

八月去家访

史勤

顶着一大袋安全小黄帽、班级标识牌、学生家庭信息卡等物品，我和搭班小徐马不停蹄地走在街上，不时地加涂着一层又一层的防晒霜。大部分孩子的家星罗棋布在各个区域，让我们晕头转向。就这样，十余户人家跑下来，早已口干舌燥小腿打颤了。踏着夕阳的余晖，看着手里一大摞没有送出去的资料，不免心头又添了几分焦急。

焦急归焦急，每到一户人家，我们仍会下意识地将一摞头发放一拉裙摆，“整顿衣裳起敛容”——毕竟这是第一次与家长和学生的照面。而多数家长那比天气更甚的热情也总会让你心有感动。也许是电话预约的缘故吧，有的远远地就等在小区门口了，有的早在电梯旁恭候“大驾”，有的则在窗口把脖子伸得长颈鹿似的大声招呼你。刚落座，各色“冰冰凉透心凉”的饮料立马端了上来，麻利地开好盖子，让你没有丝毫推辞的余地。“文文，背一段英语

令我们感到反差的是：刚去了一位来自新加坡工程师家庭的小外籍生的家，男主人温文尔雅谈吐不俗。离开此处，后脚我们来到了一个外乡民工兄弟的家。孩子的父亲衣冠不整神色慌张地把我们堵在了门口，匆匆说了几句，就转身关紧了大门，仿佛我们是上门推销滞压产品的业务员。那种家庭和文化上的差异，大相径庭地呈现在你的面前，而他们的孩子今后将在同一个教室读书。

22时多，我披星戴月步履蹒跚地回到了家。虽然已是极度疲惫，但却一点睡意也没有……

循着学生登记表的户籍地址找去，这“家”里面的名堂可真多！有外婆的“家”，有奶奶的“家”，有临时在学校附近租的“家”，有快要拆迁的空空如也的“家”，也有刚刚买来未曾装修的“家”，甚至还有正准备转手名存实亡的“家”……让你不得不叹服于家长们为了让孩子进入一所心仪的学校所使出的“十八般武艺”——择校才能择校呀！

最初的老子，是指的古人老聃，他是道之先祖，与孔子齐名。老子非常受人尊敬。战国至西汉，人们出于对老子的尊崇，没人敢盗用老子大名。到了东汉，“老子”们却多了起来，不再专指老聃了，“老子”之名，也被那些德高望重的老者用来作为自谦。如东汉名将马援的“颇衰老子”，使得遨游“东晋陶渊明的曾祖父陶侃亦有“老子婆娑，正坐诸君辈”之语。“老子”代替“老夫”，以此斯文自雅，整个汉晋大致如此。

随着唐宋“老子”之称惠及民间，“老子”之声，闻于街巷。而有些心怀不满的人也用“老子”自称，恐怕主要还是用来发发牢骚的。

至于称“老子”为父亲，据陆游《老

高昌很静。这是俺从阅读中得来的印象：人们都感叹那儿“是堆安静的土”。作为丝绸之路消逝的古城，玄奘、高适、吴承恩等都在那儿留过足迹。

终于轮到俺也去高昌了。从火焰山下拐个弯，高昌故城漂浮在前方热浪中。进城的关门外，搭着巨大的席棚，席棚下，大大小小的车辆顺公路摆出去老远。车器，人闹，惊起席棚里成百的小贩们一片片吆喝。呵呵，这劲头，与国内任何热门景点毫无二致呀！

便想故城内兴许有点吧。钻进关门，好家伙，一辆辆驴车正叮当乱响，车把式们大声吆喝着：“坐啦，坐啦！”众游客撇着腿往车上爬，场景活像电影中某战役的场面。二十块钱一客的驴车票，是早在大巴上就讲好的价。也有不愿坐驴车者，散走在驴车间，人驴混走撩起阵阵尘土。

还好，故城毕竟有二百多万平方米，几千游客撒进去，不至人满为患。无风，蓝天高远，阳光灼人。一路看去，方知故城端的宏大，其布局据称是袖珍版的大唐长安，由外城、内城和宫城三部分构成。外城西南，躺一

座坍塌大院，导姐说是寺院，占地有1万多平方米。过山门，进大殿，人讲经堂、藏经楼，穿过佛塔，迎面僧房森然。一些殿壁上，残存壁画痕迹，呆看，无语，肚里暗骂当年那盗画贼人。出寺院，当年的手工作坊和集市遗址依稀可辨，喧哗的却是今人的说笑。

