

解读  
中国  
书系

# 诗一样的中国面孔

陈贻林〇著

陈贻林自署



红旗出版社

解读  
中国  
书系

# 诗一样的中国面孔

陈贻林〇著

陈贻林自著



红旗出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

诗一样的中国面孔 / 陈贻林著. -- 北京: 红旗出版社, 2016.3

ISBN 978-7-5051-3747-9

I. ①诗… II. ①陈… III. ①人物 - 生平事迹 - 中国 - 现代  
IV. ①K820.7

中国版本图书馆CIP数据核字 (2016) 第053061号

书 名 诗一样的中国面孔  
著 者 陈贻林

---

出 品 人 高海浩  
责任编辑 张佳彬

选题策划 张佳彬  
责任校对 李 娟

---

出版发行 红旗出版社  
邮政编码 100727  
E - mail hongqi1608@126.com  
欢迎品牌畅销图书项目合作  
印 刷 北京画中画印刷有限公司

地 址 北京市沙滩北街2号  
编 辑 部 010-64035072  
发 行 部 010-64024637  
项 目 部 010-84026619

---

开 本 710毫米×1000毫米  
字 数 300千字  
版 次 2016年5月北京第1版

1/16  
印 张 16.25  
2016年5月北京第1次印刷

---

ISBN 978-7-5051-3747-9

定 价 38.00元

---

版权所有 翻印必究 印装有误 负责调换

## 笔耕不辍与生命同在

衡量一个人能量和毅力的尺度，不是看他在顺境中爬升的速度，而是看其身处逆境中反弹的高度。

所谓人生，几乎与挫折、磨难乃至厄运同在。人，是不会被别人打倒的。人，理应“位卑未敢忘忧国”，荣辱不惊，处之泰然，不被那些无端攻诘、诽谤和打压所纠缠乃至压垮。人，理应活得本色淡然，活得豁达坦荡，笑对流言蜚语，甘愿寂寞孤独，行人之所难行，忍人之所难忍，不畏路渺茫，韶华莫蹉跎，闯过挫折，冲出坎坷。善于审时度势，逆水行舟，奋力开辟出无愧此生的一方天地！

作家朱自清很欣赏近人吴兆江独具匠心，将唐人李商隐“夕阳无限好，只是近黄昏”的诗句，反其意而用之：“但得夕阳无限好，何须惆怅近黄昏”。朱自清专门将这两句诗工整抄下压在书桌玻璃板下，用以自策。作者虽年届古稀，但同样需要像“诗一样的中国面孔”——本书主人公陈德鸿将军、刘效礼将军、陈吉余院士、黄春元教授、“老革命”凌云云、书画大师董寿平、画家林凡、导演萧锋等人那样，专业上出类拔萃、事业上乐于奉献、喜好上淡泊名利。不过，笔者以写作为业，当然就力争笔耕不辍与生命同在。

——作者自白

## 开头的話

《山海经》描述过一位立志追赶太阳的神话人物——夸父。他在前行路上，面朝大海，正对太阳，走遍千山万水，历尽千辛万苦，一直追到太阳的入口处。饥渴难耐之际，一连喝干了黄渭两河之水，最后还是渴死，“弃其杖，尸膏肉所浸，生邓林，邓林密广数千里”。

“夸父追日”感天动地，可歌可泣。他的悲壮，他的执著，源于他的理想、他的信念、他的追求，演绎和光大了中华儿女赴汤蹈火、前仆后继、生生不息、代代相传的优秀品质和传统文化。

中华民族悠悠数千载传统的“文脉”、“香火”，正是由千千万万个像夸父那样，苦行僧般燃烧自己如梦如炬、如诗如歌、如水如茶、如棋如尺的人生，义无反顾、百折不挠地传承延续下来！

