

最远的北方

莫罗卓夫著



最 遠 的 北 方

蘇聯 莫羅卓夫著

淮 鷗譯

時 代 出 版 社

一九五五年·北京

S. Morozov

FARTHEST NORTH

Soviet Literature, No. 1, 1955

內 容 提 要

本書作者是蘇聯北極探險隊的隊員，他敘述了蘇聯探險隊怎樣在北極附近的浮冰上建立“北極第二號”和“北極第三號”漂流科學研究站，蘇聯科學工作者怎樣研究北極海底的“羅蒙諾索夫”山脈。書中對空中勘察和海底測量的技術也作了介紹，並且刻劃了征服北極的航空家、海洋學家、空氣學家的形象。

時 代 出 版 社 出 版

北京市書刊出版營業許可證出字45號

(北京東四錢糧胡同十四號)

新 華 書 店 發 行

中央民族印刷廠印刷·北京第三裝訂生產合作社裝訂

1955年12月北京初版 1955年12月第1次印刷

開本：787×1092 1/32 印張：1 字數：21千字

1—4,500冊 定價(6) 0.11元

一 征服北極冰的人

飛 往 北 方

飛往北極的路上，沿途景物的變化快得令人吃驚，日曆也成為可笑的東西了。三月一個晴和的早晨，我們離開莫斯科機場時，機身底下的跑道上有一些水坑。中午，我們飛過鋪覆着白雪的北德維納河，河上冰雪初融，點綴着藍色的一片片水面；聳立在尚無人跡的亞漢格爾斯克港口的動臂起重機一動也不動。將近黃昏時，溫暖的機艙的窗玻璃上結滿了霜花，潔白得好像隔着霜花可以看見的凍土地帶一樣。

我們這寬翅膀黃金色的“伊魯辛”客機越過了幾百幾百公里土地和許多時區，我們這條飛向東北的航綫，在領航員地圖上，愈來愈深地插進緯度綫和子午綫的交叉圈裏了。飛過了大陸的凍土地帶，出現了一片浮冰之海。從我們處在“天花板”上的位置看來，和一汪汪清水交錯着的大浮冰就彷彿在巨大的地板上放置了許多塊細花鑲木。這幅景緻使我們記起了眼前這一片因新地島的山岩而與墨西哥灣暖流隔絕的喀拉海，自古有“冰窖”之稱。

迪克遜島——到北極去的先頭站

在蘇維埃時代，由於共產黨和蘇聯人民的堅強意志，我們得以永久而牢固地掌握住北洋航綫，而喀拉海正是那條溝通大西洋和太平洋、通過全部亞洲北方海岸的重要航路的起點。

一九五四年春，通往北極中心去的各條空中航綫也就是以這裏，以迪克遜島為交叉點的。為了消滅北冰洋地圖上餘剩的少

數空白點，蘇聯飛行員和科學家分成三組向北極出發。

北極附近的深洋底，綿延着“羅蒙諾索夫”山脈^①。以伊凡·邱里維奇尼爲首的一隊飛行員曾在那裏飛航。同行的有地磁學家米哈伊爾·奧斯特里金領導的一組科學工作者。這兩位遠征隊的領導人都是探索北極的拓荒者；此時，他們又和同事們繼續進行這項在第二次世界大戰前夕業已開始、戰後又大事擴展的工作。他們的飛機在北極附近浮冰的上空盤旋了無數次，對北冰洋的深度、水流、氣壓、磁力現象作了一系列的調查。

