

П.П. Ширшов

Героический дрейф "Седова"

**Москва
«Книга по Требованию»**

УДК 82-053.2
ББК 74.27
П11

П11 **П.П. Ширшов**
Героический дрейф "Седова" / П.П. Ширшов – М.: Книга по Требованию, 2024. – 76 с.

ISBN 978-5-458-24394-0

ISBN 978-5-458-24394-0

© Издание на русском языке, оформление
«YOYO Media», 2024
© Издание на русском языке, оцифровка,
«Книга по Требованию», 2024

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг — не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель — вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания — решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.

страх и опасения, которые всегда сопутствовали полярным исследователям из капиталистического мира...

Вспомним хотя бы последние дни жизни отважного полярного исследователя, английского капитана Скотта. Возвращаясь в 1912 г. с Южного полюса, он погиб со своими спутниками от голода и истощения. Этого мужественного человека, выдержавшего чудовищные испытания во время экспедиции к Южному полюсу, не раз глядевшего в глаза смерти, до последней минуты не покидало чувство одиночества, боязнь за судьбу своих близких.

Трагизмом отчаяния наполнены его последние записки. Скотт писал:

«...Мы подышаем в очень безотрадном месте. Пишу вам прощальное письмо в надежде, что это письмо может быть будет найдено и отослано вам.

Собственно говоря, мне хочется, чтобы вы помогли моей вдове и сыну — вашему крестнику...

...Я оставляю свою бедную девочку и вашего крестника. Уилсон оставляет вдову, а Эдгард Эванс тоже вдову в очень бедственном положении. Сделайте все возможное для признания их прав. Прощайте.

Умирая, прошу нас, дорогой мой друг, быть добрым к моей жене и ребенку. Окажите мальчику помощь в жизни, если государство не захочет этого сделать...»

И вот — последняя запись в дневнике, сделанная рукой умиравшего капитана Скотта: «Ради бога, не оставьте наших близких...»

Капитан Скотт был предоставлен самому себе. Государство, во славу которого он совершал свои подвиги, мало интересовалось своим отважным соотечественником. И так понятна боязнь Скотта, что после его смерти близкие ему люди будут брошены на произвол судьбы...

Это чувство одиночества, чувство отрешенности от общества, от своего государства сопутствовало всем полярным исследователям прошлого.

Советским людям, ученым, исследователям такие чувства не знакомы!

Отважная экспедиция седовцев прекрасно знала, что за каждым их шагом следит весь народ, правительство и товарищ Сталин. Поэтому и спорился их труд! Они были спокойны за свою судьбу, за судьбу своих близких и родных. В этом — великое счастье советских людей.

Когда дрейф «Седова» ускорился, товарищ Сталин предложил во-время организовать экспедицию для вывода корабля из льдов. Навстречу дрейфующему ледокольному пароходу направился самый мощный советский ледокол «И. Сталин». Он вышел из Мурманска 15 декабря, взяв курс на север — к Гренландскому морю, где за восьмидесятой параллелью встретился с «Седовым».

С именем Сталина героический экипаж «Седова» вел борьбу

с суровой природой Арктики, с именем Сталина он победоносно завершил свой исторический дрейф.

В одной из радиограмм, когда «Седов» находился во льдах Центрального полярного бассейна, бесстрашные полярные моряки писали товарищу Сталину:

— Ваше имя, товарищ Сталин, является для нас той путевой звездой, которая приведет нас на родину победителями.

Свое слово седовцы держали крепко. Они с честью выполнили сталинское задание.

Более восьмисот дней продолжалась самоотверженная героическая работа пятнадцати полярных моряков во льдах Центральной Арктики. Многое из того, что пережито и испытано седовцами за двадцать семь месяцев дрейфа, известно по скудным радиограммам с борта корабля; многое мы узнаем по возвращении героев на родину.

Седовцы привезут свои дневники, журналы научных наблюдений, весь собранный ими обширный материал.

Немало времени потребует, чтобы обработать ценнейшие итоги научных исследований. Ученые с исключительным интересом ожидают опубликования наблюдений седовцев. Но уже сейчас, правда в общих чертах, можно подвести основные итоги их научной работы.

