


骑着单车去

昆明

章大钧 著



 浙江科学技术出版社

图书在版编目(CIP)数据

骑着单车去昆明 / 章大钧著. —杭州: 浙江科学技术出版社, 2016.10

ISBN 978-7-5341-7313-4

I. ①骑… II. ①章… III. ①旅游指南—昆明

IV. ①K928.974.1

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 243913 号

书 名 骑着单车去昆明
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

销售部电话: 0571-85062597, 0571-85058048

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	7.75
字 数	94 000		
版 次	2016 年 11 月第 1 版		2016 年 11 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5341-7313-4	定 价	45.00 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 顾旻波 余春亚 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，总行程约3000千米；2001年先到兰州再到乌鲁木齐，总行程约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《骑着单车去昆明》是该系列图书的第三册。

本书在写作和编校过程中得到了中国民主促进会平湖市委会顾玉峰、宋怡玲、彭正海、程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



杭州

- ◎ 骑行准备 / 001
- ◎ 出发 / 009
- ◎ 进入江西 / 016
- ◎ 穿越赣西山区 / 022

江西

赣西

湖南

- ◎ 进入湖南 / 024
- ◎ 到达武汉 / 032
- ◎ 骑游葛洲坝 / 039
- ◎ 难骑的鄂西山路 / 042
- ◎ 重操旧活打豆枷 / 058

鄂西



武汉



昆明

- ◎ 翻越长寿“三座大山”到重庆 / 062
- ◎ 天府仙境任我游 / 068
- ◎ 一山隔开两骑友 / 074
- ◎ 过七十二弯与娄山关 / 078
- ◎ 游黄果树 / 087
- ◎ 高山县城里的独特景观 / 096

贵州

贵阳

普安

四川



◎ 冲出贵州 / 105

◎ 到昆明 / 111

重庆

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训练。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。接着可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

XIAOTISHI

小提示

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，包括如下：

一、物品准备

1. 各种有效证件。如身份证及其他各种有用的证件。
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。还有个经验就是多带些穿旧了、将要扔掉的内衣裤，如背心、短裤、短袜，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1000毫升以上。若进入沙漠

地区需再加水壶或矿泉水，一次带水量在2000毫升以上。

还有毛巾、牙刷、牙膏、太阳帽、头盔、墨镜、雨衣、手套、自行车包等。

9. 其他，如手机、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，这些物件可根据骑行者的自身情况选择性地携带，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，所以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，

GERENJINGLI

个人经历

我的第二次骑行，即至乌鲁木齐时，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，但路上修车摊也多，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。

如有不合适的地方，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，这有利于增加车速；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。除迫不得已外, 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, 也要避开土路。俗话说“宁走十里坦, 不走一里坎”。这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, 或当天已骑行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。自行车骑行时应选择适当的速度, 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。遇到逆风和上坡时, 只要逆风不是太

JINGYANJIAOXUN

经验教训

我曾有过教训, 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

有一次我因骑车太靠边, 不知道路边与侧石间有一小沟, 结果不小心车轮闯入这沟里, 狠狠地摔了一跤。

大，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，5~10分钟即可。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4700米的昆仑山口，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，减小风的阻力。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。

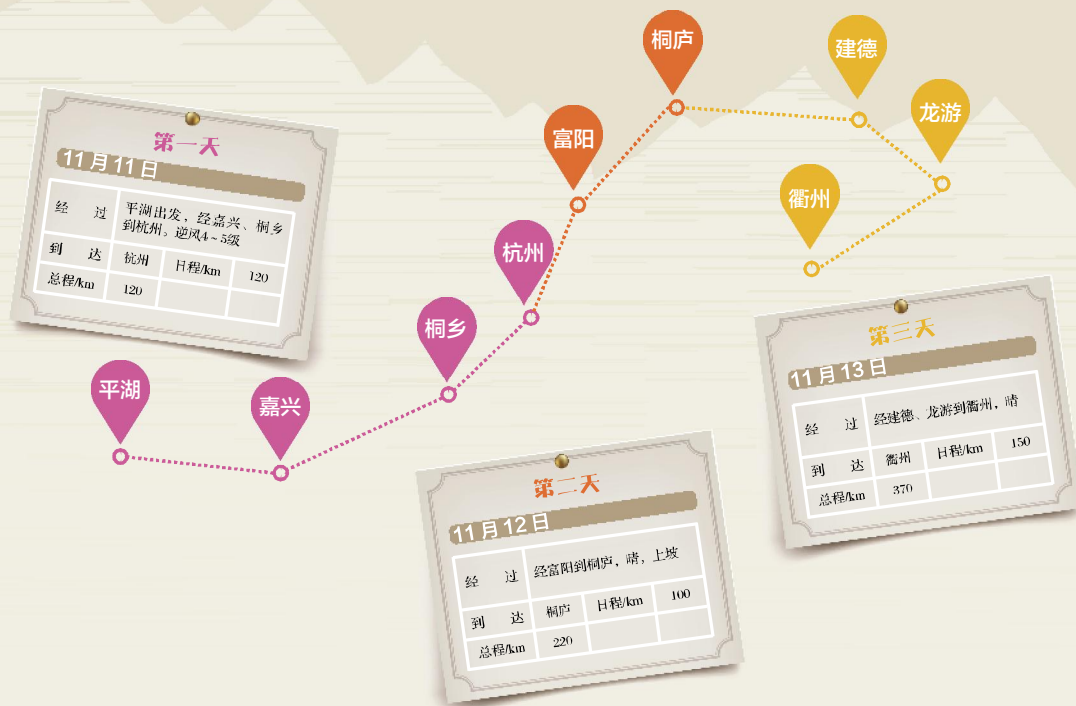
七、下坡和顺风时骑车

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。希望车友们对这两种情况有所警惕。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”，希望新上路的骑友能够注意。

八、网上发布骑行信息

这次骑行，我与骑友于建军一同前往。出发前一周，我把骑行昆明的消息通过在自己的网站及《自行车旅行网论坛》上发布“今冬新行动”的帖子而告之，并列出了这次骑行经过的各主要城市和站点。消息发布后，立即得到了全国各地骑友和网友的关心和支持，大家为我们的行程提供了许多有益的建议和帮助。尤其是一些在这条路线上骑行过的骑友，他们详细地介绍了路况、气候和当地一些民风民俗，使我们对去昆明一路上将会遇到的各种情况有了一个初步的了解。看到这么多回帖，让我们欢欣鼓舞，对这次骑行更有信心 and 成功的把握。

我还准备把每天骑行的情况，包括经过的地方、每天的行程、骑游日记等资料发布在我的网站上。这样可使我的亲友、网友了解我们每天的骑行情况，分享我们的骑行乐趣。



出发



2003年11月11日，我与骑友于建军再次合作，骑自行车开始第三次远征。出发前，为避免路上多次破胎，我对自行车的车胎做了一些改造，之后便踏上了前往昆明的旅程。第一天出发时有其他骑友和电视台及报社的记者为我们送行。上路后，先经过嘉

兴，以后就沿着320国道骑行。320国道是上海通往云南方向的一条主干道，之后的大部分时间我们将在这条公路上骑行。骑自行车远行，第一天往往不顺利，这次第一天就遇上逆风，后来西北风越来越大，骑行阻力很大。第一天又不能太劳累，于是我们慢慢地骑行。经过桐乡、临平，全天骑行120千米，晚上到达杭州，杭州有朋友为我们接风。

2003年上半年，我自建了一个网站 (<http://www.zdj120.com>)，当时有50多页网页（现在已扩大至500多页网页），左半边是我的医学专业内容，右半边则是我骑行的内容。在骑行途中，我每到一处又多了一件要做的事，即把每天的骑行经过简单地记录下来，并附上一首骑游短诗，发布在自己的网站上和《自行车旅行网论坛》的帖子里。这样许多亲友、网友可每天直接从网上了解我们骑行路上的一些情况，同享我们的骑行乐趣，从而减少了亲友的担忧。

这次出发前，我备好了许多明信片（去乌鲁木齐时带的是信封），骑行途中每天发一张回家。我在明信片上写上当天住宿的地址，并附上当天写的一首骑游诗，留下当地的邮戳，很有纪念意义。

XIAOTIESHI

小贴士

轮胎改装具体做法是将废弃的自行车外胎中间部分剪成2.5厘米宽的一条橡胶带，垫在内外胎之间，这样就等于有了两层外胎，一般的铁屑或玻璃碎片难以刺破两层外胎。接着，我将所垫的外胎条边缘的锐角磨除、磨薄，在内胎外再包一层废弃的内胎皮。这样我的车轮相当于有四层胎，结实耐用。经过测试，这样改造后骑行了10000多千米，在外胎破裂后才爆胎。



重上征途
东湖晨曦送我行，西子晚霞笑相迎。欲问单骑又何往，再游八省闯昆明。

11月12日，我们骑车经过西湖，先在湖滨公园照相留念。这一次带了新的数码相机和摄像机，就在西湖景区摄下了骑行的动态录像。再沿南山路经花港公园、虎跑泉来到钱塘江畔的六和塔、九溪等地方，接着重新踏上320国道，向浙西方向前进。

近中午时，碰巧320国道刚好路过望江山疗养院门前，想到我的大学同学老方在此工作，他是我们班上的热心人，每次同学聚会都在这家疗养院举行。今天路过这里，得打个电话向他问好。老同学非常热情地邀请我们上山，盛情难却，就随他上了疗养院。老同学几年不见，有说不完的话。他正在筹划本月底同学在此聚会，可我已经骑车上路，不能参加这次同学聚会，只得先向他请假。他说，既然不能参加聚会，今天就在这里多待一会儿。我把自己制作的骑车去乌鲁木齐的VCD送给他，让这碟片代我参加聚会。他说他在同学聚会时一定播放这张碟片给大家看。我们就在疗养院休息，老同学为我们接风，热情地招待了我们。

下午经过富阳，我们沿着景色秀丽的富春江向西南而行。这次骑行路线中，我们要从杭州钱塘江畔沿江向其上游方向骑行，将要



新安江畔

经过富春江、新安江、衢江、常山河等流域。“水向低处流，车往高坡走。山鸟齐欢呼，催我争上游。”11月已是初冬季节，风向以西北风为主，再加上一开始长途骑行，身体状况尚未适应，所以骑起来比较累。但这一路上山清水秀，风景怡人。早在37年前，也是11月，即1966年11月，我曾与9位同学沿着这一带步行去井冈山，这次是故地重游，不同的是自行车代替了步行。这天我们骑行100千米，晚上到达桐庐县城。

11月13日，因前两天出发都比较晚，骑行路程不多，为了增加骑行路程，我们一清早就起来了，出发时间也比较早。我们离开桐庐，中午到达建德市区。建德是县级市，这里有新安江水电站，又有千岛湖风景旅游区。我多次来过这里，最早是1966年11月步行去井冈山时路过建德。那时，作为我国第一座自行设计和自制设备的大型水力发电站——新安江水电站刚建成。我们步行来到水电站，

厂方专门有人负责带领我们登上水库大坝及机房参观，并介绍有关情况。后来几次是因参加学术交流会或到千岛湖旅游而来建德。这次骑车经过这里，只是在此休息、用午餐。

下午是缓缓上坡，又遇上逆风，骑车比较费劲。过了龙泉县城，风更大了，骑车很费劲，车速也比较慢，计划晚上到达衢州，看来天黑前到不了目的地，但已经离龙泉有一段路，也只有顶着风向前行。今天已经骑了120多千米，估计还有20多千米路要骑。骑友对我说：“这山区的天气就是怪，一般都是白天风大，到了傍晚风就小了，这里来个相反，傍晚风大起来了。”我们停下车来，休息一会儿，并吃些自带的干粮，补充点能量，准备把最后的路“拿下”。我对骑友说：“现在有这么好的公路，我们不用怕。”

记得当年我与同学步行去井冈山时也走过这里，那时建德到衢州没有公路，都是山区小路。这些路约1米宽，当时算是县际交通的大路了，路中间铺了长条状石块，石块宽20多厘米、长1米多，一块块连接起来，随着山间小路弯弯曲曲，蜿蜒几十里长，沿途还有小路连着附近的各个村庄。这些石块为雨天行走带来了许多方便，而更重要的是当地人用独轮车来运载货物，独轮车就在这长长的石块上滚动，一路上发出“吱吱呀呀”的响声。这些石块历经车轮的长期磨损，中间都有一条几厘米深的沟。能看见小路上有牧童骑在牛背上，悠闲自在地驾着牛回家去。还有身体白胖、头与尾部呈黑色的两头金华乌肥猪，扇动着两只大耳朵，不停地哼着小调：“哼！哼！”，大摇大摆地走在小路中间。现在这种小路和景观再也见不到了，当地山村都盖起了四五层的楼房，乡村的公路修筑得宽敞平坦，四个轮子的机动车代替了当年的独轮车。

天色将晚，我们又继续赶路，由于衢州的进城路段正在修路，这减慢了我们的骑行速度。转过一座山头，天完全黑了，幸亏这里

往来的车辆很多，路边的建筑和灯光也很多，这样，我们又行了1小时，终于到达了衢州市区，全天起早摸黑骑行了150千米。

衢州是一座有1800多年历史的江南重镇，素有“四省通衢”之称。这是我第二次来衢州，第一次是1966年步行来过衢州（那时称衢县）。记得到衢州要翻一座大山，我们走了一天的山路，那天步行48千米，是我整个步行长征途中腿痛得最厉害的一天。说也奇怪，我过了这最痛的一关，以后一直步行到广州，不再有脚痛的事发生。现在骑自行车也一样，过了最痛的一关，以后的万里骑行就不过如此了。其实，做其他事情也一样，有的人因受不了痛苦和挫折而放弃了。我相信，只要坚持不懈，渡过了最痛的一关，胜利就是属于你的。

11月14日，我们离开衢州，继续沿320国道朝江西方向前进。衢州盛产衢橘，一路上，公路两旁几十千米的山坡上都种植了橘子树。金秋十月正是秋收季节，抬眼望去，黄澄澄的橘子挂满枝头，在阳光的照射下，发出金色的光芒，一阵风吹过，送来阵阵清香。硕果累累的树枝沉甸甸地弯在路旁，金色的橘子就挂在头顶上，我和骑友骑过，每人伸手摘一个，其感觉比吃一个更甜美。我取出摄像机，把这欢乐的场面录下来，还拍了好几张照片留念。在这样的环境中骑行，我的心情舒畅，也就忘记了疲劳。

中午，我们来到了常山县，这里盛产胡柚。胡柚树很高大，我们看到有人架起梯子在采摘。在一家大院的场地上，金球状的胡柚堆得像小山似的，有几个妇女正在洗刷。当地人介绍说：胡柚经洗净、晾干、上蜡、包装后再运往各地销售。胡柚起源于常山县青石

乡胡家村，其果实脆嫩多汁，酸甜适度，甘中微苦，鲜爽可口。据说，胡柚还具有清凉祛火、镇咳化痰、养颜益寿等功效，因此受到了很多人的青睐。

第四天
11月14日

经过	经常山，下午入江西，经玉山到上饶，晴，微风1-2级		
到达	上饶	日程/km	130
总程/km	500		

常山

玉山

上饶

横峰

弋阳

第五天
11月15日

经过	经横峰、弋阳、贵溪，到鹰潭，晴		
到达	鹰潭	日程/km	130
总程/km	630		

进入江西



1 1月14日下午，我们沿320国道，出浙江省界，进入了江西境内。这一带城市密集，在进入江西到南昌的300多千米间有玉山、上饶、横峰、弋阳、贵溪、鹰潭、余江、东乡、进贤9个城市及县城，由320国道和浙赣铁路连成一串，其集密程度是其他地方所没有的。这里自然环境秀美，历史悠久，文化积淀深厚，是江南鱼米之乡，又是全国商品粮基地。这里还是革命老区，这里的人民为中国革命的胜利做出了重大牺牲和杰出贡献。

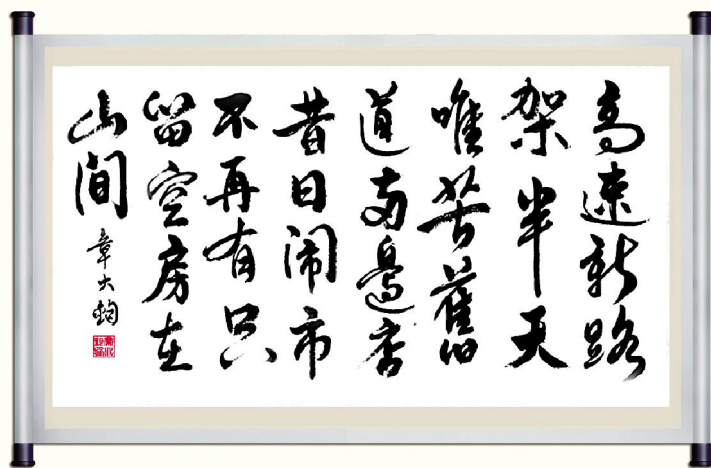


这是我第二次穿越这一地带，早在1966年11月我与同学步行去南昌、井冈山时曾走过这里。那时，从浙江的衢州到江西南昌还没有公路，我们从衢州到南昌，一路上都是沿浙赣铁路线步行的。现在交通发达，有了320国道，还建成了高速公路。

进入江西省后，我们先经过玉山县城，晚上到达上饶市，全天骑行130千米。这是我第三次来到上饶，第一次是在1966年步行而来，当时从平湖出发到江西上饶用了26天，除去游览和休息的时间，实际步行了12天。我们曾在这里停留了2天，2次到茅家岭革命烈士陵园和上饶集中营参观。那时，来这里参观的人很多，我们10位同学还在这里拍照留念，这张黑白老照片我一直很好地保存着，并将这张照片放在自己网站的“徒步广州行”一栏中。第二次是1997年5月乘坐汽车来的上饶。三次来上饶，每次的交通方式都不同。

11月15日，我们离开上饶，继续西行。自沿320国道进入江西后，这一带路况很差，水泥路面破损严重，破碎的水泥块七上八下的，骑车颠簸得很厉害，有时难以骑行，需要下车推行。由于高速

公路的建成，过往的机动车大多上了高速公路，320国道很少有车过往。公路旁多处可见废弃的空房，尤其是有些山区路段，公路两旁几十间房屋，人去房空，门窗破碎，门前场地上杂草丛生，一片荒凉的景象。这些房屋是原来建造在公路旁的商店、饭店、旅店、修车铺、加油站等建筑，从这众多的房屋可以推测，这里曾有过辉煌的历程。有诗为证：



路边空房
高速新路架半天，唯苦旧道两边店。昔日闹市不再有，只留空房在山间。

事过8年后，我再次骑自行车经过这里时，公路又被重新修筑，路面更加宽阔平坦，公路旁的空房明显少了，这里又重新恢复了生机。这一天我们先后经过横峰、弋阳、贵溪3个县城，晚上到达鹰潭，全天骑行130千米。鹰潭是一座有3600余年历史的名城，拥有众多的历史名胜古迹和人文景观。鹰潭是江西省重要的交通枢纽、工业型城市，也是赣东北区域中心城市。

11月16日，我们离开鹰潭，上午经过余江县城，中午到达东乡县城。东乡人杰地灵，是北宋著名的政治家、改革家王安石的故居，县城中心有王安石的雕像。我们在东乡休息并用午餐。晚上到达进贤县城，全天骑行90千米。

四过南昌

11月17日，我们一早出发，中午到达南昌市区。11月11日，我们从家里出发，经过7天骑行，总行程780千米，来到了江西省省会南昌市。南昌既是中国历史文化名城，又是革命英雄城市，具有深厚的城市文化底蕴和众多的历史古迹。

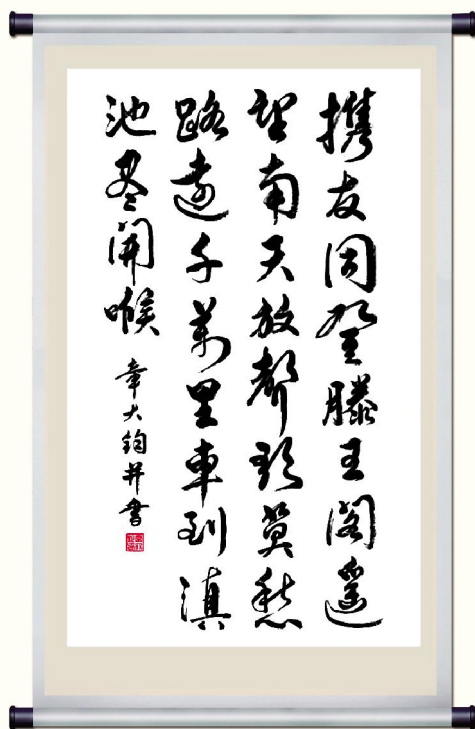
这是我第四次来到南昌。第一次是1966年12月5日步行到达南昌，当时在这里停留了4天，参观了南昌八一起义纪念馆、烈士纪念堂、方志敏烈士墓、江西共产主义大学等。第二次是1991年9月乘火车去庐山参加一个医学学术交流会时经过南昌，那时作为中国三大名楼的滕王阁刚重新建造不久，我去攀登了这座雄伟的建筑。第三次是1997年5月乘坐汽车赴井冈山参观时经过这里，跟同车伙伴再次登上了滕王阁。这次是骑自行车而来的。

到了南昌，我与于建军先骑自行车在市区环行一圈，路过南昌八一广场，在八一起义纪念塔周围参观游览，并拍照留念。在南昌市区吃过午饭后，两人一起来到了滕王阁。滕王阁是江南三大名楼（另有岳阳楼、黄鹤楼，这次骑游都经过）之一，位于南昌市西北部赣江东岸，它是中国古典建筑的巅峰代表，始建于唐代，共重新修建了29次。最后一次是于1989年重新建修的。这是我第三次登滕王阁，第一次是1991年登滕王阁，门票只要3元，第二次是1997年登滕王阁，门票为25元，这次登滕王阁，门票升为50元。房子一次比一次旧，票价却一次比一次高，我保存着这次的门票，留作纪念。

我与骑友登上滕王阁，向东北望去，那是我们一周以来所骑行过的地方。这一周虽无大山，却也穿越了无数的山岭和高坡，而且多数天气是逆风的，所以是我们骑行最感疲劳的一周，行程才700多千米。再向西南眺望，我们此行的目的地昆明和滇池，路遥遥，雾

茫茫，还有十万座大山、十万条河，3000多千米路似乎远在天边。但我们有意志去翻越，有信心去完成。我作诗一首，既表达自己去完成这次骑行的信心，也鞭策自己以后的行动。

游览滕王阁后，我们又参观了南昌八一起义纪念馆，这是1927年八一南昌起义总指挥部旧址。记得1966年我在参观南昌八一起义纪念



遥望南
携友同登滕王阁，遥望南天放声歌。
莫愁路远千万里，车到滇池尽开喉。

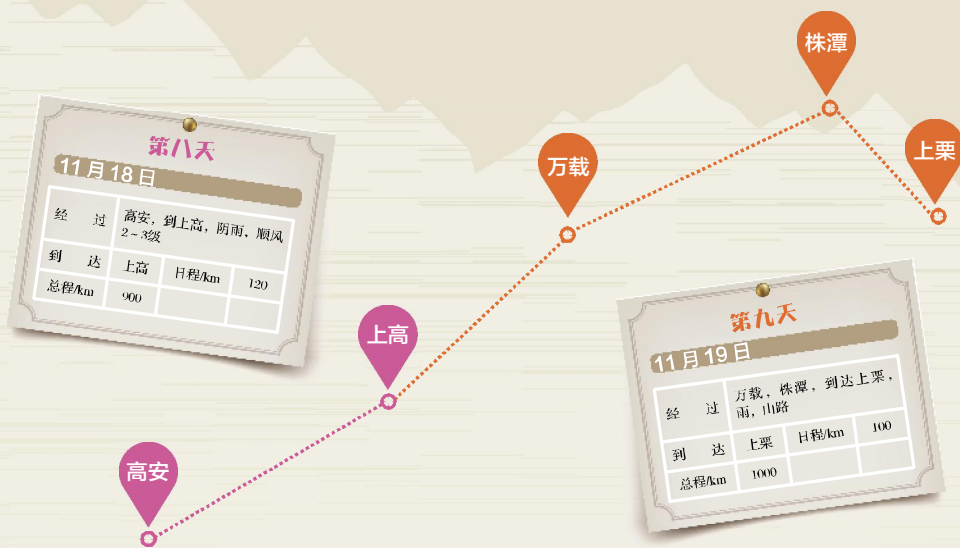


滕王阁上远眺西南方



第四次来南昌、第三次登滕王阁

馆时，在纪念馆大门前的广场上，人山人海，要排好长时间的队才能进入参观。进入纪念馆后，各展览厅里人头攒动。现在已接近傍晚，参观者寥寥无几。这是于建军第一次来南昌，他是个军事迷，对有关军事的内容都特别感兴趣，他把每个展厅都看得很认真、很仔细。我们参观了很久，一直到工作人员准备关门下班才结束。