# 目 录

笔耕不辍与生命同在	001
开头的话	002
将军报国岂止在战场	001
国家栋梁	031
“洁如雪霜”董寿平	046
非凡的林凡	064
中央电视台有位刘将军	075
凌霄云，人生的一部大书	091
泥腿子·市长·麋鹿摄影家	127
“下辈子不再做导演”	150
雨露苍生黄春元	167
“拓荒牛”卢鸿炳传奇	186
顾吾书社，“在有限空间，做无限善举”	196
北京冰人	225
“冰鸳鸯”	237

# 将军报国岂止在战场

## 关于南极与南极考察

一提起数万里之遥的南极，借用年轻人一句时髦的惊叹语：哇——噫！能有几人身上不起层鸡皮疙瘩？的确，南极的“寒极”、“风极”，只要稍稍提醒，那也是让人头皮发麻，毛骨悚然的。

南极，其大陆总面积1400多万平方公里，约占全球陆地面积的10%。它是全球最寒冷的地区，比北极气温还要低20℃左右，故有世界“寒极”之称。它常年平均气温为零下15℃，最低气温达到零下88.3℃。它95%以上的面积常年被平均厚度高达2000米的冰雪所覆盖，最厚处达4800米。南极覆盖的冰雪占全球总量的90%以上。还有20多万座从大陆挤压断裂的海水冻结的冰山在海域洋面上飘移……冰雪，成为南极最突出的象征。

南极，又是世界上风力最烈之地，8级以上大风每年平均高达300天，且以强风暴著称于世，谓之全球“风极”。一般的，大陆沿海平均风速为每秒17—18米，而南极平常就能达到每秒40—50米，最高风速竟然高达每秒近百米！百米——什么概念？相当于12级台风的3倍！号称“万物之灵”、不可一世的人，在它的面前渺小得简直就似一粒扬尘！

最让人心惊胆战、毛骨悚然的是，一个接着一个气旋风暴沿大陆边缘顺时针方向高速运动，形成100多米高的风柱，可以不费吹灰之力地把三四百斤重的石头吹得满地骨碌碌乱滚。1957年3月，狂风曾把苏联刚建起的铁塔吹倒、飞机毁坏，考察站的房屋被一扫而光。那情景用飞沙走石、翻江倒海一类词汇来叙述，大概也是轻描淡写很不到位的。

然而，这样一个几乎是“人类绝境”之地，却是一座地大物博、富甲

天下的聚宝盆。

这里风力世界第一。这里更是全世界最大的淡水库。其贮藏量占全球总量的72%。形象地说，假如南极冰盖全部融化的话，地球的海平面将上升60米！

这里蕴藏着全球最大的煤矿，能供人类使用200多年的露天“铁山”，以及200多种高品位矿藏。这里蕴藏着全世界最丰富的石油和天然气。在西部陆架区蕴藏着450亿桶石油！

这里是企鹅的故乡，海豹的家园，有着极其丰富的生物资源，从几十吨重的蓝鲸、巨大的象海豹、各种贝类，直到几厘米长的磷虾，应有尽有，取之不尽。单是磷虾就有10亿—50亿吨，足以满足全人类食用蛋白质的需要。

这里又是世界上唯一没有被污染的大陆。所以，与其说南极是“人类绝境”，莫如说是人类的“希望之洲”。

自从1492年意大利探险家哥伦布发现美洲大陆以后，世界上特别是欧洲一些国家的探险家、生物学家、海洋学家和地质学家们，不远万里，远渡重洋，前赴后继，冒着生命危险，终于在地球的最南端找到了“南方大陆”——南极洲。

人类对南极的探险历经了帆船探险、英雄探险、航空考察和常年考察站这四个时期。

帆船探险时期是从18世纪70年代到19世纪40年代。17世纪70年代前期，英国探险家詹姆斯·库克第一个环绕南极航行一周。随后，不少国家的探险家们驾船越过险滩暗礁进行南极探险。

英雄探险时期是从19世纪末到20世纪初。1907年11月，澳大利亚探险家道格拉斯·莫森，最先登上南极大陆，到达了南极极点。接着，他亲自组织和领导了两支南极探险队，进行了大量的考察，并第一次在南极大陆使用无线电通讯。今日屹立在南极大陆上的澳大利亚“莫森站”，就是为了纪念这位探险家而命名的。

