

旷野回声

——张继民 探险日记 1

· 南极 · 北极

张继民 著



测绘出版社

I267.5
201213
1

图 书

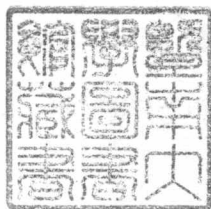
旷野回声

KUANGYE HUI SHENG

——张继民探险日记 1

张继民 著

南极大陆探险日记 / 1
北极探险日记 / 159



测绘出版社

· 北京 ·

© 张继民 2011

所有权利(含信息网络传播权)保留,未经许可,不得以任何方式使用。

内 容 提 要

想了解南极与北极探险隐秘多年的故事吗?《旷野回声——张继民探险日记1》将会满足您这一需要。1989年中国创建南极中山站,2001年中国组队赴斯瓦尔巴德群岛考察,作者均为随行记者。秉笔直书,是他日记的特点。于是他的笔下,不仅有在南极遭遇特大冰崩,队员们不拒艰难使中山站崛起,北极煤炭开发,动植物状况等要素;还披露了鲜为人知的各种挫折,矛盾、不解与悲情。可谓一册在手,尽知台前幕后。

图书在版编目(CIP)数据

旷野回声:张继民探险日记. 1 / 张继民著. —北京:测绘出版社, 2011. 9

ISBN 978-7-5030-2405-4

I. ①旷… II. ①张… III. ①日记—作品集—中国—当代 IV. ①I267.5

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2011)第 174392 号

责任编辑 李 静 封面设计 王京华 责任校对 董玉珍 李 艳

出版发行 测绘出版社

地 址 北京市西城区三里河路 50 号 电 话 010-68531160(营销)

邮政编码 100045 010-68531609(门市)

电子邮箱 smp@sinomaps.com 网 址 www.sinomaps.com

印 刷 北京民族印务有限责任公司 经 销 新华书店

成品规格 148mm×210mm 字 数 190 千字

印 张 7.5 彩 插 8 页

版 次 2011 年 9 月第 1 版 印 次 2011 年 9 月第 1 次印刷

印 数 0001—3000 定 价 25.00 元

书 号 ISBN 978-7-5030-2405-4/K·249

本书如有印装质量问题,请与我社联系调换。



作者简介

张继民，新华社高级记者。1947 年生于辽宁省铁岭县，北京大学历史系毕业。

获得荣誉：

1988—1989 年度因赴南极大陆探险表现突出荣立二等功。1994 年获国务院政府特殊津贴。2002 年获香港“地球之友”等单位联合评选的“地球奖”。2006 年获中国首届十大徐霞客称号。还获得包括中国新闻奖在内的诸多新闻奖项。



社会兼职：

中国人与生物圈国家委员会委员、福建省人民政府顾问、中国科学院老科学家科普演讲团成员、《中国科技论坛》杂志编委、中国科学探险协会常务理事、中国科普作协常务理事、中国软科学协会理事、中国科技新闻协会理事。

涉足地域：

先后赴南极大陆、北极冰原、雅鲁藏布大峡谷、南沙群岛、塔

克拉玛干大沙漠、柴达木盆地、秦岭腹地、横断山脉、巴丹吉林大沙漠等地从事科学探险。仅乘船穿越太平洋、印度洋、北极海域和南中国海的航行距离就达 33 000 多千米。经历了西风带的惊涛骇浪和极地冰原的特大冰崩。

出版著作：

已撰写和出版了《险闯南极》、《探险家札记》、《历险天涯》等 18 部专著。主编了《家书》、《党建在方大》等书。先后在北京、辽宁等地举办了“张继民三极探险摄影展”，进行科普演讲 200 多场。1994 年与中国科学院的两位科学家合作，参与发现和论证雅鲁藏布大峡谷为世界第一大峡谷，成为世界第一大峡谷发现者之一。