穿越赣西山区

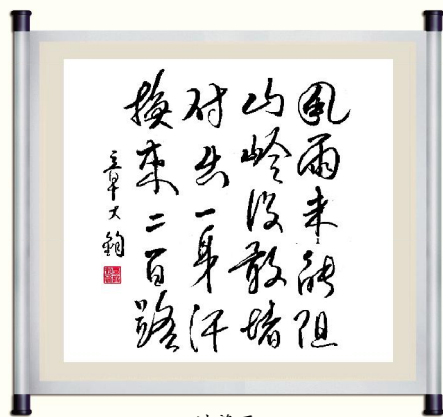


1 1月18日, 我们先来到赣江上的八一大桥。赣江是长江下游最重要的支流之一, 位于长江以南, 全长1200千米, 它是江西省最大的河流, 流域面积为8.16万平方公里, 占江西省面积的51%, 其“赣”字是江西省的简称。我们在这里停下来观看赣江两岸的风貌和大桥下的流水与沙洲, 勾起了我青年时代的回忆。37年前, 我和几位同学就是从南昌沿着赣江西岸徒步南行, 经过丰城、樟树、新干到吉安, 再渡过赣江走向井冈山的。在赣江两岸, 我和同学们流过不少的汗水。如今, 37年过去了, 真是“弹指一挥间”啊! 以赣江为背景, 我让骑友为我拍了一张照片。

过了赣江, 经过新建县, 该县位于赣江西岸, 紧靠南昌城区。我们穿过新建县城, 来到了城西南的郊外, 这里绿树成荫, 郁郁

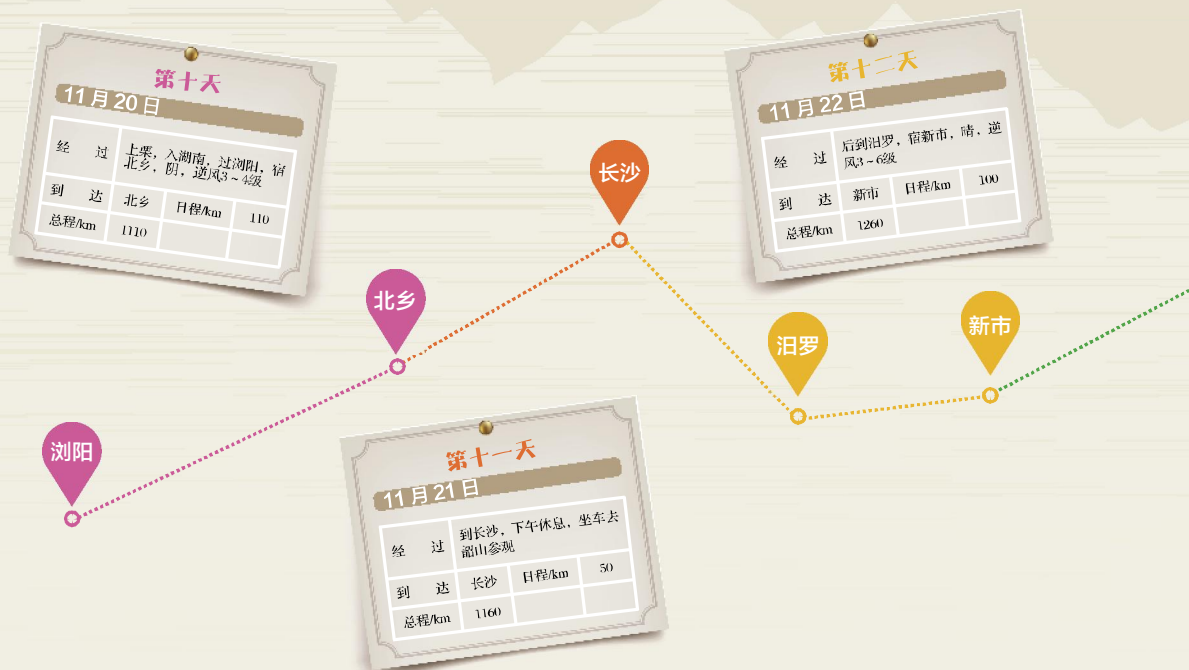
葱葱，环境幽静，空气清新。我们在此休息了一会儿。休息后，我们沿320国道继续前进，随赣江的支流锦江向其上游方向攀登，总体上是缓缓上坡。中午经过高安县城，我们在这里用午餐。下午继续上坡，晚上到达上高县城，全天骑行120千米。

11月19日，一早就下起雨来，雨量中等，这是我们骑车上路以来第一次遇上下雨天。我们穿上雨披，继续上路，上午跨过锦江，一路缓缓上坡，向赣西北山区挺进。320国道在山间穿行，一路上雨越下越大，由于下雨和缓缓上坡，我们放慢了骑行速度，中午到达万载县城。



过赣西
风雨未能阻，山岭没敢堵。
付出一身汗，换来二百路。

320国道在万载继续向西南方向经过湖南，向贵阳、昆明方向延伸。我有骑车走遍全国各地（省城必到）的打算，这次骑行计划中还要经过长沙、武汉、重庆和成都。这样，我们在万载离开了已经骑行9天的320国道，转323省道向西北上栗方向前进。我们进入赣西北山区的纵深地带，这里山峦起伏，群岭竞秀，植物苍翠，景色秀丽。由于一直下着中雨，又是翻山上坡，我们没有在这一带拍摄。经过山上的株潭镇时，我们停车在镇上休息。这里有原湘鄂赣省委、省苏维埃政府和其他省直机关旧址。离开株潭，开始下坡。雨渐渐停了，我们脱下了雨披，在山旁休息。雨后的群山更加翠绿，峰峦间几缕乳白色的云雾随风飘移。空气也变得格外清新，深深吸一口气，从心底感到一阵凉爽。我们在大雨中翻山越岭，傍晚到达上栗镇，全天骑行100千米。



进入湖南

1 1月20日, 我们离开上栗, 转319国道北上, 没多久我们遇到一对骑自行车的老夫妇在公路上休息。我们也停车休息, 同是骑车人, 一见如故, 与他们热情地交谈起来。他们来自江苏徐州, 男的身材高大, 体力充沛, 女的脸圆圆的, 挺有精神。夫妇俩都已经退休, 都爱好自行车骑游, 他们离家已经一个多月。我们还是第一次看到退休女士长途骑车的, 她已经骑行了1500多千米, 一路上不辞辛苦。我们很敬佩她, 向她表示敬意。他们一路骑行, 一路游



玩，在南昌就停留了一个星期。他们从南昌过来，昨晚也住在上栗，由于早上起得早，因此骑在我们前面。他们计划到长沙后再往南行，准备去海南岛。

我们4人一起骑行一阵，便出了江西省界，进入湖南省境内。我们一起合影留念，我还为他们作了一首诗：

老夫妇单骑游

途遇徐州一伉俪，老骥不甘空伏枥。
双双单骑比翼飞，遨游南北千万里。



遇徐州骑友

我当天将这首诗发布在网上，还写在寄回家的明信片上。他们都退休了，时间比较充裕，可以慢慢骑。接下来要翻越一座山，他们两位还要休息一会儿，我们假期有限，只好告别了他们，匆匆赶路，向山上骑去。

事隔12年后，我与骑友于建军去辽宁铁岭，在“中华骑游达人”

领奖地我们4人又奇妙地相遇了。他们夫妇也都评上了“中华骑游达人”，但我们走在一起已互不认识，我只听得一位女骑友说是徐州人，就向她打听十多年前我们在湖南骑游途中相遇的一对徐州老夫妇。只见她思索了一会儿对我说：“你是不是在



再遇徐州骑友

说我啊？”我连忙打开手机，找到了网站上的那张4人合影的老照片让她认。“对！就是我。”她高兴得跳了起来，连忙把老头叫来。我也把于建军叫来，4人再次相遇，激动得不得了，又一起合了影。《骑游天下》杂志还专门为我们的奇遇写了一篇报导，并附上了前后两张4人合影。

上栗、浏阳都是鞭炮烟花之乡，鞭炮烟花生产是这里的支柱产业。这两天的骑行路上，到处可见颇具规模的鞭炮烟花制造工厂。在沿路商铺中，各种各样的烟花爆竹琳琅满目，应有尽有，形形色色的商品堆积如山。

我们翻过一座小山，中午到达浏阳。浏阳因县城位于浏水之阳而得名（山的南侧或河的北侧为阳），浏水又因浏阳闻名后被称为浏阳河。曾经一曲优美的《浏阳河》，更是唱遍长城内外、大江南北。在浏阳吃过午饭后，我们来到浏阳河大桥上，并在大桥上摄像留影。浏阳河弯曲曲地流经湘东几十里，以后我们还要多次骑车跨越。离开浏阳和浏阳河，我们继续西行，全天骑行110千米，晚上到达北乡镇。

2003年11月21日，我们沿319国道西行，中午跨过湘江，到达长沙市区。我们从家里出发，历时11天，总行程1160千米，到达湖南

省省会长沙。这是我第三次来到长沙。第一次是步行来长沙，1966年11月6日，我们从浙江平湖出发，经南昌，南下到井冈山，再北上到萍乡安源，而后入湖南，历时近两个月，于1967年1月3日到达长沙。第二次是1998年去湖南衡山、张家界、岳阳等地旅游路过长沙。这次则是骑自行车再次来到了长沙。

重游韶山和橘子洲

在长沙住下后，下午我与于建军一起乘公交车到韶山参观毛泽东故居。这是我第二次来韶山，第一次是37年前步行到长沙后再步行到韶山的，这次陪骑友再次参观韶山。这里与南昌八一起义纪念馆的冷清场面不同，来韶山参观的人群还是不减当年，来自五湖四海的人们怀着对毛主席无比的崇敬和怀念，如潮水般涌到这里来。与37前相比，故居没有变，周围的环境却有了很大的变化。记得当时故居后面的山上多数是一些小松树，估计多数还是中华人民共和国成立后栽种的，而现在都已长成高大的树木。原来周围还有一些



第二次来韶山毛泽东故居参观

用土坯砖建成的民房，而现在都以现代建筑所替代。当年步行到这里，只盖了个“参观韶山留念”的纪念章，也没有照相，这次要多照几张留念。

11月22日一早，我们骑车来到了位于湘江中的橘子洲。橘子洲位于长沙市区湘江的江心，是湘江下游的冲积沙洲。橘子洲呈长条状，四面环水，有数千米长，是长沙重要名胜之一。1966年，我曾与同学步行来过橘子洲。那时，湘江上没有大桥，到橘子洲要经由几十条木船排列组成的浮桥。我再次来到了橘子洲头，故地重游，往事历历在目，感慨万千。

游览橘子洲后，我们又踏上了远征之路。在长沙市区，再次跨过湘江大桥，来到湘江西岸，准备上107国道去武汉。现在城市扩大，新路又多，从一个大都市出来，问路上国道是一件很费时间和精力的事。几经问路，又三次跨过了弯弯曲曲的浏阳河，经过半个多小时，我们终于上了107国道。

107国道是北京通往广州的一条南北主干道，公路很宽阔。但我们骑车经过时，有很长一段路正在修建，路面高低不平，尘土飞扬。但既然上路了，这些也都无所谓了，真正不方便的事以后还有的是。中午，我们到达弼时镇，这是以中华人民共和国开国元勋任弼时的名字命名的。该镇上建有任弼时纪念馆。纪念馆展出了近200件珍贵文物和照片，展示了任弼时同志在建团、建党、建军、建国四个方面的丰功伟绩。我们在这里休息，用午餐，并参观、照相。

下午经过的公路一半已经修筑完成，骑行不受影响，但风更大了一些。我们翻过一个小山坡，傍晚到达汨罗江南岸的新市镇。京广铁路经过汨罗市，而107国道在汨罗市的西侧新市镇经过，我们就在新市镇找了一家旅馆住宿。汨罗江因古代诗人屈原而闻名于世。战国末年，楚国诗人屈原因为反对楚王的对外政策，被流放至

汨罗江畔，在这里他写出了《离骚》《天问》等重要作品。后来，楚国都城被秦国攻占，屈原感到救国无望，于农历五月初五端午时作诗《怀沙》后自投汨罗江。据说，现在的端午节就是为了纪念屈原而设立的。

11月23日，我们骑车先过汨罗江，一路向北而行，中午到达新墙镇用餐。下午骑行途中我看见公路右侧300米处有农民正在犁田。现在正是冬耕季节，在湖南农村还可以看到牛耕田的景象，而在我们家乡牛耕田已消失近三十年了。作为“知青”插队农村时，我学会了当地所有的农活，尤其是下功夫学会了犁田。今天看到当地农民在犁田，心里痒痒的，就想去试试。我征得犁田老乡的同意，驾着这大水牛在田里走了两圈。老乡还为我摄了像。这是我长期保存的珍贵资料（我把该视频做在我骑游的碟片里，还发布在自己的网站上）。重操30年前旧活，我成功地完成了一次驾牛犁田的操作，这让我非常高兴，同时也是我骑行路上的又一收获。刚才还全身疲乏，想躺在草堆旁休息，现在精神好多了。



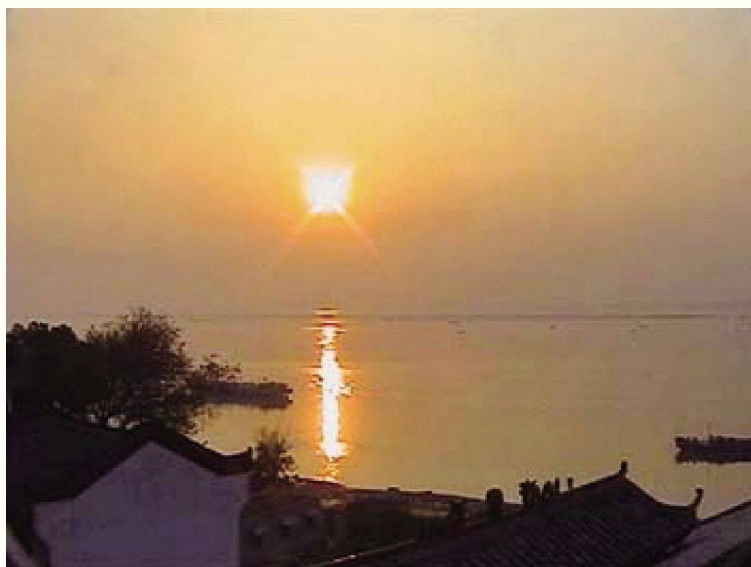
我重操犁耙走两圈

重登岳阳楼

犁田结束后，我与骑友又上路了。今天的骑行任务不重，计划骑行80千米，到岳阳市去攀登岳阳楼。我们翻过一个山坡，下午3点就到达了岳阳市区，一直骑车到了岳阳楼景区。5年前，我来过岳阳旅游，攀登过岳阳楼，这次骑车而来，既是陪骑友登楼，也是自己故地重游。

岳阳是一座有2500多年悠久历史的文化名城，位于洞庭湖之滨，依长江、纳三湘四水，江湖交汇，是一个资源丰富、风景优美的地方。

岳阳楼耸立在岳阳西门城头，紧靠洞庭湖畔，最早为三国东吴所建，自古有“洞庭天下水，岳阳天下楼”之誉。现存岳阳楼重建于清光绪五年（1879），三层三檐，通高近20米，为中国现存的最大盔顶建筑。岳阳楼是江南三大名楼（另有南昌的滕王阁、武汉的黄鹤楼）中唯一一座保持原貌的古建筑，它的建筑艺术价值无与伦比。



夕阳下洞庭湖面金光粼粼

我与骑友一起登岳阳楼，登上顶楼后，面对辽阔无际的洞庭湖，极目远眺。平静的湖面一直与天边的云彩相连，一只小船正从湖面上驶过，船过之处，留下了两条长长的“八”字形水波。黄昏将近，太阳离湖面越来越近，像一个红红的火球，散发出绚丽多彩的光辉，照在湖面上金光粼粼，放射出五彩缤纷的光芒。我们在岳阳楼上乐而忘返，一直到太阳落入洞庭湖面后才离去。

11月24日，我们起得晚，早晨出发得也晚。我们穿过一些山路，中午到达临湘县城。临湘位于湖南北界，属县级市，有“湘北门户”之称。离开临湘不久，我们便出湖南省界，进入湖北省境内。

下午3点多经过赤壁市，赤壁因三国时期东吴孙权与刘备联军，周瑜和诸葛亮合谋，动用火攻，以弱胜强，大败曹操而闻名遐迩。由于这里的山土呈红色，故称赤壁。这一路上许多有关三国的精彩又经典的故事是百姓茶余饭后的闲谈内容。

来到赤壁后，我们看看时间尚早，于是继续向前，晚上到达官塘驿镇，全天骑行120千米。

第十五天			
11月25日			
经 过	咸宁, 到武汉, 晴, 逆风4		
到 达	武汉	日程/km	140
总程/km	1600		

咸宁

武汉

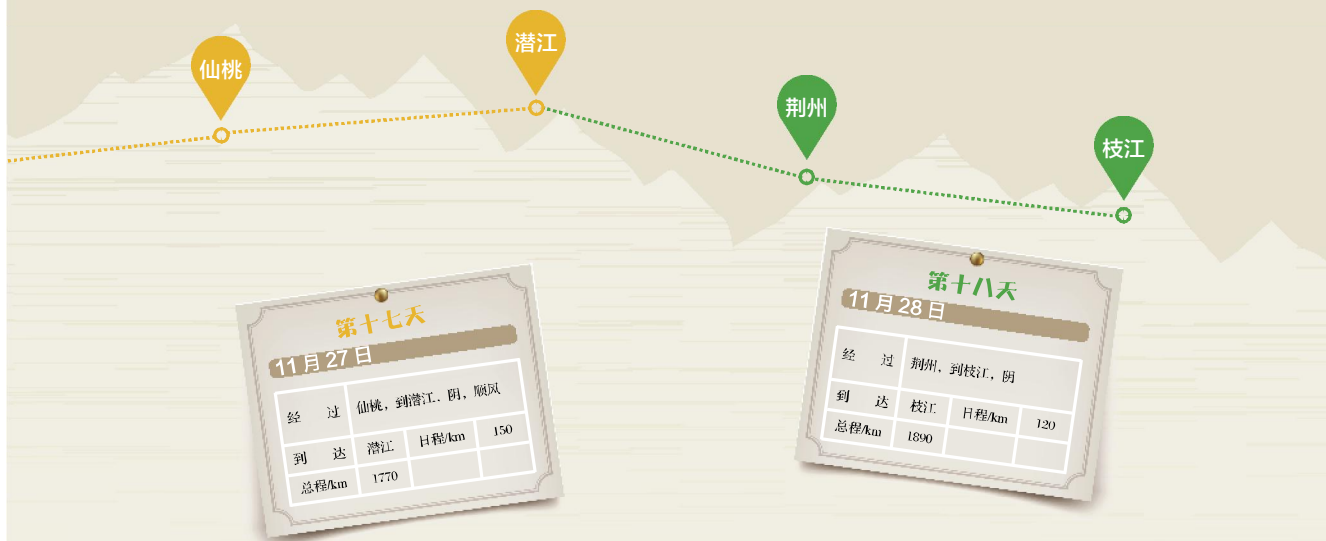
第十六天			
11月26日			
经 过	下雨, 休息一天, 上午游览, 黄鹤楼边小憩, 下午睡觉		
到 达	-	日程/km	20
总程/km	1620		

到达武汉



1 1月25日, 我们继续沿107国道北上, 上午经过咸宁市, 路过汀泗桥。汀泗桥是咸宁境内的军事要隘, 武汉南面的第一门户, 地势险要, 易守难攻。北伐战争中, 叶挺独立团等北伐军同驻守汀泗桥的吴佩孚率领的北洋军在此展开了一场空前激战, 大败北洋军, 在中国革命史上写下了光辉的一页。这里有汀泗桥北伐战争遗址, 供军事爱好者和游客参观。

这天白天我们骑行很顺利, 可是到了傍晚, 就在到达武汉郊区的时候, 我与骑友于建军失去了联系。在107国道上, 接近武汉50千米时, 由于往来的各种车辆和行人越来越多, 我们的车速明显放慢,



有时还遇上堵车。我骑车在前面，骑友在后面，相距几百米乃至几千米也是常有的事，一般到晚上总是会汇合到一起的，万一碰不到还可以用手机联系。到达武汉郊区后，我正随107国道，沿着长江南岸向武汉市区前进，准备经武汉长江大桥到长江北岸的汉阳住宿。冬天日短，下午5点多钟就感觉天色已暗，我就在路旁等骑友上来。等了一段时间，不见他上来，我就慢慢地骑车，边骑边等。看看天色将黑，仍不见他的影子，我给他发短信，但无回复，打电话给他，对方已关机。我想，可能是断电了，我就在这里等吧，再说已进入市区，路旁每隔一两千米就有公用电话亭，如果他手机没电，可以通过公用电话与我联系的。我就在路旁找了个可坐的地方，一边休息，一边等他。

进入武昌市区，正值下班高峰，马路上车辆和行人又多，望不到很远的地方，我不敢走开，生怕两人错开。开始是休息，1个多小时过去了，还是不见人过来，这不对呀，不可能相差那么远的距离，难道有什么意外发生？想想也不会，都是走南闯北的人，不会有事的。我决定坐下来再等一会儿，不过现在坐在这里已不是休息，而是焦急地等待了。天已黑，我在等人，也有人在等我了，我就在手

机上写了“到达武汉”几个字，发送给妻子，估计她已等久了。

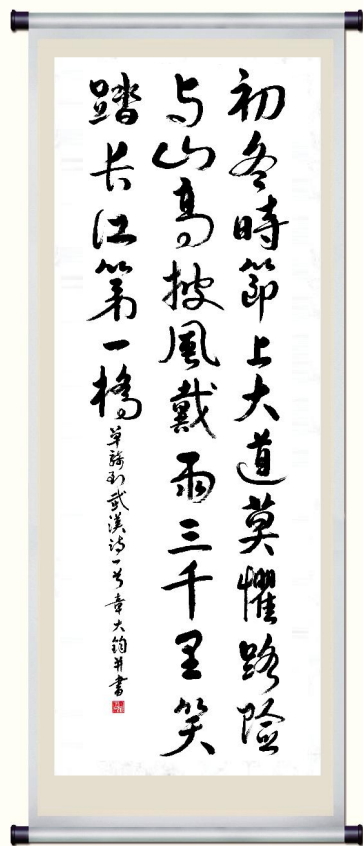
此时，说是等，其实是坐立不安，心想，即使手机停电，沿途每隔一两千米就有一部公用电话，总得给我通个电话呀。等了2个多小时，快到晚上8点了，肚子也饿了，但不想吃饭。怎么办呢？这路上车辆这么多，会不会真有什么意外呢？已给他打过好几个电话都不通，还有什么办法呢？我只有报警了。但想想也不妥，犹豫了十几分钟，最后还是决定报警。我打了110报警电话后，一会儿警察就来了，问什么情况，我把情况反映了一下，警察对我说，他们没有收到这一带有关车祸与其他意外情况的消息。听了这些，至少减轻了我心头的担心情绪，但骑友去哪里了呢？我还是放心不下。警察离去，我一个人站在马路旁，不知所措。又过了20分钟，电话来了，我赶忙接听，一听是于建军打来的。原来他手机没电，接收不到我的短信和电话，在骑行路上见到市区外围的长江上建有一座新桥（武汉白沙洲大桥），虽然没有正式通行，但看见有些车辆在这新桥上行驶，就走了这条近路，未经武昌，而是经这座新大桥直接到了汉阳。骑车过来我也看到了这座新建的大桥，但我是按计划走107国道的。我问：“你为什么不给我打个电话呢？”他回答说：“过了这座桥是一条正在建的新路，路边没有公用电话。”

既然骑友已经到了汉阳，我就蹬上自行车向武昌市中心骑去。骑了一段时间，看到武汉长江大桥的灯光，于是我就沿着长江边一直骑到大桥下。这时，我人已疲劳，肚子又饿，头脑也昏了，到了这座大桥下，虽有台阶可上，但台阶很陡，要到桥面上有近20米高的距离。现在这种样子，空身登上去也不容易，况且现在还要带一辆自行车和旅行包，那就更累了。如果骑车上桥，这大晚上又不知从哪里绕道上去，即使问路，也不容易。想想累就累一点，既然到了桥下，又有台阶可上，还是从这里上去最快捷。这座大桥建于20

世纪50年代，台阶又窄又陡，最窄的台阶还没一脚宽。我提起自行车登上台阶，前轮顶着上面的台阶，不好上，搞不好会连人带车一起摔下来。我斜着身体，这样减轻了台阶陡的影响，咬咬牙，上了第一个平台，停下来喘口气。既然提着车不好上，我就把自行车扛在肩上，这样又上了第二个平台。现在还有两个平台要上，这时好像一点力气也没有了，既然到中间，只能从这里上去了。我休息了一会，把旅行包卸下来，把自行车和旅行包分两次带上去，这样上去可以省一点力。就这样我将自行车和旅行包分别搬到了桥面上。这时，长江大桥上已灯火辉煌，我随着大桥向汉阳方向骑去。这是我骑车途中第三次过长江，第一次是2000年骑自行车去哈尔滨时经南通乘渡船过长江，第二次是2001年骑车去乌鲁木齐时经南京长江大桥过长江。加上以后骑行途中的总共8次过长江，这次过长江是最累的。