航空考察时期是从20世纪初到40年代。1929年11月，美国著名探险家查理德·伯德第一次驾驶飞机，飞越南极点，并进行了大量的航空测量工作，取得了许多珍贵资料。

常年考察站考察时期，是从20世纪40年代开始直到现在。据报道，现在全球已有26个国家在南极建立了50多个常年科学考察基地和100多个夏季考察站。目前有增无减，各国仍争先恐后地在极地建立多学科综合考察和研究基地。



令人汗颜的是，虽说到了上个世纪的1981年5月，中国正式成立了国家南极考察委员会，加入了《南极条约》。但是，在那广袤无垠的土地上竟然没有炎黄子孙的一只脚印，更谈不上进行什么独立的科考活动，建立什么样的科考站，当然也根本谈不上具备什么《南极条约》“协商国”成员资格。接下来演变为令每个中国人十分尴尬、备受羞辱的一幕，也就成了必然。

就是这一年，南极国际会议在澳大利亚堪培拉市召开，大会进行到表决阶段时，包括中国在内的一帮非“协商国”成员被“礼貌”地请出了会场，安排到咖啡厅里悠闲地喝什么咖啡去了。末了，非“协商国”成员连这次会议的最终表决结果都被蒙在鼓里！

不是说中国是世界上人口最多、在联合国安理会有决定世界重大问题否决权的大国吗？但我们却是联合国五个常任理事国中唯一不是《南极条约》的“协商国”！

这是一种什么样的滋味？那样的尴尬和羞辱真是比被人家平白无故地抽一记响亮的耳光还要难堪，还要耻辱！

举国上下的华夏子孙都盼着早一天让祖国的五星红旗高高飘扬在南极！

### 战逆风斗恶浪，首闯南极（西南极）出师不利。 他四两拨千斤，与台风轻松说了声“拜拜”

1984年10月8日上午，中国有史以来的第一支南极考察队在北京正式成立。

由来自我国20个部委局、60个单位和部门的591名航海人员、科学工作者及施工人员组成。他们之中年龄最长者55岁，最年轻的只有19岁。我国这次南极考察编队包括两船两队，即“向阳红10号”船和海军“J121号”船。两队是指南极洲考察队和南大洋考察队。科考包括这样两大任务：一是在南极半岛地区的亘古荒原上建立中国第一座夏季科考站；二是开展对南极的多学科综合考察工作。这个考察编队又称为625编队。1984年6月25日，中央正式批准了首次南极建站和科学考察。所以，这一天就被定为编队的代号。

那么，由谁来率领这支庞大的、云集了中国多学科精英的科考队伍奔赴那样险恶环境下进行科学考察呢？国家有关部门那可是经过深思熟虑、千筛万选，最后挑中了海军作战部原部长、时任国家海洋局副局长的陈德



陈德鸿将军（陈德鸿提供）

鸿将军担此重任。

这，正中陈德鸿的下怀。多少回，他扳着指头数了又数：澳大利亚有“莫森”站、美国有“麦克默多”站、法国有“迪·迪蒙维尔”站、苏联有“和平”站……为什么我们没有？寒碜啊！与大海相伴了半生的他急哟，急得火烧眉毛，恨不得一鼓作气，乘风破浪，出海远航，撬开南极神秘莫测的大门！

谈何容易？赴南极探险考察非比寻常。除了要靠国力、靠精神、靠本领之外，其艰险程度非语言所能表述，比当年唐僧西天取经、郑和下西洋遇到的风险和灾难有过之而无不及。单是从上海到南极的海域，漫漫航线就

要从东经 $120^{\circ}$ 到达西经 $66^{\circ}$ ，穿越98个纬度和跨越12个时区，途中要经过琉球群岛、加罗林群岛、西萨摩雅·社会群岛和土布艾群岛等10个群岛区。要穿越东北信风带、赤道无风带、东南信风带、盛行西风带和南极极风带。其中，非常危险的要数台风区、西风带和极区风暴带。可以说，中国首次赴南极探险考察队从启航出征的那一天起，就要与艰险乃至死亡为伴！

