

91 (98)  
X-30

164910

ГЕРОИЧЕСКИЙ  
ДРЕЙФ  
«СЕДОВА»



ПРОЛЕТАРИИ ВСЕХ СТРАН, СОЕДИНЯЙТЕСЬ!

*Л. Хват и М. Черненко*

# ГЕРОИЧЕСКИЙ ДРЕЙФ «СЕДОВА»

*Вступительная статья  
Героя Советского Союза  
П. Шириова*



О Г И З

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО ПОЛИТИЧЕСКОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1940

1649/0.



## С ИМЕНЕМ СТАЛИНА!



*Герой Советского Союза  
И. Ширинов*

**В**есь советский народ с неослабным вниманием следил за дрейфом ледокольного парохода «Георгий Седов», на борту которого почти 27 месяцев несли почетную сталинскую вахту пятнадцать отважных моряков.

Несмотря на огромные трудности, сжатия льдов, ураганные ветры и жестокие морозы, седовцы планомерно и регулярно вели обширные научные исследования. И летом, и зимой, и в полярную ночь, и в туманные дни арктической весны они работали одинаково напряженно и плодотворно. В этом сказалась замечательная особенность советских людей: всегда доводить до конца начатое дело. Седовцы еще раз показали, что советских людей, выполняющих задание родины, задание Сталина, не страшат никакие трудности.

Мужество, самоотверженность, смелость в борьбе с любыми опасностями — все эти высокие моральные качества, которые воспитывает партия в советском народе, прекрасно проявились в будничных делах коллектива «Седова». Никакие преграды не могли сломить их большевистский дух! Крепкий, спаянный сталинской дружбой коллектив полярных моряков все время жил одной жизнью с великой родиной. Седовцы знали, что родина, партия, великий Сталин не оставят их в беде и, когда это потребует, протянут могучую руку помощи своим сынам.

Героическая эпопея «Седова» — высокий научный подвиг, который займет достойное место в истории нашей страны.

Научные наблюдения седовцев в Центральном полярном бассейне дают науке ценнейшие сведения, которые освещают одну

из интереснейших областей нашей планеты. Эти наблюдения имеют не только огромный теоретический интерес. Они помогут северным мореплавателям проводить корабли по трассе Северного морского пути, помогут вести борьбу с арктическими льдами — этим постоянным врагом полярных моряков.

За дрейфом ледокольного парсхода «Седов» наблюдал товарищ Сталин. Иосиф Виссарионович всегда интересовался — как протекает жизнь на дрейфующем корабле, расспрашивал о научных работах седовцев, подбадривал их, вдохновлял на самоотверженный труд.

Весной 1938 г. на борту трех ледокольных судов, одновременно дрейфовавших во льдах моря Лаптевых, находилось 217 человек. По предложению товарища Сталина к дрейфовавшему каравану были направлены из Москвы три 4-моторных воздушных корабля. Ими командовали тт. Алексеев, Головин и Орлов. Самолеты вывезли с дрейфующих судов 184 человека и снабдили оставшихся 33 моряков всем необходимым.

Летом 1938 г., также по прямому указанию товарища Сталина, была предпринята попытка вывести дрейфующие корабли из ледового плена. Из-за повреждения руля «Седов» тогда не мог следовать на буксире за «Ермаком» и остался дрейфовать в Северном Ледовитом океане. «Седов» был превращен в подвижную научно-исследовательскую станцию.

Несколько позже, снова по указанию Иосифа Виссарионовича, к «Седову» был направлен флагманский ледокол арктического флота «И. Сталин». Иосиф Виссарионович предупредил, чтобы экипаж ледокола не рисковал безрассудно и в случае опасности зимовки немедленно повернул обратно. Это мудрое сталинское предупреждение помогло Главсевморпути правильно организовать трудную морскую операцию. Экипаж флагманского корабля сделал все, что было в его силах; ледокол был уже в 50 милях от «Седова», но встретил сплошные, непроходимые льды и вернулся в порт.

Седовцы стойко продолжали работать в Северном Ледовитом океане. Они накопили хороший опыт «противоледовой обороны» и выходили с честью из всех опасных положений. Когда экипаж дрейфующего корабля уже провел во льдах больше года, возникло предложение послать к «Седову» воздушную экспедицию, чтобы сменить хотя бы часть команды. Узнав об этом, седовцы горячо поблагодарили товарищей Сталина и Момотова за заботу и обратились к правительству с просьбой оставить весь экипаж на корабле до конца дрейфа.

Правительство удовлетворило просьбу героических моряков. Товарищ Сталин посоветовал все же держать наготове тяжелый самолет. С весны 1939 г. на острове Рудольфа находится 4-моторный моноплан летчика Орлова, который до конца дрейфа нес почетную вахту, готовый в любое время вылететь к полярным морякам «Седова».

Седовцы были спокойны за свою судьбу. Им были чужды



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 подыхаем 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 вдове, а Эдгард Эванс тоже вдове в очень бедственном положении. Сделайте все возможное для признания их прав. Прощайте.

Умирая, прошу вас, 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 путеводной 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. Много 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 потребуется, 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 открытие 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  
Всеволod Степанович  
АЛФЕРОВ*



*Машинист 1-го класса  
Николай Сергеевич  
ШАРЫПОВ*



*Машинист 1-го класса  
Иосиф Маркович  
НЕДЗВЕЦКИЙ*



*Старший радист  
Александр Александрович  
ПОЛЯНСКИЙ*



*Радист  
Николай Михайлович  
БЕКАСОВ*



*Гидрограф  
Виктор Харлампиевич  
БУЙНИЦКИЙ*



*Старший помощник капитана  
Андрей Георгиевич  
ЕФРЕМОВ*



*Врач  
Александр Петрович  
СОБОЛЕВСКИЙ*



*Боцман  
Дмитрий Прокофьевич  
БУТОРИН*



*Матрос 1-го класса  
Ефрем Иванович  
ГАМАНКОВ*



*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 долготе 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. Зубовым 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

(предсказания) возможных изменений ледового покрова на трассе Северного морского пути, что очень важно для судоходства.

Наблюдения экспедиции «Седова», установившие значительное увеличение тепла, поступающего в Северный Ледовитый океан с атлантическими водами, заметное уменьшение толщины ледового покрова, ускорение выноса льдов из Полярного бассейна и целый ряд других данных — все это является крупным вкладом в еще молодую науку о ледовых прогнозах.

Вот почему с таким нетерпением советские полярники ждут обработки всех материалов, собранных экспедицией «Седова».

Подвиг седовцев близок каждому советскому человеку потому, что их пример показывает еще раз — чем сильна Советская страна.

Когда сравниваешь биографии седовцев, в основном еще совсем молодых людей, с биографиями старых полярных исследователей, хотя бы того же Нансена, нельзя не заметить существенной разницы. Нансен был не только талантливым ученым, но и великодушным спортсменом. Он в течение долгих лет тренировался специально для трудных полярных экспедиций. Он многие годы готовился к дрейфу на «Фраме». Нансен, как и другие полярные исследователи, являлся одиночкой, и находились люди, которые его рассматривали как редкий экземпляр человеческой породы, способный на совершение невероятных для обычного человека подвигов.

Совсем другое дело седовцы. Сам дрейф «Седова» является вынужденным. Как известно, «Седов» остался дрейфовать один только потому, что из-за повреждения руля не мог следовать за «Ермаком», который в сентябре 1938 г. пробился через тяжелые льды к дрейфующему каравану трех кораблей.

Экипаж «Седова» — 15 советских моряков — не предполагал совершить столь тяжелое путешествие и к нему не готовился. Седовцы — обыкновенные советские люди, какими богата наша страна, и эти люди совершили поистине героическое дело.

Сравнивая плавание «Седова» и «Фрама», нельзя забывать того, что «Фрам» строился Нансеном специально для дрейфа в Северном Ледовитом океане. «Фрам» — небольшое судно, длиной всего лишь в 31 метр — был построен так, чтобы корабль не был раздавлен даже в случае самого сильного сжатия; благодаря яйцевидной форме корпуса «Фрам» при сжатии выдавливался льдом на поверхность. Нансен с полным правом писал: «Приятно сознавать, что судно крепко, — другие суда были бы давно раздавлены. Чорт возьми, было бы совсем не комфортабельно готовиться к оставлению корабля всякий раз, когда начнется маленькое давление, или покидать его с мешком на спине, как экипаж «Тегеттгофа»!

Иное дело «Седов». Это ледокольный пароход с достаточно крепкими бортами для плавания в разреженных льдах. Но в результате сильного сжатия его могло раздавить. А сжатия в районе дрейфа «Седова» были постоянным явлением.

Мы все как-то привыкли здесь, на твердой земле, к коротким сообщениям о «Седове»: «у левого борта корабля наблюдалось торошение», «у кормы образовался свежий вал наторошенного льда»... Но каждый раз, при чтении этих скупых и спокойных строк, мне вспоминались ощущения, связанные с зимовкой хотя бы «Челюскина», когда под такими лаконичными фразами вставал тревожно назойливый скрип и визг льда у самого борта судна, скрежет льда о железо бортов... «Челюскин» дрейфовал несколько месяцев, а «Седов» провел под угрозой сжатия более двух лет. Однако в телеграммах седовцев ни разу не было и тени беспокойства за свою жизнь.

Седовцы могли спокойно жить и работать потому, что они являются советскими людьми, потому что они каждый день, каждую минуту помнили: как бы далеко от родины ни занес их дрейф льдов, родина не оставит их в беде.

24 октября 1938 г. останется для седовцев навсегда ярким, памятным днем. В этот день товарищ Сталин и товарищ Молотов написали в своем приветствии седовцам: «Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями».

Эти слова товарища Сталина и товарища Молотова согревали седовцев в течение всего долгого дрейфа. Эти слова седовцы чувствовали в каждом приветствии, в каждой телеграмме от всех советских людей из всех уголков нашей необъятной родины.

Спустя год товарищ Сталин и товарищ Молотов снова пожелали седовцам здоровья, победоносного преодоления всех невзгод, возвращения на родину закаленными борьбой с трудностями Арктики.

Сила седовцев — это сила всех советских людей, горячо преданных своей родине, жизни своей не жалеющих для того, чтобы оправдать доверие народа, партии, великого Сталина.

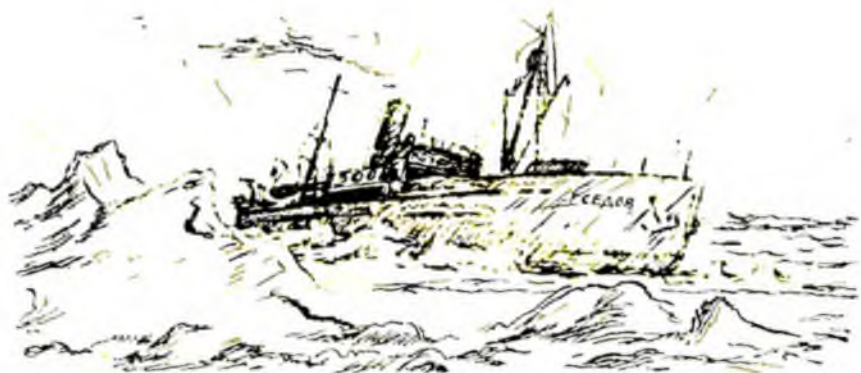
Подвиг седовцев — это подвиг советского народа, образец советского патриотизма.

Вот почему с таким нетерпением вся наша страна ждет возвращения своих отважных сынов на родину и встречает их с распростертыми объятиями.

На Большой Земле пятнадцать советских патриотов еще сильнее ощутят народную любовь, которая дороже всех сокровищ мира.







## 812 ДНЕЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АРКТИКЕ



### ПОДВИГ СЕДОВЦЕВ

**В** Центральную Арктику удавалось проникнуть немногим. Страна вечно дрейфующих льдов, с давних времен привлекавшая и бескорыстных ученых — серьезных исследователей, и искателей славы, одержимых честолюбивыми побуждениями, не терпела беспечных людей. Они не могли далеко пройти; такие люди либо отступали, либо терпели поражение и погибали. На далеком Севере побеждали только люди железной воли, настоящие смельчаки, трудолюбивые и настойчивые исследователи.

Было испробовано много средств для достижения ледовых пространств Центрального полярного бассейна. Люди стремились туда и пешком, и на собачьих упряжках, и на судах, вморзавших во льды, и на воздушных кораблях, и на подводной лодке...

Раньше считали, что неизведанная и трудно доступная приполярная область таит среди льдов земли и богатства. Долгие годы шел спор между учеными: что лежит у полюса — суша или море, лед или вода?.. Несколько веков бесплодной оставалась мечта об использовании северных ледовых морей как кратчайшего водного пути из Атлантического океана в Тихий, из Европы в далекую Индию.

Потом наука выяснила границы Центрального полярного бассейна, покрытого вечнодвигающимися, дрейфующими льдами. Пер-

вые корабли с трудом пробивались сквозь льды, доказав существование Северо-Восточного прохода. Арктика теряла «таинственный» ореол, которым она была окружена долгие столетия.

В этом огромная заслуга многих и многих полярных исследователей, не щадивших своего труда и жизни для изучения Арктики. Однако в Центральный полярный бассейн за все время удалось проникнуть только одиночкам.

Сорок пять лет тому назад во льдах Северного Ледовитого океана дрейфовал «Фрам» — экспедиционный корабль Фритьофа Нансена — мужественного полярного ученого. Он совершил невиданно смелую для своего времени попытку — достигнуть самых высоких параллелей на корабле, вмерзшем в полярные льды.

Экспедиция Нансена основывалась на точном научном расчете. Давно было замечено, что отдельные предметы, выделяемые на северо-западном побережье Америки, оказывались у берегов Гренландии, Исландии и Норвегии. Эти предметы могли попасть сюда, совершив далекий путь вместе со льдами, которые движутся все время под влиянием ветров и течений.

За несколько лет до экспедиции «Фрама» у Новосибирских островов льды раздавили «Жаннету» — судно экспедиции Де Лонга. Прошло три года, и у южных берегов Гренландии были найдены вмерзшие в лед вещи, принадлежавшие участникам трагически погибшей экспедиции. Сомнений не было: эти вещи принесло сюда вместе со льдами, которые, как предполагал Нансен, пересекли на своем пути недоступную географическую точку — Северный полюс.

Нансен решил повторить этот путь. Корабль «Фрам», построенный специально для ледового дрейфа, вмерз во льды у Новосибирских островов. Его понесло на север. Смелый исследователь ошибся в своих предположениях: «Фрам» не достиг полюса. Он прошел только по окраинам Северного Ледовитого океана, не поднимаясь выше 86-й параллели. Но то, что узнало человечество об Арктике после возвращения экспедиции, было огромным вкладом в науку.

Нансен установил, что Северный Ледовитый океан является глубоководным бассейном с глубинами, достигающими до 4 тысяч метров. Он доказал, что сюда, в далекие северные области, под толщей льдов проникают теплые воды Атлантического океана. Нансен определил законы, управляющие дрейфом льдов, и положил начало новой области человеческого знания — арктической науке.

Те научные открытия, которые Нансен сделал в Арктике, в течение нескольких десятилетий оставались единственными. Попрежнему Арктика пугала людей, и даже те, кто посвящал свою жизнь изучению полярных и приполярных областей, записывали, подобно американцу Кейну, в своих дневниках:

«Сутки в полярных странах стоят человеку больше, чем целые годы в какой бы то ни было другой стране земного шара...»

Новые страницы в историю изучения и освоения Арктики вписали советские люди, советские исследователи.

По инициативе и под руководством Иосифа Виссарионовича Сталина в течение ряда лет Советская страна настойчиво ведет борьбу за освоение Северного морского пути — водной магистрали, соединяющей Баренцево море с Тихим океаном. На великой северной трассе, которая еще недавно считалась непроходимой, теперь плавают десятки кораблей, создаются порты. Неустойчиво работают советские люди на полярных станциях. В Арктике летают самолеты. Полярные горняки добывают уголь и плакиновый шпат. Геологи разведывают нефть и соль.

Большевики прочно укрепились на арктической суше, чтобы корабли хорошо ходили по полярным морям, хорошо летали на Крайнем Севере советские самолеты.

Задачи полного освоения Северного морского пути и установления великого трансполярного воздушного пути, соединяющего СССР с Северной Америкой, побудили советских ученых выйти на штурм полюса.

Товарищу Сталину принадлежит инициатива создания на льдах Северного полюса дрейфующей научной станции, что раньше даже самые смелые полярные исследователи считали несбыточной мечтой. Советские летчики высадили десант на Северном полюсе. Никто не готовил там для них аэродромов, никто не выкладывал посадочных знаков... Но самолеты сели на движущиеся полярные льды так же безукоризненно, как на ровное поле оборудованного столичного аэродрома.

Славные советские исследователи — Иван Дмитриевич Папанин, Петр Петрович Ширшов, Эрнст Теодорович Кренкель и Евгений Константинович Федоров — с честью выполнили сталинское задание. Они пробыли 274 дня на дрейфующей льдине, прошедшей за это время огромное расстояние от Северного полюса до южных широт Гренландского моря, и повседневно осуществляли обширную программу научных наблюдений.

Товарищ Сталин указал, что Папанин и папанинцы опрокинули старое представление об Арктике, как устаревшее, и установили новое, соответствующее требованиям действительной науки.

В дни, когда дрейфующая станция «Северный полюс», двигаясь на юг, приближалась к 84-й параллели, далеко на востоке начался дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов». Затертый льдами в море Лаптевых, корабль уходил все дальше на север, пересекая неисследованные районы, граничащие с «полюсом недоступности».

«Седов», превращенный в подвижную научно-исследовательскую полярную станцию, вместе со льдами прошел колоссальное расстояние — от Новосибирских островов до Гренландского моря.

Советские люди, пятнадцать рядовых полярных моряков, воспитанники ленинско-сталинского комсомола и большевистской партии, в тяжелых условиях ледового дрейфа провели замеча-

тельные научные работы. Наблюдения седовцев значительно расширяют знания нашей передовой революционной науки, расшифровывают многие неясные явления в Полярном бассейне, познание которых даст много ценного для дальнейшего освоения Арктики.

Научный подвиг седовцев близок и дорог сердцу каждого советского патриота, потому что весь народ видит в пятнадцати славных моряках «Седова» своих сынов, выполнивших с честью задание родины, партии, правительства, товарища Сталина.

На истории дрейфа отважных седовцев люди будут учиться смелости в борьбе с трудностями, учиться настойчивой и самоотверженной работе во славу советской родины.

## В ПЛЕНУ У ЛЬДОВ

Поздней осенью 1937 г. в море Лаптевых работали ледокольные пароходы «Седов», «Садко» и «Малыгин». Научные экспедиции на «Седове» и «Садко» производили исследования в восточной части моря. «Малыгин» помогал транспортным судам пробиваться во льдах к устьям сибирских рек с грузами для Якутии, Таймыра и других областей Крайнего Севера.

Близился конец арктической навигации. Надвигалась суровая полярная зима. Кораблям уже пора было возвращаться в свои порты, но распоряжение об этом запоздало. «Ледовые ворота» Арктики — пролив Вилькицкого, соединяющий Карское море с морем Лаптевых, уже стал непроходимым: все пространство между материком и островом Большевик (Северная Земля) было забито тяжелым льдом.