骑过武汉长江大桥，我来到汉阳，找到了于建军已入住的旅馆，这时已经晚上9点多了。两人相见，好像经历了一场大难，感慨万千，也没多说话，我见床就躺下。骑友说我们先去吃晚饭，我说先让我躺一会儿再说。

吃过晚饭后，人总算恢复过来了，我还得完成每天的作业。



单骑到武汉
初冬时节上大道，莫惧路险与山高。
披风戴雨三千里，笑踏长江第一桥。

我简单地写了一段当天的骑行情况和一首骑游短诗，把这些内容发给家人，再发布到自己的网站上和《自行车旅行网论坛》的帖子里，让每天上网关心我的亲友和网友放心。尽管上武汉长江大桥累得难受，但一路上不顺利的事我都不会告诉家人和亲友，以免他们为我担心，我还是强作笑容，在骑游诗中加上了一个“笑”字。

11月26日，我们在武汉休息一天。我12年前曾来过武汉，这里的主要景点也都参观过，游过武昌的东湖景区，登过蛇山上的黄鹤楼，从武昌出发沿长江大桥步行到北岸的汉阳，游过归元古刹、琴台，又逛过汉口的大街。今天遇上下雨，就让骑友一个人去游玩了。武汉也是我们骑行途中的一个大站，傍晚与骑友一起上长江大桥步行去武昌，来到长江边上黄鹤楼下的一家小酒店，来一锅武昌鱼，再喝上几杯，松松筋骨。

夜里家中来电

11月27日，离开武汉，我们改换到318国道上，向西朝重庆、成都方向骑行。这一带是江汉平原，道路宽阔平坦，今天又是顺风，且经过在武汉一天的休息，体力得到了恢复，一路骑行得很轻松。中午，我们在一个小镇上用餐，午后不久又经过了仙桃市，这是个县级市，处于江汉平原中心，历史悠久，物产富饶，盛产粮棉，属鱼米之乡。尽管是初冬，但这里仍可见一片片绿油油的麦田，随风荡起阵阵绿色微波。公路两旁高大的树木组成了绿色的长廊，有些地段，公路两边树木的枝叶已相插在一起，形成长长的绿荫。我们在这绿荫下骑车，也是一种少有的享受，把一路上的辛苦和疲劳都忘得干干净净，把这秀美的景色都留存在这次新买的摄像机里。

在这江汉平原上，我们一天骑行150千米，晚上到达潜江市。潜江位于江汉平原腹地，属亚热带季风性湿润气候，素来以“水乡园

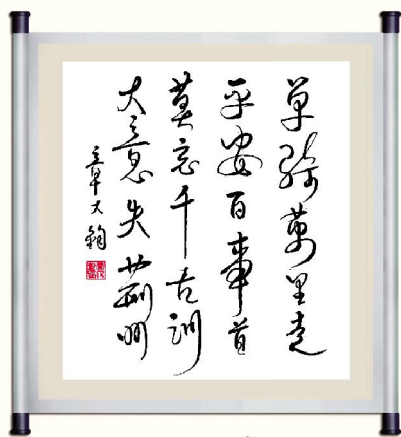
林”著称。地上盛产粮棉，地下富藏油气，境内有全国十大油田之一的江汉油田。

我们夜宿于潜江一家旅馆，夜里突然接到妻子打来的电话，说卫生间墙上的电热器突然掉下来打在她头上，痛得很。我听了很紧张，问她要不要紧，我家就住在医院旁边，让她到医院去拍片查查。要是我在她身旁，也许还好一些，现在我远在数千里之外，真有点担心。她又说我走得太远了，一个人在家本来就有点担心，还要担心我，有点委屈，她哭了，让我不知所措。想想也是，我一个人在外，天不怕，地不怕的，也没感到怎样，她在家却忍受着巨大的压力。别人都说我自行车骑得很快，一会儿到了南昌，一会儿又到了武汉，唯有她感到时间过得太慢，因为她时时牵挂着我。过了一会儿，我打电话问她是否好点了，她说好点了，明天再说吧！那天晚上我也睡不着觉，于是就写了一首诗：热血男儿志四方，多情佳人独守房。遥隔千里心相印，凯旋归来倍补偿。

第二天早上，我再打电话问她怎样，她说好点了，估计没什么大碍，这下我才放心，于是我就把晚上所写的诗通过手机发给她，她说收到我的诗，很高兴，很激动，病也好多了。

荆州随感

11月28日，离开潜江，继续沿318国道西行。中午，我们到达荆州市。荆州位于江汉平原的腹地，历史上曾为楚国故都，这里还完好地保存着荆州古城。这里曾是三国的古战场，留下了很多经典的故事。而荆州以外的人还常用另一个典故“大意失荆州”来告诫世人。对我们骑自行车远行的人来说，后一个典故尤为重要，于是我写了骑游短诗一首：



过荆州随感
单骑万里走，平安百事首。
莫忘千古训，大意失荆州。

由于这次出发前我将自行车轮胎做过改进，在内外胎之间衬了一层外胎条后，这样就不像前两次骑车远行那样，一路上接连破胎。这次从家里出来，骑行1800多千米，期间没有破过轮胎，但到了荆州，第一次发生了后轮内胎破损漏气现象。我在荆州路途中寻找自行车修理摊位，一路上没有见到

修车摊位，看看快要走出市区了，我就在一处公用电话铺门前停下，这店铺里有七八台电话机，有好几个人在这里打电话。我问店主：“附近哪里有修自行车的？”他说：“这附近没有修自行车的，要返回城里去修。”他问我从哪里来？我告诉他从浙江来，准备去昆明。正当我为难时，他说：“我来帮你补胎。”说着，他从屋里拿出补胎的工具，就在店门口为我补起胎来。车轮卸下后，我发现内胎并不是因外胎被刺破引起的，而是因衬垫的外胎条经剪刀裁剪后边缘呈直角，与内胎长期摩擦而破损的。这下我明白了，下次将衬垫的外胎条边缘的锐角磨除，就可以避免这种情况了。

下午，我们沿长江的北岸骑行，公路一直在缓缓上坡，晚上到达位于长江北岸的枝江市，全天骑行120千米。枝江属于县级市，位于江汉平原西缘，这意味着我们骑行了两天的江汉平原的路途已经结束，之后将要进入山区。

第十九天

11月29日

经 过	到宜昌，验过葛洲坝，晴		
到 达	宜昌	日程/km	30
总程/km	1970		

宜昌

葛洲坝

骑游葛洲坝



1 1月29日，我们离开枝江，沿长江北岸骑行几千米后长江向南弯曲而去。我们没必要随长江去绕一个大圈，但要直走也不是那么容易，长江是因为这里有一座大山挡道才弯向南去，要想走直路就得翻越这座山。这里山高坡陡，骑车比较累，我们翻过一座山后又来到了长江的岸边。没行多久，长江又向南弯去，我们又翻过两个小山坡，再次靠近长江。这样，我们从长江的下游骑行到

达长江的中游，以后还要去长江的上游，不断地上坡下坡，而且海拔还在不断地提升。中午，我们到达猓亭。猓亭是个古镇，始得名于三国时期，此地建有一座造型优美的小亭，小亭上的雕像既像虎又像犬的模样，称为“猓”，即名为“猓亭”。猓亭自古为兵家必争之地，历史上曾发生过大小战争百余次，三国时期著名的三大战役之一的吴蜀“夷陵之战”（另两次为官渡之战、赤壁之战）就发生在这里。现在，这里建有一个仿古战场旅游景区，我们在这里参观、游览、拍照。

下午我们随318国道，继续沿着长江北岸向西行，到达了宜昌市区。我们沿江而行，一直骑到葛洲坝旁。看到葛洲坝上行人和自行车可以通过，我们都说太好了，可以骑车上葛洲坝参观游览，而后再从葛洲坝骑车过长江，不是更有意思吗？我和骑友很高兴地骑车上了葛洲坝，停下车来，好好观赏了大坝两边的景象。大坝的上游，水位很高，走到坝边，江水就在脚下。而转身走到下游观望，江水却在脚下几十米的深处。这样的水位落差，构成了一幅壮观的场面。刚才低头俯视的长江轮由几十米深处渐渐升起，并越过大坝。这时，我们则要抬头仰望这庞然大物，看着它慢慢向上游驶去。



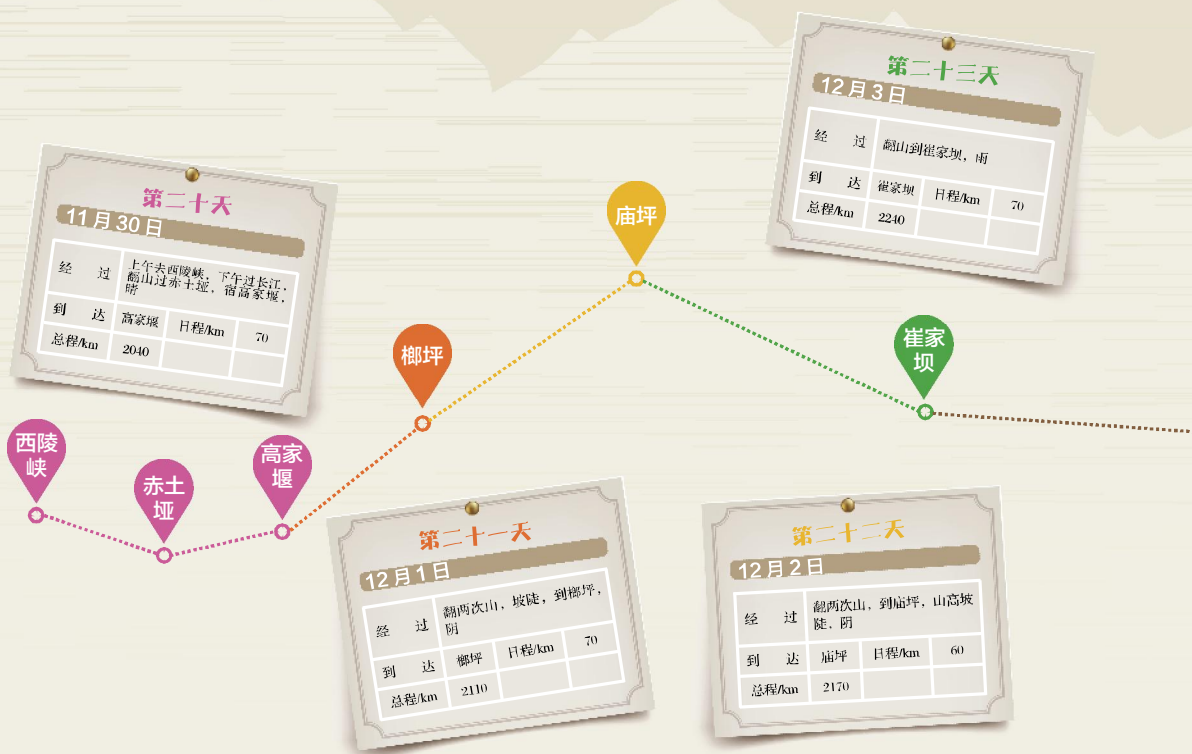
参观葛洲坝后骑车过大坝（本车第四次过长江）

在大坝上观看长江两岸的景色，又是另一种感观。长江两岸群山起伏，莽莽苍苍，绿树成荫，郁郁葱葱。我们在这里尽情地参观游玩，拍照留念，并摄下了许多令人难忘的场面。骑友一直走到大坝平台的尽头，在那里观看长江轮过大坝的场面以及大坝闸门的开启和关闭。

我们在大坝上游玩了半个多小时，而后骑车越过葛洲坝，到达了长江南岸。这是我们骑行途中第四次过长江（第一次是在南通经长江渡轮过长江，第二次是经南京长江大桥过长江，第三次是经武汉长江大桥过江），是经葛洲坝骑行过长江，又是一种新的过长江方法，别有意义。在长江南岸，我在沿江大道上骑行，回头从远处再看葛洲坝，又呈现出另一番景观，我们又在这里拍照留念。

当我们重新走上318国道，准备继续前进时，于建军的自行车出了故障。我们先在山路口找到一个修自行车的车摊，准备让摊主修车。摊主一看骑友的专业自行车，告诉我们说，这辆车他不会修，他这里也没有配件。我们问，去哪里修车？他告诉我们，到山下长江渡口旁有修自行车的摊位，可以去那里问问。我和骑友就推车下山，到了江边，找到了那个修自行车的人。他看了这车，摇摇头，说他也不会修，要修必须到宜昌市区去。这下我们傻了眼，刚从宜昌过来，难道再回宜昌？我和骑友对视了一下，怎么办？只有重新回到宜昌市区找修车的。这里有渡江轮船，我们就等渡轮过来后，乘船回到了宜昌市区。

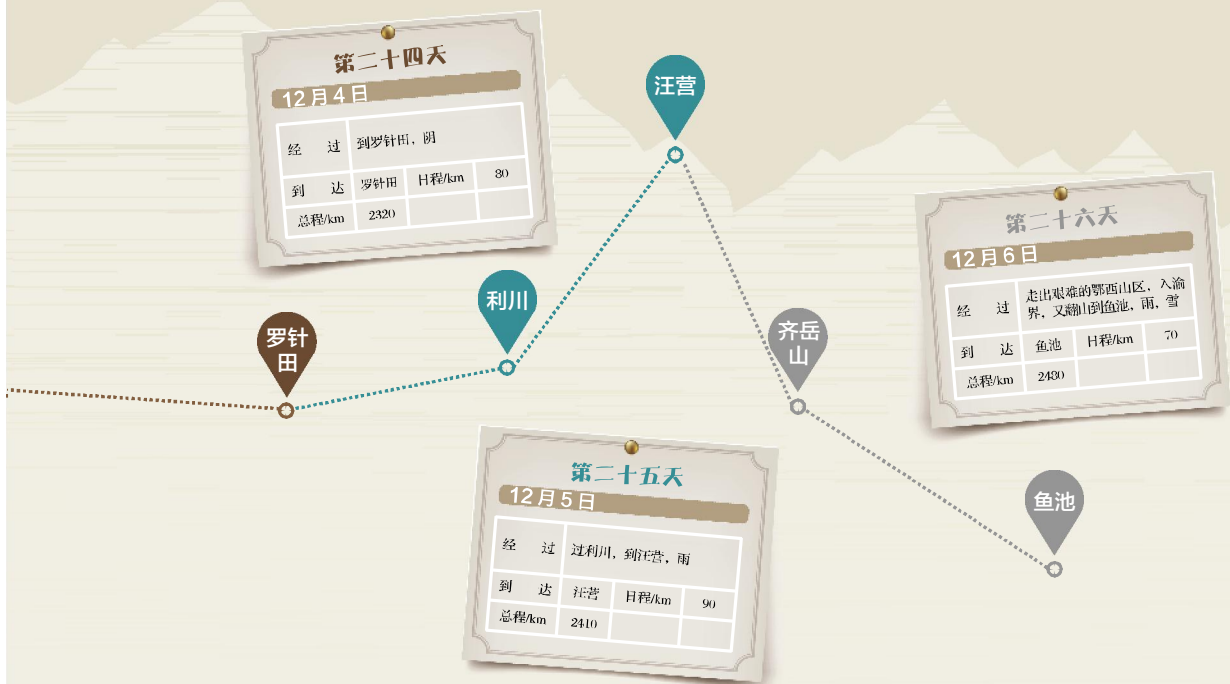
于建军找到了一个自行车修理摊，让其帮忙修车。天色已晚，太阳快要落山了，我们就在宜昌沿江大道旁的公园里休息、游玩，尽情地欣赏这长江岸边由红日、晚霞、群山、江水构成的一幅艳丽多彩的山水画。



难骑的鄂西山路



1 1月30日，我从地图上查到，长江三峡最险的西陵峡距宜昌西郊只有5千米，我对骑友说：“我们既然到了长江三峡，那么就骑车去西陵峡游玩一下。”他听了也觉得很好，于是我们吃过早饭就出发了。长江三峡是瞿塘峡、巫峡和西陵峡三段峡谷的总称。



三峡西起重庆市奉节县的白帝城，东至湖北省宜昌市的南津，全长193千米。三峡两岸悬崖绝壁，江面狭窄曲折，江中滩礁棋布，水流汹涌湍急。西陵峡为三峡最险处，礁石林立，浪涛汹涌，两岸怪石横陈，滩多流急。几年前，我曾从宜昌乘坐长江轮到奉节，经水路游览过长江三峡一带，今天骑自行车在陆地游一段也另有一番享受。于是，我们骑车出宜昌西郊，随长江北岸一条新修建的夜明珠路，先到达了三游洞，这里山雄水秀，绿树成荫。接着，我们来到了白马洞，这里有欧式建筑的广场，周围林海茫茫，小溪潺潺，我们穿行于苍翠林间，聆听百鸟鸣唱。我们在这里游玩拍照，后又继续向纵深骑去，只见四周群峰挺拔，气势磅礴，雄伟险要。这里山高坡陡，比我们一路上遇到的陡坡还陡，这些坡骑车很困难，要使劲踩

车才能勉强上去。虽然上坡很累，但也被这优美的景色所吸引，我们于是奋力前进，一直向纵深骑行了十多千米。来这里旅游的人少了，我们才停车下来，在山溪边散步、嬉水，又在古树旁拍照留念。

骑游西陵峡后，我们又骑车原路返回，中午回到宜昌市区。由于在宜昌过长江时走过葛洲坝，乘过渡船，因此这次我们选择经宜昌公路大桥过长江。这次在宜昌过长江，实际上来回走了三次。再次到了长江南岸，我们就在宜昌长江大桥旁的一家餐馆吃午饭。

下午，我们继续沿着318国道进入山高坡陡、道弯路险的鄂西山区，也称巴东山区。过了长江南岸新建的沿江公路，进入一个山口，水泥路消失，前面的公路变得狭窄而陈旧，路面破损严重，这倒也无所谓，最主要的是上下坡都变得很陡，骑车上坡必须用尽全力，稍有松劲，自行车就要向后退下来，这是我们所没有预料到的。只听说“蜀道难”，却没想到鄂西的山坡也竟如此难骑。骑行的公路仍旧是318国道，但路况有明显差异。这一段公路修筑的年代较早，318国道在宜昌以东的路段早已更新换代，而宜昌以西山区的一段还没有更新。

一般上几百米长的山坡，就是再陡，咬一咬牙也就上去了。这里的陡坡一上就是几千米或十几千米，骑一两千米，便气喘吁吁，四肢乏力，浑身是汗，只得停下车来休息。我们骑车过了土城乡，又翻过一个叫赤土垭的山坡，其中有连续9千米的陡坡。我们放慢骑行速度，每骑行三四千米休息一会儿，遇上特别陡的坡，骑行一两千米就休息一会儿。这里翻山，上坡很累，而下坡又很惊险。我只有紧握车把，控制刹车，注视前方，不能有丝毫的疏忽。一个山坡翻下来，已感到非常疲劳。我们翻过赤土垭，晚上到达高家堰。

高家堰四周环山，位于山间，规模较大，该镇有1千米长。高家堰是有名的盆景之乡，树桩盆景是其特色，誉称“湖北盆景第一大

镇”，也是“湖北根艺第一大镇”。这里家家户户都喜欢种盆景，他们以山区的独特优势和自己的勤劳与智慧，创造了独特的艺术风格。下山时，骑友的自行车又出了故障，于是我们在镇上找了一家修自行车的店铺进行修理，还在镇中央找了一家旅店住宿。今天翻了一天的山，两腿已感觉酸胀，全身乏力，远比我们翻越秦岭要累得多，得好好休息下，以便明日再行。我们却还不知道，以后鄂西的山更高，坡更陡，路更险。吃过晚饭，我们与当地人交谈，想了解一下后面的山路情况。他们告诉我们：“明天的山更高，坡很陡，骑自行车上不去，要推车上山。”我想：难道真是这样吗？在我们骑车过秦岭时，也有人说我的自行车上不了山，但我还是骑车上了秦岭。但从今天翻过的山来看，这里的路确实比秦岭难骑，只有到明天上了山再说了。

在大山里，海拔高，晚上气温很低，这里的棉被又薄又硬，我接受了住宿在陕西永平高山上受凉感冒的教训，于是穿着毛衣睡觉。睡到半夜，还是被冻醒了，我又从旁边的空床铺上取一条棉被盖在上面，这样盖上两条棉被才暖和些。

首次下车推行

12月1日，离高家堰十多千米后，就有14千米的上坡路，我们翻过青岗坪，下坡到贺家坪。这一带素称“百里高荒”，刚翻过一座山，接着又要上坡，而且坡度越来越陡。我们再上坡13千米，翻过堡镇，又有10千米的上坡路，要上石马岭。鄂西山高坡陡，开始我一直骑车上坡，我想：既然很有名的秦岭、六盘山也骑车上去了，这里的山总能骑上去的。可是，一天半骑下来，四肢酸胀，全身乏力。我们在路上遇到当地人，向他了解前面的路况。他告诉我们，前面的山坡还要陡，也说自行车是骑不上的，要推车走上山。

到了下午，果然山坡更陡了。这里的山坡，有的是“之”字形的上坡，有的是这山绕那山迂回而上，为了翻一座大山，有时要横向绕好几千米后再绕回来，经多座山盘绕后，不断攀升，要辗转十多个坡，甚至几十个坡，才慢慢到达山口的顶端，再翻过大山。在翻越石马岭时，我从一座山右侧的山坡上转到另一座山左侧的山坡上，转一个山坡，海拔就要上升好几十米。到了这个山坡顶上，绕过山又有新的山坡要上，我就在坡顶上休息。这时，我看见于建军正从我刚才过来的前一个山坡上慢慢地骑车而上。我居高往下看，我们之间高低落差有几十米。我连忙取出摄像机，拉长焦距，把他骑车上陡坡的过程摄下来。这个山坡很陡，每踩一次自行车的脚踏都得费很大的劲，如果用劲不到位，自行车龙头就会左右摇摆，几次不到位，自行车就要往后退或倒下来。我刚开始为他摄像，只见他的自行车摇晃得很厉害，我连忙大喊一声：“加油！”他听到声音，抬头向我一望，接着使劲踩蹬，使自行车恢复了平稳，一步一步往上攀登。我将他骑车上陡坡时从平稳到晃动，又到恢复正常的骑行过程完整地摄录下来，成了他自行车骑行中的宝贵资料。

鄂西山区的坡，正如前面老乡所说，陡坡越来越多，越来越陡，越来越长。一天要骑几十千米的陡坡上山，体能消耗很大，原来能骑得上的坡，这时也没力气再骑了。骑友的车又开始晃动了，我在前面每喊一声“加油”，他还可以再骑一阵子。但对于没完没了的陡坡，再喊“加油”也无济于事了，因为两人的“油”都已耗尽，已无“油”可加，骑友便下车推行了。这里的山坡又陡又长，我的体力消耗殆尽，但车身还在不断地晃动，我已没力气再往上骑了，终于第一次下车推行了。我们推着自行车，边休息，边上山。其实，秦岭、六盘山虽然名气很大，但我们过秦岭时只翻了三座大山，在六盘山只翻了一座大山。那里也有连续30千米的上坡路，但中间有

平缓的坡过渡，真正很陡的坡只有五六千米长，只要咬一咬牙也就挺过去了，而且那里的312国道已经改建，陡坡顶部被削去，低凹处被填高，坡度减小了，山顶上最陡的坡又有隧道代替。可是过鄂西山区，一天就要翻越三四座大山，没完没了地上山、下山，天天如此，体能消耗很大，而且这里的国道仍未改建，坡度很大，无法长期骑自行车翻山。当我们遇上很陡的山坡时，只有下车推行一段，见山坡平缓了，再上车骑行。当我再次从一座山右侧的山坡上转到另一座山左侧的山坡上时，看见于建军正在后面的山坡上慢慢地推车而上，这次我不再喊“加油”了，只是默默地摄下了他推车上陡坡的过程。

我们推车上了石马岭山口，接着是急下坡20多千米，比上午的路更惊险。路旁有悬崖峭壁及很深的山谷，道路急转弯多，沿途多处立有警示路牌。在这些警示牌上写了一些让人看了深感寒悚的词语，显示了这一带是车祸事故和其他灾难多发的地段。下坡路也很陡，两边都是陡峭的峡谷，我们骑车冲下山坡时耳边发出“呼呼”的风声，在峡谷中大喊一声，可回荡半晌。“坡儿弯，坡儿险，紧握刹车脸色变。”我们冲下了十多千米的陡坡，到了山脚下。我骑着车，感觉不对劲，下车一看，后轮胎一点气也没有了，在这节骨眼上车子又出问题了，怎么办呢？这里又没有修车的，天色已晚，峡谷底部本来就有点阴暗，到了傍晚更显得阴森森。这里离前面小镇还有大约10千米的路程，我只有骑着轮胎扁了的车继续赶路，像这种情况我以前也骑过几次，但总比白天骑车上陡坡要轻松得多。

