

南極歷險記

张继民 著



煤炭工业出版社

南 极 历 险 记

张 继 民 著

煤 炭 工 业 出 版 社

责任编辑：王 秀 兰

南 极 历 险 记

张 继 民 著

*

煤炭工业出版社 出版

(北京安定门内和平里北街 21 号)

煤炭工业出版社印刷厂 印刷

新华书店北京发行所 发行

*

开本 $850 \times 1168 \text{mm}^{1/32}$ 印张 $47/8$ 插页 4

字数 124 千字 印数 1—4,600

1990 年 10 月第 1 版 1990 年 10 月第 1 次印刷

ISBN 7-5020-0459-9/G · 29

书号 3244 定价 3.60 元

世界的未来属于勇敢的探索者。

(代序)

宋 健

南极洲 (Antarctica)，地球上这块 1400 万平方公里的“第七大陆”，自从上个世纪初探险家们发现它以来，就像磁石一样，对人类有着巨大的吸引力。

地质学家们发现的无数科学事实表明，至少在一亿年前，南极大陆并不象现在这样孤独地处于偏僻的角落，而是与南美洲、非洲、印度、新西兰、澳大利亚连成一体，称为冈瓦纳古大陆 (Gondwanaland)。随着时间的推移，从中生代侏罗纪以后，沧海桑田，冈瓦纳古陆逐渐解体，才游离成了现在这样的地理分布格局。

当年南极大陆的一部分——印度板块，不知为何却向北漂移过来，猛冲到欧亚板块之下，把青藏高原垫高，在交界处形成了喜马拉雅山脉。来自新疆、青海、内蒙古的古生物、古环境的资料表明，中生代前期，这些地方水草丰美、沃野千里，森林茂密、动物群集，只是因为印度板块和欧亚板块的冲撞，使青藏高原隆起，挡住了亚热带暖湿气流的北进。接着，出现了塔克拉玛干沙漠、腾格里沙漠等大片沙漠死海，昔日繁茂的植被深深地埋在地下。

南极与中国西北地区的地形和气候的变迁息息相关。正如竺可桢先生所说：“地球是一个整体，中国的自然环境的形成和演化是地球环境的一部分，极地的存在和演变与中国有着密切的关系。”

中国作为一个文明古国，她不能无视极地的存在！1981年5

月，中国建立了以武衡为主任的国家南极考察委员会。1983年5月9日，第五届全国人民代表大会常委会第27次会议通过了我国加入《南极条约》的决定。从此，宣告了人民中国进入南极考察国际合作的行列。

中国在南极的科学考察活动始于1984年。这一年，首次组织考察编队开进南极洲。第二年，即1985年2月，在南设得兰群岛（South Shetland Islands）的乔治王岛（King George Island）上，建成了我国第一个南极考察基地——中国南极长城站，开始了较大规模的地质、地貌、测绘、气象、生态生物等多学科的综合科学考察。在短短的几年内，取得了一系列的重要成果，使我们对于南极的认识有了一个大的飞跃。

仅有一个长城站是不够的，我们还应进入南极圈内，在南极大陆上建立考察站。因为在冰盖平均厚度约2000米，有风极、寒极之称的南极大陆上建站，更有利于揭示南极的奥秘。1988年11月20日，中国首次东南极考察队116名勇士，乘万吨级“极地”号抗冰船从青岛启航，向地处东南极的普里兹湾（Prydz Bay）挺进，企望在拉斯曼丘陵（Larsemann Hills）上建立名为中山站的考察站。

东南极的自然环境险恶，茫茫冰原，巍巍冰山，考察船面临巨大的困难和风险。12月25日，“极地”号到达普里兹湾，厚厚的船头钢板被浮冰撕开了直径约1米的洞口，而后，又陷入拉斯曼丘陵陆缘冰区，被困近20天。待“极地”号船历尽险阻，冲破坚冰，接近陆岸的时候，特大冰崩发生了，人船险遭灭顶之灾。这些接连不断的挫折和打击，并没有使首次东南极考察队怯步，他们以惊人的毅力和勇气，终于在1989年2月26日，在南极大陆上建成了中山站，使五星红旗，高高飘扬在拉斯曼丘陵上空，为中华民族，为我们的国家争得了荣誉。