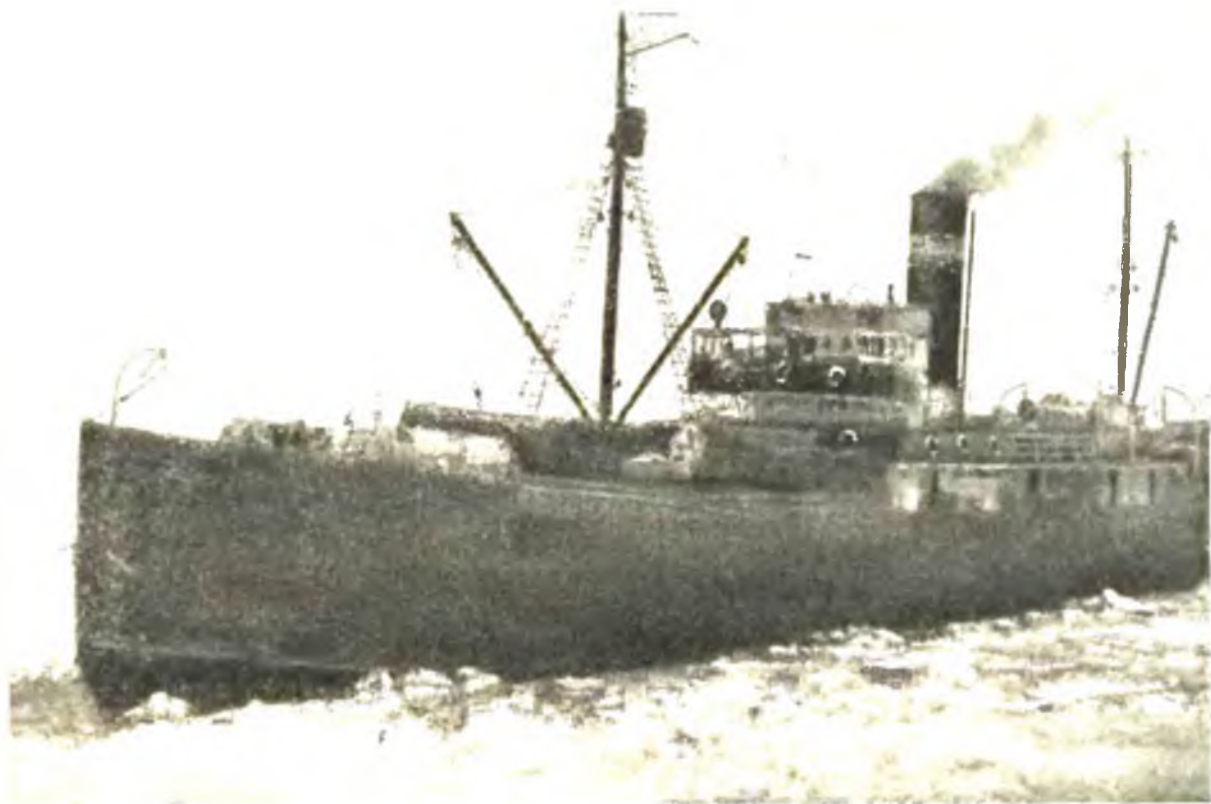
«Седов», пытавшийся пробиться через льды пролива Вилькицкого, был вынужден повернуть обратно на восток. В море к нему примкнули «Садко» и «Малыгин».

Все три ледокольных парохода держали путь к Восточно-Сибирскому морю. Но и здесь они встретили непроходимые ледовые преграды. Уголь в бункерах кораблей был на исходе, а караван с трудом проходил несколько миль в сутки.

Корабли все же продолжали медленно продвигаться к Новосибирским островам, рассчитывая укрыться в какой-нибудь защищенной бухте и тем самым избежать грозного дрейфа на Север вместе со льдами. Однако вскоре корабли оказались в ледовом плену. Из Главного управления Северного морского пути караван получил приказ — стать на зимовку в дрейфующих льдах моря Лаптевых.

23 октября 1937 г. немного севернее 75-й параллели, у острова Бельковского начался дрейф ледокольных пароходов «Седов», «Садко» и «Малыгин». Дрейфующие суда расположились треугольником на расстоянии около двухсот метров друг от друга. Уже за первые трое суток караван отнесло к северу на 17 миль.





*Ледокольный пароход «Георгий Седов»*



*Гидрограф В. Х. Буйицкий производит магнитные наблюдения.  
(Лето 1938 г.)*

Сорок с лишним лет тому назад почти в этом же районе начался дрейф арктического исследователя Фриттьофа Нансена на корабле «Фрам» («Вперед»). Экспедиция Нансена была первым шагом в изучении неизведанной области земного шара. Теперь путь «Фрама» повторяли советские полярные моряки на дрейфующих советских кораблях. Открывались замечательные перспективы ценнейших научных исследований...

Вокруг была снежная пустыня. До горизонта простиралась однообразная белая пелена. Иногда, в полярные сумерки на судах зажигали прожекторы. Ярко горели сигнальные огни на мачтах кораблей. Издали суда казались огромными домами, воздвигнутыми в ледяной пустыне.

Держались крепкие морозы. В небе полыхали полярные сияния — причудливый фейерверк полярного неба. Когда южные ветры нагоняли туман, темнота северной ночи становилась еще гуще, и на кораблях с тревогой ждали товарищей, ушедших на лед.

В день XX годовщины Великой Октябрьской социалистической революции близ кораблей выросла трибуна, сооруженная из огромной глыбы льда. На торосе выделялась ярко нарисованная звезда. Трибуну украсили флагами, лозунгами, портретами товарища Сталина.

На кораблях остались только вахтенные. Двести человек двинулись по ледовому полю. Их путь освещали факелы. А вечером, после митинга, на всех трех судах состоялись вечера художественной самодеятельности.

Полярные моряки готовились к зиме. Надо было утеплить корабли: железные бочки выкладывали изнутри кирпичом, делали камельки; палубы посыпали толстым слоем шлака; в твиндеках были оборудованы общежития; койки тянулись вдоль бортов; в центре твиндеков стояли камельки.

Топлива было в обрез; пришлось выключить пар и остановить динамо-машину; теперь на мачтах уже не светились огни. Были разоружены судовые машины.

В середине полярного моряки каравана окончательно подготовились к зимовке. Теперь во внутренних помещениях кораблей держалась температура 12—14 градусов тепла, в лабораториях 5—6 градусов, а на «улице» было до 15 градусов мороза.

С изменением направления ветра изменялся и дрейф; корабли, увлекаемые льдами, выписывали мелкие зигзаги, неуклонно продвигаясь к северу. За первый месяц караван прошел на север 200 километров (по прямой).

Дрейф протекал спокойно.

На кораблях в 7 часов утра будили команду. Умывшись и закутавшись потеплее, моряки выбегали на лед: день начинался с физкультурной зарядки. В 8 часов утра все завтракали. Затем до полудня велись научные и судовые работы.

Садковцы соорудили из льда небольшой дом. Здесь установили гидрологическую лебедку. Через прорубь производили

промеры, брали пробы воды, спускали вертушки для определения скорости и направления течений. Подальше от судна, на ледовом поле, оборудовали палатку для магнитных наблюдений.

Регулярно велись метеорологические и астрономические исследования. Они раскрывали законы, управляющие движением циклонов и антициклонов, давали точный «адрес» дрейфующего корабля. За научными и судовыми работами незаметно проходило время до полудня. После обеда и короткого отдыха работа возобновлялась.

Много времени отнимала заготовка пресной воды. Молодой лед, смерзаясь, покрывался сверху тонкой корочкой соли и не был пригоден. Приходилось искать старые торосы. Разведками «водных ресурсов» занимались химики и кочегары. По их указаниям дежурные «водовозы» рубили и пилили лед, подвозили его на нартах к кораблям.

После вечернего чая начинались занятия в политкружках, в общеобразовательной школе, устраивали беседы, собрания. Помещения освещались керосиновыми лампами. Кают-компания на каждом судне обогревалась камельками только во время еды и собраний. В свободные часы многие занимались охотой — ставили капканы, но, к сожалению, в них ничего не попадало.

Радиостанция «Седова» обслуживала весь караван. Александр Полянский почти не покидал рубки, передавая и принимая десятки радиogramм. Он и спал там, в короткие часы между вахтами. Нехватало бумаги, и Полянский писал телеграммы на этикетках консервных банок; порой текст телеграмм переплетался с рекламными извещениями Наркомпищепрома... Радиостанция работала от аккумуляторов. Раз в неделю запускался двигатель для зарядки. К этим дням приурочивались киносеансы, зажигался свет в кают-компании.

На «Седове» находились 22 студента старших курсов Ленинградского гидрографического института. По их ходатайству был организован судовой филиал института; начало действовать единственное в своем роде высшее учебное заведение во льдах Арктики. На судах работали также курсы по подготовке штурманов и механиков из матросов и кочегаров. Занятия шли бесперебойно. Преподавателями были специалисты, находившиеся на борту кораблей.

Причудливыми зигзагами, иногда петлями, вырисовывался путь кораблей на карте, вывешенной в твиндеке «Седова». У этой карты было всегда шумно: велись оживленные споры о дальнейшем направлении дрейфа. С нетерпением моряки ожидали студента 5-го курса Гидрографического института Виктора Харлампиевича Буйницкого: он вел на «Седове» астрономические наблюдения.

Большая проблема возникла в связи с керосиновым освещением. Лампы имелись в избытке, а стеклов не хватало. Тогда

объявили конкурс на лучшие «заменители» ламповых стекол. В конце концов было решено изготавливать стекла из... пустых бутылок. Вообще изобретательская мысль на судах была ключом. Старые меховые штаны пошли на пошивку рукавиц. Возникли портняжные и сапожные мастерские. Ими руководил Дмитрий Прокофьевич Буторин — старший матрос «Седова».

Наступила полная темнота. Только в полдень на юге чуть брезжила заря. Зато ночью, во время полнолуния, становилось настолько светло, что даже удавалось читать. В тихие дни мороз достигал 23—25 градусов.

2 декабря восьмibalльный шторм сильно отбросил корабли на северо-восток. Ночью поле раскололось. Одна трещина прошла под самой кормой «Садко», другая на время отделила «Малыгина» от каравана.

День Сталинской Конституции моряки встречали на 78-й параллели. В 10 часов утра во тьму полярной ночи ворвались пылающие факелы. Моряки «Седова», «Садко» и «Малыгина» двинулись через торосы к ледяной трибуне. Дружными возгласами «ура» приветствовали полярники великого творца Конституции — товарища Сталина.

В эти дни вся Советская страна готовилась к выборам в Верховный Совет СССР. Сидя у камельков, арктические моряки слушали по радио обращение ЦК ВКП(б), речи руководителей партии и правительства.

Для моряков дрейфующего каравана были организованы три самостоятельных избирательных участка Архангельского приморского избирательного округа по выборам в Верховный Совет СССР. На «Седове» печатали избирательные бюллетени, заготавливали конверты. Отсюда руководили всей деятельной подготовкой к предстоящим выборам.

12 декабря 217 моряков и полярников, дрейфовавших во льдах моря Лаптевых, единодушно отдали свои голоса за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Прошло два месяца ледового плена. Наступило обманчивое зимнее безветрие. Уменьшилась скорость дрейфа. Не заходила луна. Держались почти 40-градусные морозы. Ожидался выход на большие глубины Северного Ледовитого океана.

И вдруг началось грозное движение льдов. Это произошло ночью. Сперва между «Седовым» и «Садко» образовалось огромное разводье. Издалека доносился угрожающий гул. Ледяные поля напозлали друг на друга, образуя высокие нагромождения. «Седова» оторвало от общего ледяного поля и отнесло на четыреста метров. Вокруг «Садко» и «Малыгина» выросли стены торосов. Ледяные глыбы двигались на корабли. «Седов» порывисто вздрагивал...

Сигнал ледовой тревоги мгновенно поднял моряков. Они были готовы по первой команде капитана начать выгрузку аварийных запасов на лед. Наиболее напряженными были моменты, когда льды подступили к кунгасам, стоявшим на ледяном поле.



Требовалось любыми усилиями спасти их, потому что в случае катастрофы с судном кунгасы становились незаменимыми пловучими средствами. Группы по 50—60 моряков при свете факелов с пением «Дубинушки» перетаскивали тяжелые лодки на другое место, подальше от опасных ледяных валов. Все было спасено.

Встреча нового — 1938 года началась на кораблях общим ужином, веселой новогодней елкой, вечером самодеятельности, танцами. Поздно ночью экипажи отправились со знаменами на лед и при свете факельных огней прошли с песнями вокруг своего судна. Прогревели троекратные залпы в честь наступающего года, в честь родины. Полярные моряки слушали новогодний концерт из Москвы. А утром 1 января корабли снова испытали, на этот раз чрезвычайно сильное, сжатие. «Седов» получил повреждение.

Подвижки льда не прекращались. Появились новые трещины. Суда подходили к району, где встречаются дрейфующие льды моря Лаптевых и Ледовитого океана. С огромной силой ломались и сжимались ледяные поля. Но холода делали свое дело, сковывая водные пространства; через несколько часов после разрывов полей поверхность воды на трещинах уже покрывалась слоем молодого льда.

## К СЕВЕРУ ОТ НОВОСИБИРСКИХ ОСТРОВОВ

**В** феврале четырехмесячная ночь сменилась сумерками. Появился пурпурный диск солнца. Сильные ветры, обычные для полярной весны, быстро двинули суда на восток. В течение нескольких дней караван миновал меридианы островов Котельного, Фаддеевского, Новосибирских и Беннета.

Постепенно увеличивались морские глубины. Изменился состав морского «населения»: нередко попадались глубоководные животные, обычно обитающие в Гренландском море. Это были вестники атлантических течений, проникших под массивами льдов в глубинные слои полярных морей восточной Арктики. Животные атлантического происхождения встречались здесь наряду с фауной Дальнего Востока. Суда достигли тех меридианов, где соединяются воды двух великих океанов нашей планеты — Атлантического и Тихого. Эти районы давно интересовали гидробиологов.

Научные наблюдения показали, что характер отложений на морском дне резко изменился. Еще недавно приборы гидрологов извлекали со дна моря темные песчанистые илы. Теперь траллы приносили коричневые грунты склона матери-

ковой отмели. На дне появились обломки вулканических пород темнокрасного цвета с кристаллами светлозеленых минералов.

24 марта полярные моряки отметили «юбилей» — пять месяцев дрейфа. За это время корабли прошли около 1 600 километров; скорость дрейфа иногда превышала 15 километров в сутки. Средняя скорость движения судов по прямой составляла примерно 2,4 километра в сутки. Караван находился у 79-го градуса северной широты.

Всю зиму в каютах было темно, так как для большей теплоты иллюминаторы засыпали шлаком. Только с появлением солнца их открыли, и яркие солнечные лучи проникли в помещения.

От места, где в то время дрейфовали суда, далеко к югу были Новосибирские острова. К северу от места дрейфа должна была лежать Земля Санникова, которую уже давно искали полярные путешественники.

Около 130 лет тому назад Новосибирские острова посетили полярник Геденштром и промышленник Яков Санников. Сквозь марево тумана Санникову показалось, что вдали в море лежит земля. И еще раз Санников «увидел» неизвестную землю на севере от острова Котельного. Так на карте Геденштрома появилась надпись: «Земли, виденные промышленником Санниковым».

Одни верили в их существование, другие отрицали. Достигнуть этих земель суда не могли — мешали льды. Пешим экспедициям преграждали путь открытые большие разводья.

Потом эта же земля привиделась Де Лонгу во время дрейфа «Жаннеты», но и он не смог к ней подойти. С острова Котельного видел, якобы, Землю Санникова и геолог Толль.

Многие полярные исследователи замечали, что перелетные птицы не останавливаются на Новосибирских островах, а улетают куда-то дальше — к северу. Людям чудилась земля, затерянная где-то далеко во льдах. Но и Санников, и Толль, и все другие жестоко ошибались...

Через полвека после экспедиции Толля затертый во льдах караван «Седова» в течение трех недель дрейфовал на том самом месте, где «увидели Землю Санникова». Она обнаружена не была.

Много нового принесла морякам дрейфующего каравана наступившая весна. С Большой Земли сообщили о подготовке воздушной экспедиции. Она должна была вывести на материк большинство зимовщиков. Готовились аэродромы. Расчищались торосистые поля. Прокладывались дорожки для самолетов. Всюду кипела работа. Оборудованием ледовых аэродромов руководил старший помощник капитана «Садко» — Константин Сергеевич Бадигин.

Все моряки разбиты на бригады. Одна сменяла другую, принимая на месте пилы, лопаты, ломы. Расчищать посадочные площадки на торосистых льдах — тяжелый, утомительный труд.

После работы полярники с удовольствием поглощали однообразное меню своих обедов, «приправой» к которым были разговоры о хорошем куске свежего мяса, об овощах, особенно помидорах...

Строились два аэродрома: один — у «Садко», другой — вблизи «Седова» и «Малыгина». Ропяки взрывались аммоналом. На каждой посадочной площадке стояли палатки для отдыха в перерывах между работой. Когда аэродромы ломало, вместе с обломками ушлывали и палатки; их доставали и переносили на новое место.

Были попытки исправлять сломанные посадочные площадки, сносить гряды ропяков, которые оставались после подвижек. Но это ни к чему не приводило. Приходилось закладывать новые аэродромы. Тогда вместо огромных кругов и квадратов решили делать сравнительно узкие дорожки. Это тоже требовало больших усилий. Борьба со льдами изнуряла людей.

Морозы становились все более жестокими. Мела поземка. Прекращать работу хотя бы на минуту было невозможно — ледяной ветер проникал сквозь одежду. Заготовленные с утра бутерброды замерзали так, что их нельзя было разгрызть. Порядок питания реорганизовали: с кораблей стали приносить горячий кофе, чай, котлеты.

В ясный мартовский день, когда на небе не было ни одного облачка, радист доложил:

— Самолеты летят к нам!

Со всех кораблей на аэродромы потянулись люди. Они везли нарты с грузами, которые предстояло вывезти на материк. Многие еще не успели покинуть корабль, когда радист сообщил:

— Машины прошли Землю Бунге...

Вскоре самолеты показались над дрейфующими кораблями.

## ПОЛЕТ К КАРАВАНУ

Самолеты были отправлены к дрейфующим кораблям по прямому указанию Иосифа Виссарионовича Сталина. Об этом рассказывает Герой Советского Союза В. С. Молоков:

«В море Лаптевых зимовал и уносился льдами на Север караван «Садко», состоящий из трех ледоколов: «Садко», «Седов» и «Малыгин». Корабли не были готовы к зимовке, на борту находились небольшие запасы продовольствия и теплой одежды, было много лишних ртов...

...Нас всех срочно вызвали в Кремль. В зале заседаний мы увидели товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова. Как мы узнали потом, Центральный Комитет партии и правительство не были поставлены в известность о положении в Арктике.

Ох, п влетело же нам тогда! Товарищ Сталин буквально руками развел:

—Как же это так? Заморозили суда и никому ничего об этом не сказали? Готовили спасательную экспедицию, и никто об этом ничего не знал, пока не понадобились деньги! Разве так поступают? Это же донкихотство, партизанизна!»

Товарищ Сталин принял самое непосредственное участие в организации воздушной экспедиции. В Кремль была приглашена группа летчиков. Товарищ Сталин познакомил их с положением, которое создалось на Северном морском пути, и предложил готовить воздушную экспедицию.

