

少年文库

少年儿童出版社



探险世界

郑石平 编著



探 險 世 界

郑石平 编著

少年儿童出版社

(沪)新登字476号

内 容 提 要

探险家怀着冲破世界上一切艰难险阻的炽热信念，到杳无人迹的极地、沙漠、深海沟、深洞窟、原始森林等绝境中去探险。他们有许多奇特的想法，遭遇到许多奇特的事件。这本书将告诉读者，探险家在征服处女地时的印象。读者会从中感受到探险家火热的情感和百折不挠战胜困难的信心。

探 险 世 界

郑石平 编著

少年儿童出版社出版

新华书店上海发行所发行

(上海延安西路1538号)

常熟文化印刷厂排版

靖江印刷厂印刷

开本787×1092 1/32 印张5.25 插页2 字数97,000

1991年2月第1版 1992年3月第3次印刷 印数23,501—45,000

ISBN 7-5324-1116-8/N-89(儿)

定价：2.00元

责任编辑 郁慧芳
插图 马坚
装帧 王俭

写在前面

好奇心是人生来俱有的，它驱使人们对未知世界做无休止的探索——这就是探险。

探险家是一种独特的人，他勇敢大胆，热爱探索，向往着奇特境遇，向往着看到和摸到别人从未看到和摸到过的东西，怀着冲破世上一切艰难险阻的炽热信念，到杳无人迹的绝境去闯荡，去发现，去征服。

古代的探险家，就是凭着这种精神，发现了地球，发现了新大陆，发现了北极和南极，发现了数不清的岛屿和海洋……完成了对世界地图的描摹。

现代的探险家，也是凭着这种精神，不断变换方式，轮番征服了全球最高的山峰和最深的海沟，最险恶的大荒漠和原始森林，又向太空和月球进军……创下了一项又一项纪录。他们不仅在探索新世界，更重要的是在大自然面前体现了人的力量。

随着科学技术的发达，人类的探险活动开展得越来越广泛了，它在今天已和体育、旅游，更多的是和科学考察结合起来。新中国的探险家也越来越多，并且开始走向世界。

人类的探险精神是永存的。未知新世界的目标，也在向你们——未来的探险家们发出永久的召唤。

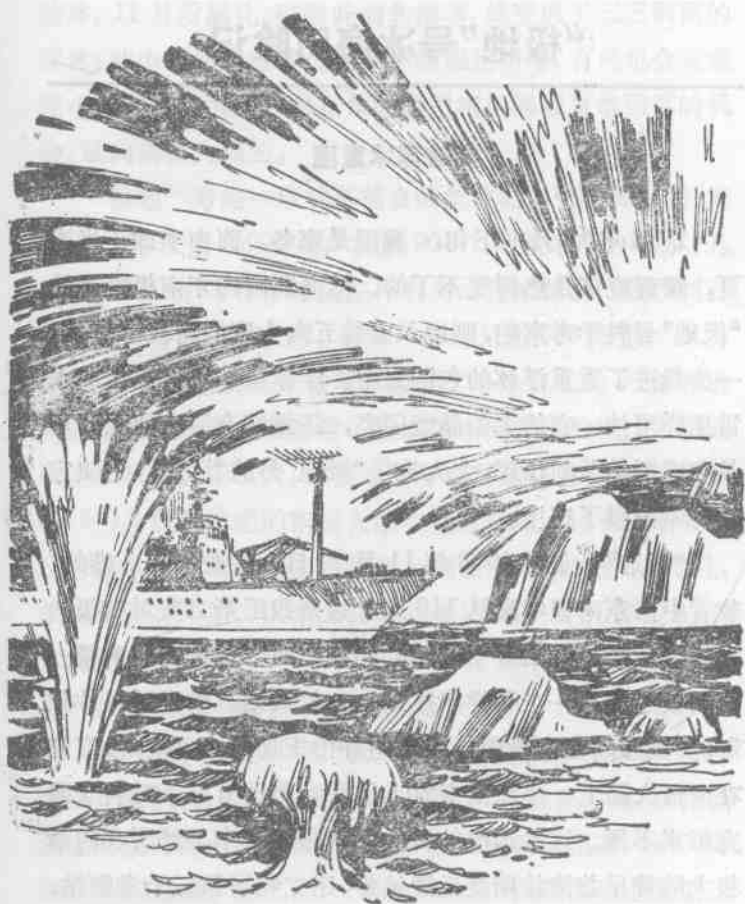
作者 1990.4.

