

4-8006



地理教学 参考资料

5

1960年3月

上海教育出版社

地理教學參考資料

第五輯

(1960年3月)

上海教育出版社

一九六〇年·上海

地理教学参考资料

第五輯

(1960年3月)

*

上海教育出版社編輯、出版

(上海永福路123号)

上海市书刊出版业营业许可證出090号

商务印书館上海厂印刷

新华书店上海发行所发行 各地新华书店經售

*

开本：787×1092 1/32 印張：2 1/16 插頁：1 字數：57,000

1960年4月第1版 1960年4月第1次印刷

印數：1—21,000本

統一書号：7150·904

定 价：(八) 0.20元

編輯例言

- 一 本社为配合学校地理教学需要,特編輯“地理教学参考資料”,供地理教师参考。
- 二 本书搜集国内主要报纸、期刊上有关地理方面的資料編成。今后每半月編印一輯。本輯系 1960 年第五輯,所收資料,报纸截至 1960 年 3 月 10 日,期刊截至 1960 年 3 月份。以后的資料編入下一輯。
- 三 本书編次分中国地理、世界地理和自然地理三大部分。中国地理資料按全国、分区順序排列;世界地理資料按大洲、分国順序排列;自然地理資料基本上按岩石圈、大气圈、水圈、生物圈順序排列,以便查閱。
- 四 本书所收資料都附有資料出处,以便查閱。其中有些資料系部分摘录。有些重要的报告、公报,不宜摘录,且字数較多,可能出单行本者,只注明出处,全文未載。
- 五 祖国建設发展日新月异,本书所采用的資料,在時間上仍不免受到一定限制,讀者在引用时,如已有新記錄出現,希望以最新材料为准,勿拘泥于本书所載的資料。
- 六 本社編再資料缺乏經驗,遺漏錯誤之处,在所难免,希望閱者随时指出,以便改进。

上海教育出版社

1960 年 8 月 15 日

目 录

一 中国地理

(一)全国性地理资料	1
(1) 地形	1
在珠穆朗玛峰下	1
(2) 气候	1
我国春天的天气	1
(3) 河流	3
我国未来河运网的轮廓	3
(4) 工业	9
西北、华北等地轻工业系统广泛开展大协作	9
(5) 农业	9
我国木薯的分布、生长条件及其用途	9
(二)分区地理资料	10
(1) 东北区	10
撫順东露天油母頁岩矿建成	10
黑龙江省的煤炭工业	10
(2) 黄河下游区	15
汾河水庫启閘放水	15
太原鋼鐵公司三大工程投入生产	15
(3) 长江下游区	16
史澤杭灌溉工程加緊修建	16
上海市广泛利用地下天然气	17
上海市水产业的发展	18

加速实现上海城市园林化	18
(4) 粵桂閩台区	19
广东省韓江下游六个出海口全被鎖住	19
加速开发海南島	20
福建山区林产资源和野生植物介紹	20
福建省第一座現代化的厦門紡織印染厂部分投入生产	22
福建省建立了規模巨大的現代化的莆田糖紙联合企业	23
福建山区交通四通八达	23
(5) 川滇黔区	24
內昆铁路向北鋪軌	24
云南省兴建小型有色金属企业	25
(6) 陕甘宁青区	25
兰青铁路繼續向西鋪軌	25
宁夏回族自治区青銅峽樞紐工程胜利截流	26

二 世界地理

(一) 綜合性地理資料	27
欧亚两洲划分史的簡略回溯	27
社会主义国家經濟协作和国际分工	29
社会主义国家农业合作化运动蓬勃发展	30
社会主义国家妇女对建設的貢獻	31
中苏两国的經濟联系	32
(二) 各洲地理資料	35
(1) 苏联	35
苏联卡拉博加茲湖的硫酸盐	35
苏联的电气化远景計劃	35
苏联 1960 年的天然气工业	37
中亚各苏維埃共和国和哈薩克的动力系統	38
西伯利亚安加拉河上的巨型水电站	39