С огромным энтузиазмом полярные летчики приступили к выполнению ответственного и почетного задания.

26 февраля в Москве с бетонных дорожек Центрального аэродрома имени Фрунзе поднялись и ушли в далекий путь на Север три могучих воздушных корабли. Они везли почту, посылки и разные грузы на дрейфующие суда и должны были доставить оттуда большинство зимовщиков.

Путь самолетов лежал через Казань, Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск и Якутск в бухту Тикси. Оттуда до дрейфующего каравана было еще больше тысячи километров воздушного пути.

Почти весь путь на Крайнем Севере пилотам предстояло пройти в начале полярного дня. Морозы, частые пурги, снежные шквалы свирепствовали на трассе. Четырехмоторные воздушные корабли шли под командованием полярных летчиков — Героев Советского Союза Алексеева и Головина и пилота-орденоносца Орлова. В составе воздушной экспедиции было много участников легендарного папанинского десанта на дрейфующие льды Северного полюса в мае 1937 года.

18 марта экспедиция прибыла в Тикси. Но только в конце месяца погода позволила самолетам стартовать дальше на север. Они летели прямым курсом. Пилоты ориентировались по солнцу и радиокompасам, решив одним рывком покрыть расстояние, отделяющее побережье от дрейфующих кораблей. Четко шли сигналы радиопеленгов из бухты Тикси, с мыса Шелаурова, с «Садко». Цель была близка...

Аэродром, который готовили зимовщики, окружала четырехметровая гряда торосов. В одном месте был невидимый с воздуха «трамплин». Алексеев садился первым. Он ощутил резкий удар по лыжам машины. Самолет подпрыгнул и, пролетев еще несколько метров, сел. Рядом опустились самолеты Головина и Орлова. Большая толпа окружила гостей. Моряки жадно выслушивали новости с Большой Земли.

Летчики, осмотрев аэродромы, потребовали проложить новые дорожки для взлета. Потом пилоты внимательно осмотрели свои машины. Шасси их оказались целыми, но на одной из машин были пробиты обе лыжи.

Обратный курс предполагали проложить на мыс Шелаурова, где был организован аэродром и припасено немного бензина. Но низкие облака окутывали мыс. Было решено идти на остров Котельный. Взяли на самолеты 22 пассажира; в числе их было 11 женщин (все женщины, находившиеся на кораблях). Маршрут удлинялся. К тому же на полярной станции Котельного об этом не знали и не подготовились.

На далеком острове жили четыре человека. Здесь находилась ближайшая к дрейфующим судам полярная станция. На ней не было бензина, и остров Котельный не мог служить промежуточной базой при полетах из Тикси к судам. Но маленький коллектив станции еще в феврале начал на всякий случай заготавливать хлеб. К концу марта в кладовой уже хранились сотни килограммов печеного хлеба. Предусмотрительность полярников острова Котельного оказалась не лишней.

3 апреля радист острова, непрерывно следивший за эфиром, неожиданно принял сообщение: «Идем к вам. Будем садиться. Подготовьте знаки...»

Вскоре воздушные корабли опустились на береговой лагуне. Самолеты были приняты по всем правилам летной службы. Население станции сразу возросло до 48 человек.

Чтобы устроить всех на ночлег, использовали баню и мастерскую. Спать легли на полу — нар нехватало. На плите непрерывно готовили пищу. Очень кстати оказался заготовленный хлеб.

Спустя два дня самолеты перелетели в Тикси, доставив на материк первую группу моряков. Предстояло перевезти еще 162 человека.

Летчики решили сделать остров Котельный промежуточной базой экспедиции. Три машины, нагруженные бензином, 16 апреля перелетели на остров. Одна из них, превращенная в танкер для горючего, осталась на Котельном. Два других самолета полетели к кораблям. Теперь там ледовый аэродром был в полном порядке. Алексеев и Головин взяли на каждый самолет по 41 человеку. Уже в воздухе обнаружилось, что на одном из самолетов 42 пассажира.

Полярники Котельного радостно встретили гостей. Население полярной станции увеличилось до 110 человек. Полярники острова хорошо подготовились к приему моряков. Их ждали помещения для отдыха, баня, чай.

24 апреля летчик Орлов с 42 пассажирами перелетел в бухту Тикси. На рассвете следующего дня «бензиновоз» снова был на Котельном. Бензин перелили в баки самолетов Алексеева и Головина.

В третий рейс машины взяли 79 последних пассажиров и перелетели на Котельный. Спустя четыре дня самолеты окончательно покинули остров и прибыли в Тикси. Самолеты доставили с дрейфующих кораблей на Большую Землю 184 человека. Опе-



рация была закончена. Летчики с гордостью рапортовали партии, правительству, товарищу Сталину о выполнении правительственного задания.

На трех ледокольных пароходах, дрейфующих в Северном Ледовитом океане, остались только 33 человека.

На Большую Землю вывели заболевшего капитана «Седова». Вместо него капитаном назначили Константина Сергеевича Бадигина. Молодой талантливый штурман принял командование кораблем, которому предстояло вписать новую славную страницу в историю исследования высоких шпрот, в историю борьбы советских людей за освоение Арктики.

## КАПИТАН ДРЕЙФУЮЩЕГО КОРАБЛЯ

**К**апитан и корабль, над которым он принял командование, — почти ровесники. Ледокольный пароход «Георгий Седов», называвшийся прежде «Беотик», совершал первые рейсы между островом Нью-Фаундленд и Канадой, когда у пензенского агронома Сергея Константиновича Бадигина родился сын Константин — будущий командир славного корабля. Это было в 1910 году.

Девятнадцати лет Константин Бадигин впервые вышел в море — на Дальнем Востоке, в тихоокеанских водах. До прихода в морской флот он получил в Москве среднее образование и ознакомился с профессией строителя — штукатура и каменщика.

На всю жизнь запомнил юноша слова своего первого капитана:

— Много о себе не думай, — будешь первым с конца, а работать придется на совесть. Море не любит белоручек...

На многих судах плавал Константин Бадигин, но никогда и нигде не был белоручкой. Повсюду он оставлял о себе воспоминание, как о пытливом и трудолюбивом человеке, прекрасном товарище, уважаемом коллективом моряков. Жадный к знаниям, он всегда стремился постигнуть новое. Матрос первого класса вскоре стал рулевым. Посещение зарубежных портов вызвало у него желание изучить иностранный язык. Решено — сделано: через несколько месяцев он хорошо говорил по-французски. Когда товарищи моряки сходили на чужой берег, Константин Сергеевич охотно служил им переводчиком.

Бадигин побывал во многих странах и портах мира.

«Своими глазами я видел, — писал он несколько лет спустя, — как в порту Периме (Баб-эль-Мандебский пролив) надсмотрщик избивал кнутом изможденных, падавших от усталости раб-грузчиков. Видел, как в Гамбурге, Антверпене, Лондоне, Марселе, Неаполе, Алжире, Коломбо, Манилле. Нагасаки и других городах безработные голодные люди приходили на судно просить

кусок хлеба. Видел детей, похожих на скелеты, на маленьких старичков, и еще многое другое видел...

Всегда радостно и легко было на душе при возвращении к родным советским берегам, при виде счастливого свободного советского народа, навсегда сбросившего иго капитализма...

Кругозор молодого моряка расширялся. Вопрос о дальнейшем жизненном пути был им твердо решен: служба в морском флоте. Ему хотелось стать знающим дело, образованным судоводителем. Бадигин самостоятельно подготовился и поступил во Владивостокский морской техникум — сразу на 2-й курс.

Он учился и плавал. Книжки были его постоянными друзьями; в столойке Бадигина, у койки, можно было найти и беллетристику, и политическую литературу, и технические учебники. Штурманы охотно знакомили его со сложными навигационными приборами, с астрономией, с прокладкой курса. Четырехлетнюю программу морского техникума он успешно прошел за полтора года.

В начале 1931 г. Константин Сергеевич Бадигин — активный комсомолец-общественник, передовой моряк — был принят в кандидаты партии. Через год он стал членом большевистской партии.

Пять лет Константин Бадигин плавал в южных морях. Осенью 1933 г. он переехал в Архангельск. Суровая, полная трудностей жизнь северного моряка пришлась по душе молодому штурману.

В те годы большевики широким фронтом повели наступление на Арктику. За одну навигацию прошел Северным морским путем из Атлантического в Тихий океан ледокольный пароход «Александр Сибиряков». Этот небывалый рейс был повторен «Челюскиным». Север звал мужественных и смелых сынов родины, и они шли на завоевание и освоение Арктики.

По решению Центрального комитета ВЛКСМ в 1935 г. на линейном ледоколе «Красин» комплектовался комсомольский экипаж. В числе лучших комсомольцев на «Красин» направили и Константина Сергеевича Бадигина.

Имея диплом штурмана, он пошел на ледокол рядовым матросом; Бадигин считал большой честью плавать на славном комсомольском корабле. Север полюбился ему, и он мечтал о походах в высокие широты, о проникновении в такие полярные области, где раньше еще не бывали суда.

В Арктику Бадигин пришел не новичком, не любопытствующим искателем приключений, — моряк-большевик прекрасно знал, что ему придется здесь многому учиться, многое познавать. Но именно это и влекло Константина Сергеевича в полярные области.

В дружном коллективе «Красина» быстро оценили энергичного, волевого моряка. Комсомольцы избрали его комсоргом, командование назначило третьим помощником капитана.

Настойчивость и упорство в достижении цели всегда отличали Бадигина. Товарищи по совместному плаванию на «Кра-

спине» вспоминают не мало примеров его замечательного труда.

Бадигина окружали моряки высокой квалификации, много лет плававшие в разных морях. Спустя короткий срок молодой штурман был уже не только учеником опытных судоводителей, но и во многом равным им. Его определения местоположения корабля — в каких бы условиях он ни находился — отличались исключительной точностью. Требовательный капитан «Красина» Михаил Прокофьевич Белоусов был спокоен за корабль, когда на вахте стоял третий штурман.

В одном из рейсов на «Красине» не было специалиста, который мог бы наладить сложный навигационный прибор — гирокомпас Сперри. Бадигин взялся освоить этот прибор. Он разыскал на корабле техническую литературу на английском языке, сам сделал перевод, изучил чертежи прибора. Через несколько недель упорного труда штурман сказал Белоусову:

— Я освоил гирокомпас.

Капитан удивился, — это было исключительным достижением!

Во Владивостоке Бадигин сдал экзамен и получил звание штурмана-сперриста.

Товарищи любили Бадигина за упорство и настойчивость, за его стремление передавать свои знания другим. Он учился сам и учил других. Кружок пропагандиста Бадигина был лучшим на «Красине». Общим уважением пользовалась стенгазета «На румбе», которую Бадигин выпускал вместе с комсомольцами ледокола. Третий штурман руководил кружком технического минимума, и многие матросы — слушатели этого кружка — плавают сейчас штурманами, капитанами, учатся в высших морских школах.

Совсем недавно, когда моряки арктического флота выдвинули Константина Сергеевича Бадигина кандидатом в депутаты Мурманского областного совета депутатов трудящихся, капитан флагманского ледокола «Иосиф Сталин» М. П. Белоусов писал:

«Красин» был для Бадигина подлинным морским университетом. Здесь он получил высшее морское образование. И когда он перешел с «Красина» на «Садко» — вторым помощником капитана, — это уже был вполне сформировавшийся штурман, испытанный моряк-судоводитель»...

Как и остальные героические моряки «Седова», Константин Бадигин не готовился к столь продолжительному и тяжелому дрейфу. Но сама его жизнь, жизнь рядового советского моряка, мужественного полярника, воспитанника ленинско-сталинского комсомола и большевистской партии, выковала в нем те высокие качества, которые сделали его достойным капитаном замечательного корабля.

Работая на «Седове», Константину Сергеевичу впервые пришлось руководить большим и сложным хозяйством парохода. Ни

на один день здесь не прекращались научные работы. Экипаж старательно готовил корабль к выходу из ледового плена.

В июне 1938 г. началось бурное таяние льдов. Вокруг каравана на ледяных полях образовались озера полупресной воды.

На общесудовом производственном совещании было решено подготовить машины «Седова» к 1 июля. На корабле было только одиннадцать человек. Самоотверженно работая, они выполнили свое обязательство — машины были в полной готовности. Тревожило одно — руль.

Во время сильнейшего ледового сжатия рулевое устройство «Седова» было серьезно повреждено. Водолазы спускались в холодную воду, осматривали подводную часть руля. Лед натворил большие беды. Напором его на корму был смят вправо ахтерштевень, искорверкано все крепление массивного руля, а сам руль изогнут в виде латинского «S». Корабль лишился управления.

Много дней седовцы потратили на освобождение руля и винта судна от льда. У кормы корабля они разбивали ломami и кирками льдины, вырубали канал в соседнюю большую полынью и сплавляли по нему битый лед.

В трещинах и разводьях близ судна появились нерпы. Нередко пролетали утки и чайки. Началась охота. В свободное время седовцы занимались водным спортом — катались на байдарках по разводьям.

Все книги судовой библиотеки были уже перечитаны. У моряков особенной популярностью пользовались дневники полярных исследователей — Нансена, Свердрупa, Де Лонга. Между командами судов происходил оживленный обмен книгами.

С большой активностью проходили политезанятия. Состоялась теоретическая конференция комсомольцев трех судов на тему «Социализм и коммунизм». В этой конференции участвовали почти все члены экипажа.

Ежедневно в кают-компании читали вслух «Последние известия по радио». Их аккуратно принимал Полянский. Продолжались занятия на судовых курсах повышения квалификации. Константин Сергеевич Бадигин руководил работой курсов.

Тем временем упорные южные ветры гнали льды, а вместе с ними и дрейфующий караван все дальше на север. К концу августа корабли уже пересекли 83-ю параллель. Измерения глубины показали, что караван давно прошел границу материковой отмели и находится в Северном Ледовитом океане. Здесь глубины достигали 4 тысяч метров.

Однажды ночью Полянский пришел к Бадигину и вручил ему только что принятое сообщение:

— Для вывода дрейфующих судов из льда на север двинулся «Ермак»...

Старейший русский ледокол подходил к кромке льдов...

## «СЕДОВ» ОСТАЕТСЯ ОДИН

В августе 1938 года «Ермак» проводил сквозь льды пароходы «Уралмаш», «Мироньч» и «Сталинград» в Тикси и Кожевниково. До этого он освободил из ледового плена пятнадцать транспортных и ледокольных судов.

«Ермак» получил новую почетную задачу: произвести глубокую разведку на северо-восток моря Лаптевых — к месту дрейфа ледокольных судов «Седов», «Садко» и «Малыгин». Этот поход начался в День авиации — 18 августа.

От острова Котельного «Ермак» двинулся вдоль 136-го меридиана курсом на север.

За 80-й параллелью плотный, густой туман совсем прикрыл ледокол. Можно было потерять место. Штурманы «Ермака» определялись только по сигналам далеких полярных радиостанций. «Ермак» на время остановился. Четыре дня продолжалось вынужденное бездействие. Когда туман рассеивался, сквозь просветы было видно, как разрушался и таял лед, открывались новые разводья.

26 августа «Ермак» пошел дальше на север по разводьям. Могучий ледокол без особого труда форсировал небольшие перемычки. Вскоре кончились навигационные карты: здесь еще никогда не плавал ни один корабль. Штурманы подклеивали к карте большие белые листы и на них прокладывали курс.

Резко усилилась слышимость радиостанции «Садко»: ее сигналы гремели в приемнике. Караван был совсем близко! Это радовало. Но... кончились разводья. Океан был скован сплошным белым панцирем. Этот многолетний тяжелый полярный пак не поддавался ледоколу. Корабль напознал на льдину, взбирался вверх: лед не раскалывался, на его поверхности оставались только глубокие следы, как от гигантского утюга.

Неожиданно штурманский помощник обнаружил на горизонте дым кораблей. Весть об этом мгновенно облетела ледокол. «Ермак» с новой энергией обрушился на льды. Впервые в истории арктических экспедиций корабль вел бой с вечными льдами Центрального полярного бассейна в этих широтах.

Когда до каравана оставалось не больше четырех миль, ермаковцы уже ясно различили точные очертания трех кораблей. На рассвете 28 августа «Ермак» взломал лед, образовавший перемычку между «Малыгиным» и «Садко». Раскалывались дорожки между судами, протоптанные моряками каравана...

Одиннадцать человек команды на каждом корабле хорошо подготовились к этой встрече. Из пресных озер со льдин была взята для котлов вода. Заранее приготовили к работе машины и механизмы. И когда ледокол приблизился к судам, в кочегарках уже разожгли топки.

«Ермак» установил рекорд свободного плавания в высоких



широтах, достигнув 83 градуса 4,5 минуты северной широты. Меньше 420 миль оставалось отсюда до Северного полюса. Ледокол прошел на 300 миль севернее всех судов, плававших раньше в этой области Арктики.

Подходя к каравану, «Ермак» украсился флагами и приветственными лозунгами в честь партии и вождя народов товарища Сталина.

Ермаковцы передали товарищам почту, посылки, газеты. Началась перегрузка угля.

Больше всего беспокоились о «Седове». Корабль с серьезным повреждением рулевого устройства надо было взять на буксир.

Предстояла тяжелая работа: сквозь сплошные льды «Ермак» вместе с судами, освобожденными из дрейфа, должен был пробиться на юг. Многолетние льды надо было штурмовать, маневрируя, двигаясь вперед и назад, с разбега налетая на поля, пробивая канал в их твердой толще. Трудно было в таких условиях решиться на буксировку поврежденного судна. Но моряки взялись. Семидюймовым стальным канатом «Седова» подтянули к корме «Ермака». Однако изуродованный руль разворачивал «Седова» поперек канала. Канаты со свистом рвались. Форсировать лед, имея у кормы лишенный управления корабль, было невозможно.

Три часа подряд «Ермак» бил перемычку между двумя ледовыми полями. Много сил, угля, пресной воды отняла эта перемычка. Левый гребной винт «Ермака» сломался и пошел ко дну. На ледоколе созвали совещание капитанов. Было решено: оставить «Седова» в дрейфе, превратив его в научную станцию.

Надо было пополнить экипаж «Седова». Кочегары, машинисты, матросы осаждали командование просьбами перевести их на «Седов». Из 40 ермаковцев, заявивших о своем желании перейти на дрейфующий корабль, были отобраны шесть лучших. Из прежнего экипажа «Седова» оставили 8 человек. Пятнадцатым перешел с борта «Садко» гидрограф В. Х. Буйницкий.

С «Ермака» седовцам передали снаряжение, оборудование, бензин, продовольствие, немного угля, одежду, живых свиней.

«Седова» вывели на небольшое разводье. Корабль оставался один в ледяной пустыне, среди бесконечных полярных льдов. 29 августа вечером на мачте «Седова» подняли сигнал: «Счастливого плавания!» «Ермак» ответил: «Счастливого зимовать!»

Начался снегопад. Вскоре уходящие на юг «Ермак», «Малыгин» и «Садко» скрылись из глаз седовцев.

Помогая друг другу, корабли пробивались к 78-й параллели. Здесь, у кромки льда, их встретили ледорез «Литке» и пароход «Моссовет» с грузом угля.

«Седов» продолжал дрейфовать.

