



冰点特稿第 1329 期

海拔最高的火车客运站



海拔 4702 米的安多火车站，是世界上海拔最高的有人值守的火车站。



5月12日，旅客们到安多站下车出站，这里的进站口和出站口是同一个。



5月11日，安检员旺姆把旅客带到售票窗口，协助她们买票，售票员谈小刚听不懂藏语。



5月13日，旅客们正带着大包小包的行李进站。



5月14日，安多站候车室里的一名小旅客。



5月12日，旅客们到安多站下车出站。

4702米，是世界上的旅客们所能抵达的海拔最高的火车站。

这是青藏铁路进入西藏的第一站——安多站，至今已营运19年。

这里的空气含氧量不足海平面的50%，目之所及没有一棵树。但有人类生活的历史，可以追溯到距今约7500年前—3000年前的石器时代。

冒着内燃机黑烟的火车，每个月要送给这个世界上最高的有人值守的火车站送来30罐氧气，供来来往往的人使用，包括其中的3位员工——一个值班站长、一个客运员和一个售票员。

这个车站的工作听上去像是自讨苦吃。然而人们已经在青藏高原上做了不少这样的事：千百年来的脚印踩出了茶马古道，又让安多县拥有了世界上海拔最高的公路、气象站、输电线路和光缆干线……

火车行至

青藏铁路总工期48年。直到2006年，一列全新的高原列车从安多驶过，才结束了中国最后一个省级行政区——西藏不通火车的历史。

安多的牧民带上风干肉和甜茶，走路或骑摩托车，每一天都爬到对面的山坡上看火车。为了看到一天之内经过的两趟火车，人们从上午待到晚饭时分才回家。

寂静的高原深夜第一次有了轰隆轰隆的声响。连住在8公里之外的牧民也能听到火车的声音，总是被吵醒。

这条铁路“巨蛇”用了半个世纪才爬到这里。安多站是在一口一口艰难地呼吸中运转起来的。

当安多站第一任站长张建博被调来这里筹备开站事宜时，只是去站台上领一趟生活物资，就已气喘吁吁。

车站那时只通了电，还没有供氧设备，也没有水。每周一趟，物资供应列车通过备用线路送来蔬菜、肉食、清油、水和氧气。

通车后，即便多数列车只在这儿经停两分钟，客运员组织旅客提前进站，喊的也不是“快点！快点！”，而是“慢点！慢点！”——奔跑赶车是对心脏的极大挑战。

有人用“一只布鞋”形容西藏的安多，那曲市的安多站就在刚要穿进去的鞋口处。这里是西藏的北大门。

人们在蜿蜒的山脉中找出了二三十个如驼峰之凹的通山口，踩出了后来被称为“茶马古道”的路。这些险峻的道路带动了人的流动和城镇的兴起，使藏北重镇那曲成为后来中国海拔最高的地级市。

生活在唐古拉山口之下的安多人，就是会翻山的人的后代。他们以自己的祖先就是这样从山外移居而来。直至1954年年末，青藏公路通车，才改变了这里千百年前人背畜驮的运输方式。

现在的工人们已经无法想象当时的工人是怎样在稀薄的氧气中铺设路基，又用砖石盖好安多火车站。青藏铁路通车后10余年里，安多火车站没有售票窗口，只是发放10张小票，作为上车补票的凭证，发完即止。

为了坐上火车，人们想尽办法，早早地排队，有人插队、争吵，甚至想用香烟贿赂。车站的工作人员有时会跟列车长协调，看能不能多放一些人上去。

有时是摩托车，有时是出租车，有时是家用小轿车，张建博一个人也不认识。时间充裕的，还要原地等着，等张建博办完事，再把他送回火车站。

这种热情当然已成为过去时。火车在这片土地上行驶了19年，成为一种再平常不过的日常。它带来了流动的一切——可能没有什么会再让当地人惊讶的了。

其他时间里，售票窗口常常空无一人，每天大约只卖出二十几张票。甘肃人谈小刚是安多火车站2017年设立售票窗口以来的第一个售票员。

中国铁路青藏集团有限公司派驻了6名员工在安多站工作，每3人一组进行月度轮换。5月在岗的安海平、权京波、谈小刚，分别来自青海、河南、甘肃。

现在，这个海拔4702米的县城至少有4家手机专卖店正在营业。商店里售卖海鲜冻货、威士忌和最新口味的方便面。

安多火车站的候车厅有72张座椅，是为全县4万多名牧民和外来的外地人而准备的。

现在每天有5趟列车在此经停，上午的3趟开往拉萨，下午的两趟开往上海和西宁。

客运员权京波在客流量最大的一段时间做过统计，让所有人摩肩接踵站满了候车厅，确实最多只能站约200个人。

除了自己的三件套、两个脸盆和一个加湿器，他就没什么大件的个人物品了。每当结束一个月的工作，几乎没什么可收拾的，把铺盖卷起来放进柜子里。

而在这一个月之内，他们不间断地、重复地工作。每天待在车站，睁眼开门营业，组织安检，服务旅客上下车——把这个流程循环5次，然后下班。

安多县面积辽阔，最远的牧户距离县城575公里。为了坐火车，他们需要前一天就从家里出发，坐七八个小时的大巴车，到县城借住一晚，再早早地过来。

背着大麻袋的，通常来自牧区。他们的行囊里装着藏族传统的金属饰物、吃藏药用的铁质捣药罐、朝拜带的铜质酥油灯——3名藏族安检员不用再开包查验，看X光照射下的形状就明了。

