

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

图书基本信息

书名：<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

13位ISBN编号：9787811202601

10位ISBN编号：7811202603

出版时间：2008-3

出版时间：汕头大学出版社

作者：石宝琇,等

页数：191

版权说明：本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问：<http://www.tushu007.com>

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

前言

兴建在世界屋脊上的青藏铁路，无疑是人类挑战自然又一令人惊叹的壮举，它应该比在世界第三大河——长江上拦腰设坝还要震撼瓢心。

青藏铁路的开发和修建尤其艰难，但它对青海和两藏两省区的发展所起的作用也最显著。

青藏铁路筑路时逢山开洞，遇水搭桥，劈开亿万年的冻土。

从此，神秘的两藏不再遥远；公路上长途的跋涉和颠簸；空中航线上奢侈而短暂的飞掠，都在舒适、明亮、宽敞、快速的高原列车面前黯然失色。

青藏铁路把人潮源源不断地载人藏，无疑对西藏的旅游开发和经济增长大有裨益。

但能量巨大的铁路也会带来负面的影响，其中最显而易见的就是生态改变，同时也会带来人际情愫的微妙变化。

这些，或许不会引起一般人的留意和计较，但在多年之后，这片充满神秘的雪域高原圣地，却有可能变得和其他任何一个省和自治区一样为世人所熟悉。

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

内容概要

从青藏高原卫星遥感图上，我们可以看到青藏铁路穿越的崇山峻岭。

从青藏铁路所经地点的海拔曲线上，我们可以看到列车所逾越的三个台阶。

第一个台阶是海拔3500米到3680米的日月山和关角山段，第二台阶是海拔4800米左右的昆仑山到唐古拉山口段，第三台阶是海拔5072米的唐古拉山口。

去西藏难，难就难在青藏高原的高海拔地段。

如今青藏铁路通车了，沿着青藏铁路，我们感受到的是车窗外掠过的大山大川，是高天的青蓝和白云，是茫茫原野上奔跑的羚羊……和那些淳朴的牧人。

在现有文献资料的基础上，结合编者多次往返西藏的经历，编撰了这本图书，伴随大家一路西行，感受高原。

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

书籍目录

修筑“天路” 青藏铁路概况 回溯1360年的天路史 人道的修筑：呵护生命 啻古拉山上的苦行僧 最有效的减肥法 巧妇难为高原之炊 个也不能少 艰难的工程：顺应自然 天有不测风云 乐得脸上“哭笑不得” 给列车穿上“保暖外衣” 野狼也来添乱 但愿坻土永远沉睡 躁动不安的冻土带 冻土问题一直是青藏铁路修建的关键 新婚夫妻一别3年 历10年磨难 《西藏的诱惑》再度勾起高原情结 冻土问题永远不会结束 让桥基与万年冻土形成整体 神自奇的制冷“空调机” 青藏铁路的环保话题 致力改造环保铁路 诡异的青藏高原 注重环保的青藏铁路 藏羚羊在迁徙中的障碍 草场过度放牧的加速 现代消费意识的影响 如何处理垃圾非一般的“天路”列车 舒适的高原旅程 车厢全新设备先进 供氧系统自动供氧 真空集便器环保排污 车窗防紫外线风沙 10年内3条支线将衍生沿着青藏铁路旅行 西宁及其周边 汉唐边城 土楼山和北禅寺 青海最大佛寺塔尔寺 互助：土族和花儿会 门源：油菜花的海洋 坎布拉：丹霞深处藏密宗 同仁：热贡艺术之乡 从西宁到格尔木 海晏：原子弹、氢弹制造基地 金银滩草原 青海湖 鸟岛观鸟 天峻 茶卡盐湖 格尔木 从南山口到拉萨 南山口 纳赤台 玉珠峰 昆仑山 可可西里 沱沱河 雁石坪 安多 措那胡 那曲 当雄 羊八井 雪域圣地 拉萨 大昭寺 小昭寺 布达拉宫 药王山 色拉寺 哲蚌寺 罗布林卡 四路游西藏 西线：日喀则—珠穆朗玛峰—阿里—普兰 羊卓雍湖 白居寺 抗英的圣地——宗山 扎什伦布寺 珠穆朗玛峰 走向遥远的阿里 高原商城 札达土林 古格王国 冈仁波齐峰 玛旁雍错 拉昂错 南线：雅鲁藏布江—泽当—琼结 桑耶寺 雍布拉康 琼结 东线：林芝—波密—昌都—丁青 拉萨河 甘丹寺 米拉山 巴松错 八一镇 南伊沟 巨柏林 林芝 拉月曲河谷 波密 然乌 八宿 邦达 昌都 丁青 北线：纳木错—那曲 纳木错 扎西岛 赛马节