哪里有生活，哪里就有文学。本书作者张继民同志，作为一名新闻记者，首次赴东南极考察队的队员，以自己亲身的经历和感受，真实地描述了这支考察队惊天动地的业绩，讴歌了同生死、

共患难的战友，读来牵魂摄魄，感人至深。

南极印下中国考察队员的足迹，虽然仅有短短几年，但是，他们依靠勇敢、智慧和顽强，谱写下了中华儿女奋战南极的光辉篇章。潜下南极冰海，攀上文森山峰、搜集考察标本、横穿南极大陆……

共和国的历史，将记下中国南极科学考察事业开拓者的功绩。长城站、中山站这两座丰碑的竖起，标志着我国南极科学考察事业是可以大有作为的。非常高兴地看到《南极历险记》这本书的问世。随着我国南极科学考察事业的不断前进，今后还会有更多的科学家到极地考察，相信会有更好的文学作品出世。让读者们，特别是青少年读者从中了解南极，了解我国的南极科学考察事业，以及这个事业赖以发扬光大的那种为科学献身，为祖国争光的伟大的民族精神是十分必要的。

世界的未来，科学的未来属于那些勇于探索、敢于攀登的强者。中华民族是在大风大浪中生存和发展起来的。不惧风浪，进一步研究我们的地球，探索新的疆界，是今后几代人的光荣任务。让我们沿着勇士们的足迹，继续前进吧！

目

录

一、咆哮西风带	1
二、洞穿航船	16
三、南极大陆第一天	28
四、被困冰原	40
五、一场欢喜一场空	59
六、冰崩遇险	69
七、陷入重围	80
八、迟到的奠基	95
九、卸载坎坷	105
十、远足探奇	118
十一、来时不易别亦难	131
十二、金乃千之死	146

一、咆哮西风带

四月的青岛，已经是小草返青、柳枝吐绿，到处呈现着一片春意。

我们中国首次东南极考察队远航归来，就要投入祖国人民的怀抱。“极地”号船缓缓地向国家海洋局青岛码头靠近。码头的四周是一面面迎风招展的彩旗，手持鲜花的少先队员和服装笔挺的军乐队列队沿岸，他们的背后是上千的欢迎群众。

队友们站在船舷边，有的努力从人群中去分辨自己的亲朋，更多的队员出于礼貌向欢迎的人群挥手示意，但表情木然，让人看不到凯旋者应有的兴奋情绪，同眼前盛大的欢迎场面多少有些不近合拍。刚刚登船采访的新闻记者凭借他们的职业敏感，也发现考察队员的情绪有些异样，其表现是不愿回答记者们提出的问题，好象南极大陆之行如同去趟不知名的孤岛一样平淡无奇，每每谢绝或一笑了之。中国南极中山站不是屹立在拉斯曼丘陵之上了吗？就凭这一点，考察队员对得起祖国，更不负人民的重托。喜欢刨根问底的记者们找到了我，想探个究竟，我作为考察队的一员、随队采访的记者，自然了解队友们的隐忧，我告诉我的同行们，这次南极远征，考察队员经历了太多的磨难、太多的危险。如险渡西风带、冰原被困、特大冰崩，当他们迎风斗雪终于建站成功，返航途经新加坡时，队友金乃千又溘然病逝。他们还没有从悲痛的氛围中挣脱出来，在此情况下，怎能从他们身上看到英雄般的凯旋，以及胜利后的笑脸？这已经很不错了，倘若活人和死者一块乘“极地”号返航，队友们的情绪会更为低沉……。我在解释其

