

# 南极! 南极!

文\图 本刊特约撰稿 怀庆



南极企鹅

1984年11月20日,我国派出591人组成的南极考察队,乘“向阳红10号”考察船首次赴南极建站与考察。1985年2月20日,中国南极长城站在乔治王岛菲尔德斯半岛南端落成。自我国开始南极考察至今,我国已经派出26批科学考察队对南极进行考察。为了纪念中国考察南极25周年,让社会各界更广泛地认识南极、了解南极,国家海洋局从去年开始,组织社会有关部门、地方海洋部门厅局长考察慰问我国南极长城站。

## 一波三折的南极之路

去南极,难!

第一是路途遥远,往返5万多公里。迄今为止,从我国到南美或者从亚洲到南美仍然没有直飞航线,所以前往南极的线路基本上都是先从亚洲到欧洲(极少数是从北京到澳大利亚),再从欧洲到南美,再到南美的最南端篷塔前往南极洲。我们这一次的路线是从北京到西班牙马德里,再飞越大西洋到南美国家阿根廷首都布宜诺斯艾利斯,再飞智利首都圣地亚哥,然后飞抵智利最南端城市篷塔,最后伺机搭乘智利空军大力神飞机,经过几个小时的颠簸才能到达乔治王岛。

第二是南极天气变化无常,至今难以准确预测未来2到3小时的气象情况。行程全看南极“老天爷”的脸色。我们1月19日晚到达篷塔,准备20日乘坐智利空军第二班飞机前往乔治王岛,没想到第一班飞机飞到南极后无法降落,只好返回,第二班自然取消,行程改为21日去南极。21日第一班飞机成功登陆南极,安排我们下午四时乘坐第二班机前往。我们兴高采烈地在机场迎接了在南极工作了几个月返回的科考队的同志,于当地时间16时30分成功起飞。飞到南极上空后,因浓雾锁空无法降落,只好又返航,空中飞行六个多小时,加上登机下机等耗费的时间,十几个小时过去了,无功而返,还累个半死。22日告诉我们上午十时左右等消息,等到下午三时接到通知,今天有气旋走不了。23日从凌晨两时起床,一直到下午六时重新回到酒店,中间几次变化,到最后也是以空等一天告终,原因无他,南极天气无法降落。

第三是飞机、船舶都没有固定航班。飞机全靠智利空军,由于不是商业运作,随意性极强,什么时间有航班,谁也不敢打包票。如果乘船到南极,必须穿过素有“死亡海峡”之称的德克雷海峡。该海峡是世界上最宽、最深的海峡,风浪之大,航行之凶险,堪称罕见。来自南极的极地气旋风暴,有时可使德克雷海峡的海浪高达一二十米;从南

极滑落下来的冰山,常常漂浮在海峡中,成为船舶航行中的危险因素。船舶从篷塔到乔治王岛最少也得4天到5天,而且停靠岸极为困难。如果要到中山站,还需要破冰船。我们原来的行程计划是在南极待四天时间,后来因为迟迟难以登陆不得不缩短为一天。

蜀道难,难于上青天!以今观之,难于上青天的蜀道,比起南极之路来说,不过是小菜一碟。

## 南极,我们来了

跨过太平洋、大西洋两大洋,经过亚洲、欧洲、非洲、南美洲四大洲,五进智利空军机场,在篷塔梦幻酒店住了五天六夜,无数次更换登机时间,1月24日早上7时25分,晴空万里,骄阳当头,我们又一次登上了智利空军的C130大力神飞机,在发动机欢快的轰鸣声中,横渡了近1000公里的德雷克海峡,第二次飞临南极上空,飞机最终稳稳降落在西南极乔治王岛智利空军的一个简易机场上。早已等候在机场的长城站站站长陈波及其他同志一拥而上,紧紧地握住我们的手,激动的心情难以言表。两天前的夜里,他们就到机场接我们,无奈大雾锁空,他们也只好望空兴叹。今天,我们终于成行,他们也盼到了许多同事和我们几位新朋友。

经过智利和俄罗斯南极站,车穿行在长城站开辟的中智大道上,到好汉坡(取义不到南极非好汉之意)时,就听见喧天的锣鼓声了。站长告诉我们,这是在家里等候的同志们估计我们快要到了,就将锣鼓家伙舞将起来,迎接我们。欢迎宴会上,大家把酒言欢,互诉思念之情。长城站的同志向我们介绍了开展科学研究的情况,新项目的建设进度和丰富多彩的南极生活。慰问考察团团长、中国海监总队党委书记、常务副总队长孙书贤同志代表国家海洋局和考察团向在长城站过冬和度夏的同志表示慰问,并赠送了慰问品。

