

<<坐着火车去西藏>>

图书基本信息

书名：<<坐着火车去西藏>>

13位ISBN编号：9787802250079

10位ISBN编号：7802250072

出版时间：2006-7

出版时间：新星出版社

作者：陈旸

页数：263

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>

<<坐着火车去西藏>>

前言

沿着神奇的天路遨游雪域高原美国火车旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中曾说“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨”，而瑞士一位权威隧道工程师则评论说：“要穿越昆仑山的岩石和坚冰根本不可能。

”然而，随着青藏铁路于2006年7月1日正式通车，高原天堑终于变为通途。

建设青藏高原铁路，是中华民族的百年宏愿。

早在1919年孙中山先生在其发表的《建国方略》中，就曾规划了“西北铁路”、“高原铁路”等七大铁路系统，20世纪40年代中国政府也曾派团勘测甘青铁路。

西藏解放之初，毛泽东便把西藏的修路问题放在急需解决的大事中，他给邓小平和刘伯承的电文中指示：“把修筑道路及进军，作为解放西藏的第一步。

”1951年，西藏和平解放前夕，###的一位外国老师海因利希·哈雷竟恍然离弟子而去。

这位德国登山运动员留下一段非常的话：“从今以后，天安门所发出的强烈光芒将照亮布达拉宫的金顶，在随风抖动的经幡旁边将飘扬起共产主义的旗帜。

西藏由此迈入先进民族的行列。

”1974年4月，周恩来总理找到铁道兵领导：边疆人大代表强烈要求通铁路啊，青藏线你们要抓紧上马。

1994年7月，###总书记主持召开第三次西藏工作座谈会，提出抓紧时间做好进藏铁路的前期准备工作。

青藏铁路从古城西宁到拉萨，是国家级铁路干线，其海拔之高峻、环境之艰苦、技术之复杂、施工难度之大在中国与世界铁路史上实属罕见。

铁路设计总长2040多公里，第一期工程西宁至格尔木860多公里，1984年正式交付运营，前后停停建建共历时24个春秋，这也是世界上唯一一条建在盐湖上的铁路。

由于西藏特殊的地理自然环境和高原、冻土等筑路技术问题尚待解决，青藏铁路格尔木至拉萨段停建。

2001年2月8日，党中央、国务院作出重大战略决策，批准建设青藏铁路二期工程，全长1142千米的格尔木至拉萨段。

2002年6月29日，青藏铁路格拉段正式开工。

在青藏高原上建设铁路，面临多年冻土、高寒缺氧、生态脆弱“三大难题”的严峻挑战，工程极为艰巨。

研究人员在四年多的深入研究探索中，运用多种措施成功攻克了这三大世界性科技难题。

2005年10月15日全线完成铺轨，共计架设桥梁280余座，7000多孔，除传统的跨江河桥和跨公路桥外，青藏铁路还增加了环保、冻土通道、野生动物通道及穿越湿地沼泽等各种功用不同的桥梁，总长近160千米。

青藏铁路起自青海省西宁市，终抵西藏自治区首府拉萨市，全长1956千米。

这是世界上海拔最高、线路最长、穿越冻土里程最长的高原铁路，是人类铁路建设史上前所未有的壮举。

建设青藏铁路，促进西部大开发，是促进我国国民经济可持续发展的重要战略举措。

长期以来，地域偏远、交通不便一直是制约青海、西藏两省区经济发展的重要因素。

我国的省级行政区中只有西藏自治区不通铁路，是主要的贫困地区之一。

因为没有铁路85%以上的进藏物资都要通过青藏公路运输，而公路运输远远满足不了西藏社会经济的快速发展，因此修建青藏铁路已是势在必行。

青藏铁路是沟通西藏、青海与内地联系的具有战略意义的通道，建成通车后将形成铁路、公路和航空的立体化交通，彻底解决“进藏难”的问题，对青、藏两省区的经济发展提供了更广阔的空间，并使其优势资源得以更充分发展。

建设青藏铁路，更是改变目前西藏不合理的能源结构，从根本上保护青藏高原生态环境的长远需要；同时也是加强内地其他地区与西藏的联系，促进藏族与其他各民族的文化交流，增强民族团结的需要。

<<坐着火车去西藏>>

。青藏铁路沿线的旅游资源是世界独一无二的，但以前落后的交通状况已严重制约了旅游的进一步发展，因此建设青藏铁路还将促进青海、西藏两省区的旅游事业飞速发展，并有可能成为两省区国民经济的支柱产业之一。

