

世界知



識叢書

北極遊記

李楠著



世界知識出版社

北 極 遊 記

李 楠 著

世 界 知 識 出 版 社

1961 年 • 北 京

北 极 游 記

李 楠 著

世界知識出版社出版

(北京后圓恩寺3号)

北京市书刊出版业营业許可证出字第101号

北京新华印刷厂印刷 新华书店北京发行所发行

定 价 0.38 元

1961年11月第一版 1961年11月北京第一次印刷

印張2 $\frac{1}{4}$ ·插頁4·字數58,000

統一書號 12003·29

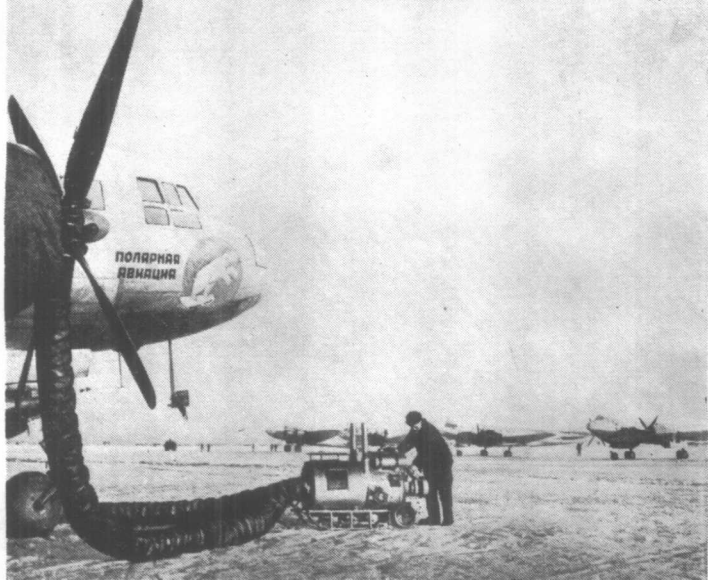


北极圈内新兴城市——諾里爾斯克，这是苏联銅、鎳等矿重要产地之一



居住在北极圈内的人民也能吃到新鮮的蔬菜。这是北极圈内沃尔庫塔城一个培植蔬菜的溫室

阿尔汉格
尔斯克是飞
往苏联北部
地方的第一
个停留站



大陆源源不絕地送来了设备和用品



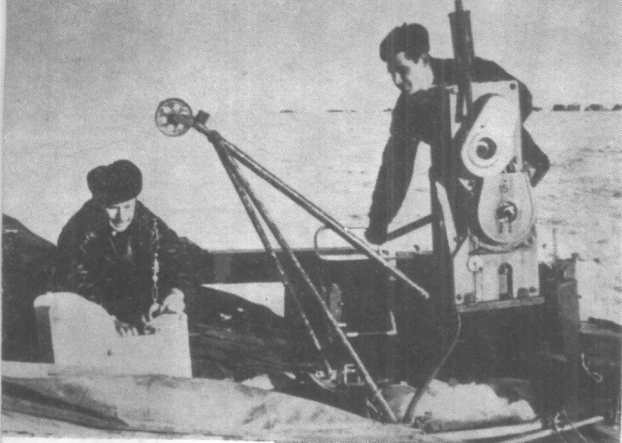
浮冰站的主要运输工具



浮冰站在放气象气球

浮冰站在测定浮冰的
漂流速度和方向





浮冰站科学工
作者用自动测流
器测定不同的水
流方向和速度

浮冰站
医务室



浮冰站工作人员
在俱乐部里

目 录

从莫斯科出發.....	1
在阿尔汉格尔斯克.....	6
北极圈內的伊加尔卡.....	9
在欧亚大陆最北端太梅尔半島上.....	14
北极地区最大海港迪克孙.....	21
在北极上空飞行.....	27
在苏联最北的領土法兰士約瑟夫地上.....	32
生活在北极浮冰站上.....	37
他們的生命在北极夜中放出光彩.....	43
北极風物.....	49
苏联人民开辟了北方海洋航路.....	56
苏联北方民族的新生.....	62
苏联人民研究北极的成就.....	68
* 摩尔曼斯克的春天.....	
	81

