

中国博士的故事上



《中国博士的故事》汇集了数百名学科博士的故事。他们经历曲折，生活道路坎坷，但是他们自强不息，厚德载物，勤学尊师，学有成就。

《中国博士的故事》以人物新、视角新、内容新的新面貌讲述中国自己培养的

当代文化科学英才的故事，引导青少年走上成才之路。

长春出版社



中国博士的故事

(上)

国务院
学位委员会 编
办公室

长春出版社

(吉)新登字 10 号

中国博士的故事(上、中、下)

国务院学位委员会办公室 编

责任编辑:邓 进

封面设计:王国擎

长春出版社出版
(长春市建设街 43 号)

新华书店天津发行所发行
吉林农业大学印刷厂印刷

开本:787×1092 1/32

1997 年 4 月第 1 版

印张:23.625

1997 年 4 月第 1 次印刷

字数:530 000 字

印数:1—7000 套

ISBN 7-80604-467-1/I·91

定价:29.70 元



序 言

从1981年颁布实施《中华人民共和国学位条例》以来,已经有15年了。这15年立足国内依靠我们自己的力量建立起了学科比较完整的学位授予和研究生培养体系,至今已经培养出了2.1万余名博士。像中国这样一个经济和社会正在迅速发展和变革中的大国,这个数量当然是远远不能满足要求的。但这毕竟是我们培养最高学位人才的开始,而且积累和取得了宝贵的经验,为今后规模的扩大和质量提高打下了坚实的基础。

这批博士工作后表现怎么样?这不仅是教育界也是全社会以至国际上所关心的问题。1991年在《中华人民共和国学位条例》颁布实施十周年的时候,曾经在全国范围内对当时已经走上工作岗位的毕业研究生(包括博士和硕士)作过一次

• QIAN YAN •

全面的调查，令人欣喜地看到一大批我们自己培养的毕业研究生在各自岗位上做出了积极贡献；在此基础上，对“做出突出贡献的中国博士”作了表彰（也相应表彰了一批硕士）。以后在这几年内又不断涌现出一些优秀的典型。深入了解一下这些做出出色成绩的博士们，差不多都有一番非同寻常的经历，都有一些很值得人们尤其是在学的青少年学习的品德和吸取的经验。这样，国务院学位委员会办公室的同志们就萌生了编这本《中国博士的故事》的构想，并得到长春出版社的大力支持。

《故事》从不同侧面展现了这些中国博士成才之路。由于主人公们年龄段所处那个时代决定，他们大多在青少年阶段没能享受到正规的基础教育的权利，这就要求他们在成功的道路上经历更多的磨难和艰辛。对现在在学的青少年来说，历史是不会重演了，今天条件好多了，机会增多了，但从另一个角度说竞争也更激烈了。可以肯定，《故事》中这些博士们在成长过程中所表现的精神和品德诸如崇高的理想和追求、锲而不舍的求知毅力、精益求精的敬业态度、困难和挫折前不动摇的精神等等，仍然是期望在事业上取得成就的人们所应该具备的，仍然是我们青少年应该学习和培养的。

编委会的同志告诉我，这本《故事》原设想主要是面对青少年而编撰的。我看完样稿后觉得，不仅青少年，而且教育工作者以及家长们都可以从本书得到很多有益的启迪。例如从很多故事中可以看到在启蒙时期有一些事情和经历会对孩子的成长以至今后的道路会起多大的影响，而正是我们从事基础教育工作的老师和家长们在这方面起着别人难以代替的作用。又如《故事》中很多学有成就的博士家境是非常贫寒的，这使我们不能不联想到在进行高校招生及收费制度改革时，收

取学费的额度一定要考虑到社会的承受能力,而且要有相应的配套措施务必使有培养前途的青年学生不因经济困难而失去深造的机会。

面向21世纪我们需要一大批有作为的高层次专门人才,愿本书的出版能为有志者增加一份信心和力量。

张孝文

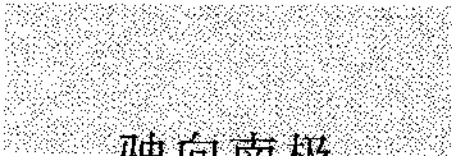
1996年11月

目录

MULU

驶向南极(郑祥身).....	(1)
探索地球的奥秘(宋守根)	(13)
问号满童年(刘应书)	(21)
要的就是心跳(刘中民)	(27)
我在澳洲当教师(李维屏)	(33)
苹果熟了(金振奎)	(42)
家藏万贯不如薄艺在身(彭师奇)	(50)
与古文字结缘(吴振武)	(59)
为了母亲的微笑(楚纪正)	(66)
求学散记(庞忠和)	(73)
一封书信引出的回忆(傅延龄)	(80)
用荆棘编成的桂冠(刘 飞)	(87)
做一个有用的人(林昌健)	(95)
人生坎坷(陈福康).....	(101)
云天上的回想(李言荣).....	(111)
童年观察乐趣多(冼爱平).....	(118)

