

骑着单车去

拉萨

章大钧 著



 浙江科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

骑着单车去拉萨 / 章大钧著. —杭州: 浙江科学技术出版社, 2016.8

ISBN 978-7-5341-7257-1

I. ①骑… II. ①章… III. ①旅游指南—拉萨

IV. ①K928.975.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 198688 号

书 名 骑着单车去拉萨
著 者 章大钧

出版发行 浙江科学技术出版社

网 址: www.zkpress.com

杭州市体育场路 347 号

邮政编码: 310006

办公室电话: 0571-85062601

销售部电话: 0571-85171220

E-mail: zkpress@zkpress.com

排 版 杭州大漠照排印刷有限公司
印 刷 杭州丰源印刷有限公司
经 销 全国各地新华书店

开 本	710 × 1000 1/16	印 张	9
字 数	109 000		
版 次	2016 年 8 月第 1 版		2016 年 8 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5341-7257-1	定 价	48.00 元

版权所有 翻印必究

(图书出现倒装、缺页等印装质量问题,本社销售部负责调换)

责任编辑 刘雯静 责任美编 孙 菁
责任校对 马 融 责任印务 田 文

单骑华夏行路线图



- | | | | | | | | |
|---------|------|------------------|----|---------|-------|---------------------|----|
| 第一次单骑远行 | 哈尔滨 | 2000.3.17~4.11 | —— | 第四次单骑远行 | 拉萨 | 2009.6.1~7.22 | —— |
| 第二次单骑远行 | 乌鲁木齐 | 2001.4.23~5.27 | —— | 第五次单骑远行 | 南宁 | 2011.11.11~2012.1.5 | —— |
| 第三次单骑远行 | 昆明 | 2003.11.11~12.29 | —— | 第六次单骑远行 | 环行台湾岛 | 2013.9.9~9.21 | —— |

备注:从2000年开始,作者开始了骑行全中国的计划,跨越十多年,作者共进行了六次单骑远行,足迹遍布全中国各省、市、自治区,以及香港、澳门特别行政区和台湾地区。

前言 PREFACE

每个人都有自己的梦想，而每一个远大的梦想都必须经历艰难困苦，通过努力奋斗才能去实现。我用一辆普通自行车，经过六次长途远行，圆了自己单骑华夏行之梦。我从浙江嘉兴(平湖)骑车出发，2000年先经北京再到哈尔滨，总行程3000千米；2001年先到兰州再到乌鲁木齐，总行程4200千米；2003年先到成都，又去了昆明，总行程4400千米；2009年先北上到呼和浩特，再向西南到达拉萨，总行程5715千米；2011年先经香港、澳门，再去海南岛环行一周，又经南宁返回，总行程6230千米；2013年带上这辆自行车(拆车打包)飞往台湾，去台湾环岛骑行，总行程1150千米。我这辆不起眼的自行车的轮迹已遍及中国各省、市、自治区以及香港、澳门特别行政区和台湾地区，经过了六次长途骑行及多次中短途骑行，总行程30000多千米。

从第一次单骑远行到最后一次相隔十多年，尽管骑行路上遇到过许多难忘的事情，有的还刻骨铭心，但随着时间的推移，这些会慢慢地淡化，我得把它写下来，既为自己留下美好的回忆，也对他人有所启迪，为喜欢骑车远行的朋友在骑行中有所借鉴。于是，我从2012年下半年开始，把每次骑行途中记录下的素材经过整理加工，并通过近两年的努力，终于完成了六次单骑远游回忆录近四十万字的电子初稿。又经过两年的修改和编辑，以每次单骑远行为一册，单骑华夏行系列图书共6册终于定稿，分别为《骑着单车去哈尔滨》《骑着单车去乌鲁木齐》《骑着单车去昆明》《骑着单车去拉萨》《骑着单车去南宁》《骑着单车环台湾岛》。本册《骑着单车去拉萨》是该系列图书的第四册。

本书在写作和编校过程中受到了中国民主促进会平湖市委会顾玉峰、宋怡玲、彭正海、陈杰等同志的支持与帮助以及

毛斯高、缪海中等同志的许多帮助,在此表示由衷的感谢!

由于我文学底蕴不足,整个骑行过程又历时十多年,早期经历的事情有些模糊,书中难免存在各种不当之处,恳请广大读者批评指正。

章大钧

2016年5月12日

目录 CONTENTS



乌镇

- ◎ 骑行准备 / 001
- ◎ 炎热的第一天 / 009
- ◎ 热情的老板娘 / 014
- ◎ 路遇冰雹 / 018
- ◎ 炎热的豫北 / 025

南京

开封

石家庄

- ◎ 翻越太行山 / 029
- ◎ 过雁门关，三次躲雨 / 034
- ◎ 骑行到达第一个目标地——呼和浩特 / 038
- ◎ 逆风过河套到达宁夏 / 042
- ◎ 九次过黄河 / 050
- ◎ 踏上青藏公路 / 054

呼和浩特



太原



拉萨

- 进入柴达木盆地 / 064
- 骑友搭车离去，荒漠中一人孤行 / 068
- 骑上昆仑山 / 072
- 天路上的朝拜者 / 081
- 八次过长江 / 090
- 车阻唐古拉山 / 099
- 推车上申格里贡山 / 112

那曲

唐古拉

沱沱河



西宁

- 天黑困于荒野 / 122
- 到拉萨 / 130

西大滩

骑行准备



为了使自行车骑行顺利，必须做好充分的准备工作。

首先是身体的准备。想要长途骑行，首先要了解自己的身体状况，体能如何？若原来就患有疾病的，最好请医生进行全面检查后再综合评估是否适合进行长途骑行。中老年骑友应测量血压是否正常，如为轻、中度高血压患者，则应经服药控制血压至正常后再考虑是否进行骑行，而且开始骑行路途不宜太远，避免去高原地带，还要带上足够的药物和小型血压计，以便路上随时测量。若有其他疾病，患者也要同样做好相关的准备工作。

其次是体能训练。出发前的一段时间应进行体能锻炼。对于上班族来说，刚开始可利用短的节假日进行短途骑行，路程在100~200千米即可。接着再利用长假进行较远途的骑行。先考虑进行环行1200千米，以测试自己的实力，从而逐步适应骑车远行。

再者是了解所选路线的地

XIAO TISHI

小提士

环行的优点是路途中若遇到什么不适可即时返回，也便于处理紧急事务。

理位置与气候情况，初步了解所选路线的总路程及各站间的里程，拟订一个骑游计划。

接下来就要准备骑行路上必备的清单，包括内容如下：

一、物品准备

1. 各种有效证件。如身份证及其他各自有用的证件。
2. 经费。现金最好带少量，并分开放置，建议尽量使用信用卡，这样会比较安全。当然能多备些经费以应付路途中可能得病、发生意外情况发生及其他花销则更好。
3. 衣物。外套及长裤两套够了，内衣裤可多带些，以宽大舒适为佳。还有个经验就是穿旧了将要扔掉的内衣裤如背心、短裤、短袜多带些，每穿几天扔一件，可解决路上没处洗衣服的困扰（主要是没地方烘干或没时间晒干）。
4. 自行车修理工具及配件。如扳手、螺丝刀、钳子、气筒和各种易损坏的备用零件，如滚珠、车条、内胎、气门芯、闸皮、螺丝、螺帽等。最好事先学会修车及补胎技术，骑行中一定用得上。
5. 药物。原有疾病者应带足有关药品。一般人带些感冒药、止泻药、抗生素、损伤外用药如创可贴、止痛膏等就可以了。有人喜欢带上防裂膏、防晒霜、风油精等也是有用的。

小提示

我第一次骑车远行因怕震坏好的相机，因而带了个差的相机，结果照片质量不高，还损失了许多珍贵的资料，真有点遗憾。

6. 照相器材。相机应带质量好的，有摄像功能的更好。

7. 地图（公路交通、地形图）一定要带上，现在有导航仪就更方便了。

8. 水壶要用大的，装水量在1000mL以上。若进入沙漠

地区需再加水壶或矿泉水，一次带水量在2000mL以上。

还有毛巾、牙刷、牙膏、太阳帽、头盔、墨镜、雨衣、手套、自行车包等。

其他：手机、帐篷、运动鞋、针线、笔、本子、纸、信封、邮票、绳子、指南针、刀、卫生纸、手电筒、电池、塑料布、塑料袋、手表等，这些物件根据骑行者自身情况可选择性携带，有些在骑行路上也可添补。

二、自行车的选择

自行车作为骑行者唯一的交通工具，其性能的好坏对骑行能否成功至关重要。自行车的挑选因人而异，因为是长途骑行，挑车以结实耐用为前提，速度不是最主要的，车座要大，有弹性，刹车性能要好。最好选用自己习惯的车型，这样在骑行中使用起来会比较熟悉和方便，还便于处理应急情况。不要骑自己不熟悉的车，否则会带来不少麻烦。我骑的是26英寸的普通车，在翻山越岭及遇到逆风时反而比山地车骑得快。我认识一位70多岁的老干部，他骑着24英寸的女式车照样能游遍全国。

出发前，应对自行车各部位的零件做全面彻底的检查，观察其是否灵敏、可靠，性能是否良好。建议每次远行出发前检修车子时，要毫不迟疑地换去前后轮上旧的内外胎，换上质量更好的新胎，这样可大大减少路上的修车次数，因为路上补胎是最多发生的情况。在装配上，如有

GEREN JINGLI

个人经历

我第二次骑行至乌鲁木齐时，一路修车14次，12次是补胎或换胎，而在到西安的1500千米中就修车10次，因为这段路上玻璃、铁屑特多，但路上修车的也多，不用愁；大西北车破机会少，但一旦车破要做好自己修车的准备。

不合适的地方，应重新调整，使其保持最灵活的状态。

三、自行车车座和车把的调整

自行车骑行特别是长途骑行，应掌握好自行车调试技术，调整好自行车的车座、车把、刹车部件、变速器等是很重要的，这样做的目的是节省体力，保证安全。我建议采用或换上较宽大的自行车车座，这样骑车比较舒服。对自行车车座和车把的调整方面，我做过的测试，即：抬高车座，降低车把时，可使腿蹬有力，增加车速，但加重了手臂和颈部的负担，不宜长途旅行；相反，降低车座，抬高车把时会增加腰部和腿部的负担，并会影响车速。那么，自行车车座应调整到什么高度为最佳呢？一般来说，较低的车座最便于长途骑行。因为低车座蹬车灵活，人的位置相对降低，可减少空气阻力，并使身体挺直，臀部受力均匀，减少疲劳感，同时又可减轻双臂的负担，保护手腕。从安全方面看，低车座在遇到紧急情况时，双腿伸直便可着地，这样可避免危险。车把的高度应根据骑车人的年龄、身高、习惯而调整，年轻人和体力强壮的人可适当调低一点，有利于增加车速；中老年人应适当调高一点，可减少体力消耗，行车也比较方便和安全。理论上说，这些调整应因人而异，所以建议长途骑行者在出发前对自己的车座和车把做一些调整，调整到最适合自己的高度。这样有利于手臂、双腿、腰部、颈部的协调，对保持体力、速度、耐力都有很大的好处，使自己的长途骑行处于最佳状态。

四、道路的选择

自行车骑行，对路面要求也比较高。骑行时应选择平坦、易于通行的路面，我的经验是尽量走国道，因为国道路面宽，坡度小(通

常自行车都能骑上去), 车辆多, 有路牌、路标, 不容易迷路。除迫不得已, 应尽量避免骑坡道、土道, 因为不良的路面对人、对车都有损害。只有在走土路有很明显的抄近路或非去不可的情况下, 才考虑。一般情况下, 宁可多骑几千米, 也要避开。俗话说“宁走十里坦, 不走一里坎”。对于自行车骑行者来说也是有道理的。即使在公路上骑车, 也应注意不要太靠边, 除非有机动车来要让路, 一般以靠路边

50~100厘米为宜, 这样便于应急, 也比较安全。尤其到了傍晚, 路面看不清, 或当天已行车100千米以上, 人处于疲劳状态, 控车能力下降, 容易发生意外。

五、骑车速度

自行车骑行选择好适当的速度也是非常重要的。一般来说, 长途骑行, 速度不宜过快。普通自行车, 在体力正常、路面平坦等条件下的长途骑行, 速度应保持在每小时15千米左右, 体力好的可适当加速。自行车骑行应选择适当的速度, 切忌忽快忽慢, 有劲拼命骑, 没劲步步停的现象。其实, 骑自行车第一周的后几天最累, 像长跑中的“极点”一样, 以后也就不过如此了, 所以一开始几天一定要注意, 不要骑得太快。遇到逆风和上坡, 只要逆风不是太大,

JINGYAN JIAOXUN

经验教训

本人曾有过教训, 地图上看起来像是近路, 其实弯道很多, 在这种小道上一旦迷路, 问路也没人问, 往往浪费了更多的时间。

JINGYAN ZONGJIE

经验总结

本人有次因骑车太靠边, 不知道路边与侧石间分开成一小沟, 结果不小心车轮闯入这沟里, 狠狠地摔了一跤。

坡不是太陡，还是要保持原来的力气骑车。这时车速自然会降下来，但不要去过分在意它，也不要轻易加力，更不要拼命骑，否则第二天腰酸腿痛就很难继续上路了。

六、上坡和逆风时骑车

遇到上坡和逆风怎么办？我的体会是，先按原来的力气骑车，累了就多休息几次，每次休息时间不要过长，5~10min即可。在国道上骑车，坡度相对要小些，通常上坡不成问题。遇到陡坡时，可以以“之”字形线路走，这样可减小坡度。有时坡陡骑不上，甚至车会倒退下来（轻踏要后退，重蹬才半圈）怎么办？这时也不用怕，骑变速自行车的可调低车速慢慢而上，骑普通车的也不用发愁，我的经验是双手向上提拉车把，便于双腿更有力地向蹬，同时，身体重心前移，脚掌也从踏板上向前移，用靠近脚跟的部位接触踏板，这样便于用力，而后用大腿压小腿，通过足跟部直接用力蹬车。这样可借助体重、双臂拉车把的反作用力，由大腿发力，经小腿、脚跟部（用脚尖、脚掌会分散力量，也会使脚掌疲劳）将力直接传至自行车踏板上，从而增强了蹬车力度，这样车就会慢慢上坡，不会退下来了。我就用这种方法蹬车上了天目山的昱岭关，翻过了秦岭和六盘山及海拔4700m的昆仑山口，而且几乎每次都比骑友的山地车上得快（因为“省力不省功”，省了力的变速车，其速度就慢了）。当然，在这种情况下骑车是最累的，各人要量力而行。上坡走“之”字形时要注意安全，往往在转弯处坡最陡，要注意来往车辆。坡陡骑不上去时，应下车休息一会儿再上，老年人和体弱者宜下车推行。骑车爬坡是很累的事（“每逢上岭一身汗”），需要人的体力和毅力，但可以使自行车骑行更具有情趣与回味，一旦蹬上坡顶，可有独特的享受（“笑声震山巅”）与陶醉感。

自行车骑行遇上逆风是最头痛的事，上坡虽难，但接下来就是下坡，可以轻松一阵子，而逆风有时在下坡时也不好骑。这时可放低车把，或弯曲双臂，也可将双臂靠在车把上，并低下头，以降低身体重心，减少风的阻力。低头后视野便会缩小，要时时注意安全，尤其是遇到横逆风时，更要特别小心，注意来往车辆。因为这时无论是前面来车还是后面来车，特别是来大型卡车（我最担心的是集装箱车，有的驾驶员车速快，又靠得你很近），都会使自行车左右晃动，而且，这时往往由于体力消耗很大，人很疲劳，手脚也没有平时灵活，容易发生意外，希望骑友们一定要注意安全。一般六级的逆风还能骑，八级以上的逆风应考虑休息。

七、下坡和顺风时骑车

下坡和顺风是自行车骑行中最舒服的享受（“下坡逍遥赛神仙”），这时，上坡时的劳累早已抛至九霄云外。有时可以不蹬一脚，一连趟车几千米（我最长的趟车纪录是18千米）。但下坡中常会遇到坡陡、路弯、地面不平或有可能突然蹿出车辆及行人的情况，这时要特别注意安全（“紧握刹车脸色变”），因此下坡时应从坡顶就开始握紧刹车，以免措手不及，至少应该边下坡边刹车。遇到陡坡，即使一眼望去路面宽阔平坦，也要小心。我遇到过两种情况，一是路上可能有小石块，刚开始看不见，等到看见已来不及避开了，这时车速很快，再遇到急转弯就更危险；二是车到山下时，山间突然吹来一阵横风，自行车在高速下左右飘动，很难控制。希望车友们对这种情况有所警惕。要经常检查刹车闸皮，刹车不良应及时调整或换去闸皮。我的骑友就因刹车失灵而在黄山下坡时狠狠地摔了一跤。我们是“吃一堑，长一智”，希望新上路的骑友有前车之鉴。

早在2001年时，我就决定骑单去拉萨，这时时机到了，准备计

划前往，多年合作的骑友这次表示不打算跟我一起骑车去拉萨，我只有另找伙伴。开始出发地有几位朋友表示愿意同往，随后，我还在网上发布了我单骑去拉萨的详细行程，即先北上到内蒙古的呼和浩特，再向西去西藏自治区的拉萨，还制作了“用我的车，追我的梦”的动画地图发布到网络上，这时又有4位网友表示愿意同行，可是到出发时，都因各自的原因放弃了。去西藏不仅要爬海拔5000米的高原，而且2008年拉萨又发生过“3·14”打砸抢烧事件，不太安全，许多亲友都劝我不要去；再者我的这个自行车也骑了10年，已经很破旧，真要去拉萨可驾汽车前去（当时我已有汽车及五年驾龄）。可是用一辆普通自行车骑遍中国各省的计划，我几年前就定下，不会动摇，于是我决定单车独往。也有人建议，让人开车为我护路，我说也不用了。



炎热的第一天



2009年6月1日上午，我骑上我的“老永久”，向着多年向往的目标——拉萨出发了。虽然此次我是只身一人骑车去拉萨，但与我多次合作的骑友、市老年自行车队的多名骑友及其他的一些朋友，还有报社和电视台的记者等不少人前来为我送行，我内心也不孤单。有记者问我，此次一个人骑行，会不会有孤独的感觉，我回答说“不会的”，因为我会把每天骑行的情况发布到我自己的网站上，亲友、网友可以随时关注我的行程，及时与我联系和交流。

他们还问起骑行近6000千米去拉萨，有没有信心和把握，我告诉他们信心自然有，否则我不敢上路。说到把握。我觉得前面的路程都没问题，就是在上青藏高原时身体能否适应现在还不好说，但只要我人不倒，我的车就会不停地往前走，如果车不行了，我会在路途中重新买车，还是会继续前进的。大家都为我鼓掌加油，有骑友为我送行了20千米。在此出发之际，我作骑游诗一首：

老骥志千里

老骥伏枥志千里，花甲之年从头起。
近海不拜龙王庙，远征昆仑访神侣。

告别了亲友，我一个人继续前进。这次选择沿太湖西岸经湖州、长兴方向再到南京。上路后，一开始骑行还算顺利，我穿过嘉兴市区，沿着一条新建的公路经过乌镇，向湖州方向前进。往年6月份天气还是比较凉快的，而2009年6月的天气异常炎热，才6月1日，便骄阳似火，乌镇通往湖州的湖盐公路是条新筑的公路，两旁的树木很小，宽阔平坦的公路经正午的太阳直射后，地温很快升高。在太阳下骑车，几个小时下来已满头大汗，带的水很快喝完了。在这条新建的公路旁很少见到小镇和商店，没有水，我只有跑到路旁农户家讨水来喝。看见农户屋前有口水井，我便取出毛巾，洗一把脸，擦去身上的汗水，在屋檐下阴凉的地方休息一下。休息后继续在烈日下骑行，过12:00后到了一个小镇，看见一家饮食店便走了进去，店主问我吃什么，由于天热、流汗过多，再加上第一天出来，一路疲劳，尚未适应，肚子饿了，却又不想吃什么。看见有人在吃青椒肉丝面，看上去还可以，也让来一碗。以往骑车后食欲大增，食量很大，今天不知怎么了，食欲不佳，不想多吃，一碗面也没吃完。吃完面后我就到外面走了走，看见凉棚下有个卖西瓜的摊，就买了个

西瓜，在凉棚下边吃西瓜、边休息。我把西瓜吃掉一半，另一半装进车篮，准备路上吃。

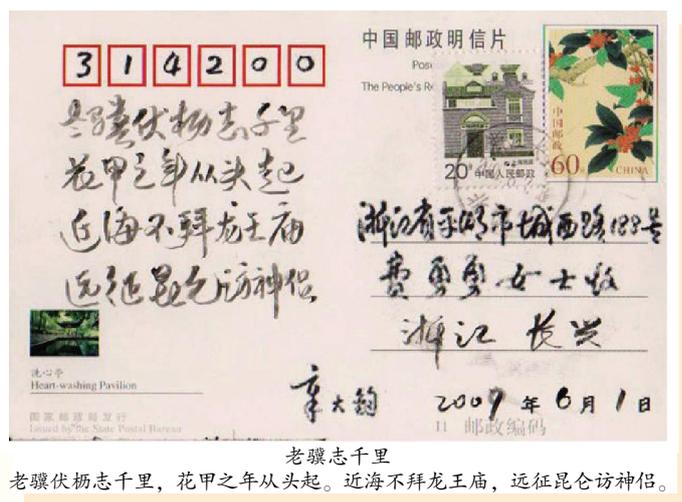
下午的太阳更厉害，把水泥公路晒得直冒热气。以往骑车远行都选择在春、秋季节，这次要上青藏高原，所以选择在夏季出行，第一天就感觉到特别疲劳，还有些困，我担心是不是要生病了。我又试着骑了两个多小时，看见路边有一个亭子，我就把自行车推到亭子里，先把车篮里的半个西瓜吃了，再在凉亭的石凳上足足躺了半个小时。起来后感觉身体好了些，又继续上路。天气还是那么热，没有一丝风，没过多久又是满头大汗。我骑车又来到了一个小镇上，镇上的小店有冰的矿泉水卖，我就买一瓶，一下子喝去半瓶，真解渴，汗也止住了。趁休息到小镇里转转，看见有冷饮卖，又买了块雪糕吃了起来。吃的时候只感觉人舒服，吃完雪糕就感觉肚子有点不舒服。这是自己没把握好，刚才路上很热，现在一下子又吃了那么多冷饮，只有以后注意了。离开小镇，17:00到达湖州，这时太阳接近下山，气温开始下降，人也感觉好多了。



今天计划骑行到长兴，此时还差30千米路，夏天日长，估计19:00可以到达。可是一上路才知道去长兴的路是山路，今天已骑行100多千米了，又是第一天，身体已经很疲劳，山坡虽不是很陡，但骑车爬山自然更累。行不了几千米，看见路旁有路牌写着“××宾馆”的字样，我想既然这里有宾馆，我就早点住下休息，第一天不要骑得太累，否则还会影响第二天的骑行。于是我就骑车冲下山坡，打算在这家宾馆里住宿。一问才知道这家宾馆只招待内部人员，对

外不开放。既然不让住，也没办法，我只好随山路骑车爬坡返回。我又继续上路，在前往长兴的山路上，上上下下不停地骑车前进，直到19:30到达了长兴，第一天行程136千米。

到达一个站点后，我有好几件事要做。第一件事是向家人报平安，让家人放心。第二件事是找旅馆安顿下来。第三件事是吃饭。第四件事是回旅馆洗个澡，如果旅馆里不能洗澡，就到外面找个可洗澡的地方，因为骑了一天的车，出了不少的汗，洗个热水澡，活血舒筋也是很有必要的。第五件事是简单记录这一天的行程、实际骑行时间和平均骑行速度，并写一首自行车骑游短诗。第六件事是当天晚上写好一张明信片，并写上当天到达的地点，附上当天写的一首自行车骑游诗，再用手机拍照。最后一件事就是准备休息了。



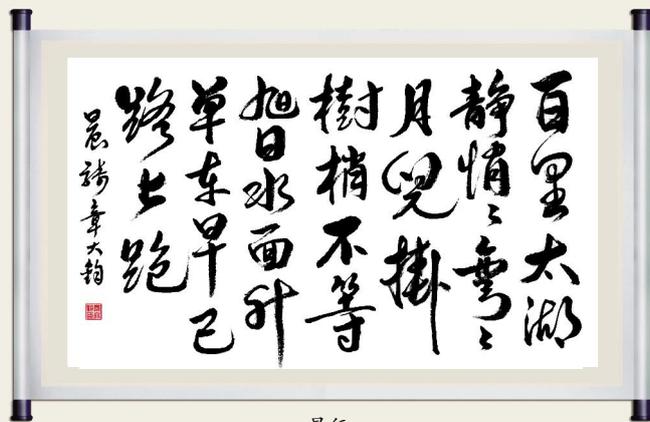
每天都按这个流程把事情记录在我的手机上，然后通过手机网络发回家里，让家人将这些内容发布到我的网站上和我在《自行车旅行网论坛》的帖子里，以供我的亲友和网友及时了解我每天的骑行情况。做这些事情，每天都要花去我不少时间和精力，但这像每天自

行车骑行一样，是我每天的任务，必须完成的功课，坚持不懈，并以此为乐。在山区或偏远地区，有时手机发不出信息，我只有过几天，等到能发时再通过手机网络把这几天的照片一起发回去。

第一天骑车特别疲劳，又不知是吃了哪一样东西，把肚子吃坏了，晚上拉肚子，人更觉得乏力。正要睡觉，突然电话铃响了，是我外甥打来的电话，问我到哪里了？为什么没有收到我的信息。我急忙查看自己的手机，发现信号不好，信息并没有发出去。连忙再发一次，可是还是发不出去。怎么办呢？有许多亲友和网友都在等我的消息。这些都是文字信息，通过电话是无法说清楚的。那时候，普通的宾馆都没有上网设备，要发回这些信息，只有去找当地的网吧了。于是只有起身，拖着疲惫的身体，在附近找到了一家网吧，把要发回的信息发回去。而后，等到再回到旅馆时已经是第二天凌晨了。



热情的老板娘



早行

百里太湖静悄悄，弯弯月儿挂树梢。不等旭日水面升，单车早已路上跑。

我的手机不能发短信，也不能上网，因手机功能较烦琐，一般小城镇上都不会修，我打算到南京后再找地方修理。

第二天一大早，我离开长兴，沿着104国道，于太湖西岸，向北骑行。这天上午下起了小雨，天气凉快得多，与第一天比，人感觉好多了。骑行不久便出了浙江省，进入了江苏省境内，经过宜兴、溧阳到达天王镇，全天骑行143千米。晚上借用旅馆的电脑上网与家人联络。

第三天经过句容、江宁，中午到达南京。我来南京有七八次了，其中骑自行车来南京也是第三次了。第一次由西面骑来，是1998年经杭州、黄山、南京、上海环行。第二次由东面骑来，是2001年经苏州、无锡、镇江，过南京去乌鲁木齐。本次由南向北于第三天中午来到南京。

