ДВАДЦАТЬ СЕМЬ МЕСЯЦЕВ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ КОРАБЛЕ «Георгий Седов»

392 800

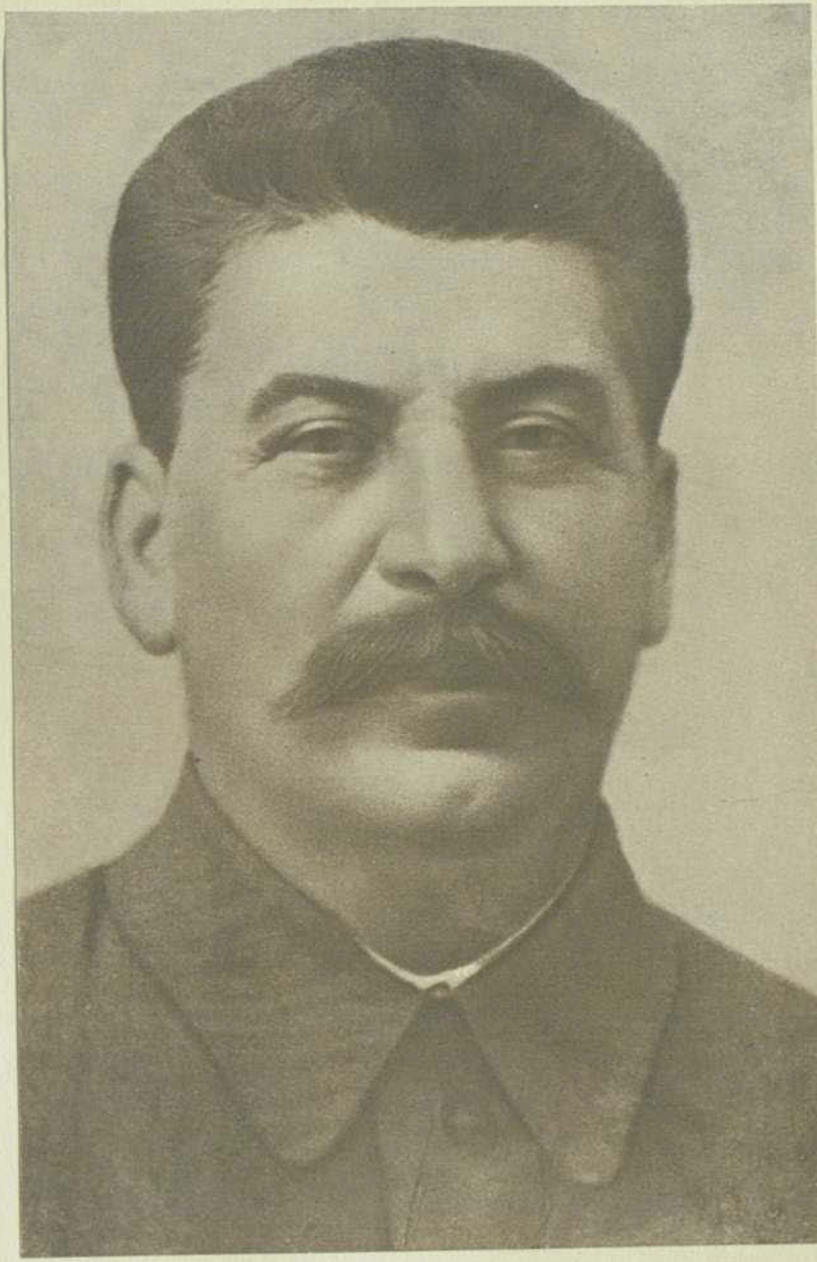
96
10

ВОЗВРАТИТЕ КНИГУ НЕ ПОЗЖЕ
обозначенного здесь срока

75
86,89
01

Нет таких крепостей,
которых большевики
не могли бы взять.

М. Горький.



23
ОКТЯБРЯ
1937

☆

13
ЯНВАРЯ
1940

★

Материалы
о героической экспедиции
пятнадцати
советских полярных моряков
на борту
ледокольного корабля
«Георгий Седов»
(1937—1940 гг.)

★

Издание
Политического управления
Главсевморпути

★

91(05)
Д 22
26.85
Д22
ЧИТАЛЬНЫЙ ЗАЛ

ДВАДЦАТЬ СЕМЬ МЕСЯЦЕВ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ КОРАБЛЕ «Георгий Седов»

392800
БИБЛИОТЕКА
26070

Издательство Главсевморпути
Москва — Ленинград
1940

Центральная районная библиотека им. Леонида Соболева
Ленинград, Невский р-н
ул. Бабушкина, 64
262-34-38

Составили:
М. Б. Черненко и Л. Б. Хват

24 октября 1938 г.

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 на родину победителями.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР

И. СТАЛИН. В. МОЛОТОВ.

24 октября 1939 г.

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.

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

Борт ледокола «И. Сталин»,
Гренландское море.

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, несмотря 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 Виссарионович!

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

★

ЛЕДОКОЛ «СЕДОВ»

Бадигину
Трофимову
команде ледокола «Седов».

Приветствуем вас и весь экипаж «Седова» 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*

★

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 свои силы и знания порученному нам делу, стараясь еще больше обогатить советскую науку.

Ваше внимание и забота воодушевляют 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 «Г. Седов»

БАДИГИН
ТРОФИМОВ

Гренландское море,
борт ледокола «И. Сталин».
15 января 1940 года.

МОСКВА, КРЕМЛЬ

товарищу Сталину, товарищу Молотову

Чувства великой радости и гордости овладели нами, когда радио принесло нам с Большой Земли ваши теплые слова привета и внимания. Мы счастливы, что нам оказана высокая честь выполнять почетное поручение родины, партии и ваше личное, товарищи Сталин и Молотов, задание. Успех нашей экспедиции — это победа нашей славной большевистской партии, всего советского многонационального народа, сынами которого мы являемся.

С огромным подъемом коллектив флагманского ледокола «И. Сталин» приступил к выполнению второй части операции по выводу ледокольного парохода «Г. Седов» из ледового плена. Воодушевленные вниманием и заботой партии и правительства, мы заверяем вас, что с честью выполним и вторую часть операции и приведем легендарный советский арктический корабль к берегам нашей великой родины и вернем на советскую землю пятнадцать ее храбрых сынов — подлинных патриотов социалистической отчизны.

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.

Да здравствует наша любимая родина!

Да здравствует непобедимое знамя Ленина — Сталина!

По поручению личного состава экспедиции на ледоколе «И. Сталин»

И. ПАПАНИН

М. БЕЛОУСОВ

Гренландское море,
борт ледокола «И. Сталин».
15 января 1940 года.

Герой Советского Союза
И. Д. ПАПАНИН

СТАЛИНСКАЯ ВАХТА

месяцев дрейфует во льдах Северного Ледовитого океана ледокольный пароход «Георгий Седов», и на нем 15 отважных моряков.

Дрейф «Седова» — это волнующая эпопея. Она входит в историю нашего народа и советского мореплавания как образец прекрасного самообладания и мужества, смелости и воли, беспредельной любви и преданности социалистической родине.

Много серьезных испытаний перенесли седовцы. Не раз сходились вокруг «Седова» льды, сжимая корабль. Во мраке полярной ночи бушевала пурга и жесточайшие норд-осты. Ничто не сокрушило волю пятнадцати моряков. В часы самой грозной опасности они продолжали спокойно и неутомимо работать во славу родины, на благо советской науки.

Такой героизм заложен в самом характере нашего социалистического строя. Иначе не может быть в стране, где величайшей ценностью является человек. Каждодневно товарищ Сталин учит нас уважать и лелеять людей, беречь кадры — этот золотой фонд социализма. Товарищ Сталин учит нас ценить людей по их делам и подвигам, по их талантам и способностям, по их преданности делу партии и народа. И наши люди, советские люди, согретые заботой родины, партии, Сталина, побеждают любые трудности.

Ледовый плен «Седова» начался 23 октября 1937 года в море Лаптевых, несколько севернее 75-й параллели. Вместе с «Седовым» легли в дрейф ледокольные суда «Садко» и «Малыгин».

На борту кораблей тогда находилось 217 человек.

По предложению товарищей Сталина и Молотова в конце февраля 1938 года к каравану была направлена воздушная экспедиция. Предстояло вывезти на материк часть зимовщиков, оставив небольшую группу, которая обеспечила бы продолжение научных работ и сохранность судов. Герои Советского Союза А. Д. Алексеев и П. Г. Головин и известный полярный летчик орденоносец Г. К. Орлов отлично выполнили почетное задание. Хотя ледокольные суда находились на расстоянии 1 100 километров от побережья, летчики разыскали их среди льдов и тремя рейсами вывезли 184 зимовщика. Оставшиеся 33 человека были снабжены продуктами и одеждой более чем на два года.

Летом 1938 года, когда представилась первая возможность, товарищ Сталин и правительство дали указание Главному управлению Северного морского пути провести операцию по выводу кораблей из дрейфующих льдов. На север моря Лаптевых был направлен старейший ледокол арктического флота «Ермак». Операцией руководили Герой Советского Союза М. И. Шевелев и капитан М. Я. Сорокин. После тяжелой борьбы со льдами, потеряв два винта из трех, «Ермак» все же вывел «Садко» и «Малыгина» на чистую воду. Но «Седова» пришлось оставить: сильное повреждение рулевого устройства не позволило ему двигаться за ледоколом.

Позднее к «Седову» пытался пробиться флагманский ледокол «И. Сталин». Это был первый арктический рейс нового лидерного корабля, построенного по советским проектам на ленинградском заводе имени Серго Орджоникидзе.

В Кремле обсуждался план этого рейса. Товарищ Сталин предупредил нас, что при первой же опасности ледокол должен вернуться; было бы безрассудным подвергать риску жизнь моряков еще одного полярного корабля. Это мудрое сталинское предупреждение помогло нам правильно организовать серьезнейшую морскую операцию. Команда ледокола «И. Сталин» сделала все, что было в ее силах, стремясь пробиться к «Седову». Несмотря на позднюю осень и чрезвычайно тяжелые условия ледового плавания, корабль дошел до 83-й параллели. Только 50 миль отделяли его от цели. Но большего, не рискуя людьми и кораблем, сделать было нельзя. И флагманский корабль повернул обратно.

С 29 августа 1938 года «Седов» дрейфует один.

Дважды — к первой и ко второй годовщинам дрейфа — по поручению ЦК ВКП(б) и СНК СССР товарищи Сталин и Молотов приветствовали седовцев.

24 октября 1938 года товарищ Сталин и товарищ Молотов писали в своем приветствии седовцам: «Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями». Спустя год товарищ Сталин и товарищ Молотов снова пожелали отважным морякам здоровья, победоносного преодоления всех невзгод, возвращения на родину закаленными борьбой с трудностями Арктики.

Эти теплые задушевные слова нашего вождя и главы советского правительства вдохновляли и окрыляли седовцев. Хотелось работать еще более самоотверженно и более плодотворно... Я невольно вспоминаю дни, когда мы жили на льдине. Каждое сталинское слово согревало нас, являлось той путеводной звездой, которая светила нам и в тумане, и во мраке полярной ночи, и во время пурги.

С полным правом можно сказать, что за дрейфом «Седова» следил весь наш многомиллионный советский народ. Внимательно оберегала великая родина труд своих сынов. Она ободряла их везде, где бы они ни трудились, на какие бы меридианы и параллели ни заносило их движение льдов. Не только в дни революционных праздников и годовщин дрейфа, но и в будничные дни десятки телеграмм из самых отдаленных уголков советской страны приносило радио на борт дрейфующего корабля. Поздравления и пожелания успеха слали и районные партийные конференции Ленинграда, и колхозное казачество социалистического Дона, и моряки Черноморского пароходства. Седовцы каждодневно ощущали заботу о себе, о своих близких и родных, оставшихся на материке.

Многие письма, адресованные седовцам, прибывали в Главное управление Северного морского пути. Мне хочется привести два из них. Это — простые человеческие документы, говорящие о высоком патриотизме и оптимизме.

Вот одно из них. Оно написано в стихах, адресовано героям, дрейфующим на «Седове», и начинается так:

«Льды не страшны «Седову»,
Пусть сжимают они борта.
Крепка броня у «Седова»—
Это любовь советской страны...»

В конце этого письма написано следующее:

«Год моего рождения 1879. Поэтому считаю себя полноправной назвать вас сынами. Итак, дорогие сыны, поздравляю вас с героической второй годовщиной вашего дрейфа и наступающим вели-

ким радостным праздником 22-й годовщины. Душой и сердцем желаю вам здоровья, благополучия и скорого возвращения на Большую Землю.

Дорогие сыны, я очень малограмотна, умею только писать и читать. Сознаю, что мой привет вам имеет грамматические минусы. Но пусть будет мне плюсом то, что я писала их глубиной души и материнским сердцем. Не осудите, примите то, чем богата. Перед героизмом вашим склоняю до земли мою седую голову.

Е. Я. Богомолова —
мать единственного сына,
работающего на Крайнем Севере».

Вот другое письмо. Оно написано детским почерком и запечатано в самодельный конверт, который сделан из обрывка географической карты. На конверте адрес:

Северный Ледовитый океан ледоколу Седову.
Из Москвы.

Письмо это прислал ученик IV класса «Б» 20-й школы ЛОНО г. Москвы Толя Грацианский:

«Привет славным седовцам, — пишет Толя. — Желаю Вам успешно окончить начатое дело и благополучно вернуться в Москву. Прошу Вас написать мне ответ, как вы себя чувствуете и как ваша работа».

В конверт, вместе с письмом, аккуратно вложен... рецепт лыжной мази.

Таких документов тысячи.

Многие советские люди хотели бы променять свою спокойную, установившуюся жизнь на неизмеримо более трудную жизнь моряков «Седова». Их влечет не жажда острых переживаний или приключений. Они знают, что вахта седовцев нужна родине, она трудна и опасна, и нести такую вахту почетно.

Мысли и чувства советского народа прекрасно выразил М. И. Калинин, выступивший 24 октября 1939 года с речью по радио на передаче, посвященной второй годовщине дрейфа «Седова».

«В истории нашей страны, — говорил М. И. Калинин, — завоевание Арктики составляет одну из блестящих страниц. Мы наглядно видим, как советский народ — строитель коммунистического общества — побеждает самые, казалось бы, непреодолимые препятствия...

Советские полярники много сделали в освоении Арктики, чтобы проложить путь по суровым ледовитым северным морям с запада на восток и с востока на запад. В этом они находили и находят крепкую поддержку всего советского народа.

Полярники нашей страны окружены большим почетом, любовью советского народа, потому что труд полярника требует большого упорства, настойчивости, непрерывного героизма. Такой труд высоко ценит наш народ.

Товарищи седовцы, сыны великого советского народа! Придет время, когда граждане коммунистического общества будут с волнением и гордостью перечитывать историю наших дней. Время не изгладит в памяти подвиги советских людей, борющихся за процветание Родины, за великого Сталина. И среди этих подвигов достойное место займет ваш замечательный труд на благо советского народа и советской науки».

Работа моряков «Седова» служит великолепным показателем того, на что способны люди социалистического общества. На седовцев, как на пионеров советской страны, прокладывающих новые пути, с восторгом смотрит весь народ. Он видит в них своих лучших сынов, стахановцев, умеющих высоко держать честь социалистической родины. И 15 моряков оправдывают это доверие! Не щадя своих сил, они стараются сделать как можно больше полезного для блага социалистического отечества. Они твердо заявили:

— Мы только тогда покинем борт «Седова», когда он пришвартуется в одном из советских портов.

В суровой Арктике, среди бескрайних просторов Северного Ледовитого океана, пятнадцати советским патриотам чуждо чувство одиночества, которое угнетало волю многих полярных исследователей из капиталистического общества, ставило их на колени в борьбе с арктической стихией.

Невольно приходит на память последняя запись в дневнике славного полярного исследователя капитана Скотта: «Ради бога, не оставьте наших близких».

Нельзя без волнения, без боли за мужественного, волевого человека читать эти строки. Он пожертвовал жизнью во славу своей страны, во славу Англии, и до самой последней минуты его не покидала мысль о том, что он одинок, что страна не позаботится о его близких. Видимо, хорошо знал свою страну отважный капитан Скотт! В походной палатке, почти занесенной снегом, когда догорали последние капли керосина, он коченеющими пальцами писал:

«СЭРУ ДМ. М. БАРРИ.

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

«МИСТЕРУ ДЖ. ДЖ. КИНСЕЙ.

...Мысли мои о моей жене и сыне. Сделаете ли вы для них, что сможете, если страна не сделает?»

Разве могли бы когда-нибудь такие слова отчаяния написать наши советские люди? Конечно, нет! Советские люди спокойны за свое будущее, за будущее своих семей, своих детей.

Арктика всегда являлась школой мужества. Там люди проходят прекрасную проверку. Арктика воспитывает героизм. Правда, в прошлом это нередко был героизм отчаяния.

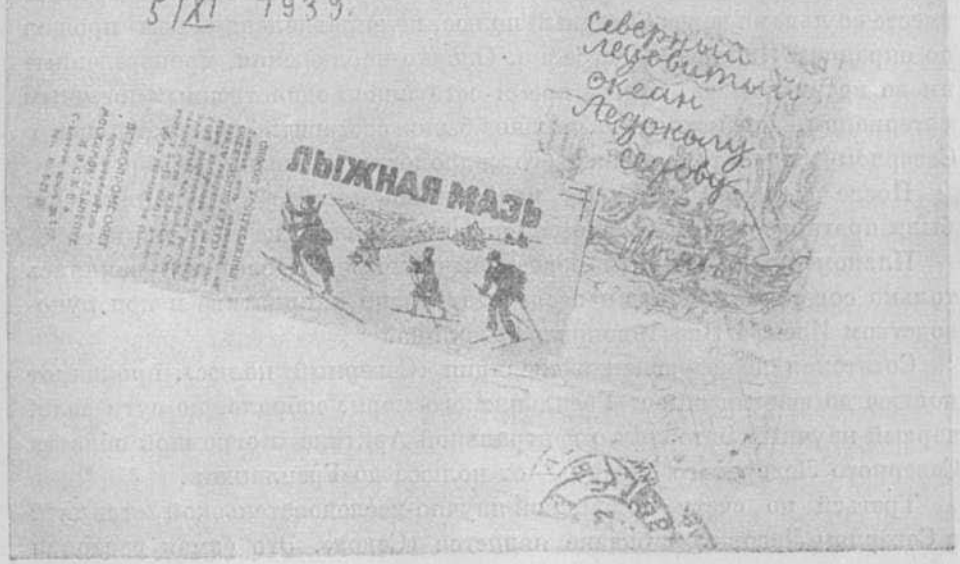
Вспомним хотя бы запись в дневнике арктического исследователя Каньи, помеченную 19 мая 1900 года:

«Спутники мои скоро заснули, но я не мог закрыть глаз от лихорадочного волнения. Я вынул записную книжку, вычислял и снова перевычислял наше местоположение и ломал себе голову над тем, что нас ожидает... Бывают минуты, когда я думаю, что все кончится катастрофой. Съестные припасы выйдут, и мы не в состоянии будем бороться с течением... Ужасный конец Де Лонга и экспедиции Грили представляется мне со всеми страшными подробностями, и среди окружающей меня тишины я с сожалением смотрю на спутников, спящих около меня... Но будем бороться до конца».

Вспомним и другой пример — гибель русского моряка Георгия Седова. Его затравили царские чиновники. Экспедицию к Северному полюсу Седову пришлось снаряжать на частные средства, на жалкие крохи, которые он собирал у разных обществ и отдельных лиц. Когда для него, как и для всех окружающих, стало ясно, что на утлом «Святом Фоке» не дойти до полюса, Георгий Седов не мог даже допустить мысли о возвращении на родину. Его ожидали там новые издевательства и злоключения. И Седов предпринял поход пешком к полюсу, за тысячу километров от судна. Такой поход был бессмысленным даже для здорового, прекрасно тренированного человека, а Седов пошел изможденный цынгой, едва передвигая опухшие ноги, страдая от мучительной одышки. Его бил озноб, и матросы, идущие с ним, принуждены были поддерживать зажженный примус у его груди.

Это и был героизм отчаяния, жертвами которого становились многие из полярных исследователей прошлого.

Я ученик 4-класса „Б" 20 школы
Л.О.Н.О. города Москвы
Грацианский Толя.
Привет славным Седовцам.
Желаю вам успешно окончить
начатое Вами дело и
благополучно вернуться в Москву.
Прошу Вас написать мне
ответ: как вы себя чувствуете
и как Ваша работа.
5/XI 1939.



Письмо Толи Грацианского

Мы вспоминаем эти примеры для сравнения. Ведь не так уж много лет прошло со времени походов Де Лонга, Грили, Каньи, Седова!..

Героизм наших седовцев ничего общего не имеет с этим прошлым. Их героизм — это прежде всего героизм спокойствия.

В самые тревожные часы они спокойны, потому что прекрасно знают: советский человек никогда и нигде не пропадет! Льды, конечно, могли сломать еще один снежный дом, унести аварийный запас. Моряки построили бы новый дом, выждали затишья и заложили бы новый аварийный склад. Льды, наконец, могли сломать корабль. Тогда седовцев вывезли бы советские летчики.

Спокойствие никогда не покидает людей дрейфующего корабля. Выполняя ответственные научные работы, седовцы внимательно следят за сохранностью своего корабля. Капитан Бадигин сообщал в одной из своих радиограмм:

«Наша обязанность в условиях ледового дрейфа — изучить неисследованный район Арктики, сохранив при этом жизнь и здоровье экипажа и доставив в порядке ледокол к берегам родины».

Научные наблюдения седовцев имеют огромную ценность. Они позволяют со значительной достоверностью раскрыть многие тайны Северного Ледовитого океана.

Первые сколько-нибудь точные научные исследования в Полярном бассейне были проведены Фритьофом Нансеном во время дрейфа на «Фраме» (1893—1896 гг.). Расчет Нансена на то, что корабль пройдет вместе со льдами через Северный полюс, не оправдался: «Фрам» прошел по окраинам Полярного бассейна. Однако наблюдения, произведенные им во время дрейфа, долгое время оставались единственным научным материалом, по которому можно было составить представление о Северном Ледовитом океане, его гидрологии и жизни.

После Нансена к полюсу пробивались многие экспедиции. Они были кратковременны, плохо снаряжены и ничего не дали науке.

Планомерным научным освоением Полярного бассейна занялись только советские ученые и исследователи по инициативе и под руководством Иосифа Виссарионовича Сталина.

Советская дрейфующая экспедиция «Северный полюс», пройдя от полюса до южных широт Гренландского моря, собрала, по сути дела, первый научный материал о центральной Арктике и огромной области Северного Ледовитого океана — от полюса до Гренландии.

Третьей по счету подвижной научно-исследовательской станцией в Северном Ледовитом океане является «Седов». Это самая северная наша полярная станция, которая продолжила работу экспедиции на

дрейфующей льдине. Дрейф «Седова» начался еще во время работы нашей полюсной экспедиции. Это обеспечило преемственность в наблюдениях.

Дрейф нашей льдины дал картину движения полярных льдов на том отрезке пути, когда льды уже спускаются от полюса. Это — как бы вторая половина жизни льдов, их взрослые годы. Оставались малоизученными законы, управляющие движением льдов до полюса (во время их молодости). Единственные сведения об этом отрезке полярного дрейфа дал нансеновский «Фрам». Но его наблюдения проводились 40 лет назад. За эти годы многое изменилось в Арктике. Изменился, в частности, климатический режим. В Советской Арктике, как установлено рядом наблюдений, наступил период длительного потепления.

Полярники уже давно собирались повторить дрейф «Фрама». Они не преследовали при этом цели обязательно достигнуть полюса. Науку интересовало изучение самого центрального Полярного бассейна, вне зависимости от каких бы то ни было рекордных достижений.

И вот мужественные сыны родины добровольно остались на борту «Седова», чтобы обогатить науку точными данными об одной из интереснейших областей нашей планеты.

Пути «Фрама», станции «Северный полюс» и «Седова» прошли в разных частях Северного Ледовитого океана. «Фрам» прошел в той части океана, которая граничит с северными морями. Путь нашей станции шел через Северный полюс. Дрейф «Седова» прошел примерно по середине между путями «Фрама» и станции «Северный полюс».

Огромный интерес представляет самое движение «Седова». Увлекаемый льдами, корабль вычерчивает на карте извилистую линию с многочисленными петлями и поворотами. Исследование этих петель, сопоставление скорости и направления дрейфа с метеорологическими данными (в частности, с направлением ветров и распределением давления) позволило ученым выявить новые закономерности в дрейфе льдов.

Объем научных работ седовцев огромен. На борту корабля немного людей и совсем мало научных работников. Поэтому к выполнению обширной программы научных работ привлечен весь экипаж.

Чрезвычайно интересны гидрологические работы. Вначале коллектив не располагал необходимым оборудованием для таких глубоководных работ — не было троса. Тогда экипаж решил сплести его из старых канатов. На жестоком морозе распускались толстые стальные пряди. Затем из них заново плели новые длинные канаты. Так было изготовлено в общей сложности около 14 тысяч метров троса.

Первые попытки измерения больших океанских глубин оказались неудачными. Иногда канат, опускаемый на четырехкилометровую глубину, не выдерживал собственной тяжести и обрывался. Это не останавливало отважных моряков. Они снова принимались за свой тяжелый и кропотливый труд. Ко дню 20-летнего юбилея ленинско-сталинского комсомола команда с гордостью рапортовала о выполнении своего обязательства. Гидрологическая лебедка с электрической тягой также была сооружена «домашними» средствами.

После этого седовцы начали систематическое измерение глубин океана, сбор проб воды и донных грунтов, определение температур на разных горизонтах океана.

Экспедиция проследила на огромных пространствах — от Новосибирских островов до Свальбарда (Шпицбергена) — продвиженне теплых атлантических вод.

Океанологические наблюдения дали также сведения о распределении водных масс океана, о плотности их, о запасах тепла в воде. Все эти элементы влияют на состояние льдов, морских течений и погоды.

С «Седова» поступают сведения о состоянии арктических льдов с начала их зарождения до полного формирования. У берегов Новосибирских островов в море Лаптевых, когда начинался дрейф, толщина льда не превышала 30 сантиметров. Сейчас корабль с теми же льдами находится у Свальбарда (Шпицбергена). За два года льды, окружающие судно, превратились в мощные полярные льды.

Неустанно ведутся метеорологические наблюдения. На Большой Земле они дают работникам Службы Погоды ключ к составлению прогнозов для всего северного полушария. Следя за продвижением воздушных масс в Арктике, синоптики внимательно учитывают их влияние на погоду. Метеорологические работы «Седова» подтвердили заключение станции «Северный полюс» о том, что в центральную Арктику нередко пробиваются циклоны.

Во время магнитных наблюдений сутками не покидал своего ледяного павильона гидрограф Буйницкий. Его наблюдения дают возможность составить точную карту распределения земного магнетизма в Северном Ледовитом океане. Без этого не могут уверенно пользоваться магнитными компасами штурманы воздушных и морских кораблей.

Через каждые 15 миль производятся гравитационные наблюдения (измерения ускорения силы тяжести). Эти исследования позволяют судить об истинной фигуре земного шара и устройстве земной коры в приполярных областях.

Накопленные седовцами данные потребуют длительной и внимательной обработки. Много интересного скрыто еще в тех цифрах, которые заполняют журналы научных работ. Во время дрейфа нашей станции «Северный полюс» мы с благоговением смотрели на портфель, в котором находились записи наших наблюдений. За содержимое этого портфеля каждый из нас готов был отдать жизнь. Безусловно, это чувство сейчас испытывают товарищи, находящиеся на «Седове».

Хотя путь «Седова» лежит в общем значительно севернее пути нансеновского «Фрама», однако в некоторых местах линии их дрейфов пересекаются. Это также имеет огромный интерес для науки.

Сравнивая однородные наблюдения, которые велись в разное время на обоих кораблях, мы можем установить изменения, происшедшие в Северном Ледовитом океане за последнии полвека. Можно проследить за изменением климата, характера дрейфа льдов, определить вековой ход магнитных элементов в Арктике, получить ряд других чрезвычайно ценных сведений.

Научный подвиг седовцев входит необходимой частью в работу всех полярников.

Искусство мореплавания в Арктике основано на научных познаниях, на тех гидрологических и метеорологических исследованиях, которые проводятся в Северном Ледовитом океане и в северных морях. Без этого нельзя плавать среди льдов. А льды — это вечный враг полярных судоводителей.

Товарищ Сталин, высоко оценив труды нашей экспедиции «Северный полюс», отметил, что нам удалось без особого труда опрокинуть старое представление об Арктике, как устаревшее, и установить новое, соответствующее требованиям действительной науки. Работа седовцев расширяет дальше знания нашей передовой революционной науки, помогает практикам в их повседневной борьбе с арктической стихией, закрепляет познания, необходимые для того, чтобы по-научному, планово покорять силы природы.

Основываясь на достижениях науки, советские полярники в 1939 году добились новых успехов в выполнении исторического решения XVIII съезда большевистской партии: превратить к концу третьей пятилетки Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком.

Мы приложили все силы к тому, чтобы организовать нормальную эксплоатацию северной морской трассы, основанную на хозяйственном расчете судов, портов и предприятий. В навигации этого года участво-

вали 104 корабля. Выполнен впервые разработанный Главным управлением Северного морского пути график морских операций. Такой график становится законом для полярных моряков, что для каждой транспортной магистрали — первое условие успеха. Наши моряки доставили грузы в устья великих сибирских рек — Лены, Енисея, Колымы, Анабары, Хатанги, обеспечив завоз жизненно необходимых грузов на Чукотку, в Якутию, Колыму и в другие районы Крайнего Севера. Доставлены грузы также в устья Яны и Индигирки, куда раньше подход морских кораблей считался совершенно невозможным.

Выполнено правительственное задание по проводке группы судов на Дальний Восток. Флагманский ледокол «И. Сталин» совершил выдающийся рейс по всей трассе на восток до бухты Угольной (Тихий океан) и обратно в Баренцово море за одну навигацию. Во время рейса пройдено около 12 тысяч миль. Кроме того, сквозной путь по трассе совершили еще 11 кораблей.

Возвращаясь из Арктики, суда вывезли на Большую Землю многие десятки тысяч тонн игарского леса, амдерминского плавикового шпата и других ценных грузов.

Почти все корабли работали на арктическом угле. Успехи наших арктических геологов, разведчиков недр, работающих в бухте Угольной, на западном побережьи Таймырского полуострова, в бухте Кожевниково, в Усть-Порту (на Енисее), дают все основания полагать, что в ближайшие годы на трассе Северного морского пути вырастут крупные угольные и нефтяные предприятия. Они дадут топливо не только кораблям арктического флота, но и новым предприятиям, городам и поселкам, возникающим на побережьи ледовитых морей.

Так работали советские полярники в 1939 году, когда седовцы завершали второй год своего замечательного плавания.

Корабль, на котором несут свою вахту 15 отважных моряков, имеет славную биографию. «Георгий Седов» не настоящий ледокол, а грузовой пароход ледокольного типа. Его массивный нос приспособлен для борьбы со льдами. Скулы — шпангоуты — сделаны из крепкой стали. Стальная обшивка прикрывает корпус, утолщаясь по ватерлинии до $^{7}/_{8}$ дюйма. Трюмы корабля имеют ряд балластных цистерн с водонепроницаемыми перегородками. Для того, чтобы корпус судна лучше сопротивлялся при сжатиях и подвижках льда, седовцы установили поперек судна пять мощных деревянных брусьев (айсбимсов). Они поставлены в наиболее слабых местах корпуса.

Биография героического «Седова» неразрывно связана с ответственной и почетной работой в Арктике. Пароход уже не молод. Он построен

в Глазго (Англия) в 1909 году. Для парохода с ледовым прошлым это большой срок.

Крепкий корпус, ледовый пояс, защищающий нижнюю часть корабля, позволяют ему активно форсировать льды. «Седов» используется для ответственных арктических плаваний. В 1928 году вместе с другими судами «Седов» работает на розысках дирижабля «Италия», потерпевшего аварию после полета к Северному полюсу. В следующем году на борту «Седова» идет советская экспедиция для организации первой полярной станции в архипелаге Земли Франца-Иосифа. В 1930 году «Седов» высаживает первую советскую экспедицию на Северной Земле. По пути с борта корабля производятся большие работы по исследованию северо-восточной части Карского моря. Огромную работу провела на «Седове» в 1934 году экспедиция в северную часть Карского моря. Почти ежегодно «Седов» выходит на зверобойные промыслы в Горло Белого моря.

Седовцы знают биографию своего корабля и любят его.

В труднейших условиях дрейфа седовцы отремонтировали рулевое устройство корабля. Они вернули судну управляемость, способность следовать своим ходом за более мощным ледоколом. Для этого, конечно, никаких доков в Северном Ледовитом океане не было. Успех ремонта зависел от инициативы самих моряков, от их желания во чтобы то ни стало привести судно в боевую готовность. И седовцы сделали то, что многим специалистам казалось невозможным.

С такой же тщательностью и любовью готовились седовцы к третьей полярной ночи. Раньше главная машина и другие механизмы судна находились на полной консервации. Сейчас машины «Седова» — в суточной готовности. Продумана каждая деталь «противоледовой» обороны. Заготовлены заряды аммонала. Для освещения вокруг корабля установлены большие факелы, а по бортам — мощные прожекторы, работающие от аварийной динамомашины. На лед выгружен аварийный запас. Приведены в полную готовность к спуску два больших спасательных бота. За прошедшие годы седовцы накопили хороший опыт борьбы со льдами и готовы встретить любую опасность.

Каждый день радио приносит нам краткие сообщения с дрейфующего корабля. Радиограммы неизменно оканчиваются словами: «На судне все благополучно, экипаж здоров, настроение бодрое». Скупые, но волнующие слова. Мы, конечно, понимаем, что на судне не всегда все так благополучно, как сообщают Бадигин, Трофимов, Бекасов. Но мы верим им. Благополучно с самым основным — с людьми. А раз

так, значит, можно быть спокойными: люди сделают все, что потребуется от них.

Экипаж «Седова» — это наша славная сталинская молодежь. Средний возраст членов экипажа не превышает 28—30 лет. Это — молодежь нашего времени, воспитанная партией и великим Сталиным, смелая, настойчивая, самоотверженная.

Капитану парохода Константину Сергеевичу Бадигину всего лишь 29 лет. По специальности он штурман и впервые самостоятельно командует кораблем. Напрасно биографы стали бы искать в его жизни особых подвигов, которые объяснили бы личный героизм молодого капитана «Седова». Воспитанник ленинско-сталинского комсомола, он был рядовым полярником, настойчивым, мужественным, волевым и и жадным до знаний. Теперь весь мир знает, что Константин Бадигин не теряет бодрости в самой сложной обстановке. Как подлинный большевик он показывает блестящие примеры работы и увлекает всех своим энтузиазмом.

Старшего механика Дмитрия Григорьевича Трофимова коммунисты и комсомольцы корабля избрали своим партийным организатором. Заслуженный моряк, много плававший в дальневосточных и северных водах, награжденный орденом Трудового Красного Знамени за самоотверженную работу во время сквозного похода ледореза «Литке» по Северному морскому пути, — Трофимов является душой коллектива. Его любят и уважают за неутомимый труд, за скромность и большевистский героизм.

Отличными помощниками Трофимова являются: второй механик Сергей Токарев, третий механик Всеволод Алферов, машинисты Николай Шарыпов и Иосиф Недзвецкий. Это они во время одного серьезнейшего сжатия, когда корабль накренился и в машинное отделение хлынула холодная вода, исправили повреждение и спасли корабль от аварии.

На радиостанции «Седова» отлично несут свою вахту «снайпер эфира» — старший радист Александр Полянский и его молодой помощник Николай Бекасов. Они обеспечивают бесперебойную связь корабля с Большой Землей.

Неутомимый гидрограф Виктор Буйницкий возглавляет научно-исследовательские работы, не прерывая их ни на один день с самого начала дрейфа «Седова». Он и астроном, и магнитолог, и гидролог. В часы гидрологических станций, когда на глубоководном тросе уходят вниз приборы для взятия проб и измерения температуры воды, он терпеливо часами дежурит у лебедки. Потом он забирается в ледяной домик, где

производятся магнитные наблюдения. В редкие перерывы между станциями он у себя в каюте обрабатывает записи, обдумывает планы новых наблюдений.

На полярных станциях уже давно практикуется самое необычное совмещение профессий. Так случилось и на «Седове». Старший помощник капитана Андрей Ефремов, отличный инженер-судоводитель, оказался не плохим метеорологом и гидрологом. Врач Александр Соболевский несет регулярные метеорологические вахты. Боцман Дмитрий Буторин, матрос Ефрем Гаманков, кочегар комсомолец Иван Гетман— принимают живейшее участие в гидрологических работах. Это они на 30-градусном морозе изготовили новый трос для измерения морских глубин.

Общей любовью пользуется на корабле молодой и энергичный повар комсомолец Павел Мегер. В дни праздников, после демонстраций и торжественных заседаний, командование кораблем (так сообщает Бадигин) «временно переходит к Мегеру». Из камбуза несутся приятные запахи. Каждый раз кок радует своих товарищей новым кулинарным изобретением.

Таков мужественный коллектив советских людей, который гордо несет большевистское знамя и в полярную ночь, и в жестокие морозы, и в пургу, и во время ледовых сжатий, выполняя изо дня в день программу научных работ.

Несмотря на тяжелые условия дрейфа в центральном Полярном бассейне, экипаж здоров и жизнерадостен. В этом заслуга и Бадигина, и Трофимова, и Соболевского, и Мегера, заслуга всего коллектива.

На дрейфующем корабле жизнь особенно усложняется в полярную ночь. Я знаю это по собственному опыту дрейфа на станции «Северный полюс». В полярную ночь особенно напряжены нервы. Порой всполошит самая невинная подвижка льдов. В то же время серьезное и опасное сжатие может начаться совсем неожиданно. Таковы особенности Арктики. Они вынуждают всех седовцев соблюдать особую бдительность и настороженность.

Седовцы несут свою почетную вахту бессменно. Несмотря на предложение о смене экипажа корабля, они единодушно заявили, что желают продолжать дрейф до конца и не покинут борт «Седова».

Накануне XVIII съезда ВКП(б) коллектив обратился с этой просьбой к товарищам Сталину и Молотову.

«Мы решили,— писали моряки, — что нашим лучшим подарком знаменательному съезду будет наша работа без смены на ледо-

кольном пароходе «Георгий Седов» до выхода его из льдов Арктики».

Когда из Москвы была получена телеграмма — «Правительство удовлетворило ходатайство об оставлении всего состава экспедиции на борту «Седова» до окончания ледового дрейфа», — на корабле был радостный праздничный день.

На наше предложение — организовать специальный рейс самолета в район дрейфа — седовцы сообщили, что они ни в чем не испытывают нужды. В этом еще раз сказалась замечательная выдержка и непоколебимость советских людей.

И все же весной 1939 года, по указанию товарища Сталина и правительства, на остров Рудольфа был направлен четырехмоторный самолет, пилотируемый Г. К. Орловым. Эта машина, находясь на самой северной нашей полярной станции, несла там седовскую вахту, всегда готовая в случае необходимости вылететь к дрейфующему кораблю.

Страна внимательно оберегала труд своих отважных сынов. Местные партийные и советские организации проявляли исключительную заботу о семьях седовцев. Политуправление Главсевморпути регулярно организовывало радиопередачи из Москвы, на которых выступали родные отважных моряков. Члены экипажа получали информации о жизни и работе своих близких. Делалось все для того, чтобы седовцы не чувствовали тягот долгой разлуки.

Вдохновляемые советским народом, с именем Сталина в сердцах, 15 моряков «Седова», во главе с капитаном Бадигиным и помполитом Трофимовым, стойко несут свою вахту.

Дрейф полярных льдов уже вынес плененный ими корабль к границам Гренландского моря. «Седов» быстро движется к югу и приближается к району, где ледовая обстановка благоприятствует выводу корабля из льдов. 7 декабря «Седов» был на 83 градусе 20,7 минуте се́верной широты и 5 градусе 37 минуте восточной долготы, а 26 декабря — на 81 градусе 46 минуте северной широты и 4 градусе 36 минуте восточной долготы.

Еще 18 ноября из Мурманска в Гренландское море для ледовой разведки вышел прославленный бот «Мурманец». 4 декабря на широте 79 градусов 51 минута и восточной долготе 10 градусов «Мурманец» подошел к южной кромке льда.

По решению правительства Союза ССР 15 декабря из Мурманска на север вышел линейный ледокол «И. Сталин», задачей которого является помощь экипажу «Седова» в выводе корабля из тяжелых льдов.

Продвигаясь в Баренцовом море, корабль шесть суток преодолевал сильнейший шторм. Порой приходилось уменьшать ход до 2—3 узлов. Но движение вперед не прекращалось. Ранним утром 22 декабря ледокол «И. Сталин» миновал Зюдкап (южная оконечность Шпицбергена) и вышел в Гренландское море, а 24 декабря пересек 80-ю параллель и вошел во льды.

В соответствии с планом работ по выводу «Седова» была произведена глубокая разведка льда. В довольно тяжелых льдах ледокол сравнительно легко прошел 30 миль и остановился на 80 градусе 32 минуте северной широты. До «Седова» оставалось 84 мили. Однако дальше на пути лежали десятибалльные сплошные льды толщиной в 2—2,5 метра. Форсировать их было бы бессмысленно, тем более, что непосредственной опасности для «Седова» не было.

Учитывая, что дрейф «Седова» идет навстречу ледоколу «И. Сталин», нами было принято решение лечь в дрейф до более благоприятных ледовых условий. Задержка парохода «Сталинград» в заливе Айсфиорд вынуждает нас направиться в Баренцбург для пополнения запасов угля и пресной воды. После этого ледокол «И. Сталин» вернется к кромке льда и возобновит операции по выводу дрейфующего героического корабля «Седов».

Близится окончание легендарного дрейфа, снова прославившего нашу страну, наших людей, нашу науку. С радостью и гордостью советский народ будет встречать своих отважных сынов, доблестных моряков «Седова», чью волю не сломили никакие испытания.

Седовцы возвращаются на родину победителями!

Борт ледокола «И. Сталин»,
Гренландское море, 27 декабря 1939 г.

БИБЛИОТЕКА
Инв. № 26070
Тел. 1-28-40

Центральная районная библиотека
им. Леонида Соболева
Ленинград, Невский р-н
ул. Бабушкина, 64
262-34-38

15
ОТВАЖНЫХ

15

ОТВАЖНЫХ

КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ БАДИГИН

ДМИТРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ТРОФИМОВ

СЕРГЕЙ ДМИТРИЕВИЧ ТОКАРЕВ

ВСЕВОЛОД СТЕПАНОВИЧ АЛФЕРОВ

ИОСИФ МАРКОВИЧ НЕДЗВЕЦКИЙ

НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ ШАРЫПОВ

ИВАН ИВАНОВИЧ ГЕТМАН

АНДРЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ ЕФРЕМОВ

ДМИТРИЙ ПРОКОФЬЕВИЧ БУТОРИН

ЕФРЕМ ИВАНОВИЧ ГАМАНКОВ

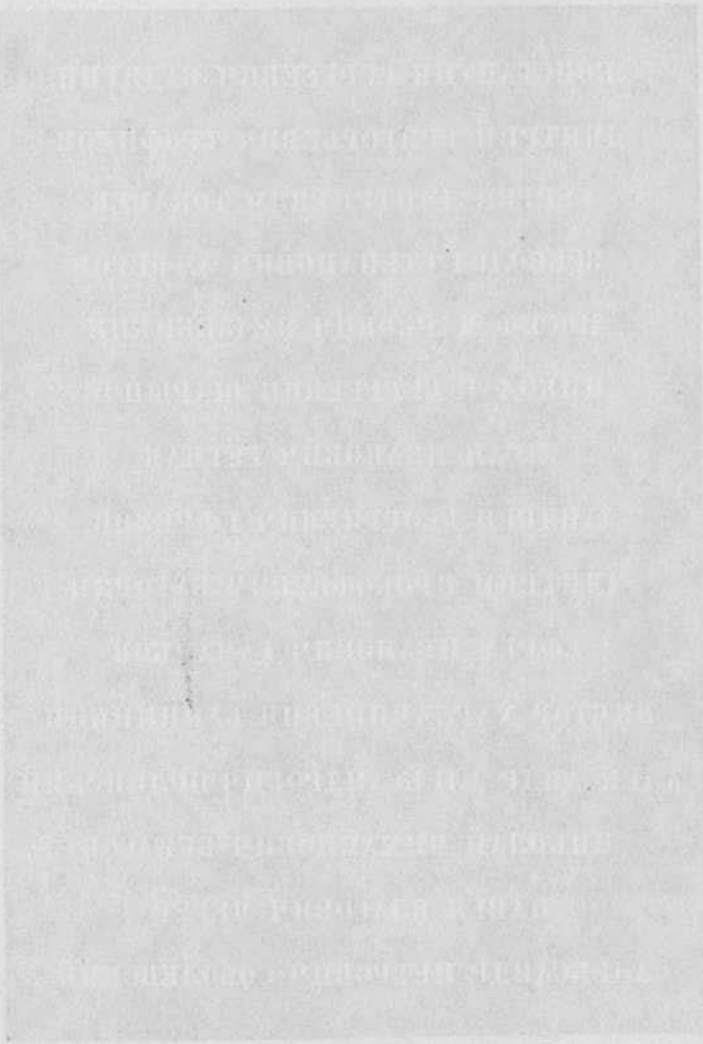
ВИКТОР ХАРЛАМПИЕВИЧ БУЙНИЦКИЙ

АЛЕКСАНДР АЛЕКСАНДРОВИЧ ПОЛЯНСКИЙ

НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ БЕКАСОВ

ПАВЕЛ ВЛАСОВИЧ МЕГЕР

АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ СОБОЛЕВСКИЙ



Константин Сергеевич Бадигин

Вблизи Пензы, где родился Константин Бадигин, как известно, моря нет. Сынишка агронома в детстве меньше всего думал о далеких путешествиях и плаваниях. Благородная страсть к борьбе с морской стихией возникла у него позднее. До того, как Константин Бадигин стал моряком, он успел окончить школу-девятилетку, работал штукатуром и подручным рабочим на строительствах в Москве.

В это время приятели не раз рассказывали ему о своей замечательной экскурсии в Ленинград. Группа его товарищей-школьников проводила там веселые каникулы. Однажды товарищи отправились кататься на буерах по льду Финского залива. Захватывающая дух гонка на санях под парусами оставила у юношей неизгладимое впечатление.

— Вот это — удовольствие! А каково должно быть в море!.. — говорили они Бадигину, вернувшись в Москву.

Мысли о дальних плаваниях в холодные северные и жаркие тропические страны приходили комсомольцу-строителю, когда он усердно штукатурил стены новых московских домов или подавал кирпичи старшему рабочему — опытному каменщику.

— О чем задумался, Костя? — спрашивал тот у своего подручного.— Тебе, парень, дальше учиться надо, получить квалификацию.

И вот мечта осуществилась в 1928 году: Центральный комитет ВЛКСМ направил Константина Бадигина в Ленинград, в Военно-Морское училище имени Фрунзе. Семейные обстоятельства вскоре заставили его прекратить занятия.

— Пойду работать на корабль простым матросом, работать и учиться, — решил он.

Но сделать это оказалось не так просто.

— Молод еще, товарищ, для моряка, — говорили ему капитаны, к которым он обращался.

— Сам знаю, что молод, — горячился юноша. — Увидите, буду исправным моряком!

— Нет, тебя нельзя еще взять на корабль... Может быть, через год... Тогда посмотрим!

Устроиться на корабль не удалось. Из Ленинграда корабли уходили только в заграничное плавание. На такие суда брали опытных моряков.

Бадигин твердо решил достигнуть своей цели и пошел другим путем. Он поступил рабочим на такелажную фабрику.

Боцманы, приходившие на фабрику за такелажем, рассказывали о бурном росте советского торгового флота на Тихом океане; там нехватало моряков.

В июле 1929 года Бадигин переехал во Владивосток. Ему повезло. Капитану парохода «Индигирка» с первого взгляда понравился крепкий юноша, упорно и настойчиво стремящийся к морской жизни.

— Ладно, так и быть, — сказал он Бадигину, — я возьму тебя на судно. Но только помни: много о себе не думай! Будешь первым с конца, а работать придется на совесть. Море не любит белоручек.

— Насчет этого можете не сомневаться! — прервал его обрадованный юноша.

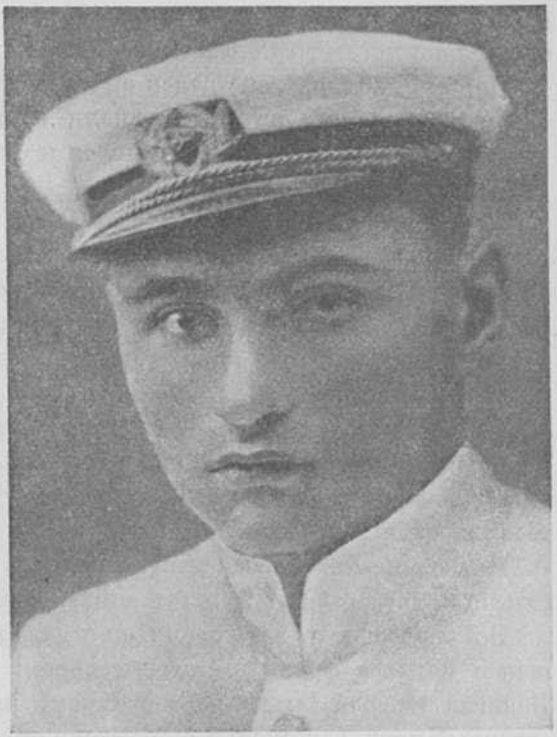
— Приходи завтра на судно оформляться. Будешь матросом второго класса...

Девятнадцатилетний матрос Константин Бадигин стоял на борту судна. Волны бухты Золотой Рог мерно покачивали корабль. Вдали в серой дымке пропадали очертания города.

— До свиданья, Владивосток! — сказал молодой моряк.

Ему не было грустно: начиналась новая жизнь.

Константин Бадигин быстро освоился на корабле. Все шло хорошо. Капитан был доволен его работой. Товарищи по кубрику дружески относились к нему. Но Бадигина это не удовлетворяло. Он все чаще думал о штурманской службе, об управлении машинным телеграфом, по которому вахтенные помощники капитана передают распоряжения в машину. Все чаще он присматривался к хитрому прибору, который зовут секстаном; с его помощью «ловят» солнце и определяют, где в настоящий момент находится судно.



Капитан корабля
КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ БАДИГИН

Константин Бадигин твердо решил научиться штурманскому искусству. Он взялся за учебу ревностно и настойчиво. Самостоятельно подготовившись, Бадигин выдержал испытания на второй курс Владивостокского морского техникума.

В его мореходной книжке появлялись все новые и новые названия судов: «Индигирка», «Лозовский», «Симферополь», «Франц Меринг», «Днестр», «Советская нефть», «Урицкий». Получалось так из-за того, что плавание перемежалось с учебой.

За это время Бадигин побывал у берегов Западной Европы, ходил через Средиземное море, Суэцкий канал, тропики. Но уж, конечно, тогда матрос Константин Бадигин не мог и думать, что через десять лет он будет командовать кораблем, нести почетную сталинскую вахту в высоких широтах центрального Полярного бассейна, в нескольких сотнях миль от Северного полюса.