学庵笔记》记述，是西陲俚语，有如如今有些地方称父为叔称母为婶一样。受新奇影响，一时“老子”可以代父。流风余绪，千年之后有电影叫《老子儿子和孙子》，说的就是父亲和他的儿孙。

往后的国骂中，因为常有把别人骂成儿子的伎俩，因此出现了不少自称老子的人。《沙家浜》中的草包司令胡传魁就唱道：“老子的队伍才开张……”

“文革”时期常听到这样的口头禅“老子天下第一，谁也管不着！”即便现在，也有横蛮之人会说出“谁敢动老子一根毫毛！”或“老子说了算”之类的江湖话来，霸气得很。

因此，现在除了做文史研究的人还在文字上使用“老子”外，口语“老子”，已渐为恶人专用。

为杜绝将“宫保鸡”翻译成“政府虐待鸡”等错误翻译，近日中国科技翻译协会等共同发起“迎奥运——传神诠释老字号”公益翻译活动，向全世界翻译志愿者或翻译爱好者征集“中华老字号”的外语译法，要求能生动传达原文意义。

中国的烹饪艺术源远流长，各种菜系流派争奇斗艳，就菜名而言，更是数不胜数，五花八门，而且多有地方的传统特色，蕴涵了悠久的地方文化和传统。有些菜名的背后就是一段典故，如“贵妃鸡”、“东坡肉”等等。就我们常见的菜名而言，北方菜的菜名往往比较直

白，如小鸡炖蘑菇、酸菜白肉、红白豆腐等；而南方菜的菜名则相对复杂，甚至会会在第一次接触时往往看菜名而不知所云，如游龙戏凤、花好月圆、八仙过海、龙虎斗等，要将这些菜名用英语表达出来，还要求准确、简洁、明了，其难度可想而知。

其实，无论是否召开奥运会，规范和统一一些具有“中国特色”的传统菜名，都是一件很有必要且十分重要的事情。因为现在的中国，早已经是全球大市场中的一个热点，

各路国际友人云集在这里，在进行各种工作的同时，品味和鉴赏传统中华美食恐怕也是一件必不可少的乐趣。但是如果我们不能规范菜名，而用一些老外的菜名，那些老外们无疑就会看着菜谱发愣。可以想象，当老外看着所谓的“政府虐待鸡”时，他们会怎样的心惊肉跳！当他们看着“四个高兴的肉团”（四喜丸子）时，又会怎样的绞尽脑汁？至于“满脸雀斑的女人制作的豆腐”（麻婆豆腐），那也一定会让他们食欲全消的！

其实我们知道，按照

国际通行的惯例，在翻译方式上一般有意译和音译两种，对于名字类的翻译，多半使用音译方式。在中国菜名的翻译上，对于那些相对直白的菜名，而对于采用意译的方式，而对于那些无法直接翻译的菜名，又为什么不能用音译，而非要“照猫画虎”地搞出一些中国人不懂，外国人更不明白的四不像的翻译来呢？

菜名翻译，看似小事，其实是件大事——因为它关系到“民以食为天”，关系到中华饮食文化的传播和发展啊！

30年前，我从插队的农村应征入伍。3月中旬，我与30多位战友，在十六铺码头登上客轮，向舟山定海驶去。当晚约21时到达码头，已是夜幕沉沉，军车载着我们向军营进发。占得车扶栏边的位置，我好奇地四处张望。天上没有月亮，几颗星也高垂在天幕深处。想看看海岛的模样，但漆黑的夜淹没了一切，除了远处农舍一两点灯光外，就是近处的黛色山峦。

“哎，前面有炮兵阵地！”不知谁发现了军事秘密。朝远处望，果然见到了威武的大炮。但还没

来得及看清庐山真面目，炮兵阵地已一掠而过。正懊恼时，又有战友惊呼：“炮兵阵地！炮兵阵地！”这回我目不转睛地盯牢炮兵阵地仔细观察，隐隐约约看到炮兵阵地有十来个密集的炮管昂扬向上，大炮似乎还披着伪装网。此后，大约每隔一两分钟，就能看到一处炮兵阵地，越看越过瘾。我深信不疑，舟山群岛布防着强大的炮兵群，我和战友就在炮兵群中穿行，一种军人的自豪感油然而生，让人血脉贲张。