我只在南京的老城墙中华门和市中心的夫子街拍照和摄影留念后，便急于去寻找修理手机的地方。手机修好后，我准备付维修费用，他们说不收费，于是我表示感谢后，就继续赶路。

我再次骑车来到了南京长江大桥，2001年骑车去乌鲁木齐时到



第二次骑车过南京长江大桥（第七次骑车过长江）

过南京长江大桥，这次感受与8年前有明显的不同，我骑着自行车上了大桥，在桥头堡处找了一位过路游客帮我拍照后，就骑过了大桥。到了长江北岸，由于在南京停留时间较长，天色已晚，我便抓紧时间赶路。

我沿着104国道，继续向西北方向骑行，出了江苏省又进入安徽省境内，在一个苏皖交界处的汉河镇上投宿，全天骑行111千米。汉河镇位于104国道西侧，属于安徽省滁州市来安县管辖。因公路旁来往车辆多，噪声大，我就骑往镇里面找旅店。在一个三岔路口发现一家以该镇命名的宾馆，也算是该镇上较大一家宾馆了。我进了宾馆后，老板娘就走出来打招呼。这老板娘很热情，看上去三十多岁，很精明能干的样子。我在二楼要了一个单人间住下，在办入住手续时，见老板娘在玩电脑。于是我就问她：“你的电脑可以上网吗？”她回答“可以呀！”我又问：“能不能让我上网查些资料呢？”她爽快地答应了。因为我想了解一下这几天我把每天骑行的情况发布到网上后网友们的反应。虽然我的手机修复了上网功能，但手机上网速度慢，视野小，上网并不方便，而且我晚上还有许多事要做，所以很少用手机上网。于是，我到外面吃完晚饭后就先借老板娘的电脑上网看看。看到我的网站这几天更新的内容和图片的安排都不错，还有许多网友的回帖和留言，这是对我的支持和鼓励，大家在为我加油，虽然一个人骑行，我也不觉得孤单。老板娘看见她的电脑里有我骑自行车的照片，开始觉得很奇怪，问我是怎么回事。我告诉她这是我个人网站，上面都是我几次骑自行车到全国各地的资料。当她知道我这次是骑车去拉萨时表现出很惊讶的样子，还说，你一进门我就觉得你是一个不简单的人，但没想到你一个人骑着自行车敢去拉萨。她又说，你住我的宾馆是我的荣幸，你有什么需要我帮忙的尽管说，我一定尽力帮助。她还问：要不要帮你洗衣服？还说



你可以开空调，我不收空调费。我一路上遇过许多这样的热心人，有他们的支持和帮助，使我一路上有一个好心情，也更有信心去完成自己所要做的事情，我从心底里感谢这些素不相识的热情人。我上了一会儿网后就准备回我的房间去完成我每晚要做的功课了。老板娘让我把我网站的网址放在她电脑的收藏夹里，要登录我的网站，好好看看。

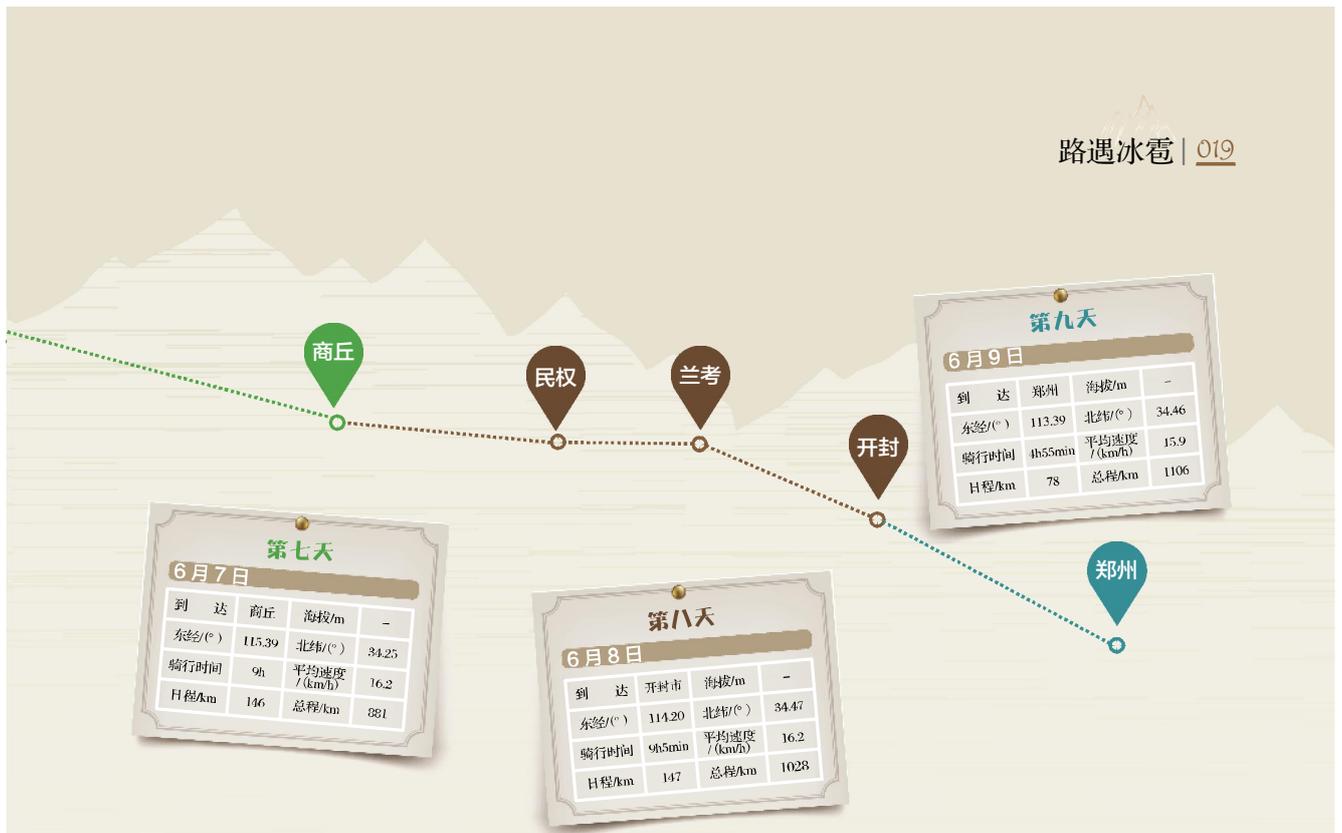
第二天一早，我起床后把自行车搬到楼下，准备离开这家宾馆到外面买些早点吃了再赶路。只见老板娘已等候在大厅里，叫我慢走。她说：昨晚登录你的网站一直看到凌晨2点多，很激动，所以她一早起来，为我煮几个自家母鸡下的鸡蛋，烧好早饭给我吃。我说不用了！可她拉住我的自行车不让走。既然如此热情，我也盛情难却，就好好地享受了一顿美味的早餐。临走时老板娘又硬要往我的车篮里塞进了一包点心和两盒饮料。以后她还多次在我网站的留言簿上留言，直到我到达拉萨后，发现她还在我的网站上留言，并为我鼓劲加油。



路遇冰雹



天气经下雨后稍凉快了2天，6月4日，也是我骑行出发的第4天，天气又热起来了。我离开汉河镇、经过滁州市、明光市晚上到达五河县。五河县地处安徽省东北部，淮河中下游，因境内淮、淝、淝、潼、沱五水汇聚而得名。这里河多鱼鲜，是品鱼的好地方。我骑行4天，行程500多千米，也算是千里之行了，我在五河县城的一家小餐馆要了一条当地的鲜鱼，炒一个蔬菜，再来一瓶啤酒，自己庆祝一下这千里之行。



6月5日，我离开五河，经过泗县，出安徽省，再次进入江苏省，来到睢宁县境地。这段路上虽没有大山，但上下坡多起来了，对体力和车速都有影响。再加上天晴，在太阳的照射下气温明显升高，当天的最高气温达34℃，公路上的温度自然要更高些，我只能采取多喝饮料和路上多休息来应对。这一带是经济较为发达的地区，沿途小镇、小商店和小商摊非常多。我可以沿途买些矿泉水或饮料补充体内水分。大树下、路旁凉棚、停业的加油站、刚建好的房屋都成了我休息的好地方。直到当天傍晚，风云突变，先是乌云密布，天昏地暗。随后刮起大风，幸亏风是从斜后方吹来的，要是从前方吹来，这样的大风，眼睛也睁不开，车也骑不上去。不久，就下起了雨，我连忙拿出雨披穿上，并用塑料袋将旅行包包好。现在骑的是一条新建的公路，路旁没有建筑物，前不着村，后不着店，连躲雨的地方都没有，我只有骑着车，随风吹着走。小雨很快就变成了暴雨，狂风拍打着雨披，时而把雨披掀起，两裤腿和鞋子都被雨水淋湿了。渐渐地风小了，雨也小了，雨中夹有黄豆大的冰珠，下起

冰雹来了。冰雹在我的印象中几十年都没遇见了，今天遇上了。冰珠越来越大，开始只有黄豆大，后来有蚕豆大小，打在头上感觉有点痛。我真希望冰雹可不要再大了，因为听人说冰雹大的有鸡蛋那么大，要是真有鸡蛋大的冰块打在头上还是受不了的，因为我没有戴硬壳的帽子。在风雨和冰雹中大约行了10千米，终于到达了双沟镇上。见到一家旅馆，我连忙冲了进去。进入旅馆没多久冰雹也停了，不一会儿太阳又出来了。我问当地人，这里冰雹下得频率高不高，他们告诉我，这时下冰雹也是二十年一遇。我说我运气真好，二十年一遇都让我给遇上了。不过这场暴风雨和冰雹还是益处多，倒不是增加了阅历或增长了见识，而是大风吹走了暑气，冰雨带来了凉爽，以后几天会好过些。

6月6日，我离开双沟镇，中午到达徐州市，下午休息，在徐州参观了楚王陵、乾隆行宫和云龙湖等景点。



徐州云龙湖

6月7日离开徐州，再次进入安徽省境内，经砀山县，进入河南省，到达商丘，全天行程146千米。

急性胃肠炎

6月8日早晨，就开始下雨，雨量中等。早餐过后，我穿上雨披，离开商丘，又上路了。骑行路上雨时大时小，连绵不断。雨天路上休息不方便，我很少休息，上午经过民权县时我也没停车休息，一股劲往前骑。

到了中午肚子饿了，可是这公路旁饭店很少，见到几家饭店又都不营业。又行了几千米，在路旁又看到一家饭店，我停车进去看看，菜看上去不新鲜，可是一路过来又找不到可吃饭的地方，好不容易找到一家，也只有将就了。

下午继续下着雨，我骑行至兰考县时雨停了。穿过兰考县后，天又下起雨来，以小雨为主，有时中雨，一直到我骑行至开封市郊区时才停止。在骑行路上，我感觉肚子有点反常，虽没有平时吃坏肚子的那种腹痛和肠鸣的症状，但自己感觉有点奇怪，但一时又没有出现其他症状，所以没当一回事。到了傍晚，症状加剧，出现肠鸣，我意识到可能与中午的饮食有关。

由于下雨，路上休息少，到达开封市时间尚早。我10年前来过开封市，参观过大相国寺、开封府、包公湖、包公祠、清明上河园等景点。我到大相国寺后又骑车来到开封府门前广场上，那里有许多老年人在玩陀螺，这里的陀螺做得很大，这些老人正兴致勃勃地在抽打玩耍。



开封大相国寺

这时我肚子发出一阵肠鸣声，伴随着隐隐作痛，我感觉不妙，得抓紧时间结束游玩。我离开开封府，沿包公湖环行大半圈，来到了包公祠。又一阵肠鸣与腹痛，我得赶快找厕所。要是两个人在一起，我可以托人看管车和包，现在一个人丢下车和包去找厕所实在不便。于是，我得先去找旅馆，办好入住手续，在旅馆里上厕所才比较方便。

我提早结束游玩，离开包公湖，向西南方向骑去，过了两条街，看到一家宾馆，就冲了进去。我把自行车停在大厅里，问服务台小姐有没有底层房间，回答是底层没有空房，二楼有空房。我叫她们抓紧办入住手续，这时肚子有点憋不住了，我拿了房间钥匙和自己的旅行包就往二楼跑。

我知道自己得了急性胃肠炎，罪魁祸首就是中午的饮食。腹泻后只轻松了一会儿，二十分钟后再次大量水泻，比第一次更厉害。两次腹泻后，腹痛消失了，但人体虚弱，四肢乏力，这是我骑行途中最严重的一次腹泻。要是在家里，一定要输液、抗炎和补充水分。这在骑行路上毕竟不方便，我取出备用的消炎药，喝一些开水，补

充水分。但一下子不能喝得太多，因为这时的胃肠处于敏感状态，吃多了会刺激胃肠蠕动，加剧腹泻。

此时，我不想吃晚饭，我到外面走走，在宾馆对面的小商店里买了一包方便面，准备等病况好转后吃些好消化的东西。回到宾馆后，我先把我的宝贝自行车扛上房间，再把当天的功课做完，而后洗刷一下早点休息。没过多久，又腹泻一次，不过比前两次症状要轻些。既然病情没好转，我就决定不吃晚饭了，早点上床睡觉。后来又腹泻两次，肚子也泻空了，但每次症状有所减轻。最后一次腹泻已是半夜，这时人也困了，我不知不觉睡着了，一觉醒来，天也亮了。

6月9日，我起床后腹痛消失了，腹泻停止了，就是有点饥饿和虚弱，我把昨晚买回来的方便面冲泡后吃了。吃过早餐，精神好多了，我下楼到外面走走，感觉还好，于是决定继续骑车去郑州。开封到郑州约70千米，我想只要慢慢骑，当天总可以到达的。

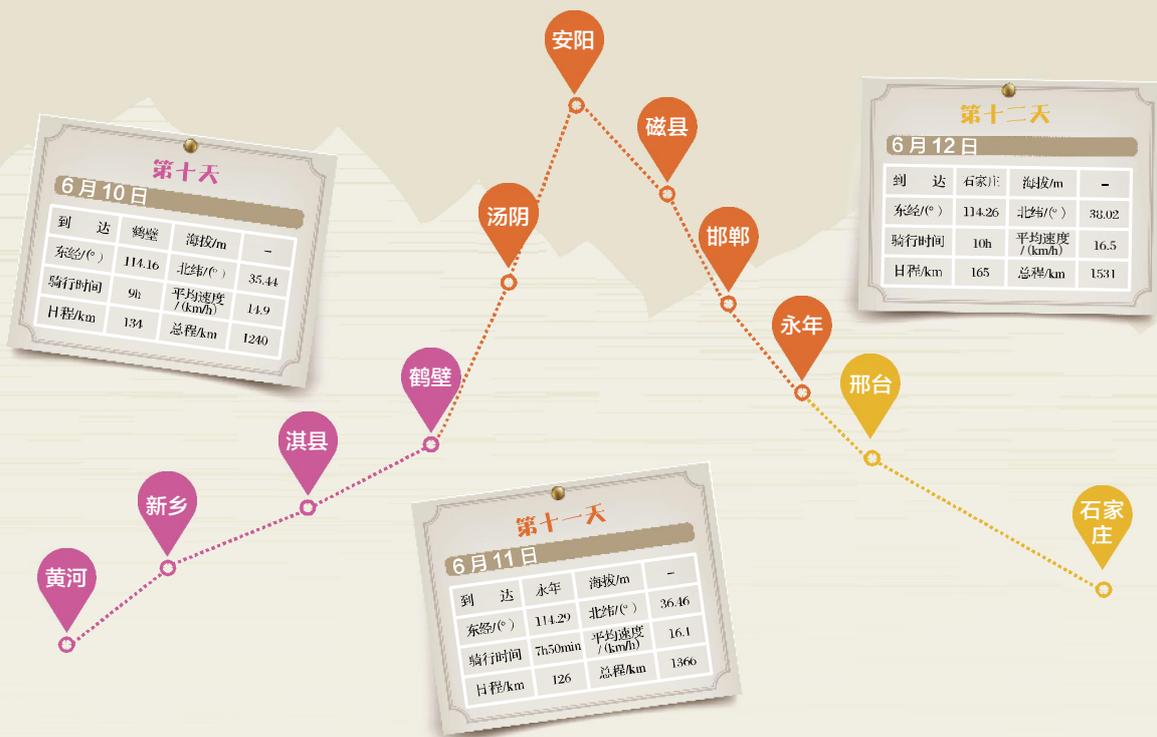
我离开宾馆，在开封的街边看到邮箱，昨晚因腹泻没有寄信，我就顺便把写好的明信片投入邮箱。我一路上慢慢骑行，累了就多休息一会，上午经过中牟县，中午12:30到达河南省省会郑州市。从家里出发到郑州，历时9天，总行程1106千米。

郑州地处中华腹地，九州之中。这是我第二次来郑州，1997年我曾来过郑州旅游。自行车骑行时，我在2001年到去乌鲁木齐时已经两次经过河南境内，但那次没有经过河南的省会郑州（在我的自行车骑游计划中，各省省会是必到之地），这次骑行特地走了个两个直角，是专门为奔河南省省会郑州而来的。

我这次到郑州只打算做两件事，一件是到郑州二七纪念塔拍照留念。郑州二七纪念塔，是郑州标志性的建筑，位于郑州市中心的二七广场。第二件要做的事就是下午睡觉休息，因为一则是此次骑

行九天还没午睡过，二则是前一天在骑行路上吃了不洁食物，晚上腹泻几次，身体虚弱也需要休息。我借手机导航仪，直接骑行至郑州二七广场，这里是郑州最繁华的地段，十多年不见，二七广场周围又增添了许多高层建筑。我先在周围骑车游览一圈，再在二七纪念塔前照相留念。

二七广场右侧就是××宾馆，这是一家历史悠久的老宾馆，我打算就近住宿，马上休息。



炎热的豫北



6月10日离开郑州，沿107国道转向北行，朝石家庄方向骑去。先出郑州北郊，来到了黄河岸边，前面就是郑州黄河公路大桥，大桥边立有一块很高的桥名碑，上面题写了“郑州黄河公路大桥”桥名。郑州黄河大桥是京广公路干线上的咽喉，全长5549.86米。郑州黄河大桥也称花园口黄河大桥，我问当地人这花园口是不是抗战时期决堤的地方，他们告诉我，花园口事件就发生在这里。

这是我第三次骑自行车过黄河（第一次在济南过黄河，第二次在兰州过黄河），于是在大桥旁摄影留念。桥边有一位设摊的老汉，我请他帮忙拍张照片，这老汉挺热情的，放下手中活，马上就过来帮我拍照，还为我介绍了许多有关大桥的情况。

下过冰雹，天气凉快了几天后，气温又开始升高。我过了黄河，随着中午临近，气温持续上升。空中没有一点云，路上没有一丝风，太阳像个大火炉，把大地烤得发烫，就连空气也是热烘烘的，人一动就浑身冒汗。由于出汗多，需要不断补充水分，我在路过的小镇，或沿途的小商摊上，买一瓶冰过的矿泉水饮用。中午在新乡市区吃过午饭后，出市中心在近郊看见公路旁有刚建好的新大楼，我就将自行车推进大楼的底层。铺上塑料垫，躺下休息半小时。

中午以后，气温继续升高，头顶上一轮烈日，公路两旁的树木都无精打采，一动也不动，懒洋洋地立在那里。骑不了多久，浑身是汗，背心和衬衫都湿透了。我把衬衫脱了，只穿一件背心，一开始感觉凉快许多，但在太阳的直接照射下，两只手臂和肩膀的皮肤被晒得受不了，只有再把衬衫穿上。在休息时我干脆把背心脱了，只穿一件衬衫，这样在骑行时前面有一阵风，胸前自然会产生一丝凉意。

到了下午3点，是气温最高的时候，烈日似火，大地像蒸笼一样，阳光照射在公路上，柏油路面冒着热气，迎面的风似热浪扑来。听当地人说，今天的最高温度是37℃，而在阳光照射的公路上，气温已达40℃以上。幸亏这一路上小镇和小商摊多，我就多买些冰过的矿泉水饮用。有时没有冰水，只有喝常温的矿泉水，这些水的温度本身已达37℃，喝多少水，身上就流多少汗，只有喝了冰水才能止住汗水。上午一瓶冰水还分几次喝完，下午一瓶冰水一口气就喝完了。喝了冰水才觉得全身凉爽，但冰水喝多了，胃就不舒服了。

为了全身的凉爽，只有让胃受点委屈了。

下午经过淇县县城，晚上到达鹤壁市市区。这一天我的自行车码表显示，除去路上休息的时间，实际骑行9小时，平均骑行速度为每小时15千米，全天骑行134千米。天气炎热，路上流汗很多，但我当时的状态还是挺不错的，因为在追梦的路上心情总是舒畅的。我当天用手机发回家里并发布在网上的骑游日记是这样写的：“今日最热，买了5~6次冰饮料，中午在一个加油站休息，路途中又休息了多次。傍晚到宾馆，当地人说今日最高温度达37℃（公路上更高）。家人和亲友也在关心高温对我身体的影响。我告诉大家，现在我吃得好、住得好、睡得好、精神放松、没有烦恼。身体累一点，但我不怕累，睡一夜就好了，请亲友们放心。这人也怪，平时气温37℃就躲进空调间了，而今日100多千米路照样骑下来了。”

6月11日，上午先经过汤阴县城，汤阴是岳飞的故乡。我进县城参观了汤阴岳飞庙，又穿过安阳市区，出河南省，进入河北省境内。当地的气象预报最高温度仍然是37℃，进入河北省时接近中午，气温与昨天一样，真没想到，6月的豫北、冀南会这样炎热。

我路过河北省磁县一带，路边有许多杏林，此时正是杏子上市时节。我看见路边大树下有人设了个临时的小摊在卖饮料和杏子。这里的杏子个儿大，红中带黄的表皮上还水盈盈的，泛着光，特别新鲜。这杏子吃到嘴里，一股淡淡的清香溢出，鲜甜可口，我从来没吃过这么好吃的杏子。我往后面一看，见好大的一片杏林，沿公路有几百米长。

我离开杏林，下午的天气还是与前一天一样炎热，我还是不断地补充水分，感觉好像适应多了。我骑车穿过邯郸市区，晚上到达永年县城，全天骑行126千米。

石家庄网友接风

6月12日，气温比前两天有所下降，还吹起了北风。我之前与石家庄网友合金钛相约，今天打算骑车到石家庄。网友合金钛也有骑自行车去拉萨的打算，只不过他因时间有限，不打算从家里出发，而是准备先坐火车到青海省的格尔木，再由格尔木骑自行车去拉萨。他在网上知道我要骑车去拉萨，并经过石家庄，希望路上能一起同行，特地邀请我到石家庄与他商谈此事。

从永年到石家庄约160千米，一天的骑行任务还是比较艰巨的，所以我一早就出发了。上午一开始，北风刮得很猛，骑车阻力很大，车速很慢。幸亏大风时间不长，一个多小时后风力减缓，我就加快了骑行速度。上午经过邢台市，随即离开邢台。一路上风小了，但午后气温又升高了。下午还经过一段约20千米正在修建的路段，道路高低不平，造成骑行不便。修路扩建中两旁的树木都被伐了，骑行路上比较炎热。但我出来十多天，对骑行已经适应，整个下午骑行还算顺利，全天骑行165千米，在太阳落山前我到达了河北省省会石家庄市。我从家里出发算起，历时12天，总行程1531千米。

我在石家庄和平医院遇到网友合金钛，他是该医院的职工，三十来岁，热情好客，已经为我安排好了住宿，并为我接风洗尘。在晚宴上，他把他的另两位准备与他一起骑车去拉萨的朋友也一起请来相聚。与他们约好，他们大约在7月10日到达青海的格尔木，我预计也在差不多时间到达格尔木，而后大家一起骑往拉萨。我还把当天到石家庄所作的自行车骑游短诗一首以短信的方式发送到了他的手机上。“酷暑休得狂，风雨岂能挡。启程三千里，今到石家庄。”



翻越太行山



此次骑行从浙江出发，经江苏、安徽、河南到河北石家庄，这一路上都是平原。6月13日离开石家庄，转307国道，向西骑行，先行30千米到达井陘县城，之后便进入太行山区。太行山位于河北省与山西省交界，是黄土高原东部边缘和华北平原的交界地带。太行山脉南北走向，最高的山峰海拔为2800米，平均海拔1800米左右，山峦起伏、群峰挺拔。太行山脉多东西向横谷，

这些山谷自古就是交通要道，商旅通衢。从北向南自古有著名的“太行八陉”，所谓“陉”就是横谷的意思，即横切太行山的谷地，成为穿越太行山东西的通道。井陉就是其中的一条，通过石家庄和太原的207国道就筑在井陉这条通道上。

一开始上太行山，山坡并不陡，骑起来还算顺利。不久之后，山坡越来越陡，海拔也不断升高。天气炎热，一爬山就会大量出汗，进入太行山区，沿途小镇卖饮料的摊位很少，眼看车上带的饮料和水就要用完，这段路还没见有卖饮料的小商摊，只有省着点水喝。骑过一个只有三四户人家的小村庄，见有一老汉在一棵大树下乘凉，我也把自行车推到大树下，与老汉聊了起来。老汉知道我骑车去太原，便说：到太原，须翻过太行山，经过两个关口，一个是娘子关，还有一个是固关，这两个关口地势险要，山坡很陡，好几段路自行车骑不上去，只有下车推行上山。

我在大树下休息十几分钟，老汉见我杯中水已不多，特地从家里拿来热水瓶，把我的水杯灌满。我告别老汉，继续向太行山上骑去。行了十来千米，公路的坡度明显增大，我看到一块路牌，上面写着“娘子关*”，我沿山盘行而上。行了一段路，见公路的右边有一个新开的隧道，但没有通车。我骑车到隧道洞口看看自行车是否可以通过。只见洞里黑黑的，杂物也没清理掉。一时没有来往的车辆和行人，没人可问路，我不敢贸然进，于是又退回老路。娘子关位于河北、山西两省交界处，是晋冀的咽喉要地，是长城的著名关隘，有万里长城第九关之称，为历代兵家必争之地。我此次骑行去拉萨，要翻越无数大山与高坡。相对来说，太行山不算很大，娘

娘子关：娘子关历史悠久，据记载，唐高祖的三女儿、唐太宗的妹妹——平阳公主，曾率娘子军在此设防、驻守，故名娘子关。

子关不算很高，我所测到的307国道翻越娘子关的山口最高点的海拔为693米。其实对骑自行车者来说，大山与高海拔还不是最困难的，影响骑车最大的因素是上山的坡度，如果上山坡度过大，即使山不大，海拔不高，骑车上山也很困难。

在翻越娘子关的路途中，有3千米的路坡特别陡，骑车实在上不去，我只有下车推行，也是我这次骑行1500多千米以来，一路上第一次下车推行。我推行一段路，发现路平坦起来了，我又上车骑起来，就这样一直骑到坡顶的山口上。下车休息一会，喝点水，吃点干粮。因为接下来是下坡，不用花力气，所以我没多休息就下山了。

