

NJZX

南极洲历险记

NAN JI ZHOU LI XIAN JI



李察·柏德 ■ 著

杜默 ■ 译

探 險 与 旅 行 经 典 文 库

不了解近百年的探险经典，就不容易体会西方文化中间入、突破、征服的内在特质。而近两百年的探险行动，也的确是人类活动中最精彩、最富戏剧性的一幕；当旅行被逼到极限时，许多人的能力、品性，都将以另种方式呈现……



南极洲 历险记

【美】斯科特 著
刘 冲 译

《斯科特南极探险日记》节选

斯科特南极探险日记是斯科特在南极探险期间所写下的日记，记录了他在南极洲的所见所闻。日记中详细描述了斯科特和他的队员们在南极洲的艰难旅程，以及他们所遇到的种种困难和挑战。日记不仅是一份珍贵的历史记录，也是一部感人至深的文学作品。



南极洲历险记

NANJIZHOULIXIANJI

(京)新登字 083 号

图书在版编目(CIP)数据

南极洲历险记/[美]柏德著;杜默译. —北京:中国青年出版社, 2002

(探险与旅行经典文库)

ISBN 7-5006-4490-6

I. 南... II. ①柏... ②杜... III. 南极-探险
IV. N816.61

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (2001) 第 055964 号

北京市版权局著作权合同登记章

图字第: 01-2000-4255 号

*

中国青年出版社出版发行

社址: 北京东四 12 条 21 号 邮政编码: 100708

网址: www.cyp.com.cn

编辑部电话: (010) 84015396 发行部电话: (010) 64010813

中国青年出版社印刷厂印刷 新华书店经销

*

850 × 1168 1/32 7.625 印张 2 插页 166 千字

2002 年 1 月北京第 1 版 2002 年 1 月北京第 1 次印刷

印数: 1-5,000 册 定价: 13.00 元

本图书如有印装质量问题,请与出版处联系调换

联系电话: (010)64033570



编。辑。前。言

编辑前言

。 探险家的事业 。

探险家的事业并不是从哥伦布（Christopher Columbus，一四五—一五〇六）才开始的，至少，早在哥伦布向西航行一千多年前，中国的大探险家法显（三一—四一四）就已经完成了一项轰轰烈烈的壮举，书上记载说：“法显发长安，六年到中国（编按：指今日的中印度），停六年，还三年，达青州，凡所游历，减三十国。”法显旅行中所克服的困难并不比后代探险家稍有逊色，我们看他留下的“度沙河”（穿越戈壁沙漠）记录说：“沙河中多有恶鬼热风，遇则皆死，无一全者；上无飞鸟，下无走兽，遍望极目，欲求度处，则莫知所拟，唯以死人枯骨为标识耳。”这个记载，又与一千五百年后瑞典探险家斯文·赫定（Sven Hedin，一八六五—一九五二）穿越戈壁的记录何其相似？从法显，到玄奘，再到郑和，探险旅行的大行动，本来中国人是不遑多让的。

有意思的是，中国历史上的探险旅行，多半是带回知识与文化，改变了“自己”；但近代西方探险旅行却是输出了殖民和帝国，改变了“别人”。何以中西探险文化态度有此根本差异，应该是旅行史上一个有趣的题目。

哥伦布以降的近代探险旅行（所谓的“大发现”），是“强国”的事业，华人不与焉。使得一个对世界知识高速进步的时代，我们瞠乎其后；过去几百年间，西方探险英雄行走八方，留下的“探险文献”波澜壮阔，我们徒然在这个“大行动”里，成了静态的“被观看者”，无力起而观看别人。又因为这“被观看”的地位，让我们在阅读那些“发现者”的描述

