

探索之旅

叶研 著
湖南人民出版社

极地天堂

ANTARCTICA, PLACE OF HEAVEN

在我回到都市以后，
中山站的日子就只剩下耀眼的阳光和持久的狂风，
却惟独没有寒冷。



华北水利水电学院图书馆



208302031

N816.61

Y471



极地天堂

叶研 著



5

湖南人民出版社

830203

图书在版编目(CIP)数据

极地天堂/叶研著. —长沙: 湖南人民出版社, 2003.12

ISBN 7-5438-3527-4

I. 极... II. 叶... III. 南极洲—科学考察

IV. N816.61

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2003) 第 118320 号

极地天堂



出版人: 周艺文

作者: 叶研

责任编辑: 李思远

装帧设计: 郭乐登

出版策划: 湖南艺文出版策划有限公司

出版发行: 湖南人民出版社 (地址: 长沙市展览馆路66号 邮编: 410005)

经 销: 新华书店

印 装: 湖南东方速印科技股份有限公司

开 本: 787 × 1092 1/16

印 张: 9.75

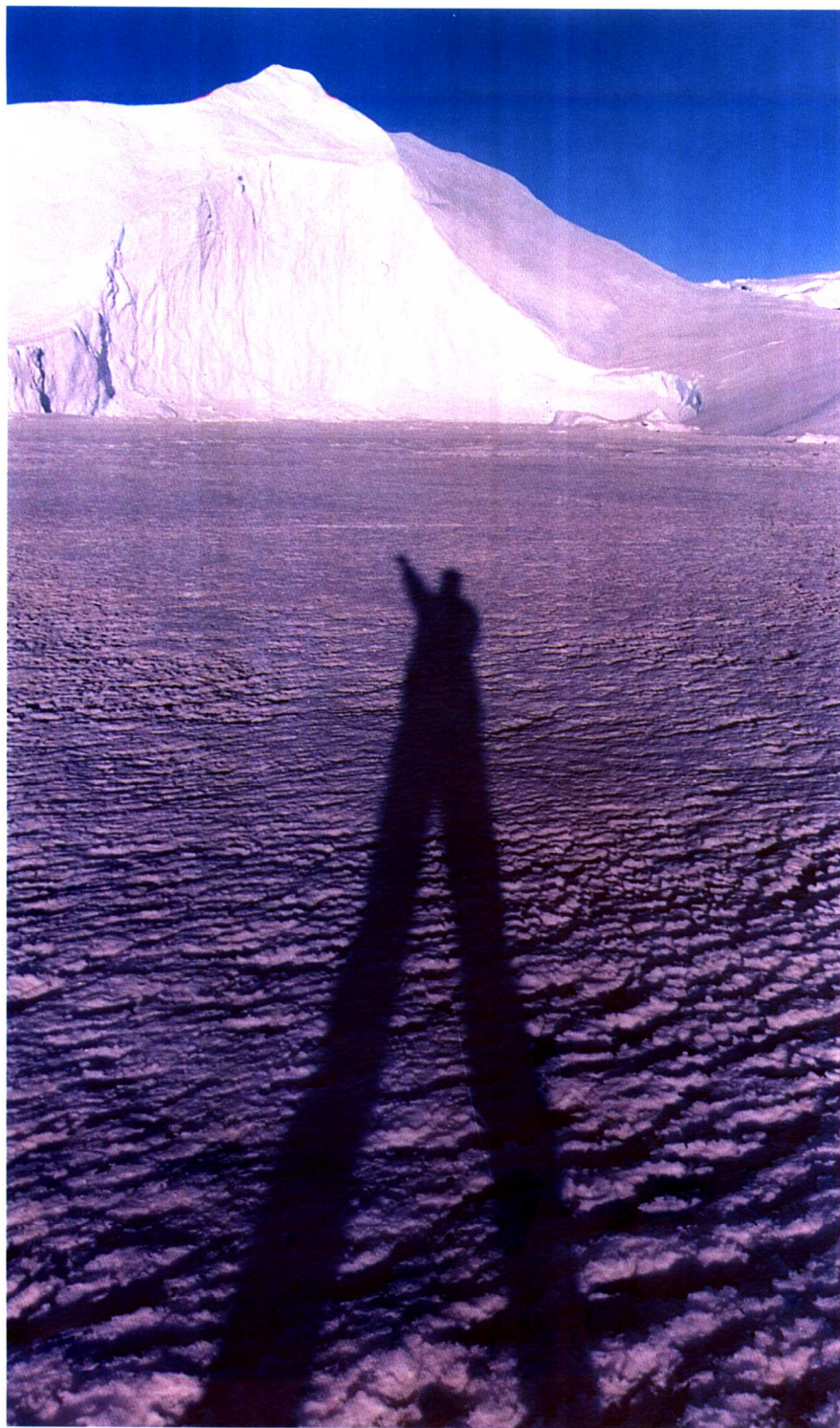
字 数: 180,000

印 次: 2004年1月第1版 2004年1月第1次印刷

印 数: 1—8,000

书 号: ISBN7—5438—3527—4/K · 683

定 价: 36.80元



AAK81/08

目 录

往事不再	1
------	---

航渡	2
----	---

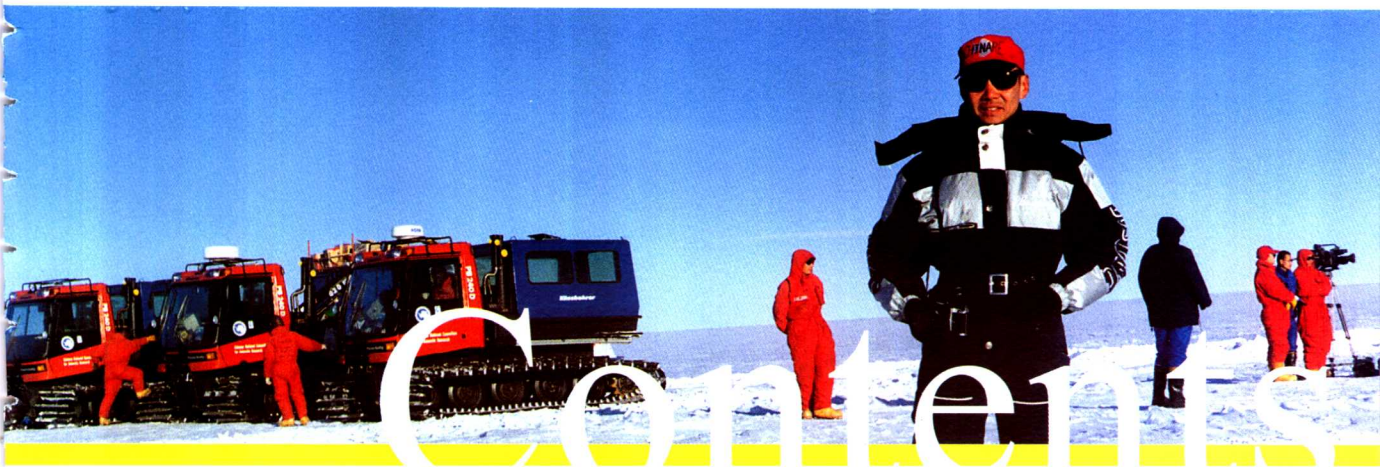
有机会就走	2
