

征服北极

斯比林著

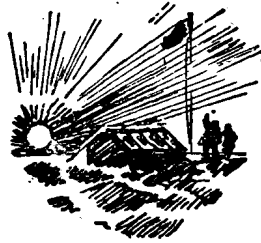
新知識出版社

879.578
616

征 服 北 極

И 斯 比 林 著

王 宇 知 譯



新 知 識 出 版 社

一九五八年·上海

И. СПИРИН

ПОКОРЕНИЕ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО

ГЕОГРАФИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

МОСКВА—1950

根据苏联国家地理书籍出版社 1950 年版译出

征 服 北 極

(苏) 斯比林 著

王 宇 知 译

◆

新 知 識 出 版 社 出 版

(上海湖南路9号)

上海市书刊出版业营业许可证出 015 号

上海国光印刷厂印刷 新華書店上海發行所总經售

◆

开本: 850×1168 1/32 印张: 9 11/16 插页: 3 字数: 239,000

1958 年 6 月第 1 版 1958 年 6 月第 1 次印刷

印数: 1—2,000 本

統一書号: 12076·166

定 价: (7) 1.10 元

內 容 提 要

本書介紹蘇聯北極探險隊 1937 年第一次飛到北極，并在北極冰原上建立科學研究站的親身經歷，先介紹在这次以前的几次北極探險，再从这次的探險計劃和探險隊的參加者談起，敘述探險隊在新地島、魯多爾夫島等地的工作和生活，以及飛往北極中心區，征服北極的經過，最后說明了征服北極對科學的貢獻。全書貫穿了蘇聯飛行員和科學家為社會主義工作的忘我精神，以及他們在社會主義制度下所獲得的關心和支持。

目 錄

第一章	过去的几次北極探險	1
第二章	北方边疆的繁荣	19
第三章	鼓舞人心的計劃	28
第四章	進行准备工作的时期	44
第五章	航空探險隊的参加者	55
第六章	飛行隊別了莫斯科	69
第七章	第一階段的飛行	76
第八章	在罗蒙諾索夫的故鄉	84
第九章	北方的春天	88
第十章	飛过森林冻土帶的上空——飛向納里揚馬尔	100
第十一章	逗留在納里揚馬尔的十三个晝夜	107
第十二章	往新地島飛去	121
第十三章	馬托奇金沙尔的颶風	130
第十四章	飛往北緯八十二度	138
第十五章	魯多尔夫島	148
第一節	在离北極九百一十五公里处——回憶塞多夫—— 冰穹地上的飛机场	148
第二節	狗羈的旅行——我們的閒暇——五一節	156
第三節	冰上兩晝夜——出獵——一羣小熊	171
第十六章	冰情和天气的空中偵察者	191
第十七章	值得紀念的一次起飛	204
第十八章	到北極中心区	212

第十九章	北極被征服了	220
第二十章	飛行隊的团聚	241
第二十一章	在北極的生活	248
第一節	冰的村庄——鳥——害怕是怎么回事	248
第二節	漂流探險隊的裝備——北極的午餐——告別	260
第二十二章	南去的道路	275
第二十三章	回到心爱的莫斯科	287
第二十四章	对科学的貢獻	291

第一章 過去的幾次北極探險

北半球的一個廣大的地區，包括北冰洋和它所屬的各海和各島嶼，以及歐亞大陸和美洲大陸的北部邊緣，通常稱為北極地區。

甚至在很古的時代，人類無疑地就對氣候惡劣、人跡不可到達而終年被冰復蓋着的北極地帶有了一個概念：他們認為那里是一個嚴寒和暴風雪統治着的、充滿神秘之謎的王國。毫無疑義，北極這個地方自古以來就是很吸引人的；人們總覺得在那神秘的地方一定潛藏着無數的寶物。其實，這個“神秘之謎的王國”還在紀元前就有人類居住了。在北極圈內，許多世紀以來就住着楚克奇人、涅涅茨人、愛斯基摩人和其他北方民族，不過我們住在較南地區的人對他們一無所知罷了。

首先進入這個“永遠為冰雪所復蓋的區域”、進入這個“天昏地暗的國土”的，是俄國的一些狩獵家。這些勇敢的人向北方進發，想獲得毛皮和海獸；他們抱着大無畏精神，乘着自己製造的木船，在北極海面的冰塊中航行。俄國的航海家和旅行家怀着發現新事物的熱望，同北極地區的自然力作鬥爭，把神秘地帶的邊界向北方和東北方越推越遠。

