

勃隆脫門著
艾維章譯

在世界之頂上

商務印書館發行

L. Broutman 著
艾維章 譯

在 世 界 之 頂 上

商務印書館發行

中華民國三十年三月初版
中華民國三十六年二月再版

◆(94460)

在世界之頂上一冊

On the Top of the World

定價 國幣肆元

印刷地點外另加運費

原著者 L. Brotman

譯述者 艾維章

上海河南中路

發行人 朱經農

印刷所 商務印書館

發行所 商務印書館

版 翻
權 印
所 必
有 究

(本書校對者徐壽齡)

原序

達到北極的一個問題，幾世紀內一直吸引着人類的興趣。各國的優秀份子曾屢次英勇地去試探，有的成功，有的卻受到大自然的壓迫而失敗，但人類決不會把開發兩極的歷史忘卻的。幾個有名的探險家像南生，富蘭克林，披里，司各脫，阿門特生，裴特等名字，將成為人類中最優良的代表，而給後人稱頌而敬仰的。

我們知道北極是一九〇九年由洛勃披里第一個達到，而在那裏居留一足天，不過這一個成功，僅解決全部問題中的一部份。他和後來踵接而去的許多探險家，雖曾在那裏發現些地理上的新智識，但，因為環境所限止，大半是另碎而不相連的。

我們可以說現代科學界對於這種片段的材料，決不會認為滿意的。假使我們對於北極情形要得到一個概括的印象，必須要從許多連續的資料中加以有統系的整理後求出來，因此各國科學家在多年前已認為個別的探險隊決不能產生良好的結果，除非有大規模的集團，到北極去設立一個永久的，至少是長時間的科學研究站，而在那裏作有計劃的考察，研究北極的各種情形像氣候，水流，地理學，和生物學等，那才可以有一些成績可言。

這似乎也太近奢望了，但對蘇聯可以不生問題，因為她有巨大民衆的支持力量，高超的學

術設備（指飛機和破冰船而言，）和無限的財力上的供給，所以在蘇聯，這開發北極的一件重要工作，早已列入著名的五年計劃中——這就是用科學方法做根據的開發生產能力的大計劃。北冰洋附近的開拓，在一九二九年，第一次五年計劃實行的時候開始，一直是迅速地進行着。我們乘了破冰船不斷地在冰洋內探險和考察，在沿海各處先後成立了許多冰站，那時候經北海航行達到遠東的新航線也開闢了。積了多年的經驗，我們發現了不少冰洋附近的特殊情形，同時使我們知道大自然非經我們人類的奮鬥後，決不會吐露一些祕密出來的。我們記得一九三四年二月破冰船戈流斯金號的沉沒後，進行救護工作時，那些救援的人員曾試展出極大的能力，把一百零四個遇難者，全部從漂流在冰洋的浮冰上救轉來，這證明我們已續漸明瞭那裏的一切情形，而能把它們加以控制。

經過這樣長時間的準備工作，「進攻」北極中區的計劃，開始進行了。但這一次到北極，不僅是去拜望它，或是飛過那裏，我們要留在那裏，考察整個的冰極中區，征服那邊的環境，使它成為可居住的地方，再利用那邊所得到的一切智識，使它和我們國家以及整個人類，發生經濟上和文化上的價值，這裏面已經成就的最顯明的效果，就是北極考察和研究所得，會確實地幫助過兩次蘇聯到北美的越極飛行。