“极地”号冰海历险记

目 录

“极地”号冰海历险记	(1)
徒步横穿南极大陆	(11)
踏上南极之巅	(20)
雄壮的珠峰南北大跨越	(29)
登山铁汉梅斯纳	(39)
从雪峰上飞下来的“鸟人”	(47)
单枪匹马闯北极	(53)
探险怪杰在北美屋脊失踪	(63)
悬在气球下飘洋过海	(71)
安赫尔驾机勇探深山巨瀑	(80)
插“翅”飞渡英吉利海峡	(86)
孤筏横渡太平洋	(93)
小帆船进军北冰洋	(103)
征服万米深海沟	(109)
百折不挠探深窟	(117)
只身驱车环球探险	(125)
轻舟一叶远征大沙漠	(133)
向撒哈拉挑战	(139)
自造海难的探险家——邦巴	(147)
深入亚马孙原始林	(155)

“极地”号冰海历险记



“极地”号冰海历险记

突破浮冰重围

1988年12月中下旬，我国是寒冬，而南半球正当盛夏，按理应该是热得受不了的。然而我国向东南极挺进的“极地”号科学考察船，刚进入南纬五六十度的南极海域，就一头栽进了重重浮冰的包围之中。浮冰虽然不像冰山或水雷那样可怕，它的表面晶莹闪亮，还挺富有诗意的呢。可是它成群结队的出现，大大拖了“极地”号的“后腿”，迫使它不得不减慢了速度。

“极地”号是在1988年11月20日上午驶离青岛港的，载着中国东南极考察队116人。这是我国第二次对南极的大规模考察。我国曾于1985年初在西半球所在的南极—西南极建成第一个科学考察站——长城站。受当时条件限制，长城站建在南极圈外一个叫乔治王岛的小岛上，没有建在南极大陆上。小岛上考察人员活动范围有限，对科学研究带来不便。这次远航的目的，就是要在东半球所在的南极大陆普里兹湾拉斯曼丘陵地带，建立我国第二个考察站，命名为中国南极中山站。

在南极沿海撞见冰山冰海是“家常便饭”。南极海域的冰有两种：一种是海水冻结成的海冰，另一种是从南极大陆崩塌滑落进海里的岸冰。这一带海区在每年4~5月开始结冰，11月后融化、破裂并向北漂移，就变成了三三两两的浮冰；冰山在向北漂移过程中不断融化坍塌，有些也会变成较小的浮冰。“极地”号正是想利用南极海域夏季融冰的机会，驶向南极大陆的。

“极地”号是一艘装备精良的抗冰船。它长152米，宽20米，排水量15000吨，能抗90~100厘米厚的海冰。几天来，“极地”号在浮冰区左冲右突，迂回曲折，缓缓航行，极力避开浮冰的“纠缠”，有时一小时只走0.3海里。12月21日中午，船头还是被坚冰撞开了一个直径约30厘米的洞。还好这洞处在密封舱，漏水灌不到其他舱室，不影响安全和航行。第二天，“极地”号顺利越过南极圈（南纬66.5°），白雪皑皑的南极大陆也翘首在望。这一下子驱散了考察队员们因一个多月的海上颠簸所带来的恶心、呕吐、烦躁等种种不适。大家兴高采烈地从领导手中接过纪念卡，那上面写着：“1988年12月22日20时55分，乘中国‘极地’号船由东经77°34′进入南极圈。”

12月23日凌晨以后，“极地”号终于摆脱了浮冰的围困，恢复正常航行，并于当天当地时间14时（北京时间17时）驶抵它的航行终点——普里兹湾。从青岛到这里有8458海里（15224公里）的航程。“极地”号在中国航海史上开创了两个前所未有的纪录：一是中国船首次到达这样“南”的地

方——南纬 69° 线上，二是中国船首次开过险情迭生的南极浮冰海区。

茫茫冰障挡道

不料近在眼前的拉斯曼丘陵地依然可望不可及！

“极地”号虽然征服了茫茫的浮冰，但迎接考察队的是横陈在他们面前的一道更为宽厚的陆缘冰。顾名思义，陆缘冰就是镶嵌在陆地边缘的冰，又叫冰障或冰架。它是从冰封的南极大陆上滑落沿海的无数冰山冰块汇合聚拢在一起而形成的，紧贴陆岸，远看就像一座座万里长城似的冰的屏障。

拉斯曼丘陵陆缘冰的规模要小得多了。但它从岸边到海区的宽度平均也有 10 公里左右，覆盖着白雪的冰带一般厚度约 1~2 米，在靠海岸 1 公里的冰带上，还绵亘着一列城墙般不见尽头的平顶冰山。考察队员曾乘直升飞机观察陆缘冰的冰情，他们不由得大吃一惊，因为在他们眼前竟展现出近千座大小冰山。一些大冰山的体积，有北京的中国革命历史博物馆那么大。最令人头痛的，是围绕着海岸的冰带中间，还有 10 余道险恶的冰裂缝。裂缝最宽有 3 米多，走向与海岸线基本平行，缝中可见海水。

