



译文纪实

环境的极致，信念的极致，
生命的极致，你能熬过去吗？

700 天冰海历劫，
20 世纪最伟大的
南极探险故事！

熬

极地求生 700 天

ENDURANCE: SHACKLETON'S
INCREDIBLE VOYAGE

Alfred Lansing

[美] 阿尔弗雷德·兰辛 著
何凤 译

上海译文出版社

[美] 阿尔弗雷德·兰辛 著

岱冈 译

熬：极地求生 700 天

上海译文出版社

图书在版编目(CIP)数据

熬: 极地求生 700 天/(美) 阿尔弗雷德·兰辛
(Alfred Lansing)著; 岱冈译. —上海: 上海译文出版社,
2017. 3
(译文纪实)
ISBN 978-7-5327-7323-7

I. ①熬… II. ①阿… ②岱… III. ①纪实文学—美
国—现代 IV. ①I712.55

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2016)第 176585 号

Alfred Lansing

Endurance: Shackleton's Incredible Voyage

Copyright © 1959 by Alfred Lansing
Simplified Chinese translation copyright © 2017
by Shanghai Translation Publishing House
Published by arrangement with Curtis Brown Ltd.
through Bardon-Chinese Media Agency
ALL RIGHTS RESERVED

图字: 09-2013-339 号

熬: 极地求生 700 天

[美] 阿尔弗雷德·兰辛 著 岱冈 译
责任编辑/张吉人 王 师 装帧设计/未氓设计工作室

上海世纪出版股份有限公司

译文出版社出版

网址: www.yiwen.com.cn

上海世纪出版股份有限公司发行中心发行

200001 上海福建中路 193 号 www.cwen.co

上海市印刷四厂印刷

开本 890×1240 1/32 印张 10.5 插页 2 字数 195,000

2017 年 3 月第 1 版 2017 年 3 月第 1 次印刷

印数: 0,001—6,000 册

ISBN 978-7-5327-7323-7/I·4463

定价: 48.00 元

本书中文简体字专有出版权归本社独家所有, 非经本社同意不得转载、摘编或复制
如有质量问题, 请与承印厂质量科联系。T: 021-59886521

第一部分

第一章

弃船的命令下午 5 时发出。然而，对于大多数船员来说，命令其实已经没必要了，因为人人都知道这船彻底完了，该是放弃救船努力的时候了。没有人表现出恐惧甚或忧虑。他们已经一刻不停地奋战了整整三天，最终还是功败垂成。他们几乎是毫无表情地接受了失败的结局。他们实在太累了，天塌下来都懒得管了。

弗兰克·王尔德，探险队的二把手，沿着扭曲变形的甲板走向船员的船舱。那里有两位船员，沃尔特·豪和威廉·贝克韦尔正躺在下铺。两个人累得差不多快要散架了，他们围着抽水泵几乎工作了三昼夜，但此刻却根本无法入睡，因为船发出的声音实在太吵了。

船正在解体，不是一下子，而是一点一点地分崩离析。上千万吨重的冰块正向船的前后左右挤压过来，命悬一线的船在痛苦中发出悲鸣。船的框架、铺板，还有硕大的龙骨大梁，大多足有一英尺厚，也扛不住急速增高的毁灭性压力而发出阵阵尖啸。那些横梁再也经受不住巨大张力的撕扯，一根根地崩断，发出大炮开火似的轰响。

船前部的横梁早在白天就已经不见了踪影，前甲板向上拱起，随着压力不断变化而缓慢地忽上忽下。王尔德把头伸进船员的舱房，平静地说：“船就要沉了，伙计们。我看该弃船了。”豪和贝克韦尔从床上坐起，抓起两只装满个人用品的枕头套，跟着王尔德回到甲板上。

王尔德接着又下到狭小的轮机舱里。二管轮克尔正站在舷梯脚

旁，和他一起等待的还有大管轮瑞肯森。他们在下面已经待了几乎整整七十二小时，始终让锅炉里保持充足的蒸汽，以便轮机舱里的抽水泵得以持续工作。在这期间，哪怕他们根本看不到船外汹涌肆虐的浮冰，心里也完全清楚浮冰正在对船体造成的毁伤。船两侧的船帮大部分都有两英尺的厚度，即使如此，船帮在外来压力的作用下，依然不时地朝里瘪进去六英寸。与此同时，船舱地板上的钢铁铺条左突右冲地搅和在一起，尖利的碰撞声此起彼伏，接着又纷纷朝上拱起，随着突然一声金属的巨响而轰然跌落。

