



《冰之传奇——人类南极半岛探险史》

著者:[美]琼·N.布思

译者:李果

广西师范大学出版社

## 【作者简介】

琼·N.布思 (Joan N. Boothe)

南极历史学家，生于美国俄勒冈州，曾在斯坦福大学继续教育项目中教授南极英雄时代探险史。1995年第一次踏上南极半岛，先后重返南极11次，包括一次长达67天的破冰船环南极洲之旅。由她筹建的南极私人收藏博物馆是美国拥有全面收藏的南极博物馆之一，有1800册与南极相关的书籍和几千册杂志报纸。现居旧金山。

## 比利时号探险队

1895年国际地理大会之后，三十一岁的比利时海军中尉阿德里安·德·杰拉许率领第一支探险队前往南极探险，但此次探险的缘起却早于地理大会的召开。德·杰拉许多年来一直对南极充满热情，他花了数年时间筹集必要的资金，安排相关事宜。

1895年，德·杰拉许前往挪威。他在那里加入挪威探险队，前往格陵兰岛东部和扬马延岛（位于格陵兰和挪威之间的北极圈以北）以积累一些冰上经验。其间，他还遇到了自己的探险船，一艘配备了150匹马力辅助蒸汽引擎、110英尺（约34米）长的老旧但坚固的北极捕鲸船。他在1896年购买了这艘船并把它改名为比利时号。（这支探险队也因船名而在历史上被称为比利时号探险队，这种做法在20世纪早期逐渐成为南极探险队的传统。）

德·杰拉许发现凑齐一支探险队成了最大的挑战。船上的船官最容易挑选，其中大多数人，包括副官乔治斯·莱科因特，都来自比利时，只有一个外国人，是二十五岁的挪威人罗阿尔·阿蒙森。招募科学家就困难多了。虽然几个比利时人在德·杰拉许第一次宣布他的计划时申请了职位，但组织方面的延迟让所有人打起了退堂鼓，除了一个例外——德·杰拉许的好朋友埃米尔·丹科，他后来成为探险队的地球物理学家和地磁观测者。最终，德·杰拉许把目光投向国外。地质学家亨里克·阿克托夫斯基和助理气象学家安东·多布罗沃斯基都来自波兰，博物学家埃米尔·拉科维扎则是罗马尼亚人。至于船上的医生，德·杰拉许先后雇用过几个人，但他们后来纷纷跳票，他最终选定的是美国人弗雷德里克·库克。库克于1891—1892年在北方的格陵兰岛上度过了一整年，他也是探险队中唯一一位曾在极地过冬的队员。德·杰拉许在挑选合适的船员时遇到了更多的问题。总之，在离开文明之地并前往南极之前，这支来自比利时和挪威的探险队的成员一直都在不断变化。

因此，这支比利时号探险队是个多语言的混合物，其中并无一种通用的语言。在

南极半岛是南极洲上人类最早发现并到访的地区，这片白色陆地坐拥奇景与独树一帜的野生动物资源的同时，也上演着长达500年的人类故事。《冰之传奇》以16世纪为起点，按时间顺序，用十九个章节铺开了一幅曲折迷人的历史长卷。从早期驾驶仄仄脆弱的帆船挑战皑皑未知，到首次经历两个月的漫长极夜、见证辉煌日出，到各国科考基地如雨后春笋，《南极条约》订立——各方势力跃然登场：探险家、科考人员、水手、海豹猎人、捕鲸者、飞行家、政府、军队……声名卓著者、鲜为人知者，还有那无法提及的七次大探险。

## 在南极过冬是一种怎样的体验？

多数情况下，船官和科学家讲法语或德语，船员讲挪威语、法语或佛兰芒语。德·杰拉许试图把此行描绘成一次伟大的国际主义实验，并以此来培养一种大家都愿意践行的美德。

行程不断延迟。最初是因为在蓬塔阿雷纳斯停留两周装运补给。装煤又花了两周。接着，比利时号在比格尔海峡中撞上暗礁而搁浅。船员是在附近居民的帮助下才让船脱险的，他们一开始时尝试倾卸船上装的大部分用水以减少船重，并没起到作用。这又让德·杰拉许耗费一周时间在斯塔滕岛补水。

1898年1月14日，比利时号一行19人11名船官和科学家，以及8名海员——终于抵达德雷克海峡，接着继续往南航行。船员在1月20日看到了南设得兰群岛。次日，船再度搁浅。这一次，船员们毫不费力地就让它脱了险，即便随即又撞到几处岩石，但也安然得脱。

就在约翰·戴维斯的海豹捕猎团伙于1821年首次登上南极大陆的地方，德·杰拉许开始对这个地区展开第一次科学调查。德·杰拉许、拉科维扎、库克和阿克托夫斯基登上了一个小岛。踏上南极土地的最初感觉很奇妙。着了魔的库克写道：“景致、生命、云朵、空气和水——一切都笼罩着神秘的气息。”