俄國的旅行家以關於地球上未經考察過的地區的新的知識豐富了科學；由於他們的遠征，地圖上才能畫上許多先前沒有人知道的海洋和北方河流、島嶼和陸地、港灣和海峽。這些無畏的勇士在北極地區遭到風暴和暴風雪的打擊，常常受到一些難以想像的困苦和考驗；北極海面的冰塊也使小小的木船受到壓碎和撞壞的威脅。體格不健全和意志不堅定的人都退卻了，或者喪失了生命；胆

大身强、意志坚定的人才能够适应那种特殊的环境，繼續前進。

俄罗斯人所固有的進取精神、机智、坚毅、英勇、果敢，以及对同志的忠实，帮助他們对北極圈內嚴酷的大自然作斗争。尽管有許多人在極北地方牺牲了，但是远征北極的願望依然沒有減退。

俄罗斯人曾經定居在北冰洋沿岸，并且还在外國旅行家到达之前好久就不止一次地航行到了新地島、斯皮次伯根和其他許多北極地区的島嶼。我國的北方居民獵取白熊、北極狐和馴鹿，捕捉鯨、海象、海豹和白鯨，收集棉鳧的絨毛和蛋，他們逐漸開發了北極地区。

俄罗斯人考察和發現北極地区的光荣歷史，开始于好几世紀以前。許多研究北極地区的先驅者的名字曾經湮沒無聞，他們的功績不曾为人知道。但是，歷史还是保存了并且流傳給我們成批的俄國北極考察家的光輝事績，保存了許多文件，足以証明他們曾忘我地報効祖國人民并为达到目的而顯示了无比坚定的意志。

在北極的地理考察史上，俄國的学者和旅行家是有权利列在最光榮的首席的。他們在难以置信的困难条件下，为繁榮祖國的科學而建立了真正英勇的功績，并且表現了崇高的精神品質，作出了为祖國的利益而不圖私利、克尽職責的榜样。

从斯堪的納維亞到朝鮮的北冰洋和太平洋沿岸，以及阿拉斯加沿岸的大部分地方，都是由俄國考察家画在地圖上的。

西欧國家对于北極和通过北冰洋各海的道路發生热烈的兴趣，是四百多年以前，即十六世紀前半期的事。在此以前不久，即在十五世紀末，葡萄牙人瓦斯科·达·伽馬乘坐自己的海船繞道非洲南端到达了印度。而在二十多年以后，另一个为西班牙服务的葡萄牙人麥哲倫，由海路繞过美洲大陸南端到达了远东。

在这两条新發現的海道上，开始了与东方各國的海上貿易，从而为葡萄牙和西班牙的商人帶來了巨大的收入；西印度和东印度的无数財富流向比利牛斯半島去了。对黃金的貪得無厭的慾望，促

使西班牙和葡萄牙在自己新占領和开拓的殖民地上防范英國人、荷蘭人以及其他歐洲人的競爭。葡萄牙和西班牙成了當時最強大的海上強國，並且對其他各國的船隻關閉了通向中國和印度的“自己所有”的海上門戶。英國人和荷蘭人不得不尋找到東方去的另外的海路。而在西歐，人們開始談論着這樣一個問題：是否可以找到一條經過俄國的狩獵家早就航行過的北方神秘的冷海而到達中國和印度的更近便的道路呢？

當時的俄國已經制定了一個利用偉大的北極水路——北方海道的計劃。對於這個大膽的計劃，莫斯科大公瓦西里·伊凡諾維奇派赴羅馬的俄國使節德米特里·格拉西莫夫知道得很清楚。1525年，格拉西莫夫在羅馬遇見作家巴威爾·約維，和他談起了自己的祖國，並把自己關於北方海道的想法告訴了他。於是，很快就有一本用拉丁文寫的“關於莫斯科大公瓦西里的外交使節的書……”出版了。後來，這本書譯成了好幾國文字，而且印了好幾版。巴威爾·約維根據德米特里·格拉西莫夫的話寫道：“德維納河容納了許多河流的河水，迅速地向北方流去，那兒的海面非常廣闊，顯然地，我們很可以想像到，大船只要沿着它的右岸前進，如果在中途沒有遇到什麼陸地阻隔，就可以從那里到達中國本土。”