米哈爾·吉特洛夫和伊里亞·高陀夫分別率領着另外兩個分隊，各自飛到楚克奇半島和車留斯金角，它們是往將來建立漂流科學研究站的那塊北極浮冰地去的起程點。

遠在動身之前，迪克遜海灣冰上的大倉庫和空運基地就開始動工作了。到處堆積着帳篷、火爐、汽油桶、以及其他零零碎碎的物資器材，所有這些物品上都帶着“北極三號”、“北極四號”的標記。不分晝夜，人們都可以遇到阿列克賽·特列什尼科夫和氣象學家耶夫吉里·托爾斯齊科夫，他們是未來的“北極三號”和“北極四號”科學研究站的負責人。他們和未來浮冰上的同伴一起，把物資器材仔細地分門別類檢查一番，眼看着它們安全地裝上飛機。由於許許多多的探險隊將追隨而來，這些北極探險的老手必須做好一切在冰洋中順利進行科學工作的準備。

飛機的滑輪換上了雪橇，機長作了不少次“摸脾氣”的試飛，機械師在空中和結冰的海灣上，對機件進行試驗。因爲過不了多久他們的雪橇就將滑行在北冰洋中心的大浮冰上。

探險隊總隊長，北洋航綫主綫負責人B·Φ·布爾哈諾夫

① 羅蒙諾索夫(1711——1765)俄國的偉大學者，莫斯科大學的創始人。
蘇聯探險隊把所發現的北極洋底山脈命名爲“羅蒙諾索夫”山脈。

的飛機和屬於托爾斯齊科夫一隊的吉特洛夫飛行小組一塊兒嚴格準時地向東飛往楚克奇半島。幾天後，伊里亞·高陀夫分隊和特列什尼科夫分隊也尾隨他們飛往楚克奇。我們便屬於特列什尼科夫分隊。

出發

在我們下面，可以望見漂流的冰塊和冒起團團霧氣的沒有結冰的水面。穿過寒霧，我們看到了西泰米爾半島荒涼的海岸上，矗立着一座臨時北極站。迎着我們的是沉浸於北極長晝不落的太陽光中的車留斯金角。

但是，高陀夫並未留在這裏。他和彼奧多·莫斯卡連科駕着兩架先鋒的飛機繼續向北飛去，越過了北緯八十五度綫。不久，他們從剛在一塊浮冰上建起的營地打來了第一個無線電報：“尋得絕佳浮冰，我們正開拓小型機場。”第二天，另一架飛機帶着向更北地區飛行所需的燃料也在那裏降落了。

我們坐了費奧多·夏特諾夫駕駛的飛機飛往高陀夫的營地。我們從莫斯科來的時候就是乘這架飛機的。載滿東西的“伊魯辛”在尚無機場的車留斯金角的凍土地帶上，滑行了很久。但它起飛時很平穩，上升也很快，跟前幾天離開莫斯科時一式一樣。不過我們眼下看到的却不再是覆着薄雪的郊野小樹林，而是水面冰山密佈的維爾基斯海峽了。又飛了一陣，濃霧吞沒海峽，我們的眼只看得見北地島冰河了。

這些冰河是冰河時代的遺跡。它們目睹過地球早年的面貌。隱匿在這些冰河下面的羣島比荷蘭或比利時的面積還要大得多。這些島嶼都有幾百萬年了，但是，到二十世紀北地島才出現在地圖上。

十九世紀著名的地理學家和革命家克魯泡特金在預言法蘭

士·約瑟夫羣島存在的同時，也曾談到“在新地島之東還應該有一組羣島”。他果然說中了。在第一次世界大戰爆發前一年，一支北極水文探險隊發現了這一羣島的東海岸，在那裏升起了俄國國旗。但是直到蘇維埃時代，這塊新的領土才真正歸入我國版圖。一九三〇年至一九三二年間，Г·А·烏沙柯夫爲北地島製圖，它們被光榮命名爲十月革命島、布爾什維克島、共青團員島、少先隊員島。

今天，當我們飛過布爾什維克島冰封雪蓋的山峯時，我們以感激的心情緬懷着最早到北冰洋來的布爾什維克們。他們當時冒着暴風雪和北極長夜的黑暗，駕着雪橇穿越這塊原始土地，經歷了多少艱苦！我國地理學家的科學思想二十年來邁進了多大一步！研究北極的技術方法又獲得了多大改進！我們從對地球表殼的地質勘察已進步到對很深的洋底作徹底調查，從狗拉的雪橇發展到神通廣大的飛機。

