

漫话南极



两个十一月二十七日

我们全船的人一起过了两个十一月二十七日，因为第一个二十七日船位于 $47^{\circ}56'S, 177^{\circ}34'E$ ，我们还在东半球，可第二天船已过了日期变更线，到了西半球 ($52^{\circ}51'S, 177^{\circ}28'W$)，不得不再过一个二十七日。27日帮厨的人大叫吃亏，怕第二天还要再帮一天。好在领导把28日及后面帮厨的时间都往前移了一天，问题就解决了。

帮厨 我们科考队员还有一项任务，那就是要轮流帮厨。不仅在船上要帮（每天三人），到站上以后，还是要帮（每天一人）。这主要是因为炊事人员太少，我们长城站只有一位专职厨师冯师傅（二级厨师），每天要为45位站上人员开三顿饭，实在忙不过来。船上的情况也差不多。帮厨体现了我们船队的一种精简节约和团结互助精神。我全身心地去参加这项活动，还有些小小的收获：那就是学了一小手，露了一小手。我第一次帮厨是在船上，三位女同胞按照厨师的要求，又是洗菜，又是切菜，忙得不亦乐乎。那天的

主菜是香酥鸡腿，大师傅把步骤讲给我们听，那就是把已解了冻的鸡腿先抹上盐，放到不锈钢盘子上，撒上花椒、八角、葱、姜丝等，然后去蒸熟，等冷却后再放到油锅中去炸。我们只管前两道工序，大师傅们负责蒸和炸，做出的香酥鸡腿与市面上卖的相比毫不逊色。第一次帮厨就学了一手。在长城站帮厨，冯师傅厨艺精湛，跟他也学到了不少知识。然而，他是北方人，做汤不大讲究，虽然我也是北方人，可工作以后一直在南方生活，南方人吃饭要有好的汤，于是我请冯师傅允许我来做汤。饭后我问一位男同志：“今天的汤怎么样？”他说：“原来是你做的，我说怎么那么好喝呢，我喝了三碗。”这就是我所谓的“露了一小手”。在长城站帮厨，我还做过几种口味的色拉等，颇受欢迎。一些同志在帮厨时也展示了自己的“绝活儿”，如一位同志在帮厨前一天就开始泡黄豆，第二天早上给大家磨豆浆喝，还做了豆腐；我们站的西班牙语翻译郎英杰烙的家常饼是绝对的美食。大家都尽量烘托出一

极之旅 (四)

李浩敏



种“在家”的感觉。当然了，帮厨的主要任务还是洗洗涮涮，为厨师打下手。

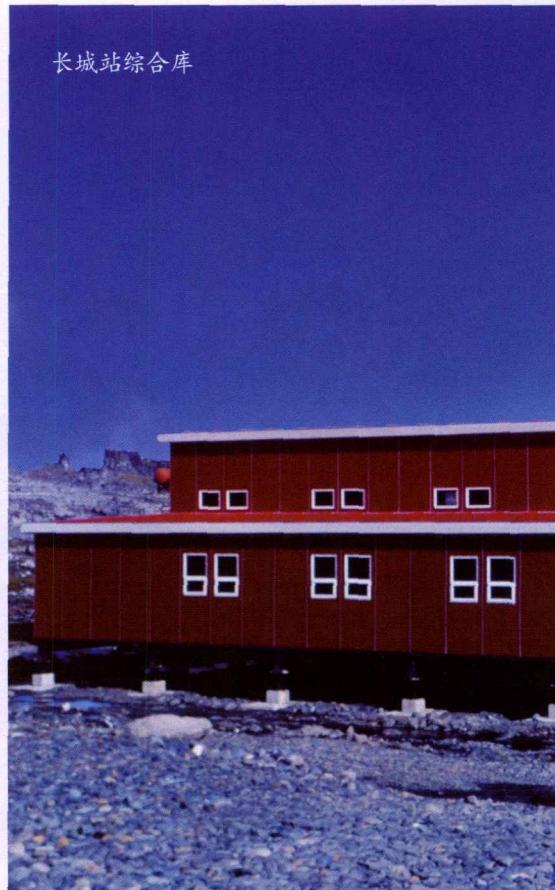
抵达长城站 十二月八日清晨，听说下午就要到长城站了，我们都忙碌起来，开始收拾自己的物品，我的东西特别多，除了随身一两件行李外，还有野外工作工具及大量的纸、棉花、空标本箱等，都是为采集化石和包装用的，加在一起有九件之多。行李收好后，意识到即将离开极地船了，心里有点空落落的，坐在那里发呆。忽然，我突发奇想，为何不请船上的所有人员都签个名留作纪念呢？我和杨工一商量，她积极支持，马上找到一个粉红色的大信封，立即请长城站的平祖庆副站长在上面写上：中国第九次南极科学考察（一船两站）全体船员队员签名留念。下面一行是“同舟共济”四个大字。我到处请人签名，这事开始时进行得很快，抵达长城站后因卸货，人员分散，费了不少的劲，才把签名收集全。这个纪念品还很受欢迎，不得不将其复印多次，以满足大家的需要。