下午的艰巨任务就是翻越固关*。城门洞外有天然照壁，即悬崖峭壁，其上有千年悬柏，郁郁苍苍。峭壁上刻有“层峦叠嶂 山外青山”的题词。固关长城有“小八达岭之风韵”的赞誉。我在骑车翻越固关时有一段约5千米的坡很陡，也只能下车推行而过。307国道穿过固关的一个穹门，我在这里所测的海拔是788米。

过了固关，继续翻越太行山，海拔仍在升高，我骑车在307国道的海拔最高为933米，晚上到达平定县城。尽管一路上偏僻荒凉，可到了县城又是另一番景象。大街上灯火辉煌，夜市繁荣，各种商铺一直忙碌到深夜。进入山区，气温有所下降，告别了这一路上最炎热的天气。经过十几天的骑行，最艰苦的适应期也已结束，爬了一天的山，虽然很累，但休息一个晚上，第二天骑行也不过如此了。

6月14日，我继续翻越太行山，上午来到一个村庄，发现前方正在修路，禁止通行，要绕道而行。我问当地村民，他们告诉我，汽车绕行要绕很大一个圈，自行车可经村道过去近一些。我想也只能

固关：固关位于山西省平定县境内，是明朝京西四大名关之一，是明长城的重要关隘，两边还保留着一段明代的长城。固关地势险要，历史悠久，历代帝王将相、文人墨客出入此处者甚多。

是这样，否则今天到不了太原了。所谓村道，是一条一米多宽的水泥路，我就沿着这条村道骑上一个小山头，骑行5千米后，翻下山。山下是条泥土路，旁边有一个小型的水泥厂，这条土路经大卡车辗转，变成了一条泥灰路。自行车陷入十几厘米深的泥灰里无法骑行，只得下车推行，可是双脚踩入十几厘米深的泥灰里可不是个滋味，但也没其他办法，只能高一脚低一脚地在这泥灰中推行，大约行了2千米，才走出了这段泥灰路，重新上了307国道。

中午到达寿阳县城，我在县城里吃过午饭，继续西进。海拔仍在升高，我在海拔800~1200米的范围内穿行，但与前一天相比，路好走得更多。气温虽比前些日子有所下降，但中午烈日当头，还是比较热的。我骑过一片高大的白杨树林，看看这里环境不错，大树底下很凉快，于是便停下车，取出塑料垫，往大树底下一铺，准备在大树底下躺一会儿。要是有人帮助我录像挺不错的，可是这里哪有人帮呢？我往山上一看，办法有了。我把摄像机架在山坡上，打开后，调好镜头和焦距，然后回来躺下，这样整个树下乘凉的过程就都拍摄下来了，经过裁剪，就是一段很有意义的视频。

翻过太行山便进入了黄土高原，我于2009年6月14日傍晚到达山西省省会太原，历时14天，总行程1770千米。1998年，我来山西太原旅游过，太原市区的景点和周围的主要风景区，如五台山、北岳恒山、悬空寺、云冈石窟、平遥、乔家大院等都去过。与到河南省省会郑州一样，这次又走了两个直角，翻越太行山，只为骑车过山西省省会太原而来。在翻越太行山过程中，感触非凡，特以骑游诗《单骑上太行山》为内容，拙笔画了《单骑上太行山》的山水画。



单骑上太行山

登上太行思愚公，一锄二筐移山动。坚持不懈万事成，单车双轮天路冲。
以本人自作骑游诗内容为背景自作的山水画，图有骑自行车的画面与骑游诗一首
(此画临摹贾国英《太行人家》而作)



过雁门关，三次躲雨



6月15日，我离开太原，沿208国道向北朝内蒙古方向骑去。先经阳曲、忻州、原平到达代县阳明堡，全天骑行143千米。

6月16日，离开阳明堡，便开始上雁门关，先行的20千米山坡不陡，骑车并不累。以后的坡越来越陡，路也越来越难骑了。到达“雁门险路十八弯”处，已是浑身大汗，衬衫和背心完全湿透了（包括衬衫的领子和衣角都被汗水浸透了）。雁门十八弯坡陡路险，右侧



骑车上雁门关衬衫和背心全被汗水浸透

倚山腰盘曲而上，左侧是悬崖峭壁。我在能骑的地方骑一段，实在骑不上去的地方就下车推行一段，这段路约10千米长，其中近一半路要下车推行。行至雁门关坡顶，那里设有一个雁门关展览馆。

雁门关位于山西省代县的雁门山中，是长城上的重要关隘。有“天下九塞，雁门为首”之说，战略地位极其重要，是兵家必争之地。从秦、汉、唐、宋到近代的抗日战争和解放战争都有与雁门关相关的故事。雁门关依山傍险，东西两翼，群峰挺拔，山峦起伏，地势十分险要。这里海拔高度是1672米。站在高处，凝望这东侧，地势较低，像是幽深的大峡谷，云雾缭绕；西侧是高高的山峰，雄伟挺拔。现在走的这条公路是后来修的，东侧的峡谷才是古代贯通南北唯一的通道。

骑过山口，开始下坡，只行了1千米，就看到公路右侧有一幅城楼样的大型画壁，并提示真正的雁门关就在右边2千米处，与一条小路相通。我先在画壁前拍一张照，准备到真正的雁门关去看看。可是就在这时，天公不作美，突然乌云密布，狂风骤起。紧接着雷电轰鸣，霹雳闪耀，看来要下大雨了，这里没处躲雨，得赶紧下山。

我连忙穿上雨披，骑上车，快速冲下山去，行了不到2千米，就下起了大雨，没多久又变成了暴雨，而在这前不着村、后不着店的大山里只有继续前行。于是，我又行了2千米，发现左侧山坡有一小棚屋，我下车，把车扛在肩上，迅速冲上十几米高的山坡，钻进了棚屋。

过了一会儿，雨小了些，于是我推车下山，继续赶路。行了五六千米，下了雁门山，雨又大了起来，风也大了，雷声又响了起来。因为风大，雨披被吹了起来，两裤腿都淋湿了。不仅如此，我还担心在野外骑行有遇上雷电等不安全因素。这时看到公路右边有个废弃的房屋，我连忙把车推到那里躲雨。我在这破屋里待了约20分钟，见雨小了，雷声停了，便把车推到公路上，又上路了。

在平路上骑行了几千米，雷声又起，暴风雨又来了。没多久下起冰雹来了，豆大的冰珠随着狂风扑面而来。我骑了一段路程，发现左前方又有一空屋，这空屋离路边有十多米，前面是一块长满杂草的场地，地上积有10厘米深的水，如果推车走过去的话，鞋子里会进水的。于是我重新骑上车，准备骑车过去。这场地是泥土地，积上雨水后，车轮就会陷下去，骑车过这场地难度很大，一不小心会连车带人倒在这水塘里，我小心翼翼地骑到屋檐下，将车推进屋里。这时冰雹越来越猛，蚕豆大的冰珠随风打在窗台上或直接打进屋里，溅得满屋都是。这次骑车出来，在江苏遇上了冰雹，说是二十年一遇，可现在还不到两周又遇上了，而且比上次更猛更烈。

这冰雹足足下了半个小时，冰雹停了而狂风暴雨接连不断。这时肚子开始叽咕了，看看时间已是中午12点多，我就把昨晚在阳明堡镇上买的食物吃了。雨不知要下到什么时候，先把肚子填饱再说。说是雷阵雨，从雁门关遇雨开始已两个小时，狂风不止、暴雨阵阵、雷鸣时起时伏。过一会儿，第二阵冰雹又下起来了。又过了半个小

时，冰雹停了，雨还下个不停，要等雨完全停了，不知要等到什么时候，于是我只能离开这里了。

我在雨中骑行了十多千米，雨非但不停，反而又大起来了，且雷声不断。这是条新建在黄土高原的公路，路边没有村庄和商店，一时也无处躲雨，再说今天我已经躲了3次雨了，不想再躲了。不管雷雨怎样，我一股劲儿往前闯，在快到达山阴县城时雨才停了下来，这雷雨已连续下了4个多小时。如果继续下雨，我就准备在山阴县住下，现在雨停了，我没有进城，就在路边店里找了些吃的。现在快到下午4点了，才行了70千米。于是我改走省道210，翻过一座大山(海拔1700米)，骑行30多千米，到达玉阱住宿，全天骑行103千米。



第十七天

6月17日

到达	呼和浩特	海拔/m	1063
东经(°)	111.33	北纬(°)	40.49
骑行时间	11h	平均速度/(km/h)	17.5
日程/km	192	总程/km	2203

第十八天

6月18日(休息)

骑行到达第一个目标地 ——呼和浩特



按我原来的计划，6月17日到达内蒙古的呼和浩特。由于前一天遇上大雨，只骑行了103千米，从玉珽到呼和浩特还有190千米。北方的夏天，白天比较长，如果骑行途中顺利，没

有高山，不遇上逆风，只要起早摸黑，我想这190千米路一天还是可以完成的。我这天一早5点起床，没吃早饭就骑车出发，继续沿210省道北上。路上我吃了些干粮，翻过一座大山，骑行44千米，上午8点半到达右玉县城。在右玉吃过早饭，10点多经过右卫镇，因早饭吃了才两个多小时，肚子不饿，休息一会后继续赶路，不久便到达山西与内蒙古的交界处杀虎口。



过了杀虎口便进入内蒙古境内

杀虎口也称杀虎关，它是长城的一个重要关口，两侧高山对峙，地形十分险峻，其东依塘子山，西傍大堡山。作为军事要塞，自古以来战火不断，这里还是南北重要通道。我经当地人介绍，沿这条公路去呼和浩特，否则要沿208国道向北经大同到内蒙古的集宁，再转109国道向西到呼和浩特，这样就要走一个直角三角形的两条边，经杀虎口去内蒙古，现在这样只要走一条斜边，可少走许多路。现在杀虎口开发成了一个旅游景点，筑有长城，去内蒙古的公路就由该城门口出去。在这关口的右边还建了一个展览馆可供游客参观。

我在这里停下来参观，并拍照留念。

出杀虎口城门没多远便进入了内蒙古境内。上了黄土高原后，虽气温有所下降，但是午后的一段时间，在太阳的照射下，在公路上骑行还是很热的，遇到上坡，仍要流许多汗水。进入内蒙古后，一路上村落更少，路旁卖饮料的商店和摊位很少，很多公路旁没有树木，我想找个阴凉的地方休息都很难。骑了好久，翻过两座小山，才在公路左边的山坡上看见两棵白杨树。一般情况下我总是靠公路右边休息，现在只能把车骑到左边，把车停到公路边上，滑下山坡，躺在白杨树下的草地上休息，并把饮料和干粮拿出来补充一下水分和能量。今天是进入内蒙古以来最为顺利的一天，到现在已行120千米，但到呼和浩特还有70千米，想要完成这个任务，不能多休息，于是我在大树下休息十几分钟后，又上路了。

骑行了十几千米后，到达了内蒙古的和林格尔*县城。下午4点，我赶到一个小镇，肚子饿了，就在一家小餐馆吃饭，因只吃过早饭，现在只能算中饭了。到呼和浩特还有40多千米路要走，吃了饭便又上车继续赶路了。骑车过呼和浩特南郊，看见公路左侧有王昭君墓，我十年前旅游时坐车来过王昭君墓参观，没想到今天骑自行车正好又路过这里。

今天早晨5点半出发，一路上山路少，平路多，又是顺风，历时14个小时，实际骑行11个小时，平均骑行速度每小时17.5千米，全天行程192千米，晚上7:30到达了内蒙古自治区省会呼和浩特市，这是我这次骑行中单日行程最长的一天。

和林格尔：我国古代北方政治、军事、经济、文化中心和交通要道，曾是北魏古都，鲜卑的发祥地，被史学界称为草原第一都，在那里建有一座以展示鲜卑历史文化为主的博物馆。

我是第二次来呼和浩特，这次到这里，打算休息一天。另外，我还要找个自行车修理铺，把骑行2000多千米的自行车检修一下，所以我就找了一家旁边有修理自行车摊的小宾馆住下。



逆风过河套到达宁夏



6月19日，我离开呼和浩特，踏上110国道，向目的地拉萨进发。110国道是北京通往宁夏银川的国道，我将随这条公路先去银川。这里是内蒙古的中部地区，没想到在这里又见到了翠绿的景象，公路两旁树木林立，各种农作物长势喜人，小麦、玉米、蜜瓜、向日葵等呈现一片郁郁葱葱、欣欣向荣的景象，还有杏园、桃园硕果累累，一派丰收的场面。我已经进入了黄河的河套地区，这里素有“塞外江南”“塞上粮仓”之称。



进入这河套地区，环境美了，道路平了，天气也凉爽起来了，可是老天总要让你接受磨难，在内蒙古的4天骑行中，天天吹西北风，虽然风不是很大，也不是正面逆风，但斜逆风骑车也很费力。

第一天以横风为主，骑行还不算累，经过土默特左旗、土默特右旗到达包头市，全天骑行173千米。

第二天为斜逆风，风力增大，有五到六级，骑起车来就很累。夏季白昼长，在平路上一天可以轻松地骑行150千米，这天由于遇上逆风，只骑行了119千米，本想骑到下一站，由于风大就放弃了。晚上到达乌拉特前旗。

第三天斜逆风的角度稍横向些，风力也小了，因此骑起来还算轻松。中午路过五原县城，五原历史文化源远流长，人杰地灵，英才辈出。我全天骑行149千米，晚上到达巴彦淖尔市（临河市）。

第四天中午过磴口，磴口有黄河水利枢纽工程，是一座以灌溉为主，兼有航运、公路运输、发电及工业供水，渔业养殖综合利用

的闸坝工程。拦河闸全长309米，巍然屹立在波涛滚滚的黄河上，规模宏大，气势雄伟，成为八百里河套独特的人文景观。我骑自行车在这大坝上从北岸向南岸骑去，这是我第四次骑车过黄河。

真想不到在磴口过黄河，这黄河南岸与北岸竟有天壤之别。北岸是土地肥沃的河套地区，玉米苗壮，麦浪滚滚，而这南岸沿路却是一大片荒凉的戈壁滩。不见村庄，别说庄稼，连树木也没有，只有稀稀拉拉的一些荒草，与大西北的戈壁没有两样，而且路况也很差，路面高低不平，骑行颠簸得很。头上有炎日，前面吹逆风，由于毫无准备，只带一杯水，很快就喝完了，又找不到水补给。在这戈壁滩上骑了二十多千米，看到路边有块砖砌的宣传牌，我就在牌下避风乘凉，休息一会。看看杯里水不多了，只喝一口，不敢多喝，因为我不知道在这戈壁滩里还要骑多久。我又骑了十多千米，公路左边有户人家，我便前去问路，主人很热情，叫我到里面坐下休息，并拿出茶水让我喝，并告诉我还有15千米便可走出这戈壁滩，以后的路况就好了，这里到乌海市区还有50千米路。这下我心中踏实了，今晚可以到达乌海市了。这时风也小了，骑了十几千米，终于走出了这毫无思想准备的50千米戈壁滩。在一个小镇上买了点吃的，便继续赶路，在太阳落山前我到达了乌海市，全天骑行160千米。路上是一片荒凉，而乌海却是一个很繁荣的城市。

6月23日，离开乌海，没多久我又来到了黄河边上，这里的黄河是从甘肃由南朝北经宁夏回族自治区流向内蒙古自治区的。在这里我是第五次骑车过黄河了，我跨过乌海黄河大桥，沿110国道向南而行，没过多久便出了内蒙古，进入了宁夏回族自治区境内。在宁夏回族自治区公路两旁有大片的水稻田，似江南水乡，这是我骑车穿越华北和西北各黄河流域第一次见到的景象。这成片的玉米田里一片翠绿，成片的向日葵争先恐后地盛开，呈现出一派欣欣向荣的景

象，还有苹果、梨、杏子、油桃等多种果树。宁夏回族自治区以盛产枸杞而闻名四方，所产的西瓜也是个大味甜。他们自豪地说：“黄河流经几千里，只有宁夏回族自治区最富饶，可与江南相媲美。”

进入宁夏回族自治区，下午吹起了逆风，影响了骑行速度，我经过惠农、平罗，直到天黑才到达宁夏回族自治区的首府银川市。从家里出发到银川，历时23天，总行程2980千米。2001年我骑自行车沿312国道去乌鲁木齐时经过宁夏南部，但没有到达银川，这一次绕道而来是专门为奔宁夏回族自治区的首府银川而来的。

我这次骑行，沿途已走过七个省（区），前面六个省政（区）府所在地以前都去过，而银川是第一次来。我在银川休息一天，参观游览了宁夏回族自治区著名的沙湖、西夏王陵等景区。



银川沙湖景区

6月25日，我离开银川，踏上了109国道。109国道是北京通往拉萨的一条国道，我将沿这条公路骑行2800千米，向我此行的目的地——拉萨骑去。我于黄河西侧向南而行，穿越宁夏回族自治区北部地区。我骑车先后经永宁、青铜峡，骑过中宁黄河大桥，这是我第六次骑过黄河，晚上到达中宁县城，全天骑行147千米。

有个地方叫“喊叫水”

6月26日，我离开中宁，上午在靠近黄河的公路上骑行，公路两旁似江南水乡，庄稼一片翠绿。可是行走30千米后，离黄河越来越远，路边也变得荒凉起来，公路旁偶尔见几间废弃的土坯房，不见村庄，一路上荒无人烟，而且路面高低不平，柏油路面破损严重，路面都是碎石，骑车颠簸得很。这时天气也变得炎热起来，带的两瓶水只剩下半瓶了，事先没准备，路上又没有水补给。吃的东西还有，就担心水接不上，我心里有些恐慌起来。路牌明明标的是109国道，而路况却越来越差，后来竟变成了乱石路，路两旁成了荒草地和戈壁滩，让人费解的是这一路上连过往的汽车也不见。

我在这条乱石路上骑行了20多千米，终于接上了一条新的公路。事后我在想，这段路是不是被废弃的一段公路，我到现在也没搞清楚。上了新的公路，我发现公路右侧500米外有条河，既然上了新公路，又看见了河，我心里就放心多了，但还要多久才能走出这荒凉的地方，心里仍旧没底。我停下车来，取出手机，打开手机中的导航地图，一查地图发现前方有一个名为“喊叫水”的地方，是乡政府所在地，我终于明白了这个地方为什么称“喊叫水”，因为我已经“喊叫水”多时了。也由此可以推断，在历史上一定有许多人在这里“喊叫水”才叫出了这个地名。

这条新公路筑在山坡上，左侧是一座座荒芜的高山，山顶光秃秃的，山上不见一棵树木，山坡上只有稀稀拉拉的一些荒草。右侧是一片低平的戈壁滩，一直延伸到远处的河边。

我骑上车，翻过了前面的一座小山，到山坡下看见有几个农妇在公路边设摊卖西瓜和甜瓜。太好了，我停下车先买了一个西瓜，在路旁吃起来。这里气候干燥、雨水少、光照强，在这样的环境中

生长的西瓜特别甜。再加上我在饥渴中已“喊叫水”多时，这个本来就不大的西瓜，没多少时间就被我吃完了。于是，我又要了一个甜瓜。吃完了西瓜和甜瓜，我继续骑车向前，没过多久便见到了“喊叫水”乡政府所在地。这里没多少建筑，人口稀少。我想，这“喊叫水”从前一定是个不毛之地，尽管有勤劳的人们在这里长期居住开发，于是发展成一个乡的集镇。在这样的地理环境中发展生产确实不是一件容易的事，但愿它不断发展，迅速繁荣起来，不再让人“喊叫水”。

离开“喊叫水”，又骑行了30多千米，这一路仍然比较荒凉，但比上午好多了，沿途也可以看到农户和村庄，下午5点到达了宁夏回族自治区西南边境的小镇兴仁镇。这个镇比较大，我本想在这镇上住下，西部地区的夏天下午5点太阳还很高，我还想多赶点路。于是我问了几个当地人确认前方镇上有住宿，便赶紧上路，骑了9千米来到了宁夏回族自治区与甘肃省的交界处。那里有一个亭子，我就在亭子里休息一会儿，吃些干粮，喝点水，准备完成最后的20多千米路程。随后离开宁夏回族自治区，在傍晚7点多到达了此行进入甘肃省的第一个小镇——杜寨柯，全天行程144千米。

我车最高时速

6月27日，我离开杜寨柯，先有30千米的下坡路，坡很陡，下坡车速很快。我通常在骑车下坡车速超过每小时30千米时就开始慢慢刹车，时速最多不会超过40千米。现在这里公路宽，路况好，早晨路上来往车辆很少。我不知怎么的，一时心血来潮，想测试一下我这“破车”最快速度到底能达到多少。于是在码表时速超过30千米后，没有刹车，任其车码表的数字不断地攀升，也来一次刺激。当码表数字达到50以上时，耳边只听见疾风呼呼而过，自行车好像在

飞，手握车把有飘飘然之感，实在惊心动魄。我两眼凝神专注前方，双手紧握车把，因为速度太快不敢有一丝放松，码表显示的最高数字为56，也算为我这“破车”创下了最高速度的纪录。自行车冲下山坡，又恢复了正常速度，但我的心跳还没有恢复正常，想想刚才那个过程还是有点后怕的。虽然这段路况还好，但路面仍有破损和不平整的地方，有时路上有小的石块或小的凹陷在远处是看不出来的，冲下来车速很快，要是避让不及时就会有意外发生的可能。再说寻找这种刺激并不适合我，也不适合我的车，更不适合我这个年龄。于是我给自己制订了一个下不为例的硬性规定，以后骑车下坡，凡是时速超过30千米一律减速而行。

到了山下，没过多久，便看见公路右侧有一块路牌，上面写着“北武当山*”并标注路程6千米，而且还有一条宽2米的新建水泥路。在这新建的水泥路上骑行了12千米，终于露出了北武当山的面貌。



骑车来到北武当山

北武当山：原名真武祖师庙，位于甘肃省平川县黄河西岸，始建于清代中叶，与湖北省的武当山南北呼应。

只见前面山坡上建有一座雄伟壮观的道教建筑群，殿、阁、楼、亭各建筑规模宏大、布局严整、气势雄伟，面对黄河，在阳光照射下显得更加富丽堂皇，典雅壮观。北武当山建筑依山傍水，云岩壁立，建有无量寿宫、捧圣宫、清界殿、财神殿、娘娘殿、灵官殿、二郎庙、法王殿、眼光殿、全神阁、迎仙楼等殿宇阁楼。

我离开北武当山，在靖远县跨过靖远黄河大桥，这是我第七次骑车过黄河。下午我翻过一座山，全天一直在海拔1400~1700米的高原地带骑行，晚上到达白银市*，全天骑行135千米。

白银市：因矿产丰富，盛产白银而得名，其铜矿的储量和开采在全国地位显著，有“铜城”别名。早在汉代这里就有采矿业，到明代开采人员鼎盛时达三四千之众，有“日出斗金，集销金城”的记载。



九次过黄河



6月28日，我离开白银市后，上午翻过一座大山，上坡20千米，坡又长又陡，天下起雨来，我在雨中登山，左一脚右一脚踩着自行车，脸上分不清是汗水还是雨水。“不辨云与山，难分雨和汗。”我竭尽全力骑车而上，终于登上了坡顶。我取出手机测出海拔为1922米，这是我第一次骑车上了近2000米的高海拔。“车上坡顶时，顿觉心里甜。”

我翻过大山，又经过皋兰县城，下午又翻过两座山，到达兰州。这是我第二次骑自行车到兰州。来到兰州北郊，经兰州铁桥，常称

“黄河第一桥”，来到了兰州市的中心，这是我骑车第八次跨过黄河。休息片刻，我继续西行，来到兰州西郊新建的河口黄河大桥，骑车第九次过黄河主干道。晚上到达河口乡岗镇，全天骑行131千米。

从2000年到2009年的10年间，我骑自行车从不同的地方九次过黄河。第一次是2000年去哈尔滨时经济南黄河大桥过黄河，第二次是2001年去乌鲁木齐时经兰州西郊的黄河大桥进入河西走廊，第三次是这次拉萨之行途中经郑州黄河大桥过黄河，第四次经内蒙古蹬口的黄河大坝上过黄河，第五次经内蒙古乌达黄河大桥过，第六次经宁夏中宁黄河大桥过，第七次经甘肃靖远黄河大桥过，第八次是经兰州“黄河第一桥”过，第九次是经兰州西郊的河口黄河大桥过。



九次骑车过黄河，经过了九座不同的黄河大桥，每座大桥都有不同的建筑风格，好像各路姐妹争俏一样，各显各自的美貌。进入青海省后，还在黄河的支流——湟水河上骑车经过几次，最后在青海绕过黄河的源头骑向西藏自治区。为此我为自己骑过黄河作诗二首：

诗一 伴随黄河走

才经中原跨黄河，又出塞北穿插走。
莫问道弯路多遥，执着伴随到上游。

诗二 九过黄河桥

二骑兰州访一娇，各路姐妹尽争俏。
九跨黄河无稀罕，绕过源头不用桥。

再次吃坏肚子

由于在岗镇上晚餐吃坏了肚子，半夜里就腹痛拉肚子，这是此次出来第三次吃坏肚子。第二天，即6月29日，我离开岗镇，继续沿109国道前进，一开始就是上山，有5千米上坡路，坡很陡。这一段路我在2001年骑车去乌鲁木齐时走过，今天重骑这段路觉得很累。

早上我骑行20千米，到达平安镇。该镇较大，有2千米长，位于公路的左侧。现在骑车在路上，虽然吃坏了肚子，但我还得继续赶路，不吃东西也没有力气，只有先吃些东西再说。掌握一个原则，吃些好消化的东西，少吃一点，于是我要了碗面条，并要求煮软一点儿。

吃过面条，我又上路了。这一路是缓缓上坡，我就慢慢地骑，车速一般不超过每小时15千米。岗镇的海拔是1500多米，前面乐都县城的海拔是2000多米，西宁的海拔是2200多米，以后每上一次山，

海拔就提升，直到青藏高原。中午到达了甘肃边境上的海石湾，一上午没有拉肚子，精神状况也有好转。于是我午饭就多吃了些，因为下午还有许多路要走，还要爬山，走上坡路。

下午走出甘肃省，进入青海省境内。一路上并无意外，直到傍晚到达乐都县城时，肚子又痛了。要是今天身体没有问题，还可以再多赶路，甚至可能与在内蒙古时到达呼和浩特一样，一天就能赶到西宁。现在只想早点结束骑行，于是我进了乐都县城找地方住了下来，这天行程124千米。

2009年6月30日，我早上从乐都县出发，经过平安县城，中午到达青海省省会西宁市。这天刚好是从家里骑车出来一个月，总行程3724千米。我是第一次来到西宁，因好久没有午睡，下午就先好好睡一觉，醒来后，骑车去市区兜了一大圈。第二天我去塔尔寺及南山公园参观游览。塔尔寺是青海省藏传佛教中的第一大寺院，始建于公元1379年，因先有塔，而后有寺，故名塔尔寺。整座寺庙依山叠砌、错落有致、气势磅礴，寺内古树参天，佛塔林立，景色壮丽非凡。塔尔寺内我还第一次看到由酥油花雕塑的各种佛像，个个栩栩如生，真是一番独特的景象。



