萨火车站：西藏的文明之窗

旅游业：西藏展翅腾飞的鹰

特色产业：西藏经济快车的引擎

文化教育：西藏天空亮丽的彩虹

布达拉宫：红山上的圣殿

今日拉萨：传统与现代拼接的面孔

青藏列车：天路上的绿色天使

## 后记

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

## 章节摘录

关角山：登天的梯 西出海北刚察县100公里，便进入海西的天峻县。

同刚察一样，天峻依然是片绿草肥美的大牧场。

与刚察不同的是，天峻有着独特的山水。

天峻的山，首推天峻山。

天峻山，亦称天沁山，海拔4125米，为环青海湖的十三座名山之一。

云雾天观天峻山，山势陡峭，峥嵘突兀，轻云薄雾缭绕山腰，有着浓浓的诗情画意。

天峻山只有一条通向峰顶的小道，狭窄曲折，宛如羊肠。

山坡上灌木稠密，松柏葱茏，两面壁立的岩峰，下绿上白，耸入云端。

顶峰则平如镜、绿如茵，牧草丛生，野花繁茂，花香鸟语。

东可远眺茫茫西海水，北可俯瞰布哈河，令人心旷神怡，流连忘返。

天峻的山还要说疏勒的山。

过了曼塘，便可看到一座座山峰千姿百态，各具妙色，嶙峋叠嶂，迤迤绵延：岗格尔肖合力皑白，尕巴玛尔当日岗丹红，硫磺山淡黄，曼塘日根靛青，岗侧吾吉山碧绿。

由于风雨和阳光的作用，有的像少女藏装，分外妖娆；有的像盘山公路，同一色砾石铺成，神秘莫测。

疏勒南山的山峰及峡谷，是第四纪冰川，远看，刀脊广布，角峰峥嵘；近观，冰舌晶莹剔透，冰帽犬牙交错，银光闪耀。

大片大片的冰林冰斗，高矮不等，奇形异状。

降雪时，皑皑白色，天地难分；起风时，声音隆隆，响彻云霄；天晴时却又幽雅寂静。

有了美山便有了名胜古迹，县东天棚鲁茫沟和江河卢森古老的岩画、壮观的夏日哈石经院：县南传说中孙悟空大闹天宫同二郎神杨戬大战藏身的二郎洞、辉煌的喇嘛寺；县北奇妙的吉祥撮等，都保留着未经雕饰的原始风貌，充满着神秘感和粗犷感。