又一次离岸	5
北半球航渡——期望着能上格罗夫山	7
南半球航渡——格罗夫山的事有了结果	10
海冰	14
登陆	17

忘了自己是记者	19
---------	----

乱中取胜	19
一个考察站一年要用多少物资	21
抢运物资	23
谁见过喝口可乐费这么大劲	30
传统的小艇转运	32
冬泳	34
从凯	36
为人作嫁	41
送行	44

老兵	46
----	----

扮演角色	46
轻松挑战	50
冰上卸油	56
王荻	60
冰上送人	62
坏了的小鸟	66
油漆工	70
雪崩	74
清除垃圾	79



我和冰架 81

赴约	81
轨迹	84
死别	86

踏破万年冰雪 88

运回冰样	88
中山, 中山, 格罗夫山呼叫	93
每一步都是人类的第一步	98
南极精神的传递	104
男儿本自重横行	108

寒夜漫长 112

我真的不知道他们队里的事	112
南极越冬琐记	116

地尽头的轶事 129

寒冰遗骨	129
与生俱来的迷恋	132
性失衡问题	138
留在中山站的人	143
九九女儿红	146

往事不再

早上在家里醒来还没起身，一股莫名的情绪袭上心头。仔细辨析，竟是想家的情绪。我吃了一惊，在家想家，我是不是疯了？

14岁那年夏天我找父母要求去串联。在院子里碰上二位大人。妈妈对爸爸说，让他去吧。从此我开始行走，后来走到了地球上那些为复旦史地系出身的父母所熟知却没有到过的地方。

环境这东西很怪。环境一变，甲地的记忆在乙地就会成为梦境。16岁下乡，第一次有这种感觉。在云南雨季的大山里呆得时间长了，北京十年轻率孟浪的少年生活因为遥远而日见飘渺，不那么真实。偶尔跑回北京，云南山林里的晨曦暮雨竟恍若梦境。再回云南的大山，密林溽热成了真实的存在，又不敢肯定是否真的曾在朔风凛冽中走过北京的长街灯火。