科學院院士貝爾格在他的關於俄國最早的北方海道計劃的論文中指出：“甚至很難想像得到，約維的書，特別是其中談到的格拉西莫夫的卓越理想，曾經在西歐發生了多大的影響。但是在我們自己的國家里，在我們俄國，格拉西莫夫卻長時期得不到人們的信任，儘管當時的莫斯科公國也曾經談論過從北極海面航行到東方的可能性問題。”譬如，大家都知道歷史上有過這樣一件事情：伊凡雷帝曾經設立過一些高額獎金，準備頒給那些發現經由北方海洋到東方各國去的道路的航海家。

俄國利用北極水路計劃的消息剛傳到西歐，英國人就急忙準備組織探險隊去尋找沿西伯利亞北岸到中國和印度去的海道；同

时也派出了一些探險隊去尋找沿美洲大陸北岸到太平洋去的“西北通道”。然而，無論是英國人（如 1553 年的威勞比、1556 年的勃羅、1580 年的庇特）也好，荷蘭的探險隊（如 1594 年的巴倫支探險隊）也好，都沒有向東方走多远；這些外國航海家到達新地島就算到达了極限。

英國人在到東方去的最初几段北極水路上就遭到慘重的失敗，他們蒙受了巨大的損失而不得不向后退却。損失特別嚴重的是他們的第一批探險隊：英國人威勞比所率領的三艘海船，只有一艘得免于難；其餘兩艘被迫在摩爾曼東岸過冬，而以威勞比為首的全體六十三名英國海員，就在那里由于嚴寒和坏血病而死去。

荷蘭人航行得比較順利；他們曾經到達斯皮次伯根和新地島，但是巴倫支和他的伙伴們在那里發現了俄國狩獵家居留的遺跡，這些俄國狩獵家比外國航海家來得早得多。譬如，大家都知道，在英國人和荷蘭人最早成立的北極探險隊之前好久，即在十五世紀時，就有几艘俄國船隻完成了東向鄂畢河和叶尼塞河河口的航行。而到十七世紀中叶，俄國的航海家就已經考察過白海與白令海峽之間的各條河流的河口。

外國人企圖尋找西北通道的無數次嘗試也完全失敗了。這一通道直到現在還沒有找到；海船無論從大西洋到太平洋，或是朝着相反的方向，都不可能在加拿大和阿拉斯加北岸的北極海面航行。

沿着西伯利亞海岸把大西洋和太平洋連接起來的偉大水路——北方海道，是在十月革命以後，經過蘇維埃愛國者的努力，才真正被開闢和利用了。

開闢一條經過北極從西歐到東方各國的海道的嘗試已經開始了。過去几世紀以來，人們產生了一種錯誤的觀念，以為北極區域中央部分的冰塊是完全可以讓船隻自由航行的，人們能夠毫無困難地通過北極。這種想法曾經鼓舞旅行家們朝高緯度地帶前進。

外國的探險隊到北極去，決不是為了北極中心區的科學研究；

而是追求个人的榮譽，以为能够因此而發一筆大財——这就是这些航海家到高緯度去的动机。除了極少數的例外，这些探險隊都顯然帶有想創造紀錄的性質。无怪乎那些嚴肅的科学家，都把十九世紀後半期和二十世紀初期各國的航海家所進行的北極旅行，譏諷地称为“到北極去的國際競賽”。

三百多年以來，旅行家們力圖到达这个“世界神秘的頂点”。他們徒步或者乘坐狗橇和海船到北極去，企圖用潛水艇从冰下面穿过去，或者同浮冰一道漂流，或者乘坐气球、飛艇和飛機前去。为了到达北極中心区，曾經运用了一切可能利用的方法和技術設備。不过，只有苏联人，只有 1937 年的苏联航空探險隊，才到达了北極，降落在北極的冰上，并在几个月期間進行了北極中心区的科学研究工作。真正發現和科学地征服这个世界頂点的榮譽，是属于布尔什維克、属于偉大俄罗斯民族的兒子的。

* * *

在这本書里，我們不需要把許多企圖到达北極的探險隊都來講一講，因为它们有好几十个。我們只打算講那几次我們認為最值得注意的旅行。

在十七世紀初期，英國人亨利·哈得遜在他的本國人和荷蘭人找尋北方海道的嘗試失敗以后，也打算乘坐八十噸的“好望号”四桅帆船从格陵蘭海岸通过北極到太平洋去。1607 年春天，十二名海員在哈得遜領導下由英國出發到格陵蘭东岸去，从那里向北方進發。“好望号”到达了北緯八十度二十三分的斯皮次伯根地区，繼續往北的道路就被重重的冰山所阻，到达北極的嘗試沒有希望了。探險隊最后認定不可能到达北極，就折回英國。哈得遜後來在北極地区所進行的活动，直到他在 1610 年遇險牺牲为止，都是想沿着北冰洋的东西兩岸找尋航海的通道，但也沒有成功。