缘由时，南极历险的一幕幕场景又在脑中浮现。

回首 140 多天前的 1988 年 11 月 20 日，“极地”号船就是从这个海港启程远征南极的。这支由 116 人组成的考察队，计划闯进南极圈，登上南极大陆的拉斯曼丘陵，去建立中国南极中山站。考察船出发后，“极地”号船能否顺利穿过西风带，一直成为考察队员的中心话题，特别是它的主机在赤道出现了故障，不得不停下来检修时，更增加了队员的忧虑。赤道，这个南北半球的分界线，因为很少有风出现，所以有赤道无风带之称。这里水波不兴，海平如镜，海水好象又稠又粘，只有船头犁开的地方，才有波纹出现。这特殊而恒定的海况，历来是航船躲避风暴、临时检修船体的不可多得的天然场所。我们在想，如果机械故障出现在西风带，仅有一部主机，重载 2300 多吨，连舱盖上也码放红色集装箱房的“极地”号船就会失去动力，任凭狂风恶浪的摆布，很难说它不会被掀翻。地处南纬 45°至 60°，有着咆哮西风带恶名的那片海域，恍若乌云笼罩在我们心中，每当谈起 10 多天后的西风带航行，精神就一阵阵紧张。在我们看来，从青岛至澳大利亚 5600 多海里的航路，安全上并没有什么可担心的，因为考察船行驶在国际航线上，一旦出现不测，船上报务员发出 SOS 紧急海难呼救信号，将会得到附近沿海国家海上安全部门的救助。极少有船只出没，具有探险家乐园之称的风带，则缺少这一保证。

考察队总指挥陈德鸿，对“极地”号安全通过西风带充满信心。这位国字脸、两眼炯炯有神、头发向后梳理整齐的考察队领导，不止一次地拍着胸脯对我们说：“西风带再险，我也保证大家平安通过，放心好了。”他的话在安定人心理上，具有一定的权威性，这不取决于他是考察队中的最高首长，而是他不寻常的航海经历。

59 岁的陈德鸿，1949 年从陆军调到海军，从此便与大海结下了不解之缘，已整整度过了 40 个春秋。在海军部队，他任过航海长、舰长、大队长、水警区参谋长，以及潜艇支队、驱护支队副支队长等职。学合成指挥，60 年代初，南京海军军事学院留下过

他的身影。他指挥各种船队，曾游弋在无垠的太平洋、大西洋执行各种重大任务。炎炎的赤道，对他来说已毫不新鲜，在海上越过不下 20 次。1984 年，他作为中国首次南极考察编队的总指挥，率队到达乔治王岛，又指挥“向阳红 10”号船挺进南极圈，在中国航海史上做出贡献。不过，这位国家海洋局副局长是坦诚的，他承认，他虽然不畏惧西风带的恶浪，可对于西风带过后的南极冰区航行，却没有经验。

稳健而又老练的陈总指挥，基于对冰区航行的担心，有时心事重重。他常常独自一人站在船舷旁，望着波浪滚动的大海沉思，以至从浪花里跃出一群群银梭状的飞鱼，有趣地溅落在百米远的地方，也不能唤起他的兴趣。他在思考什么呢？原来他盼望“极地”号船早些到达澳大利亚的霍巴特港，能和先于考察队赴南极大陆踏勘中山站站址的考察队队长郭琨会面，以便了解和商量冰区航行及卸运建站物资的可能程度。

我们队员也无不期待早日见到郭队长，目的是想从他那里获得往返西风带的困难程度，特别是包括我在内的少数晕船队员，现在已经被晕船折磨得难于承受，甚至狠一狠心都想跳海，我们担心到西风带时晕船晕得更厉害，因此想从郭琨那里得到一些战胜晕船的经验。

海上航行，对于不晕船的队员们来说，可以说是一种享受，他们吃得下，睡得香，玩得好，很容易打发单调而孤寂的海上生活。我的住舱在第 3 层 212 舱室，每日太阳夕下，隔壁的房间便成了俱乐部，不晕船的幸运儿们聚在一起，一场扑克大战便开始了。赢者，开怀大笑；输家被罚，要求是手掌触及地毯，象猿猴一样爬出门坎，再爬回来。我一次经过隔壁房间门前，猝不及防从我膝下窜过一个人，着实把我吓了一跳。

一个世界两重天。我们这些晕船的倒霉蛋，可谓苦不堪言。来自北京师范大学从事古环境研究的 36 岁的赵俊林副教授，因恶心呕吐已经几天没有吃什么，疲惫地躺在床上，船体每一次大幅度的摆动，他胃里的东西就向喉部涌动，呕了半天，吐出了几口