“极地”号不是破冰船，它的船体甲板只有 14 厘米厚，对散碎的浮冰还可以应付，在犹如铁板一块的坚硬的陆缘冰面前则一筹莫展。况且这时船头的漏洞被一路上的海水

不断撕大，已变成1平方米大小的椭圆形洞了。考察队曾打算把建造中山站的物资先卸到陆缘冰上，然后运送到陆地上。但此路走不通，因为冰带上的那几道冰裂缝成为车辆不可逾越的障碍。结果只有少数队员乘直升飞机登上拉斯曼丘陵，进行勘察、测绘等建站前的准备工作。

钢钎凿冰开路

“极地”号不可能耐心等待下去。一是谁也不知道挡在前面的冰带会在哪天破碎漂走；二是考察队按计划得于1989年3月5日乘船返回祖国，这个日子无法推迟，因为那时候酷冷的南极寒季将要来临，气候和海况条件会变得更加恶劣。考察队决定“背水一战”，迎难而上，组织一支精悍的突击队，轮流登上陆缘冰的冰带上，用钢钎戳、铁锤砸等方法破冰，打开一道航道。只是陆缘冰坚硬无比，钢钎打下去往往只有一个白印。

快要过新年了，太阳24小时不落，这就是极地地区特有的极昼现象。晚上不用点灯，冰天雪地在阳光照耀下分外明亮，考察队员们利用1988年的最后几天竭尽全力凿冰开道。大家在“极地”号上欢度了1989年元旦，从1月2日开始离开浮冰海区，通过人工尽力凿开的通道，探险性地驶入陆缘冰冰隙，朝登陆地点慢慢开动。进入冰隙航行是十分危险的，冰隙两侧是望不到边的冰带，它在海洋的推动下会缓缓漂动，有时夹住船头迫使其停驶，有时封死船尾断

其退路。为了提防撞上冰障，“极地”号不得不密切监视冰的漂移方向，左躲右闪，开开停停，速度极慢。到1月4日当地时间10时(北京时间13时)，“极地”号仅向中山站站址方向靠近了约2公里，与陆地还有大约3公里宽的冰带相隔。

先退后进

1月6日，“极地”号上的气象人员收到一幅气象卫星云图，发现近几天内天气将发生变化，可能有一股风暴会袭击普里兹湾。风暴有可能引起陆缘冰的强烈运动，对航行在冰隙中的“极地”号造成威胁。考察队领导经研究，决定先撤出陆缘冰区。“极地”号不得不往后退，停泊在普里兹湾的无冰海域。

由于这股风暴的影响，风浪增大——这给“极地”号却带来了意想不到的好运：一些巨大的冰障被颠碎，浮冰也被吹散远去，使陆缘冰的冰情大为好转。

“极地”号重整旗鼓，抖擞精神，在1月10日重返陆缘冰区，勇敢地履冰前进。14日下午已挺进到距拉斯曼丘陵陆岸仅400多米的地方抛锚，从而结束了近20天被冰缘围困的逆境。

险遇特大冰崩

1月15日凌晨1时35分(北京时间)，忙乎了一天的

考察队员还没来得及躺下休息，大家还沉浸在“极地”号安全抛锚的喜悦之中。他们中有的在相互摄影留念，一部分在作卸物资的准备，还有部分队员正打算乘小艇去破冰。这时周围海况突然变得不平静起来：浮冰摇动不定，海水波浪大作；有的浮冰被海浪冲击，相互交叠在一起；有的没头没脑地向船体猛撞过来。原来在“极地”号船舷旁的一些小冰山此时也疾速移动。栖息在浮冰上正好奇地盯视着考察队员的企鹅和海豹们，这时都吓得逃之夭夭，很快不见踪影。

将发生什么？面对这异常景象，船长果断命令起锚后撤。

说时迟，那时快。只听见“轰隆隆”一连串震耳欲聋的巨响，距“极地”号左舷900多米的陆地上高大的冰盖，像被扔了炸弹似地崩爆起来。崩塌的冰块以排山倒海之势向“极地”号附近海面扑来，激起10多米高的水柱，白雪与碎冰组成的“烟雾”腾空而起，真是惊心动魄，可怕极了。不断跌下的巨大冰块，有的砸在浮冰上，把小轿车大的浮冰抛了起来；有的猛地扎进海底，又以巨大的力量浮上海面，搅得海水哗哗作响。

“极地”号在海浪和浮冰的冲击下，剧烈地颠簸着。船左舷前方迅疾而来的流冰开始无情地撞击船体，情况十分危急。这时距船体仅3米处的一座冰山也不停地摇晃起来，大家惊魂不定正害怕它可能会撞上来……谢天谢地，不知怎么，它却猛然向后退远10余米。这样它不仅不会再撞