前 言

前些年,首都某大报刊登一篇几位专家从学术角度探讨日记价值的文章,题目为《一种更可靠的文献》。单看题目就很明确,不仅视日记为“文献”,还是“更可靠的”,予以充分肯定。文内有专家进而提出:“日记是时代的折射,日记作为一种稀缺资源有待开发和挖掘。日记、书信和年谱是文史研究的三大基础,也是基本工程。因此,建立一门‘日记学’很有必要。”又听说学界有一种说法,即“传记不如年谱,年谱不如日记”,更是把日记提升到了很高的程度。

我写的是探险日记。以专家们的见解,当属“稀缺资源”中更为稀缺的一类。如今积了几大本,有南极探险日记、北极探险日记、雅鲁藏布大峡谷探险日记、横穿塔克拉玛干大沙漠探险日记、南沙群岛探险日记等。不过在没有拜读《一种更可靠的文献》之前,我不仅不知道中国的日记始于唐代李翱的《南来录》,更不晓得学界对日记拥有那么多宏论。《南来录》依月、日为序记下了他公元 809 年经洛阳至广州的行程,距今已有 1 100 多年的历史。受此启发,我突然觉得我的系列探险日记愈加弥足珍贵。

我的首次探险始于远征南沙群岛,时间为 1987 年,探险日记由此伴生,直至后来的历次探险。若问我为何持之以恒地写探险日记,以自己的理解和需要有三:首先,因为这些探险考察有的属于国家行为,有的位列国家开拓性壮举,有的是首赴某某蛮荒地

区,皆为非同寻常之事,值得一写;其次,科学探险是人类为了探索和揭示大自然奥秘所采取的极端行为之一,队友们面对险象环生,甚至死亡的威胁,理想、勇敢、团结、矛盾和爱憎情感都表现得淋漓尽致,少了虚伪和掩饰,同样有记录的必要;再次,我不愿把探险仅仅作为一种谈资,由此还想引发出更多有价值的文字,留下日记就意味着留下了种子。

基于这些动机,驱动着我不拒艰难,笔耕不辍。回首一篇篇逐日延展的探险日记,不堪回首。在天当被褥地当睡床的野外,若写日记只有支起双膝,时间一长其身体吃力程度可想而知。高山峡谷间,或戈壁大漠里,不管是乘车还是徒步考察,一天下来已是筋疲力尽,此时身体发出的最强烈信号是“休息”。奈于日记不作,积下去会带来更大的拖累,最终还是强迫着自己拿起笔,将当天所见、所思、所感、所闻录下。记得在塔克拉玛干大沙漠探险时,一天中午,沙面温度已高达零上70摄氏度,我与队友们委身于篷布下躲避烈日。尽管如此,挥之不去的热浪还是烤得我们难以忍受。利用这个间隙正在写日记的我,很快感到胸闷、恶心。我向一位队友道出我的身体反应。他劝阻道:“别写了,再写你要吐白沫蹬腿了,快去克里雅河泡一会儿。”他认为我已出现中暑前兆,宜马上中止日记写作。稻城亚丁探险,我因高山反应患肺水肿住进亚丁急救医院,躺在病床上不能动笔的我,为了续写日记,便用录音机自录属于日记的内容,留待日后整理。如果再加上夜幕下顶着头灯作日记,避开风尘钻进越野车作日记,忍着蚊虫叮咬坐在草甸上作日记等等,可以毫不夸张地说,这些探险日记不知浸润了我多少心血和辛劳。

日记的生命在于真实。本着这个原则,我在整理这些日记时,除了对南沙群岛探险考察篇章暂时不宜公开的内容,做了大幅度删节外,其他均和盘端出。读者会从中看到,我的队友们为了祖国的利益,科学的需要,所表现出的不畏艰险不怕牺牲的英雄壮举,可歌可泣。同时亦会看到,因为探险受挫、互不理解、思

