

边明洋又上《新闻联播》了。
11月1日,我国第42次南极科学考察队(以下简称“42次”)从上海起航,当天的《新闻联播》对此进行了播报。

总计18秒的新闻里,镜头扫过我国自主建造的第一艘极地科学考察破冰船“雪龙2”号和它左舷边的一排队员。如果把这个画面定格、放大,就能依稀看到站在其中的边明洋。

在边明洋的微信签名栏上,写着“轻易不出征,出征必巅峰”。如果说去南极算一种人生“巅峰”,那么这位24岁的幕墙板安装工此时正在经历第二次巅峰体验。

不过,边明洋的巅峰记录远不算多。在与他同行的队友中,有人已是第10次出发去南极。

“大长了见识”

位于南极大陆罗斯海特拉诺瓦湾的恩克斯堡岛在英语中被称作Inexpressible Island,直译为“难言岛”。和这个名字一样,那里的自然环境的确“一言难尽”。岛上常年多大风,夏天时,风力四五级已属于“难得的好天气”,冬天最大风速能达到每秒60米。此外,因冰川运动,岛上遍布大大小小的碎石,稍不留神就可能崴脚。

与此同时,恩克斯堡岛的美也“难以言表”。它面朝大海,背靠雪山,至纯至净,仿若仙境。岛上还有一处企鹅聚集地,每到夏天都有数万只企鹅前来孵蛋育子。

2023年,边明洋第一次到南极时,目的地正是恩克斯堡岛。

那年夏天,在上海一处工地干活的边明洋偶然听说有去南极打工的机会,很快便报了名,“这可能是唯一一次机会,可以看到企鹅和不一样的世界”。

虽然有工友说南极很冷、条件很苦,但边明洋一点都没动摇。“如果能去那里为国家做一点事,是非常有意义的。”很正经地说完前面这句,这位00后小伙子又真诚地补充道:“当然了,也想多赚一点钱。”

独特的地理位置和自然环境,使恩克斯堡岛成了考察南极冰盖雪被、陆缘冰及海冰的理想之地。该岛附近有德国、韩国和意大利的科考站,向南300公里则是美国最大的南极科考站麦克默多站。

2018年2月7日,五星红旗在恩克斯堡岛上升起,中国第五个南极科考站秦岭站正式选址奠基,这也是我国首个面向太平洋扇区的科考站。

在南极建科考站不是一件容易的事。2017年,中铁建工集团南极项目部开始在恩克斯堡岛建临时设施,直到6年后我国第40次南极科考(以下简称“40次”)时,才正式开启秦岭站主体工程建设。边明洋就是作为南极项目部的一员参与到40次中的。

边明洋和队友们刚到恩克斯堡岛时,“那儿什么都没有”。工人们一边从船上卸货,一边搭建生活设施。虽然做了不少心理准备,虽然此前也走南闯北去不少地方打过工,但南极的这个工地,还是让边明洋“大长了见识”。

最初,海水淡化系统没安装好,生活用水只能靠带去的桶装水。为了节水,吃饭时大家的碗里都是套上食品袋后才盛饭盛菜,下一顿再换个袋子,筷子则用纸巾擦一下就算洗过。边明洋记得,那时候每天只能用一点水抹下脸,刷个牙,干活干得一身臭汗也洗不了澡。

就这样过了5天,生活区才通了水。

在南极搞建设,难的不止是生活。回想起40次时的经历,南极项目部经理郑迪形容那是一场“惊心动魄的战役”。地处地球寒极和风极,南极能够干室外工程的窗口期很短,只有每年11月到次年2月。为了完成秦岭站主体工程建设,施工队伍刚开始每天干八九个小时,到后来最多时一天干17个小时,日均作业时间超15个小时。

直到现在,郑迪的脑子里还留着一个疑问,“40次时参与建设秦岭站的有84人,那么紧张的工期,那么艰苦的条件,怎么居然没有一个人抱怨?”

