

环航北冰洋 因为热爱 继续浪漫

本报记者 邵阳

“上船来聊。”听到码头上的脚步声，一个身材高大、皮肤呈古铜色、头发有些许花白的中年汉子钻出驾驶舱，热情地招呼着。

这是被他唤作“家”的地方。他细心地为来人铺好沙发坐垫，沏上浓咖啡。身后，平静的黄浦江上穿梭着各式巨轮，让收起风帆、栖身上海内港水域、惬意随浪摇摆的“全球通”号看上去不那么起眼。

撑起风帆，绷紧绳子，“全球通”号就像是换了艘船，这艘长25米、桅杆高27米的双桅大帆船在世界范围内都少有，神气的模样让人丝毫不怀疑，它可以带你闯向任何一片蓝色的未知。



本报记者 徐程 摄

“全球通”号看上去有些伤痕累累，正等着主人为它好好动场“手术”，可伤疤，也是英雄的勋章。这艘能用“伟大”形容的帆船，带着船长翟墨及两名船员，于2021年6月从上海启航，耗时504天，走过28000多海里回到上海，完成了人类首次不停靠环航北冰洋的壮举。

“浪花洗刷着甲板和天空，星星在罗盘上，找寻自己白昼的方位。”这是北岛《港口的梦》里的诗句，而翟墨，也的确“生来就不是水手”，但他把心挂在船舷，像锚一样，和伙伴们出航。

起锚

拉紧桅绳，风吹起晨雾的帆，我开航了。没有目的，在蓝天中荡漾。让阳光的瀑布，洗黑我的皮肤。

——顾城《生命幻想曲》

去年6月30日，杨浦滨江秦皇岛路码头，介绍完两名随行船员米沙和王铁男后，翟墨亮出高八度的声音：“我代表我的团队保证：一定顺利完成这次航海！”启航仪式现场响起一片热烈的欢呼和掌声。

很少有人知道，环航北冰洋的这场梦，翟墨做了快20年。那还是2002年，自他拥有属于自己的帆船，也不过两年光景。那年，在荷兰选船时，翟墨邂逅了航海家汉克，对方告诉他，自己在绕地球第6圈的时候，船被冻在了北地群岛，直到第二年俄罗斯破冰船的到来才让他脱险。说者无心，听者有意，自此，翟墨有了个魂牵梦萦的“诗与远方”：环航北冰洋。

这20年来，翟墨的每一次启航都是在为自己的梦想蓄力。2007年1月至2009年8月，他独自驾驶帆船环球航海，成为“中国单人无动力帆船环球航海第一人”；他又领航“2015重走海上丝绸之路”大型航海活动，带领船队从福建启航，途经新加坡到土耳其的8个国家，并在2015米兰世博会中国馆启航……

他幸运地遇上了“全球通”号，这艘“德国制造”与多数玻璃钢材质的帆船不同，材质是铝合金。多年

的航行经验告诉船长，环航北冰洋最危险的是冰山，玻璃钢和碳纤维虽然结实，但脆性会让它一撞就是一个洞；而铝合金能默默担下冰山的撞击，哪怕遍体鳞伤，却不累及内里。翟墨果断买下了自己的第5艘帆船，并将其命名为“翟墨1”号，后因环北之旅改名为“全球通”号。

翟墨热情地邀请客人们参观自己的“家”，一层是驾驶室，显眼位置安放了南海观音像和妈祖像，祈求出海平安；地下一层的客厅满是航海类书籍，船长最近在看《冰层里的航线》；再往里走，有卧室、厨房、储物间等，“这艘船其实可以保障12名船员出航”。

“尝尝？”驾驶室的台面上摆着包酵素杂粮煎饼，这是“全球通”号上备得最多的干粮，还有馍和青海牦牛肉干。从2019年起，翟墨就开始为环航北冰洋做具体的准备，他带足了能够吃上一年的食物——这是最坏的打算了，万一船在冰区被冻住，那就只能等到来年夏天变暖之后才有脱困的可能。他们准备的睡袋，也是按照能抵御零下四五十摄氏度低温准备的……

当环北的进度条慢慢拉满，也就到了出发的日子。码头上欢送的人们在视线里越来越小，翟墨的脑海里像电影倒带般“放起”航海梦起锚的画面——

2000年初，刚过而立之年的翟墨在新西兰办画展，巧遇一位挪威老航海家。

“您去过多少国家？”他问。

“记不清，绕地球一圈半了。”老人答。

“我有中国护照，能去任意国家吗？”