Юноша был счастлив: исполнилась заветная мечта — он работает на судах, совершающих дальнее плавание через моря и океаны, становится настоящим моряком. Будущее рисовалось Бадигину светлым и

радостным: плавая и учась, он со временем будет штурманом и самостоятельно поведет судно в отдаленные края земли.

Первый дальний рейс дался ему нелегко. В Индийском океане и в Бискайском заливе штормы трепали судно, но молодого матроса не укачивало. Он старательно трудился и с каждым днем становился все увереннее в своих силах.

На пути пароход остановился в Сингапуре. Посещение этого шумного порта вызвало у Бадигина стремление изучить иностранный язык. Выбор остановился на французском. Верный своему обычаю — никогда не откладывать в «долгий ящик» задуманное — матрос Бадигин, сразу же по выходе парохода из Сингапура, засел за учебники, взятые в судовой библиотеке.

— Смейтесь, смейтесь, — говорил он товарищам, которые острили по поводу новой страсти молодого моряка и его странного французского диалекта. — Посмотрим, что будет через год; еще напроситесь, чтобы я был у вас переводчиком!

Матрос первого класса стал рулевым. Товарищи любили Бадигина и охотно помогали ему осваивать новую специальность.

Все свободное от вахт время он отдавал книгам. Никто уже не потешался над его французским выговором: основательно изучив язык, Бадигин не раз бывал переводчиком, когда судно заходило в иностранный порт. С помощью штурманов он изучил астрономию — науку судоводителей.

Занятия, которые Бадигин вел на судне, прекрасно помогли ему в техникуме: четырехлетняя программа Владивостокского морского техникума закончена в полтора года, блестяще сданы выпускные экзамены. Теперь он — полноценный, образованный моряк!

Навыки навигационного искусства должны были притти к нему позже — в практике кораблевождения. Бадигин чувствовал, что твердо стоит на избранном им пути.

Во время учебы в техникуме, как и прежде, будущий капитан активно работал в комсомоле. В феврале 1931 года его приняли в кандидаты партии. Годом позже молодого штурмана дальнего плавания переводят в члены большевистской партии.

На корабле Константин Сергеевич хорошо несет вахты, умело работает секстаном; его определения местонахождения судна точны и безошибочны.

Первый этап пройден. Теперь уже самые сложные судоводительские приборы, даже название которых было раньше непонятно, стали послушны рукам молодого штурмана.

К. С. Бадигин в радиорубке

Но этого опять было мало.

Молодой штурман продолжал плавать в разных океанах мира. Сингапур, Роттердам, Лондон, Марсель, Гамбург и другие порты неоднократно посещались им. Разнообразная жизнь народов, тропическая природа жарких стран — все знакомо ему. Но Бадигин все же не был доволен. Чего-то ему нехватало. Чего именно — он сам не сразу понял.

Не нравилось Бадигину, что на судах заграничного плавания встречаются моряки, так называемые «перегонщики», которые специализируются только на перегонах судов через иностранные порты. Сама работа и жизнь на кораблях заграничного плавания показалась Константину Сергеевичу какой-то легкой и совсем не соответствующей его характеру.

Сутолочные и пестрые города Востока, скучные и однообразные порты Запада мало прельщали его.

Попав однажды в Архангельск, он увидел моряков — настойчивых, сильных, с железной волей. Они выходили из Архангельска и Мурман-

ска плавать в Белом, Баренцовом, Карском и других морях Арктики. И Бадигин нашел, что не теплые воды Атлантики, а суровые льды Полярного бассейна привлекают его. Именно здесь — в неизученных районах, окутанных полярной ночью, неизмеримо труднее, а значит, и интереснее плавать, чем по исхоженной веками «дороге» Ленинград — Лондон. Именно в Арктике нужна особая смелость, инициатива, воля и умение.

Все это заставило Бадигина резко изменить курс своего жизненного корабля.

В ноябре 1933 года он переезжает в Архангельск. Он плавает матросом на лесовозе «Леонид Красин», а потом на «Юшаре» — третьим помощником капитана. Полярная звезда становится его звездой.

В портовом комитете комсомола, где активно работал Константин Сергеевич, он узнал, что ЦК ВЛКСМ решил создать комсомольский экипаж на ледоколе «Красин». Новые мысли и планы появились у Бадигина.

Ледокол «Красин», в 1928 году прославивший Советский Союз своим легендарным походом для спасения участников итальянской воздушной экспедиции, «Красин», прошедший десятки тысяч миль во льдах Арктики, становился комсомольским. Тогда он был самым мощным ледоколом в мире: десять с половиной тысяч лошадиных сил, десять тысяч тонн водоизмещения. Комсомольский экипаж — из лучших моряков... Вот где надо работать!

... В комиссию по отбору комсомольцев-моряков для комплектования команды «Красина» было передано заявление, адресованное Центральному комитету ВЛКСМ:

«Прошу зачислить меня в экипаж комсомольского ледокола «Красин». Обещаю работать по-большевистски в деле окончательного освоения Арктики. Уверен, что это обещание я, как и каждый комсомолец, выполню.

27 января 1935 г.

К. Бадигин».

Кандидатура была вполне подходящей. Бадигина отлично аттестовали работники политотдела морского пароходства. Но для «Красина» уже были подобраны все штурманы, и комиссия была вынуждена отказать Бадигину.

Однако не так-то легко было Бадигину отрешиться от своей мечты.

— Я поеду вместе со всеми архангельскими комсомольцами в Москву и там буду настаивать, чтобы меня зачислили на «Красин» хотя бы рядовым матросом, — твердо заявил Константин Сергеевич.

К. С. Бадигин у гирокомпаса Сперри

В Москве Бадигин встретился с капитаном Белоусовым. Дело повернулось по-иному. Михаил Прокофьевич Белоусов, только что назначенный капитаном «Красина», ценил и любил энергичных и растущих людей. С первого знакомства капитан понял, что Бадигин — передовой моряк. Белоусов возбудил ходатайство перед ЦК ВЛКСМ о зачислении Бадигина на «Красин» матросом первого класса. Велика была радость Константина Сергеевича, когда он узнал, что вместе со всей комсомольской командой выезжает из Москвы во Владивосток, в город, где началась его морская жизнь, где стоял знаменитый ледокол.

На «Красине» подобрался замечательно дружный, тесно спаянный коллектив. Способных, преданных делу, самоотверженных людей на ледоколе ценили и окружали товарищеской заботой и вниманием. Бадигин и в этом коллективе вскоре стал одним из передовых моряков. Комсомольцы избрали его комсоргом палубной группы. Они не ошиблись: Бадигин проявил себя замечательным общественником. Он выступил организатором социалистического соревнования среди матросов, показал большие способности пропагандиста и агитатора.

В судовой столовой, в красном уголке любили слушать рассказы Бадигина о виденных им странах. В кружке истории партии он был отличным пропагандистом. По ночам он вместе с комсомольцами редактировал в своей маленькой каюте стенгазету «На румбе», которая стала лучшей на ледоколе.

Обстоятельства сложились так, что на корабле оказалась вакантной должность третьего помощника капитана. На эту должность сразу же назначили Бадигина. Новый штурман и здесь быстро проявил себя. Высококвалифицированный судоводитель, энергичный и волевой командир, он не искал легкой работы, а всегда стремился быть там, где складывались трудные условия.

Верный своей привычке — непрерывно учиться, Бадигин запасся необходимыми книгами, пособиями и продолжал свое самообразование. Вскоре он начинает учить других. Кружок технического минимума матросов, которым руководит третий штурман, — лучший на ледоколе. Есть группа комсомольцев, обученная в этом кружке: комсомолец матрос Саша Дидюрин теперь уже капитан, Павел Скворцов — бывший матрос — имеет свидетельство штурмана, заканчивает учебу на штурмана комсомолец Анфимов. Все они — ученики Бадигина.

На «Красине» в то время работали три опытных капитана дальнего плавания, у которых можно было многому научиться: Белоусов, его старший помощник — Готский и дублер капитана — Сергиевский. Бадигин стремился перенять их опыт.

В трудные дни плавания он сутками простаивал на капитанском мостике. Проходя однажды извилистым проливом Лаперуза, «Красин» попал в густую, как молоко, пелену тумана. Нужна была исключительная осторожность. Бадигин знал, что в северных морях злейший враг моряков — туман. Поэтому штурман двое с лишним суток не покидал мостика, учась искусству судовождения в густом тумане. Уговоры пойти отдохнуть не помогали. Он ушел лишь после того, как туман рассеялся. Бадигин знал: сутки учебы в таких условиях на мостике стоят иного года в морском университете.

Товарищи высоко ценили в нем отличное качество: Константин Сергеевич никогда не удовлетворялся приобретенными знаниями, а постоянно стремился к изучению нового и совершенствовался.

Однажды во время плавания на «Красине» выбыл из строя важный для судовождения гирокомпас Сперри. Это — очень сложный прибор, обращаться с ним может человек, окончивший специальную школу.

Никто не мог наладить прибор. Бадигин взялся за эту «музыку», как он сам выражался. В течение нескольких декад штурман сидел над чертежами и литературой о компасе Сперри. Все инструкции были на иностранном языке; пришлось самому переводить, а потом уже разбираться в них. Днем не было времени на изучение гирокомпаса; Бадигин перетащил свою койку из каюты в помещение, где стоял прибор, и там ценой многих бессонных ночей постиг его.

— Я освоил гирокомпас, — сказал он Белоусову.

Тот не поверил. Но когда «Красин» пришел во Владивосток, Бадигин выдержал поверочное испытание и получил звание штурмана-сперриста.

Плавая на «Красине», Константин Сергеевич изучал природу Арктики, режим и поведение льдов, животный мир полярных морей. Он — заядлый охотник. Однажды его бригада «ворошиловских стрелков», совершая на шлюпке обход вокруг острова Геральда, встретила большое стадо моржей. 16 моржей легли убитыми на льду, прежде чем остальные дали дорогу шлюпке моряков «Красина».

Работа на ледоколе стала для Бадигина арктическим морским университетом. Здесь он приобрел особые знания полярного моряка. В следующую полярную экспедицию, в 1936 году, Константин Сергеевич отправился вторым помощником капитана, а потом стал дублером старшего помощника.

5 февраля 1937 года Бадигин распрощался с прославленным ледоколом. Его назначили вторым помощником капитана ледокольного парохода «Садко». Через три месяца, в разгар подготовки корабля в от-

ветственный рейс к Земле Франца-Иосифа (на остров Рудольфа), Константин Сергеевич был уже старшим помощником капитана. Он участвовал в походе «Садко» к Земле Франца-Иосифа, в научной высокоширотной экспедиции. И эта мечта — о плавании в высоких широтах Арктики — сбылась!

Весной 1938 года три ледокольных парохода — «Седов», «Садко» и «Малыгин» — дрейфовали на севере моря Лаптевых. Самолет вывез на Большую Землю заболевшего капитана «Седова». Возник вопрос: кто возглавит командование кораблем? Выбор был единодушен. Константина Сергеевича Бадигина 20 марта 1938 года назначили капитаном дрейфующего ледокольного парохода «Седов».

Дрейф трех судов продолжался. Много трудных дней было пережито в 1938 году...

Осенью к дрейфующему каравану сквозь тяжелые многолетние льды пробился ледокол «Ермак». Он вывел из льдов «Садко» и «Малыгина». Третий ледокольный пароход — «Седов» — остался нести свою вахту во льдах Полярного бассейна. Его экипаж был укреплен свежими силами. Начальник экспедиции на «Ермаке» Герой Советского Союза М. И. Шевелев, долго беседуя с Бадигиным, предложил Константину Сергеевичу:

— Переходите на «Ермак». Вы устали; вас может заменить человек со свежими силами.

Командир-большевик ответил:

— Я покину борт «Седова» только после того, как он пришвартуется в родном советском порту.

Вскоре «Ермак» ушел на юг, к Большой Земле. Во льдах центрального Полярного бассейна остался продолжать свой дрейф «Седов». На борту его — пятнадцать человек. Началась новая, полная волнующих событий, трудностей и радости, жизнь на дрейфующем корабле, к которому приковано внимание многих миллионов людей.

Руководитель седовцев Константин Сергеевич Бадигин — ровесник корабля: славному капитану только 29 лет. Смело и уверенно он возглавляет коллектив отважных партийных и непартийных большевиков-моряков.

В. Мещерин

Дмитрий Григорьевич
Трофимов

По трапу ледокола «Ермак», стоявшего в Ленинграде на причале у набережной лейтенанта Шмидта, торопливо поднялся высокий широкоплечий человек в морской форме. Вахтенный преградил ему дорогу и спросил пропуск. Моряк сунул руку в боковой карман кителя и достал путевку из отдела кадров Главсевморпути.

Вахтенный проверил путевку и неожиданно воскликнул:

— Трофимыч! Значит к нам, вместе плавать?! Вот это дело! Давай прямо к капитану, он у себя.

Трофимыч, как назвал вахтенный моряка, что-то сказал своему товарищу по прежним плаваниям, подтянулся и вступил на палубу «дедушки» ледокольного флота. Он пошел к капитану.

Уже с полуночи на «Ермаке» нес дежурство Дмитрий Григорьевич Трофимов — новый четвертый механик.

Вскоре ледокол ушел в ответственный рейс к Земле Франца-Иосифа.

Передвижка айсбергов угрожала кораблям, зимовавшим в бухте Тихой. Огромные ледяные горы почти вплотную подошли к транспортным судам «Пролетарий» и «Рошаль». Ледокольный пароход «Русанов», стоявший невдалеке от них, тоже не мог выбраться из льдов без посторонней помощи. На выручку трех судов ранней весной 1938 года и вышел ледокол «Ермак».

Опытный моряк, награжденный орденом Трудового Красного Знамени, Дмитрий Трофимов с первых же дней стал мобилизовать весь экипаж, чтобы досрочно выполнить задание. На одном из собраний ком-

сомолец Костя Романюк вызвал своего отца боцмана Н. И. Романюка на соревнование.

Трофимов горячо поддержал эту инициативу. Он смотрел на Романюков и с особой теплотой говорил о родине, о партии, о великом Сталине.

— Только у нас, большевиков, есть решительность и упорство в достижении цели,— говорил он. — Иные исследователи утверждали, что плавать в арктических морях в мае невозможно. Неверно это, товарищи. Вот мы уже прошли от Мурманска 586 морских миль и, как видите, успешно: «Ермак» дробит лед и продвигается все ближе и ближе к зимующим кораблям... Мы можем гордиться нашей молодежью, которая показывает пример в соревновании, гордиться нашими старыми кадрами — они учат молодежь.

На том же собрании один из выступавших стал говорить о Трофимове:

— На вахте Дмитрия Григорьевича не бывает никаких аварий и неполадок. Он сумел навести большевистский порядок в машинном отделении...

Дмитрий Григорьевич прервал выступавшего и попросил, чтобы тот рассказал о себе, о своем труде и рационализаторских предложениях.

Вскоре «Ермак» встретил торосистые поля. Корабль вступил с ними в борьбу. Земля Франца-Иосифа была совсем близко, но все труднее доставалась каждая миля. На подходе к бухте Тихой скованный льдом пролив упорно не поддавался ледоколу.

В эти напряженные дни Дмитрий Григорьевич вспомнил, как у островов «Комсомольской Правды» ледорез «Литке» освобождал из льдов караван зимовавших судов.

Командование корабля решило пробивать канал «елочкой» — не прямыми ударами, как обычно, а кусочками, сбоку, понемножку...

Совет Трофимова пригодился. «Ермак», нанося сокрушительные удары, медленно, но упорно мял, давил и крошил ледяное поле пролива. Через несколько дней за кормой ледокола тянулся канал чистой воды.

Обколов лед вокруг кораблей, «Ермак», не задерживаясь, вышел с ними к берегам родины. Задание было выполнено на семь дней раньше срока. Навигация открылась необычайно рано. Большевики Арктики доказали полную реальность раннего плавания в полярных морях.

Дмитрий Григорьевич Трофимов вместе со всем коллективом ермаковцев праздновал заслуженную победу.

Старший механик и помполит корабля ДМИТРИЙ ГРИГОРЬЕВИЧ ТРОФИМОВ

— Мы можем пойти в Карское море и освободить зимующие там корабли, — говорил он. — Опыт у нас есть. А коллектив корабля, как видите, может сделать все, что требуется.

Ермаковцы без зазнайства и излишней самоуверенности, расчетливо, с большевистской смелостью вышли во второй серьезный рейс — теперь уже на восток. Пробившись через льды, «Ермак» пересек западную часть «ледяного мешка» — Карского моря — и в начале июля подошел к острову Диксон.

К тому времени наступило потепление. Быстро таяли льды и снега. Возле шести лесовозов, стоявших у Диксона, образовались проталины и майны. Течение могло вынести суда на рифы и банки, густо усеивающие этот район. Люди «Ермака» своевременно помогли товарищам избежать опасности. Они вывели корабли из льдов в полной сохранности.

В напряженной борьбе со стихией росли люди, а вместе с ними и механик-стахановец Трофимов. Его честную и прямую натуру, смелость и большевистский оптимизм оценил коллектив: Дмитрия Григорьевича любили и уважали.

Трофимова выбрали в состав бюро партийной организации. Он руководил агитационно-массовой работой и стахановским движением.

Во время угольных авралов его всегда избирали бригадиром. Правильная расстановка сил и умение показать образцы труда приносили славу трофимовской бригаде. Работать с Трофимычем желал каждый. Он помогал растить новых стахановцев. Число их на «Ермаке» непрерывно увеличивалось.

В проливе Бориса Вилькицкого, недалеко от побережья острова Большевик, вместе с ледорезом «Литке» зимовал караван транспортных судов. Корабли, скованные льдом, могло в любую минуту вынести дрейфом в море Лаптевых и дальше на север.

«Ермак» получил новое задание: освободить караван «Литке».

6 августа сильный ветер погнал на пароходы ледяные поля. Лед громоздился. Его огромные валы подступали к бортам судов. Но «Ермак» и сюда подоспел. По каналу, проложенному им во льдах, корабли вышли к острову Русскому в Карском море. Здесь — на чистой воде — «Ермак» отпустил караван в самостоятельное плавание.

Под надежное водительство «дедушки ледокольного флота» с запада пришли пароходы «Сталинград», «Мироныч», «Уралмаш» и буксиры «Бурун» и «Шквал». Их надо было провести через пролив Вилькицкого. В течение семи дней следовал караван за «Ермаком». Суда были выведены на чистую воду.

Следующим рейсом «Ермак» прошел далеко на север, к дрейфующим ледокольным кораблям «Садко», «Седов» и «Малыгин». Это был замечательный по смелости и мастерству рейс, которого никогда не забудут его участники. «Ермак» вывел из тяжелых льдов «Садко» и «Малыгина». «Седов» с поврежденным рулем остался в дрейфе.

Перед уходом «Ермака» с борта его на «Седов» перешли шесть моряков — мужественные, отважные, знающие дело, преданные родине полярники. Из сорока моряков, настойчиво просивших оставить их на «Седове», были выбраны шесть. Каждый стремился разделить с седовцами все опасности их ледового дрейфа.

Первым был рекомендован Трофимов. О нем говорили:

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

Незадолго до этого, на одном из собраний, механик Дмитрий Трофимов кратко рассказывал о себе:

— Из тридцати двух лет своей жизни я шестнадцать лет плаваю на кораблях. Половина моей жизни посвящена труду на реках и морях нашей родины... Ну, что еще сказать вам, товарищи, я, право, не знаю.

А Трофимов мог бы много о себе рассказать... Детские годы Дмитрия Григорьевича прошли в Восточной Сибири. Он родился в 1906 году в г. Сретенске, Читинской области, в семье рабочего железнодорожного депо. Начальное образование Трофимов получил в железнодорожной школе. Три года учебы открыли перед мальчиком интересный мир; книгам, которые он научился читать, посвящались многие часы его досуга. Но вот началась гражданская война. Депо, где служил отец, прекратило работу, и Григорий Трофимов лишился заработка. Семья из девяти человек терпела жестокую нужду. Дмитрия Трофимова — старшего из сыновей — решили отдать в батраки. Мальчику было только 10 лет.

Два года тяжелой работы у кулака остались мрачной полосой в его жизни... Дмитрий поступает чернорабочим на железную дорогу. Временами он вместе с отцом занимается деревообделочными работами.

Шестнадцатилетним юношей Трофимов уходит в плавание. Капитан небольшого речного парохода взял его матросом. В маленьком коллективе он быстро свыкается с обстановкой и работой. Здесь, в Амурском речном пароходстве, он впервые ведет общественную работу. Его принимают в ряды комсомола.

Но плавание по реке, стесненной берегами, мало увлекает Трофимова. Он решает перебраться на море и в 1930 году переезжает во Владивосток. Кочегаром первого класса на пароходе «Смельчак» выходит он в воды Тихого океана.

В первых же рейсах Дмитрий Трофимов привлекает к себе внимание коллектива. Трудолюбивый передовой производственник и хороший общественник, он вскоре избирается профоргом, а затем председателем судового комитета. Стремясь повысить свою морскую квалификацию, Дмитрий Григорьевич упорно работает над собой, много читает. Он глубоко изучает политическую литературу, интересуется беллетристикой, знакомится с морскими техническими учебниками.

Для экипажа парохода «Томск», получившего специальное задание, отбираются лучшие дальневосточные моряки. Вместе с ними приходит на этот корабль и Дмитрий Трофимов. За год работы экипаж «Томска» хорошо знакомится с ним. Партийный коллектив в апреле 1931 года принимает единогласное решение: перевести Трофимова из кандидатов в члены большевистской партии.

Звание коммуниста Дмитрий Григорьевич носит с честью. Он по-большевистски борется за повышение своей квалификации, изучает основы механики, сдает экзамен на машиниста.

В ноябре 1931 года потребовалось срочно снабдить Приморье сна-

ряжением и продовольствием. Совторгфлот направляет для этой цели пароход «Красный Партизан». Трофимов работает на пароходе машинистом. Его избирают парторгом. Весной 1932 года от моряков-дальневосточников Трофимов едет в Москву делегатом на Всесоюзный съезд профсоюзов.

Возвратившись на Дальний Восток, он с радостью узнает о новом интересном назначении: к устью реки Колымы направляется караван торговых судов; на пароходе «Сучан» Трофимов идет в арктическое плавание. На «Сучане» Трофимов работает старшим кочегаром и возглавляет партийную организацию.

В те годы Арктика не легко давалась транспортным кораблям. Трофимову впервые пришлось познакомиться с полярными льдами. Несмотря на все усилия моряков, льды победили: на обратном пути караван остался зимовать в Чаунской губе, у побережья Северного Ледовитого океана.

Трофимов не теряет драгоценного времени; долгие полярные месяцы не должны пропасть даром: моряки организуют курсы механиков. В числе других учится и Трофимов. К началу новой навигации он приобретает знания механика...

Капитан порта перевел Трофимова на ледорез «Литке». В 1934 г. экипаж корабля получает боевое задание: повторить исторический рейс ледокольного парохода «Сибиряков» и пройти Северным морским путем за одну навигацию, но в обратном направлении — с востока на запад. «Литке» должен был подтвердить полную возможность использования великой сталинской трассы для нормального мореплавания.

Дмитрий Трофимов идет в этом рейсе старшиной кочегаров и снова возглавляет партийную организацию. Он добивается прекрасных производственных успехов. Кочегарская вахта Трофимова — передовая на корабле. Дмитрий Григорьевич — зачинатель похода за экономию топлива, чистоту в кочегарке и сохранность котлов. Его примеру следуют все кочегарские вахты. На угольных авралах Трофимов всегда занимает самый трудный участок. Жизнерадостный и общительный, он умеет во-время подбодрить товарищей. В его бригаде моряки работают с песнями. На авралах в трофимовской бригаде всегда выпускается стенная газета — «Летучка», рассказывающая об опыте передовиков и остро критикующая тех, кто пытается уклониться от коллективного труда. После вахты Трофимов проводит занятия кружков по изучению истории партии, находит еще время и для индивидуальной учебы.

Мне пришлось жить с Трофимовым на «Литке» в одной каюте. Хорошо запомнилась одна черта Дмитрия Григорьевича: его нельзя

было увидеть грязным или неопрятным. После вахты он сразу уходил под душ, одевал чистое белье и только потом уже шел к себе в каюту или в красный уголок. У многих литкенцев для таких «процедур» нехватало времени, а Трофимов для всего находил время, все успевал.

У островов «Комсомольской Правды», во время околки льда вокруг застрявших пароходов, на «Литке» произошла авария: повредило форштевень; требовался продолжительный ремонт. Ударная бригада, руководимая Трофимовым, взялась исправить повреждение. Трофимов вместе с механиками и машинистами предложил крепко стянуть форштевень железными кусками. На ледяном поле устроили походную мастерскую; здесь шла клепка форштевня. Дружными усилиями все было исправлено.

Ледорез не только успешно закончил свой рейс, но в пути еще помог «Ермаку» провести транспортные суда и снял с мели английский грузовой пароход.

По окончании рейса товарищи Сталин, Молотов, Каганович, Калинин, Ворошилов, Куйбышев, Орджоникидзе, Андреев, Микоян и Жданов прислали литкенцам незабываемую телеграмму:

«Горячо приветствуем и поздравляем участников экспедиции ледореза «Литке», впервые в истории арктических плаваний завершивших в одну навигацию сквозной поход с Дальнего Востока на запад.

Успехи экспедиции «Литке» свидетельствуют о прочном завоевании Арктики советскими моряками, о героической отваге, храбрости и большевистской организованности всего состава экспедиции и команды... В славном походе «Литке» мы видим прочный залог скорейшего превращения арктических пустынь в Великий Северный путь нашей великой социалистической родины.

Мы входим с ходатайством в ЦИК Союза ССР о награждении участников экспедиции ледореза «Литке».

Слова привета товарища Сталина, руководителей партии и правительства относились и к Дмитрию Григорьевичу Трофимову — одному из лучших моряков «Литке».

— Всю свою жизнь буду ценить это высокое доверие, — сказал на судовом митинге Трофимов. — Я остаюсь работать в Арктике!

Передовых моряков «Литке» наградили орденами. В числе награжденных орденом Трудового Красного Знамени был старшина кочегаров Дмитрий Григорьевич Трофимов.

Летом 1935 года Главное управление Северного морского пути организует курсы повышения квалификации механиков. Дмитрий Трофимов получает здесь диплом механика морских кораблей.

После учебы и стажировки Дмитрий Григорьевич назначается четвертым механиком на ледокол «Ермак». Ему выпадает честь участвовать в рейсе в Гренландское море и доставить папанинцев на родину.

Личный пример и трудовая отвага у него всегда сочетаются с большевистской скромностью. Он проявляет к своим товарищам искреннюю теплоту и сердечность и, вместе с тем, прямо и смело говорит правду в глаза тому, кто поступает неправильно, нечестно.

Вот почему коллектив ермаковцев первым послал на «Седов» Дмитрия Григорьевича Трофимова.

Дмитрий Трофимов дал обещание: вместе со всем экипажем сберечь корабль и невредимым привести его в родной советский порт.

> «Нас носит с места на место, — писал Дмитрий Трофимов с борта «Седова». — Надо торопиться, чтобы успеть провести наблюдения, изучить окружающую нас природу, накопить как можно больше научных материалов... Мы очень сроднились с нашим кораблем. Мы ухаживаем за ним, бережем его, стараемся во что бы то ни стало сохранить, чтобы он мог продолжать свою работу на великом Северном морском пути. И когда мы сравнительно далеко отходим от судна, нам делается грустно, и мы стараемся поскорее возвратиться обратно».

Люди «Седова», под руководством капитана Бадигина и помполита Трофимова, в тяжелых арктических условиях возвратили своему кораблю активную жизнь. Исковерканный руль починен. Теперь корабль сможет, как только позволят льды, продвигаться самостоятельно. Благодаря заботе старшего механика Трофимова и всего экипажа, корпус «Седова», его металлические части, подвергшиеся коррозии, очищены от ржавчины и покрыты суриком. Все судно заново окрашено. Главная машина перебрана. Судовые котлы приведены в полный порядок. «Седов» в любую минуту может поднять пары.

И первое распоряжение капитана Бадигина — «вперед!» — будет безукоризненно выполнено Дмитрием Трофимовым — старшим механиком легендарного корабля.

Л. Муханов

Сергей Дмитриевич
Токарев

Второй механик «Седова» Сергей Дмитриевич Токарев — волжанин. Родился он в сентябре 1906 года в городе Вольске, в семье рабочего бывш. Глухоозерского цементного завода (ныне завод «Большевик»). О своем детстве Сергей Дмитриевич рассказывает так:

«В раннем моем детстве отец получил увечье на заводе и умер. В 1917 году умерла мать. Меня взял на воспитание брат матери — рабочий цементного завода Данилов. Он определил меня в заводскую начальную школу. Вскоре дядя тоже умер. Я остался сиротой. До 1923 года воспитывался и жил в детских домах Вольска и Костромы.

Шестнадцати лет я поступил в Красносельскую художественную ремесленную школу (в б. Костромской губернии). Закончить ее не удалось: школу закрыли. Жизнь складывалась неудачно, но я решил во что бы то ни стало приобрести профессию. Пошел работать съемщиком (на Костромской текстильной фабрике), потом временно работал на погрузках и разгрузках, на очистке паровых котлов. Был кочегаром на буксирном пароходе «Братья», масленщиком на мельнице, помощником машиниста на буксире «Октябрь», смазчиком на цементном заводе».

Так сложились детство и юность этого мужественного полярного моряка-седовца.

Осенью 1928 года Сергея Дмитриевича Токарева призывают на службу в Военно-Морской Флот. Два года, проведенные в военной авиации Черного моря, принесли знания, опыт и долгожданную ква-

Второй механик
СЕРГЕЙ ДМИТРИЕВИЧ
ТОКАРЕВ

лификацию. Теперь Токарев уже знал свое призвание — он будет моряком и механиком.

После демобилизации, проработав несколько месяцев слесарем сборочного цеха на одном из московских авиационных заводов, Сергей Дмитриевич Токарев идет работать в морской флот. Он переезжает в Архангельск, поступает на линейный ледокол «Ленин». Вначале Токарев работает машинистом первого класса, потом старшим машинистом и, наконец, четвертым механиком. В октябре 1936 года он впервые знакомится с ледокольным пароходом «Седов». Работая на нем старшим машинистом, он быстро освоился на корабле, но его вскоре перевели на ледокольный пароход «Садко». Зимой 1937 года «Садко» и «Седов» встречаются во льдах моря Лаптевых. Они вместе дрейфуют в плену у тяжелых льдов. Токарев возвращается на «Седов».

«Замечательный, мужественный моряк», — так отзывается о нем вся команда корабля.

Один из примеров его спокойного мужества — это поединок со льда-

ми 26 сентября 1938 года. Напиравшие льды накренили судно. Вода хлынула через холодильник, отверстие которого оказалось под водой. Кораблю грозила серьезная авария. Сергей Токарев вместе с Николаем Шарыповым, не задумываясь, бросились в ледяную воду. Они заткнули отверстие холодильника. В это время с палубы уже отгружали на лед аварийный запас. Токарев и Шарыпов не покидали машинного отделения, самоотверженно работали в глубине корабля. Они готовы были пожертвовать жизнью, но сделать все для того, чтобы спасти судно. И когда опасность миновала, все седовцы крепко пожали руки и расцеловали своих мужественных товарищей.

Всеволод Степанович
Алферов

Глубокой осенью 1920 года вместе с первым снегом в заброшенную северную деревню — Куринскую — пришла тревожная весть о приближении белогвардейского отряда. Население Куринской — большей частью дети, старики и вдовы, подперев ворота кольями, спряталось в погребах.

За селом у леса были наспех вырыты окопы. Многие уходили к партизанам, готовились к обороне. Ушла к партизанам вдова Алферова, оставив дома четырех ребят. Отец пропал без вести еще в империалистическую войну. Старшим в семье оставался тринадцатилетний Всеволод. Ему был дан наказ:

— Хозяином остаешься. За маленькими присматривай!

Заниматься хозяйством, когда его нет, — дело не трудное. Но как уговорить братьев не реветь, не просить хлеба, когда самому хочется есть. Сердобольные соседки посоветовали Всеволоду пойти на лесоразработки.

Подрядчик долго и придирчиво рассматривал невзрачную фигурку мальчика, неодобрительно покачивал головой:

— Ростом маловат, куда мне с тобой? Волокита одна будет...

Однако на работу взял. Так началась трудовая жизнь Всеволода Степановича Алферова.

Лет через пять семья Алферова провожала старшего сына в город. Напутствуемый пожеланиями и советами, он пошел в далекий Архангельск, унося с собой горячее желание работать.

Город встретил здорового, энергичного деревенского паренька

Третий механик
ВСЕВОЛОД СТЕПАНОВИЧ
АЛФЕРОВ

неприветливо. Страна тогда переживала трудный, напряженный период.

Уезжая, юноша сказал родным:

— Поеду в Архангельск, поступлю во флот, получу квалификацию...

Несколько месяцев Алферов работал кочегаром в Севгосрыбтресте. Бот «Лысун», ходивший на рыбный промысел, и судно «Пиногор» были первой морской школой для кочегара Алферова. После этого он вернулся к своим родным и прожил в деревне больше года.

В 1926 году, работая кочегаром в Архангельске, Всеволод Алферов вступил в комсомол. Окончив двухмесячные курсы повышения квалификации, он стал кочегаром на одном из лесозаводов Северного края, а с апреля 1928 года окончательно связал свою жизнь с морским флотом.

Он плавает на пароходе «Печега», на рыбных траулерах «Камбала», «Навага» и «Окунь», на судах «Альбатрос», «Мироныч», «Сорока», «Пушкин», в течение нескольких месяцев работает в береговых мастер-

ских, затем снова уходит в море — кочегаром парохода «Аркос».

Вначале море оказалось очень негостеприимным. В одном из первых рейсов — осенью 1929 года — тральщик вблизи Мурманска наскочил на подводную скалу. Замерзших, полуживых моряков случайно подобрали рыбаки. Первая неудача не обескуражила Всеволода. Наоборот, с того времени он еще больше полюбил море, увлекательную, полную опасностей, жизнь северного моряка. С тех пор он не расстается с морем. Он плавает матросом, кочегаром.

В марте 1933 года Алферов переходит на работу в арктический флот, — вначале на «Сибиряков», а затем на «Седов», на котором он работает по сей день. В 1935 году кочегар Алферов становится машинистом, в 1938 году — третьим механиком.

В трудные для дрейфующего «Седова» часы третий механик Всеволод Степанович Алферов всегда на посту. Коллектив седовцев ценит его решительность, опыт и преданность делу.

За шесть лет пребывания на судне Алферов отлично изучил механизмы. Он превосходно знает достоинства и недостатки своего корабля.

В 1934 году на «Седове» стал работать новый машинист — родной брат Всеволода Степановича — Александр Алферов, до того плававший на «Сибирякове». Четыре навигации у механизмов «Седова» стояли два брата — оба хорошие знатоки своего дела и мужественные полярники.

Весной 1938 года Александр Алферов был вывезен с дрейфующего корабля. Последнее время он плавал на ледокольном пароходе «Дежнев». Узнав, что ледокол «И. Сталин» идет на помощь к «Седову», Александр Алферов обратился с просьбой перевести его на флагманский корабль. Его просьбу удовлетворили.

Уходя в плавание, Александр Алферов заявил, что он непременно завоюет право перейти на обратном пути на борт «Седова» и снова станет рядом со своим героем братом у механизмов прославленного корабля.

Таковы братья Алферовы.

Николай Сергеевич
Шарыпов

Седовцы — представители нашей славной советской молодежи. Они вошли в жизнь, возмужали и окрепли при советской власти. Старшему из седовцев — 37 лет. Младшему — 24 года. Средний возраст — тридцать лет.

Самый молодой моряк на «Седове» — Николай Сергеевич Шарыпов. Он родился в 1915 году. Двадцати лет вступил в комсомол. На «Седове» работает шесть лет. Был кочегаром первого класса, теперь — машинист.

Биография Николая Шарыпова несложна. На родине — в Архангельске — в 1933 году он окончил школу морского ученичества по машинному отделению, получил свидетельство машиниста и слесаря четвертого разряда. Потом побывал на Новой Земле, был рулевым моторного катера и перешел в арктический флот. Плавал на «Садко», а оттуда переведен на «Седов».

Имя машиниста «Седова» Николая Шарыпова хорошо знают у нас в стране. Это он, вместе с Токаревым, смело и самоотверженно работая в ледяной воде, предотвратил крупную аварию корабля. Это он, вместе с другими членами машинной команды, в тяжелейших условиях дрейфа отремонтировал поврежденный руль, вернул кораблю возможность управляться.

«Жилистый парень», — говорят о нем моряки. Жизнь на севере закалила его. Крепкая натура Шарыпова как будто совсем не боится холода.

В начале дрейфа Шарыпову поручили обязанности судового библио-

Машинист 1-го класса
НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ ШАРЫПОВ

текаря. Библиотека помещалась в кают-компании, на отопление которой нехватало горючего. Но библиотека работала бесперебойно: в любую стужу Шарыпов был на своем общественном посту.

Прекрасно изучив механизмы корабля, машинист Шарыпов обеспечивает надежный уход за ними, держит машину в боевой готовности.

Отец Николая Сергеевича Шарыпова и сейчас работает кузнецом на канатной фабрике в Архангельске. Он заслуженно гордится своим сыном.

Накануне 1 мая в Москве побывали родители Николая Шарыпова. Они выступали по радио на передаче, посвященной седовцам. Перед отъездом из столицы мать послала наказ сыну. Ирина Шарыпова писала:

«Дорогой сынок Коленька! Покидая Москву, мы с отцом хотим поделиться с тобой о том, какой заботой и вниманием нас окружили в родной столице.

Коля, мы побывали в музее Ленина, осмотрели загородные

дворцы, были на торжественном вечере, где товарищ Ширшов и другие рассказывали о вас и подняли тост за здоровье пятнадцати друзей.

Первого мая, вместе со всеми трудящимися Москвы, мы прошли со знаменами в колонне работников Севморпути мимо мавзолея Ленина. Там стоял и приветствовал народ товарищ Сталин, руководители партии и правительства.

Коля, учись и работай — вам дорога везде открыта. Мы всюду видим огромные достижения нашей великой страны. Еще раз говорю тебе: работай, как учит родной товарищ Сталин!

Коля, мы уверены, что ваш дрейф, за которым следит вся страна, окончится благополучно, вы справитесь со всеми заданиями, оправдаете доверие, которое оказывают вам партия и правительство.

Будь мужественным и стойким! Мы обещаем, вернувшись в Архангельск, работать так же, как ты. Я состою в совете жен, меня считают хорошей активисткой.

Папа и я целуем тебя и твоих товарищей.

Ирина Шарыпова».

Родители могут быть спокойны за своего сына: звание полярного моряка и седовца Николай Шарыпов носит с честью.

Иосиф Маркович
Недзвецкий

Машинист первого класса «Седова» Иосиф Маркович Недзвецкий впервые пришел в Арктику только четыре года назад. До этого в течение нескольких лет он служил в частях Белорусского военного округа, был командиром.

Сын рабочего, Иосиф Недзвецкий до восьмилетнего возраста жил с родителями, потом два года воспитывался в детском доме. С 15 лет, вместе с отцом, он работал по найму, четыре года был чернорабочим, строил железную дорогу Рославль — Могилев — Осиповичи. На строительстве вступил в члены ВЛКСМ.

Зима 1928 года застает Иосифа Марковича в Петрозаводске. В течение почти двух лет он работает слесарем на заводе «Онега». Учится на токаря.

Служба в рядах Рабоче-Крестьянской Красной Армии открывает перед юношей новые горизонты... Его избирают в члены Могилевского городского совета. Парторганизация воинской части принимает его кандидатом в члены большевистской партии.

Весной 1935 года, через несколько месяцев после демобилизации из рядов РККА, Недзвецкий становится полярником. Он — моторист Пясинской экспедиции Арктического института, больше года работает на Таймырском полуострове. Потом его направляют в новую экспедицию — на реку Яну. Он совершает плавание от Мурманска до бухты Тикси. Тяжелые ледовые условия не позволили экспедиции попасть на Яну. Недзвецкий в конце 1937 года возвращается в Ленинград. Его командируют на ледокол «Ермак» машинистом первого класса.

Навигация 1938 года была великолепным испытанием и школой для моряков «Ермака». Блестяще проведен сверхранний рейс к Земле

Машинист 1-го класса
ИОСИФ МАРКОВИЧ
НЕДЗВЕЦКИЙ

Франца-Иосифа. Освобождены из ледового плена караваны «Русанова» и «Литке». Четыре месяца коллектив старейшего советского ледокола неутомимо работает, вырывая из дрейфа и возвращая стране одно за другим суда, затертые льдами в навигацию 1937 года.

И, наконец, последний рекордный рейс — к 83-й параллели, к каравану дрейфующих ледокольных кораблей «Седов», «Садко» и «Малыгин».

Среди мужественных и настойчивых моряков «Ермака» Иосиф Недзвецкий оказался прекрасным товарищем. Великолепная школа Красной Армии воспитала в нем волю, дала ему знания, которые сделали его передовым членом коллектива. Скромный, работящий и дисциплинированный, он отлично справлялся с работой, завоевал общее уважение.

Недзвецкий был переведен на «Седов» в числе тех шести ермаковцев, которым командование доверило нести почетную вахту на дрейфующем корабле.

«Старательный работник, активный общественник, замечательный товарищ», — таков был отзыв ермаковцев. Иосиф Маркович Недзвецкий оказался достойным оказанного ему доверия.

Иван Иванович
Гетман

Кочегар первого класса «Седова» Иван Иванович Гетман родился в 1913 году в городе Нежине, б. Черниговской губернии. Отец его работал столяром-краснодеревщиком.

Иван Гетман девяти лет поступил в школу-семилетку и успешно окончил ее в 1929 году. Переехав в Москву, семнадцатилетний юноша работал вначале копировальщиком, а затем чертежником в Институте химической обороны. В 1930 году вступил в члены ВЛКСМ.

Юношу не оставляла мысль об учебе. Занятия в школе фабрично-заводского ученичества Мосхимпрома пришлось оставить из-за болезни. Весной 1931 года Гетман поступил в горный техникум. После окончания первого курса техникума его направили на производственную практику в Донбасс. Гетман работал вагонщиком на шахте № 1-бис Казалось, учеба налаживалась. Но из-за семейных обстоятельств техникум неожиданно пришлось оставить.

Иван Иванович уехал на советские угольные рудники, на Шпицберген. Он работал грузчиком, монтером, землекопом. Через два года, вернувшись на материк, Гетман пошел добровольцем в Рабоче-Крестьянскую Красную Армию.

С декабря 1936 года Иван Гетман начал работать в Ленинградском торговом порту. Он плавал матросом на портовом ледоколе «Трувор», ремонтировал буксирный пароход «Туман». Весной 1938 года Гетман переехал в Мурманск. На боте «Молотов» треста Мурманрыба он ходил матросом добывать треску. Один из рейсов Иван Иванович совершил на экспедиционном судне «Персей» Полярного института рыбного хозяйства и океанографии. Затем он перешел на «Ермак».

Кочегар 1-го класса
ИВАН ИВАНОВИЧ
ГЕТМАН

Он работал кочегаром и матросом первого класса, показал себя хорошим товарищем, примерным комсомольцем и отличным производственником. Гетман не боится никакой работы. Когда «Ермак» подошел к каравану дрейфующих судов и предпринял смелую попытку вывести «Седова» с поврежденным рулем, 14 опытных кочегаров были переданы на зимовавшие корабли. Между тем, машинному отделению «Ермака» предстояла особенно напряженная работа: перед «Ермаком» лежало 60 миль льда, который считался непроходимым; затем следовало 100 миль очень тяжелого льда и 150 миль более мелкого. Льды простирались до 78-й параллели. Все это требовало колоссального напряжения сил машинистов и особенно кочегаров.

И вот тогда, 29 августа 1938 года, в судовой многотиражке «Сквозь льды» (№ 18, выпущен на 83 градусе 04,3 минуте северной широты, в Северном Ледовитом океане) появилось такое письмо матроса Гетмана и камбузника Мегера:

«Все члены экипажа ледокола «Ермак» отлично понимают, что сейчас решается успех операции по выводу судов каравана

«Садко». Поэтому, узнав, что в кочегарке нехватает кочегаров, что это может отразиться на работе ледокола, мы, не раздумывая, решили встать к топкам.

Но ведь мало взять лопату в руки и встать около котла, — нужно обеспечить горение в топке, высокое давление пара в котле.

И отлично понимая все это, ценя высокое доверие, оказанное нам, мы обязуемся стахановской работой в кочегарке обеспечить необходимое давление пара; обязуемся сделать все зависящее от нас для того, чтобы «Ермак» вместе с судами каравана пробился на чистую воду.

Правительственное задание должно быть выполнено! С этой мыслью мы идем в кочегарку, с этой мыслью мы будем работать, работать по-стахановски.

И. Гетман, П. Мегер».

Примеру передовиков последовали другие стахановцы корабля. Но уже к вечеру было решено оставить «Седова» в дрейфе. В числе лучших своих людей коллектив «Ермака» перевел на борт дрейфующего «Седова» Ивана Ивановича Гетмана и Павла Власовича Мегера.

На «Седове» Иван Иванович Гетман показал себя старательным работником. В дружном коллективе седовцев Гетман отличается исключительной трудоспособностью. Он четко выполняет все судовые работы, с живейшим интересом принимает участие во многих научно-исследовательских работах, нередко приходит на помощь своей изобретательностью. Вместе с боцманом Буториным и матросом Гаманковым Иван Иванович Гетман подготовил глубоководный лотлинь для гидрологических работ.

Выступая на радиопередаче, посвященной второй годовщине дрейфа «Седова», мать И. И. Гетмана — Александра Ивановна — говорила:

«С честью заканчивай работу и возвращайся домой! Весь советский народ встретит тебя, как родного сына. Работай так, чтобы я могла гордиться тобой и могла сказать:

— Смотрите, дорогой товарищ Сталин, какой у меня хороший сын!».

С полным правом скажет Александра Ивановна эти слова, проникнутые великим материнским счастьем.

Андрей Георгиевич
Ефремов

Старший помощник капитана «Седова» — Андрей Георгиевич Ефремов — прекрасный судоводитель, опытный штурман, знаток арктических морей.

Ефремов — земляк Трофимова. Он родился в городе Сретенске, Читинской области, в семье счетовода. Еще в детстве, вместе со всей семьей, Андрей Георгиевич переехал во Владивосток, куда перевели на работу его отца. В 1923 году, окончив пять классов среднего учебного заведения, пятнадцатилетний Андрей Ефремов поступил в морской техникум. Жизнь в большом приморском городе привила ему любовь к морю. Все его сверстники мечтали о службе во флоте, о походах по безбрежным далям океана.

В 1924 году сбылась мечта: Ефремов — практикант на пароходе «Индига», плавает в Тихом океане. В следующем году он матрос на пароходе «Память Ленина», потом штурманский ученик на пароходе «Симферополь». Летом он плавает, зимой учится.

Весной 1927 года Андрей Ефремов успешно сдает экзамены и получает свидетельство об окончании Владивостокского морского техникума.

— Вы, конечно, понимаете, что штурманом будете не сразу, — говорит ему на прощанье старый преподаватель техникума. — Придется сперва поплавать в разных «ролях», приобрести навыки, практику, а потом уже самостоятельно поведете корабли.

Ефремов поступает матросом на шхуну: моряк должен владеть искусством плавания на парусных судах. Затем почти два года он —

штурманский ученик на пароходах «Астрахань» и «Эривань». Летом 1929 года Ефремов получает диплом штурмана малого плавания. Он — третий помощник капитана парохода «Эривань», затем — второй помощник капитана на пароходе «Вьюга» и пароходе «Камчадал».

Все эти суда совершали рейсы по дальневосточным морям. Из каждого рейса неутомимый штурман выносил что-либо новое, ценное. Он с уверенностью смотрит в будущее.

После службы в частях Рабоче-Крестьянской Красной Армии Ефремов уезжает в Ленинград. Два года он учится в Институте инженеров водного транспорта. В июле 1933 года курс Института закончен. С дипломом инженера и педагога по морскому судовождению Андрей Георгиевич уезжает на работу в родной Владивосток. В морском техникуме, в том самом, где еще так недавно он учился, Ефремов заведует судоводительским отделом, ведет большую педагогическую работу.

— Спору нет: интересное дело, даже увлекательное, но ... тянет в море, — говорит он друзьям.

Летом 1934 года, в то самое время, когда Константин Бадигин плавает на северо-западе советской страны, а Дмитрий Трофимов совершает прославленный сквозной рейс на ледорезе «Литке», — их будущий товарищ Андрей Ефремов руководит групповой практикой слушателей Владивостокского морского техникума на пароходе «Камо». Одновременно он выполняет обязанности второго помощника капитана. Летом 1935 года Ефремов идет в арктическое плавание вторым помощником капитана ледокола «Красин». Здесь он впервые встречается с Бадигиным. На «Красине» Андрей Георгиевич проявляет инициативу в каждом хорошем деле.

Комсомольцы задумали учиться на штурманов и механиков; Ефремов с радостью и энергией берется за это дело. Комитет комсомола, обсудив его предложение, поручает Ефремову организовать пловучий морской техникум без отрыва от производства. Андрей Георгиевич сам добывает программы, учебники, составляет учебный план, отбирает слушателей и сам же преподает астрономию, математику, географию. Его примеру следуют научные работники экспедиции. Впоследствии начинание Ефремова превратилось в филиал Владивостокского морского техникума. Большая группа молодых моряков благодарна Ефремову за то, что теперь они стали механиками и штурманами, пошли в морские учебные заведения.

На корабле у Ефремова много друзей. Но крепче всего дружба с Бадигиным. Целые ночи просиживают неразлучные друзья над кар-

Старший помощник капитана
АНДРЕЙ ГЕОРГИЕВИЧ ЕФРЕМОВ

тами и лоциями, за изучением штурманских приборов. Ефремов — большой знаток всех приборов для судовождения. На «Красине» он заведует штурманским хозяйством. В его руках «хитрые» механизмы эхолота, гирокомпаса Сперри, лага Форбса делают необходимую в судовождении работу. На досуге, вместе с Бадигиным, он часами простаивает на мостике, чтобы «поймать» солнце для определения координат ледокола. После вычислений, получив разные «точки», они долго спорят—кто из них ошибся. Потом доискиваются до ошибки, исправляют ее.

Ефремов и Бадигин учились друг у друга.

Бадигину нравился Ефремов как человек исключительной скромности. Он не бросался в глаза, не любил много говорить. Трудно было вызвать его на выступление. Обычно молчаливый, Ефремов предпочитает слушать других.

Но стоит где-нибудь произойти сколько-нибудь важному событию, где требуется помощь, квалифицированный совет, смелость, отвага, — тут всегда появляется Ефремов. Молча и спокойно, без паники, без рисовки, он делает то, что нужно, и опять исчезает.

Ледокол уходил в большой арктический рейс. Последние дни сборов. На судно грузили продовольствие, теплую одежду, хозяйственный инвентарь, горючее.

Всем хотелось в последние дни повидаться с родными, проститься с друзьями, побывать в театре. Когда кончалась вахта и учеба, все старались поскорее уйти в город. На судне оставалось лишь несколько моряков. Среди них почти всегда был Ефремов.