天峻的水首推布哈河。

布哈河发源于疏勒南山夏格尔，境内长218公里，流域面积13528平方公里，哺育了万顷高山草甸。

布哈河两岸沙棘密布，棘果飘香，每逢天高气爽之际，野鸭成群，石羊、黄羊、马鹿、普氏原羚等野生动物来此饮水。

每年夏季，青海湖裸鲤成群，结队逆水而上产卵繁殖，场面十分壮观。

有了这美丽的山水，天峻人透着按捺不住的自豪。

他们说：青藏铁路开通后，已经有不少游客来我们的家园观光。

我们相信，不久的将来，会有更多的人迷上天峻的山水。

出县城往南20公里，青藏公路就把天峻县城和关角山联接起来。

“关角”藏语意为“登天的梯”。

那里海拔3700米，在青海，这样的山不算高，但关角山却有着它独特的意义。

一是这里有西王母石室，二是青藏铁路著名的关角隧道就从此山经过，几乎每个到天峻旅游或经过天峻的人都要去西王母石室看看。

巴特去过无数次了，因为靠近这里是他的草场。

每年夏天，巴特就把牛羊赶到这里放牧。

巴特是蒙古族人。

青海省境内的蒙古族人又称“德都蒙古人”，主要是成吉思汗及其弟弟哈布图哈萨尔的后裔。

他们进入青海后便留下放牧，繁衍生息至今。

巴特说他就是成吉思汗的后代。

巴特长得的确很像蒙古人，高个、大脸、身材魁梧，看上去很年轻。

巴特说他不再年轻了，他的儿子都30岁了。

巴特的儿子照日格外出打工，在湟源县铁路段多年，几乎彻底告别了放牧生活，把20多头牦牛交给父亲，在湟源买房安家，他根本不在乎他的牛羊。

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

与住在关角山帐篷里，小心谨慎照料着70头牦牛、300只羊的父亲相比，照日格似乎比父亲提前过上了幸福生活。

但巴特并不羡慕儿子的幸福生活，在儿子的新房里住过两夜后就再也没去过。他说舍不得牛羊，舍不得关角山，因为曲曲弯弯的铁道和轰轰隆隆的火车时常让他着迷。不知道看不见铁路和火车后，他的生活会是个什么样子。