但我們又離開北地島，向南前進了。這時我們正飛越公海，海岸邊的淺水已落在身後了。俯首下視，海濱的冰塊靜止不動的輪廓就像是漿得很硬，已被一隻巨手揉皺了的桌布。拉普底夫海水混雜着西伯利亞大川的水流，越過拉普底夫海就是深洋了。北冰洋浩浩蕩蕩的洋水，挾着無數支寒暖流，在北極和赤道間奔騰不息。一塊塊古老的北極浮冰堆疊如山，終年到頭發出驚天動地的轟隆響聲。這些冰塊互相傾軋，互相衝擊，到處積成了帶有古怪裂痕的冰山。透過水蒸氣的濃霧看去，這些冰塊裂口上的深不可測的“窗戶”活像黑沉沉的無底洞。

直到目前，還沒有任何北航的船隻到過這裏。但是，蘇聯飛機已經在這個地方的冰上建起了一座正規的驛站和運輸基地。

中 途 站

無線電羅盤的指針跳動起來，隨後就在飛行綫路上停了下來。領航員費奧多·布魯特斯基戴上耳機，凝神聽取聲音逐漸增響的信號。原來這是他的老友，高陀夫分隊報務員尼古來·保加特金從地面某浮冰探險站上發出的電報。我們乘機的機長夏特諾夫把飛機開上無線電報指定的航綫，不一刻，就接到高陀夫的無線電話。

我們看到雪地上有兩個黑點——圓頂的帳篷——和降落場的標記。高陀夫和莫斯卡連科的飛機停在冰上，機翼上的紅布罩在落日中燦爛奪目。另一架“伊魯辛”飛機正滑向起飛點，一轉眼，這架飛機就向南起飛了，它的駕駛員米羅連科已經掌握了從迪克遜島直接飛到漂流營地的航路，這時，他正在這條航綫上飛第二次，去取下一次飛航要裝的物資和燃料。

夏特諾夫和布魯特斯基——一高一矮——爬下飛機到了冰上，受到高陀夫的熱烈歡迎。

“好，大費弟亞和小費弟亞，接我的手吧。阿列克賽·費奧多羅維奇和我要遠走一步了。”

“呵，我也該有一個永久通訊處了，”高個子的特列什尼科夫說，他穿了一身暖北極裝，顯得特別魁梧。“該去了，該去了，伊里亞·斯匹里多諾維奇。從這兒往東去點，吉特洛夫和莫斯寧尼科夫已經帶了托爾斯齊科夫分隊着陸了。”

吉特洛夫分隊和我們就好像不是相距好幾千公里一樣，每天有電報拍來。聽到吉特洛夫和莫斯寧尼科夫的，飛機在冰上第一次順利降落的消息，我們非常高興。

找到適於建立漂流站的地方了

爲了尋覓一塊適於建立“北極三號”漂流站的浮冰，我們和特列什尼科夫、高陀夫繼續向東北方飛去。

這一趟，這位未來漂流站的站長特列什尼科夫祇帶了一名隊員，那就是攝影師約夫基尼·約特森。這位不知疲倦的北極探險隊的編史家，一九五〇年曾在“北極二號”漂流站上盤桓過數月，利用夏天明亮的光綫大攝照片。現在，約特森更懷有勃勃雄心；他想在遙遠的北極圈裏拍攝一年四季的照片，就是說不僅拍夏景，還要拍暗無日光的冬景。

當高陀夫的飛機從冰上起飛，剛剛飛上航路的一刹那，約特森攝取了第一個鏡頭。座艙雖然寬大，但已沒有轉身的餘地。帳篷、煤氣爐、煤氣筒、糧食箱、鋤子、鐵橈、和用來鑿除冰塊的冰鉤，把機艙堆得滿滿騰騰的，一大半窗戶都給堵住了。可是即使在光綫這樣微弱的地方，約特森還想盡方法攝影。他拖着一段接上飛機乾電池的電綫，自己拿着一盞晃眼的電燈。