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

章节摘录

蓦然回首，我们从词语闪烁的故纸和老人们嗫嚅的诉说中，可以隐约地感觉到，以20多年的艰苦劳作和数百名筑路者生命为代价的青藏铁路第一期工程，留下了人类筑路史上最沉重的一页。

工程的艰巨，路基中所渗透的血汗，完全可以与18世纪美国修筑的西部铁路相匹。

在将近200多年之后，中国也开始拓展西部铁路。

若论中国西部自然资源的优势，应与美国西部相若，因而为修筑这条艰难道路，而付出巨大代价，应该物有所值。

而在21世纪展开的青藏铁路第二期工程，就明显地减少了许多原始性的失误，所有筑路者都在严密的保护下进行劳作。

因为二期工程的大部分区段，处于海拔4000米以上的荒漠高原腹地，其中唐古拉山和风火山地段的海拔高达5000米以上。

这些客观环境，不容许任何盲目的热情和幻想去主宰工程行为，也不允许任何违背自然、对抗自然的非理性作为，因为这里是“生命禁区”。

唐古拉山上的苦行僧中国铁路第一工程局桥梁工程处承担了唐古拉山区段7.04千米的筑路筑桥工程。

平时，人们最爱听女歌手李娜用那撕裂云天的女高音唱出《青藏高原》。

随着高昂嘹亮的歌声，人的魂魄便不由地飘浮在唐古拉山的雪峰、蓝天、白云和茫茫草原上。

但是，当来到现实中的唐古拉山，所有的诗情画意都在顷刻间化为乌有：这里一片荒芜，罕见人烟。

空气中的氧气含量只有平原的一半，缓慢地走路也会气喘吁吁。

4月天仍旧积雪遍地。

白天气温虽然在0左右，但太阳的辐射却灼得人们脸庞发烫，若不做好防晒措施，皮肤不出3天就会起泡、糜烂。

总工程师梁广利永远难忘初到唐古拉山北坡第一夜的恐惧。

那是2002年4月5日，时值清明。

此时在内陆，正是春光明媚，桃李盛开，人们踏遍山野扫墓祭祖的日子。

梁广利和7名青年人来到开心岭开辟居住地。

等搭起帐篷，开始埋锅做饭，已是黄昏时分，夕阳西下，逼人的寒气即刻袭来。

草草吃完半生不熟的米饭，就赶紧钻进了被窝。

尽管每人垫上3床褥子，盖3床棉被，仍然冻得直哆嗦，只好8个人紧紧挤在一起，才聚得一团热气。

而高原的半夜不仅仅是寒冷，缺氧也是一个严重的问题，队员们心跳加速、胸闷、头痛欲裂，并且有人开始呕吐，只好轮流吸氧气。

老梁忍着痛苦，眼睁睁地看着飘忽不定的烛光，内心担忧：如果氧气用完了，他们很可能会成为唐古拉山的头一批殉难者！

最有效的减肥法到了5月，人们对高海拔的生活开始适应。

而且大批的氧气和药品也及时运到。

复测线路开始了，队员们每天都扛着器械，踩着冰雪在唐古拉的荒山上奔走。

在海拔将近5000米开心岭上，5月的气温相比内陆的寒冬有过之而无不及。

人们被冻得手脚麻木，脸色乌青。

尤其在狂风暴雪袭来之时，不要说走，连站都站不稳，只能回到帐篷躲避。

到了8月，虽然还不时有雨夹雪，但晴天里的气温毕竟也上升到了15左右。

不幸的是太阳极其恶毒，100多名队员，几乎都被强烈的紫外线灼伤，嘴唇、鼻子、面颊和耳朵都脱了一层皮。

个别皮肤稍差者，凡脸部突出的部分都起泡并且溃烂，就像被热油烫伤一般。

一位职员妻子从家乡前往探视，到了丈夫跟前都不敢相认，因为分开不到一年，年轻的丈夫竟然秃了顶，脸色紫黑，身体干瘦，活脱脱一个藏族牧民！

在高原上变瘦是个普遍的现象。

由于缺氧和低气压而消耗人体的大量热量；高山反应则导致失眠和食欲不振，几乎所有人都在“减肥

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

”。
来到唐古拉山不到半年，队员们的体重就减轻了5~10千克不等。
最明显的感觉是裤子宽松了、皮带显得长了，于是只好不断地剪皮带，以适应腰围的不断收缩。
有趣的是，研究减肥的人们知道了这种现象，竟然把“上高原”作为快速减肥的“良方”，写进有关的文章里。

