

<<海洋在悲歌>>

图书基本信息

书名：<<海洋在悲歌>>

13位ISBN编号：9787550204867

10位ISBN编号：7550204861

出版时间：2012-4

出版单位：北京联合出版公司

作者：黄寰，罗子欣 编著

页数：183

字数：120000

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>

## <<海洋在悲歌>>

### 内容概要

一部人类发展史，就是一部人类在灾难中前行的历史。

海、陆、空，有形的无形的，种种灾难与人类如影随形。

灾难让我们生存的世界时时哭泣，引起我们无数的感叹与伤悲。

灾难不仅让我们咀嚼痛苦，更让我们在反思中成长。

愿人类在重重灾难中，学会应对，缔造更灿烂的文明。

## <<海洋在悲歌>>

### 书籍目录

#### 第一章 人类所遭遇的海难

1. 泰坦尼克号的记忆
2. 苏门答腊岛的离奇海啸
3. 坚不可摧的白色杀手——海冰
4. 海盗史诗
5. 恐怖的海洋失踪案
6. “寻宝人”制造的灾难
7. 咸潮上溯、盐水入侵
8. 海洋面临的种种威胁

#### 第二章 经济发展的代价

1. 墨西哥原油泄漏
2. 挥之不去的红色幽灵——赤潮
3. 马斯河谷的烟雾
4. 矿物质污染海洋
5. 人海口，海洋的掌纹
6. 海洋旅游事业的发展所带来的人类反思

#### 第三章 喜怒无常的海洋

1. 当台风不请而至时
2. 当海浪不再轻柔——灾害性海浪
3. 风与浪的游戏——风暴潮
4. 印度洋海啸
5. 百慕大：神秘莫测的三角海域

#### 第四章 大海在哭泣

1. 海底污染废弃物，历史的残骸
2. 白色污染——海洋梦魇
3. 拯救珊瑚
4. 听，海洋生物的哀鸣

#### 第五章 堪忧的海洋现状

1. 海水变冷
2. 海龟特别迁徙
3. 海平面上升
4. 洋流变化与全球气候
5. 海洋预报和海洋灾害警报

## &lt;&lt;海洋在悲歌&gt;&gt;

## 章节摘录

版权页：插图：3.坚不可摧的白色杀手——海冰 1969年的冬季对于许多人来说，或许是个再寻常不过的季节，但对于身处渤海附近的人们而言，那个冬季曾经让他们不寒而栗甚至噩梦连连，因为那一年的渤海，遭受了一场百年不遇的冰封灾害。

冬季的渤海是干燥而少雨的，生活在这里的人们早就已经习惯在11月中旬看海面由北向南开始冻结的壮观景象，直至二月中旬到三月中旬，冰面才会从南向北收缩回退，慢慢融化，年年如此。

一般而言，这里的冰期都不会超过三个月。

然而，这一年渤海的气候似乎有些不同寻常：持续下降的气温使得结冰的海域范围不断扩大，连续不断的降雪使得冰层逐渐加厚，冰体很硬，又恰逢强烈的东北风推动大量浮冰向渤海湾内聚集，这使得在广阔的渤海海域上出现大范围的堆积冰和冰脊。

最终，除老铁山水道外，渤海海面几乎全被海冰覆盖，冰层的厚度最大可以达到80厘米，而堆积高度一般的是1米~2米，最大的会达到9米之高。

这一经冰封就是50天，这种情形给沿岸百姓的出行带来极大的不便。

因为结冰的关系，海上的交通几乎完全中断，渤海沿岸的塘沽、秦皇岛等诸多港口被海冰封冻。

往日港口繁忙交易的景象已不复存在，曾经碧波荡漾的海面，现在已变成一望无际的苍白冰面，整个海岸线上一片死寂，只有浮冰漂在海面上，到处都是，然后结成一整片冰区，这又算得上是另一番“热闹”的景象了。

觅食的海鸟在冰面上盘旋了一阵，转而飞向垃圾场。

想要出海的船只，就像是被束缚住双脚的孩子，在海冰封成的冷冰冰的围墙中等待着救援部队的到来。

这次冰封，对渤海海域造成了巨大的灾难。

据不完全统计，冰封阻碍了146艘海轮的行驶。

在进出天津的港口处，123艘客轮中有7艘遭遇被海冰推移搁浅的命运，19艘被海冰所困，25艘在破冰船的帮助下顺利开出，5艘万吨级货轮的螺旋桨被海冰破坏，1艘巨轮因受海冰挤压，造成引水船螺旋桨被海冰破坏、船身破裂进水、船身变形的惨剧。

另外还有一些万吨级的货轮被海冰挟持，他们只能随冰漂流达4天之久。

然而，海冰的破坏还远远不止于此，运动着的海冰的破坏力更加惊人。

据计算，一块面积为6000平方米、高度为1.5米的大冰块，在海域流速不大的情况下，其推力就可达39200千牛，这样强大的力量足以推倒石油平台这一类大型的海上工程建筑物。