1984年11月20日，上海黄浦江码头。彩旗飘飘，锣鼓喧天。激动的人群挥舞着鲜花，欢送即将远征的壮士。

“向阳红10号”远洋科学考察船和海军“J121”打捞救生船，昂首并肩停靠在黄浦江边。两船主副桅上按照航海的最高礼仪挂“满旗”，向祖国和人民致敬。

时针指向10点零5分，南极考察总指挥陈德鸿将军向海军政委李耀文、国家南极考察委员会主任武衡、南极考察委员会副主任、国家海洋局局长罗钰如请示启航，只听那指挥台上一声令下，汽笛长鸣，考察船在鼓声、鞭炮声和人们的欢呼声中徐徐离开码头，驶向黄浦江口……

壮士们的出征标志着中华人民共和国和平考察和利用南极正式拉开了

序幕。

“在菲律宾以东洋面生成的19号、20号台风拦住去路！”

难道出师不利？科考船队还没驶出吴淞口，陈德鸿将军就接到紧急报告，脑子“嗡”的一下，浓眉紧锁。台风拦住去路！出航不出航？出航，明摆着是迎着危险上，航程将难以预料；不出航，静等台风过去，少说也要延误三四天时间，12月26日必须到达南极的计划将会泡汤！怎么办？此行非同小可，全国人民关注着我们，世界航海界、新闻界在盯着我们。何去何从呢？就看我如何临危不惧，当机立断！

说起这位将军，那可是凭真真正正的本事磨炼拼出来的。他中等身材，黑红脸膛，长期的海上生活和军人素质使他的体质更加能够适应艰苦环境和海上生活。直到后来，七十好几一老翁，还能连续打一个小时网球接着再游泳一小时而浑身不觉得累。你说说，当今有几老者可比？

也许是与大海打交道太久产生了感情的缘故，陈将军习惯穿一身蓝色运动服，休息时喜欢对弈或者甩两把扑克。他的朗朗笑声极富感染力，听见他的笑声，你心中油然会升腾起一种安全感。尤其是舰艇航行在惊涛骇浪之中，水兵们把听到他的笑声当作一种安慰和享受。那一准是我们的舰艇劈波斩浪，顺利前进。

就在这瞬间，他脑子里闪过过出征前不久召开的有21个国家新闻媒体参加的新闻发布会。

“陈局长，为什么让你当总指挥，有什么背景？”会上，一位外国记者单刀直入，存心要考考他的应变能力。

这位记者哪里晓得，此时，原本口才就不错的他，正处于极佳精神状态，巧妙地避而不谈他的长期军旅生涯的背景，轻松潇洒地：“我呀，在海上待了半辈子，全球四大洋我去了三个，了解全球的海洋气候和每一个港口。算得上是个老船长啦！”

说到这里，他环视全场拍拍胸口，亮着嗓门掷地有声：“凭我的航海经验，凭我的身体条件，凭我的工作职位……”他停顿了一下，紧接着就话锋一转，“请问——我不当总指挥谁当？”

妙语连珠，淋漓尽致。这一幕现代“舌战群儒”，把在场的海外“群儒”们折服得哄然大笑，连连点头。

新闻发布会历历在目！此刻由我下命令打道回府，当一只缩头乌龟，岂不惹天下人耻笑？

这时，令他成竹在胸、指挥若定的是，在这次首赴南极科考前，他已经先踩点走了一趟，做足了功课，摸清了通往南极沿线包括台风在内的规



律和特点。只见他炯炯有神的双目凝视着正前方，毅然发出命令：“继续出航！”

这位摸透了大海脾性、久经风浪考验的“老船长”清楚，跟大海打交道，既要斗勇更要斗智，方能指挥若定，万无一失。他指示船队取消向南从琉球群岛、宫古海峡进入太平洋的航线计划，改为一路东行，从日本奄美大列岛宝岛水道进入太平洋，到达关岛西部时再按原计划航线奔赴南极。