王尔德没有逗留太久。“把火熄掉，”他说，“船就要沉了。”克尔夫一脸如释重负的神情。王尔德转身朝螺旋桨的井道走去。这艘老船的木匠麦克奈什和船员麦克劳德正在那里用撕碎的毯子加固一道防水堤，那是一天前麦克劳德搞起来的。当时的想法是要挡住不断涌进来的海水，缺口就在被浮冰撞坏的方向舵和船首柱那里。但是现在海水几乎要漫过船舱的地板了，而且上涨的速度远远快于那道堤坝所能挡住它的速度，也远远快于水泵往外排水的速度。只要船外的挤压力稍停片刻，立刻就能听到海水哗哗地朝前涌去，很快就会充满整个船体。

王尔德朝那两个人打着手势，要他们赶紧弃船。然后，他又顺着舷梯爬上主甲板。克拉克、赫西、詹姆斯和沃尔迪围在抽水泵四周，不过已经不再捣腾了，因为他们很明白自己再怎么卖力也于事无补。这会儿他们干脆坐在仓库的箱子上，或者直接坐在甲板上，背靠着舷墙。他们脸上写满了三天来奋战在抽水机旁种种无以言表的辛劳。

再远一点，几位负责狗拉雪橇的驭手已将一大块帆布绑在船的围栏上，另一头则顺着船体向下搭到冰面，做成了一个滑槽。他们把四十九条爱斯基摩犬从狗栏里牵出来，一条条地顺滑槽往下放，而另一拨队员则在下面接着。要是搁平常，狗狗们一定会兴奋得发疯，但这会儿，连它们也觉出事情有些不对劲。于是，没有一条狗起哄打闹，

也没有一条狗动脑筋逃走。

大概是受到人们态度影响的结果吧。人们以极其紧张的状态忙着各自手中的事，彼此几乎连一句话都不说。然而，现场却没有任何预警的迹象。其实，若不是浮冰涌动，船又发出阵阵刺耳的喧嚣，这里还算是相对安静的。此时的气温是零下 8 度^①（约零下 22 摄氏度），一股徐徐的南风轻轻吹来。举目望去，黄昏的天空一片晴朗。

但是，就在南边很远的什么地方，一股强劲的暴风正向他们袭来。虽然也许还要两天时间，暴风才能最终到达他们现在所在的位置，但透过积冰的不断运动还是能真切地感受到它正步步逼近。冰坂一直伸展到看不见的天边，绵延数百英里而不绝。积冰是如此恢宏辽远，又如此密不容隙，因而即便暴风还远未来到他们跟前，其远锋所传导的巨大压力还是照样把浮冰挤碎了。

整个冰坂的表面，到处都是混乱不堪、你冲我撞的浮冰块，看上去就好像一大片挤在一起的巨型益智拼板似的。浮冰向远方展开来，无远弗届，同时又被某种无形却又不可抗拒的力量所推挤和捏碎，发出吱吱嘎嘎的声响。冰层运动的从容不迫和淡定，更是加深了那力量巨大而势无可敌的印象。一旦两块厚重的浮冰相遇，其边缘必会彼此碰撞和摩擦一阵。接着，还没等到其中任何一方显出败迹，就又被身后那不可抗拒的力量缓缓地、常常还是颤抖着向上拱起。有时，这对浮冰也许会突然停住，仿佛那看不见的力量瞬间就神秘地没了折腾的兴趣。当然，更多的时候，这对往往厚达十英寸的浮冰会继续向上升起，以成犄角之势，直到其中的一两块分崩离析，碎落开来，形成一道冰脊。