巧妇难为高原之炊“上了高原，吃饭也是一场革命”。

这是在青藏铁路的工地上流行的一句话。

中铁一局机械筑路处的厨师张长林便是这场“革命”的主角。

俗话说“巧妇难为无米之炊”。

到了高原，张长林才知道，这“高原之炊”更为艰难。

刚到通天河之初，长林连续3夜睡不好觉，头疼、胸闷并且恶心。

清晨，他忍着痛苦从床上爬起来，操持一天的3顿饭。

厨房不大，炉火持续燃烧，又耗去许多氧气，使原本就缺氧的他几乎窒息；只好不断走出厨房，到外面猛吸几口空气，再返回操起锅铲。

糟糕的事还不止这个，缺氧使得石油气炉火不旺，因为气压低，所以不论蒸米饭、蒸馒头还是煮面条都要用高压锅。

不料头一回用高压锅煮面条不得要领，揭开锅盖一瞧，竟成了一锅粥！

经过好些天的摸索试验，张长林终于掌握了一套在4500米以上海拔做饭的技巧，他蒸的米饭，大伙儿都特别爱吃。

可是谁又料到，高原上吃饭竟然又比做饭还要难。

队员们因为高原反应，根本没有食欲，哪怕再好吃的饭菜，他们一口都不想尝；反复劝说，还是有许多人不想动嘴。

体力消耗大，睡眠不好，再不进食，人很快会垮掉。

工地的指挥者只好动用命令：谁不吃饭，立即打行李回家！

“厌食者”们这才都往肚子里塞饭菜，一直到盘光碗净，才允许离开餐桌。

一个也不能少在青藏铁路施工，对筑路者生命最大的威胁是低压性缺氧。

而在上个世纪50年代初开辟青藏公路时，资源匮乏，科技落后，加之环境恶劣，极易引发感冒、高烧，还有心血管疾病等，筑路者的生命安全得不到保障，于是，许多年轻的人们将他们的生命奉献给了高原。

据说，在上个世纪50年代初修筑川藏公路时，平均不到2千米，就要失去一位筑路者的生命。

如果川藏公路全长2000千米，付出的便是上千人的牺牲！

而在50年前修筑青藏公路的风火山路段时，每隔1千米就要倒下1个人。

可见国人在建川藏、青藏公路时所付出的沉重代价！

到后来，从60~70年代修筑青藏铁路西宁至格尔木区段时，也有201位铁道兵战士付出了生命！

到了本世纪，人们的健康和生命安全得到了更多的关注，科技进步也使高原上的工作和生活环境得到改善。

中铁一局的高层决策者在青藏铁路开工之初，就明明白白地提出：“上青藏高原的工人要去多少回来多少，一个都不能少！”

2001年3月初，筑路工人尚未出发，工程局就先在海拔4600米左右的沱沱河建立了一所工地医院。

5月份又建立制氧站和高压舱。

工人进驻沱沱河工作线之后，上级立即颁布了医疗保护规定：一、每人每天必须强制吸氧两个小时以上；二、在海拔4500米以上的沱沱河和通天河等地区工作的人严禁饮酒，并建议戒烟；三、医院在抢救病危者时，有权调动任何车辆；四、每一个作业区都安排医护人员巡视，大的作业区段建立卫生所；五、为所有职工发放预防及治疗高山症的药物，如红景天和“高原安”等，以及护肤霜、防护镜及防寒服等。

P22-25

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

编辑推荐

青藏铁路的开通不仅是青藏人民的福音，也是广大旅游爱好者的福音。
该书是一本沿着青藏铁路的线路介绍青藏壮丽风光的著作，优美的文字和精美的图片，为美丽的雪域高原留下原始的生态资料和旅游指南。
此书的出版，将让更多的人了解青藏，走进青藏，关爱青藏。

<<沿着青藏铁路-中国旅游>>

版权说明

本站所提供下载的PDF图书仅提供预览和简介，请支持正版图书。

更多资源请访问:<http://www.tushu007.com>