“勞駕替我拿一下燈，”他的照片就這樣拍成了。

飛機下面的浮冰使我們還不夠滿意。極目望去，是一片平坦無垠的白色冰原，發暗的地方是冰磯的鋒利稜角，冰上有一片一片的水。整個的冰面上佈着一條條連到天邊的奇異花紋，彷彿黑色河岸間的白河。

“不行，那一塊冰不能用。”

一個經驗豐富的北極旅行家一眼就能看出海上冰塊的年齡和硬度。有一塊我們在它上面盤旋了將近三小時的浮冰，倒很適合飛機降落的。但這塊年代不長的浮冰，日後再遇上連續的寒冷氣候，受到更大的壓力，會發生不測的變化麼？未來的科學研究站將要在北冰洋中心整整漂流一年，它一定要有牢固可靠的基

地。我們所需要的是一大塊年代長久的堅固浮冰，它必須是久歷風霜，幾易寒暑，百經衝擊考驗的。

我們繼續耐心搜尋。米哈爾·蕭布柯夫屢次站到玻璃頂的瞭望哨下面，拿起日光定向器對準太陽，而且總得抄起計算尺，記下一些數字和報務員收到的海濱無線電台播送的報告相比較。我們離北極圈約有四百公里，就在劃分着東西半球的一百八十度子午綫左近，也就是預訂要設置漂流站的地方。

轉動操縱桿，高陀夫和彼米諾夫載着我們開始作之字形低空飛行，仔細察看機翼下的冰塊。

“有了！就在這裏吧！”特列什尼科夫突然喊道。

“唔，不一定！阿列克賽·費奧多羅維奇，”高陀夫猶豫地說，一面眯起眼睛。“當然囉，這裏挺合適你住在上面，可是我們怎樣降落又當別論了。”

機下的白色冰面就像凍住了的波浪，浮冰形狀細長，顯然已經漂流了好幾年，並且滿不在乎周圍小冰塊的衝擊。夏季的開凍天氣和冬日的朔風已經使它崎嶇的表面大大變平。白色的冰磯已經磨成圓疙瘩，北極的專門語彙稱之謂“腦門子”。的確，一架滿載的雙引擎飛機要在這種地方降落簡直是自討苦吃。

高陀夫和特列什尼科夫決定繼續搜尋下去。但是飛了五小時我們也沒能找到一處更好的地點。

“怎麼辦，伊里亞·斯匹里多諾維奇，看情形我們非要回到那塊冰上去不可了，”特列什尼科夫堅持他的主張。“這是一塊頂刮刮的冰原，第一流的地方。我們找不到第二處了。”

“好吧，”高陀夫想了一想，同意了。“那麼咱們回去吧，我們在附近先找個地方降落。至於物資器材，恐怕它們祇好另外運一趟了。請放心，也不過從車站到市區那麼樣遠。”

兩個朋友哈哈大笑，他們斷定；運送探險隊已經花了那麼大

力氣，多加一次運輸——從一塊浮冰到另一塊——算不了什麼。高陀夫很快就在離那塊冰原約九公里的地方找到一塊平坦的浮冰。

降落到浮冰上

不管你對於飛機在浮冰上降落已經多麼習慣，每一次遇到這種情況總會覺得胆戰心驚。當飛機那沉重的雪橇落到冰上時，脆薄的冰面會發生什麼樣的情況呢？從空中看來，浮冰好像很結實，但是，誰又知道，是不是真結實呢。這架沉重的鋼質飛機一落地，很有可能一直沉沒到洋底。望遠鏡無法看出隱匿在白雪下的裂隙以及被眩目的陽光弄混了的銳利的冰稜和冰塊。