从莫斯科出发

1958年11月12日，莫斯科伏努科沃机场上，女报告員用俄、英、法、德几种語言报告有一架北极航空队的飞机很快就要起飞，到北极第七浮冰站去。这架飞机的旅客匆匆地提着行李向停机坪走去。他們是一批苏联和外国的新聞記者，还有北极航空队、苏联外交部新聞司、苏联北极研究院的人員，一共二十来人。

机场大楼前停着一架“伊尔十四式”的飞机，飞机头上画有一只站立着的白熊作为标志。一片晴阳照在机身上面。机场上已經没有一点雪迹。几天前下的一场初雪由于气温回升，消融得无影无踪。田野和树林仍然是一种秋天的装束。

飞机迅速奔向跑道，升腾了起来。从机上的窗戶下望，列宁山的莫斯科大学，白俄罗斯車站，列宁格勒大道、中央机场、希姆基水运站都逐一在机翼下掠过，飞机沿着还未封冻的莫斯科运河向北飞行。

像許多远途的旅行者一样，在旅程开始的时候，我們首先做的事情就是回顾一下几天来准备旅途的忙碌情况，計算一下遙远的旅程，这时甚至不想馬上欣赏沿途的景色。在坐定以后，我們每个人都首先摊开为这次旅行苏联北方航运总局专门准备的地图，計算起旅程来了。

从地图标明的路綫得知，我們这次不平常的旅行来往的路綫共約一万三、四千公里，其中五、六千公里是完全在籠罩在北极夜里的冰雪海洋上飞行。航綫是由莫斯科到阿尔汉格

尔斯克，轉東飛行，穿過鄂畢河口到叶尼塞河，然後由太梅爾半島到北極中央地帶，最後在訪問第七號浮冰站以後就返回莫斯科。蘇聯海運部和北方航運總管理局派出了三架專門的飛機，指定了北極航空隊中最優秀的飛行員，並特地從列寧格勒調來了曾任第六浮冰站站長的德利阿茨基副博士一道陪同旅行。看來，我們這次旅行，蘇聯海運部、北方航運總管理局、外交部新聞司、對外文化聯繫委員會是費了一番準備功夫的。

最先是計劃在六月份組織一批外國記者到北極邊疆訪問，但因於這個夏天北極地區的气候一直惡劣，第七浮冰站的降落跑道又為冰層爆裂所破壞，所以成行的日期一直拖延到了冬季。直到十一月初才得到通知，十月革命節過後出發。檢查健康情況的日期，配備專門服裝的手續，和北方航運總管理局局長以及飛行員們見面的日期都一一作了安排。旅行是肯定下來了。

檢查身體的過程很簡便，但畢竟有兩個人因為健康的狀況，醫生不同意他們前去。服裝是由北方航運管理局借用。檢查身體後的第二天，就到航運局去領取。這種服裝是專門的北極冬裝，並配備了一個很大的背囊。

北極冬裝包括一件非常厚重的皮大衣、一條皮褲、一頂皮帽、一根寬大的皮帶、一雙皮手套、一雙毛襪和一對狗皮做的長過膝蓋的毡底皮鞋。這種皮鞋有一專門名稱，叫做“翁特”，是用里外雙層頂好的狗皮做成的，它既暖和又不沾雪，即便在沒膝的雪地里，也便于行動。

出發前的頭兩天，海運部副部長兼北方航運總管理局局長阿芳那細也夫專門接見了我們一次，介紹了情況。這次旅行的帶隊是北極航空隊的副隊長費列索夫同志，他剛剛從北極地區巡視回來不久，是管理航空隊的宣傳教育和政治思想

工作的。后来沿途的生活表明，他是一个懂得新聞工作的需要，待人細致、和藹，极乐于帮助別人的同志，有他一道給我們解决了不少的困难。

曾任第六浮冰科学站长的德利阿英基同志，在北极各个科学站工作过多年，他的学識和經驗都很丰富，他有学者的細心和耐心，一路上不仅随时随地給我們解答疑難，并且还利用余暇，在旅館里作了几次有关北极工作历史和意义的报告。