十二月八日下午四点半，极地号在长城站附近的外海抛锚。由于长城站所在的港湾海水深度不够，船的吨位大，进不去，长城站的人和大批的食品、用品、器材（包括基建用材）等都只能靠两条驳船运送。极地号停下来后，船、队领导乘了长城二号驳船去接八次队越冬队员和九次队乘飞机来的队员，请他们来船上吃晚饭。饭后，我们就把自己的行李物品都搬到甲板上，我和我的大大小小九件行李用小吊车一次头就给吊到驳船上。从大船上望过去，驳船很小，可到了驳船上，发现它其实并不小，仅我们这一趟就运载了七十多人以及每个人的行李。

十二月九日零点时分，我终于踏上了南极洲的土地。长城站的房子是由集装箱焊接而成的，外面涂了鲜艳的朱红色油漆，里面装修得很现代化，一点儿也感觉不到是在集装箱里。站上房子的最大特点是它们都长了“腿”（见照片）。后来我发现，其它外国站的建筑，样式也都大同小异。主要是夏天雪融化时，便于雪水的流淌。



长城站综合库

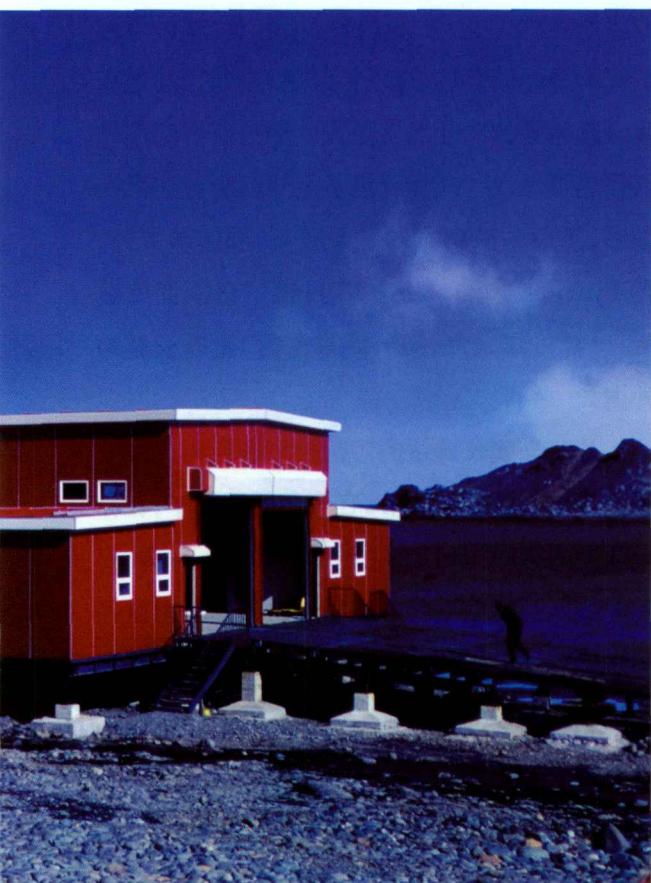


李华梅和我住在长城站一号栋 004 号, 房间大约十平方米, 内有两张床, 一桌二椅, 都是仿红木的, 室内和走廊上都铺了红色地毯, 像进了宾馆一样。进一号栋, 先要在门厅换拖鞋, 这是规矩, 也可以说是纪律。这里室外几乎终年是冰雪, 当时是南半球的春末夏初时节, 雪已有点融化。我从码头到住处仅走了几十米路, 旅游鞋就全湿透了, 说明门厅换鞋这个规矩十分必要。为了适应当地环境的需要, 站上发给我们每人都一双高筒胶鞋(男式, 长可及膝), 以后出门在外就全靠它了。