向上直飞(李昶)	(125)
梦圆杏林(杨 进)	(129)
从重文到务农(吴文良)	(139)
走出蒙昧(王晓毅)	(145)
书缘(张合金)	(151)
学海扬帆(姚令侃)	(160)
少年趣事(刘昭铁)	(166)
林中的骄子(范少辉)	(171)
多彩人生路(戴先中)	(177)
沉淀的记忆(吴正德)	(184)
博士路弯弯(陈支平)	(192)
探寻天体的奥妙(颜毅华)	(200)
飞翔(傅惠民)	(205)
走向诗境(范洪义)	(213)
创“一流”的历程(曹卫星)	(219)
我的座右铭(张志东)	(226)
浓浓的亲情(尹景学)	(233)
黑土地的骄子(孙昌璞)	(239)



驶向南极

作者简介：郑祥身，男，汉族，1947年生，1975年毕业于山西矿业学院地质系。1978年考取中国科学院地质研究所研究生，1981年获理学硕士学位。1986~1987年参加中国第三次南极考察队，以中国第一篇系统论述南极火山岩为内容的博士论文于1988年获得理学博士学位。1988~1989年任中国第五次南极考察队副队长。1989年在新疆进行黄金考察，1990年参加中国可可西里综合科学考察队在青藏高原无人区考察。1991年获国家教委和国务院学位委员会授予的“做出突出贡献的博士学位获得者”称号。现为中国科学院地质研究所副研究员。已发表二部专著学术论文50余篇。

启 航

“呜——”随着汽笛的一声长鸣，锚机轰隆隆响了起来，巨大而沉重的铁锚慢慢地从水中升起，滴着水，渐渐地靠近船舷的锚孔。高大的船体与坚实的码头之间的距离一寸一寸地增长，船以几乎察觉不到的速度缓缓地驶离了青岛港。

1986年10月31日上午10时整，“极地”号南极科学考察船载着第三次中国南极考察队的全体队员踏上了首航南极和我国首次环球科学考察航行的漫漫征途。码头上，数百名身着艳丽服装、手举花束和气球的少先队员边舞边喊着“热烈欢送……”；海军潜艇学院军乐队士官身着整齐的白礼服，金黄色铜管乐器在阳光下一齐闪光，雄壮的军乐进行曲在空中回荡。欢送的人群中，首长、战友，父母、妻子，老人、小孩，男人、女人，人人都高举双手，在告别，在祝福。船上，“发扬南极精神，团结奋斗，再展宏图”的大标语在海风的吹拂下哗啦啦响，考察队员在船舷边挥动着手臂，在告别，在宣誓。“呜——”汽笛又一声长鸣，船头对准了航向，驶出了海港。我移到船尾，望着越来越小的人群、房屋、船舶，看着渐渐远去的陆地，心中默默地念道：“再见了青岛，再见了祖国的土地，再见了我的亲人！”

过宫古海道

经过一天一夜的航行，“极地”号穿过黄海进入东海。由于天气晴好，海面上碧波微荡，人在船上几乎没有什么感觉，出发后第一天就感到晕船的人也恢复了正常。但好景不长，不过一夜的工夫，也就是启航后的第三天，海浪又变大了。虽然仅仅刮起了2~3级风，由于船侧顶风前进，左舷常常高于右舷，船的摆动也加大，所以晕船的人愈见增多。尤其我们科考班的赵俊琳博士更甚，前天他以首次呕吐创造了全船第一晕船的记录，今天又连续呕吐几次，更把记录提高一步。来自北师大环境科学研究所的赵俊琳博士今年不满30岁，戴副眼镜文质彬彬，但无论集训还是装船事事往前跑。这次他告

