

# 数万只大雁停歇敬信湿地



大雁排成人字形的雁阵来到敬信湿地



敬信湿地湖泊水泽中的雁群

10月下旬,在吉林延边琿春敬信湿地,大批南迁的大雁在此停歇,数量达六七万只。

清晨,太阳初升,薄雾笼罩下的琿春敬信湿地显得格外祥和宁静。空中,一群大雁排成人字形的雁阵抵达这里。芦苇荡边,一群群大雁在飞翔、踱步、觅食。湖泡水泽里,还有些大雁在水中嬉戏。大雁成群地起飞和降落,场面壮观。在这些雁类中,有国家二级保护鸟类白额雁,还有豆雁、灰雁、鸿雁、小白额雁等。它们和白鹭、灰鹭、海鸥等鸟类在湿地中和谐共处。这些大雁除了在湿地觅食、停歇外,还会演练队形,为遥远的南迁之旅做准备。

10月初,位于中俄朝三国交界地带的琿春敬信湿地迎来首批南迁的大雁。南迁来此的大雁越来越多。据吉林省琿春

森林公安局敬信派出所观测,目前,大雁的数量已经达到六七万只。今年不仅大雁的数量比往年同期大幅增多,白鹭和海鸥也都有几百只。

琿春敬信湿地是吉林省重点保护湿地之一,是西伯利亚南迁越冬候鸟进入中国停留的第一站,也是雁类的重要迁徙停歇地。这些大雁将在这里停留一段时间后陆续南迁,大约在12月中旬左右全部离开。

近年来,延边林业和草原主管部门、琿春林业部门和森林公安加大了对野生鸟类的保护力度,坚持进行湿地修复和保护,对重点国有林区停止商业性采伐,采取加强巡护和为鸟类补充饲料等措施。在敬信湿地成立了全省首家流动候鸟保护室,增设了高空云台,在附近各村屯成立护鸟队,人巡、车

巡、高空网络防护相结合,形成立体的候鸟保护防护网。良好的生态、充足的食物、安全的栖息地,吸引了越来越多的候鸟在这里停歇。

吉林省琿春森林公安局敬信派出所所长高巍介绍说:“随着近几年保护力度的加大,来到敬信湿地的候鸟的种类和数量都比往年有很大增长。以前难得一见的花尾榛鸡,在这里陆续出现,数量也逐年增加。未来一个月时间,琿春敬信湿地将迎来一年一度的候鸟迁徙高潮,预计届时可能有数十万只大雁等候鸟在这里停歇觅食。”

由于当地林业部门和森林公安加大对候鸟保护的宣传力度,当地群众的生态保护意识有了很大提高,很多人自愿加入护鸟队,许多来到琿春的外

地游客也主动加入候鸟保护行列。江苏无锡游客张美说:“看到琿春森林公安和护鸟队对生态和候鸟保护非常重视,我们

也想出点力,参加给它们投食的活动。”

/李军俊 魏静 记者 韩玉红 报道 李军俊 摄



敬信湿地中的白鹭、灰鹭、海鸥等鸟类

## 从长城站到罗斯海新站

——中国前35次南极考察回眸

10月22日,中国第36次南极考察队107名考察队员搭乘“雪龙”号极地考察破冰船从上海出发,奔赴南极大陆。这次,“雪龙”号有了一个新伙伴——我国首艘自主建造极地科学考察破冰船“雪龙2”号,15日从深圳出发首航南极。

从1984年首次南极考察至今,35年来,一代又一代中国考察队员奔向最远的南方,从“为人类和平利用南极做出贡献”到“认识南极、保护南极、利用南极”;从“向阳红10”号科考船首航南极到“雪龙”号和“雪龙2”号破冰船“双龙探极”;从第一面五星红旗在南极洲上空飘扬到考察站建立在南极冰盖之巅……中国进入极地考察大国行列,并向强国迈进。