В течение нескольких суток, вместе с тремя кочегарами, он разобрал и уложил сотни тонн разнообразных грузов. Его помощники отдыхали поочередно лишь по 4—5 часов в сутки, а Ефремов совсем не выходил из трюма, — он буквально не спал трое суток. Никто, кроме работавших с ним, не знал об этом: Ефремов любит работать без шума, без рекламы.

Ефремов неутомим. Он не может сидеть без дела. Когда «Красин», выжидая окончания береговых работ, стоял целую неделю вблизи острова Геральда, Ефремов взял шлюпку и вместе с двумя матросами за несколько дней обошел вокруг острова, делая промеры глубин. Эта работа дала возможность точно указать на карте Чукотского моря обстановку подходов к берегам Геральда; раньше этого не было.

Арктика полюбилась настойчивому моряку. После «Красина» Андрей Георгиевич некоторое время плавал вторым помощником капитана на гидрографическом судне «Мурман». Летом 1937 года он уходит в экспедицию на ледокольном пароходе «Малыгин» старшим гидрографом-навигатором и руководителем практики студентов Гидрографического института Главсевморпути. Затертый льдами «Малыгин» остался на зимовку в море Лаптевых.

С «Малыгина» Андрея Георгиевича переводят на «Седов». Выполняя обязанности старшего помощника капитана, он ведет научные исследования по гидрологии, несет метеорологическую вахту, помогает гидрографу Буйницкому.

Своей выдержкой и спокойствием он завоевал любовь всего коллектива.

М. Викторов

Дмитрий Прокофьевич
Буторин

Беломорское побережье издавна славится как родина смелых русских моряков-поморов. Здесь люди с ранних лет привыкают бороться с суровой стихией северных морей. Из поколения в поколение передаются поморские традиции, сложившиеся еще в те далекие времена, когда прапрадеды и прадеды нынешних отважных моряков ходили на утлых шняках промышлять треску и морского зверя к берегам Норвегии, к Шпицбергену и Новой Земле.

В семье помора-зверопромышленника, в селе Долгощелье, Мезенского района, в 1908 году родился Дмитрий Прокофьевич Буторин. После окончания сельской школы, с 14 лет он пошел вместе с отцом добывать рыбу и зверя на Канинском полуострове в Белом море. Восемь лет работы на промысле сделали молодого моряка мастером на все руки. Не раз попадал он в сокрушительные осенние штормы, в снежные ураганы. «Никогда, нигде не теряться» — это ясное жизненное правило твердо усвоил Дмитрий Буторин.

В 1927 году, работая в Долгощельской промысловой артели, Дмитрий Буторин впервые вышел на зверобойку не на крошечном промысловом боте, а на большом ледокольном пароходе. Советская власть по-новому организует промысел морского зверя в Горле Белого моря. Буторин плавает на «Сибирякове», на «Русанове», на «Седове». Он участвует в экспедиции Арктического института, изучающей морского зверя. Вдумчивый и наблюдательный моряк охотно рассказывает ученым биологам о своих наблюдениях за жизнью и поведением морского зверя.

Боцман
ДМИТРИЙ ПРОКОФЬЕВИЧ
БУТОРИН

Потом — снова походы за треской, за гренландским тюленем... На Канинском полуострове, на острове Моржовец — все исхожено и изучено. Двадцатидвухлетний помор может теперь многому научить старых и бывалых промышленников-моряков.

Буторина влекут новые места, еще неизведанная жизнь. Он идет работать матросом — вначале на небольшой пароход «Ломоносов», затем на ледокольный пароход «Седов»; на этом судне он уже плавал прежде — во время зверобойки.

В сентябре 1930 года Дмитрий Прокофьевич призывается в Красную Армию и служит в пограничных войсках. После демобилизации, в марте 1933 года, он возвращается матросом на «Седов», где работает без перерыва до нынешнего дня.

Когда самолеты вывезли с трех дрейфующих судов на Большую Землю значительную часть людей, на каждом из кораблей осталось по одиннадцати человек. Это были самые крепкие, выносливые, отборные кадры полярных моряков. Конечно, среди них находился и Дмитрий Буторин.

Деловитый матрос становится боцманом. Буторин любит трудиться. Даже в часы досуга он обязательно что-либо мастерит: из старых кож он выкраивает крепкие обувки для команды, старательно чинит торбаза. Когда для починок нехватило материала, Буторин обучил товарищей искусству выделки шкур: на корабле сохранилось несколько коровьих шкур, снятых с «живого продовольствия», которое в свое время вез «Седов».

Дмитрий Буторин — страстный охотник. В любую погоду он выходит осматривать капканы, расставленные на песца по окружающему корабль ледяному полю.

Когда потребовалось изготовить глубоководный трос для промеров океана и взятия проб донного грунта, боцман первым взялся за это дело. В жгучий мороз он разбирал пряди толстых стальных канатов, чтобы потом сплести из них тонкий лотлинь. Канат был сделан точно к сроку, взятому по социалистическому обязательству, — к юбилею ленинско-сталинского комсомола.

И снова неутомимый боцман занят всякой судовой работой. Пусть пока еще судно зажато льдами, — но ведь оно выйдет на чистую воду; палубное хозяйство корабля должно быть образцово подготовлено к рейсу на юг, к берегам родной земли...

Ефрем Иванович
Гаманков

Матрос первого класса «Седова» Ефрем Иванович Гаманков вырос вдалеке от арктических морей. Уроженец бедной крестьянской семьи, он с пятнадцати лет пошел батрачить в родном селе Робчики (бывш. Западная область). В 1930 году здесь организовался колхоз. Родители стали колхозниками, а восемнадцатилетний Ефрем Гаманков покинул родные места и уехал на север. Он работал на лесозаготовках в Архангельской области, потом перешел в Кольский леспромхоз.

Почти четыре года, с небольшими перерывами, провел Гаманков в лесах Севера. Суровая жизнь вдалеке от городов и сел, в лесной глуши, куда редко попадала свежая газета или книга, не отпугнула молодого энергичного парня. Здесь он впервые познакомился с северными водниками: Гаманков встречался с ними, когда по рекам сплавляли лес.

Летом 1934 года Ефрем Иванович Гаманков поступил матросом в Убеко Севера (Управление безопасности кораблевождения на морях и реках Севера). Он плавал на судах, которые вели гидрографические работы на реках и в бухтах Белого моря, работал на лоцмейстерских станциях.

В любую погоду лоцманы выходят на проводку судов. В свирепый шторм, когда никакой, самый отчаянный, смельчак не решится пуститься в плавание по бушующему морю, небольшая шлюпка по первому же вызову отчаливает от лоцманской брандвахты. Она доставляет на борт проходящего корабля человека, который может уверенно повести корабль по самым коварным извилинам фарватера. Лоцман выходит на мостик, берет в свои руки руль, а лодка идет обратно, падая и поднимаясь на волне. В лодке, рядом с другими моряками,

Матрос 1-го класса
ЕФРЕМ ИВАНОВИЧ
ГАМАНКОВ

неутомимо работал на веслах Ефрем Гаманков. Потом мужественный моряк плавал на ледокольном пароходе «Таймыр», на парусно-моторном судне «Исследователь» Полярного института рыбного хозяйства и океанографии. Пути его плаваний уходили все дальше на север. Непартийный большевик матрос Гаманков, где бы он ни работал, завоевывал общее уважение своей решительностью, исключительной дисциплинированностью, умением четко сделать все, что ему поручалось.

Весной 1938 года он окончательно переходит в арктический флот — на ледокол «Ермак». А спустя несколько месяцев коллектив ермаковцев рекомендует его в числе своих лучших товарищей для перевода на борт дрейфующего «Седова». Здесь он показал себя энергичным, мужественным моряком.

Виктор Харлампиевич
Буйницкий

Летом 1937 года студент пятого курса Гидрографического института Буйницкий вернулся из рейса к Земле Франца-Иосифа и получил назначение в экспедицию на «Садко» к Новосибирским островам.

Этой экспедиции были поручены весьма разнообразные научные исследования.

Хорошо запомнилась первая встреча с Буйницким. Вошел молодой комсомолец — стройный, худощавый, подвижной, с вдумчивыми глазами.

Он с восторгом рассказывал о только что совершенном им замечательном плавании на Землю Франца-Иосифа, о гидрографических работах, в которых он участвовал. В рассказе не было и тени хвастовства. Он говорил о том, как жаждет учиться, как счастлив, что будет участвовать в большой научной экспедиции в Арктику.

С вниманием и жадностью Виктор Харлампиевич слушал информацию о плане предстоящих научных работ, о приборах, которые берутся в экспедицию.

Буйницкий перешел на V курс Гидрографического института, прослушал уже курс астрономии, земного магнетизма и гравиметрии, имел некоторый практический опыт, но на большой производственной работе еще не был. Экспедиция к Новосибирским островам открывала перед ним широкие возможности для ознакомления с этой работой, притом в условиях дальнего арктического плавания.

Виктор Харлампиевич горел желанием работать; чувствовалось, что он не боится работы. В экспедиции на него возлагались обязанности вахтенного начальника и помощника гидрографа. В свободное время он хотел помогать в астрономических, магнитных и гравитационных работах.

В двадцатых числах июля все участники экспедиции были в Архангельске. Оставалось несколько дней до выхода в море. На «Садко» грузили уголь, продовольствие, снаряжение, запасы на случай зимовки, многочисленные ящики с научными приборами, материалами, оборудованием лабораторий.

Для комсомольца Буйницкого настали горячие дни: участие в судовых работах, разбор и приведение в порядок штурманского и гидрографического имущества, выполнение поручений капитана и старшего помощника, оборудование лабораторий — геохимической, гидрологической, гидробиологической, по исследованию льда, гравиметрической. Все страшно интересно, нельзя ничего пропустить, все надо знать с самого начала; вот где можно будет многому научиться!

В любую свободную минуту Буйницкий старался кому-нибудь помочь. Он обладает отличным тактом — не назойлив, не любопытен излишне, не задает лишних вопросов. С топором в руках молодой научный работник помогал открывать ящики, переносить инструменты, ставить их на место; попутно, почти без вопросов, он узнавал — какие здесь будут производиться работы, что это за прибор, как он устанавливается...

Видно было, что он хорошо разбирается во многих вопросах, быстро усваивает наспех брошенные замечания относительно работ и приборов. И, пожалуй, основное: всех он подкупал своим энтузиазмом.

— Буйницкий производит впечатление толкового парня, — говорили участники экспедиции в первые же дни знакомства с ним.

И это, действительно, оправдалось в дальнейшем.

Вспоминается, как заинтересовал его прибор для определения силы тяжести, который устанавливали в особом помещении — в гравиметрической лаборатории. Раньше, на лекциях гравиметрии в Гидрографическом институте, он слышал только краткое упоминание о методе известного голландского геодезиста В. Мейнеса, дающем возможность определять величину силы тяжести также и на водной поверхности при помощи качания маятников. Единственный прибор В. Мейнеса, имевшийся в Советском Союзе, был теперь перед его глазами.

Подобный прибор был сконструирован впервые в 1923 году в Голландии. По методу В. Мейнеса определялось напряжение силы тяжести во многих морях; в большинстве случаев прибор устанавливали на подводной лодке, погружавшейся для наблюдений на глубину 20—40 метров, чтобы уменьшить влияние качки. Наблюдения эти дали обширный материал о распределении силы тяжести на водной поверхности.

Однако на ледяных просторах Арктики и в полярных морях таких наблюдений до 1935 года почти не было. Только с этого времени, во время арктических рейсов «Садко», начали производиться эти работы, которые помогают решить основной вопрос высшей геодезии — о точной фигуре земли (геоиде) и освещают труднейшую проблему геотектоники — вопрос о строении земной коры. Эти наблюдения предстояло продолжить и в экспедиции «Садко» в 1937 году.

Большинство сотрудников экспедиции интересовалось прибором, требующим от наблюдателя много внимания, навыка и постоянной заботы. Но Буйницкий проявлял к прибору Мейнеса особый интерес: ему страстно хотелось самому научиться вести эти работы, самому овладеть сложным инструментом.

О том, что скоро на этого молодого, способного комсомольца будут возложены все научные работы в экспедиции с самыми сложными приборами, что он с честью пронесет через весь Полярный бассейн знамя советской науки, собрав ценнейший материал, — в то время никто, конечно, и не помышлял.

С каждым днем, с каждым новым этапом продвижения «Садко» на восток, Буйницкий все больше и больше вникал в многосторонние научные работы, производившиеся на корабле. Он старательно выполнял свои штурманские и гидрографические вахты. Секстан был всегда у него наготове, чтобы «схватить» редко показывающееся солнце; это — искусство опытного штурмана, особенно важное в Арктике, где летом так часты облачность и туманы.

Некоторые участники экспедиции шутили:

— Виктор, вероятно, по облакам определяется... Где он успел сегодня «схватить» солнце?...

Буйницкий научился хорошо и быстро делать соответствующие вычисления; точное местоположение судна сообщалось всем интересующимся. Измерение глубин эхолотом, счисление на чистой воде и во льдах, картирование (нанесение на карту) характера и мощности ледового покрова, пеленгование видимых береговых предметов и прокладка на карте, определение поправки компаса, ведение вахтен-

Гидрограф
ВИКТОР ХАРЛАМПИЕВИЧ БУЙНИЦКИЙ

ного журнала, — со всем этим Буйницкий справлялся быстро и хорошо; это было его прямой обязанностью.

В свободное от вахты время он всегда устремлялся на завоевание новых областей знания. То он помогал гидрологам — выбирал батометры, записывал показания температуры, отливал пробы воды, то он в химической лаборатории учился у химиков делать анализ на хлор... В другое время его видишь помогающим гидробиологам разбирать богатый улов бентоса (придонная фауна); вот он учится брать пробу грунта длинными тяжелыми трубками, помогает физикам доставать пробы льда... Он не брезгал никакой работой и с жадностью впитывал в себя новые познания. Он был неутомим.

— Мне кажется, что после предыдущей вахты вы и не отдыхали, а теперь опять ваша вахта, — сказал я как-то ему.

— Что ж поделать, некогда было, — ответил он, — биологи вытащили замечательный трал. Оказывается, в этом районе много животных атлантического происхождения, и мы отобрали не мало интересных

экземпляров... Где тут отдыхать! Отдохну после экспедиции... Сейчас я поставил себе задачу: ознакомиться со всеми работами, которые ведутся на судне.

В другой раз он мне сказал:

— Наверное миллионы юношей и девушек нашей страны хотели бы быть сейчас на моем месте и иметь такие возможности для учебы; я чувствую себя обязанным максимально использовать все...

Пройдя Белое, Баренцово, Карское моря и пролив Вилькицкого, открыв в западной части моря Лаптевых (считавшейся мелководной) «язык» больших глубин, «Садко» двигался к своей конечной цели — к островам Де Лонга; экспедиция должна была исследовать эти малоизвестные острова, построить на одном из них радио-метеорологическую станцию — форпост советской науки в восточном секторе Арктики.

Все готовились к береговым работам. Буйницкий освобождался частично от судовых обязанностей, чтобы принять в них участие. Он просил ближе познакомить его с береговыми астрономическими наблюдениями и с определением элементов земного магнетизма с помощью магнитного теодолита.

25 августа мы подошли к острову Генриетты. После Мельвиля — помощника Де Лонга, открывшего этот остров в 1881 году, — здесь еще никто не был. Началась постройка жилых домов и радиостанции.

На высоком берегу острова были поставлены две палатки. В одной из них установили магнитный теодолит; другая находилась около места, выбранного для астрономического пункта, и служила складом инструментов, различного снаряжения и запаса продовольствия, а также пристанищем для работавших на берегу — на тот случай, если «Садко», вследствие подвижки льда, будет принужден на некоторое время отойти, не успев взять людей с берега.

Здесь мы пробыли десять дней. Буйницкий быстро освоился с астрономическими и магнитными наблюдениями, деятельно помогал проводить их. Скоро мы могли разделить работу: он делал магнитную съемку острова, а я остался у палаток доканчивать астрономические и магнитные наблюдения.

Буйницкий с небольшим походным магнитным теодолитом и с карманным хронометром обошел постепенно весь остров, производя магнитную съемку. Виктор Харлампиевич определил элементы земного магнетизма и на самой вершине куполообразного ледникового покрова — в 340 метрах над уровнем моря. Он прекрасно справился со своей работой.

Затем экспедиции удалось побывать на острове Жаннеты, никем до тех пор не посещавшемся, на острове Беннета, острове Жохова. Буйницкий, помогая проводить магнитные и астрономические наблюдения, занимался буссольно-глазомерной съемкой на острове Жохова, и в этом деле также показал свое умение.

Когда «Садко», «Седов» и «Малыгин» остались на зимовку и стало очевидным, что суда вместе со льдами будут дрейфовать приблизительно по пути «Фрама», перед научными работниками открылись новые горизонты. Дрейф каравана судов начинался в восточном секторе Арктики; в это же время в западном секторе на пути от Северного полюса к Гренландскому морю дрейфовала льдина с героической четверкой папанинцев. Одновременность наших работ с работами станции «Северный полюс», возможность близкого повторения пути «Фрама», обилие научных инструментов и лабораторий, наличие научных работников разных специальностей — все это определяло большую ценность предстоящих исследований.

На «Садко» был центр научной работы, а на «Седове» — «Дрейфующее отделение Гидрографического института». На «Седове» оказались 22 студента IV и V курсов Гидрографического института, проходивших учебную практику; для них были организованы занятия по программам института, чтобы студенты максимально использовали время зимовки и не потеряли учебного года. Буйницкий тоже включился в эти занятия. Он предусмотрительно взял с собой в плавание учебники и научную литературу; все это теперь очень пригодилось.

Кроме того, Буйницкий договорился, что будет помогать производить астрономические наблюдения. Они делались, в среднем, через каждые два дня. С наступлением полярной ночи наблюдения велись по звездам.

На верхнем мостике «Садко» устанавливали инструмент и, не считаясь с крепким морозом и ветром, — лишь бы видны были звезды! — вели наблюдения. Даже при 30—40-градусном морозе перчатки не надевались: мелкие винты приборов нужно было вращать голыми руками. Металл жег пальцы, они быстро коченели.

Буйницкий вначале записывал данные наблюдений, потом стал производить их вполне самостоятельно. После наблюдений тотчас следовали вычисления; координаты наносились на карту: вырисовывался зигзагообразный путь ледяного поля, в которое вмерзли наши корабли.

Буйницкий хорошо понимал особую важность этих наблюдений для раскрытия законов движения льда в Полярном бассейне. Колоссальное количество астрономических наблюдений, которые он проделал впо-

следствии на «Седове», свидетельствуют о замечательном трудолюбии и высоком сознании долга.

В начале декабря 1937 года Буйницкий переселился на «Седов», чтобы полнее использовать читавшиеся там лекции для студентов V курса «Дрейфующего отделения Гидрографического института».

На «Седове» Буйницкий получил в свое распоряжение другой астрономический инструмент и начал вести самостоятельные наблюдения. Кроме того, он построил вскоре на некотором расстоянии от «Седова» ледяной домик и начал там тренироваться в производстве магнитных наблюдений. Он работал упорно и настойчиво.

В этот же период я начал знакомить Буйницкого с прибором В. Мейнеса для определения силы тяжести; Виктор Харлампиевич периодически приходил на «Садко». Итти ему приходилось в полярную ночь, по полю, прорезанному предательскими трещинами и разводьями, едва прикрытыми молодым льдом.

Было известно: в марте — апреле прилетит звено тяжелых самолетов, чтобы вывезти на материк большинство людей с дрейфующего каравана. Возник вопрос: кто останется дальше дрейфовать для производства необходимых научных работ.

Наилучшим кандидатом был Буйницкий: к этому времени он уже зарекомендовал себя весьма положительно. Он мог самостоятельно справляться с большинством главнейших научных работ, горел молодым энтузиазмом и желанием работать.

Так как я был обязан возвращаться к месту своей постоянной службы, надо было решить: что делать с работами по определению силы тяжести прибором В. Мейнеса. Прекратить их было бы очень досадно: работы эти производились на «Садко» в 1935, 1936, 1937 годах — от Гренландского моря до островов Де Лонга; дальше предстоял дрейф в Полярном бассейне, выход на большие глубины. Было чрезвычайно важно продолжать и дальше эти работы на «Садко».

В помещении, где стоял прибор В. Мейнеса, температура держалась около 15 градусов ниже нуля. Поднимать температуру нельзя было, так как это вредно отразилось бы на хронометрах и на маятниках; работать приходилось со свечкой... Но Буйницкий страстно желал постигнуть работу с этим прибором, и дело пошло на лад: к февралю 1938 года Виктор Харлампиевич мог уже самостоятельно делать наблюдения с установленным прибором; затем мы его специально разобрали, снова собрали и отрегулировали.

Самые маятники, наблюдение за качанием которых дает возможность определять величины силы тяжести, после завершения наблю-

дений должны быть исследованы в исходном пункте (в Ленинграде). Между тем, в дальнейшем дрейфе с прибором могли случиться всякие неожиданности; если бы маятники были повреждены, все предыдущие наблюдения погибли бы. Поэтому мы просили прислать с самолетами из Ленинграда запасной комплект выверенных маятников (для дальнейших работ Буйницкого), чтобы прежние маятники можно было взять на материк для заключительных исследований. Запасной комплект маятников был доставлен на «Садко» в первом рейсе самолетов к каравану. Вместе с Буйницким мы сменили старые маятники на новые, установили и отрегулировали прибор. Этот участок работ Буйницкий хорошо освоил. В марте он перебрался обратно на «Садко», чтобы продолжать здесь научные работы после нашего отлета.

Мы расстались с ним в апреле 1938 года. Вспоминаются последние дни, проведенные с научными сотрудниками на «Садко». Буйницкий советовался о каждой детали, которая могла встретиться в его будущих работах, предусматривал всякие возможные случаи. У товарищей была полная уверенность, что Буйницкий справится со всеми исследованиями, которые ему предстояло вести. За это время он приобрел много знаний и навыков, а его энергия, молодой энтузиазм и серьезное, честное отношение к труду говорили о том, что научная работа остается в надежных руках.

В сентябре 1938 года стало известно, что Буйницкий по его просьбе оставлен на «Седове», чтобы продолжать научные работы в большом дрейфе через весь Полярный бассейн. Это и надо было от него ожидать. Если бы он отправился на материк, некоторые работы пришлось бы совсем прекратить. Он обязан был отдать своей стране то, что от нее получил, и он сделал это.

Огромный полезный труд выполнил Виктор Харлампиевич на «Седове». Не мало часов провел он у глубоководной лебедки, выбирая стальной трос после промера глубины Северного Ледовитого океана... На целые сутки уходил он с корабля в маленький ледяной домик, сооруженный вблизи судна, и проводил там магнитные наблюдения, а потом тщательно расшифровывал материал исследований в своей каюте.

— Нам дорог буквально каждый день, — говорил он товарищам. — Ведь ни один корабль не был еще в таких высоких широтах, как наш «Седов». Нужно всемерно использовать период дрейфа для научных работ.

Товарищи никогда не отказывали в помощи своему настойчивому, трудолюбивому другу.

Настойчивостью и трудолюбием он отличался с раннего возраста.

Виктору Буйницкому было 6 лет, когда его отец вернулся инвалидом с фронта первой империалистической войны. Детство Виктора протекало серо, бесцветно. Но отец и мать стремились дать сыну образование. В 1927 году Виктор Буйницкий окончил школу-семилетку и поступил в Читинский лесотехнический институт. Зимой он учился, летом проходил производственную практику: в экспедиции Забайкальского геофизического общества у истоков реки Витим, на сплаве по рекам Восточной Сибири и Дальнего Востока.

Так — в упорных занятиях и труде — проходили юношеские годы. Окончив институт, он поступил в один из леспромхозов Дальнего Востока. Здесь Виктор Буйницкий совершал увлекательные путешествия, обследуя лесные массивы богатого края.

Там же, на Дальнем Востоке, он стал членом комсомола.

Решив продолжать свое образование, Виктор Харлампиевич осенью 1932 года переехал в Ленинград. В Горном институте он прошел трехгодичный курс, практиковался на рудниках Кольского полуострова. В 1935 году Буйницкий перевелся в только что организованный Гидрографический институт Главного управления Северного морского пути. Годом позже он впервые познакомился с Арктикой: проходил производственную практику на судне «Ломоносов» в Карском море, у восточных берегов Новой Земли. Его, как способного молодого ученого, назначили руководителем гидрографических работ на судне «Папанин». Здесь он пробыл до поздней осени. Затем — дрейф на «Садко» и «Седове».

Материалы, собранные седовцами, в частности Буйницким, скоро будут подвергнуты тщательной обработке. Они вольют новую струю света в тайны центрального Полярного бассейна и принесут колоссальную пользу в решении задачи, которую поставила перед полярниками великая советская страна: превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль.

Профессор И. Жонголович

Александр Александрович
Полянский

Небольшой портовый ледокол совершал зимний рейс в Баренцовом море. Зимний Баренц, по выражению одного полярного моряка, это — «полное академическое собрание штормов всех видов». А о страшной зиме 1925 года до сих пор еще рассказывают смотрители береговых маяков бурного северного моря. Как раз в ту зиму ледокол совершал рейс, которого никогда не забудут его участники. Не забудут потому, что тогда все моряки ледокола не раз глядели в глаза смерти.

... Шторм налетел неожиданно. Еще несколько минут назад сизые облака ровно проходили над морем. Но вот они начали опускаться все ниже и ниже; казалось, что мачта корабля сейчас скроется в серой облачной мути. На море бушевали свинцовые гряды волн. Ледокол накрыла непроницаемая пелена тумана. В нескольких шагах ничего нельзя было разглядеть.

Началась героическая борьба моряков.

Ледокол вздымало крутой волной; гребень ее поднимался выше палубных надстроек. Волны сорвали грузы, укрепленные на носовой палубе, и с грохотом били ими в переднюю стенку капитанского мостика. Матросы бросились спасать палубное имущество, но следующим ударом волны грузы выкинуло за борт.

На палубе, бортах, снастях, трапах корабля с непостижимой быстротой нарастала голубоватая корка льда. По наружным трапам нельзя было ни подняться, ни спуститься — они превратились в ледяные горки; люди, с трудом удерживая равновесие при крутых кренах корабля, скользили по обледенелым трапам.

Ледокол перестал слушаться руля. Штормовые волны понесли корабль к берегу. Гибель судна казалась неизбежной: сейчас его выкинет на мель или разобьет о камни...

В эти наполненные тревогой минуты береговой радист установил связь с ледоколом. Он спросил своего товарища на судне: «Как дела?»

Корабельный радист спокойно выстучал в ответ: «Все в порядке.. Находимся в полосе шторма... Дрейфуем... Привет... Полянский».

Береговой радист был знаком с Александром Полянским и хотел продолжать разговор, узнать подробности. Но Полянский не отвечал. Он уже вызывал другие радиостанции материка и у всех спрашивал: «Какая погода?»

Радист Полянский отыскивал границы свирепого шторма. Ответы были отовсюду неутешительные.

Время от времени в радиорубку, грохоча дождевиком, который превратился в обледенелый панцырь, входил капитан. У него тоже был только один вопрос:

— Ну, как погода?

Радист снимал наушники и, повернувшись к капитану, веселым тоном отвечал:

— Ничего в волнах не видно!

Капитан многозначительно произносил «н-да» и уходил из уютной радиорубки в грохочущий мир шторма.

Минутами казалось, что разъяренная стихия вот-вот поглотит судно и оно исчезнет в клокочущей бездне. В неравной борьбе со штормом прошло несколько часов.

Кое-как, работая полным ходом, машины противостояли напору волн. Машинисты работали по колено в воде. Из бункеров вырывалась смешанная с углем черная жижа. Некоторые уже выбивались из сил.

И вдруг — в какое-то неуловимое мгновение — все на корабле с радостью ощутили, что шторм начал стихать. Удары волн становились все реже. Взбесившийся Баренц успокаивался.

Капитан снова зашел в радиорубку. Полянский сидел и покачивал головой в такт музыке, передававшейся из Москвы. Перед радистом на столе лежал заполненный бланк телеграммы, адресованной домой— в Архангельск:

«Все благополучно. Немного потрепало штормом».

Капитан улыбнулся. Он любил мужественных, спокойных и стойких людей.

Старший радист
АЛЕКСАНДР
АЛЕКСАНДРОВИЧ
ПОЛЯНСКИЙ

...В 1918 году в службе связи флотского экипажа в Архангельске появился новый курьер — паренек с удивительно белыми волосами. Это был Саша Полянский. Беготня «на посылках» не очень нравилась пятнадцатилетнему юноше, стремившемуся к учебе и знаниям. Но в этом первом своем труде он находил известное удовлетворение. По вечерам, придя домой на отдых, Саша с гордостью думал, что он — первый помощник отца; юноша знал: он не мог продолжать образование только потому, что одному работнику — отцу трудно было прокормить большую семью из 8 человек.

Работа курьером сыграла решающую роль в дальнейшей жизни Саши Полянского. Как-то, впервые доставляя радиограмму, он задумался: каким путем она могла прибыть в Архангельск, если ее отправитель плавает далеко в открытом море?

В свободные минуты между «рейсами» по городу Саша настойчиво допытывался у связистов: как устроено радио, почему сигналы передаются на расстояние, на чем основана азбука Морзе? Немного времени прошло, и Саша уже стал телефонистом; все-таки это было не-

сколько ближе к таинственному аппарату, в котором поблескивали голубые искры, непонятным Саше образом превращавшиеся в буквы.

Когда последние банды интервентов на Севере были сброшены Красной Армией в море и люди в Архангельском крае занялись мирным трудом, Саша Полянский получил возможность осуществить заветную мечту своей ранней юности.

В 1921 году Саша окончил радиошколу при Службе наблюдения и связи Северного моря.

С этого периода открывается интереснейшая, яркая, наполненная событиями биография радиста Александра Александровича Полянского.

Его первая самостоятельная работа радистом прошла на Мурманском побережье. До сих пор он вспоминает, с каким волнением впервые взялся за ключ «искровки» и один, без провожатых, отправился в «путешествие» по безбрежному океану эфира.

Здесь Александр Полянский проработал недолго. Подошел срок службы в Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Саша пошел в ее ряды с большим интересом, как в новую превосходную школу.

В эти дни в домик Полянских, в пригороде Архангельска — Соломбале, рассыльный доставил первую телеграмму от Саши. Он сообщал: «Согласно удостоверению, я теперь действительно военный моряк и старший радист, остаюсь на годичную зимовку радистом береговой станции Цып-Наволок».

Проходили годы. В маленький домик в Соломбале время от времени приносили краткие радиограммы из самых разнообразных мест, помеченные различными названиями кораблей: борт гидрографического судна «Пахтусов», «Таймыр» (Северное море), «Сибиряков», «Малыгин», моторный борт «Нерпа» (Карское море)... Вот радиограмма, отправленная из Средиземного моря с борта парохода «Воронеж», из Атлантического океана, от берегов Африки...

На многих судах нес вахту этот вечно неудовлетворенный собой радист, повсюду оставляя о себе воспоминание, как о «снайпере эфира», для которого в сложном радиоделе нет невозможного. Капитан моторного бота «Нерпа», вспоминая о Полянском, говорил:

— Этот радист—кудесник! Мне кажется—дай ему палку и кусок проволоки, — он и с этим «оборудованием» ухитрится наладить радиосвязь.

Если разговориться с Александром Александровичем Полянским о чем угодно, то неизбежно беседа перейдет на его излюбленную тему —

об учебе. Вся его жизнь и работа — в учебе: радиошкола, Красная Армия, радиотехнические курсы повышения квалификации, упорная работа над собой в каждом рейсе, на каждой вахте, в каждую свободную минуту. Блестящая работа Александра Александровича Полянского на борту героического «Седова» — естественное завершение роста мастерства выдающегося радиста.

Эта оценка не случайна. Радист — в буквальном смысле слова — «душа» морского судна, полярной станции. Когда в радиорубке уверенно работает передатчик, когда в кают-компании раздается спокойный и четкий голос Москвы, лучше работается, глубоко ощущается теплое дыхание родной страны...

На «Седове» Полянскому пришлось обеспечивать связь более чем 2 года. Дрейфующий во льдах Седов» стал пловучей научной экспедицией, проводящей важные исследовательские работы. Здесь требовалась надежная и продуктивная связь. Ее обеспечили Полянский и его единственный помощник Коля Бекасов. Были дни, когда радиостанция «Седова» передавала на материк по нескольку тысяч слов. За два с лишним года радисты наземных радиостанций не отметили ни одного перебоя в работе по связи с «Седовым».

В 1938 году мне пришлось наблюдать, как с «Седовым» работал радист мыса Челюскин. Из репродуктора с невероятной быстротой сыпался рой точек и тире. Радист напрягал все свое внимание: так быстро неслись седовские сигналы.

Когда наступила короткая пауза, он сказал:

— Ну и сыпет Полянский! Одно удовольствие с ним работать. «Почерк» у него приятный...

Полянский вступил на борт «Седова» в 1936 году, и с первых же дней стал любимцем экипажа.

В 1938 году ледокол «Ермак» пробился в район зимовки трех кораблей и освободил из ледового плена «Садко» и «Малыгина». «Седова» вывести из льдов не удалось из-за поврежденного руля. Встал вопрос: кто останется радистом «Седова» на второй год дрейфа?

Дошла очередь до Полянского. Его спросили:

— Вы останетесь?

Полянский даже обиделся этому вопросу.

— Конечно, остаюсь! — решительно ответил он.

Когда «Ермак», «Садко» и «Малыгин» исчезли в дали океана, Полянский вернулся в радиорубку и взял чистый бланк.

Через несколько часов жена Полянского — Мария Алексеевна — получила радиограмму с пометкой «Георгий Седов».

Телеграмма была, как обычно, краткая:

«Маруся зпт не беспокойся зпт остаемся зимовать тчк Арктика требует людей тчк Хотели заменить тире не согласился тчк Скоро увидимся».

☆

Небольшой домик Полянских в Соломбале пользуется большой известностью. Часто сюда заходят совершенно незнакомые люди, спрашивают: «Что новенького?»

Мария Алексеевна не удивляется. Наоборот, каждое такое посещение наполняет ее чувством гордости за своего друга-мужа, за всех седовцев. Она приветливо встречает незнакомого гостя, подводит его к карте, на которой старательно вычерчен маршрут дрейфа, и прочитывает полученную недавно радиограмму от Александра Александровича.

Гость смотрит на голубой разлив Северного Ледовитого океана, пересеченный красной линией дрейфа. Уходя, он просит:

— Передайте привет мужу.

Мария Алексеевна знает — от кого этот привет. В радиограмме мужу она пишет: «Привет тебе от всех земляков».

Два раза Мария Алексеевна с дочкой Зоечкой выезжала в Москву, чтобы побеседовать с мужем по радио. Для Александра Полянского, как и для всех седовцев, дни разговоров по радио с родными превращались в большой праздник.

Последний раз это было 24 октября 1939 года. Мария Алексеевна говорила просто, старательно скрывая свое волнение, а вот Зоечка не выдержала... Она очень соскучилась по отцу и, заговорив о белом медвеженке, заплакала на весь мир. Ее детский плач услышал и Александр Александрович Полянский. Наверное, в эти секунды впервые дрогнуло сердце опытного радиста.

Сынишка Полянского — Витя тоже заждался. Когда «Седов» оказался близко от Шпицбергена, Витя решил, что пора папе причаливать к берегу. Он прочертил остававшийся на карте сантиметр и огласил дом радостным криком:

— Папа приезжает!

Он долго не мог понять, что сантиметр на карте — это сотни километров ледового океана.

Жена А. А. Полянского — Мария Алексеевна — его боевая подруга в полном смысле этих слов: она радистка, плавала на кораблях, бывала в рейсах вместе с мужем, сменяя его на вахтах в радиорубке. Сейчас все ее заботы — о семье. Всегда бодрая и веселая, она воспитывает в детях преданность родине, мужество, упорство.

А. А. Полянский горячо любит свою семью. Замечательна его переписка с детьми. Домой часто приходят радиограммы, адресованные Вите и Зое. Получив радиограмму, ребята уединяются и по складам разбирают слова, написанные отцом.

Несколько месяцев назад ребята получили такую радиограмму: «Отрастил бороду. Рыжую. Длина — 15 сантиметров».

И ребята ждут возвращения «бородатого» отца...

А. А. Полянский вернется в свою семью. Он вернется домой, на родную советскую землю, в дружную многомиллионную семью советского народа. Страна обнимет радиста-седовца, выполнившего наказ товарища Сталина, и скажет:

— Спасибо! Ты настоящий человек, герой!

В. Ардаматский

Николай Михайлович Бекасов

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

Седовцы непрерывно связаны с Большой Землей. Почетную вахту в радиорубке корабля несут радисты Александр Александрович Полянский и Николай Михайлович Бекасов. Они обеспечивают четкую связь дрейфующего судна с родиной.

Николаю Бекасову 26 лет. Он не сразу стал моряком. Закончив шесть классов трудовой школы, он учился в ФЗУ бумажной промышленности, затем поступил на геолого-разведочные курсы; в перспективе были поездки по полям и горам с разведывательными партиями. Но Бекасова влекло в море; он поступил на радиоотделение Ленинградского морского техникума. Это было уже всерьез и надолго: Николай хотел стать моряком и радистом. В первое же лето он получил назначение практикантом на пароход «Луга». Судно шло в дальнее плавание...

По окончании морского техникума, в 1937 году, Николай Бекасов получил звание техника и радиооператора первого разряда. Он пошел плавать, быстро накапливая опыт и повышая квалификацию. 10 мая 1938 года друзья и родные провожали его в далекий рейс на ледоколе «Ермак».

Он впервые увидел «Седова» уже дрейфующим во льдах центрального Полярного бассейна. «Седов» оставался в дрейфе. Его команда

Радист
НИКОЛАЙ МИХАЙЛОВИЧ
БЕКАСОВ

пополнялась лучшими людьми с «Ермака». Просьба молодого радиста о переводе его на дрейфующий корабль была удовлетворена.

Бекасов прекрасно понимает, как сильно затруднился бы дрейф нарушением связи. Он делает все от него зависящее, чтобы седовцы не чувствовали себя отрезанными от родины, от культуры, от живого слова.

Дрейфующая среди льдов, за тысячи километров от Большой Земли, горсточка людей в любое время дня и ночи ощущает заботу матери-родины.

В конце 1938 года «Седов» поддерживал связь с полярной станцией на мысе Челюскин. Для обмена радиограммами было выделено четыре срока связи в сутки. Но уже вскоре, для более тщательного наблюдения за дрейфом, установили шесть сроков. В период сжатий «Седова» связь была ежечасно.

В течение восьми месяцев, с сентября 1938 года до мая 1939 года, по данным «Седова», состоялось свыше 1 400 сроков связи. Количество телеграмм достигло 4 400, а слов в них — 167 965.

К маю 1939 года «Седов» продрейфовал дальше на запад. Радиостанция корабля теперь работала с островом Рудольфа и мысом Желания (на Новой Земле). И все же связь между «Седовым» и мысом Челюскин поддерживалась (правда, только один раз в сутки), но скорее в виде рекорда дальности слышимости «Седова», чем в практических целях.

В конце февраля оба коллектива договорились провести шахматный матч по радио. Вначале игра шла быстро, потом шахматисты стали делать ходы более осторожно, и партия затянулась. То полярники мыса Челюскин запаздывали с ответным ходом, то седовцы. Однажды коллективу мыса Челюскин пришлось пойти на маленькую хитрость и дать телеграмму такого содержания: «Когда вы вернетесь на материк и вас будут спрашивать, сколько времени необходимо на дрейф от Уэллена через Северный полюс до Гренландии, то придется вам отвечать: «не больше, чем на одну шахматную партию», — ибо есть опасение, что вы выйдете из дрейфа раньше, чем игра закончится».

Игра оживилась, и партия закончилась победой коллектива мыса Челюскин. Это было первое и, пожалуй, единственное поражение, которое потерпели за время своего дрейфа седовцы.

Радио прекрасно служит коллективу. Каждые сутки, в одни и те же часы, на полярных станциях слышат позывные сигналы ледокольного парохода «Седов». Строго по расписанию радиостанция корабля передает на материк, в Москву, краткие метеорологические сводки, данные о местонахождении судна, сведения об окружающей обстановке, сообщения о проделанных научных работах, лаконические радиограммы членов экипажа своим родным. Регулярно уходят с борта «Седова» короткие сообщения специального корреспондента ТАСС Николая Бекасова.

Бекасов всегда проявлял большой интерес к общественной деятельности. В морском техникуме и на пароходе «Луга» Николай Бекасов активно сотрудничал в стенгазетах. На «Ермаке», во время арктического рейса, издавалась печатная многотиражка «Сквозь льды». В тот день, когда Николай Бекасов в числе шести ермаковцев перешел на борт «Седова», газета «Сквозь льды» поместила его портрет и пожелала своему рабкору счастливой зимовки.

В коллективе седовцев комсомольца Бекасова любят за веселый и общительный нрав. Как о прекрасном товарище отзываются о Николае Михайловиче его друзья по Ленинграду.

В семье бережно хранится множество снимков. С фотографий смотрит веселое молодое лицо. Вот Коля за своим любимым занятием —

вместе с членами редколлегии морского техникума выпускает очередной номер стенгазеты. На другом снимке он, чуть наклонив голову, боксирует на ринге. На третьей фотографии — Николай с друзьями у себя в комнате; он держит гитару, все смеются; видимо, Николай веселит товарищей музыкой и песнями.

С борта «Седова» Бекасов поддерживает теплую радиопереписку с товарищами. Десятки телеграмм получили его старые друзья. А когда Николай узнал, что соученица по школе стала студенткой медицинского института, он горячо поздравил девушку, пожелал ей успехов в учебе и по радио заказал ей подарок.

Николай Бекасов рад предстоящей встрече с семьей и друзьями. С борта «Седова» он радирует:

«Идем домой. Рад всех вас скоро увидеть и обнять. Рад, что мы, седовцы, справились с заданием партии и правительства».

Таков один из популярнейших корреспондентов ТАСС — Телеграфного агентства Советского Союза. Пожалуй, не найдется в нашей стране газеты, которая не печатала бы сообщений Николая Бекасова о легендарном дрейфе.

Павел Власович
Мегер

Летним утром 1921 года от берега Одесского лимана оторвалась лодка. Свежий ветер подхватил ее, надул паруса и угнал лодку в открытое море. В этом утлом суденышке находилось пятеро мальчиков. Самому младшему из них — Павлуше Мегеру — было 9 лет. Он-то и был зачинщиком тайком подготовленного путешествия из Одессы к кавказским берегам.

Две недели о лодке и юных моряках не было никаких вестей. Родители уже оплакивали судьбу безрассудных «колумбов», когда вдруг они появились дома целыми и невредимыми, да еще с богатым уловом скумбрии...

Так начал свое первое плавание сын кока Черноморского торгового флота Павел Власович Мегер.

Повар «Седова» Павел Власович Мегер — молодой полярник: в Арктике он лишь второй год. Но он прошел хорошую школу советского моряка. Окончив училище плавсостава в Одессе, Павел Мегер в течение девяти лет служил на различных судах Черноморского пароходства. На черноморских судах «Охотск», «Декабрист», «Крым», «Киев» и «Ворошилов» он ходил вдоль и поперек по Черному морю, совершал заграничные рейсы. Вначале матрос, а затем кочегар — он всюду ревностно отдавался работе.

Юг все же прискучил. Потянуло на Север, в суровую Арктику, в просторы полярных морей.

После службы в Рабоче-Крестьянской Красной Армии Павел Мегер работал по ремонту морских судов, а затем сменил теплую Одессу

Повар
ПАВЕЛ ВЛАСОВИЧ
МЕГЕР

на далекий Мурманск. Прослужив некоторое время в рыболовном флоте Баренцова моря, Мегер в июне 1938 года поступил на ледокол «Ермак» — камбузником. Здесь он приобрел новую профессию, вспомнил работу отца — повара.

Работал он, не жалея сил. В числе лучших ермаковцев Павел Власович Мегер осенью 1938 года перешел работать на «Седов», где ему поручили ответственное дело — судовую кулинарию. Павел Власович раньше никогда не был настоящим коком, но через отца давно познакомился с поварским делом, занимался кулинарией в часы досуга — как любитель.

— Когда Павлуша бывает дома, я никогда не готовлю,— рассказывает его жена Таисия Александровна Мегер. — Он всегда так мастерски приготовит любое блюдо, что мне за ним не угнаться.

Любительская профессия как нельзя лучше пригодилась на дрейфующем корабле.

Павел Власович имеет еще одну специальность. Еще в детстве он пристрастился к рисованию. Взяв самодельный мольберт и па-

литру, он часто уходил за город, делая с натуры зарисовки живописных окрестностей Одессы.

Теперь и это пригодилось. Используя свободное от работы время, Павел Власович ведет альбом зарисовок героического дрейфа.

Седовцы любят и уважают своего товарища — способного повара и художника. Хороший производственник Павел Власович Мегер вместе с тем и прекрасный общественник. Ленинский комсомол, членом которого свыше 10 лет состоит Мегер, воспитал в нем любовь к общественной работе и самоотверженному труду.

Александр Петрович Соболевский

В разгар подготовки к арктической навигации 1937 года палуба «Седова» была забита всякой кладью. В кормовой части строили обширный хлев для коров и свиней. Над трюмами носовой части судна разместились катеры и кунгасы. Бочки с маслом, керосином, нефтью выстроились вдоль бортов. По соседству с ними стояли приборы гидрологов.

Люди «Седова» — представители самых различных профессий — были одеты по-разному. Но один человек по внешности особенно выделялся из всех. Это был подтянутый, с хорошей военной выправкой, всегда в белоснежном воротничке, искусно лавирующий среди нагромождений экспедиционного корабля, — судовой врач Александр Петрович Соболевский.

Для человека, впервые вступившего на палубу «Седова», эти детали означали многое: они порождали доверие; чувствовалось, что судовой врач — аккуратный, уравновешенный, выдержанный человек, прошедший школу Красной Армии, точный и дисциплинированный.

Не секрет, что есть люди, которые, попав в Арктику, перестают бриться, отращивают бороду, начинают скептически относиться ко всему личному — посещению бани, смене белья, костюму. Такое поведение обычно сопровождается рассуждениями: «Арктика — не город, здесь не до этикета».

Совсем не таким с первого же знакомства оказался Александр Петрович Соболевский — «Петрович», как его потом называли на «Седове».

Хотя Соболевский впервые пошел в арктическое плавание, а до того был вполне «сухопутным» человеком, — он с первых же дней проявил себя на «Седове» так, что заслужил общее уважение и авторитет.

Первые недели навигации 1937 года проходили спокойно. Корабль обслуживал экспедицию Гидрографического управления. В экспедиционных условиях людям «болеть было некогда». И все же случалось — кто-нибудь порежет руку или напорется на торчащий из доски гвоздь, получит небольшой ожог на камбузе... Немногочисленны были пациенты судового врача. Казалось бы, что с выходом в море для него наступает отдых и спокойствие, — но не такой характер у Александра Петровича...

Когда перед выходом в море судовой лазарет запасался медикаментами, нашлись снабженцы, пытавшиеся ограничить судно минимальным количеством лекарств и инвентаря. Благодаря настойчивости Соболевского «Седов» вышел в море, получив все необходимое для судового лазарета. Александр Петрович развернул его по всем правилам медицины. Все сверкало чистотой и белизной. Мне не раз приходилось участвовать в полярных экспедициях, но никогда еще не доводилось наблюдать, чтобы в лазарете был налажен такой образцовый порядок, как на «Седове» — силами Александра Петровича.

Создав отличный лазарет, Александр Петрович энергично повел борьбу за образцовое санитарное состояние корабля. Он появлялся всюду: в камбузе, в буфете, в кубриках команды, в общежитии экспедиционных работников.

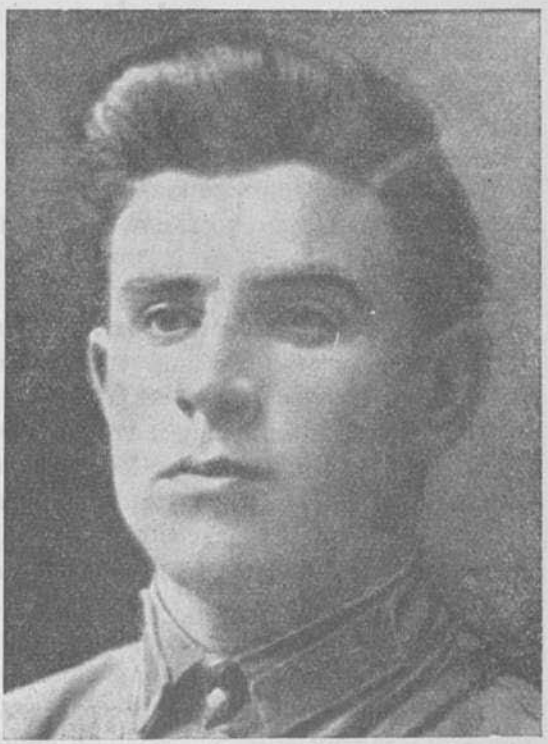
На большинстве судов, особенно старых, обычно обитает уйма тараканов. Так было и на «Седове». Соболевский ликвидировал тараканов — они исчезли.

Свои заботы о санитарии Александр Петрович сочетал с повседневным наблюдением за работой камбуза. Он — член столовой комиссии; ни одно меню не составлялось без его участия.

В свободное время он вел общественную работу. Стараниями Александра Петровича на «Седове» был организован самодеятельный оркестр. Позднее, когда «Седов» вместе с «Садко» и «Малыгиным» лег в дрейф, этот оркестр разросся и выступал поочередно на каждом из кораблей.

Преподавание общеобразовательных предметов морякам «Седова» также стало одним из занятий Александра Петровича Соболевского на судне.

Так проходило его первое арктическое плавание.



Врач
АЛЕКСАНДР ПЕТРОВИЧ
СОБОЛЕВСКИЙ

23 октября 1937 года вблизи острова Бельковского начался дрейф трех ледокольных пароходов.

Для экономии угля, которого оставалось совсем мало, на судах погасили котлы и начали обогревать помещения камельками. Соболевский добивается сохранения лазарета в рабочем состоянии; в лазарете топили отдельную печь. В этом опять была видна настоящая забота врача о здоровьи экипажа.

Вскоре лазарет понадобился по-настоящему. Произошел несчастный случай: за борт упал старший помощник капитана; произошло это ночью, и несчастье заметили не сразу. Когда подняли тревогу и спустили за борт люстру, на поверхности темной воды увидели маленькую льдину. Падая, старший помощник ударился лицом о льдину и, теряя сознание, ухватился за нее. Это и спасло его от гибели в океане.

Судовой водолаз, не раздеваясь, бросился в ледяную воду, обвязал товарища за талию. Их двоих подняли на борт.

Когда старшего помощника принесли в кубрик, он был без чувств.

И вот здесь сказались находчивость и спокойная уверенность Александра Петровича Соболевского.

Соболевский применил все средства, имевшиеся в его распоряжении. Прошло около часа... У старшего помощника появились признаки жизни. Все облегченно вздохнули.

Пострадавшего внесли в лазарет, и с этого момента Александр Петрович не покидал его до тех пор, пока не убедился в полной безопасности больного.