念亲人、个人利益至上所衍生出来的矛盾、无奈、牢骚、不满、谩骂、怨恨和打架。在我看来，大自然的严酷无情，可怕的无助，官僚主义，狭小的交际圈子，又是一群血气方刚的男子汉汇聚在一起，出现这些反应皆属正常。有人索性将其归结为“野外考察综合征”。我希望读者看到这些文字时，能设身处地的加以理解，或做换位思考，唯有如此才会以正确的视角看待探险队里所发生“负面”行为。

也有人向我提出了日记的主题问题，说应该突出什么，简略什么。这是把一般性质的日记与探险日记相混淆。一般日记是“无主题变奏”，每日发生什么就录下什么。而探险日记则不同，每一次重大探险活动，都有一个既定目标，单纯而又明确，探险队的一切活动，都是为实现这个目标所采取的。日记里所留下的内容，自然围绕探险队的行动，以及为了达到设定的目标而展开。加之探险本身所存在的不确定性、无助性，决定了这一行动充满艰辛、困苦、危险和曲折，加上人们对洪荒之地的陌生，于是，探险日记的惊险性、知识性及可读性便产生了。为了明确这一点，笔者特意在每篇探险日记的前面，以“核心提示”方式，点明此次探险是谁“组织”的，“目的”何在，对笔者的“吸引力”是什么。

为加深读者对这些探险日记的理解，还在每部分日记的篇尾，设置了“必要链接”，内容既有此次探险之后所发生的故事，也有因此次探险所产生的放大效应，以及与其相关的现代时局。出于拓展读者视野的需要，笔者还以诸多“小贴士”的形式，附在与日记相关的内容中。

中国古代探险所取得的成就，世界上任何一个国家都不能与之相比。到了近代，由于国难当头，中国探险事业萎缩了，外国探险家借机潜入中国西部，尔后大出风头。现代的中国探险事业又怎样呢？我把我压在箱底的日记公之于众，其目的之一是想借此证明，伴着中国改革开放的步伐，其探险事业得到迅猛发展。具体而言，则是我的队友们，不惧艰险，勇赴险境，不惜以牺牲自己

的生命为代价作出了不朽的贡献。是他们奏出了时代的勇者之歌，才成就了中国探险事业的今天。从某种意义上说，这部书的出版，是献给我的队友以及一切对中国探险事业给予支持和关注的人。

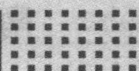
作者

2010年8月



日

记



南极大陆探险日记



南极介绍：

南极面积为 1 400 万平方千米,是地球上唯一没有常住人口的地方。南极大陆是一块独立的大陆,四周为海洋所包围。陆地上面扣着平均厚度约为 2 500 米,最厚约为 4 800 米的冰盖。人类登上南极大陆只有 200 多年的历史。南极的最低温度为零下 89.6 摄氏度。中国大规模进军南极是从 1984 年开始的,其标志是在南极圈外的南极半岛端部乔治王岛建成了中国南极长城站。之后又于 1989 年,在南纬 69 度的南极大陆拉斯曼丘陵建成了中国南极中山站。接着,于 2009 年在南极冰穹 A 点建成昆仑站。就其中国极地探险考察悲壮而言,迄今为止,哪一次也比不上 1988—1989 年度创建中国中山站。先是船头在冰区被撞了一个大洞,继而遭遇险些船毁人亡的特大冰崩,还有队员金乃千病故于回国途中。尽管如此,我南极考察队员不怕困难,不惧危险,不辱使命,还是建成了中国南极中山站,胜利返回祖国。



核心提示:

组织:此次探险考察是在当时的国家科委直接领导下(现改为国家科技部),由国家海洋局具体组织实施。总指挥为海军少将陈德鸿,考察队队长为郭琨,“极地”号船长为魏文良,全队共116人。

目的:1984—1985年度,中国在位于亚南极的乔治王岛上(南极圈外)创建了中国长城站。作为一个大国,要在南极立足并在科学考察上有所作为,还要在南极圈里特别是南极大陆建立考察站,出于这个需要,中国决定在南极大陆拉斯曼丘陵创建中山站。为此还早早地自北欧芬兰购置了万吨级抗冰船,即后来重新命名的“极地”号。