雪域高原架彩虹，世界屋脊变通途。

广大中外旅客将可以乘坐舒适安全的“文成公主号”豪华旅游列车，饱览青藏高原那奇特神秘的雪域风光了。

那里有“中华水塔”之美誉的长江、黄河和澜沧江的发源地；有“聚宝盆”之称的中国四大盆地之一的柴达木盆地，它拥有亚洲第一大盐湖—察尔汗盐湖，有世界第一盐桥—万丈盐桥；吸引海内外人士寻根朝觐的“万山之祖”昆仑山；唐古拉山银装素裹，长江源头格拉丹东山脉奇特的冰川景观；莽莽的可可西里和北羌塘是珍稀的藏羚羊、野牦牛、藏野驴等高原动物的乐土；世界上海拔最高的咸水湖，西藏三大“神湖”之首的纳木错；拥有最原始的高原生态，这里六月飞雪，草原辽阔，戈壁无垠，湖泊如镜……布达拉宫是世界上海拔最高的宫殿，以极高的历史、艺术价值闻名于世；塔尔寺也是闻名遐迩，成为青海的标志……这里汇聚了藏、回、蒙、土等多个少数民族，佛教、###教、道教、天主教、基督教和平共存且相互融合，古老的历史和人文景观，多姿多彩的民俗和艺术更是极具吸引力

。所有这些人文化和自然旅游资源都具有不可复制性和不可替代性而成为独特的垄断性资源，创造了数个世界之最佳的青藏铁路和沿线的车站、桥梁、隧道等也将成为独具风格和浓郁民族特色的标志性建筑景观……

<<坐着火车去西藏>>

内容概要

美国火车旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中，曾像诅咒一样写道：“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨。

”而瑞士一位大草权威隧道工程师也评论说：“要穿越昆仑山的岩石和坚冰根本不可能”。

然而，随着青藏铁路于2006年7月1日正式通车，高原天堑终于变为通途。

2006年7月1日，“咒语”解除了。

1923年，法国著名女探险家、藏学家大卫·妮尔在化装穿越西藏腹地时，曾像先知一样预言：“毫无疑问，将来准会有一天，横穿亚洲的快车将把坐在非常舒适的豪华火车车厢里的旅客运往那里。

” 2006年7月1日，预言应验了。

<<坐着火车去西藏>>

作者简介

陈旻，独行侠、苦行僧、驴友儿……这些颇为时髦的词，放到我这个从里到外都算不上时髦的女孩身上似乎不太合适。

多年来，一直来往于被世人称为“第三极”的雪域高原，或徒步于雅鲁藏布大峡谷，或开着“小切”穿越在可可西里无人区，抑或是骑着自行车去拉萨……欲望就这样无限地膨胀，弄得自己都不敢在家翻看地图了。

像别人一样，我自己也常问自己，缘何如此？
说不清，或许是属于我的梦就在那路上。

<<坐着火车去西藏>>

书籍目录

前言写在出发之前——关于坐着火车去西藏坐着火车去西藏的N多理由怎样乘坐火车品味青藏雪域高原行前功课：进藏装备全攻略青藏铁路西格段：从西宁到格尔木始发站——高原古城西宁《海藏咽喉》——湟源海晏途经：刚察天峻途经：乌兰德令哈途经：锡铁山察尔汗漫游青海青藏铁路格拉段：从格尔木到拉萨印象格尔木玉珠峰途经：不冻泉楚玛尔河途经：五道梁沱沱河唐古拉山安多错那湖那曲当雄羊八井终点站——圣城拉萨漫游西藏珠峰游览线藏北阿里（新藏线）山南线——雅砻文化藏东林芝，昌都地区后记

<<坐着火车去西藏>>

章节摘录

插图插图

<<坐着火车去西藏>>

媒体关注与评论

书评关于西藏旅游方面的图书在市场上并不罕见，但关于《坐着火车去西藏》的图书应该是第一本。本书将从西宁开始，终点在拉萨，对于火车沿途所经过独特的高原景观进行介绍。2006年7月1日通往拉萨的铁路将正式通车，届时任何去西藏旅游的人都应该装备这样一本集地理、人文于一体的旅游宝典。

并且本书的最大卖点在于实用性，本书的作者曾十余次驾车横过青藏高原，对这一地区的地理、人文、食宿等诸多方面有着丰富的经验和体会。特别是为初次入藏人的高原反应等不适情况提供了切实有用的应急措施和必要装备。

<<坐着火车去西藏>>

编辑推荐

美国火车旅行家保罗·泰鲁在《游历中国》一书中曾说“有昆仑山脉在，铁路就永远到不了拉萨”。而瑞士一位大草权威隧道工程师也评论说：“要穿越昆仑山的岩石和坚冰根本不可能”。然而，随着青藏铁路于2006年7月1日正式通车，高原天堑终于变为通途。让我们坐着火车去西藏！

<<坐着火车去西藏>>

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>