“你是船长，船上权力最大的人。船长上岸补给，没有哪个国家会拒绝……”老人告诉他，不用提前办签证，在当地港口办“落地签”就行。

毫无航海经验的翟墨，很快作出人生重大决定：扬帆起航，环游世界。在新西兰的无名小岛上，他倾其所有买下第一艘帆船。付定金时，他还没学过驾船，甚至连游泳都不会。

探海

我多么热爱你的回音，热爱你阴沉的声调，你的深渊的音响，还有那黄昏时分的寂静，和那反复无常的激情！

——普希金《致大海》

翟墨拿出一个地球仪，摆在满是刻痕的木质茶几上，蓝色的球体被黑色马克笔留下一道道印迹，那曾是地球仪的主人在大洋里留下的，属于中国人的足迹（见图）。

环航北冰洋，翟墨走了一条前无古人的路。要说单独走上一遍北极的东北航道或是西北航道，前辈已然完成。但加起来不停靠地环绕一圈北冰洋，绝非1+1=2那么简单——你得精准计算可通航的窗口时间，还要预判气候洋流可能发生的意外。

转动地球仪，翟墨用马克笔添上新的征途：从上海出发一路北上，经中国东海、日本海，入西太平洋，穿越白令海峡、楚科奇海、东西伯利亚海、喀拉海、巴伦支海、挪威海、格陵兰海，再穿越巴芬湾来到加拿大，后经美国波士顿、纽约、迈阿密至古巴，通过巴拿马运河后横穿太平洋，回到出发地上海。

“最初梦想环航北冰洋的时候，如果没有破冰船开路，帆船根本走不了这条路。20年后由于全球气候变暖，坚冰冻后夏季时的航道相对畅通，才让帆船航行有了可能。”翟墨的远航，不仅仅承载着个人的梦想，也肩负着唤起更多人关注、保护及合理利用北极的使命。

抿了口咖啡，他靠在沙发坐垫上，一脸云淡风轻地讲起沿途风光，话题亦变得有趣起来。在翟墨的讲述中，他们碰到过不下二三十条大鲸鱼，这些庞然大物在帆船不远处喷起高高的水柱；成群结队的海豚前呼后拥地围住船，调皮地跃出水面，又迅速钻入深蓝中；数以千计的海鸟在水上盘旋觅食，清脆的鸣叫声不绝于耳；而在白茫茫的极北之地，还有海象、海豹、海狮……

他们见过比楼房还要高的冰

山，这是极地的“浪子”，也不知漂泊了多久、多远，才能被有缘人看见它的一角；他们经历过北极的极昼，白天晚上都是亮的，只不过是那种灰蒙蒙的光，让时间也一起变得模糊；他们也拍下了绚丽的北极光，有时像一条彩带，有时又像一张五光十色的巨大银幕，神秘而又梦幻。

他们还遇上了热情的当地人，指点什么地方有鱼。在纽芬兰岛附近，翟墨刚把鱼钩放下去，就有鳕鱼、三文鱼“愿者上钩”，冰箱被塞得满满当当。

讲完这些，翟墨转头望向了身后的黄浦江。天空下起细雨，江面依旧是那么平静，恰好有轮船拉响汽笛，带来几分生气。翟墨突然笑了，他想到了很久很久以前，也想到了近800公里外的老家。

翟墨出生在泰山脚下，是个地道的山民，兄弟6个，他排行老么。他学过油画，也练过摄影，曾经一直走在“艺术家”的路上。孔孟之乡，“父母在，不远游，游必有方”的训诫深入人心，但在翟墨看来，既要孝顺父母，也不反对为了正当明确的目标而外出奋斗。买下第一艘帆船后，不明真相的母亲曾问他：“老六，你买船当渔民了？打鱼挣不挣钱？”为了不让老人家担心，翟墨也不过多解释，他明白大海离家太远、太远。

破冰

无数次风暴，在坚硬的鱼鳞和贝壳上，在水母小小的伞上，留下了静止的图案，一个古老的故事，在浪花与浪花之间相传……

——北岛《船票》

“船就像个鸡蛋壳，只要没有外力挤压，它永远不会碎。所以说，海难往往发生在近岸，在大洋里航行，反而倒没有什么了。”这是一个航海家的感慨。而对于环北之旅，近岸能有什么威胁，答案不言自明：冰！冰！冰！

从白令海峡进入楚科奇海域后，大面积的浮冰和冰山开始出现，一座冰山就像一座小岛，哪怕是在漂泊，却依然咄咄逼人。“全球通”号在浮冰缝隙中穿行，好似行走于雷区，每一步都要万分小心。设计航线时，翟墨曾设想，在夏季通航的窗口期，帆船可以从靠近陆地的近岸部分通过，那里往往碎冰、浮冰少些。但是，预料之外的极地气旋吹来了未化的碎冰，危险来得更早，更近，也更猛。