这里整座山由石块构成，到了山下，地上仍是一块块石头露在上面，只在石块间留下一小块的土地。勤劳的山民在石块间的各小块土地上种着各种农作物。让我印象最深的是这山里的红萝卜，这山石上的泥土只有几寸厚，却能长出一尺多长的红萝卜，每个萝卜

有七寸又红又胖的身体都裸露在地面上，头顶绿缨，显得特别神气与美丽。这些红萝卜能在不良的环境里巧妙地长成这么大的身体真让人感叹。与一些自己无能耐而责怪环境的小萝卜头相比，更体现了这些红萝卜不嫌弃环境恶劣、努力向上、自我进取的可贵精神。我们被它们的美丽所吸引，被它们的精神所感动，停下车来，仔细观看这神奇的红萝卜，并摄下那优美动人的姿态。我为其作短诗一首：

裸身红萝卜

山地土浅岩石硬，一尺萝卜巧扎根。

千姿百态半裸身，头顶绿缨笑盈盈。



半裸身的红萝卜

我骑着后轮漏了气的车，在山间骑行10千米，天黑到达榔坪镇，在山中骑行，全天只骑行了70千米。到镇上我想找个修理自行车的摊位，可是没有骑友在昨天车损后那样幸运。进入这深山小镇，路上没见骑自行车的人，哪里还有修自行车的呢？这次我们接受了去乌鲁木齐时难找修车的教训，自备修车工具和打气筒，晚上我只有自己卸下轮胎，把备用的内胎换上。

深山黑夜找住宿

12月2日，是进入鄂西山区的第三天，我们上午翻越八字岭，有10千米长的陡坡路，其中5千米特别陡，只有下车推行。中午到了山下的一个村庄吃午饭。吃饭期间，我们与当地老乡交谈，他们问我们从哪里来？我们回答是从浙江骑自行车过来的，他们表示很惊讶，说这不是花钱买苦吃吗？对于不喜欢这项运动的人来说，是在“吃苦”，但我们有我们的乐趣，只有喜欢并参与该运动的人才能感受到，才能获得这特殊的享受。

下午又遇上15千米的陡坡路，我们推一段，骑一段，翻越野山关。这里坡陡路险，素有“川鄂咽喉”之称。野山关，从名字里就可以想象出这个地方的荒凉与险峻。这是一个荒无人烟的关隘，战争年代是兵家的必争之地，和平年代是土匪盘踞之处，我们从当地人那里了解到，这里确实是这样的情况，现在还是各种车祸的多发地段。

这里人烟稀少，却是野生动物的乐园。路旁森林里百鸟齐鸣，公路上常有野生动物穿行，有些鸟窝就筑在公路旁，伸手可及。我看到了一只羽毛长而艳丽的飞鸟从我身旁飞过，马上停下车，取出摄像机，摄下这美丽的飞鸟。我觉得还不过瘾，就耐心地等在一旁，等这鸟再次飞起来时又拍摄了一次，还把正在树上欢唱的其他鸟类也摄了下来。在深山密林中，鸟语花香，诗情画意，犹如进入了蔚为奇观的人间仙境。

翻越野山关，没走多少平坦的路我们又开始爬山了，山坡一坡比一坡陡，或“之”字形上山，或这山绕那山迂回而上。能骑车上的坡我们还是骑车上，很陡的坡只有下车推行。傍晚时，我们翻过孙家垭，天将黑时冲到山下，见到一个村庄。这个村庄看上去很大，

我们打算在这村庄里住下。可是到了这村庄一问，这里没有旅店住宿，问在哪里有旅店，回答说是山上有。起早摸黑，翻了一天的山，已经筋疲力尽，再要骑车上山，真没劲了，但两人只有摸黑推车上山。

推着车，我们走了1个小时的上坡路，估计最多也只有4千米路。山路转弯后突然见到前面有灯光，此时看见灯光，就好像看到了希望。我赶紧推车200米，来到灯光前一看，只是一户普通的农户，不像是可住宿的旅店，不管怎样，上去问问也好。于是我过去敲门，敲了好一会儿，里面出来一个农妇，我问她这附近有没有可以住宿的旅店，她说些什么我也没听懂，也许她也没听懂我的话。算了，我们还是继续往前走吧。今天一早出发，在这山区连续翻山，骑行速度明显放慢。一会儿上高山，一会儿冲到山脚下，一天好几次折腾下来，体能消耗大，很容易疲劳。每次上山时衬衫都被汗水浸湿了，下山时再晾干，也说不清流了多少汗水。一路上休息次数多，时间长，行程明显缩短，到天已黑了多时，60千米路还没有走完，可见这山路的难行程度。

我们又从山脚下推车到半山腰，这时猛一抬头看到对面山坡上，“之”字形的爬山公路上有很多往来的车辆，有上有下，车灯闪闪，其景倒也不错，那是我们傍晚下山时走过的路。我忙对骑友说：“你看，对面山上的灯光多好看，平时是看不到的。”我们就停下来边休息边看，我还拿出摄像机把它摄了下来。

我们边推边骑，又走了2千米，到了一个叫庙坪的山村，终于见到了一户人家，像个小旅店的样子，我们上去问能不能住宿，回答说：“可吃可住，还有热水淋浴。”我们进去一看，卫生条件还可以，有卫生间，还有电热器、淋浴设备。吃好晚饭，再热水淋浴，在这深山里也算是一种不错的享受了。

深山里品尝野味

12月3日，上午的路与前两天差不多，有8千米很陡的上坡路，有几段路得下车推行，推行路程大约有4千米。翻越大支坪镇后路趋于平缓，但天下起雨来，我们冒雨赶到崔家坝，日行70千米。

12月4日，上午离开崔家坝，我们沿着318国道继续在大山里穿行，骑行30千米后来到了南里渡。这里是橘柚之乡，318国道在这里要跨越南北走向的盆家河，河上建有一座长200多米的南里渡大桥。盆家河深切于山谷中，穿走于崇岭间，向长江的支流清江流去。318国道穿行在高高的山腰上，南里渡大桥面与山脚下的盆家河水面落差有160米，这是全国罕见的公路大桥。以前我去巫山小三峡和奉节白帝城旅游时，在长江边的一个河口上也曾见到过与水面落差160米的公路桥。导游介绍说：三峡蓄水后水位升高到这桥面的高度，以后这桥就要拆除另建，再也看不到落差这么大的桥了。今天，我有幸再次看到了桥面与水面落差这么大的南里渡大桥，就在这里驻足休息，拍照留念。

过了南里渡大桥，又有10千米的陡坡要上，其中有一半路程要下车推行，我们骑骑推推爬上山坡，中午到达熊家岩，准备在高山小镇上吃午饭。我看见一家饭店门前有人正在宰割一头野猪，一张完整的野猪皮挂在店门前，这是当地人在深山打猎到的野猪。我看看这张完整的野猪皮，再看看新鲜的野猪肉，问饭店老板：“这野猪肉什么时候才可以烧来吃？”他说：“现在就可以。”这太好了，可以品尝到新鲜的野猪肉了。以前我也吃过野猪肉，但不知道是什么时候猎到的，也不知是真是假，现在亲眼所见，可以大饱口福了。我让饭店老板为我们烧一盘野猪肉，面对大山的悬崖峭壁，观看云雾在峰峦间舞动，有幸品尝这新鲜的野味，也不枉这深山之行。

午饭后，我们继续前行，便是急遽的下坡路，下午经过龙凤镇。该镇设在半山腰上，是一个比较大的镇，沿公路两旁有近2千米长，318国道和219国道交叉经过该镇。当我们骑车经过该镇时，仍然是急遽的下坡路，我们没做停留，顺势而下，一直冲到山脚下。可是好景不长，接着就是17千米长的上坡路。上坡很陡，我们只有推车慢行，天慢慢暗下来了，事先我们并不知这坡有多长，也不知还要走多少时候。坡的右侧是悬崖，悬崖下有一条向后流去的长溪。这里的坡不是很陡，但是连续几天的翻山，我们的身体疲乏，今天又爬了一天的山，体力消耗很大，真是身心疲惫，又在悬崖边上，疲劳骑车有风险，我与骑友两人只好一声不吭地慢慢推着车前进。前进中看见右前方亮着灯光，给我们带来了一丝希望，然而等到我们走近一看，这不是住宿的旅店，又让我们感到失望。在这深山老林中黑夜步行，我们还是有所顾忌的，如果遇上心术不正的人，容易引发歹念和遭受袭击。我与于建军两人蹬上自行车，不管身体多么疲惫，想尽快通过这灯光孤屋。后来想想，这说明我们的胆子还不够大。我与于建军合伙骑车远行，这已是第三次了，与前两次相比，胆子已经一次比一次大多了，但到了晚上在荒山僻野中行走，还是有点说不出的味道，总有点过多的担心。只有经受更多的磨炼后，胆子才会练得更大，就什么也不怕了。

这是进入鄂西山区的第四天，又是第二次天黑还没到站，不过第二次总比第一次要有所适应。我们离开孤屋不久，终于到达了悬崖的终点，318国道在这里向右转，上了另一个山头。我们在黑夜中，凭着点点星光，骑一段，走一段，在曲曲弯弯的山道上，不知经过了多少弯，也不知爬了多少坡，一天起早摸黑，行程80千米，终于看到了一片灯光，这就是高山上的小村庄罗针田。

与一路的荒凉不同，这山村的夜晚挺热闹的，许多商铺都亮着

灯，人流往来不断。我们在一家旅店住下，又到隔壁的一家饭店用餐。我们看到深山里还有活鱼，据说附近有河与水库，老板说这是从溪河里捕捞起来的野生鱼。我们沿长江骑行时，路上经常有鱼吃，进入山区后没见过鱼，今天有鲜鱼，就不能错过了。骑友也喜欢吃鱼，他负责挑了一条大的鱼，让店主为我们煮全鱼火锅。骑友叫店主上一瓶白酒。这几天山路走得辛苦，喝点白酒活血疏筋骨。这几天是我们骑车以来最累的几天，两人频频举杯，相互祝酒，自我陶醉。我想应该录下这深山中难忘的场面，于是取出摄像机，架起三脚架，一边喝酒，一边录像。这也是我与于建军两人在骑车途中唯一的一次痛饮录像。



翻山五天，路途艰辛，晚上小酌

穿过漆黑的隧道

12月5日，天下着雨，我们穿上雨披，离开罗针田，沿着318国道继续前进。我们向朝东岩攀登，爬坡又开始了，先有10千米的上坡路，经过几个大“之”字形坡的攀升后，坡越来越陡，只能推着自行车步行而上。一开始爬坡，额头和身上就冒汗，雨水和汗水混在一起。“前方不辨云与山，身上难分雨和汗。”骑一段，走一段，来到朝东岩隧道口，我就在隧道口休息。这朝东岩是鄂西恩施著名

的风景区，可见巨大的擎天石柱，直挺挺地拔地而起，昂扬直指苍穹。石柱周身光洁如削，顶部生长着一些树木。朝东岩一带的自然风光，气势磅礴，神奇瑰丽。山峰间云雾缭绕，犹如人间仙境。大自然给了美丽的景色，这也算是对我们一路辛苦的补偿。

朝东岩隧道是一条新建隧道，双向双车道，全长1800米。不知是停电还是什么原因，隧道内未亮灯。我先骑车进入了隧道，骑友在后面。开始借助于隧道口的亮光，还能看清路面，随着向里进去，隧道里面越来越暗。出发时我带的手电筒早在路上损坏了，后来由于路上用得不多，也没有及时补上。今天是这次出来第一次穿越隧道，隧道里没有灯光也是第一次遇上。如果隧道是笔直的话，还可以看到隧道出口处的亮光。这隧道长且有弯，见不到隧道的出口。再往里骑，隧道里变得漆黑一团，什么也看不清了。这时，正好对面来了一辆机动车，我借助机动车的灯光加速前进。机动车驶过后，更是伸手不见五指，我只得小心翼翼地往前骑行。我靠隧道的右边骑行，但也不敢靠得太边上，避免撞在隧道壁上。进入隧道深处，那里的空气又不新鲜，让人有胸闷的感觉。我只能凭着自己的感觉，在伸手不见五指的黑暗里向前骑行。多么希望再驶过一辆机动车，不管是从前面来还是后面来，可就是没有机动车再驶进这隧道里来。我只得减慢速度，凭感觉在隧道的中间继续向前骑行。骑行中感觉不对，怎么自己的左大腿撞到了大石头上？我想：这隧道怎么搞的，隧道中间还放了一块大石头。我赶紧刹车停下，身体正好倚在这石头上。好险啊！幸亏我骑车的速度慢，刹车快，要是撞到了后果将不堪设想。眼前什么也看不清，我只好下车来摸摸这块大石头到底是怎么回事。一摸才知道，这块大石头原来是隧道的左壁。不知是这隧道向右弯了，还是自己在黑暗中骑车向左偏了，一直骑到了隧道的左侧壁，才闹出了这样的笑话，但这也为我自行车骑游增添了

新的经历。我自觉好笑，深深地吸了一口气，重新上车，凭着自己的感觉继续向前骑去。直到看到了隧道出口，见到了隧道出口的亮光，我才加快速度，骑出1800米长的隧道。出了隧道，我下车取出摄像机，把朝东岩隧道及周围的景色好好地摄下来，留作纪念。

过了朝东岩隧道，一路急遽下坡，雨越下越大，路面很滑。这里坡陡路弯，公路一边又是悬崖峭壁，我只得紧紧握住车把刹车，尽量减缓自行车的下滑速度，两眼盯住前方，尤其是公路在山坡上的转弯处，控制车速，不敢有丝毫的疏忽。

翻山下坡，过团堡镇后又上了8千米的陡坡，雨渐渐停了，我们翻过一座山，下午到达利川市区。这是个县级市，位于鄂西南边陲，是湖北省的“西大门”。我们在公路口的一个加油站休息，并向加油站的人询问318国道前面的路况。加油站站长听说我们是从浙江骑自行车过来的，还要去重庆和成都，很钦佩我们。他详细地介绍了这一带的路况，并说前面318国道很难走，建议我们向西经汪营、石柱一带，走省道及县道去重庆，那条路比较好走，而且路又近。于是我们采纳了加油站站长的建议，离开318国道，经326省道，晚上到达汪营镇，全天骑行90千米。

雨雪中翻齐岳山

12月6日，天下着雨，这是我们进入鄂西山区的第七天，已经到了鄂渝交界，这也是在鄂西山区骑行的最后一天，要翻越鄂西最高的山——齐岳山。齐岳山由西南向东北绵延，莽莽苍苍，长达125千米，总面积562平方千米，主峰1911.5米，平均海拔1500米以上。齐岳山顶上相对平坦，是天然牧场。这里夏季绿草茵茵、牛羊成群，是南方人难得一见的草原风光。冬季白雪皑皑、玉树琼枝，又是一派北国风光。整座山恰似一壁巍峨的城墙横亘西天，成为古时荆楚、

巴蜀中间地带的一大屏障和军事要地。1934年，红三军也曾在此安营扎寨，多次打败前来围剿的敌军。齐岳山有“万里城墙”之美誉，318国道从这里穿过，最高海拔1700多米。

要翻越齐岳山，先要上10千米的陡坡。上路后不久，雨越来越大，坡越来越陡，只能推着自行车上。外衣是雨水，内衣是汗水，路走得多了，脚上皮鞋也进了水，渗得满脚泥水，想想真是“自讨苦吃”。尽管我每天把骑行情况发布在自己的网站上，但这些情况当时也没细说，免得亲友为我们担心。随着海拔的不断升高，气温逐渐下降，由下雨变成了下雪。骑车上坡时累得浑身是汗，停下来休息一会儿就会感觉寒冷，必须马上走，否则会着凉。

一路上，没有村庄，也不见人家，接近中午，肚子开始叽咕，一时没地方找吃的，幸好包里备着用作早餐的一包泡面派上用场了。说是泡面，但此时无开水可泡，只能干吃充饥了。我干吃泡面，这是第二次了。第一次是在骑车去乌鲁木齐的戈壁滩中，那时天气炎热，喝凉水也没什么不良感觉，能充饥就行。现在是在大雪纷飞的高山上，冷水接近冰的温度，喝下去胃可不好受，而干吃泡面又吞不下去，只能喝一小口水，含在口中，慢慢地等凉水温暖后，再把面团咽下。两次干吃泡面，有一点是相同的，就是咬一口干泡面，只喝一小口水。在戈壁中是因为天气炎热干燥，饮水快没了，要节约用水才每次喝一小口。这次是因为高山雪天，凉水喝下去胃不好受，才每次喝一小口。

我在风雪中上山，遇上陡坡下车推行，坡度平缓时再上车骑行，推一段，骑一段，终于到达了坡顶。这里荒无人烟，我们开始下坡，天正下着鹅毛大雪，公路上很滑，我只能紧握刹车慢慢下行。齐岳山位于鄂渝交界，我们终于从山顶走出了艰难的鄂西山区，进入了重庆境内。以后道路趋平，下午2点，我们到达了一个叫黄水的小镇

上。黄水镇是高山的一个小镇，其海拔1500多米，刚才从海拔1700多米的公路最高处下坡，海拔只不过下降了200米。黄水镇高原气候明显，气温很低，这里的雪下得比刚才更大了。进入山区后，在海拔1500米以上时，气温明显下降。白天骑车翻山，一直在出汗，并不感觉冷，晚上睡觉就感觉很冷，我只得穿着毛衣睡，有时连外套也没脱，和衣而睡，免得冻坏身体，影响骑行。

雪越下越大，我们到达黄水镇，走进一家饭店，准备在这里休息、吃午饭。饭店里有几位当地老乡正围着火炉在烤火，我的衣服和鞋子都湿了，也围着火炉烤起火来。有个老乡见我下雪天骑自行车翻越齐岳山，竖起拇指表示敬意。还说下这么大的雪不要骑了，就在这里住下。我问了一下前面的路况，得知前面就下山了，那么下雪也不要紧，山下气温会上升，也许就会不下雪了。大雪天下山，路很滑，必须时时小心，但毕竟不用花大力气了。当我们行至半山腰时，雪停了，再往下骑，路面也干了，这里估计没下过雪或雨，最多也就是下了点小雨。上齐岳山，连骑带推，要花半天多时间，而下山不到1小时就完成了。到了山下，路也平了，气温也升高了，阴天变成了多云，太阳也露出了半张脸。这样的景象我是第二次遇上了。第一次是在37年前，从井冈山步行下来时遇上的，那时，山上冰天雪地，石子路面的公路上都结了冰，每人手里都拿了根竹子当拐杖用，路面很滑，而从山上下来到了半山腰，路面干燥，好像没下过雪和雨一样，还没到山脚下早已阳光明媚。今天的情况也有点相似。

晚上到达鱼池镇，全天骑行70千米。经过一星期的连续翻山，终于走出令人难忘的鄂西山区。皮鞋进了水，我就在鱼池镇上买了一双解放鞋，换掉被雨水淋湿的皮鞋。以后凡遇上下雨，我就穿上这双解放鞋，一直到达目的地为止。

第二十七天

12月7日

经过	经石柱，到丰都湛普，阴		
到达	丰都湛普	日程/km	120
总程/km	2600		

石柱

丰都湛普

重操旧活打豆枷



12月7日，上午一路下坡，中午到达石柱土家族自治县。石柱有1500年的建县史，因县城东部万寿山上有一对巨石酷似少男少女、分别称“男女石柱”而得名。在进入石柱县城的路口上，建有女将秦良玉的雕像。石柱是全国最大的莼菜基地，石柱街道周围还有醒目的“石柱莼菜，国宴佳肴”的宣传牌。莼菜生长在沼泽池塘中，最值钱的是叶片下面的果胶，具有清热、利水、消肿、解毒的功效。石柱县城里，街道纵横交错，车水马龙，人流如潮。这几天我们一直在深山里骑行，与世隔绝，已多天没见这样的热闹场

面了。我们在石柱县城里休息、用午餐。

下午，我们离开石柱，继续下山，与前几天相比，骑车很轻松。但这一路上多处发生了山体滑坡，大大小小的石块掉落在公路上，大的石块有1米长，横在公路中间。骑在山脚旁，不免有点担心，我们只有避开山脚，尽量靠公路中间骑行，抱着侥幸心理穿过这一带几十千米长的山路。

下了山，便是靠近长江边的冲积平原，这是当地农民耕种的好地方。当骑车经过代家沟村庄时，我看见当地农民正在用一种竹制的农具“枷”拍打黄豆，引起了我的兴趣。与犁田一样，这是我以前干过的农活，今天要是有机会重操旧活，再摄像作纪念，也挺有意义的。我停下车，先观看这位老乡的打枷操作。

现在的枷板由6条削成方形的毛竹条组合构成。竹竿上端钻了圆孔，枷板一端拴于竹竿上端，可使枷板360度转动。先铺豆枝于场上，再用枷板拍打豆荚，使黄豆从豆荚里蹦出来，然后收藏。打枷也可以用于其他豆类和麦子等农作物。

打枷也是技巧活，操作时手握竹竿，用力往上一举，竹竿上的枷板就腾空旋转360度，然后落地打击豆荚。操作时，双手动作必须协调，

XIAODIANGU

小典故

秦良玉为四川忠县人，后嫁入石柱马氏，她是明朝末期战功卓著的女将军、军事家，是石柱人引以为傲的女英雄。

MINGCIJIESHI

名词解释

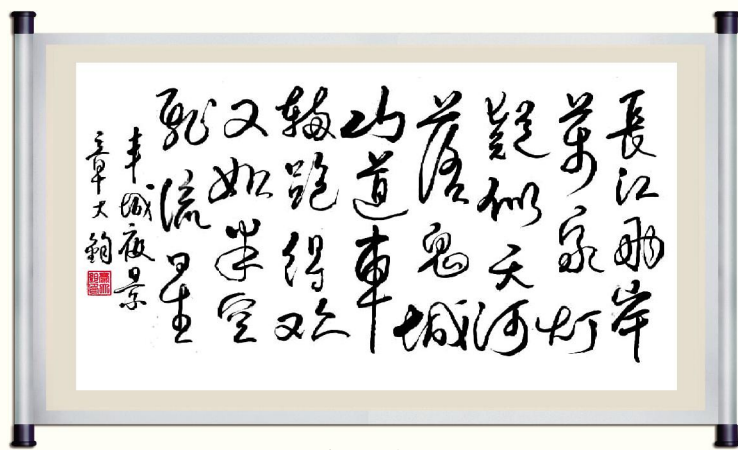
“枷”是一种用竹制成的农具，我的家乡称“枷子”，也称“打枷”。《天工开物》有记载：“凡打豆枷，竹木竿为柄，其端锥圆眼，拴木一条，长三尺许，铺豆于场，执柄而击之。”这种农具由一根六尺长的竹竿和一块三尺长四寸宽的枷板构成。

才能使枷板灵活地旋转 360° ，否则枷板转到一半就回转了，犹如脱缰的野马，不听从你的使唤。另外，还要控制好枷板，应使枷板落地时刚好与地面平行，这样才能把黄豆从豆荚里打出来。如竹竿打压的速度与枷板旋转的速度不协调，枷板落地时与地面成一角度，枷板就打不到豆荚上。

在我的家乡，现在已经见不到打枷这农活了，我插队农村打枷也是三十多年前的事了。看老乡打豆枷也是回顾往事，重温往时的操作。他的操作与我以前学的操作一模一样，于是我就与他商量，让我也来打几下。征得他同意后，我取出摄像机，安放到这农户家里的方桌上，对准场地，开启摄像机，调好镜头。我回到场地上，从打豆的老乡手中接过枷子，开始重操30年前的旧活。我手握竹柄，右手在前，左手在后。快速向后上方举起竹竿，使竹竿前端至3米高度时，可转动的枷板乘着惯性转动 180° 以上，到达竹竿前端的后上方。这时，停止竹竿上举，稍稍压低竹竿，等到枷板转至接近垂直，快要达 270° 时，再用劲将竹竿往前下方压，枷板继续转动，竹竿头部打向地面。要控制好竹竿下压的速度，使枷板旋转达 360° 时，竹竿的头部刚好落地。这样，枷板刚好以水平位拍打在豆荚上，起到打开豆荚、蹦出豆粒的效果。枷板拍打在豆荚上，发出“啪”的响声，无数的黄豆从豆荚里脱壳而出，四处飞溅。第一个回合成功，接下来再做第二个回合的操作。当枷板以水平位拍打豆荚后，立即再次快速举起竹竿，按照第一次的操作方式再次拍打豆荚，这样，第二次拍打的力度和效果要比第一次更大。打几次熟练以后，为了取得更好的拍打效果，还可以通过提高竹竿的高度和增加打压竹竿的力度，产生更大的打压力量。这样，每拍打一次，可使更多的黄豆从豆荚中蹦出来。没想到30年前的旧活我没有忘记，重操旧活得相当成功，犹如登上一座新的高山一样，使我心头泛起一阵喜悦，