文章时，并不完全感到舒适（他们所说的蛮荒，有时就是我们的家乡）；现在，通过知识家的解构努力，我们终于知道使我们不舒适的其中一个解释，就是萨依德（Edward W. Said）所说的“东方幻想”（Orientalism）。这可能是过去百年来，中文世界对“西方探险经典”译介工作并不热衷的原因吧？或者是因为透过异文化的眼睛，我们也看到颓唐的自己，情何以堪吧？

。 编辑人的志业 。

这当然是一个巨大的损失，探险文化是西方文化的重大内容；不了解近两百年的探险经典，就不容易体会西方文化中闯入、突破、征服的内在特质。而近两百年的探险行动，也的确是人类活动中最精彩、最富戏剧性的一幕；当旅行被逼到极限时，许多人的能力、品性，都将以另种方式呈现，那个时候，我们也才知道，人的卑下和高贵可以伸展到什么地步。

西方的旅行文学也不只是穿破、征服这一条路线，另一个在异文化观照下逐步认识自己的“旅行文学”传统，也是使我们值得重新认识西方旅行文学的理由。也许可以从金雷克（Alexander W. Kinglake，一八〇九—一八九一）的《日升之处》（*Eothen*, 1844）开始起算，标示着一种谦卑观看别人，悄悄了解自己的旅行文学的进展。这个传统，一直也藏在某些品质独特的旅行家身上，譬如流浪于阿拉伯沙漠，写下不朽的《古沙国游记》（*Travels in the Arabia Deserta*，一八八八）的旅行家查尔士·道谛（Charles Doughty，一八四三—一九二六），就是一位向沙漠民族学习的人。而当代的旅行探险家，更是深受这个传统影响，





IV

“新的旅行家像是一个来去孤单的影子，对旅行地没有重量，也不留下影响。大部分的旅行内容发生在内在，不发生在外部。现代旅行文学比起历史上任何时刻都深刻而丰富，因为积累已厚，了解遂深，载诸文字也就渐渐脱离了猎奇采风，进入意蕴无穷之境。”这些话，我已经说过了。

现在，被观看者的苦楚情势已变，轮到我们要去看别人了。且慢，在我们出发之前，我们知道过去那些凿空探险的人曾经想过什么吗？我们知道那些善于行走、善于反省的旅行家们说过什么吗？现在，是轮到 we 阅读、我们思考、我们书写的时候。

在这样的时候，是不是“探险与旅行经典”的工作已经成熟？是不是该有人把他读了二十年的书整理出一条线索，就像前面的探险者为后来者画地图一样？通过这个工作，一方面是知识，一方面是乐趣，让我们都得以按图索骥，安然穿越大漠？

这当然是填补过去中文出版空白的工作，它的前驱性格也势必带来争议。好在前行的编辑者已为我做好心理建设。旅行家艾瑞克·纽比（Eric Newby，一九一九-）在编《旅行家故事集》（*A Book of Travellers Tales*，一九八五）时，就转引别人的话说：“别退却，别解释，把事做成，笑吠由他。”（Never retreat. Never explain. Get it done and let them howl.）

这千万字的编辑工作又何其漫长，我们必须拥有在大海上漂流的决心、坚信和坚忍，才能有一天重见陆地。让我们每天都持续工作，一如哥伦布的航海日记所记：“今天我们继续航行，方向西南西。”



导 · 读

专业探险的起点

读李察·柏德的《南极洲历险记》

李察·柏德

。 失去的净土 。

如果你是对南极探险历史略带兴趣的人，极可能对南极探险英雄之一：英国人罗伯·史考特（Robert Falcon Scott，一八六八—一九一二）悲剧的传奇故事早有所悉；他在角逐率先到达南极的竞赛中，意外地输给了挪威探险家洛尔德·阿蒙森（Roald Amundsen，一八七二—一九二八），成了历史上令人浩叹的“第二名”，他的队伍却又在回程中遇上大雪暴，因而悲剧性地葬身于南极大地，让当时全世界同声惋惜。如今，前往南极旅行不再是那么英勇悲壮，你知道吗？到南极去旅行现在也有导游手册（Travel Guide）相伴，以出版自助旅游书籍著名的澳洲出版社“寂寞星球”（Lonely Planet），就出版了厚达三百七十页的自助旅行导游书《南极》（*Antarctica*，一九九六）一种，详述前往南极观光的种种资料与要诀，甚至包括如何“搭便船”（Hitching a ride）、残障人士如何上南极，以及买些什么南极纪念品之类的各类导引。南极，曾经是探险英雄成名或葬身之地，现在，来自世界各地有钱的观光客也都能染指这最后的白色净土了。