苏联钢铁工业 1960 年将跃登新高峰	39
苏联最大的林产化学工业中心	40
“友谊之路”的今日概况	41
四十年来苏联北极考察工作稳占世界第一位	41
苏联哈萨克斯坦磁山城	42
苏联新城市——伏尔日斯基市	44
(2) 亚洲	44
蒙古人民共和国首都乌兰巴托的建设 1960 年将获得迅速发展	44
越南民主共和国稻谷生产按人口平均和按单位面积计算产量居东南亚首位	44
日本经济中的新现象	45
日本一千万人生活在半饥饿中	46
印度尼西亚的华侨	47
巴基斯坦新首都定名	52
(3) 欧洲	52
波兰人民共和国 1960 年将集中投资建设一九五个工程项目	52
(4) 非洲	52
摩洛哥王国阿加迪市发生猛烈地震	52
(5) 美洲	53
美国的“稳定经济计划”给阿根廷经济带来了危机	53
拉丁美洲点滴介绍	54

三 自然地理

(1) 宇宙知识	56
“红巨星”	56
红色行星即将完成环绕太阳的第一圈飞行	56
(2) 地球	57
地球的太阳能收支	57

(3) 气象与气候	33
五十年后还会有冬天吗	58
下雪天的天气最冷吗	59

一 中国地理

(一) 全国性地理資料

(1) 地 形

在珠穆朗瑪峰下

珠穆朗瑪峰是喜馬拉雅山的主峰，也是中外聞名的世界最高峰。

过嘉錯拉山口向南不远，就可以遙遙望見喜馬拉雅山，一排排巍峨的冰山雪岭，在阳光的照射下閃閃夺目。一个象金字塔形的峰頂聳立在群峰之上，这就是世界的最高峰——珠穆朗瑪峰。

当地藏族老乡称珠穆朗瑪峰一般都叫“乔穆朗瑪”，有时在前面加一个“康”字，即“康——乔穆朗瑪”，“康”是藏語雪山的意思，珠讀作“乔”，可能是口音上的差异。清朝出版的“皇輿全覽图”（1721年）上称为“朱母郎馬阿林”，“阿林”是滿文山嶺的意思。

珠穆朗瑪峰海拔八千八百四十八米，根据地质学家的研究，它是在第三紀时的一次造山运动所隆起的，这次的地壳运动就称为喜馬拉雅造山运动。从那时到现在已經有二、三千万年历史了，但是直到現在，喜馬拉雅山还常常有地震現象发生，山势在繼續隆升着。由于珠穆朗瑪峰的海拔高度很大，山上的气候、植物、土壤等的自然現象和垂直变化最为明显，因此这座高峰不仅是登山家最感兴趣的地方，同时也是科学界极为重視的一个地点。

（节录自“旅行家”1960年第2期）

(2) 气 候

我国春天的天气

在天文学上，春季是指从春分到夏至，就是3月21日到6月21日这

一段时期：我国民间，习惯上的春季是阴历一、二、三月；而在气象学上，则把一年中候（每5天称一候）平均温度在 $10-22^{\circ}\text{C}$ 的三个月划为春季（相当于阴历的三、四、五月）。

我们的祖国辽阔广大，从南到北，春天开始的时间大有出入。华中地区春始于春分；长江上游一般是从雨水节开始；黄河流域春天开始于春分和清明之交；华北的北京，春天在4月1日开始，春季历时五十五日；东北的沈阳，春始于4月21日，历时五十五日；西北大陆的春天，又要晚一些，乌鲁木齐之春，要推迟到4月26日才开始，而且春光短暂，前后才只五十天左右；华南一带天气炎热，冬短夏长（夏季超过半年），以广州为例，早在11月1日，便已春到人间了，真是草经冬不枯，花非春亦放。

我国是季风变换显著的国家之一。冬季受极地大陆冷空气团控制，盛行偏北风；到了夏季，又受热带暖空气团的影响，盛行风向以东南风和西南风为主。春季正是这两种季风的交替时期，暖而轻的空气容易滑升在冷而重的空气上层，形成锋面。冷暖空气往返不定，互相消长，所以乍暖还寒，天气多变。尤其是我国南部，春季多锋面活动，这与天气变化有很大关系。

