

# 康乐园逸仙路： 连接中大的过去和未来



本报讯(记者/周沫、涂文熙 摄影/聂思婷、杨雅涵、瞿俊雄)“毕业论文自己找上来了”。去年底,中大南校园疑似发掘出古墓的消息引发了热烈讨论。考古专业师生火速投入勘察,在历史悠久的南校园里,发掘出古墓并不新奇,但值得一提的是,古墓发现于学校主干道逸仙路的施工路段。这也是逸仙路三十年来,首次进行大规模翻新和修整。

今年8月底,2022级本科生于南校园报到入学,逸仙路恰好以新面孔拥抱新一代中大学子,这是一个美丽惊喜的开始。

看到焕然一新的逸仙路,师生们纷纷感叹:“咦,原来坑坑洼洼的校道怎么不见了?”花岗岩,大方砖;新学期,新面容;逸仙路经过一年多的重新翻修,以崭新的模样出现在我们面前,见证着中大人的点点滴滴。

## 逸仙路,康乐园永远的“中轴线”

北达北门广场、岭南堂;中经惺亭;南至怀士堂、南门;横连各

历史悠久的红楼和校园建筑;纵穿康乐园;沿途经孙中山铜像、中央大草坪、马丁堂、怀士堂、黑石屋、陈寅恪故居、格兰堂、惺亭……逸仙路可谓是康乐园的“中轴线”,平整、美丽又不失古朴庄重。百年岁月里,建筑新增新修,学子往来穿行,古木叶生叶落,逸仙路都一一记录着。

1904年,岭南大学前身岭南学堂迁入康乐园。那时起,逸仙路成为校园的主干道。从空中鸟瞰,其间延伸出条条新路,连接着后续修建的红楼、教学楼等其他建筑。随着时间的流逝,康乐园的面积逐渐扩大,而逸仙路一直守护着她原本的模样。

一百多年来,大师巨子,校园师生,穿梭于逸仙路与康乐园,他们著作等身,科研成果丰硕,留下了璀璨的思想光芒,也刻下了青葱岁月的印记。直到今天,逸仙路仍是他们回溯记忆的钥匙。

## 百年道路标准,逸仙路新的生命力

拥有100多年历史的逸仙路,见证一代又一代中大学子求知、成才,也随着岁月的流逝,磨砺出了几分沧桑。

由于逸仙路修建时间长,且

距上次大规模整修时间久远,表面风化严重,道路面层破损,沉降、坑槽、板块断裂现象比较多,影响行人通行和正常使用。

自2014年起,学校对南校园道路进行整体规划,逐一对校园内破损的道路进行维修改造。至2020年,总务部先后分别完成了园东路(2014年完成,沥青路)、康乐路(2016年完成,混凝土道路)、岭南路东段(2019年完成,花岗岩石材路)、松园路(2020年完成,花岗岩石材路)的维修改造并新增了环校道(2017年建成,混凝土路)。而逸仙路作为南校园的中轴线,对其的维修也逐渐提上日程。历经一年多时间,逸仙路再次获得了生命力。

2021年7月,逸仙路的翻修计划正式拉开帷幕。此次逸仙路的维修长度为1140米;其中南门到小礼堂420米8.5米宽,小礼堂到北湖长度720米;东西各一条4米宽的道路是校园内主要景观道;岭南路西段及周边支路为新建博物馆的主要通道总长694米,主路5米宽,支路3.5米。焕然一新的逸仙路按照百年道路的建设理念,采用花岗岩石材。花岗岩石材兼具耐磨的实用效果,同时又给人厚重及历史沉淀之意。她与康乐园里棵棵参天古木、幢幢红

砖楼房和谐一体,再次融入了中大人生活和记忆的肌理。

此外,逸仙路在设计上也有所创新。重新翻修的逸仙路路面与人行道处于同一水平线,在视觉效果和实际效果上都拓宽了路面;并增加了路面排水作业面,积水通过排水井排出的同时还能流入两边草地,提升了路面的排水效率。

好事多磨,逸仙路的翻修之路也饱含艰辛和意外。作为校园主干线,逸仙路维修面积大、工序复杂、施工影响面大。总务部的苏志文老师回忆道:“由于逸仙路路面采用的耐磨铺装石块比较厚,仅单块30cm厚的石头重量就超过45公斤,且铺装工艺要求较高,因此人工铺装困难、铺装速度比较慢,我们在施工时需要大量手工熟练的铺装工人。加上施工路段途经测试中心、光电材料与技术国家重点实验室以及惺亭、马丁堂等历史文物建筑,必须小心翼翼,想尽一切办法,降低对它们的影响。”

此外,由于路面标准要求比较高,对材料的生产速度、运输及存放,都是较大的挑战;施工场地狭长,原有混凝土路面破除后,渣土的清运、道路基础施工、原材料运输等不能同步进行,也对工期



造成一定影响;加上广州炎热多雨的施工气候,都给逸仙路的修缮带来不少阻碍。施工期间也发生了一段小插曲:在逸仙路施工期间,无意中发现了古墓,一时掀起了校园内一阵“考古热”,而这也加大了完成维修的难度。