在得到政府允准以後，我們決意組織一個在北極浮冰上居留的科學站。我們在一切準備完妥後，便乘了飛機向北極進發，全隊飛機都飛到北極，在浮冰上安全降落，科學站設立了，留

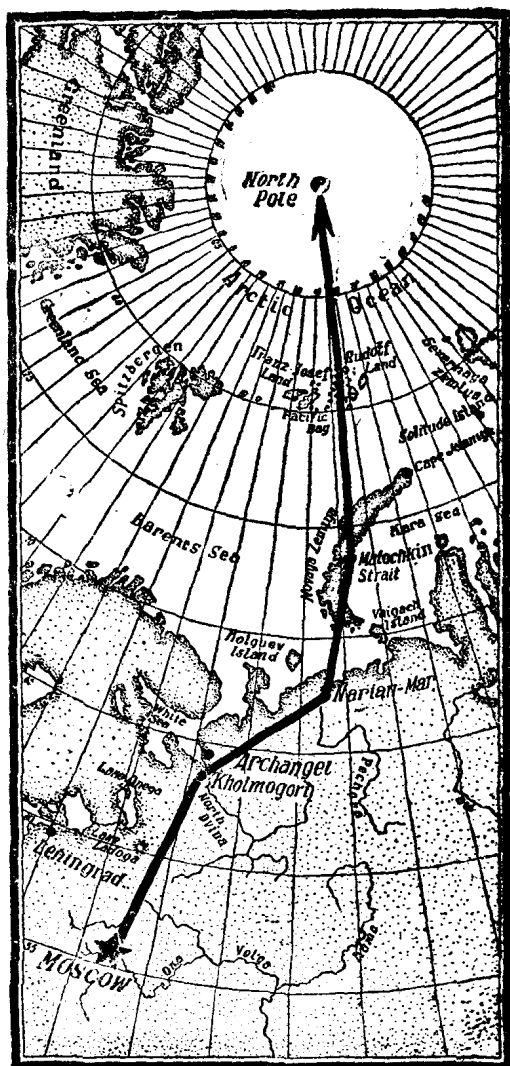
下了四個隊員在那裏，其餘的乘了飛機整隊回去，路上沒有損失過一個人員，或是發生過一次意外的不幸事件。

這一件工作是在順利的經過完成了。這無疑地是幾十個曾受良好訓練的隊員英勇奮鬥的結果。這些隊員知道最後目標和責任所在，所以不撓不屈地前進，以求達到完成他們所負重大使命的目的。

但讀者不要以為這名為探險的書中，太缺少緊張和冒險的成份，或是不幸的意外，大自然在人類已經知道怎樣武裝了去抵抗它，而用整個大計劃向它進攻，它也會屈服而軟化下來。從這一次探險的結果上看來，它似乎已經和人類簽訂了神聖的和平條約一樣。

本書作者勃隆脫門是真理報特派參加探險隊的記者。他用坦直而適當的筆調，把探險隊進行之中的經過，忠實地記述出來，沒有一些過分誇張或是失實的地方。他的取材偏重在細碎的描寫上，他把探險隊每天的生活，團體的堅持精神，同伴間的友愛和職務上的履行等細細描來，恰到好處。他描述各隊員率直坦白的性格，表示他們像真正的英雄一樣，這一點是極準確的，因為他們代表一個國家去解決的不止是他們自己的問題，而是世界人類進化有關的大問題呢。

蘇聯科學學院會員，奧托許密特教授序。



飛 行 路 線

目錄

許密特原序	一
第一章 我們為什麼到北極去？	一
第二章 事前的準備	一四
第三章 出發	二四
第四章 向北邁進	四〇
一 大風雪之下	四〇
二 羅杜爾夫島上	五四
三 北極上面的偵察	六四
四 哥洛溫的故事	六九
五 最後的計劃	七二
六 P 5 號機的冒險	七六
第五章 「征服」北極	八三

第六章 在世界之頂上……………九九

一 五月廿六日到北極的第一天……………九九

二 一七二號機到了……………一〇二

三 北極是屬於誰的……………一〇九

四 一六九號機的電訊……………一一〇

五 北極雀的叫聲……………一一四

六 和莫斯科直接通話……………一一八

七 大蛋糕……………一二二

八 零度的氣溫……………一二三

九 北極的生物……………一二五

十 海底的暖流……………一二八

十一 一六九號機飛來會合……………一三一

十二 再會吧，北極……………一三六

第七章 「第三號浮冰」……………一四六

第八章 南歸途中……………一五三

第九章 重回大陸……………一五九

第十章 北極傳來的電訊……………一七五

一 給真理報的信……………一七五

二 建設冰站……………一七六

三 暖流……………一七九

四 我們一定會勝利的！……………一七九

五 海的深度——一四〇七五呎……………一八〇

六 我們並不寂寞——給史丹林同志的信……………一八一

七 零度上二十四度！……………一八二

八 瞧見一隻海鷗……………一八三

九 浮冰上一天的生活……………一八三

十 我們聽到越極飛行的機聲……………一八五

十一 一個月了……………一八五

十二 生活順利地過着……………一八七

十三 繼續建設……………一八八

十四	初次和業餘無線電家接觸.....	一九〇
十五	大風雪.....	一九〇
十六	北極的生活.....	一九一
十七	惡劣天氣.....	一九二
十八	我們神聖地保守着祖國的榮譽.....	一九三
十九	科學工作的第一次總報告.....	一九四
二十	慶祝會.....	一九七
二十一	「交通燈」正亮着.....	一九七
二十二	兩個月了.....	一九八
二十三	「水災」.....	二〇〇
二十四	給北極區工作人員的信.....	二〇一
二十五	七月份總報告.....	二〇一
二十六	三隻白熊.....	二〇四
二十七	浮冰的漂流.....	二〇五
二十八	第一百十天.....	二〇七
二十九	八月份簡報.....	二一一