随后，他们还登陆了更多地方。船队在24日登陆的第二个地点更有意义。这一次，一大群人带着一大堆科学设备上岸，探险队的博物学家拉科维扎迅速宣布了此次探险的第一个重要科学发现——一只小得不能再小的昆虫，库克写道，拉科维扎“尽情欢呼，就像发现了金砖一样”

就在德·杰拉许再次出发调查休斯湾的这天下午，船员们发现了更多令人兴奋的事物。笼罩大地的雾气升起后，德·杰拉许能看到海湾两侧山脉之间的1898年1月—1899年3月，比利时号在南极的航行轨迹在南极半岛北部连续数周高效率探险后，德·杰拉许驾驶比利时号往更远的南方开去，一直到1898年3月4日被困在别林斯高晋海中为止。接着，比利时号无助地漂移了几个半月。1899年3月14日，冰体终于放过了它，让它回归文明世界。

## 极夜与极地贫血症

光线逐渐黯淡，所有人也变得越来越虚弱。没过多久，他们似乎都有些不适了。科学家和船官们想制订一个雄心勃勃的工作计划，能够让他们一直工作到太阳再次升起的时候，从而对抗这种蔓延的不适感。实际情况正相反，黑暗不断加深，他们能做的事情越来越少。船员们的情况要好些，毕竟他们每天的时间都被基本的日常工作占据，但他们也感受到了压力。傍晚（现在很大程度上只能靠钟表区分），大家靠阅读和打牌转移注意力。水手会演奏手风琴，想象力丰富或经历丰富之人就讲故事。然而，无论做什么，他们都抑制不住去想当下无助的局面。

作为医生的库克关注所有人的健康，但埃米尔·丹科是他情况最严重的病人。这位地球物理学家的“心脏”一直都有问题，甚至在日落之前就一直在抱怨呼吸急促。在正常环境下，他可能也没什么事，但比利时号上的生活几乎从不正常。6月1日，丹科卧床不起并停止进食。他最终在5日离世。悲痛的船友——现在只剩17人了——通过海面的冰缝将他海葬。

丹科去世时，多数人都表现出库克所谓的极地贫血症症状，这也可能是坏血病

和极夜诱发的抑郁症共同导致的。然而，丹科的离世是个关键节点，黑暗加剧，大家也越来越沮丧。甚至船上的猫也受到了影响，在6月底死去。库克忙于履行医生的职责，他的状态最好。阿蒙森似乎也比多数人更能应对目前的状况。但所有人都有不同程度的不适。

7月初，此前身体一直很健康的莱科因特也和早已卧床不起的德·杰拉许一样上了病号名单。在这个骨节眼上，鼓舞士气的重任就落到了库克身上，阿蒙森则负责有效指挥，他身处半健康的船官之列。两人都是积极进取之辈。阿蒙森检查了船上的装备，他意识到多数船员的衣物都无法抵御冬季的严寒。于是，他匆忙搜出一堆红毛毯，把它们裁剪并缝制成宽松的外套。这些衣服很有保暖效果，尽管“大家穿着这身衣服出现在甲板上时肯定会出现奇怪的戏剧效果。”

库克想尽办法让大家保持健康。他让最严重的病患在炉子旁待上一小时，保持衣服的温暖和环境的干燥，而最重要的是，改变他们的饮食习惯。他给病人规定的饮食包括牛奶、蔓越莓酱、新鲜的企鹅肉和海豹肉等。库克首先在莱科因特身上尝试这种疗法，并且告诉他如果谨遵医嘱，他就能在一周内下床活动。令库克惊讶的是，治疗竟然达到了预期效果。

在库克的照料下，所有人都开始恢复健康。对于士气同样重要的是，太阳也快升起来了。莱科因特在7月21日成功进行了几个星期以来的首次航海定位，并兴奋地告诉大家，明天就有可能看见太阳。库克写道，这条消息让“舱室到甲板都沸腾起来”。次日中午前不久，大家激动地下到冰面去观察。太阳如期而至。中午时分，正当大家眼巴巴盯着地平线时，“炙热的云朵分开了，露出了些许太阳。”库克继续写道，“同伴们激动得半晌无言。的确，我们无法用语言描述当时放松的畅快心情和重获新生的感觉……”

众人的士气和希望与太阳一同升起。科学家恢复了他们的工作，德·杰拉许开始筹划下一步的探险。

太阳再次升起带来兴奋劲之后，8月却变得让人沮丧。船员们的身体再度虚弱起来。一位船员疯了，其他几位也快了。即便日头一天天升高，寒冷的暴风天气也让人几乎看不见太阳。实际上，船员们在9月初经历了整个探险期间最冷的-45华氏度（约-42.8摄氏度）。