后来生活的空间调度多了，逐渐习惯理解生命在各地消磨。工作分配、出差调动、旅途客居，位置移动频繁，对以前的生活都不再将信将疑，也不再有虚幻的诗意。

直到1988年去南沙群岛，大陆在船尾变成海天之间一条灰线时，不分是梦是醒的毛病又犯了。这次好像更邪唬一些，离人长居的地方远了，呆在四面深海的岛礁的日子一久，竟记不太清人间烟火、社会文明的细部。

如果在空间差异很大的地方，如果不能重复你经历过的某种情境，那情境就会给你梦的感觉。所谓往事不再，老歌如梦。

南极中山站的事情好像没有发生过。在我回到都市以后，中山站的日子就只剩下耀眼的阳光和持久的狂风，却惟独没有寒冷。

云南是梦，南极是梦，行走是梦。

梦醒不分也就罢了。心一旦飘飞，就再不能落回原处。天涯芳草，南北冰原，处处无家。回到家来，却不知心在哪里。

home也好，family也好，都不是归属感的全部。连自己都说不清能给予我内心安宁的“家”在哪里。“家”是对若干心爱的地点的概括，不在一处一地。

既然弄不清“家”在哪里，心在哪里，那种在家想家的感觉也就无人可说了。

航渡 有机会就走

1998年11月1日，我在上海外高桥海测大队第三码头登上“雪龙”船，准备第一次到南极，去完成采访任务。

出行的意义，就是活着。我感觉自己仅仅活在行走中。

都市的确是我生命历程的主要环境。统计起来，50年中，我只有6年在纯粹的“野外”生活，刨去其中3年在云南大山里“下乡”的日子，就剩下3年。这断断续续的6年在我眼里是一串夺目的亮点，它可以使我轻松地认出自己。最近的20多年，我总是在准备出行和出行、再准备出行和再出行的日子里循环。无论3年与20年的比例多小，它是我生命的实质。

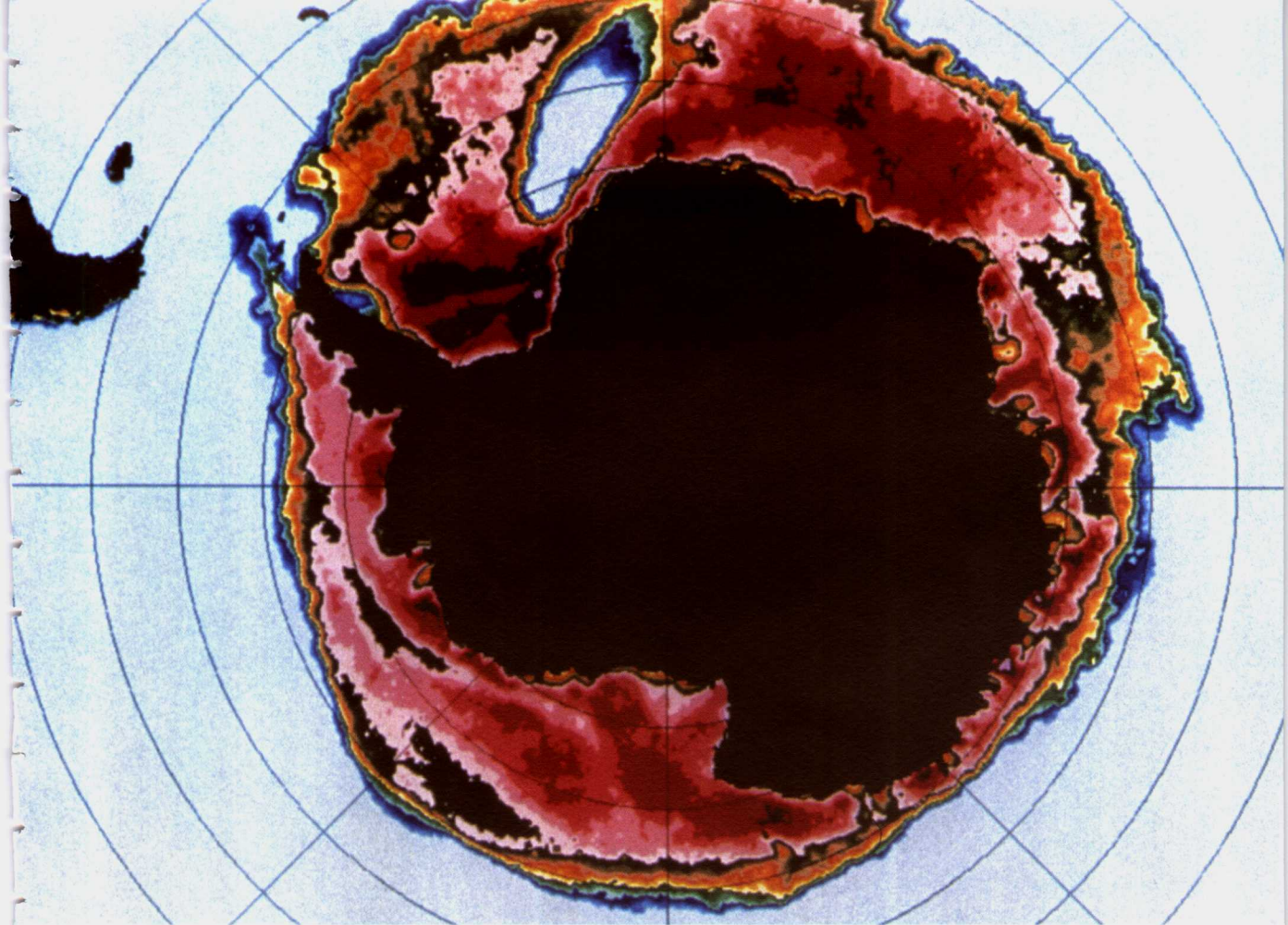
以前没有特别想过一定要去南极。在“雪龙”船等待出航时，我知道为什么自己提不起劲来。老实说，我原本没有设计要把“地球三极”走完，虽然此前我已经到过北极和珠穆朗玛峰北坡大本营。走三极是年轻一些的人看重的形式。刻意追求那种“走遍东南西北”的形式，缺了一种随遇和随机，突出的是行走的点位，而我注重行走本身。南极采访（走完“地球三极”）属于偶然。机会来了，当然不该放过，但不是出于点位的吸引。这一点，不是得便宜卖乖，从我至今仍没有急于走完“中国四端”可以得到印证。同样，我到过漠河黑龙江边（北）、南沙华阳礁（南）、塔什库尔干边境（西），也曾数次走到东北东部，却始终没有特意走到抚远县的那个尖角（东）。