有一种自我陶醉的感觉。而且又有现场录像，可长期回放，收获不小。

告别了打豆的老乡，我们骑车来到长江边上。自从在宜昌离开长江后，一周以来，我们一直在大山里蹿上蹿下，流了不少汗。我们再次沿着长江向上游骑去，虽然也是上坡，但刚从大山里下来，这点上坡根本算不了什么。而且长江岸边，风光好，景色美，在这样的环境中骑行，心情舒畅，不觉得累，我们很快就到达了位于长江南岸的丰都新县城。



丰城夜景
长江两岸万家灯，疑是天河落鬼城。山道车辆跑得欢，又如半空飞流星。

以前我随旅游团，坐长江轮，经三峡到奉节白帝城，又到丰都鬼城旅游过。那时，丰都的县城位于长江北岸，在三峡工程建成后，蓄水后水位提升175米，原来的丰都县城已淹没于水下，当地居民为三峡工程做出了巨大牺牲。现在新建于长江北岸的丰都城街道宽敞整齐，高楼林立，街道上车水马龙，繁花似锦。丰城以“鬼城”扬名海内外，丰都鬼城又称为“幽都”“中国神曲之乡”，位于长江南岸。我已去过丰都鬼城，这次路过就不去了。骑友于建军则骑车过长江，去了鬼城和周围的景点参观游览。

第二十八天

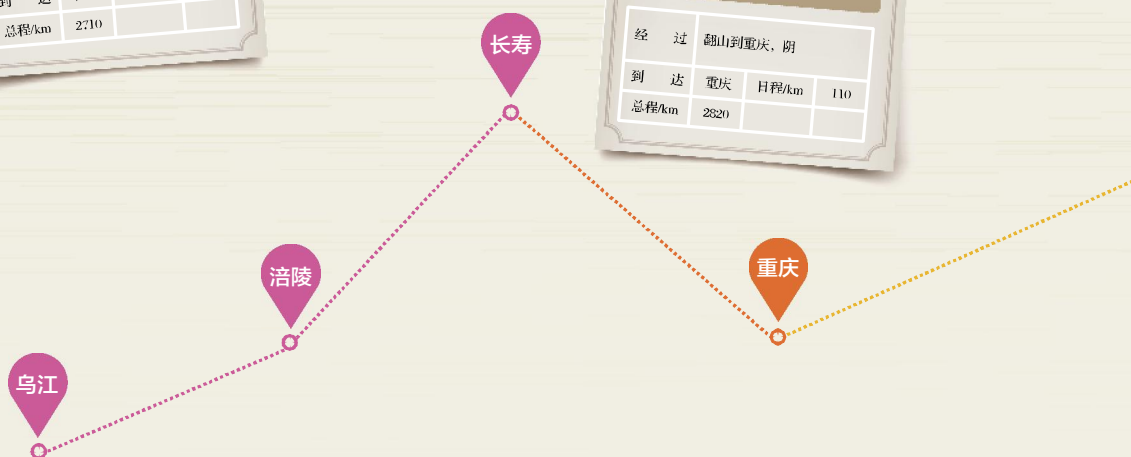
12月8日

经 过	过乌江，经济陵，三过长江，到长寿，南，翻山		
到 达	长寿	日程/km	110
总程/km	2710		

第二十九天

12月9日

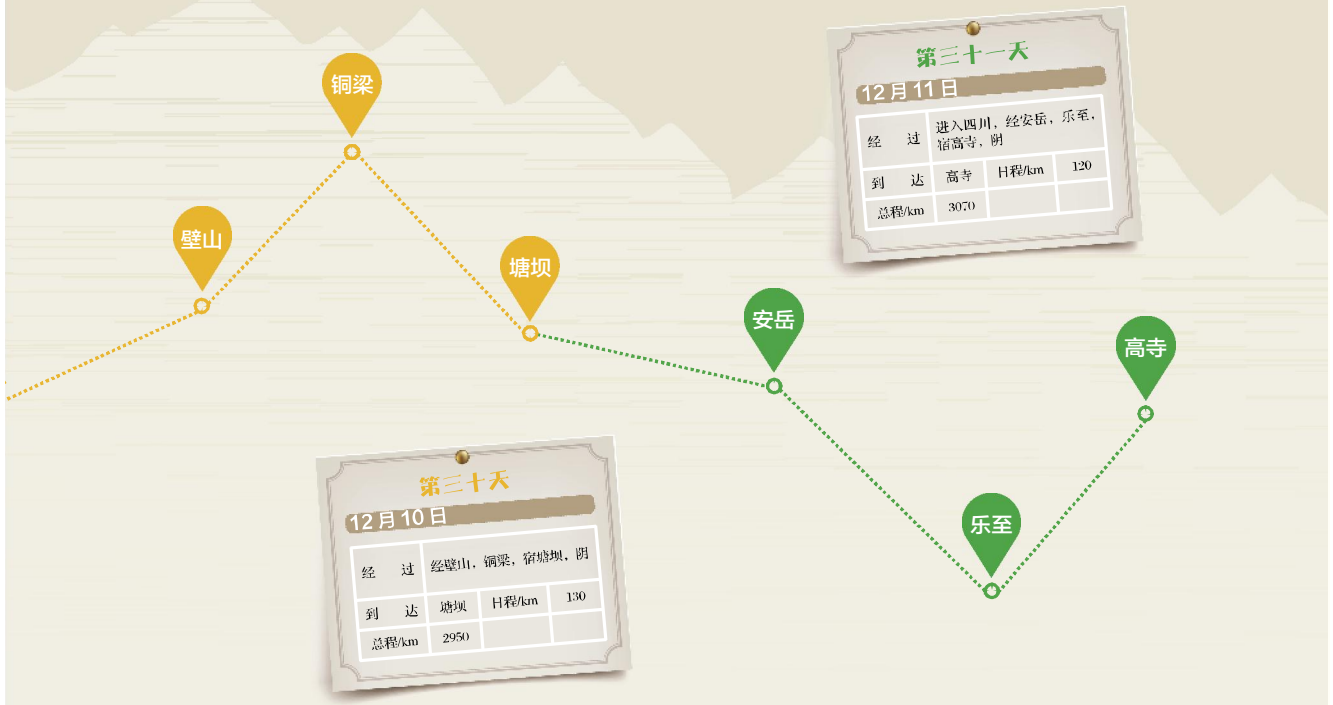
经 过	翻山到重庆，阴		
到 达	重庆	日程/km	110
总程/km	2820		



翻越长寿“三座大山” 到重庆



1 2月8日，我们继续沿着弯弯曲曲的长江南岸前进，中午到达涪陵。涪陵地处长江与乌江的交汇处，有“渝东门户”之称，是闻名遐迩的中国榨菜之乡。乌江发源于贵州，流经千里来到



这里。这里的乌江河床宽阔，水流缓慢。我们跨过乌江大桥，进入涪陵市区。本来可沿着乌江和长江沿岸骑行，道路既近又平坦，但经过涪陵，我们总得穿越市中心去逛逛吧。涪陵是建筑在山脚下的城市，市区的道路坡度很大，有时要上下一些很陡的坡。以后要经过的长寿、重庆等市区的道路也都这样。

我们在涪陵用过午餐后离开涪陵，踏上319国道，向重庆和成都方向骑行。我们来到涪陵长江大桥旁。涪陵长江大桥为钢索斜拉桥，大桥全长631米，主跨330米，桥面宽18米。我们再次跨越长江，这也是我和我的自行车第五次过长江（南通、南京、武汉、宜昌和涪陵五地，在宜昌因修车而来回的两次过长江不计在内），也是这次昆明之行中第三次过长江。跨过涪陵长江大桥，来到了长江北岸。行至一座大山脚下，公路左侧有一棵高大的黄桷树。其茎干粗壮，树

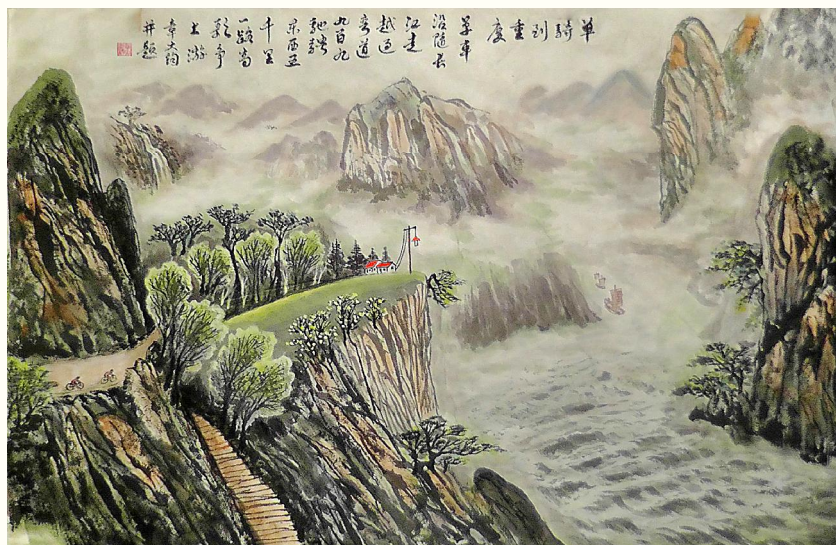
形奇特，悬根露爪，枝叶茂密。大树旁有一个池塘，十几个穿着五颜六色的少数民族妇女正在池塘边洗衣服，有的在石块上搓洗床单，有的在用洗衣棒敲打衣服，有的在池水中漂洗花布。一阵风吹来，洗衣棒的拍打声夹杂着一阵阵欢笑声，传向很远的地方。以高山翠林为背景，以大树为遮阳伞，这五彩缤纷、艳丽多姿的场面，第一次留在我的摄像机里。

我们在相对平坦的路上只走了两天，踏上319国道不久又要翻大山了。此山名为黄草山，有15千米的陡坡，其中，有7千米的坡很陡，还得花近两个小时推行上山。我们爬到半山腰，进入了一片原始森林。这里有楠木、水杉、银杏等高大的树木，有的古树高达50多米。这山上的楠木最有名，还有一片楠木森林公园。大树中又有乔、灌、草、藤等植物布满其间。密林中百鸟齐鸣，犹如一曲悦耳动听的交响乐。我们停下车来，步行进入原始森林中，踏在树叶铺积的地面上，犹如行走在松软的地毯上。抬头仰望，高高的树尖伸入云天之中。所到之处，一群鸟儿从低矮的树丛中扑棱而出。朵朵金黄色的野菊花和一种不知名的小白花，正散发着浓郁的芳香。

翻过大山，又转过无数个山头，经过了弯弯曲曲的山道。这段路骑自行车还是很难行的，因为我们已经在鄂西深山里穿越了一星期，对这样的山路已经适应，所以路过时也不觉得怎样。走出山路，来到位于长江北岸的长寿城区。长寿人说：“有‘三座大山’挡在长寿人面前。往重庆有张关山和铁山挡道，往涪陵有黄草山挡道，把长寿堵在渝东及渝东南地区的交通死角里。”现在有了高速公路，长寿人可以绕开“三座大山”。但我们骑自行车，只能走老路，继续接受“三座大山”的折磨。幸亏我们已经被鄂西无数座大山折磨得麻木了，所以再加“三座大山”也不过如此而已。这三座大

山，其中的黄草山下午已经走过来了，还有两座大山等待我们明天去挑战。

12月9日，我们离开长寿，又翻越了长寿人所说的“三座大山”中的另两座大山——张关山和铁山。骑行途中可见群峰挺拔，丛林茂密，在山坡上有一位山民正在砍柴。在我们的骑行途中，经常看到有人挑着从山上砍来的木柴在公路上行走，而正在山坡砍柴的过程还是第一次见到。一位三十多岁的男子，穿着一件短褂，腰间拴一条腰带，右手挥舞着一把头部弯成直角的砍刀，麻利地把一些树枝一根根砍下。细的枝条，能一刀砍下，粗的树枝要砍四五次。砍下一堆树枝后，将砍刀往腰带里一插，拾起刚砍下的树枝，逐一扔到山坡下的公路上。在公路旁的山沟里已堆积了许多树枝。我在这里一边休息，一边把这难得见到的砍柴过程摄录下来。



单骑到重庆（画中附诗）

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。

以本人自作骑游诗内容为背景自作的山水画，图中有骑自行车的画面以及骑游诗一首（此画临摹曾刚《三峡风光》而作）

翻过两座大山后，我们经过渝北，跨过嘉陵江，来到山城重庆。我们从11月11日出发，历时29天，经5个省（市），3次跨过长江，总行程2820千米，来到西部第一大城市——重庆。

一匹好骏马

这是我第二次来到重庆，几年前曾来过重庆旅游，游览过重庆市区和周围的景点。这次骑行的目的是昆明，路线安排是从重庆向南经贵阳，再去昆明。我用自行车骑游全国各省，包括各个省会的计划，如果从重庆直接去贵州贵阳，位于重庆西北的四川成都就要错过，于是我决定先从重庆骑行到四川成都。

12月10日，我们离开重庆市区，继续沿着从涪陵开始踏上的319国道去成都。那时，我骑车还没有导航仪，出大城市上国道是一件很伤脑筋的事，要经多次问路才能找到通往成都的公路。在骑行途中，经常要向当地人问路，受到了多数人的热情帮助，在我印象中，重庆人是最热情的。在重庆，每当我问路，素不相识的人都会热情、详细地告诉我。一次我向一位汽车驾驶员问路，他马上从汽车上跳下来，为我详细指路。我向一家商店的人问路，他还在纸上写明到前方哪条路，怎样转弯，再过哪条路。我要在这里再次感谢这些素昧平生的重庆人和骑行中为我提供过帮助的人。

几经问路，我们再次上了319国道。先要绕道翻过重庆西郊的一些山，这一带为华蓥山余脉，绝壁峭崖，山坡陡峭，地势险要。我们骑车经过歌乐山、重庆大学城，翻过青木关，近中午时分到达了璧山县城。我们在璧山用过午餐后，又继续沿着319国道向成都方向前进。以后进入了四川盆地，骑行的路相对平坦，虽没有大山，但常在大山间转，需翻越的小山坡还是接连不断。下午骑车经过铜梁县城，晚上到达渝川边界的塘坝镇，全天骑行130千米。

12月11日，上午出重庆市界，进入四川境内，中午到达安岳县城。安岳是柠檬之乡，公路旁有好几千米长的柠檬园。我们路过时已是12月中旬，绝大多数柠檬已采收完毕，仍有少部分还留在树上，好像是特地为我们来参观而留下的。四川的橘子也很有特色，浙江的橘子呈橙黄色的，而四川的橘子呈橘红色。公路旁，片片橘园硕果满园，棵棵树上都挂满了成熟的橘子。那些橘子有的单个独立，有的并蒂而生，有的串在一起，红红的果子在绿叶的映衬下显得更鲜艳夺目。这是一个丰收的季节，公路旁有许多农民自产自销橘子和柚子的商铺及临时摊位。在四川的公路上，还看到了许多卖核桃和银杏的摊位，说明这里也盛产核桃和银杏，我们走过大半个中国，还是第一次看到这么多卖核桃和银杏的摊位。

下午经过乐至县城，晚上宿高寺镇，全天骑行120千米。

我的自行车经骑行哈尔滨、乌鲁木齐两次长途远行，再加这次从家出发骑行到四川，刚好完成10000千米的行路。刚开始我还担心骑这种普通自行车，上不了高山，完不成长期远行的任务。虽然普通自行车在有些方面，如骑行速度、体力消耗、不能换挡进行体力调节、比较笨重等方面不及可变速自行车，两车相比虽有差距，但也不像开发商宣传得那样相距甚远。关键的一条是，骑车远行，决定性因素不是工具，而是人。但普通自行车也有其自身的优点，它结实耐用，故障少，修理方便。我习惯了骑这辆车，也喜爱这辆车，我打算继续骑这辆车，走遍全国各省，为我自己，也为这辆车去创造一个新的纪录。



一匹好骏马，铁打骑不垮。
辗转二万里，伴我闯天涯。
(我要用这辆自行车走遍中国各省)



天府仙境任我游



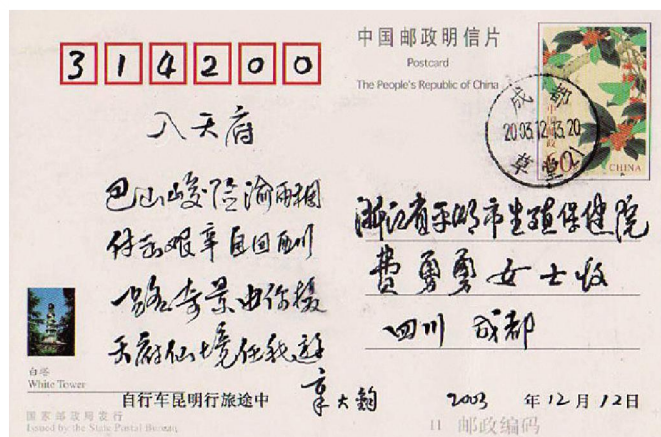
1 2月12日，今天计划骑行120千米到达成都，由于冬季日短，路上有起伏不平的山坡，骑车也行不快，又想早点到达成都，所以天蒙蒙亮我们就出发了。我们出发得早，可是上学的小学生比我们还要早。我看到在公路上两三个一群的小学生，每人背着书包，手里提着餐具，正走在上学的路上。我问这些学生，为什么这么早就去上学？餐具里带的是什么？他们告诉我，他们家离学校



远，要走好几里路，出发得晚了就要迟到。他们的餐具里装的是午饭，自带饭菜，中午在学校里热一下，就在学校里吃午饭。由此看来，山区的小学生上学还是挺辛苦的。

中午到达简阳市，在去简阳的路上我们常看到有些骑自行车的人，背上还拴着一个小孩。这是我第一次见到这样胆大的骑车者。我骑在他们后面，仔细观看，并摄下这些镜头。这些背着小孩骑车的人中也有妇女，她们在腰间拴一条布带，围住小孩的两腿，肩上还有一条布带围在小孩的腋下。这些小孩看上去都未满周岁，有的在挥手舞动，有的侧头而睡，自行车在人流中快速地穿行。

我们穿过简阳市区，经过龙泉驿，又翻过了一座大山，傍晚到达了成都市区。我们从家里出发，历时32天，骑行3190千米，来到了四川省会——成都市。成都，别称“蓉城”，位于四川盆地西部，在三国时为蜀汉国都。成都物产丰富，自古享有“天府之国”美誉。



入天府
巴山峻险渝雨稠，付出艰辛自回酬。一路奇景由你摄，天府仙境任我游。

从湖北宜昌开始，两周以来一直在大山里穿行，是我们第一次这样连续翻山，一路骑行比较辛苦，但这是我们自己的爱好和选择，无怨无悔。到了天府之国，心情激动，非常兴奋，因为我们的身体也适应了骑车翻山，尽管每天翻山比较累，但只要休息一个晚上，第二天身体已基本恢复，不会影响第二天的骑行。在这次骑行的8个省中，作为省会城市，唯独成都是我第一次来，打算在这一带休息、游玩几天。

我在成都市区骑车兜了一大圈，来到了市中心天府广场。可见四周高楼林立，霓虹闪闪，街道上车水马龙，人流如潮。广场北面有一尊高大的毛泽东塑像，当时很多大城市的中心广场都有这样的塑像，而至今仍保留的却不多。很多游客在毛泽东塑像前拍照留念。广场中央和南面有多处花坛和草坪，有不少游人在广场上散步休闲。在成都市区，我去了杜甫草堂、武侯祠，与骑友于建军一起去了乐山大佛寺、峨眉山，还在峨眉山上吃斋饭，住了一夜。而后从成都乘长途公交车回到重庆（因时间有限，重庆到成都这段已走过的路不再重复骑行）。骑友于建军还参观游览了重庆市区及周围的景点。

秀美的巴南与綦江

在重庆、成都一带，经过3天半的休息和游玩后，我们于12月16日中午12点从重庆出发，骑车跨过重庆长江大桥，再次来到了长江的南岸。这是我骑车第六次过长江，也是这次昆明之行的第四次过长江（武汉、宜昌、涪陵、重庆）。

四过长江

飞过楚天穿巴山，四越长江返南岸。

双轮充气轴加油，车头一转取贵阳。

过了长江，我们将沿210国道，穿越渝南黔北的崇山峻岭，走向贵阳。这条山路是连贯云、贵、川的千年古道，是一条古老的官商通道，连接着山间村寨，行走于千家万户。首先，我们沿210国道进入巴南山区，这一带以丘陵为主，公路两旁，茂林修竹，郁郁葱葱。我们骑车穿行于苍翠的密林之间，翻越了一些起伏不大的山坡。我们经过巴南城区，并在此休息。这里原称“巴县”，是个千年古城，巴人就在此繁衍生息，立国建都。

我们继续向南骑行，山坡开始多起来，几经转弯来到一品镇。这是巴南的一个历史名镇，相传这里曾出过一位一品大员，其妻去世后，被皇帝封为一品诰命夫人，归葬原籍，此地遂名一品场，后在此设镇为一品镇。过了一品镇，翻过几个山坡，到达住宿地时，天渐渐黑了。由于有几个坡比较陡，骑友不小心摔了一跤，幸亏无大碍。一下午骑行70千米，晚上住宿于杜市镇。这里山川秀丽，果木成林，是重庆市小城镇示范镇。

12月17日，早晨从杜市镇出发，沿210国道南行至广兴镇后，来到了綦江边，公路、铁路一直沿着綦江弯弯曲曲地向南而行。210国道

先在綦江*东侧行走七八千米后，跨过綦江，于綦江西侧行走，而铁路仍在綦江东侧。我们在綦江西侧行走约5千米，来到綦江县城。綦江县城位于綦江畔，以江为名，历史悠久，有1500多年建城史。綦江县地处四川盆地与云贵高原东南接合部，属喀斯特地貌，以山地、丘陵为主，境内有许多著名的风景名胜。我们在綦江县城休息并穿城而过。

离开綦江县城，我们继续沿綦江南行。在赶水镇以上为綦江上游，赶水镇以下至綦江县城为中游。赶水镇是我们今天要到达的地方，桐梓是我们骑车去贵阳的必经之路。这意味着以后一段时间里，我们将要沿着綦江或綦江流域向其上游方向前进。綦江本身就是一幅美丽的山水画，群山苍苍，风光无限，綦水茫茫，川流不息。在路途中，我们看到綦江上有一拦水大坝，高数米。在阳光的照射下，坝上方的水面波光粼粼。江水越过坝顶，形成宽阔、整齐的瀑布，银光闪闪，像一幅巨大的电影宽银幕，是江上一道亮丽的风景线。我和骑友在这里停下来，照相留念。

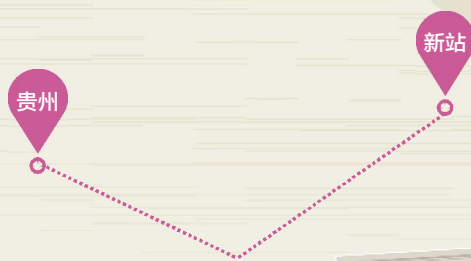
公路两旁森林茂密，秀长的毛竹斜弯在公路上空，我们骑着自行车在绿色的世界中穿行，聆听密林中百鸟欢唱，让人赏心悦目、心旷神怡。我们沿着綦江向其上游攀升，海拔在不断升高，山路越来越弯，坡度越来越陡，离贵州的大山越来越近。傍晚，我们到达渝黔边陲的赶水镇，一天骑行90千米。

我们已经翻越了鄂西大山，穿越了并不好走的重庆和四川的山路，而更艰难的路程还在后面，接下来将要翻越贵州的崇山峻岭。贵州自古就有“地无三尺平，天无三日晴，人无三分银”的说法。

*: 綦江为长江一级支流，全长231.3千米，发源于贵州省桐梓县，自南向北于江津注入长江。



随着人们的勤奋努力及当地经济的发展，后一条已成为历史，而前两条为自然状况，难以一下子改变。贵州的山，连绵起伏，万仞云霄，道弯路险。与鄂西相比，贵州的山更高、更险，坡更陡、更长。贵州气候呈多样性，素有“一山分四季，十里不同天”的说法。但贵州的风景优美而独特，山清水秀，云腾雾绕，穿行于群山密林中，游走在清泉溪流旁，可尽情观赏原生态自然风光。我们骑着自行车进入深山老林，自有乐趣，这是乘坐飞机和火车所感受不到的。而且贵州有许多风景是全国少有或独有的，如贵州的喀斯特地貌、桐梓的七十二弯、黄果树瀑布、晴隆的二十四道拐、带子街的石片瓦房一条街，位于高山上的晴隆县城里，穿戴各异的十多个少数民族同胞同时出现在一条大街上的景观……