三十	浮冰上工作狀態·····	一二二
附錄一	浮冰上四勇士的自述小史·····	一二六
一	北極站主任柏柏寧·····	一二六
二	無線電員克倫格爾·····	一二九
三	休爾孝夫·····	一二一
四	費奧杜洛夫·····	一二三
附錄二	浮冰站用具一覽·····	一二七
結尾語·····		一二一

在世界之頂上

第一章 我們為什麼到北極去？

二十世紀的中葉，地球上人類幹了一樁像本書所述的空前偉舉，使我們的歷史多添了一頁光榮的史跡。

事情是這樣的：一九三七年三月，蘇聯北極探險隊在奧托許密特（Otto Schmidt）教授領導下，分乘五架飛機，自莫斯科出發，經過相當困難，達到根據地羅杜爾夫島（Rudolf Land）。到五月五日，隊員哥洛溫（P. Golovin）駕駛一架蘇聯飛機 N-166 號，自根據地出發直飛北極，但因北極適有厚雲遮蔽着，不能着陸，祇得飛回根據地。在同月的二十一日，一架四引擎的巨型機，由伏托賓諾夫（M. Vodopianov）駕駛，載了領隊許密特等十三人，再飛北極，這一次天氣較佳，就在那邊浮冰上安全降落。五天後，探險隊的另外三架巨型機，帶了十噸半的冰站上應用物件，儀器和糧食等，也飛到了北極。那時全體人員共有三十五個，他們合作了創立一個研究北極的科學站。後來除了四個隊員留在那裏過冬（註一），繼續研究這神祕的區域外，其餘的都乘了飛機，經羅杜爾夫島回到莫斯科。

可是我們要問：他們爲什麼要到北極去？什麼東西引誘這些人不惜冒生命的危險飛到那裏去？什麼東西引誘他們孤單地留在冰天雪地間呢？他們究竟預備在那裏做些甚麼？——這一章內所述及的，就是上面幾個問題的答案。

人類想達到「世界之頂」——北極這一個企圖，已經有許多年代的歷史，在這一企圖裏面，還包含着一段久遠而悲壯的史跡。到北方去的路上，不知散鋪着多少英勇的探險者的骸骨，可是冒險家和科學家還是不餒氣地循着這條路追隨上去，受着極度苦難，在無情的大自然下奮鬥而死去。失敗的雖多，繼續的仍是不斷，他們這種百折不撓的冒險精神，真值得我們後輩傾佩而效仿的。

公曆紀元前三百二十五年，馬薩利亞 (Massalia) 的一個希臘人比蒂斯 (Pytheas) 駕一條不甚堅固的海船，向北航行，但祇能到達大西洋北部蘇格蘭羣島附近。一千年後，諾爾曼人 (Normans) 和八世紀的海盜們，也曾向北航行，但在十六世紀以前，卻沒有人確實地達到過北冰洋區域。那時英荷人士，想發現一條到遠東去的新航線，因此不時有人乘了海船去試探。在一五五三年，有一個「商人探險隊」組成了，想從歐洲北面的水道航行到中國去，他們用三條船，由韋路培爵士 (Sir Willoughby) 領導，從鼠巖 (Ratcliff) 出發，結果兩條船駛到慕門斯克 (Murmanak) 海岸，不能再進，便在那裏過冬，不過兩條船的人員，因經不起劇烈的寒冷和患壞血症的襲擊，全部死在路上。第三條船轉輾達到北杜維那 (Northern Dvina) 河

口，而和古俄羅斯人開始通商。

後來有幾個探險隊，也想嘗試去開闢這條新航線。幾十艘海船同時向北駛去，有的在那裏過冬後回轉來，有的卻一去而不復返。到十九世紀末年，諾登斯克喬爾達(Nordenskjöld)在兩個通航期(註二)內完成了沿歐亞兩洲北岸，達到遠東的企圖。當然這樣長久的航行，決不會發生什麼經濟上的效果來的。後來有人想把諾氏所費的時間縮短，可是沒有成功。直到一九三二年，蘇聯的破冰船西比利考夫號(S. Birikov)，由許密特和伏洛寧(Voroin)指揮，在一個航行期內完成從阿張格爾(Archangel)到太平洋的航行，這一下纔把這一條新航線開闢了，現在整批的商船，在可能通航期間，已可通行無阻了。