这种状况一直延续到有一天接到张岳庚的紧急寻呼。一个现成的机会参加中国第15次南极考察队。是否去，几乎就看我个人的态度。

在我印象中，2000多人去过那里，中国的两个长年考察站摆在那里。因此南极对我的吸引力不如穿越西伯利亚的北极泰加林计划。而泰加林计划是那么渺茫。1997年我们几个“95年北极考察队”的队友追加了镜泊湖滑雪训练。设计考察路线是从北京出发，由漠河进入西伯利亚，穿越泰加林北极苔原地带，终点是北极圈内的俄罗斯的共青团员岛。目的是在北半球做一个地质剖面外加综合考察之类，与1995年的北极考察衔接。后来经费不到位，没成行。

具体说到1998年，我个人的计划是参加雅鲁藏布大峡谷考察，已经同活动主办单位中国科学探险协会取得了联系。事到如今，如果说同时收到雅鲁藏布考察队和第15次南极考察队正式组队的信息的话，那我无疑是选择去雅鲁藏布大峡谷。不过，去南极的报名时间先到了。生命飞逝，走动的时日越来越少。每年若干个

走南极的机会不期而至，虽不如计划中想去的地方理想，但毕竟是我内心感到安宁的地方，大可继续游走。



卫星拍摄的南极影像。

“走吧，走吧，为自己的心找一个家。”都市不是我想呆的地方。走前，我不知道自己将与“情人一样致命的冰山”相遇，甚至没有一点预感；另外，我也不知道此行将路过自己心灵的家园。如果我知道，我会心急如火地等待出发。

设想最后只能成行一两个。我惟恐光阴虚掷，只有哪趟车先到就上哪趟车。

1998年是体力、精力透支的年份之一，身心疲惫。春节前后每天潜水训练，说是为了采访打捞滇池的美国飞虎队战斗机（P-40B），或者探查美国西海岸圣迭戈海域神秘的东方石锚，实际上心里还揣着一个更不着边际的动机。总之经过训练和测试，取得了国际一星级潜水执照。拿到执照不久，就是云南抚仙湖深潜训练和近一个月的滇池P-40B战机的寻找。担任GPS导航和水下探摸。每天乘着冲锋舟携带着金属探测仪和对地雷达在风浪里打转，几乎整个5月在水上作业。我不得不离开云南时，只获得几个湖区下铁磁性异常和泥下金属物的坐标，尚未最后探明是不是那架战斗机的残骸。

6月，进行了一次山岳行进训练。7月在深圳开会，回京后在官厅水库搞了一次长距离泅渡。这次泅渡好像是招致抗洪报道的一个征兆。不几天，去了防汛态势严峻的荆江地区，在那里呆到第3次洪峰过去。想不到1998年的洪峰一次比一次大。第6次洪峰来时，我又前出至荆江。在8月15日决定分洪的夜晚，守候在

公安县荆江分洪区的北闸爆破点。一夜阴雨，最后中央决定死守，不分洪。10月初，编完《世纪洪水》，从桂林回到编辑部，接到张岳庚的寻呼：“有急事商量。”到他办公室一问，南极考察15次队组队，10月底在上海集中，11月5日启航。