* * *

1764 年曾經依照罗蒙諾索夫的建議籌組一个規模巨大的俄

國北極探險隊。這位偉大的俄國學者對北極非常關心，並且預計到北方海道的重大意義。羅蒙諾索夫寫道：“北方的海洋是一片廣闊的場所，在那里只要發現了從東北方到印度和美洲去的航路，就能增進俄羅斯的光榮和無窮的利益。”

由三艘特制的海船所組成的探險隊，它的任務是要“一路偏北”從斯皮次伯根出發，經格陵蘭和美洲大陸北岸到太平洋。這個探險隊由船長契察果夫率領。

在筹备期間用去了大量經費，才為探險隊員們裝備和存儲了大宗食糧。探險隊的一百七十八名船員都是經過審慎選擇的。羅蒙諾索夫還親自為船上的指揮人員寫了一本“示范性的手冊”。在開始航行之前一年，有一隊助手到达了斯皮次伯根，他們在克洛克港為俄國北極探險隊建造了一些供居住和作其他用途的房屋。

這支探險隊是在1765年五月，即在它的發起人和組織者羅蒙諾索夫逝世一個月後出發的。三艘各以自己的船長命名的海船——“契察果夫號”、“潘諾夫號”、“巴巴也夫號”，從可拉灣啓程往北，經過五個星期以後，到达了克洛克港。探險隊從那里按照契察果夫所指定的方向前進，可是很快就遇到了無法超越的冰山。企圖通過北極中心區的浮冰再向北行的嘗試也沒有成功；他們不得不從北緯八十度二十六分折返，在八月二十日回到阿爾亨格爾斯克。

過了一年以後，三艘海船仍舊在五月間再度出發。然而這一次，重重的冰山又阻礙了到北極中心區去的道路。海船到达了北緯八十度三十分，比哈得遜的“好望號”向北多走了七海里，創造了在北極海洋中自由航行的新紀錄^①。

① 在契察果夫探險隊以後一個半世紀以上的期間，曾有無數海船企圖冲破冰障，尽可能往北走得更遠。差不多走十海里都得進行頑強的鬥爭。1938年八月二十八日，俄國最早的一艘破冰船“叶爾馬克號”曾到达北緯八十三度零五分，創立了在北極高緯度地帶自由航行的最高紀錄。一個月以後，蘇聯北極艦隊在第一次北極航行中，它的一艘破冰船旗艦“約瑟夫·斯大林號”也到达了同一緯度。

由于企圖乘坐海船到北極中心区去的多次嘗試都遭到失敗，北極旅行家中間便普遍流行着这样一个想法，即認為要在高緯度的冰群中自由航行是決不可能的。但是，尽管許多探險隊都遭到失敗而落得悲慘的結果，航海家要到达北極的願望却不僅沒有減退，甚至更加迫切了；北極的旅行通常都伴隨着廣告的吹噓，可是它們却没有為科學帶來任何成果。

有一些北極航海家在十九世紀的第一個二十五年間開始傾向于这样一种想法，即認為北極中心区是一片平坦的、厚实的冰原，人們可以用徒步的方式乘坐狗橇或馴鹿到达北極。近一百年以來，徒步往北極中心区去的嘗試是作得相當多的。最先作这种嘗試的人中，有一位是英國人帕利。

帕利在这次徒步探險以前，已經有了在北極地区航海的經驗，并且曾在北極圈內度过一个冬季，当时他已作过几次雪橇旅行。帕利認為从冰上到北極去是可能的。

1827年夏天，探險隊的海船“赫克拉号”啓程前往斯皮次伯根。六月底，船上以帕利为首的二十九名旅行家便把自己的船只留在那里的特列梭堡灣內，向北前進。但是冰的情况并不像他們先前所想象的那样，他們无法利用馴鹿，只能自己拖着放在雪橇上的兩只小艇和准备好的十个星期的口粮。探險隊又很快地遇到了这个区域夏季特有的恶劣气候：經常的霧和雨以及冰溝中水的氾濫，嚴重地妨碍了探險隊的前進。这些旅行家最初遇到的就不是帕利所希望的平坦的冰原，而是多年堆積起來的重重冰山；探險隊一晝夜只能前進几英里。而完全出乎这些旅行家意料之外的，却是他們脚下的冰山在漂流；探險隊好不容易費盡力气向北前進了十英里，而冰山的漂流却同时又把他們往南帶回了五英里。因此到第一个月的末尾，参加探險隊的旅行家們都弄得精疲力竭了。他們从北緯八十二度四十一分返回了斯皮次伯根，离北極还有八百多公里。