吸引力:1987年5月,我随“向阳红5”号考察船远征南沙群岛,初步尝到了探险的滋味,感到虽然危险,但唯其如此才富有刺激。因此,1988年,中国决定在南极创建中山站,需要新华社派记者随船采访时,我想我不能放弃这个机会。

我深知,去南极要比赴南沙群岛危险得多。抛家舍国,时间几近半年。陌路荆途,南极冰区航行,中国人从未有过任何经验与教训。我们所乘的“极地”号船,仅配置单个主机,一旦在恶浪滚滚的西风带出现故障,就有侧翻的危险,比不得配置双个主机的考察船那么保险。抗冰船不是破冰船,按设计要求,“极地”号只能对付一米厚、浮冰占海区40%的当年冰。遇有堤坝一般的冰

障及更厚的多年冰，它便无能为力。

晕船是必然的，这已在我南沙之行得到验证。

离开家，离开办公室之际，我第一次感到惊恐——不知能否返回祖国，返回温暖的家。总之，我是带着忐忑不安的心情告别了我的亲人与同事，踏上万里征途，远行地球的边沿。

1988年11月9日

中国首次东南极科学探险队(后被称为中国第五次南极考察队——作者注)赴南极启程时间定为11月20日。出于往船上装载大量建站物资的需要,队里通知队员们到达青岛的时间提前至11月1日或2日。我是11月9日下午从北京乘始发的369次列车前往青岛。与我同行的有中国气象局气象科学院副研究员陆龙骅。上车后,又遇到同往南极的四川电视台《长城向南延伸》电视剧组演员张国立(后来成了国内知名的演艺明星)。我之所以来得晚些,缘由是我为了适应此次远征南极,连续拔掉了七颗牙。一般来说,南极考察队员出于生存需要,有了牙病一定要在出征前解决,因为南极没有相应的医疗条件。南极是寒冷的,如果把牙病带到南极,以至发展到不能咀嚼食物的地步,身体无从补充营养,是无法在那里从事考察的。在位于双榆树的北京医科大学口腔医院,我从镶牙到试戴假牙,耗时费日,才延宕了我来青岛的时间。

11月10日

上午到达青岛站,探险队派车把我们接到泊于黄海船厂码头的“极地”号船上。我被安排在212房间,与我同住一室的是《长城向南延伸》电视剧导演唐毓椿。

初进 212 房间感觉不错。近似方形的舱室，地上铺着咖啡色平绒地毯。我的床位靠着门，与我床位相对靠着舷窗的是唐导演床位。靠左墙横置着条形布面沙发。靠右墙立着一个双层灰白色铁皮柜，与柜相近的是一张办公桌，桌面上放着一台上海产红灯牌 2L565 型立体声收录两用机。靠着桌子的是常熟市制冷设备厂生产的乳白色单门“白雪”牌电冰箱。卫生间档次尚可，备有淋浴设备。

这些设备不独我的房间，其他房间亦然。只不过有的住两人，有的住四人。对比 1987 年 5 月，我去南沙群岛在“向阳红 5”号船上的住间，条件要好多了。据说当时队里为了照顾我这船上唯一的记者，才将我安排与探险队文书徐志良同住一个房间。里面不仅柜子挤了好几个，沙发脏得连布面上的图案都分不清。由于是底舱，隔壁发动机日夜发出的轰鸣声让人心烦意乱。空气经常是混浊的，只有打开舷窗才会觉得呼吸通畅些。住舱差异如此之大，令我感到南极考察与南沙考察大不一样。

11 月 12 日

受队领导安排，我同队友北京师范大学副教授赵俊琳、国家海洋局海洋环境预报中心姜德忠前往市区提取挂面。我们乘坐的是从日本进口的箱式“佐川急便”卡车。临行前，司机将后面的门关上，仅留 10 厘米左右宽的缝隙，不仅空气不畅通，光线也不足，坐在车内，如同囚徒。车子一会儿急驰，一会儿缓行，与外面世界隔绝的我们不知到了什么地方。车内无事，大家便闲谈起来，话题是晕船。