张岳庚为我去南极创造机会，出于一次君子之诺。

1995年4月我出发去北极之前，编辑部在6楼礼堂弄了个轻松的仪式。总编辑徐祝庆历数《中国青年报》记者切入高危现场采访的传统，指出极地考察的重要性和中国尽早参与北极事务的紧迫性。我当时说了一句颇带理想色彩的话：“不管水多深、火多猛、枪子多密，只要有新闻，《中国青年报》就派得出自己的记者。”同事们站在一起，每人端着一纸杯可乐，一人喊一句送行的话。我清楚地记得，参加过第7次南极考察队的张岳庚在人群中喊道：“你先去，然后咱俩调换！”意思是，我去了北极后，即和他构成一南一北的采访经历。调换，就是他再去北极，我再赴南极。我从北极回来后，确实在1997年终未成行的北极考察的准备阶段，为他加入考察队努力过。而他为我去南极创造了更成熟的条件。因此，1999年1月我在南极中山站得知海洋局极地办向国务院递交了“雪龙”船7月考察北冰洋的报告时，立即在传真回报社的稿件后面附言：请岳庚马上同海洋局联系北冰洋采访。当年夏天，张岳庚随“雪龙”船进入北冰洋的楚科奇海，完成了两人的南北“调换”。

南极越冬要一年半时间，自然不敢想。南极度夏考察，也得小半年。我所在的记者部主任谢湘和报社领导徐祝庆一如既往支持我走，惟一的疑虑就是：“你要想好了，家里离得开吗？”对我来说，父母年迈体衰，实在不宜远游。去荆江的时候，父亲已在一家医院打点滴。后来在我到中山站之后，确有过父亲在收费很高的医院爬不上病床，冬天在地上趴了一夜的事。只是考察队员的家属有个不成文的惯例，即亲人在极地时，一般不通报令人焦虑的信息，甚至家人亡故也等队员到家才得知。这种事在考察队员中不只一件两件。

这一年因为参加了滇池的战斗机残骸搜寻和抗洪报道，从满足“透气”的需求说，已经基本平衡了都市的窒息。走南极的机会不期而至，虽不如计划中想去的地方理想，但毕竟是我内心感到安宁的地方，大可继续游走。

“走吧，走吧，为自己的心找一个家。”都市不是我想呆的地方。

人一辈子总会遇到几次需要咬咬牙时候。去南极的机会来得顺当，但来得不容易，是岳庚参加7次队、14次队两下南极用汗水和伤病造成良好印象换来的。

走前，我不知道自己将与“情人一样致命的冰山”相遇，甚至没有一点预感；另外，我也不知道此行将路过自己心灵的家园。如果我知道，我会心急如火地等待出发。

当然，在我横下心来收拾行装的时候，还有一个幻影在蛊惑着我。那就是格罗夫山。真正让我燃烧起来的是上冰盖去格罗夫山考察。

航渡 又一次离岸



码头上来了一支铜管乐队，却始终未奏《一路平安》，码头上的人我一个也不认识，我认识的人一个都不在码头。

上船后，队员没非进城不可的事基本不让离船了。说不定什么时候就有事。一会叫人搬大葱（照117人4个半月、中山站1年的用量也少不了；航渡期间还得把大葱搬上甲板晾晒），一会集合开会。开会还的确有内容，队员的培训全在出发前这几天，内容有航行安全（防浪和防火）、外事纪律（沿途靠港上岸和在南极进入外国考察站应注意的基本事项）、环境纪律（南大洋和南极洲大陆是尚未被工业污染的最后一块地方，各国到南极的人员都遵守比在其他大洲更严格的环境守则）等等。一会《雪龙报》（每次出航都组织队员办的报纸，已经延续了十来年了，职业记者肯定要被指定参加）编委会开会，一会消防演习和弃船演习，一会发日常用品和服装，一会海洋局极地办科技处的人员上船最后协调全队考察课题。

生疏的人们和生疏的事情没引起我特别的兴奋，但想起单程30天（往返60天）的远航和两个半月的考察站生活就要开始，心情比在都市里轻松愉快多了。我漫不经心、不动声色地又十分积极地参加这些劳动和会议，见人就主动笑着打招呼。我被分配在船上的新区408号住，同屋是14次队的老队员李永福，比我小一岁，中科院厦门海洋所的一个处级干部。这人也是老知青，干活相当厉害。我交朋友相当看重干活，从干活能看透人品。

3日夜，新月如钩。潮水退得较低，“雪龙”船为防搁浅，在码头边掉了一个头。

我在“雪龙”船的舷边遛达，新发的工作皮鞋的橡胶后跟在铁甲板上踏出沉闷模糊的声音。海港上一线平直的灯火勾出夜色浓重的陆地。在海平线上则是一层浑浊的微光浮在海面，把海和天空隔开。那微光就是污染的空气层。一旦出海，就会有干净的感觉。就如只有6年在野外避开都市嚣喧的窒息，我也只有在这6年