由此可见，流冰的推力和撞击力是十分巨大的，有时甚至造成更加不可估量的结果。

同时，每当海冰温度降低1.5度，1000米长的海冰就会膨胀0.45米，这样一次看似小小的膨胀，其压力却足以使海冰之间的船只破损变形。

当年，身处渤海海域的天津港务局观测平台就是因为不足以抵挡移动海冰所带来的威力而被这样的流冰推倒。

移动的海冰还同时摧毁了由15根2.2米厚锰钢板制作的、长41米、打入海底28米深的、用于支撑“海井二”石油平台的空心圆柱筒桩柱。

而同样悲剧的是，另一个重达500吨的“海一井”平台支座拉筋全部被海冰割断了。

虽然另有三座平台逃过了倾倒的厄运，不过也都受到不同程度的损毁。

整个事态的发展让我国海上建筑和船舶上的从业者们深刻体会到拥有一艘破冰船的紧要性。

由于当年我国没有破冰船，只好派出海军为被困船只打通航道，将其从厚厚的海冰中解救出来。

然而，费了九牛二虎之力才打通的航道，经常是很快就被周围迅速聚拢来的流冰覆盖了，让这些解救人员都进退两难，这一变化加剧了救援的难度，真可谓是“福无双至，祸不单行”啊。

航空方面军又试图通过投放炸弹将冰面炸开，但是对于坚硬厚实的冰面来说，这样的威力显得实在是太微不足道了。

这次的灾难和损失对刚刚建立起来的新中国来说打击是巨大的。

经历了这次渤海大冰封，周恩来总理当时批示：中国一定要建造一艘属于自己的破冰船！

## &lt;&lt;海洋在悲歌&gt;&gt;

随后，这一光荣而艰巨的任务就落到了上海求新建造厂肩上。

不久，在专家组以及工人们的共同努力下，经过大家101个日夜的研究开发，终于，属于新中国的第一艘破冰船“海水722”号建造完成。

紧接着，半年过后，求新造船厂又建成了我国第二艘破冰船“海冰721”号，所有人都为之喜极而泣。于是，从1970年开始，每年的年初或年末，我国海军冰情调查部队都会同海军气象中心、国家海洋局等有关部门一道，乘坐这两艘破冰船前往渤海和黄海海域进行冰情调查，对渤海和黄海北部海域的28个站点的海冰要素和水文要素进行调查探测和研究。

可以说，“海水722”号和“海冰721”号给人们探求海冰生成规律、研究海洋气候变化提供了很好的平台，让人们能近距离地研究海冰，为我国的海洋研究、海洋开发提供了许多宝贵的资料。

同时也为及时提供海冰预警、防范海冰灾害作出了积极的贡献。

海冰，海洋中一切冰的总称，包含的内容和范围极大，它既包括由海冰冻结而成的咸水冰、由江河入海带进的淡水冰，也包括极地大陆冰川或山谷冰川崩裂之后滑落水中的冰体。

当我们看到一座巨大的冰山时，可能无法想象它形成的漫长过程，以及这其中复杂的物理变化。

海水结冰首先要有一定的外在条件做基础，那就是当水体失去热量、水温降至冰点时，海水逐渐结出冰晶。

海冰在形成初期，是成针状或薄片状的，然而在风力、海流、海浪和潮汐的作用下，这些针状或薄片状的冰片不断聚集、凝结、互相堆叠，最终形成大冰块漂浮在海面上。

生活中，我们常常用到一个词叫“冰山一角”，它一针见血地揭开了冰山的真实面貌，因为我们所看到的海面上的冰不过是冰山露在水面上的一部分。

一般情况下，形状规则的海冰露出水面的部分占整个海冰的十分之一到七分之一，而尖顶的海冰则有四分之一甚至是三分之一的部分在海面上。

所以，当我们只看到海面上一小座冰山时千万不要小看它，它正把自己真实体积的另一部分掩盖在海面之下呢。

虽然一片薄冰极易破碎，然而当许多薄冰积聚在一起时就会形成非常结实的海冰。

在渤海遭遇百年一遇的大冰封时，人们即使是用大量的烈性炸药都很难将冰面炸出大窟窿来。

而海冰结实与否——又叫做海冰的抗压能力，主要取决于海冰的盐度、温度和冰龄。

通常说来，新冰比老冰的抗压强度大，低盐度的海冰抗压能力强于高盐度的海冰，也就是说海冰不如淡水冰坚固。

同样一个人，若是在河冰上行走，只要冰面高度达到5厘米就很安全了，然而在海冰上，冰面厚度要为7厘米以上才足够安全。

若按海冰的外貌特征将其分类，海冰可分为以下八类。

先介绍一下初生冰：首先，海水将形成初生冰，这样的冰由刚生成的冰晶组成，它比较脆弱，没有一定的形状，一般来说都不会对船只的航行造成任何影响。

<<海洋在悲歌>>

编辑推荐

《海洋在悲歌》由北京联合出版公司出版。

<<海洋在悲歌>>

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>