严苛的自然环境,反而让人更宽容了。

“这可能就是信念的力量吧”

严苛的自然环境,也让施工更艰难了。

自2002年以来,中铁建工集团的建设者已经22次远征南极,先后参与长城站、中山站和秦岭站的建设。42次中,南极项目部有10人将参与中山站相关建设任务,其余22人前往秦岭站,与在那里越冬的建设者一起继续完成后续工作。

“很多同样的活儿,在那边干起来难度要大不少。”南极项目部安全总监王世明举例说,“在国内,大多数情况下打地基很容易,但中山站和秦岭站选址处地面都是花岗岩,强度很高,要先在地面打孔,再把基础锚杆插入孔中灌浆固定。”

地上环境不佳,天上条件更不好。2024年初,南极的气候有点反常,刮风的时间比上一年多了一倍。边明洋记得,有一次因为风太大,上下班往返施工区与生活区间500米的路程时,大家必须拉着一条绳子一起走。

那天,王世明也在现场。“大型机械把路面压实了,下雪后走起来非常滑,而且中途有段下坡路,很容易摔倒。”据他回忆,当时风卷着雪花,目之所及全是白茫茫一片。有几个工人绳子脱手后走偏了,王世明赶紧跑上前用小喇叭扯着嗓子提醒。“他们要是往海里走,可就危险了。”

一年多以后,再说起那一幕,见惯了大风大浪的王世明还是有些后怕,“我的职责就是要确保每个人干完活,挣到钱,安安全全回家”。

后来有一天,天气预报显示又要刮大风。当时,秦岭站的主楼已基本建成,但4个迎风面的幕墙板还没安装。如果就这样等着风来,主楼可能会因此受损。

“正常情况下,如果风力超过6级,幕墙板就不能起吊,但在南极,这个规定没办法适用。”王世明说,那一次施工队安排了两辆吊车、上了50个人,连续干了十多个小时,硬是赶在大风到来前装好了全部迎风面的幕墙板。

“干活时真觉得苦,但回想起来还挺有趣的。”王世明笑着说,越艰难越激发斗志,幕墙板装完后,好多工人都想哭。那是一种五味杂陈的情绪,兴奋、激动,如释重负,还有一些自我感动。

特稿 239

去南极，一群工人的壮举

本报记者 蒋茜



12月初,参与我国第42次南极科学考察的建设者正在中山站区域进行卸货作业。

边明洋的想法倒是和别人不太一样。“当时只想着,这活儿要是干不完,《新闻联播》就上不了。”他半认真半开玩笑地说。

郑迪记得40次中与秦岭站建设相关的许多数据,13天完成秦岭站区域9300吨物资的卸运工作,不到15天完成秦岭站主楼钢结构搭建,仅用52天完成秦岭站结构和外幕墙施工……

他尤其记得,在工期最后一个节点前3天,持续的大风突然停了,施工队得以争分夺秒地完成收尾工作。“挺神奇的。”郑迪感慨,“这可能就是信念的力量吧。”

使命必达。正如斯蒂芬·茨威格在《人类群星闪耀时》中写的那句话:一个人对奇迹的信念,永远是奇迹能够产生的首要前提。

2024年2月7日,秦岭站开站,当晚的《新闻联播》播出了这条新闻。

“90%的人去了还想去”

在今年南极项目部的出征队伍里,钢结构安装工万尚拿到的是“最后一张船票”。

“我太幸运了!”万尚说一开始自己是候补工人,因为一位工人临时退出,他才有了第4次去南极的机会。

去南极,似乎是一件会“上瘾”的事。

“第一次去比较开心,这一次去非常开心。”出发前,当被问及心情时,边明洋这样说。

“为什么这么开心?”

“因为又能看到企鹅、海豹了!”他不假思索地回答,脸上露出孩子般的神情,“宿舍附近经常能看到企鹅,最近的时候离我们只有一两米。”

此次随42次出征的中铁建工集团人员中,像万尚和边明洋这样的普通工人有25位。钢结构安装工王忠是其中去南极次数最多的,10次。41次时留在秦岭站越冬的南极项目部副经理罗煌勋——大家都叫他老罗——则是全集团去南极次数最多的,14次。

这是老罗第4次,也是最后一次在南极越冬了。10月5日,他在秦岭站度过了自己60岁的生日。等到明年4月随42次回国后,老罗就要退休了。

出于工程建设需要,南极项目部每年会有少量人员在科考站越冬。41次在秦岭站越冬的共有43名队员,其中包括32名南极项目部的建设者。越冬期间,他们主要负责秦岭站主站区的室内装饰和机电安装工作,并对管线等设施设备进行巡检维护。

很少有人知道,那么多漫长得仿佛没有尽头的黑夜,老罗是怎么度过的。“为什么你愿意一去再去?”“去得多了会有种情结,以后回味起来,也会觉得自己这辈子还挺有意思。”老罗说。