你要怎么样才能去南极旅行呢？最常见的是搭乘破冰船（Icebreaker）式的游轮前往。我手边正有澳洲一家旅行社寄来的彩色精美旅游型录，详述公元二千年的各种南极套装行程，譬如在一个十天的南极行程里，你乘俄籍破冰船“赫勒布尼可夫船长号”（Kapitan Khebnikov）自澳洲塔斯曼尼亚的荷巴特（Hobart）港出发，经南海通过南极圈转入罗斯海（Ross Sea），再乘摩托橡皮艇（所谓的Zodiac）登上南极的罗斯冰棚（Ross Ice Shelf）；这几乎就是当年史考特

导读



VI

驶抵南极大陆的航程，只是他接下来的足踪就不是凡夫俗子所能承担的了。你可能要问我，为什么南极观光几乎都是俄籍破冰船？原来是前苏联瓦解之后，俄罗斯海军大量的破冰船不得不改装为旅游船，出来赚取外汇，造就了兴盛的南极观光事业，这真是人间奇妙的事。

南极观光的基地并不限于澳洲，也有船只自南非开普敦（Cape Town）出发；但更多的船只自智利最南端的乌苏艾亚（Ushuaia）开出，因为它地处最南，驶往南极大陆相对最近，这是惟一能提供南极七日游的地方，对假日比金钱更困难的现代观光客来说，这个行程长度或许是更好的选择。最近为南极之旅写书（《南方以南、沙中之沙》）的诗人作家罗智成，他的“前进基地”也正是这个南美洲陆地尽头的港口。

南极观光也不限于搭船，飞机旅行的机会也是有的。澳洲航空公司（Qantas）就提供了一种十二小时的不落地飞行航程，让你可以从空中一览白色大陆的美景；飞机用的是波音七四七-四〇〇的机型，飞越南极的冰河、冰山时，驾驶员放慢速度，飞行高度也有时低至三千公尺，为的是让乘客觉得值回票价。另一家航空公司“Adventure Network International”（ANI，俗称“南极航空公司”）则真正提供落地的南极内陆之旅，从一九八五年营运以来，ANI已经运送了超过两百位探险旅行者登上南极最高峰文生·马锡夫山（Vinson Massif，四千八百九十七公尺）。这些登山者为什么要登这座山？在登山界有所谓的“七高峰俱乐部”（Seven Summits Club），指的是那些把七个大陆的最高峰都爬过的人，文生山并不是最难（喜马拉雅山的圣母峰可能最难），但地处最偏远的大陆，反而不容易完成。



。 飞行的年代 。

但改装成游轮的破冰船或者装着滑行雪橇的新型飞机，某种意义底下也破坏了真实的人与大自然公平对抗；南极大陆被轻易击败了，甚至被带着可乐罐的喧哗观光客玷污了。这不禁让人怀念起南极的探险时代，那时候，人类还没有足够的工具和器械，可以轻易对付南极；寻找适当的工具，还是南极探险的重要智慧，譬如阿蒙森用狗，史考特用马，世人事后评论，史考特显然输在工具的选择。而曾被困在南极长达两年的沙克尔顿（Ernest H. Shackleton，一八七四—一九二二）则是尝试各种机械，他是第一位相信动力车辆在南极可行的人。沙克尔顿是另一位南极探险的悲剧英雄，他终身努力想抵达极心，也是南极探险一位最具开创性的人物，但时运不济，没有一次能够成功。第一次世界大战期间，欧洲壁垒分明，他和他的“坚忍号”（Endurance）船员却正被困在南极雪地，被救出之后，“乃不知有汉，遑论魏晋”，还频频询问别人战事胜负如何。