Молодой и здоровый организм выдержал тяжелое испытание, но крупозное воспаление легких было расплатой за возвращенную жизнь. Надо было видеть, с какой трогательной заботливостью ухаживал Александр Петрович за своим больным, как мужественно просиживал он долгие бессонные ночи, следя за борьбой организма с болезнью!

В лазарете было тепло, а Соболевский ютился в своей каюте, которая обогревалась... воздухом, проникавшим через открытую дверь из кают-компании. Нередко у Александра Петровича подушка ночью примерзала к стене. Но он равнодушно переносил все неудобства личного быта и отказывался переезжать в более теплое помещение, так как не хотел стеснять товарищей.

Нередко после того, как все работы дня были выполнены, Александр Петрович заходил в лазарет побеседовать с выздоравливающим. В этих простых, задушевных разговорах ярко вырисовывался внутренний облик незаурядного человека, прекрасного товарища.

Жадный до знаний, постоянно работающий над собой, полный большого внутреннего благородства, 34-летний Александр Петрович мечтал, вернувшись на Большую Землю, закончить свое высшее медицинское образование.

— В моей биографии нет ничего выдающегося, — говорил он. — Рядовой медицинский работник...

Александр Петрович Соболевский родился в 1905 году в Белоруссии, в семье чернорабочего.

После трехлетних занятий в народной школе он поступил в ремесленное училище. Окончил его в 1924 году. За год до этого Александр Петрович потерял отца, болевшего много лет. Стремясь помочь семье, Александр Петрович пошел работать на лесопильный завод, а через два года переехал в Ленинград и стал слесарем на судостроительном заводе имени Орджоникидзе.

Тяга к знаниям неудержимо влечет Александра Соболевского на другой путь. В апреле 1926 года он поступает в школу старших лекпомов при Военно-Медицинской академии и через полтора года

успешно кончает курс. Александр Петрович получает назначение в Закавказье. Восемь лет он работает лекпомом в пограничных частях на южной границе Советского Союза.

Затем Соболевский снова в Ленинграде. Он — старший лекпом в приемном покое больницы имени Мечникова. Александр Петрович видит, как вокруг с непостижимой быстротой растут и совершенствуются люди; многие его товарищи по школе лекпомов уже стали врачами, ведут научную работу в институтах. Соболевский решает:

— Буду продолжать образование!

Осенью 1936 года он начинает учиться в Ленинградском медицинском институте. На время летнего отпуска в 1937 году он уходит в плавание судовым врачом ледокольного парохода «Седов».

Когда в начале 1938 года из Москвы сообщили, что отряд тяжелых самолетов направляется к нашему дрейфующему каравану, чтобы вывезти на материк большинство зимовщиков, когда составлялись списки отлетающих и остающихся, у Александра Петровича и мысли не было покинуть корабль.

На вопрос командования об этом Соболевский ответил:

— Как бы туго мне ни пришлось, как бы ни тянуло меня на Большую Землю, но корабль я не покину.

Правду говоря, оставшимся на «Седове» тоже было бы тяжело проститься со своим замечательным товарищем. Нечего скрывать: бывало даже, что с «Садко» и «Малыгина» к Соболевскому приходили моряки за врачебной помощью; Александр Петрович привлекал к себе общие симпатии.

Кончилась полярная ночь. Появилось долгожданное солнышко. Люди начали искать ледяные поля, годные для посадки самолетов. Непременным участником этих походов был наш доктор. Потом подошла пора подготовки аэродромов. Наравне с товарищами он горячо взялся за утомительный труд: расчистку полей от ропаков. Несмотря на свое больное сердце, Александр Петрович старательно крошил ледяные глыбы, а вернувшись с аэродрома, вместо отдыха, врачевал всех приходивших к нему.

Оберегая здоровье седовцев, опасаясь цынги, Соболевский все время был на-чеку.

— Если у нас будет хотя один случай цынги, это ляжет пятном на мою совесть, — сказал он как-то в дружеской беседе.

Забирая у кладовщика горох, Александр Петрович размачивал его, держал в тепле и проращивал. Время от времени на стол в кают-компании подавались миски с проросшим горохом. Все с удоволь-

ствием поедали «зеленые витамины». К новому — 1938 году Александр Петрович, в поисках витаминозного питания, изобрел блюдо, которое судовые шутники назвали «сокрюшон а ля Соболевский». Проращивая горох, Александр Петрович использовал настоенную воду, как витаминизированную, и добавлял ее к компоту, в который влил еще немного спирта. По идее это должен был быть крюшон; получился довольно крепкий и приятный на вкус напиток, названный «сокрюшон».

Развертывались работы по устройству посадочных площадок. Едва успели сделать один аэродром, как его сломало. А самолеты уже приближались к Тикси... Полярные моряки стали работать на тридцатиградусном морозе по 8—10 часов. Людей надо было кормить там же — на поле, и Александр Петрович превратился в «полярного маркитанта». В разгар работ он приносил с судна сундучок, в котором были уложены теплые, свежие бутерброды. Дежурный в аэродромной палатке к этому времени приготовлял чайник. Александр Петрович во время короткого перерыва оделял всех едой. Люди подкреплялись и с новой силой брались за работу. Рядом с ними Александр Петрович орудовал лопатой.

В тесном товарищеском общении проходили дни первого года дрейфа на караване...

На «Седове» осталось 15 героев. Среди них — Александр Петрович Соболевский. Он не покидает судно уже третий год.

Тот факт, что за долгий период тяжелого дрейфа никто из седовцев не болел, лучше всего говорит о качествах судового врача. Полярник, непартийный большевик Александр Петрович Соболевский блестяще оправдывает высокое доверие родины.

В. Авгевич

ИЗ БИОГРАФИИ КОРАБЛЯ

На севере Атлантического океана, у берегов Канады, лежит остров Нью-Фаундленд. Холодное течение омывает его скалистые берега, изрезанные глубокими заливами. Оно оттесняет теплые воды Гольфстрима. Бухты острова большую часть года покрыты льдом; льды из Арктики приносит сюда даже летом. Борьба морских течений — холодного и теплого — порождает здесь частые туманы. Нью-Фаундленд — богатая колония Англии. Медь, железо и каменный уголь скрыты в недрах острова. Море изобилует рыбой.

Судоходные компании заказали специальные суда, приспособленные для плавания в водах Нью-Фаундленда. Один из таких заказов передали судостроительному заводу в городе Глазго, в Северной Шотландии.

На стапелях этого завода в 1907 году были заложены три ледокольных парохода для нью-фаундлендских рейсов: «Бонавенчур», «Беллавенчур» и «Беотик». Через два года все три судна были сданы заказчику.

«Беотик» — называлось населявшее когда-то остров Нью-Фаундленд индейское племя, уничтоженное пришельцами из Старой Англии. Это было романтично: в память о жертвах своих предков потомки убийц присваивали пароходам имена истребленных племен...

По морским представлениям «Беотик» можно было назвать достаточно красивым судном. Корабль солиден и пропорционален. Форштевень у него ровный, полубака нет (этим он отличается от своих братьев-близнецов). Отделка кают и салона простая, но прочная. Роскоши

нет и следа. Это — рабочий пароход. Длина его — 76,8 метра, ширина — 11 метров по среднему шпангоуту, осадка — до 6 метров. Вес вытесняемой «Беотиком» воды — 3 056 тонн; это — его водоизмещение. В средней части корпуса стоят котлы и машина— в 2 360 лошадиных сил. Скорость «Беотика» 11—13 миль в час. Корабль имеет два трюма, вмещающих 1 350 тонн груза, в том числе уголь для топок судна. При полном запасе угля «Беотик» мог совершать переходы в 3 000 морских миль без дополнительной бункеровки.

Закругленный снизу форштевень позволяет кораблю довольно легко влезать на лед и давить его тяжестью своего корпуса. Плавные обводы бортов защищают корабль от ледовых сжатий. Форсировать лед небольшой мощности, пробираться среди льдов, пользуясь разводьями и трещинами, — задача, которую ставили конструкторы «Беотика» и его братьев. Но корабль в умелых руках оказался способным бить ледяные поля полуметровой толщины. Пять лет «Беотик» плавал среди льдов. Он заходил в гавани Нью-Фаундленда, совершал зимние рейсы в порты Канады и Соединенных Штатов Америки.

Разразилась мировая империалистическая война. В морях появились подводные лодки и плавучие мины. Немецкие субмарины шныряли по Атлантике, подстерегая английских и французских «купцов». Морское судоходство резко сократилось. Жизнь Нью-Фаундленда замерла.

Зато в связи с войной росло судоходство на севере Европы — в далеком Белом море. Караваны судов везли сюда военные грузы, которые Антанта посылала своей союзнице — царской России, не располагавшей мощной индустриальной базой для ведения войны.

Немецкие подводные лодки и мины можно было преодолеть. Потопленные пароходы заменялись новыми. Но как сделать Белое море судоходным в зимнее время, когда оно покрывается льдом? Выход был один: организовать здесь ледокольный флот.

Новые ледоколы строить долго. Вот тогда и вспомнили, что у Нью-Фаундленда и в гаванях Канады стоит без дела целая эскадра ледокольных кораблей. Несколько ледокольных пароходов пересекли Атлантический океан и прибыли в Белое море. Среди них был и «Беотик». Купленные суда получили другие имена. На борту «Беотика» появилась новая надпись — «Г. Седов».

В Архангельске жива была память о трагедии, разыгравшейся во льдах Арктики у берегов Земли Франца-Иосифа.

...В 1912 году из Архангельска ушла в необычайный рейс — к Северному полюсу дряхлая парусно-паровая шхуна «Св. Фока», на борту

Отважный русский полярный исследователь ГЕОРГИЙ ЯКОВЛЕВИЧ СЕДОВ

которой находилась экспедиция, организованная талантливым русским моряком Георгием Яковлевичем Седовым.

Седов давно мечтал о достижении Северного полюса, но его проект враждебно встретили чиновники морского министерства. Седов прибег к частной благотворительности. На собранные крайне скудные средства была организована экспедиция на «Св. Фоке». В первый год льды помешали ветхому судну достичь Земли Франца-Иосифа и вынудили Седова зимовать на Новой Земле. Эта задержка оказалась роковой. Для второй зимовки, в бухте Тихой, нехватало запасов. В экипаже начались болезни. Больной Седов вместе с матросами Линником и Пустошным, захватив три нарты, 15 февраля 1914 года вышел из бухты Тихой к полюсу... Жестокая цынга валила Седова с ног, но он

велел привязать себя к нартам и не прекращал похода. Среди льдов, возле острова Рудольфа, 5 марта 1914 года Седов скончался. Его спутники с трудом добрались до бухты Тихой на свое судно.

Экспедиция на «Св. Фоке» вернулась в Архангельск в разгар мировой империалистической войны. Ее возвращение и гибель Седова прошли почти незамеченными.

Теперь имя Г. Я. Седова досталось бывшему «Беотику».

Для ледокольного парохода «Седов» наступила пора тяжелой работы. На его пути встречались туманы, льды, рифы, скалы, банки, суровые осенние и зимние штормы. Но, кроме того, были еще неуловимые субмарины, шальные плавучие мины и... предатели. Пароходы гибли не только в море; они взрывались в гаванях, у пристаней. Ледокол «Челюскин» взлетел на воздух в Экономии — в аванпорте Архангельска, где не было ни мин, ни подводных лодок. Ледокол «Дежнев» тоже взорвался от неизвестной причины.

«Седов» перевозил взрывчатые грузы, прокладывал во льдах путь пароходам, доставлявшим военные материалы.

В 1917 году советская страна вышла из мировой империалистической войны. Империалисты Англии, Франции и США зажгли вокруг молодой республики Советов огненное кольцо гражданской войны. Интервенты захватили советский Север, зарясь на его природные богатства. «Седов» попал во вражеские руки.

На помощь рабочим и крестьянам Севера пришла доблестная Красная Армия. В 1919 году был освобожден Архангельск. Интервенты — англичане, французы, американцы — и их наемники-белогвардейцы бежали из Архангельска, уводя лучшие суда.

Ледокольные пароходы остались на Севере. Революция сохранила за ними имена передовых людей родины, отдавших свои силы и жизни освоению Крайнего Севера. На корме «Седова» взвился красный флаг.

Интервенты и белые банды успели подорвать хозяйство северных областей. Два года становища и поселки на побережьи Северного Ледовитого океана были отрезаны от всего мира.

Большевики начали восстанавливать жизнь на северных окраинах. «Седов» ходил от становища к становищу. Могучий бас его сирены разносился у рыбацких поселков Белого моря, в шхерах мурманского побережья, над Мезенью и Печорой.

В 1920 году корабль, в числе прочих судов, отправился в первую Карскую экспедицию — к устьям великих сибирских рек Оби и Енисея. Караваны везли туда машины и промышленные товары, а возвращались с грузом хлеба и леса.

Первые пять лет эти операции были еще не велики. С 1926 года работы ледокольному флоту прибавилось.

В том же году возобновился зверобойный промысел. В Горле Белого моря в конце зимы собираются на льдах десятки тысяч гренландских тюленей. В феврале—марте сюда приходят промышленники-охотники. После многолетнего перерыва в 1926 году снова ожил промысел в Горле Белого моря. Трюмы «Седова» заполнились шкурами морского зверя.

С открытием навигации корабль опять отправился в Карскую экспедицию. Год выдался тяжелым: северные ветры забили льдами южную часть Карского моря. «Седов» вышел на разведку. После долгих поисков был найден безопасный путь. Капитан «Седова» вызвал по радио караван. Суда прошли к цели, а через месяц уже вышли в обратный путь.

В июле 1928 года «Седов», как всегда, стоял у стенки судоремонтного завода «Красная кузница»: заканчивался текущий ремонт после «зверобойки». В эти дни радио принесло известие о том, что над льдами, к северу от Шпицбергена, потерпел катастрофу дирижабль итальянской арктической экспедиции. Советское правительство решило оказать помощь людям, погибающим во льдах. В Ленинграде готовился к выходу в море мощный линейный ледокол «Красин». Из Архангельска двинулись два ледокольных парохода: «Малыгин» пошел на разведку к Шпицбергену, «Седов» — к Земле Франца-Иосифа.

Преодолевая льды, корабль пробился к северному архипелагу. Самолет, взятый на борт «Седова», неоднократно вылетал на разведку, разыскивая людей, потерпевших аварию, но ничего не обнаружил. Никто не отзывался на тревожные гудки корабля.

Обследуя большой район, «Седов» у острова Виктория попал в сплошное окружение льдов. Со страшной силой сжимали они корпус судна. Корабль вырвался из ледового плена и пошел в Мурманск.

К этому времени героический «Красин» спас большую часть экипажа «Италии»; остальные погибли, унесенные в неведомые приполярные области. Пропал бесследно мужественный полярник Руал Амундсен, смело бросившийся на самолете «Латам» для помощи итальянской экспедиции...

«Седов» готовился к новому ответственному рейсу.

Еще в 1926 году правительство Советского Союза объявило территорией СССР все уже открытые и могущие быть впоследствии открытыми земли и острова, расположенные в советском секторе Северного Ледовитого океана. Но работы по изучению этих земель начались позже.

21 июля 1929 года «Седов» покинул Архангельск и через восемь суток подошел к острову Гукера (Земля Франца-Иосифа). На борту судна находилась научная экспедиция и персонал новой, тогда самой северной полярной исследовательской станции в бухте Тихой.

«Седов» дошел до Земли Франца-Иосифа за восемь дней. Георгию Седову на утлой шхуне «Св. Фока» потребовалось для этого два мучительных года.

Участники экспедиции пронесли высоко в гору государственный флаг Советского Союза. Они прокладывали тропу среди птичьего базара; птицы били людей крыльями, а с моря, сквозь туман, доносился басистый голос сирены «Седова».

Потом ледокольный корабль подошел к месту, где провела свою вторую зимовку славная экспедиция отважного Георгия Седова,— к невысокому мысу Седова, где когда-то стоял «Св. Фока». Два высоких деревянных креста виднелись среди камней. Это были — астрономический знак и могила Зандера, спутника Седова.

В бухте Тихой продолжалось строительство полярной станции. А корабль Британским каналом прошел дальше на Север. На острове Рудольфа моряки искали могилу Седова. В нескольких милях от берега, между мысом Бророк и островом Гогенлоэ, где, по рассказам матросов Линника и Пустошного, был похоронен Седов, корабль лег в дрейф. Траурно повис на корме флаг. Суровый берег ничем не напоминал о трагедии, разыгравшейся здесь за 15 лет до этого. Поиски были напрасными. Георгий Седов погиб в марте и его спутники, с трудом раскапывая мерзлую почву, едва прикрыли могилу несколькими камнями. Поблизости были поставлены лыжи. И ничего этого не было среди россыпи камней на заброшенных скалах.

У одного из ручьев, стекающих с ледника, моряки установили мемориальную доску в честь славного русского моряка и полярного исследователя лейтенанта русского флота Георгия Яковлевича Седова.

Достигнув 82 градуса 14 минут северной широты, корабль установил рекорд свободного плавания в полярных морях.

11 сентября 1929 года «Седов» вернулся в Архангельск.

Наука обогатилась новыми данными о далеком северном архипелаге. Из бухты Тихой на материк ежедневно шли метеорологические сводки. Радистом там работал Э. Т. Кренкель.

Организация полярной станции на Земле Франца-Иосифа и поход «Седова» были крупным вкладом в дело изучения Арктики.

Через год «Седов» снова идет в далекий арктический рейс, на этот раз — к Северной Земле. Огромный архипелаг совершенно не был исследован. Даже берега его островов не были нанесены на карту (за исключением нескольких мысов восточного побережья).

Это был исключительный рейс. Покинув Архангельск 15 июля, «Седов» побывал на Новой Земле, на Земле Франца-Иосифа, затем пошел к Северной Земле. В пути были открыты острова, получившие имена Визе, Воронина и Исаченко.

Льды не допустили «Седова» непосредственно к Северной Земле; удалось пробиться только к маленькому острову Домашнему, лежащему невдалеке от больших островов архипелага. 30 августа здесь открылась новая полярная станция. Советский флаг взвился над архипелагом Северной Земли.

В 1931 году «Седов» совершает переход в Черное море — вокруг Европы. Вдоль живописных норвежских берегов, через Северное море, мимо Глазго — идет «Седов» на юг. Шторм в Бискайском заливе, лазурная тишина Средиземного моря, Греческий архипелаг, Дарданеллы, Мраморное море, наконец, Босфор — все осталось позади, и «Седов» опять у своих советских берегов.

Отремонтированный на заводе имени Марти в Николаеве, корабль в 1932 году возвращается в Архангельск.

Пока «Седов» был в южной «здравнице», в Арктике произошло крупное событие. Родной брат «Седова» — второй из тех трех кораблей, которые в 1909 году сошли со стапелей в Глазго, — «А. Сибиряков» (бывший «Беллавенчур») в 1932 году прошел за одну навигацию великим Северным морским путем в Тихий океан. Многовековая проблема была разрешена. Новый путь нужно было осваивать для нормальной эксплоатации.

Советское правительство организует Главное управление Северного морского пути. Ему передаются ледокольные суда.

Летом 1934 года, после зверобойной кампании, на судне были старательно отделаны внутренние помещения: «Седов» становился плавучим филиалом Арктического института в Карском море. В твиндеке «Седова», где находили приют колонисты и рудокопы Нью-Фаундленда, а затем беломорские промышленники-поморы, теперь разместились советские ученые. Экспедиция, находившаяся на борту судна, вела большую исследовательскую работу: измеряла океанские глубины, брала пробы воды, изучала животный и растительный мир моря.

Не успел «Седов» вернуться в Архангельск, как его срочно направили для помощи судну «Госторг», потерпевшему аварию у берегов

Новой Земли. Эта операция затянулась. Только 12 января корабль пришел в Мурманск.

В арктическую навигацию 1935 года «Седов» занимался проводкой судов в Карском море, доставлял людей и грузы для организации новых полярных станций на острове Русском и в устье реки Таймыры.

В Карское море для продолжения исследовательских работ «Седов» вернулся в 1936 году. Корабль вдоль и поперек бороздил это море — «ледяной погреб», пугавший прежних мореплавателей.

В 1937 году научная экспедиция на «Седове» занималась исследовательскими работами в Карском море и в море Лаптевых — в районе Новосибирских островов.

Уже близилось полное завершение программы исследований, когда «Седова» послали на помощь судам ленского каравана, застрявшим в тяжелых льдах юго-западной части моря Лаптевых. Здесь собралось несколько ледокольных пароходов, но их усилия были тщетны: наступала ранняя зима — пробитые ледоколами каналы быстро затягивались молодым льдом; закрыт был путь и на запад — через пролив Вилькицкого.

«Седов», «Садко» и «Малыгин» оказались пленниками льдов.

Б. Рихтер

КАК НАЧАЛСЯ ДРЕЙФ

ЛЕДОВЫЙ ПЛЕН

Иглы молодого льда уже покрывали море Лаптевых, когда экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», закончив свои работы, должна была возвращаться в порт. Путь лежал через ледовые ворота Арктики — пролив Вилькицкого, соединяющий Карское море с морем Лаптевых.

Десятки кораблей шли в 1937 году с запада на восток и с востока на запад по морям Северного Ледовитого океана. В пути корабли часто упирались во льды. Надо было детально разведывать эти льды, штурмовать их по всем правилам науки. Но такой широкой воздушной разведки организовано не было. Только одиночные самолеты проносились над льдами, освещая отдельные участки великой северной морской магистрали. Корабли зачастую шли вслепую.

Ветры и течения гнали льды Карского моря через пролив Вилькицкого в море Лаптевых. Узкий проход между побережьем материка и Северной Землей быстро забивался льдом. Осенью крепкая ледовая пробка наглухо закрыла пролив. Ледокольный пароход «Седов» не смог пробиться. Решено было повернуть обратно — на восток.

Корабль держал путь к чистой воде: по недавним наблюдениям до нее оставалось около двухсот миль. В море к «Седову» присоединились еще два ледокольных корабля — «Малыгин» и «Садко».

Близились зима и полярная ночь. Море покрывалось молодым льдом. Лавируя среди полей, пробивая свежий лед (его толщина уже достигала четверти метра), помогая друг другу, корабли все ближе

и ближе подходили к проливам, соединяющим море Лаптевых с Восточно-Сибирским морем.

Молодой лед становился все толще и неприступнее. Участились снегопады.

В бункерах кораблей уголь был на исходе, а караван с трудом проходил не более 2—3 миль в сутки.

Немного западнее острова Бельковского караван встретил мощный непроходимый барьер смерзшихся старых льдов. К этому времени запас угля на всех трех судах не превышал 200 тонн. Этого хватало только для зимовки.

Переговариваясь световыми сигналами, корабли все же продолжали пробиваться к Новосибирским островам. Там можно было укрыться в какой-либо защищенной бухте и избежать грозного и тяжелого дрейфа на север.

Но лед сковал суда, сковал накрепко.

23 октября 1937 года из Москвы прибыл приказ Главного управления Северного морского пути: стать на зимовку в дрейфующих льдах моря Лаптевых.

Так начался дрейф ледокольного парохода «Седов».

Среди полей молодого ровного льда, на расстоянии около 200 метров друг от друга, треугольником расположились дрейфующие суда. Уже за первые трое суток вместе со льдом их отнесло к северу на 17 миль.

Кругом — снежная пустыня. Сколько видел глаз — до горизонта — простиралась однообразная белая пелена. Тусклый свет полярных сумерек короток, а в остальное время суток — сплошная тьма. Днем на судах зажигали прожекторы. Ярко горели сигнальные огни на мачтах кораблей. Издали суда казались огромными домами, воздвигнутыми в ледяной пустыне.

Северные ветры приносили крепкие морозы. В небе полыхали полярные сияния — причудливый фейерверк северного неба. Южные ветры нагоняли туман, и темнота полярной ночи становилась еще гуще. На кораблях с тревогой ждали товарищей, ушедших на лед, в темноту.

Ко дню 20-летия Великой Октябрьской социалистической революции моряки воздвигли на поле высокую трибуну из льда. На огромной глыбе вырубили пятиконечную звезду. Окрашенная в ярко-красный цвет, она ясно выделялась на белоснежном фоне льдов. Трибуну украсили флагами, лозунгами, портретами товарища Сталина.

На кораблях остались только вахтенные. Двести человек двинулись по ледовому полю. Их путь освещали факелы, — пламя прорезало густую полярную мглу. Вечером после митинга на всех трех судах состоялись вечера самодеятельности.

Моряки заботливо готовились к полярной зиме. Прежде всего надо было отеплить корабли. Железные бочки изнутри выкладывались кирпичом. Делались камельки — печки-самоделки. Толстым слоем шлака посыпались палубы. В твиндеках — между первой и второй палубами — оборудовали общежития. Койки тянулись вдоль бортов. В центре твиндеков стояли камельки; железные дымоходы от них выводились сквозь палубу.

Угля было в обрез. Вскоре пришлось выключить пар, остановить динамомашину; теперь уже не светились огни на мачтах. Были разоружены судовые машины, разобрана арматура котлов.

13 ноября к каравану подошел заблудившийся песец. По зверю не стреляли: его появление было и неожиданным, и приятным.

Прошла еще пятидневка. 18 ноября на судах был первый выходной день. Корабли уже окончательно подготовились к зимовке. Спустили пары «Садко» и «Малыгин». Во внутренних помещениях держалась температура 12—14 градусов тепла, в лабораториях — 5—6 градусов. На «улице» термометр показывал до 15 градусов мороза.

Менялось направление ветра. Соответственно изменялся дрейф. Корабли, увлекаемые льдами, делали мелкие зигзаги. Но в основном караван несло к северу. За первый месяц дрейфа корабли прошли всего около 420 километров, а по прямой к северу — 200 километров.

Полуметровый молодой лед намертво сковал старые поля, торосы, глыбы многолетних льдов. Вмерзнув в это огромное ледяное поле, спокойно дрейфовали корабли.

В 7 часов утра звуки пожарной рынды будили людей. Умывшись, закутавшись потеплее, люди выбегали на лед: традиционной стала утренняя физкультурная зарядка под золотистым светом луны, не покидавшей небосклон. В 8 часов утра — завтрак. Потом — до полудня — часы научных и судовых работ.

Рядом с «Садко» вырос небольшой ледяной дом — вроде тех, которые сооружали папанинцы. Лед оказался прекрасным строительным материалом. Цементом, связывающим ледяные кирпичи, служила вода, штукатуром — мороз. В ледяном домике стояла лебедка гидрологов. Через прорубь производились промеры, брались пробы воды, спускались вертушки для определения скорости и направления течений.

В километре от судов на снежном поле чернела палатка для магнитных наблюдений. Там, в отдалении, на чувствительных приборах магнитолога меньше отражалась близость железных масс кораблей.

Регулярно производились метеорологические и астрономические наблюдения. Они раскрывали законы, управляющие движением циклонов и антициклонов, давали точный «адрес» дрейфующего корабля.

За научными и судовыми работами незаметно проходило время до полудня. Обед, «мертвый час». Затем до ужина (до 5 часов вечера) снова продолжались судовые работы.

Много времени отнимала заготовка воды. Молодой лед, смерзаясь, покрывался сверху тонкой корочкой соли. Приходилось искать старые торосы. Этими разведками занимались химики и кочегары. По их указаниям дежурные «водовозы» рубили и пилили лед, подвозили его на нартах к судам.

В 18 часов 30 минут — вечерний чай. Позже — занятия политкружков, общеобразовательной школы, беседы, собрания. Помещения освещались керосиновыми лампами. Кают-компания на каждом судне обогревалась камельками только во время еды и собраний.

Сложная проблема возникла в связи с керосиновым освещением. Лампы имелись в избытке, а стекол нехватало. Был объявлен конкурс на лучшие заменители ламповых стекол. Победителем конкурса оказался геодезист Авгевич, который предложил использовать... бутылки. До этого стеклянная тара применялась только на судовом стрельбище в качестве мишеней. Теперь ее стали беречь.

Изобретательская мысль на судах била ключом. Старые меховые штаны пошли на пошивку рукавиц. Возникли портняжные и сапожные мастерские. Ими неутомимо руководил старший матрос «Седова» Дмитрий Буторин.

К сожалению, ничего не удавалось сделать с баней. Строгий судовой врач Александр Соболевский требовал, чтобы баня устраивалась ежемесячно. Правда, она была весьма своеобразной. Судовые карикатуристы изображали моющихся в валенках и ушанках; на кранах висели сосульки, а волосы на теле стояли дыбом и были покрыты инеем. Карикатура, между прочим, была близка к истине.

В свободные часы многие занимались охотой, ставили капканы. Но в них ничего не попадалось.

Радиостанция «Седова» обслуживала весь караван. Александр Полянский почти не покидал рубки. Он и спал там, не оставляя своего поста. Кому-кому, но ему, опытному полярному радисту было хорошо понятно желание каждого получить с родной земли от своих близких

хотя бы коротенькую весточку. Отвечая на позывные сигналы Полянского, многие береговые радиостанции работали с ним в неурочное время, сверх установленного расписания, принимая и передавая на дрейфующие суда десятки радиограмм.

Нехватало бумаги. Полянский писал телеграммы на этикетках консервных банок; порой текст депеш переплетался с рекламными извещениями Наркомпищепрома, а поперек долгожданной телеграммы шла жирная красочная надпись «*Свиные бобовые*»...

Радиостанция работала от аккумуляторов. Раз в неделю запускался двигатель для зарядки. К этим дням приурочивались киносеансы (моряки стремились полностью использовать дорогую в условиях дрейфа электроэнергию); зажигался свет в кают-компании. В такие дни обстановка дрейфующих судов казалась совсем уютной.

На «Седове» находились 22 студента старших курсов Ленинградского гидрографического института. Институт и студенты обратились с ходатайством: организовать на время дрейфа судовой филиал института. Комитет по делам высшей школы удовлетворил их ходатайство. Начало работать единственное в своем роде высшее учебное заведение — во льдах Арктики. По утрам к «Садко» за очередным лектором являлась охрана с карабинами на случай... встречи с медведем. Такой же патруль провожал лектора обратно. На судах работали также курсы по подготовке штурманов и механиков из матросов и кочегаров. Занятия шли бесперебойно: в составе экипажа кораблей было не мало хороших специалистов.

Так незаметно проходили дни.

Утром 27 ноября караван пересек путь ледокольного корабля «Таймыр», который проходил в этом районе в 1913 году во время экспедиции Бориса Вилькицкого, открывшего Северную Землю. Здесь был самый северный пункт моря Лаптевых, достигнутый свободно плавающим кораблем. Пройдя эту черту, караван проник в область большого «белого пятна», никогда еще не посещавшегося исследователями.

Изменились ветры. Устойчивые зюйд-весты прокладывали генеральный курс каравана на северо-восток. 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; каждый старался отстоять свое мнение, свой прогноз. С нетерпением всегда ожидали Виктора Буйницкого — студента последнего курса Гидрографического института: Буйницкий вел на «Седове» астрономические наблюдения, и его вычисления давали новые точки на карте.

Скорость дрейфа немного возросла: до полмили в час.

Совсем стемнело. Днем, в полдень, чуть брезжила на юге заря, но при свете ее нельзя было прочесть ни одной печатной строчки. Зато ночью, во время полнолуния, становилось настолько светло, что легко удавалось читать.

Торосы и сугробы снега при свете луны принимали фантастические очертания. Они бросали неясные тени на серебристый покров льда. Установилась тихая, мягкая погода, мороз — 23-25 градусов. Монотонно скрипели двигавшиеся льды.

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

День Сталинской Конституции моряки встречали уже на 78-й параллели. В 10 часов утра во тьму полярной ночи ворвались пылающие факелы. Длинной вереницей люди «Седова», «Садко» и «Малыгина» шли через торосы к ледяной трибуне. Громкими возгласами «ура» полярники приветствовали великого творца Конституции.

Приближался долгожданный день выборов в Верховный Совет СССР. Сидя у камельков, моряки с волнением слушали по радио обращение ЦК ВКП(б), речи руководителей партии и правительства.

Если бы в те дни мысленно перенестись на широту 78 градусов 10 минут и долготу 141 градус, можно было бы увидеть огромное ледяное поле, на западе, юге и северо-востоке которого высились черные громады.

Здесь находились три самостоятельных избирательных участка Архангельского-Приморского избирательного округа по выборам в Верховный Совет СССР.

«Седов» в те дни был дрейфующим «гознаком». На судне печатали избирательные бюллетени, заготовляли конверты. Бюллетени на белой бумаге предназначались для выборов в Совет Союза, бюллетени с лиловой полоской — для выборов в Совет Национальностей. Сюда приходили секретари избирательных комиссий. Отсюда руководили всей деятельной подготовкой к предстоявшим выборам.

12 декабря 217 моряков и полярников, дрейфовавшие во льдах моря Лаптевых, единодушно отдали свои голоса за кандидатов сталинского блока коммунистов и беспартийных. После окончания голосования в кают-компаниях судов состоялись вечера самодеятельности.

24 декабря исполнилось два месяца ледового плена.

Наступил период зимнего безветрия. Уменьшилась скорость дрейфа. Уже восемь суток не заходила луна. Держались почти 40-гра-

дусные морозы. Толщина молодого льда достигала 80 сантиметров. Глубина моря — 50—60 метров. Ожидался выход на большие глубины Северного Ледовитого океана.

Однажды ночью началось сильное сжатие. Сперва между «Седовым» и «Садко» образовалось огромное разводье — длиной в несколько километров и шириной в 50—100 метров. Потом откуда-то издалека стал нарастать угрожающий гул. Ледяные поля ползли друг на друга, образуя высокие нагромождения, сокрушая все на своем пути.

«Седова» оторвало от общего ледяного поля и отнесло на четыреста метров к северо-западу. Вокруг «Садко» и «Малыгина» выросли стены торосов. Ледяные глыбы медленно, но настойчиво двигались на корабли. «Седов» порывисто вздрагивал, корпус его трещал.

Сигнал ледяной тревоги поставил весь экипаж на свои места. Люди были готовы по первой команде капитана начать аварийную выгрузку на лед.

Наиболее напряженными были моменты, когда льды подступали к кунгасам, которые еще в начале дрейфа были сняты с борта «Седова» и поставлены на ледяное поле. Требовалось во что бы то ни стало спасти их: в случае аварии судна, кунгасы становились незаменимыми плавучими средствами. Но, как на зло, ропаки вплотную надвигались на кунгасы. Тогда на «Седове» и других кораблях объявляли аврал: в один канат впрягались по 50—60 человек. С пением «Дубинушки», при свете факелов, люди перетаскивали тяжелые посудины в более безопасное место. На этих авралах росла и крепла дружба моряков трех судов.

Готовились к новому году. Моряки решили устроить традиционную елку. До ближайшего леса было очень далеко. Поэтому ствол «елки» выстрогали из доски и окрасили в коричневый цвет. «Ветвями» служили прутья, выдернутые из палубных метел. Кстати, командование предупредило, что прутья после использования должны быть возвращены: метелки на дрейфующих кораблях были дефицитным предметом. Елочные украшения изготовили из морских животных — ежей, звезд и других. Их посеребрили и покрасили. «Дед Мороз», в сопровождении разряженной свиты, преподнес каждому моряку оригинальный подарок.

Встреча нового года началась на кораблях общим ужином, веселым вечером самодеятельности и танцами. Поздно ночью экипажи отправились со знаменами на лед и при свете факельных огней прошли с песнями вокруг судна. Прогремели троекратные залпы в ознаменование наступающего нового года, в честь родины. Ночью на судах слушали новогодний концерт из Москвы.

А утром корабли испытали очередное сжатие, на этот раз чрезвычайно сильное. Ударом одной из льдин несколько повредило корпус «Седова». Моряки шутили: «Теперь весь год будет жать».

Подвижки льда продолжались. Появились новые трещины. Суда подходили к границе Северного Ледовитого океана, к району, где встречаются дрейфующие льды моря Лаптевых и Северного Ледовитого океана. С огромной силой ломались и сжимались ледяные поля. Но холода делали свое дело, быстро сковывая воду. Уже через несколько часов после разрывов льдин поверхность воды покрывалась тонкой ледяной кожурой, а за сутки толщина нового ледяного слоя достигала 20 сантиметров.

ПОЛЯРНАЯ ВЕСНА

В феврале четырехмесячная ночь сменилась сумерками. Над торосами показался пурпурный диск солнца. Начиналась полярная весна, всегда приносящая ветры. Они быстро двинули суда на восток. В течение нескольких дней караван миновал меридианы островов Котельного, Фаддеевского, Новой Сибири и Беннета. Потом ветры утихли.

Начали возрастать морские глубины, хотя они все же не превышали 80 метров. Изменился состав морского «населения»; нередко попадались глубоководные животные, характерные для Гренландского моря. Это были первые вестники атлантических течений, проникшие под массивами льдов в глубинные слои полярных морей восточной Арктики.

Животные атлантического происхождения встречались здесь наряду с фауной Дальнего Востока. Суда достигли тех меридианов, которые давно интересовали гидробиологов, районов, где соединяются воды двух великих океанов нашей планеты — Атлантического и Тихого.

Наблюдения показали, что встреча вод двух океанов произошла, видимо, недавно (конечно, если считать по геологическому времени). Биологи нашли здесь новые виды атлантико-тихоокеанских животных.

Резко изменился характер отложений на морском дне. Еще недавно приборы геологов извлекали со дна моря темные песчанистые илы, насыщенные сероводородом, характерные для моря Лаптевых и юга Восточно-Сибирского моря. Теперь тралы приносили коричневые грунты склона материковой отмели. На дне появились обломки характерных вулканических пород темнокрасного цвета с кристаллами светло-

Лед восемь баллов

Гидрологическая станция. Спускают батометр

зеленых минералов. Такие породы встречаются на острове Генриетты; ни на одном другом близлежащем острове их нет. Это еще раз подтверждало, что суда вступили в область устойчивого северо-западного течения (до острова Генриетты от места дрейфа было более 200 километров на юго-восток).

23 марта полярные моряки отметили «юбилей»: пять месяцев дрейфа. За это время корабли прошли примерно 1 600 километров, причем скорость дрейфа иногда превышала 15 километров в сутки. Средняя скорость движения судов по прямой составляла примерно 2,4 километра за сутки. Пятимесячный «юбилей» застал корабли на 78 градусе 47 минуте северной широты и 152 градусе 26 минуте восточной долготы.

Иногда над кораблями пролетали пуночки. Говорится, что «первая птичка не делает весны». Но полярные моряки знали: пуночки приносят весну. В полдень уже тускнело ясное звездное небо и алела на юге полоска зари; даже самые яркие звезды едва заметно блестели в синеве неба; уже не решались спорить с рассветом лучистые огни полярного сияния. Но утренний свет еще был обманчив, он не давал теней («Порой кажется, что впереди высится большой сугроб. Поднимаешь ногу, чтобы забраться на него, и... падаешь. Сугроба нет! Это только причуды полярного рассвета»).

Бодрость никогда не покидала зимовщиков. Всякого рода происшествия вызывали веселые дружеские шутки, живой юмор. Когда с материка пришла весть о подготовке воздушной экспедиции, в общем твиндеке, где вдоль металлических бортов судна тянулись нары, появилась доска с прорезанным в ней окошком. Над доской — широковещательная надпись: *«Продаются билеты на Москву и Тверь»*.

«Кассир» сурово оглядывал подходивших и строго спрашивал:

— Вам куда?

У кого-то в бумажнике отыскался старый билет с плацкартой. Билет сразу пошел в ход.

Пока самолеты снаряжались, жизнь шла обычным чередом. Неуютными были часы сна — беспокоил холод: ночью подушки нередко примерзали к бортам. Вместе с подушками примерзали и... волосы неосторожных моряков.

Всю зиму в каютах было темно, так как для большей теплоты иллюминаторы были засыпаны шлаком. Только с появлением солнца их очистили, и солнечные лучи проникли в помещения, радуя людей.

В свободные вечера моряки организовывали самодеятельные концерты. Здесь проявлялись и инициатива, и оптимизм команд. Соби-

рались обычно в большой кают-компании на «Садко», где сразу становилось весело и оживленно.

Вокруг кораблей были плотно утоптаны дорожки. По ним длинной вереницей в часы утренних зарядок ходили моряки. Часто из-за тороса выглядывал медведь. Он лежал неподвижно, прижавшись головой к лапам. Зорко смотрели его хитрые любопытные глаза. Вот за кораблем показался человек. Он и не подозревал о близком присутствии зверя... Медведь подкрадывался, прячась за неровности снега, и вдруг бросался к человеку. Тот ударял его по носу. Зверь садился на задние лапы, тер нос передними, опрокидывался на спину, катался по снегу, как большая собака, потом вскакивал и игриво хватал зубами рукавицу. Это — «Машка», воспитанница моряков «Садко». Молодая медведица с большой охотой участвовала во всех физкультурных занятиях, а во время приседаний хватала то одного, то другого за ноги.

Но «Машка» не всегда была так мила. Когда медведица бывала не в духе, она лежала, распластавшись на снегу, и с урчанием сосала лапу. Проголодавшись, «Машка» поднималась по трапу и ложилась у входной двери кают-компании. Пусть только вахтенные неплотно закроют дверь: тогда можно будет забраться в буфет, вывалить на пол всю посуду, найти завалявшийся кусок сахара или хлеба. «Машка» хорошо это знала. Но не забывали об озорстве медведицы и моряки.

«Машка» доставляла не мало и других неприятностей. Однажды вахтенный на «Седове» принял ее за «чужого медведя» и немедленно объявил тревогу. Охотники, уже давно мечтавшие о свежем мясе, быстро вооружились и выбежали на лед. «Машка» только случайно уцелела. Улепетывала она от «Седова», как настоящий «чужак». Правда, через некоторое время она забралась на «Седове» в каюту гидрографа, вытащила его китель и прошествовала с ним по палубе. «Машку» проучили и с позором изгнали. От кителя остались одни воспоминания, но «Машка» после этого долго не ходила на «Седов»...

От места, где в то время дрейфовали суда, далеко к югу лежали Новосибирские острова. Некогда там, на обильных пастбищах доледниковой эпохи бродили стада мамонтов, бизонов, диких лошадей, мускусных быков. За ними охотились тигры-саблезубы. Доисторический человек разбивал кости первобытных животных каменным ножом. Там была родина страшного зверя — волосатого носорога. Теперь это — мрачное, оледенелое кладбище. В скованной холодом почве Новосибирских островов сохранились кости и куски мерзлого мяса древних животных. Промышленники-охотники и сейчас добывают из вечной мерзлоты кости

и клыки мамонта. Еще недавно они вывозили тонны мамонтовой кости на Большую Землю.

К северу от места дрейфа... Что лежит к северу? Может быть, Земля Санникова?

Почти 130 лет назад путешественник Максимилиан Геденштром посетил Новосибирские острова. Его деятельным помощником и постоянным спутником был промышленник Яков Санников. С мыса Высокого (острова Новая Сибирь) Санникову сквозь марево тумана показалось, что вдали лежит земля. И еще «видел» он эту неизвестную землю на севере от острова Котельного.

Так на карте Геденштрома появилась надпись: «Земли, виденные промышленником Санниковым». Одни верили в их существование, другие нет. Достигнуть этих земель суда не могли: им мешали льды. Пешим экспедициям преграждали путь разводья.

В этих местах льды носили обреченную на гибель «Жаннету» — корабль лейтенанта Де Лонга.

Тогда вторично была «открыта» земля, виденная Санниковым с Новой Сибири. Но Де Лонг не смог подойти к ней. Действительно ли привиделась ему земля или его смутил полярный мираж,— об этом никто не знал.

Спустя еще лет десять на самом северном мысе острова Котельного находился геолог Эдуард Толль. Он снова, якобы, видел «Землю Санникова».

Многие полярные исследователи замечали, что перелетные птицы не останавливаются на островах Новой Сибири, а улетают куда-то дальше к северу. Людям чудилась земля, затерянная где-то далеко во льдах.

Но и Санников, и Де Лонг, и Толль, и все другие жестоко ошибались. Почти через полвека после экспедиции Толля затертый во льдах караван «Седова» в течение трех недель описывал сложные петли на том самом месте, где будто бы видели «Землю Санникова». Но она обнаружена не была. На этот раз людей не обманули северные облака и полярный мираж, которые так часто вводят в заблуждение путешественников. И все-таки каждый день внимательно вглядывались в даль вахтенные трех советских судов: «Что там — впереди? Может быть, там, на севере, и есть земля?...»

Весна принесла много нового морякам дрейфующего каравана. С Большой Земли сообщили о подготовке летной экспедиции. Она должна была вывезти на материк многих зимовщиков. Готовились аэродромы, расчищались торосистые поля, прокладывались дорожки для самолетов; всюду кипела работа.

На дрейфующем судне, в особом помещении, монотонно тикали хронометры. Здесь стоял прибор Мейнеса для определения силы тяжести. Лаборатория не отличалась ни уютом, ни простором, ни освещением. Но все-таки это была не плохая лаборатория: здесь имелась возможность работать, несмотря на жестокий мороз и ветер. От судна тянулись провода к различным приборам, расположенным на льду.

Прежде зимовщики мало думали о ветре. Он интересовал их только как сила, управляющая дрейфом льдов. Встав утром, многие шли в рубку, чтобы посмотреть в корабельный журнал: куда отнесло за ночь? Теперь положение переменилось. На баке «Садко» и «Малыгина» появились четырехлопастные ветряки. Они деловито махали своими крыльями, питая энергией аккумуляторы. По утрам теперь часто слышался вопрос: «Ну, как ветер?» Ветер — это значило свет; плановая норма — 115 граммов керосина в день — мало устраивала полярников.

В часы, когда по радио передавались «Последние известия», экипажи кораблей собирались в кают-компании. Хотя суда, плененные льдами, находились далеко от Большой Земли, моряки хорошо знали о всех событиях, которые происходили на родине и за рубежом. Регулярно шли занятия в общеобразовательных кружках и в кружках политической учебы, где изучалась история большевистской партии и вопросы текущей политики.

Экипажи дрейфующего каравана, так же как и все советские люди, живо реагировали на все сообщения, которые приносило им радио. Они не чувствовали отрыва от родины, жили одними интересами с ней.

В каждой стенгазете каравана появлялся веселый отдел *«Смех в тепле и на морозе»*. В нем печатались объявления, хроника, сообщения «Дрейф-рекламы» и многое другое. Любопытны *«Мысли вслух»*, опубликованные в одном из номеров:

«— На ледокол надейся, а сам не плошай.

— Не плюй на снег — пить придется.

— Дрейфуй, но не дрейфь.

— Лучше две груши, чем одна тарелка компота.

— На своем поле майн не видим, а на чужом трещинки считаем...

— От хорошего дрейфа не полетишь!»

Регулярно печатался отдел *«Куда пойти сегодня?»* Вот один из них:

БОЛЬШОЙ КОМИЧЕСКИЙ ТЕАТР

ПЯТЫЙ МЕСЯЦ ПОСТАНОВКИ!!!

Безвыездной дрейфующей труппой любителей исполнено будет:

«БЕСПРИДАННИЦА»

А. Н. Островского

Целевой спектакль для гостей с «Малыгина» и «Садко»

Оставшиеся билеты — у завхоза; цена — от одного спального мешка до одной пары меховых чулок

В буфете — треска «фи», «сокрюшон а ля Соболевский», мокрые подушечки

Стоянка саней для развоза гостей (кстати и бочек из-под горючего) у правого борта

Кино «ТВИНДЕК»

По упорной нетребовательности публики еще на ... раз продолжен

«ПОТОМОК ЧИНГИС-ХАНА»

Фильм в 1000 кусках

Нервных просят не ходить

Клуб «НАРШИТ»

Лекция В. Х. Буйницкого

НА ТЕМУ:

«МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ПИЩЕПРОДУКТЫ»

(ласточкины гнезда, восьминоги, трепанги и т. д.)

Начало во время обеда

Вход свободный

Это был отдых после утомительной работы.

Упорного труда требовало оборудование аэродромов. Все моряки разбились на бригады. Одна сменяла другую, принимая на месте несложный инвентарь: пешни, лопаты, ломы. Расчищать посадочные площадки на торосистых льдах — тяжелый утомительный труд. Вот почему полярники после работы с таким удовольствием поглощали весьма однообразное меню своих обедов. Часто возникали разговоры о хорошем куске свежего мяса (это был косвенный упрек... медведям, которые избегали подходить к кораблям), хороших овощах, особенно помидорах. Тем не менее, все обедали с завидным аппетитом и вставали из-за стола

сытыми. Зимовщики с нетерпением ждали прилета дорогих гостей с материка. Когда угасала заря, площадку освещали прожекторы. Всеми работами на ледовых аэродромах руководил старший помощник капитана «Садко» Константин Сергеевич Бадигин.

Вначале строились два аэродрома: один — у «Садко», другой — вблизи «Седова» и «Малыгина». Ропаки рвали аммоналом. Все время грохотали взрывы. На расчистку было истрачено до двух тонн аммонала.

На каждой посадочной площадке стояли палатки для отдыха в перерывах между работой. Когда аэродромы ломало, вместе с обломками уплывали и палатки, пока их не доставали и не переносили на новое место. Однажды две палатки, отстоявшие друг от друга на расстоянии полтора километра, понесло навстречу друг другу; они подошли почти вплотную.

Борьба со льдами изнуряла людей. Были попытки исправлять сломанные посадочные площадки, сносить те гряды ропаков, которые оставались после подвижек. Но это ни к чему не приводило. Приходилось закладывать новые аэродромы. Вместо огромных кругов и квадратов решили делать сравнительно узкие дорожки, но они требовали не меньших усилий.

Долго думали: как заметнее обозначить границы посадочных площадок. Изобретались всяческие дымовые приспособления. «Хочется добыть больше дыма, а получается больше вони», — острили на судах. Из всех труб собирали сажу. По границам посадочных площадок ставили сигнальные флажки.

Сроки прилета самолетов приближались, а морозы становились все более жестокими. Мела позёмка. Прекращать работу хотя бы на минуту было невозможно — ледяной ветер проникал сквозь одежду. Заготовленные с утра бутерброды замерзали так, что их нельзя было разгрызть. После специального обсуждения порядок питания реорганизовали: с кораблей приносили горячий кофе, чай, котлеты.

На быстроте аэродромных работ сказывался в известной мере недостаток подрывников. Это дело знали только два человека из команды «Седова». Им поручили обучить других. Учеба проходила одновременно с работой. «Практикантам» нравилось новое дело. В стенгазете «Седова» на эту тему однажды появилась едкая карикатура. В ней изображен аэродром. На высоком ропаке стоит человек и оповещает: «*Самолеты вылетели*!». На аэродроме — бешеный аврал. Один из моряков пешней долбит по ноге соседа, и тот вполне доволен; подрывник взлетает ввысь вместе с подорванным ропаком и, находясь в воздухе, поджигает новый запал — прямо под собой...

...В один из ясных дней, когда на небе не было ни одного облачка, радист деловито доложил: «*Самолеты летят к нам*».

По белоснежному полю от всех кораблей потянулись люди. Они везли нарты со своими вещами, с грузами, которые предстояло вывезти на материк.

Многие еще не успели покинуть корабль, когда радист сообщил: «*Машины прошли Землю Бунге*».