第三十八天

12月18日

经过	入贵州，宿新站，雨，翻三次山		
到达	新站	日程/km	70
总程/km	340		

一山隔开两骑友



1 2月18日，我们离开赶水，在山脚下骑行几千米后，便有8千米的上坡路。这里的山坡渐渐陡起来了，骑车很累，只有慢慢而上。到了坡顶，翻下山没多久，又开始上坡。在渝黔交界处，尚未进入贵州，就感觉在不断地上坡，坡度越来越陡，只得下车推行。见山坡稍有平缓，我们又继续向高山上骑行。这里的上坡路，一坡接一坡，或“之”字形而上，或绕到另一座山上迂回攀升。接

下来又有12千米的陡坡路，其中有一半路得下车推行。到接近中午时，到达渝黔交界崇溪河，这里有一块用砖砌成的高大界碑，上面有“贵州省北界”五个大字，据说这块界碑设立年代已久。

过了渝黔交界，来到了黔北酒店垭*。酒店垭四周山脉连绵起伏，莽莽苍苍，群峰挺拔，雄伟险要。210国道通过这里，坡更陡了，路更险了。在此休息后，想要骑自行车，必须先推着自行车向前助跑几步，等自行车有了一定的向前速度后才能乘着惯性骑上车，否则骑上车后，踩不动脚蹬，自行车会向后退，或倒下来，只得下车重新助跑后再上了。有时助跑也不行，只得老老实实推车上山。

路过这荒无人烟的黔北深山密林，我看见在悬崖峭壁旁建有一座微型的寺庙。这庙为三层结构，底层约3米宽、2米高、2米进深，门上写着“大雄宝殿”四个字，在宝殿的左侧有石级倚在山崖上，可盘上至第二层、第三层。我去过山西的悬空寺，也是建在悬崖峭壁上的寺庙，那里的大雄宝殿还是比较大的，今天见到的是“袖珍型”的大雄宝殿了。周围不见房屋，不见人影，不知是为当地村民建的，还是为过往行人建的。我停下车来，逐层参观了山崖上的小庙。

随着向贵州境内深入，海拔不断提升。公路在高山上盘绕，云雾在峰峦间涌动，一阵风吹来，将云块吹到公路上，我骑车在云雾里穿行，别有情趣。骑友于建军骑在后面，也许是景色秀美，把他吸引住了，或者是休息时间长了，他与我拉开了很长的一段距离。我通过手机把自己目前所处的里程碑数目告诉他，他回过来的信息是两人相差4千米。4千米路，在平地上，只要一刻钟时间就可赶上，

*：“垭”，是指两山之间的狭窄地方。“垭口”是指狭窄的山口。

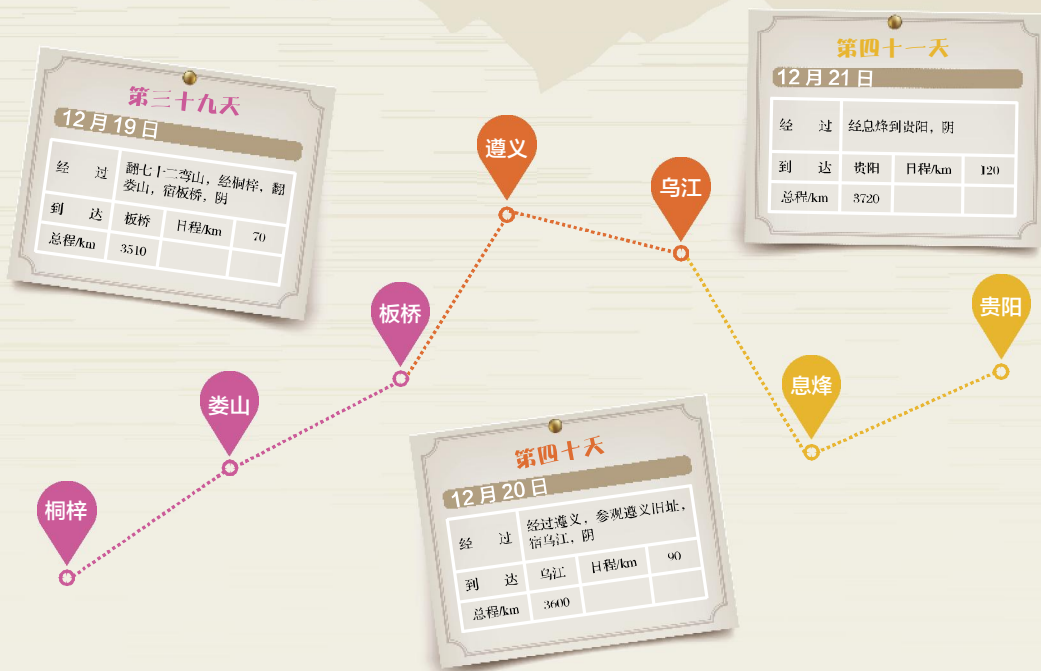
现在是上山，就要多花1~2倍的时间，还有就是国道重庆路段已经重修，为了减小上高山时的坡度，有些路段已经改道，延长了里程，用的是新的里程碑。而贵州路段仍然是用原来的里程碑，开始两人都没注意到，后来我才发现这个问题，我与骑友实际相差已经有10千米。这里是上坡，需要花一个多小时甚至更长的时间才能赶上，我把这个情况告诉了他，也许他并不重视。

中午，我在贵州高山小村庄里的一家餐馆吃午饭，饭店老板是一个约三十岁的年轻人，见我骑自行车来到这山村，引起了他的浓厚兴趣。因高山上当地人不骑自行车，骑自行车路过的人也极少，所以他说我是他接待的第一个骑自行车而来的顾客。他问我从哪里来？到哪里去？我告诉他，我从浙江来，到贵阳和昆明去。他听了很惊讶，很钦佩，并拿出一个本子一定要我为他留言。吃过午饭，我冲下山，来到了松坎镇。休息时，我向当地老乡打听前面路况怎样，有没有高山。老乡们告诉我前面有个青杠哨，山高坡陡，骑自行车上不去，要推车才能上去。他们还告诉我：酒店垭、青杠哨、七十二弯、娄山关是黔北的四大险关，而且一关比一关险峻，历来就是兵家争夺的军事要塞。

我骑车到达青杠哨山下时已经下午3点，上青杠哨有5千米的陡坡，其中有4千米要下车推行，光推车就用去了1个小时。等到我到达青杠哨山口时，天下起了大雨。尽管是下山，但冒着大雨下山也不是件容易的事，因为坡陡路滑，骑车很难控制。我穿上雨披，从一开始就紧握刹车，慢慢下滑。随着不断下滑，车速越来越快，我双手紧紧握住刹车。由于雨后路面湿滑，自行车钢圈也打滑，自行车快速冲下，实有惊心动魄之感。遇到转弯，特别惊险，车龙头不好转，龙头一转，自行车与路面就要打滑。但又必须转弯，路旁又是悬崖峭壁，不得有半点马虎。看到转弯处，必须提前准备，只有

用尽全力，双手紧紧握住刹车，有效减慢车速，才能控制自行车安全转弯。下坡有10千米长，这是我骑行以来最惊险的一次下坡。当我下山至半山腰时雨小了，但路面仍很滑，骑行时得小心谨慎，不能有丝毫疏忽。这里为双向单车道公路，路面不宽，当我行至山脚时，看到公路上盖有一块帆布，帆布下显示有受害者直躺着的身影，这里不久前刚发生了车祸，过往车辆和行人都需绕道而行。

我在山下又骑行了几千米，傍晚到达了新站镇，全天骑行70千米。这时，于建军打来电话说他才到达青杠哨山下，一问得知上青杠哨的坡很陡，要推车上山，估计到山顶天就黑了，天黑下山本来就有危险，天又下着大雨，不敢贸然再进。他两天前在天黑后骑行时摔过一跤，现在还心有余悸，于是他就在山前的村庄住下。就这样，一座高山将我和骑友于建军分开了。分开也就分开吧，毕竟我们是第三次一起骑自行车远行，行程已达1万多千米，经验也多了，胆子也大了，分开一阵子也没什么。一个人骑行也有好处，可以在骑行速度、休息时间、参观游览的安排上更自由些。根据各自特点和爱好，骑友想在某些地方多花些时间，而我想在另外一些地方多花些时间，于是我们就各自单独骑行了一天，由于每天可以电话联系，我在前面遇到的情况还可以及时向他通报。第二天，我们便开始单独行动，约好在前面的地方汇合。我与骑友各自单独骑游了一周，后来在前方的刘官镇再次汇合。



过七十二弯与娄山关



1 2月19日，进入贵州的第二天，我又要翻越黔北的另两座险关，即七十二弯和娄山关。七十二弯，一听就知道是一座不容易上的高山，坡陡路险。七十二弯也叫凉风垭，这里的公路不能直接筑到山口上，210国道要先在旁边的几座山上弯弯曲曲转上几十个弯，路面提升到一定高度后才筑到凉风垭口。在七十二弯路途上，翻车、堵车是常有的事，有时会有几辆车同时翻在那里。堵车时间

往往很长，据说堵车最长一次达3天，那时一碗泡面卖到50元。从20世纪90年代初到21世纪头4年，这里车匪横行，路霸嚣张，曾被列入国家打击违法犯罪活动的重点防控区。

我从新站镇出发，骑行10千米，经过大河坝镇，在前面出现一座座高山。210国道在这些山坡上盘来转去，逐层向上，一直向高山上攀升，这就是凉风垭山坡上的七十二弯。七十二弯整个上坡的路程有13千米长，自行车要通过这七十二弯上的凉风垭口，大约有一半路程需下车推行，而且有些路段坡很陡，推着自行车上去很累。开始的一段路在几座山脚下盘绕，坡不算陡，我能骑自行车上去。骑行3千米后，坡度渐渐增大，骑车困难，我只有下车推行。有些坡很陡，尤其是在“之”字形转弯处，我推着车，须侧着身体，人尽量向后靠，才能使劲把驮着旅行包的自行车慢慢推上坡。



黔北四大险关之一：七十二弯（凉风垭）

我想把这推车过程摄录下来，两个人在一起时，拍照、摄像都比较方便，现在一个人行动，我只有借助三脚架来拍摄。我的三脚架一路上已随我行了三千多千米，还没有用过，就在七十二弯第一

次派上了用场。这段路上没有行人，我停下车，取出三脚架，把它安放在公路的左侧，安上摄像机，调好镜头，并开启摄像机。

当我行至半山腰时，看见一辆大货车翻在山坡下，有关单位正在施救。上下两边的机动车都堵在那里，排成好几千米的长龙。我反正是推车上去的，堵车对我没有多大影响。汽车上的人，有的趴在车上，有的站在路边看热闹，就我一个人低着头，推着车，一股劲地向上闯。推车累了，停下来休息一会儿，顺便拍照录像，把这难得遇见的场面保存下来。到了坡顶，在凉风垭山口，有几排车堵在那里，自行车总有办法挤过去。过了山口，有6千米的下坡路，我一口气冲下山坡，到达山下的楚米镇。休息一会儿后，再行十多千米，中午到达桐梓县城。

吃午饭时，我想打听一下关于娄山关的路况，可是问了几个人，只是说些娄山关山高、坡陡、路险之类的话，还说前两天山上下过雪，具体情况没人说得清楚。比如从这里到山脚下有多少路程，上坡和下坡路程各有多长，到前面一站还有多少路等，没人回答得了，我只有骑车过去再说。离开桐梓，一直到下午3点钟，我才看到娄山关的路牌，路上也没有过往的行人，无处问路，不由得心里有点担心。娄山关是古今有名的关隘，是早有耳闻的天险与要塞。而现在最关心的是到山顶到底有多少路程，如果也有十多千米上坡路，这样陡的坡，推着自行车上，估计要3个小时，而现在是冬季，下午5点多天就黑了，意味着我还没到山顶天就黑了。但不管怎样，既然到了山脚下，也只好上了山再说。上娄山关一开始还能骑一段、推一段，可只行了1千米，路却越来越不好走，弯弯曲曲，坡越来越陡，推车上山都非常累。前两天山上下过雪，现在雪化了，路面还是湿的，有点滑，由于经常冰冻，路面破损严重，高低不平，推车上山更不方便，行200米就心跳加快，气呼呼的，直喘气，只好停下

来休息一会儿。在国道上，我第一次遇上这么陡的坡，有时推行一百多米就得休息一下。我的心里不由得紧张起来，心想以这样的速度什么时候才能到坡顶呢？据说娄山关“离天三尺三”，这娄山关到底有多高呢？要是也像七十二弯那样有十几千米长坡的话就苦了。这里荒无人烟，只有少量汽车开过，不见一个行人，没地方可问路。不管怎样，现在只得上。就这样，又走了1千米路后，我停下车来准备休息一会儿。经过休息，气不喘了，体力恢复了，于是我又继续前进。又行了1千米，看到了山口，开始我还不相信到坡顶了，因有时看到一个好像是山口，但到了这口子上一转弯又有更高的坡了。当我看到了当年红军战斗过的地方筑有纪念碑和毛泽东所作《忆秦娥·娄山关》的石刻时，我才确定真的到了娄山关山口。真没想到，这有点玄的娄山关，只有三十多千米的陡坡就到顶了。现在时间还有富余，就多休息一会儿，并好好游览一下娄山关的秀丽景色。

娄山关四周千峰万仞，峭壁绝立，若斧似戟，直刺苍穹。娄山关是黔北第一险要，素有“一夫当关，万夫莫开”之说，历来就是



上娄山关坡很陡，推车200米就得休息一会儿

兵家争夺的军事要塞。娄山关、七十二弯、青杠哨、酒店垭是当年红军长征时所经历的四大险关，也是我们骑车进入贵州后所经历的四次考验。

1935年，中国工农红军第一方面军曾两次攻下娄山关，取得了红军长征以来的一次大捷，为遵义会议的召开和长征的胜利做出了重要贡献。毛泽东在娄山关上感慨万千，写下了长征中最为悲壮的著名诗篇——《忆秦娥·娄山关》。在关口东侧的山崖上，建有毛泽东《忆秦娥·娄山关》的手迹石碑，关口西侧建有娄山关红军战斗的纪念碑。游览了娄山关的一些景点后，看看天色将晚，于是我骑车冲下山。

我一天翻过了贵州两座有名的大山，全天行程70千米，傍晚到达山下板桥镇。我住在一户当地居民办的个体小旅店里，主妇正在熏制贵州的腊肉。我第一次看见了腊肉的制作过程，只见女主人先把木柴架在一个土灶上，木柴架空垒叠起来有一米多高，然后把稍经盐花腌制的长条状生猪肉放在上面，接着用燃烧柴火的烟雾慢慢熏制，将猪肉表面熏成一层暗红色为止。经腌制和烟熏过程除去肉中水分，腊肉可长期存放。当地人说这样熏烤的猪肉有股香味，特别好吃。

圆三十七年前夙愿

12月20日是我进入贵州的第三天，经过两天连续的翻山，我越过了黔北的四大险关，进入了云贵高原，之后路平缓了许多，翻山也少了。上午离开新站，我翻过一座山，骑行38千米，到达了遵义市区。

遵义是我37年前就曾想要来的地方，今天终于来到这里，自然勾起了我无限的回忆。1966年11月6日，我们十几个同学从浙江平湖

出发，步行三个多月，经过江西、湖南、广东，于1967年2月到达广州。当时计划是到达广州后再步行到遵义，先步行中国的南方，然后坐火车参观游览北方各省，争取把整个中国游览一遍。遗憾的是我们原来步行到遵义的计划落空了。虽然对于我来说，遵义并不是非去不可的地方，但曾经有过这样的念头，三十多年来也是意识中抹不去的痕迹。现在虽然不是像当年那样步行来遵义，但毕竟是骑自行车来的，也是依靠自己的力量到达这里的，圆了自己三十多年前的夙愿，对我来说还是件很高兴的事。

遵义是当年红军长征途中的一个重要里程碑。我来到遵义，首先参观了遵义会议的会址，接着参观了红军总政治部旧址、毛泽东住址、秦邦宪住址等。深受长征精神的激励，我在年轻时步行了2200多千米，完成了南国之行，到了中老年时又骑自行车远行25000多千米，轨迹遍布全国各省市。

在遵义参观结束后，我便骑车继续南下。这里的路比较平坦，下午我骑行60千米，傍晚顺利到达乌江边。乌江是贵州省第一大河，



乌江镇与乌江大桥

又称黔江。乌江发源于贵州省境内，流经黔北及渝东南，在重庆市涪陵注入长江，干流全长1037千米。这是我自行车骑游中第二次过乌江，第一次过乌江是在重庆涪陵乌江与长江的汇合处，那里的江宽200多米，水面风平浪静。乌江在这里完全是另样的景观，江面宽约100米，江流湍急，水声轰鸣。我站在乌江大桥旁，可见两岸峭壁千仞，盘道崎岖，山雄路险。这里的乌江就像一头狂怒的猛兽，在高山峡谷间横冲直撞，历史上为“黔蜀要津”，也是兵家必争之地。当年红军在前后受敌的枪林弹雨中抢渡乌江天险，其艰难程度与壮烈场面可想而知。

跨过乌江公路大桥，便是千年古镇乌江镇。乌江铁路大桥就在公路大桥的东侧100米处，乌江镇西侧建有拦江大坝和水电站。这里的“乌江鱼”是乌江镇的饮食品牌，历史悠久，闻名遐迩，在乌江镇还新建了“乌江鱼一条街”，成了乌江镇的一个旅游品牌，吸引了不少食客，也吸引了我们。

贵阳的粢饭团

12月21日，进入贵州的第四天，我继续沿着210国道向贵阳进发。一路上没有大山，而是缓缓50千米的上坡路，这种缓缓上坡的骑车方式也是比较累的，有人称其为“磨死人不偿命的缓上坡”。早饭吃了稀饭和馒头，两小时后我的肚子就饿了，我就把包里备用的一个面包先吃了。骑自行车体能消耗很大，我的食量大增，平时在家一顿只吃一碗，现在至少要吃两碗，甚至有时要吃三碗大米饭，生怕半路上肚子饥饿，所以每天我都要到当地的小商店买些面包、糕饼、熟鸡蛋等干粮。我还买了一斤白糖，在茶水中多加些白糖，饥饿时喝这样的糖水可以补充能量，提高血糖，对减轻饥饿很有效。一路上，早餐大多是面食和稀饭，上午肚子更容易饿。想起家乡早

上到处有粢饭团可买，这种由糯米饭包油条制成的饭团，糯米和油条都是耐饿的食品，吃上一个保证半天不会饿肚子。可一路上经过几个省都没有见到过粢饭团，我想，要是这里有这种粢饭团该多好。

骑车进入云贵高原后，到处可以看到喀斯特地貌，也称岩溶地貌，是水对可溶性岩石（碳酸盐岩、石膏、岩盐等）进行化学溶蚀作用和流水的冲蚀而形成岩石初露的地方。在骑行路途中，经常会见到公路两旁的地面上、草丛中露出奇形怪状的石块。这些石块似人似物、似禽似兽，争奇斗艳，变幻无穷。休息时，我就到石群中参观游览。

这里的12月并没有冬天的感觉，公路旁的庄稼仍然郁郁葱葱，绿色的禾苗随风波动。在山间不大的田块里正有黄牛在犁田，我对犁田感兴趣，路过湖南时我还犁过地，现在见到犁田，虽没有再次下地去操作，但也得停下车来观看一阵子。

一路缓缓上坡，近中午时到达息烽县城。位于息烽县城南6千米，有息烽集中营革命历史纪念馆，是全国红色旅游经典景区。息烽集中营是抗战期间国民党设立的秘密监狱，与重庆白公馆、渣滓洞监狱及江西上饶集中营同为抗战期间国民党设立的三大集中营。其中，息烽集中营是当时国民党军统局设立的监狱中规模最大、等级最高的一所秘密监狱。在这次骑游途中，上饶、重庆、息烽三个地方，我们都经过了，这三个集中营也都参观过了。

在息烽吃过午饭后，我继续向贵阳前进，上午行50千米，到贵阳还有70千米，幸亏下午的路趋平，直到天黑进入贵阳。这样，从家里出来到贵阳，历时41天，总行程3720千米。因为几年前我来过贵阳旅游，游览过市区和周围的景点，这次不多停留，只是骑车在贵阳市区兜一圈，观看贵阳市区夜景，打算在贵阳住一个晚上后就离开。

第二天早上起来准备找早点吃，突然发现贵阳街头有卖粢饭团摊点，一清早刚开张。真有这么巧的事，昨天才想什么时候早上有粢饭团吃，今天一早就遇上了。我挺高兴的，连忙推车过去。一看糯米饭烧得很好，热腾腾、香喷喷的，很诱人。这里的粢饭团与家乡的稍不同的是里面包的不是油条，而是咸菜和白糖，而且粢饭团比我们家乡做得大多了，这么大的粢饭团我平时一个也吃不完。老板娘包好一个，我叫她再做一个，可以带着路上吃。付了钱，接过两个粢饭团，我把一个放在车篮里，右手推着车，左手拿着另一个粢饭团，一边走一边就将热腾腾的粢饭团大口地吃了起来。也许是好久没吃了，也许是食欲大增，吃起来特别香甜可口，没几口就将它全部装进了肚子里。原本吃一个这么大的粢饭团肚子够饱了，现在食量大增，好像肚子还有空间，还想吃。既然想吃，就吃个够，干脆把另一个拿出来也给消灭算了，一连吃下两个粢饭团，这是我早餐史上又一最高纪录。两个粢饭团都吃了，路上可没有吃了，怎么办呢？于是我又推车回过去，再买一个备用。老板娘见我回来买第三个，也许一清早也难得有这样的“大生意”，她很高兴，并热情地说：“我给你多放些糖。”



1 2月22日，我离开贵阳，也离开了由重庆一直随之南下的210国道，重新踏上了从上海到云南方向的320国道，向西南昆明方向挺进。今天是在贵州（云贵高原）唯一一天平路，虽然公路两旁有许多大山，但公路都在山脚下通过，不用爬坡，最后还有15千米的下坡路，全天行程150千米，是进入鄂西山区以来单日行程最长的一天。

上午轻松骑行30千米，经过清镇市。而后又骑行60千米，中午到达平坝县城。我在这里用午餐，并骑车在城里兜了一圈。

下午离开平坝，骑行一个多小时，沿途可见到一些用石片瓦盖的民房。沿途的山坡上可见到，这里的山石由一层层石片叠成，薄

的石片只有一两厘米厚，石块风化后就成了大小不等的石片。当地村民就把这些薄的石片用作瓦片来盖房屋。这些石片有的经过加工，切割成约30cm的方块，整齐地铺在屋面上呈鱼鳞状，这样的石片都用在正屋上。也有未经加工的石片，用来盖一些附属小屋及养牲畜用房。当我继续前进，进入安顺境内大西桥乡时，看见公路右侧有一块路牌，上面写着“带子街”。抬头望去，前面的公路两旁有一个几百米长的村庄，这里的房屋全部用石片瓦所盖。这是一个古朴、原生态的村庄，是苗族人居的地方。我看到每家门前及屋檐下都挂着一串串金黄色的玉米棒子、长长的红辣椒和编得粗粗的长辫蒜。在我穿越贵州的整个过程中，只有在这里见到大片用石片盖的瓦房。我把这独特的建筑和浓厚的乡村气息以及独有的苗寨风情，一一存入我的摄像机里。

这是云贵高原的中心地带，也是贵州经济繁荣的地区。与进入贵州后一路上荒无人烟的情况不同，这里城镇密集，村落接连不断，路上行人也多。在公路上常可见到马车、牛群、羊群、奔犬，还有人们在池塘里放养的鸭群。

我继续西行，又经过了安顺市区和镇宁布依族苗族自治县城。以后是15千米的下坡路，直到黄果树景区。我到黄果树时天色将晚，老远就可以看到黄果树瀑布的雄姿。

黄果树风景名胜区位于贵州安顺以西45千米，景区中心是世界著名的黄果树大瀑布，高78米，宽100米，气势磅礴，宏大壮观。黄果树瀑布是中国最大的瀑布，位列世界第四大瀑布。黄果树瀑布连同周围风格、大小各异的共18个瀑布，形成一个庞大的瀑布“家族”，被大世界吉尼斯总部评为世界上最大的瀑布群，列入世界吉尼斯纪录。更有奇者，大瀑布后有一水帘洞，长134米，贯穿全瀑，称“天下第一奇洞”。