上面說的祇限於北海航行的故事，至於真正的北極探險，自有它一段富有戲劇性的歷史。人類想達到這子午線的交叉點(就是北極中心，各經線相交的地點)，曾做了不少次數的試探，各種交通工具像犬橇，船，飛機，飛船，氣球，甚至於潛水艇，都給他們用過。這些探險家漸漸深入北部，在北冰洋裏，先後發現了許多新的陸地和島嶼，同時還考察到海流的變化，研究過那邊的生活，可是差不多一百五十年中，沒有一次會確實地達到目的地——北極的頂巔。那偉大的北極探險家南生(F. Nansen)在一八九五年，乘了他特製的海船弗勒姆號(Fram)，駛到北極附近有浮冰的區域，他想出一個法子，把他的船繫在浮冰的邊上，使它跟着浮冰漂浮到北極。他這個法子似乎是很聰明的，可惜不明白浮冰向南漂流的定律，結果還是失敗。後來

他發覺了，便用狗繩在冰上行走，想用這樣的方法來達到目的地。可是經了極大的困難，也祇能到北緯八十六度十四分地段，（距北極約二百二十哩）不能再過去了，於是回到佛郎士喬式夫（Franz Joseph）過冬，到下一年回到挪威。數年之後（一九〇〇年），阿勃羅濟公爵（Duke of Abruzzi）領了一隊義大利的探險隊，向北而去。裏面有一分隊由隊長嘉尼（Capt. Cagni）領導的，在四月廿五日達到南生記錄以北三十七公里地點而被迫折回。這一次成績雖似乎好一些，但冒險的結果，損失了三個隊員，同時他們沒有機會像南生一樣的做些類似的科學考察。

第一次用航空工具到北極探險的，是一個瑞典的工程師沙羅門安得里（Solomon Andree 1851—97）。他在一八九七年用汽球在斯比資堡格（Spitzberg）出發，但同樣地遭到失敗，而結果更是悲慘。他和一個物理學家斯脫林勃（Strindberg），還有另外一個工程師佛蘭格爾（Frenkel），一同乘了「鷹」號氣球飛出去。在出發後八小時，安得里曾擲下一隻小的浮筒，裏面放着一個音信，（這浮筒在三年後，方始在挪威北海邊被人發現）下一天他又放出一隻傳信鴿。（後來給一艘挪威商輪捉到）。除了這兩個消息以外，他們命運的祕密，直到一九三〇年方纔全部發現。那一年一隊挪威的探險隊無意中在白島（White Island）上發現安得里等三人的屍體，它們雖已經過了三十多年，卻還完整，並且在屍體旁邊，還找到安得里等的日記，筆錄，器具，衣服等。從日記的文字上看來，他們在這次飛行中，曾遭遇到無數不幸的意外。他們在出發後沒有幾多時候，管理方向的繩索斷了，接着氣球的汽囊有了裂縫，不能高

飛。下面懸着籃子，不時要在冰上碰撞，所以飛行簡直是困難到了極點。這樣過了三天，安得里決意放去了氫氣下降，着陸在一塊浮冰上面，那裏的方位是北緯八十二度五十六分。他們想步行到佛郎士喬式夫去，可是浮冰轉了方向，不能如願，後來他們歷了千辛萬苦、轉輾達到白島。那時沒有像現在一樣發達的交通工具，音信無從傳出，以致救援無人，最後仍不免死在島上。

第一個成功達到北極的是美國的探險家洛勃披里 (Robert Peary)。他對於北極航行，曾有二十多年的研究。在實行前他曾有過一番很周詳的計劃。他利用他多年北冰洋航行的經驗，尤其是犬糧的使用，最後在一九〇九七月六日達到北極，完成他的願望。但因為帶着的糧食有限，他在北極祇停留了三十小時就回轉的，所以沒有機會做些有效的科學考察。他唯一的供獻，就是駁倒許多科學家對於北極情形的謬論：有的以為北極也許是陸地，有的以為北極也許沒有冰。其實，經披里到了以後發現，北極完全蓋着冰塊，它的下面，就是很深的水，這情形和四週的冰洋一些沒有兩樣。他曾用深水鍾測量過那裏海的深度，可是到二千七百四十二公尺時，還沒有到底，繩斷了，所以沒有結果。

在許多北極探險中，有一次是一個帝俄時代的探險家西鐸夫上尉 (Lieut. G. Sedov) 幹的。他雖沒有什麼成就，但他的毅力和冒險精神，是值得我們記述的。他在一九一二年乘了船，在聖福加斯 (St. Phocas) 出發，在中途遇到厚大的冰，被迫在新地島 (Novaya Zemlya)