Расставшиеся с кораблями моряки не знали, где сейчас находятся самолеты. Ждали, что на горизонте вот-вот покажутся крошечные точки... И вдруг над судами появились огромные оранжевые птицы. Сразу изменилось представление о расстоянии до Большой Земли. Каждый подумал: «*Как они быстро!*»

На аэродроме черно от людей. Все здесь. Головин делает правый круг, Орлов — левый, а самолет Алексеева, нырнув между ними, сразу идет на посадку.

Люди бросаются к нему.

ВОЗДУШНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

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. Поэтому намечалось забросить туда самолетами продукты и теплое обмундирование и снять с борта ледоколов всех лишних людей. На Север предполагалось послать из Москвы три тяжелых самолета и одну разведывательную машину. Экспедиции предстояло проделать весь путь от Москвы до устья Лены, протяжением около 8 тысяч километров, и оттуда уже добираться до каравана...

Когда вся подготовка к воздушной экспедиции была закончена, выяснилось, к великому удивлению, что никаких средств на эту экспедицию не отпущено. Обратились в Совнарком с просьбой отпустить средства.

Через несколько дней 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, и 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, партизанщина!

Обсудив положение, правительство признало, что экспедицию послать нужно. Товарищ Сталин порекомендовал, однако, послать не только те самолеты, которые должны будут производить операцию, но и резервные машины, которые в случае нужды смогут оказать помощь самолетам первой линии. Он подверг детальной критике все мелочи подготовки к экспедиции, останавливаясь даже на таких вопросах, как снабжение самолетов маслом».

С огромным энтузиазмом приступили летчики к выполнению почетного задания.

26 февраля в Москве с центрального аэродрома им. Фрунзе поднялись и ушли в далекий путь на Север три могучих воздушных корабля.

Путь самолетов лежал через Казань, Свердловск, Омск, Новосибирск, Красноярск и Якутск в бухту Тикси, откуда должны были начаться полеты к дрейфующим судам.

Время перелета было необычайно ранним. Почти весь путь на Крайнем Севере предстояло пройти в начале полярного дня. Морозы, частые пурги, снежные шквалы свирепствовали на пути. Но они не могли задержать продвижения воздушных кораблей. Их вели летчики полярной авиации. Командирами самолетов были Герои Советского Союза Алексеев и Головин и пилот-орденоносец Орлов. В составе воздушной экспедиции были многие участники легендарного десанта на дрейфующие льды Северного полюса в 1937 году.

Среди них были пилоты Тягунин, Агров, Николаев, Сидоренко и Сурнин, штурманы Жуков и Петров, механики Чечин, Сугробов, Морозов и Можелис, борт-радисты Низовцев, Абрамчук и Ковалев.

18 марта экспедиция прибыла в Тикси. Два дня, не отдыхая, не покидая аэродрома, летчики приводили в порядок свои машины, ремонти-

ровали их, заправляли бензином. На самолеты были взяты разнообразные грузы: пищевые концентраты, письма, посылки, научная литература и многие вещи, необходимые для нормальной жизни и работы людей, остающихся дрейфовать во льдах центрального Полярного бассейна.

Наступило утро 21 марта. Все было готово к полету. Вдруг откуда-то из-за гор рванула свирепая пурга. Уже через полчаса снежный ураган бушевал на аэродроме.

Только через двенадцать дней наступило относительное затишье. Самолеты ушли на север. Они летели прямым курсом. Пилоты ориентировались по солнцу и радиокомпасам, решив одним рейсом покрыть расстояние в 1 100 километров, отделявшее побережье от дрейфующих кораблей.

Внизу лежали однообразные льды. Они на протяжении сотен километров сковали море. Чтобы проверить свои приборы и выяснить правильность курса, штурманы хотели иметь хотя бы один контрольный ориентир на всем маршруте. Можно было пролететь к острову Беннета, но это удлиняло маршрут почти на сто километров. Еще на материке штурманы убедили командира отряда; он решил удлинить маршрут километров на пятьдесят и пролететь мимо острова Беннета в пределах видимости.

Однако в полете пришла полная уверенность в правильности курса. Четко шли сигналы радиопеленгов из бухты Тикси, с мыса Шелаурова, с «Садко». Штурманы проложили путь прямо на караван и вышли туда, где дрейфовали корабли, не уклоняясь ни на один километр от избранного ими направления.

Аэродром, который готовили зимовщики, был окружен четырехметровой грядой 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 вскоре приземлились самолеты Головина и Орлова.

Радостная толпа окружила крылатых гостей. Жадно выслушивались новости с Большой Земли. Горячи были объятия. Но еще не успела утихнуть радость встречи, как летчики приступили к детальному осмотру аэродрома.

Много труда отняла расчистка этих площадок, но сказалось отсутствие квалифицированных инструкторов. Летчики остались недовольны. Они потребовали проложить новые дорожки для взлета. Потом пилоты внимательно осмотрели шасси и лыжи машин. Шасси были целыми, но лыжам посадка даром не прошла: на одной из машин оказались пробитыми обе лыжи.

Обратный курс предполагали проложить на мыс Шелаурова. Там был организован аэродром, припасено небольшое количество бензина. Прогноз погоды давал полную возможность выполнить этот маршрут. Но прогноз оказался ошибочным. Весь день низкие облака окутывали мыс. Надо было принять срочное решение. Оставаться на льду у кораблей — значило рисковать самолетами.

Было решено итти на остров Котельный. Взяли на самолеты 22 пассажира; в их числе было 11 женщин (все женщины, находившиеся на кораблях). Маршрут удлинялся. К тому же на полярной станции Котельного об изменении маршрута ничего не знали, да и имелось там для жилья всего два небольших домика. Но все-таки это была земля — твердая и не дрейфующая.

На далеком острове жили четыре человека. Здесь находилась ближайшая к дрейфующим судам полярная станция. На ней не было бензина. Поэтому остров Котельный не мог служить промежуточной базой при полетах из Тикси к судам.

Но мало ли какие случайности могут быть в Арктике! Старший по станции Соколов, радист Бабич, механик Бем и каюр Горохов еще в феврале начали понемногу заготовку хлеба. Они пекли его в старой маленькой плите с прогоревшей духовкой. План их был таков: на всякий случай заготовить тонну хлеба. С вечера ставилась опара. Во втором часу ночи, после метеорологических наблюдений, Соколов месил тесто и выставлял его в теплое помещение. Утром кухня приобретала вид заправской пекарни. Все предметы были густо покрыты мучной пылью: механик Бем просеивал муку. На станции было всего лишь восемь маленьких форм. Духовка вмещала шесть. Это уменьшало скорость выпечки. Пекли непрерывно. Правда, хлеб последней выпечки получался немного кислым, но зато удавалось выпекать по 30—35 килограммов в день.

Выпечка хлеба увеличивала все хозяйственные работы. Требовалось больше воды, больше дров. Для отдыха оставались считанные часы, зато в кладовой хранились уже сотни килограммов печеного хлеба.

Предусмотрительность полярников острова Котельного оказалась не лишней. 3 апреля, когда самолеты оторвались от ледового аэродрома и ушли на юг, радист острова Котельного Бабич неустанно следил за эфиром. Неожиданно он принял сообщение: «Идем к Вам... Будем садиться... Подготовьте знаки... костер... бочки для масла...»

До прилета самолетов оставалось недолго. Механик и случайно приехавший на станцию промышленник-охотник быстро запрягли собак и уехали на лагуну раскладывать костры и посадочные знаки. Радист беспрерывно давал пеленги. Соколов растапливал печь в холод-

ном, стоявшем до того на консервации доме, грел чай для гостей. Вскоре могучие воздушные корабли опустились на береговой лагуне. Самолеты были приняты по всем правилам летной службы.

Население станции сразу выросло до 48 человек. Чтобы устроить их всех на ночлег, использовали баню и мастерскую. Спать легли на полу— нар нехватало. Ночью ходили с опаской, как бы на кого-нибудь не наступить. На плите непрерывно готовили пищу. И очень кстати оказался так предусмотрительно заготовленный хлеб!

Через два дня самолеты перелетели в Тикси, доставив на материк первую группу моряков.

Снова разбушевалась пурга. Тринадцать дней летчики ждали прояснения.

Близилась весенняя пора. Экспедиция приняла новый план работ. Предстояло перевезти еще 162 человека, а время не ждало.

Летчики решили сделать остров Котельный базой экспедиции. Им очень приглянулся прекрасный аэродром на прибрежной лагуне. Но где взять на Котельном бензин? Вопрос был решен просто: три машины, до отказа нагруженные бензином, 16 апреля перелетели на остров. Одна из машин, превращенная в танкер для горючего, осталась на Котельном. Два других самолета полетели к кораблям. На сей раз ледовый аэродром был в полном порядке: перед летчиками расстилалось ровное ледяное поле размером 1 380×160 метров. Через каждые 50 метров стоял флажок. Было выложено посадочное «Т». Горел костер. В стороне от аэродрома, в палатке приготовили горячий кофе.

В этот рейс Алексеев и Головин погрузили на каждый самолет по 41 человеку. Впрочем, уже в воздухе обнаружилась приятная ошибка: на одном из самолетов оказалось 42 пассажира.

На обратном пути погода снова резко ухудшилась. Замела пурга. Теряя видимость, летчики шли на остров по радиокомпасу. Сквозь пургу едва заметили знакомую песчаную косу. Зная по метеорологическим сводкам направление ветра, летчики сели в двух километрах от полярной станции.

Гостеприимные полярники радостно встретили пассажиров. Теперь население полярной станции увеличилось до 110 человек. К встрече их полярники хорошо подготовились. В дни вынужденной задержки самолетов в Тикси они занимались срочным изготовлением нар. Досок не было — приходилось разыскивать ровные бревна плавника, колоть их на плахи и из них мастерить нары. Гвозди доставали из старых ящиков. Работы было много, но нары получились солидные. Теперь даже в небольшой комнатке, на площади в десять квадратных метров,

могли разместиться 20—25 человек. К прилету самолетов приготовили чай, жарко натопили баню.

24 апреля летчик Орлов, имея на борту 42 пассажира, перелетел в бухту Тикси. Он высадил людей и немедленно начал подготовку к перелету на остров Котельный. С самолета были выброшены все лишние вещи. Их заменил бензин. За два часа бригада порта заправила самолет почти 8 тоннами горючего. На рассвете следующего дня «бензиновоз» уже был на Котельном. Бензин перелили в баки самолетов Алексеева и Головина.

В третий рейс машины шли, пробивая густую облачность. Летчики вели самолеты над облаками, ориентируясь по радиокомпасу. К счастью, в районе дрейфующего каравана погода улучшилась. Приняв 79 человек (последних пассажиров) и тепло попрощавшись с моряками, Алексеев и Головин отправились в обратный путь.

За час до возвращения на Котельный борт-радисты самолетов стали принимать тревожные метеорологические сводки: погода испортилась. Штурманы точно вывели самолеты на остров Котельный. Внизу пронеслось подобие хорошо знакомой пилотам песчаной косы, берега. А видимость с каждой секундой ухудшалась. Машины неслись рядом. Садились почти вслепую.

В полной уверенности, что рядом на горке находится полярная станция, летчики направились туда. Однако домик с радиомачтами не показывался. Хотя коса и берег были удивительно знакомы, станция... исчезла. Только после долгих поисков выяснилось, что самолеты сели в лагуне Эгелях — за 18 километров от станции. Нечего было и думать о взлете тяжелонагруженных машин с рыхлого снега. Пришлось по радио вызывать со станции каюра Горохова и отправить с ним хотя бы часть пассажиров.

Как только погода прояснилась, пилоты перелетели на аэродром у полярной станции. Теперь здесь собралось 147 человек. Быстро организовались три группы. Одна — самая большая — готовила пищу на плите, остальные на железных печурках, а то и просто на костре. Посуду забрали отовсюду: с самолетов, со склада, из фотолаборатории. Кухня потребовала много воды и дров. Заготовку льда взяли на себя гости станции. Около дома была разбита большая брезентовая палатка. В ней соорудили нары из плавника, поставили железную печку.

28 апреля самолеты окончательно покинули остров Котельный и взяли курс на Тикси. Долго передавались по радио прощальные приветствия.

Операция была закончена. Самолеты доставили с дрейфующих кораблей на Большую Землю 184 человека. Летчики с гордостью рапортовали партии, правительству, товарищу Сталину о выполнении правительственного задания.

На трех ледокольных кораблях, дрейфовавших в Северном Ледовитом океане, остались 33 человека. На Большую Землю был вывезен заболевший капитан «Седова». Капитаном вместо него назначили Константина Сергеевича Бадигина. Молодой талантливый штурман принял командование кораблем, которому предстояло вписать новую славную страницу в историю исследования высоких широт, в историю борьбы советских людей за освоение Арктики.

«СЕДОВ» И «МАЛЫГИН» УХОДЯТ НА ЮГ

В середине августа 1938 года линейный ледокол «Ермак» еще работал в западной части моря Лаптевых. Сквозь тяжелые льды он проводил в Тикси и Кожевниково пароходы «Уралмаш», «Мироныч» и «Сталинград». До этого «Ермак» освободил из ледового плена пятнадцать транспортных и ледокольных судов.

Командование Главсевморпути дало «Ермаку» новую почетную задачу: произвести глубокую разведку на северо-восток моря Лаптевых — к месту дрейфа ледокольных судов «Седов», «Садко» и «Малыгин».

18 августа начался этот поход. Зеркальная гладь моря Лаптевых была свободна от льдов. Чистая вода тянулась до самого горизонта. Не уходило полуденное солнце. Вскоре над ледоколом пронеслась двухмоторная летающая лодка летчика-орденоносца Матвея Козлова. Он сделал два круга, слегка качнул в знак приветствия крыльями машины и ушел на восток для ледовой разведки. Этот полет подтвердил, что далеко впереди лежит чистая вода: южные ветры отбросили льды на север.

«Ермак» направился к острову Котельному. Здесь его ожидал самолет молодого полярного летчика Георгия Купчина. Но к острову ледокол не подошел: со всех сторон вокруг Котельного держался крепкий ледовый припай. Было решено снабдить самолет Купчина горючим в открытом море. В широкой полынье вблизи острова «Ермак» отдал якорь. Вскоре почти рядом с ним села летающая лодка. Купчин подрулил к борту ледокола. Приняв горючее, летчик поднялся в воздух и ушел на север — к последним параллелям, к дрейфующему каравану. Вскоре

на ледоколе радисты приняли радостное сообщение: до 78-й параллели в пределах видимости лед нигде не обнаружен. Дальше нависла стена тумана. Тщетно пытался пробить ее самолет. Не удалось. Самолет повернул обратно.

Воздушная разведка — «глаза» капитана. В высоких широтах Арктики, как и на всей трассе Северного морского пути, она рассказывает водителям кораблей не только о том, что ожидает их впереди, но и разведывает тыл корабля, чтобы, штурмуя льды, капитан знал, где и как можно вырваться из ледового окружения и, закончив плавание, благополучно вернуться в порт.

Вдоль 136 меридиана, курсом на север, проложил свой путь «Ермак». Часто измерялись глубины. Они еще были небольшими. Граница между мелководным морем Лаптевых и океанскими глубинами центрального Полярного бассейна была пройдена за 75-й параллелью.

Потом миновали и 78-ю параллель, где летчика Купчина остановил туман. И на этот раз туман окутывал ледокол. Появился лед. Поля его становились все шире и плотнее. Уменьшались разводья. Медленно и упорно ледокол двигался все дальше — к своей цели.

На широте 80 градусов 21 минута плотный густой туман совсем прикрыл окружающее пространство. Можно было потерять курс. Определялись только по сигналам, по радиопеленгам с далеких полярных станций. Что делать? Капитан решил: «Ермак» лег в дрейф.

Четыре дня продолжалось вынужденное бездействие. Тем временем льды атаковал... теплый летний дождь. Медленно рассеивался туман; сквозь просветы видно было, как разрушался и таял лед, открывались новые разводья.

Вечером 26 августа, не дожидаясь полного рассеивания тумана, «Ермак» пошел дальше на север. Двигались по разводьям. Могучий ледокол без особого труда форсировал небольшие ледовые перемычки. Иногда путь лежал по узким лазейкам, которые с трудом раздвигались под напором ледокола.

За 82-й параллелью кончились навигационные карты: здесь еще никогда не плавал ни один корабль. На чистой поверхности карт не было указано ни одного промера глубины... Теперь к карте подклеили большие белые листы и на них прокладывали курс за 82-й параллелью.

Вечером 27 августа до каравана дрейфующих судов оставалось всего лишь 30 миль. Необычные условия плавания и четырехсуточный дрейф могли существенно изменить эту цифру, подсчитанную штурманами. Но резко усилилась слышимость радиостанции «Садко». Ее сигналы гремели в приемнике. Караван был совсем близко.

Разводья кончались. Поверхность моря была покрыта твердым сухим льдом. Океан сковало сплошным белым панцырем. Этот многолетний тяжелый полярный пак ледокол ломал с трудом. Его нос наползал на льдину, взбирался высоко вверх, но лед не раскалывался; на его поверхности оставались только глубокие утюгообразные следы.

И вдруг неожиданно, когда рассеялся туман, штурманский помощник обнаружил на горизонте силуэты кораблей.

Старик «Ермак» с новой энергией нападал на льды. Пусть не видно вокруг темных проталин, пятен и разводий, которые еще недавно радовали глаз капитана; если цель близка, то препятствия не страшны! Отступая назад, отыскивая слабые места в толще льдов, «Ермак» с разгона обрушивался на них. Оглушительный треск и скрежет разносился по всем помещениям ледокола. Впервые в истории арктических экспедиций корабль вел бой с вечными льдами центрального Полярного бассейна, нетронутыми дыханием лета.

На мостике и палубе часами стояли ермаковцы. Они хотели чем-либо помочь своему кораблю. Но чем?..

Вначале, когда на горизонте, милях в десяти, в дымке тумана вырисовались силуэты трех ледоколов, казалось, что они далеко отстоят друг от друга. Но это были «шутки» тумана, всегда искажающего действительность; корабли стояли почти рядом. Потом ветер унес хлопья тумана, и ермаковцы ясно различили уже не силуэты, а точные очертания трех пароходов. В бинокль были видны люди и отдельные предметы на палубе. Как хотелось пожать руки товарищам, обнять их!

Руководители операции — Герои Советского Союза Шевелев и Алексеев, старый полярный капитан «Ермака» Сорокин — почти не покидали капитанского мостика. За последние двое суток они спали очень мало. Сорокин был спокоен и уверен, что дедушка «Ермак» не подведет. Его уверенность передавалась всем.

На рассвете 28 августа «Ермак» врезался в лед, образовавший перемычку между «Малыгиным» и «Садко». Раскололись дорожки между судами, протоптанные зимовщиками.

Вахтенные на судах уже давно заметили приближение «Ермака». Весть об этом облетела корабли. Крохотное черное пятнышко, возникшее на горизонте, росло на глазах. Потом оно приняло форму могучего двухтрубного корабля.

Одиннадцать человек команды на каждом корабле хорошо подготовились к этой долгожданной встрече. Из пресных озер на льдинах была перекачана в котлы вода. Заранее приготовили к работе машины и механизмы.

Тридцать три моряка дрейфующих судов не спали в течение нескольких суток. И когда «Ермак» приблизился к ним, в кочегарках разожгли топки. Дым взвился над трубами. «Ермак» приближался, салютуя традиционными гудками. И словно в ответ шумно заработали машины, завертелись винты кораблей...

В этот день «Ермак» установил рекорд свободного плавания в высоких широтах, достигнув 83 градуса 4,5 минуты северной широты. Менее 420 миль оставалось отсюда до Северного полюса. На 300 миль севернее всех судов, свободно плававших раньше в этой области Арктики, прошел ледокол.

Подходя к каравану, «Ермак» расцветился флагами и приветственными лозунгами в честь родины, партии и вождя народов товарища Сталина. На палубе — все свободные от вахт. Оркестр играл «Интернационал». Гремело «ура»... Прежде всего «Ермак» подошел к «Малыгину». С борта на борт передали почту, посылки, газеты. Началась перегрузка угля. Малыгинцы отложили в сторону нераспечатанными долгожданные письма: надо было быстро погрузить топливо.

Больше всего беспокоились о «Седове». Напором льда на корму (во время сжатия) был смят вправо ахтерштевень, деформировано вправо все крепление руля, а сам руль изогнут в форме латинского «S». Корабль не мог управляться, — его следовало взять на буксир. Впереди предстояла весьма тяжелая работа: сквозь грозные льды «Ермак» вместе с судами, освобожденными из дрейфа, должен был пробиться на юг.

Многолетние десятибалльные льды надо было штурмовать, маневрируя, двигаясь вперед и назад, с разбега налетая на поля, пробивая канал в твердой толще льда. Трудно, очень трудно было решиться при этом на буксировку поврежденного судна. Но моряки решили преодолеть все. «Седова» подтянули к корме «Ермака» семидюймовым стальным канатом. Однако канат рвался со свистом. Изуродованный руль разворачивал «Седова» поперек канала.

Стало ясно, что форсировать лед, имея у кормы лишенный управления корабль, невозможно. Буксировку «Седова» передали «Садко», который пошел в кильватере за «Ермаком» по каналу, прорубленному им во льдах. «Ермак» ушел вперед с «Малыгиным», чтобы проверить, может ли тот самостоятельно следовать по извилистому курсу вслед за лидером. Прошли миль пять — на «Малыгине» все в порядке.

«Ермак» снова возвратился к «Садко» и «Седову». Но канал, только что проложенный «Ермаком», уже закрылся: он смыкался сразу за кормой ледокола. Три часа под ряд «Ермак» бил перемычку между двумя ледовыми полями. Много сил, угля, пресной воды отняла эта перемычка.

После сэсатия

В гости к соседям

И тогда механик сообщил, что левый гребной винт «Ермака» сломан и пошел ко дну. На ледоколе созвали совещание капитанов. Внимательно обсуждались все доводы «за» и «против» буксировки. Двух решений быть не могло: надо оставить «Седова» в дрейфе, превратив его в научную дрейфующую станцию.

Решение командования молниеносно облетело корабли. Надо было пополнить экипаж «Седова». Кочегары, машинисты, матросы осаждали Шевелева просьбами перевести их на «Седов». Из 40 ермаковцев, заявивших о своем желании перейти на «Седов», было отобрано шесть лучших. Из экипажа «Седова» оставили 8 человек. Пятнадцатым перешел с борта «Садко» гидрограф В. Х. Буйницкий.

Из запасов «Ермака» седовцам передали лучшее снаряжение, оборудование и продовольствие.

Перед прощанием «Седов» вывели на небольшое разводье. Он оставался один в ледяной пустыне, среди бесконечных полярных льдов.

29 августа в 9 часов вечера на мачте «Седова» подняли сигнал: «Счастливого плавания!». «Ермак» ответил: «Счастливо зимовать!»

Начался снегопад. Он сокращал видимость. Скоро уходящие на юг «Ермак», «Малыгин» и «Садко» скрылись из глаз седовцев.

На обратном пути «Ермак» потерял во льдах второй винт. Помогая друг другу, корабли все же пробились к 78-й параллели. Здесь, у кромки льда, их встретили ледорез «Литке» и пароход «Моссовет» с грузом угля.

Уже через несколько дней «Садко» и «Малыгин» включились в арктическую навигацию: «Садко» ушел для снабжения полярной станции на острове Котельном, а «Малыгин» — к бухте Прончищевой.

Была предпринята еще одна попытка освободить «Седова» от ледового плена: на смену «Ермаку» в море Лаптевых спешил флагманский ледокол «И. Сталин». Это был первый арктический рейс первенца советского ледоколостроения.

Наступили холода. В районе дрейфа держались 6—8-градусные морозы. Но в северо-западном направлении от «Седова» на горизонте виднелось сплошное «водяное небо». Это значило: где-то вблизи есть большие полыньи, пространства, свободные от льдов.

За 79-й параллелью 20 сентября, в 14 часов 35 минут по московскому времени, в сумраке наступающей ночи к ледоколу «И. Сталин» подошел ледорез «Литке». Оба корабля вместе двинулись дальше.

Ледовая обстановка на пути к «Седову» не была известна. Сведения о льдах, полученные во время блестящего рейса «Ермака», уже устарели. Изменчивые ветры произвели перегруппировку льдов. К тому же большие поля сковывались молодым льдом.

Разводья встречались все реже. Тяжелые льды приходилось форсировать переменными ходами и ударами с разбега. Температура—минус 2 градуса. Шел сильный снег.

23 сентября на долготе 146 градусов 23 минуты ледоколы достигли 83-й параллели. До «Седова» оставалось немногим более 50 миль. Но каких миль! Поля огромной величины сомкнулись между собой, образовав на местах стыков новые торосы, которые уже никак не удавалось форсировать кораблям. Была предпринята попытка обойти этот район с востока, — напрасно!

Учитывая тяжелую ледовую обстановку, в которой оказались ледоколы «И. Сталин» и «Литке», низкую температуру воздуха, позднее время для плавания в Арктике, Главное управление Северного морского пути приказало прекратить операцию по выводу «Седова».

Первый рейс флагманского ледокола арктического флота проходил под личным наблюдением Иосифа Виссарионовича Сталина. Об этом рассказывает Герой Советского Союза И. Д. Папанин:

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

Когда ледокол «И. Сталин» уходил 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. Начались сжатия...

Пятнадцать отважных советских моряков несли вахту на корабле. Дрейф льдов уносил его все дальше и дальше на северо-запад.

ЖИЗНЬ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ КОРАБЛЕ

В целях развития социалистического соревнования и стахановского движения на предприятиях Главсевморпути, Совет Народных Комиссаров СССР учредил для Главсевморпути переходящее красное знамя для лучшего коллектива, значок «Почетному полярнику» и похвальную грамоту наиболее отличившимся работникам.

Отмечая дружную, замечательную работу экипажа ледокола «Седов» при выполнении заданий партии и правительства, руководство Главсевморпути в ноябре 1938 года наградило первыми значками «Почетному полярнику» отважных седовцев — товарищей:

1. ***Бадигина К. С.*** — *капитана.*
2. ***Трофимова Д. Г.*** — *старшего механика.*
3. ***Ефремова А. Г.*** — *старпома.*
4. ***Токарева С. Д.*** — *2-го механика.*
5. ***Алферова В. С.*** — *3-го механика.*
6. ***Соболевского А. П.*** — *врача.*
7. ***Полянского А. А.*** — *ст. радиста.*
8. ***Бекасова Н. М.*** — *радиста.*
9. ***Буйницкого В. Х.*** — *гидрографа.*
10. ***Буторина Д. П.*** — *боцмана.*
11. ***Гаманкова Е. И.*** — *матроса 1-го класса*
12. ***Шарыпова Н. С.*** — *машиниста 1-го класса*
13. ***Медзвецкого И. М.*** — *машиниста 1-го класса*
14. ***Гетмана И. И.*** — *кочегара 1-го класса*
15. ***Мегера П. В.*** — *повара.*

Конец первого года дрейфа

ВЕСНА ВО ЛЬДАХ

16 июня 1938 года

Итак, уже почти девять месяцев наш караван ледокольных пароходов «Садко», «Седов» и «Малыгин» дрейфует во льдах моря Лаптевых и Северного Ледовитого океана. Сейчас караван находится на 81 градусе 12 минуте северной широты и 139 градусе восточной долготы.

За последние несколько дней пейзаж в районе дрейфа резко изменился.

Вместо белоснежной равнины льдов кругом раскинулась бесконечная цепь озер полупресной воды. Таяние снега идет весьма интенсивно. Днем температура воздуха на солнце достигает 20 градусов тепла.

Над льдами с веселым щебетанием проносятся разные птички. Они, повидимому, избрали своей базой наши суда. Но ни моржей, ни тюленей, ни медведей, которых с большим нетерпением ожидают все наши моряки, попрежнему нет.

На «Малыгине» большое оживление: у собаки «Машки» появилось одиннадцать щенят — целая «упряжка».

На «Седове» вчера вся команда качала брандспойтом в цистерны пресную воду для питья. Хорошо, что теперь не надо расходовать топливо для таяния снега!

Сообщение между судами затруднено. Снег стал рыхлым, лыжи проваливаются.

За последнее время подвижек льда не наблюдалось.

К. Бадигин

ИЗБИРАТЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК № 277

22 июня

Экипажи судов деятельно готовятся к выборам в Верховный Совет РСФСР. Зимовщики изучают Конституцию РСФСР, ведут агитацию за кандидата Архангельского-Приморского округа краснофлотца Тарасова. На «Малыгине» приготовлено помещение для голосования.

В день выборов избирательный участок № 277 будет празднично убран: суда расцветятся флагами, украсятся портретами руководителей партии и правительства, лозунгами, плакатами.

Наши «доморощенные» парикмахеры загружены работой. У небольшого озера пресной воды, образовавшегося на льду, видны люди, полощущие белье.

Во всем чувствуется приближение праздника.

День выборов решено отметить вкусным обедом. Будет показана кинокартина; это удовольствие зимовщики могут себе позволять не часто: киноаппарат требует много энергии, а стало быть, и горючего.

Комсомольцы (их на судах восемь) готовят плакаты, лозунги и очередной номер газеты «Мы победим».

В этом месяце, из-за часто сменяющихся ветров, суда отнесло к северу всего лишь на шестнадцать миль.

26 июня

Шесть часов утра.

Суда расцвечены флагами.

Все избиратели дрейфующего в Полярном бассейне избирательного участка № 277 — на «Малыгине». На «Седове» и «Садко» остались только вахтенные. Они с нетерпением ожидают смены.

Моряки, которые первыми опустили свои избирательные бюллетени, сразу же побежали подменить вахтенных.

Вскоре, пробираясь между проталинами, проваливаясь зачастую по колено в воду, последние избиратели зашагали по направлению к «Малыгину».

Через 35 минут на дрейфующем избирательном участке закончилась подача голосов.

Вчера суда находились на 81 градусе 27 минуте северной широты и 139 градусе 54 минуте восточной долготы

К. Бадигин

МАШИНЫ — В ПОЛНОЙ ГОТОВНОСТИ

1 июля

Уже несколько дней не прекращается пурга. Ветер резко и часто меняет направление. Под действием ветров во льду стали появляться трещины шириной в 50—75 метров.

Население дрейфующего поселка деятельно готовит суда к выходу из дрейфа. На общесудовом производственном собрании было принято обязательство: закончить подготовку машин к 1 июля; команды судов это обязательство выполнили. Несмотря на тяжелые условия работы в ледяной воде, водолаз «Седова» Шилин и водолаз «Садко» Николаев внимательно осмотрели подводную часть рулевого управления «Седова».

За июнь мы продрейфовали около ста миль по ломаной линии.

К. Бадигин

ДЕНЬ КАРАВАНА

3 августа

Утро. Радио доносит звуки марша из красной Москвы. Экипаж «Седова» пробуждается.

Вахтенный заводит патефон. Заканчиваются последние приготовления к завтраку. Полчаса отнимает пилка дров, уборка помещения. Затем все собираются в уютной кают-компании. Здесь на жарко натопленном камельке аппетитно дымится кофе.

Вот уже несколько дней подряд седовцы стараются освободить руль и винт своего судна от льда. Судно находится как бы в ледяной чаше. Когда разводье у руля расширяется, освобождаются глыбы льда, так называемые подсовы. Они выплывают и, загромождая майну, сводят на-нет всю проделанную работу. Каждую льдину приходится разбивать ломами и кирками на мелкие куски, а потом выталкивать из-под борта. Работа эта очень медленная и трудная. Вокруг кормы растут горы льда.

Благодаря настойчивости всего коллектива дело все-таки идет вперед. Значительно ускорила работу остроумная выдумка наших матросов, которые предложили не вытаскивать лед, а сплавлять его по вырубленному каналу в соседнюю большую полынью.

Образовавшиеся в конце июля трещины и разводья намного оживили нашу бедную фауну: появились в большом количестве нерпы, утки,

чайки и даже нарвал — морской зверь из семейства китовых; его удалось увидеть малыгинцам.

После работы седовцы, садковцы и малыгинцы отправляются с ружьями вдоль разводьев попытать счастья; пока только капитану «Садко» Хромцеву удалось подбить двух уток.

Широкие трещины привлекают к себе любителей водного спорта. Обливаясь потом, они таскают на плечах увесистые байдарки к разводью — почти за километр от судна. Особенно увлекаются греблей наши комсомольцы. Но их не прельщает доставка байдарки в такое отдаленное место; они удовлетворяются ближней снеговой лужей более скромных размеров.

В почете стрелковый спорт. Недавно на «Седове» состоялись призовые стрельбы. Соревнования в стрельбе по международным мишеням выиграли наш боцман Буторин и радист Полянский; они разбили двумя выстрелами на расстоянии 130 метров две бутылки. Чемпионам были торжественно вручены призы.

Наши моряки много читают. Так как все книги в судовой библиотеке каждого корабля уже давно прочитаны, идет оживленный обмен книгами между судами. Члены команд дрейфующих пароходов часто отправляются друг к другу в гости.

С большим оживлением проходят политзанятия. Недавно состоялась теоретическая конференция комсомольцев трех судов по теме: «Социализм и коммунизм». В этой конференции участвовали почти все члены экипажей.

Ежедневно во время чая зачитываются «Последние известия», которые аккуратно принимает «дядя Саша» — радист Полянский. Радио связывает нас с любимой родиной и со всем миром. Счастьем и гордостью наполняются наши сердца, когда мы слышим о новых и новых достижениях своего родного великого советского народа.

В долгие вечера мы вспоминаем своих близких, мечтаем о встрече с ними, обсуждаем дальнейшие планы работы, и чувствуется, что единство и дружба, спаявшие экипаж, победят все препятствия!

После опубликования постановления о выпуске нового займа наши моряки откликнулись дружной подпиской. «Седов» дал взаймы государству 118 процентов месячной зарплаты, «Садко» — 111, «Малыгин» — 108 процентов.

Полночь. Вахтенный заступает на дежурство. Он будет зорко оберегать сон экипажа и безопасность судна.

К. Бадигин

БЛИЗИТСЯ ЛЕТО

7 августа

Июль для экипажей «Садко», «Седова» и «Малыгина» прошел незаметно—горячая работа захватила всех. С большим интересом наблюдаем за изменениями в природе Арктики. В высоких широтах близится лето. Наконец, состоялась первая удачная охота: убили двух нерп.

Погода в нашем районе неважная: в июле было лишь четыре ясных дня; температура держится в среднем около одного градуса тепла. Таяние снега и льда идет весьма интенсивно. С начала лета толщина льда уменьшилась на 70 сантиметров и сейчас не превышает 125 сантиметров.

Сегодня наши координаты — 81 градус 54 минуты северной широты и 136 градусов 57 минут восточной долготы.

К. Бадигин

ДЕСЯТЬ МЕСЯЦЕВ

21 августа

Послезавтра исполняется десять месяцев полярного дрейфа ледокольных судов «Садко», «Седов» и «Малыгин».

Влекомые течениями и ветрами, корабли продрейфовали вместе с ледовыми нагромождениями — вначале в условиях полярной ночи, а затем при круглосуточном солнце — добрую тысячу миль.

Десять месяцев, проведенные в дрейфе, не прошли для нас бесследно. Арктика научила нас многому. Каждый получил богатый опыт для дальнейшей работы на великом Северном морском пути.

Среди книг, прочитанных моряками, почетное место занимают труды об Арктике и Антарктике. С особенным вниманием все мы читаем дневники Нансена, Свердрупа, Де Лонга о научных экспедициях судов «Фрам», «Мод», «Жаннета». Они — наши предшественники по полярному дрейфу.

Каждый стремится повысить свою квалификацию или получить новую. Сегодняшние матросы, кочегары и машинисты готовятся стать штурманами, механиками. Они безусловно будут прекрасными специалистами.

Много ценных сведений дают научные работы. Они ведутся систематически в течение всего дрейфа.

За последние дни южные ветры упорно гонят нас к северу. После пятидневного тумана удалось определиться по солнцу, чуть проглянув-

шему сквозь молочную пелену. Мы оказались на 82 градусе 30 минуте северной широты и 136 градусе 53 минуте восточной долготы. Глубина океана под нами — 3 870 метров.

К. Бадигин

«ЕРМАК» — С НАМИ!

27 августа

В два часа ночи к нам пробился «Ермак» — дедушка ледокольного флота, славный боевой старик. Он выполнил замечательный рейс и поставил рекорд свободного высокоширотного плавания, достигнув 83 градуса 4,5 минуты северной широты.

Не легко дался этот рейс морякам «Ермака»! Они славно поработали. И когда, после напряженной работы в тяжелом десятибалльном льду, «Ермак», расцвеченный флагами и приветственными лозунгами, подошел к нашему каравану, из всех уст вырвались восторженные возгласы в честь большевистской партии и вождя народов любимого Сталина. Это ей, нашей родной партии, нашему вождю мы обязаны тем, что советские люди научились побеждать любые трудности, преодолевать любые преграды!

«Садко» и «Малыгин» вслед за «Ермаком» пробиваются сквозь льды на чистую воду. У нас поврежден руль; приходится итти на буксире... А на пути — тяжелые льды. Удастся ли преодолеть их, покажут ближайшие часы...

28 августа

Пробиться не удалось...

Прощай, «Ермак»! Мы одни остаемся в дрейфе во льдах центрального Полярного бассейна, а ты, вместе с «Садко» и «Малыгиным», идешь к Большой Земле... Сломанный руль и тяжелые льды сделали невозможной нашу буксировку.

К нам на судно перешли несколько ермаковцев. А как много было желающих остаться дрейфовать!

Едва только на «Ермаке» стало известно о решении оставить «Седова» продолжать дрейф, на имя М. И. Шевелева стали поступать многочисленные заявления от ермаковцев с просьбой перевести их работать на «Седов». Из 40 заявлений удовлетворено 6. К нам перешли коммунист механик Дмитрий Григорьевич Трофимов, кандидат партии машинист

Иосиф Маркович Недзвецкий, комсомольцы — радист Николай Михайлович Бекасов, повар Павел Власович Мегер, кочегар Иван Иванович Гетман, матрос Ефрем Иванович Гаманков. Все эти товарищи—прекрасные производственники, мужественные, дисциплинированные люди. Теперь нас — 15.

Нам предстоит провести большую работу по дальнейшему изучению центрального Полярного бассейна.

Мы получили с «Ермака» обмундирование, меха, научные приборы; с «Садко» взяты глубоководный лот, лебедка для измерения океанских глубин, батометры, приборы для магнитных и астрономических наблюдений, вторая аварийная радиостанция, запасной ветродвигатель; перебросили различное продовольствие, живых свиней и свежие овощи.

Судно поставлено в защищенное от сжатий место в ледяном поле.

29 августа

В 21 час на мачте «Седова» взвился сигнал: «Счастливого плавания!». В ответ «Ермак» поднял: «Счастливо зимовать!»

Скоро начался снегопад. Он скрыл из наших глаз «Ермака» и уходящих на родину друзей.

31 августа

«Ермаку» предстоит пройти во льдах всего 350 миль. За вчерашние сутки пройдено 52 мили. Лед —10 баллов. «Садко» и «Малыгин» активно помогают «Ермаку» в борьбе со льдами.

Сегодня «Ермак» пересек восемьдесят вторую параллель.

К. Бадигин

НАЧАЛСЯ САМОСТОЯТЕЛЬНЫЙ ДРЕЙФ

1 сентября

Как только «Ермак» и другие суда скрылись в начавшейся пурге, все пятнадцать человек экипажа «Седова» (из которых девять остались здесь на второй год) энергично принялись за неотложные работы. Убрано в трюм все оборудование и запасы продовольствия, полученные с «Ермака». Теперь все в порядке.

К. Бадигин

«ОПРАВДАЕМ ВЕЛИКУЮ ЧЕСТЬ И ДОВЕРИЕ, ОКАЗАННЫЕ НАМ РОДИНОЙ»

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ, МОЛОТОВУ, КАГАНОВИЧУ, ВОРОШИЛОВУ, КАЛИНИНУ, МИКОЯНУ

Мы, экипаж «Седова», оставшийся в дрейфе в Центральном полярном бассейне, считаем за великую честь оказанное нам доверие быть первыми в неизведанных широтах Северного ледовитого океана. Мы, воспитанные любимой партией, Вами, любимый товарищ Сталин, с честью понесем 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, оказанные нам Родиной.

По поручению коллектива

капитан ***Бадигин***

Борт «Седова», 3 сентября 1938 г. *парторг* ***Трофимов***

СНОВА НА СЕВЕРО-ВОСТОК

3 сентября

Прошло четверо суток с тех пор, как «Ермак», «Садко» и «Малыгин», попрощавшись с нами, взяли курс на юг.

Дрейфуем снова на северо-восток.

Сегодня в 13 часов по московскому времени находились на 83 градусе 11 минуте северной широты и 137 градусе 35 минуте восточной долготы.

7 сентября

Международный Юношеский день прошел в напряженной работе: вся команда готовится к предстоящей полярной зиме. После работы, на открытом партийно-комсомольском собрании заслушали доклад о боевом празднике молодежи. Вечером смотрели кинофильм.

Н. Бекасов

ДОЖДЬ

13 сентября

В полдень находились на широте 83 градуса 25 минут и долготе 140 градусов 20 минут.

Вчера похолодание сменилось неожиданным потеплением. Температура воздуха в районе «Седова» плюс 0,3 градуса, ветер — 6 баллов Идет дождь. Быстро тает снежный покров.

Наблюдается незначительная подвижка льда.

15 сентября

В полдень наше местоположение: 83 градуса 26 минут северной широты и 141 градус 05 минут восточной долготы.

Дуют ветеры разных направлений силой до 8 баллов. Образовалось значительное количество больших разводий. На западе видно сплошное «водяное небо» — там нет льда.

17 сентября

Небо прояснилось. Показалось солнце.

В последние дни, под влиянием переменных ветров, ледовая обстановка сильно изменилась: увеличились разводья, появились новые трещины. Вчера в разводьях видели нарвала.

Сегодня подорвали часть льдины, прилегающей к днищу корабля. Жизнь на судне протекает нормально

Н. Бекасов

ЛЕД УПЛОТНЯЕТСЯ

18 сентября

В полдень находились на широте 83 градуса 31 минута и долготе 143 градуса 15 минут.

«Седов» дрейфует вместе со льдами на северо-восток. Температура воздуха — минус 2 градуса. Наблюдается некоторое уплотнение льда.

Н. Бекасов

ВСЕ ЗДОРОВЫ, МЕХАНИЗМЫ ИСПРАВНЫ

19 сентября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Чувствуем себя хорошо. Настроение бодрое. Все здоровы. Механизмы исправны. Дефект только в руле: погнут баллер.

Привет от всего коллектива.

Д. Трофимов

В ЛЕДЯНОЙ ЧАШЕ

26 сентября

Сегодня нам пришлось вступить в единоборство с полярной стихией. Льды пошли в атаку на корабль.

Было около 11 часов вечера. Некоторые моряки уже спали. Вдруг судно вздрогнуло и стало крениться на правый борт. Уже через несколько минут крен достиг 18 градусов. Торосистые льды подступили к самому борту. В машинном отделении услышали шум льющейся воды. Механик Алферов заметил, что она идет через холодильник, отверстие которого оказалось под водой.

Немедленно был объявлен аврал. Однако, несмотря на все наши усилия, вода в трюме прибывала.

В 23 часа 15 минут разошлись ледяные поля. Крен быстро увеличивался. Через 45 минут он достиг 30 градусов. Положение судна становилось угрожающим. С минуты на минуту можно было ожидать смещения всех грузов.

Старшему радисту Александру Полянскому дали распоряжение поддерживать непрерывную связь со станцией мыса Челюскин. Связь была быстро налажена. Мы приготовили к спуску на лед аварийную радиостанцию.

Наконец, в самый критический момент механику Токареву и машинисту Шарыпову удалось, самоотверженно работая в ледяной воде, заткнуть паклей с тавотом отверстие холодильника. Вода перестала поступать в трюм.

Незаметно прошли три с половиной часа в упорной работе... Экипаж выдержал испытание и победил стихию. Ледокол выпрямился, воду мы откачали.

Отдал распоряжение: загрузить трюмы льдом для большей устойчивости судна. Угрожающее положение ликвидировано. Все в порядке.

27 сентября

Наш корабль зажат льдами. «Седов» находится в сплошной ледяной чаше, которая образовалась в результате нагромождения льдов за время зимних сжатий. Толщина ледяной прослойки под корпусом судна достигает 10 метров. Мы готовы сейчас ко всяким случайностям. На льду вблизи «Седова» организованы аварийные базы. Подготовлены пятимесячные запасы продовольствия, топливо, горючее и одежда. Выгрузили аварийную радиостанцию. Установили на большой старой льдине две палатки. Один комплект запасов находится на палубе ледокола.

К. Бадигин

ПЕРВЫЙ МЕСЯЦ НА «СЕДОВЕ»

29 сентября

БАРЕНЦОВО МОРЕ, ЛЕДОКОЛ «ЕРМАК»,

РЕДАКЦИИ «СКВОЗЬ ЛЬДЫ»

Исполнился месяц, как шесть ермаковцев перешли на дрейфующий в центральном Полярном бассейне «Седов». За это время мы, в связи с попыткой ледокола «И. Сталин» пробиться к нам, дважды производили консервацию машины и механизмов.

В ночь на 27 сентября, когда льды сильно накренили судно на правый борт, пришлось для выравнивания крена вновь ввести в действие вспомогательный котел. Сейчас он потушен.

На льду установлены три палатки; две оборудованы для жилья (в одной из них — аварийная радиостанция); в третьей палатке — продовольственные запасы. Полярную ночь встречаем в полной готовности.

Уже целую неделю из-за туманов не можем определить координаты судна. Дуют юго-восточные ветры. Предполагаем, что наш корабль пересек 84-ю параллель. Привет экипажу «Ермака» от коллектива «Седова»! Поздравляем с близким возвращением в Ленинград.

Д. Трофимов, И. Недзвецкий

ДВУХМЕТРОВЫЕ ТОРОСЫ

1 октября

Температура воздуха — минус 14 градусов. Продолжается подвижка льда. Высота торосов достигает двух с половиной метров. Появились трещины, переходящие порой в разводья. Временами ощущаем небольшие толчки.

4 октября

Порывистый норд-ост силой в пять баллов проникает даже сквозь теплые меховые шубы вахтенных матросов, наблюдающих за поведением льдов вокруг «Седова».

К. Бадигин

ПРОЩАЙ, СОЛНЦЕ

10 октября

Начались длинные полярные ночи. Днем бывает светло только в течение двух-трех часов. Вчера солнце показалось в последний раз. Теперь мы увидим его не скоро...

Снова начало разводить лед. На расстоянии одной мили от ледокола образовались большие разводья.

К. Бадигин

ЗАЯВКА НА КОНЦЕРТ

13 октября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Сообщаем желательную программу концерта на 23 октября: из оперы «Евгений Онегин» — ария Ленского; из оперы «Пиковая дама» — ария Томского; из «Русалки» — ария князя; «Жаворонок», музыка Глинки; «Музыкальный момент» Шуберта; «Баллада о блохе»; баллада — «Перед воеводой молча он стоит», музыка Рубинштейна; из оперетты «Холопка» — «Бубенчики»; из оперетты «Периколла» — «Ах, я пьяна»; из оперетты «Корневильские колокола» — вальс; русская песня «Алые цветочки»; «Саратовские частушки»; цыганские песни в исполнении Ляли Черной; новинки джазовой музыки в исполнении джаза Л. Утесова; в исполнении ансамбля профессора Александрова — «Озеро Хасан», «Походная краснофлотская» и «Дальневосточная партизанская».

Наиболее удобное для нас время передачи с 21 до 23 часов московского времени.

Просим также включить в программу самые интересные музыкальные новинки.

Д. Трофимов

К. С. Бадигин на капитанском мостике

Перекачивают воду из пресных озер, образовавшихся на льду

НАУЧНЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ

16 октября

Полтора месяца прошло с того дня, как «Ермак», «Садко» и «Малыгин» ушли на юг. За это время на «Седове» проделана огромная работа по подготовке ко второй зиме. Судно законсервировано. Для укрепления корпуса на случай сжатия установлены добавочные айсбимсы. Отеплены жилые помещения.

На большой старой льдине высятся наши палатки с аварийным запасом продуктов.

Регулярно ведутся научные работы. Четыре человека несут метеорологическую вахту, совмещая ее с судовой. Через каждые два часа производятся метеорологические наблюдения. Когда небо ясно, делаем астрономические определения.

Солнца уже нет. Скоро день перестанет отличаться от ночи.

«Седов» дрейфует сейчас по 2—3 мили в сутки.

22 октября

Суровая стихия, как бы опасаясь, что люди снова попытаются вырвать судно из ледяных тисков, быстро гонит нас на север.

Исследования и измерения океанских глубин за время дрейфа дали ряд интересных данных.

Оказывается, граница материковой отмели к северу от Новосибирских островов примерно совпадает с параллелью 79 градусов 40 минут, а граница материкового склона — с параллелью 81 градус 20 минут. Глубины океана по пути дрейфа отмечены сравнительно ровные. Они колеблются в пределах 3 700—3 800 метров.

Небезинтересны наблюдения над льдами. Лед, образовавшийся к осени 1937 года, в начале июня 1938 года достиг толщины 195 сантиметров. Весь июнь, июль и август наблюдалось исключительно интенсивное таяние. Под влиянием лучей незаходящего солнца толщина годовалого льда со 195 сантиметров уменьшилась к началу сентября до 100 сантиметров.

К концу июля стали появляться трещины и разводья, а в середине августа уже было трудно найти целое поле значительных размеров. Сильно усложнились магнитные наблюдения. Чтобы избежать влияния корабельного железа, эти наблюдения производятся в полутора милях от судна; нам приходится таскать за собой резиновую шлюпку для переправы через полыньи и трещины.

С начала апреля до нынешнего дня отмечаются магнитные бури, достигающие порой значительной силы.

Сейчас круг научных работ на «Седове» значительно расширяется благодаря исключительному интересу к ним со стороны всего коллектива. Приготовлен трос для глубоководных измерений; заканчивается приспособление лебедки. К 20-й годовщине комсомола будут произведены измерения больших глубин.

В. Буйницкий

ГОД В ДРЕЙФЕ

23 октября

Сегодня исполняется годовщина с того дня, как мы начали дрейфовать во льдах Арктики. Льды уносят нас дальше к северу. Жизнь на борту нашего «Седова» попрежнему бьет ключом, хотя коварная Арктика частенько преподносит весьма неприятные сюрпризы...

Как протекают наши будни? О наступлении дня возвещает резкое завывание всех репродукторов, — это наш радист Александр Александрович Полянский предупреждает полярных моряков о начале трансляции утреннего выпуска «Последних известий». Невообразимый вой и писк значительно облегчают труд вахтенного, который обязан будить экипаж. Через две-три минуты все пробуждаются... После сытного завтрака с ежедневной дозой витаминов «С» — начинается день.

Работы у всех по-горло: надо окончательно отеплить помещения, обеспечить себя электроэнергией, как следует подготовиться к борьбе со льдами (мы устраиваем добавочное крепление корпуса судна).

Буйницкий — наш уважаемый научный работник — ведет магнитные, астрономические и гравиметрические наблюдения. Кроме того, мы организовали круглосуточную метеорологическую вахту. Но это еще не все; мы проверяем глубины в районе дрейфа, следим за состоянием льдов, производим суточные магнитные наблюдения, связанные с полярным сиянием. Четыре раза в сутки отправляем в Бюро погоды краткие радиограммы с итогами наблюдений.