多雨是春季气候的另一特征。就以上海来说，自交“春”以后，直到“谷雨”，每个节气里平均都有六、七天下雨的日子，差不多每五天中就有两天是下雨的。个别的年份如1957年4月初到5月上旬的四十天中，下雨的日子便占了二十九天之多。还有一件值得注意的事，就是每年春季几乎总有一次连绵阴雨时期，一、二十天中难得开晴。总的说来，不论三、四月还是五月，江南各省的月雨量都超过七十五毫米。这样充沛的雨量，主要是锋面活动频繁和低气压所带来的。

明媚春光中，也不乏风狂雨暴的日子。春季里，我国江南一带低气压活动频繁，经常在沿海地区东移出海。随着低气压的东移，常会引起海上大风，严重地影响渔业生产。如1959年4月中旬那次大风暴，就是低气压的猛烈发展所引起的。发展强烈的低气压，大多数发生在浙江北部，到苏北后东移出海。

有道是春天孩儿脸，一天变三变。晴雨多变也是春季气候的一个主要特征。春天日射已强，大陆温度增高很快，当北方南下的冷空气和南方

过来的暖空气先后控制大陆时，只要雨过天晴，仍会很快出现寒气消散、温和宜人的好天气。而且由于春天水汽足，湿度大，在高压中心附近，天气晴朗，经过一夜的辐射冷却，早晨常有浓雾出现。所以春朝多雾，而雾天又大多是晴天。

春季的地温，一般都高于气温（通常是指离地面二米高处空气的温度），以上海地区为例，1957年春季，地面以下五厘米深处的地温比气温高 $0.6-1.4^{\circ}\text{C}$ 。研究和了解气温与地温的关系，也是掌握农时的一个方法。

（节录自“春天的天气”，“科学画报”1960年第3期）

(3) 河 流

我国未来河运网的轮廓

党的八届第二次代表大会上曾提出要“在全国范围内建立一个以现代化运输工具的运输网”。河运网是全国总的运输网的一个重要组成部分。党所提出这一任务的完成，就将根本改变我国河运事业的落后面貌，使千河万水沟通，四面八方连接，在全国范围内形成一个四通八达无往不畅的水运体系，从而就可充分利用和发挥水运的作用，更好地满足国民经济大跃进所带来的日益增长的要求。

一 京杭大运河

从首都北京到杭州的京杭大运河，是举世闻名的大工程之一，也是我国历史上与万里长城媲美的伟大工程。这一条运河对我国古代的政治、经济和文化的发展，有过很大的贡献，我国东部许多有悠久历史的经济文化城市，以及富饶的农业经济作物区，都是沿运河两岸发展起来的。

大运河到现在已经有二千多年的历史，在历史上对南北经济的沟通起着一定的作用。公元1855年（清咸丰年间），黄河北徙，运河淤塞，南北断航，同时也由于京汉、津浦等铁路的兴建，统治阶级也就不再致力于航运工程，任其淤浅，于是有着悠久历史的京杭运河，在近百年便趋向衰落，失去了其在运输上沟通南北的作用。

解放后,运河的命运开始掌握在人民的手中,近十年来它的通航条件和运输作用已经有了很大的改善和提高。为了彻底改变运河的面貌使之更好地为工农业生产服务,在1958年春天国家便决定将运河进行大规模的扩建,目前扩建工程正在紧张地分段施工。

根据扩建规划,运河的北京至天津段,近期可通行二千吨级海轮,将来需要时还可加深航道,通行更大的船舶。京津运河通行海轮,将给我国首都的发展带来广阔的前景,并具有重大的政治意义。运河由天津至徐州段,计划近期通行一千吨级顶推船队,将来也可能通行更大的船队。徐州至长江段,货运量比较大,特别是运往华东工业地区的煤运量很大。此段近期先采用二千吨顶推船队,将来根据需要再进行扩建。长江至杭州段的江南运河,亦计划通行一千吨顶推船队。此外,从北京到钱塘江边,将要建设二十多个大型船闸,六十多座新式桥梁和渡口,并相应建设许多水利节制闸,使与运河连接的中小航道也得以渠化。运河沿线将要建设许多近代化的港口。根据货运量推断,1962年吞吐量超过三百万吨的大港计有:北京、天津、德州、济宁、徐州、清江、扬州、镇江、常州、无锡、苏州、湖州、杭州等城市,其中如北京港按工业布署及居民区分布,分别建立专业码头与客运码头,海港则设于马驹桥附近,不进入外环铁路以内,港口布置是完全符合城市发展要求及运输的需要的。