好一个四两拨千斤！轻松地与台风的来袭说了声“拜拜”。

### 封缸航行9000海里，刷新世界航海史纪录

陈德鸿率领的船队来到赤道附近时，风浪虽然小多了，难耐的高温却接踵而至。他不敢有丝毫的松懈。多年海上航行经验告诉他，高温下正是机械故障频发的时候。他不时地询问船长：“机械情况怎么样？”尽管船长总是以“请陈总放心，主机运转正常”作答。“安全第一，万无一失，初战必胜”的弦，在他的脑子里却绷得很紧很紧。

说曹操，曹操就到。“向阳红10号”船航速突然减慢，主机更是打摆子一般开开停停。陈德鸿立即赶到机舱——高压油泵发生故障！机舱里充斥着呛人的油味，温度高达54℃，轮机班的同志们浑身湿透，顾不上擦一下流到眼里的汗水，抓住分分秒秒紧急检修。水手长花俊林又热又渴，竟误把柴油当作政工组送来的凉绿豆汤，舀起来就喝，正一边呕吐一边坚持参加抢修……

多好的同志们啊！陈德鸿凝视着眼前的场景，受到强烈的震撼，禁不住泪水涟涟。

“向阳红10号”的故障刚刚排除，海军“J121”打捞救生船接着就来凑热闹——右主机第一缸冷却水套管支架断裂，冷却水正呼呼地往外冒！

陈德鸿不由得心中一紧，事态严重啊！但是，他不动声色，显得很平静：“船队马上就要驶入西风带，随时会遭遇暴风。到那时候停船将万分危险。”他立即向船长下达命令：“立即封缸航行，紧急避险！”

封缸，即停止右主机第一缸供油，而使其他8个缸继续工作。这是航海中无可奈何的一种应急措施。用陈德鸿的话说，犹如病人爬山，时间长了，难说不出毛病。果然不出所料，当主机转速到了125转/分，还未达到正常转速时，这艘打捞救生船就像哮喘病人一样喘了起来。

这时候，编队已无退路可走，只有在陈德鸿将军的指挥下，顽强地也

可以说是硬着头皮、丝毫不敢松懈地向目的地进发。

如果说，不得已的封缸航行，是船队在高温环境下自身机械故障所致，那么，接下来老天爷跟这支编队开的玩笑可就大了去了，几乎颠覆、吞噬了整个船队。

前方就是气旋区。气旋，大气中水平气流旋转的一串紧跟着一串的气旋。它能在数千公里范围内肆虐，所到之处无坚不摧，一扫而光。气旋区上空的滚滚乌云像无数脱缰的野马狂奔。海面上12级以上的暴风怒吼，掀起几十米高的喷着白色泡沫的排排旋转巨浪疯狂地奔腾着，那阵势足以排山倒海，其架势大有要把整个地球翻一个个儿。

编队的两艘考察船，那可是名副其实的万吨以上巨轮啊。此刻却可怜得像两片轻飘飘的小树叶，时而被高高抛向浪峰，时而又被摔进深深的波谷。刹那间，一串涌浪铺天盖地地扑过来，后甲板上5吨吊车的操纵台竟然被打翻，船舷铁门轻易地被掀入大海，固定得好好的缆绳更是被抛进大海。糟糕，缆绳一旦被绞进推进器，那后果……大伙不敢往下想，冒着坠海的风险，齐心协力将缆绳拉回重新盘结固定好。

现场情况瞬息万变，险象丛生！被巨浪撞击的考察船钢板焊接处开始裂缝，发出摄人心魄的“咣当——咣当”、“嘎——嘎”的巨响。

陈德鸿带着船长、机电长四处察看——老天，船舱船尾焊接性裂缝共有18条！船长、机电长有些沉不住气了。“保密，没有事！”陈德鸿一脸镇静，声调平缓。其实，他的心已经悬到了嗓子眼。情况危在旦夕！