Наш ледокол сейчас дрейфует над большими глубинами. Для того, чтобы измерять их, нужны специальная глубоководная лебедка и трос, способный выдержать солидный груз. Такого оборудования на борту ледокола нет. Как же быть?.. Мы решили изготовить лебедку и трос своими силами: это — наш подарок к двадцатилетию комсомола.

Не трудно догадаться, насколько трудна и сложна эта работа в условиях полярного дрейфа. Приходится работать на морозе голыми руками, распуская толстые стальные тросы и заново сплетая их в солидный канат. С большими трудностями сооружается лебедка.

Работа эта протекает вполне успешно, и надеемся, что в день юбилея ВЛКСМ будем рапортовать славному комсомолу о выполнении своего обязательства.

К ужину коллектив «Седова» собирается веселым и бодрым. Мы заводим патефон, который до сих пор нам еще не надоел (у нас есть свыше сотни разных пластинок!). Часто коллективно читаем книги. Наш экипаж живет очень дружно: никогда не услышишь резких слов или разговоров в повышенном тоне.

Однако было бы неправильно думать, что наш дрейф — это какой-то «рай» среди льдов. Бывают и очень тяжелые дни, когда приходится вступать в единоборство со стихией. Труднее всего пришлось 26 сентября, когда льды пошли в атаку на «Седова». Это — памятный день...

Сейчас мы готовы ко всяким случайностям. Мы спокойны и уверены в том, что никакие силы стихии не помешают нам успешно закончить дрейф, начавшийся год назад.

Вступая во второй год дрейфа и переходя на новый зимний распорядок дня в условиях полной темноты, мы имеем право заверить родину в том, что порученное нам задание выполним с честью.

К. Бадигин

XIII месяц дрейфа

БОЛЬШОЙ ДЕНЬ

24 октября 1938 года

Год назад мы начали дрейфовать во льдах Арктики. Ветры, течения и льды влекут ледокол по всем направлениям, вычерчивая на карте причудливые узоры. Но генеральное направление остается неизменным: на север.

Мы измерили 100 глубин до 3 000 метров и 8 глубин более 3 000 метров. Сделали больше 30 магнитных наблюдений и 107 раз астрономически определили положение своего корабля. Все новое в природе Арктики два наших научных работника — Буйницкий и Ефремов — стараются исследовать до конца, не считаясь ни с трудом, ни с временем.

Вчера судно расцветилось флагами. С утра стали поступать поздравительные телеграммы. Настроение экипажа приподнятое.

Вечером, закончив работу, седовцы собрались в кают-компании. За праздничным ужином делились впечатлениями о нашем дрейфе. После ужина играли на музыкальных инструментах, слушали концерт из Москвы, посвященный «Седову». Поздно ночью мы разошлись по каютам.

А утром радостная весть разнеслась по кораблю. Мы получили дорогое приветствие, взволновавшее всех нас до глубины души.

Александр Александрович (Полянский) протянул мне телеграфный бланк.

— Вот, — сказал он прерывающимся голосом, — нам, из Кремля...

Только потом я вспомнил, как возбужден был в эти минуты всегда спокойный и уравновешенный Полянский...

Я взял телеграмму, прочел. Потом еще и еще раз перечитал ее текст. Я не мог совладать с чувством большого человеческого счастья, охватившим меня. Позвал товарищей...

Радиограмма из Москвы гласила:

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 НА РОДИНУ ПОБЕДИТЕЛЯМИ.

ЖМЕМ ВАШИ РУКИ, ТОВАРИЩИ!

ПО ПОРУЧЕНИЮ ЦК ВКП(б) И СНК СОЮЗА ССР

И. СТАЛИН, В. МОЛОТОВ

Моментально весь экипаж собрался в кают-компании. На летучем митинге была оглашена телеграмма товарищей Сталина и Молотова.

Первые мгновения после прочтения телеграммы прошли в молчании. Долго мы смотрели друг на друга, радуясь своему счастью. Затем раздались долго не смолкавшие аплодисменты. Начались выступления.

Каждый из участников экспедиции горячо благодарил вождя народов товарища Сталина и его ближайшего соратника товарища Молотова за великое доверие, честь и внимание, оказанные седовцам.

Отныне дата 24 октября будет незабываемым праздником для участников дрейфа на «Седове». Этот большой день зовет к новым победам в работе по освоению Арктики.

Мы послали радиограмму товарищам Сталину и Молотову.

К. Бадигин

«НИКАКИЕ ОПАСНОСТИ НАМ НЕ СТРАШНЫ»

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ И МОЛОТОВУ

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Сегодня получили вашу телеграмму с приветствием Центрального Комитета нашей любимой Партии.

День годовщины нашего дрейфа превратился в великий праздник. Сердца наши наполнились гордостью за оказанные нам внимание и доверие. Мы, 15 советских патриотов нашей великой, любимой Родины, воспитанные Коммунистической партией, Вами, любимый товарищ Сталин, превратим наш дрейф в образец большевистской настойчивости, выполнения больших задач, стоящих перед нами.

Никакие невзгоды, опасности, лишения нам не страшны. Чуткое отношение к нам Партии и Правительства и всего великого народа придает нам твердость, непобедимость.

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.

По поручению коллектива «Седова»
К. Бадигин
Д. Трофимов

Борт «Седова», 24 октября 1938 г.

ПРАЗДНИК ВСЕХ СОВЕТСКИХ ПОЛЯРНИКОВ

24 октября. С мыса Челюскин

Сегодня в первый утренний срок радиосвязь мыса Челюскин с ледоколом «Седов» началась обычным пожеланием доброго дня. После этого радист Полянский неторопливо приступил к работе. Но совсем иначе почувствовал он себя, когда принял переданную мной телеграмму товарищей Сталина и Молотова, приветствовавших по поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР экипаж «Седова» с годовщиной дрейфа.

Ответные сигналы радиста, подтверждавшего прием телеграммы, были неузнаваемы. Вместо обычной четкой и ясной передачи, к которой мы привыкли за два месяца радиосвязи с «Седовым», получались отрывочные слова. Удалось все же понять: «Принял... бегу... жди ответа...»

Потом мы узнали, что Саша Полянский, сбросив наушники, бегом кинулся в каюту капитана Бадигина и, протягивая ему телеграмму, мог сказать только: «Вот — нам из Кремля...»

Примерно через час радист «Седова» уже вызывал нас, чтобы передать ответную телеграмму на имя товарищей Сталина и Молотова.

День годовщины дрейфа «Седова» превратился в праздник всех советских полярников.

Радист В. Ворожцов

ПЕРЕДАЧУ СЛЫШАЛИ ОТЛИЧНО

24 октября

МОСКВА, РАДИОЦЕНТР ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Передачу концерта, посвященного дрейфу, слушали через «Коминтерн». Слышимость отличная.

А. Полянский

«ПРЕОДОЛЕЕМ ВСЕ ТРУДНОСТИ НА НАШЕМ ПУТИ»

24 октября

МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ТОВАРИЩУ ПАПАНИНУ

Дорогой Иван Дмитриевич!

Сердечно благодарим Вас за Ваше выступление по радио в день годовщины нашего дрейфа. Ваши слова еще больше подняли наш энтузиазм, укрепили желание сделать все возможное в наших силах для блага нашей великой социалистической родины.

Мы, советские патриоты, воспитанные нашей партией, великим вождем товарищем Сталиным, с честью преодолеем все трудности на пути по «белым пятнам» Арктики. Пример Вашей героической четверки служит для нас образцом отваги, самоотверженности, любви к родине.

Просим передать большую благодарность за концерт руководству Главсевморпути, Радиокомитету и артистам, участвовавшим в концерте.

По поручению экипажа

К. Бадигин
Д. Трофимов

НА 84-й ПАРАЛЛЕЛИ

25 октября

Редакция газеты «Рабочая Москва» через Московский радиоцентр Главсевморпути и радиостанции на острове Диксон и мысе Челюскин запросила моряков «Седова» об их жизни, работе и досуге на дрейфующем корабле.

МОСКВА: Расскажите о дрейфе ледокола, об итогах и перспективах вашей научной работы.

«СЕДОВ»: Генеральное направление нашего дрейфа остается неизменным — на север. К настоящему моменту мы достигли 84 градуса 25 минут северной широты и 133 градуса 20 минут восточной долготы.

В этом районе никогда не бывало ни одного корабля.

За время дрейфа мы продвинулись более чем на 500 миль к северу. Весь же путь дрейфа по кривой составляет около 1 500 миль, с отклонениями то к востоку, то к западу, то к югу.

Проводимые нами научные работы с каждым днем становятся все более важными и интересными. «Белое пятно» на картах бескрайней Арктики сужается.

Мы широко развернули научно-исследовательскую деятельность. Недавно у нас введена круглосуточная метеорологическая вахта. В восьми пунктах нашего своеобразного «научного городка» установлены рейки для измерения толщины снежного покрова и льда. На расчищенной ледяной площадке поставлен магнитный компас. Одновременно проводятся наблюдения с таким же компасом на судне. В ближайшие дни начнем изучение животного мира океана, будем собирать коллекции. Наш небольшой, но крепко спаянный коллектив всеми силами стремится как можно больше сделать для науки, для родины.

МОСКВА: Как вы проводите свой досуг?

«СЕДОВ»: Период светлого времени сейчас длится у нас лишь три часа. Но и в это время стоит полумрак, точно в начале вечера. Скоро наступит полная полярная ночь. Мы торопимся сделать к этому времени все необходимые приготовления.

В ледяном домике, где температура почти не отличается от наружной, будет установлен специально сконструированный нашими механиками нагревательный прибор. Метеорологическую будку и палатку для гидрологических работ мы намерены освещать электричеством от аккумуляторов.

Свободного времени у нас пока мало. В часы досуга мы играем в шахматы, катаемся на коньках, ходим на лыжах. Почти все седовцы — страстные фотолюбители. У многих из нас появилось большое желание заняться музыкой; помогаем друг другу научиться играть на пианино, гитаре и других инструментах.

Много у нас любителей охоты. В общем, живем весело, — скучать нет времени.

Наш радист комсомолец Николай Бекасов все свободное время просиживает с учебниками: он решил во что бы то ни стало научиться читать и говорить по-английски; мы в шутку называем его «иностранцем».

Главный наш кулинар повар Павел Мегер увлекается рисованием. Его альбом испещрен зарисовками из жизни в ледяной пустыне.

Механик Алферов аккуратно ведет дневник; он готовит книгу о нашем дрейфе.

С 25 октября переходим на зимний распорядок дня. У нас организуются общеобразовательный и несколько технических кружков. Будем изучать историю партии.

МОСКВА: Как поддерживаете связь с Москвой?

«СЕДОВ»: Мы хорошо связаны с красной столицей и всей нашей родиной. Связь осуществляется через полярные радиостанции на мысе Челюскин и острове Диксон. Мы разговариваем через тысячи километров каждые четыре часа. Два раза в сутки внимательно слушаем по радио из Москвы «Последние известия», музыку и концерты.

МОСКВА: Каково самочувствие команды?

«СЕДОВ»: Все здоровы и бодры. Питаемся хорошо, аппетит у всех прекрасный; большинство из нас заметно прибавило в весе. Живем в теплых, удобных помещениях. Здесь можно спокойно заниматься научной работой, хорошо отдыхать. Жилые помещения и кают-компания отапливаются камельками. Температуру поддерживаем не ниже 12—15 градусов тепла.

Раз в пять дней проводится генеральная уборка: мы все чистим, моем, выносим матрацы и одеяла на лед.

Раз в десять дней ходим в свою судовую баню.

МОСКВА: Расскажите о самых интересных событиях на ледоколе за время дрейфа.

«СЕДОВ»: Большим событием для всех нас был прилет трех тяжелых самолетов. Мы еще раз почувствовали теплую заботу партии и правительства о людях, еще раз убедились в том, насколько сильна наша авиация, насколько отважны и опытны советские летчики.

Радостную встречу мы устроили экипажу ледокола «Ермак», его отважным морякам, победившим вековые льды, суровую стихию Арктики.

В памяти у всех нас останется день 26 сентября. От сильного сжатия льдов «Седов» накренился. Все 15 членов экипажа вышли на аврал. Были приняты быстрые и энергичные меры. Выдержка, хладнокровие и самоотверженная работа дали прекрасные результаты: ледокол остался невредимым.

Вчера был большой праздник: радио принесло взволновавшую всех нас телеграмму товарищей Сталина и Молотова. Она была оглашена на митинге. Слова привета великого вождя народов товарища

Сталина и главы нашего советского правительства товарища Молотова влили в нас новые силы. Они воодушевили нас на новые победы. Когда была прочитана телеграмма из Кремля, тишину Арктики огласило многократное «ура».

Оставаясь на зимовке, мы без всякой тревоги и боязни спокойно встречаем суровую арктическую ночь. Все задачи, поставленные перед нами, выполним с честью.

Горячий привет трудящимся красной столицы!

ПОЛУНОЧНЫЙ ГОСТЬ

27 октября

Около полуночи вахтенный обнаружил у самого судна белого медведя. Его приближение первыми заметили два щенка — «Джерри» и «Льдинка». Незванный гость подошел к судну на расстояние не более трех метров, но, испугавшись лая собак, поспешил скрыться.

Метрах в ста от судна находятся наши палатки с продовольствием. Мы забеспокоились; в самом деле, если бы эти палатки привлекли внимание полуночного гостя, он без особого труда мог бы произвести значительные опустошения в нашем аварийном запасе.

Решили осмотреть палатки. Вооружились и зажгли факелы. При свете их мы увидели огромные следы, идущие от судна прямо к складам. Любопытный «Мишка» обошел палатки, угольный склад, склад горючего, но ничего не тронул и убрался во-свояси.

Это посещение было для нас большой неожиданностью. Мы мало рассчитывали на появление такого гостя, хотя заранее принимали все меры предосторожности, а на ночь даже убирали трап.

Медведь ушел, но оставил у седовцев надежду на... вкусные «медвежьи отбивные».

Полярная ночь вошла в свои права: только около полудня чуть-чуть брезжит свет.

Трещина, проходящая против носа ледокола, ведет себя подозрительно. Она раздвинулась и превратилась в широкое 150-метровое разводье. Вчера утром в 20—30 метрах от судна на льду образовалось еще несколько трещин. Вскоре появилась новая трещина, перпендикулярная к «Седову», против машинного отделения. Ширина трещин медленно увеличивается. Временами слышен отдаленный шум торосящегося льда.

Наши координаты: 84 градуса 31 минута северной широты и 132 градуса 57 минут восточной долготы.

Дрейф идет на северо-запад.

За последние три дня нас отнесло к северу на 13 миль.

К. Бадигин

ПОЕДИНОК СО ЛЬДАМИ

29 октября

Сегодня нас ожидает очередной тяжелый труд — измерение глубины океана. Приготовили лебедку. Вытравили 4 100 метров троса, но грунта не достали. Значит, в этих районах центрального Полярного бассейна существуют глубины большие, чем предполагали раньше.

30 октября

Коварная Арктика частенько преподносит нам неприятные сюрпризы. Вообще стихия нас не балует; льды и ветры строят нам всяческие козни. Буквально на каждом шагу нас подстерегают неожиданности, и на борьбу с ними приходится тратить не мало времени, сил и энергии.

Уже несколько дней дуют сильные ветры. Направление их резко меняется. В результате вокруг судна усилилась подвижка льда.

Сегодня началось довольно ощутительное сжатие. Уже с утра во всех направлениях были слышны звуки торошения старого двухметрового льда. Трудно описать эти звуки; они напоминали то завывание ветра, то монотонный гул работающего в отдалении мотора, то стоны какого-то неведомого гигантского зверя, то шум морского прибоя. Эти звуки хорошо известны морякам, побывавшим в глубине Арктики.

Ветер рвал с такой силой и внезапностью, что на палубе все гудело.

Образовавшиеся за последние дни вблизи судна разводья и трещины, покрытые двадцатисантиметровым слоем льда, сошлись. Образовались новые гряды торосов. Они наползали большим полукругом на правый борт «Седова». У этого борта торосило непрерывно. В 30—50 метрах от «Седова» росли все новые большие ледяные гряды. Они двигались к ледоколу.

Под действием льдов, напиравших на корпус судна, «Седов» время от времени судорожно вздрагивал всем своим стальным многотонным телом. Но моряки «Седова» не впервые наблюдали такое сжатие. Поэтому все спокойно продолжали свою будничную работу.

Ровно в половине первого часа дня раздался звонок, приглашавший моряков к обеду. В ту же минуту, не выдержав страшного давления, начал ломаться лед у самого борта против трюма № 2. На корабль посыпались удары. Толчки ощущались все сильнее и чаще. Напирая на борт, лед издавал необычайный треск.

Ветер усиливался. По ледяному полю шли волны сжатия.

Я отдал распоряжение: «всем одеться». Объявили аврал. «Седов» готовился защищаться.

Быстро зажгли факелы. В темноте замелькали красные огни. Команда приготовилась к борьбе со льдами. Все ждали распоряжения — поджечь заряды аммонала; взрыв должен был разрушить лед на некотором расстоянии от судна — как раз против места наибольшего сжатия; тем самым был бы ослаблен напор льдов на судно. Все уже было готово к взрыву. Вдруг, словно по мановению волшебного жезла, сжатие прекратилось — так же внезапно, как и началось. Сразу наступила необычайная тишина. Потом послышались звуки сползающего льда: он медленно отходил от борта, уступая место черной массе воды. Необходимость произвести взрыв как будто миновала — все успокоилось. Целый час ничто не нарушало молчания ледяных просторов.

Но Арктика коварна! Успокоившиеся на время льды снова возобновили свою адскую музыку. В 8 часов мы опять неожиданно ощутили толчок, заставивший весь экипаж моментально выскочить на палубу. Теперь лед нажимал на корабль уже в другом месте — около трюма № 3. Один за другим последовали еще два сильных толчка. Стальные ребра «Седова» затрещали. Стоявшая на краю стола в одной из кают фарфоровая пепельница упала и разбилась. Лед, нажимая на борт, трещал подобно гигантскому пулемету.

Прошла тревожная минута, и ледяной бунт опять внезапно прекратился. Лед отступал по всему правому борту, открывая разводья.

Четко работал аварийный бензиновый двигатель. При ярком электрическом свете мы тщательно осмотрели корпус судна. Повреждений не обнаружили. Никаких следов только что закончившейся борьбы, кроме блестевшего, «начищенного» льдом, корпуса в местах наиболее яростного нажима, — на «Седове» не было. Судно с честью выдержало еще одно испытание.

Наши координаты: широта — 84 градуса 33 минуты, долгота — 131 градус 13 минут. Погода пасмурная. Температура воздуха —15 градусов ниже нуля.

3 ноября

Положение ледокола без перемен. Все здоровы.

Коля Бекасов снова все свободное время просиживает за учебником английского языка.

Жизнь входит в нормальную колею.

В 15 часов по местному времени мы находились на 84 градусе 47 минуте северной широты и 128 градусе 50 минуте восточной долготы. За последние одиннадцать суток нас отнесло к северо-западу на пятьдесят миль.

Дует юго-западный ветер силой в 5 баллов. Температура воздуха — минус 10 градусов. Ночью наблюдалась незначительная подвижка льда.

К. Бадигин

ОБЯЗАТЕЛЬСТВО ВЫПОЛНЕНО

4 ноября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Не сообщал о нашем положении, так как был занят установкой двух двигателей внутреннего сгорания и глубинной лебедки, которая сейчас работает хорошо.

Комсомольцы и молодежь «Седова» выполнили взятое на себя обязательство: первое измерение глубины с помощью новой лебедки произведено 29 октября.

Начали подготовку к Октябрьским праздникам.

На ледоколе все в порядке. Чувствуем себя хорошо.

Привет от экипажа.

Д. Трофимов

В 300 МИЛЯХ ОТ СЕВЕРНОГО ПОЛЮСА

6 ноября

Все эти дни мы неуклонно движемся к северу. Вчера ночью «Седов» пересек 85-ю параллель.

В истории арктического мореплавания ни одно судно, кроме «Фрама», не было так далеко. «Седов» находится примерно в 300 ми-

лях от Северного полюса. В районе дрейфа наступили сильные холода. Порой температура падает ниже 25 градусов мороза.

Теперь нам осталось дрейфовать меньше одного градуса до широты, достигнутой знаменитым нансеновским «Фрамом».

По мере проникновения «Седова» в самые сокровенные, неизведанные места Арктики, наши научные работы становятся все более и более интересными. В то же время возрастают и трудности. Особенно отягощают нашу работу наступившая полярная ночь и жестокие морозы.

Одна из наиболее сложных работ — магнитные наблюдения. Они производятся в специальной палатке, расположенной в 600 метрах от судна. Ночь у нас настолько темная, что не всегда легко найти эту палатку и пристроенный к ней ледяной домик. Недавно магнитолог в течение двух часов искал свою палатку и... вернулся на судно ни с чем.

Белый медведь, появившийся в нашем высокоширотном районе, успел все же нанести некоторый ущерб: он разорвал и смял магнитную палатку. Приходится принимать особые меры предосторожности: теперь каждого моряка, удаляющегося от судна, обязательно сопровождает вооруженная охрана. Ведь сейчас, при видимости всего в несколько метров, встреча с медведем, по всей вероятности голодным, не предвещает ничего хорошего.

Сегодня вечером, в канун Октябрьского торжества, мощный луч прожектора прорезал темноту полярной ночи, пробежал по обступившим судно торосам и остановился на алом флаге, гордо развевающемся на корме «Седова», — флаге, олицетворяющем здесь, на 85-й параллели, среди вечных льдов, непобедимый Союз Советских Социалистических Республик.

К. Бадигин

ПРАЗДНИК В ВЫСОКИХ ШИРОТАХ

7 ноября

Двадцать первую годовщину Великой Октябрьской социалистической революции мы встретили в упорной работе: как раз в это время заканчивалась гидрологическая глубоководная станция на глубину 2 000 метров.

После работы на грот-мачте ярко вспыхнула рубиновым светом огромная пятиконечная звезда. Ярче всех звезд в мире для нас ее свет!

Вдалеке от Большой Земли экипаж «Седова» живет одной жизнью со всей страной. Находясь на 85-й параллели, вместе с родной страной мы радостно встретили день великого праздника.

В кают-компании состоялось торжественное заседание. С докладом выступил наш парторг Дмитрий Трофимов. Выступали и другие товарищи. Затем была зачитана только-что полученная радиограмма от руководства Главсевморпути о награждении всех членов экипажа «Седова» значками «Почетному полярнику». Это известие очень обрадовало нас.

Утром луна осветила трепещущие флаги расцвеченного по-праздничному судна. Правда, вскоре тучи снова скрыли от нас луну, усиливая полярный мрак.

В полдень, построившись на льду, с винтовками, факелами, флагами и вымпелом Севморпути мы пошли к импровизированной трибуне — трехметровому ропаку, украшенному флагами и освещенному факелами. Я открыл митинг краткой речью. Затем мы все дали залп из винтовок в честь нашей родины, коммунистической партии и товарища Сталина.

После демонстрации — веселый праздничный обед.

Радуясь и волнуясь, мы слушали передачу с Красной площади. Мы были с вами, трудящиеся нашей великой родины! Мы слышали замечательную речь народного комиссара обороны, маршала Советского Союза К. Е. Ворошилова. Мы слышали мощный гул демонстрации вооруженного народа — парад Рабоче-Крестьянской Красной Армии. Слышали непрерывные бурные овации, приветственные возгласы трудящихся Москвы, демонстрирующих свою преданность родине, партии, правительству, товарищу Сталину.

Сердце радовалось за нашу любимую страну.

В 9 часов, после ужина, состоялся вечер самодеятельности. С большим интересом все слушали воспоминания бывших пограничников — боцмана Буторина и врача Соболевского.

Музыкой, танцами, декламацией, пением окончили мы знаменательный день годовщины Великой Октябрьской социалистической революции, проведенный седовцами под завывание ветра, в окружении дрейфующего льда, во мраке полярной ночи, при 27-градусном морозе, за 85-й параллелью — в районе, где еще никогда не бывал человек.

Мы отпраздновали этот радостный день так же торжественно и счастливо, как во всех уголках нашей необъятной родины провели его народы Советского Союза.

Седовцы получили множество поздравительных телеграмм со всех концов СССР.

Вышел специальный номер стенной газеты «Мы победим».

К. Бадигин

РАЗВОДЬЕ ЗАТЯНУЛО МОЛОДЫМ ЛЬДОМ

10 ноября

С наступлением полярной ночи наша жизнь почти не изменилась. Попрежнему регулярно проводим научные наблюдения, много занимаемся самообразованием, стараемся весело отдыхать.

Положение корабля пока без перемен. Все механизмы судна находятся в полном порядке. Левым бортом корабль примерз к большому ледяному полю, толщина которого доходит до 2,5 метра. После сжатия 30 октября в результате сильной подвижки льда поле, примыкавшее к правому борту, отошло на расстояние нескольких метров. Сейчас пространство между кораблем и полем снова покрылось молодым льдом. Его толщина достигает 20 сантиметров.

За последние двое суток судно отнесло на 14—15 миль к северу.

Сильная пурга. Восьмибалльный юго-восточный ветер.

Д. Трофимов

АТАКА ОТБИТА

13 ноября

10 и 11 ноября свирепствовала пурга. Двое суток, не переставая, штормовой ветер завывал на все лады в снастях корабля. Нельзя было даже сойти на лед. Воздух заполнила мельчайшая снежная пыль, с бешеной скоростью несшаяся над ропаками. Удивительная «способность» у этой пыли: она пробивается во все щели, проникает в самые, казалось бы, недоступные места меховой одежды.

Однако жизнь и работа на «Седове» шли своим чередом. Каждые два часа на верхнем мостике появлялся вахтенный начальник, чтобы сделать метеорологические наблюдения. Другой вахтенный ходил по палубе, зорко следя за состоянием льдов.

К полуночи 11 ноября ветер ослаб, пурга прекратилась. Удалось

«Седов» во льдах (март 1938 г.)

Дальше прохода нет!

определить координаты: широта — 86 градусов 34 минуты, долгота — 127 градусов 22 минуты.

После обеда мы с матросом Гаманковым пошли делать магнитные наблюдения. С наступлением темноты приходится ходить вдвоем: один делает наблюдения, другой стоит с винтовкой в стороне (вблизи прибора винтовку держать нельзя). Такая предосторожность необходима; иначе, увлекшись наблюдениями, можно попасть в лапы голодному медведю. Недавно, когда я вернулся после наблюдений, буквально по пятам за мной, навестив предварительно магнитный павильон, к судну подошел медведь...

Вчерашние наблюдения затянулись, так как мешала подвижка льдов. Только к 8 часам вечера мы закончили работу, и перед тем, как итти на ледокол, сели покурить. Вдруг видим: на судне замелькали факелы, а через несколько секунд оттуда послышалась стрельба.

Во всю мочь бросились мы бежать к судну, сообразив, что нас вызывают.

Подбегаем к «Седову» и не верим своим глазам: все вокруг неимоверно изменилось. Попасть на судно невозможно: возле него — огромная трещина; палатки для гидрологических наблюдений нет; лед перемещается, торосится.

Выбрав момент, когда отколовшаяся льдина развернулась поперек трещины, мы перебрались на корабль. Оказалось, что примерно за десять минут до того, как мы заметили факелы и услыхали сигналы, ледяной вал стал надвигаться на гидрологическую палатку. Едва успели ее убрать, как образовалась трещина шириной в несколько метров. Началась бешеная подвижка льдов. С правого борта открылась огромная полынья.

Прошло еще немного времени, и поле, на котором стояли две наши палатки с аварийными запасами продовольствия, переместилось почти на километр.

Перебираясь через трещины при помощи багров и досок, кое-как удалось подойти к палаткам. Запасы пока невредимы. До утра у палаток стали на вахту два человека.

Как только подвижка льда прекратится, придется запасы и палатки перенести ближе к судну, на более надежную льдину. Работа предстоит нелегкая: надо будет перебросить много груза на расстояние километра через ропаки и сугробы.

Сегодня весь день «Седов» испытывал сжатие. Только к полудню лед немного успокоился.

В. Буйницкий

СЕДОВЦЫ ПЕРЕНОСЯТ АВАРИЙНЫЕ ГРУЗЫ

17 ноября. С мыса Челюскин

По сообщению с борта ледокола «Седов», ветер сначала отбросил судно несколько к югу, а затем вчера около полуночи вновь перешел в юго-западную четверть. Сегодня к полудню он достиг 8 баллов и постепенно усиливается.

Лед находится в непрерывном движении и нажимает на корабль.

Люди все еще заняты переброской ближе к судну аварийных грузов из палаток, отнесенных передвижками льда. Уже перевезены продовольствие и радиооборудование; остается перебросить бензин, уголь, бревна.

В. Ворожцов

СУРОВОЕ ИСПЫТАНИЕ

18 ноября

После октябрьских праздников на «Седове» началась обычная будничная жизнь.

В дружной работе дни летели с молниеносной быстротой. Все приготовления к полярной зиме были сделаны еще перед праздниками. Седовцы по праву гордились этим. В самом деле, приятно сознавать, что главная машина надежно поставлена на консервацию, что все механизмы только временно сняты, что при первой необходимости они оживут, и «Седов», закончив свой дрейф, снова войдет в строй арктического ледокольного флота Советского Союза.

Приятно после тяжелой работы на морозе и в снежную пургу греться у жарко натопленных камельков, слушать по радио Москву, получать весточки от близких, от друзей. Связь с родиной у нас надежно обеспечена.

Для магнитных наблюдений, вместо разрушенной медведями палатки, построен ледяной дом с двойными дверями и другими «усовершенствованиями». Неподалеку от него на льду высится двухметровый столб с прибором для собирания осадков. Оборудована гидрологическая палатка с отоплением; в ней имеется даже столик для записи наблюдений. На корме стоит сконструированная нами электрическая лебедка для гидрологических работ. На мостике красуется самодельная электрифицированная метеорологическая будка.

Казалось, наступило время для передышки. Но Арктика решила иначе...

9 ноября началась пурга при сильном юго-восточном ветре. До этого все шло нормальным порядком: проваливаясь по пояс в снежные сугробы, вахтенные делали обходы, проверяли состояние аварийного запаса; каждые два часа хлопала дверца метеорологической будки; делались гидрологические станции, измерялись осадки, определялась толщина льда.

10 ноября под действием ветра скорость дрейфа льда в северном направлении достигла десяти миль в сутки.

12 ноября ветер внезапно стих. Показались звезды. Им чрезвычайно обрадовался наш магнитолог В. Буйницкий. Вместе с матросом Гаманковым, вооруженным винтовкой, он тотчас же отправился в ледяной домик делать магнитные наблюдения.

Вскоре на судне были услышаны характерные звуки торосящегося льда. Они все более усиливались и, когда поднялся западный ветер, превратились в сплошной гул.

У правого борта «Седова» лед тоже пришел в движение; раздался режущий ухо скрип. На судне стали ощущаться легкие толчки. Так прошло около часа. Неожиданно лед отошел от борта, образовав большое разводье. От толчков и движения ломающегося мощного льда вздрагивал весь корпус парохода.

С борта судна можно было различить гигантскую гряду двухметрового льда, двигавшегося с необычайной, невиданной еще нами скоростью. Эта гряда охватывала извилистой линией все ледяное поле с нашими сооружениями и аварийными запасами.

Показалась луна. Бледный сумеречный свет озарил необычный пейзаж... Через две-три минуты гряда очутилась уже в двадцати метрах от судна; она непосредственно угрожала гидрологической палатке.

Несколько человек тотчас же спрыгнули на лед и едва успели обрезать ножом оттяжки палатки. Вслед за этим раздался сильный треск, напоминавший выстрел: лопнуло мощное ледяное поле. На нем тоненькой змейкой пробежала трещина. Она пересекла палатку, и через минуту здесь уже образовалась трехметровая речка, где плавали полка и столик для записей. Палатку успели спасти. Ручная лебедка для гидрологических работ тоже уцелела: по счастливой случайности она осталась на самом краю трещины.

Дальнейшие события произошли с молниеносной быстротой: под самым форштевнем лопнул лед, образуя поперечную трещину; затрещало и застонало мощное поле у левого борта корабля.

На судне была объявлена тревога, экипаж готовился ко всяким случайностям. Раздались под ряд три выстрела, вызывавшие Буйницкого и Гаманкова, ушедших делать магнитное наблюдение, и вахтенных. На «Седове» вспыхнули огни факелов.

Лед, напирая на левый борт, начал медленно поворачивать судно. Развернувшись на 30 градусов, «Седов» вдруг остановился. В этот момент решалась судьба нашего славного судна. Стопло «Седову» стать бортом к бешено наступавшему льду, и судно испытало бы на себе всю его огромную силу, которую, конечно, не в состоянии был выдержать ни один корабль.

Надо было оградить людей от всяких случайностей и обеспечить целость продовольственных запасов, жизненно необходимых экипажу. На лед к палаткам отправилась часть команды с баграми, пешнями и факелами. Приготовили на всякий случай резиновые надувные шлюпки.

Лед, начавший наступление и с правого борта, к нашему счастью, помешал дальнейшему развороту судна. Молодой, только что образовавшийся на разводье ледок почти бесшумно нагромождался у борта, образуя своеобразную «подушку». Лед, напиравший на правый борт, не только приостановил разворачивание корабля, но и помог ему стать на прежний курс.

Через пятнадцать минут движущийся слева лед начал отламывать примерзшие к бортам льдины. Они передвинулись на расстояние около километра. Там же очутились наши палатки с запасами продовольствия, магнитный домик и горючее. Все это перемешалось и сместилось. Прибежавшие к судну Буйницкий и Гаманков были поражены происшедшими переменами; они, как говорится, не верили своим глазам...

Страшный грохот двигавшегося ледяного вала начал отдаляться. Его громыхание теперь уже только изредка врывалось в общий шум взбунтовавшихся льдов Арктики.

Началась горячая работа. Седовцы искали на льду унесенное в разные стороны имущество. Маленькими светлячками казались фонари в руках людей, невидимых во мраке.

На расстоянии около 200 метров от судна наши моряки обнаружили неизвестно откуда появившееся ровное ледяное поле. Его размеры равнялись примерно одному квадратному километру. Просверлив это поле в нескольких местах, мы измерили его толщину; оказалось — около 2 метров. Было решено восстановить здесь наше разрушенное «полевое хозяйство».

Эту ночь все спали, не раздеваясь, в готовности по первому сигналу мгновенно выскочить на палубу. Вахтенный настороженно прислушивался к гулу, доносившемуся из темноты со всех сторон, и к скрипу льда, который временами нажимал на стальные борта корабля. Судно содрогалось. Часто просыпались люди, измученные длительной борьбой со стихией.

Утром и весь следующий день передвижки льда не прекращались, то ослабевая, то вновь усиливаясь. Временами лед торосился у самого корпуса, а потом опять неистовствовал где-то в отдалении.

Нам предстояло восстановить разрушенное льдом, навести порядок. Ветер, мороз, темнота не могли быть преградой для советских моряков. В аврале участвуют все. На судне остались только вахтенный, повар и радист.

Стахановская работа всех седовцев продолжается уже пять дней. Сейчас авральный труд подходит к концу. Завтра или послезавтра «Седов» снова заживет нормальной жизнью.

Палатки с запасами стоят на новом месте; устанавливается ручная гидрологическая лебедка; даже столб для прибора, отмечающего количество осадков, извлечен из груды ледяных обломков и воздвигается на новой территории.

Подвижки льда, происходившие 12 ноября, по своей стремительности и сокрушительной силе являются исключительными. За все время нашего дрейфа Арктика еще ни разу не проявляла себя так буйно и злобно.

Нашему коллективу пришлось выдержать суровое испытание. Он готов к новым поединкам с необузданной стихией.

К. Бадигин

ДРЕЙФУЕМ НА ЮГО-ВОСТОК

19 ноября

Несколько дней под ряд корабль вместе с тяжелыми льдами стремительно движется на север.

Вокруг ледокола продолжаются передвижки льда. На положении судна они не отражаются.

14 ноября местоположение «Седова»: 85 градусов 39 минут широты и 126 градусов 16 минут долготы. Затем дрейф резко изменил свое направление: нас понесло на юго-восток. В этом направлении дрейф

продолжается и сейчас. Сегодня место «Седова»: 85 градусов 25 минут широты и 127 градусов 01 минута долготы.

Установилась глубокая полярная ночь. Очень темно. Вчера была пурга. Сегодня мороз достиг 28 градусов.

Научные работы ведутся регулярно.

Н. Бекасов

АВРАЛ

20 ноября

Когда подвижка льда исключительной силы унесла почти на километр от «Седова» льдину с палатками, где хранились аварийные запасы продовольствия, понадобилось и самые палатки и все имущество перетащить поближе к судну, на более надежную льдину.

14 ноября подвижка льдов окончательно прекратилась. Одни трещины сошлись, другие покрылись молодым льдом. Почти весь экипаж корабля немедленно вышел на авральную работу.

Надо было торопиться: ведь неизвестно, когда лед снова придет в движение; у нас не было никаких гарантий, что при следующей подвижке льды не унесут наши запасы еще дальше.

Кругом — мрак полярной ночи. Седовцы возили груз на двух санях через торосы и сугробы снега. В каждые сани впрягалось четверо. Один человек, вооруженный карабином, шел впереди с фонарями в руках, освещая путь.

Сильный ветер и пурга изрядно мешали работе. Пока делали рейс в одну сторону, следы девяти человек и двух тяжело нагруженных саней успевало замести снегом.

На обратном пути прежние следы удавалось разыскивать лишь с большим трудом.

Работа продолжалась с утра до вечера (понятия эти связаны только с распорядком суток, так как у нас темно все время). Когда было перевезено около 12 тонн груза, путь пересекла трещина. Работу пришлось прекратить.

К счастию, морозы быстро сковали разводья. Вчера новая трещина покрылась льдом, по которому уже можно ходить. Молодой лед выдерживает достаточно большие тяжести. На корабль перевозятся оставшиеся еще на льдине аварийные запасы.

В. Буйницкий

ЗАТИШЬЕ

21 ноября

Дуют холодные северные ветры. Они диктуют скорость и направление нашего движения.

Жизнь течет нормально. Каждый день слушаем радиопередачи с острова Диксон. Внимательно следим за лекциями по «Краткому курсу истории ВКП(б)», за всеми событиями, происходящими в нашей стране и за ее рубежами. В памяти уже сглаживаются тревоги, испытанные несколько дней назад.

Во время подвижек льда судно не получило никаких повреждений. Сейчас оно левым бортом примерзло к небольшой льдине и полностью сохранило устойчивость. Бесперебойно ведутся научные работы; научное оборудование, расположенное на льду, от подвижек не пострадало.

Д. Трофимов

АВАРИЙНЫЙ ГРУЗ ПЕРЕВЕЗЕН

21 ноября

Закончена перевозка аварийного груза со льдины, которую 12 ноября отнесло на километр в сторону. Весь груз уложен на новое место.

Вечером в районе, откуда перевозили груза, были новые подвижки. Слышен шум ломающегося льда.

Н. Бекасов

XIV месяц дрейфа

РАДИОСВЯЗЬ С «СЕДОВЫМ»

25 ноября 1938 г. С мыса Челюскин

Шесть раз в течение суток мыс Челюскин поддерживает радиосвязь с «Седовым». Корабль установил также связь с бухтой Тихой, с островом Рудольфа, с мысом Желания. Унесенные дрейфом далеко от Большой Земли, седовцы, благодаря прекрасной слышимости широковещательной радиостанции им. Коминтерна, имеют возможность принимать «Последние известия по радио», доклады, лекции, концерты; славные полярные моряки всегда в курсе жизни своей любимой родины, знают о том, что происходит в капиталистических странах.

На «Седове» два радиста: старший — Александр Александрович Полянский, другой — комсомолец Николай Бекасов. Полянский или, попросту, Саша, как мы его зовем, уже двадцать лет работает радистом.

Бывают сутки, когда мы принимаем с «Седова» свыше 3 000 слов. Полянский знает, что любое количество корреспонденции, поступившей к нему для передачи, будет принято радиостанцией мыса Челюскин. Иной раз, появляясь в эфире, он говорит:

— Ну, сегодня имею малость к передаче.

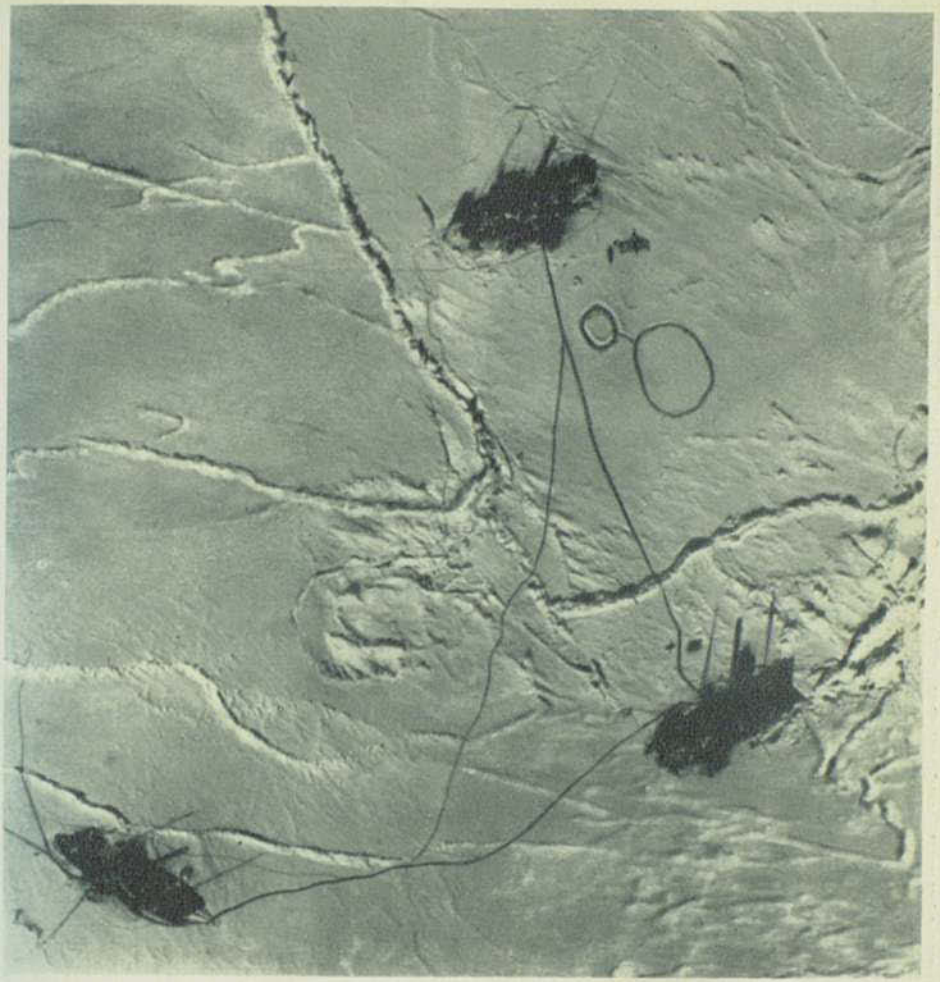
Спрашиваешь его:

— А сколько слов?

Не смущаясь, Саша отвечает:

— Да немного, пока тысячи две с половиной, но вот сейчас должны еще поднести чуть-чуть.

«Чуть-чуть» — составляет еще тысячу слов. Надо отдать справедливость Полянскому: принимает и передает он мастерски. Сказывается радист большого опыта, радист периода искровых станций,



Дрейфующий караван ледокольных кораблей (снимок с самолета)

Самолет Героя Советского Союза А. Д. Алексеева на Большой земле (апрель 1938 г.)

когда для обработки (приема и передачи) каждого слова нужно было приложить не мало энергии.

За последний месяц через радиостанцию мыса Челюскин передано с «Седова» на материк больше 26 000 слов. Для дрейфующего судна это — цифра не маленькая!

Неплохо справляется с работой Николай Бекасов. Он плавал радистом на «Ермаке» и был переведен на «Седов» минувшей осенью.

В период ледовых сжатий у «Седова» мы получаем специальную информацию о положении судна ежечасно. Предусмотрена также возможность внезапного прекращения связи. В этом случае, по утвержденному расписанию, устанавливается беспрерывное наблюдение за «Седовым» на его волнах до тех пор, пока он вновь не появится в эфире.

Полянский передает, что теперь аварийный запас продовольствия перенесен седовцами на другую льдину, ближе к кораблю. Жизнь экипажа вошла в нормальную колею. Часть палубной и машинной команд при слабом мерцании фонаря «летучая мышь» расплетает стальные швартовы. Отдельные пряди нужной толщины сращивают, готовя большой трос. Механики перебирают двигатель. Научные работники ведут метеорологические и астрономические наблюдения.

Координаты «Седова» сегодня: 85 градусов 28 минут северной широты и 125 градусов 14 минут восточной долготы.

В. Ворожцов

НОВОЕ РАЗВОДЬЕ

27 ноября

В 30 метрах от носа судна образовалось разводье шириной до сотни метров.

Дрейф идет на северо-запад. Дует слабый ветер. Мороз достигает 30 градусов.

К. Бадигин

БУДНИ

1 декабря

После грандиозных подвижек льда в районе дрейфа «Седова» наступило затишье. Ветры все время меняются, и вот уже 15 дней корабль описывает замкнутые петли почти на одном месте.

Температура воздуха колеблется: то падает до 33—35 градусов, то поднимается до 8—10 градусов ниже нуля. При нордовых ветрах и крепком морозе небо совершенно чисто, и полярное сияние представляет зрелище, полное красоты и величия. При ветрах с юга небо заволакивают облака, и темнота северной ночи делается еще более непроглядной. Если кто-нибудь отправляется на лед, вахтенный вывешивает на видном месте фонарь, желтое пятно которого служит маяком для товарища, ушедшего с парохода.

В жилых помещениях у нас тепло и сухо. Нам удалось добиться полного отсутствия сырости — этого злейшего врага почти всех полярных экспедиций. Помещения достаточно просторны и абсолютно чисты.

По возможности чаще на судне устраиваются «банные дни»; все надевают чистое белье, бреются, стригутся. Перед баней под надзором врача производится генеральная уборка всех помещений; на открытом воздухе проветриваются матрацы и одеяла.

Вечера за чаем после бани проходят у нас всегда особенно оживленно и весело.

В дни зарядки аккумуляторов работает бензиновый двигатель, вращающий судовую динамомашину. Аккумуляторы заряжаются на 9—10 дней, давая нам возможность ежедневно слушать «Последние известия по радио» и концертные передачи из Москвы. Вообще, слушать Большую Землю — наше главное удовольствие.

Пища седовцев хотя и не блещет особым разнообразием, но отличается сытностью и питательностью. Вот взятое наудачу меню обычного будничного дня на «Седове»: завтрак — натуральный кофе с молоком и яичница с грудинкой; обед — борщ из сушеных овощей, биточки с макаронами и компот из персиков; ужин — борщ и свиные языки с гороховым пюре. Чай, печенье, конфеты, сливочное масло, свежий хлеб — всегда в распоряжении желающих. К чаю подаются (по вкусу): засахаренные лимоны, мороженая клюква, варенье, мед. За завтраком чередуются: сыр (разных сортов), копченая колбаса, ветчина, яичница, рыбные консервы. В выходные дни мы с удовольствием едим свежую свинину (из запасов, оставленных нам ледоколом «Ермак»).

Седовцы прекрасно обеспечены меховой одеждой и обувью. Для обычной работы вблизи судна достаточно ватных брюк и куртки, надетой поверх шерстяного свитера и теплого белья. Между прочим, ко всем видам меховой одежды наши моряки относятся недоброжелательно: работать в ней тяжело и неудобно. Наиболее практичными ока-

зались в наших условиях обыкновенные валенки, надетые поверх меховых чулков.

Метеорологические, гравиметрические, магнитные и гидрологические наблюдения, определение астрономических точек дрейфа, сбор осадков, наблюдение за состоянием льда — вот комплекс научных работ, производимых на «Седове» в районе, до сих пор совершенно не посещавшемся и не исследованном людьми. Все члены экипажа относятся к научным работам с величайшим вниманием. Кочегар Гетман, машинист Шарыпов, боцман Буторин, матрос Гаманков, механик Алферов, машинист Недзвецкий и другие нередко приходят на помощь научным работникам своей изобретательностью.

Наш повар — комсомолец Павел Мегер, несмотря на свою занятость, находит время, чтобы делать в альбоме зарисовки из жизни моряков дрейфующего судна.

К. Бадигин

«ЗАДАНИЕ ВЫПОЛНИМ С ЧЕСТЬЮ!»

6 декабря. С острова Диксон

Сегодня беседовал по радио с капитаном «Седова» К. С. Бадигиным. Он рассказал о жизни на судне следующее:

«Несмотря на полярную ночь, свирепые ветры, пургу и сильные передвижки льдов, жизнь у нас идет нормально. Наступило затишье, которое порой сменяется пургой.

«Седов» дрейфует уже больше тринадцати месяцев. За это время судно прошло большой и извилистый путь. Все же мы неуклонно продвигаемся на север. Сейчас «Седов» опять идет к 86-й параллели.

Коллектив «Седова» работает с огромным подъемом и увлечением.

В каких условиях будет проходить дрейф в дальнейшем, — сейчас сказать трудно. Ясно одно: если даже наше судно раздавят льды, мы будем продолжать свою работу на ледовых полях. Мы подготовились ко всяким неприятным случайностям: запас продуктов, научные приборы, снаряжение, аварийная радиостанция находятся вне судна — в палатках; необходимое количество топлива также сложено на льду.

В последние дни стоит преимущественно морозная погода. Сейчас — пурга.

Ветры часто меняют свое направление. Когда дует норд-ост, небо очищается от туч и облаков; в эти периоды перед нами зачастую воз-

никает зрелище, волнующее своей красотой, — полярное сияние. Скучнее бывает, когда небосклон заволакивают тучи: тогда темнота еще больше сгущается; товарищам, отправляющимся работать за пределы судна, часто приходится сигнализировать фонарями.

Наш коллектив живет дружно. Мы регулярно занимаемся изучением истории большевистской партии. Выкраиваем время для отдыха, культурных развлечений, чтения книг.

Питаемся мы хорошо. Наш повар — комсомолец Павел Мегер — старается кормить нас вкусно и сытно.

4 декабря льдины вновь начали движение вокруг судна. Ледяное поле, на котором находилась большая палатка с аварийным запасом, дало трещину.

Опять весь день наш экипаж был занят переброской аварийного запаса на более надежную льдину.

Вчера подвижка льда почти прекратилась.

День Конституции мы отпраздновали так же торжественно, как и вся страна.

— Экипаж «Седова» состоит из молодых полярников, но они прошли суровую школу работы в Арктике, — закончил капитан Бадигин. — Мы уверены, что задание партии и правительства по изучению высоких широт Арктики выполним с честью».

Радист И. Гнедо

ДЕНЬ СТАЛИНСКОЙ КОНСТИТУЦИИ

6 декабря

День Сталинской Конституции седовцы встретили среди льдов далекой Арктики.

Вчера была сильная пурга. Тучи снежной пыли носились в воздухе, проникая всюду. Ветер перешел в штормовой, доходя порой до 9 баллов.

Судно расцветилось флагами. Экипаж с увлечением слушал праздничную радиопередачу. Вечером смотрели кино.

Сегодня к полудню пурга прекратилась, ветер уменьшился до 4 баллов. Температура — 14 градусов ниже нуля.