### 遥远的存在:一座座考察站在南极建成

1984年12月30日,是中国南极考察史上的一个重要日子。这一天,中国首次将五星红旗插上了南极洲的大地。

“队员们欢呼着、歌唱着,激动的心情难以用语言表达。几代人的梦想在这一刻变成了现实,怎能不让人心潮澎湃、激动万分!”首次南极考察队队长郭琨回忆说。

一个多月后,中国第一个南极考察站——位于西南极洲南极圈外的长城站顺利建成,揭开了我国建设南极考察站的序幕;1989年2月,在东南极洲

拉斯曼丘陵上,南极圈内建起首个中国的考察站——中山站。

“选择在中山站建站,除了因为能在这里开展多学科南极考察和研究之外,还能由此进入广袤的南极内陆。”国家海洋局极地考察办公室主任秦为稼说。

2009年,中国第25次南极考察队在冰穹A地区建成我国首个南极内陆考察站——昆仑站,实现了我国南极科学考察由南极大陆边缘向内陆的战略跨越。

5年后,位于中山站和昆仑站之间的泰山站竣工,魏福海出任泰山站首任站长。

“建长城站时,队员们在风雪交加中跳入寒冷刺骨的海水里搭建登陆码头,这一感人画面深深印在我脑海里。”已是第36次南极考察队副队长的魏福海说,南极前辈的感人故事,激励着年青一代不畏艰险、继续前进。

如今,我国第五个南极考察站——罗斯海新站正在建设之中。

### 艰难的旅程:“海陆空”装备科学考察

“14年前,冰盖队成功登顶冰穹A,国歌在冰盖之巅响起,五星红旗迎风飘扬。那一刻,挑战极限的激情,梦想成真的兴奋,至今让人心潮澎湃。”中国极地研究中心副主任孙波说。

参加过首次南极考察且还在远征南极的队员、“老南极”吴林告诉记者,因为南极考察充满危险,首次南极考察出发前,队里曾特意准备了15个专门装遗体的黑色拉链袋,“我和队友将它们扛上了船。我将身上仅有的500元钱交给了热恋中的女友,悄悄签下了‘生死书’。”

首次南极考察时,“向阳红10”号科考船第一次穿越“魔鬼西风带”,与狂风巨浪搏斗七昼夜,让吴林知道了什么叫“惊涛骇浪”。

第5次南极考察队首次前往东南极洲建设中山站时,“极地”号抗冰船上的考察队员同样经历了九死一生:进入“魔鬼西风带”时,大浪滔天,万吨巨轮似一叶小舟,被海浪抛上抛下;在南极冰区航行时,抗冰船被冰撞出漏洞,随后又因达克尔冰川发生特大冰崩而受困。

1994年,“雪龙”号破冰船开始承担极地考察重任,至今已22次南极考察任务。其中,第30次南极考察途中,“雪龙”号成功营救俄罗斯“绍卡利斯基院士”号上被困的52名乘客,出色完成国际救援任务。

“南极考察现在有‘海陆空’全方位提供助力,不仅有极地考察破冰船和内陆车队,同时购置了固定翼飞机‘雪鹰601’号。”中国极地研究中心主任杨惠根说。



停在南极中山站附近的“雪龙”号(2018年12月4日摄)

### 惊喜的发现:科学研究结硕果

“回首35次南极考察,登上南极洲,登顶冰穹A,能力建设不断增强,我国南极事业已进入立体考察时代。在南极地区系统开展多学科考察和研究,取得了丰富的科研成果。”杨惠根说。

“到第一线承担任务,吃别人不能吃的苦、做别人没做过的事,是我在从事南极冰川学研究时的信念。”有着10次南极考察经历的孙波谈及首次登顶冰穹A时说。

正是通过冰雷达对冰盖结构的精细探测,揭示出南极冰盖的起源与演化的过程,孙波发现了冰穹A是南极冰盖的一个重要起源地,在国际期刊《自然》杂志上发表了研究成果。

就南极陆基研究而言,35年来,我国开展了一大批涉及国

际南极科学研究前沿的项目,并取得令人瞩目的进展。秦大河横穿南极的雪冰环境研究、普里兹-格罗夫大地构造演化研究、南极陨石回收与研究等,均获得了国际一流的科学成果。

南大洋研究同样在一些领域迈入了国际前沿,如南极大磷虾基础生物学研究方面,解决了困惑国际学术界多年的大磷虾年龄判断指标问题;普利兹湾及其以北洋区的水团与环流研究,为国际研究做出了重要贡献。

目前,我国极地科学基础研究已确定极地冰盖不稳定性、海平面变化、南大洋环流变化及其全球效应等6大优先领域。人们期待,随着“双龙探极”的展开,我国科学家在这些领域的创新研究取得新突破,为认识南极、保护南极、利用南极做出新贡献。

/新华社