青海塔尔寺



踏上青藏公路



7月2日，我骑车离开西宁，继续沿109国道向拉萨方向前进。西宁至拉萨的这段公路，也称青藏公路。青藏公路于1950年动工建设，1954年通车，全长1937千米，全线平均海拔在4000米以上。1974年至今，国家先后对青藏公路实施过4次大的整治改建工程。青藏公路西宁市至格尔木市段长782千米，全段海拔为2200~3800米，要翻越橡皮山(海拔3800米)、旺尕秀垭山(海拔3680米)、脱

都兰

茶卡

第三十四天

7月4日

到达	茶卡	海拔/m	3148
东经/(°)	99.05	北纬/(°)	36.47
骑行时间	5h11min	平均速度/(km/h)	15.4
日程/km	80	总程/km	4025

第三十五天

7月5日

到达	都兰	海拔/m	3148
骑行时间	3h29min	平均速度/(km/h)	15.4
日程/km	130	总程/km	4155

土山（海拔3500米）等高山，跨越大水河、香日德河、盖克光河、巴西河、清水河、洪水河等河流。格尔木市至拉萨市段长1161千米，全段海拔在4000米以上。要翻越昆仑山（海拔4767米）、风火山（海拔5010米）、唐古拉山（海拔5231米）、头二九山（海拔5170米）、申格里贡山（海拔4880米）等高山，跨越楚玛尔河、红梁河、曲水河、秀水河、北麓河、雅马尔河、通天河等河流。沿途可看到草原、盐湖、戈壁、高山、荒漠等景观。

我骑车出西宁郊区，这一路是缓缓上坡，由于在西宁休息了一天半，再加上这一路景色秀美，所以骑车上坡并不感到累。见公路两旁大片黄灿灿的油菜花在阳光的照射下金光闪闪，翠绿的青稞田里，微风吹过荡起阵阵“波涛”，紫色的蚕豆花含苞欲放，还有很多不知名的野花争艳竞芳，构成花的海洋。花丛中群蜂飞舞，彩蝶相戏，这完全是江南春天的景象。与一路上过来的黄土高原相比，这里的山也绿了，水也清了。公路旁有很多放养的蜂群，还有许多出

售新鲜蜂蜜的摊位。我停车买了一瓶新鲜蜂蜜，当场享用。中午到达湟源县城（海拔2670米）。



湟源郊外



高原春

蚕豆吐蕾麦浪滚，油菜花芳遍地金。溪水变青山又绿，七月高原江南春。

上午是一路鲜花，下午就要接受翻越高山的考验了，要翻越出西宁的第一座大山——日月山。早晨从海拔2276米的西宁出发，下午要翻越海拔3446米的日月山，半天多时间里要骑车上升海拔1200米，而且上日月山最后到山口时有3千米的陡坡，我又是第一次骑车上海拔3000米的地方。我尽力骑车而上，这既是测试自己的体力，也是锻炼自己的意志。这里人烟稀少，除了疾驰的汽车，公路上不

见往来的人群。我为了摄像，就把摄像机架在公路边护栏的桩上，摄下骑往高原的镜头。我慢慢向坡顶骑去，累了就多休息几次，坡陡时骑一两千米就休息一下。快到坡顶山口时，我看到一辆小车停在路边休息，我也停下来休息一会儿。车主见我慢慢骑车上来，对我说：“你真厉害，还骑自行车上山。”原来他是从陕西驾车过来的，妻子坐车上了这海拔3000多米的高山，就有了高原反应，下车后靠在树干上休息。我休息几分钟后又上车继续骑行。坡陡，我就左一脚右一脚，一步步踩车向上。汗水从额头淌下，双脚与双手都在使劲，也顾不得擦汗。只骑行300米就觉得很累，于是我就下车休息一会儿再骑，经过几次骑行与休息，我终于登上了坡顶。这海拔3000多米的日月山我终于骑车上来了，上山时气喘吁吁的，在山口上休息几分钟后，呼吸平稳了。这时我心里特别高兴，这说明我第一次接受了高原骑车的考验，并成功了。在山口再休息几分钟后，我便一口气冲下了山，到达青藏高原第一镇——倒淌河镇（海拔3262m），全天骑行105千米。

该镇有一条河叫倒淌河，它从日月山由东向西行至青海湖，蜿蜒流淌40多千米。倒淌河名称有来头，河会倒淌，不可思议。据地质学家研究认为，此河原本自西向东流入黄河，后来因地壳运动，日月山地势升高，河水便倒淌向西流入了青海湖。

倒淌河镇口有一块面积很大的广场，广场上有一尊高大的文成公主雕像。倒淌河镇地处风口，全年气温低，异常寒冷。我在7月2日傍晚到达倒淌河镇，这里风很大，气温很低，只见在文成公主广场上的藏民都穿着厚厚的长大衣。我自行车一停就感觉很冷，马上找旅馆住下。

7月3日，我离开倒淌河镇，朝青海湖方向骑行，又见到了一番新的景象。早晨，太阳从东面的山顶升起，光线穿透云层的空隙，

却似“犹抱琵琶半遮面”，云层四周散发出放射状的黄色光束，不一会儿又在四周泛起了两圈绿色的光环，极为绮丽夺目。

继续往前，我在青海湖的南岸边又见到了大片金黄色的油菜花。昨天的油菜花枝有一米多高，与我们江南的油菜花枝差不多。隔了一座日月山，今天看到的油菜花枝明显小多了，都不到半米高，每一枝所开的花朵既少又小。但在这青海湖畔，几十千米的油菜花连成一片，后有广阔无际的青海湖，上有蓝天白云的陪衬，构成了一幅立体的画面，尽显五彩缤纷。



青海湖岸边的油菜花



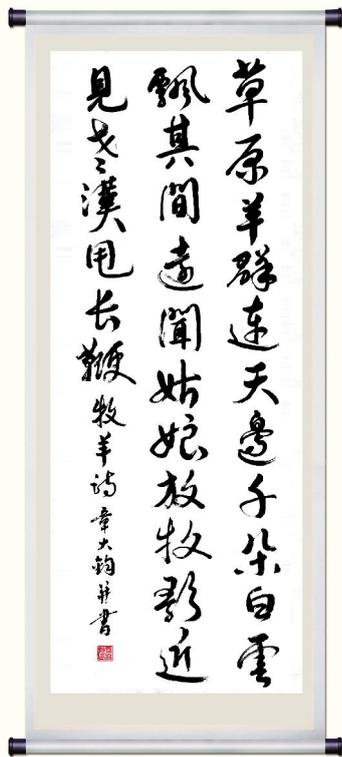
青海湖岸边的牦牛

沿着青海湖骑行，上午看到了大片的油菜花，下午看到了更为

壮观的场面，青海湖畔几十平方千米的范围内，尤其是青海湖西南部到黑马河镇一带，遍地都是牦牛、羊群和马匹，群群相连，成千上万，犹如天上的星星一样多。骑车上青藏高原，昨天见到的是一种秀丽之美，而今天见到的则是豪放之美，明天开始将要进入一系列的高山，等待着的将是雄伟之美，也就是青海人所说的阳刚之美。

遇上同行的骑友

我在青海湖南岸骑行一天，晚上到达黑马河镇。这镇上有百来户人家，镇上有几家小旅馆，有位店主在门口招揽顾客，见我推着自行车，忙上前问到，是不是骑车去拉萨的。我回答是的，她告诉我，她家旅馆里也住了一位骑自行车去拉萨的。那好，我就住这里了。她把我带到一间房间，果然有一位骑自行车的人住着。我一问，他姓韩，河南郑州人，比我长一岁，也是一个人骑车出来准备去拉萨的。这太好了，终于遇上同行的人了，我非常高兴，与骑友相见，就像遇上了久违的老朋友。房间里还有几位河北邯郸的骑友，他们一伙共十几人从邯郸乘火车到西宁，再进行环青海湖自行车骑行的，今天也到达了黑马河镇。所以房间里显得非常热闹。这时来自邯郸准备环青海湖骑游的朋友也一起过来交谈起来，其中



牧羊
草原羊群连天边，朵朵白云飘其间。
远闻姑娘放牧歌，近见老汉甩长鞭。

有三位朋友决定加入我们的行列一起骑车去拉萨，这一来我们的队

伍一下子壮大了。他们骑的都是专业的可变速车，而且多数是新车。这时有几位邯郸的骑友看见我骑普通车准备去拉萨，有的表示不解、担心，甚至怀疑地问我：“你骑这个车去拉萨？能上高山吗？”有的还说自己骑好车还不敢上，建议我换一辆好点儿的车去拉萨。还有位热心的朋友给我上起物理课来，大谈变速车的优点和上山如何省力。我说：“你讲的道理都对，你的车是比我的车优点多。但我骑我的普通车是我的爱好，今天咱们不争论，明天上山时再说吧。”

7月4日，清晨，下了一点儿小雨，不过一会儿雨就停了。正准备出发时，旅馆老板娘对大家说，今天天气预报有阵雨，你们别走了。邯郸的三位骑友听说有阵雨，就犹豫起来，不敢上路了。我用手机查了一下这一带未来几天的天气预报都说天天有雨。我告诉他们，大家都带有雨披，阵雨一般对骑车影响不大，再说这地区的天气预报这几天天天都有阵雨，难道就一直不走了。经我劝说，他们犹豫了一会儿，还是一致决定骑车上路了。邯郸骑友的队长姓连，队友老胡和老王，他们一向是团队行动，每人车上都插有小红旗，组织纪律性较强。队长老连说：“咱们排成一纵队骑行好吗？”我表示同意，由队长安排吧。于是连队长就让老韩第一个开路，我在中间，队长自己在后，一行五人，离开黑马河镇，第一次集体行动开始了。

以往我总是一个人行动，现在排成一队，人多势大，感觉也不错。就这样列队前进，行了几千米就开始翻越橡皮山。橡皮山被称为进入青藏高原的第一高山，公路山口海拔3817米，开始几千米上坡不算陡，后面的十几千米是盘山路，有几处坡很陡，骑车上坡很累。我们一队五人，前面的几个上坡都骑过去了。后面的坡越来越陡，骑起来越来越累。骑到第五个上坡时，只见骑在第一个的老韩停车下来推行了，他后面的老王见老韩下车推行，也下车推行了。

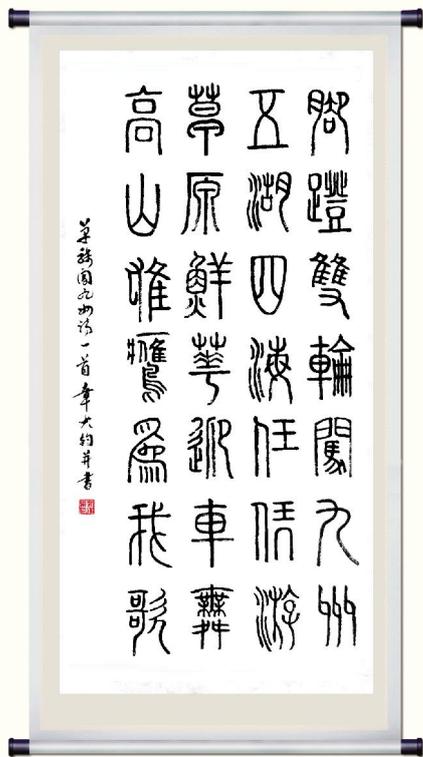
我的习惯是只要能骑上去就继续骑，后面两位骑友见我还在骑，也跟着骑了上来。我们骑过一个坡，累了就休息一会接着再骑，一直骑到了坡顶。等老韩他们推车上来后，再一起下坡。为了安全下坡，不能再排成一队骑行，我建议大家必须前后左右错开。这样5人一路纵队，骑了一个多小时就结束了。

我和老韩及邯郸的朋友一起骑车，凡是在平路上骑行，他们的车速都比我快，在下坡时他们的车速明显也比我快得多。而上坡时几乎每次都是我骑在最前面。遇上陡坡，他们有的人骑车上不去，就下车推行了，而我的车还可以骑一阵子。先后几次上坡，体力消耗很大，骑到坡顶显得很疲劳，所以到坡顶时习惯性地休息一下。

休息时邯郸的骑友看着我的车觉得奇怪，这辆旧车上山怎么会骑在我们这新式的变速车的前面？老连似乎找到了原因，他对我说：“你腿有劲。”我说：“各位兄弟（邯郸的骑友年龄都比我小），你们都是北方的彪形大汉，我是南方的小个子，人家称我白面书生，难道你们的腿比我没劲？昨天大家都说我的车上山不行，至少这个问题现在不用争论了。”

在以后的骑行中，凡是上陡坡或顶逆风几乎都是我骑在前面。

这一天骑行80千米，傍晚



单骑闯九州
脚蹬双轮闯九州，五湖四海任凭游。
草原鲜花迎车舞，高山雄鹰为我歌。

到了茶卡镇，该镇旁边有一个盐湖，由于时间还早，我们在晚饭前去参观了一番。盐湖是由于地壳运动形成的，青藏高原从前是海洋的一部分，经过长期的地壳运动，这块地面抬起变成了世界上最大的高原，结果海水留在了一些低洼地带，形成了数百个盐湖，茶卡盐湖就是其中一个。茶卡盐湖是一个富饶而美丽的天然盐湖，与塔尔寺、青海湖和孟达天池并称为青海四大景。盐湖面积105平方千米，湖面上一片洁白，风光旖旎，景色优美。

7月5日早晨，我们5位骑友一同离开茶卡镇，骑行情况与第一天差不多，又翻过了另一座高山，旺尕秀垭山。此山山口海拔3672米，有的骑友是骑车上山，有的骑友则推车上山。这天我们骑行130千米，晚上到达都兰县城。在进入县城的路口上我和老连、老王这先到的三人便停车在公路旁的大树下休息，等待另两位骑在后面的骑友。



旺尕秀垭山口

这时从后面上来了一伙年轻人，骑着清一色崭新的专业自行车，有男有女，有说有笑的，见我们在路旁休息，他们也停下车来。估

计与我们的目的相同，一是休息，二是等待后面的骑友。在一起休息时，我们就相互交谈起来了，听起来他们是南方口音，一问原来他们是来自杭州的大学生，趁暑假休息，相约骑自行车去拉萨。

他们一共10个人，先乘火车从杭州到西宁，再从西宁骑自行车去拉萨。他们看到我骑的是一辆普通的旧车，感到很奇怪，问：“你骑这个车去拉萨？上山行吗？”我说：“你们都担心我的车上不了山是吗？那我问一下，你们过橡皮山是骑车上去的还是推车上去的？”他们回答是推车上去的。我告诉他们：“我就是骑这车和这几位邯郸的朋友一起骑上橡皮山的。”他们听了，有的瞪眼、有的张嘴、有的对我的车照相，还有的要跟我合影。有位学生走过来问我：“您的车能让我骑一下吗？”我把车给了他，他蹬上我的车，在这公路上骑了一大圈回来对我说：“你车还行！你人更行！佩服！”

既然遇到了浙江老乡，我心头一亮，兴奋起来了。心想：这下同行的人更多了，路上更热闹了。我对他们说：“明天我们一起上路吧。”他们回答，他们几天骑车下来，有几个同学身体已经吃不消了，准备在都兰县城里休息一两天，而且以后从都兰到格尔木要穿越柴达木戈壁荒漠，有3天路程，大家担心路上吃住有问题，打算直接乘车到格尔木再骑车去拉萨。听了这些话，我的心又平静了。

我们3人在路口等了好一会儿，老韩和老胡才骑车过来。原来老韩的自行车是27英寸旅游车，他带的东西特别多，重量估计比我重一倍，上山自然更累，所以每逢较陡的坡，他都得推车上山，今天他的右脚还扭伤了。

都兰是县城，商铺林立，市场繁荣，我们就在车站旁的一家旅馆住宿。

香日德

巴隆

诺木洪

第三十七天

7月7日

到达	诺木洪	海拔/m	2825
东经(°)	96.26	北纬(°)	36.22
骑行时间	9h12min	平均速度/(km/h)	11.5
日程/km	106	总程/km	4361

第三十六天

7月6日

到达	巴隆	海拔/m	3019
东经(°)	97.30	北纬(°)	36.02
骑行时间	6h4min	平均速度/(km/h)	16.5
日程/km	100	总程/km	4255

进入柴达木盆地



5位骑友结伴骑行才两天，老韩因脚扭伤，打算留在都兰休息一天，这样我们的队伍就少了一个人。7月6日，我和邯郸骑友4人离开都兰，上午缓缓上坡30千米，翻过一座山（山名不清，山口海拔3520米），中午到达香日德镇。香日德镇因香日德河流过这个小镇而得名，香日德河河床很宽，湖水不深，但水流湍急，由东南向西北流去，进入柴达木盆地，汇入柴达木河。香日德是柴达木戈壁旁的一片绿洲，镇周围金色的油菜花格外耀眼，翠绿的小麦迎风招展，田埂上的蚕豆正吐着紫色的花蕾，与西宁周围的景色十

分相似。

这里已经是柴达木盆地的边缘，中午在太阳照射下气温比较高。我们吃过午饭来到香日德河旁，见河畔有一排大树，老连建议在大树下睡一会，于是每人在大树下找一块平地，各自铺上塑料垫，躺下午睡半小时。

下午开始翻越乌兰山，此山并不高，山口海拔3088米。上乌兰山有10千米上坡，开始的坡不陡，可以慢慢地骑上去。5千米后，坡陡起来了，邯郸的骑友开始下车推行，我就一个人继续慢慢地往前骑行，渐渐与他们拉开了距离。快到坡顶时，有2千米坡很陡，我骑得满头大汗，直喘气。我在一块大石头旁停下车来，测了一下自己的脉搏，达到每分钟120次。我想这是不是高原反应？自己能否适应在高原上登山，现在是对自己的一种测试与考验。我休息3分钟后，气不喘了，就坐在石头上再休息3分钟，没事了。看来我的身体还能适应高原上的骑行与登山。我心中有了底，也就不怕了，于是又上车继续骑行。这里坡陡、道弯，我就采用“之”字形方法骑行上山，以减少上山的坡度。另外，在左转弯时尽量靠公路右侧骑行，右转弯时斜穿公路尽量靠公路左边骑行，这样在倾斜的路面上转弯时尽量走大圈，也可以减少上山的坡度，使本来骑车上不去的坡也能慢慢骑上去了。这里来往车辆本来就很少，幸亏这时也没有车辆过来，我就用斜穿公路的方法骑行了800米，又感到气喘吁吁，便再次下车休息。3分钟后，呼吸恢复正常，我再次上车骑行了800米，终于骑上了这乌兰山。这样，分3次我骑完了这2千米的陡坡，要是这陡坡还有

XIAO TISHI

小提示

斜穿公路只能在没机动车往来，或者很少有机动车驶过的情况下使用，否则斜穿公路是有风险的。

2千米的话，我恐怕再也无力骑上去了。我在坡顶找个地方坐下来，休息一会儿。邯郸的朋友都是推车上山，行走速度很慢，这时他们已被我远远地抛在后面看不见了。等了十几分钟，他们还没有上来，考虑到他们的自行车下坡时速度明显比我的车快，所以我也不多等了，就先下山，到山下再等他们。

乌兰山东侧是一派江南春光，翻过乌兰山便是西风呼啸、一望无际的柴达木戈壁与荒漠，一条尘土飞扬的大路像一条带子一样直直地伸向遥远的地平线。我想找个能避风和遮挡阳光的地方休息，但是，在一望无垠的戈壁只有稀稀拉拉的一些荒草，没有树木，没有建筑物，找不到适当的地方。我只有继续往前骑行，后来我在公路边上的一根水泥电线杆旁休息，靠这根电线杆来避风、遮阳。

等邯郸骑友下山后，我们一起又继续休息一会儿，然后便登车在这柴达木戈壁中顶风西行。我们在傍晚到达了巴隆乡。这里原来

只有一个养护青藏公路的道班，后来又在旁边增加了几家商店，但没有旅馆。我们的连队长找道班的领导商量，道班领导很热情，让我们免费住在他们招待客人的房间里，并给

我们4人两瓶热水饮用。旁边的商店里还有面条供应，这样吃住都解决了。洗脸外面有凉水，洗澡就不用奢望了。进入柴达木荒漠中的第一天有这样的待遇我们也满足了。

7月7日，我们进入了柴达木的腹地，西风吹得更大，耳旁风声呼呼直响，在戈壁沙漠中顶着逆风骑车非常累，时速只有10~12千米。这次骑行与以往几次相比，气候与环境确实更差，先从浙江到河北是连续高温天气，进入山西便是翻太行山，到了内蒙古，路是

MINGCI JIESHI

名词解释

道班：过班道员，铁路和公路养路工人的组织，每班负责一段路的养护工作。

平了，可每天遇上逆风，从宁夏到青海又是山区，天气也比较热，进入柴达木戈壁，路平了，逆风更大了。平时骑车一般骑行20千米休息一次，现在骑行10千米就得休息一次。有时阵风吹来时，车速每小时不到10千米，骑行5千米就得休息一下。在逆风中骑行，每踩一次车都得尽力。平时骑车很少关注公路旁的里程碑，现在逆风中骑行，车速很慢，总是希望前面的里程碑早点出现，可它偏偏迟迟而来。我们一块接一块地数着，一千米又一千米地坚持着。

通常在平路上骑车，他们的变速车总是骑在我前面，可是今天在逆风中骑行，车速低于每小时12千米，他们的3辆车没有优势，总是骑在我后面。休息时大家在沙漠里照相留念，老王说：“本来总认为你的车不行，我们的车好，今天我们的车还真赶不上你的车。”我说：“现在你们相信了，我这车还可以吧！”老胡说：“我真想不通，你骑这车今天怎么老是在我们前面？”这时老连似乎又找到了原因说：“你个子小，逆风中阻力小。”我对老连说：“昨天上山时你说我腿有劲，今天逆风中又说我个子小，阻力小，算你最会说话了。”说着大家都笑了起来。

本来夏天在平路上一天骑行150千米没问题，今天由于遇上逆风，只行了106千米，晚上到达诺木洪乡。诺木洪乡比巴隆乡大一些，但这里仍然没有旅店，还是住在公路道班内。

晚上，我问当地老乡，这西风到底要吹多久，他们告诉我，这阶段就是吹西风，一吹就是半个月，一个月。109国道经过柴达木盆地，从小范围看是进入了茫茫戈壁，从大范围看是在两条长长的山脉间行走，由于地理位置等因素影响，形成了这里长期刮单向大风。看来要想等风停了再骑车是没有指望了，邯郸的骑友听了都皱起了眉头。

第三十八天

7月8日

到达	格尔木	海拔/m	2838
东经/(°)	91.50	北纬/(°)	36.30
骑行时间	10h25min	平均速度/(km/h)	13.5
日程/km	141	总程/km	4502

第三十九天

7月9日(休息)

格尔木

骑友搭车离去， 荒漠中一人孤行



在柴达木戈壁中逆风骑行两天，体能消耗很大，邯郸的骑友都说在逆风中骑车太累了，感觉四肢乏力、腰背酸胀、臀部疼痛。我已骑了一个多月，经历了高山和逆风的考验，身体对骑行已经适应，白天骑行很累，经晚上休息后第二天就能恢复正常骑行。而邯郸的3位骑友，他们是先坐火车到西宁才开始骑行的，实际上才骑了一周，而骑自行车远行的第一周是骑行最累的过程。

进入柴达木腹地，风更大，骑车更累，骑行时必须使劲踩车才能前进。我建议我们几个人骑行时排成一路纵队，相互紧跟着，可以减少逆风对骑行的阻力，这样可能会好一点儿。但没骑多少路人还是很累，大家之间的距离又拉开了。逆风中骑行，体能消耗很大，

我们只有增加休息次数，每骑行5~10千米就休息一下，上午骑行40多千米路，已经休息了5次。诺木洪乡到格尔木市有140千米路，中间有个停靠点——大格勒乡，还不知那里可不可以吃住。如果今天要到达格尔木市的话，还有将近100千米路程要完成。面对这么大的逆风大家都有点担心。这西风什么时候停？什么时候才能走出这戈壁荒漠？有人在问，但没人回答。

就在这时有一辆货车从后面过来，并在我们的身后停了下来。原来这辆货车出了故障，驾驶员下车修车，排除故障。这辆货车的驾驶员还是邯郸人，他们老乡间就亲热地交谈起来了。他们经过一段时间交谈后，老连过来对我说：“老章，我们已和老乡车上的驾驶员说好，我们搭乘货车去格尔木市，你也同我们一起上车吧！”我马上回答：“你们坐车吧，我不坐车。”“你一个人骑？”老连问。我说：“不要紧的，我本来就是一个人骑过来的，你们放心吧！”我骑车去拉萨的计划是多年前就定下的，既然自己选择了一个目标，就一定要通过全程骑行来完成。

现在又只有我一个人上路了，顶着逆风，继续前进。大概过了半个小时，那辆修好了的货车，载着邯郸的3位骑友，风驰电掣般地从我身旁而过。车上的3位朋友纷纷向我挥手，为我加油，我也向他们挥手致意。货车疾驶而去，越来越远，最后消失在浩瀚的柴达木戈壁中。在这柴达木戈壁中过往的汽车很少，摩托车一天也只能遇上一两次，至于行人根本没遇上过。听说40多年前，青藏公路刚



孤身一人在逆风中穿越柴达木戈壁

建成时公路旁常有狼出没，在通车后近三十年，再也没有发现过狼。在这茫茫的大沙漠中，现在只有我一个人了，我的胆量越骑越大了，什么也不怕。这里距离格尔木市还有90多千米，我预计如这逆风再小一点话，太阳下山之前到达格尔木市应该不成问题。如果风还是这么大，天黑之前可能赶不到格尔木市，但这也不要紧，因为我在以往的骑行中已有经验，凡是骑到大城市外围，即使是晚上，十几千米外就可以见到城市的夜光，而且出入城市的车辆与行人也会多起来，黑暗中见到光明，心中就会有希望，所以今天我有信心一定能赶到目的地。我想，有不少的人，凭体力或自身条件是可以完成他想要做的事，就是因为缺乏信心和勇气而放弃了。

中午我骑车到达大格勒乡，这是沙漠中的绿洲，在戈壁中骑行两天，到这里总算见到了树木。公路右侧是一座公路道班的建筑，后面有一片长带状树木，公路左面有一家小商店。前去一问，才知道这里只是一个公路停靠站，真正的大格勒乡还在北面，距这里还有8千米路。这里的道班与前两天遇到的不同，没有可招待客人的房间，只有自带帐篷的人才可以在此借宿，如要住宿必须再行8千米到大格勒乡上才行。这里也没有饭店，我只有到对面的小商店看看，见店里有方便面，就买了一碗方便面的和一个真空包装的熟鸡腿，还买了些干粮与饮料，再要些开水将方便面冲泡后，把熟鸡腿放入，就在店里趁热吃了起来。在这茫茫戈壁中，能有这“热菜热饭”，我已经心满意足了。吃完午餐小憩，对这沙漠中的绿洲拍了几张照片，并摄下了这难得遇见的景象。