突然，一阵飓风将30千瓦的通信联络天线折断，指挥台被砸了一条裂缝！考察队员、国家海洋局杭州二所研究员董兆乾神情紧张地向陈总报告。陈德鸿却凑近他的耳旁叮嘱道：“不要说，不要说。”他依然像京剧《空城计》里诸葛亮的那副神情，平静如水。他断定船没有漏水，也就没有必要让船员们知道。

平静源于临危不惧，源于胆识和经验。陈德鸿凭着与大海风浪相伴半辈子的丰富经验，当机立断下达命令：关闭水密舱，防船沉没。指示船长、轮机长抓住进车、倒车调整船体，使航向和风向始终保持20度角顶风前进！

船长、机电长和全体船员坚决执行命令，顽强拼搏，经过长达8个小时的生死较量，终于安全地闯过了气旋区。

这是怎样的8个小时啊，很多人是在剧烈晕船、呕吐中度过，恨不得吐出五脏六腑的煎熬下，与狂风恶浪进行殊死搏斗的！事后，连这些勇士都不敢相信自己是怎样熬过来的。他们形容当时的心境：“难受得简直想跳

海！”他们诙谐地将晕船、呕吐称之为“交公粮”。

虽说陈德鸿是这591人中的年龄最长、职务最高的“船老大”。但是，在战逆风、斗恶浪中，不分职务高低，不问男女老幼，没有特权照顾，必须同舟共济，绝对一律平等，更没有灵丹妙药。他受的罪不比船上任何一个人少，肩上的担子却要比别人重得多，重得几乎要将他压垮！

你想想，如果我国这次南极探险失败，船毁人亡的话，国家有关部门和领导人也许体谅这是开天辟地第一回，权当交了学费，陈德鸿及其部下弄好了还能落下“光荣”两字；若是指挥不当或决策失误，作为编队总指挥的陈德鸿可不是简单的一百多斤有去无回了，恐怕离身败名裂不远了；要是侥幸活下来，十有七八是要蹲大狱的！

功臣与罪人，英雄与狗熊，对这位将军来说，那可是一步之遥，弹指一挥间啊！他在那些难熬的日子里经受着怎样的精神重压和心灵煎熬也就可想而知了。所以，与其说他是在指挥着一个编队，不如说他从担任编队总指挥的那一刻开始，就在刀尖上跳舞了！看来，在我国也有不好当的干部啊！

编队在陈德鸿的指挥下，战胜了一个又一个狂风恶浪及多种多样的险恶的气候环境，封缸航行持续了25天，于12月19日平安抵达阿根廷的乌斯怀亚港。编队舰船进行补给、检修，更换从国内空运来的发动机冷却水套管支架等设备。

直到这时候，陈德鸿才敢稍微松了一口气，对船长感叹道：“封缸航行9000海里，刷新了世界航海史上的纪录，好惊险啊！”

运筹帷幄，临危不惧，镇定自若，正确决策……陈德鸿让我们真正领略了“将军决战岂止在战场”的风采！

然而，南极在望，却苦海无边。

进入南极的必经之地是要横渡德雷克海峡。它沟通着太平洋和大西洋，处于阿根廷火地岛和南极半岛之间，最狭窄处的距离比台湾海峡宽10倍，少说也有900公里。海水最深处达5248米。全球39条海峡，它雄踞老大，加上又地处西风带，风暴终年不息，远比考察船一路遭遇的风暴大得多。它长年累月肆无忌惮地吞噬着无数的船只。它的凶猛远甚于非洲的好望角，人们将其称之为“航海家的坟墓”也就不足为奇了。

陈德鸿将军凭借个人的人格魅力、娴熟的领导艺术、驾驭海洋风暴的高超本领，将591名勇士凝聚成一股坚不可摧的力量，心往一处想，劲往一处使，掌握德雷克海峡的海情变化规律和气象特点，指挥全体船员一往无前地战胜一个又一个狂风恶浪，使得一个个几乎无法摆脱和跨越的险境