上“极地”号，反而成了阻挡流冰的屏障，保护起“极地”号来了。

但突如其来的冰崩还是使考察船陷入进退两难的困境：船前方是褐色的山崖，后路被倾泻而下的冰山堵死，左舷是滚滚而来的冰块，右舷是布满浮冰的浅滩。很快，整艘“极地”号已被蜂拥而来的坚冰挤压得丝毫不能动弹。远远望去，仿佛它已不在海中，而是被托起或搁浅在冰堆之上。

在这千钧一发之时，考察队领导和船长指挥若定。他们已商量好最后的对策：一旦情况紧急，就开足马力冲上右侧的浅滩，即使船毁，也要保证人员的安全。全体船员都紧急行动起来，二副收起珍贵的海图资料，以应付万一。报务员始终保持着与祖国首都北京的通讯联系。水手们找出潜水泵，准备随时开动，应付撞冰可能出现的漏洞。随船的新闻摄影人员奔前走后，录下了一个个可歌可泣的场面。考察队员没有惊慌失措，更没有混乱，大家用沉着、无畏的行动，履行了同舟共济、共赴危难的誓言。

经过连续三次大的冰崩，眼前豁然开朗，雪峰千仞、冰崖百尺的景观突然消失了。几平方公里之内，到处是崩落的碎冰块，冰情海况渐趋稳定。在“极地”号上帮助考察队执行飞行任务的澳大利亚飞行员维克多·巴克尔说，他16次来南极，从未见过如此大规模的冰崩。幸运的是，“极地”号没有受到大的损伤。由于及时后撤，使人船都免遭灭顶之灾，船上人员全都安然无恙。

当天晚上，考察队领导提醒每个队员做最坏的思想准备，提防冰崩再次爆发，并向陆地上疏散了 22 名队员，与先前已登陆从事建站准备工作的 18 名队员汇合。这些队员是踏着“极地”号上的软梯下至海中浮冰上，然后徒步走上岸。从船到岸约有 400 米距离，1 米多厚的浮冰铺满海面，几乎没有缝隙，人走在上面感觉很坚实。

趁隙而过

从 15 日中午以后，“极地”号左面远方陆岸上的冰盖再没有发生新的冰崩。然而“极地”号依旧寸步难行。

1 月 20 日凌晨，考察队花尽了九牛二虎之力，用小艇把一辆 7 吨重的履带式铲挖两用车运上陆地。由于浮冰的重重阻挡，小艇只能利用浮冰之间的缝隙拐来拐去，时进时退，花了 90 分钟才靠到仅 400 米外的岸边。

这几天，堵住“极地”号退路的一列列四五公里长的冰山，在风向和海流的影响下，逐渐向外围的深海区漂移，但速度很慢。18 日非但没有前进，反而倒退了近 1 公里。考察船仍然被封锁在浮冰和冰山之间，无法脱身。停泊在此地十分危险，从这里卸运建站物资又难以大规模进行。被这些 20 至 50 米高低不等的冰山所阻挡，队员们已经有好些天看不到山后蔚蓝色的大海了，一时许多人感叹撤出冰区的希望太渺茫。

正在大家心急如焚的时候，突然发现船的左前方两座

冰山因移动速度不一，中间出现豁口。这真是天赐良机呵！考察队领导认为机不可失，时不再来，果断地决定开足马力乘隙而过。结果大功一举告成，“极地”号于北京时间21日22时35分平平安安地穿过冰山间隙，驶入离岸二三公里远的宽阔水域，从而脱离了险情。以后几天，考察队开始陆续用小艇将建站物资卸运到陆岸上。这期间小艇也常在满是冰块的航道里搁浅、受困。

胜利奠基

因冰障围困和冰崩遇险，足足比原计划推迟了一个月的中山站奠基仪式，1月26日终于在拉斯曼丘陵举行。工地上晴空万里，考察队员们喜气洋洋，有的还热泪盈眶。邻近的外国考察站人员赶来祝贺。

展现在中国考察队前面的道路还很长很艰巨。然而，他们曾经大难不死，他们什么都不怕了。2月26日，规模壮观的中山站终于建成。中山站位于南纬 $69^{\circ}22'24''$ ，东经 $76^{\circ}22'40''$ ，距北京约12500公里。站内特地设立了一个中山纪念室，安放中国民主革命的先驱——孙中山先生的半身铜像，地上铺的是纯羊毛地毯，布置得极为堂皇，以表达中国人民对这位伟人的崇敬。第二天中午12时，“极地”号提前踏上返回祖国的归途。

徒步横穿南极大陆