Была предпринята еще одна попытка освободить его из ледового плена: 5 сентября на север из Мурманска двинулся флагманский ледокол «Иосиф Сталин». Это был первый арктический рейс первенца советского ледоколостроения. 15 сентября корабль нахо-

дился на 78 градусе 24 минуте северной широты, в 300 милях от «Седова». За эти 15 суток «Седова» отнесло более чем на 100 миль к северо-востоку.

За 79-й параллелью к ледоколу «Иосиф Сталин» подошел ледорез «Литке». Оба корабля двинулись дальше. 23 сентября ледоколы достигли 83-й параллели. До «Седова» оставалось немногим более 50 миль, покрытых сплошным льдом, который не удавалось форсировать. Учитывая тяжелую ледовую обстановку, в которой оказались ледоколы «Иосиф Сталин» и «Литке», низкую температуру воздуха и позднее для плавания в Арктике время, Главное управление Северного морского пути приказало им прекратить операцию по выводу «Седова» и возвратиться в порт.

Герой Советского Союза И. Д. Папанин рассказывает:

«В 1938 году я снова встретился с товарищем Сталиным. Решался вопрос о посылке ледокола «Иосиф Сталин» за седовцами. Была поздняя осень. Седовцы находились на большой широте. И мы еще раз увидели мудрость и предусмотрительность вождя. Давая указание об отправке ледокола, Иосиф Виссарионович добавил, что капитан при первой же угрозе со стороны льдов должен немедленно вернуться обратно. Так оно и было: ледокол дошел до тяжелых льдов и вернулся обратно. Не будь сталинского указания, корабль пошел бы дальше и наверняка зазимовал бы во льдах».

Когда ледоколы «Иосиф Сталин» и «Литке» уходили на юг, в районе «Седова» наступала полярная ночь. Бушевала пурга. Морозы достигали 20 градусов. Порывистые северо-восточные ветры продували даже сквозь теплые меховые шубы вахтенных матросов, наблюдавших за торошением. Льды передвигались, нагромождаясь друг на друга. Опять начались сжатия.

Пятнадцать отважных советских моряков несли славную вахту на корабле. Дрейф льдов уносил «Седова» все дальше и дальше на северо-восток...

## ШЕСТЕРО С «ЕРМАКА»

Сорок моряков старейшего русского ледокола вызвались перейти на борт «Седова», когда стало известно, что корабль остается дрейфовать во льдах Центральной Арктики. Полярные моряки считали высокой честью нести сталинскую вахту на дрейфующем корабле. Из сорока ермаковцев было выбрано шесть. Первым рекомендовали механика-стахановца, орденосца Дмитрия Григорьевича Трофимова. Товарищи дали ему такую характеристику:

— Нашего Трофимыча знает весь экипаж, как замечательного стахановца. Трофимов — стойкий большевик, верный сын советского народа.

Чем Дмитрий Григорьевич приобрел любовь и уважение коллектива полярных моряков?

Ему было 32 года, когда он впервые вступил на борт «Седова», оставшегося в ледовом дрейфе. Ровно половина его жизни прошла на реках и морях Советской страны. Но трудиться он начал еще раньше. В годы гражданской войны, когда отец-железнодорожник остался без работы, а семья из девяти человек испытывала тяжелые лишения, Митю Трофимова — старшего из сыновей — родители, скрепя сердце, отдали в батраки. Мальчику только исполнилось десять лет... В батраках Митя Трофимов пробыл два года, а потом поступил черноработчим на железную дорогу.

Первую водную школу шестнадцатилетний юноша проходил на далеком Амуре, матросом маленького парохода. В коллективе амурских водников Трофимов впервые познал радость общественной работы, стал комсомольцем.

С Амурского парохода он переходит в Тихоокеанский торговый флот. Увлекательна профессия моряка дальнего плавания! Первый рейс он совершает в 1930 г. на пароходе «Смелычак», кочегаром I класса.

В кругу тихоокеанских моряков Дмитрий Григорьевич быстро выдвигается как передовой производственник и общественник. Товарищи избирают его профоргом, затем — председателем судового комитета. Трофимов много работает над собой, стараясь наверстать упущенное в юношеские годы. Он вдумчиво изучает политическую литературу, труды Ленина и Сталина, понимая, что это — ключ ко всем познаниям. Стремясь повысить производственную квалификацию, Трофимов многие часы проводит за техническими учебниками и успешно сдает экзамен на машиниста.

В партийной организации парохода «Томск» весной 1931 г. Трофимова переводят из кандидатов в члены большевистской партии. На пароходе «Красный партизан», совершающем рейсы в Приморье, машиниста Трофимова избирают парторгом. В составе делегации дальневосточных моряков он едет на Всесоюзный съезд профсоюзов в Москву.

В 1932 г. в его жизни произошло событие, которое определило дальнейший путь Дмитрия Григорьевича. Пароход «Сучап» шел с грузами в Арктику — к устью реки Колымы. Старший кочегар Трофимов возглавлял на судне партийную организацию. Его первый арктический рейс выдался очень тяжелым: на обратном пути льды преградили дорогу каравану кораблей, и они остались на зимовку у побережья Северного Ледовитого океана, в Чаунской губе.

По инициативе Трофимова во время зимовки для моряков каравана организовали курсы механиков. В полярную ночь на кораблях активно велись занятия. Несколько сучанцев, а в числе их и Дмитрий Григорьевич приобрели новую, более высокую квалификацию. Трофимов — матрос, кочегар, машинист — стал механиком.



*Команда «Г. Седова» ремонтирует руль, поломанный при сжатии льдов. (Лето 1938 г.)*



*Команда «Г. Седова» во время игры в волейбол на площадке, сооруженной около дрейфующего корабля.*



Однако в знаменитый сквозной рейс ледореза «Литке» по Северному морскому пути в 1934 г. Трофимов пошел не механиком, а старшиной кочегаров; командование корабля правильно ушло, что это назначение Трофимова обеспечит отличную работу всего котельного отделения. Так оно и произошло: кочегарская вахта Трофимова была передовой на корабле, по ней равнялись все остальные.

Литкенцы полюбили жизнерадостного, трудолюбивого и общительного кочегарского старшину, инициатора рационализаторского движения на корабле, руководителя занятий в кружках по изучению истории партии — большевика Трофимова. В замечательном рейсе «Литке» Дмитрий Григорьевич, как и раньше на других судах, возглавлял партийную организацию. К нему партийные и беспартийные моряки ледореза шли за советом и помощью. Для всех товарищей Трофимов, занятый большой производственной и партийной работой, находил время, чтобы побеседовать по душам...

Трофимов был одним из тех, кто обеспечил успех славного рейса «Литке»; впервые в истории арктического мореплавания корабль прошел Северным морским путем с востока на запад за одну навигацию. Правительство, отмечая передовых моряков ледореза, наградило их орденами Союза ССР. Дмитрий Григорьевич, награжденный орденом Трудового Красного знамени, заявил:

— Всю свою жизнь я буду ценить это высокое доверие. Остаюсь работать в Арктике!

С дипломом механика морских кораблей Трофимов идет на ледоколе «Ермак» в Гренландское море — к папанинцам. Пример отважной четверки вдохновляет его на подвиги трудового героизма. Во всех операциях «Ермака» четвертый механик ледокола показывает образцы самоотверженного труда. А осенью 1938 г. с пятью товарищами ермаковцами Дмитрий Григорьевич переходит на дрейфующий «Седов» и принимает на свое попечение машинно-котельное хозяйство корабля.

Седовцы единодушно избирают его парторгом.

Велика организаторская роль Дмитрия Трофимова на «Седове». Комиссар ледового корабля объединил и сплотил пятнадцать полярных моряков в дружную семью партийных и непартийных большевиков, которые мужественно и стойко несли сталинскую вахту в Центральном полярном бассейне.

Горячей заботой о людях проникнуты его отношения к товарищам по дрейфу. Вот одна из радиограмм Бадигина и Трофимова, посланная в Политуправление Главсевморпути:

«...Настроение, моральное состояние, дисциплинированность, работоспособность, самочувствие каждого из членов экипажа в отдаленности настолько ровные, что отдельные характеристики были бы только повторением. Поэтому считаем возможным дать общую оценку — «отлично». С гордостью сообщаем о крепкой дружбе коллектива, прекрасных товарищеских отношениях, взаимном

уважении. Это мы считаем основой благополучного психода дрейфа.

...К вам следующие просьбы: первое — помочь матери повара Мегера получить зубной протез; второе — сообщить, можно ли что-либо сделать в отношении перевода в члены партии Недзвецкого; его очень тяготит восьмилетнее пребывание в кандидатах...

Перешедший вместе с Трофимовым на борт «Седова» машинист I класса Иосиф Маркович Недзвецкий стал полярным моряком только четыре года тому назад — после демобилизации из Красной Армии. В юношеском возрасте он строил новые железнодорожные пути в Белоруссии, работал слесарем на одном из петрозаводских предприятий. Во время службы в Красной Армии комсомольца Недзвецкого приняли в кандидаты большевистской партии, избрали членом Могилевского городского совета.

Замечательная школа Красной Армии воспитала в нем волю, дала ему знания, опыт общественной работы. Эти знания и опыт хорошо пригодились в Арктике. Иосиф Маркович работал мотористом Пясинской экспедиции Арктического института на Таймырском полуострове, а с 1938 г. — машинистом I класса на «Ермаке». Скромный и дисциплинированный, он отлично справлялся с порученным ему делом.

— Старательный работник, активный общественник, отличный товарищ, — говорили о Недзвецком ермаковцы, провозжая его на «Седов».

Иосиф Маркович оказался достойным доверия коллектива.

До того как стать полярным моряком, Ефрем Иванович Гаманков четыре года работал на лесозаготовках в Архангельской области. Здесь он познакомился с северными водниками и, увлеченный их рассказами о плаваниях в арктических морях, пошел во флот.

Гаманков поступил матросом в Управление безопасности кораблевождения на морях и реках Севера, служил на лоцмейстерских станциях, плавал на гидрографических судах в Белом море, а затем на ледокольном пароходе «Таймыр» и парусно-моторном судне «Исследователь», — все дальше на Север. Спокойный и решительный моряк, он всегда четко выполнял самые трудные и ответственные судовые работы.

На «Седове» Ефрем Гаманков — ближайший помощник неутомимого боцмана Дмитрия Прокофьевича Буторпина.

Экипаж «Седова» — молодежь. Старшему из моряков дрейфующего корабля меньше сорока лет. Средний возраст седовцев — около 30. В числе самых молодых — переведенные с «Ермака» кочегар Иван Гетман и повар Павел Мегер.

Первое плавание Павел Власович Мегер совершил летом 1921 г. Он отправился в «рейс» со своими сверстниками — десятилетними мальчиками, сыновьями черноморских моряков и рыбаков. Ребята решили добраться до Кавказа на маленькой парусной лодке, про-

падали почти полмесяца, испытали немало приключений, но вернулись домой невредимыми и привезли родителям богатый улов скумбрии...

Сын кока Черноморского торгового флота Павел Мегер пошел по пути отца. Окончив морское училище в Одессе, он девять лет плывал матросом и кочегаром на «Охотске», «Декабристе», «Крыме», «Киеве», «Ворошилове» и других судах по Черному и Азовскому морям, бывал в зарубежных рейсах.

После службы в Красной Армии Мегер сменил теплую Одессу на далекий Север. Непродолжительное время он ходил на рыболовных судах в Баренцовом море, а летом 1938 г. поступил на ледокол «Ермак» камбузником и занялся отцовской профессией — поварским делом.

На «Седове» Павел Мегер стал, по выражению товарищей, «главным кормильцем» экипажа.

Способный, художник-самоучка, он во время дрейфа вел альбом зарисовок работы и быта седовцев. Мегер — хороший общественник. Любовь к общественной работе в нем воспитал комсомол, в рядах которого Павел Мегер состоит больше десяти лет.

Его приятель кочегар Гетман, которого на «Седове» зовут уважительно Иваном Ивановичем, передовой комсомолец и отличный производственник. В 1929 г., окончив школу-семилетку, Гетман уехал в Москву, работал копировальщиком и чертежником, затем учился в горном техникуме и проходил производственную практику в Донбассе. Оставив по семейным обстоятельствам занятия, он почти два года работал грузчиком, землекопом и монтером на советских угольных рудниках в Баренцбурге (Шпицберген).

Вернувшись на материк, Гетман поступил добровольцем в Красную Армию, а с конца 1936 г. стал моряком. Сперва он плывал в Балтике, потом ходил добывать треску в Баренцовом море.

На радиопередатке, посвященной второй годовщине дрейфа «Седова», мать Ивана Гетмана — Александра Ивановна — обратилась к нему со словами:

«Работай так, чтобы я могла гордиться тобой и могла сказать: — Смотрите, дорогой товарищ Сталин, какой у меня хороший сын!»

Иван Гетман оправдал материнские надежды.

Шестой из ермаковцев — радист Николай Михайлович Бекасов.

Миллионы советских людей не раз с волнением читали в газетах короткие сообщения с борта «Седова», написанные специальным корреспондентом ТАСС Н. Бекасовым. Сотрудничать в печати он начал еще в Ленинградском морском техникуме — студент Бекасов был активным рабкором стенной газеты.

Техникум дал Бекасову звание морского радиста, техника п радиоператора I разряда. 10 мая 1938 г. он вышел на ледоколе «Ермак» в свой первый далекий рейс — в Арктику.

На «Ермаке» 25-летний радист-комсомолец отлично зарекомендовал себя. На «Седове», куда Бекасов перешел через несколько месяцев, он сделал все для того, чтобы коллектив не чувствовал себя оторванным от Большой Земли, от кипучей жизни родины. Вместе с опытным старшим радистом — «снайпером эфира» Александром Александровичем Полянским — Николай Бекасов держал бесперебойную связь с материком на протяжении всего дрейфа «Седова».

Благодаря Полянскому и Бекасову страна всегда знала о положении судна.

Шестеро ермаковцев, соединившись с седовцами, образовали дружный, непобедимый коллектив дрейфующего корабля.

## ГОД В ДРЕЙФЕ

«Ермак» еще прокладывал во льдах дорогу «Садко» и «Малыгину», только десятки миль отделяли караван от оставшегося в дрейфе «Седова», когда пятнадцать патриотов отправили телеграмму в Москву — товарищам Сталину, Молотову, Кагановичу, Ворошилову, Калинин, Микояну. Полярные моряки писали:

«МЫ, ЭКИПАЖ «СЕДОВА», ОСТАВШИЙСЯ В ДРЕЙФЕ В ЦЕНТРАЛЬНОМ ПОЛЯРНОМ БАССЕЙНЕ, СЧИТАЕМ ЗА ВЕЛИКУЮ ЧЕСТЬ ОКАЗАННОЕ НАМ ДОВЕРИЕ БЫТЬ ПЕРВЫМИ В НЕИЗВЕДАННЫХ ШИРОТАХ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВОГО ОКЕАНА. МЫ, ВОСПИТАННЫЕ ЛЮБИМОЙ ПАРТИЕЙ, ВАМИ, ЛЮБИМЫЙ ТОВАРИЩ СТАЛИН, С ЧЕСТЬЮ ИОНЕСЕМ ГОРДО АЛОЕ ЗНАМЯ НАШЕЙ ВЕЛИКОЙ РОДИНЫ ВО ЛЬДАХ ПОЛЯРНОЙ НОЧИ. ОТДАДИМ ВСЕ НАШИ СИЛЫ, ЗНАНИЯ, ОПЫТ НА ВЫПОЛНЕНИЕ ВОЗЛОЖЕННЫХ НА НАС РАБОТ ПО ИССЛЕДОВАНИЮ ЦЕНТРАЛЬНОГО ПОЛЯРНОГО БАССЕЙНА, С ГОРДОСТЬЮ БУДЕМ БОРОТЬСЯ ЗА НОВЫЕ ПОБЕДЫ СОВЕТСКОЙ НАУКИ, СДЕЛАЕМ ВСЕ, ЧТОБЫ СОХРАНИТЬ ВВЕРЕННОЕ НАМ СУДНО. МЫ СОВЕРШЕННО СПОКОЙНЫ ЗА СВОЮ СУДЬБУ, ИБО УВЕРЕНЫ В ЗАБОТЕ О НАС ПАРТИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВА И ВСЕГО НАРОДА.

ЗАВЕРЯЕМ ВАС, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ЧТО 15 СОВЕТСКИХ ПАТРИОТОВ СДЕЛАЮТ ВСЕ, ЧТОБЫ ОПРАВДАТЬ ВЕЛИКУЮ ЧЕСТЬ И ДОВЕРИЕ, ОКАЗАННОЕ НАМ РОДИНОЙ».

Спустя несколько дней мощные льды снова повели упорное наступление на корабль. Крепко запомнился седовцам тревожный день 26 сентября...

Было около 11 часов вечера. Некоторые моряки уже спали, когда неожиданно началось бурное передвижение льдов. Судно вздрогнуло и стало крениться на правый борт. Уже через несколько минут крен достиг 18 градусов. Льды подступили к борту, нажимали на корпус корабля. Под водой оказалось отверстие ходового люка. Ледяная вода хлынула в машинное отделение.

Первым заметил опасность механик Всеволод Алферов. Он пытался преградить доступ воде, но безуспешно. Капитан Бадигин объявил аврал.

Вода в трюме быстро прибывала. В полночь крен уже достиг 30 градусов. «Седов» почти лежал... Каждую минуту кораблю грозила тяжелая авария.

Старший радист Полянский получил распоряжение: поддерживать непрерывную связь со станцией на мысе Челюскин. Через сотни миль радио доносило сигналы корабля, и люди на далекой полярной станции вместе с седовцами переживали тревожные минуты.

Моряки подготовили аварийную радиостанцию к выгрузке на лед. Вниз, в машинное отделение, спустились механик Сергей Токарев и машинист Николай Шарыпов. Они работали в ледяной воде. В руках у них была пакля с тавотом,—ею надо было забить отверстие холодильника, через которое с шумом бежала вода...

Три с половиной часа прошли в упорной работе. Токарев и Шарыпов заткнули отверстие. Леды тем временем отступили от «Седова».

Стучала помпа, откачивая воду из трюмов. Медленно выпрямлялся корабль. Капитан Бадигин отдал приказ: для большей устойчивости судна загрузить трюмы льдом.

К концу дня Бадигин радировал на материк:

«Угрожающее положение ликвидировано. Все в порядке».

На другой день, оглядев ледяные массивы, окружающие корабль, седовцы могли с гордостью сказать: серьезное испытание выдержано с честью.

На льду вблизи корабля были устроены базы с аварийными запасами продовольствия, топлива, горючего, одежды, подготовлена аварийная радиостанция. Прочность ледяного поля не вызывала опасений: в случае гибели судна пятнадцать моряков могли жить и работать на этой большой старой льдине, подобно отважной четверке папанинцев.

День становился все короче. В небе часто разгоралось полярное сияние. На корабле снова были потушены котлы (их разожгли только во время сжатия, когда для выравнивания крена потребовалось пустить в ход механизмы).

Приближалась первая годовщина дрейфа. В Москву, по запросу Политуправления Главсевморпути, седовцы отправили заявку на праздничный радиоконцерт. Моряки просили включить в программу передачи: арию Ленского из «Евгения Онегина», арию Томского из «Пиковой дамы», арию князя из «Русалки», «Каворнонок» Глинки, «Музыкальный момент» Шуберта, «Балладу о блохе», балладу «Перед воеводой молча он стоит», «Бубенчики» из оперетты «Холопка», арию из оперетты «Периколла» и многое другое.