过了六十年，曾經在北極探險上花了二十三年工夫的美國紀錄保持者罗伯特·彼利，开始准备徒步到北極中心区去。他曾經在格陵蘭的冰上徒步或乘狗橇行走，所以積累了远征北極的必要經驗。彼利鑒于北極探險先驅們的失敗，而且注意到当时还不大为人知道的冰山漂流的知識，所以决定从格陵蘭北岸开始他的远征。

彼利在 1900 年的最初一次探險中，只到达了北緯八十三度五十四分；重重冰山的阻碍和狗群的極度疲乏，使彼利不得不同到出發地。他在 1902 年所作的第二次远征也沒有成功，这次他只往北多走了二十三英里；难行的道路和巨大的冰溝嚴重地阻碍了北去的道路，而探險隊携帶的粮食也是顯然不够的。四年以后，彼利才得以重新实现到北極去的旅行，然而依然遭到了失敗；不过据彼利自己宣称，探險隊曾到达北緯八十七度零六分；而这次失敗是由于口粮不足。

彼利最后一次远征北極已是 1909 年的事。他非常仔細地研究了自己以往各次探險失敗的一切原因。因此这次新的探險的准备工作是作得極為慎重的。参加远征的二十四名隊員分为六隊：五隊是輔助隊，一隊是主力隊。輔助隊的任务是要保証主力隊能够最有效地向北推進。各个輔助隊在前面开路，用雪和冰为主力隊筑成休息和过夜的营房，并且替他們作一些繁重的工作，包括行李的轉运工作在內。

被外國报刊大肆吹噓为“獨創的”彼利的計劃，实际上完全不是什么新的东西。我們不难查出，这位美國旅行家的从冰上远征北極的組織計劃究竟是从什么地方剽窃來的。

俄國傑出的北極考察家和航海家費尔金南得·彼特罗維奇·弗蘭格尔在 1820—1824 年远征北極时，曾研究出一种在徒步探險隊的旅途中設立粮食儲备站的精密制度，这一制度使一部分旅行的人可以帶着空橇回到基地，而其余的人只須携帶極少的行李繼續向前赶路。多年的經驗使这位考察家相信：在北極旅行中，狗是

最好的运输工具。

1846年，弗蘭格尔公布了他的征服北極的計劃，在俄國地理学会會議上对这个計劃作了詳細的报告。这个报告很快就發表出來，在1848年譯成英文。

这位俄國考察家所指出的到达北極中心区的道路，正是数十年后彼利所选择的道路，他所指出的探險隊的組織方式和必需的工具，也正是彼利所用的方式和工具。而最有趣的是：这位美國的“北極英雄”还不只一次地对他的挪威敌手盧亞尔·阿蒙森大肆攻訐，指控后者从他那里剽窃了在北極旅行中利用狗的方法；可是，不消說，这位美國人是絕口不提自己的北極旅行計劃的真正來源，而把它一股腦兒寫在自己名下的。

*

*

*

1909年二月二十二日，彼利的探險隊从哥倫比亞角出發，那兒是北冰洋沿岸地区的極北点（在北緯八十三度零七分），离北極大約有七百六十公里。探險隊經過二十五天，到达了北緯八十五度二十三分，平均每晝夜前進十公里。彼利按照弗蘭格尔的計劃，在到达北緯八十五度以前就开始打發輔助隊回到基地，同时更換了損坏的狗橇，并且为自己的主力隊挑选了最好的狗。

根据彼利的日記看來，探險隊在三月三十日到达了北緯八十七度四十七分，并从那里遣回了最后一批輔助隊。彼利的目的是要使主力隊里除了他以外沒有任何白种人；这位美國資本主义和沙文主义的典型人物不希望任何一个白种人來分沾他的光榮，而和彼利同行最后一段路的人，只有一个黑人和四个爱司基摩人，他們在彼利看來是“不能算人”的。

按照彼利自己的說法，他是在1909年四月六日到达北極，并在那里逗留了三十小时以后才折回來的。但是，彼利還來不及回到他的美國，就知道了又有一个号称“北極征服者”的野心家出現了。这另一个美國人就是先前曾經参加过几次北極探險的姓庫克的博