西王母石室坐落在关角山下，青藏公路北线的路边。

这是一座玲珑的小山，高仅20多米，绕一圈也就是百十来米。

山包虽然很小，却四周陡立，无处可攀。

靠着公路的一面有一个上窄下宽的天然洞庭，洞口不大，约一人高，里边却有十余米高、几十平方米大。

洞内有一个可供四人并坐的天然石炕，这就是西王母石室。

带领我们去的巴特告诉我们说，关于这个洞有两个传说，汉族的传说是美猴王与二郎神大战，二郎神用剑将附近一座山尖劈下，又用脚踹了一个洞。

藏族的说法是格萨尔王在此修炼得道。

巴特却坚信汉族的说法，他觉得只有孙悟空和二郎神才有这样的本事。

各民族都将最美的故事、最丰富的想象赋予了大自然。

不同的文化互相依偎在一个小小的山洞里，和睦相伴了数千年。

许多美妙的传说令人浮想联翩，感叹不尽大自然的奇巧与神秘。

二郎洞往北没多远是关角隧道出口，二郎洞往南山谷比较宽，进入了柴达木盆地的青藏铁路为了下降高度，在这里连续盘了四个大大的圆圈。

走在这一段公路上，你会感到你的四周全是铁路。

有的铁路桥上几十米便有另一座铁路桥跨过，就像现代都市里的立交桥。

二郎洞西边紧邻公路，过了公路就开始爬山。

一连几座海拔四千多米的陡峭山峰岩石裸露，直入云霄，雄浑壮观。

二郎洞朝东是一个大约两三公里长的山谷，里面又分岔为两个更小的山谷，中间地形比较平缓，两边山势不是很陡。

山谷里几个牧民的羊圈就是巴特的家，每逢冬季牧民们就会赶着羊群和牦牛来这里越冬。

夏季草原上盛开着许多不知名的小花，非常漂亮。

只是方圆上百公里没有一棵树，两山之间的河沟永远是干涸的，从没见过河水流淌。

也就是在美猴王与二郎神大战的地方，60多年前铁道兵与关角山也展开了一场人与自然的生死大战。

青藏铁路一期工程西宁至格尔木段全长810多公里，是国家级铁路干线。

从1956年开始踏勘，1958年开始部分区段和关角隧道等重点工程的施工，先后由铁道兵第七师、第十师、铁道第一工程局等单位施工建设。

1960年11月铺轨到海晏，1963年12月铺轨到克土，1972年铺轨到哈尔盖。

后在“大跃进”、国民经济困难、五年调整时期及“文化大革命”时期，一期工程被迫停工。

1974年，襄渝铁路贯通后，数十万铁道兵奉命挥师再上高原，青藏铁路又开始修建。

由青海湖北岸的哈尔盖一路往西，经天峻草原进入关角山北麓。

在关角山的南麓，这支队伍经过二郎洞一直往南，由察汗诺尔折向西经德令哈到格尔木南山口。

这就是青藏铁路一期工程的第二阶段。

这一段铁路海拔大都在3000米以上。

最高点在关角隧道，海拔达到了3700多米，是当时我国海拔最高的铁路隧道。

有一份资料是这样介绍当时情况的：关角隧道全长4006米，洞内轨面最高处海拔3692米。

地质情况复杂，通过11处大断裂层，除沉积岩和变质岩外，尚有含大量泥灰岩、高岭岩、蒙托石等膨胀性岩层侵人体。

隧道通过大的断裂层，岩石破碎，极易坍塌，地下水丰富，断层破碎到地下水的含水层和主通道。

洞身全部在地下水位线以下。

## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

洞内昼夜涌水量最多达1万立方米。

1974年10月复工，当铁道兵打开封闭13年的洞口时。

洞内积水齐拱线，拱顶坍塌、边墙倒塌，洞口塌方淤积严重，且洞内又严重缺氧，连火柴都划不着。在洞内工作久了人就会胸闷无力，甚至昏厥，施工难度很大。

指战员们克服艰难险阻，历时一年半，共清出弃渣杂物近5万立方米。

然后才开始掘进上导坑。

那时，铁道兵施工设备十分简陋，没有什么现代化的施工机械。

打隧道靠的是风枪、装载机、铁斗车，基本是人力施工。

路基施工是推土机加入海战术，刚刚进口的日本d-80推土机就是最现代的装备了。

当时在青藏铁路施工的全部是铁道兵战士，没有民工和其他配合力量。

沿线的天峻、乌兰等县，一个县的全部人口加起来也不过一万余人，施工部队的人数超过了当地人口

。漫长的战线、简陋的设备、恶劣的自然环境，决定了这是一场足以使鬼泣神哭、天感地动的大会战。

1975年4月5日10时40分，关角隧道出口突然发生了近30米长的边墙倒塌，掉拱大塌方。

1589立方米塌方体将正在施工的127名指战员封闭在洞内。

面对生死考验，他们无所畏惧，在寒冷、饥饿、缺氧的极端困难条件下，顽强地坚持向外突围。

当年的铁道兵、现居西安的陶玉和在他的博客中回忆道：我那时在铁道兵四十八团政治处宣传股服役，是团里宣传报道组的成员。

1975年4月5日下午，我正在暗室里忙活着，突然有人喊我，让我赶快带上照相器材出发。

当我背上摄影包来到政治处院子外面时，团里唯一的一辆供团首长专用的嘎司六九吉普车已等在那里，车上的人催促我赶快上车。

车疯了似的往四十七团方向开去。

我这才知道关角隧道出口发生了大塌方。

我戴上安全帽，走进隧道大约200多米处的塌方现场。

现场情况很惨烈，五六米高的偌大隧道被塌方完全砸断，里外隔绝。