下午还有80千米的路要走，我不能多休息，得抓紧赶路。一个人骑行也有优点，就是在时间的安排上比较自由，人多休息时，有人要抽烟，有人要方便，有人要做其他事，要相互等，还要照顾身体不好的骑友，一次休息要20分钟以上。我一个人一般休息5分钟到

10分钟就行，一个人骑行虽然寂寞了一些，但这一路骑过来我也习惯了。下午风也小了，上午骑行速度每小时只有10千米左右，下午车速慢慢提升，最高时速可达到15千米。

下午4点骑过柴达木戈壁中的一个小山口，称尕垭山口（海拔2950米），我停车休息一会儿。看看太阳还很高，估计太阳落山前到达格尔木市已不成问题，过了尕垭山口，离格尔木市也不远了，风又小了些，我加快骑行，终于在太阳落山前到达了格尔木市（海拔2815米）。

我7月8日到达格尔木，9日休息一天。

一路抛旧衣

到达格尔木前，路上接到了老韩打来的电话，让我到格尔木找他。到达格尔木住进宾馆第一件事就是好好洗个澡，从头到脚来个彻底大清洗。我自有一套处理脏衣服的方法，就是平时我舍不得把穿得很破旧的衣物扔掉，都把它们洗干净后藏起来，等到每次骑自行车远行时带上七八套旧的内衣、内裤、背心、袜子。每天骑行途中，晚上洗好澡，还是穿白天穿过的衣服，一般穿一星期左右，衣服实在太脏了，就扔掉一件，再换上干净的衣服。有人问这样穿上没洗的脏衣服不感觉难受吗？我说，骑车一天，行程一百多千米路，停下来就觉得舒服，躺在床上更觉得舒服，并没有因为穿了不洗的衣服而感觉不舒服的。再说我穿上这些又旧又脏的衣服，日照风吹，皮肤变黑发亮，再加上我骑的是一辆普通的旧自行车，一个人在路上更安全，小偷不会光顾我，车匪路霸也看不上我。我在公路旁的树下躺着休息，往来人群有的还会绕开我。对于处理脏衣服我还特地作诗一首：

一路抛旧衣

骑途脏衫不便洗，十套旧衬塞包底。

逢穿千里抛一件，凯旋归时买新衣。

第四十天
7月10日

到达	西大滩	海拔/m	4110
东经/(°)	45.02	北纬/(°)	35.44
骑行时间	9h17min	平均速度/(km/h)	13.8
日程/km	129	总程/km	4630

昆仑山口

不冻泉

西大滩

纳赤台

第四十一天
7月11日

到达	不冻泉	海拔/m	4608
东经/(°)	93.54	北纬/(°)	35.31
骑行时间	4h16min	平均速度/(km/h)	12.4
日程/km	53	总程/km	4683

骑上昆仑山



到达格尔木之后，我一方面检修一下自行车，另一方面调整一下体力。早晨睡个懒觉，上午与老韩一起上街遛遛，中饭后午睡一会养足精力，为骑行青藏线海拔最高的一段路做准备。在格尔木还遇上一位也是骑车去拉萨的山东青年小李，邯郸的3位车友老连他们也过来相会，约好再次与我们一起骑车去拉萨。

7月10日，我先与老韩两人一起向着青藏高原的纵深方向前进。离开格尔木，继续沿着109国道暨青藏公路的南段向南骑行，没过多久便看见公路上有一条横幅，上面写着：“欢迎光临青藏公路西藏管

养路段”，看见这条横幅让我弄不明白，这明明是青海省的地方，离青海与西藏交界处还有600千米，这段路怎么写的是由西藏管养呢？后来问了当地人，才知道这个地方属青海省，这条公路的管理和养护是由西藏公路管理机构负责。意思是说青藏公路分两段，西宁到格尔木段由青海省管理，格尔木到拉萨段由西藏管理。这下我明白了，也意味着我们现在已经踏上了西藏的公路。我和老韩在这条公路上骑行，海拔在不断升高，公路旁的树木渐渐变小，越来越少，随着海拔的进一步升高，树木消失了，公路两边只剩下一些小草。大约骑行了2个小时，我们来到了昆仑山下。老远就见到公路两旁竖立着两块分别写有“巍巍昆仑”和“万山之祖”的巨大石碑，前面



巍巍昆仑

便是雄伟的昆仑山山脉。对于昆仑山，从小它就是我心中一个神秘的地方，它是那么的遥远，那么的高不可攀。自从开始骑自行车远行开始，就计划有一天能骑往昆仑山，这个愿望已有10年之久了，今天骑自行车到达了昆仑山，自然心潮澎湃，感慨不已。

正式攀登昆仑山开始了，我们沿着格尔木河东岸向南骑行。由于青藏铁路的开通，青藏公路上往来的车辆明显减少，这可以从公

路沿途许多关闭的加油站得以证实。我们骑累了就在这些废弃的加油站里休息。从格尔木到纳赤台，90千米路，海拔由2815米上升至3553米，一下子上升了700米，由于这段路的坡度不是很大，所以骑车上山还不算太累。

到了纳赤台，遇上了邯郸的3位骑友和山东的小李，这下人又多了，一共6个人在一起，大家有说有笑，都很高兴。时间还早，大家商量决定再骑30千米到前面的西大滩乡过夜。于是6个人兴致勃勃地继续向昆仑山上冲。西大滩的海拔为4110米，这30千米路海拔又要升高600米，这里上山的坡度比上午明显要大得多，骑起来也累得多。大家你追我赶，还是我的车骑在第一个。当然说你追我赶也不是拼命骑，一是海拔已到了4000米的高原，二是明天还有更高的坡要上，必须根据自己的体力量力而行。上山的坡越来越陡，毕竟是在4000米的高海拔上骑行，容易气急和疲劳，于是我们就多休息几次。经过4次休息，终于在太阳落山前到达了西大滩。这样一天骑行128千米，海拔升高1300米。西大滩的四周都是高山，其左侧有玉珠峰，海拔6178米，山上积雪终年不化，银装素裹，云雾缭绕，在太阳的照射和晚霞的映衬下显得无比的美丽，骑友们纷纷停车观望，拍照留念。

西大滩是位于昆仑山中的一个乡，有几十户人家，我们选择了一家较大的旅店住下。这里管吃管住，不用为吃饭跑来跑去，比较方便。在海拔4000米以上的高原上，即使是7月份，太阳下山后也会很冷。因晚上气温很低，旅客们都睡在火炕上，一个房间里设有两个大炕，我们6个人挤在北面的一个炕上，另外一个炕上的五六个人也是骑自行车路过这里的。

我半夜里借着月光来到十几米外上厕所时看到了高原上奇特又美丽的夜景。这里四面环山，座座雪峰连绵起伏，气势磅礴。抬头



玉珠峰

弯弓悬天空，旭日耀雪峰。单骑上昆仑，乾坤装心中。

仰望，月亮闪耀着象牙般乳白的清辉，在朦胧的白云中如同披上了柔和的轻纱。满天的繁星闪闪发光，特别明亮。自己好像身处神话般的世界里，似乎一伸手便可以拨开云雾，摘下一颗小星星。由于高原的夜晚气温很低，我在屋外不敢久留，免得着凉感冒。因为我在陕西的高山住宿时就得过感冒，所以我得抓紧回到屋里，若在青藏高原得感冒的话，与其他地方不同，搞不好是有生命危险的。也曾听说，有些人就是因为青藏高原上得感冒而并发肺水肿等严重病症，有的就仙逝在这昆仑山上了。

7月11日一大早，大家就都起床了，今天要翻过昆仑山口，大家信心十足，早做准备。我们让店老板为我们每人煮了一碗青菜牛肉面，大家趁热吃了，随后就准备骑车上路了。这时东方的雪山顶上，太阳正在冉冉升起，洁白的雪山、火红的太阳、五彩缤纷的朝霞构成了一幅壮丽的画面。再抬头向前望，皎洁的月亮还挂在天空，与身后的朝阳遥相对应。骑友们已登上车前行了，我不急于上车，取出摄像机，摄下了这奇特的高原景象。

我们向昆仑山上骑行，海拔不断在攀升。不巧的是肚子又开始

不舒服，估计早餐有问题。今天是上昆仑山的冲刺阶段，到达昆仑山口还有20千米路。我心中已决定，只要能骑我一定骑到顶。就这样我和其他两位骑友全程骑上了昆仑山口的坡顶，另3位骑友边骑、边推也上了昆仑山口。这时老连开始夸奖我：“老章，佩服你了，拉肚子还骑上了昆仑山。”

昆仑山口亦称“昆仑山垭口”，位于昆仑山中段，是青海、甘肃两省通往西藏的必经之地。昆仑山是中华民族的象征，也是中华民族神话传说中的摇篮。在昆仑山口青藏公路的西侧筑有一座汉白玉纪念碑，碑高4.767米，是昆仑山口海拔4767米高度的千分之一，碑底座用花岗岩砌成9.6平方米基础，象征祖国960万平方公里的土地。汉白玉纪念碑被密密扎扎的经幡、哈达所围绕，碑身已从中间拦腰折断，这是2001年11月14日那次著名的昆仑山8.1级大地震所致。资料显示，这次地震，是近五十年来我国震级最大的一次地震，也是进入21世纪以来最大的地震。青藏铁路就在昆仑山口的东侧经过，在公路与铁路之间的地震遗迹处，建立了由一块天然的花岗岩加工而成的“昆仑山口西8.1级地震纪念碑”。在昆仑山口碑南侧，还立有为了保护藏羚羊在可可西里献身的环保烈士——索南达杰的纪念碑。在这些纪念碑周围，有许多游客和参观者，有乘坐汽车过来的，有驾汽车或摩托车过来的，也有几队是骑自行车过来的。

我们一行6人骑上昆仑山口后，主要在昆仑山纪念碑周围参观、游览和拍照。我们登临昆仑山口，但见莽莽昆仑，气势磅礴，群山连绵，万仞云霄，随着风起云涌，自然景色非常壮观。再向后面看去，是刚才骑车上来的一条弯弯曲曲的公路，在这条路上骑友们流了不少的汗水。我从出发，到这里，历时37天，行程4600多千米，今天终于骑上了这昆仑山。从小就做过飞越昆仑山的梦，10年前就有骑自行车上昆仑的计划，今日梦想成真，自然心潮澎湃，非常兴

奋，并作诗二首：



梦圆昆仑

童年梦飞昆仑游，欲探神奇十载筹。征程万里夙愿，一路汗水没白流。

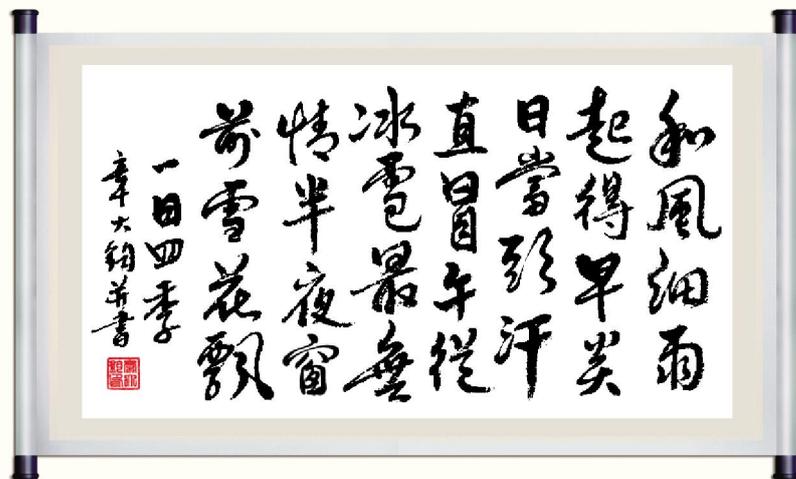
同样上昆仑

莫说花甲已没劲，别嫌车老亦无能。若是存得火热心，到时一样上昆仑。

我们在昆仑山口游览了半个多小时，我对骑友说：你们的车下山速度比我快，我就破车先行了。我冲下了昆仑山，不久几位骑友也很快冲下了山，进入了可可西里地区。说是冲下昆仑山，这里的海拔仍在4600米以上，实际上从昆仑山口下来，海拔只下降了100多米，以后十几天将要骑过的青藏公路的海拔都在4500~5200米。可可西里气候严寒，自然条件恶劣，人类无法长期居住，被称为“生命禁区”，又称可可西里无人区，是中国海拔最高、最神秘的“死亡地带”。然而正因为如此，都给高原野生动物创造了得天独厚的生存条件，这是成为“野生动物的乐园”。

我们下山后骑行没多久，天上布满了乌云，紧接着狂风四起，豆大的雨点打了下来。大家赶紧停车，刚穿上雨披，就下起了暴雨。雨越下越大，接着又下起了冰雹，豆大的冰珠打在脸上也不好受。公路左边有个加油站，上面写着“不冻泉加油站”，大家便骑车进加油站躲避雨和冰雹。这是我这次骑行中第三次遇上冰雹，也是进入青藏高原以来第一次遇上冰雹。今天一进入这可可西里地带就遇上这可可西里特有的怪天气。谁知我们以后在可可西里骑行的6天里，天天都有暴风雨和冰雹，还有两次遇上大雪天气。这里气候变化无常，有时一天有四季变化，早晨和风细雨，中午在太阳的照射下只穿衬衫骑行也会出汗，下午常有阵雨和冰雹，而在晚上有时会稍稍地下起雪来。

我们在加油站里躲雨，冰雹停了，雨还在下，天上乌云仍然没有散去。问加油站的工作人员，这雨估计还要下多久，他们告诉我们，这雨也难估计，乌云不散，雨可能还要下，一阵风来，吹散乌云，太阳也就出来了。邯郸的骑友有人提议，这两天翻昆仑山比较累，我们就在这里吃午饭，再休息半天。我想也好，上午还因早上吃的不干净食物而拉肚子，上午上昆仑山时鼓着劲，还没感觉什么，



一日四季
和风细雨起得早，炎日当头汗直冒。午后冰雹最无情，半夜窗前雪花飘。

现在过了昆仑山，今天才骑行了50千米路，反而感到很乏力，于是我也同意休息。问过当地人，这里可以住宿，而前面的停靠站——索南达杰保护站还不一定可以住宿，于是大家一致同意在这里休息。

这里既然称不冻泉，自然有全年不冻的喷泉，此泉也称昆仑泉，是昆仑山中最大的不冻泉，被当地藏民视为“神泉”。据说这里的泉水常年不停地喷涌而出，水温常年恒定为20℃，泉水冷冽甘甜，水质透明，是优质的矿泉水。这里是青藏公路上的一个停靠站，周围建筑不多，在加油站的斜对面有一座藏民的砖混建筑，上面写有“扎西得勒商店”，商店里有食品、方便面和热水供应。南边有两个藏民用帐篷布建的房屋，这帐篷屋里可供住宿，这样吃住都有着落了。我们先到住宿的地方看看，帐篷屋屋檐不高，门框很低，我个子不高，能直着身体走进去，个子高的只有受点委屈，低头弯腰钻进去了。帐篷布是黑色的，进了屋里光线很暗，屋中间有火炉，烟囱直通至屋顶外，里面有6张床铺，其中两张床铺已有两位穿黑色衣服的藏族客人坐在床上。我们又到隔壁屋里看看，只有5张床。我们一共6个人，于是与主人商量，能否将我们6个人安排在一起。主人

爽快地答应了，并与已住下的两位藏族旅客商量，让他们住到隔壁的屋里，这样我们6人刚好住满这间帐篷屋。主人告诉我们要开水可以去“扎西得勒商店”取，那里有东西可买，有方便面，有开水。

在这青藏高原上，所谓开水只有80℃，用它来冲泡方便面，也达不到理想的效果，面还没冲透开水就变成温水了。吃过午餐，我睡了一个下午。一觉醒来，已经是下午4点多了，懒洋洋的还不想起来，继续躺在被窝里。直到下午5点多，有人喊起来吃晚饭了，大家才慢慢起来。哪里去吃晚饭，只有到老地方“扎西得勒商店”吃方便面。

第四十二天

7月12日

到达	五道梁	海拔/m	4621
东经(°)	93.04	北纬(°)	35.13
骑行时间	6h22min	平均速度/(km/h)	14.0
日程/km	89	总程/km	4772

五道梁

第四十三天

7月13日

到达	二道沟	海拔/m	4723
东经(°)	92.17	北纬(°)	34.36
骑行时间	6h45min	平均速度/(km/h)	12.6
日程/km	85	总程/km	4857

二道沟

天路上的朝拜者



住在不冻泉藏民的帐篷屋里，由于晚上生着火炉，还算暖和。我半夜醒来想要出去上厕所，走到门口推开屋门，外面一片银色的世界让人惊讶不已。7月中旬的高原上满天飞雪，遍地皆白，门一开风雪飞进半个屋里。

7月12日，早上起来，风小了，但雪还没有停，山上、地上、路上白雪连成一片，十分耀眼。这里没有洗脸水，没有洗脸盆，只好取出湿毛巾，揉一下眼睛。早餐还是跟昨天午餐和晚餐一样，一碗方便面，我顺便在这小商店里买些干粮与饮料，以便路上备用。经

昨天下午和一个晚上的休息，我的身体已完全恢复正常。一会儿雪停了，我们又一起骑车上路了。

昨天晚上下了雪，沿途白茫茫一片，一直延伸到天边或远处的雪山下。在7月份看到这样的景象，骑友们都非常兴奋，纷纷取出相机摄下这高原雪景。山东的小李更是用他那专业相机，一会儿摄天，一会儿摄地，一会儿摄山，一会儿摄人，忙得不亦乐乎，嘴里还唱起了歌。幸亏公路上很少有积雪，因此不影响骑行，而且风静路平，是这阶段来骑车最舒服的一天。今天他们的变速车发挥了优势，多数人都跑在我的前面，但我紧随其后，没有拖大家后腿，老胡和老韩还远远在我后面。不过在海拔4000多米的高原上骑行，疲劳来得比较快，我们只有多休息几次。

我们骑行了10多千米，看见前面公路上有一位正在向拉萨方向朝拜的藏教徒。以前只有听说，或在电视里偶尔见到，现在亲眼见到这一情景，也是我骑车旅途中的一大收获。我们车队骑到这位信徒的后面，骑友们很快就骑行到前面去了，而我却放慢了速度，并与此人保持一定的距离，仔细观察一番。只见这位虔诚的信徒头戴一顶黑色的帽子，上面穿一件深灰色的皮马褂，下面穿一条暗红色的长裤，双手戴着一副皮垫，每向前走八小步，双手合十，向着前方一拜，直接跪下，又将整个身体匍匐在地上，趴在地上停顿一会儿，接着两手臂从两侧向下画弧至大腿边，再站立起来，而后又重复着前面的一系列动作。我在想，在这昆仑山下到拉萨还有1000多千米路，我们骑自行车还得要走10多天，他这样几步一拜，要什么时候才能拜到目的地呢？是什么力量支撑着他的行动呢？今天因公路旁的地上都是积雪，要不是地上有积雪，朝拜者会在公路旁的草地上或乱石地上朝拜前进的。据说，朝拜者若是遇到河，会涉水过河，过河后会在岸边补拜，补上这河里的一段距离。遇到特殊情况

或因故暂停朝拜，则画线或积石为标志，以后重新接下去，整个朝拜过程始终一丝不苟。就这样不折不扣，矢志不渝，靠坚强的信念，步步趋向目的地，不管多么艰苦都不会动摇坚定的信念。在以后的日子里，我还见到另两组朝拜者，他们都是在公路旁高低不平的荒地上进行朝拜前进的，其中一次看到的是两人一组，还有一位女信徒，另一次看到的是3人一组，还有一位十几岁的少年信徒。

有幸见到藏羚羊

在这茫茫无际的可可西里高原雪域，我们既看到了自然景观，也看到了人文景观，还看到了自然与人文结合的景观。可可西里地区平均海拔4500米，是中国目前最大的一片无人区之一，是中国青藏高原特有野生动物——藏羚羊、野牦牛、藏野驴等最集中的地区。为了保护这些珍贵的野生动物免遭不法分子的偷猎和捕杀，国家在这里建立了“可可西里国家级自然保护区”。

我们一行6人，继续在这可可西里雪域中沿着109国道暨青藏公路的南段向南而行，公路旁立有一块醒目的标牌，上面写着：“可可西里国家级自然保护区。”山东骑友小李对大家说：“如果运气好的话，我们可以在这一带见到藏羚羊。”这一带本来是藏羚羊栖居的地方，自从青藏公路建成通车后，受人为了的骚扰和猎杀，藏羚羊数量不断减少，剩下的藏羚羊也逃往远处，在这公路两侧再也见不到藏羚羊的踪影了。后来国家在这里建立了自然保护区，禁止对藏羚羊的猎杀和骚扰，藏羚羊数量在增加，而且又回到这公路边来了。骑友们都盼望今天能看到藏羚羊，骑车时不停向公路两旁的雪域张望。当我们骑到一座公路桥边时，还是小李眼力好，只听得他兴奋得大叫起来：“藏羚羊，你们看藏羚羊。”大家抬头朝公路左边200米的雪地里望去，果然在那里见到七八只藏羚羊，有的在行走，有的在奔

跑，有的在雪地里觅食。大家停下车来，各自取出照相机和摄像机，对准藏羚羊拍摄起来，小李还用他的专业相机摄下了多张特写镜头。我调整摄像机焦距，清楚地摄录下藏羚羊活动的过程。这时有一列火车正在雪域中驶过，我将这在青藏铁路线上缓慢行驶的火车与疾驰奔跑的藏羚羊一起摄录下来，也别有情趣。我们对藏羚羊拍摄完，又继续骑车赶路。行了10多千米，又遇上一群藏羚羊，这次看到藏羚羊离公路更近，只有100多米，看得更清楚，只见五六只藏羚羊排成一队，正快速地向纵深跑去。大家都说今天运气好，一个上午遇上两群野生藏羚羊。

中午我们到达了索南达杰自然保护站。这个保护站是以藏族环保卫士索南达杰的名字命名的。在保护站内设有可可西里自然环境保护展览厅，后面建有护养受伤野生动物的铁丝网栏圈。在栏圈里我们见到一只因受伤而圈养在这里的藏羚羊。这是我们今天第三次看到了藏羚羊，而且是近距离观看，可以清楚地观看藏羚羊的全貌。这只受过伤的幼年藏羚羊，在这里受到治疗和调养，伤势已基本恢复，在羊圈里走来走去，显得活泼可爱。大家又对这圈养的藏羚羊近距离拍摄了几张相片。

离开索南达杰自然保护站，一天骑行89千米，晚上到达五道梁镇。五道梁是离开格尔木以来第一个较大的镇，这里的海拔为4621米。这里有兵站、泵站、机务段、气象站、保护站和公路段等国家设置单位。这里并没有定居居民，像很多长途公路中继站一样，公路两边有饭馆、商店、私营旅社、修车铺、加油站等。五道梁位于被称为“生命禁区”的西部高山地区，地高天寒，长冬无夏。五道梁7月平均气温5.5℃，为全国最低。一般高原反应会在五道梁处非常显现，通常认为如果能安全度过五道梁，过唐古拉山口问题就不大了。我和两位骑友先到达五道梁，一看有多家旅馆，一般都等连队

长来挑选决定。等老连来了，他挑了一家旅馆，这里与前几天住宿条件相比，好多了。但这镇上没有洗澡的地方，我们开两间房间只供应两瓶开水。从格尔木骑车过来，尤其是在翻昆仑山时流了许多汗，一连好几天没擦过身泡过脚，我想在这里清洗一下身体。我与烧水的人商量能否多给我们一瓶开水，他回答说，一个房间只供应一瓶开水，不肯多给。于是，我花5块钱又买了一瓶开水。我就在房间里，用半瓶开水加些冷水擦洗身体，剩下的热水用来泡脚，几天来今天是最舒服了，我想，在这里花5块钱有这样的享受也值。

“一条腿”登上风火山

7月13日，我们从五道梁出发，准备翻越青藏高原上另一座大山——风火山。此山地处可可西里东南面，山体呈红褐色，十分醒目，好像被烈火焚烧了无数次，在可可西里地带堪称一绝。青藏公路横穿风火山，其山口海拔5010米。

我们一行6人从海拔4600米的五道梁出发骑车上海拔5010米的风火山口，只提升400米的海拔并不算高，但这是我们6人第一次从4000多米高海拔骑自行车攀登5000多米高山的一次挑战，因为在这样的高海拔上骑车登山，很容易疲劳。许多从拉萨回来的人说，在拉萨休息状态下并没有什么不良的感觉，一旦走起路来就容易疲劳，有时还有气急的现象出现。我们知道，拉萨的海拔只有3600米，在平路上行走就容易疲劳，而我们现在要骑车登上海拔5000米的高山，其疲劳也自然在预料之中了。我们上午就开始上坡，除个别地方外，大多数坡不算陡，我们都能顺利地骑车而过，只有老韩在遇到较陡的坡时要下车推行。

下午，上坡开始陡起来了，海拔也进一步提升，有几段坡很陡，骑车上坡很累，大家骑得气喘吁吁的。在这段路上，骑自行车去拉

萨的人也多了起来，我们经常可遇上各年龄段的骑友，也有从拉萨方向骑车过来的人。路上遇到这样的骑友，都会相互打个招呼或问个好，休息时遇上还会热情地交流一番，同是骑车人，一见如故，非常亲切。当我和骑友正骑着车吃力地向风火山攀登的时候，只见一位年轻的骑友，一边骑着自行车，一手拉着一辆驶向山顶的拖拉机，从我们后面上来。只见这位年轻人脸上露着笑容，嘴里哼着小调，得意地从我们身旁而过。有位骑友好像有点羡慕这位年轻人说：“我们也去拉一下拖拉机多舒服。”我说：“刚才拖拉机驶过，你为什么不拉呢？”他回答说：“你们都没拉，我也不好意思拉。你会拉吗？”我说：“人家拉拖拉机我没意见，但我肯定不会去拉的。”因为我有自己的骑行计划和宗旨，我要用我自己的力量去完成自己的计划。

风火山快到山口时有段坡特别陡，很难骑上去，而且海拔接近5000米，空气稀薄，骑车很累。大家先后下车推行，我也跟着下车推行。推车行了约2千米，看见坡度小了，我又开始骑车，有的骑友也重新上车骑起来，也有的骑友继续推行。骑了几千米后又遇到一段很陡的坡，我又下车推行了3千米后再骑车前进。

由于这段时间接连上高山，坡也陡，为了顺利登山，骑行时脚踩车蹬用劲很大。这时我发现骑车上坡时，左脚踏板在用力蹬车时自行车曲柄出现滑动，而且越来越明显，每当左脚踩蹬自行车踏板时，曲柄在中轴处松动并会向前滑动一个角度，而且这种滑动的角度在不断地增大。我第一次碰到这种情况，休息时，我请教其他骑友，有没有办法。大家回答现在路上没有办法，这里根本没修自行车的地方，只有晚上到站再想办法。老连建议：“松动这一边踩车时用劲小一点，好的一边用劲大一点。”我想也只能这么办，这辆车是我的宝贝，它已伴我走过20多个省（市），总行程20000多千米，翻



单腿上风火山

越过了许多大山，前面还要翻越海拔5000多米的三座大山，即眼下的风火山口（海拔5010米）、前面的唐古拉山口（海拔5231米）和头二九山口（海拔5170米），都要靠它去翻越，在这个关键时刻它不能有事，否则我会伤感的。我得爱护我的车，于是上山骑行时避免暴力，采用右脚多用点力，左脚少用点力，以减轻左踏板受力与磨损。我就用这样的方法右腿重蹬一步再左腿轻蹬一步向风火山攀登而上。最后我终于与骑友们一起登上了风火山口。

今天我的车又为我立了新功，骑上了海拔5000米高山。这时老连对大家说：“还是老章厉害，用一条腿蹬车骑上了山。”这是大家第一次骑自行车登上海拔5000多米的高山，心情都非常激动。

高原修车难

我们从风火山下来后，晚上到达二道沟镇。由于我的自行车踏板中轴松动，这里又没有修自行车的地方，我得自己修理，不然的话会影响以后的骑行。也许我的心思都放在怎样修自行车上，所以对二道沟这个地方没有注意。一路上其他住宿过的地方，我或多或

少总有一定的印象，有的地方还印象特别深，唯独就是对二道沟没有任何印象。

我的自行车出发前经过全面检修和轮胎改装，一路上很少损坏，也很少修车。我这次从家里出来骑车到这里已行了4800多千米，我的车只有3个地方出现过问题，第一次是车把轴承磨损，在河北修理一次；第二次是坐垫的弹簧断裂，在宁夏换了坐垫；第三次是这次上青藏高原中曲柄松动。我见邯郸骑友的车经常车胎破裂，他们带了许多修车工具，经常自己修车，而我的车轮胎经过改装，一路过来没破过一次胎（以后直到目的地——拉萨也没破。回家后这副车胎在以后又骑行了4000多千米，实际上这副车胎骑行了10000多千米）。

在二道沟吃过晚饭后，我就开始修车。两只手握住两个自行车曲柄，正常是固定不动的，而现在可以来回转动一个角度，达七八度，这个问题是我第一次碰上，没修理经验，我想把中轴的铁臂卸下来看。我修理工具带得少，就请邯郸的骑友帮助，他们拿出了所有的工具，主动热情地帮助我检修，几个人轮流帮助，还是卸不下来。山东的骑友小李说他有把大的钳子，凭他年轻力大也来试试，还是不行。这时邯郸的一位骑友说，这样硬拆是不行的，拆下来万一装不上去不是更麻烦。我一听这话说得有道理，反正现在还可以骑，叫大家不要再拆了。

这时小李对我说：“章叔，你的车如果真的不行你就搭车到安多县城，在那里修好车等我们吧！”

我说：“我不会等你们的！”

“为什么？”他问。

“真这样，我去安多县城修好车，我会乘车回到这里，再从这里接着骑，到时得你们等我了。”我说。

“你真会再坐车回来?”