两侧的浮冰“咔嚓”擦过船身，有那么一瞬间，翟墨甚至有种错觉，浮冰是在挤压自己的身体。他打起精神负责掌舵，另外两名船员在船头瞭望，随时用手语告知前方冰况。船在冰区行驶时，他们3人几乎全程无休，有时甚至需要拿硬杆撑开冰块，再一点点往前挪。

他把这段旅程比作走钢丝，钢丝之上是生，而钢丝之下……“如果再耽误点时间，只要晚一个礼拜到下一站北地群岛，我们就要被无情的北极‘留客’了。这一留，只有等来年破冰船经过我们才有机会离开，而我们要面对严寒、北极熊，还有孤独。”万幸的是，“如果”没有发生。

危险就像北极的冰山，不知何时何地，就会突然冒出，凶猛地撞向翟墨三人。行至北纬75度北地群岛附近后，导航仪器几乎全部失灵，最后只剩下一台光纤罗经，再加上目测辅助，才将将逃出生天……

他起身走进驾驶舱，翻开那本《冰层里的航线》，落下一张笔记书签，上面赫然有用红笔写下的数个人名：约翰·戴维斯、维他斯·白令、威廉·巴伦支……

在北极，有很多海域海峡都是

以航海先驱的名字命名的——丹麦探险家维他斯·白令亡故于岛上，于是有了白令海、白令岛；巴伦支海是北冰洋的陆缘海之一，名字取自在该海域病逝的荷兰航海家威廉·巴伦支……这也是为什么，北极航道亦被称作“死亡航道”。

翟墨也是见过大风大浪的人了，他经历了太多次生与死的考验：10多年前他独自驾驶帆船在南太平洋航行时，曾被离船尾10米开外的一条鲨鱼跟踪了一天一夜，险些葬身鱼腹；环球航海途中，他驾驶的“日照号”帆船在印度洋遭遇了整整12天的风暴，遇到过超11级风，浪高10米；在海上，他还多次被海盗船跟踪……

可他依旧用“最令人提心吊胆”来总结这次环北之旅。翟墨说，在北极，每一次与冰山擦肩而过时，像是在面对一座座前辈的墓碑。那段航程里，总觉得有人在无时无刻凝视着他们，就连呼啸的风都好像是前人在传递什么信息：是提醒，这里容不得半点犯错；也是警告，要时刻保持对大自然的敬畏。

寻梦

我们与大海的距离，其实是我们的
心与大海的距离。

——翟墨

每次渡尽劫波归来，被人问起航海最大的收获，翟墨都会认真地告诉对方：“不管把我扔到哪里，我都能活着。”虽然残酷，但活着，是航海中最差，却也是最好的想法。

恐惧和孤独，是航海中最常见也最难挨的情绪。翟墨有时也会问自己，为什么要航海，是否在拿自己的命开玩笑。他自嘲，死因都知道自己哪一天会死，而自己时刻提心吊胆，稍有不慎就看不见明天的太阳。

“一个人如果没有经受过磨难，就永远不会体会到生命的意义。”他是这么回答自己的，因为那片深蓝，让翟墨体验到生命的富足与美好：他是世上看星星最多的人，他在深海听过最美的海豚音，他去过飞机、火车都无法到达的岛屿；他也收获过最浪漫的爱情……他将生命的意义，分解在了航海的每一分钟里。

帆船上，翟墨又摆弄起地球仪，望着球体的蓝色呆呆地出神。这些年来，他学会了分析海洋气象云图，掌握了大洋潮流的习性，摸清了帆船容易遇到的毛病，甚至有能力给自己动一些小手术。20年过去了，海洋深处、地球之端的未知还是让翟墨像个无畏的少年一般，甘愿赌上一切，去冒险、去探索。

有人将翟墨称为“中国鲁宾逊”，可他自己却评价说：“鲁宾逊的故事是‘求生’，而我的故事是‘追梦’。”这不仅仅是翟墨一个人的梦。600年前，勇敢的炎黄子孙曾驾驶着浩荡的舰队驶向一片奇诡绚烂的异国文明；600年后，航海早已不是郑和下西洋时的茫然，也不再有新大陆等待开拓，可时代呼唤着我们走向那片蔚蓝。

环北之旅结束后，翟墨会在上海停留一段时间。他想办一所海上高级中学，让有兴趣的孩子们上船、出海，学天文地理，会木工钳工，懂团队协作，通过这种方式培养更多航海后备人才。

人生是不是抵达终点后的鲜花、掌声和荣誉，如果那是人生，翟墨还没有靠岸。今年54岁的翟墨没有收起风帆，他已然开始筹划下一次航行了，他要环航自己同样惦念已久的南极。这一次，他会一个人出发，还是这艘饱经风霜的帆船，还会选择一个风和日丽的日子启航。