苦苦的黄水。他可不是不知晕船滋味，冒冒失失登上“极地”号来过船瘾的。1987年，他随着“极地”号作环球航行时，曾饱尝晕船的滋味，当祖国的南极事业再次呼唤他时，他又毅然出征。面皮白净、颇有学者风度的北京金属结构厂工程师周文玉，我初次与他在青岛码头相识时，他身着笔挺的咖啡色毛料西装，扎着质地上乘的白地蓝道领带，潇洒而又俊秀。现在，他就象一个可怜的弃儿，坐在第2层船舱的过道地毯上，希望能吸一点新鲜空气以减轻晕船程度。他脚上穿着拖鞋，身上却披着一件棉袄。久日未洗、带有污渍的衬衣，领子一边向外翻着，一边折向锁骨，苍白的脸色让人看了觉得可怕。他微闭着眼睛，不敢看看水密门外的海，那波浪好象直接与他的胃相通，看上一眼奔腾翻卷的浪花，胃就会更不平静，搞不好又钻进卫生间，伏在抽水马桶上没完没了地吐起来。这位昔日仪表堂堂的工程师，就这样无可奈何地面向墙壁，一分一秒地捱着时光。

至于我自己，早已被晕船击垮了，没完没了地呕吐，一嗅到饭菜味就恶心。我已经4天基本没有吃什么，来自海军总医院的医生肖卫群站在我的床前说：“你一点东西也不吃，再这样下去，胃部剧烈地反复收缩和磨擦，容易导致胃出血，真地到了这个地步，以船上简陋的医疗条件，是没有办法的，你现在必须强迫自己吃饭，吐也要吃，目的很简单，为了生存。”我没有别的选择，只能硬着头皮开始吃了吐，吐了吃的循环。我的枕边放着一盆温热的稀粥，每次翻肠倒肚地吐完后，激出一身大汗，然后在三四分钟内恶心停止，借此机会狼吞虎咽地吞进几口粥，躺在床上，五六分钟后又开始恶心呕吐，10多分钟一个循环。我已感觉到了胃里有食物时，要比干呕好受得多，因此尽量吃些东西。

我们这些晕船的队员，比谁都更渴望快点到达霍巴特。霍巴特就象我们心中的圣城，它吸引我们的不是绿树红花，亦非异城的奇特风光，而是不摇动的坚实的大陆。我们太盼望登上陆地了，因为只有陆地，才能使我们恢复常态，回到幸福的“人间”。

我们朝思暮想的霍巴特终于快到了。1988年12月7日早6

时许，我们在睡梦中被舱里的喇叭唤醒，通知船已接近霍巴特港，要求穿西服扎领带。同志们兴冲冲地走出舱门，好奇地望着这座陌生的山城。只见起伏的群山中，到处叠翠拥绿。山脚下，一幢幢白色、红色的小楼点缀其间，犹如鲜艳的花朵开放于绿丛。临海便是霍巴特城区鳞次栉比的高楼大厦，倒映在清澈的海水中。“极地”号船缓缓地靠上码头。这码头几乎插进了市区的腹部，看来我们要游览这个澳大利亚最南部的城市极为方便。相当于半个足球场大的码头上，除郭琨队长、中国驻澳大利亚大使馆官员和留学生以及热心于中澳友好的澳大利亚朋友等 10 余人外，再无他人。一条标有“欢迎南极考察队”的横幅和一位女留学生手中的花束，是仅有的欢迎饰物。有人说，人是大地之子，大地是人类的母亲，对此，我们体会最深。经过 392 小时，5619 海里的航行，我们这些晕船者对海上生活厌恶透了，如果不是船台高出陆地 10 多米，真想纵身跳下，用队友们的话说：“尽快接接地气。”

郭琨队长是在翻译李占生陪同下，前往南极大陆踏勘中山站站址的。他们带给我们的信息是喜忧参半。他们已在南极大陆预选好站址，并将标有“中山”2 字、高 4 米多的三角状小红旗，插在那里的山头上，这使得我们有了驶往拉斯曼丘陵的具体前进目标。同时，他们证实了西风带的险恶，澳大利亚考察队因此而受到重创。

郭李二人是 10 月 13 日乘澳大利亚南极局“冰鸟”号科学考察船驶离霍巴特港奔赴南极的。霍巴特位于南纬 43°，当“冰鸟”号船船员看不到霍巴特城的高山时，他们基本驶进了以南纬 45°为起点的西风带。这里狂风怒号，大浪滔天，考察船经受的最大倾斜度达 35°。15 日中午 12 时 10 分，领队马丁·白茨先生宣布：因海况恶劣，船载 4 架“松鼠”号直升机互撞，损失惨重，考察船现在被迫返航。“冰鸟”号回到霍巴特港，打开舱盖一看，4 架直升机如同挨了炸弹一般，座舱瘪了，机身断了，机上的零件东一块西一块散落在舱底。