“对啊! 这里去拉萨的朝拜者过了河还要在岸边把河里的一段距离补上, 他们的精神还是值得学习的。”

我又说, “我骑车到拉萨, 不愿意空缺过唐古拉山这最精彩的一段, 否则我会遗憾终生的。”

经过大家轮流修车和一番讨论, 车虽没修好, 但我心里踏实了, 反正这里没地方修车, 就按照今天的方法骑下去, 碰到问题总有应对办法的。后来就用这种方法骑过了唐古拉山和头二九山, 到了安多县城也没见自行车修理铺, 我也不去多找。又过了申格里贡山, 到达了那曲。那时我的自行车左踏板松动得比原来稍微大一些, 滑动的角度达10多度, 但仍然可以骑。我想既然三座海拔5000米的大山也骑过来了, 以后也没这样的大山了, 而且离拉萨也不远了。于是我就骑着这辆受伤的自行车, 一直到拉萨。



八次过长江



7月14日从二道沟骑车出来，一路上没遇上高山，只有一些起伏不大的小山，但有些地方的坡比较陡。当我们翻过一个小山坡时，突然乌云密布，紧接着狂风骤起，眼看就要下大雨了，大家赶紧穿上雨披，用塑料纸包好旅行包。这里正在修建高架公路，原来的公路已遭受破坏，路面高低不平，骑车很不方便。接着下起雨来了，有的骑友先找个地方躲雨，有的骑友还在继续骑。雨越下

越大，也没什么地方可躲雨的，幸亏公路左侧所建高架路的每个孤立的桥墩边可以挡住风雨。桥墩只建到两三米高，每个桥墩相隔几十米，一个桥墩边上也只能躲一两人，这样大家分散在不同的地方躲雨。我在一座才建至两米多高的桥墩边上避风雨，站在桥墩底部向外突出只有十多厘米宽的水泥肩上，身体紧贴桥墩，把用于保养水泥桥墩的塑料薄膜掀起一部分。由于还穿着雨披，身上没有被雨水淋湿，而自行车只有停在下面的路上任凭风吹雨打，不过将车上的泥巴冲洗干净也好。雨越下越大，变成了暴风雨，后来又下起了冰雹，我紧贴在桥墩的水泥壁上，不敢乱动，否则无情的风雨和冰雹就会打到我的脸上和身上。就这样站了半个多小时，风雨终于小了，站在这里比骑车更累。于是我们走下来，骑自行车，冒雨前进。

中午12点多时，我们到达沱沱河畔。这时一阵乌云飘来，又下起了大雨，一会儿又变成暴风雨。大家先过桥，来到了沱沱河镇上的一座加油站避风躲雨。我们几个人在加油站又等了20多分钟，风雨小了。今天大家还没吃午饭，于是就在这沱沱河镇上吃饭休息。在吃饭期间，天空飘起了雪花，7月份白天下雪还是第一次看见，山东的小李又兴奋起来了。这时已经是下午1点多了，从沱沱河到下一



沱沱河畔

站的雁石坪有90千米。这一路上是荒凉地带，估计这路途中找不到住宿，于是我们决定今天就在沱沱河镇住下。雪花飘飘停停，下得并不大，我吃过午饭，就到沱沱河镇上走走。沱沱河镇是格尔木过来的第二个大镇，镇上有许多商店，市场比较繁荣。

我们住在沱沱河旅社，这旅社是两排平房建筑，每个房间安排3张床铺，3位邯郸老乡他们住一间，我和山东小李两人住一间。后来又有一位住客被安排进来，他是一位格尔木的货车司机，因为一路上没有邮局寄送明信片，我手上已经积累了西大滩、不冻泉、五道梁、二道沟、沱沱河五张明信片，与这位驾驶员说明情况后，他很爽快地答应帮我带回格尔木去寄。

外面还在飘着雪花，小李带了笔记本电脑，就在房间玩起电脑来了。既然因下雪到外面去不方便，我就把骑车途中失去的午睡补回来一部分也好。一觉醒来，已近傍晚，我还有一个计划中的任务，就是去长江的源头——沱沱河拍照。沱沱河发源于青藏高原唐古拉山脉，它是长江的正源河。我骑自行车，在长江的各河段上已经是第八次过长江，自然有特殊意义。我就一个人骑自行车重新过沱沱河大桥。



长江源河——沱沱河

长江是我国第一大河，也是亚洲第一大河，全长6397千米，其各分段有不同的名称，从源头起分别是沱沱河、通天河、金沙江，在四川岷江以东的才通称为长江。历史上把南京以下的长江一段称扬子江，后把长江中下游段称扬子江。

我和我的车在10年内先后八次过长江，第一次是2000年去哈尔滨时经南通渡船过长江，第二次是2001年去乌鲁木齐时经南京长江大桥而过，第三次是2003年去昆明时经武汉长江大桥而过，第四次经湖北宜昌葛洲坝而过，第五次经重庆涪陵长江大桥而过，第六次经重庆市区的重庆长江大桥而过，第七次也就是这次去拉萨时再次经南京长江大桥而过。第八次就是这次在青海经沱沱河大桥而过。



每次骑自行车过长江都有不同的感观，因此，写下不同的感受。

过南京长江大桥

滔滔长江向东流，滚滚双轮往西走。
莫问路途有多远，勿到源头誓不休。

到武汉

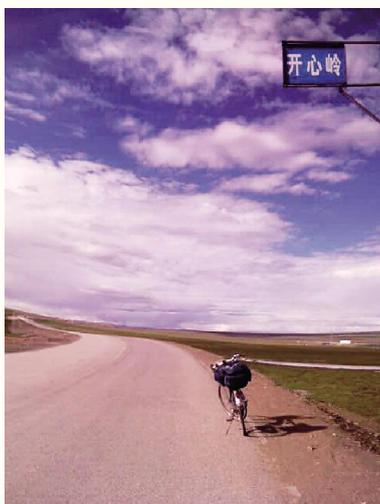
初冬时节上大道，莫愁路险与山高。
披风戴雨三千里，笑踏长江第一桥。

单骑到重庆

单车沿随长江走，越过弯道九百九。
驰骋东西五千里，一路高歌争上游。

梦醉沱沱河

起程东海长江口，驰骋万里至源头。
此处放养小鱼苗，长大游回家乡河。



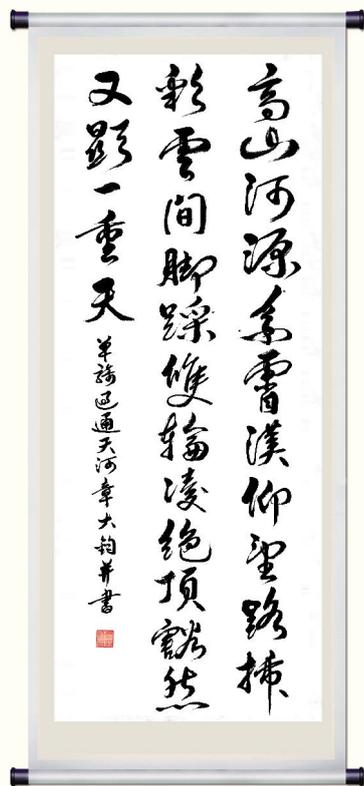
开心岭

高原上的告别晚餐

7月15日，我们离开沱沱河。在这个6人组成的临时车队里，老韩昨天因腿扭伤已搭车前去。我们5个人上午先骑行20千米翻过开心岭（海拔4776米），山坡并不很陡，过了开心岭，虽是下坡，但有4~5级南风，大家顶着逆风骑车仍然挺累。

近中午我们骑车跨过通天河

大桥，过河不久，只见前方乌云密布，并随着由南向北很快飘到我们头顶上方，看来暴风雨就要来临。这里几十千米荒无人烟，没地方可以躲雨，大家只有穿上雨披，继续赶路。豆大的雨点很快就下来了。这时公路上正好有一座下面干涸的小桥，大家赶紧把自行车扛下路基，5个人连车带人勉强挤进这桥洞里，把这桥洞塞得满满的。我们一钻进桥洞就下起了暴风雨，没多久又下起了冰雹，我们5个人躲在桥洞里却安然无恙。暴风雨和冰雹下了20分钟，风小了，雨也小了，大家先后从桥洞里钻出来，再把自行车扛到公路上，继续赶路。



过天河
高山河源系霄汉，仰望路插彩云间。
脚踩双轮凌绝顶，豁然又现一重天。



天路

雨时大时小接连不停，风却越来越大，有5到6级，还要爬坡，山坡虽不高，但在海拔4600米的高原上爬坡，又要顶着逆风，又是下雨，大家确实觉得很累。下雨、爬坡和逆风是骑自行车的拦路虎，其中最讨厌的是逆风，因为爬坡时虽然很累，但事先都有心理准备，而且下坡很轻松，还可以补回一点。下雨只要不是暴雨，一般对骑行影响不大，阵雨一般都不超过半小时。唯有逆风无法预料，风大时每蹬一步都很费劲。遇上逆风，上坡累就不说了，就是下坡也不轻松。我了解邯郸的骑友，他们最讨厌逆风，在过柴达木戈壁时就因逆风而放弃了骑行。今天吹了一天的逆风，又是下雨，又在比柴达木戈壁海拔高1500米的高原上爬坡，自然更累。骑车爬坡总要流很多汗，这时大家上身的衬衫被汗水浸透，下身的裤子被雨水淋湿，鞋子里都进了雨水。

今天的目的地是雁石坪镇，从沱沱河到雁石坪只有91千米，而今天的路似乎特别长。雨下个不停，天上乌云压顶，好像夜晚就要降临。我们在山里绕来绕去，每绕过一座山，总希望早点看到雁石坪这个高原小镇，早点结束今天这艰难的骑行，可是时时不见雁石坪的影子。雨越下越大，风还是那么使劲地吹。天慢慢地暗了起来，我们又骑过一个小山坡，前面出现了一条大河，这条河，宽几十米，波涛汹涌，水流湍急，真没想到，在如此高海拔的高原上还有这样的大河，后来知道这河叫布曲河，是长江南源河的一条支流。沿着这条大河向前望去，终于看见了雁石坪的灯光。邯郸骑友说今天的骑行最累，的确是，起早摸黑，风里、雨里，高原爬山，沱沱河到雁石坪91千米路，骑了8个多小时，平均时速每小时只有11千米（拉萨途中平均速度最低的一天）。

雁石坪，是青藏公路由青海进入西藏的第一镇，是个高原小镇，海拔4713米。雁石坪的主街大约2千米长，有3000人口。从地图上

看，雁石坪在青海省境内，但行政属西藏安多县管辖。在改革开放以来，雁石坪发展很快，成了青藏公路上从格尔木到安多县城这七百多千米中规模最大的一个镇。

我们在大雨中进入了雁石坪，这时雁石坪的每个商家都亮起了灯火。至此，我从出发地已经骑行了5011千米，这是真正意义上的万里之行了，也是我单骑远行中第一次走得这么远。雨下得很大，我们就在路边找了一家旅店，屋内安放了十几张单人床，每张床紧紧挨着，放着4排，中间只留两条50厘米宽的过道。邯郸的一位骑友问当地人，这雨要下到什么时候，他回答说：“这说不准，有时下下雨就变成下雪了，这两天前面的唐古拉山上正在下雪。”唐古拉山是我们明天要翻的山，也是我们此行要经过的最高的山。听说正在下雪，邯郸的骑友无语了，而山东的小李开了腔：“唐古拉山口虽然海拔5200多米，但我不怕，我们骑着车一会儿就过去了，我怕就怕过了唐古拉山，晚上只能到达天下第一道班住宿，那里的海拔也有5000多米高，晚上住在那里要是遇上高原反应就没法抢救了。”经他这么一说，气氛就紧张起来，他们4人决定乘车，我坚持骑行。

大家都做出了决定，彼此心里也踏实了。接下来还有一件共同要做的事是吃晚饭，晚饭期间骑友们就以饮料代酒，相互敬“酒”，有说有笑，非常热闹。明天其他人都将乘车离去，我与4位骑友的骑行合作正式宣告结束。这时老连举起酒杯说：“来！为这我们大家有缘相聚干杯！”我从家里骑车出来，一路上一直是一个人，可以说，一路上我并不担心什么，但寂寞是无法回避的。遇上这些骑友对我帮助很大，大家在一起相互交流、相互帮助、相互照应，我与这些素不相识的骑友之间结下了深厚的友谊，而且有了同行的骑友，还能减轻家人对我骑车远行的担忧。再则，遇上这些朋友，二度骑车合作，使我这次拉萨之行变得更加丰富多彩，也使我今后对这次自

行车骑行留有更美好的回忆。于是我举起酒杯，站起来说：“各位兄弟，我敬大家一杯！为了我们两次合作愉快，干杯！为了感谢大家一路上对我的照顾，今天的晚饭我买单。大家后会有期！”在以后的日子里，我和他们也常有信息交流。这些邯郸骑友后来经常骑自行车在全国各地远行，成了当地骑友的榜样，成为当地自行车骑行运动的楷模。2012年夏季，邯郸骑友老连和老胡骑自行车来到了我的家乡嘉兴，老朋友又相会了，大家3年不见有说不完的话。

雁石坪的气温很低，第二天早上起来，我多穿了些衣服按时上路了。我沿着布曲河西岸向南行，骑友们所担心的唐古拉山的风雪与夜宿第一道班的高原反应，我并不以为然。进西藏都有一种说法，入雁石坪易发高原反应，如果能平安通过雁石坪，那么过唐古拉山口也就没事了。我既然能在海拔4700米的雁石坪安然无恙，那么在海拔5000米的第一道班与这里的海拔只差300米高度，300米与5000米之比，只差百分之几的比率不用自己吓自己。于是我就按照自己的体力，自己的骑行方式，自己的骑行计划，朝着自己心中的目标，满怀自信地向前方骑去。

第四十六天
7月16日

到达	唐古拉兵站	海拔/m	4856
东经(°)	91.51	北纬(°)	31.35
骑行时间	7h40min	平均速度/(km/h)	10.7
日程/km	82	总程/km	5093

唐古拉兵站

天下第一道班

温泉

第四十七天
7月17日

到达	天下第一道班	海拔/m	5070
东经(°)	91.56	北纬(°)	32.43
骑行时间	5h10min	平均速度/(km/h)	11.0
日程/km	57	总程/km	5150

车阻唐古拉山



7月16日我一个人离开雁石坪，上午沿着布曲河南行，走过一段10多千米路况很差的公路，随后又翻过两座小山，其中有2千米的坡很陡。要是在低海拔区，一两千米的陡坡，我会拼一下就骑车上去了。现在这里的海拔已上升到4800米，骑车上陡坡很容易疲劳，而且现在又是一个人，缺少照应，不敢贸然而上。我就下车慢慢地推车上山，还是安全稳妥点好。翻过了小山，天又下起

了小雨，随后又下起了冰雹，反正在这里，下雨和冰雹是家常便饭，对我骑行已没什么影响，我骑车过了温泉，跨过布曲河，中午到达唐古拉兵站。这里海拔4900米，我在这里找了一家饭店，吃过午饭稍稍休息一会儿就上路了。因为今天计划翻越此行最高的山——唐古拉山，我想早点登上这多年来一直向往的神秘地方。

骑行途中，海拔在不断提升，这时已上升到5000米，虽然一直在上坡，但这段坡还是比较平缓，骑车并不感到疲劳，许多地方都把海拔5000米以上描写成“生命的禁区”，但我并没有什么不良的感觉。可就是老天不作美，总要让你接受磨难，在没有任何预兆的情况下，天上突然打下豆大的雨点来，紧接着狂风骤起。我马上停车，还没取出雨披，暴风雨就来了。横向吹来的风太大，我生怕把自行车给吹倒了，只有左手护着自行车，右手穿戴雨披，可是风却将雨披吹得飘起来，穿不上去。我只有用身体挡住自行车，用两手穿雨披。由于公路路基很高，风是从路基下面往上吹，雨披被吹得翻起来，还是穿不上去。这时一个骑摩托车的藏族青年与我同方向驶过，也因下雨而在我旁边停下车，并穿上雨披。他看我被风吹得很难穿上雨披，就主动过来，说了些什么不知是风太大听不清楚，还是听不懂。只见他站到我的旁边，撑开他的雨披，用他自己的身体和雨披帮助我挡住了大风，这样我就比较容易地穿上了雨披，随后他没说什么就骑摩托车离去了。对他这看似很平凡的举动，我从心底里感激这位素不相识的藏族小伙子。

我重新登上自行车，在狂风暴雨中前进，继续向唐古拉山攀登。由于风是横向吹来，对骑行的速度影响不大，就是自行车被吹得左右晃动。幸亏这时没有往来的车辆，我把自行车稍往公路中间靠，并紧紧握住车把，控制住方向。由于狂风是从路基下吹上来，不时地把穿在身上的雨披吹起来，右边裤腿和皮鞋都被雨水淋湿了。我

不时地向公路两边看，想找个可躲雨的地方。前一天暴风雨来时还有个桥洞可躲雨，今天任何可躲雨的地方都没有了，只有任凭风吹雨打，一路向前。暴雨下了大约20分钟，雨总算停了，这时我的两裤腿和鞋子都被淋湿了，尤其是右脚鞋子完全湿透了，这是我这次骑行途中衣服被淋湿最厉害的一次。

我又向唐古拉山方向骑行了几千米，这时只见前面公路上汽车都停在公路一边，排成长队，足足有3千米长。我骑着自行车从汽车旁边向前，一直骑到了前方才知道原来青藏公路在这里要通过唐古拉山下一条长江南源河上的支流，这条河有六七十米宽，现在正在修建新桥。在大桥旁边的河道上用泥土和石块修筑了一条下面可通水流、上面可供汽车通行的大坝作为临时通道，听说有一辆负载很重的军用大货车，使得土坝不负重压，坝垮车翻，因而这里的交通被迫中断。看来要上这唐古拉山真是多灾多难，眼看就要登上唐古拉山了，现在又被这条大河挡住了。

在这海拔5000多米的高原上气温本来就比较低，再加我身上的衣服都被雨水淋湿了，骑车停下来就冷得有点发抖。既然过不了河，我得赶快找个地方把湿衣服换掉。我看见河边有一个用帆布搭建的篷屋，我就进去把湿衣服全部换掉。现在右脚穿着淋湿的袜子和鞋子，既冷又不舒服，走起路来两脚不对称，右脚鞋里的水还会往上冒。在其他地方骑车，遇上大雨把鞋子淋湿了，一般雨停后骑上几个小时这鞋子也就干了，所以我没多带鞋子。没带备用鞋，又没处买鞋，怎么办呢？想了许久，对了，我行旅包里带有备用的塑料袋。于是我取出塑料袋，先脱去湿袜子，换上干袜子，袜子外面套上塑料袋，再穿上淋湿的鞋子，这下右脚也干燥了。我换好衣服，又把自行车从篷屋里推出来，一直推到大河岸边。挖掘机在不停地工作，由于大河水流湍急，而大坝缺口的水流更急，挖掘机挖起来的泥土

和石块刚填入这缺口，就被湍急的水流冲走了，几个小时过去了，但大坝的缺口并没有减小多少。

天色将晚，我想向家人通个信息，但是这公路边上手机没有信号。这时我看见公路左边的一座小山顶上有人在那里用手机打电话，既然山顶上可以打电话，那里一定有信号。于是我把自行车推到山脚下，锁上车，便往山上爬。要在海拔5000多米的高原上爬山，感觉很吃力，两腿又酸又胀，我只有忍着，用手撑着膝盖，或抓住山上的石块，慢慢往上爬。爬到山顶上，我向家里发了个信息，报个平安，让家人放心。

下山后，我又到河边看看过河的路修得怎样了。施工的人员告诉我今天肯定补不上这缺口了。今天肯定过不了河了，但在这里过夜肯定也不行，虽然有个工棚，但没有火炉，因为在5000米高海拔上晚上的气温只有几摄氏度，冻坏身体其后果是不可想象的。我只有趁天黑前退回10多千米的唐古拉兵站。

据说20世纪青藏公路建成后，一开始这里只有一座兵站，骑自行车路过的人可以在兵站过夜。现在过往人多了，这里由经商的人开办了各种商店、饭店、旅店和修理店，过往人员可在这些小店里受到各种服务，而兵站不再对外开放。我就在一家由藏民开设的旅店里投宿。所谓旅店与我在温泉住宿的差不多，也是一个用帆布盖的篷屋，温泉的篷屋是单间，这里比在温泉住的篷屋大得多，有3间，中间一间最大，中央放置了一台火炉，正在烧开水，里边有个柜子，可供应方便面和小食品，旁边有个大水缸，水缸里的水是用来烧开水的。两边靠壁有两排约80厘米宽的矮凳，矮凳前安放了几只茶几。这矮凳白天供客人休息和用餐，晚上就用作旅客睡觉的“床铺”。

我进入这家旅店时店里已经有十来个旅客，这些旅客都是内地



乘车路过这里的，多数还是因唐古拉山下的河道受阻而退回这里来住宿的。外面的“床位”已满，我被安排在左面过道上的一间屋主自己用的小房间里。篷屋里光线本来就比较暗，这里光线就更暗，只见这房间长2米，宽1米多，左边安放一张单人床，右边放置了许多物品，中间只有一条宽40厘米的过道，我的自行车刚好能放进去，门口有一块布作为门帘放下来刚好遮在我自行车的把手上。我想在这里能被安排这样一个既安静又独立的“单人间”，很满意。我安置好床铺出来，看见外面的旅客都在吃方便面，外面天已黑，我也不想出去了，也在里面要了一碗方便面。我吃过晚饭，取出毛巾想洗一下脸，大水缸里有八成水，只有一只舀水的勺子，周围没有脸盆，看来这水只是用来烧开水的，而不是洗脸的。我见其他旅客从水缸里舀水倒在毛巾上，而后再用湿毛巾擦脸，于是我也用同样的方法，擦了一下脸。火炉上锅里的水沸腾了，我倒了杯开水，象征性喝了两口，不敢多喝，因为我得记住前几次教训，在这里，晚上起来实在不方便，且外面气温很低，容易着凉。这两天骑车还是比较累的，所以我就准备早点上床睡觉。睡前，我取出了自带的睡袋，安放在这藏民的床铺上，钻进睡袋，盖上了藏民用的被子，很快就睡着了。在这海拔4900米的高原上，睡在藏民的床上，这天晚上睡得很好，一觉到天亮。

蹚水过河失败

7月17日离开唐古拉兵站，再次向唐古拉山攀登，我是第三次经过这段海拔5000米高的公路了。与昨天狂风暴雨不同，今天太阳出来了，也没有风。既然有这么好的条件，我得用摄像机拍下在5000米高原的骑行过程。这条路上异常的宁静，只有我一个人，我感觉到这是一种不良的预兆，难道那条路修了一个晚上还没有修好。等



一个人在海拔5000米的高原上骑行（用三脚架拍摄）

我骑车到达河边一看，一个晚上抢修下来，大坝的缺口并没有缩小，河里流水还是那么湍急，大坝的缺口还是那样大小。现在河里有两台挖掘机在工作，据施工人员说，因直接填补大坝缺口失败，今天改变了施工方法。先把好的坝基加宽10多米，再从这好的坝基上新开一条渠道，让湍急的河水分流到这新开的渠道中来，等大坝缺口修复并加固后，再填补新开的渠道。我无可奈何，只有在河边耐心等待。

一直等到中午，吃中饭的时间到了。我带有干粮，也把“中饭”吃了。我本来打算，今天只要顺利过河，从唐古拉兵站到安多县城有120多千米路，一天便可以到达，晚上也不用住宿到海拔5000米以上的第一道班了。如果今天大坝修不好，那么我在这里还得等一天，还要骑车回唐古拉兵站。真是心急如焚，又一筹莫展。

正在这时，我看见有几个当地人赤了脚，卷起裤腿，蹚水过河。水深齐大腿，有人还抱了个小孩一起过了河。现在是下午，太阳下气温还算高，我想这倒也是个办法，人家可以蹚水过河，我也可以试试。我还到上游和下游都去看看，是不是有比这里水流缓一点或