在我們的飛行員当中，馬佐魯克是个英雄人物。他今年已經五十二岁了，但真正是英雄不服老，老当益壯，照样在北极各条困难航綫上，駕駛飞行。他已連續在空中航行了将近三十年，飞行了一万六千多小时，四、五百万公里，他的光荣的生活中充滿了英雄的忘我劳动，和动人的惊險事迹。他在空中打过芬兰白匪，打过德国法西斯匪帮。在苏联地图上，很难找到他没有飞过的地方。单是飞过北极点，就有一百八十六次。無論是暴風濃霧，無論是深更半夜，他总是不辞劳累地深入极地。在北极地区流傳着他的許多英勇故事，沒有誰不知道馬佐魯克的名字，誰也对他怀着深深的敬意和爱戴。

莫斯科北极航空支队队长莫斯卡林科是我們这次飞行的指揮者。在航空队中，他总是担任紧急、复杂的特殊任务的。他謙遜、冷靜，具有高超的飞行技术、优越的指揮能力和高度的紀律性等高貴的品质，这些使他在航空队中获得普遍的尊敬。他飞行了一万四千小时，飞行了三百多万公里，是历次北极高緯度考察队的参加者。

另一位駕駛員，斯图比申在北极航空队中也是一位卓越的人物。他是卫国战争中的英雄，在歼击机上作了一百四十三次战斗飞行，三次負伤。为了奖励这位优异的飛行員，政府奖給他好几枚勳章，授予他苏联英雄的称号。战争结束后，他

又轉到另一條艱苦戰線上，北極地區征服自然的戰線上。他參加了許多次的高緯度考察，担负运送人員、物資，安設自动無線电台，偵察冰情等工作。他飛行了一萬二千小時，飛行近三百萬公里的旅程。

在我們的飛機上還有一位女領航員齊娜·細多里申娜，她是戰后轉到北極航空隊來工作的，她曾經參加過第三號浮冰站和第四號浮冰站的建立工作，參加過許多次高緯度考察。平時她偵察冰情，護送船隊，在北極圈內參加地質考察。她的飛行記錄是七千小時，飛行近兩百萬公里。這位體格健強、富有英雄氣概的俄羅斯婦女參加過衛國戰爭，親身經歷了戰爭的考驗。細多里申娜在戰爭中喪失了擔任水手的丈夫，但是她沒有被忧伤壓倒，而是一邊養育了年幼的獨生女兒，一邊就在北極航空線上工作，以自己的經驗和精力貢獻給人類征服自然的鬥爭。

和這些有多年經驗的北極工作者，熟練的北極航空員一道，不但增加了我們旅途安全的感觉，并且一路还能够隨時隨地得到有益的知識和寶貴的幫助。

飛機平穩地在一片艳阳的晴空飛行。馬佐魯克招待我們到駕駛室，他把自動駕駛杆挂上，很悠閑地談着他的飛行生涯。從機頭的玻璃上展望天空和大地，真是一種無比的樂趣。轉瞬間，伏爾加河在望了，伏爾加河上的雷賓斯克人工海平明如鏡，水波不興。一叢叢的郁郁叢林，一片片的錦綉原野。這些無比遼闊的無限美麗的俄羅斯平原，都在我們的眼底飛掠而過。這些我們非常熟悉的俄羅斯大地景色，我還從來沒有像今天一樣在二、三百米的上空，在視線無阻的機頭駕駛室中飽覽無遺過。我們欣賞這些美景，不禁為之心醉了。

但是，等待在我們前面的，幾小時之後我們就會親眼看到

的将是另一种别致景色，俄罗斯极北地区的景色，那里又是另外一种风光，那是在别的地区、别的国度所无法看到的。那里的气象将是和我们现在在机翼下看到的气象完全两样：这里是晴阳灿烂，那里正是一片黑夜；这里是万物宁静，那里是寒风怒吼，大地咆哮；这里是森林田野，色调纷纭，那里是万里银白，景色单一。但是，在我们心中比较起来，在此时此刻，那里的景色又要更壮丽一些，更吸引人一些。我们希望飞机迅速展翅前进，迅速看到那另一种自然景观的面貌。