京杭运河扩建工程将在1960年至1961年前后全部完成。扩建完成后,将把我国东部近海地区成万公里的航道沟通起来,从而使我国东部地区的河运网得以初步形成。

二 四纵六横的全国河运干线网

正在扩建的京杭运河只不过是河运网中的主要干线之一。根据目前初步规划,全国河运干线一共有十条,人们称之为“四纵六横”。

四纵为:(1)松辽运河;(2)京杭、赣粤运河;(3)京广运河;(4)郑燕杭运河。

六横为:(1)黑龙江干流;(2)黄河干流;(3)郑徐海运河;(4)淮海运河;(5)长江干流;(6)珠江干流。

这个方案的确定,是依据“全面规划,综合利用;远近结合,洋土并举;

逐步提高，先通后暢；由綫到网，四通八达”的水运规划建設方針和以下几項具体原則提出来的。

第一，全国河运干綫网的选定，首先应考虑在全国交通运输上具有重要意义，并有大量的运输任务。这个干綫网的形成，将可使南北东西方向和全国主要地区的物资能够互相暢流。

第二，根据我国自然河流分布的特点，在充分利用自然河流的原則下，輔以人工运河形成内河干綫网。

第三，贯彻綜合利用的原則，密切結合防洪、除涝、灌溉、发电等水利工程的发展，路綫布置互相配合，工程兴施同时并举。

第四，全国河运干綫网与各省各地区的河运网必須互相銜接，干支暢通。全国干綫网是網，地区河运网是目，網举目張，網目相承，互相呼应，密切結合，逐步形成全国范围内四通八达、暢通无阻的河运体系。

第五，在綫路布置上，要考虑工业区的发展和城市建設，以及国防上、文化上的需要，并与铁道、海运、公路相配合，使河运事业能全面地为社会主义建設事业服务。

第六，干綫网通航标准的选定，既要考虑经济上的需要，也要考虑技术上的可能，并达到四通八达的要求。拟定五百吨和一千吨駁船为基本船型，2×500吨和2×1000吨为基本船队，并以能通行上述船舶的航道組成四通八达的基本干綫网。关于若干货运量大的河段，应根据需要考慮較大的船型。山区河流有連續多級高坝，其通航标准还需根据具体经济要求和技术条件結合全綫通航标准另行研究。

第七，具有国际意义的較大河流。

上述十条主要干綫組成全国河运干綫网，纵横分布于我国广大地区，除新疆、西藏、青海、貴州、福建外，其余二十多个省区市均将由这十条干綫沟通起来，过去各个水系自成体系、互不連接的局面，将根本改观。

四纵六横是跨流域的有全国意义的河运干綫，在各流域各地区各省境内，还有一般性的河运干綫，每一条全国性河运干綫都統帥了若干地区性河运干綫，形成一个地区的河运干綫网。

松花江、黑龙江及松辽运河是东北地区水运网的網，其他在东北地区尚有嫩江、第二松花江、牡丹江、鴨綠江、图們江及一些主要的人工运河，

这些航道可以将东北地区许多重要城市和工矿区如哈尔滨、佳木斯、鶴崗、长春、齐齐哈尔、沈阳、鞍山、本溪、大連、营口等联成一体，并可通过松花江以及黑龙江入大彼得灣与苏联远东地区联系起来。

黄河是东西横向干綫之一，是华北、特别是西北地区水运网之綱。黄河在华北可以連接胶济、胶萊、郑徐海、郑燕杭、京杭、京广、津唐諸运河以及小清河、淮河、子牙河、卫河等航道，在西北可以連接渭河、北洛河、汾河、內蒙干渠、引洮干渠等。这些航道开发后，华北、西北的航运将出现更新的面貌。