Многие передовые страны в течение ряда десятилетий пытались проникнуть в центральную часть Северного Ледовитого океана, пытались узнать: что же представляет собой эта неизведанная и трудно доступная область земного шара? Американцу Роберту Пири удалось побывать на Северном полюсе несколько... часов. Над полюсом пролетали Бэрд, Нобиле, Амундсен. Все эти экспедиции не смогли провести сколько-нибудь полноценных работ по изучению центральной части Ледовитого океана.

Только выдающемуся арктическому исследователю Фритюфу Нансену во время его знаменитого дрейфа на корабле «Фрам» (1893—1896 гг.) удалось собрать чрезвычайно ценный научный материал, положивший начало изучению Северного Ледовитого океана. Долгие годы данные Нансена служили единственным источником наших познаний о центральной части Ледовитого океана. На этих данных основывалась молодая наука о полярных и приполярных областях. Но очень многое оставалось неясным.

Надежды на то, что последующие годы прольют новый свет, раскроют завесу над «тайнами» Арктики, не оправдались: после «Фрама» все экспедиции по сути дела ничего нового и сколько-нибудь существенного в познание Полярного бассейна не внесли.

Только советская наука, опирающаяся на великую мощь нашей страны, смогла решить задачу изучения центральной части Северного Ледовитого океана. Идея о высадке научно-исследовательской партии на Северном полюсе была осуществлена советскими людьми в 1937 г.

В результате девятимесячного дрейфа станции «Северный полюс»

был собран большой материал по гидрологии, геофизике и биологии центральной части Ледовитого океана в районе между полюсом и южными широтами Гренландского моря.

Дрейф «Седова» захватил другую огромную область Северного Ледовитого океана — от моря Лаптевых до Гренландского моря. Научные исследования, проведенные героическим экипажем «Седова», являются чрезвычайно ценным вкладом в изучение Арктики.

По существу, только советские экспедиции и экипаж «Седова» за последние годы впервые провели полные исследования центральной части Ледовитого океана.

Исследовательские работы в центральной части Северного Ледовитого океана для нас, советских полярников, и для всей Советской страны имеют особый интерес. Советская наука проникла широким фронтом в самое сердце до сих пор недоступных областей Ледовитого океана. Эти исследования являются одним из важнейших звеньев большой созидательной работы, которая проводится Советской страной на Крайнем Севере.

Инициатор и вдохновитель научного исследования и практического использования великой северной водной магистрали — Иосиф Виссарионович Сталин. Еще в 1932 г. по инициативе товарища Сталина из Архангельска была отправлена экспедиция на ледокольном пароходе «Александр Сибиряков», целью которой было открыть Северный морской путь, т. е. пройти в Тихий океан в течение одной навигации, без зимовки. Экспедиция завершилась полным успехом.

Годом позже тот же рейс повторил ледокольный пароход «Челюскин»; он достиг тихоокеанских вод, но был отброшен ледовым дрейфом из Берингова пролива обратно в Чукотское море, где затонул, раздавленный льдами. Тем не менее поход «Челюскина» вторично доказал практическую возможность пройти в Тихий океан Северным морским путем за одну навигацию. Через несколько месяцев после гибели «Челюскина» из Владивостока вышел в Арктику ледорез «Литке». Он совершил сквозное плавание по Северному морскому пути за одну навигацию, как «Сибиряков» и «Челюскин», но в обратном направлении — с востока на запад.

Наступление на Арктику развертывалось все шире и шире. Исторические решения XVIII съезда большевистской партии четко определили задачи, стоящие перед советскими полярниками:

«Превратить к концу третьей пятилетки Северный Морской Путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком».

Над этой почетной задачей с воодушевлением работают советские полярники. В успешной реализации решения XVIII съезда ВКП(б) большая и благодарная роль принадлежит науке. Она открывает полярным морякам новые пути, дает новые познания для уверенной борьбы с арктической стихией.

В 1939 г. мы впервые приступили к нормальной коммерческой эксплуатации Северного морского пути. По великой арктической

водной магистрали в этом году плавало 104 судна, перевезено в разных направлениях больше 100 тысяч тонн грузов. Одиннадцать кораблей прошли всю трассу Северного морского пути.