Днем в районе «Седова» отмечена подвижка льда. Появились новые трещины.

И. Бекасов

ГИДРОЛОГИЧЕСКАЯ СТАНЦИЯ

7 декабря

В течение нескольких дней жестокий западный ветер, достигавший временами штормовой силы, гнал судно на юго-восток. Свирепствовала пурга, наметая сугробы на окружающие нас льды и покрывая все судно слоем снега. Стоило на минуту выйти наружу, как снег моментально залеплял глаза, проникал за воротник, набивался в карманы. Ветер злобно выл и гудел в такелаже, тщетно стараясь ворваться в наши теплые помещения. Собаки «Джерри» и «Льдинка» жалобно скулили у дверей, просясь к теплу и следуя по пятам за каждым, кто выходил на палубу. Зато температура воздуха повысилась с минус 33 градусов до минус 12 градусов.

Вчера ветер изменил направление, перейдя на северо-западное, и начал заметно стихать. Пурга прекратилась. Еще быстрее стала повышаться температура воздуха (до минус 4,8 градуса). Небо прояснилось. Точно по мановению волшебной палочки изменилась панорама вокруг «Седова». Луна, освещавшая льды, нагроможденные в хаотическом беспорядке, превратила их в сказочные замки с крепостными стенами, в застывшие, точно в сонном царстве, города. «Седов», весь покрытый толстым слоем снега, напоминает гигантскую елочную игрушку, отделанную ватой и осыпанную сверкающими блестками.

Необычайно четкими при лунном свете получаются фотографические снимки. У нас выработалась стандартная выдержка — десять минут. Каждая деталь ясно запечатлена на пластинке. Несмотря на это, все снимки характерны присущей лунному свету безжизненностью.

Перемена ветра обычно вызывает подвижку льда. Так получилось и теперь. По льду поползли предательские черные змейки трещин, появились разводья. Два раза нам пришлось переносить свои аварийные запасы.

На широте 85 градусов 39 минут и долготе 131 градус 42 минуты была взята очередная гидрологическая станция с рекордной для нас быстротой: пробы воды с 16 горизонтов (до глубины 2 000 метров) собраны в течение пяти часов.

На поверхности температура воды минус 1,68 градуса по Цельсию. Ниже, на глубине 225 метров, начинается слой теплой воды, очевидно, атлантического происхождения. Толщина этого слоя 500 метров. На глубине 400 метров отмечена максимальная температура: плюс 1,82 градуса. На глубине 2 000 метров температура воды

минус 0,81 градуса. Такое распределение температур сходно с данными, собранными в аналогичных широтах во время дрейфа «Фрама».

Попрежнему все научные работы идут точно по установленному плану. Через каждые пятнадцать миль дрейфа производятся гравиметрические наблюдения (измерение силы тяжести).

Весь распорядок нашей жизни подчинен основному требованию: произвести как можно больше научных наблюдений. Конечным результатом всех наших трудов будет ясное представление об этой части центрального Полярного бассейна.

К. Бадигин

О ЛАМПОВЫХ СТЕКЛАХ И УВЛЕЧЕНИИ ШАХМАТАМИ

10 декабря

Закончили суточную магнитную станцию. Работы велись во вновь сооруженном ледяном домике; подвижки льда отнесли старый дом далеко от судна.

Участники дрейфа при 24-градусном морозе наблюдали величественную картину полярного сияния. Оно длилось несколько часов. Всю ночь играли сполохи; небо то потухало, то опять разгоралось. Лед и снег, отражая сияние, светлели. Одновременно в атмосфере была отмечена сильная магнитная буря.

Во время полярной ночи большое значение имеет хорошее освещение. Постоянное освещение в помещениях «Седова» — керосиновые лампы. В последнее время они доставляют нам не мало хлопот. В полярную ночь лампы зажигают с утра, и нагрузка их почти удваивается. Из-за этого, очевидно, стекла лопаются чаще, чем обычно. Наш запас ламповых стекол быстро истощился.

Сейчас на судне есть только одна лампа с настоящим целым стеклом; остальные лампы снабжены стеклами самого разнообразного происхождения и имеют весьма живописный вид. Лучшие, как мы говорим — «первосортные», стекла получаются из стеклянных банок, в которых прежде находился фруктовый компот. Лампы у нас носят название по сортам стекла. «Фруктовая лампа» выглядит величественно: лишенную дна банку ставят на хитроумно усовершенствованную горелку; на верхний край банки надевается для лучшей тяги усеченный конус метровой высоты из старой карты. Хотя это сооружение довольно неказисто на вид, свет даже лучше, чем от лампы с обыкновенным стеклом.

Самодельные стекла у нас очень берегут, ими дорожат, и когда такое стекло лопается, хозяева лампы грустят по этому поводу целый день, встречая искреннее сочувствие товарищей.

За последнее время все увлечены игрой в шахматы. Многие часами просиживают над интересной партией. Есть у нас и «болельщики», которые своей неуместной критикой, советами и замечаниями вызывают справедливый гнев играющих. Двое наших шахматистов — Соболевский и Алферов — соперничают между собой, добиваясь звания чемпиона судна, если не по качеству игры, то во всяком случае по... количеству сыгранных партий.

Вечером на «Седове» разносятся звуки гитары, мандолины, балалайки, пианино, патефона.

Незаметно проходит время.

К. Бадигин

ЗА 85-й ПАРАЛЛЕЛЬЮ

11 декабря

Во льдах Северного Ледовитого океана за 85-й параллелью продолжает дрейфовать наш «Седов». Повинуясь изменчивым ветрам, ледяные поля, окружающие судно, делают зигзаги, сталкиваются, ломаются. Они часто доставляют нам тревожные минуты.

Трещины вокруг корабля прекрасно видны при ярком лунном освещении. Подвижки льдов принесли нам много хлопот и труда. В декабре нам уже дважды пришлось переносить аварийные запасы на почтительное расстояние от появившихся трещин.

Такое значительное перемещение мощного льда, происходящее под влиянием штормовых ветров, часто меняющих свое направление, наблюдается нами впервые за все время дрейфа.

Теперь лишь около 260 миль отделяют нас от Северного полюса (6 декабря «Седов» находился на 85 градусе 39 минуте северной широты и 131 градусе 42 минуте восточной долготы). Общее направление дрейфа «Седова» параллельно пути, по которому сорок лет назад дрейфовал корабль Нансена «Фрам». Но, в связи с изменением ледовой обстановки в Арктике, дрейф нашего корабля проходит значительно севернее пути «Фрама».

Экипаж дрейфующего корабля ведет большую и ценную работу по изучению Арктики. Буйницкий проводит много научных исследований.

Интересно, что Буйницкий во время наблюдений почти всегда обнаруживает магнитные бури; они почти не прекращаются в этих широтах. Иногда эти бури достигают значительной силы.

А. Ефремов

ВЕТЕР С ЗАПАДА

12 декабря

Неожиданно стремительный дрейф повернул на юго-восток. Мы оказались на широте 84 градуса 37 минут и долготе 137 градусов 25 минут.

Такое стремительное продвижение «Седова» на восток объясняется сильными западными ветрами. Они быстро двинули льды, — а вместе с ними и судно, — на восток.

Погода в районе дрейфа сравнительно теплая. Вчера было только 13 градусов холода. Небольшая облачность. Наблюдали полярное сияние.

Как и раньше, почти целый день идут научные работы. Все члены экипажа здоровы, чувствуют себя отлично.

Н. Бекасов

ГРУЗЫ ВНЕ ОПАСНОСТИ

14 декабря

К полуночи задула пурга. Ветер усилился до 9 баллов. На расстоянии нескольких метров нельзя различить предметов. Опять начáлась подвижка и сжатие льдов.

Двух товарищей послали проверить состояние льдины, на которой находятся палатки с аварийным запасом. Вернувшись на судно, они сообщили: «Аварийные грузы вне опасности!»

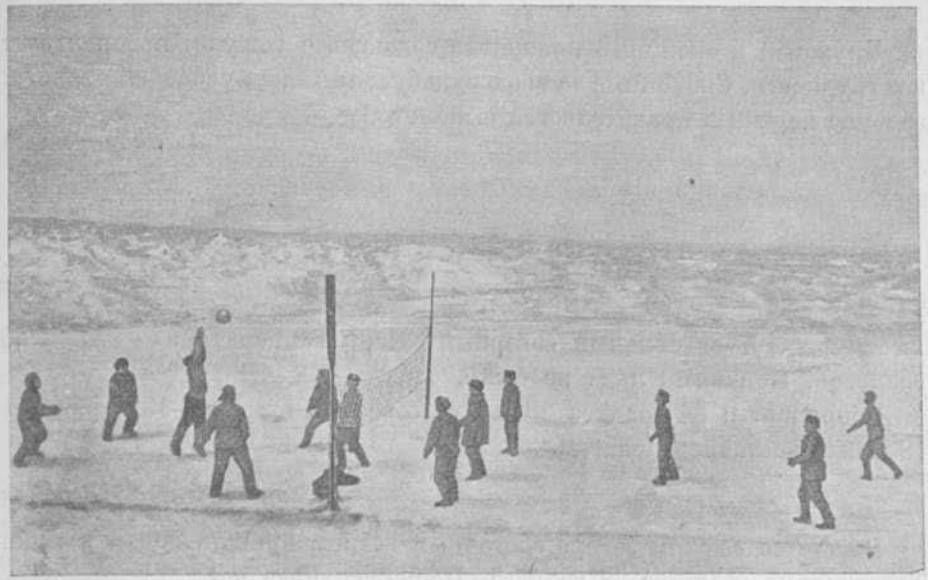
К утру пурга прекратилась. Ветер затих (было только 2 балла), но к полудню усилился до 6 баллов. Температура — минус 13 градусов.

Н. Бекасов

ЗАМЕТКИ СУДОВОГО ВРАЧА

15 декабря

Ровно полтора года назад началось мое плавание. В такие дни принято подводить некоторые итоги. Не буду исключением.



В часы отдыха. Волейбол

Я впервые очутился в Арктике, исполняя обязанности судового врача. С первых же дней рейса пришлось заняться профилактической работой, закончить прививки против брюшного тифа, паратифа, дизентерии, оспы. Работы было очень много. На борту находилось тогда больше 100 человек. Этот экипаж остался и на время дрейфа.

Зимой на судах выключили паровое отопление. Отапливали помещения камельками. Выполнять санитарные нормы стало очень трудно. Однако все возможное для лучшего обслуживания экипажа было сделано. Каждое утро начиналось физкультурной зарядкой. В причудливом лунном свете мелькали, как тени, фигуры людей.

Вначале расстояние между кораблями не превышало мили, и я объезжал суда на лыжах. Былая спортивная тренировка особенно пригодилась мне к концу июня, когда во льду появились значительные трещины и разводья. Уходя на суда, я брал с собой длинные багры для прыжков через водные каналы.

В августе ледокол «Ермак» вывел «Малыгина» и «Садко». Наш корабль остался.

В обязанности врача входят: амбулаторный прием, санитарный надзор, составление меню и надзор за регулярным приемом экипажем противоцынготных средств.

Дружный и спаянный коллектив седовцев с успехом преодолевает все трудности. Спокойные за свою судьбу, мы можем уверенно заявить: задание партии и правительства выполним!

А. Соболевский

ПОДВИЖЕК НЕТ

16 декабря

Пасмурно. Дует сильный северный ветер. Температура — минус 25 градусов. Подвижек льда не было.

Координаты: 84 градуса 28 минут северной широты, 137 градусов 18 минут восточной долготы.

20 декабря

Вместе со свежим северо-восточным ветром пришла ясная погода. Температура — минус 28 градуса. Подвижек льда нет.

Н. Бекасов

СУТКИ НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ПАРОХОДЕ

Ночь. На темном небе ярко блестят звезды. Фосфорическим светом переливается полярное сияние, освещая ледяную пустыню. На судне тихо; только ветер завывает в снастях, да иногда треск ломающегося льда нарушает тишину.

На верхнем мостике, в метеорологической будке, загорелся электрический свет. Это вахтенный начальник, наш доктор Соболевский, ведет наблюдения за погодой.

Экипаж после рабочего дня спит крепким сном.

7 часов утра. Вахтенный будит Мегера, и тот идет в камбуз готовить завтрак. Через час встает вся команда. Дневальный Шарыпов уже накрывает стол для завтрака. Эту должность у нас не очень «обожают». Дневалят все по пятидневке, за исключением капитана. Зато в кают-компанию собираются быстро и шумно. Приятно перед работой подкрепиться вкусным, питательным завтраком...

Ко времени завтрака Соболевский записывает свои наблюдения в журнал и сдает вахту. Ночные вахтенные идут отдыхать. Старший помощник Ефремов уже распоряжается по хозяйству. На его обязанности, кроме того, лежит подготовка к гидрологическим станциям.

Начинаются судовые работы.

Трофимов и Недзвецкий спустились в машинное отделение. Здесь установлен специальный двигатель. Он обычно работает при зарядке аккумуляторов и в часы, когда берут глубоководную гидрологическую станцию. Завтра предстоит зарядка. Надо проверить, как работает двигатель, устранить неполадки.

Второй механик Токарев вместе с Алферовым хлопочут на корме у глубоководной лебедки; нужно сменить шестерни и подтянуть тормоз.

Боцман Буторин, матрос Гаманков и кочегар Гетман снова занялись роспуском старого стального каната. Они хотят удлинить глубоководный трос.

После астрономических наблюдений, запершись у себя в каюте, Буйницкий занимается вычислением координат. Астрономические наблюдения, если позволяет погода, производятся у нас два раза в сутки.

В радиорубке на вахте Полянский. Он уже поздоровался с радистом мыса Челюскин и сейчас принимает Радиобюллетень Политуправления Главсевморпути.

Незаметно подходит время обеда. После работы у всех разыгрался аппетит. За обедом идут разговоры на различные темы. Обсуждается дрейф «Фрама». Люди делятся впечатлениями, шумят, смеются.

После обеда — мертвый час, а затем опять работа до ужина.

Капитан со старшим помощником Ефремовым составляют годовой отчет. Буйницкий сразу же после обеда вместе с Гетманом, вооруженным винтовкой, идет в «магнитный домик», который расположен за полмили от судна. Одному итти опасно: все помнят случай, когда Буйницкий нашел свою палатку разоренной медведем.

Поздно вечером, после ужина, одни отдыхают, другие читают. Особым успехом пользуются книги полярных исследователей. В салоне играет патефон. Алферов и Недзвецкий, конечно, за шахматами. Вокруг них «болельщики»; они горячо обсуждают каждый ход, дают непрошенные советы.

В «регламент» вечерного отдыха обязательно входит слушание ночного выпуска «Последних известий по радио». Только после этого седовцы расходятся спать. И снова вокруг тишина. Слышны только шаги вахтенного. Сутки прошли.

И. Бекасов

XV месяц дрейфа

НОВОГОДНИЙ ТОСТ

28 декабря 1938 года

22 декабря был день зимнего солнцестояния.

После этого полярная ночь пошла на убыль. В начале февраля надеемся увидеть первые признаки дневного света. Как только день достигнет продолжительности трех-четырех часов, мы начнем поиски площадки, пригодной для посадки самолетов. Для этого придется обследовать территорию радиусом в 10 километров.

Разведку будем производить маленькими группами — по два человека. Каждая группа возьмет с собой специальное снаряжение, оружие и трехдневный запас продовольствия. Поиски аэродромов продлятся, вероятно, 10—15 дней. Лучшие из найденных площадок будут, в случае необходимости, подготовлены к приему самолетов.

Мы понемногу уже начали готовиться к предстоящим работам: изготовляем и ремонтируем лопаты, кирки, сани.

Сейчас собираемся весело встретить новый 1939 год; вырабатывается меню товарищеского ужина; для каждого седовца готовятся подарки-сюрпризы. Сооружена даже елка по особому образцу, нами изобретенному; делаются елочные украшения.

Ветры, господствовавшие в районе дрейфа, отнесли «Седова» к югу, и сегодняшнее астрономическое определение показало, что наши координаты: 84 градуса 30 минут и 132 градуса 33 минуты.

30 декабря

Слушали специальную радиопередачу для моряков «Седова».

У микрофона — наши близкие. Слышим радостные, волнующие речи...

— У аппарата Софья Григорьевна, мать старшего помощника капитана товарища Ефремова, — объявляет диктор.

Тотчас же раздаются взволнованные слова:

— Это я, Андрюша... С тобой говорит твоя мама... Ну, как ты живешь? У вас, верно, очень холодно?..

Мать Ефремова говорит о семейных радостях и огорчениях, о близких и друзьях Андрея Георгиевича, которые очень интересуются дрейфом «Седова».

С большим волнением все слушают голоса матери и сестры нашего гидрографа Буйницкого. Они не могли приехать в Москву, и их выступление транслировалось из далекой Читы.

31 декабря 1938 года — 1 января 1939 года

Последний день года.

Полянский включил Москву, и мы услышали бой часов кремлевской башни, звуки «Интернационала».

Начался новый — 1939 год.

Я поднял бокал и произнес первый тост за родного, любимого Сталина, с которым связаны наши победы, наше счастье.

Мы долго слушали в новогоднюю ночь праздничный концерт из Москвы. Полянский принял десятки поздравительных телеграмм со всех концов СССР. Летчики и моряки, инженеры и полярники — знакомые и незнакомые — шлют нам привет, желают здоровья и счастья.

Сегодня барометр отметил максимальное давление за все время дрейфа: 791,3 миллиметра.

К. Бадигин

ПОЖЕЛАНИЯ СООТЕЧЕСТВЕННИКАМ

МОСКВА, РЕДАКЦИИ «ПРАВДЫ»

Экипаж дрейфующего во льдах Северного Ледовитого океана ледокольного парохода «Седов» шлет горячие поздравления всем трудящимся любимой родины с наступающим новым годом.

В 1939 году мы так же высоко, с честью будем нести великое знамя страны Советов, как несли его до сих пор. Суровая, неисследованная стихия не сломит наших сил, ибо с нами весь народ, с нами партия и великий Сталин.

Встречая новый год, мы вместе со всеми трудящимися советской страны поднимаем первый бокал за долгие годы жизни великого вождя, друга и учителя товарища Сталина, за процветание и мощь родины, за новые победы в строительстве социализма!

Капитан ***К. Бадигин***
Парторг ***Д. Трофимов***

МОСКВА, РЕДАКЦИИ «ПИОНЕРСКАЯ ПРАВДА»

Встречая новый 1939 год среди льдов Полярного бассейна, экипаж ледокольного парохода «Седов» шлет свой привет и новогодние поздравления пионерам и школьникам нашей дорогой родины.

Желаем вам веселых каникул, отличной учебы, здоровья, бодрости, счастливой и радостной жизни. Уверены, что вы будете достойной сменой, честными советскими патриотами, борцами за дело коммунизма.

Капитан ледокольного парохода «Седов» ***К. Бадигин***

МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ПАПАНИНУ, БЕЛАХОВУ, ШЕВЕЛЕВУ, ВСЕМУ КОЛЛЕКТИВУ

Экипаж «Седова» горячо поздравляет вас с новым годом. Желаем здоровья и успехов в работе на благо нашей социалистической родины.

Сердечно благодарим за радость, которую доставили нам перекличкой с родными.

В 1939 году с еще большим энтузиазмом будем бороться за выполнение задания партии, правительства и любимого Сталина.

К. Бадигин
Д. Трофимов

ВАХТЕННЫЕ НА МЕСТАХ

6 января

Вот и кончился старый, наступил новый год. Мы встретили его с подобающими почестями и торжеством. Нам он безусловно принесет много интересного...

Тянутся длинные вахты, проводятся научные станции. Ворчит самодельная гидрологическая лебедка, в воду уходит стальной трос, несущий

на себе гидрологические приборы. Потом начинается подъем, и тогда к работающим возле лебедки подходит кто-либо из свободных членов экипажа и что-нибудь рассказывает, чтобы быстрее летело время, чтобы легче было вытаскивать тяжелый груз, чтобы не так чувствовался обжигающий холод металла.

Научные работы — основа жизни седовцев. Расписанию научных работ подчинена вся жизнь экипажа. Время мчится с бешеной быстротой. Дрейф переносит нас с места на место. Надо торопиться, чтобы успеть провести наблюдения, изучить окружающую нас природу, накопить как можно больше научных материалов.

И все же, несмотря на большой объем научных исследований, мы успеваем делать множество других работ. Занимаемся хозяйственными делами, слушаем радиопередачи, читаем, стираем белье, гуляем, регулярно устраиваем баню, сражаемся в домино, шахматы, на биллиарде.

Питаемся мы отлично. В статье, помещенной в нашей стенной газете, врач Соболевский категорически утверждает, что цынги у нас на корабле быть не может.

В каютах не холодно. Теплой одеждой мы обеспечены. Помещения освещены керосиновыми лампами; электроэнергию экономим — она нужна для зарядки аккумуляторов, которые всегда должны быть в полной готовности, если нам придется переселяться на лед.

И все же мы иногда разрешаем себе роскошь: устраиваем киносеанс. Фильмы — одни и те же; много раз демонстрировались они на нашем маленьком экране, но мы смотрим их всегда с огромным удовольствием.

Мы очень сроднились с нашим кораблем. Ухаживаем за ним, бережем его, стараемся ценой любых усилий сохранить, чтобы он мог продолжать работать на великом Северном морском пути. Когда мы отходим от него на сравнительно далекое расстояние, нам становится грустно и мы стараемся поскорее возвратиться обратно.

А как приятно, окончив длинную научную станцию, зайти в теплые помещения корабля, закусить, выпить горячего чаю, послушать радио и лечь спать, зная, что сегодня — дело сделано, что все в порядке, можно отдыхать спокойно, что вахтенные на местах: и тот, который на мостике судна, и те, которые беспрестанно помнят о нас в Москве...

Сейчас поздно. Скоро мы разойдемся по каютам. Я только что выходил на палубу: ясный вечер, дует сильный ветер, мороз — 25 градусов.

Целый день все спокойно. Подвижек льда не было.

И сейчас так тихо, тихо кругом.

Д. Трофимов

РАЗВОДЬЯ УХОДЯТ ЗА ПРЕДЕЛЫ ВИДИМОСТИ

8 января

Вчера в нашем районе была переменная облачность, дул слабый северо-восточный ветер. Мороз доходил до 27 градусов.

В полночь «Седов» находился на 84 градусе 40 минуте северной широты и 123 градусе 36 минуте восточной долготы. Рядом с судном появилась большая трещина. Соединившись со старой, она образовала разводья, местами достигающие 35-метровой ширины. Разводья уходят за пределы видимости.

Н. Бекасов

ПРИВЕТ ГОРНЯКАМ ДОНБАССА

20 января

СТАЛИНО, РЕДАКЦИИ «СОЦИАЛИСТИЧЕСКИЙ ДОНБАСС»

Команда ледокола «Седов» горячо благодарит горняков Донбасса за приветствие, переданное редакцией газеты «Социалистический Донбасс».

Просим со страниц вашей газеты передать шахтерам Донбасса — зачинателям всенародного стахановского движения — горячий привет.

Во время продолжительного дрейфа в весьма отдаленном районе центрального Полярного бассейна седовцам не раз приходилось бороться с суровыми арктическими льдами, угрожавшими судну сжатием. С наступлением полярной ночи мы выгрузили на лед аварийный запас продовольствия, горючего, меховой одежды, а также аварийную радиостанцию — на случай вынужденного схода экипажа на лед.

Этот запас уже несколько раз приходилось перевозить с одного места на другое, спасая от сильных сжатий и подвижек льда. Работа в полярную ночь, при сильных морозах, ветре, глубоком снеге — чрезвычайно тяжелая. Во время последних подвижек льда 16 января экипаж с риском для жизни спасал от наступающего торосящего вала, высотой около 6 метров, продовольствие и горючее из аварийного запаса, буквально выхватывая предметы из-под ломающегося льда.

Во время дрейфа непрерывно ведутся научные работы, дающие много ценного для освоения Арктики.

За последнее время в районе дрейфа наблюдалась низкая температура, но, несмотря на морозы, достигавшие 43,5 градуса, в помещениях «Седова» тепло и сухо, а теплая одежда и обувь дают возможность нормально работать и на воздухе.

Мы часто слышим по радио о победах шахтеров Донбасса, ставших на путь выполнения и перевыполнения своих производственных планов. Мы радуемся тому, что шахта за шахтой выходит в число передовых, что стахановцы шахт и заводов вашей области показывают все новые и новые образцы социалистического труда.

Мы гордимся вашим трудом, товарищи донбассовцы! Мы знаем, что каждая тонна добытого вами угля крепит мощь и обороноспособность страны социализма — нашей любимой родины всенародного счастья.

Здесь, в суровой Арктике, мы горим таким же энтузиазмом, таким же желанием сделать как можно больше, как можно лучше, чтобы оправдать доверие партии, правительства, мудрого вождя народов любимого Сталина.

Седовцы желают донбассовцам новых успехов в работе, еще более счастливой и радостной жизни.

По поручению коллектива
капитан К. Бадигин

ФИЛЬМОТЕКА СУДОВОГО КИНОТЕАТРА

22 января

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

В ответ на ваш запрос сообщаю, что на «Седове» имеются немые узкопленочные кинокартины: «Космический рейс», «Мы из Кронштадта», «Броненосец Потемкин», «Дочь партизана», «Настоящие охотники», «Потомок Чингис-Хана», «Дети капитана Гранта», «Коллежский регистратор», «Светлый город», «Герои Арктики», «Тихий Дон», «Солдатский сын», «Бабы рязанские», «Будьте такими», «Челюскин», «Дело с застежками», «Отважные мореплаватели», «Море и жизнь», «Генерал Топтыгин», «Революция небесных сил», «Служба времени», отдельные номера журнала «Наука и техника», а также широкопленочные немые кинофильмы «Первая любовь», «Два Бульди», «Джульбарс», «Последний аттракцион», «Земля жаждет». Звуковой кинопередвижки у нас нет.

Д. Трофимов

XVI месяц дрейфа

450 ДНЕЙ ВО ЛЬДАХ

25 января 1939 года

Во второй половине января ежедневно на горизонте стала появляться бледная узкая полоска дневного света. Это — лучи пока еще далекого солнца, которые, отражаясь от верхних слоев атмосферы, заглядывают к нам на восемьдесят пятую параллель. Только в первой половине марта, прорвавшись сквозь тьму, они победят полярную ночь и засверкают тысячами бриллиантов на белоснежной поверхности ледяной пустыни.

Для нас появление солнца будет не только традиционным праздником Арктики, но и днем подведения итогов нашей второй зимы в дрейфующих льдах Полярного бассейна. Мы уже 15 месяцев находимся среди них.

В работе полярных станций во время арктической ночи обычно бывает некоторое затишье: проводится подготовка к летним работам; в условиях же дрейфующих льдов работа во время полярной ночи является наиболее интенсивной, требующей напряжения сил, максимума энергии. Все научные работы значительно усложняются темнотой; наиболее интенсивные подвижки льда выпадают как раз на зимнее время. Так, по нашим наблюдениям, за летнее время не было ни одного дня с подвижками льда в непосредственной близости от судна, а начиная с 15 сентября насчитываются уже 63 таких дня, причем ряд подвижек сопровождался значительными сжатиями и торошением льда.

Работы по предохранению судна от опасности, связанной с подвижками льда, также значительно усложняются при темноте. Кроме того, во время полярной ночи необходимо проводить ряд мероприятий, гарантирующих сохранение жизни людей при возможных авариях. Так,

например, выгрузка аварийного запаса на лед является первейшей необходимостью. Этот запас не только гарантирует нормальные условия жизни и работы экипажа в случае гибели судна, но и дает возможность в критическую минуту бросить все силы экипажа непосредственно на спасение корабля. Постоянная забота о сохранности аварийного запаса в условиях темноты отнимает не мало времени в зимней работе седовцев. Много труда тратится на ежедневную доставку снега для получения питьевой воды, на стирку, баню и другие бытовые нужды.

Подводя предварительные итоги научной работы, проделанной за полярную ночь, нужно прежде всего отметить наблюдения за дрейфом. Они подтверждают исключительное значение ветров в направлении движения полярных льдов. Такую зависимость не трудно установить, сличая направление дрейфа, проложенного на карте по астрономическим наблюдениям, с таблицей ветров за данный период времени. Астрономические наблюдения производятся в среднем через каждые 4,5 мили или, по времени, через каждые 24,7 часа. Двенадцать раз в сутки проводятся наблюдения за направлением ветра. Поэтому при анализе почти исключена возможность грубых ошибок.

Наши наблюдения ясно показали, что предполагаемое течение в Полярном бассейне, якобы идущее с востока на запад, должно быть исключено как фактор, влияющий на дрейф. Если такое течение и существует, то в районе дрейфа «Седова» оно чрезвычайно слабо. Возможно, что ближе к западу это течение становится более интенсивным и играет заметную роль в движении льда (это отчасти подтверждается дрейфом корабля «Фрам»).

Таким образом, считая ветер основным фактором движения льдов в районе нашего дрейфа, о дальнейшем продвижении нашего судна можно сказать следующее: пока дрейф «Седова» будет протекать восточнее долготы 90° от Гринича, то-есть в районе, свободном от действия предполагаемого течения, пределов для продвижения «Седова» на север быть не может. И если комбинация ветров будет благоприятной, то наш корабль пересечением геометрической точки — Северного полюса — осуществит стремление славного русского исследователя, чье имя он носит.

Сколько миль прошло судно? В сентябре 1938 года — 128 миль, в октябре — 112 миль, в ноябре — 114 миль, в декабре — 168 миль, в первой половине января — 45 миль, а всего — 567 миль (за время самостоятельного дрейфа).

В районе дрейфа отмечается крайняя неустойчивость ветров: часто и резко меняя направления, ветер иногда за день дважды обходит по всем румбам.

Температура воздуха в сентябре была: средняя —3,8 градуса, максимальная +1,1 градус, минимальная —10,8 градуса; в октябре: средняя —21,5 градуса, максимальная —8,2 градуса, минимальная —34,5 градуса; в декабре: средняя —22,4 градуса, максимальная —3,3 градуса, минимальная —38,2 градуса. В январе наблюдалась самая низкая температура: —43,5 градуса. Дни с осадками чрезвычайно редки, а поэтому и снежный покров в среднем не более 20—25 сантиметров.

С конца декабря установилась ясная морозная погода с небольшой облачностью (1—2 балла).

Ежедневно появляется полярное сияние. Преобладающей является форма лучистого строения (дуги, драпри, корона); часто наблюдалось сияние в форме светящейся поверхности в виде полос. Реже бывают очень красивые пылающие сияния, обладающие большой интенсивностью.

Многочисленные подвижки льда коренным образом изменили окружающую ледовую обстановку. Эти подвижки сопровождались образованием многочисленных трещин, идущих в самых разнообразных направлениях. Трещины часто расширялись в разводья длиной свыше мили и шириной до 300 метров. Лед на таких разводьях обычно достигает толщины не более 0,5 метра, и при первой же подвижке все разводья превращаются в гряды сторошенного льда. Торошение часто захватывает и старый лед (1,2—2 метра толщины).

Увеличение толщины старого льда началось примерно в первой половине декабря. Лед, пропитавшийся летом водой от таяния снежного покрова, на протяжении двух с половиной месяцев находился в процессе промерзания, и только после этого на нем начали нарастать новые слои.

Наблюдая за процессом торошения льда в различных степенях его промерзания, можно отметить эволюцию звука, сопровождающего разрушение ледяного покрова. Звук проходит целый ряд изменений, неуклонно увеличивая свою силу соответственно степени промерзания льда. Заметно различаются звуки при торошении молодого и старого льда; при некоторой наблюдательности можно даже примерно определить возраст торосящегося молодого льда.

О положении судна. Вмерзнув первоначально на компасном курсе 132 градуса, «Седов» менял направление соответственно развороту льда, все время уклоняясь влево; в настоящее время его курсовое направление — 87 градусов.

Во время первой зимовки, от часто происходившего сжатия и торошения мощного льда, у самого борта, около подводной части корпуса,

образовалась крепко примерзшая «ледяная чаша», состоявшая из хаотически смерзшихся обломков льда. После околки судна ледоколом «Ермак» эти остатки примерзшего льда, имеющие неправильную форму, значительно влияли на устойчивость судна и создали крен. После ряда принятых мер, на вторую зимовку удалось вмерзнуть с небольшим (до 3 градусов) креном на правый борт. Последующие подвижки льда уменьшили крен до одного градуса.

Большой материал дали наблюдения по определению элементов земного магнетизма (склонение горизонтальной и вертикальной составляющих), производимые универсальным магнитометром «Комбайн». Во время полярной ночи сделано 20 магнитных наблюдений и 4 суточные станции с вариационными наблюдениями магнитного склонения через каждые 5—10 минут на совершенно неисследованном магнитном поле. Магнитные бури (возмущение магнитного поля) происходили во время всех наших магнитных наблюдений.

Для изучения влияния высоких широт на работу судового магнитного компаса, над ним регулярно ведутся наблюдения. В дни определения склонения одновременно определяется и поправка компаса. Сейчас еще нельзя сказать что-нибудь определенное относительно поведения компаса; однако можно предполагать весьма значительное его уклонение от нормальной работы.

Во время полярной ночи произведено 17 гравиметрических наблюдений (измерения силы тяжести маятниковым прибором В. Мейнеса). Это — чрезвычайно интересная и важная работа для изучения формы земли. На «Седове» прибор Мейнеса установлен в теплом, удобном помещении. Он прекрасно работает, давая полную фотозапись наблюдения на осциллографной бумаге в течение 20 минут, исключая всякие ошибки в расчете, возможные при пользовании приборами других систем.

Во время дрейфа норвежской экспедиции на корабле «Фрам» гравиметрические наблюдения производились настолько несовершенными приборами, что полученные результаты сейчас почти не имеют серьезной научной ценности. Таким образом, гравиметрические работы на «Седове» являются по существу первой удачной попыткой проведения их в неисследованном районе и будут служить ценным дополнением к трудам дрейфующей станции «Северный полюс».

Гидрологические глубоководные станции берутся на «Седове» до глубины 2 000 метров на 16 горизонтах. Хотя нам и не удалось произвести работу на большой глубине, так как у нас нет подходящего троса, все же гидрологические работы «Седова» в тех слоях, где происходит

раздел теплых и холодных вод, имеют большое значение. Во время полярной ночи взято 9 гидрологических станций.

Нужно отметить большую точность вычислений, которая обеспечивается достаточным количеством прекрасных хронометров и хорошо работающей радиосвязью.

Наблюдения за фауной полярных районов дали довольно скудный материал: в сентябре на широте 83 градуса 03 минуты близко к судну подошла медведица с двумя медвежатами; в октябре на широте 84 градуса 32 минуты медведь посетил «Седова» два раза; в начале сентября была замечена нерпа.

Весь экипаж «Седова» представляет собой крепкий, дружный коллектив, способный преодолеть любые трудности, встречающиеся на нашем пути. Постоянная взаимная поддержка, высокая дисциплинированность, сознание ответственности перед родиной — делают наш коллектив способным выполнить задания, возложенные на нас партией и правительством. Вся работа седовцев проникнута энтузиазмом, самоотверженностью, желанием сделать как можно больше и лучше.

Экипаж принимает активное участие в проведении научных работ, проявляет большой интерес к результатам наблюдений.

Хорошо характеризуют седовцев авральные работы 26 сентября, когда при значительном сжатии льдов экипаж, благодаря своей дисциплинированности, выдержке и хладнокровию, сумел отстоять свое судно. Аврал при сильных подвижках льда 12 ноября снова показал примерную выдержку, настойчивость, стахановскую работу экипажа. Этот аврал длился несколько дней в условиях темноты, ветра, мороза. Седовцы перевезли на расстояние более километра по сугробам и торосам свыше 12 тонн груза, обеспечив этим безопасность аварийного запаса.

Не менее самоотверженной была работа и 16 января при спасении аварийного запаса от наступающего торосящего вала, когда приходилось вытаскивать прямо из-под торосящего льда продовольствие, снаряжение, горючее.

Седовцы-«старожилы» — боцман Буторин, третий механик Алферов, машинист комсомолец Шарыпов — работают на судне по 5—6 лет, знают на нем каждую заклепку. Они — опытные полярные мореплаватели, могут выполнять работу в самых трудных условиях.

Второй механик Токарев, выдвинутый из машинистов, прекрасно справился со своими новыми обязанностями. Он подготовил к навигации 1938 года ранее находившуюся на консервации машину. Благодаря его изобретательности сильно облегчился монтаж аварийных двигате-

лей, обеспечена бесперебойная связь. Он является прекрасным примером стахановца-рационализатора.

Наш «снайпер эфира» Полянский, давно работающий в Арктике, обеспечивает регулярную связь с материком в течение всего дрейфа, несмотря на нашу отдаленность и маломощность действующей радиостанции. Благодаря стахановской работе Полянского мы имеем возможность вести не только служебную и личную переписку, но и регулярно корреспондировать в прессу.

Начиная с 1 сентября радиостанция приняла 908 телеграмм (39 237 слов), передала 2 116 телеграмм (93 349 слов). Таким образом, ежедневно через нашу станцию проходит в среднем 20 телеграмм (895 слов). Полянский добился минимального расхода горючего; это очень важно в условиях нашего дрейфа.

Гидрограф комсомолец Буйницкий, совмещая работу астрофизика и магнитолога, прекрасно справляется со своими обязанностями и собрал обширный научный материал.

Старший помощник капитана Ефремов — высококвалифицированный специалист и опытный дисциплинированный моряк. Кроме своей непосредственной работы, он неустанно заботится о питании экипажа, несет метеорологическую вахту, активно участвует во всех авральных работах.

Старший механик и парторг орденоносец Трофимов, радист комсомолец Бекасов, машинист Недзвецкий, кочегар комсомолец Гетман, матрос Гаманков, повар комсомолец Мегер, в августе 1938 года перешедшие на «Седов» с ледокола «Ермак», своей самоотверженной стахановской работой завоевали уважение всего коллектива.

В успешном выполнении наших работ большую роль играет правильное распределение и использование жизненных ресурсов, повседневная забота о каждом человеке. Питанию, одежде, жилищу, культурным развлечениям и отдыху уделено большое внимание.

В жилых помещениях даже при 40-градусных морозах температура не падала ниже 16—18 градусов тепла; сырости нет совершенно. В каждом помещении вывешен термометр; температура через каждые четыре часа записывается вахтенным в специальный журнал. Это обеспечивает постоянный контроль и возможность поддерживать необходимую теплоту в каютах.

Боцман Буторин, машинист Шарыпов, матрос Гаманков, кочегар Гетман и повар Мегер живут в кормовой надстройке. Она имеет 11 иллюминаторов, которые летом дают много света, а зимой — для сохранения тепла — искусно заделаны. Вдоль стены стоят удобные койки

с панцырными сетками и волосяными матрацами. Между койками находятся столики для мелких вещей, а посредине—стол для занятий. У других стенок размещены пианино, платяной шкаф, два небольших дивана и умывальник с зеркалом. Аккуратно застланные постели, ковры, фотографии на стенках делают жилище очень уютным. Это помещение изолировано от доступа наружного воздуха двумя небольшими сенями. Вентиляция обеспечивается иллюминатором, который можно открывать в любое время.

Любимое помещение седовцев — кают-компания. Здесь по нескольку раз в день собирается весь экипаж — обедать, ужинать, пить чай; здесь же играют в шахматы, проводят политзанятия, в свободное время ведут долгие дружеские беседы. Кают-компания помогла сплотить седовцев в дружный коллектив. Камелек, находящийся здесь, обогревает также и две смежные жилые каюты.

В бывшей ванной комсостава оборудована баня. Две железные бочки, вставленные одна в другую, прекрасно выполняют функции банной печи и котла для нагрева воды. Баня удовлетворяет вкусы даже заядлых любителей попариться. В этой же бане, в особо отведенные дни, производится стирка личного и постельного белья, которое меняется раз в декаду.

Чистоте жилых помещений и личной гигиене каждого седовца уделяется большое внимание, так как это неразрывно связано со здоровьем и моральным состоянием людей. В результате — полное отсутствие паразитов, — достижение, каким не может похвастаться даже такая хорошо подготовленная экспедиция, как норвежская — на корабле «Фрам».

Забота о питании экипажа — чрезвычайно важная и нелегкая в наших условиях обязанность, так как из надоевших всем консервов нужно приготовлять вкусные и питательные блюда. Хотя пища седовцев не отличается особым разнообразием, но она сытна и питательна. Меню вырабатывается на каждые десять дней и вывешивается в кают-компании. Утром на завтрак подается кофе или какао, сливочное масло, свежий хлеб. Обед — из трех блюд, ужин — из двух. К вечернему чаю подаются варенье, конфеты, печенье, засахаренные лимоны; ежедневно к утреннему завтраку — доза противоцынготных витаминов «С».

Досуг седовцев заполняется чтением, игрой в шахматы, на бильярде, игрой на музыкальных инструментах. Ежедневно слушаем радиопередачи из Москвы и Ленинграда («Последние известия», международное обозрение и др.), а также Радиобюллетень Политуправления, который транслируется Диксоном.

Льды на пути «Ермака»

«Ермак» подходит к дрейфующему каравану. На заднем плане ледокольные пароходы (справа налево): «Седов», «Садко» и «Малыгин»

Радио сближает нас с Большой Землей, связывает воедино со всеми трудящимися нашей великой родины.

Радиостанции мыса Челюскин и Диксона прекрасно обслуживают нас связью. Телеграммы, даже частные, доходят из различных городов Союза на «Седов» за 6 часов.

Регулярно проводятся политзанятия. По желанию изучающих историю партии (а их ровно пятнадцать), организованы два кружка, занимающиеся по первоисточникам. Наша библиотека хорошо снабжена произведениями классиков марксизма — Маркса, Энгельса, Ленина и Сталина. В кружке пропагандиста Буйницкого занимаются боцман Буторин, матрос Гаманков, повар Мегер, машинист Шарыпов, третий механик Алферов. В кружке повышенного типа, которым руковожу я, состоят: старпом Ефремов, кочегар Гетман, машинист Недзвецкий, старший механик Трофимов, второй механик Токарев, старший радист Полянский, радист Бекасов, врач Соболевский. Занятия проходят оживленно, все активно выступают по различным вопросам.

Постоянная неослабевающая забота всего великого советского народа о нас и наших семьях делает нас стойкими и непобедимыми в повседневной борьбе со стихией. Внимание, оказанное нам великим вождем народов товарищем Сталиным, превратило наш дрейф в величайший праздник советских патриотов, готовых отдать жизнь за любимую, прекрасную родину.

К. Бадигин

ИЗУЧАЕМ ИСТОРИЮ ПАРТИИ

28 января

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Жизнь на «Седове», научная и производственная работа протекают нормально.

Регулярно проходят занятия по изучению истории ВКП(б). Занятия проводятся в двух кружках по первоисточникам. Наши пропагандисты— Бадигин и Буйницкий. Слушаем лекции, передаваемые Диксоном.

Экипаж обсудил и горячо приветствовал постановление правительства, ЦК партии и ВЦСПС об укреплении трудовой дисциплины.

В начале января проведено производственное совещание; обсуждался вопрос о сохранении социалистической собственности. Проведено также производственное совещание, на котором подробно обсуждены планы предстоящих работ.

В третий раз сделан трос для глубоководной лебедки на 5 000 метров, но глубины пока взять не удалось.

В ленинские дни на судне проведена беседа: «15 лет без Ленина по ленинскому пути». Состоялось собрание; экипаж слушал доклад о жизни и деятельности Владимира Ильича Ленина.

16 января было сильное сжатие и торошение льда. На судне объявили аврал. В результате энергичной, самоотверженной работы команда перебросила весь груз в безопасное место. Приказом по судну капитан объявил благодарность всему экипажу.

Состояние судна без перемен. Сегодня утром у форштевня происходило торошение. Часть льда ушла под корпус. Было несколько толчков, которые не причинили судну повреждений.

Все здоровы. Настроение экипажа бодрое. Привет от всего экипажа.

Д. Трофимов

ПОКАЗАЛОСЬ СОЛНЦЕ

2 февраля

Два месяца «Седов» дрейфовал почти на одном месте, исчертив зигзагообразными линиями огромный район площадью около 35 тысяч квадратных километров.

Последняя декада была тревожной. Почти каждый день под действием ветров бурно перемещались тяжелые многолетние льды. Отсюда — сильное торошение, разводья и трещины. Днем и ночью слышались сильные удары в борта ледокола. Внимательный осмотр показал, что никаких повреждений у нашего славного корабля нет.

Много хлопот с охраной аварийных запасов, расположенных на льду. Вахтенный постоянно находится на верхней палубе; ему приказано немедленно вызывать аварийную бригаду, как только льды станут угрожать аварийной палатке. За декаду было три аврала по спасению аварийных запасов.

Сейчас эти запасы находятся в 120 метрах от ледокола, но добраться к ним не трудно: сильные морозы быстро «ремонтируют» наше ледяное поле, и как только прекращаются подвижки, все трещины покрываются молодым льдом. Ледяное поле попрежнему крепко.

30 января у нас был выходной день. Он принес большую радость: на короткое время показался диск солнца. Удалось сделать несколько фотоснимков. Полярная ночь начинает уступать место полярному дню.

36 градусов мороза. Погода ясная.

И. Бекасов

СРЕДНЯЯ СКОРОСТЬ — 4,1 МИЛИ В СУТКИ

5 февраля

Вмерзшее в лед судно неуклонно дрейфует на север, проникая с каждым днем все дальше в глубь Полярного бассейна.

Когда в октябре 1937 года «Седов» оказался затертым льдами примерно в том же районе, где в 1893 году начал свой дрейф «Фрам», следовало предполагать, что мы повторим путь нансеновского корабля. Однако условия нашего дрейфа сложились несколько иначе.

«Седов» начал свой дрейф на три с лишним градуса южнее, чем «Фрам», в пределах так называемой материковой отмели. Здесь — небольшие глубины; очевидно, сюда не доходит та ветвь полярного дрейфа, идущего с востока на запад, которая пересекает полюс.

Подхваченный каким-то местным течением, наш корабль начал дрейфовать на северо-восток и был вынесен из моря Лаптевых в Северный Ледовитый океан.

Только выйдя за пределы материковой отмели на большие океанские глубины, «Седов» был подхвачен тем могучим дрейфом, который увлекал «Фрам» на запад. Наш ледокол начал двигаться на северо-запад почти параллельно пути, пройденному «Фрамом».

За четыре с половиной месяца наш корабль продрейфовал 560 миль со средней скоростью 4,1 мили в сутки.

14 ноября прошлого года «Седов» достиг своей наивысшей широты — 85 градусов 39 минут. После этого, благодаря переменным ветрам, судно начало делать петли. 1 декабря, когда установились западные ветры, «Седов» стал дрейфовать в юго-восточном направлении. 13 декабря судно оказалось на 85 градусе 22 минуте северной широты. После этого «Седов» спустился к югу, затем повернул на юго-запад и 17 декабря оказался приблизительно там, где уже был 3 октября.

Корабль обошел площадь около 1 150 квадратных миль. После 17 декабря «Седов» начал пересекать линию своего дрейфа. За это время он тринадцать раз пересек свой путь.

Несмотря на большие отклонения к югу, у нас имеются все основания полагать, что путь дрейфа пройдет севернее 86-й параллели.

Стоит морозная погода. Температура воздуха держится около 35 градусов мороза.

Научные работы, проводимые нами, приносят ежедневно много нового. 31 декабря мы наблюдали мощный антициклон. Барометр показал 791,3 миллиметра — максимальное давление за все время нашего дрейфа; оно всего лишь на 9,7 миллиметра ниже самого высокого атмо-

сферного давления, наблюдавшегося на земле (Сибирский антициклон).

Путь дрейфа тщательно отмечается астрономическими обсервациями. С 1 сентября 1938 года проведено 130 определений. В среднем одно определение приходится на каждые 4,5 мили пути. Дополнительно к этому собран большой материал, который позволяет с исключительной точностью определять путь судна между обсервациями — на основании наблюдений за ветрами.

Началось интенсивное намерзание льда, вызванное низкой температурой. Увеличение толщины льда мы стали наблюдать лишь в начале декабря, хотя температура ниже 28 градусов была и в октябре. Это объясняется тем, что в течение лета лед пропитался водой, образовавшейся от таяния. Понадобилось около полутора месяцев, чтобы лед промерз.

За последние дни в полдень по местному времени видны слабые признаки наступающего рассвета. Вторая полярная ночь идет на убыль.

Сейчас наши координаты — 85 градусов 41 минута северной широты и 121 градус 38 минут восточной долготы. Температура воздуха — минус 34 градуса. Ветер — зюйд-вест силой в 3 балла. Лед спокоен.

Все моряки здоровы.

А. Ефремов
В. Буйницкий

«ГОТОВЫ ОСТАТЬСЯ НА ЛЕДОКОЛЬНОМ ПАРОХОДЕ ДО КОНЦА ДРЕЙФА»

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ И МОЛОТОВУ

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович!

Экипаж ледокольного парохода «Георгий Седов», дрейфующего 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 весь 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 К. Бадигин
парторг Д. Трофимов

Борт «Седова», 15 февраля 1939 года

ТЕЗИСЫ ДОКЛАДОВ ТОВАРИЩЕЙ МОЛОТОВА И ЖДАНОВА ЕДИНОДУШНО ОДОБРЕНЫ

16 февраля

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

По получении нашей радиостанцией тезисов докладов товарищей Молотова и Жданова на XVIII съезде ВКП(б), экипаж подробно ознакомился с ними. Были проведены читки, беседы. Состоялось открытое партийно-комсомольское собрание, на котором присутствовал весь экипаж.

С большим подъемом прошло обсуждение тезисов. Седовцы единодушно одобрили их. Выступавшие говорили о большом значении плана третьей пятилетки культурного и экономического развития нашей страны. Собрание вынесло резолюцию, в которой экипаж в ознаменование XVIII съезда партии обязался с еще большим подъемом выполнять все научные и судовые работы.

Партийная учеба проводится регулярно. Систематически слушаем лекции по истории ВКП(б), передаваемые Диксоном.

Самочувствие у всех хорошее.

Привет от экипажа.

Д. Трофимов

ТАМ, ГДЕ НЕ БЫВАЛИ КОРАБЛИ

17 февраля

МОЛНИЯ. МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ

С радостью сообщаем вам о том, что сегодня, 17 февраля, в 13 часов 25 минут по московскому времени, точное астрономическое определение места ледокольного парохода «Седов» дало широту 85 градусов 56 минут 42 секунды и долготу 120 градусов 13 минут. Таким образом, советский корабль, дрейфующий в Северном Ледовитом океане, прошел на 1,2 мили севернее самой северной точки на всем пути дрейфа известной норвежской экспедиции на корабле «Фрам». Великий флаг Союза Советских Социалистических Республик развевается в широтах, где никогда не бывало ни одно судно.

Пятнадцать советских патриотов, воспитанных любимой партией, мудрым вождем народов великим Сталиным, с энтузиазмом и гордостью продолжают борьбу с суровой стихией неизведанных областей Арктики на благо могучему советскому народу и нашей любимой партии.