运动中的冰坂充满各种声响，最基本的就是浮冰发出的叽叽咕咕的闷响，间或还伴随着厚重冰块碎裂开来的轰响。此外，处于巨大压

^① 此处及后文中的“度”均指“华氏度”。——译者

力之下的整个冰坂还有数不胜数的其他声音，但让人感到奇怪的是，很多这类声音似乎与冰块在挤压下发出的声响无关。有时，就好像一列巨型火车的轮轴在转动中发出的叮铃咣啷之声；与此同时，又有一艘巨轮的汽笛拉响了，其间还混杂着雄鸡的打鸣声、远处海浪的拍岸声、离得很远的某台引擎发出的柔和的突突声，以及一位老妇人哀恸的哭声。在那些难得一见的寂静时段里，整个冰坂的运动都会暂时停下来，天空中飘过低沉的击鼓声。

在这片广袤的冰封世界里，没有哪里的运动和压力，能有向探险船发起围攻的浮冰所产生的那么剧烈、那么大。这船眼下已经到了生死存亡的最后关头。一块浮冰死死抵住船首，另一块正好卡住船尾。第三块浮冰以 90 度角从左舷正面冲击船体。这块浮冰作势要从正中央将船撞成两截。整个船体好几次朝着船首方向倾斜。

在船的正前方，集中了最严重的猛烈攻击，浮冰如狼似虎地向船扑来。随着船体每一次将海浪排开，浮冰就会一次比一次更高地撞向船首，直到盖过船的舷墙，在整个甲板上砸碎开来，碎冰的重量压得船首埋得更低。然后，这儿算是暂时消停了，但船的左右两舷却更危急地听凭浮冰冲击摆布。

探险船在每一波新的冲击下的反应都不一样。有时，它像一个人经受一次短暂的刺痛时那样蜷缩颤抖；有时，又像要呕吐似的发出阵阵猛烈的抽搐，一边还痛苦地哭喊。每当这种时候，它的三根桅杆就发了疯似的来回摆动，上面的桅索紧绷得就好像竖琴的琴弦。然而，对于队员们来说，最最痛苦的莫过于看着他们的船像巨人一样被压迫得喘不过气来，两侧船帮也在摧毁性的压力作用下瘪进凸出。

就在这最后的几个小时里，唯一给所有队员留下刻骨铭心印象的，就是他们被探险船像巨兽一般在痛苦中垂死挣扎的种种样子所震惊，几乎到了恐惧不堪的地步。

晚上 7 时，所有必需的物资设备都转移到了浮冰上，船员们还在

距离船右舷不远的一块结实的浮冰上搭起了一片帐篷。救生筏前一天晚上就从船上放下了。当队员们顺着船帮下到冰面时，大多数人都有死里逃生般的巨大解脱感，因为他们终于逃离了那必沉无疑的船。而且，恐怕也没有一个人会自愿再返回船上去。

然而，还是有人非常不幸地受命返回船上找回更多的物品。其中就有亚历山大·麦克林，那位身体健硕的年轻外科医生，而且还是负责一组狗拉雪橇的驭手。他刚把自己那一组的爱斯基摩犬都用链子拴好在帐篷边上，就接到通知，让他和王尔德一起回到船上，从首舱里再弄些木料回来。于是两人出发，刚刚来到船边，就听见从帐篷营地那边传来的高声叫喊。原来是队员们安营扎寨的那块浮冰裂开了。王尔德和麦克林又冲了回去。爱斯基摩犬被一组组地套上了绞索，帐篷、粮草器具、雪橇以及所有的物资储备，也都被紧急转运到距离探险船一百码开外的另一块浮冰上。

等到一切转运停当，船似乎也即将沉没。所以，这两人又急急惶惶地奔船上而去。他们在艙楼四周散乱的冰块上左跳右跳地前行，最后他们掀起一个舱盖，从这儿向下就可以到达船的艙尖仓。舷梯从基座开始扭曲，侧倒在一旁。为了能下到舱里，他们只得手扣着手慢慢往下攀落，陷入一片黑暗之中。

船舱内的嘈杂声难以用语言来形容。已经空了一大半的船舱，犹如一个巨大的发声盒，放大着每一次撞击和钢梁折断的声音。他们现在所处的位置，离开船壁只有几英尺远，所以外面浮冰不断撞击船帮的声音也能听得清清楚楚，仿佛随时都会突进来一般。

他们等了一会儿，好让眼睛慢慢适应这里的黑暗。眼前的景象令他们感到害怕。支柱东倒西歪，头顶上的横梁构件悬于一线，似乎随时都会垮掉。仿佛有一只巨大无朋的铁钳夹住了探险船，并且一点点地越夹越紧，船再也承受不住了。