我交朋友相当看重干活，从干活能看透人品。

里呼吸着清洁的空气。

一生里，又一次将要离岸。

出发前的心境不宜理清。每次出发都独自面对即将远离的熟悉的环境，空落的感觉不全是离愁别绪。1985年去老山，当时那是中越边境武装冲突的前线，以地面战斗为主。走前没有禀告父母，编辑部的同事大多也不知道。我把背囊打好就黑灯躺在床上，等着61次去昆明的列车的发车时间。103路无轨电车从沙滩直达北京站。无轨电车里空荡荡的，电车半夜穿过长安街时，灯火辉煌的长安街空荡荡的，宁静如常。上了61次，站台上还是空荡荡的，胳膊窝下夹着铁锤的检车工匆匆走过。没人知道你是走向炮火纷飞的战场。我记得我对着空站台冷笑了一下，掐了烟，躺到自己铺上睡了。我运气不坏，这辈子好几次想什么就有什么，1985年第一次战区采访就赶上了作战。

1986年，我又去了一趟老山前线。1987年，去了大兴安岭火场。出发仓促，无暇多想，同时也觉得什么危险不危险，离别不离别，无所谓。倒是1988年在湛江等待海军编队出航去南沙时略有不同。透过风雨中椰树摇曳的枝叶，长时间地眺望灰色的舰影。启航时，码头上空荡荡的，只有几个解缆的水兵。那次我不再像去老山那样激情澎湃，内心多了些国家海洋权益的忧患和“海狼”角色的神圣。在后来多次出远门，因为再没有看得上眼的危险艰难，变得越来越麻木。说到这些年的心态，我常用“漫不经心”这个词。

我说不清即将远离的是什么。4个半月也算不上时间上的远离。生活环境首先是家庭、父母，还有一圈朋友同事。其实，我庆幸能远离的是大家共同面对的那个人文环境。我不喜欢它。我对虚伪腐败的伟大感到恶心。能到远方去透透气，总归是舒畅的事。我已变得不那么愤世嫉俗，但仍旧懒得计较利害，并对像蛆虫理解粪坑一样理解社会的人们感到失望。如果这样的理解成了主流，那么非主流的人变得越来越边缘也是在所必然。

11月5日，“雪龙”船按期离港，驶往锚地。“海三”码头上，领导和有些从外地赶来送行的队员亲属共来了近二百人，海洋局东海分局和上海极地研究所的人居多。船上各层甲板都站满了15次队队员，都穿着墨绿或铁锈红的工作服来克。熟人们在船上和码头上互相招呼。拍照的、摄像的挤来挤去。一支大概是区文化馆一级的30来人的铜管乐队演奏《拉德斯基进行曲》和《我和我的中国》。搞得很热闹、很隆重。

9点50分，吊车吊起了舷梯。船和岸分开了。“雪龙”船被拖船拉向宽阔的水面，4个半月后再靠拢这片陆地。所有的思念从这时已经开始。码头上人们在风里喊些“一路顺风”之类的话，队员家属开始抹眼泪。

我背上相机站在主甲板上。十年前同一天我从湛江麻斜海军基地随舰艇编队出发可没这热闹场面。

这天，“海三”码头上所有大喊大叫的人我一个也不认识。我认识的人一个也没在码头上。我傻笑了一下，往船头走。

“雪龙”船犁开海面，长江口灰黄色的水体突然生动地汹涌起来。乐队始终没有奏《一路平安》。

我已变得不那么愤世嫉俗，但仍旧懒得计较利害，并对像蛆虫理解粪坑一样理解社会的人们感到失望。

航渡 北半球航渡—— 期望着能上格罗夫山

“雪龙”船驶过长江口和东海的分界。灰黄色的江水和绿色的海水像刚刚并排挤在一起的油画颜料一样泾渭分明。

不久，“雪龙”船已驶向云飞浪卷的舟山群岛海域。船头指向地球的南端，以平均每天5个纬度的速度航行，30天后将到达南极洲。

可是我在南极洲的两个半月将干些什么？能参加格罗夫山队上冰盖吗？还是留在中山站干两个月的站务劳动？

中国南极第15次考察队包括中山站队（又分为度夏队和越冬队）、长城站队（又分为度夏队和越冬队，队员已乘机赴长城站，“雪龙”船参加第15次队的远航不到长城站）、冰盖队（又分为Dome-A考察队和格罗夫山考察队）、南大洋队和“雪龙”船，共117人（未计入长城站队队员）。