别出生不到二个月的儿子与我们一起到南极考察，独自承担长城站地区环境本底调查和环境检测的研究课题。显然，晕船使他从一开始就经受着比其他人更严峻的考验。

1986年11月2日上午，在我们船的上空突然出现了一架飞机，机身上的太阳旗格外显眼，机舱玻璃在阳光照耀下闪着白光。飞机围着船低低地盘旋了几圈，然后一头朝东南方向飞去。中午，船舷左前方海面上显露出一片岛屿的影子，这是日本琉球群岛的久米岛。下午四点，久米岛移到了船的正左方，岛上的建筑物依稀可辨，山峰十分清晰。见到岛屿和建筑物大家都非常高兴，因为除了昨天曾看到海鸟之外，我们这两天一直与蓝色为伴，在茫茫的苍穹和浩渺的海水间航行。这里就是宫古海道，是我国东海与太平洋的交界处。“极地”号长鸣一声，朝太平洋驶去。船头划破湛蓝的海面，船尾翻起白色的浪花，溅起的水珠笼罩在船后，西斜的太阳在水雾中编织出五彩的光环。此时船在北纬 $26^{\circ}05'$ 东经 $126^{\circ}38'05''$ 。

在赤道上

过了宫古海道，我们进入东九时区（东京时区），第一次将表向前拨快了一小时，以后，基本三天拨一次表。出发快二周了，除了五天前在关岛附近海域曾看到过成群的海鸟在海面飞翔，前天在北纬5度左右路经库塞埃岛时又看到一只海鸟之外，航行中只有碧海蓝天为伴，枯燥的海上生活使大家的情绪日渐低落。船保持 108° 的方位不紧不慢地走着，按预定的航行计划，我们将在11月12日到达赤道。

凌晨3:36'54"，主机停止了转动，满载南极考察队员和

物资的“极地”号考察船，在其首次南极之行的路上，在它第一次环球航行的征途中，第一次到达赤道，此时船的方位为东经 $171^{\circ}00'26''$ 。近几日，为了准备在赤道停泊和庆祝，做鱼钩的、画面具的、找道具的都很忙碌了一顿，现在船停在赤道上了，所有节目也就依次开始了。我和国家海洋局的张新汉、四川作家周永年等急忙跑到船舷，将早已准备好的漂流瓶郑重地投入赤道的水中。漂流瓶是17世纪航海家们遇难时为使自已及早获救而使用的一种传递消息的办法，完全是听天由命，在配有现代化通讯设备的今天基本已被人所遗忘。我们提前两天搞好了这个瓶子，瓶内装有我们签名的字条，瓶口用蜡封住。漂流瓶内的字条用中英文写着：“亲爱的朋友：我们是乘坐‘极地’号轮船的中国第三次南极考察队的五名队员。我们将这只瓶子投入赤道（东经 170° ）的水中，是想以此表达我们增进世界各国人民之间的友谊和理解的愿望。祝阁下愉快、交好运，祝我们生活在地球上的人们友谊长存。无论你在何时收到此信，盼给我们回信并告诉我们你发现这个瓶子的地方。你的朋友（签名）。地址：北京中国科学院动物研究所张春光1986年11月12日。”时至今日，我仍期待着有关这个漂流瓶下落的消息。

清晨四时，积极的钓鱼者开始行动。只见舷边探照灯光晃动，钓鱼者忙碌着，纷纷把从国内带来的或临时制作的钓钩放到海水中。根据第一次南极考察队老同志的经验，赤道上钓鱼主要钓的是鲨鱼。因此使用的钓钩起码是特号的，甚至是用钢筋打制的，鱼线则是比铅笔粗的尼龙绳。天快亮了，东方海天交界处已现出淡红色。我赶紧回舱取相机，在赤道上拍一张旭日东升的镜头，想必十分富有诗意。就在我等候太阳一寸寸从海中浮起和拍摄的过程里，船头已经等候了两

个多小时的钓鲨者着实激动了一番。原来，一条小鲨游了过来，一口咬住钓钩上的牛肉，连鱼钩一块吞进了嘴。大家一边欢呼一边拉鱼线，还开动了船头放缆用的小滑轮。鲨鱼拼命挣扎。人们紧张而小心地收线，眼看就要拉上来了，突然，在距船舷不到二米的地方，不知是绳子太旧还是小鲨咬到了绳子，绳子终于断了，小鲨带着钓钩跌进了水中，立刻不见了。