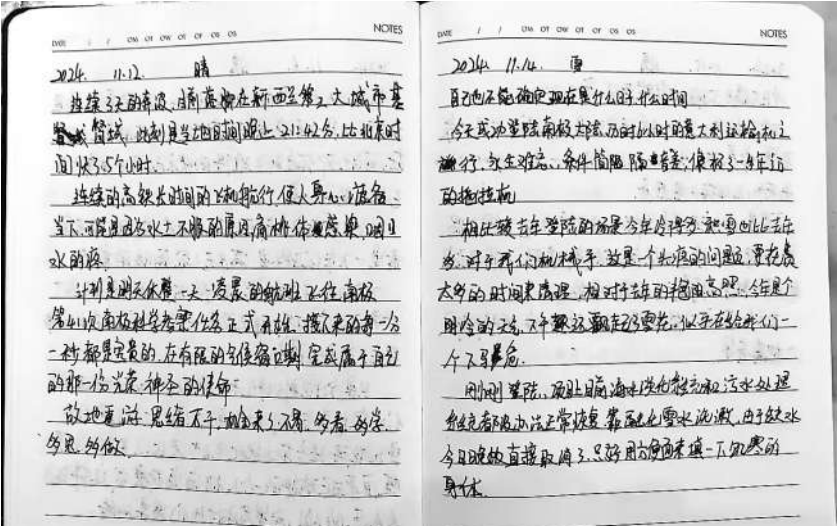
“90%的人去了还想去。”在南极项目部,许多人都这么说。



11月1日,李乐到中国极地研究中心码头为丈夫郑迪送行。本报记者 蒋茜 摄



在我国第41次南极科学考察期间,建设者们在吊装建筑材料。 郑迪 摄



万尚在参加我国第41次南极科学考察时写下的日记。 本报记者 蒋茜 摄

想一去再去的不止是建筑工人。2024年,清华大学电机系教授王彬作为南极项目部成员随41次第一次出征南极。他的主要任务是参与秦岭站新能源系统的规划建设与运行调试,重点围绕氢能应用展开工作——这些都要和工人们并肩作战。

41次时,王彬参与了主楼地面积雪清除、新能源区场地清理和坐标标定等工作,为主楼施工和新能源建设开辟作业面。他最难忘的,是为了完成从新能源区到站区后勤中心的电缆铺设任务,当时在秦岭站的70多人一起手拉肩扛、拖拽

挣扎的,容易变得没有灵魂。”万尚说,“我在努力让自己不丢失灵魂。”

40次和41次返航后,万尚给两个孩子带回来的都是独一无二的礼物——他在南极之行中写下的日记,“想让他们看看外面的世界有多大”。

日记里,万尚写下了南极的美,“刚刚坐上挖机,悬崖下的海水里突然蹿出一条鲸鱼,灰色的身体,圆鼓鼓的脑袋,却在眨眼间消失在了海面”;写下了工作的忙碌,“趁着好天气与时间、气候赛跑,争分夺秒地把货物卸下船,几乎是24小时轮流上,现场热火朝天”;写下了对家人的思念,“短暂的离别不是距离的拉远,而是心灵的靠近,因为那份思念让心更加紧密相连”。

万尚也写到了王彬。“今年来了许多知识分子……甚至还有清华的教授,也和我们干一样的活,看起来也和普通大众一样。直到和他们聊天,才显示出他们的与众不同。谈吐中透露的自信、得体、涵养,明显区别于普通人。”

万尚或许不知道的是,在“知识分子”王彬眼里,他和他的工友们同样不是“普通人”。“科考站建设者在极端环境中把设计蓝图转化为现实,他们不仅是南极科考事业不可或缺的基石,也代表着人类探索精神中特别坚实、沉默和值得尊敬的那一部分。”王彬说。

在《南极探险记》里,第一个到达南极点的人——挪威极地探险家罗阿尔德·阿蒙森记录了他和同伴们在1911年12月14日成功登陆南极的经历。另一位挪威探险家、曾在1893年远征北极点的弗里乔夫·南森在该书的序中这样写道:“这是人类思想和人类力量战胜大自然统治和力量的一场胜利,是让我们跳出灰暗单调的日常生活的一次壮举。”

去南极,是万尚们的壮举。

“每一项科研里都有我们”