1984年，中国科学和工程人员乘“向阳红10”号科学考察船和海军J121救捞船到达与南美洲隔海相望的乔治王岛，于1985年建成中国第一个南极考察站长城站，正式开创了中国南极考察事业的先河。1989年，中国在东南极又建立了第二个科学考察站中山站。1996年，中国第13次南极考察队从中山站出发，开始进入南极内陆考察，深入冰盖300公里。1997年，14次队进入冰盖500公里。本次队将沿Dome-A（一个命名为A的冰丘）方向进入冰盖1000公里，并对格罗夫山区进行地质和环境考察。南极冰盖上的格罗夫山区是世界上可供中国独立进行科学考察的最后的地区。格罗夫山队（目前有队员4人）在从中山站向南极点进发途中464公里处与Dome-A队（10人）分手，进入山地无人区进行一个月左右的考察。这是我接触的玩得最酷的野外行动。

尽管全队117人到齐那天，出发前点名，就宣布了各队编制，我被分到中山站度夏队考察班当班长，我仍寄希望在30天航渡期间有奇迹出现。虽然这时发生变化的可能性已非常渺茫，但人的判断往往倾向于相信自己的希望。

远航对许多平日忙于应付工作事务的人来说，应该是轻松的休假。30天远航，除了读书，就是体能训练，为进格罗夫山做准备。航渡期间只要风浪不是太大，我就换上运动鞋到主甲板上跑步。为了上肢和腹背力量的配套，还加上俯卧撑和仰卧起坐。

南极冰盖上的格罗夫山区是世界上可供中国独立进行科学考察的最后的地区。



在新加坡港外海锚地，补给船为“雪龙”船输送燃油，因为新加坡石油炼制发达，油价便宜。

熟悉“雪龙”船，是从前甲板开始的。因为上船不久就遇上装苹果和鸡蛋。船头的吊车吊开前甲板的舱盖，把装货的铁笼通过一个垂直通道放到甲板下三层的仓库。仓库的铁地板也可以吊开，铁笼一直下到底舱，那里也是副食仓库。11月2日一上午就装了4铁笼约200纸箱苹果、200箱松花蛋、300箱鸡蛋。我估计这只是所需的一部分，全队117人4个半月、中山站1年（苹果是每天每人半个）要消耗的数量肯定大于这些。

驾驶台顶的球状物是个卫星天线，很像驱逐舰的作战雷达。还有一些其他天线。后来船员说别老上那上边去，被那玩意儿照射多了等于做节育手术。

“雪龙”船1993年出厂于乌克兰赫尔松造船厂，是B1级破冰船。长167米，宽22.6米，吃水9米，载重量10225吨，满载排水量21025吨，是目前世界各国在南极执行考察任务的最大的考察船。

我跑步主要在主甲板。这里是船中部大货舱的舱盖，舱盖用电动机开关，有大半个篮球场大。

过汕头，海水变得蓝里发黑，说明海越来越深。“雪龙”船驶过台湾海峡进入南海海域，10年前的这时，我也在南海。

南北回归线之间的海水说不清是什么颜色——黑、紫、深灰、深蓝。在海水起伏的山丘深谷下躁动着巨大的能量。浪峰上出现绽开泡沫和喷出烟雾的垛口，垛口在巅峰炸开，不久就变成湖蓝色密集泡沫，迅速向船尾荡去。浪峰上顶着一层湖蓝、蔚蓝，一种透明悦目的蓝，一种亲切、温暖、柔和的蓝，附着在深蓝之上，飞舞飘动在深蓝之上。



“雪龙”船过赤道的节目，因每一拨人能否折腾而多少不同，晕素不同。拔河是几个队属单位的循环赛。几个赛事的间隙，人们都躲到机库的阴影里。

这时我就会想出没头没脑的诗句：“你是湖蓝，我是深蓝。”

在北纬十多度时，天气越来越热。船上被迫捎带了一些自行上船的乘客：一对鸽子、蜻蜓、海鸟和苍蝇。鸽子是过浙江时落上船的，队员们给他们编号为118和119。海鸟是早上我在后甲板的直升机坪边发现的，大概都是为长途飞行而歇歇翅膀。苍蝇很大很多，落得餐厅、走廊的天花板上都是。我用纸箱壳剪了几个苍蝇拍，随手放在餐厅里。队员们见苍蝇就抄起纸拍子打，一直打到过了南海，苍蝇才在船上绝迹。

上午的阳光总在船的左侧，海风总是吹干我跑步的汗水。傍晚，天色总是殷红如血，长空排满了镶着金边的赤色云块。11月13日，沉重云块的缝隙中泻下几缕淡淡的金光，斜照在海平线上，海天相接的地方有一线陆地，陆地上隐约立着一些看起来小得像草棍一样的建筑，那实际上是一片摩天大楼——新加坡。