塌方有多长距离、里面的指战员怎么样、有多少人，一切都不清楚。

外面的指战员按照上级的命令已经开始了抢险。

大家在隧道顶拱的左下角打了一个1米高的小洞，一米一米地向前推进。

小的塌方还不断出现，大家还要边挖边支撑。

我由隧道低处向上爬到大约5米高的拱角处，几乎是爬进了小洞，洞里的人都是趴在那里，用手或短锹将石头扒到怀里，再用脚蹬到后面一个人面前。

高一点的地方人们就蹲在那里，把石渣往外运。

我亲历过几次塌方，也多次拍摄过塌方抢险的照片，像那天这样凶险的场面却是从没见过。

不知多长时间，我随着抢险突击队的战士一起退出了隧道。

突击队员分成几批，轮番上阵。

我稍做休息，又随下一批突击队进了隧道，如此反复几次。

最新的消息不断传来，洞里被堵指战员在一位有经验的副营长指挥下，已经开展了自救，他们向外突击的位置正好和外面在同一位置，并通过打进去的钢管和外面取得了联系。

师领导急切地追问里面人员的情况，到底有多少人，有没有伤亡。

塌方刚发生时，担负施工任务的两个营立即清点洞外人数，最先说是少了200多人，后来又找到一些，反复几次，直到太阳下山，外出人员全部归队，才最终确认少了127人。

当听到洞里正好是127人，且无一伤亡时，整个工地一片欢腾，士气大振。

朝夕相处、生死相依的战友无恙，这是天大的好消息啊！

紧张的救援，一夜无眠，所有的人都没有合眼。

这是撕心裂肺的一夜，是牵肠挂肚的一夜，是与死神搏斗的一夜，是与时间赛跑的一夜。

6日早上8时许，前方传来好消息，洞口贯通了，可以容一个人钻出来。

人们立刻涌进隧道，准备迎接死里逃生的战友。

<<天路之魂>>

我站在斜坡上，目睹了127名被困战友一个个走出了险境。

师团领导一个一个和他们握手，安慰他们。

有的战士出来后身体虚弱，站立不住，医务人员立刻上前搀扶，我也及时地拍下了最后一组镜头。随着隧道内外长时间的欢呼声和口号声，一场特大塌方抢险战斗，以未伤一人未死一人127名指战员全部脱险的结果胜利结束。

据我们了解，陶玉和所回忆的那次塌方虽然没有人员伤亡，但在整个隧道工程和另外一次塌方中，却有不少年轻的生命魂归关角山。

距西宁364公里的察汗诺，位于海西州的乌兰县铜普乡。

在大山脚下，察汗诺车站的铁路职工带我们寻找到当年的铁道兵萧军社，当时他正在草滩上放羊。

萧军社身材较矮，头戴鸭舌帽，普通得跟任何农民、牧民没两样。

萧军社于1976年3月1日在老家陕西彬县参军，曾是铁道兵10师48团4营17连2排6班战士。

P57-62



## &lt;&lt;天路之魂&gt;&gt;

## 后记

写作本书完全是一件意料之外的事。

2010年7月末，正值夏都西宁最惬意的季节，陕西人民教育出版社的由和平副总编和编辑室李崇君主任，专程来到西宁与我们会晤并道出此行的来意。

原来，他们正在策划一本反映青藏铁路通车后给沿线带来巨大变化的书，打算赶在2011年7月1日青藏铁路通车5周年前出版。

受到报告文学《青藏大铁路》一书的启发，教育出版社认定青海的作家更能把握好这个选题，因此特地舍近求远前来邀请。

双方经过反复酝酿讨论，很快确立了创作思路和体例。

是这份真诚和社会责任感，开启了我们踏上苍茫青藏大地的路途。

半个月马不停蹄的奔波非常仓促，对于青藏铁路所覆盖的那个宽广世界的光彩，我们也只触摸到了沧海一粟，更无法汇集到仅有20余万字的书稿里。

加之采访过程中遇到的语言障碍等困难，难免造成事实的遗漏、文字的粗疏，以及数据和资料尚不够完全精确的问题，还要请读者多批评谅解。

本书共分六章。

引言、开篇和第一章由李向宁撰写；第二、三、四章由马钧撰写；第五、六章由唐涓撰写。

我们的合作也使本书呈现了不同的表述风格。

在采访和写作过程中，我们得到陕西人民教育出版社各位领导无微不至的关怀，采访途中多次打来电话关心我们的健康与安全，令我们十分感动，在此表示由衷感谢！

同时，青藏铁路公司宣传部、西藏自治区宣传部、西藏那曲地区宣传部、青藏铁路公司文联及青藏铁路沿线各车站等部门对我们的采访都给予了大力支持，在此一并呈上感谢！

此外，我们在写作过程中还参考引用了新华社、青海新闻网和青藏两省区一些相关资料和图片，这里也向提供资料和图片的单位、作者致以诚挚的谢意！

愿此书是为所有关心青藏大铁路的人们捧上的一束心香。

作者 2011年4月15日

## <<天路之魂>>

### 编辑推荐

《天路之魂——青藏铁路通车五年纪行》的作者李向宁、马钧、唐涓以青藏铁路沿线所见所闻为主线，讴歌了铁路建设者克服高寒缺氧、多年冻土、生态脆弱，破解了世界性工程难题，创造人间奇迹的壮举；赞颂了建设者们对胡锦涛总书记提出的“挑战极限、勇创一流”的青藏铁路精神的践行。

该书翔实地描述了通车五年来给青藏铁路沿线带来的经济大发展、文化大繁荣、民族大团结、生态环境大保护、人民生活水平大提高，并对未来发展前景作了展望。

<<天路之魂>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>