百年校庆将至,逸仙路的翻修无疑是对百年中大最诚挚的献礼。崭新的逸仙路,将继续同红楼、同古木、同中大人一起,书写下一个百年新的诗篇。

诗人米沃什的诗歌《但是还有书籍》写道:“书籍比我们持久,我们纤弱的体温,会和记忆一起冷却、消散、寂灭。”对中大和中大人而言,逸仙路也是这样持久且永恒的存在,她成为了一种历史的印记和特殊的符号,永不会在记忆中消逝。

一张张不相同但一样青春的面孔,每日上课、通勤,穿梭于校道间,骑车抑或是步行都能领略到康乐园别样的美。黄昏日落,微风缱绻,信步于笔直宽阔的逸仙路上,谈笑风生,留下了大学最纯真最美好的记忆。

四十多年前,还是青涩少年的教授,作为一名新生到中山大学报到。当时的新生接待处设在校园中央的怀士堂,乘车入校,直抵怀士堂。一路上,沿途的幢幢红楼、大片草地和参天古木,让他感到无比新鲜和难忘。可以说,逸仙路开启了他的中大生活,同时也是指引他通往神圣学术殿堂之路。

当你每天来回于康乐园之间,你或许甚少意识到逸仙路的重要。但当你追忆中大和青春记忆之时,总是会在不经意间想起:“哇,是逸仙路啊!”



(上接第1版)

改造期间,为齐心克服技术设计复杂、原船图纸缺少、设备老旧备件不齐、施工难度大协调幅度大等困难,中山大学测绘科学与技术学院联合广州文冲船舶修造有限公司、广船国际海科院参与本项目的全体党员成立了“中山大学极地”号修理改造项目临时党支部,攻坚克难,将设计出图工作搬到生产一线,切实推进项目进展,确保改造工程顺利完工。

据程晓主任介绍,“中山大学极地”号目前已承接多个研究项目,之后将对标极地科考先进水平继续升级改造,增加深水探测功能和甲板支撑设备,预计明年将开展试航,未来将在人才培养、科学研究、科普宣传等方面发挥中大力量。

## 校企合作,服务“海洋强国”战略

在命名仪式举行之前,中山大学与广船国际有限公司签订了战略合作框架协议。

中山大学党委书记陈春声表示,广船国际有限公司在极地船、科考船等高技术、高附加值船型建造方面掌握核心技术,中山大学与广船国际具有广泛的合作空间和合作前景,此次战略合作能够实现双方优势互补和合作共赢,中山大学与广船国际有限公司将务实合作,深化科研创新与人才培养合作成效,打造“科考+育人”合作新典范,向海图强、探秘极地,共同书写建设海洋强国的时代答卷。

广船国际有限公司党委书记、董事长陈忠前说,中山大学与广船国际签订战略合作是落实海洋强国战略和国家“十四五”发展

规划,共同推动海洋装备关键技术和研发能力提升的具体行动体现,开启了双方全面合作、共赢发展的崭新篇章。

双方签署了中山大学-广船国际有限公司战略合作框架协议,将在以下三方面展开深入合作:一是聚焦科技创新及成果转化,承担“中山大学极地”号维保工作、推动北极漂流科考船研发设计等极地科考大装置建设;二是促进校企合作和科教融合,创新人才培养模式,打造学生实习实践基地;三是加强学术交流和信息共享,推进产学研一体化。

## 学科交叉,融合推动跨越发展

“中山大学极地”号的建设使用,是继“中山大学”号海洋综合科考实习船投入使用后,中山大学在推进极地领域科技创新和人

才培养上的又一“大手笔”,将推动中山大学形成覆盖深海-极地全域的大洋科考能力。

中山大学地处我国南海之滨,与辽阔海洋结缘已久,海洋科考自上世纪20年代就已开始。1928年,中山大学朱庭祐和朱翔声两位教授完成了中国历史上首次对西沙群岛的科学考察。1999至2000年,中山大学环境科学与工程学院副教授曾星舟参加了中国第16次南极科考。时隔20年后,中山大学重返南极科考国家“战队”,2020年,中山大学大气科学学院副教授韩博、博士后张功搭乘“雪龙2”极地科考破冰船,到达南极开展科考作业。2021年,中山大学测绘科学与技术学院老师邢雷参与中国第38次南极科学考察。

近年来,中山大学在大气科学学院、海洋科学学院、测绘科学与技术学院等7个建制涉海学

院以及南方海洋科学与工程广东省实验室(珠海)组成的海洋学科群基础上,2020年更进一步成立了多学科交叉科研机构——极地研究中心,推动极地领域多学科交叉创新,通过集群效应带来了极地研究的跨越式发展。极地研究中心重点开展极地冰雪观测与探测技术研究,有国内领先的极地研究成果积累,多名师生多次参加我国南北极科考。

“中山大学极地”号极地破冰多用途船的启用,将为我国科学家进入极地开展工作提供更多助力。

中山大学将紧密对接国家极地战略需求,加强与相关单位的合作,大力培养极地研究相关专业人才,在多学科交叉融合基础上,积极构建“极地空-天-冰-海-潜”立体观测体系,致力于建设国际领先水平的极地创新研究高地。