第二天，旭日东升，我们新兵连开始了队列训练。这时，虽在队列训练，我眼睛却骨碌碌地寻找着炮兵阵地。“噢……”昨夜遍地都是的炮兵阵地，怎么都隐身得一点痕迹也没有了？这真是奇迹！我心里嘀咕着。

吃饭时，排长恰好蹲在我边上吃饭。我忍不

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

令我们感到反差的是：刚去了一位来自新加坡工程师家庭的小外籍生的家，男主人温文尔雅谈吐不俗。离开此处，后脚我们来到了一个外乡民工兄弟的家。孩子的父亲衣冠不整神色慌张地把我们堵在了门口，匆匆说了几句，就转身关紧了大门，仿佛我们是上门推销滞压产品的业务员。那种家庭和文化上的差异，大相径庭地呈现在你的面前，而他们的孩子今后将在同一个教室读书。

22时多，我披星戴月步履蹒跚地回到了家。虽然已是极度疲惫，但却一点睡意也没有……

为杜绝将“宫保鸡”翻译成“政府虐待鸡”等错误翻译，近日中国科技翻译协会等共同发起“迎奥运——传神诠释老字号”公益翻译活动，向全世界翻译志愿者或翻译爱好者征集“中华老字号”的外语译法，要求能生动传达原文意义。

中国的烹饪艺术源远流长，各种菜系流派争奇斗艳，就菜名而言，更是数不胜数，五花八门，而且多有地方的传统特色，蕴涵了悠久的地方文化和传统。有些菜名的背后就是一段典故，如“贵妃鸡”、“东坡肉”等等。就我们常见的菜名而言，北方菜的菜名往往比较直

白，如小鸡炖蘑菇、酸菜白肉、红白豆腐等；而南方菜的菜名则相对复杂，甚至会会在第一次接触时往往看菜名而不知所云，如游龙戏凤、花好月圆、八仙过海、龙虎斗等，要将这些菜名用英语表达出来，还要求准确、简洁、明了，其难度可想而知。

其实，无论是否召开奥运会，规范和统一一些具有“中国特色”的传统菜名，都是一件很有必要且十分重要的事情。因为现在的中国，早已经是全球大市场中的一个热点，

各路国际友人云集在这里，在进行各种工作的同时，品味和鉴赏传统中华美食恐怕也是一件必不可少的乐趣。但是如果我们不能规范菜名，而用一些老外的菜名，那些老外们无疑就会看着菜谱发愣。可以想象，当老外看着所谓的“政府虐待鸡”时，他们会怎样的心惊肉跳！当他们看着“四个高兴的肉团”（四喜丸子）时，又会怎样的绞尽脑汁？至于“满脸雀斑的女人制作的豆腐”（麻婆豆腐），那也一定会让他们食欲全消的！

其实我们知道，按照

国际通行的惯例，在翻译方式上一般有意译和音译两种，对于名字类的翻译，多半使用音译方式。在中国菜名的翻译上，对于那些相对直白的菜名，而对于采用意译的方式，而对于那些无法直接翻译的菜名，又为什么不能用音译，而非要“照猫画虎”地搞出一些中国人不懂，外国人更不明白的四不像的翻译来呢？

菜名翻译，看似小事，其实是件大事——因为它关系到“民以食为天”，关系到中华饮食文化的传播和发展啊！

30年前，我从插队的农村应征入伍。3月中旬，我与30多位战友，在十六铺码头登上客轮，向舟山定海驶去。当晚约21时到达码头，已是夜幕沉沉，军车载着我们向军营进发。占得车扶栏边的位置，我好奇地四处张望。天上没有月亮，几颗星也高垂在天幕深处。想看看海岛的模样，但漆黑的夜淹没了一切，除了远处农舍一两点灯光外，就是近处的黛色山峦。

“哎，前面有炮兵阵地！”不知谁发现了军事秘密。朝远处望，果然见到了威武的大炮。但还没

来得及看清庐山真面目，炮兵阵地已一掠而过。正懊恼时，又有战友惊呼：“炮兵阵地！炮兵阵地！”这回我目不转睛地盯牢炮兵阵地仔细观察，隐隐约约看到炮兵阵地有十来个密集的炮管昂扬向上，大炮似乎还披着伪装网。此后，大约每隔一两分钟，就能看到一处炮兵阵地，越看越过瘾。我深信不疑，舟山群岛布防着强大的炮兵群，我和战友就在炮兵群中穿行，一种军人的自豪感油然而生，让人血脉贲张。