На корабле интенсивно велись научные исследования. Программа их значительно расширилась. «Седов» проходил над большими океанскими глубинами Северного Ледовитого океана,



достигавшими четырех километров. Была точно определена граница материковой отмели.

Попрежнему в определенные сроки проводились астрономические, магнитные и гравитационные наблюдения. На корабле установили круглосуточную метеорологическую вахту; моряки следили за изменениями погоды, за состоянием льдов. Четыре раза в сутки на материк передавали краткие радиogramмы, освещавшие метеорологическую обстановку в районе дрейфа. Данные наблюдений седовцев включались в международные сводки и рассказывали о состоянии погоды в неисследованной области нашей планеты.

23 октября 1938 г., в день первой годовщины дрейфа, судно украсилось флагами. Уже с утра Полянский начал принимать поздравительные телеграммы. Вечером, закончив работу, седовцы собрались в кают-компанию. За праздничным ужином до глубокой ночи велись оживленные разговоры. А утром радостная, волнующая весть облетела корабль... Старший радист, обычно спокойный и уравновешенный, прибежал к капитану, протянул Бадигину телеграфный бланк и, волнуясь, сказал:

— Вот — нам, из Кремля...

Из далекой Москвы, из великой столицы Советского Союза, на корабль, дрейфующий в Северном Ледовитом океане, радио принесло вдохновляющие на новые подвиги слова.

Бадигин взял телеграмму. Он много раз перечитывал ее текст, испытывая чувство большого человеческого счастья.

Товарищ Сталин и товарищ Молотов по поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР писали:

*«Ледокол «Седов».*

**КАПИТАНУ БАДИГИНУ,  
ПАРТОРГУ ТРОФИМОВУ.**

В ГОДОВЩИНУ ДРЕЙФА ШЛЕМ ВАМ И ВСЕМУ ЭКИПАЖУ «СЕДОВА» ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ. УВЕРЕНЫ, ЧТО С БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ТВЕРДОСТЬЮ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ВЫ ПРЕОДОЛЕЕТЕ ВСЕ ТРУДНОСТИ НА ВАШЕМ ПУТИ И ВЕРНЕТЕСЬ К РАДИНУ ПОБЕДИТЕЛЯМИ.

**ЖДЕМ ВАШИ РУКИ, ТОВАРИЩИ!»**

Экипаж собрался в кают-компанию. Бадигин прочел товарищам телеграмму. Раздались восторженные возгласы «ура», дружные аплодисменты.

Седовцы отправили ответную телеграмму товарищам Сталину и Молотову. Через тысячи километров пронеслась она над арктическими льдами, как клятва пятнадцати советских полярных моряков, обещавших приложить все свои силы для того, чтобы достойно завершить героический дрейф, выполнить задание товарища Сталина.

«Просим передать Центральному Комитету и Правительству нашу величайшую благодарность за заботу, нашу уверенность в том, что алое знамя нашей Родины не дрогнет в наших руках до победного конца», — заканчивали ответную телеграмму славные полярные моряки.

## ВТОРАЯ ПОЛЯРНАЯ НОЧЬ

Близилась вторая полярная ночь. Арктика преподносила седовцам все новые и новые сюрпризы. На каждом шагу отважных моряков подстерегали опасности.

В конце октября несколько дней подряд дули сильные ветры. Льды двигались вокруг корабля. 30 октября 1938 г. снова началось серьезнейшее сжатие.

Еще с утра по всем направлениям бурно торосился старый двухметровый лед. Казалось, будто вблизи завывает неистовый ветер, монотонно гудят моторы самолетов, стонет неведомый гигантский зверь, шумят волны морского прибоя...

Исчезли недавние разводья. На месте их вздымались новые гряды торосов. Они напозлали на корабль. От напора льдов «Седов» судорожно вздрагивал всем своим стальным многотонным телом. Но седовцы, привыкшие к сжатиям, спокойно продолжали свою будничную работу.

В полдень, как всегда, звонок пригласил моряков к обеду. И в эти минуты, не выдержав страшного давления, начали ломаться льды у самого борта корабля. Удары ощущались все сильнее и чаще. Капитан приказал всем одеться. На палубе зажгли факелы. Рядом с кораблем во льду заранее были уложены заряды аммонала: взрыв должен был разрушить льды и ослабить их напор на судно.

Внезапно сжатие прекратилось. Льды успокоились, но ненадолго: к вечеру они опять пришли в движение. Снова аврал... Седовцы включили аварийный бензиновый двигатель и при электрическом свете тщательно осмотрели корпус судна: повреждений не было. Стальная обшивка корпуса ярко блестела, начищенная льдом, напиравшим на корабль...

В постоянной готовности к борьбе со льдами проходили дни седовцев. Но установилась будничная жизнь.

Буйницкий вел магнитные наблюдения в ледяном домике, отстоявшем на 600 метров от судна. Сюда Буйницкого провожал матрос Гамашков, вооруженный винтовкой. Охрана была необходима, потому что в районе дрейфа появились белые медведи; один из них разрушил однажды магнитный павильон. Гамашков стоял на страже, так как Буйницкий, занятый отсчетами, мог не заметить подкрадывающегося зверя.

В часы досуга седовцы играли в шахматы, катались на коньках, ходили на лыжах. Радист Николай Бекасов все свободное время просиживал за учебником английского языка; друзья в шутку называли его «иностранцем». Повар Павел Мегер увлекался рисованием: его альбом заполнялся все новыми зарисовками работы и быта моряков дрейфующего корабля.

Очередная подвижка ледяных полей отнесла почти на километр ст «Седова» льдину с палатками, где хранились аварийные запасы. Началась перевозка грузов. Кругом — мрак полярной ночи. Аварийные запасы везли на санках через торосы и снежные сугробы. В каждые нарты впрягалось несколько человек. Один из моряков, вооруженный карабином, шел впереди с фонарем, освещая путь. За несколько дней седовцы перевезли почти 12 тонн груза на расстояние около километра.

Температура воздуха то падала до 30—35 градусов, то поднималась до 8—10 градусов мороза. В жилых помещениях корабля было тепло и сухо; седовцам удалось победить сырость — злейшего врага почти всех полярных экспедиций.

Седовцы торжественно отпраздновали День Сталинской Конституции. Наступил новый, 1939 год. Уже пятнадцатый месяц дрейфовал во льдах «Георгий Седов». Но моряки не чувствовали себя оторванными от Большой Земли. Они внимательно следили за жизнью родины, живо откликались на все политические события, часто писали в газеты о ходе дрейфа и научных работах.

С Большой Земли приходили вести о подготовке к историческому XVIII съезду большевистской партии. Вся великая страна испытывала огромный подъем.

Радиостанция «Седова» приняла тезисы докладов товарищей Молотова и Жданова. Все моряки дрейфующего корабля внимательно изучали материалы. И вот тогда пятнадцать патриотов отправили телеграмму товарищам Сталину и Молотову:

***«ДОРОГИЕ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ  
И ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ!***

ЭКИПАЖ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ», ДРЕЙФУЮЩИЙ ВО ЛЬДАХ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА, ВМЕСТЕ СО ВСЕМ ВЕЛИКИМ НАРОДОМ НАШЕЙ РОДИНЫ ГОТОВИТСЯ К ВСТРЕЧЕ ИСТОРИЧЕСКОГО XVIII СЪЕЗДА ЛЮБИМОЙ ПАРТИИ. МЫ РЕШИЛИ, ЧТО НАШИМ ЛУЧШИМ ПОДАРКОМ ЗНАМЕНАТЕЛЬНОМУ СЪЕЗДУ БУДЕТ НАША РАБОТА БЕЗ СМЕНЫ НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ПАРОХОДЕ «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» ДО ВЫХОДА ЕГО ИЗ ЛЬДОВ АРКТИКИ. НЕСМОТРЯ НА ТО, ЧТО ПАРТИЯ И ПРАВИТЕЛЬСТВО ГОТОВЯТ НАМ ЛЕТНУЮ ЭКСПЕДИЦИЮ И ТЕМ САМЫМ ВОЗМОЖНОСТЬ ЗАМЕНЫ НАС НОВЫМ СОСТАВОМ ЗИМОВЩИКОВ, МЫ, УЧИТЫВАЯ БОЛЬШОЙ НАУЧНЫЙ И ПРАКТИЧЕСКИЙ СМЫСЛ ПРОДОЛЖЕНИЯ ДРЕЙФА СТАРЫМИ УЧАСТНИКАМИ, ЕДИНОДУШНО ГОТОВЫ ОСТАТЬСЯ НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ПАРОХОДЕ ДО КОНЦА ДРЕЙФА.

ЗАВЕРЯЕМ ВАС, ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ ПАРТИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВО И ВСЕ ВЕЛИКИЙ НАРОД НАШЕЙ

РОДИНЫ, ЧТО МЫ С ЧЕСТЬЮ ВЫПОЛНИМ ЭТО ВЗЯТОЕ НАМИ ОБЯЗАТЕЛЬСТВО И, ЗАКОНЧИВ ДРЕЙФ, СДЕЛАЕМ ЦЕННЫЙ ВКЛАД В СОВЕТСКУЮ НАУКУ, ПОКАЖЕМ ОБРАЗЦЫ МУЖЕСТВА, ВЫДЕРЖКИ И ОТВАГИ СОВЕТСКИХ ПАТРИОТОВ. ВАШЕ ИМЯ, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ЯВЛЯЕТСЯ ДЛЯ НАС ТОЙ ПУТЕВОДНОЙ ЗВЕЗДОЙ, КОТОРАЯ ПРИВЕДЕТ НАС НА РОДИНУ ПОБЕДИТЕЛЯМИ.

*По поручению экипажа «Георгий Седов»*

**КАПИТАН БАДИГИН  
ПАРТОРГ ТРОФИМОВ».**

Спустя два дня седовцы радостно сообщили в Москву о том, что корабль прошел дальше самой северной точки на всем пути дрейфа известной норвежской экспедиции на корабле «Фрам». 15 ноября 1895 года, «Фрам» достиг широты 85 градусов 55 минут 30 секунд. «Седов» пересек этот рубеж, продвинулся севернее «Фрама».

Корабль украсился праздничными флагами. Торжественный митинг и трехкратный ружейный залп ознаменовали достижение советским судном параллели, где еще не бывало кораблей. Теперь «Седов» вступил в область, в которой никогда не велись научные исследования. Что она представляет собой — никто не знал...

Седовцам открывалась возможность всесторонне изучить эту неизведанную область.

19 февраля Полянский принял радиопрограмму из Москвы: правительство удовлетворило ходатайство об оставлении всего состава экспедиции на борту «Седова» до окончания ледового дрейфа. Радостная весть окрылила отважных моряков. В этот день коллектив отмечал годовщину завершения героической папанинской экспедиции «Северный полюс», и седовцы дали слово по-папанински работать над изучением и освоением Арктики.

День открытия XVIII съезда большевистской партии героический экипаж провел с особым подъемом. Моряки «Седова» испытывали полное удовлетворение своим трудом: они сделали все возможное, чтобы наиболее плодотворно вести гидрологические исследования Северного Ледовитого океана. Измерение больших глубин и взятие проб грунта до этого не могло быть налажено из-за отсутствия лебедки и длинного троса. Экипаж сам соорудил лебедку, изготовил трос.

На открытой палубе в жестокие морозы боцман Буторин, матрос Гаманков, кочегар Гетман и другие расплетали старые стальные канаты и из отдельных прядей плели длинный лотинь. Несколько раз при измерениях глубин он обрывался. Тогда моряки снова принимались за тяжелый труд. Так они сплели в общей сложности 14 километров троса...

Ко дню открытия XVIII съезда партии седовцы получили возможность измерять большие глубины и брать пробы грунта со дна Центрального полярного бассейна.

Это было заслугой всего коллектива седовцев, в первую очередь боцмана Дмитрия Буторина.

Даже бывалым морякам такая трудная и сложная работа могла показаться невыполнимой. Тысячи метров троса нужно было плести, перебирая каждую прядь, каждую проволоку, но Дмитрий Прокофьевич Буторин не видел в этом ничего особенного...

С ранних лет, работая вместе с отцом на зверобойных промыслах в Белом море, он стал «мастером на все руки». Сын помора, он вырос в семье, где все с ранних лет привыкли бороться с суровой стихией северных морей. Из поколения в поколение передавались поморские традиции, сложившиеся еще в те времена, когда прадеды и деды нынешних отважных моряков ходили на утилых ботах промышленять треску и морского зверя у берегов Норвегии и Новой Земли.

Буторину было 14 лет, когда он впервые отправился на промысел морского зверя у Каншинского полуострова, в Белом море. В 1927 г., работая в Долгощельской промысловой артели, Дмитрий Буторин первый раз вышел на зверобойку не на скромном промысловом боте, а на большом ледокольном пароходе: советская власть по-новому организовала промысел морского зверя в Горле Белого моря.

Дмитрий Буторин плавает на «Сибирякове», «Русанове», «Седове», участвует в экспедиции Арктического института, изучающей морского зверя. Наблюдательный моряк рассказывает ученым-биологам о жизни и поведении гренландского тюленя.

В 1930 г. Буторина призывают в Красную Армию. Он служит в пограничных войсках. После демобилизации Дмитрий Прокофьевич возвращается на «Седов». Шесть лет он плавает на ледокольном корабле. Матрос I класса стал боцманом.

## «НА СУДНЕ ВСЕ БЛАГОПОЛУЧНО»

**З**а полтора года дрейфа седовцы свыклись с обстановкой. На корабле установилась спокойная, размеренная жизнь. Правда, спокойствие это было относительным: то и дело на корабль наступали льды. Но к сжатиям моряки «Седова» привыкли, как к обычному явлению в полярном дрейфе.

На корабле сложился четкий распорядок судового дня. Ровно в полночь на вахту заступал радист Бекасов. В его обязанность входили метеорологические наблюдения через каждые два часа, наблюдения за льдом, осмотр судна.

Об Арктике говорят, что она коварна. И в самом деле, — она не раз учила седовцев внимательно приглядываться ко всем изменениям в окружающей ледовой обстановке. Сжатие льдов обычно начинается так же неожиданно, как и кончается.



Вахтенный должен поднять на ноги всю команду еще до того, как нарастающий гул ломающихся у борта льдин прервет их сон. Молодой полярник Николай Бекасов на вахте внимательно оглядывал окружающие льды, прислушивался к каждому шороху.

В 4 часа утра Бекасова сменял капитан Бадигин. На судах предрассветная вахта считается самой неудобной; моряки не любят ее. Но здесь, в Центральной Арктике, вахты одинаковы: все те же нагромождения льдов, та же круглосуточная ночь...

В 7 часов Полянский включал радио, и звуки его помогали вахтенному будить экипаж. К этому времени Павел Мегер уже готовил завтрак: свежее булки, сыр, масло, кофе, чай.

Вахту принимал гидрограф Буйницкий.

Ровно в 9 часов начинались судовые работы. Врач Соболевский обходил помещения. Механики работали у лебедки, подготавливая ее к очередным глубоководным промерам.

Как только начинала работать динамо-машина, Полянский включал аккумуляторы на зарядку.

В полдень вахту принимал Соболевский. Это — время обеда. Седовцы обедали поочередно, сменяя друг друга. Если в часы обеда бралась гидрологическая станция, работа у лебедки ни на минуту не прекращалась: на посту всегда был вахтенный.

В 18 часов — ужин, потом — отдых. Одни катались на коньках, ходили на лыжах, другие играли на бильярде, в шахматы.

В 20 часов начинались занятия общеобразовательных кружков и курсов. В 21 час 30 минут — вечерний чай.

Так, по строгому расписанию, шла жизнь на «Седове».

Вокруг корабля на крепком ледовом поле вырос целый поселок. В 200 метрах от судна стояли парусиновые палатки с продовольствием, снаряжением и аварийной радиостанцией, дальше — склады угля и бензина. За зиму склады сильно занесло снегом; их обнаруживали по высоким шестам, которые были предусмотрительно поставлены еще с осени. Невдалеке от судна находились снежные домики для магнитных наблюдений и гидрологических работ.

В первых числах марта кончилась полярная ночь.

Радиостанция «Седова» приняла почти все материалы XVIII съезда партии. Моряки глубоко изучали доклад товарища Сталина. Проводились читки, беседы. В сживленных беседах участвовал весь экипаж. Седовцы стремились ни в чем не отставать от соотечественников. Отдаленность от родины не мешала славным морякам жить полнокровной политической жизнью.

Сорок пять лет тому назад, дрейфуя в Северном Ледовитом океане, Фритьоф Нансен и его спутники на «Фраме» не имели замечательного изобретения человеческого гения — радио; о пути «Фрама» люди узнали лишь после того, как участники экспедиции Нансена вернулись на материк.

Седовцы были непрерывно связаны с Большой Землей. Старший радист дрейфующего корабля Александр Александрович Полянский держал надежную связь с полярными станциями на мысе Челюскин, мысе Желания, острове Рудольфа.

Полянского в Арктике называют «снайпером эфира».

Еще в 1918 г. молодой любознательный курьер службы связи флотского экипажа в Архангельске заинтересовался радиотехникой. Спустя три года Полянский окончил радиошколу. Он работал радистом на Мурманском побережье, служил в частях связи Красной Армии, а затем пошел в море судовым радистом.

На десятках кораблей нес радиовахту Александр Александрович, непрерывно совершенствуясь. Он побывал в Атлантическом океане, Средиземном море, у берегов Африки, почти во всех арктических морях. Начав работать много лет тому назад на искровых передатчиках, он прекрасно освоил всю современную сложную аппаратуру.

За время дрейфа «Седова» радиостанция корабля передала и приняла сотни тысяч слов.

На материк ежедневно уходили радиogramмы. Они обычно заканчивались так:

«На судне все благополучно. Экипаж здоров, настроение бодрое».

И в самом деле — на судне все было благополучно. Седовцы неутомимо вели научные наблюдения, ремонтировали свой корабль. Они с заслуженной гордостью рапортовали о выполнении ремонта, который многим специалистам казался неосуществимым в условиях ледового дрейфа.

Повреждение руля было основной причиной того, что корабль в конце августа 1938 г. остался в дрейфе. Руль «Седова» отличается массивностью, значительным весом (несколько тонн) и солидным креплением. Льды исковеркали рулевое устройство. Такое повреждение требовало ремонта в доке. Но... ближайший док находился в нескольких тысячах километров от корабля, и седовцы сами взялись за исправление руля.

В июне, когда уменьшились подвижки льда, моряки приступили к постройке «ледового дрейфующего дока». Вокруг руля и лопастей произвели околку льда; руль обнажился почти на два метра. На поверхность льда проникала вода, ее приходилось непрерывно откачивать помпами. Но никакие трудности не останавливали отважных моряков. Они решили перерезать руль на две части, чтобы верхняя (большая) могла вращаться.

Руль нужно было перерезать, просверлив в нем отверстия. Это требовало длительного и упорного труда, но было единственным средством вернуть кораблю хотя бы частичную управляемость.

Работа велась у самого льда. Вода все прибывала. Моряки трудились в две смены — горячо, с энтузиазмом. Увеличивалось количество просверленных отверстий. Оставалось только развести руль на части, как вдруг с новой силой хлынул поток.