飞机舱里少数人在休息，大多数人有的在仔细阅读有关北极地区的书籍，迅速地从上面划出或摘下需要的材料，有的在不断地向德利阿茨基同志和费列宾宁同志询问提出一大堆问题。说起来，那个地区我们实在太陌生了，知道的东西太少了。北极圈内的景象怎样？北极圈内过去的荒凉、今日的繁荣情况怎样？浮冰站上的工作和生活怎样安排？在北极上空飞行的感觉怎样？苏联征服北极的历史怎样？开辟北海航路的经过怎样？还有许多我们不太了解的概念：“冰情预报”、“难以到达的地区”、“浮冰”、“冰原”、“北极中央地带”，大家都想获得最迅速简便明了的解答。

飞机在离开伏尔加河以后，增加了高度，但是地面上的一切还是看得很清楚。看得出，地面上已经有了一片片的积雪，河上已浮着薄冰。渐渐地晴朗的天空阴暗起来了，起先是迎面扑来一团团雾气，接着便是一阵阵阴云，我们是逐渐进入苏联的北方了。为了避免这些阴云压来，飞机迅速地爬到三千米左右，地面的景物消失了。

我们的第一段航程从莫斯科到阿尔汉格尔斯克共一千二百公里，飞行三小时半以后，飞机马达的声音开始减小，飞机逐渐减低高度。一刻钟以后，我们在一个北德维纳河口岛上

的机场降落。阿尔汉格尔斯克到达了。

在阿尔汉格尔斯克

阿尔汉格尔斯克是苏联北方诸海上的一個大城市，位于北德維納河汇入白海的海口上。虽然离汇合的地方还有60公里，但河面寬闊，河床甚深，是北方的第一大港口。

飞机场在河中的一个大島上。从机场坐渡輪往城市去参观。前来欢迎我們并陪同去城市参观的有市委書記阿尔丘辛、市苏維埃主席拉齐科夫、北方輪船局局长杜金以及当地报刊負責同志多人。我們預定在市区內参观及午餐共不超过四小时。

江面上寒風冷凜，寒潮凝重。江水还没有冻结，但繼續碎冰已冲击渡輪。大概只需几天，江水就会完全冻结了。望見市区包裹在一片雾气之中。市区房屋櫛比，在河岸上綿延約十来公里。

阿尔汉格尔斯克城建于1584年，当时正是伊凡雷帝統治时代。伊凡雷帝非常想寻觅一出海口，以便和西欧建立通商貿易关系，因此选择了北德維納河口，建立了阿尔汉格尔斯克。

阿尔汉格尔斯克建城以来，通商貿易年年繁盛。到十八世紀初已是俄罗斯最大的港口。欧洲各国的商船都开到阿尔汉格尔斯克来进行貿易。彼得大帝也对阿尔汉格尔斯克給予极大的重視。他曾經在1693年、1694年、1702年三次来到阿尔汉格尔斯克。彼得大帝的雄心大志是想把俄罗斯变成不仅是一个陆地强国，而且也是海上强国。他在阿尔汉格尔斯克建立了俄罗斯的第一座造船厂，在相当长的一段时间內，那里一

直为黑海舰队和波罗的海舰队建造船只。

后来彼得堡建立之后，阿尔汉格尔斯克的作用和意义就大减了。不过这一情况与其说是由于彼得堡的建城，不如说是由于沙皇政府的愚昧和落后。沙皇政府对于开发广大北方地区的宝藏，对于开辟北方航路和征服北极缺少兴趣。在沙皇官吏的眼光中，极北地区不过是一片不值一顾的荒漠而已。在这样一种政权下面，阿尔汉格尔斯克自然就冷落了。

在沙皇政府时代，阿尔汉格尔斯克省是一个流放政治犯的地区。

十月革命之后，阿尔汉格尔斯克建立了苏维埃政权。阿尔汉格尔斯克不但恢复了青春，并且发展大大超过了当年建城者的意图。现在这里是苏联的木材工业和木材输出的中心，有许多家木材工厂，还发展了造纸工业、造船工业和机械工业。城市的人口共有三十万人，比革命前增加了六倍。

阿尔汉格尔斯克是苏联北方航路的一个中心，每年在这里进出的船只，在五百艘以上。到北极去的探险队和考察队也以这里为出发点或必经之地。从阿尔汉格尔斯克再往前飞行一个多钟头，就进入北纬 66 度 33 分的北极圈了。