但是，多年的經驗彷彿使北極飛行員的眼睛具備了特別敏銳的目力。高陀夫把這塊浮冰仔細觀察了以後，便往下降落，這時，冰峯變得巍峨聳立，發藍的陡峭的稜角在我們身下飛掠而過。高陀夫使飛機斜着迎風着陸了，駕駛室裏傳來一聲尖利的信號，警告我們扶緊坐位不要亂動。

嘭……嘭……嘭。雪橇這時愈滑愈慢了。這塊剛才我們在高空那麼焦急注視着的、不明真相的浮冰現在已成了我們的營地，我們的家園了。我們打開艙門，放下梯子，跑到冰上，圍住了那個探測着冰塊厚度的鋼鑽孔機。

“厚度完全合格，”特列什尼科夫高興得叫喚起來，一面抽出了鑽孔機，讓我們看鑽孔機正滴落着海水。他樂盈盈地抱住了高陀夫。

“謝謝你，謝謝你，老兄。這樣厚的冰塊不管降落多麼重的飛機都不怕。”

“吃得消重量祇是問題的一方面，”高陀夫審慎的說。“我們還得動手把冰鏟平一點，不然的話，我們的‘伊魯辛’就要翻觔斗

了。”

建立冰上根據地——“車站”

高陀夫親自帶頭從飛機裏拿出一把大冰鍬。我們也照樣做了，此後兩三小時內，大家全埋頭幹着每個俄羅斯清道工人冬季做慣了的工作。我們從冰塊這一邊鏟到那一邊，沿着修的小機場樹起小小的標記，把冰上每一處不平的地方鏟平，鑿掉冰疙瘩和冰磯。

我們累嗎？不大見得。用這字眼好像不大合適。我們身上的老棉襖和毛褸子靴子全浸透了汗水。我們的黑眼鏡上的水汽常常凍住，因為這裏已達冰點下三十度。手中的冰鍬、鏟子每舉一次就加重一點，但是還有許多坑坑凹凹要弄平。高陀夫和特列什尼可夫不相上下地揮舞着鏟子不斷向前推進，不時回頭看看我們。他們用監工似的批評眼光檢查了我們掃除過的每一平方米冰面。這兩個人，飛行員和科學家——一個是蘇聯英雄，一個是社會主義勞動英雄——做這種簡單、吃力但很重要的工作顯然已是個中老手了。

我們的工作似乎已經完成……我們拖着鏟子、冰鍬和鐵槌勉強走向飛機，這時，在飛機上空，一個帶着輕便天綫的卡紙板風箏正在空中飛舞。

無線電報員、保加特金已經“上天了”——他已經跟大陸及其他漂流營地取得聯系了。

可是離休息還遠呢，我們要搭帳篷，安置煤氣爐和煤氣筒，預備融化雪水，供洗臉、燒茶、煮飯之用。

當我們正忙着安排這些事的時候，機械師維寧金·阿拉尼葉夫走過來了。他面色緊張的走進帳篷，鄭重其事的宣布道：

“我發現了一個狐狸的腳印子。”

我們起初不相信，但阿拉尼葉夫發誓說是真的，糾纏得我們祇好跟他出去看個究竟。果真不假，在一塊冰碛附近，我們看到了動物的足跡，跟我們的靴印或飛機滑橇的印子毫不相同。

“無疑的是一隻北極狐，”高陀夫說，“咱們都知道，有北極狐的地方總有北極熊，朋友們，我們得加小心啊。”

因此他排了一張輪班放哨的名單，並且親自檢查我們的步槍是否裝上了彈藥。

但是，在這一帶出沒的大熊顯然也很耽心，我們平平安安住了三天三夜，一槍也沒放過。也許是這些冰上的舊主人聽見新居民帶來的喧囂很生氣吧——無線電滴滴搭搭，一刻不停，飛機轟轟隆隆，叫個不住。