赵俊琳长着一双有神的大眼睛，戴了一副近视镜，说话嗓门

洪亮,属于高分贝,汽车的发动机声响都盖不住他的声音。他说,1987年他作为中国第三次南极考察队队员去长城站,乘的就是“极地”号。船起航后他就晕船,呕吐不止……车子约开了半个小时,仍在前行,我抱怨道,坐在里面真让人受不了,又暗又闷。赵俊琳不同意我的看法,居然表示:“我宁肯坐‘佐川急便’到中山站,也不愿乘船去南极。我真不能理解自己,只要船一开,就开始晕船。”

姜德忠问他:“你知道乘船去南极受罪,怎么还去?”这位从事古环境研究的大学教师回答:“为了事业,晕船也得去,不就是呕吐嘛,头痛嘛!”说这话时,他把声调挑得更高。

此时的我有一种缺氧的感觉,移到车的后门,试图将门缝推得更开些,但怎么也摘不掉扣得很紧的铁钩,只好罢手。这时赵俊琳移了过来,我以为是看他看我笨,未将挂钩摘开,来一显身手,哪想到他嘴对着门缝张口喷去。立刻,带有酸臭味的胃内秽物被他喷得车门车板到处都是。他晕车了。好在这时车子到了挂面厂,司机将后门打开,他第一个跳了下去,清除留在车上的呕吐物。搬运挂面时,他一点也未少干。看来人还是需要一点精神的。

11月13日

远征南极,我会晕船吗?这是萦绕在我头脑中挥之不去的问号。1988年8月,应国家测绘局之邀,我携炜儿和外甥女李竹影去北戴河休假。根据安排,一天我们乘游船从北戴河码头起航,到秦皇岛油码头,往返约为两个小时。游船有1000多吨,加之那天的风浪略为大些,船驶离码头不远,便有游客呕吐。待船行到半路,地面上到处是左一摊右一摊的呕吐物,让人难以下脚。再

看游人,已经没有人再有兴致去欣赏大海,基本都在忍受大海带来的煎熬。一个12岁的女孩偎在母亲怀里,因为晕船难受,嘤嘤地哭着。那位母亲也一脸无奈地强忍痛苦。呕吐就像传染病,在船上愈演愈烈。竹影也在呕吐,难受得站不稳,脸色惨白,头倚在我的肩上,嘴里还说着:“怎么还不回去!”炜儿也感到了不适,坐在椅子上,将头靠在前椅背,动也不动。

我自恃去过南沙群岛,见过大风大浪,又带着两个孩子,劝慰自己尽力不要呕吐。我根据我有限的航海经验,把两个孩子叫到摇动幅度相对较小的船中部,跟他们聊天,想以此转移他们的注意力。遗憾的是,我非但没有躲过晕船呕吐,还创纪录地连续吐了五次。

在这条船上,真是几人欢乐几人愁。不晕船者站在船头,看着奔腾而来的大浪,放开喉咙狂呼:“再来一个!”而多数为晕船所困扰的游客一会儿看看手表,一会儿望望海岸,恨不得一步跨上陆地,远离大海。游船终于靠上码头,晕船者的一致结论是花钱买罪受。我问竹影有何感慨,她说:“此生再也不坐轮船,打死也不坐。”

队友们闲来聊天,有人问我远行南极会否晕船?我回答是躲不过这一煎熬与痛苦。航路上,可能从青岛至澳大利亚会好些,横渡西风带时肯定要受罪。

11月14日

“极地”号今天完成了装载任务。夕阳下,它浅灰色的船体,配以舱盖上码放的褚红色集装箱,加之横置的红色吊臂,分外醒目。探险队副队长高钦泉讲,这些物资总重量是2700吨,原计划