Два человека, занятые откачкой, не смогли справиться. Весь экипаж бросился на помощь. Пустили в ход остальные помпы, но и они не успевали откачивать. Люди продолжали работать в воде... И вот, наконец, массивный руль был перерезан, его верхняя часть стала вращаться.

Корабль получил возможность следовать своим ходом по чистой воде и в разреженных льдах за мощным ледоколом.

Так началось лето за 86-й параллелью. Нависли туманы, часто моросил дождь. Снежные и ледовые постройки седовцев быстро разрушались. У магнитного домтика... испарилась крыша. Через несколько дней та же участь постигла и стены.

Передвижение по льду стало очень затруднительным. Сверху ледяные поля покрылись снежной кашей. При ходьбе люди проваливались по колено. На полях образовались озера. Седовцы открыли «яхтклуб» и совершали приятные прогулки на байдарках по озерам метровой глубины.

В районе дрейфа появилась разная живность. Все чаще пролетали над кораблем чайки, пуночки. К кораблю подошел медведь, его убили. Меню седовцев обогатилось вкусными медвежьими отбивными.

Хотя основной и самый тяжелый труд — ремонт руля — был выполнен, моряки продолжали много работать. Несколько дней они потратили на чистку котлов, частично перебрали машины, принялись за очистку корпуса от ржавчины. Коллектив решил заново окрасить весь корабль.

Большая работа выпала на долю машинистов и механиков. Они составили подробный график ремонта, обсудили его на производственном совещании и приступили к делу. Ремонтными бригадами руководили механики Сергей Дмитриевич Токарев и Всеволод Степанович Алферов.

Второй механик «Седова» Сергей Токарев четыре года плавает на судах арктического флота.

Самостоятельно трудиться он начал с ранних лет, оставшись сиротой. Токарев работал стемщиком на текстильной фабрике, был грузчиком, чистил паровые котлы, служил кочегаром и помощником машиниста на волжских буксирных пароходах, масленщиком на мельнице, смазчиком на цементном заводе... Все это не давало ему желаемой квалификации. Только после двух лет службы в военной авиации Черноморского флота он понял свое призвание: стал моряком и механиком.

Начав работу в арктическом флоте машинистом I класса, Сергей Дмитриевич упорным трудом приобрел квалификацию старшего машиниста, а затем и дипломированного механика.

Третий механик Всеволод Алферов работает на «Седове» шесть лет. Он пришел сюда рядовым кочегаром, в 1935 г. стал машинистом, а затем механиком.

Алферов прекрасно знает механизмы корабля, все их достоинства и недостатки. Он неустанно работает над повышением своей

квалификации. Ему хорошо пригодился опыт, накопленный за четырнадцать лет плавания в северных морях; еще юношей он ходил кочегаром на рыболовных траулерах, на различных судах Северного флота.

Почти одновременно с Алферовым пришел на «Седов» самый молодой моряк славного экипажа — Николай Сергеевич Шарыпов.

Биография Николая Шарыпова не сложна. Он родился в 1915 г. Восемнадцать лет окончил архангельскую школу морского ученичества по машинному отделению, получил свидетельство машиниста и слесаря 4-го разряда. Потом побывал на Новой Земле — рулевым моторного катера. Двадцати лет он вступил в комсомол. На «Седове» Шарыпов работает шесть лет. Начал с кочегара, теперь — машинист I класса. Работа на Севере закалила Николая Шарыпова.

«Жилстый парень», — говорят о нем товарищи.

Ревностно и заботливо оберегали машинисты и механики вместе со всем экипажем дрейфующий корабль, его ценные механизмы.

## ЗА ВОСЕМЬДЕСЯТ ШЕСТОЙ ПАРАЛЛЕЛЬЮ

**Н**и на один день седовцы не прекращали научных наблюдений. С наступлением полярного лета объем их еще больше увеличился. Исследовательскими работами на судне занимались Виктор Харлампиевич Буйницкий и Андрей Георгиевич Ефремов.

Юношеские годы Виктора Буйницкого и Андрея Ефремова прошли на Дальнем Востоке. Молодой студент Читинского лесотехнического института Буйницкий побывал в отдаленных уголках Восточной Сибири и Дальнего Востока, работал в лесах объездчиком, техником. Андрей Ефремов с пятнадцати лет начал плавать в Тихом океане. Он плавал и учился.

В Арктику Буйницкий попал студентом последнего курса Гидрографического института. Вернувшись из рейса к Земле Франца-Иосифа, он получил назначение в экспедицию на «Садко» к Новосибирским островам. Подвижной, энергичный, жадный к знаниям юноша горел желанием всему научиться.

В экспедиции он вначале выполнял обязанности вахтенного начальника и помощника гидролога. В свободные часы Виктор Харлампиевич помогал научным сотрудникам, знакомился с их работами, стараясь ничего не пропустить, все узнать с самого начала. С каждым днем, с каждым новым этапом продвижения «Садко» Буйницкий все больше и больше вникал в многостороннюю научную работу. Он быстро постиг искусство штурмана: определяться по солнцу, едва проглянувшему из марева арктического тумана. Измерение глубин эхолотом, счисление во льдах и на чистой воде, нанесение на карту встречающихся льдов, определение

поправкой компаса, пеленгование видимых береговых предметов— со всеми штурманскими обязанностями Буйницкий справлялся быстро и хорошо.

Но все это мало удовлетворяло молодого ученого. Он устремлялся на завоевание новых областей знания: помогал гидрологам и учился у них исследовать течения, вместе с гидробиологами разбирал их улов, познавал живой и растительный мир полярных морей. Он не чуждался никакой работы и был неутомим.

Однажды, когда товарищи по экспедиции предложили ему отдохнуть и выразили удивление его стремлению ознакомиться буквально со всеми работами экспедиции, Буйницкий ответил:

— Наверное, многие юноши и девушки хотели бы быть сейчас на моем месте. Ведь тут такие возможности для учебы! Я чувствую себя обязанным изучить все, что могу.

Когда «Садко», «Седов» и «Малыгин» стали на вынужденную зимовку во льдах моря Лаптевых и стало очевидным, что суда вместе со льдами будут дрейфовать далеко на север, возможно по пути «Фрама», Буйницкий начал работать с еще большим напряжением. Ему не хотелось упустить ни одного дня в исследовании труднодоступных районов Арктики, где, кроме «Фрама», еще не бывали корабли.

Около «Садко» вырос небольшой ледяной домик. Здесь Виктор Буйницкий производил магнитные наблюдения. Затем он перешел на борт «Седова», чтобы там вместе с другими студентами последних двух курсов Гидрографического института продолжать прерванные занятия.

Буйницкий остался на «Седове» до конца дрейфа. Он вел магнитные, астрономические и гравитационные наблюдения. Долгие часы проводил Виктор Буйницкий у гидрологической лебедки, извлекая батометры (приборы для взятия проб воды с разных глубин), измеряя температуры на различных горизонтах океана.

Не раз самоотверженному молодому ученому грозила опасность. Вот, например, запись из его дневника за 23 января 1939 года:

«Во время магнитных наблюдений в нескольких шагах от ледяного домика, где они производились, прошла трещина. Это сопровождалось оглушительным, похожим на выстрел из пушки, треском и гулом. Мне показалось, что крыша ледяного домика рушится. Мелькнула мысль: сейчас на магнитометр посыплются куски льда... Прикрыв затылок руками, я нагнулся над прибором. К счастью, крыша домика уцелела.

Убедившись, что приборы в безопасности, я выскочил наружу и увидел на корабле световые сигналы: меня и Гаманкова, помогавшего мне работать, вызывали на «Седов». «Видимо, вблизи судна тоже происходят подвижки», — подумал я. Пришлось прекратить наблюдения и отправиться на судно.

На пути лед сильно растрескался. Одни из трещин были не широки, на других плавало много обломков льда. Мы преодолели их без особых усилий. Только самая последняя трещина, отделяв-



шая нас от судна, оказалась предательской: переходя через нее, я едва не провалился. Здесь была схваченная морозами каша из мелких кусков льда и снега. Но в темноте я этого не заметил.

В одной руке у меня был фонарь, который задуло ветром, в другой — хронометр. На плечах висели карабин и два ящика с сухими элементами. Чтобы не встряхнуть хронометра и не потерять сделанных наблюдений, я должен был избегать резких движений.

Почувствовав, что лед подо мной расползается, я отбросил фонарь и, вытянувшись на пуге, свободной рукой ухватился за выступ льдины. Подоспевший Гаманков принял от меня хронометр, а затем помог мне вскарабкаться на лед...

В научных исследованиях Буйницкому помогал весь экипаж «Седова». Значительную часть наблюдений взял на себя старший помощник капитана, опытный штурман, инженер-судоводитель Андрей Георгиевич Ефремов.

Воспитанник Владивостокского морского техникума, он вернулся туда уже преподавателем — после окончания Института инженеров водного транспорта в Ленинграде. Ефремов плавал на многих судах в дальневосточных и арктических морях. Летом 1935 г. он ходил в арктическое плавание вторым помощником капитана ледокола «Красин», где впервые встретился с Бадигиным. Они крепко подружились.

Долгие ночи Бадигин и Ефремов просиживали над картами и лодциями, учась друг у друга. Бадигин подробно ознакомился со всевозможными штурманскими приборами, отличным знатоком которых был Андрей Ефремов. В его руках «хитрые» механизмы эхолота, гидрокомпас, лага Форбса выполняли необходимые судоводителям измерения. На досуге Ефремов вместе с Бадигиным часами простаивал на капитанском мостике, практикуясь в определении координат корабля. Если после вычисления получались разные «точки», друзья проверяли, кто же из них ошибся.

Товарищи полюбили Ефремова за его исключительную скромность и трудолюбие. Много зная, он продолжал учиться, постигая новые области знания, и стремился передавать их другим. На «Красине» Ефремов организовал «филиал» Владивостокского морского техникума и подготовил из рядовых матросов и машинистов группу штурманов и механиков.

В дни ледового дрейфа такие же занятия он вел на борту «Седова». На курсах, готовивших механиков и судоводителей, занималось шестеро седовцев. Ефремов преподавал алгебру, физику, электротехнику и теорию корабля. Буйницкий на курсах вел занятия по русскому языку, геометрии, тригонометрии и проекционному черчению. Бадигин читал историю ВКП(б), политэкономии и навигацию. Трофимов преподавал специальные дисциплины для механиков. Токарев знакомил курсантов с двигателями внутреннего сгорания.

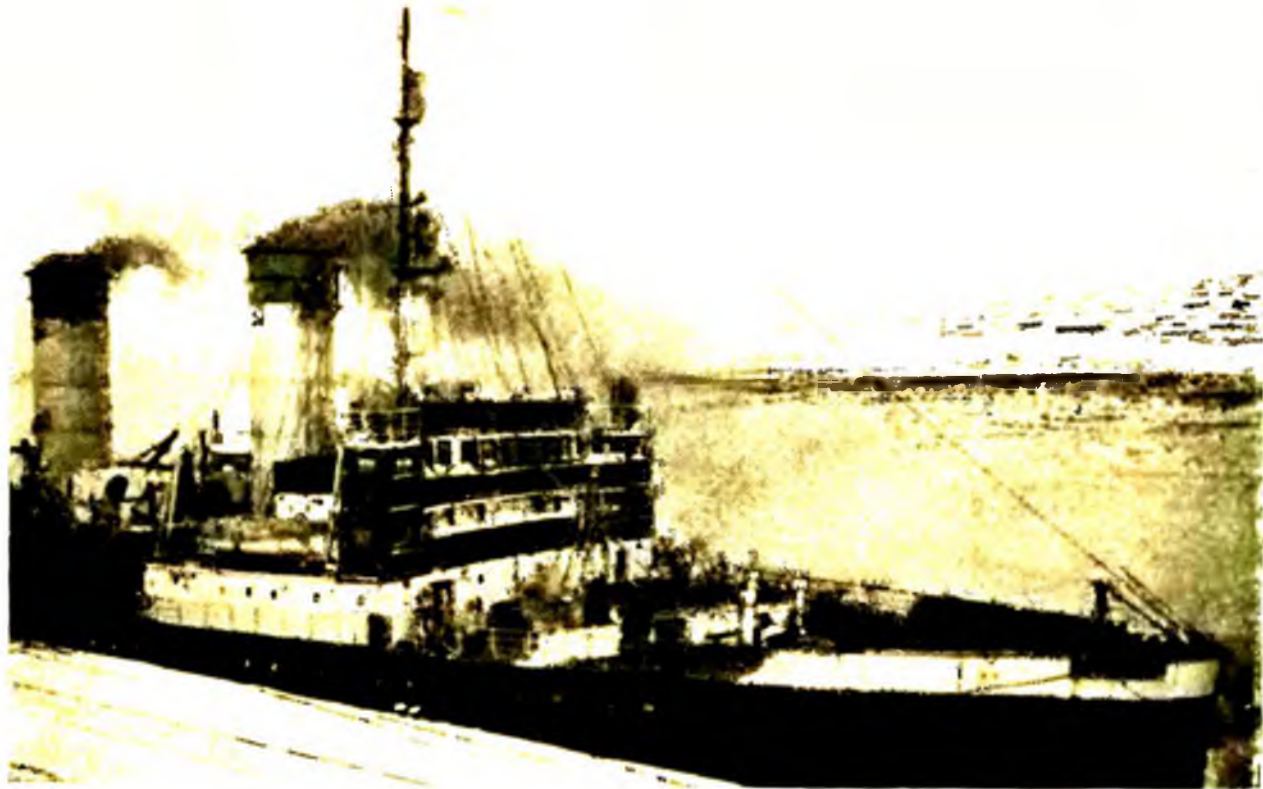
Слушатели курсов готовились по прибытии на родину сдать экзамены и стать командирами на судах арктического флота.



*Ледокол «Г. Седов» в дрейфующих льдах.  
(Снимок с самолета, 1938 г.)*

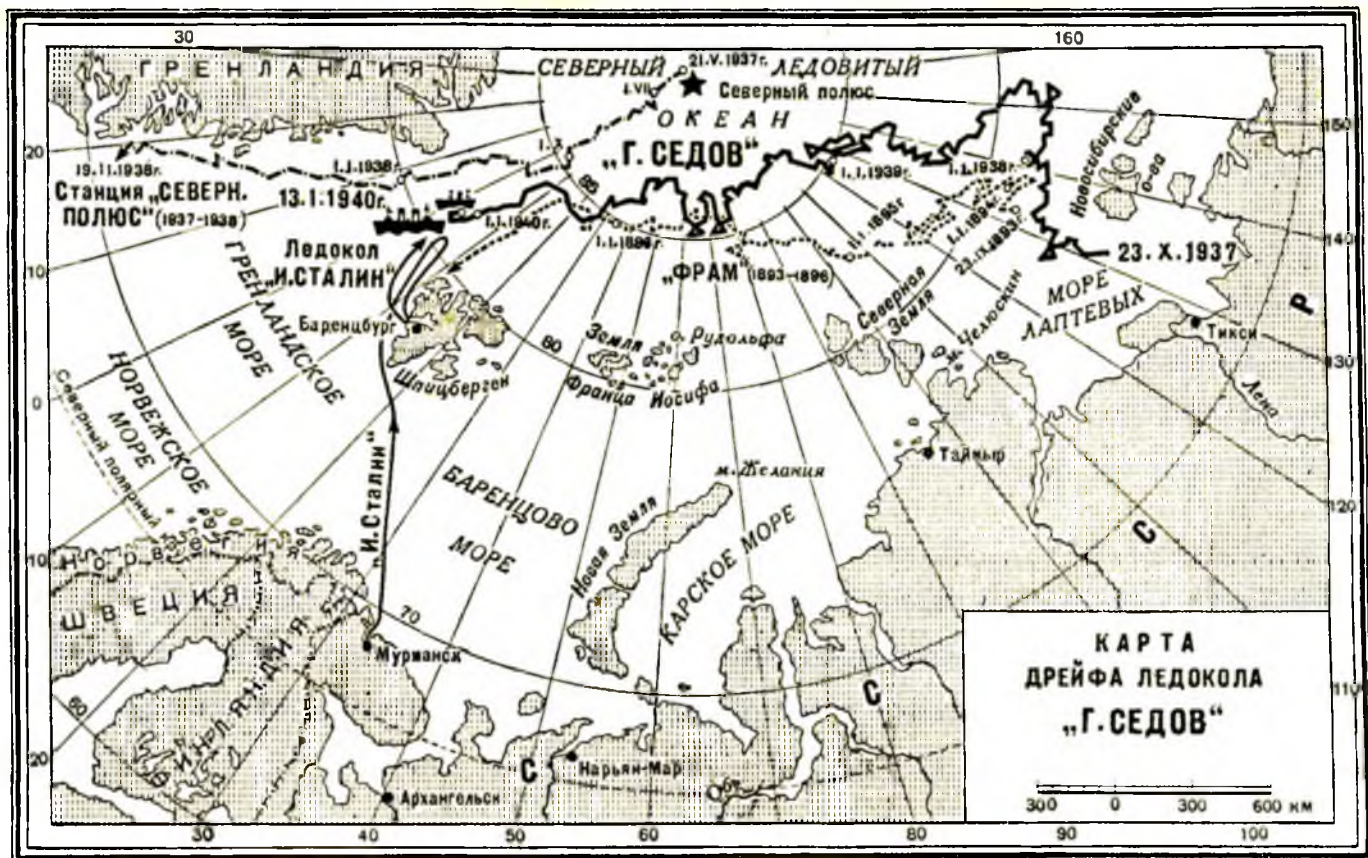


*Руководитель правительственной экспедиции по выводу «Г. Седова»  
из льдов Герой Советского Союза Н. Д. Папанин и капитан флагман-  
ского ледокола «Н. Сталин» М. П. Белоусов*



*Флагманский ледокол «Н. Сталин» в Мурманском порту перед отправкой в экспедицию по выводу «Г. Седова» из ледового плена.*







Погода благоприятствовала научным и судовым работам. В середине июля установились ясные, безоблачные дни. На солнце с подветренной стороны судна термометр показывал 25—27 градусов тепла. Это было настоящее лето! Пользуясь обилием пресной воды, седовцы энергично взялись за стирку белья.

Все побрились. «Здоровый и жизнерадостный вид седовцев не оставлял желать лучшего», — сообщил Бадигин.

Корабль продолжал дрейфовать вдоль 86-й параллели, уходя все дальше на запад.

Увеличивались озера полупресной воды на ледяных полях. Седовцы заметили интересное явление: лед, опресненный большим количеством воды (от растаявшего снега), начал подниматься над уровнем океана. Это было видно по осадке судна: за несколько дней вмерзший во льды «Седов» поднялся на 55 сантиметров.

В Арктике началась навигация. По Северному морскому пути шли корабли с грузами к устьям великих сибирских рек. В Карском море проводку судов возглавлял линейный ледокол «Иосиф Сталин».

На борту флагманского корабля арктического флота находился Иван Дмитриевич Папанин. Он беседовал по радио с капитаном Бадигиным. Капитан «Седова» сообщил, что, по его расчетам, к началу сентября корабль будет находиться примерно на 86-м градусе северной широты и 50-м градусе восточной долготы.