第二天，旭日东升，我们新兵连开始了队列训练。这时，虽在队列训练，我眼睛却骨碌碌地寻找着炮兵阵地。“噢……”昨夜遍地都是的炮兵阵地，怎么都隐身得一点痕迹也没有了？这真是奇迹！我心里嘀咕着。

吃饭时，排长恰好蹲在我边上吃饭。我忍不

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

「臭鸡蛋村」宋杰

地处新西兰北岛的罗托鲁阿，有个村子叫作“臭鸡蛋村”。2月，当上海还是严冬的时候，这里却是夏末接近30摄氏度的天气。这里有着“太平洋温泉仙境”的美称，每年都吸引着世界各地无数旅游者慕名前来。该地属陶波地热区，有沸泉、喷气孔、间歇泉。还未进村远远就能闻到一股浓浓的不太好闻的硫磺味，“臭鸡蛋村”就因此得名。

独特的地貌形成地理奇观，只见远处的山峦，由于高温水蒸气的缘故，均笼罩在白色的雾气之中，那雾气袅袅腾腾，螺旋上升，演绎出几多的神奇与迷幻。近瞧，水塘的颜色有蓝色、黄色和银灰色，丰富多彩，滚动翻转，“噗噗”作响，像是一个不安分的顽童在嬉戏。最奇妙的是，这里还有许多滚沸的泥塘，厚厚的泥浆把一个个气泡顶起，然后再慢慢放大它的“孤”。据说这些泥浆稍作加工，就是上好的美容品，可以赚取外汇呢！

勤劳聪明的毛利人在这里开了许多小饭店，“沸泉”便成了他们不花钱的天然热能。在饭店门口沸腾的水池里，有一只只大型的木笼，亦有小型的木桶或网袋，用来煮饭、煮菜、煮鸡蛋。客人一旦点菜，不一会儿就能享用到利用沸泉蒸煮的美味佳肴，还真是别有一番风味！

太阳逼人，远处的火焰山褶皱赤红，鳞鳞欲焚。地表气温不低，口干舌燥，便拼命灌水，却犯了致命错误——这朗朗二百万平方米残城内，竟没有一个卫生间！便有内急男士，找僻静处放松，却不知哪个土洞里的管理员逮个正着。罚款，每人100元！挨罚者搬出《消法》吼：“哪有景点不设卫生间的？活人总不能让人憋死吧！”管理员搬出《文物保护法》，吼得更凶：“你可晓得这是破坏文物！”

高昌唯一称得上安静的去处，是城北阿斯塔那古墓群。这里安睡着从西晋至中唐约六百年间的高昌居民，究竟埋了多少，谁也说不清，只知墓地面积达十多平方公里，超过故城本身。自1959年后，已清理墓葬四百多座。面对这些千年前的西域密码，最让俺最感兴趣的，是363号墓出土的一份学生作业，是为唐景龙四年（710年），一个叫卜天寿的12岁学生写的作文《论语郑氏注》。残破黄纸上看歪扭扭的字迹和语句，让人感慨他不比今天的中小学生学习得轻松，可他已经死了近一千三百零年。

「臭鸡蛋村」宋杰

地处新西兰北岛的罗托鲁阿，有个村子叫作“臭鸡蛋村”。2月，当上海还是严冬的时候，这里却是夏末接近30摄氏度的天气。这里有着“太平洋温泉仙境”的美称，每年都吸引着世界各地无数旅游者慕名前来。该地属陶波地热区，有沸泉、喷气孔、间歇泉。还未进村远远就能闻到一股浓浓的不太好闻的硫磺味，“臭鸡蛋村”就因此得名。

独特的地貌形成地理奇观，只见远处的山峦，由于高温水蒸气的缘故，均笼罩在白色的雾气之中，那雾气袅袅腾腾，螺旋上升，演绎出几多的神奇与迷幻。近瞧，水塘的颜色有蓝色、黄色和银灰色，丰富多彩，滚动翻转，“噗噗”作响，像是一个不安分的顽童在嬉戏。最奇妙的是，这里还有许多滚沸的泥塘，厚厚的泥浆把一个个气泡顶起，然后再慢慢放大它的“孤”。据说这些泥浆稍作加工，就是上好的美容品，可以赚取外汇呢！