他们要找的木材就储藏在船首正下方漆黑的侧舱里，要想拿到这

些木材，就得爬过一道横向的舱壁，而这舱壁严重向外隆起，仿佛随时都会崩开，并使得整个船楼坍塌在他们周围。

麦克林迟疑了片刻，王尔德也觉察到了同伴的恐惧，于是朝他大喊一声，要麦克林待在原地别动，嗓门大得盖过了船本身的嘈杂声。接着，王尔德从坍塌的缺口冲了进去，几分钟后他开始往麦克林这边递送木板。

两人以飞快的速度干着活儿，即使如此，看起来还是无法完成。麦克林心里明白，他们根本不可能及时地把最后一块木板都弄出去。但是，王尔德的头最终还是从缺口中又伸了出来。他们把木板都递到甲板上，自己再爬上去，一言不发地在那里站了很长时间，细细品味有惊无险的美妙感觉。后来，在私人日记里，麦克林承认：“我觉得，要不是被困在即将四分五裂的探险船里，自己恐怕永远也不会有如此可怕、如此令人作呕的恐惧感。”

在最后一个人离船不到一小时之后，浮冰终于刺穿了船体两侧。先是锋利的冰尖直插进去，接着大块大块的碎冰从被刺开的创口涌入船内。船的前半部分已然全部沉入水中。船面舱室的右舷一侧被浮冰整个撞开，力量非常大，连原先存放在甲板上的几只空汽油桶也被撞得穿过舱室的破墙，滚到船的另外一侧。被冲撞力刮带到油桶前面甲板上的，还有一幅原先挂在墙上的镶着镜框的画。画框上的玻璃竟然完好无损。

后来，当一切都在帐篷营地安顿妥帖后，有些队员又回到探险船所在的位置，看到了那条被抛弃的船的残骸。但回去的人毕竟不多。因为又冷又累，大多数人宁可挤在帐篷里，而这也不会因此改变他们的命运。

逃离沉船后的那种普遍的解脱感，有个人是感受不到的——至少并未强烈地感受到。他膀大腰圆，脸宽鼻阔，说起话来带着一股子爱

尔兰土腔。就在为弃船所花费的最后几小时里，当大家忙着撤离设备、犬只和人员时，他却显得或多或少有些与众不同。

他的名字就是欧内斯特·沙克尔顿爵士。那二十七位眼瞅着从受了重创的船上极不光彩地撤离的人，都是他所率领的大英帝国穿越南极探险队的队员。

这一天是1915年10月27日。探险船的名字叫作“坚忍号”。当时的方位坐标是南纬 $69^{\circ}3'$ ，西经 $51^{\circ}30'$ ——那是南极诡秘莫测的威德尔海千里冰原的深处，正好在南极点与距其最近的人类居住点之间，居住点距此有一千二百英里。

很少有人会像此刻的沙克尔顿那样担当起如此重大的责任。尽管心里很清楚目前的情况有多么绝望，但他不可能想象最终压在他们身上的是怎样的生理与心理的双重欲望，也想象不出他们必须坚忍承受的是怎样的严酷局面，更无法想象未来还会有怎样的艰难困苦在等着他们。

他们完全是为了非常实际的目的才会被困在冰天雪地的南极海域。自从最后一次同现代文明接触之后，已经过去了将近一年时间。外界根本就没有人知道他们遇到了麻烦。当时，他们没有无线电发报机，没办法及时通知潜在的营救者，而且，就算他们用无线电发出了紧急求救信号，最后能否有人及时赶来救援也还是问题。那是1915年，没有直升机，没有小型登陆车，没有履带式雪地车，也没有合用的救援飞机。

他们就这样被困在这里，如此彻底，如此无助无望，周遭一无所有的冰海让人不寒而栗。如果要想逃出生天，那也只能靠他们自己了。沙克尔顿估测了一下离得最近的已知陆地——南极帕默半岛的陆架冰与自己的距离，大约在西南偏西方向一百八十二英里之外。但是，帕默半岛的本土陆地却在二百一十英里之外，岛上荒无人烟，甚至连只野兽都没有，更谈不上任何有助于逃难或救援的东西。