值得欣慰的消息是，生命逐渐往浮冰块上回归。对考察队而言，冰面上迅速增加的海豹和企鹅种群意味着餐桌上会有更多新鲜的肉食，这些动物也为整日里盯着冰雪荒原的船员们带来了新的生命气息。然而，另外一种回归的生命形式就不太受欢迎。老鼠在蓬塔阿雷纳斯时就登上了比利时号，现在，它们的种群在猫死后兴盛了起来。事实上，它们的健康状况比人好得多，它们不仅健康，而且胆子大、动静也大，晚上更是如此。尽管大家用他们能想到的一切手段来对付老鼠的烦扰，但德·杰拉许写道，“老鼠识破了我们所有的手段，并继续不顾一切地把爪子挠向我们”。它们在接下来的航程中从未被打败。

## 开启南极探险的英雄时代

9月，德·杰拉许对发动机进行了彻底检修，但这更多是为了鼓励船员，而非出于任何实际目的，因为他们仍被冻结在冰面无法动弹。他还开始试验托奈特炸药，据说它在冰面上的威力比一般炸药更强大。爆

炸的结果让人兴奋，但完全没什么作用。

比利时号在浮冰围困中迎来了1899年。那时，船员们都已经绝望了，担心可能还要被浮冰围困一个冬天。这让他们把目光投向了远处的冰间水道，其开口足够让船只通行，前提是他们能把船开过去，但这一切看起来也不过是让人更加干着急。

接着，他们尝试了一个雄心勃勃的计划。他们打算沿船尾切出一条水渠，通到最近的冰间水道，大概3000英尺（约914米）长。这是一项艰巨的任务，也是几个月来最艰苦的体力劳动。唯一不用加入水渠开凿工作的米齐特其实最辛苦，因为他要为辛苦挖掘的人提供饮食保障。1月30日，他们仅剩100英尺（约30米）就完工了，这时，浮冰块破裂并移动了位置，他们来之不易的水渠被堵。浮冰随便动一动就抹去了大家好几周的辛勤劳动。

2月4日，正当大家就快接受还要在这里度过一个冬天的可怕想法时，比利时号开始轻轻地动了动。

2月15日，浮冰终于减少到足够船逃逸的程度。这天，人造水渠开放到足够他们把船推到这个月都一直想去的那条冰间水道中。德·杰拉许硬生生从这里驶过一条又一条冰间水道，但南极浮冰就像是顽固的狱卒。次日晚上，比利时号在它的“冬季监狱”以北12英里（约19千米）处再次受困，海冰把船紧紧围住近一个月之久。

浮冰终于在1899年3月14日释放了比利时号。比利时号终于获得自由，德·杰拉许不需要别人说服，马上离开了南极。他在1899年3月28日抵达蓬塔阿雷纳斯，船停稳后，船员们立即冲下岸去。时隔这么多个月再次踏上陆地的感觉既令人不安又非常奇妙。库克写道：我们爬上第一座山峰后，就坐下来观察它会不会像我们待过的冰山那样移动，我们在冰上停留了太久……有几个上岸的水手留在了沙滩上，他们在岸上踢沙子、扔石子……（他们）接连很长时间都在沙滩上玩耍，就像海边开心的孩子一样。

在蓬塔阿雷纳斯停留几个星期后，没钱买煤炭的德·杰拉许最终驾驶比利时号启程回国了。尽管因为冬季受困而放弃了大部分最初的计划，但这次探险实际上取得了诸多科学成果。冰上一年的气象记录尤其重要。他们在南极半岛停留的三周也收获颇丰。德·杰拉许以系列科考作品的方式出版了自己的发现，一些探险队成员将自己的经历写成的回忆录也很受欢迎。

另外一个结果则与人而非科学相关。这次探险让罗阿尔·阿蒙森见识了南极，他在比利时号上获得的经验教训会让他1910—1912年的探险产生巨大帮助，届时他会率领探险队第一次抵达南极点。

德·杰拉许的探险队在慌乱中拉开了南极探险的大幕。历史学家称1897年到1917年这一时期为南极探险的英雄时代，其间共计有来自八个国家的十五支探险队前往南极探险，其中就包括比利时号探险队。这些探险队中有六支来自英国，法国和德国各两支，澳大利亚、比利时、日本、挪威和瑞典各一支。（美国没有加入很大程度上是因为它对极地的兴趣主要集中在北极，在这一时期之初尤其如此。）这些努力会为南极故事开辟全新的篇章。与此前在一个夏季驾船探索完海岸就走的方式不同，英雄时代的探险队会耗费整整一年或者更多的时间探索南极的陆地和冰山。参与到这项事业中的人数超过600人次。更重要的是，包括比利时号探险队在内的360多人在南极度过至少一个冬天。（节选）