10 月 21 日，“冰鸟”号又载着两架“松鼠”号直升机和 1 架

“500D”直升机，第2次远航南极。这次还算顺利，考察船穿过波涛汹涌的西风带，进入了南极冰区。11月初，南极尚处于寒季的末期，南极大陆沿海到处仍为坚冰覆盖，企图奔往澳大利亚戴维斯站的“冰鸟”号船，只能停在距站区140多海里的地方。郭、李二人本想先到戴维斯站，然后从这个站再去拉斯曼丘陵。此刻，他们望着茫茫无际的海冰，一筹莫展。正在为难之际，澳大利亚朋友急中国人之所急，为他们做了一个巧妙的接力式的安排。先用直升机把他们运到附近一处方圆十几平方公里的平坦而又坚实的浮冰上。他们走下直升机，见一架可以在冰上起落的“水牛”型探险飞机停在那里，这是从戴维斯站飞来专门接他们的。郭琨2人登上飞机后才知道，驾机的是澳大利亚悉尼富翁迪克·史密斯，飞机是他的私有财产，出于对中国人的友好，他愿意帮忙。迪克·史密斯不仅把他们运到了戴维斯站，而且还驾机把他们送到拉斯曼丘陵地区的苏联进步站附近。郭琨深有感触地说，没有这位澳大利亚朋友的帮助，预选中山站站址的任务是难以完成的。12月3日，他们乘“冰鸟”号船返抵霍巴特。

4架“松鼠”号直升机在“冰鸟”号船上被撞毁的彩色照片，贴在“极地”号船船舱过道的墙壁上，这在考察队里唤起强烈的反响：中国考察队不能重蹈这样的覆辙，不仅经济损失我们承担不起，而且返航就意味着建站要推后一年。据说，澳大利亚直升机撞毁的原因之一是加固不牢。吸取教训，考察队对装在舱内的车辆、舱盖上的集装箱房等，无一例外地细细地检查加固，使一条条牵拉的钢丝绳绷得紧紧的。这加固波及到住舱里的电器设备，电视机、收录机被五花大绑地捆在桌子上，一些队员感到这也不牢靠，索性将电视机等放在地毯上，两侧挤上杂物。

山城霍巴特如同一座花园，一块块如茵的草坪散布在街旁楼下。草坪松软、平整，中间往往植有几棵大树，树冠下的草坪为深绿色，而被太阳光直射的地方泛着浅绿色的柔光，还有数不尽的奇花异草，令人赏心悦目。霍巴特城的最高点，是海拔1270米的惠灵顿山。乘车顺着盘山道向顶峰行驶，看到两旁是浓密的桉

树林，这种热带树种生长奇特，不少树梢光秃秃的恍如鹿角，下面则生机盎然，枝叶浓绿，可谓死亡与生命共存。登上顶峰俯视，从腹地延伸出来的德温特河象玉带一样穿过市区，注入南大洋的海湾。一条拱形大桥飞架两岸，样子颇有点象电影中的卡桑德拉大桥。来来去去穿梭般的车流，进入两岸的城区后，便消失在绿林和楼群中。霍巴特依山傍水，犹如一颗明珠镶嵌在塔斯马尼亚岛上。尽管霍城的景观旖旎多姿，但因西风带的风浪已经在考察队员的心中翻滚，他们整天忙于作和恶浪搏击的准备，很少有人去尽兴观光览胜。