那么，已知离得最近的，至少也能让他们找到食物和住所的地方，就只有小小的保利特岛了。小岛的直径不足一点五英里，位于西北方向三百四十六英里之外，中间隔着绵延不绝的浮冰覆盖的冰坂。十二年前的1903年，就在这座小岛上，被威德尔海的坚冰撞坏的瑞典“南极号”的船员度过了整个冬天。该船最终获救，撤离时船员们将船上的给养留在了保利特岛上，以备日后任何遭遇遇难者的不时之需。饶有意味的是，当年正是沙克尔顿本人受命购买了这些给养，而现在，整整十二年之后，恰恰又是他自己需要这些东西。

第二章

沙克尔顿的弃船命令，不仅标志着有史以来最伟大的南极历险的真正开始，也注定了有史以来最雄心勃勃的一次南极探险计划的最终命运。大英帝国穿越南极探险队的目标，一如其名所示，就是要由西向东横越整个南极大陆。

此次探险的规模空前绝后，有件事很好地证明了这一点，那就是自沙克尔顿失败之后，整整四十三年时间里，再也没有人尝试过横越南极大陆。直到1957—1958年，作为国际地球物理年的一项独立活动，维维安·E·福克斯博士率领的英联邦穿越南极探险队才再次踏上征程。即便是福克斯，虽然他的探险队装备了能供暖的履带式车辆和动力设备，还是有很多人强烈敦促其放弃计划。并且，在经历了将近四个月艰苦卓绝的跋涉之后，福克斯才得以实现沙克尔顿在1915年时的预定目标。

那是沙克尔顿的第三次南极探险。第一次踏上南极是在1901年，当时他还是由著名的英国探险家罗伯特·F·司各特率领的全英南极探险队的一员。那次探险最终抵达南纬 $82^{\circ}15'$ ，距南极点七百四十五英里，是当时对南极大陆最深入的一次突进。

接着是1907年，沙克尔顿领导了第一次真正以征服南极点为目标的极地探险。他与同行的三名队友一起，历经艰辛突进到离目的地仅九十七英里的地方，但最后因食物短缺不得不半途折返。那次回程

之行简直就是在绝望中与死亡赛跑。不过，探险队最终胜出。沙克尔顿返回英国后即被尊为帝国英雄，所到之处无不受到民众热捧，还被英王封为爵士。世界各国都对他大加赞赏。

他写了一本书，并且到处游历演讲，足迹遍布英伦三岛、美国、加拿大和欧洲大部。但是，还没有等到巡讲结束，他的心早已飞回了南极。

他曾经仅差九十七英里就能到达南极点，当时他心里比谁都清楚，虽然还没能实现抵达南极点的目标，但只是时间问题。早在1911年3月，他就在致妻子埃米莉的信中写道：“我觉得，只要能够横越南极大陆，再来一次南极探险也并不为多。”

与此同时，一支由罗伯特·F·佩里率领的美国探险队在1909年抵达北极点。接着，在1911年底与1912年初之际，司各特的第二次南极探险受到来自挪威人罗纳德·阿蒙森的强势挑战，并且以晚于后者一个月多一点的结果而落败。尽管败于对手令人失望，但这远不是最悲惨的，因为司各特及其三位队友在经过顽强抗争后全都殉难，他们因患坏血病导致身体极度虚弱，最终未能再回到大本营。

当司各特征服南极点的消息和他悲惨去世的噩耗同时传回英格兰时，举国为之悲恸。感怀痛失英才之余，英国人还不得不面对这样的现实：他们以往打遍天下无敌手的极地探险纪录，如今却可耻地落在了挪威人的后面。

在这些事件的整个过程当中，沙克尔顿自己的穿越南极探险计划也一直在快速地向推进。在早些时候为筹集资金而专门设计的企划说明书中，沙克尔顿极力强调此次壮举的无上荣耀，并将之视为穿越探险行动的根本理由。他这样写道：

“从情感的角度来看，再不可能有比这更伟大的极地之旅了，它将远比仅仅抵达极点就折返要伟大得多。我们已经在征服北极和第一次征服南极的行动中被别人打败，所以我认为，这一伟大使命必须由

我们英国人来完成。这就是有史以来规模最宏大也最激动人心的极地之旅——穿越南极大陆之行！”