Осваивая Северный морской путь, мы ни на минуту не должны забывать исключительного значения науки. Для того чтобы уверенно проводить корабли в любом количестве и в любом направлении по Северному морскому пути, необходимо иметь не только хорошие карты, надежную радиосвязь, оборудованные порты, но требуется прежде всего научиться борьбе с опасным врагом наших кораблей — с полярными льдами. Для того чтобы ледоколы могли уверенно проводить караваны транспортных судов по полярным морям, необходимо хорошо знать законы, управляющие распределением льдов в Арктике. Ледовый покров морей — Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского и Чукотского — чрезвычайно изменчив из года в год. Количество льда, распределение его в этих морях находится в самой тесной связи с морскими течениями и ветрами, господствующими в том или ином районе моря.

Из года в год мы проводим экспедиционные исследования морей Советской Арктики, изучаем гидро-метеорологический режим — морские течения, ветры, дрейф льдов. Эти моря, являющиеся заливами Северного Ледовитого океана, находятся в самой тесной зависимости от гидро-метеорологического режима центральной части океана. Чтобы понять все изменения ледяного покрова, суметь во-время дать надежные ледовые прогнозы (предсказать возможную ледовую обстановку в морях), надо знать, что делается в центральной части Ледовитого океана.

Вот почему для освоения трассы Северного морского пути так необходимы исследования не только окраинных морей, по которым она непосредственно пролегает, но и всего Северного Ледовитого океана в целом. Вот почему экспедиция на ледокольном пароходе «Седов» и исследования, проведенные ею, приобретают такое громадное значение для освоения Северного морского пути.

Славный экипаж «Седова», состоящий всего из 15 человек, провел грандиозную научно-исследовательскую работу. Значение ее для окончательного практического освоения Северного морского пути и превращения его в нормально действующую водную магистраль очень велико.

Несколько десятков глубоководных промеров выполнили седовцы по пути своего дрейфа. Измерениями «Седова» точно установлена граница материковой отмели в море Лаптевых, т. е. граница между этим сравнительно мелководным морем и глубоким Полярным бассейном.

Промеры «Седова» обнаружили в Ледовитом океане глубины, значительно большие известных до сих пор. На северной широте 86 градусов 37 минут и восточной долготы 45 градусов 5 минут седовцы обнаружили глубину в 4 952 метра. Несколько дальше к западу, на широте 86 градусов 27 минут и долготы 39 градусов



*Капитан ледокола
Константин Сергеевич
БАДИГИН*



*Замполит ледокола
Дмитрий Григорьевич
ТРОФИМОВ*



*Второй механик
Сергей Дмитриевич
ТОКАРЕВ*



*Третий механик
Всеволод Степанович
АЛФЕРОВ*



*Машинист 1-го класса
Николай Сергеевич
ШАРЫПОВ*



*Машинист 1-го класса
Посиф Маркович
НЕДЗВЕЦКИЙ*



*Старший радист
Александр Александрович
ПОЛЯНСКИЙ*



*Радист
Николай Мизайлович
БЕКАСОВ*



Гидрограф
Виктор Харлампиевич
БУЙНИЦКИЙ



Старший помощник капитана
Андрей Георгиевич
ЕФРЕМОВ



Врач
Александр Петрович
СОВОЛЕВСКИЙ



Боцман
Дмитрий Прокофьевич
БУТОРИН



*Матрос 1-го класса
Ефрем Иванович
ГАМАНОВ*



*Кочегар 1-го класса
Иван Иванович
ГЕТМАН*



*Повар
Павел Власович
МЕГЕР*

25 минут, глубина океана оказалась более 5 180 метров, а на широте 86 градусов 23,5 минуты и долготы 38 градусов 25 минут измерение глубины дало цифру — 4 980 метров. Это значительно больше, чем максимальная глубина, измеренная станцией «Северный полюс» (4 395 метров).

Что касается единственного измерения, превышающего глубину, обнаруженную «Седовым», а именно — промер с помощью эхолота (5 440 метров), произведенный американским арктическим исследователем Губертом Вилкинсом на 77 градусе 46 минуте северной широты и 175 градусе западной долготы, — то правильность этого промера вызывает большие сомнения, и сам Вилкинс не считает свои данные надежными.

Седовцы произвели наблюдения над элементами земного магнетизма в 78 пунктах своего дрейфа. Они сделали также 10 серий суточных наблюдений над изменениями магнитного склонения. Эти данные послужат чрезвычайно ценным материалом для составления точных магнитных карт центральной части Ледовитого океана, столь необходимых штурманам морских и воздушных кораблей.