长江是世界上著名的深水航道，将来进行綜合开发后，尤其是三峡水利樞紐建成后，重庆以下終年可維持七至九米的航深，通行五千吨級的輪船。长江支流很多，水量丰沛，如湘江、汉江、赣江、岷江、嘉陵江等，均有条件行駛較大吨位的船舶。长江干支流开发后可以构成我国中部地区的大水网。这一地区哺育着两亿以上的人口，是我国最富饒、也是水运最发达的地区之一。

珠江橫臥兩廣之間，上达云貴，支流交錯，众水汇于广东，以西江为其干，北江、东江、郁江、桂江为其支；东江又以东韓运河与韓江相連，郁江又有平陆运河与海相通，干支流通航条件都比較好，将来可以通行数百吨甚至千吨以上的船舶。珠江三角洲目前已自成水网，运输便利。珠江流域地居华南，与內地有五岭相隔，水系之間相望而不可接，贛粵及湘桂运河开发后，则可跨五岭而与內地河运网联系起来。

京秦、京广运河是将来我国的第二条南北大运河，全程三千余公里，比第一条南北运河长约一倍。它起于秦皇島，經唐山、北京、保定、石家庄、邯鄲、新乡，穿过黄河，經郑州至汉水入长江，再由洞庭湖口沿湘江而上，經长沙、衡阳、零陵，至广西兴安，經灵渠入桂江，入西江至广州。这条运河縱貫南北，联系着許多重要城市和工矿区，在我国运输上将有着特殊重要的意义。

此外，在我国西部地区，目前通航河流較少，远景結合南水北調，由金沙江、怒江引水至西北和华北地区。这一条南水北調的引水路綫，貫穿許多河流与山丘，长达数千公里，也将有可能成为我国西部的一条运输动脉，并成为我国的第三条南北运河。

三 沟通万条水,水网如蛛网

河运干线是运输上的大动脉,中小航道是运输上的支血管,水运干线联系着无数的中小航道,脉絡相通,处处銜接,可以伸入到每一个地区和每一角落,形成一个密如蛛网的全国河运网。

我国有天然河流四十二万公里,目前已有十五万公里通航,以后通航里程将可逐步增长。如1958年开发的中小自然航道有一万多公里,在我国现有二千多县市中,就有一千三百个左右的县市可以通航。天然河流目前是我国航运的主力,将来仍然在我国航运事业上占有极重要的地位。

平原地区河网化,給航运的发展创造了新的一頁。所謂河网化,就是在整个平原地区挖成沟河纵横、河河相通、沟沟相接的河网。随着淮北河网化的开展,河南、江苏、山东、河北、湖北、辽宁等省都已制定了河网化规划,并已部分开始施工。我国平原地区有二百六十余万平方公里,在条件许可的地方都实现河网化,则全国河网通航里程是非常可观的,这在世界上将是罕见的规模。

許多灌溉渠系的兴建,将在山区、平原或丘陵地区增加許多通航渠道。在我国西部及西北部,随着南水北调的实现和沙漠的改造,也可以增加一些通航河道,如南水北调初步计划的引水输水渠系的总长度就在几万公里以上。

几十万公里天然河流和无数人工渠道全面开发利用后,水运面貌将整个改观。全国干线有四纵六横,支流航道是千条万条,江、淮、河、汉及五湖、四海连成一气,广大城乡及工矿区皆可行船,展示在我们面前的我国河运网的图景的确是宏伟而美丽的。

四 开发我国河运网的必要性与有利条件

全国河运网规划方案的确定需要进行深入的分析和反复的研究,规划方案不仅应包括航道的布局与标准,而且还应包括港口、船舶、船厂的发展规模及分布,以及工程措施及实施步骤,其内容的丰富与复杂性远非本文所能概括,本文所描述的只不过是一个轮廓。