考察队领导陈德鸿、郭琨等更是忙得不亦乐乎，他们请“冰鸟”号船长来“极地”号上介绍西风带航行的经验教训，听取霍巴特气象部门负责人对近期气象情况的分析。他们深知，为了这次远征，国家南极考察委员会已苦心经营多年，绝不能在西风带夭折。远征南极大陆比不得前往西南极的乔治王岛建立长城站。那里附近海域的浮冰寥若晨星，没有任何抗冰装置的“向阳红 10”号和“J121”打捞救生船 5 年前在那里航行，同在太平洋上没有什么两样。而赴东南极大陆则不同了，考察船要具备抗冰性能，否则，被海冰阻挡，不要说去登陆考察，恐怕连南极大陆的影子也看不到。为适应我国在南极大陆建站的需要，1985 年 9 月 4 日，国家南极考察委员会从北欧芬兰购进了远洋抗冰船“里尔”号，这艘由劳乌船厂制造的长达 151 米的运输船，自 1972 年 3 月建成问世到易主中国，已在海上运行了 13 个春秋，可谓名副其实的旧船。它的性能是：每小时航速 15 海里，抗风能力在 12 级以上，续航距离为 15000 海里，中途不需加油，可以到达世界上任何海域。这没有什么值得夸耀之处，我国相当多的远洋轮船都具备这样的能力。“里尔”号唯一可贵之处，就在于它有抗冰能力，具体地说，它可以适应浮冰占海面 40~60%、冰厚 1 米的海域航行，这冰还应该是易碎的当年冰。

这艘芬兰运输船易主中国后，更名为“极地”号，从此变成了宠儿，它做为国家南极科学考察的专用船，1986 年在上海沪东

造船厂做了重大改装。直升机平台在船后竖起，靠后的一座货舱变成了内设科考人员住舱及科研实验室的三层特殊用舱。船体经过重新油饰，换上了新装。水线以上淡蓝色的船壳给人以宁静之感，红色的塔吊吊臂顺着船体凌空躺在柱石一般的铁架上，好象起脊房的主梁横贯大半个船体。住舱内充溢着现代化的气息，地上铺着咖啡色的化纤地毯，门左边靠墙处是可以自行开关的电炉，相隔 1/3 米的地方为并列的电冰箱和办公桌，一台 45 厘米的彩电摆在办公桌上，乳白色塑料硬板顶棚的中部，有一圆形的冷气输出装置，右面靠墙放着一溜沙发，靠外墙和内壁各放置一张软垫木床。“极地”号就象一位老妇人，尽管浓施粉黛，着意打扮，也掩饰不了肌肤的松弛。船上的一些暴露在外的铁件锈迹斑斑，使劲用脚踏几下舷梯踏板，就会有血痂一样的锈片掉下来，让人感到它不应遨游在大海，而是应开向燃烧着熊熊烈火的炼铁厂。

国家南极考察委员会并不认为拥有了“极地”号抗冰船，就能实现在极地大陆建站的梦想，我国以前还没有一个人对南极冰海有过深入的了解和研究。一些国家的破冰船曾在北极或南极冰区遇险的教训，使得从事中国南极考察的有关人员不敢贸然开船进入南极冰区。出于慎重，或者称之为尊重科学，1986 年 10 月上旬，这个委员会派出具有船长资格的国家海洋局北海分局干部滕征光，飞往澳大利亚的霍巴特，乘船赴南极冰区考察。处于而立之年的滕征光，中等身材，五官端正，特别是他那漂亮的络腮胡子，又黑又浓，就象用重墨勾画过一样。10 月 15 日，他随“冰鸟”号船前往南极实施冰区航行考察，穿过陆缘冰后，先后到达了澳大利亚的南极凯西站、莫森站、戴维斯站。12 月 3 日返回霍巴特。南极冰区因为时间的差异会有变化的，了解这个变化，对中国进军南极大陆是必要的。为此，这位吃不惯西餐的辽宁人，根据国内的指示，4 天后，即 12 月 7 日又重登“冰鸟”号驶向南极。1987 年 1 月中旬，他又回到霍巴特。现在，他在“极地”号船上任大副。太平洋的航路上，我们这些晕船队员请他谈谈往返西风带的体会，他的一席话使我们目瞪口呆。他说：“两次乘‘冰鸟’

号船往返西风带，船体左右各摇摆 30 多度，我毫无反应，我在海上生活已有 10 多年，从不知晕船是什么滋味，船不摇得厉害一点，还睡不好觉。”