В начале августа «Седов» в пятый раз пересек 86-ю параллель. Короткое полярное лето стало убывать. Большое озеро, где седовцы еще так недавно занимались гребным спортом, обмелело и сильно уменьшилось в размерах.

В полдень 29 августа «Седов» достиг самой северной точки своего дрейфа: 86 градуса 39,5 минуты северной широты; до полюса оставалось лишь двести миль. Здесь была измерена глубина океана—4 087 метров, взята гидрологическая станция и проба планктона. Через двое суток «Седов» оказался на три мили южнее.

Прошло еще несколько дней. Наступило сильное похолодание. Пресная вода на поверхности полей покрылась льдом. Прекратилось таяние снега.

За июнь и июль «Седов» продвинулся только на сто миль к западу. Но приближалась зима, ожидался более быстрый дрейф на запад. За вечерним чаем у седовцев обычно велись дебаты о путях дальнейшего продвижения корабля.

## ПОСЛЕДНЯЯ ЗИМА

**В** первой декаде сентября средняя температура равнялась 5 градусам ниже нуля. Спустя декаду морозы достигли 13 градусов. Задули крепкие ветры. Ледяные поля покрылись толстым слоем сверкающего снега. У ропаков и торосов выросли сугробы.

Полярная рефракция до неузнаваемости искажала солнце, а в ночном небе уже можно было различить звезды.

Седовцы увлекались лыжным спортом по «первопутку». На плотном, прибитом ветрами снеге хорошо скользили лыжки. Только наступавшая полярная ночь мешала арктическим спортсменам.

Темнота осложнила все хозяйственные и научные работы. За прошедшие две полярные ночи моряки «Седова» к этому уже привыкли. Но привычка — привычкой, а на добывание питьевой воды зимой требовалось примерно в десять раз больше времени, чем летом: раньше ее перекачивали из пресных озер, а теперь приходилось растапливать снег и лед.

Тщательно охранялась от замерзания прорубь для гидрологических работ. Труднее стало вести астрономические и магнитные наблюдения. «На большом морозе достаточно неосторожно вздохнуть вблизи прибора, и стекла моментально покрываются изморозью... Винтики точных приборов приходится в любой мороз крутить голыми руками, без перчаток, и пальцы быстро коченеют...» — писали седовцы.

8 октября в последний раз показалось солнце. Период светлого времени продолжался лишь несколько часов в сутки.

За два года дрейфа путь корабля лег на карте Центрального полярного бассейна неровной, петливой линией, доходящей на востоке до 153-го меридиана и на севере за 86-ю параллель. Корабль прошел 2 750 миль. Много раз линия дрейфа пересекалась. «Седов» в общей сложности проплыл вдвое большее расстояние, чем требовалось бы для нормального рейса по прямой (при отсутствии льдов) от Новосибирских островов через Полярный бассейн до меридиана Шпицбергена.

Третья полярная ночь во льдах не страшила седовцев. На ледовом поле, окружавшем корабль, бушевали метели, а внутри, в каютах экипажа температура не падала ниже 17—18 градусов тепла (для контроля везде были вывешены термометры). Моряки спали на обычных койках. Каждый застилал свою постель двумя простынями, меняя их раз в десять дней. Три раза в месяц устраивали баню, и любители попариться могли вдоволь получать это удовольствие.

На «Седов» неоднократно приходили запросы из Политуправления Главсевморпути о здоровье экипажа. Ответы прибывали положительные. А специальный корреспондент ТАСС — радист Николай Бекасов — большинство своих радиogramм заканчивал словами: «Все здоровы, бодр».

Старательно и заботливо оберегал здоровье товарищей по дрейфу судовой врач Александр Петрович Соболевский.

Экспедиция на «Седове» была его первым плаванием, да к тому же в высоких широтах Арктики. Но и в трудных условиях дрейфа этот аккуратный, уравновешенный и выдержанный человек сумел образцово организовать медицинское обслуживание экипажа.

До экспедиции в Арктику Александр Петрович был «глубоко сухопутным» человеком. Он восемь лет работал лекпомом в пограничных частях на южной границе, а затем поступил в Ленинградский медицинский институт, чтобы получить высшее образование.

Чуткий и внимательный судовой врач Соболевский пользовался на «Седове» общим симпатиями. Ни одна арктическая экспедиция, в том числе и нансеновская на «Фраме», не знала такого отличного санитарного состояния, которое обеспечил Александр Петрович. Главная заслуга его в том, что за все время дрейфа на «Седове» не было ни одного случая цынги — этого бича полярных экспедиций.

В меню седовцев обязательно входили противоцинготные средства. Каждое утро во время завтрака все моряки получали дозу витаминов «С». Но Соболевский этим не удовлетворялся. Стремясь возместить недостаток свежих овощей, он обогатил питание седовцев новыми «блюдами». Время от времени в кают-компании подавали на стол «зеленые витамины» — проросший горох; Александр Петрович проращивал его у себя в каюте...

Судовой врач участвовал и в научных наблюдениях, регулярно нес метеорологическую вахту.

Весь экипаж активно помогал Буйницкому и Ефремову проводить научные исследования. «В каких бы тяжелых условиях ни приходилось седовцам работать, всегда чувствовались спайка и дружба коллектива, чуткое и внимательное отношение друг к другу и вместе с тем твердая дисциплина, четкое и сознательное выполнение всех распоряжений», — писали герои-моряки.

Седовцы проделали огромную научно-исследовательскую работу. Они выполнили 38 измерений глубины океана и взяли образцы грунта, провели 43 глубоководные гидрологические станции, определили 78 магнитных пунктов, отправили на материк данные более 5 тысяч метеорологических наблюдений, сделали 50 гравитационных наблюдений. Благодаря частым астрономическим определениям (400 пунктов) линия дрейфа с максимальной точностью наносилась на карту.

К третьей полярной ночи седовцы готовились особенно тщательно. Корабль приближался к той области Полярного бассейна, где льды выносятся в Гренландское море. Здесь возможны были всякие случайности, особенно неприятные в темное время.

Во время второй полярной зимы машины «Седова» были на полной консервации. Теперь их привели в состояние суточной готовности.

С начала дрейфа корабль испытал 153 сжатия и подвижки льда. Они уже стали привычными, и экипаж разработал методы «противоледовой обороны»: лучшим средством считались взрывы льда аммоналом.

Накануне третьей полярной зимы седовцы поставили поперек судна в наиболее слабых местах корпуса массивные деревянные брусья — айсбимсы. Были подготовлены инструменты — пешни,

лопаты, топоры, кирки. Для наружного освещения (во время сжатия льда) сделали большие факелы и установили по бортам два мощных прожектора, работающие от аварийной динамо-машины. Были устроены два склада аварийных запасов: один — на льду, в 200 метрах от судна, другой — на самом корабле. Аварийный запас включал трехмесячный продовольственный фонд на пятнадцать человек, радиостанцию, надувную резиновую лодку, палатки, спальные мешки, меховую одежду, уголь, доски, керосин, бензин, научное оборудование.

На борту корабля находились в полной готовности к спуску на воду два больших бота; каждый из них мог вместить 15 человек и весь аварийный запас.

Наступил день второй годовщины дрейфа — 23 октября. Множество поздравительных телеграмм принесло радио с Большой Земли. Советский народ посылал в далекую Арктику своим сынам пожелания успехов, бодрости, здоровья, благополучного возвращения к родным берегам.

Седовцы перенесли празднование своего «юбилея» на памятный день — 24 октября: годом раньше — 24 октября — они получили приветственную телеграмму от товарищей Сталина и Молотова.

А рано утром 24 октября 1939 г. радиостанция дрейфующего корабля снова приняла телеграмму из Кремля:

*«Ледокол «Седов»*

**КАПИТАНУ БАДИГИНУ  
ПОМПОЛИТУ ТРОФИМОВУ**

**ВО ВТОРУЮ ГОДОВЩИНУ ДРЕЙФА ШЛЕМ ВСЕМУ ЭКИПАЖУ «СЕДОВА» БОЛЬШЕВИСТСКИЙ ПРИВЕТ. ЖЕЛАЕМ ВАМ ЗДОРОВЬЯ, ПОБЕДОНОСНОГО ПРЕОДОЛЕНИЯ ВСЕХ НЕВЗГОД, ВОЗВРАЩЕНИЯ НА РОДИНУ ЗАКАЛЕННЫМИ БОРЬБОЙ С ТРУДНОСТЯМИ АРКТИКИ.**

**ЖМЕМ ВАШИ РУКИ, ТОВАРИЩИ!**

*По поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР*

*И. СТАЛИН.*

*В. МОЛОТОВ.*

Вечером седовцы слушали радиопередачу из Москвы. Выступали М. И. Калинин, И. Д. Папанин, отцы, матери, жены и дети моряков дрейфующего корабля. Через тысячи миль доносились к кораблю дорогие голоса. Льды были удивительно спокойны. Любой порох гулко разносился вокруг...

Капитан Бадигин и помполит Дмитрий Трофимов по поручению экипажа «Седова» отправили телеграмму:

**ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ И МОЛОТОВУ**

ДОРОГИЕ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ И ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ! НЕТ СЛОВ ВЫРАЗИТЬ БЛАГОДАРНОСТЬ ВЕЛИКОЙ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ, СОВЕТСКОМУ ПРАВИТЕЛЬСТВУ ЗА ВНИМАНИЕ, ПОВСЕДНЕВНУЮ ОТЕЧЕСКУЮ ЗАБОТУ, ОКАЗЫВАЕМУЮ НАМ, НАШИМ СЕМЬЯМ НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО ДРЕЙФА. ТВЕРДО ЗАВЕРЯЕМ ВАС, ЧТО ПРИЛОЖИМ ВСЕ СИЛЫ И С БОЛЬШЕВИСТСКОЙ НАСТОЙЧИВОСТЬЮ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ ЗАКОНЧИМ НАШ ДРЕЙФ ПОСТАЛИНСКИ БЕЗУПРЕЧНО. ДРУЖНАЯ СПЛОЧЕННАЯ РАБОТА ЭКИПАЖА, ГОРЯЧЕЕ ЖЕЛАНИЕ ОПРАВДАТЬ ДОВЕРИЕ ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ И ВАШЕ ИМЯ, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ДЕЛАЮТ НАС НЕПОБЕДИМЫМИ.

*По поручению экипажа «Георгий Седов» —*

**КАПИТАН ВАДИГИН  
ПОМПОЛИТ ТРОФИМОВ».**

М. И. Калинин седовцы писали:

**«ДОРОГОЙ МИХАИЛ ИВАНОВИЧ!**

НЕСКАЗАННО БЫЛИ РАДЫ И РАСТРОГАНЫ ВАШИМ ВЫСТУПЛЕНИЕМ ПО РАДИО, ВАШИМ ТЕНЬНЫМ СЛОВОМ, ПОДНЯВШИМ В НАС НОВУЮ ВОЛНУ ЭНТУЗИАЗМА И ЭНЕРГИИ.

ХОЧЕТСЯ СКАЗАТЬ ВАМ — ТВЕРДОМУ БОЛЬШЕВИКУ, БЛИЖАЙШЕМУ СОРАТНИКУ ВЕЛИКОГО СТАЛИНА, ИЗБРАННИКУ ВСЕГО ВЕЛИКОГО НАРОДА, — БОЛЬШОЕ СПАСИБО И ЗАВЕРИТЬ ВАС, ЧТО МЫ, СОВЕТСКИЕ ЛЮДИ, ЗДЕСЬ, СРЕДИ МРАКА И ДРЕЙФУЮЩИХ ЛЬДОВ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА, ТВЕРДО ДЕРЖИМ В РУКАХ НЕПОБЕДИМОЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ СВОЕЙ ГОРЯЧО ЛЮБИМОЙ РОДИНЫ. ВСЕ ТРУДНОСТИ НА НАШЕМ ПУТИ МЫ ПРЕОДОЛЕЕМ ТАК, КАК УКАЗАЛ НАМ ТОВАРИЩ СТАЛИН.

ОТ ВСЕЙ ДУШИ ЖЕЛАЕМ ВАМ ЗДОРОВЬЯ, ДОЛГОЙ ЖИЗНИ, ПЛОДОТВОРНОЙ РАБОТЫ НА БЛАГО НАШЕГО МОГУЧЕГО СОЦИАЛИСТИЧЕСКОГО ГОСУДАРСТВА.

*По поручению экипажа «Георгий Седов»*

**КАПИТАН ВАДИГИН  
ПОМПОЛИТ ТРОФИМОВ».**



## ТРИДЦАТИЛЕТНЕ КОРАБЛЯ

Седовцы сроднились со своим кораблем. Каждый уголок его был знаком и напоминал о каком-либо событии дрейфа. Моряки хорошо знали историю своего корабля. 5 декабря 1939 г. они отметили тридцатилетие славного судна — немалый срок существования для ледового корабля. За эти годы ледокольный пароход избороздил много морей, прошел десятки тысяч миль, борясь со штормами и льдами.

Корабль был спущен на воду в 1909 г. в Глазго (Северная Шотландия). Его построили специально для ледовых плаваний у берегов Канады и Нью-Фаундленда. Англичане назвали его «Беотик» — именем индейского племени, жившего некогда на острове Нью-Фаундленд и истребленного пришельцами-«цивилизаторами».

До первой мировой империалистической войны «Беотик» плавал у восточных берегов Канады. Когда потребовалось обеспечить плавание в порты Белого моря, куда Антанта посылала военные грузы для своей союзницы — царской России, ледокольный пароход был куплен российским министерством. Он плавал в Белом море, перевозил всевозможные грузы, помогал транспортным судам проходить во льдах.

Ледокольный пароход получил новое имя — «Г. Седов» — в память об отважном русском полярном исследователе.

Славный лейтенант Георгий Яковлевич Седов в 1912 г. предпринял безумно смелую попытку добраться на моторно-парусной шхуне «Святой Фока» до крайних северных земель Арктики и оттуда пройти к Северному полюсу.

Сын азовского рыбака, Георгий Седов был отважным исследователем. Несмотря на бесчисленные препятствия и издевательства царских чиновников, он организовал первую русскую экспедицию к полюсу. Эта экспедиция была создана на средства, собранные Седовым среди частных лиц и богатых издателей, рассчитывавших разделить вместе с отважным лейтенантом славу завоевателей Северного полюса...

9 марта 1912 г., излагая в рапорте начальнику Главного гидрографического управления план организации экспедиции к Северному полюсу, Седов писал:

«...Главным руководящим стимулом безусловно является народная гордость и честь страны... Горячие порывы у русских людей к открытию Северного полюса проявлялись еще во времена Ломоносова и не угасли до сих пор. Амундсен желает во что бы то ни стало оставить за Норвегией честь открытия Северного полюса. Он хочет идти в 1913 году, а мы пойдем в этом году и докажем всему миру, что и русские способны на этот подвиг...»

Два года продолжался поход «Святого Фоки» к Земле Франца-Иосифа. Здесь, в небольшой бухте одного из островов, во время второй зимовки всем участникам экспедиции, в том числе и Седову,

стало ясно, что дряхлая шхуна не сможет пробиться в тяжелых льдах дальше на север. Но возвращение на Большую Землю грозило новыми издевками со стороны тех «просвещенных деятелей», которые насмешками встречали проект экспедиции на Северный полюс.

Седов, больной цынгой, изнуренный лишениями двух зимовок, вместе с матросами Линником и Пустошным двинулся к полюсу. Трое моряков прошли всего лишь немногим более ста миль. Болезнь свалила Седова. Уже в бреду, теряя память, он звал своих спутников идти все дальше и дальше на север, ни в коем случае не отступать. Матросы выполнили волю своего командира: они остановились лишь тогда, когда прекратилось биение горячего сердца русского патриота. На скалистом берегу самого северного из островов Земли Франца-Иосифа, на острове Рудольфа, матросы опустили тело своего командира в наспех вырытую могилу... Это было в марте 1914 года.

Спустя 15 лет, в 1929 г., к пустынным берегам архипелага подошел советский ледокольный пароход «Георгий Седов». Он был направлен сюда для организации самой северной в мире полярной научно-исследовательской станции в бухте Тихой. Пока полярники строили станцию, моряки повели корабль дальше на север — к острову Рудольфа. Они тщетно разыскивали на берегу могилу отважного русского исследователя, отдавшего жизнь во славу своей страны. Могилу найти не удалось. Вблизи одного из ручейков, стекавших с ледника, моряки водрузили мемориальную доску...

Ледокольный пароход «Седов» участвовал во многих ответственных арктических рейсах. В числе других ледокольных судов он обеспечивал успех «жарских операций», проводил к устьям великих сибирских рек Оби и Енисея караваны с грузами промышленных товаров и машинами и возвращавшиеся обратно с хлебом и лесом. Ежегодно в конце зимы «Седов» шел в горло Белого моря на промысел гренландского тюленя.

В 1928 г. «Седов» отправился в дальний арктический рейс. На севере, между Шпицбергом и Землей Франца-Иосифа, потерпела катастрофу итальянская воздушная экспедиция на дирижабле «Италия». Советское правительство послало корабли и самолеты для спасения людей. В числе их был и «Седов».

Пробиваясь в тяжелых льдах, советские моряки тщетно разыскивали людей. Не раз уходил на воздушную разведку самолет...

Большую часть экипажа «Италии» спасли моряки линейного ледокола «Красин». Остальные члены воздушной экспедиции погибли. Бесследно исчез отважный исследователь Руал Амундсен, бросившийся на самолете «Латам», чтобы спасти итальянских воздухоплателей.

Потом «Седов» плывал к Земле Франца-Иосифа — в бухту Тихую и к острову Рудольфа. В 1930 г. на борту «Седова» шла первая

советская экспедиция на Северную Землю, тогда еще совершенно не изученную. С 1935 г. «Седов» стал пловучим научным филиалом Арктического института в Карском море, прозванном прежними исследователями «ледовым погребом».

Такова краткая «биография» славного корабля, на котором отважные полярные моряки боролись со стихией в течение 812 дней ледового дрейфа.

## ГЕРОИ ВОЗВРАЩАЮТСЯ НА РОДИНУ

**К** концу 1939 года дрейф льдов увлек «Седова» далеко на запад. После долгого спокойствия 3 декабря вблизи судна началось торшение. Невдалеке от борта черной змейкой по льду пробежала трещина. Она прошла через снежный домик, построенный для гидрологических работ. Ширина трещины была незначительной — около 10 сантиметров, но огромное ледяное поле расколосось. При первом же изменении направления и силы ветра могло начаться торшение льда у самого борта корабля. Так и произошло...

Спустя несколько дней к району дрейфа добрался циклон. Ветер штормовой силы раздвинул льды. Небольшая трещина превратилась в широкую реку. Потом началось сжатие. Стал ломаться молодой лед на разводьях, поползли друг на друга громоздкие глыбы старого льда. Снова экипаж стал готовиться к борьбе. Но... ледяной вал остановился в нескольких метрах от судна.

Темнота не позволяла судить о состоянии льда в окрестностях корабля. Моряки пошли на разведку и обнаружили многочисленные разводья и трещины.

«Седов» теперь дрейфовал на юг. Он попал в зону того мощного течения, которое несло к югу и льдину папанинцев. Через пролив между Гренландией и Шпицбергеном это течение выносит паковые льды Северного Ледовитого океана.

Тем временем к южной кромке льдов подошел прославленный бот «Мурманец». Еще 18 ноября он вышел из Мурманска в Гренландское море для ледовой разведки, а 4 декабря почти у 80-й параллели обследовал границу льдов.