单骑过黄果树（画中附诗）

单骑途经黄果树，惊见银河落瀑布，天下奇观难得见，驻足振臂疾声呼。

以本人自作骑游诗内容为背景自作的山水画，图中有骑自行车的画面以及骑游诗一首

这是我第二次来到黄果树，几年前曾随旅游团来黄果树游览。那时随旅游团而行，只能在黄果树瀑布下面参观游览。现在我骑着自行车，可从远到近、从右到左、从上到下、从前到后进行多方位观赏，还能看到黄果树瀑布群其他多个不同特色的瀑布。电视剧《西游记》中所摄的许多镜头，骑自行车路过时都可以看到。到了黄果树镇上，我在面对黄果树大瀑布的一家旅店住下，这家旅店的后面正对着黄果树大瀑布，花10元钱的住宿费，不用再买参观的门票，躺在床上就可以观看黄果树大瀑布的壮观场面，真是超值的享受。

我把自行车推到房间外凉棚的阳台上，对着黄果树大瀑布照相留念，并取出摄像机，对准黄果树大瀑布，拉长焦距，将周围的山、石、水、林、洞、瀑等奇妙绝伦的景观逐一摄录下来。



黄果树瀑布

夜观瀑布

择驿窗外北斗明，床头凭栏观奇景。

银河决口由天落，飞瀑直泻万山震。

最累的一天

12月23日，我离开黄果树，继续沿着320国道骑行，乘着昨日的惯性，沿着一条溪流，曲曲弯弯而下，先是15千米的下坡路。一路上，山清水秀，景色宜人，在这路上骑车轻松，心情舒畅。可是好

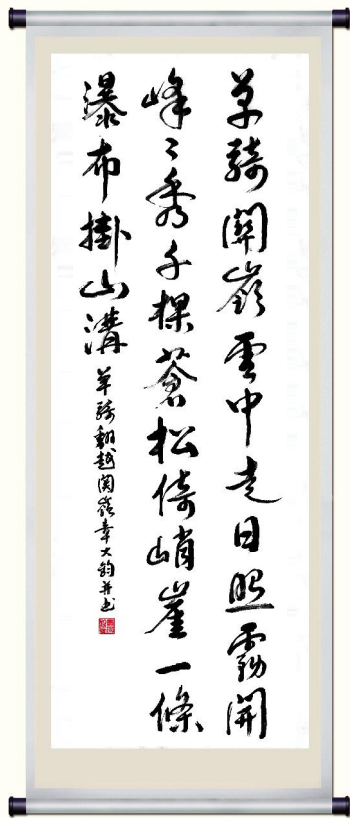
景不长，倒不是风景不好，而是路变得非常难行。到了一个叫断桥的地方，溪流继续向前，而公路则绕过山脚，向右几乎呈180度急转弯，就开始上坡。从这以后便开始翻越黔西的山路。黔西的山路比黔北的山路坡更陡、更长，弯更多、更险，汗水流得也更多，是这次骑行中最艰难、最辛苦的路段。

起先，我还能骑车而上，以后坡越来越陡，只能下车推行。上午，我的体力还行，时而骑车，时而推行，攀上了320国道在黔西的第一座大山——关索岭。关索岭为三国古战场，因三国时蜀国大将关羽第三子关索曾在这里打过仗而得名。这里山峦险峻，植物苍翠，既雄伟又秀美。附近还有被称为“地球裂缝”的花江大峡谷。

我爬了半天山，中午到达关岭县城。关岭原名也是关索岭，可算是全国唯一用历史人物命名的县名了。关岭是少数民族地区，全名为关岭布依族苗族自治县，是典型的农业大县，居住有汉、布依、苗、仡佬、彝等22个民族。

我在那里休息、吃午饭。本来以为上了半天的山也应该差不多了，当向当地一位汽车驾驶员询问到晴隆县城的路况怎样后，得知到晴隆县城有的是爬坡，而且坡陡道弯，路不好走。他开汽车都说路不好走，估计骑自行车就更难走了。

过了关岭，有一段下坡路，之后



关岭秀
单骑关岭云中走，日照雾开峰峰秀。
千棵苍松倚峭崖，一条瀑布挂山沟。

又开始爬坡，翻过一座山，到达永宁镇。爬坡累了，我就在这里休息。历史上这里曾为永宁州，后为县治，现在设为镇。永宁虽已没有昔日风光，但仍为关岭县的西部重要集镇和黔滇交通咽喉要道，320国道经此而过。这里有关岳庙、文昌阁、永宁州衙署、大佛洞、观音洞等名胜古迹。

离开永宁镇，就要越过深切于峡谷中的北盘江。在山里行走，一个怕翻高山，另一个怕过深谷里的江。因为翻山或过深谷，就得消耗大量体能，盘绕无数的山坡或上高山或下深谷后重新爬山。当时，这里正在建高速公路，逢山打洞，遇水架桥，但即使高速公路建成，自行车仍没有福分，因为自行车只能从国道过。

关索岭主峰海拔为1500米，西面晴隆山主峰海拔为1800米。关岭县城海拔为1025米，而北盘江西面与其隔江相望的晴隆县城海拔为1522米。山谷中有北盘江流过，该江深切700米，水面海拔为370米。上午刚爬过关索岭，我的身体已经很疲劳了。这里坡陡路险，又要在不到半天的时间里先下山过江，再爬山上晴隆，意味着先下降海拔700米，过江后立即上升海拔1200米，这不是一件容易的事。而作为远道而来的我，当时对这些情况并不清楚，只能凭一股劲闯过去再说。

翻过永宁山，急遽下坡来到北盘江畔。北盘江为珠江水系西江的支流，发源于云南省，流经滇东、黔西南，江水由西北向东南从峡谷中穿流而过，河谷宽100多米，江中水流湍急，有“奔沸之形，澎湃之势”。江上有两座大桥，南面一座建于抗战时期的公路桥，称“盘江桥”，曾承担过国际援华物资的运输任务，还遭受过日本军机数十次的轰炸而屹立不倒。现在此桥已列为“盘江桥二战遗址”，只许小型车辆通过。320国道上建有新的盘江桥，担当起现代交通运输的任务。

据文献记载，在盘江桥之前，这里曾有一座明代所建的铁索桥。明代大旅行家徐霞客（1587~1641）晚年走过这里，并曾对北盘和铁索桥做过现场观察和记载。312国道贵州通往云南的路，也是徐霞客走过的路。自1613年他从浙江宁海出游，一路上以步行为主，不避风雨虎狼，与长风云雾为伴，以野果充饥，以清泉解渴，不辞艰辛，直到1638年，来到了贵阳，这一路他走了整整25年。明崇祯十一年（公元1638年）农历4月14日，徐霞客离开贵阳，经平坝、安顺、镇宁、关岭、晴隆、普安、盘县等地，并经境胜关去云南，这些路正是我这次骑车经历的路。在贵州路途中，徐霞客于农历4月23日游历了黄果树瀑布，又便背着行囊，拄着拐杖，沿着黔滇驿道，翻过关索岭，于农历4月26日来到北盘江峡谷东岸，就是我眼前的这条大江。据徐霞客现场观察，该桥“望之缥缈，然践之则屹然不动。日过牛马百群，皆负重而趋”。这座铁索桥的雄伟气势和牢固程度，自然可想而知了。徐霞客跨过盘江桥后，继续向晴隆、普安方向前进，这也是我们去云南的必经之路。徐霞客的探险精神和顽强意志一直鼓舞着后代旅行爱好者，他也是我们自行车骑行者的学习榜样，我们将随徐霞客所走过的路，骑行去云南。

我在北盘江大桥旁休息了一会儿，看着江对面大山上弯弯曲曲、盘山而上的公路，到晴隆县城还有几十千米的路，到底还要爬多少坡，心里无数。如果是平路，是很轻松的事，若以15千米/小时

XIAODIANGU

小典故

据《徐霞客游记》记载：当年的北盘江上有一座铁索桥，位置就在原盘江桥处。铁索桥由36条粗大的铁索组成，均系于北盘江两岸的山石中，桥面为24根铁索，链上横铺两层木板，每层厚4寸。左右两侧各排6条铁索为栏杆扶手，从石狮口中吐出的铁索，下距木板4尺。铁索桥长约15丈，宽过8尺，桥面离江面至少30丈。

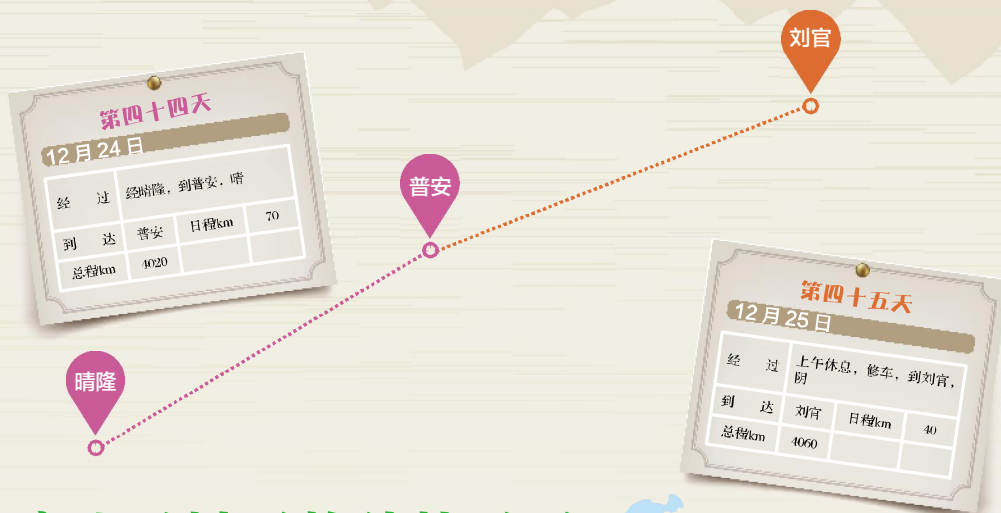
的速度骑行，天黑之前赶到是没问题的。前面是上坡路，每小时只能骑行8~10千米。如果遇陡坡下车推行，每小时只能骑行4千米。现在已经是下午两点多了，以这个速度骑行，天黑前肯定到不了晴隆。到不了晴隆不要紧，关键是并不知道前面是否有可以住宿的地方，而这里荒无人烟，无处问询，也只能少休息，抓紧时间赶路了。

我骑车上了盘江大桥，过北盘江，又是没完没了的上坡了。我骑一段，推一段，山坡越来越陡，几乎都要推着车上，一天边骑边推车上山十来个小时，体能消耗很大，只有多休息几次来缓解疲劳。看看天色已晚，一个人在深山老林中也不敢多休息，便抓紧赶路。由于人累了，两腿乏力，推着自行车上山，人的身体要侧着走路，再加上心急，想快点走，一不小心我的右脚在不平整的路面上扭了一下，走起路来便感觉踝部酸痛，只得放慢速度。冬季日短，在深山里感觉天黑得更早。这时，前面山腰上我看到了一个村庄，这给我带来了一阵轻松。可是推车上山，到了村庄上问这里有没有可住宿的旅店，回答这里没有，要到前方光照镇上才有住宿，还有5千米的上坡路，我只能长叹一口气，先找个地方坐下来休息一会儿。今天已行75千米，加上还要行的5千米，一天行程总共80千米，其中下坡与平路30千米，其余50千米都是上坡，其中一半多路程要下车推行。计算一下，推车上山就要花去近七个小时，骑车上坡花去3个小时，下坡与平路花去一个多小时，午饭花去半个小时，骑行中每小时休息1~2次，平均花去10分钟（推车上山休息次数要增加，休息时间也要延长），总休息时间花去一个多小时，这样总共需要十二个多小时。西部地区早晨天亮得晚，早上7点天才蒙蒙亮，冬天日短，晚上6点天就黑了。早晨7点半出发，现在已经过了晚上6点，还有5千米路要走，如果是普通的路，骑车20分钟就到了。现在天已黑，而且右脚又扭伤了，走起来路一拐一拐的，要在深山里推着自行车

上山，估计还要花一个多小时。路尽管难走，但心中毕竟有底了，前面再行5千米就可以到站。这是我第三次骑车远行，已不像第一次和第二次远行那样，到了晚上总是怕这怕那的，现在胆大如牛，什么也不怕了，于是我推着自行车继续赶路。这路确实很难走，公路在山腰上盘曲而上，左侧是山坡，右侧是悬崖峭壁，坡又很陡，要用很大的劲才能把自行车推上山。路走多了，扭伤的右脚越来越痛，我只好推一会儿就休息一下。由于右侧是悬崖，我只能提高警惕，靠公路里边推行或休息。

人也就是奇怪，平时稍微有些疲劳就什么事也不想干了。如果叫你在平路上推着自行车走二十多千米路，谁都无法接受。而现在累了一天，我还是很有信心地往前走着。后来有多位电视台和报刊的记者采访我时问我，当时有没有想到要放弃，或有没有后悔，我的回答是，做自己喜欢做的事并不觉得苦，自己决定了的事我不会放弃，也不会后悔。这次出来已经走了几千千米，只剩几百千米，为什么要放弃呢？我举两个实例：一次是当年步行去广州时遇上暴雨，有人要放弃了，当时我才19岁，但没放弃，剩下我一个人继续前进；另一次是骑自行车去哈尔滨时遇上大风雪，骑友想放弃，经我说服，还是坚持到底。胜利就在眼前，此时放弃，我会后悔终生的。

我不停地推着车，在黑夜中不断地向山上攀登，直到晚上7点半，终于到达位于高山上的光照镇。这天是我自行车骑行中上陡坡最多的天，是推行最多的一天，也是一路上最累的一天，但同时是我最成功的一天。辛苦仅仅只有一天，而成功的喜悦则远远不是一天，其带来的精神享受将伴我终生。自行车骑游的乐趣只有酷爱骑游的人才能感受到。



高山县城里的独特景观



1 2月24日，我离开光照镇，继续沿着320国道一路爬山，边骑边推，经过2个小时，行了13千米，见到公路旁立有一块路牌，上面写着“晴隆”两字。前面就是建在高山上的晴隆县城。从昨天下午到晚上爬的山，起先也不知道这叫什么山，事后才搞清楚这山叫晴隆山。晴隆山位于贵州省西南部，地势十分险要，山高谷深。以此山命名的晴隆县城就建在这山上，县城的海拔是1522.7米，320国道从县城中穿过，通过这里的也是该国道最高点。

这里是高山上的一块平地，我骑车来到了晴隆县城。晴隆县城又称“莲城”，因其卫城似花蕊，周围的高山如花瓣，很像一朵刚出水的莲花。当年大旅行家徐霞客，跨过盘江后来到晴隆，在晴隆停

留三天，对“莲城”地貌做了专门观察和描述。

自离开关岭县城，这一路上荒无人烟，除了偶尔见到几辆过往的机动车，不见人影。可来到晴隆县城里，却是另一番景象。真没想到，高山上的县城里，街道两旁商铺林立，广场和马路上商摊相连，有一千米多长，往来人群熙熙攘攘，一派繁荣的景象。晴隆县是一个多民族的县，境内有汉、布依、苗、彝、瑶、回、仡佬、土家、傣傣、拉祜、纳西等20多个民族。人口有28.81万，其中少数民族人口有15.23万。晴隆县城中最有特色的是这里的少数民族都各自穿着本民族的服饰上街，街头到处可见穿戴各异的人群，尤其是妇女的服饰特别引人注目。就从她们头上佩戴的头盖来看，有鲜红色的、粉红色的、蓝色的、棕色的、白色的、黑色的，有条纹状的、印花的、盘在头顶的、丝带垂肩的。她们背上小孩的帽子也是五彩缤纷，各不相同。她们身穿的服装更是艳丽多姿，丰富多彩。从服饰上来分辨，一条街上就有十多个少数民族同时出现，这是在其他地方所见不到的。我骑车经过400多个县城，唯独在晴隆有这种纯自然、原生态的奇特景观。因为有些少数民族地区，街头只出现一两种民族服饰。而多数地方的少数民族，平时都穿现代服饰，根本看不出是少数民族。只有在当地节日或旅游景点特意安排的情况下才可见到几种民族服饰，这里与外面世界有明显的差异。

晴隆县物产丰富，有橘、甘蔗、桃、梨、李、苹果、花红、杏、杨梅、葡萄、樱桃、枣、枇杷、核桃、板栗等。街上各式各样的水果摊到处都是，且价格便宜，又粗又长的甘蔗一元钱一支，细一点的一元钱两支。我喜欢吃甘蔗，爬山上来流了许多汗，正好口渴，就买了两支尝尝。这里的甘蔗又甜又脆，水分多，很解渴，我一口气就把一支吃完了，剩下的一支带在路上吃。我取出摄像机，沿着大街，一边走一边把这别处看不到的景象都一一摄下来，还请人帮

我照相留念。这一路上有付出，自然也有收获，昨天的辛苦早已抛到了九霄云外。

晴隆山上二十四拐

我离开晴隆县城，沿着320国道往南距县城1千米处，开始下山。路边立有一块路牌，上面写着“二十四道拐”。昨天，我从晴隆山的北坡上来，以为这是一路上遇到的最长、最陡的险坡，原来晴隆山的南



晴隆山上的二十四道拐

面有着更为险峻、陡峭的山坡。一般遇到山高坡陡，公路爬山要通过“之”字形的山路上山，往往也只有两三个拐弯，而从晴隆山的南面爬上山来，则要经过二十四道拐弯，这是公路建筑史上的一个奇迹。如果要从晴隆山南面爬山到晴隆县城，则坡更陡、路更险。

二十四道拐盘旋、曲行于晴隆山脉南面的一片低凹陡坡上，有“一夫当关，万夫莫开”之势。二十四道拐始建于1935年，次年竣工，是黔滇公路的必经之路。第二次世界大战时期，二十四道拐成了中缅印战区交通大动脉，承担着国际援华物资的运输任务。1942年，美国的公路工程部队，在当地群众的配合下，对二十四道拐进行维修。保留至今的二十四道拐公路，全长4千米，有效路面宽约6米，山脚第一道拐与山顶第二十四道拐间的直线距离约350米，垂直高度约250米，坡的倾角60°左右。第二次世界大战时期，国际援华物资经过滇缅公路到达昆明后，必须经二十四道拐的滇黔线才能

送到前线 and 重庆。它是世界反法西斯战争和中国抗日战争的历史见证，在公路史上具有重要的历史价值。二十四道拐西侧有晴隆县抗战烈士陵园。

现在又在原公路的东侧绕了一个大圈，新筑了更为现代的公路。而二十四道拐的盘山公路已作为历史文物，被完整地保存下来。目前仍可通车，但只有少量小型车辆可以通行。我与骑友于建军两人各走一条道，因为我考虑要把二十四道拐的景象拍摄下来，所以走的是新公路，而于建军则从二十四道拐的老公路上骑车而下，体验了不寻常的骑行经历。

大山里无车胎可配

进入贵州后，因210国道旁边正在修筑高速公路，凡是高速公路与国道交叉处的路段都在改建，所以国道的部分路段被占据。这些路段，或被改道，或被铲除了原来的柏油公路，自行车要在由碎石块铺垫的临时道路上通过，这些高低不平的石子路不但影响了骑车的速度，而且更讨厌的是它们对自行车的损坏，尤其是对车胎的磨损危害更为严重。骑友骑的是变速车，由于齿轮和链条暴露在外面，在下过雨后，常有泥沙黏附在齿轮与链条间，或卡住了链条，或使齿轮变形，链条脱落，路上修车修了好几次，而且有些配件在山区配不到，当地有些修车师傅对专业自行车还不会修，或修得不理想，骑友总是很失望。

相对而言，我的车有全罩链壳保护，齿轮与链条没什么损害。这一路过来只破过两次内胎，其他没遇到过什么问题。进入贵州后，在通过210国道修路段临时通道时，车轮外胎磨损严重。到达贵阳时，我就发现自行车后轮外胎有一处破损，有裂开的伤痕。因我的自行车经过改装，在内外胎之间衬垫了一条外胎，所以当时并不影

响骑行。到达关岭吃午饭、休息时，一位当地老乡发现我的后轮外胎有个破口，我一看，后轮外胎有1厘米大小的破口，外胎也有些变形。由于里面还衬有一层2.5厘米宽的外胎作支撑，所以还能坚持一阵子，我打算沿途找个修车铺，把外胎换掉。可是一路上没见到有人骑自行车的，在关岭和晴隆两个县城及沿路各镇上都没看到修自行车的摊位。

从晴隆县城出来，自行车的支撑脚也断了，没地方修配，就在路旁的一个机械维修站，请电焊工把折断了的部分焊接上。可是在陡峭的山坡上很难停车，而且停车时焊接的支撑脚又断了。休息时，我只能紧握刹车，扶着车，站一会儿，因为在斜坡上车是停不住的。我在二十四道拐下面的路牌旁拍照时，由于那里没东西可支撑，就让自行车躺在地上。

过了二十四道拐，骑了没多久，爬坡又开始了。翻越沙子山有10千米的上坡路，翻越月亮山有13千米的上坡路。这里的道路情况比前一天稍微好一些，但这些上坡有近一半路程要下车推行。坡度平缓后，我就骑行一程，再次遇上很陡的坡时，只好再下车推行。我在推车上晴隆山时扭伤了右脚，走起路来右脚疼痛的症状加重，尤其是一开始走路时，右脚踝部特别痛，路走多了，有所适应后，症状才有所缓解。有的人遇上这种情况也许就放弃了骑行，有的人可能不愿意吃这苦，而更多的人则可能担心这些伤痛会造成身体不可逆的病变。我有类似的经历和经验。1966年，我与多位同学步行去广州，那时几乎每位同学都经历过脚肿脚痛的情况，很多人放弃了步行。但也有不少人没有放弃，他们坚持几天或十几天后，疼痛症状减轻或消失，最后炼成了“铁脚板”，完成了2000多千米的步行，成功到达了广州。我不会因为受到一点挫折就放弃自己的爱好，也不会轻易放弃自己的骑行计划。

由于自行车的支撑脚折断了，造成休息时停车不便。如果公路旁有护路的树木，休息时我可把自行车靠在大树上，而这一带公路旁没护路林，只好扶着自行车休息。有时公路旁有树，但在穿山公路旁都有一条排水沟，要想把自行车靠在树上，就得提起负重的自行车移过公路边的排水沟，也是挺累的，而且我的右脚又扭伤了，要提车过排水沟不方便。尤其是在斜坡上休息，自行车要往下滑，必须双手握紧刹车，这样也休息不好。遇到在陡坡上休息，我干脆让自行车躺在地上，休息后重新扶起来再骑。就这样走走停停，离开晴隆，行了50千米，在接近普安县城时，又经过了4千米的陡坡，傍晚到达了普安县城，全天行程70千米。

普安也是个山城，城区海拔比晴隆更高，有1580米。这时，我看看自行车后轮胎，发现破口还在扩大。这里到昆明还有四五天的路程，自行车必须修好，如果半路上外胎爆裂，就无法骑车。于是我决定第二天在普安休息，到城里好好找一找，找到修自行车的人，把破损的后轮外胎换掉。还有，我与于建军在黔北分开多日，也该“会师”了，现在他还在后面，我可以在普安等他过来。

在这一带山区，公路上没遇到过骑自行车的人，在普安县城里倒见到少数人在骑自行车，我想有人骑车，总可以找到修自行车的。第二天，我睡了个懒觉，起来后准备去找个修自行车的人换车胎。可是跑遍普安县城也找不到修自行车的，问当地人，他们也说不清楚，都说在普安城里没见到过修自行车的摊位。我想，真找不到，我去买一只外胎自己安装也行。可是跑了几家商店，都说没有自行车轮胎卖。这时，我看见有一家门前停了一辆自行车，顿时心头一亮，想既然有自行车停在这里，总有骑自行车的人。于是我就上门询问，屋里走出一个三十来岁的男子，我向他打听修车的事。他便热情地告诉我：这里骑自行车的人很少，没有专门修自行车的，但



自行车外胎裂口达1厘米，由于胎内衬有外胎条，所以还能骑一阵子



配不到外胎，放掉轮胎内的一部分气，再缠绕上胶布，先就一阵子再说

供销社里有一位王师傅会修自行车，那里有自行车和配件卖。也好，我这就去找这位王师傅，实在没人修，只要买到一个外胎就行。

于是我去供销社找到了这位王师傅，他是个热心人，业余修车，助人为乐的。王师傅告诉我，这里是山区，只有县城里路平些，但骑自行车的人还是很少，供销社虽有自行车配件卖，但没有外胎供应。我只买到了一个自行车的支撑脚，这也可以，我先把支撑脚安装好。外胎配不到怎么办？我将后轮放掉一部分气，可延缓外胎裂口的进一步扩大。自行车充气不足，骑起来比较费劲，速度有所影响，但总比爆胎好。后来见破口还在扩大，就用自带的医用胶布在轮胎的裂口处缠绕包扎几层，保护破裂的外胎，避免裂口进一步扩大。自行车后轮缠绕了医用胶布后，骑车有所不便，每滚动一圈，当缠胶布处着地时，自行车就会向上颠簸一次，既有不舒服的感觉，又影响了骑行速度。车轮缠胶布后，刹车也不方便，遇到急速下坡需要刹车时，会卡住刹车条，造成自行车晃动，失去平衡。我只有用点刹和前轮刹车来避免或减轻上述问题，这也是没有办法的办法。