沙克尔顿之后，南极探险沉寂了一阵，然后出现了极地探险新工具，也就是在一次大战初露头角的飞机，而这当中又有一位开创性的英雄人物，就是他，展开了使用机械交通工具作为“专家式探险”的新页。这位人物就是美国著名的极地探险英雄：李察·柏德（Richard E. Byrd，一八八八—一九五七）。

李察·柏德驾驶飞机抵达北极极点的时候是一九二六年的五月九日，这是史上第一位“飞”抵北极的人；而李察·柏德第一次驾机抵达南极极心是在一九二九年的十一月二十八日，这也是史上第一位“飞”

导
读



VIII

抵南极的人。两个经验加起来，他当然也是历史上第一位同时到达北极与南极的幸运儿。不过两次他都不是真正的“独自一人”，到达北极时的行程他有一位飞行同伴，而到达南极的时候柏德则另有三位伙伴。

我们今天习惯巨型飞机、压力舱、和冷暖空调等飞行经验的人，可能已经忘记二十年代的飞机还很“阳春”，它的结构比今天的摩托车强壮不到哪里去；如果你骑着“摩托车”要上北极和南极，你可以想见其艰辛和危险。事实上，真正利用机械动力从路面到达极心，一直还要等到三十年后的一九五八年，由维维安·傅克斯（Vivian Fuchs，一九〇八-）和第一位登上喜马拉雅山的纽西兰人艾德蒙·希拉瑞（Edmund Hillary，一九一九-）等大批人马才算是完成，从此南极就是人类与工具的控制之地了。我手边有一本写于一九二七年《两极区域志》中译本（商务一九六七台一版，作者为 R.N.Rudmose Brown），书中就认为在南极使用机械将危及探险者，主要是机械的故障无可避免，它说：“一用机械，即含有若干危险性，为预料所难周。如斯以往，则失败之机会必增，成功之机会必减，宜乎往南极大陆探险者之踟蹰不前也。”这反映了在柏德成功以前，世人对飞机或其他器械极地探险的存疑态度。

二十年代，飞机刚刚在第一次世界大战中证明它不是异想天开的玩具，而是一个掌握天空的未来；想在天空中创造新记录与新经验的新英雄正风起云涌，其中当时最具偶像风采的人物，莫过于美国的飞行探险英雄人物林白（Charles A. Lindbergh，一九〇二—一九七四）。世所周知，他是历史上第一位驾机飞越大西洋的人，这项冒险也为未来的全球化飞行时代揭开了序幕；但世人未必注意到历史上的“第二名”，事



实上第二位飞越大西洋的人物就是柏德，他只比林白晚了几天。但他的世俗声名几乎全建立在他的极地探险之上，也是经由他，才证明了这种年轻的飞行机械用于极地是可能的。

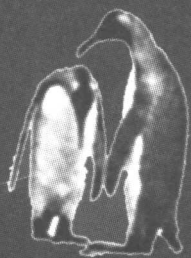
柏德另一个伟大的成就，是他对南极“科学化”探险的追求。柏德不以浪漫的个人探险为满足，他更孜孜不倦对南极组织科学研究计划，事实上，超过三分之二的南极测量与地图绘制是经过柏德而完成的。当年（一九三四）赛克斯爵士（Sir Percy Sykes）写《探险史》时，写到南极探险结束就说：“如果说，冒险探险家的时代已经接近过去，那么，专家探险者（specialist explorer）的黎明应该才刚刚开始。”的确，柏德就是这种意义底下的探险家，也正是经由他，专家探险者的新时代任务才正式展开。