坐“小汽車”到“城市”去

坦白說，當米羅連柯駕着載滿燃料的飛機降落時，我們都替他非常耽心。但是米羅連柯很漂亮的着陸了，一直滑到帳篷面前，滿面春風的爬出了機艙。我們從這架“伊魯辛”裏把油桶順着架得斜而陡的木板推到地上，從大陸上來的客人就趁此在帳篷裏吃茶。吃了點東西，休息片刻後，他們謝過我們懇懇的招待，又飛走了。

我們送別米羅連柯時，玩笑地說：“行了，車站順利的開始工作了，但我們的城市還沒建設好呢。”

“我們就要坐‘小汽車’到城市那邊去，”第二天，當一隻單引擎“A H—2”型飛來的時候，特列什尼科夫說。

我國的集體農民和鄉村醫師很熟悉這種飛機。它們經常出現在田野和果園的上空，把醫護器材帶給交通不便的村莊。米哈爾·司徒匹辛很有把握地駕着“A H—2”橫過了一千五百公里浮冰。

“好漂亮呀，簡直像一只蜻蜓。”高陀夫說，十分贊賞這架輕巧的雙翼機，它着陸後滑行了五十米就停住了。“一隻可以帶你雲遊四海的蜻蜓。”

幾分鐘之後，雲遊四海的“小汽車”就載着我們飛過了“車站”和“城市”之間九公里的冰山和海水，可是它降落到“城市”崎嶇不平的冰面上時，顛簸得就像行駛在坎坷道路上的馬車一樣。特列什尼科夫和高陀夫又在冰上鑽洞，然後丈量冰面的長闊度。這塊在空中屢次勘察過的上年紀的浮冰，現在幾乎都實地接觸地考察清楚了。這又一次地使飛行員和科學家對於選擇的地點感到十分滿意。

“我們就可以在這裏動手建設了嗎，站長？”那兩人坐進“小汽車”機艙往營地返航途中，高陀夫問道。

“你在附近再也找不到更好的地方了。我們就把選妥的地方報告波卡諾夫，等他一同意咱們就可以動手奠定這城市的基石了。”特列什尼科夫說：“我担保咱們準可以。”

波卡諾夫這時正在冰上“車站”上，等着高陀夫和特列什尼科夫返航。探險隊總隊長的“伊魯辛”飛機剛在我們的營地降落。

二 北極的首都

漂流站的站址選定了

在冰上的小帳篷裏，我們多少有一些與世隔絕的感覺。拿最近的海岸來說，離我們也有一千五百公里光景。空中終日只聽見劈拍的聲響，直到報務員接通了一個電台以後，大陸上的嘶啞而變腔的聲音便和我們通話了。

但是，探險隊總隊長的飛機後來在浮冰上降落了，我們這邊遠要塞的情況便全然改觀。我們貪婪地聽着客人說的每一句話，十分舒坦地試坐那寬敞機艙裏的沙發，並靠近放滿地圖、電報和氣象報告的寬桌。

“華西里·法多托，東邊，托爾斯齊科夫那兒，都很順利嗎？”特列什尼科夫在波卡諾夫旁邊的扶手椅裏坐下，問道。

“阿列克賽·費奧多羅維奇，情況很好，”波卡諾夫笑着回答。“托爾斯齊科夫問候您，不過，他不在您東面，而在南面。”

探險隊長用鉛筆尖點着地圖上的一個圓圈，圓圈旁邊寫着字母C П^①和數目字4。

托爾斯齊科夫的漂流研究站設在一塊遠離楚克奇島海岸的冰塊上，這時正在我們南方一千公里，幾乎和我們位在同一子午綫上。

“我的意思當然指的是南方，”特列什尼科夫哈哈大笑，同意了探險隊總隊長的話。“一個人跑到這樣遠的北方，地理就忘了。”