15 декабря, по заданию правительства СССР, из Мурманска в помощь «Седову» вышел флагманский корабль арктического флота — линейный ледокол «Иосиф Сталин». Экспедицию возглавил начальник Главсевморпути Герой Советского Союза И. Д. Папанин. Корабль вел капитан М. П. Белоусов.

В Баренцовом море ледокол «Иосиф Сталин» попал в сильнейший шторм. На корабль обрушивались огромные валы. Тяжелое испытание ледокол выдержал блестяще. В дни борьбы со штормом экипаж работал на палубе под непрерывными ударами волн. Одежда быстро обледенела. Все покрылось толстым слоем льда. Люди скалывали его, крепили грузы.

22 декабря ледокол миновал южную оконечность Шпицбергена и вышел в Гренландское море, а спустя два дня поднялся до 80-й параллели, где встретил льды.

Флагманский корабль сравнительно легко прошел еще 30 миль и остановился на 80 градусе 32 минуте северной широты. До «Седова» оставалось 84 мили. Однако на пути к нему лежали тяжелые, сплошные льды; толщина их достигала 2—2½ метров.

Седовцы готовились к выходу из ледового плена. Бодман Буторин с командой крепил грузы и все палубное «хозяйство». Механики и машинисты готовили к пуску судовые механизмы.

21 декабря экипаж «Седова» торжественно отпраздновал шестидесятилетие со дня рождения Иосифа Виссарионовича Сталина. Экипаж с небывалым воодушевлением отправил приветственную телеграмму тому, чью отеческую заботу и внимание ощущал в течение всего дрейфа.

Льды уже вынесли корабль в Гренландское море. С каждым днем увеличивалась скорость дрейфа. Всё чаще беспокойно двигались льды вокруг судна. Часть аварийного груза была перенесена на борт корабля. На льду остался только месячный запас продовольствия.

Ускорение дрейфа сказывалось на научных работах. Труднее стало брать гидрологические станции. Несмотря на обилие работы в машинном отделении и на палубе, научные исследования продолжались. Только в последние дни пришлось прекратить магнитные наблюдения: вблизи корабля их выполнять нельзя из-за близости больших масс железа, а отходить на 300—400 метров при постоянной подвижке льдов было рискованно.

На «Седове» возобновилась работа кочегарки. Топки были потушены еще осенью 1938 г., после ухода «Ермака». Теперь в малом вспомогательном котле подняли пар, и клубы дыма вырвались из труб «Седова». Включили паровое отопление. Освободили от льда кингстоны.

Новый — 1940 год седовцы встретили на 81 градусе 15 минуте северной широты. Спустя два дня они пересекли 81-ю параллель, и в 14 часов 3 января, во время очередного радиоразговора с Паниным и Белоусовым, капитан Бадигин сообщил:

— Видим вас на юго-востоке. Для того чтобы лучше убедиться, хорошо бы поставить на две-три минуты прожектор вертикально.

Капитан Белоусов ответил:

— Константин Сергеевич, будем идти только вперед, назад возвращаться не будем. Лед очень тяжелый, с удара прохожу три-четыре метра, винты заклинивает. Возьму немного к западу. Прожекторы зажгутся.

В 15 часов 30 минут Бадигин сообщил:

— Прожектор видно ясно, совершенно ясно, на юго-востоке. Через полчаса подготовим свое освещение. Желаю успеха.

«Седов» был совсем близко.

Сильные южные ветры задержали встречу кораблей. За трое суток льды, а вместе с ними и суда были отброшены на 28 миль к северу. В высоких широтах неожиданно потеплело, пошел дождь. Таково непостоянство Арктики!.. В тот день, когда на 81-й параллели термометр отметил почти 2 градуса тепла, в Москве стоял 35-градусный мороз.

Расстояние между судами постепенно сокращалось. Как только в толще льдов открывалась хотя бы небольшая трещина, ледокол «И. Сталин» возобновлял продвижение к героическому «Седову». Арктический линкор крушил льды, пробивал перемычки, раскалывал ледяные поля, в которых с первого взгляда трудно было обнаружить какую-либо слабину.

Седовцы ясно видели огни «И. Сталина». С волнением следили они за этими родными огоньками. Оттуда, с борта флагманского корабля, с Бадигиным, Трофимовым, Полинским часто беседовал по радио Иван Дмитриевич Папанин. Он рассказывал о нетерпении, с каким моряки «И. Сталина» ждут встречи...

Льды упорно сопротивлялись наступлению ледокола. Несколько дней корабль вынужден был стоять без движения. Дважды с борта «И. Сталина» отправлялись пешие партии на ледовую разведку. Одну из них возглавлял Папанин, другую — Белоусов. Обследовав окружающие льды, они не нашли прохода для корабля.

Только 11 января изменилось направление ветра. Свирепый, порывистый норд снова погнал льды на юг, разъединяя сплоченные поля. Уже на следующий день седовцы слышали где-то вблизи шум морского прибоя: волны Гренландского моря бились о кромку льдов...

На судне у седовцев кипела работа. Моряки очистили палубу, проверили механизмы и навигационные приборы, подготовили помещения для товарищей с ледокола «И. Сталин», которые должны были перейти к ним на судно. «Все так увлечены работой, что мне пришлось в специальном порядке запретить работать больше восьми часов», — сообщил Бадигин в одном из радиоразговоров.

Так наступил памятный день 13 января 1940 года.

Утром «И. Сталин» ринулся на штурм последних ледовых миль, отделявших его от «Седова». Падал снег. Сквозь мглу полярной ночи моряки флагманского ледокола видели то разгоравшиеся, то снова угасавшие огни дрейфующего корабля. Около полудня можно было уже различить контуры «Седова». В небо взвились ракеты, и по старой морской традиции команда ледокола приветствовала гудками своих товарищей — героев, с честью и славой пронесших великое сталинское знамя через все испытания легендарного дрейфа.

В 12 часов 07 минут корабли соединились.

— Да здравствует великий товарищ Сталин! Да здравствует родина! — неслись радостные возгласы с борта «Седова».

— Да здравствует наш родной, любимый Иосиф Виссарионович Сталин! — провозгласил Папанин.



Долго над просторами Арктики гремело могучее «ура». Распростертыми объятиями встретили моряки «И. Сталина» пятнадцать мужественных сынов родины, поднявшихся на борт флагманского корабля. Папанин открыл летучий митинг. Выражая чувства всей страны, он приветствовал дорогих друзей, говорил о славе советского народа, о его замечательных патриотах, о победах великой партии Ленина — Сталина. Затем выступал Бадигин. От всего сердца он благодарил родину, партию, правительство, товарища Сталина.

С борта флагманского ледокола в Москву, в Кремль, были посланы телеграммы:

***«Москва, ЦК ВКП(б) — ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ  
СНК СССР — ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ***

ПЕРВАЯ ЧАСТЬ ВАШЕГО ЗАДАНИЯ ПО ВЫВОДУ ИЗ ЛЬДОВ ГРЕНЛАНДСКОГО МОРЯ ДРЕЙФУЮЩЕГО ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» ВЫПОЛНЕНА. 13 ЯНВАРЯ 1940 ГОДА В 12 ЧАСОВ 07 МИНУТ ЛЕДОКОЛ «И. СТАЛИН» ПОДОШЕЛ К БОРТУ ЛЕДОКОЛЬНОГО ПАРОХОДА «ГЕОРГИЙ СЕДОВ». ВСЕ ЧЛЕНЫ ЭКИПАЖА ПАРОХОДА ЗДОРОВЫ. ПРИСТУПИЛ К ВЫПОЛНЕНИЮ ВТОРОЙ ЧАСТИ ЗАДАНИЯ.

*Начальник Главсевморпути при СНК СССР  
И. ПАПАНИН».*

*«Москва, Кремль,*

***ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ***

СЕГОДНЯ, 13 ЯНВАРЯ, В 12 ЧАСОВ 07 МИНУТ ФЛАГМАН АРКТИЧЕСКОГО ФЛОТА ЛЕДОКОЛ «ИОСИФ СТАЛИН», ВЫПОЛНЯЯ ЗАДАНИЕ ПАРТИИ И ПРАВИТЕЛЬСТВА, ПОДОШЕЛ К БОРТУ НАШЕГО КОРАБЛЯ. ДРЕЙФ «СЕДОВА», ПРОДОЛЖАВШИЙСЯ 812 ДНЕЙ, ЗАКОНЧЕН.

С ЧУВСТВОМ ВЕЛИЧАЙШЕЙ РАДОСТИ МЫ ВСТРЕТИЛИСЬ С СОВЕТСКИМИ ЛЮДЬМИ, КОТОРЫХ НАША ЛЮБИМАЯ РОДИНА, НАША ПАРТИЯ, ПРАВИТЕЛЬСТВО И ЛИЧНО ВЫ, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ПОСЛАЛИ В ВЫСОКИЕ ШИРОТЫ АРКТИКИ, ЧТОБЫ ВЫРУЧИТЬ НАС ИЗ ЛЕДОВОГО ПЛЕНА. НА ПРОТЯЖЕНИИ ВСЕГО ДРЕЙФА МЫ ЧУВСТВОВАЛИ ПОСТОЯННУЮ ЗАБОТУ ВАШУ. ДОРОГОЙ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ. НИ НА ОДНУ МИНУТУ НАС НЕ ПОКИДАЛА УВЕРЕННОСТЬ В БЛАГОПОЛУЧНОМ ИСХОДЕ НАШЕГО ЛЕДОВОГО ПЛАВАНИЯ. НАС НЕ СТРАШИЛИ НИКАКИЕ ОПАСНОСТИ, МЫ ЗНАЛИ, ЧТО ЗА НАМИ СТОИТ НАША МОГУЧАЯ РОДИНА, КОТОРАЯ В ЛЮБОЙ МИГ ПРИДЕТ К НАМ НА ПОМОЩЬ.

ВАШЕ ИМЯ, ТОВАРИЩ СТАЛИН, ВДОХНОВЛЯЛО НАС В САМЫЕ ТРУДНЫЕ МИНУТЫ, С ВАШИМ ИМЕНЕМ МЫ ШЛИ НА ПРЕОДОЛЕНИЕ ЛЮБЫХ ТРУДНОСТЕЙ И ПОБЕЖДАЛИ

ИХ. МЫ ВОЗВРАЩАЕМСЯ НА РОДИНУ НА СВОЕМ КОРАБЛЕ, КОТОРЫЙ СОХРАНЕН, НЕСМОТЯ НА ВСЕ УДАРЫ ЖЕСТОКОЙ СТИХИИ. МЫ ВОЗВРАЩАЕМСЯ НА БОЛЬШУЮ ЗЕМЛЮ, ПОЛНЫЕ СИЛ И ГОТОВНОСТИ РАБОТАТЬ НА БЛАГО РОДИНЫ, НА ПОЛЬЗУ НАШЕЙ НАУКИ, НА ПОЛЬЗУ НАШЕЙ БОЛЬШЕВИСТСКОЙ ПАРТИИ, НЕ ЗНАЮЩЕЙ ПОРАЖЕНИЙ. ПЛАМЕННЫЙ ПРИВЕТ ВАМ И ВЕЛИКАЯ БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА ЗАБОТУ, РОДНОЙ ИОСИФ ВИССАРИОНИВИЧ!

*Экипаж «Седова»: БАДИГИН, МЕГЕР, ШАРЫПОВ, ГАМАНКОВ, БУТОРИН, ТРОФИМОВ, ПОЛЯНСКИЙ, ЕФРЕМОВ, БУЙНИЦКИЙ, АЛФЕРОВ, БЕКАСОВ, СОВОЛЕВСКИЙ, ГЕТМАН, ТОКАРЕВ, НЕДЗВЕЦКИЙ.*

С радостью и удовлетворением советский народ узнал о победном завершении замечательного дрейфа. На другой день радио принесло отважным советским морякам приветствия товарищей Сталина и Молотова:

*«Ледокол «Седов»*

**БАДИГИНУ  
ТРОФИМОВУ**

**КОМАНДЕ ЛЕДОКОЛА «СЕДОВ»**

ПРИВЕТСТВУЕМ ВАС И ВЕСЬ ЭКИПАЖ «СЕДОВ» С УСПЕШНЫМ ПРЕОДОЛЕНИЕМ ТРУДНОСТЕЙ ГЕРОИЧЕСКОГО ДРЕЙФА В СЕВЕРНОМ ЛЕДОВИТОМ ОКЕАНЕ.  
ЖДЕМ ВАШЕГО ВОЗВРАЩЕНИЯ В МОСКВУ.  
ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ!

**И. СТАЛИН.**

**В. МОЛОТОВ».**

*«Ледокол «И. Сталин»*

**ПАПАНИНУ  
БЕЛОУСОВУ**

**КОМАНДЕ ЛЕДОКОЛА «И. СТАЛИН»**

ПРИМИТЕ НАШУ БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА БЛЕСТЯЩЕЕ ВЫПОЛНЕНИЕ ПЕРВОЙ ЧАСТИ ЗАДАНИЯ ПО ВЫВОДУ ЛЕДОКОЛА «СЕДОВ» ИЗ ЛЬДОВ ГРЕНЛАНДСКОГО МОРЯ.  
ГОРЯЧИЙ ПРИВЕТ!

**И. СТАЛИН.**

**В. МОЛОТОВ».**

Счастливые и взволнованные, пятнадцать седовцев послали ответ:

*Москва, Кремль,*

**ТОВАРИЩУ СТАЛИНУ  
ТОВАРИЩУ МОЛОТОВУ**

НАМ ТРУДНО НАЙТИ СЛОВА, ЧТОБЫ ВЫРАЗИТЬ ВОЛНЕНИЕ, РАДОСТЬ И СЧАСТЬЕ, ПЕРЕПОЛНЯЮЩИЕ НАШИ СЕРДЦА СЕЙЧАС, КОГДА МЫ ПОЛУЧИЛИ ВАШЕ ТЕПЛОЕ ПОЗДРАВЛЕНИЕ.

НИ НА ОДНУ МИНУТУ НАШЕГО ДРЕЙФА МЫ НЕ ТЕРЯЛИ УВЕРЕННОСТИ В ЕГО БЛАГОПОЛУЧНОМ ОКОНЧАНИИ, ИБО ЧУВСТВОВАЛИ ПОВСЕДНЕВНУЮ ЗАБОТУ О НАС ПАРТИИ, ПРАВИТЕЛЬСТВА И ВАШЕ ЛИЧНОЕ ВНИМАНИЕ, ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ И ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ. МЫ ТВЕРДО ЗНАЛИ, ЧТО СТРАНА, ПАРТИЯ, ТОВАРИЩ СТАЛИН НИКОГДА НЕ ОСТАВЯТ СОВЕТСКИХ ЛЮДЕЙ, В КАКИХ БЫ ТРУДНЫХ УСЛОВИЯХ ОНИ НИ НАХОДИЛИСЬ, И МЫ РАБОТАЛИ СПОКОЙНО, ОТДАВАЯ ВСЕ СИЛЫ И ЗНАНИЯ ПОРУЧЕННОМУ НАМ ДЕЛУ, СТАРАЯСЬ ЕЩЕ БОЛЬШЕ ОБОГАТИТЬ СОВЕТСКУЮ НАУКУ.

ВАШЕ ВНИМАНИЕ И ЗАБОТА ВОДУШЕВЛЯЮТ НАС НА НОВЫЕ ТРУДНЫЕ ДЕЛА ВО СЛАВУ НАШЕЙ ПРЕКРАСНОЙ РОДИНЫ, ВО ИМЯ ТОРЖЕСТВА КОММУНИЗМА.

ГОРЯЧО БЛАГОДАРИМ ВАС, ДОРОГИЕ ИОСИФ ВИССАРИОНОВИЧ И ВЯЧЕСЛАВ МИХАЙЛОВИЧ, ЖЕЛАЕМ ДОЛГИХ, ДОЛГИХ ЛЕТ ЗДОРОВЬЯ И РАБОТЫ НА РАДОСТЬ И СЧАСТЬЕ ЧЕЛОВЕЧЕСТВА.

*По поручению экипажа ледокольного парохода  
«Георгий Седов»*

**БАДИГИН  
ТРОФИМОВ».**

В ответной телеграмме товарищам Сталину и Молотову, по поручению личного состава экспедиции на ледоколе «И. Сталин», И. Д. Папанин и М. П. Белоусов писали:

«... Коллектив арктического линкора, флагмана советского ледокольного флота, заверяет вас, вождя народов и главу советского правительства, что он готов к дальнейшим боям на ледовых рубежах нашей великой родины, готов к выполнению любого вашего задания, к любой работе на океанских и морских просторах Центрального Полярного бассейна».

Закончив все судовые работы, осмотр механизмов и перегрузку угля, ледокол «И. Сталин» и ледокольный пароход «Седов» двинулись к родным берегам.

Простыми, но волнующими словами сообщил Иван Дмитриевич Папанин о том, как пятнадцать героев покидали район, где

закончился их дрейф... Экипаж «Седова» в полном составе, во главе с капитаном Бадигиным, сошел на лед. Моряки несли красный флаг, на котором крупными буквами было начертано: СТАЛИН. Ниже — указаны координаты последней стоянки «Седова» и даты, отмечающие начало и конец беспрецедентного дрейфа славного советского корабля:

23 ОКТЯБРЯ 1937 ГОДА — 13 ЯНВАРЯ 1940 ГОДА.

Седовцы остановились у высокого ропака. Бадигин водрузил флаг. Красное полотнище затрепетало на морозном ветре. Грянул салют.

... Корабли ушли на юг.

Герои возвращаются на родину.



## СОДЕРЖАНИЕ

### С ИМЕНЕМ СТАЛИНА!

*Вступительная статья Героя Советского Союза П. Шириова . . . . .* 3

<b>812 ДНЕЙ В ЦЕНТРАЛЬНОЙ АРКТИКЕ . . . . .</b>	<b>13</b>
Подвиг седовцев . . . . .	13
В плену у льдов . . . . .	16
К северу от Новосибирских островов . . . . .	20
Полет к каравану . . . . .	22
Капитан дрейфующего корабля . . . . .	25
«Седов» остается один . . . . .	29
Шестеро с «Ермака» . . . . .	31
Год в дрейфе . . . . .	36
Вторая полярная ночь . . . . .	39
«На судне все благополучно» . . . . .	42
За восемьдесят шестой параллелью . . . . .	46
Последняя зима . . . . .	49
Тридцатилетие корабля . . . . .	54
Герои возвращаются на родину . . . . .	56



**ГЕРОИЧЕСКИЙ ДРЕЙФ «СЕДОВА»**

Государственное издательство политической литературы. 1940.

Индекс АГ/Мас. Изд. № 37.

Редактор *Е. Солдатенко*

Художественное оформление *Н. Седельникова*

Орнаментация книги худ. *Ф. Константинова*

Корректор *З. Патеревская*

Технический редактор *М. Пиотровиц*

Сдано в набор 16 января. Подписано к печати 25 января.

Формат 60 × 92<sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Объем 4 печ. л. 2 бум. л. 39 600 тип. знаков в 1 печ. л.

Тираж 75 000 экз. Уполномоченный Главлита № А-22791

Цена 2 р. 25 к.

1-я Образцовая типография Огиза РСФСР треста «Полиграфиница». Москва,  
Валовая, 28. Зак. № 280.