沙克尔顿计划将一艘探险船驶入威德尔海，在瓦谢尔湾附近，大约南纬 78°西经 36°的地方，让一支由六个人和七十只爱斯基摩犬组成的雪橇小分队登陆上岸。差不多与此同时，另一艘船将进入罗斯海的麦克默多海峡，此处几乎就是由威德尔海大本营划一横越南极大陆的直线的另一端。罗斯海小分队的任务就是从大本营开始，一路建立持续不断的食物贮藏点，直到抵近南极点。在完成这一任务的同时，威德尔海小分队则乘坐雪橇向南极点挺进，每天的给养完全靠个人自带的配额解决。抵达南极点之后，他们将继续向巨大的比尔德莫尔冰川周边移动，并且在罗斯海小分队建立的最南端的贮藏点补充给养。之后那些沿途的定量贮藏点，则可以保证他们给养充足地抵达麦克默多海峡营地。

这就是当时写在纸上的计划，具有鲜明的沙克尔顿风格：做事决绝、大胆而又干脆利落。他在此次南极探险取得成功从来没有过丝毫的怀疑。

整个探险计划被某些团体诟病为太过“胆大妄为”。此话不假，但若不是这般无畏大胆，也就对不了沙克尔顿的胃口了。说到底，他就是个典型的冒险家，万事不求人、浪漫奔放，还有一点神气活现。

他四十岁，中等身材，脖子粗大，宽宽的肩膀，背略微有点驼，留着深棕色的中分头。他的嘴唇宽大，性感却又表情丰富，正是这同一张嘴，能时而欢笑如斯，时而又紧抿成一线。他的下颌如铁一般坚毅。他那一双淡蓝色的眼睛，一如他的嘴唇，前一刻还溢满着快乐的光芒，转瞬又冷眼凝视得令人望而生畏。

他长相俊朗，不过经常一副若有所思的神情，仿佛思绪总是飘荡在别的什么地方似的，这让他的面色有时显得有些昏暗。他的手掌不大，但握力很强，充满自信。他说话时声音柔和，语速也有点慢，略

带一点男中音，直教人联想到他那爱尔兰基尔达尔郡的家乡土音。

无论他心情如何，喜悦舒畅还是纠结郁闷，他的那个尽人皆知的特点是不会改变的，就是不达目的决不罢休。

愤世嫉俗的人完全有站得住脚的理由指责说，沙克尔顿发起这次探险的根本目的其实很简单，无非就是要为他欧内斯特·沙克尔顿本人谋取更大的荣誉，当然还有在如此规模的探险成功之后，作为队长所能得到的金钱回报。毫无疑问，这些动机的确强烈地存在于沙克尔顿的心里。他非常清楚社会地位以及金钱在这一切当中所能发挥的作用。其实，他生命中从未改变过（同时也极不现实）的梦想，至少在表面上，就是要获取经济上富裕的地位，而且还要能管一辈子。他乐意把自己想象成一名乡绅，不仅脱离了终日劳作的苦海，还有足够的财富和闲暇做自己想做的事。

沙克尔顿出身于中产阶级家庭，是一位饶有成就的内科医生的儿子。他十六岁时就加入了英国商船队，后来又稳定地逐级晋职，不过这种按部就班的升迁已经越来越不符合他那风风火火的性格了。

后来发生了两件对他至关重要的事，一件是1901年他和司各特一起到南极探险，另一件就是他娶了一位有钱律师的女儿。第一件事使他接触了南极大陆，从此他丰富的想象力一发不可收拾。而第二件事则大大增加了他对财富的渴望。他感到自己有责任为妻子提供她早已习以为常的那种富裕生活。“南极”与“多赚钱”在沙克尔顿的思维里或多或少成了同义词。他觉得如果在这件事上获得成功，那将是奇迹般的英勇壮举，全世界的人都会对此浮想联翩，而这也必将打开通向名誉和财富的大门。

在从事极地探险的间隙，他也从没有放弃对财富的不懈追求。他始终痴迷于开创新的计划，并且每一次都深信不疑这将会给他带来财富。这里不可能将他的计划一一列举，不过其中包括诸如生产香烟（只要用他的名气就一定能成功）、建立出租车队、在保加利亚开矿、