午饭后，船上按照航海的习惯举行了隆重的仪式，我也得到了一张珍贵的过赤道证书。

人、船和大海

14日下午，船在南纬6度左右通过国际日期变更线，我们进入了西半球。时间又回到13日星期四。算起来，我们的“极地”号考察船在海上已经半个月了。

“极地”号是我国第一艘南极科学考察船，原名“伊尔”号，自1971年11月下水投入运行，已有15年远洋航行史。它原是一条货船，总排水量1.5万吨，装备有一台8700马力的主机和两对辅机，具备极区抗冰能力。去年南极办从芬兰把它买回来后对它进行了改装。改装后的船长达到151.4米，在船尾安装了小型拖网，在后甲板增装了直升机平台和机库，将原来的第七货舱改为住舱供考察队员使用，还建设装备了几个海上科考用的实验室。船的经济时速为14节，每昼夜消耗24吨重油，续航力达到2万海里，基本可以满足为南极考察运送人员物资和环球考察的要求。这次它装载了1700吨建站物资和科学考察设备，搭载了88名考察队员和36位船员，远渡重洋驶向南极，同时要要进行环球海上科学考察。

第三次南极考察队的任务十分繁重，既要完成扩建完善长城站的任务，更要完成陆地和海上的16项调查，而整个考察队的人数仅相当首次南极考察人数的五分之一。我们88名考察队员分别来自中国科学院、地矿部、邮电部、国家教委、国家海洋局、国家气象局、国家地震局所属的有关研究所和大学，在原单位他们是教授，是干部，是硕士，是工程师，但在考察队中他们都是普通的南极考察队员，施工时是技工、壮工，甚至是徒工！大家都抱着这样的信念：发扬南极精神，团结、奋斗、拼搏！

“极地”号在前进，茫茫的大海引起了我的深思。我们每个人都热爱大海，她博大的胸怀让诗人赞美，她丰富的资源使人类向往，尤其海滨美丽的风光和沙滩更使人们流连忘返。我这是第一次经历远洋航行，感触最深的却是在无垠的大海中看到了个人与集体的关系。现代科学技术的发展使人类能够在太空中探索宇宙的奥秘，可以到深海中探寻宝藏，但作为个体的人，如果离开了集体，失去了信仰，则将一事无成。150余米长的万吨巨轮可以说是一个庞然大物，但在浩瀚的大海中它不过像一片小树叶。我们的船昼夜不停地航行了半个月，但日复一日仍只见碧水蓝天。如果说在陆地上我们还可以借助外界条件谋求生存的话，到了大海中则完全在“海神”的掌握之中了。现在，只有我们122个远征南极的考察队员和“极地”号相依为命，面对广袤的大海，我真正认识到了自己的渺小！

异国情趣

1986年12月1日深夜，船经过33天的航行，胜利抵达太

平洋彼岸。我们的“极地”号经受住第一次考验，不间断地航行了10728海里，完成了环球航行的四分之一强。航行中，共有120人战胜了晕船和长时间航行引起的不适，完成了多项大洋科考任务，其中水文组每隔四小时发射一个探测器，通过180多次发射获得大量数据；生物组每天采样，已得到许多宝贵的样本；气象组以90%准确率的预报保证了航行。

我们停泊在南美著名的海港、智利的瓦尔帕莱索。1535年，西班牙的殖民者亚德玛大公征服了智利。1536年，沙维达船长首先发现了这个海湾，并命名为瓦尔帕莱索，意为“深谷里的天堂”。现在，在港口外的海边还陈列着一条18m长5m宽的本船，她已有400多年的历史—瓦尔帕莱索的象征。我们的船是夜间到港的，从海上远远望去，万盏灯火撒满山坡，一层层，一片片，如繁星般十分美丽，使我们这些已经习惯于单一蓝色的海上漂泊者格外兴奋。天刚蒙蒙亮，大家不约而同地跑到甲板上，呈现在我们眼前的瓦尔帕莱索五颜六色，形状各异的建筑错落有致地坐落在环海的山坡上。我们将停靠的西北部是旧市区，低矮的房屋风格古朴，掩映在绿树丛中；东北方太阳正在冉冉升起的地方*则是新市区，高楼耸立，鳞次栉比，一片现代化的景色。沿海的公路上各种各样的车辆在奔驰，海港内停泊着大大小小的船只。看到这些，我不由得感慨吟道：“到瓦港，风送泥土香。阑珊灯火万千盏，满目绿树五彩墙。疲劳一扫光！”