骑友重新“会师”

自从在黔北与于建军分开后，各自单独骑行已一周。分开骑行

也有优点，各自行动比较自由，如我到过贵阳、安顺和黄果树，这些地方的景点我以前去过，这次就不去了，去游览了其他地方的景点，而骑友则多花点时间在这些地方游玩。两人分开骑行还锻炼了自己单独行动的胆量、积累了一些经验，为以后因找不到伙伴而单独骑车去西藏打下了基础。但两人分开也有不少缺点，尽管两人每天有电话和短信联系，但毕竟相互间缺少照应，分别时间长了，就有思念之情。我与骑友通过电话商量后决定在离开贵州、进入云南前再“会师”。骑友一直在我后面，前两天还拉开了较长的距离，这两天已接近，我在普安修车又停留了半天，与他通过电话，决定晚上在普安前方40千米的刘官镇上会合。

12月25日下午，我骑上用医用胶布缠绕后轮的自行车，离开普安，继续沿着320国道前进。普安到刘官镇只有40千米的路程，任务不重，我可以慢慢地骑行。这里路况比前一天好多了，但公路仍然在山间穿行，缓缓上坡，向云贵高原纵深延伸，海拔仍在逐步提升。

在普安县城西南不远的地方，有一湖泊位于四周环山的山谷中，湖水平静，倒影清晰，湖光山色，犹如一幅浓墨重彩的山水画。我在这里休息，回过头来眺望位于高山间的普安城，万峰苍翠的自然景色和线条分明的现代建筑交相映衬，令人感慨不已，回味悠长。我停车休息，并摄下山城与周围的景色。

320国道在这里的海拔有1600米，走过了5千米的上坡路后，接着是10千米的下坡路，我可以比较轻松地骑行一阵。公路一边有高山，另一边有深谷。向深谷望去，一座座高山从深谷底部拔地而起，从山脚到山顶是一层层梯田，数数有五六十层，弯弯的曲线，翠绿的禾苗，又是一片美丽而独特的景色。山鹰在低谷中飞翔，牧童在牛背上歌唱，也为大自然增添了活力和气息。

我一路上慢慢地骑行，又过了3千米的上坡路，较早地到达了今

天的宿地刘官镇，并等待骑友到来会合。刘官镇也称刘官屯，离盘山县古城城关镇5千米，位于320国道与去老县城公路的岔口上，是一个比较大的镇。这里商铺多，往来车辆也多，人流不断，市场繁荣。为了方便骑友寻找，我先在镇的路口上找一家旅馆，安排好住宿。楼上房间的窗口正好对着320国道，我站在窗口，不断地向公路上眺望。1小时后，看见于建军正骑着自行车从老远的地方过来，我连忙下楼，跑到公路上，向这位分别一周的骑友频频挥手。他看见了我，快速地骑到了我的跟前。看到他风尘仆仆的样子，就知道他一路上也辛苦了。两人在一起时没感觉，分开几天就觉得他脸又黑多了，人也瘦了，也许是他刚出发的形象还留在我的印象中，也许他对我也是同样的感觉。他见我走路右脚有点瘸，第一句话就是：

“大哥，辛苦啦！”

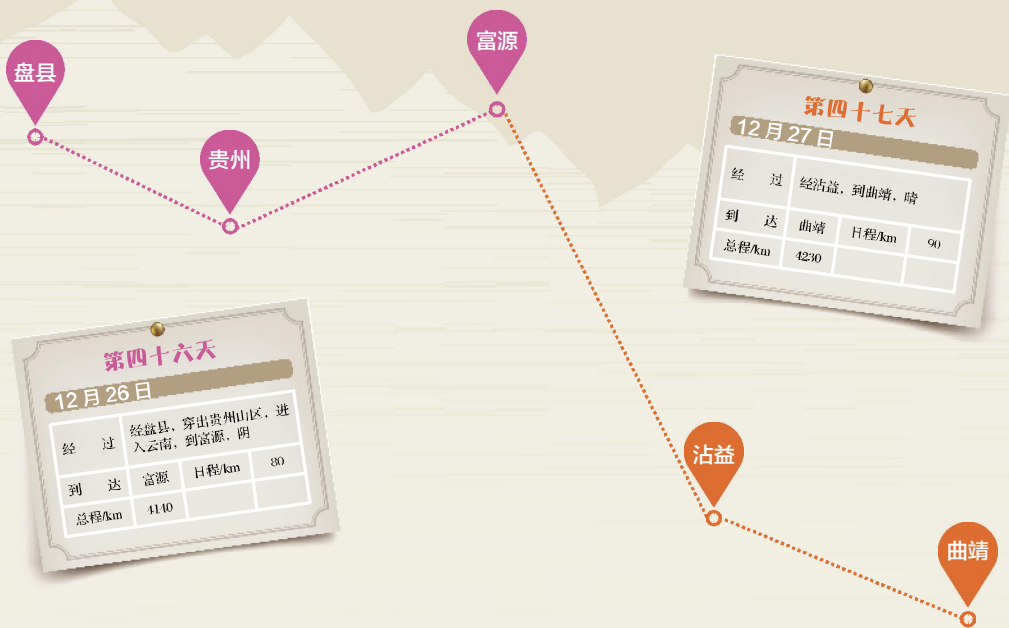
“兄弟辛苦！这几天怎么样？”我说。

“贵州的山真是鬼山，不过到昆明没有大山了。”

“明天就要走出贵州，我们胜利在望了。”

骑友相会，很高兴，很激动，因为我们已经走出了最艰难的路段，胜利在望了。我帮忙提包，他扛自行车，一起上了楼梯，来到了房间里。一时有许多话要说，但我对他说，还是先吃晚饭，边吃边谈吧。

自从分开单独骑行以来，我一个人不喝酒，今晚两人相会，就来一瓶酒，也算是“会师宴”了。我们边喝酒边交谈，一路上各自的经历丰富多彩，有说不完的内容。尽管骑车经过贵州途中，身体很疲惫，但我们两人的心情还是很轻松的，已经骑车行了一个半月，再过几天就可以到目的地了。骑友关心地问起我的脚怎样，我说：扭伤已经3天，既然这3天都过来了，还有3天总过得去的。



冲出贵州

1 2月26日，今天又开始两人同行，我们起得早，出发得早。离开刘官镇，继续沿着320国道前进。上午没有大山，但高低起伏的山坡还是接连不断的。公路上多处可见警示性路牌，上面写着醒目的大字：“注意！前方是特别危险路段！”有几处坡很陡，还要下车推行一阵子。

当我们路过两河乡时，发现这里集市繁荣，沿路到处都是商摊，有卖农产品、家禽、日常用品、农具等。而最有特色的是众多的烟

叶商摊，一个接着一个，有好几十个商摊。一捆捆金黄色的烟叶放在摊位上，吸引了几个老哥凑在一起。他们有的撕一块闻闻，有的拿一张，放到手心里搓卷，还有的横起1米长的烟斗，点火悠悠地吸上一口，眯起双眼，细细品尝，接着吐出丝丝缕缕的白烟，徐徐飘向高处。据说贵州的老年人都喜欢抽吸烟叶卷成的烟，一是价格低，二是抽起来烟劲大，他们觉得吸这种烟更过瘾。贵州是烟草种植业大省，但我们一路走来，直到最后快要离开贵州时才第一次看到这么繁荣的烟叶集市。骑友于建军喜欢吸烟，只见他也走上去这里看看，那里闻闻，凑了一阵子热闹。我不吸烟，但见到新鲜的场面感觉不错，能遇上这里特有的乡土风情，也是一种眼福。

离开两河乡不久，我们还见到了一处意想不到的景象，有几辆汽车正在一条河道里行驶。一条大约十来米宽的河道，两边有石块砌成一米多高的河堤。从该河修筑的规模来看，当山洪来临时，河道里一定有汹涌的水流。现在河床裸露，只见河道中间有少量流水，水深的地方也只不过几十厘米，浅的地方只有十几厘米。河床都是由石块构成的，我们看到有多辆农用机动车在河道两旁行驶，一边的车轮在裸露的河床上行驶，一边的车轮在水中滚动，水深都不超过半个车轮。还有小型面包车、运输用拖拉机，接连不断地在河道里驶过。河道两边还有几辆农用机动车靠岸边停放在那里。我问一位路过的当地人，这河叫什么河？他告诉我这河叫下巴河（音）。河中开汽车，这是我们第一次见到的景象。

中午，我们来到了盘县县城。盘县是贵州的西大门，地处贵州通往云南的交通要道，素有“黔滇咽喉”之称。这是一个在原来红果镇的基础上新建的县城，原来的盘县县城是在刘官镇南面5千米的城关镇。新迁来的县城还在扩建中，320国道两旁有许多高大的新建筑。我们在这里休息、用午餐。

下午，我们翻过一些小山坡，经过火铺镇，来到了黔滇边界。边界上立有一座彩牌，上面写着“欢迎您再踏上贵州这片热土”，我对骑友说：“你看，贵州原来是片热土，所以我们在这里流的汗最多。”我们从12月18日进入贵州以来，在贵州骑行9天，行程700多公里，除了一天是平路外，其余天天要爬山，有时一天要爬几座大山。贵州高山多，长坡多，陡坡多，我们路过贵州时流的汗水也最多。即便是冬天，只要是上山，也要流很多的汗。下山时，汗水被蒸发干了，等会儿再次上山时又浑身大汗，这样一天要重复几次，一路上我们也习惯了。我们在贵州与云南的交界上取出照相机和摄像机，再次拍摄了这贵州大地，然后冲出了这令人难忘的地方。



终于冲出了冬日里让我流汗最多的热土地

我们出贵州省界，进入云南境内，首先通过胜境关。胜境关是中原内地进入云南最重要的通道，被称作“入滇第一关”，自元代以来，数百年间一直是由黔入滇的第一个重要关隘。徐霞客晚年徒步去云南，1936年红军第二方面军长征入滇，中华人民共和国成立之初解放大军援助云南和平起义，都是从这里进入云南的。我们是随320国道过胜境关的，这里有一块一米多高的石碑，上面写着“胜境

关”三个大字。古代的胜境关在国道旁不远的地方，那里至今还保留着关门和城楼。

我们在胜境关停留休息后，继续沿着320国道前进。骑车经过一个山坡后，傍晚我们到达云南西部第一个县城——富源。富源自古就是内地进入云南的交通要道，有“滇黔锁钥”之称，是云南东大门。富源县城的海拔是1880米，比贵州几个县城的海拔又高几百米，说明进入云南，还得继续爬坡。富源县城的规模比我们在贵州经过的县城的规模更大些，街道上欣欣向荣，生机勃勃，两旁商铺林立，霓虹闪闪，马路上人流如潮，一片繁华的景象。我们骑车穿过市中心，在县城西部找了一家旅馆住下，全天骑行80千米。

牛街、鸡街和马街

12月27日，我们离开富源，继续沿着320国道向曲靖、昆明方向挺进。说是这里到昆明已无大山，但还是爬坡不断，路仍然不好走。在我们的骑行路上仍有一些坡很陡，需要下车推行。我的右脚扭伤，骑车时影响还不大，但下车推行或用右脚蹬坡时，就感觉踝部疼痛。因为走路上山时脚要痛，所以我也尽量骑车而上，而遇上特别陡的坡只好负重推着自行车上。

进入云南，到处可以看到喀斯特地貌。与贵州相比，云南的喀斯特地貌现象更多见，休息时我们就到石群中游览。

下午，我们进入了沾益县境内，来到了珠江上游的南盘江边。盘江分为南盘江和北盘江，两江均位于珠江上游。北盘江是我们骑车在贵州时经过的地方。跨越北盘江时，我们在北盘江东岸的关索岭和西岸的晴隆山上流了许多汗水，我的脚也扭伤了，到现在走路还一拐一拐的。这里的南盘江是珠江的源头，在公路旁立有“珠江源”的标牌。珠江主干流西江源于沾益县马雄山，全长约2210千米，

总落差约2130米。南盘江与北盘江会合后称红水河，再依次注入黔江、浔江、西江、珠江入南海，这些江河又是我们今后骑车要跨越的地方。

过了南盘江，我们又经过了沾益县城。沾益县居于云南县域经济前列，被列入西部经济百强县，又是革命老区县。在沾益县城休息后，我们又骑行13千米，到达曲靖市。曲靖位于云南省东北部，属地级市，市区海拔2000米。我们在曲靖休息了一会儿，因时间尚早，又继续前进。

我们出曲靖西郊，来到一个规模较大的镇上，这是西山乡所在地。在公路北面的路牌上分别写有“牛街”“鸡街”“马街”，三街连在一起有1000多米长。公路北面还有几条横街，公路南面也有一排建筑，乡政府也建在这里。云南有不少地方是用动物来命名街道的，这也是我们第一次遇上。

在中国古代历法中，甲、乙、丙、丁、戊、己、庚、辛、壬、癸被称为“十天干”，子、丑、寅、卯、辰、巳、午、未、申、酉、戌、亥叫作“十二地支”。两者按固定的顺序互相配合，组成了干支纪年、纪月、纪日、纪时法。从甲子开始，依次为乙丑、丙寅、丁卯……到癸亥结束，六十为一个干支的周期，循环记录。干支纪日从商朝便已开始，目前已确切知道的是从春秋鲁隐公三年（公元前720年）二月己巳日起到清宣统三年（公元1911年）止，2600多年中从未间断和错乱过。其间，也有用数字纪月（如一月、

ZILIAOLIANJIE

资料链接

牛街、鸡街和马街的来历：一种说法是，这里曾是牛或马的交易市场；另一种说法是，过去以十二属相计日时，即以“牛日”或“马日”计日时。在云南，常有以十二属相命名的乡街，其他地方还有狗街、龙街等。

二月)、用数字纪日(如初一、初二)。1912年民国元年采用公元纪年,而民间仍有人沿用干支纪年、纪月、纪日。

我们可以这样解释:千百年来,在远离城镇的乡村,当地村民以他们喜欢的或与生活息息相关的属相动物来选择干支纪日中的丑(牛)日、午(马)日或酉(鸡)日,在某一地点集市交易,每隔12天赶集一次。每到此日,周围数十里的村民们赶集至此,进行交易的商品也不仅是牛、马、鸡,还可以是其他家畜、农副产品、手工业产品、生产资料等。时间长了,有人在这里建棚盖房,这些人成为专职的商人。房屋多了便成了街,牛街、马街和鸡街估计就是这样形成的。赶集规模越发扩大,也从之前每12天赶集一次变为几天一次,直至天天交易。我国多数地方以初五、初十这样的数字日作为赶集日,却少有以动物命名的街,所以云南的动物街名尤有其特色。

我们分别在牛街、鸡街和马街参观、逛集市,在这些街牌前照相留念。我们还想在镇上住宿,没想到这么大的镇却没有旅店,不能在这里住宿。既然这里不能住宿,我们就首先考虑继续赶路,到前面的站点投宿。前面一站是马龙县城,估计有20千米路程。路程不成问题,关键要弄清楚这路是否要翻山,是否有陡坡,否则就要花几个小时。我们问了几个当地人,说法不一,有的说二十多千米,有的说三十多千米,尤其是上坡路有多少,更说不清楚。现在天色已晚,这里的路况不明,变数很大。既然这里没有旅店,又不敢贸然前进,就只有返回曲靖。于是我们再骑车8千米,返回曲靖住宿,全天骑行90千米,包括16千米回头路。



到昆明



1 2月28日，我们离开曲靖，又经过了牛街、鸡街和马街。每次骑车远行，总要走几段冤枉路，但我们抱着“人生旅途千万里，走点弯路未足奇”的理念，向昨天来过的地方挥挥手，告别而去。我们经过响水河，又翻过了一座山。这里的海拔都在2000米以上，我们仍旧在山里穿行。这里的山虽不算大山，但弯弯曲曲，也有不少的上坡路，有的坡比较陡，也得下车推一阵。要下车推行的坡并不长，一般只有几百米，最多只有一千多米。由于前几天我扭伤了脚，走起路来有点瘸，很不方便。不过离目的地已不远，无论怎样，胜利就在眼前，我也不理会这些了。

翻过山，我们来到了马龙县城，这是我们此次骑行经过的最后一个县城。下午的路况比上午稍好些，晚上我们到达了一个叫小新街的镇上。

12月29日，今天是我们此次骑行的最后一天，两人都很兴奋，一早起来，吃了早点就上路了。这里到昆明只有90千米路程，一路上已没有大山，昆明还有网友一路上关注着我们的行程，说等待着我们的到来。路上虽有不少山坡，但我们已闯过千山万水，这样的山坡对我们来说已经不算什么了。

上午，我们经过了杨林镇。杨林是滇中古镇，远远地就能看到矗立在镇中心的一座雕像，下面是一高大的台基，写有“兰茂故里——杨林”，台基上就是杨林人引以为傲的兰茂站立雕像。在杨林镇南街的尽头，有一座始建于明代的“兰公祠”。我们在这里休息、游览。

小典故

兰茂，明洪武三十年（1397年），生于杨林，自幼聪慧好学，博学多才，是明代和云南历代最负盛名的药物学家、音韵学家、诗人和教育家。

接近中午时，我先到达一个小镇上。骑友于建军骑在后面，他打来电话，说他的自行车链条又出了故障，在一个小镇上修车。我告诉他，我在这里先点菜烧起来，等他修好车过来一起吃。我点好两个菜，让饭店老板先烧起来。一般修个车链一二十分钟就好了，这里饭菜烧好，他过来吃饭刚好。可是等到菜烧好，他打来电话说，自行车的链条和变速牙盘被修车人卸下后装不上了，不知要到什么时候才能修好，叫我一个人先吃，他不过来吃了，就在修车的镇上吃饭并等修车。今天是此次骑行最后一次在路上吃饭了，我就多吃点，把两人吃的菜一个人吃了。我慢慢地吃好午饭，再打电话问

骑友，现在车修得怎么样了？只听得他在电话里叫苦不迭，连声说又上当了。原来这个修车人没有修过他这种车，第一次把车链调好后效果不理想，骑友要他再调整一下，他说牙盘歪了，需要卸下再调整。他把牙盘卸下后却装不上去了，车子和配件散在地上，束手无策。他正在与骑友商量，要不换上普通自行车的牙盘，也可以骑。两人正在商量到底怎么办，估计还有一段时间，他让我先去昆明安排好住宿再说。记得这次骑出来第二天，骑友在无锡修车就说了声“上当”，我想那是上小当，现在是上大当了。

既然骑友修车无期，我就先行了。下午的路比较平坦，只有一些起伏的山坡，我骑车比较顺利，傍晚到达了昆明市区。我们从2003年11月11日出发，经过浙江、江西、湖南、湖北、重庆、四川、贵州，于2003年12月29日成功到达云南昆明，途经8个省（市），历时49天，总行程4400千米。曾四次过长江，先后经武汉长江大桥、宜昌葛洲坝、涪陵长江大桥和重庆长江大桥（不包括因骑友修车乘渡船返回宜昌和经宜昌长江大桥的两次重复过江）。我们过宜昌后，一直在山里穿行，尤其在鄂西、渝东、黔北、黔西，大山多，陡坡多，路难行，一路上我们流了许多汗水。有付出，也有收获，那里景色秀丽，诗画随处可拾，我们拍下了许多奇特、珍贵的照片。这一路上我写下了近五十首自行车骑游诗。一路辛苦换来了一份可供自己长期享用的精神财富。

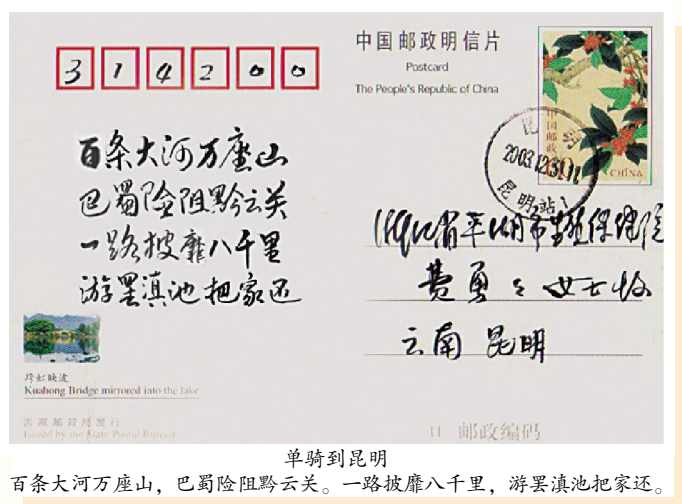
到达昆明后，就有一位不相识的网友打来电话，祝贺我们骑车到达昆明，并约我们晚上一起吃晚饭，为我们接风洗尘。骑友因修车耽误了时间，还不知道他什么时候能到昆明，于是我向这位网友表示谢意，并婉言拒绝了他的邀请。这次骑行途中，我每天都把简单的日程记录及一首骑游短诗发布在网络上，供亲友共享我们骑游的苦乐。成功到达此行的目的地昆明后，今天要写的和发布的内容

较多，于是我就抓紧时间把这些内容写好。写好后，等骑友早点来，等他一起到达昆明后，我再把这些内容发到网络上。

天黑前，骑友于建军也到达了昆明，并找到了我安排好的旅馆。他说他的自行车牙盘被卸下后，修车人装了好久也装不上去。由于时间耗不起，只有心痛地放弃原装的牙盘，让其换上普通的中轴和牙盘，抓紧赶路。我说我们到达昆明，就是成功。今天晚上我们去饭店喝酒，庆祝我们的胜利。我把成功到达昆明的消息发了回去，家人和亲友都纷纷发短消息表示祝贺。

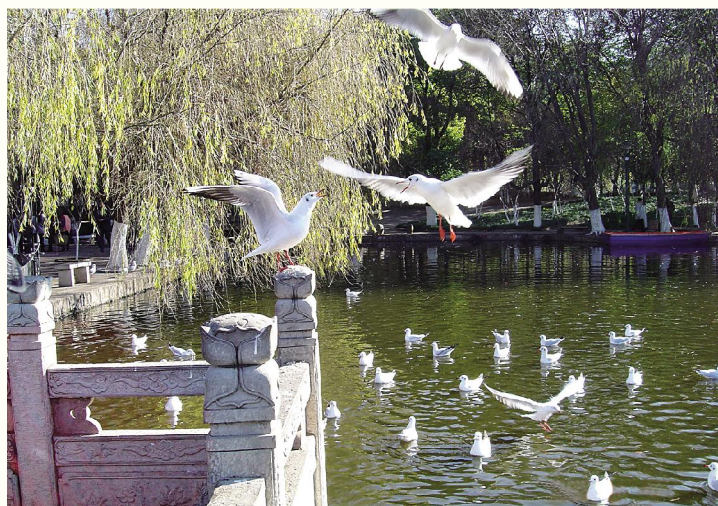
当我们在附近一家饭店就餐时，昆明的网友“春风”和“我疯啦”先后来到了我们就餐的饭店。网友“我疯啦”在网上发帖：“我疯啦，我真的疯啦，我在昆明等你俩！”他还邀请了昆明一家报社的记者来采访我们。虽然大家从不相识，却一见如故，似久违的老朋友一样，有说不完的话，交流不完的内容。“春风”是一位酷爱自行车长途骑游的女骑手，她骑自行车到过全国许多地方。在我骑车出发去昆明的第二天，她就在网上回帖说：

“佩服！大力支持！期待着在彩云之南为你们接风！”



我们素不相识，她却坚守诺言，在我们骑行途中，一直给予我们关心和支持，并为我们加油，而且在我们到达昆明的第一时间就来看望我们。第二天，她驾着轿车带我们去了滇池和昆明周围的景区游玩，并为我们接风洗尘，用云南特色的佳肴招待了我们。

昆明又称春城，市中心海拔约1891米，是历史文化名城，又是全球少有的夏无酷暑、冬无严寒、四季如春的地方。这是我第二次来到昆明，第一次是在1997年来昆明参加一个学术会议。会议期间，曾参观游览了昆明市区及周围的景区，还去过石林、大理等地方游玩。这次骑自行车再次来到昆明，我与骑友游览了昆明市区的多个景点和周围景区，如市区的翠湖公园、昆明世博园、云南民族村、云南陆军讲武学校等景点。还与于建军两人乘车去了石林和景洪市西双版纳游玩，在景洪市期间还去了缅甸旅游。



昆明翠湖公园（海鸥从北方迁移到这里过冬）

在昆明和周围几个景区游览后，我们乘坐火车回家，自行车也随火车带回。



西双版纳热带雨林



与骑友乘车去西双版纳游览

这次从家里出发骑行到昆明，一路上每到一个住地发一张附有当天骑游诗的明信片，一共发了47张。相比有的骑友去邮局盖戳省时又省力，并更有纪念价值（在以后单骑赴拉萨、南宁、台湾的骑行中我都这样，每天发一张附着当天创作的骑游诗的明信片。加上到去乌鲁木齐途中发的信封，总共发了200多封，这又是我一笔宝贵的精神财富）。