前往南极建站离不开直升机。1984 年，中国首次组织考察编队赴南设得兰群岛建立长城站时，曾船载两架直升机用于建站。赴南极大陆建站，冰区航行要侦察冰情，更不可缺少直升机。于是，考察队在霍巴特租了 1 架直升机。我们听说 12 月 12 日中午，直升机要来船上，大家纷纷到后甲板迎候。自我们靠港以来，霍巴特总是天晴气爽，今天亦不例外。空中飘着几朵白絮般的白云，它们擦着惠灵顿山的峰顶移过。空气好象过滤过一样，近的楼宇、远的住宅历历在目。我们手中都捏着相机，试图拍下直升机落在船上的镜头，大家认为以霍城和惠灵顿山为背景的画面肯定是漂亮的。这时，远方传来了嗡嗡声，随之，直升机象蜜蜂一样出现了，越来越大。按说直升机应绕船一周，看好降落点，再落在“极地”号直升机平台上。哪曾想到，它飞到船后，拐了个直弯，便一头扎下，稳稳地降落在平台上，以至一些队友被这魔术般的动作搞了个措手不及，快门都没有来得及按下。

飞行员从机舱里跳下来，他头发花白，戴着一副茶镜，肩宽体壮，面色红润，显得异常硬朗。听说他已 63 岁。“63 岁还要驾机在空中翱翔，且飞行在南极，真让人钦佩。”我看着他从我身边走过，心想。我很想知道这位飞行员的过去，找到翻译李占生了解。他说，他叫维克多·巴克。1925 年 11 月 23 日生于新南威尔士。1943 年，他加入了澳大利亚皇家空军，为战斗机飞行员。50 年代他做过飞行教官，60 年代初，荣获澳大利亚空军十字勋章。1967 年，他转入地方从事直升机飞行。南极，这地球的边沿对于他一点也不陌生。从 1970 年至 1985 年，他曾 15 次随船赴南极，这次是第 16 次。他的总飞行时间已达 15700 小时。单在南极的飞行时间，就多达 2500 小时。由于他为澳大利亚南极事业做出了贡献，1978 年曾荣获澳大利亚极地勋章。很巧，他的住舱就在我的住舱对面。与他同住一舱的是他的机械师大卫·乔治·高博。这

位 1946 年生于英格兰，1958 年才移居澳大利亚的机械师，好象选错了职业，他凭借 1.9 米高的身材，应该到篮球场上去竞技。他太高了，迫使他进出舱门时，不得不低下头来。

在霍城补充了油料、淡水、副食的“极地”号船，12 月 12 日下午两点多，就要起航赴南极大陆。船上撒下的一条条指头宽的纸彩带，在微风的吹拂下，飘动在前来送行的中国留学生和澳大利亚朋友中间飘动。船上船下拉着彩带依依惜别。这飘带应该在考察船渐渐离岸时自然扯断，可澳大利亚朋友带来的一只棕色的狗从中捣乱，它在岸上咬断一条飘带后，又扑向另一条飘带。码头上手持飘带的人们高高扬起手臂，以防它再咬断。狗发怒了，它一次接一次蹿起冲向飘带，总是重重地摔在地上，疼得哀叫不止。狗莫名其妙的捣乱，激起人们一阵阵笑声。船，缓缓地离开了陆岸。

航船向深海驶去，站在船舷向后方瞭望，霍巴特山城渐渐模糊起来，惠灵顿山高耸的山峰也隐隐约约。向南，再也见不到这姹紫嫣红的世界，霍巴特是我们最后离别的绿洲。我们恋恋不舍地望着它，直到塔斯马尼亚岛起伏的山峦在视野中彻底消失，才回到各自的住舱。

在霍城养精蓄锐的“极地”号船员，驾驶着航船，很快进入恶名远播、曾使我们忧心忡忡的西风带。对比我们经过的太平洋，它有许多的不同，从舷窗向外望去，大海就象没有边际的起伏的丘陵，滚动的涌浪此起彼伏。船体犹如一片柳叶，忽而被送上波峰，忽而又跌入波谷。空中没有飞鸟，更见不到其它航船，唯有我们在忍受着恶浪的肆虐。我的住舱在无大风浪时，距水线 10 多米高，但在西风带并不能免却海浪的冲击。狂浪就象魔鬼的长舌，汹涌地爬上船舷，“哐哐”地一次又一次冲撞着我住舱的舷窗，好象非要把我们卷进大海才肯罢休。住舱的过道里，平时人来人往，现在整天死一般沉寂，没有人走动，更听不到说话声。闭路电视里放映的台湾影片《一颗红豆》，播映了一半便停下了，录像机放在高层舱室，那里摇晃幅度更大，没有人愿去更换录像带。晕船