开发河运网在经济上、政治上和国防上均有重要意义。我国工农业生产正在迅速地发展，城乡物资交流不断增长，必须迅速地发展交通运输事业来完成工农业高速度发展所带来的运输任务。诚然，铁路运输是交通事业中的骨干，但仅仅依靠铁路显然是不够的。因此，在建设全国铁路网的同时建设全国河运网，在运输上是有同等重要的意义。河运网建成后可以最大限度地组织直达运输，避免货物和旅客换装换乘，减少中转倒载，加速船舶周转，在同一设备条件下，可以承担更多更大的运输任务。

从我国资源及工矿分布情况看来，与我国河运网布局关系密切，许多工矿企业均有条件利用水路运输。例如我国正在兴建的重点钢铁基地，就有十余个是建设在水道的两侧。我国煤矿分布很广，其中很大一部分可以利用水运。京广运河就可以将平顶山的煤炭运给武钢。京杭运河与长江联运，可以将贾汪等地大量的煤炭运往华东各工业基地；松辽运河可与嫩江及沿海航线联运，将大小兴安岭的木材运往全国各地。其他干支航线与工矿企业的联系，皆是举不胜举。因此，开发水运网，将会有有力地促进工农业生产高速度的发展。

河运网深入到广大农村，可以大大便利农村及中小城镇的运输，促进人民公社工业化及农林牧副渔业的全面跃进。

实现全国河运网不仅是必要的，而且也是完全可能的。我国优越的自然条件，对发展水运是有利的，毛主席在“中国革命和中国共产党”一书中指出：“我们中国是世界上最大国家之一，……有很多的江河湖泽，给我们以舟楫和灌溉之利；有很长的海岸线，给我们以交通海外各民族的方便。”这里概括而正确地说明了我国发展水运的有利条件。全国有总长达四十二万公里的天然河流五千多条（指流域面积在一百平方公里以上的），大小湖泊九百多个。年平均总水量达二·六八万亿立方，超过美国江湖总水量的二倍以上。我国海岸线北起中朝边境的鸭绿江口，南至中越边境的北仑河口，长达一万二千里，其间有许多优良的港湾。这些江河、湖泊、海岸线和港湾可以互相贯通，而且它们大多是常年不冻，可以四季通航，为发展水运提供极为有利的条件。水利事业的空前发展，给航运特别是河运网的开发也提供了有利的条件。平原地区河网化、山区河流阶梯化、引汉济黄、引黄入晋、南水北调、北水南调（引松花江水济辽河平

原)、引洪上山等等工程,均可进行综合利用,开发航运。例如前述十条全国干綫,都是結合水利工程开发的。由此可見,开发全国河运网,形势是十分有利的,条件是具备的。

(节录自“地理知識”1960年第8期)

(4) 工 业

西北、华北等地輕工业系統广泛开展大协作

东北、华北、西北、华东地区的輕工业系統,发揚共产主义协作精神,展开了地区之間、厂际之間的原料和设备等物資的互相調剂互相支援工作。这种有組織的互通有无的开辟原料来源的新办法,对于解决当前生产上急需的原料供应和设备問題,起了重要作用。

輕工业比較发达的华北各省和北京市,目前生产潜力比較大,感到原料供应尙不充足。西北各省調出了大量的皮革、土碱、栲胶、石膏等原料支援华北和北京;华北和北京調出許多鉄鋸、洋鎚、电动机、精制淀粉设备、手推車等物資支援西北。两个地区互相交流和調剂的原料、机械、动力设备等各种物資达上千万件。

甘肃省在調剂的物資中,調到了五八〇个大鉄鍋,解决了群众大搞土紙浆急需大鉄鍋的問題。
(录自1960年2月24日“甘肃日报”)

(5) 农 业

我国木薯的分布、生长条件及其用途

木薯原产于南美洲,大約18世紀才傳入爪哇、馬來亞等地;約在近百年前輸入我国南方各省。目前,我国的广东、广西、福建、台灣、云南、湖南、江西等省(区)都有种植。

木薯是一种热带作物,但亚热带、溫带亦可生长。它是最能耐旱、耐瘠、生长力强的作物。就气候來說,一年中有七个月以上的无霜期,年平均溫度在摄氏十八度以上,年雨量在三百至五百毫米之間的地区,即可栽植。它的适应性也很高,不論平原、坡地、高山、峻岭和瘦瘠的沙土、砂礫