河水浅一点的地方，看过后发现上游和下游河里水流都很急，至于河水的深浅从水面上又看不出来。至少刚才的那个地方我亲眼看到有人走过，知道大致深浅，而其他地方则不敢贸然而行。于是也脱了鞋袜，卷起裤腿，决定向刚才蹚水过河的人学习，把自行车推到河中央。这大河虽说有七八十米宽，但真正水急水深的地方也只不过七八米宽。我扛着自行车，走过了几段水浅的水沟，到了水深的地方，先观察一下。我看着这湍急的水流，把自行车重新扛在肩上，准备蹚水过去。刚走几步，感觉两脚在往下沉。原来这河底的一些泥石流是刚从大坝缺口被冲下来的，并不结实，我扛着自行车，走过去两脚就要往下沉，而且水流很急，从上游急流而下的河水冲到我的大腿上要往上涌起，很快把两裤腿给冲湿了，而且人在急流的水中站不稳，被冲得向下游倾斜，脚步不稳，我只有马上向后退，退到后面的浅滩上。我决定休息一会，调整一下再试一次。第二次稍多走几步，但刚才的情况还是再次发生了。要是过了一半，我就冲过去了，现在只有到达三分之一处，中间是否会更深？水流会更急呢？别人是一个人容易过河，我扛了负重的自行车，踏在河底的泥石上容易下沉。我想人和车被水冲湿都不是问题，即使人被冲入河水中，对从小在湖边长大又熟悉水性的我来说不会构成危险。问题是一旦我的旅行包掉进水里，那么我的摄像机、照相机、手机中所有这次一个多月来5000多千米的自行车骑行资料和包里的其他资料都要“泡汤”，这个损失是不可估量的，再说把所有的衣服都弄湿了怎么办。我只有重新退回到后面的浅滩上。

人没过河，两裤腿却被河水冲湿了，现在该怎么办呢？正在这为难之际，只见河对面开来一辆正铲泥石的挖掘机，在挖掘机前面的挖斗里载着人和货物从河面上慢慢驶来。这辆挖掘机前面的挖斗很大，挖斗向上时可装载许多东西。这个庞然大物载着人和物缓慢

地驶过主河道，向我身旁过来，我忙向驾驶这挖掘机的师傅招手，请求帮助。驾驶员看到我一个人推着自行车，又上了年纪，又是一副窘迫相，就说让我先等一下，等他回过来时把我带过河。这下终于让我松了一口气，挖掘机把我送到对面岸边，我上了岸，就在河滩上先把被河水冲湿的长裤换掉。昨天被大雨淋湿的长裤还没有干，我只有把一条干的运动裤穿上（后来我在唐古拉山口拍照留念就是穿着这条运动裤，对我来讲也有特殊的纪念意义）。

我终于过河了，心里一阵喜悦。这时已是下午3点，我把自行车推上公路，告别了围观和关心我的众人，重新踏上了攀登唐古拉山的征途。大河南边的公路上也同样停放着因道路阻断被堵的汽车，长长的车队一直排到半山腰，足足有5千米长。这是一段上山的路，坡度很陡，路上停满了汽车，还有车上下来的人群，自行车骑行困难，我只有骑一段，推一段，其中有4千米的坡是推行的，这样推车就用去一个小时。太阳已经西斜，我得抓紧时间赶路。离开了长长的车队，以后的路虽然是上坡，但坡度不陡，这时老天难得吹起了顺风，对我也算是一种补偿，我借着顺风，向唐古拉山口骑去。一



登上唐古拉山

路上静悄悄的不见一个人影，偶尔见对面过来一辆汽车。这山路坡不陡，但弯道很多，不知过了多少弯道，终于见到了唐古拉山口。由于这里海拔高，经常下雪和冰冻，坡顶上面一段柏油路面破损比较严重，路面高低不平，骑自行车颠簸得很。但马上就可到达山口了，我兴奋起来，不管路面多么颠簸，一股劲地向山口冲去，于下午5时终于登上了此次骑行的最高点唐古拉山口。

唐古拉藏语意为“高原上的山岭”，由于终年风雪交加，号称“风雪仓库”。这里的天气极不稳定，即使是夏天，公路也经常被大雪所封，冰雹、霜雪更是常见现象。青藏公路越过的唐古拉山口的海拔高度为5231米，此处空气含氧量只有海平面的6成，所以一般乘客路过唐古拉山口，都会有明显的高原反应。唐古拉山口是青藏公路进入西藏的必经之地，也是青藏公路制高点。山口公路的右侧有一块标有“海拔5231米”标志碑，左侧建有高大的光纤工程纪念碑。

与我经过昆仑山口时的热闹场面明显不同，这时的唐古拉山口静悄悄的。由于公路通行中断，连过往的汽车也没有，整个唐古拉山口只有我一个人。我站在这山口上，环顾四周，可见唐古拉山脉的雄姿，座座雄伟的高山，顶天立地，山顶的积雪终年不化。远处的雪峰、缭绕山崖的白云与艳丽的高原夕阳编织成一幅幅充满诱惑、妩媚无比的图景。

我在唐古拉山口来回走动，南面就是西藏的高山雪峰和蓝天白云，那是我此次将要骑行的最后一段路程。再看看北面，则是青海的山山水水，也是我骑自行车一路过来的地方。一路上历经11个省（区），总行程5100多千米。说不上千辛万苦，也实实在在地流了许许多多的汗，算不得“九九八十一难”，但前前后后也经历了为数不少的考验。今天骑车登上了海拔5231米的高山，是我骑自行车到达的最高点，也是我骑自行车过程中闯过的最艰难困苦的路程。想到

这些，我心潮澎湃，感慨万千，这意味着以后的自行车骑行，任何崇山峻岭我都将无所畏惧，任何艰难险阻都将不在话下了。再看看四周的景色，群山、草地、雪峰、蓝天、白云、夕阳、晚霞构成了一幅天地相融，绚丽多彩的梦幻世界，此时此刻的画面是为我一个人而创造的，这是苍天的恩赐，也是对我一路付出的回报。一种自我成功与满足的喜悦感油然而生，几天来的疲劳也消逝在九霄云外。我用摄像机摄下这五彩缤纷的景色，并拍摄了几张个人的纪念照片。

我在唐古拉山口已停留多时，天色将晚，还得赶路，于是我骑车向南，向唐古拉山下骑去。唐古拉山南面的高山雪峰和草原牧场与唐古拉山北面的青海差不多，但随着不断的向南与下山，感觉这里的草原更茂密，更翠绿。

热情的藏族同胞

我骑车从唐古拉山口下来，一路下坡，几经转弯，骑行10千米后公路转过一个山脚，看见在朝南的山坡下有一座浅黄色的大院。大院外围是浅黄色的围墙，大门前建有一座花坛，中间立有一块金黄色的铜牌，上面写有“天下第一道班”几个大字。这就是我今天要投宿的地方，也许是到了黄昏，职工已下班，大门口冷冷清清，不见人影。我先在铜牌前摄像，再骑车进了道班大院。

这大院里面积很大，有4排建筑，每排有三四座房屋。每一座房屋有四五间，都建在离地几十厘米高的水泥桩柱上。因为在海拔5000米的高原上，地下是冻土，地面部分冻土在夏天会融化，而深部冰层终年不化，为防止房屋下沉，所以房屋建在深入地基的水泥桩柱上。我骑着自行车先靠大院左侧两排房屋之间转了一圈，没有一个人影，再从大院中间出来，这时听到右侧有人在喊，问我做什么的，我回答找住宿。这时从一座屋里走出一个三十来岁的藏族男



子，黑黑的圆脸蛋，说着一口较为流畅的普通话，看上去挺和善与热情。他是这里的领班，叫布琼。他问我，你就一个人？从哪里来的？我告诉他，我就一个人，是骑自行车从浙江来的。布琼告诉我，住这里一个晚上收费30元。他随后把我带到里面的一座建筑里，这建筑前面有道墙，进了门，墙与房屋间是玻璃棚，他让我把自行车就放在这玻璃棚下，里面有两间客房，小的一间有3张单人床，大的一间有6张床，房间里安装了火炉。我说我一个人就睡小房间吧。他还告诉我这里有小商店，有方便面、饼干等食品，店主人晚上回家了，他可以帮助去拿。

床铺安排好，我就随布琼去拿吃的东西，我让他帮我拿了两碗方便面和一些食品，这样今天的晚饭和明天的早饭就解决了。布琼对我说，有开水可以冲方便面，并邀请我到他房间坐坐。我就随他进了他的房间，用开水冲了方便面，趁热吃下。布琼取出一把小型铝水壶放在火炉上，并对我说：“这里是酥油茶，等会儿你尝尝。”一会儿酥油茶开了，他为我冲了一碗。我连忙说少一点，他还是冲了满满一碗。

酥油茶是藏族的一种饮料，多作为主食与糌粑一起食用。此种饮料用酥油和砖茶加工而成，酥油是牦牛奶中提取的黄油，或奶油，呈块状。砖茶其实就是普洱茶一类的茶，是经过发酵过的茶叶。我没喝过酥油茶，听人说，没有喝过酥油茶的人，第一次品尝可能会觉得异味难当，咬咬牙喝过几口之后，便会真切地品味其流香满口、余味悠长的妙处。布琼为我冲的酥油茶比他们自己喝的要淡一点，糖也放得多一点，我第一次喝就感觉味道还可以，并不像其他人所说的那样难喝，我喝了一碗，布琼又为我冲了一碗。

我第二碗酥油茶才喝一半，布琼又拿出藏粑让我吃。藏粑是青稞（属大麦的一种）面与奶茶做成的，是藏族同胞的主食。我看见

布琼用右手抓起藏粑往酥油茶中蘸一下，再送往嘴里吃起来。于是我也向他学习，伸手抓起藏粑，蘸了酥油茶再吃。我一开始吃藏粑觉得味道淡淡的，粗糙难咽，就一次少吃一点，并吃一口藏粑再喝一口酥油茶，这样吃起来味道就好得多。我吃了一小块，不敢多吃。布琼很热情，又给了一块，还拿出其他的一些当地食品，一定要让我品尝。

我已经吃了不少东西，布琼还对我说：“我这里有很好的牛肉干，我去拿来给你吃。”说着就去隔壁拿来一包牛肉干让我吃。这种牛肉干是用西藏牦牛肉风干而成的，风干牦牛肉一般在冬天，这时气温都在零摄氏度以下，把牛肉割下来，加以秘制配方后，挂在阴凉处晾干，其晾干时间很长的，让其冰冻风干，除去水分，又保持鲜味。布琼拿出来的牛肉干，晾得很干很硬，没有一点水分。我幸亏牙齿好，要不这牛肉干还真啃不动。但这牛肉干嚼起来挺有味道的，又香又可口，我连吃两块。这种牛肉干藏民把它看作很好的食品，平时他们很少自己吃，常常是用来招待客人的。布琼看我喜欢吃，又抓了一把过来，我连忙说，够了够了，再吃，我的胃受不了。我决定不吃了，要不布琼还会拿出什么吃的东西来。布琼还要我喝酥油茶，我说：“我这儿有浙江龙井茶。”于是我就冲一杯给他喝。我们边喝茶边交谈起来，布琼介绍了他们“天下第一道班”的情况。我与布琼两人一直交谈到晚上9点多，我准备去睡觉了。布琼对我说，你一个人睡太冷清，今天晚上我陪你睡吧。既然他这么热情，我就欣然答应了，于是布琼与我一起来到了我的“客房”。布琼先把火炉点燃了，这火炉用的燃料很特别，是用牛粪作燃料的。牛粪是藏民主要的燃料，藏族同胞几千年来，世代一直用牛粪烧饭煮水。在我们那里，农民历来用木柴作燃料，这里为什么不种些树木呢，我有些好奇地问布琼。他告诉我，在这海拔4500米



以上高原地下是冻土，夏天只有在土地的浅表层是解冻的，所以地表面可以生出茂密的杂草，供牛羊食用。而大树无法在这里生根深入这终年结冰的深土里，所以树木不能在这里生长。我注意到，从格尔木出来到这里，一个多星期来，一路上没见到过一棵树，原来是这个原因。

第一次享用牛粪烧的火炉，房间温度上升很快，整个房间很暖和，布琼就把火炉封起来。睡觉前我又与布琼交谈了许多，直到困了为止。这个晚上我在海拔5000多米的高原上住宿，身体情况良好，没有任何异常反应，还交上了一位热情好客的西藏朋友，又有许多新的收获与感受，让我度过了一个难忘的夜晚。

第四十八天
7月18日

到达	安多	海拔/m	4716
东经(°)	91.37	北纬(°)	32.17
骑行时间	7h20min	平均速度/(km/h)	11.0
日程/km	81	总程/km	5231

第四十九天
7月19日

到达	那曲	海拔/m	4510
骑行时间	10h21min	平均速度/(km/h)	13.5
日程/km	140	总程/km	5371

第五十天
7月20日

到达	古露	海拔/m	4680
东经(°)	91.37	北纬(°)	30.49
骑行时间	8h30min	平均速度/(km/h)	11.1
日程/km	94	总程/km	5465



推车上申格里贡山



7月18日，在“天下第一道班”告别了藏族朋友布琼后，一路向南骑行。骑行了一个小时，我感觉肚子有点不舒服，又行了几千米，肚子叫起来了，我知道一定是昨天晚上吃得太多了。有点担心的是今天还要翻越海拔5000多米的头二九山，也称小唐古拉山，距离第一道班约30千米。幸亏上山坡度不算陡，所以这海拔5170米的头二九山我还是比较顺利地翻过去了。

翻过头二九山，以后的一路下山为主。从山上下来，绕过一个小山包，一个巨大的山谷展现在眼前。山谷很深，公路在山谷的西侧盘旋而下，有5千米很陡的下坡路，延伸到山谷深处。这里路宽车少，我大着胆子在公路上俯冲而下。过了这段陡坡，以后的路就平坦多了。公路两边的人烟渐渐稠密，每隔几千米就有一个藏族村庄，开始可以看到房屋、牛羊圈以及劳作的居民。傍晚我顺利到达安多县城。

安多县城是西藏的北大门，海拔4716米，位于109国道西侧，中间隔有一条由北向南流向的河流。我先从县城北面的便桥上骑车过河，县城北面的老城区都是矮小的平房，南面有一些新的建筑，我沿河边骑车到了县城的南边。我身边的现金快用完了，我得找个银行的取款机取钱。这个县城很小，只有一家农业银行有自助取款机，可是赶到银行时已经停止营业，旁边的取款机又坏了好几天，这下让我傻眼了，我口袋里不到一百元钱，如果明天到那曲去取钱，那么今晚的住宿吃饭和明天一天的开销怎么行呢？如果明天上午等银行开门再取钱的话，那么明天从安多到那曲135千米的路就无法完成，看来得节省用钱。我找一家旅馆，50元每晚，我本想就这里住下算了。再想想，再到别处去看看，有没有更便宜的。我在一路口看见一家蔬菜市场墙上写有“住宿10元”几个字吸引了我的眼球。了解到，住宿的店老板到外面去了，要等一会，我先去对面小店里花10元钱买两碗方便面。等了一会儿老板回来了，带我上楼看房间，老板说下面煤炉上在烧开水，可以自己去拿，于是我就提了两瓶开水，先把身体用热水擦洗一下，再把脚也泡一下，舒服多了。

7月18日离开安多，重新跨过昨晚走过的河，这是那曲河上游的支流，我将沿着这条河向那曲市骑去。公路沿着平缓的草原向前延伸，远远望去前面有一座大山挡在路上，这就是一路上早有耳闻的

申格里贡山。在青藏高原上申格里贡山不算大，海拔也不算高，山口海拔为4880米，但它是青藏公路上坡度最陡的山。我骑行8千米，来到申格里贡山脚下，山下一块不大的路牌提示到申格里贡山口有连续7千米陡坡。抬头望着头顶上的盘山公路，这上山的坡度确实很陡，骑车难以上去，估计都得下车推行。我曾在网上查阅到此山的资料时有骑友说，到了申格里贡山下有一种敬畏之情，然而对我来说也不过如此。论山高我已通过海拔5000多米的三座大山，论坡陡与坡长，我骑行在贵州时曾遇到一天上坡50千米，其中陡坡推行27千米，推车上山就花了7个小时。现在只有7千米上坡，估计不到两个小时就可推车到顶上，这次计划骑行两个月时间，两个小时是微不足道的。我在申格里贡山脚下，骑行没多久，公路便陡峭地盘山而上，难以骑车上山，我只有下车推行。推行一两千米得停车休息一下。

山坡陡，推车上山比较累，但这里的景色特别美。山下是一片平草地，中间有一条弯弯曲曲的大河，这条河发源于青藏高原唐古拉山南麓，由北向南流经安多到这申格里贡山下，我昨晚和今晨两度跨过了它，这条河的上游部分藏语叫那曲河（“曲”藏语意谓河），它的下游就是我们地理课上学过的怒江。怒江在中国境内起源于西藏，流经云南，由西北向东南流经2000多千米，而后流入缅甸称萨尔温江，又流经1000多千米，最后注入印度洋。眼下这条美丽的河在山下的草原上经七八个弯道，向遥远的东南方流去。我今天随这条河而来，还要随这条河骑向远在100多千米外的那曲市（那曲市也是以这条美丽的河流而命名）。我凝视着那曲河，一首“美丽的那曲河”那优美动听的歌声似乎在我耳边响起。“那曲河，美丽的河，从我的家乡缓缓流过。带着幸福，带着吉祥，唱着祝福的歌。艰难险阻挡不住你的脚步，勇往直前是你的品格。你是一幅不老的画卷，



是我心中不老的歌！啊呀拉索……”

在这申格里贡山上，看地上是美丽的，看山上也是美丽的，我推车累了，就停下，边休息、边欣赏这大自然的美景。唐古拉山脉的南北两侧虽然同样是大山雪峰，海拔高度也相似，但山坡和山脚的草地有明显的区别，山脉南侧的草地比北侧的可可西里地区更加茂盛，更加翠绿。整个申格里贡山的山坡上长满茂密的青草，漫山遍野都是羊群和牦牛，这是一个非常壮观的场面。当我推着自行车走上半山腰时，一群洁白的绵羊正在横穿公路向山坡上方奔跑。它们仗着“羊多势众”，汽车来了也不退让，一股劲地拥过公路，两边往来的汽车只好停下来等羊群过了公路再行。不过这对我来说倒可以零距离地观看羊群的各种姿态和过公路的细节，并近距离摄像。羊群过了公路又蹦上了山坡，而后迅速向更高的山坡跑去。

在申格里贡山上，仰视山顶和蓝天还是美丽的。唐古拉山北侧每天下午必有的满天乌云及暴风雨和冰雹在这里已销声匿迹，天空呈现出蓝天白云，与青山雪峰相映，景色秀丽无比。朵朵白云就在山顶上，似乎爬上山顶即伸手可及。尽管这一路上只有我一个人骑行，但我并不感到孤独，因为这一路上有这山山水水陪伴着我，让人心旷神怡，一路陶醉。我取出摄像机，爬到山崖高处，将山下美丽多姿的河流，山坡上活泼可爱的羊群，还有山顶的雪峰和蓝天白云，一一保留到了我的摄像机里。

我边推车、边赏景，连同休息，花了两个小时，终于爬上了申格里贡山口，这是我此次骑行中坡度最陡的山，也是单次推行最长的坡，整个上山7千米路全部是靠推行的。由于上山花了不少时间，一过山口我就骑上自行车冲下山去，一冲就是20多千米。路过一个村庄，我看中午将近，想在这村庄里找点吃的。这里只有一家小商店，而且只有方便面供应，于是我又要了碗方便面。这高原上的开

水只有80℃，热水瓶里倒出来的水温自然还要更低些，用这样的开水冲的方便面根本不入味。说实在的，这几天一直在吃方便面，有时一天三餐都是方便面，方便面我已经吃得厌烦了，甚至有点恶心。一碗方便面还没吃完就不想吃了，我干脆就不吃了，等到肚子饿了再说。

遇上嘉兴老乡

从申格里贡山下来到那曲，虽然有许多起伏不平的小山坡，但总体还是以下坡为主，骑行并不是很累。当我骑过一段宽阔平直的公路时，看到公路边上停了3辆小轿车，公路上有十多个人在来回走动和摄影。当我骑车靠近时看见车牌号为“浙F”起头，这是我家乡嘉兴的车牌号，我马上骑车靠近他们问：

“你们是从嘉兴开车过来的？”

“是啊！”他们用熟悉而亲切的嘉兴方言回答。

“我是嘉兴平湖的。”

“你是章大钧吧？”

“你们认识我？”

“我们在报纸上、电视上都看到了，我还登录过你的网站。”

驾驶员从汽车里出来，看着我的自行车说：“我开汽车都觉得累，你骑这样一辆自行车到拉萨太不可思议了，要不是我亲眼看见还真不敢相信。”

在这荒无人烟的青藏公路上和老乡相见，十分惊喜，大家都很高兴，他们还慷慨地从车上拿出许多糖果、点心塞进了我的车篮里。

这时我发现他们几乎每个人手里都有一架专业用的相机，不停地在拍摄公路两旁的草地、羊群和远处的雪山。原来他们是嘉兴摄影协会的成员，这次是他们十几个人自发组织“自驾游”来拉萨的，

以他们自身的爱好与特长，沿途拍摄各地的风光。他们告诉我那曲那里也有我们嘉兴的老乡，还帮我联系了那曲那里的老乡，让我到那里找他们。

告别了这些“自驾游”的嘉兴老乡，我继续向那曲方向骑去。这里到那曲估计还有80千米路程，因为想到到那曲还有老乡接待，我便抓紧赶路，争取早点到达。这一段路只是一些起伏不大的小山坡，虽然有点逆风，但风不大，我还是骑得很快，想早点到那曲。

先后骑车过果组乡、两道河，进入那曲，老乡在进城路口等我。那曲作为地区政府的所在地，已接近一般城市的规模，街道纵横交错，霓虹灯闪闪，商店林立。唯一与见过的其他城市所不同的是我在市区看不到一棵树木，因为那曲的海拔为4510米，土地两米以下是深达几米的冻土层，树木无法生长。于是老乡把我带到了一家藏族装饰的宾馆，安排了住宿。老乡准备带我去吃饭，我想先取点钱，心里才踏实，可是这里的农业银行取款机也坏了，老乡就带着我到了邮政储蓄银行的取款机前取出了钱。此时，我心中的担忧解除了。

接着，老乡把我带到了那曲的一家会做江浙菜的饭馆，点了几个浙江菜，问喝什么酒，我说就啤酒吧，于是我们要了两瓶啤酒。我看着这些久违了的家乡菜，心里很舒服，吃起来更是合口入味。我与老乡两人一边喝酒、一边交谈，既然是老乡，就用家乡话交谈。老乡姓陈出生于浙江省嘉兴市嘉善，参军入伍后在西藏服役，又在部队上了大学，退伍后在那曲县政府工作。老乡相见，两人交谈得十分投机，他向我介绍了许多那曲和西藏的情况，谈到当地的历史、文化、宗教及经济发展等情况，让我增加了许多见识。我吃着这些家乡菜，越吃越有味，但也不敢多吃，前天吃坏肚子才刚恢复，生怕吃多了又要吃坏肚子。老乡还要加菜，我连忙阻止了，说吃不了，想早点回宾馆好好洗个澡，早点休息。

酒足饭饱后，老乡把我送回了宾馆。回到宾馆后第一件事就是好好洗个澡。带来的旧衣服一路也扔得剩下不多了，不过离拉萨已经不远，还有3天路程就可到达，我把干净的衣服取出来，然后从头到脚好好地洗一遍，换上干净的衣服，舒服极了。

遇上广州的大学生

7月20日，我离开那曲后继续前行，这一路上没有大山，但上午的路一直都是缓缓上坡，还有几段坡比较陡。不知怎么的，今天骑车觉得很累，两腿无力，全身疲乏，一些并不是很陡的坡，骑车上去时也感到很吃力，我只有下车休息一会儿，或推着自行车上去。这次骑车出来，除了一开始几天由于尚未适应而骑得很累外，一路上还没有出现过这种情况，就算是几次吃坏了拉肚子也不是这种情况。我想自己是不是生病了，眼看再过3天就可以到达目的地了，要是在这节骨眼上生病了怎么办？既然觉得累就慢慢地骑，多休息几次，先看看情况再说，不要骑得太累。

我在路旁休息，这里的景色也不错，公路右侧有座高山，山坡上是翠绿的草地和洁白的羊群，峰顶上还有积雪，蓝天白云映衬在雪峰的背后，又是一幅美丽的画面，我取出摄像机，一边休息，一边摄像。这时从后面骑车过来了3个年轻人，一男两女，有说有笑的。他们骑得也累了，看见我在摄像，他们也停下来休息和拍照。同是骑车人，尽管年龄上有很大差异，但仍然一见如故，立即热情地交流起来了。他们是广州的大学生，在暑假前有人张榜提出骑自行车去拉萨，学校不同班级的同学有十几个人响应，最后有8位同学坐火车到达西宁，买了新的专业自行车骑向拉萨，一路上有3位同学因高原反应或其他原因而退出骑行，剩下两男三女5个人还在继续骑行，还有两位同学骑在后面。他们得知我从浙江骑车出来，已经历

了50天，骑行了5000多千米，都很惊讶。我休息已久，与他们说声：“路上再见！”便告辞先行了。

我又骑过了两个小山坡，来到了那曲河边，这里有一座以那曲命名的那曲大桥。昨天在申格里贡山上看到的那条弯弯曲曲的河流几经转折流到了这里，它还将继续流向远方。今天骑车感觉特别累（后来回想可能是昨天为了早点到达那曲，路上骑得太快所致），我又停下来休息了，我将那曲大桥与周围的景色摄录下来。不一会儿广州的两位大学生一男一女也骑了上来，骑到我跟前，那位女同学说：“叔叔，你在这里休息，我们也在这里休息吧！”我向他们挥挥手，再往后看，只见另外3位同学刚从一个山脚旁转弯，不一会儿也骑到了一起。我和他们是第二次相见，已经很熟了，就与他们交谈起来。我刚才还感觉很劳累，与这些大学生在一起，说说笑笑，一下子轻松多了。他们还要休息一会，我就先出发了，经过弄忍和罗马镇，晚上到达古露镇。

古露是一个较大的镇，海拔4680米，以藏民为主。镇上有几家藏民开的饮食店和小旅店，说是旅店，其实就是可以接待过往旅客住宿的藏民家里。我到古露镇不久，广州的几个大学生也到了，我就与他们同住一家旅店。这是3间平房，外面有围墙，围墙与屋檐间用帐篷盖起来成了篷屋，在这篷屋左侧三面靠墙的边上铺上木板，成了5张矮床，中间和右侧是过道和存放东西的院子。房屋中间那一间的墙边上也铺上木板，白天可以坐人，晚上可供旅客住宿。女住客安排在屋内，男住客就安排在外面的篷屋里。