过新加坡不久，15日就过赤道。早上不太热，还可以坚持跑步。好在跑后可以回住房冲凉。

赤道水平如镜。太阳投到海上的光影不是一片金晖，也不是一串光碟，而是一个漂浮在水面的平整的太阳。万吨以上的“雪龙”船轻无声息地从北半球滑进南半球。

船员和队员大都换上制式白T恤、黑长裤，像一群企鹅在后甲板直升机停机坪搞过赤道仪式。无非是领导讲话、拔河和留影。不像我想象的，好多人化妆，群魔乱舞，有人浑身涂上油粘上羽毛拿着三叉戟扮演海神。

拔河分了几组。船员那组总是赢，每到双方相持阶段，都会出现一种不可抗拒的力使对手披靡。其实原因不复杂，因为操船的人立场站在船员一边，如果船员组在西，对手组在东，观众人群中的一个船员用对讲机通知驾驶室，驾驶室就向东打舵，“雪龙”船转弯的离心力可以轻松地帮助船员取胜。

时常到302房间去找刘小汉，问格罗夫山队增加队员的事有什么消息。没有乐观的消息，情况反而越来越微妙了。

航渡

南半球航渡——

格罗夫山的事有了结果

过赤道的第二天，通过印度尼西亚的巽他海峡。右舷（西面）是苏门答腊，5个巨大的烟囱向蓝天释放着废气。刘小汉说，这些烟囱立在这儿不知几年了，年年来，都看到它们排烟。左舷（东面）是爪哇，透明的天穹下并列着喀拉喀托火山的三座锥形火山，岛屿上银滩绿树。

下午4点，“雪龙”船完全通过巽他海峡，随即进入印度洋。马上，大风大浪铺天盖地。

时间在人的心理上没留下多少痕迹。在巽他海峡，我在日记本上记下“11月16日”，这是30年前我和300多名知青从北京出发去云南下乡的日子。不知道别人是否会时常感到同样的惊讶，昨天的翩翩少年，不经意间已华发斑白，我确实没觉得已经真的过了这么长的岁月。

“雪龙”船过南沙群岛时，本班（科考班）的程志刚告诉我，游泳池放水了。从“雪龙”船老区（相对后来的新区）顺楼梯往下走，有图书室。再下一层就是室内球场和游泳池。室内球场是个挑高的房间，有半个篮球场大，天花板有6米多高。墙壁上钉着一个篮板、一个篮框。由于这里是甲板下的一个舱室，没有窗户，打起球来不舒服。

室内球场隔着一个淋浴室就是游泳池。这游泳池也小得过分了，4米长，3米宽，2.5米深，蹬一下池边，没等身体展开，就碰到了对面池壁。池水是海水，极咸，因为深海含盐度高。既然没法游，就反复练习潜水排压动作。排压就是潜到一定深度时鼓气打开耳膜。别看水深只有2.5米，耳膜也不是每次都打得开。因为我有机会去游泳池时，大船在涌浪里晃来晃去，游泳池里的水在船肚子里晃来晃去。在一个倾斜摇动的池子里呆着，时时得防备让池水猛推，撞到池壁上。

跑步也变得异常凶险。船在几米高的涌浪里歪来歪去，跑起来甲板就一会儿上坡、一会下坡地来回变。当船冲你正面歪过来时，甲板就是上坡，你只能攒足了往上冲。船会忽然往回歪，上坡瞬间变成下坡，加上甲板上都是海水，没准儿就收不住脚冲到波滔汹涌的海里去。



第15次队的南大洋考察队好像过巽他海峡进入印度洋后一直在用这种仪器测量不同深度的海水温度和含盐度。他们管这项测量叫“温盐深”。

“雪龙”船在澳大利亚的弗来曼特尔靠港后继续航行，很快进入西风带。环球南纬45度到60度的海域长年流动着密集的气旋，强风带动着惊涛骇浪，令历次队的考察队员生畏。偶尔登上驾驶台，可以看到“雪龙”船船头瞬间被白浪淹没。1米深的海水在前甲板横滚而过。砸向船头的浪花轻易飞溅到几层楼高的驾驶台窗上。船长袁绍宏通常在这时命令固定舱内物品，所有人走内部通道，不准上甲板。袁绍宏善于根据气旋移动的情况驾船在气旋的间隙穿行。国家气象局每次队都有专业人员跟船，根据气象卫星云图分析气旋位置和移动的方向、速度，建议“雪龙”船如何规避气旋。但由于经费不够购买更密集的云图，只凭有限的资料分析，有时会判断失误，致使“雪龙”船驶入气旋。

每个舱里都躺着晕船的人，躺在床上都听得到巨浪撞击船体的声响。到餐厅吃饭的人少了许多。舱内床位摆放有横向（与船头和行船的方向垂直）的和纵向