绝地化险为夷，愣是将“航海家的坟墓”变成了“航海家的生命线”，如期按照上级的要求和时间，于当年的12月26日进入南极设得兰群岛的民防湾锚泊。

他们的下一个目标是建立中国第一座南极考察站——长城站。

### 长城站实现当年建成越冬，堪称南考史奇迹

前面写道，南极风暴最频繁，风力也最强，8级以上大风年平均300天。最大风速每秒达到92.6米。在这样的境况下，且不论要让360平方米的两栋考察用房、四栋辅助房、一座气象站和4个20米高的通信铁塔拔地而起该多么艰难，单是将500多吨建站物资抢运上岸，那简直比登天还难！

陈德鸿将军和由他率领的近600勇士面临新一轮的考验。

当时虽说是南极的夏季，正是施工的好时机，但是，已经剩下短短的两个月时间，要把这么多的物资抢运到乔治王岛上，建成那样一座相当规模的长城站，时间非常紧迫，任务非常繁重。

民防湾里同样涌大浪高，常有浮冰流动。眼前的情势是，万吨轮既不停的晃动又无法靠岸，巨轮上的吊车随之摆动得更加厉害，只能用小艇一趟一趟地转运物资。而似叶片的小艇晃动得更欢，稍有不慎，就可能撞艇而导致翻船。要将巨轮上的物资通过吊车一件一件地卸到小艇上，就要找准巨轮、吊车和小艇在“三动”中出现的稍纵即逝的相对一静。紧紧抓住这“一静”，实在是太难掌握了！就算能将一个集装箱安全地放到小艇上，500多吨呀，多少个集装箱，有点磕磕碰碰总是难免吧？不行，装卸要万无一失！如果稍有损坏或丢失一件哪怕是几两重、不起眼的零件，将一时难以补给，错过建站的最佳时机，影响整个建站的进度。

那些日子，作为指挥员的陈德鸿身先士卒，事必躬亲，号召科学家、航海家和海军官兵等编队所有人员勇当普通劳动者，为建好长城站多出一把力。

那些日子，他满脑子装的是万无一失装卸转运500多吨集装箱。他精心组织，集思广益，天天和大家一道就如何抓住动中取静、迅速装卸的规律，研究分析和如何解决种种不安全因素。

那些日子，他强调一级抓一级，一级管一级，明确每个指挥员应处的位置和责任，直至每个集装箱怎么轻轻的吊运，怎么稳稳的放下，逐条逐项地交代得清清楚楚。然后，他似矗立的铁塔一般始终指挥在现场！大家

看到战斗在最前沿的陈总指挥，心中有了主心骨，更加踏实、更鼓足了信心。

在南极，陈德鸿还潇洒地玩了一把陆海空立体指挥。建长城站有5吨发电机组部件，需要由我海军航空兵从巨轮上吊挂到长城站站址。其难度并不比海上装卸轻松。除了南极的风速外，能见度也经常有1公里左右，云层高度更低，经常只有50米。据外国资料记载，自南极探险以来，相继有60多架飞机在南极上空失事。我海军179号机组成员在吊挂运输两吨多重的发电机组部件时，为了减小吊挂后在大风中摆动的幅度，毅然将原来17米的吊索缩短到7米，用近1个小时，将一为2.5吨、一为2.7吨的两台部件吊越5公里宽的海湾，平稳准确地卸到长城站的预定位置。

就这样，全体考察队员和海军官兵在陈德鸿将军的严密组织和指挥下，一不怕苦，二不怕死，开动脑筋，群策群力，用10多天的时间将500多吨物资无一缺损地运到长城站站址。紧接着，又用了45天的时间精心施工，精心安装，终于将我国第一座南极考察站——长城站屹立在乔治王岛上。它的上空，飘扬着的是鲜艳的五星红旗，终于使我国成为世界上第17个在南极建国的国家，终于使我国可以在人类极地考察中直起腰杆，不需要坐在一边喝咖啡了。而陈德鸿和他率领下的591名壮士当之无愧地担起了支撑的钢铁脊梁！