住宿安排好后，我们就到镇上找吃饭的地方。看见公路上有几个穿着运动服骑着自行车的老年人，他们是从拉萨方向骑过来的，是来自湖南长沙的自行车爱好者，我们在一起交谈了许多，了解了彼此的路上状况。天色将晚，我们告别了湖南骑友，就和广州的大

学生进了旁边一家藏民开的饮食店就餐。我请客，大家每人吃了一碗牛肉面。

我们从饭店回到了旅店，我抓紧时间把每天要做的功课做完就睡了。

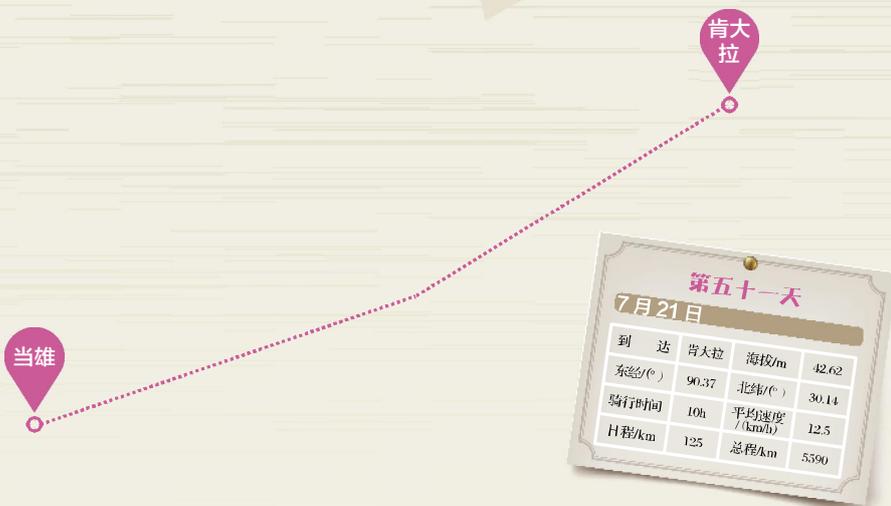
7月21日，我天一亮就醒来了，起床整理好自己的自行车和旅行包。看看几个大学生还在睡，我对已经醒来的小陈说了声：“你们睡吧，我先走了，路上再见！”随后出门到了公路口，这小镇上还算热闹，看见有家饮食店里有牛肉包子卖，包子好久没见了，我就买了几个牛肉包子，再来一碗牛肉汤，找个位子坐下，大口地吃起来。这时湖南的骑友也推着自行车出来了，看见我在吃包子，他们也买了包子和牛肉汤进来了，大家一边吃、一边交谈，他们告诉我，从古露出发半天就可以到达当雄县城，并建议在当雄坐车去纳木错湖游览最方便，纳木错是一个非常美丽的高原湖泊。他们还告诉我经过羊八井时可以泡温泉，那是很有名的高原温泉。

告别了湖南的骑友，我又上路了。我昨天骑得很累，今天体力恢复了。古露到当雄是下坡路，骑车并不很累，我骑一个小时休息一会。骑行路上，分别多天的老韩打来电话说：他已经到了拉萨，等我几天了，问我到了哪里，到拉萨再相聚。过了一会，还有一位在那曲市政府工作的平湖老乡，他姓张，从拉萨打来电话说：他在拉萨开会，问我什么时候到拉萨，到时他会来接我，还要为我在布达拉宫前照相。他还是嘉兴市摄影协会负责人之一，摄影技术高，能为我在布达拉宫前照相摄影自然是件高兴的事。

我中午到达了当雄，同样是县城，当雄比安多热闹多了，街道两面商铺林立，市场繁荣。当我路过一家藏民茶室门前时，只见小陈站在路口，我以为他在等他们的同学，可他把我叫住了：“大伯，您停一下。”我停下车问：“什么事？”“我们请您喝奶茶。”他说着把

我往这家藏族茶室里拉。盛情难却，我就把自行车推到茶室的门口停下，随小陈走进了这家藏民茶室。茶室经营用的奶茶与天下第一道班布琼先生的酥油茶相比，其奶的味道要淡一点，糖要放得多一点。糌粑的味道差不多。店主人问我：“味道怎么样？”我连忙说：“好吃！好吃！”店主人又拿出了一些其他藏族食品，让我吃了个饱。

小陈他们打算先在当雄住下来，并从当雄坐公交车去纳木错参观游览，他们让我跟他们一起去。我说：“有两位朋友从拉萨打电话来，让我早点到拉萨，我只能先到拉萨，以后再安排时间去纳木错了。”



天黑困于荒野



当雄到拉萨还有160多千米路程，如果起早摸黑，一天是可以骑到的。拉萨是这次骑行的目的地。现在时间才下午2点，如果今天再骑行几十千米，那么明天的路程就轻松得多。从地图上看前面的站点是肯大拉，离当雄有50多千米路，我以为当雄到拉萨总体上是下坡路，心想3个多小时就可到达肯大拉。但我得先问清楚肯大拉有没有旅馆或可以住宿的地方，我通常都找当地的汽

车驾驶员问路，他们会对当地情况熟悉一些。我问了3个驾驶员，一个说不清楚，两个说有的，其中一个说肯定有的，于是我就大胆向前骑去。

我告别了同行两天的广州大学生，一个人离开当雄，开始沿着一条河向下游方向骑去。很顺利，走了20千米后，河流转向左侧而去，而公路绕过一个山脚则转向右侧，公路两侧都是高山，中间有宽一两千米的长带状平地，公路右侧有一条人工渠道，渠道里的水正以中等的速度向身后流去，这告诉我现在走的是上坡路，后来才知道这是在穿越念青唐古拉山。前面吹来了阵阵逆风，坡虽不陡，逆风也不大，但两者加在一起，车速明显减慢，车码表显示车速每小时只有13千米。看来要三四个小时到达肯大拉有点难度，但我心里也不急，只要在肯大拉能找到旅店，就是晚一些到达也无所谓。我一个人在这念青唐古拉山脚下迎着逆风又骑行了20千米，天色渐晚。上坡不算陡，逆风却有所增大，骑车速度又减慢了。公路上除了偶尔有几辆疾驶而过的汽车，一路上都静悄悄的，公路两旁没有村庄，公路上不见人影。这时太阳渐渐下山，位于公路西侧的念青唐古拉山雄伟壮观，高耸的山峰擎天立地，山峰上的白色积雪与

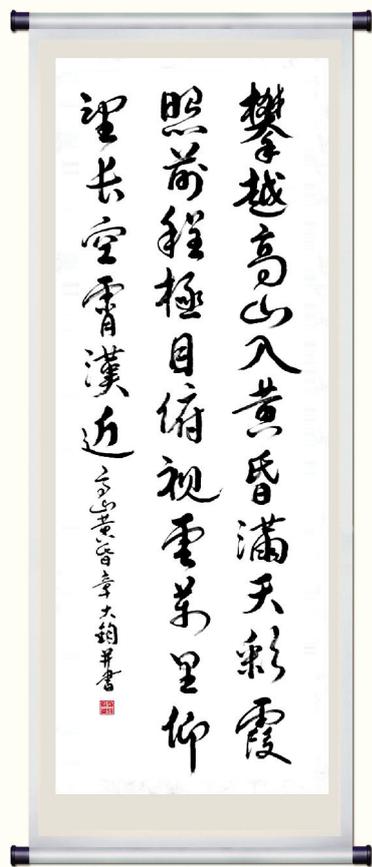


肯大拉

太阳周围的红色晚霞构成了一幅五彩缤纷的画面，座座雪峰犹如亭亭玉立的仙女，美丽无比。尽管这大山下只有我一个人，但我并不感到孤独。

公路就在念青唐古拉山下，当太阳还与大地有60度夹角时就落山了。在大山里太阳一落山，气温就下降，天黑得很快。骑过了这身旁的几座高峰，路平了，风也小了，而夜幕却渐渐降临了。转过一个山脚，前面出现了一块较为宽广的平地，在公路的右侧看到了几间房屋，我想肯大拉大概到了，心头泛起了一阵喜悦。骑车过去一看，路边的两间房屋前面的墙上分别写着“住宿”和“旅馆”的字样。我忙骑车下了公路，一直骑到屋前。下了车一看，这房屋门窗紧闭，从玻璃窗看屋里，空空的屋内一片零乱，似乎好久没有人住的样子。我再到前面的“旅馆”看看，也是一个样，人去屋空，我只有扫兴地退回到公路。这种遗弃的旅馆，还有商店、饭店、加油站我一路上见得多了，当时也并不以为然，心想这大概是近镇的房屋，通常到了前面镇上会有旅馆的。

我又往前骑行了四五千米，不见任何房屋和灯光，这时天完全黑了，我才觉得情况不妙，而且一向很平整的公路，到了这里路面



高山黄昏
攀越高山入黄昏，满天彩霞照前程。
极目俯视云万里，仰望长空霄汉近。



破损严重，这时天又黑，几米外的路面就看不清楚，自行车多次闯入低陷处，颠簸得很厉害（我放在车篮里的墨镜什么时候掉了也不知道），我只有减速慢行。这样又行了2千米，再往前行了1千米，看见公路旁高高地立有一块路标，上面写着藏汉两种文字，我睁大眼睛看见“拿多拉山”几个汉字。今天下午所走过的路程尽管多数是上坡路，但并没有标注念青唐古拉山的路标，而这里既然标有山名，说明前面一定是一座不小的山要翻越。我想，上青藏高原有人把它说成是天路，经过的风风雨雨不算，还真是多灾多难，眼看明天就可到达拉萨，今天晚上还要让我接受如此的磨难。这拿多拉山到底有多高、多长，不得而知。前面一站是羊八井镇，估计已不到20千米路程，要是没有这座山，要是月光，那么我就连夜赶到羊八井了。我站在这路标下，一时手足无措，心里恐慌起来。

就在这时，公路右边100米处发出了亮光和声音，估计是有人看见我站在这里，所以用手电筒照向我，我连忙向他们喊话，却也听不清楚他们在说什么。既然那里有人，我就过去问问。沿公路旁有一条大沟，上面有一条堤，堤上铺有一层石子，我只有推车过去。走近了可以看到这里是一条与青藏公路平行的青藏铁路，铁路旁有一座通信铁塔，在这铁塔附属建筑的围墙外坐着三四个年轻人，其中一个人穿着藏式羊皮大衣，看来这些是藏族青年。他们见我推着自行车走过来，就问我是干什么的。我告诉他们我是从浙江骑自行车到拉萨去，路过这里，找不到住宿，并问他们这里有没有可住宿的地方。他们对我说：“这里没有住宿，要到羊八井才有。”藏族青年很热情友好，想骑摩托车送我去羊八井。我对他们说：“我想最好在这里找个地方住一夜，明天我自己骑车过去。”他们停顿了一会，相互间说了些什么话我听不懂，而后对我说：“你要住这里，就跟我们走。”于是他们推出两辆摩托车上了公路，向着返回方向慢慢驶

去，我在后面骑自行车跟着。大约往反方向行了2千米，他们停了下来，把摩托车推下公路西侧，过一条水沟。我看这里是一片荒土地，夜幕中没看见任何建筑，到哪里去住宿呢，我有点担心起来。于是我就问：“你们要把我带到哪里去？”他们中有一个人回答：“到前面你就知道了。”我不知道他们的身份，他们之间所说的话我也听不懂，但这时也由不得我了，只有跟着他们走再说了。我推着自行车走过一块荒草地，过了200米，来到了铁路旁，见铁路旁有一间塑料板筑成的四方形平顶小屋，他们把我带进这间小屋里。这小屋里安放了4张单人床，两张书桌，中间有一台火炉。现在我明白了，原来他们是卫护青藏铁路安全的护路人员。青藏铁路建成后大约每隔50千米设有一个铁路卫护站点，护路人员日夜巡视，护卫着青藏铁路的安全。

我把自行车推进这小屋里，从他们的介绍中知道，其中穿深蓝色长得稍胖的是他们的队长。队长告诉我说：这里一共有4个人看护铁路，晚上有一个人不睡，要值班巡逻，半夜后轮换，所以有一张床铺空着，他让我睡在靠右边的一张床上。他还问我晚饭吃过没有，我说在路上吃过些干粮。他又说：“锅里还有剩饭，桌上还有菜，你再吃一点吧！”说着把锅拿了过来。我一看是大米饭，这好，我有两天没吃大米饭了。于是我从桌上取了一只大碗，把锅里剩下的大米饭连同锅巴一起盛出，装了一大碗。队长又把半碗青菜炒肉丝端了过来。这已经是晚上8点了，几小时前吃的干粮早已没了，我看着米饭和青菜炒肉丝，食欲大增，便大口吃起来。吃了几口，觉得饭菜有点凉，锅巴又干又硬，于是冲上开水，很快就把这些饭菜吃得干干净净。我没什么好招待他们的，就取出我的浙江龙井茶为他们每人冲泡了一杯，表示谢意。

我刚骑自行车出来时，还对这遥远的民族有着陌生和担心之感，

自从踏上这青藏高原，一路上与藏族同胞的不断交往，现在完全改变了原来的想法，我对藏族同胞的信任和敬重与四周的雪山一样达到了顶峰。

半夜里听到值班的人回来换班，他的床铺让我睡了，他就睡在下半夜值班的那位年轻人的床上，大家都睡了，但我从心底里感激这些素昧平生的藏族青年。



在这小屋里住了难忘的一夜

羊八井泡温泉

2009年7月22日，这是我单骑拉萨之行的最后一天。一早醒来，我看见3位藏族青年还在睡觉，我就轻轻地起床，整理好旅行包，从口袋里取出一张100元的人民币放在桌上。见队长在翻身，也许是我惊醒了他，我对他说：“你们继续睡吧！我要走了，再次谢谢你们！”我出了这小屋，回头再看看，取了相机，对准这令我难忘的小屋拍了几张照片作纪念。上了青藏公路后，骑行了2千米，又到了昨晚驻足的路标下，对着“拿多拉山”路碑及周围的公路、铁路、通信铁塔等用摄像机一一摄录下来。这路标下面的地上刚好还有一块109国道的里程碑，也被摄下了，里程碑上标的是“3785”。

拿多拉山是我骑行到拉萨所要翻越的最后一座山了，由于总体是下坡，上坡少，下坡多，骑行并不困难。上坡10千米后便开始下坡，骑了一个多小时便到了羊八井。羊八井是块盆地，海拔4300米。自从离开格尔木直到羊八井，十多天来，骑行了1000多千米，今天在这里第一次看到了树木。羊八井的高原温泉闻名遐迩，早有听说。在羊八井，有数十泉眼，从地下汨汨冒出的热水奔流不息、热气日夜蒸腾，湖水碧波荡漾，似袅袅轻烟，置身其中，如身临仙境。据说羊八井温泉的水温很高，在47℃左右，即使在隆冬时节，气温低于零下20℃时，热水仍保持在30℃至40℃。有的地方的所谓温泉，是从地下抽取的温水要经过加温后才能使用，而羊八井地下喷发出来的泉水需要先经过2个露天水池的降温，才能供游客洗浴。羊八井早晨的景色最美，由于早晨空气还比较冷，地热散发出的白色雾气特别显著。我今天来到这里还算是早晨，目睹这里的景色，果然名不虚传。在109国道的西侧，远远望去，湖面上、树林后、山脚旁升起一道道白雾与青烟，直腾云霄。既然骑车来到了这里，我打算体验一下高海拔地区的温泉浴，洗去一路的尘土及疲劳，干干净净、舒舒服服进入此行的目的地——拉萨。

羊八井温泉浴室建在109国道西侧距路口8千米处，我随着一条水泥路向西方向骑去，水泥路两旁有不少商店和村庄，我先在这里吃早饭。羊八井地热丰富，可供发电之用，这里拥有全国最大的地热发电站，是我国目前最大的地热试验基地，也是当今世界唯一利用中温浅层热储资源进行工业性发电的场所。我沿途又路过一座热电厂，过了水泥路，便是一条简易公路，弯弯曲曲先后经过半个小时骑行，我终于到达了羊八井温泉浴池。

这里的温泉建筑规模很大，右侧是展览大厅和休闲场所，左侧才是泡温泉的地方。我停好自行车，来到温泉池，看到南面是一个



标准游泳池，水面上正泛着白色的雾气，蒸蒸日上，游泳池上面盖有玻璃棚。在游泳池的东侧高挂着“09亚姐西藏赛区”的红色横幅，游泳池四周放上不少花卉和盆景，我估计正是赛事准备阶段，否则不会让游客进来的。北面是一排建筑，有淋浴室和室内温泉池。

本来只以为泡温泉只是在温泉池中浸泡一下就完事了，现在就我一个人，可以在温泉大池中游泳，自然要好好享受一下了。我先在游泳池中来回畅游几趟，再躺在这温泉水中休闲养神，一路的疲劳荡然而逝。水面上仰卧休息一会儿后，我又绕泳池游了两圈，然后从水池中上来，准备到室内小温泉池中再去泡一下。

在羊八井停留的时间已经不少，今天还有90千米的路要骑行，我只有结束泡温泉，去完成此行的最后一段骑行。

2009年7月22日上午，在西藏拉萨地区可以最早看到日全食，这是几百年一遇的自然奇观，我在出发前就知道了，可是心思都放在泡温泉上了，把看日全食的事全忘了。不过羊八井的温泉游泳池让我一个人尽情畅游，还是值得的。

第五十二天

7月22日

到达	拉萨	海拔/m	3645
东经/(°)	91.04	北纬/(°)	29.33
骑行时间	9h12min	平均速度/(km/h)	13.6
日程/km	125	总程/km	5715

羊八井

堆龙德庆

拉萨

到拉萨



离开了羊八井温泉，我来到羊八井镇上时已经中午，我在镇上吃了中饭，便赶紧上路。向着堆龙德庆县骑去。这段路完全是下坡路，基本上是沿着堆龙河由上游向下游走去。堆龙河是拉萨河的支流，流到堆龙德庆县城时与拉萨河汇合一直向拉萨市区流去，近2000千米的青藏公路最后一段也将沿着这条河到达它的终点。这里是一个大峡谷，两边是高耸的山峰，公路右边是湍流而下的堆龙河，山顶上环绕着层层白云，白云间透露出蔚蓝的天空，一路上构成了一幅壮丽无比的山水画，我骑着自行车就如在画中穿行。穿出峡谷，眼前展现出一块宽广的平地，翠绿的青稞与金黄色的油菜花及周围的草木和鲜花又变幻成一派芬芳迷人的春天景色。

自从离开格尔木在羊八井看到第一棵树以来，这里的树木越来越多，也越来越高大。

当我骑着自行车路过离拉萨已不远的马乡时，一群放学回家的小学生向我挥手致意，他们用英语说：“Hello！”“Bye-bye！”

我在路边停车休息一会儿，见路旁有一群学龄前的儿童，皮肤晒得很黑，脸上有高原红晕，个个长得活泼可爱。小孩子看见我的自行车停下来，大家都围了上来。我把嘉兴老乡给我的糖果与牛肉干分给这些孩子，他们都很高兴地吃了起来。我征得他们家长的同意，与这些可爱的藏族儿童拍了几张照片，还与孩子和大人一起合了张影。

我骑车到达堆龙德庆县城，堆龙德庆县城离拉萨只有12千米了，这里街道纵横交错，市场繁荣，公路两旁各种建筑接连不断。我离开堆龙德庆，沿着109国道，也是青藏公路的最后一段，朝着多年来一直魂牵梦萦的目标——拉萨前进。

当我骑车到达布达拉宫前时，我的老乡老张已经在那里等候，尽管我们是第一次相见，却如多年的知交一样，大家都很高兴。他以藏族的礼仪为我献上了一条洁白的哈达，还为我在布达拉宫前拍了一张有专业水平的照片，这张照片第二天就刊登在浙江嘉兴的



布达拉宫前



攀越新高峰
不经风雨无彩虹,未历艰辛难建功。舍得抛洒一身汗,方可攀越新高峰。

《南湖晚报》上。到达拉萨之后第一件事就是把我骑行拉萨的最后一张明信片寄出。

晚上老乡还在拉萨市中心八廓街一家有名的藏族餐馆为我接风洗尘。走进这家餐馆，看到的是豪华的藏族装饰，宴席上有青稞酒、酥油茶、糌粑、牦牛肉、烤羊排等藏族特色的美酒佳肴。我已是第三次用藏餐喝酥油茶和吃糌粑了，第一次是在“天下第一道班”由藏族朋友布琼招待的，第二次是在当雄茶室由广州骑友请客的。第一次是属藏族民间礼遇，第二次则是在藏族商家享用，而这次可算是藏族贵族待遇了，我美美地吃了一顿，余味无穷。

晚餐期间，郑州的骑友老韩打来电话，他在一家宾馆等我。我晚饭后找到了老韩，到那里一看，邯郸的骑友老连、老王和老胡都在，骑友分别数天好像分别了很久，今天相见大家都非常高兴，一直交谈到很晚才去睡觉。

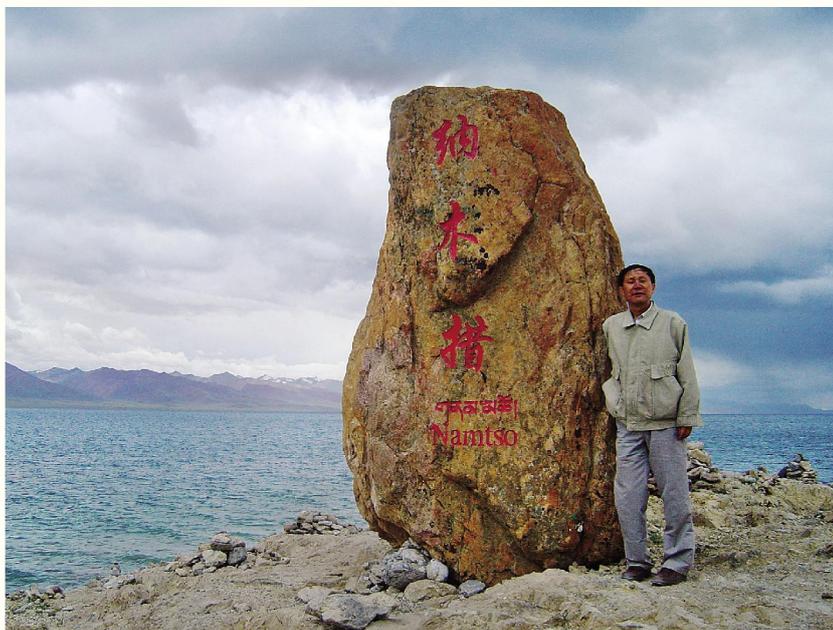
一路上每天骑行，起早摸黑，也不过如此，停下来才觉得很累，

早晨醒来不想起床，今天可以睡懒觉了，我一直睡到近中午才起来。起床后，我与老韩两人一起骑着不用带旅行包的自行车，轻装上阵，到拉萨市区游览。当我们在布达拉宫广场游玩时，一个从318国道方向骑车过来的年轻人，骑到我面前，突然停车下来问：“你是章医生吗？我在网上就认识你，也认识你的车。”骑友一见就好像久违的老朋友一样，非常亲切，我们在布达拉宫前合了影。这位年轻的骑友来自湖北，是经318国道骑车来拉萨的。他还骑上我自行车在布达拉宫广场上兜了一大圈，然后下车对我说：“今年是牛年，你车牛，人更牛！”



大昭寺

我还与老韩一同乘车去了纳木错，补上在当雄没有去的这一遗憾。纳木错，藏语意为“天湖”，是西藏三大圣湖之一，湖面海拔4718米，东西长70千米，南北宽30千米，面积1920平方千米，是西藏自治区最大的湖泊，中国第二大咸水湖，也是世界上海拔最高的大湖。站在纳木错边，仿佛置身一个蓝色的世界，淡蓝、浅蓝、灰蓝、



纳木措湖面海拔4718米

宝蓝、深蓝以及如墨一样的蓝黑，由浅而深，清澈，迷人，让人流连忘返。凡是到过纳木措的人都有这样的体会。

我在拉萨游玩了一星期后准备坐飞机返回。我的宝贝自行车随我4次远征，一路上风吹雨打，闯过了大半个中国，这一次又为我立了新功。与以往相比，它又旧了许多，它是我的宝贝，还要继续伴我骑游南方几省，以完成我的骑游华夏之梦，所以我是一定要把它带回家的。在拉萨有帮助将自行车拆卸打包的业务，自行车打包后就可以经飞机托运回家。我把自行车推到一家能为自行车打包的自行车修配店里，老板看了我的自行车说：“你这自行车也打包？”他指着旁边一辆看上去还很新的时尚自行车说：“这辆车买来4000多元，人家骑到拉萨2000元卖掉了。你的车有人愿意买就不错了。”我想这位师傅说的也是实在话，人家卖车也无可非议。我在路上也亲眼看到有些骑友，他们原本很少骑车，只是为了有一段骑游青藏高

原的体验与经历，往往乘坐火车或飞机到西宁、格尔木或成都，在那里买一辆时尚的自行车再骑往拉萨。这半路上买来的自行车对他们来说，犹如“半途夫妻”，并没有多少感情，更没必要把它带回家。而我的自行车伴随我“南征北战”，走过九州大地，闯过千山万水，与我情同手足，更似“患难夫妻”，将与我终生相伴，我是一定要带回去的。

2009年7月28日，我在拉萨机场准备坐飞机回上海，登机前行李过磅时发现包裹超重，工作人员问带的是什么东西？我说，我从浙江骑自行车到拉萨，这是我的自行车。他听我这么一说，点点头，手一挥就让我通过了。

从2009年6月1日，我从家里出发，先后经浙江、江苏、安徽、河南、河北、山西、内蒙古、宁夏、甘肃、青海、西藏共11个省（自治区），历时52天，总行程5715千米，成功到达此行的目的地——拉萨。这路途中只有几段特别陡的坡，骑车上不去和个别地方因在修路不能骑车而下车推行的，我计算过这些路程加起来大约有50千米，其他的路都是骑车而过。我可以问心无愧地说，这一路上我的车轮没有离开过地（除了一次断桥过河外），而且整个路途中99%的路程是骑车而行的。每个人都会有自己的梦想，而每一个远大的梦想都必须经历艰难困苦，通过努力奋斗才能去实现。骑游西藏是我十年前就为自己订下的骑行计划，我终于不折不扣地完成了自己的骑行计划，此时的心情是兴奋而激动的。这次骑行与以往不同，自己已入花甲之年，骑行近两个月中，经受了高温、高山、高海拔的考验。也许有人对我的行动表示不理解，甚至有人表示怀疑，这对我来说都不在乎。我坚信这会是一段刻骨铭心的经历，尤其在青藏公路上骑行，每天都有新鲜的故事，每个故事都有精彩的片段，岁月不可往返，但我不会忘记走在青藏公路上的日子。上昆

仑、去西藏是我童年的梦，今天梦已成真，又想起了我骑过昆仑山时所写的一首诗：“童年梦飞昆仑游，欲探神奇十载筹。征程万里圆夙愿，一路汗水没白流。”这一路上寄出的明信片是我骑行途中最宝贵的回忆之一。

我下一站的目的地是骑向南宁。