勤劳聪明的毛利人在这里开了许多小饭店，“沸泉”便成了他们不花钱的天然热能。在饭店门口沸腾的水池里，有一只只大型的木笼，亦有小型的木桶或网袋，用来煮饭、煮菜、煮鸡蛋。客人一旦点菜，不一会儿就能享用到利用沸泉蒸煮的美味佳肴，还真是别有一番风味！

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

国际通行的惯例，在翻译方式上一般有意译和音译两种，对于名字类的翻译，多半使用音译方式。在中国菜名的翻译上，对于那些相对直白的菜名，而对于采用意译的方式，而对于那些无法直接翻译的菜名，又为什么不能用音译，而非要“照猫画虎”地搞出一些中国人不懂，外国人更不明白的四不像的翻译来呢？

菜名翻译，看似小事，其实是件大事——因为它关系到“民以食为天”，关系到中华饮食文化的传播和发展啊！

30年前，我从插队的农村应征入伍。3月中旬，我与30多位战友，在十六铺码头登上客轮，向舟山定海驶去。当晚约21时到达码头，已是夜幕沉沉，军车载着我们向军营进发。占得车扶栏边的位置，我好奇地四处张望。天上没有月亮，几颗星也高垂在天幕深处。想看看海岛的模样，但漆黑的夜淹没了一切，除了远处农舍一两点灯光外，就是近处的黛色山峦。

“哎，前面有炮兵阵地！”不知谁发现了军事秘密。朝远处望，果然见到了威武的大炮。但还没

来得及看清庐山真面目，炮兵阵地已一掠而过。正懊恼时，又有战友惊呼：“炮兵阵地！炮兵阵地！”这回我目不转睛地盯牢炮兵阵地仔细观察，隐隐约约看到炮兵阵地有十来个密集的炮管昂扬向上，大炮似乎还披着伪装网。此后，大约每隔一两分钟，就能看到一处炮兵阵地，越看越过瘾。我深信不疑，舟山群岛布防着强大的炮兵群，我和战友就在炮兵群中穿行，一种军人的自豪感油然而生，让人血脉贲张。

第二天，旭日东升，我们新兵连开始了队列训练。这时，虽在队列训练，我眼睛却骨碌碌地寻找着炮兵阵地。“噢……”昨夜遍地都是的炮兵阵地，怎么都隐身得一点痕迹也没有了？这真是奇迹！我心里嘀咕着。

吃饭时，排长恰好蹲在我边上吃饭。我忍不

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗盐湖位于青海省都兰县、格尔木市等地的境内，是世界上最大的陆地盐湖。它东西长168公里，南北宽20-40公里，总面积约5856平方公里，储量达500多亿吨，被人们称为“盐湖之王”。这个内陆湖名义上被称为“湖”，但实际上却没有汪洋的湖水，而是一层厚约80厘米的褐色硬壳层，硬壳层下面又是厚达10-20米的盐层或卤水。据测定，此硬壳层能承受每平方米43吨重的压力。

早在1869年美国修建的太平洋铁路，也曾将路基筑在美国犹他州境内的一个大盐湖上。但这种盐湖铁路早期却没有路基，仅仅以木制栈桥搭建通过盐湖。然而，木桥经不住盐水的腐蚀，铁路运营五十余年后，改用卵石填筑了路基。

而青藏铁路的盐湖铁路是直接修建在盐层之上的，其工程难度极大。筑路人除了要克服高寒缺氧、饮用水极其困难等恶劣条件外，还必须实施三项工程措施。一是要在铁路所经之处的盐湖层下寻找有无溶洞存在；如发现溶洞，则使用机械将盐层揭开，填进卵石或卵石，再填铺碎石，构筑成深达数十米的铁路路基的基层。二是在有地下水渗透的路基一侧，要打进若干根排水管，将卤水引到远处蒸发，防止形成新的溶洞。三是在盐层特别坚硬的地方，也要钻眼放炮，崩开盐壳，然后用机械压碎，再浇上卤水，使之溶解蒸发后硬化，从而增加路基的密实度。

这段盐湖铁路，自1984年通车以来，从未发生任何事故。据专家推测，百年内，这里的气候和盐湖的情况不会有很大变化，因此铁路仍可畅通无阻。

乘坐在青藏铁路的列车上，可以亲身体会火车在辽阔的盐湖上驰骋的乐趣。青藏铁路西宁至格尔木段铁路线上，有32公里的铁路是以盐层作为路基，直接建在察尔汗盐湖上，这在世界上极为罕见，是典型的盐湖铁路。

察尔汗