尤其难得的是，长城站既不是中国政府规划中的无人站，也不是只有夏天才能住人的夏季站，而是一座符合国际标准的四季都可以进行科学考察的常年站！这是陈德鸿率领591名壮士在极其恶劣的条件下艰苦创业，超额完成国家规划的见证。英雄们用自己的双手创造了当年建站、当年越冬的这一在南极考察史上乃至中国建筑史上罕见的奇迹！

建长城站之初，中国政府考虑到首赴南极缺少经验这一实际，认为能在南极顺利建成一座无人站就很不错了。时任中央领导对南极建站作过这样的批示：“如果要两千万就可建一个无人站，我也同意，但一定要计算得准确些。”

“国家花那么多的钱，每一分钱都是人民的血汗啊！如果大家日夜拼命建设起来的长城站，只能供夏天使用几个月，太浪费了。考察工作也没有连续性。不行，我们要用较少的钱为国家和人民办更多的事情。我们的祖国也应该有属于自己的常年站！”科考队里的科学家们向陈德鸿汇报想法，表达决心，希望他转告党中央、国务院，实现他们的这一愿望。

英雄所见略同！科学家们道出了陈德鸿的心声。他拍案叫绝，大家冒着生命危险建立长城站，为了什么？不就是要为国争光，为开发南极事业



多尽一点贡献吗？

不过，陈德鸿很清楚，南极的冬季，风暴不断，最冷时达零下80多℃。下的雪岂止是鹅毛大雪，而是拳头一般大的雪球随着风暴剧烈地旋转着四处乱闯乱砸，不大一会儿功夫就能堆上好几尺高。这也罢了，最不是人待的是连续56个极夜，天天伸手不见五指，漆黑一片不见一丝亮光，再聚光的手电筒也是聋子的耳朵——摆设。那人哟，就跟被关在倒扣的铁锅里一般。每逢极夜的日子，外国常年站的考察人员即使是短距离外出，身上也必须系上一根绳子，靠摸着绳子才能返回驻地。日本有个考察队员就是因为外出一时疏忽忘记系绳子，结果，迷失了方向，直到第二年的夏天冰雪融化后方被发现。

陈德鸿是位不事声张的人。他暗暗下定决心：为祖国在南极建一座合格的常年站！他从长城站的坚固程度到防寒标准，从食物储备到油料保障，从仪器设备到通信联络，从人员的挑选到规章制度的制定，一丝不苟地按照常年站的建设标准和科考人员安全越冬条件一项一项地进行筹备……同事们见了，不无感慨地说：“陈总为保质保量建好长城站，真是操碎了心！”

历历在目啊！那些为了最大限度地索贿受贿的贪官们，该不该睁眼瞧瞧：同是中华民族的子孙，同为共产党的干部，考察南极的英雄们，能够用建无人站的经费建成了符合建设标准和保证科考人员安全越冬的常年站！而你们，挖空心思地克扣榨取建设经费，乱拆民宅，乱占农田，把高楼盖倒，将大桥修垮，把高速公路铺塌，为什么差距如此悬殊呢？你们还像中华民族的子孙，共产党的干部吗？不是天良丧尽又能是什么？！

“科学家们纷纷报名，要求留下来继续进行科学考察的决心非常坚定。我们经过慎重研究分析，综合衡量，选拔了8名同志，做好了在长城站越冬的一切准备。”

1985年2月18日春节前夕，祖国代表团带着党中央、国务院和全国人民的关怀来到南极。陈德鸿向祖国代表团团长、国家南极考察委员会主任武衡及其成员郑重地提出这一请求。

陈德鸿详细地向武衡团长和全体团员介绍了考察队将无人站建成常年站的思考过程和实施经过，并请代表团对长城站的建设质量、抗寒程度、物资保障及人员素质等多方面进行了严格考察。

考察队员特别是科学家们的奉献精神深深感动了武衡团长，对陈德鸿的介绍及为常年站所做的各项工作给以充分肯定，经向国务院请示后，同意了考察队的要求，批准长城站为常年站。