一千个人就有一千个哈姆雷特。不知道在其他人的眼里的南极是什么样的,展现在我们面前的南极,一派混沌初开、蛮荒戈壁景象,几乎是一片不毛之地。丘陵起伏,风化不彻底的怪石突兀地、冷不丁地、楞楞地竖在那里,衬托它的是那些满地的碎石。极目四望,看不到任何植物,俯身下看,才看到斑斓多姿的地衣和苔藓。这些低等植物,是南极主要的植物。南极洲大陆海岸线长约24700千米,在沿海地区生活着许多企鹅、贼鸥、海狮、海豹等动物。海洋里更是充满了生机,那里的海藻、珊瑚、海星和海绵数不胜数,还有许许多多叫做磷虾的微小生物。磷虾为南极洲众多的鱼类、海鸟、海豹、企鹅以及鲸提供了食物

来源。我们这一次只看到了企鹅和贼鸥。

## 感悟南极 敬畏自然

南极洲有1400平方公里的处女地,发展空间巨大;蕴藏的矿物有220多种,含量丰富,主要有煤、石油、天然气、铂、铀、铁等;南极是无菌环境,没有任何污染……

南极科学考察对人类认识地球、了解地球、掌握地球运行规律,从而更好地适应地球具有至关重要的作用。南北极是地球的两极,对于地球的运转具有重要的意义,他们对地球究竟有何影响,有许多还是未知的问题。特别是在世界普遍关注全球温室效应的情况下,南北极的冰川究竟有没有发生变化,发生了何种变化,对南北极的生态有什么影响,对全球气候变化有什么影响,都需要研究。

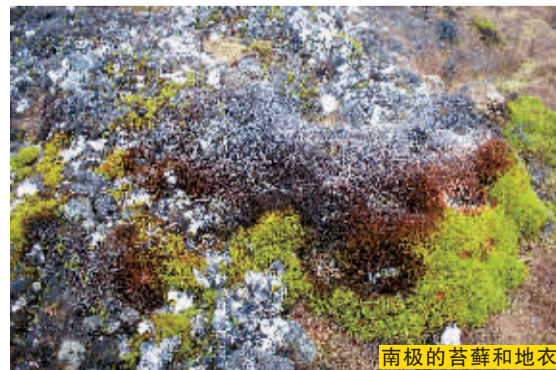
25年前,邓小平同志亲自挥毫,为南极考察队写下“为人类和平利用南极做出贡献”的题词。中国作为联合国常任理事国,负有对重大国际事务参与的责任。极地事务是涉及全球各国的共同事务,我国必须对此做出负责任的符合人类长远利益的决策,必须探索极地奥秘,以第一手资料和研究成果作为支撑,要“坚持科技创新,认知全球变化;坚持人类共同责任,开展国际合作,保护极地环境;坚持人类和平目的,管理极地事务,利用极地资源”。

通过南极考察,我们更加深刻地认识到,天人合一、生态文明,科学发展是人类社会继续生存和发展之道。曾几何时,我们有过“要高山低头,叫河水让路,喝令三山五岳开道,我来了”的大无畏的浪漫主义。豪迈的诗篇,动人的宣言,有用吗?没用!春秋秋收,春华秋实,还得靠认识、掌握利用自然规律、经济规律、社会规律,在充分尊重大自然的前提下,保护大自然,开发大自然,享用大自然。大自然仍然有很多未知的奥秘,我们一方面要不懈地求索,另一方面要对大自然有敬畏之心,不能有轻慢之心,努力追求“天人合一”的境界。

通过考察,我们更加清醒地意识到,我国应进一步增加对南极考察的投入,加强南极考察力量,加大科学考察的力度。世界各主要国家在南极开展的考察活动,起步早、规模大、投入多、内容广、目标长远。就在我们乔治王岛所见,智利考察站的规模最大、设施最全、人员最多。韩国站无论是码头、建筑物还是娱乐文体设施,质量都是上乘。美国、俄罗斯、英国、法国、澳大利亚等国不仅物质基础雄厚、交通设施先进,而且在科学研究上取得了许多高水平的成果。我国长城站、中山站、昆仑站和他们相比,在许多方面都有过人之处,但也有许多短板,特别是在交通运输和科学研究上还需要进一步提高。



南极浮冰



南极的苔藓和地衣