11月1日9时许,位于上海的中国极地研究中心码头人头攒动。

在“雪龙”号前,身穿暗红色毛衣的李乐抬头向舷梯方向张望,考察队员代表正陆续下船参加出征仪式。

虽然每个队员都穿着同样的队服,李乐还是一眼看到了丈夫郑迪,她的脸上立刻绽开了灿烂的笑容。

2011年国庆节期间,李乐从北京到上海旅游,经朋友介绍认识了郑迪。当时朋友提到的那句“他马上要去南极建科考站”成了郑迪在李乐心里独特的“加分项”。“当时我就觉得,能去南极干活的人应该挺厉害的。”李乐略显腼腆地说。

2009年,郑迪大学毕业进入南极项目部,一干就是16年。2020年,他开始担任南极项目部经理。2023年起,他已连续3年带队出征。

李乐能明显感受到丈夫3年间的变化,“去南极工作压力很大,前两年出发时他多少有些紧张,这次已经比较淡定了”。

科考站一天天拔地而起,建站的人一点点成熟。

9时30分,出征仪式开始。据中国极地研究中心负责人介绍,本次考察将重点开展三项任务,其中之一是推进秦岭站配套设施建设与系统优化——该任务主要由郑迪带队完成。

按照计划,南极项目部将完善秦岭站科研栋、储油供油系统和通讯网络等配套设施,进一步提升考察站运行保障和科学研究支撑能力。同时继续验证已建成的海水淡化、风力发电、光伏发电等国产化设施设备在极端环境下的适应性,寻求新突破。

南极科考,一去8万里,往返要4个多月。虽然已不是第一次送行,不过当代表启程的汽笛声响起时,一直把手机镜头对着丈夫拍摄的李乐还是一下就红了眼眶。

每个去南极的人都有自己的“舍”。

34岁的张州是南极项目部技术员,已经连续参加了40、41和42次。“今年3月19日回来,赶上孩子4月6日出生。在家待了一个多月,回到项目部完成41次收尾工作,接着就开始准备42次的材料清单。”他说,“明年回来,孩子应该能扶着墙站了。”

32岁的钢结构安装工张利新是“南极二代”,今年第4次去。这次他的行李里有两罐妈妈做的辣椒酱,要带给在秦岭站越冬的水暖工父亲张建,“他太久没回家了,让他尝尝家里的味道”。

远在天涯的张建最牵挂的是92岁的老母亲。每次他问起,张利新都说“挺好的”。事实上,“今年6月奶奶感冒,直到8月才恢复”。

这次张利新要去南极,奶奶老哭,怕再也见不到孙子了。“但我还得去,得挣钱。”张利新说。谈及南极的苦,他笑着反问:“工人家孩子还怕苦吗?”

每个去南极的人都有自己的“得”。53岁的王世明这回是第4次去南极。“说‘家国情怀’这个词可能有点大,但我们去了南极之后觉得当之无愧。”他深有感触地说,“我们不了解科学家们做的事,但相信他们的工作很有意义。在南极,每一项科研里都有我们。”

王世明记得,40次时,“雪龙2”号到了恩克斯堡岛,工人们下船干活,科学家们继续坐船科考。“他们离开的时候那里什么都没有。50多天后他们回来时,看到秦岭站主体已经起来了,一个个激动得都要哭了。”

今年3月,中铁建工集团成立了极地研究中心,将统筹资源从极地装备、极地科研等方面寻求新的突破。

“南极的活不好干,去的人身心都面临很大挑战,但在南极搞建设,很多方面属于‘无人区’,有很多空白等待我们去填补。”该中心主任闫高峰兴致勃勃地说,“我们干的不是项目,是极地事业。”

“明年我也想。”闫高峰补了句。

12月7日,《新闻联播》播发消息:目前,两条破冰船再加上直升机、雪地车,一场海陆空协同的卸货作业正在南极全面展开。中山站卸货业计划持续两周,结束后,“雪龙”号和“雪龙2”号将分别驶向秦岭站和长城站。

他还常常跟女儿聊自己在十多岁时的经历。慢慢地,女儿跟这个常年在外爸爸亲近起来。

万尚出发去上海前一晚,女儿第一次在告别时给了他一个大大的拥抱,不舍地问:“爸爸,你明天可以不走吗?”

住进“雪龙”号宿舍当晚,万尚在日记里这样写道:“在9月归家后这段珍贵的日子里,他们终于再次体会到了这久违的爱。”

万尚外表高大壮实,内心却细腻柔软。他不爱喝酒,打牌,而是喜欢“写点什么”,在工人中显得有些另类。“在外打工的人很多时候是矛盾的、



更多精彩内容
请扫二维码