白夜 到长城站的第一夜几乎没合眼, 先是到处找自己的行李, 三点钟时基本找齐了, 刚一躺下, 忽然想起, 一大捆装标本用的空箱子还没有找到, 那可是不可或缺的“宝贝”, 万一丢失, 采到的标本就无法运回去。我急得睡不着, 出来在外面找了几圈也没有找到, 直到七点以后, 在

二号栋的走廊上找到了, 忙把它们收藏好。

不单单第一夜睡不着, 其后一连几天都睡不好, 因为这时期在北半球已接近冬至, 在北极地区为极夜, 而南半球恰恰相反, 这时已近夏至, 南极正好是极昼时期, 也就是俗话说的白夜, 夜里像白天一样明亮, 或者说得更准确一点, 夜里最暗时也好似太阳刚刚落山时一样, 能看书。我们的船在高纬度地区虽已运行了多天, 由于我们船上的房间没有自然光, 只要关上灯, 黑乎乎的都能睡着。可是到了长城站, 夜里不开灯并且挂了窗帘, 房间还是亮堂堂的, 睡不好。开始两天, 男同胞都忙着卸货, 帮厨的任务就全交给我们几位女同胞了。帮厨与卸货相比算是轻活, 可是那几天吃饭的人特别多, 而且非常不定时, 也十分辛苦。好在帮厨时, 两手要不停地动, 所以尽管夜里没睡好, 也不至于打瞌睡。解决夜间失眠的问题, 还得靠药物, 我向站上王飞



医生要了几粒安定,每晚睡前服一粒,几天后就过了这一关。

初来乍到险象丛生 到站的第三天,由于吊车出了故障,卸货无法进行,几位从事地质及地理工作的同志决定趁此机会,一起出野外去踏勘。

我们一行四人一个跟着一个地走,地理所的李炳元走在最前面,我紧随其后,本应完全踩着他的脚印走,但他个子高,步子大,我有时跟不上。突然,我的一支脚膝盖以下全部陷了下去,我用力拔脚,拔不出,脚背上面是硬硬的石头,无论脚在下面多么用力往上抬,石头纹丝儿不动。同行的几位同志,忙着四处找东西,打算把我腿四周的雪扒开。这时,我反而冷静了下来。我想,这块石头不轻,几个人可能搬不动,除非用卸货的吊车把它搬走,可当时吊车又坏了,即便修好了,从码头运到这里,也要几天,人坐

在这儿,几天几夜不冻坏那才怪哪!更何况这还要影响船、站的工作进程。这时,我脑海中忽然浮现出在船上曾反复读过的一篇资料,题目是《极地活动注意事项》,那里面有一条,大意是:不要既穿鞋,又穿套鞋,否则你被困而获救的情况下,会失去下肢的。我读时不大懂。当我的脚被困住了,才逐渐明白了它的意思。我试着让脚在胶鞋里转动,除了向上有阻力外,向下以及向左右都可移动,我预感到我可以获救了。于是,我足尖向下一伸,脚背一绷直(像跳芭蕾一样),脚就从胶鞋中慢慢地抽了出来,由于没有了我脚骨的支撑,胶鞋变软了,也被我从夹缝中拖了上来。在脚和胶鞋先后回到了地面后,我忙把几位同志叫回,继续踏勘。这次是虚惊一场。我们的大胶鞋虽然有点简陋(不防寒),可是实用。如果我当时穿的是既防寒又防水的大皮靴,或者是穿了皮靴后外加防水套鞋的话,那我这条腿的膝盖以下,很可能就此“报销”了。

在南极出野外,首先要学会的是走路。在雪地上,最好是一蹦一跳地快走,否则脚就会比较深地陷到雪里,拔出来很吃力,而且,我们无法知道雪究竟有多深。后来,我还“发明”了一种从雪山上下下来的方法,那就是索性坐下,像小孩子滑滑梯一样,滑了下来,又快又安全,只是后面的衣服略有点潮湿而已。在南极,风吹雨淋是家常便饭,这点潮湿已不在话下。