士，他向全世界宣稱他比彼利早許多時候到達北極……

令人厭煩的吵鬧開始了。全世界資產階級的報刊都聳人聽聞地把彼利和庫克的爭吵大肆渲染。這兩個美國人互不相讓地指斥對方是虛假、是欺詐行為，他們彼此無恥地謾罵一通；下流到極點的爭吵越來越厲害了。一般人是很難弄清楚誰真誰假，甚至他們兩人中究竟有誰真正到達了北極的……

歸根到底，庫克先生顯然是在撒謊。但是，疑問又發生了：羅伯特·彼利真的到達過北極嗎？這個疑問完全不是毫無根據的：我們按照最簡單的計算可以看出，彼利在到達北極的最后二百五十五公里途中，是以每晝夜平均走五十多公里的速度前進的。而非常可疑的是彼利的一隊人在歸途中，從北極到哥倫比亞角一共只走了十六天；原來彼利自己也曾寫道：北冰洋的洋面“真是十足驚人”，而且從格陵蘭到北極之間的這個洋面至少有十分之九是由“破碎的冰塊”構成的。

爭論繼續了很久，直到後來一個美國政府特設的委員會才作出結論，認為彼利曾在東經一百三十九度上到達北緯八十九度五十五分二十四秒，即承認他到達過北極。但是，彼利的這次旅行在科學上和實際上的成果是微不足道的，簡直是白費了那樣多的力氣。北極中心區在科學上依然是一個“空白點”。

*

*

*

企圖穿過浮冰或者從冰上到達北極的無數次嘗試，都未能打開北極中心區的秘密。黃色報刊還長時間地拿“彼利與庫克”的醜事來大做其使人討厭的文章，而美國政府特設的委員會關於美國人彼利到達過北極的決議，則是永遠不能令人信服的。

因此，人們就產生了這樣一個確定不移的想法，認為乘船或者從冰上步行到北極都是不可能的，必須另外尋求一些新的方法和手段來完成這個任務。有人想到可以從空中到達北極。抱這種想法的人越來越多，特別是經過幾次在中緯度乘坐氣球飛行成功以後，

人們就更加相信這一點了。

首先嘗試乘氣球到北極去的是以工程師安得列為首的三位瑞典飛行家，那還是在彼利遠征北極以前好几年的事。三位飛行家計劃从斯皮次伯根起飛，一路利用順風从北極上空飛過，然後在美洲北岸降落。

1897年七月十一日，“鷹號”氣球在斯皮次伯根西北面的維果港內起飛，朝着東北方向飄去。探險隊攜帶了一切必需的東西，包括四个月的口糧、兩艘小船和一些特制的雪橇。氣球上裝置了特別的帆索，飛行家們希望能夠用它來按照一定的方向操縱氣球飛行。他們為了和地面保持聯繫，還隨身帶了五十只通信鴿^①。

“鷹號”氣球出發以後，這三位飛行家在三十三年內一直不明下落。當時只得到過一只鴿子帶來的這樣一則消息：“七月十三日中午十二點三十分，北緯八十二度零二分，東經十五度零五分。我們平安地朝東方飄行，走的不是直路。一切很順利。這是第三只鴿子。安得列。”

兩年以後，曾經在冰島北岸發現了从“鷹號”氣球上擲下來的一根浮標，上面縛着安得列所寫的第一天飛行的記錄。又過了一年，在挪威東北面的巴倫支海岸上找到了另一根浮標。這樣，几十年過去了，“鷹號”乘客的命運依然是一個謎……

1930年夏天，有一艘漁船偶然到达了位于斯皮次伯根以东、北緯八十度上的杳無人跡的白島。船上的漁人登岸以後，在那里發現了瑞典飛行家們的遺骸。遺骸的旁邊亂丟着一些雜物和几冊日記，還有一些拍攝過的膠捲，其中有一部分沒有感光。从這些殘存的日記上可以看出這次北極探險的慘劇是怎样演成的。

原來氣球起飛以後，氣球上所有的三根調節索就一下子都斷掉了。“鷹號”氣球失去了控制，同時沙囊里的沙也漏掉了半噸多。隨後，氣球上沾滿了空中的濕雪，越來越沉重了，探險家們不得不

^① 因為偉大的俄國學者波波夫發明的無線電在當時還沒有廣泛運用。