По пути всего дрейфа седовцы производили наблюдения над ускорением силы тяжести. Эти исследования, проводившиеся с помощью новейших приборов, значительно превышают по точности аналогичные наблюдения, проведенные Нансеном на «Фраме». Вместе с данными, собранными станцией «Северный полюс», исследования седовцев дают чрезвычайно ценный материал для решения задачи высшей геодезии — определения точной формы земного шара. Кроме того, они дают очень ценный материал для суждения о строении земной коры.

Ценность научных исследований седовцев увеличивается тем, что дрейф «Седова», а следовательно, и данные всех произведенных наблюдений с большой точностью нанесены на карту благодаря большому количеству астрономических определений, сделанных молодым ученым — гидрографом В. Х. Буйницким.

Наиболее ценными являются метеорологические и гидрологические работы экспедиции. Седовцы в течение всего дрейфа производили регулярные метеорологические наблюдения, взяли более 40 глубоководных гидрологических станций. Эти наблюдения особенно интересны потому, что «Седов» шел параллельно «Фраму» и севернее его, а в ряде пунктов пересекал линии дрейфа «Фрама». Это дает возможность сравнивать результаты наблюдений, произведенных «Фрамом» и «Седовым».

Такое сравнение исследований полностью подтверждает наличие значительного потепления Арктики. Так, например, зимние температуры воздуха в районе дрейфа «Седова» выше зимних температур, наблюдавшихся экспедицией на «Фраме».

Нансен во время своего дрейфа обнаружил проникновение в Северный Ледовитый океан теплых вод Атлантического океана; он проследил их по пути своего дрейфа на глубинах от 200 до

800 метров. Данные «Седова» показывают, что температуры атлантической воды в 1937—1939 гг. выше температур того же потока атлантических вод в 1893—1896 гг. В настоящее время, очевидно, наблюдается более интенсивный приток атлантических вод в Ледовитый океан и более интенсивный вынос льдов из океана в Гренландское море через широкий пролив между Гренландией и Шпицбергенем. Это подтверждается также сравнением скоростей дрейфа «Седова» и «Фрама»: средние скорости дрейфа «Седова» значительно выше скоростей «Фрама».

В свое время Нансен установил прямую зависимость скорости дрейфа льда от скорости ветра. Дрейф «Седова» подтвердил это положение. Ветровой коэффициент остается примерно тем же — он равен 50. Это значит, что скорость дрейфа льда примерно в 50 раз меньше скорости ветра, вызвавшего данный дрейф. Экспедицией «Седова» подтверждено также установленное Нансеном отклонение дрейфа льда вправо от направления ветра примерно на 30—40 градусов.

Изучая на основании предварительных данных дрейф «Седова», наши ученые уже сейчас дополнили законы, установленные Нансеном, новыми, весьма серьезными для науки обобщениями.

В частности, профессором Н. Н. Zubовым выведена важная закономерность. Оказывается, направление дрейфа льда совпадает с направлением изобар (линии, соединяющие точки равного атмосферного давления). Объясняется это тем, что ветер, вызывающий дрейф, отклоняется благодаря вращению земли влево от соответствующей изобары примерно градусов на 30—40. Дрейф же льдов, согласно правилам, установленным еще Нансеном, в свою очередь отклоняется от ветра тоже приблизительно на 30—40 градусов, но вправо. В результате дрейф льдов направляется параллельно изобарам.

Таким образом, дрейф льдов в Северном Ледовитом океане главным образом определяется распределением областей высокого и пониженного давления атмосферы. Анализ дрейфа «Седова» полностью подтверждает это замечательное правило.

Теперь наука получила новую возможность изучения движения льдов Центрального полярного бассейна.

Мы располагаем достаточно густой сетью метеорологических станций, которая позволяет внимательно следить за распределением атмосферного давления. А это в свою очередь дает возможность судить о дрейфе полярных льдов.

Ледовый покров представляется в виде огромного блина, покрывающего центральную часть океана. Если благодаря действию соответствующих ветров он сдвинется в сторону от наших берегов, мы в праве ожидать благоприятных ледовых условий плавания на трассе Северного морского пути. Наоборот, при движении полярных льдов к побережью ледовые условия на трассе резко ухудшаются. Это правило, установленное на основе дрейфа «Седова», является чрезвычайно ценным вкладом в дело прогнозирования