过沼泽地也要认真对待。春末夏初之际,表层的冰雪融化了,如果地势平坦,雪水流不到较低的地方去,下面又是冻土层不渗水,就会出现泥沼地。一不留神脚踩了进去,浅的地方还好,深的地方,胶鞋里就会灌满泥砂浆。开始时,过泥沼地吃过些苦头,后来发现,只要有小石头片踩在鞋下面,就可幸免于难。于是以后出野外时我就像一个顽皮的小男孩,口袋里总要装上一

些又小又薄的石片(平时收集的),过泥沼地时,根据自己步子的大小,在上面扔几块,踩着它们就可顺利通过。

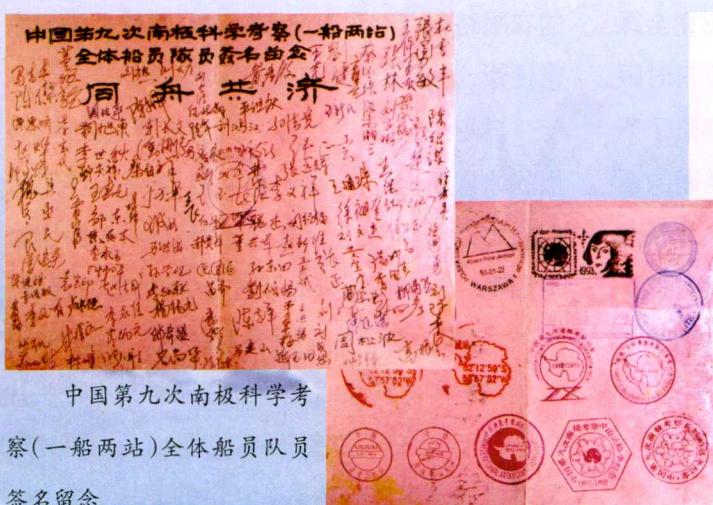
极地号继续前行 长城站的卸货工作日夜不停地进行着。刘书燕站长身先士卒地抢着扛重东西,走起来还一路小跑,双眼都熬红了。当时他已年近五十,又有高血压病,大家都为他的健康担心。榜样的力量是无穷的,在他的带领下,不仅长城站的人员吃大苦,耐大劳,齐心协力地干,船员们也不停地把货物从大船装卸到驳船,就连中山站的“老少爷儿们”(他们自称)也齐上阵。在不到一周的时间内,一共从船上卸下了1800吨各类物品,一趟趟地运到长城站并存放好,打了个漂亮的大硬仗。

12月15日晚上,极地号开走了。这以前,李华梅曾托船上的二副刘旭东,把这次有关我们船的航程和航行时间给一个准确的数字。这天的下午,他托人带来了有关资料。我把它抄录了下来:1)青岛至惠灵顿航程6160.0哩,航时为567小时56分;2)惠灵顿至Lyttelton:170.0哩,16小时;3)Lyttelton至长城站:4288.0哩,305小时20分。也就是说,航程一共10618哩,用时889小时16分钟。魏船长那次和我们女同胞聊天时,曾提及我们船途经了哪些地方,

我当时也做了记录:船经黄海、东海,从台湾和琉球群岛之间穿过,过巴士海峡,沿菲律宾之东及新几内亚的东北侧向南行,穿过所罗门群岛西侧的珊瑚海,在新喀里多尼亚西侧穿过南回归线,然后向东南方向航行四天,抵达惠灵顿,在Lyttelton加油,11月27日过了日期变更线后,一片汪洋大海,船一路东南行,直抵长城站外海。

从青岛到长城站的短短一个多月内,我们经历了一年的四个季节。在青岛时是秋季,在赤道附近是夏季,在新西兰时是春季,11月28日我船进入高纬度地区,虽然这时的南极地区号称是夏季,而且大家都穿上“夏考服”(金属棉棉衣,又轻又暖),可是海水的温度已下降到摄氏2°,用冷水洗手已感到冻手,这无异于冬季。一路上我们一共跨过了十二个时区,在船上时,有的人不断地把手表的时针往前拨,而一直没拨手表的人,占了便宜,到长城站后,不需变动了,从“表”面上看,这里的时间与北京时间相同,只是整整相差了12个小时而已。

送走了极地号,我们开始了期待已久的科考工作。(未完待续)



极地号船长(左)及政委