柏德写《南极洲历险记》（一九三八）时，他的两次首先抵达北极、南极的壮举已经完成，他已经迈入“专家探险”的阶段。在一九三四年的南极冬天（三月到八月），柏德在南极的“博林前进基地”（Bolling Advance Base）独自一人待了五个月，这是突破性的创举。他面临的日常温度约在摄氏零下五十度到六十度之间，更两度面对疾病与一氧化碳中毒，但他不改其志，创造了一个前所未有独自在南极过冬的奇特经历。

《南极洲历险记》写的就是一九三四年冬天的故事，写他自己的心境、经验与历程，在探险史上，这可能都是最孤独的一个景观。在柏德的笔下，一个无止境的雪景和一个寂静无声的世界，让我们看见探险世界一种遗世独立的境界，这也只有阅读探险者的故事才能获得的另一种洗礼吧。



序。文



此情非关风与月

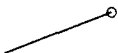
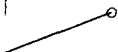
本书是个人经验实录，正因为太个人了，是以延宕了四年迟迟未能执笔。本书跟我以前所写的东西截然不同。前几本书是据实客观陈述个人探险及其艰辛历程，本书则是相当主观的体验报导，而且书未成稿，笔者已堪堪命丧黄泉。正由于个中辛酸苦楚难以言喻，而将这些事隐忍不提又是人之常情，教我如何既要缕述“前进基地”（Advance Base），又能免于不当地流露个人感情。再者，待在南纬八〇度八分极地的旧创久久未愈，深深密密地藏在我的记忆中，我很怀疑自己能否以超然态度处理。

但一干朋友却不让我对此事封笔不动，所到之处总有人殷殷垂询。终于，一九三七年十二月的一天晚上，我跟几位朋友在纽约聚首时，他们都劝我趁记忆犹新，将所经历的事实笔之于书。我虽答应，但总有几分勉强。

我已预见，只要一动笔，恼人的难题便会接踵而来。其一，我知道如此一来，不得不揭开心头旧创，重温“前进基地”的一些苦楚时光；其二，我觉悟到，我谈论个人私事的方式必然会惹嫌招怨。然而在好友热心和出版商催促的鼓舞下，我抛开疑虑，答应动笔。

一开始动笔便证实我先前的疑虑并非杞人忧天。的确，我数度有搁笔之念，而且若有冠冕堂皇的理由的话，我早就完全放弃了。因为此情不关风与月，且有许多层面纯属所谓的自尊心，实不足为外人道。尽管如此，我还是有始有终，而这本书所呈现的正是有关我自己，以及在那段期间内我所经历的实态。

我原打算利用日记作为本书的素材，但因记述琐碎，加上卷帙浩繁，我很快就发现，单凭日记本无论在时序或分量上都难以卒读。日记中不可避免的充满



重复的事物、只对我自己才有意义的指涉、零星琐事，以及一些不宜列入书中的家庭私事。因此书中虽有不少章节摘录自日记，但都是在自觉有助于阐述时为之，行文时并不刻意表明所用的某一天日记究系全文，抑或是断章取义；笔者实不欲令书中充斥自传式的结构，不过日记及个人对极地气象形态所作的札记、行事历和零散的报纸，倒也不失为重燃记忆的绝佳工具。

如今，《南极洲历险记》一书终于付梓；然而若非许多人殷切支持，恐无人能竟此全功。这拳拳情意正是整个体验中的一件赏心乐事，特别是我从“前进基地”归来之后，仍留在“小美洲”（Little America）尽心尽力以减轻我领导重任的五十五人，他们的这种支持尤为可感。我的老船友乔治·诺维尔（George Noville）执行官，在我们抵达纽西兰之前对我关怀备至，笔者愿藉此书以志其隆情高谊。

李察·柏德 写于麻萨诸塞州波士顿市

一九三八年十月

序
文



XIII