带着青稞酒的大概率不是本地人，而是来自青海、河南、甘肃。3个人没有一个懂藏语，也从没去过藏民的家里，只从牧民带到车站的东西来了解他们。

当旅客们拿着新鲜的牛羊肉走亲访友，就说明到了冬宰季。安海平会帮他们拎东西，并在后来得到过他们回赠的哈达和肉干。

52岁的权京波甚至回避谈论这些嘉奖。“有送锦旗的，但我觉得没必要送。”他会因此感到不自在，“我们做这些事是从内心做的”。

他做事较真，组织旅客进出站时，总是站得笔直，直到火车驶出站台彻底不见，才会转身离开。

如果要想得更多，这儿的日期可能就算不上“生活”了。客运值班员安海平就住在车站办公室，在车站厕所的洗手台前刷牙洗脸，晚上在一间简易的淋浴室洗澡。

除了自己的三件套、两个脸盆和一个加湿器，他就没什么大件的个人物品了。每当结束一个月的工作，几乎没什么可收拾的，把铺盖卷起来放进柜子里。

来自华北的水利工作者戴着厚毛线帽，嘴唇青紫，愣愣地坐在候车室的椅子上。他所在的单位正在为安多的拉日曲河做清淤和河堤加固工程的工程。

但这位工程师不得不先考虑自己的安危。尽管这是他第二次尝试“上”安多来，并坚持了8天，但后几天还是一直在医院吸氧、输液。他已经向领导打了报告，要换人再来。

另一位地矿工作者看上去适应得更好，他常年在这片高原上做野外勘察。安多的矿产多达30余种。他到安多来，是为一个铁矿开发办手续——已经跑了数次。

去年，光伏、光热发电一体化项目在安多开工，这里第一次有了清洁能源产业。候车室里，一个在光电项目上开车的司机要回格尔木休假。

安多县医院的救护车更是连撞连摔。他抽了七八百元的路费，第一次到这么高的地方来，借人介绍“说这边有工作”。

新一队四川人则是因为工程队招工没招够，活儿黄了。他们一行7人，都是50多岁，年纪最大的男人手里拎着二三十个煮鸡蛋，打算在车上吃。

这些人通常提前几个小时就到了车站。他们待在荒无人烟，甚至连地名也没有的地方，有些在海拔5000米以上，大雪动不动就埋了路，因此不得不早点出发。

几个工人在候车室看电子书。这是他们在荒郊野岭休闲的习惯。工地的网络差，加载不出视频，有时下载一部网文也要两个小时。

他们本想通过安多站进入新的生活之中，却无可奈何地拖着行李又回到了车站，掺杂着如释重负的喜悦和前途未卜的沮丧，失落又期待地回家去。

客运员权京波会认真地送他们一程。“挣个钱真的不容易。我们能做的就是尽量让他们顺利地离开，过了唐古拉山就好了，越往那边走越好。”

每当提到在这儿工作的原因，他就会重复：“两个儿子！”他的工资“基本都往家里拿”。

他独自自在十几平方米的售票室，日复一日地工作。平时很少去县城，甚至不知道这里的没有中学。

第二天，他又回到售票室，和所有为这条铁路工作的人一样，以一种固定的姿态，等待列车带着流动的一切，如期驶来。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

气温回升后，光缆容易裂化损坏。温暖的气候也适宜各类施工，工程队一不小心就会挖断光缆，通信工还得成天盯着现场。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

时只穿了一件薄衬衣。下午，冰雹又噼里啪啦落下来，这里是气象记录显示冰雹最多的地区之一。

候车的人群只是习以为常地等待着，站台上关于天气的议论都没有。等进入恒温的车厢，一切风霜雨雪都侵扰不了他们，而只与另一群人有关。

为火车站员工做饭的青海女人李世菊，在这里工作了16年，每一天都喘着粗气做饭，像在干很重的农活一样，把面片下到高压锅里，盖上盖子焖熟。

她每天要做4顿饭，最后一顿是给信号工和通信工的夜宵。深夜，他们结束“天窗”（指无列车运行、专门用于铁路维护的时间段——记者注）作业，才会回来休息。

安多工区的6名信号工，要负责沿线100多公里内，20组道岔、49架信号机、47处轨道电路等信号设备的维护修理。

晚上，当他们大喘着气爬上二楼的宿舍，体力劳动也不一定会带来深沉的睡眠。“反正就睡不着，不知道咋回事，等家里10点多睡就来了。”

“干一天体力活，在家睡一晚就能歇过来，很轻松的，第二天还有劲儿。但在安多，第二天身体根本缓不过来。”

这份工作算是24小时工作制。冬天降雪的预警一响起，信号工就得连夜爬起来工作，清理道岔上转辙机上的覆雪。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。

所有极端恶劣的天气发生时，史明镜和同事都待在候车室。有时守着可能会发生泥石流的护坡，有时在大风中巡检。

夏天是通信工最忙的时候。安多工区的5名通信工要管理沿线160多公里的17个基站，每个基站机房里都有通信设备。