① 俄文“北極”的縮寫。

另一邊，“伊魯辛”機長莫左魯克和高陀夫也正在傾談。他們兩人在注視着一幅海圖，緊靠北極圈中心，一根黑色的粗綫連接着我們的營地和邱里維奇尼親自建立的營地。他那一分隊已經到極圈附近盤旋，開始勘察叫作“羅蒙諾索夫”山脈的海底大山。

“飛到那兒兩個半小時就夠了，最多兩個半，”莫左魯克滿有把握的說。

高陀夫點點頭。

“我真嫉妒你們這些飛行員，”波卡諾夫大笑道。“要是我們水手航行的航綫也能是直綫就好了。”

這位北洋航綫負責人想起了一年一度的北洋航行的漫長艱苦的日月，他陷進了沉思。貨船緊隨着破冰船慢慢向前移動。船長們小心翼翼地選擇着航路，時時和氣象學家或空氣學家商量船隻前進的妥當路綫。有時風向變了，通暢的水路不到一小時就塞滿了厚大的浮冰。到這種時光，不管鋼船的汽鍋，渦輪和柴油發動機如何巨大、有力，它們在自然力面前也束手無策了。

主持北洋航綫的担子可真重呵！做這件工作需要精通洋水和冰塊的特性，精通北冰洋的大氣變化，不懂這些就不可能確定船隊的航綫，籌劃港口的興建和發展這片荒無人烟的區域。地圖上仍有着不少空白點，正像我們對那些地方還一無所知一樣。但是成羣的蘇聯人民正齊心協力征服北極，他們正在城市、在小型冬季研究站、在大洋上、在海濱、在工廠、在實驗室裏爲着這一目而工作。

在北極探險家所必須具有的品質中，忍耐和細心的重要性不下於果斷和大胆。所以儘管波卡諾夫完全信任經驗豐富的特列什尼科夫和高陀夫的眼力，他還是要親自對“北極三號”漂流科學站站址的選擇作最後決定。波卡諾夫離開了龐然大物的“伊魯辛”，改乘一架小巧玲瓏的“A H—2”型機飛到選定的地點去

進行檢查，一小時不到他又飛回來了。

“行了，恭喜你們的新居，”他和特列什尼科夫臨別時說，“我同意。開始大建設吧！”

“我們的駐地就要成為北極的首都了，”特列什尼科夫笑着說。“它總算在北極中心呢。”

新居上的第一頓飯

起初，漂流的“北極的首都”在房屋建設和人口密度方面委實無可誇耀。巴卡諾夫的“伊魯辛”飛走以後，高陀夫的飛機也飛掉了，特列什尼科夫乘它回到大陸去搬取物資人馬。我跟攝影師約特森寂寞地留在冰上的唯一帳篷裏，別人——A H—2飛行機務人員——說什麼也不能算是長期居民。這架“空中小汽車”老丟下我們，在“車站”和“城市”間來往作定期旅行，每隔三四十分鐘我們就要迎接這架飛機，從它的小座艙裏卸下箱子、口袋。在休息時，我們做了一頓飯。

莫斯科來的肉糰子和牛排運到北極時一點都沒變味，可是魚就叫人頭痛了。葉尼塞河的小鮫魚運到這裏時已凍得僵硬，我們祇好拿它像木材似的劈着，還要將這些硬魚塊用力朝木箱上摔打，祇有這樣，才能在燒溶的雪水裏把它泡開。

過了好久，我們終於把魚燒熟切開了。加好了鹽的濃魚湯在煤氣爐上咕嘟咕嘟的冒泡，這時我們才想起洋蔥和桂葉，可惜這兩件調味品都不在手頭，因為裝着它們的“A H—2”機剛按班次飛走了。

我們第一次的烹調實驗花了很長時間，但這餐家常便飯吃起來特別鮮美可口。要是我們沒有更重要的事情，像駐地的方位、氣溫、風力、風向等需要記錄的話，說不定營地航海日記中把這頓飯也要提上一筆了。