我们登岸之后，首先参观了木材技术高等专科学校。在阿尔汉格尔斯克有三所高等学校、十九所中等技术学校及几所科学研究机关。

阿尔汉格尔斯克人民引以为骄傲的是，这里是俄罗斯偉大学者和偉大北极研究者罗蒙诺索夫的家乡。在江岸上有一座罗蒙诺索夫的纪念像，是 1931 年由阿尔汉格尔斯克人民集资修建的。

阿尔汉格尔斯克在十月革命以后曾遭到当时以英、法、美三国军队为主的协约国干涉。从 1918 年 9 月到 1920 年 2

月，一共有十二个国家的军队占领了阿尔汉格尔斯克。争夺阿尔汉格尔斯克对于北方战线的胜负具有决定的意义。干涉者在城市中进行了血腥的残酷镇压，但是共产党员和劳动人民的斗争却始终不曾停止，终于使阿尔汉格尔斯克在1920年2月21日完全解放。

人民怀念在干涉军占领时期牺牲了的英雄战士，在江岸上修建了坟墓和纪念碑，去年又在一批共产党员遇难的地方建立了刻有浮雕的石碑。我们参观了这两个地方，这时虽然还不到下午四时，但北国黄昏已经降临。在寒风和雾气中，不禁缅怀当年革命志士在寒冷的北方进行斗争的艰苦，苏联人民建设极北地区所经历的困难道路。

顺路在一座横跨河面的大桥上看了马谢也夫岛的形势，这就是过去彼得大帝建立第一所造船厂的地方，现在是一所大造船厂和木材工厂，烟雾缭绕，机器不断轰鸣的声音，隐约可以听到。

沿河街道很长，两边不少高大的石头建筑，间杂着许多木材房屋。这些木材房屋大半是楼房建筑，很美观很宽大。

沿街灯火灿烂。我们匆匆地吃了一顿午饭。机场上已几次打电话催促动身。下面的飞行将有五个半钟头之久，北方冬天气候变化迅速，因此如果延误一个钟头就会不能及时起飞或准确到达目的地，有时甚至要等待几天之久。同行的费列宾宁同志再三提醒大家说，大家千万不要忘记我们是在向着严酷的极北地区飞行，尤其是在冬天，我们是在飞向北极，飞向北极夜啊！

到达机场，飞机已准备就绪。六点半，跑道上开启了灯光，飞机平稳地开入夜空。

飞行一小时之后，领航员从驾驶室走了出来，通知大家

說：現在飛機正在飛進北緯 66 度 33 分北極圈，下面是溫涅茨民族區的苔原地帶。晚上約十二點，在離鄂畢河入海口四十公里卡敏納依降落。

卡敏納依是一個供去北極的飛機中途降落的飛行場，並有一個氣象站，工作人員大部分是來自各地的青年，他們聚集在機場上等候我們這架飛機來到。北極圈內已經是遍地冰雪，這裡的溫度是零下 20 度，飛機是這裡唯一的交通工具。

站上的工作人員為我們準備了豐盛的晚餐，並用北方民族的別具風味的食品“鮑魚”招待我們。魚是從冰窟窿里新捕捉起來的，由於氣溫極低，所以不久就凍得像一塊堅冰一樣。用刨子將冰魚刨成像刨花一樣的薄片，就拌着作料生吃，味道非常鮮美可口。

在卡敏納依停留了一夜，第二天十點鐘就起飛，從鄂畢河達到葉尼賽河的依加爾卡。

北極圈內的伊加爾卡

當天到達北極圈的伊加爾卡。

一夜之間，地面的景物完全改變了。昨天從莫斯科出發時還看不到一點雪迹，而現在這裡卻穿着全身北極冬裝，涉過積雪一米深的原野，進入這個蘇維埃政權時代的新城市。放眼一看，寬闊的街道，美麗的樓房，一片明亮的燈光，映着白雪的紅旗都奔入眼簾。街市的規模和蘇聯其他城市沒有分別，只是昏淡的黃昏景色和紛飛墜落的雪花更別具一番風光罷了。

走進住的地方，突然感覺溫暖如春。主人給我們準備了豐盛的晚餐：當地出產的油類、牛奶、鮮魚、馬鈴薯、蔬菜，應有