船要在这里加油和补充淡水，还要为长城站补给蔬菜和水果，我们也有机会轮流上岸观光。一出海港大门，马上进入了旧市区，扑面而来的竟是如此的不协调。一方面，这里

* 注：与北半球相反，南半球太阳从东北方升起。

街道和建筑都很干净，公园和街旁绿地里鸽子悠闲地散步觅食而无人打扰；道路上没有自行车，没有交警，人人自觉遵守交通信号；商店内琳琅满目明码标价，服务人员笑容可掬态度和蔼。另一方面，城里闲散人员很多。一路上，拉生意的、买外汇的、卖艺的、卖小玩意儿的到处可见，不断和你打招呼，让人应接不暇。尤其市府正在维修，照样在光天化日下把路面挖开了进行，弄得一片狼藉。大家对此都感叹不已。

我国住智利大使馆对考察队的到来给予了热情的接待，大使等人从智利首都圣地亚哥专程来到船上向每一个人问候。在大使馆和考察队的共同安排下，我们分批到圣地亚哥参观游览。在通往首都的高速公路的两旁，不时可以看到南美的农舍和牧场。只见一户户低矮的木板屋被木栏分隔开，隐在树丛中，一小片一小片的菜地透着翠绿，奶牛悠闲自得地在山坡上啃着青草，真是一幅恬静和美的自然画图。进入圣地亚哥则另有一番情趣。圣地亚哥市地处安第斯山脉的中西部，倚山而建。安第斯山脉是在太平洋板块向南美洲板块下俯冲过程中形成的火山弧，所以在市内就有数个小火山锥，圣母山是其中最高的一座，也是圣地亚哥的象征。登上圣母山，圣地亚哥及周围的景色一览无余。从西向东望去，安第斯山的高峰隐露在云雾之中，山头的积雪如朵朵白云，消融的冰水夹带着土和石块从山中冲出，滚滚的黄汤顺着城中央的河谷向着大海快速流去。从圣母山转到圣鲁德西亚山，在圣鲁德西亚总督的古城堡遇到一大群中学生。这些天真可爱的孩子们，到处追逐打闹，看到我们非常友好地问候致意。他们使我想起了祖国，想起了家和孩子。远在地球另一侧的女儿，你在做什么呢？

麦哲伦海峡

离开瓦尔帕莱索向合恩角进发，为了躲避西风带可能对航行造成的威胁，船驶入智利的内水道，即在智利西海岸沿岸的岛屿中穿行。内水道被岛屿将其同大海隔开，强劲的西风奈何它不得，因此风平浪静。但水道内地形复杂，存在许多急弯、浅滩和狭道，不熟悉情况的船只航行起来十分危险。

第二天的航线更加险恶。晚上船在智利引水员的建议下停泊在一个小渔港——埃顿渔港附近。船刚停下，智利渔民驾着小艇就来了，他们把一袋袋的螃蟹和海虹递上船，让我们给他们啤酒、汽水、苹果和糖果等。这种以货易货的贸易方式尽管很原始，但对这些生活在偏远、闭塞、贫困和不发达地区的人们来说，是满足自身需要的手段。当然，也是我们这些语言不通的人们相互交流以求双方满足的方法。这天的晚餐我们大吃了一顿海鲜。然而，在第二天起锚时发现锚机坏了。锚机是船上的四大主机之一，无锚船是不能航行的。为了把锚从海底提起，船员们乘小艇下到海面，把吊钩挂在锚链上，然后开动吊车，一次只能吊起二米，慢慢地将锚从海底吊起。锚链一共下了六节，每节27米，从上午十点一直忙到晚上八点才把锚吊到甲板。

12月12日中午11点，船进入著名的麦哲伦海峡。只见狂风怒号，白浪滔天，两侧的山峦淹没在雨雾之中，甲板上争睹海峡风貌的人在寒风中抖索。在巴拿马运河开通之前麦哲伦海峡曾是连接太平洋和大西洋的唯一海上通道，可现在我们却看不清她的真面目，只在雨雾中见到一条沉船歪在孤岛旁，船头插在水中，船尾高高翘起，烟囱倚着岩石，满身锈