По поручению экипажа «Седова»

капитан ***К. Бадигин***
парторг ***Д. Трофимов***

СЕВЕРНЕЕ «ФРАМА»

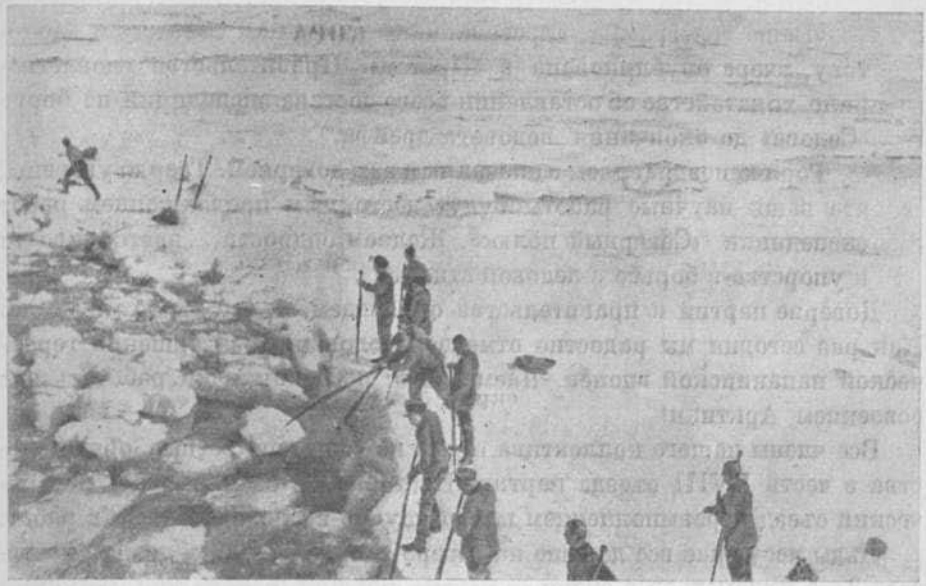
18 февраля

15 ноября 1895 года корабль норвежской экспедиции «Фрам» в своем дрейфе через Северный Ледовитый океан достиг 85 градусов 55 минут 30 секунд северной широты и 66 градусов 31 минуты восточной долготы. Это была самая северная точка на всем пути «Фрама».

И вот через сорок с лишним лет, 17 февраля 1939 года, советский ледокольный пароход «Седов» находился севернее этого места.

Определение, сделанное вечером 16 февраля, показало, что «Седов» должен пройти наивысшую широту 17 февраля около 3 часов по московскому времени. Но к этому моменту небо затянуло облаками, пошел снег, сделать астрономические наблюдения не удалось.

В 13 часов ветер внезапно стих, небо очистилось, появились звезды. Точное астрономическое определение местонахождения корабля на 13 часов 25 минут (по московскому времени) показало его координаты. Тотчас «Седов» украсился флагами. Торжественный митинг, а затем троекратный ружейный залп ознаменовали достижение советским кораблем параллели, на которой никогда еще не было ни одно судно.



Околка судна

Ценность открытий, сделанных в свое время экспедицией Нансена на «Фраме», огромна. Было доказано, что море вблизи Северного полюса очень глубокое и в нем нет ни обширных земель, ни островов, как полагали раньше. Там, где, по мнению географов прошлого, должна была находиться неподвижная массивная ледяная кора, якобы покрывающая северную оконечность земного шара, экспедиция на «Фраме» нашла вечно ломающийся и двигающийся пловучий лед.

Сейчас вокруг, насколько видит глаз, простираются тяжелые многолетние льды, крепко спаянные между собой молодым льдом. Полмесяца назад льды в районе дрейфа судна находились в движении, ломались, образуя торосы. Сегодня льды спокойны.

В. Буйницкий

ПРАВИТЕЛЬСТВО УДОВЛЕТВОРИЛО НАШЕ ХОДАТАЙСТВО

19 февраля

Только что получили телеграмму от руководства Главсевморпути, адресованную мне, парторгу Трофимову и всему личному составу экспедиции. В телеграмме говорится:

«Ваша телеграмма, адресованная товарищам Сталину и Молотову, вчера опубликована в «Правде». Правительство удовлетворило ходатайство об оставлении всего состава экспедиции на борту «Седова» до окончания ледового дрейфа.

Горячо поздравляем с оказанным вам доверием. Твердо уверены, что ваши научные работы будут достойным продолжением работ экспедиции «Северный полюс». Желаем бодрости, настойчивости и упорства в борьбе с ледовой стихией».

Доверие партии и правительства оправдаем во что бы то ни стало. Как раз сегодня мы радостно отмечаем годовщину завершения героической папанинской эпопеи. Даем слово: по-папанински работать над освоением Арктики!

Все члены нашего коллектива взяли на себя конкретные обязательства в честь XVIII съезда партии. Постараемся ознаменовать исторический съезд перевыполнением плана научно-исследовательских работ.

Льды несут нас все дальше на северо-запад. Скорость дрейфа достигает 3—4 километров в сутки.

На исходе сегодняшних суток пересекли 86-ю параллель. В час ночи местонахождение судна: 86 градусов 02 минуты северной широты и 119 градусов 15 минут восточной долготы.

К. Бадигин

МНОГОЧИСЛЕННЫЕ ПРИВЕТСТВИЯ

20 февраля

Сегодня в районе дрейфа ледокола «Седов» пасмурно. Температура воздуха — минус 27 градусов.

Судовая радиостанция принимает многочисленные приветствия трудящихся в связи с решением коллектива «Седова» остаться на корабле до конца дрейфа.

А. Ефремов

XVII месяц дрейфа

ВСЕ ДАЛЬШЕ НА СЕВЕР

28 февраля 1939 года

Дрейф на северо-запад за последние дни ускорился. С такой скоростью, как сейчас, корабль еще не дрейфовал никогда. Нас подгоняет юго-восточный ветер, достигающий порой большой силы.

Сегодня рано утром координаты: 86 градусов 16,6 минуты северной широты и 117 градусов 44 минуты восточной долготы.

К. Бадиги

ПАМЯТИ ОТВАЖНОГО РУССКОГО МОРЯКА Г. Я. СЕДОВА

3 марта

В районе «Седова» ясная погода. Температура — минус 36 градусов. Слабый, до умеренного, восточный ветер. Подвижек льда не наблюдалось. Производились магнитные наблюдения.

5 марта

Сегодня — 25-летие трагической смерти Георгия Яковлевича Седова, скончавшегося на льду вблизи острова Рудольфа. На судне состоялось собрание, посвященное памяти отважного русского моряка. Доклад сделал Буйницкий.

Многое не удалось осуществить Георгию Яковлевичу Седову. Он погиб молодым — жертвой невежественных царских чиновников. То, что не смог выполнить Г. Я. Седов, сделали советские люди. Они с каждым днем все больше постигают тайны Арктики, что было невыполнимой мечтой для многих поколений.

Н. Бекасов

ПРИБЛИЖАЕМСЯ К ВОСЕМЬДЕСЯТ СЕДЬМОЙ ПАРАЛЛЕЛИ

6 марта

С каждым днем в районе дрейфа становится все светлее. Темная, длинная и холодная полярная ночь идет на убыль. За последнее время «Седов» дрейфует со скоростью 2—3 мили в сутки, приближаясь к 87-й параллели.

К. Бадигин

В ДЕНЬ ОТКРЫТИЯ XVIII СЪЕЗДА ПАРТИИ

10 марта

Сегодня в Москве открывается XVIII съезд партии Ленина — Сталина.

Судно расцвечено флагами. Состоялся митинг. В дни съезда мы вместе со всей страной будем работать с особенным подъемом. Нам уже удалось сделать ценные научные наблюдения. В ближайшие дни организуем не только измерение больших глубин Северного Ледовитого океана, но и будем извлекать пробы грунта.

Полярная ночь кончается. Видно полуночное солнце.

К. Бадигин

ГЛУБИНА — 4 485 МЕТРОВ!

17 марта

МОЛНИЯ. МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ТОВАРИЩАМ ПАПАНИНУ, БЕЛАХОВУ

Экипаж «Седова» взял на себя обязательство к XVIII съезду партии: наладить во время дрейфа измерение океанских глубин. В результате продолжительной и упорной работы всего коллектива сегодня измерена глубина: 4 485 метров. Обеспечены также дальнейшие промеры через каждые двадцать миль дрейфа. Одновременно с измерением глубины мы будем брать пробы грунта. Первый образец взят сегодня. Сердечный привет от всего экипажа.

К. Бадигин
Д. Трофимов

XVIII месяц дрейфа

ИЗУЧАЕМ ДОКЛАД ТОВАРИЩА СТАЛИНА

25 марта 1939 года

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Как только на «Седове» были приняты по радио материалы XVIII съезда ВКП(б), мы начали изучение исторического доклада товарища Сталина. Проводим читки и беседы, в которых активно участвует весь экипаж.

После долгой упорной работы и ряда неудач нам удалось, наконец, изготовить глубинный трос. Для этого мы распускали старые толстые стальные канаты, а затем сращивали их. Эту работу приходилось делать несколько раз ввиду обрыва троса. Сейчас уже берутся глубина и грунт. Остальная научная работа также протекает успешно. Выполнение производственных планов проходит нормально.

Полярная ночь окончилась 10 марта. За время полярной ночи провели капитальный ремонт. Работаем по-стахановски, дружно.

С появлением солнца слышимость станции имени Коминтерна ухудшилась; в утреннее и дневное московское время слышимость станции очень слабая. Самочувствие у всех хорошее.

Д. Трофимов

МОРОЗ 35 ГРАДУСОВ

30 марта

В районе дрейфа стоит ясная холодная погода. Дует северо-западный ветер. Мороз 35 градусов.

Сегодня корабль находился на 86 градусе 22 минуте северной широты и 107 градусе 33 минуте восточной долготы.

К. Бадигин

ВЕСЕННИЕ ПЕРЕДВИЖКИ

3 апреля в Ленинградском политотделе Главсевморпути получена телеграмма с борта «Седова».

Полярные моряки сообщили, что с появлением солнца они получили возможность шире развернуть работы.

В конце марта морозные дни сменились сильной пургой. Выпало много снега. Однако непогода и сильный мороз не останавливают научной работы.

Точный распорядок дня изредка нарушают весенние передвижки льда, угрожающие судну и аварийным запасам, расположенным на льду.

Врач Соболевский сообщает, что здоровье седовцев хорошее. Меню, несмотря на отсутствие свежих овощей, питательное. Витамин «С», дозу которого ежедневно получает каждый, гарантирует седовцев от цынготных заболеваний — этого бича продолжительных полярных экспедиций.

Бодрый, дружный и жизнерадостный коллектив седовцев уверен в благополучном окончании дрейфа. Все проникнуты единым стремлением: обогатить передовую советскую науку новыми исследованиями и открытиями.

СТАЛИНСКОЕ ЗАДАНИЕ БУДЕТ ВЫПОЛНЕНО ДОСРОЧНО

МОСКВА, РАДИОКОМИТЕТУ

Передачу слышали прекрасно.

Сердечно благодарим выступавших делегатов исторического съезда партии Ленина — Сталина: товарищей Папанина, Левченко и Федорову, а также гостей съезда — пионеров за внимание, оказанное нам. Просим передать трудящимся нашей великой родины, что, включившись в соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки, мы отдадим все силы, а если понадобится, и жизнь на борьбу с арктической стихией.

Уверены, что сталинское задание — превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль — будет выполнено советскими полярниками досрочно.

Пламенный привет трудящимся Советского Союза, трудящимся красной столицы — Москвы!

По поручению экипажа «Седова»

капитан К. Бадигин
парторг Д. Трофимов

Борт «Седова», 3 апреля 1939 г.

НА ЮГО-ЗАПАД

4 апреля

В районе дрейфа потеплело. В первый апрельский день было 30 градусов мороза, тогда как в марте температура достигала 40—44 градусов мороза. Беспрерывно дует резкий ветер силой 5—7 баллов. Льды находятся в спокойном состоянии.

Часто появляется солнце. При дневном свете как-то лучше работается. Очень радуют всех успешные промеры глубины океана. Последние измерения: 4 440 метров.

Вчера у седовцев был радостный день: мы слушали радиопередачу для полярников, посвященную итогам XVIII съезда ВКП(б). Слышимость была хорошей. Несмотря на то, что в районе «Седова» в часы передачи уже стояла глубокая ночь и по внутреннему распорядку все должны были спать, седовцы с исключительным вниманием прослушали выступления делегатов исторического съезда и интересный концерт. Сегодня попрежнему бушует сильная пурга. Только к вечеру она утихла; задул северо-восточный ветер силой в 4 балла. Судно дрейфует на юго-запад. Мороз 22,6 градуса.

Экипаж «Седова» обратился ко всем советским полярникам с призывом: организовать социалистическое соревнование имени Третьей Сталинской Пятилетки.

К. Бадигин

СДЕЛАТЬ КАК МОЖНО БОЛЬШЕ!

5 апреля

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Сердечно благодарю за заботу и внимание к моей семье.

На «Седове» все благополучно. Все прекрасно себя чувствуют. Приятно отметить исключительную работоспособность и желание всего экипажа сделать как можно больше полезного.

Всех нас очень интересует план работы арктического флота Главсевморпути в навигацию 1939 года. Если возможно, — просьба сообщить. Очень было бы желательно регулярно повторять информацию о семьях; это весьма положительно отзывается на настроении экипажа.

Желаю всего самого хорошего.

К. Бадигин

РАЗВОДЬЕ ШИРИНОЙ ОКОЛО МИЛИ

8 апреля

Наше место — 86 градусов 13 минут северной широты и 97 градусов 05 минут восточной долготы.

К западу от ледокола образовалось очень длинное разводье шириной около мили.

К. Бадигин

ПОДВИЖЕК НЕТ

11 апреля

В районе дрейфа ясная погода. Температура — минус 30 градусов. Дует восточный ветер силой до 6 баллов. Подвижек льда не наблюдалось.

Начали брать суточную магнитную станцию. Определяли толщину льда.

Вчера измерили глубину океана: 4 518 метров. Взяли образец грунта.

На судне все благополучно.

И. Бекасов

СОЛНЦЕ ПОДНИМАЕТСЯ ВСЕ ВЫШЕ

17 апреля

Кончился час послеобеденного отдыха. На палубе корабля, залитой лучами низкого холодного солнца, засуетились люди. Каждый берется за прерванную на время обеда работу.

Я спешу сделать третье наблюдение солнца, а затем, исчислив координаты, отправляюсь в наш «магнитный домик», чтобы начать суточную серию наблюдений магнитного склонения.

Спустя шесть часов наблюдения пришлось прекратить: внезапно мощным порывом налетела сильная низовая метель. Густые облака снежной пыли совершенно скрыли находящееся в 500 метрах судно. Достаточно было какой-нибудь десяток секунд подержать против ветра лицо, чтобы обморозить его.

Работать стало невозможно. Вскоре, в сопровождении наших четвероногих друзей — собак «Льдинки» и «Джерри», пришел Ефремов, чтобы сменить меня. Решив, что метель будет затяжной, мы собрали приборы и отправились на судно, придерживаясь вышек, которые на случай пурги установлены между судном и «магнитным домиком».

Сегодня посчастливилось зарегистрировать исключительной силы магнитное возмущение. Оно было настолько велико, что назвать его даже магнитной бурей — слишком скромно. Это был буквально магнитный ураган. Амплитуда склонения достигла 52 градусов 12 минут.

Мы часто совершаем экскурсии на лыжах по льду для изучения мощности и характера снежного покрова и торошений.

С 27 марта солнце перестало уходить на ночь за горизонт и теперь поднимается все выше и выше. Скоро оно будет не только светить, но даже и немного греть.

В. Буйницкий

НА СУДНЕ ОТКРЫТЫ ИЛЛЮМИНАТОРЫ

22 апреля

Сейчас над «Седовым» круглые сутки светит солнце. Отражаясь в сверкающей белизне ледовых полей, солнечные лучи проникают всюду. Жители «Седова» открыли иллюминаторы, наглухо задраенные на время полярной ночи, и наслаждаются солнечным светом.

Вторая зима окончилась.

Две зимовки, проведенные в трудных условиях полярного дрейфа, еще больше сплотили наш маленький дружный коллектив.

В 50 метрах от судна расчищен каток. После работы здесь ежедневно можно видеть седовцев-конькобежцев, соревнующихся в скорости.

Сделано много интересных фотоснимков и зарисовок.

К. Бадигин

XIX месяц дрейфа

ОБЩАЯ ОЦЕНКА — «ОТЛИЧНО»

27 апреля 1939 года

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

По просьбе всех опрошенных в индивидуальном порядке членов экипажа передаем глубокую признательность, благодарность и полное удовлетворение вашей заботой и вниманием к нуждам каждого.

Со своей стороны подчеркиваем, что настроение, моральное состояние, дисциплинированность, работоспособность, самочувствие каждого из членов экипажа в отдельности — настолько ровное, что отдельные характеристики были бы только повторением. Поэтому считаем возможным дать общую оценку — «отлично». Здоровье экипажа не изменилось к худшему по сравнению с данными медицинского осмотра в феврале этого года. С гордостью сообщаем о крепкой дружбе коллектива, прекрасных товарищеских отношениях, о взаимном уважении.

Это мы считаем основой благополучного исхода дрейфа.

Имеем к вам следующие просьбы: первое — помочь матери повара Мегера получить зубной протез; второе — сообщить, можно ли что-нибудь сделать в отношении перевода в члены партии Недзвецкого; его очень тяготит 8-летнее пребывание в кандидатах.

Какой-либо нужды экипаж в настоящее время не ощущает. Если имеется надобность, вышлем подробный план научных работ, — сообщите. Информацией Политуправления удовлетворены полностью.

Привет от всех.

К. Бадигин
Д. Трофимов

Буксировка «Седова»

Лед оторвался

ДРУЖБА И ДИСЦИПЛИНА

30 апреля

Ночью яркое солнце освещает ледяную пустыню. Полная тишина. Ничто не нарушает ледового безмолвия. Только слышен скрип шагов вахтенного. Зорко всматривается он в даль.

Ночная вахта подходит к концу. Стрелка на циферблате показывает 8 часов утра. Идет побудка экипажа. В 8 часов 30 минут — завтрак. Меню его разнообразят кофе с молоком, сыр, сдобные булки.

В 9 часов начинается рабочий день. Машинная группа отправляется заканчивать изготовление трубки для измерения глубин и извлечения образцов грунта. Палубная группа занимается гидрологией. Стучит лебедка.

Экипаж деятельно готовится к международному празднику трудящихся — 1 мая. Производим уборку, моем помещения.

Выпускаем художественно оформленную стенную газету. Накануне праздника прослушаем доклад о 1 мая. В этот день устроим концерт, а 2 мая — стрелковые соревнования. Тренировочные стрельбы состоялись.

Уже две полярные ночи отлично провел экипаж «Седова». Товарищеская спайка, дружба коллектива и высокая дисциплина способствовали успеху.

Д. Трофимов

УСПЕХОВ В НАВИГАЦИИ!

МУРМАНСК, «ПОЛЯРНОЙ ПРАВДЕ»

Коллектив «Седова» поздравляет весь личный состав Мурманского арктического пароходства с великим международным пролетарским праздником.

Желаем успешной стахановской подготовки к навигации 1939 года и блестящего выполнения всех заданий партии и правительства. Крепко жмем руки.

По поручению экипажа «Седова»

К. Бадигин
Д. Трофимов

Борт «Седова», 30 апреля 1939 г.

ПРАЗДНИК СРЕДИ ЛЬДОВ

2 мая

1 мая экипаж нашего корабля встречал за 86-й параллелью. В этой далекой и недоступной области, вечно покрытой сплошным тяжелым льдом, в день первомайского праздника развевалось алое знамя страны Советов.

Корабль, приведенный в образцовый порядок, как бы помолодел. Команда тоже выглядит празднично. В кают-компании — в украшенной рамке — телеграмма товарищей Сталина и Молотова.

С большим волнением слушали по радио выступления своих близких, приехавших в Москву на первомайские праздники.

Вечером 1 мая устроили концерт, на котором выступили наши «артисты». Полянский организовал коллективное слушание передачи с Красной площади.

2 мая провели стрелковые соревнования.

Первомайские дни прошли в центральном Полярном бассейне весело и радостно.

А. Ефремов

ПОЛТОРА ГОДА ДРЕЙФА

6 мая

Недавно минуло полтора года со дня начала дрейфа нашего корабля во льдах Полярного бассейна. За это время «Седов» прошел около двух тысяч морских миль. Причудливым узором вьется на карте линия дрейфа. Сначала путь шел материковой отмелью, потом нас вынесло в океан.

Для изучения движения льдов в Северном Ледовитом океане особенную ценность представляет наш дрейф за 86-й параллелью. Тут меньше сказывается влияние приливов, отливов и местных ветров, характерных для моря Лаптевых, а следовательно — легче изучать закономерности, управляющие движением льдов.

На «Седове» все время ведется напряженная научная работа. Изучение характера дрейфа, его законов — одна из главных наших задач. Мы знаем, что итоги этой работы помогут нам лучше познать и освоить Арктику. Мы сделали все для того, чтобы наблюдения были максимально точными и подробными.

С 1 сентября 1938 года, когда «Седов» начал свой самостоятель-

ный дрейф, произведено 335 астрономических определений местонахождения судна и около 2 100 метеорологических наблюдений. Эти данные позволили нам с максимальной точностью представить линию дрейфа.

То, что «Седов» повторяет путь норвежского корабля «Фрам», только увеличивает ценность наших наблюдений. «Седов» дрейфует севернее «Фрама». Это можно объяснить общим потеплением. Кромка льда продвинулась к северу, замедлилось зимнее уплотнение льдов, происходящее от намерзания молодого льда в разводьях.

Чрезвычайно интересны производящиеся на «Седове» работы по изучению природы льда. Каждые сутки регулярно через четыре часа ведется запись наблюдений за состоянием льда. Каждые десять дней измеряется толщина льда, образовавшегося в 1936, 1937 и 1938 годах. Ежедневно регистрируется вращательное движение льдов, среди которых дрейфует «Седов». Не ограничиваясь наблюдениями при помощи судового компаса, мы поставили в 3 километрах от судна четыре вехи. Теперь угол вращения отмечается при помощи астрономического прибора с точностью до одной минуты.

Некоторые выводы о характере движения льдов мы уже сделали. Установлено, что в первый период дрейфа лед не имел определенного вращательного движения, и курс корабля оставался почти неизменным. Сейчас, когда усилилось движение к западу, отмечен поворот против часовой стрелки на 12 градусов. Этот поворот льда и образование 9 апреля необычайного разводья (шириной до 2 000 метров, а в длину уходящего далеко за пределы видимости) говорит о некотором разуплотнении льда, окружающего «Седов». Весьма вероятно, что эти явления объясняются нашим приближением к мощному течению, выносящему лед из Северного Ледовитого океана.

Интересно сравнить данные о толщине льда, полученные во время дрейфа «Фрама», с результатами наших наблюдений. Прошлой осенью — во второй год дрейфа — толщина льда по нашим данным была равна 144 сантиметрам, а по наблюдениям на «Фраме» толщина льда достигала 202 сантиметров. Мы не наблюдали нарастания ледяного покрова в летние месяцы, а Нансен зафиксировал в этот период года интенсивное намерзание льдов. Максимальная толщина льда при дрейфе «Фрама» — 317 сантиметров — была в августе. Мы не наблюдали льда такой толщины ни в августе, ни в более поздние месяцы и, видимо, уже не встретим.

Можно предположить, что нарастание льда при дрейфе «Фрама» в летнее время было вызвано более медленным прогревом ледяного

покрова. В нашем же дрейфе летом происходило значительное таяние льда. Бросалось в глаза быстрое разрушение зимних наторошений. Из мощных ледовых гряд средней высотой в четыре метра они превращались в небольшие, легко разрушаемые холмики.

Большое место в научной работе на «Седове» занимают гидрологические наблюдения: измерение глубин и сбор донных грунтов. Ряд глубоководных гидрологических станций, которые мы брали на протяжении всего дрейфа, указывает на присутствие в глубинах океана мощного слоя теплых атлантических вод. Границы, температура и толщина этого слоя остаются неизменными.

Для регулярных измерений океанских глубин мы изготовили трос длиной в 6 000 метров, прибор для сбора донных грунтов и сконструировали лебедку с электрической тягой. Удачно приспособленный динамометр обеспечивает точность промеров. Прежде чем мы добились регулярных и точных измерений глубин, пришлось проделать долгую и тяжелую работу: было изготовлено в общей сложности около 14 тысяч метров троса. Расплели толстые стальные концы, сделали около 200 соединений. Работали большей частью на холоде, голыми руками. Первые попытки измерений оказались неудачными: мы утопили 8 тысяч метров троса и несколько приборов, изготовленных с большим трудом.

После пересечения 90 меридиана начали серию наблюдений за течениями при помощи вертушек. Полученные нами данные (правда, пока еще недостаточные для окончательных выводов) допускают предположение о движении с одинаковой скоростью слоя воды примерно до 150 метров глубины. Далее идет замедление, не прекращающееся и на глубине в 1 000 метров.

Интересная работа проводится на «Седове» с маятниковым прибором, автоматически производящим фотозапись гравиметрических наблюдений.

Изучение магнитного поля в неисследованных областях Северного Ледовитого океана также ведется систематически. Результаты магнитных наблюдений, проводимых на «Седове», вместе с большой работой, выполненной станцией «Северный полюс», чрезвычайно важны для дальнейшего освоения Северного морского пути, для морской и воздушной навигации.

Можно с уверенностью сказать, что научная работа на «Седове» является ценным вкладом для окончательного освоения Северного морского пути. Глубокое изучение неисследованных областей Арктики, океанографии и метеорологии Северного Ледовитого океана

позволяет сделать важные практические выводы. Зная природу льда, законы, управляющие его дрейфом, расшифровав эти «тайны природы», мы сможем планомерно использовать все возможности великой северной водной магистрали.

Дрейф «Седова» проложит новые пути для работы ледоколов в более северных широтах. Можно предположить, что он даст ряд ценных данных для поисков будущей (запасной) трассы Северного морского пути, проходящей по более высоким широтам.

Дрейф «Седова» принесет также важные сведения для конструирования арктического флота.

Какие у нас дальнейшие планы? Как будет продолжаться дрейф «Седова»?

Вероятно, к концу навигации нынешнего года мы достигнем 50—60 меридиана восточной долготы, находясь на 85—86 градусе северной широты. В этом районе можно ожидать значительного разрежения льдов. Как известно, прекрасная работа ледокола «Ермак» в прошлом году позволила успешно вывести из льдов «Садко» и «Малыгина». Есть, таким образом, возможность вывода «Седова» из дрейфа ледоколами типа «Ермак» (если такая попытка будет предпринята).

Регулярные научные исследования, а также ряд работ, обеспечивших сохранность судна и безопасность людей, могли быть выполнены только дружным, здоровым коллективом, который объединен чувством патриотизма, любовью к своей родине, сознает свою ответственность перед всем народом, ленинско-сталинской коммунистической партией и советским правительством.

Вахтенный журнал «Седова» будет прекрасным документом, характеризующим волю, упорство и трудовой энтузиазм советских людей, выполняющих ответственное задание партии и правительства. Внимание и забота о нас вдохновителя всех больших дел, лучшего друга полярников— Иосифа Виссарионовича Сталина — удесятерили наши силы, помогли и помогают нам преодолевать все трудности и препятствия.

На почетном месте в нашей маленькой кают-компании висит в рамке телеграмма, полученная в годовщину дрейфа, — телеграмма, подписанная товарищами Сталиным и Молотовым. Нерушимым законом для каждого из нас являются слова:

> «Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями».

Мы имеем все необходимое для плодотворной работы. Рациональное использование наличных ресурсов обеспечивает экипажу «Седова»

отличные бытовые условия, — такой обстановки не имела ни одна из подобных экспедиций. Сытная пища, достаточно просторные и теплые помещения, чистое постельное белье, прекрасная баня, — все это благоприятствует самой продуктивной работе.

Хочется от имени экипажа выразить благодарность за прекрасно приготовленные продукты. Несмотря на продолжительное хранение и резкие изменения температуры, молоко Сухонского завода (ст. Сухона), консервированная говядина ростовского завода «Смычка», яичный порошок воронежского завода им. Красина, свинина симферопольского завода «Серп и молот», сливочное масло Северного треста «Главмолокопрома» и ряд других продуктов, фабричной марки которых мы, к сожалению, не знаем, — полностью сохранили свои вкусовые качества и питательность.

К. Бадигин

ВЕСТНИКИ ВЕСНЫ

15 мая

МОСКВА, РЕДАКЦИИ «ВЕЧЕРНЕЙ МОСКВЫ»

Уже несколько дней в районе дрейфа ледокольного парохода «Седов» дуют крепкие северные и северо-западные ветры, двигающие бесконечные ледяные массивы в южном направлении. «Седов» сейчас находится на 85 градусе 41 минуте северной широты и 79 градусе 30 минуте восточной долготы, всего в нескольких милях от пути, пройденного «Фрамом» в октябре 1895 года. Вероятно, через несколько дней на нашей карте, вывешенной в кают-компании, синюю линию дрейфа корабля «Фрам» пересечет красная линия дрейфа «Седова».

Наступление весны стало чувствоваться и у нас. Снег на мачтах, на борту судна и на такелаже растаял. Ослепительно белая поверхность снежного покрова покрывается черными и серыми пятнами. Из снега выступают серый лед и разные брошенные предметы. По палубе ходить в валенках уже нельзя — сыро; приходится надевать сапоги.

Недавно нас посетила птичка пуночка — первый вестник весны. Прилет пуночки был для седовцев событием. С нетерпением ожидаем незамерзающих разводий, а вместе с ними — птиц, тюленей, нерп и медведей. Они внесут много разнообразия в наш быт.

Аврал. Перетаскивают кунгасы

Значительное перемещение «Седова» к западу (в сравнении с прошлым годом) улучшило слышимость всех европейских широковещательных радиостанций. А столичная станция имени Коминтерна слышна так хорошо, что кажется, будто находишься в подмосковной дачной местности — Кунцеве или Мытищах...

С большим вниманием слушаем сообщения о том, как быстро растет наш любимый город Москва — красная столица советской страны, лучший город в мире.

Привет трудящимся красной Москвы! Желаем успехов в работе и хорошего летнего отдыха.

К. Бадигин

ДЕНЬ ЭКИПАЖА

17 мая

В 00 часов на вахту заступил радист Бекасов. В обязанности вахтенного по судну входят метеорологические наблюдения через каждые

два часа, наблюдения за льдом, осмотр судна. В 4 часа утра Бекасова сменил капитан, а в 7 часов поднялся весь экипаж.

8.30. Повар заботливо приготовил аппетитный завтрак: булки, испеченные на сливочном масле, и бобы со свининой. На вахте — гидрограф Буйницкий.

Ровно в 9 часов начались судовые работы. Врач Соболевский обходит помещения.

Сегодня берем гидрологическую станцию. До глубины 700 метров пользуемся маленькой лебедкой, находящейся в нашем снежном домике, а на больших глубинах — электролебедкой.

Как только заработало динамо, старший радист Полянский, включил на зарядку аккумуляторы. В 12 часов на вахте врач Соболевский. Скоро обед. Обедаем поочередно, сменяя друг друга.

Гидрологическая станция закончена в 14 часов. С помощью боцмана Буторина, машиниста Шарыпова и кочегара Гетмана капитан измеряет глубину. Устанавливаем: 4 078 метров. На дне — коричневый ил с мелкими крупинками.

Буйницкий принимается за астрономическое определение.

В 18 часов ужинаем: суп, пельмени и чай с вареньем. Потом отдых. Одни бегают на коньках и ходят на лыжах, другие предпочитают биллиард.

В 20 часов начинаются занятия кружка по геометрии. В 21 час 30 минут — вечерний чай.

На вахте стоит капитан, сменивший радиста Бекасова. Слушаем радиопередачу из Москвы: «Последние известия», музыку. Наши сутки кончились.

На «Седове» все работают по строгому плану. Капитан руководит метеорологической группой, ведет наблюдения за льдом, занят измерением глубин и сбором образцов грунта.

Гидрограф Буйницкий производит астрономические, гравиметрические и магнитные наблюдения. Всеми техническими работами руководит старший механик Трофимов. Отлично работают механики Токарев и Алферов, машинист Недзвецкий.

Большую программу научных работ нельзя было бы выполнить без участия всего экипажа.

Когда начнется интенсивное таяние, седовцы приступят к работам по предохранению судна от ржавчины. На-днях мы посвятим этому производственное совещание экипажа.

К. Бадигин

ПОСЕЛОК ПОЛЯРНЫХ МОРЯКОВ

18 мая

Площадка с нашими запасами расположена к северу от судна на расстоянии 200 метров. На ней находятся две парусиновые палатки с продовольствием, снаряжением, радиостанцией.

К северу от палаток — склады угля и жидкого горючего. Высятся большие шесты, поставленные здесь для обозначения, так как наши склады наполовину занесены снегом. На этой площадке находится двухметровый столб с сосудом, куда собираются осадки.

В 50 метрах к северу расположен снежный домик для магнитных наблюдений, в 10 метрах от судна — снежный домик для гидрологических работ. На корме корабля стоит парусиновая палатка, в которой помещены мотор и лебедка для измерения глубин.

В 100 метрах от правого борта — расчищенная от снега площадка. Это — каток. К северо-западу от судна, на расстоянии 800 метров, виден еще один снежный домик, служивший прошлой осенью для магнитных наблюдений; в ноябре его отнесло при подвижках льда.

В нескольких местах вывешены показатели научных работ: астрономические определения местонахождения судна, метеорологические наблюдения, данные гидрологических станций, магнитных пунктов и другие. Здесь же — астрономические и метеорологические приборы. К правому борту ледокола непосредственно примыкают значительные гряды торосов. С левого борта — также гряды ропаков.

К. Бадигин

3 МИЛИ В СУТКИ ПО ПРЯМОЙ

19 мая

Густая облачность, ветер северо-восточной четверти от 5 до 6 баллов, температура — 15 градусов мороза. Подвижек льда не наблюдалось. В полдень координаты: 85 градусов 35 минут северной широты и 77 градусов 25 минут восточной долготы. Взяли магнитную станцию.

В среднем скорость дрейфа ледокола «Седов» за последние три месяца равняется 3 милям в сутки по прямой. Если дрейф с такой же скоростью будет продолжаться и дальше, то можно ожидать, что корабль выйдет из льдов на чистую воду осенью этого же года между Шпицбергеном и Гренландией, но восточнее, чем дрейфовала станция «Северный полюс».

Н. Бекасов

ПАМЯТНАЯ ДАТА

МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ТОВАРИЩАМ ПАПАНИНУ, ШИРШОВУ, КРЕНКЕЛЮ, ФЕДОРОВУ

Несмотря на две полярные ночи, проведенные в дрейфе, экипаж «Седова» здоров и бодр. С большой энергией проводятся научные исследования и работы по сохранению судна.

В часы досуга катаемся на лыжах и коньках, играем на биллиарде и в шахматы, читаем. Ежедневно слушаем по радио Москву и радиоцентр острова Диксон. Находимся в курсе жизни нашей страны. Все члены экипажа активно изучают материалы XVIII съезда ВКП(б). Коллектив прилагает все свои силы и знания, чтобы с честью выполнить задание партии и правительства.

Седовцы шлют свой сердечный привет участникам героического завоевания Северного полюса — советским полярникам, 21 мая 1937 года водрузившим красное знамя нашей родины на Северном полюсе.

К. Бадигин
Д. Трофимов

Борт «Седова», 21 мая 1939 г.

ПРИВЕТ СТАЛИНСКИМ СОКОЛАМ

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ДЛЯ ТОВАРИЩЕЙ КОККИНАКИ И ГОРДИЕНКО

Мы счастливы приветствовать Вас, славных сталинских соколов, с возвращением на родину. Своим героическим перелетом Вы еще раз доказали на деле, на что способны люди, воспитанные партией Ленина — Сталина. Ваше отличное выполнение сталинского задания служит образцом в нашей работе. Все пятнадцать крепко жмем Ваши руки.

По поручению экипажа «Седова»

капитан К. Бадигин
парторг Д. Трофимов

Борт «Седова», 22 мая 1939 г.

XX месяц дрейфа

ЖИТЬ, РАБОТАТЬ И ПОБЕЖДАТЬ!

26 мая 1939 года

МОСКВА, «ПИОНЕРСКАЯ ПРАВДА»

Дорогие ребята!

В день вашего замечательного праздника, из центральной части Северного Ледовитого океана шлю вам, советским пионерам и школьникам, свой сердечный привет, пожелания отличной учебы, здоровья и хорошего летнего отдыха.

Уже пятнадцать лет пионеры носят имя Ленина. В этот день мне, бывшему пионеру, хочется рассказать вам, как радостно работать, отдавать все свои силы и знания во имя великого советского народа, во славу любимой родины, как всему поколению советских людей, воспитанных партией Ленина — Сталина, легко жить, работать и побеждать. Это потому, что весь советский народ видит великую цель — коммунизм и светлый путь, по которому ведет нас гениальный Сталин.

До работы в Арктике я плавал сначала матросом, затем штурманом в торговом флоте; был во многих странах и портах мира. Своими глазами я видел, как в порту Периме (Баб-эль-Мандебский пролив) надсмотрщик избивал кнутом изможденных, падавших от усталости рабов-грузчиков. Видел, как в Гамбурге, Антверпене, Лондоне, Марселе, Неаполе, Алжире, Коломбо, Манилле, Нагасаки и других городах безработные, голодные люди приходят на судно просить кусок хлеба. Видел детей, похожих на скелеты, на маленьких старичков, и еще многое другое видел, о чем вы, наверное, читали в книжках.

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

В Арктику я попал, когда ЦК ВЛКСМ послал меня на комсомольский ледокол «Красин». Работал я на «Красине» штурманом. Затем меня назначили на ледокольный пароход «Садко» и немного позже — капитаном ледокольного парохода «Седов». Мне, молодому моряку, оказали большое доверие, и сейчас мои силы и стремления направлены к тому, чтобы с честью выполнить задание партии и правительства, сохранить стране судно, сделать все возможное для изучения неисследованных районов Северного Ледовитого океана.

На корабле все здоровы, бодры, жизнерадостны. Вторая зимовка еще больше сплотила и сблизила нас.

Правительство, товарищ Сталин, весь советский народ повседневно оказывают нам заботу и внимание, чутко относятся к нашим близким.

Я уверен, ребята, что из вас выйдут прекрасные полярники, летчики, ученые, моряки, инженеры и другие специалисты, так необходимые нашей родине.

Учитесь, накопляйте знания, будьте честными патриотами, преданными партии, своему народу!

Надеюсь скоро вернуться на Большую Землю, и тогда мы с вами поговорим подробнее о разных интересных вещах.

Я и мои товарищи — четырнадцать моряков-полярников — приветствуем вас и желаем всяческих успехов.

До свидания, ребята!

К. Бадигин

НА СУДНЕ ВСЕ БЛАГОПОЛУЧНО

27 мая

Вчера было пасмурно, температура — минус 14 градусов.

С большим интересом слушали радиопередачу из Москвы о работе Третьей Сессии Верховного Совета СССР.

4 июня

В районе дрейфа «Седова» попрежнему пасмурно, временами — туман и изморозь. Дует северо-восточный ветер силой в 5 баллов. Температура вечером — 2 градуса мороза. Подвижек льда не наблюдалось.

Видели чайку.

На судне все благополучно.

5 июня

Жизнь на корабле протекает нормально. Бесперебойно ведутся научные и производственные работы. В свободное время занимаемся фотографированием.

Экипаж изучает материалы Третьей Сессии Верховного Совета СССР. С большим подъемом прошла коллективная читка принятого по радио доклада главы советского правительства и народного комиссара иностранных дел товарища Молотова.

Седовцы приобрели на 4 010 рублей билетов 13-й лотереи Осоавиахима.

Измерили глубину океана: 3 947 метров. Легкая подвижка льдов.

8 июня

Идет снег, температура — минус 3 градуса.

В полдень координаты: 85 градусов 54 минуты северной широты и 71 градус 55 минут восточной долготы.

6 июня днем температура достигла полградуса тепла. За последние дни отмечается частое колебание температуры.

И. Бекасов

ПОТЕПЛЕЛО

9 июня

В последние дни у нас заметно значительное потепление. Температура в полдень, как правило, повышается до нуля. Это благоприятствует выполнению всех научных и судовых работ.

На производственном совещании экипаж дрейфующего судна ознакомился с приказом № 702 Главсевморпути о подготовке и проведении арктической навигации 1939 г. Коллектив обязался расширить научные наблюдения и провести большие работы по сохранению судна.

Дрейф попрежнему увлекает «Седова» на запад.

Д. Трофимов

ПТИЦЫ НАД КОРАБЛЕМ

10 июня

Под влиянием устойчивых ветров северо-восточной четверти «Седов» в мае спустился почти на целый градус к югу. В начале июня корабль с довольно значительной скоростью снова погнало на север,

и вчера «Седов» в третий раз пересек 86-ю параллель. По всей вероятности, лето «Седов» проведет за 86-й параллелью.

Вот уже два с половиной месяца на пространстве примерно в 25 квадратных миль вокруг судна ничего похожего на подвижки или торошение не наблюдалось: лед совершенно спокоен. В прошлом году у нас тоже был спокойный период, но он продолжался только полтора месяца.

Так как лед в этом году толще, а «Седов» находится значительно севернее, можно предполагать, что такого измельчания льда, как наблюдалось летом прошлого года, сейчас не будет. Образуются, вероятно, большие поля и полыньи. Одну такую полынью огромных размеров мы уже видели в 3 милях к юго-западу от корабля.

6 июня впервые в этом году температура поднялась на полградуса выше нуля. Снег начал интенсивно таять. Ходить без лыж почти невозможно.

Зачастили пернатые вестники наступающего лета. Несколько раз наблюдали небольших птиц, должно быть из отряда воробьиных. Недавно на лед около судна уселась пара мелких куличков. За последнее время видели чаек.

Как попадают сюда мелкие птицы? Как и в прошлом году, они появляются у нас в большинстве случаев во время и после сильных ветров южной половины.

Похоже, что они заносятся в такие высокие широты именно ветрами. Обычно вид у этих пташек сильно измученный, желудки их совершенно пусты.

Солнце с каждым днем поднимается все выше и выше. Можно греться и даже... загорать.

В. Буйницкий

«СЕДОВ» БЫСТРО ПРОДВИГАЕТСЯ НА ЗАПАД

10 июня

Всю первую декаду июня «Седов» стремительно дрейфовал в северо-западном направлении. 1 июня его координаты были: 85 градусов 25 минут северной широты и 78 градусов 30 минут восточной долготы, а сегодня: 86 градусов 04 минуты северной широты и 71 градус 41 минута восточной долготы.

Характерная особенность дрейфа за последнее время — быстрое продвижение судна на запад с небольшими зигзагами почти на одной

широте. Только в этой декаде путь корабля начал отклоняться к северу.

Совсем недавно «Седов», спускаясь с высоких широт курсом на юго-запад, пересек линию дрейфа «Фрама». Сейчас «Седов», вместе с тяжелыми льдами, движется по направлению, почти параллельному пути экспедиции Нансена.

Наступивший в Арктике полярный день дает возможность расширить научные работы. Особенное внимание у нас теперь сосредоточено на изучении льдов, наблюдениях за течениями и ветрами, которые определяют направление дрейфа льдов.

Измерения показали, что лед образования 1938 года имеет толщину 201 сантиметр, лед 1937 года — 216 сантиметров, лед 1936 года — 217 сантиметров.

В районе «Седова», насколько видно через сильный бинокль, простираются сплошные тяжелые торосистые льды.

Вчера удалось измерить глубину океана. Оказалось — 3 834 метра.

Каждое измерение сопряжено с большими трудностями; трос и лебедка, с помощью которых измеряются глубины, изготовлены руками седовцев из материалов, далеко не соответствующих этой цели.

Последние дни сопровождаются сильной пургой или густыми туманами. Но летнее солнце берет свое: уже сейчас температура воздуха не опускается ниже 4 градусов холода, а иногда бывает и выше нуля. В такие дни наблюдается сильное таяние снежного покрова, образуются большие озера пресной воды.

С наступлением полярного дня седовцы выглядят еще более крепкими и здоровыми, чем зимой. Лица у всех загорели.

К. Бадигин

ДВА ГОДА СО ДНЯ ВЫХОДА В АРКТИЧЕСКИЙ РЕЙС

19 июня

16 июня исполнилось два года с того дня, как «Седов» отправился из Архангельска в арктический рейс. Корабль украсился флагами.

Вчера в районе дрейфа было пасмурно, временами шел снег. Наши координаты: 86 градусов северной широты и 69 градусов 25 минут восточной долготы.

Температура воздуха — 0 градусов.

А. Ефремов

ПЕРСПЕКТИВЫ ДРЕЙФА

20 июня

«Седов» попрежнему дрейфует на запад. За два с половиной месяца (с 1 апреля по 15 июня) корабль продвинулся в этом направлении на 164 мили. Самое быстрое движение на запад было в апреле, когда судно продрейфовало 101,3 мили. В мае «Седов» замедлил движение на запад и опустился к югу на 57 миль. В июне наблюдалось обратное явление: корабль снова пошел на север (на 44 мили) и продвинулся на запад на 43 мили.

Среднемесячная температура в мае составляла 13,7 градуса мороза, а в июне холода достигли в среднем 3 градусов.

В конце апреля близ корабля была замечена маленькая птичка — пуночка.

В начале мая изредка начали появляться чайки. Это все, кого нам удалось увидеть из обитателей арктических пространств.

Последнее торошение старого льда наблюдалось в конце марта. После этого торосился только молодой лед толщиной до 60 сантиметров.

Полярная ночь была чрезвычайно бедна осадками, но в мае, а особенно в июне, было много дней с осадками. Несмотря на то, что у нас уже началось таяние льда, средняя толщина снегового покрова увеличилась на 3—5 сантиметров.

Более высокая широта сказывается и на интенсивности таяния. Летом прошлого года, когда «Седов» дрейфовал на 81—82-й параллели, мы могли брать воду для питья из больших снежниц, а сейчас на поверхности льда совершенно нет пресной воды.

В нашем продвижении на запад доминирующую роль играют ветры. При удачной комбинации ветров ледокол может достигнуть 30—40 меридиана восточной долготы в сентябре — октябре этого года. При неблагоприятных ветрах мы можем все лето делать «петли» в пределах уже достигнутой долготы, как это было при дрейфе судна «Фрам» (в июне 1895 года «Фрам» находился на 81-м меридиане восточной долготы; сделав замысловатый узор, «Фрам» в октябре 1895 года оказался на той же долготе).

Существует вероятность более интенсивного продвижения судна на запад в летнее время, вследствие значительного выноса льда из Северного Ледовитого океана в Гренландское море и, следовательно, большей его разреженности. Но такое продвижение возможно лишь при благоприятных ветрах.

«Седов» застрял во льдах

«Друзья» седовцев

Сейчас седовцы усиленно работают, чтобы предохранить судно от ржавчины. Намечено окрасить наружные части корабля, перебрать палубные механизмы и частично главную машину, очистить котлы.

К. Бадигин

СУДНО МОЖЕТ ИТТИ БЕЗ БУКСИРОВКИ

22 июня

МОЛНИЯ. МОСКВА, ГЛАВСЕВМОРПУТИ

ПАПАНИНУ, БЕЛАХОВУ

В связи с наступлением летнего времени экипаж выполняет ряд работ для приведения судна в порядок, а также по предохранению судна от ржавчины. Предполагаем после очистки от ржавчины покрыть корпус суриком, окрасить наиболее поддающиеся коррозии части судна, а также перебрать палубные механизмы и частично главную машину. Работа проходит с перевыполнением плана.

Развернуто социалистическое соревнование. Для удобства учета экипаж распределен на три основные группы: палубную, машинную и вахтенную. В кают-компании вывешены графики выполнения плана с ежедневной отметкой. Научные работы проводятся в прежнем объеме.

За последние пять дней сделана большая работа по ремонту руля. В результате упорной работы в тяжелых условиях удалось сверлением перерезать руль (диаметр рудерписа 24 сантиметра) между третьим и четвертым ребром. Таким образом, судно получило частичную управляемость и возможность следовать за ледоколом без буксировки как в разреженном льду, так и по чистой воде.

Проделанная работа значительно облегчит операцию по выводу «Седова» из льдов. Командование обратилось к Морскому управлению с предложением премировать отличившихся в этой работе членов экипажа. Просим поддержать ходатайство.

Все здоровы и бодры. Отмечаем исключительную дисциплинированность, высокое моральное состояние экипажа.

Политмассовую работу проводим в прежнем порядке.

Искренне благодарим за приветствие.

К. Бадигин
Д. Трофимов

XXI месяц дрейфа

ДРЕЙФУЮЩИЙ ДОК

24 июня 1939 года

Повреждение руля «Седова» было основной причиной того, что корабль остался дрейфовать во льдах. В навигацию 1938 года «Ермак» благополучно вывел ледокольные пароходы «Садко» и «Малыгин», но не в состоянии был повести во льдах судно с поломанным рулем: своим ходом «Седов» итти не мог, а при попытках тащить его на буксире лопались тросы.

Руль «Седова» отличается своей массивностью, огромным весом (несколько тонн) и весьма солидным креплением. Не трудно представить себе, насколько велик был напор льдов, если он смог деформировать, изуродовать эту махину!

По техническим правилам такое повреждение нельзя исправить судовыми средствами. Требовался доковый ремонт, то-есть именно то, о чем мы и мечтать не могли.

Было досадно! Во всем остальном судно вполне исправно, пригодно к плаванию и только этот проклятый руль... Из-за него ледокол был обречен на неподвижность. Мало того: поврежденный руль стал серьезной помехой, так как сильно затруднил бы вывод судна из льдов на буксире.

В июне уменьшились подвижки льда, он стал заметно мягче. Мы приступили к постройке своеобразного «ледового дрейфующего дока». Произвели околку льда вокруг руля и лопастей. Когда нам удалось таким путем обнажить руль на два метра, на поверхность льда начала просачиваться вода. Ее приходилось откачивать помпами. Освободив руль еще на 40 сантиметров, мы с горечью убедились, что нечего и ду-

мать о восстановлении его вне судоремонтного завода — так велики были повреждения!

Все потеряно? Нет, не все! Был еще один выход, который сначала показался совсем невыполнимым: перерезать руль на две части; тогда верхняя часть (большая) могла бы вращаться.

Мы взялись за работу. Чтобы захватить возможно большую часть руля, работу начали у самого льда. Руль мы сверлили. Так как вода все прибывала, то работали в две смены, работали горячо, с энтузиазмом.

Количество просверленных отверстий увеличивалось, оставалось только разъединить руль на части. И вдруг — около часа ночи — вахтенный доложил: «Быстро поступает вода!»

Два человека, стоявшие на откачке, не могли справиться. Без объявления аврала, через несколько минут все пятнадцать человек уже находились у места работы. Откачивали воду помпами, но она все прибывала.

Люди работали в воде, ставили домкраты. Над полосой сверления вода поднялась на 30—40 сантиметров. И все же еще через полтора часа энергичной работы раздался хруст металла: верхняя часть руля пошла в сторону...

«Седов» получил управляемость, — хотя и не полную, но достаточную для самостоятельного следования в разреженном льду и по чистой воде. Это значительно облегчит операцию по выводу судна из дрейфующих льдов.

... Так началось лето на 86-й параллели. Понятие это довольно относительное: температура в метеорологической будке держится около одного-двух градусов мороза. Но все же лето дает себя знать: снег быстро тает, заметно разрушаются зимние нагромождения льда, торосы.

К. Бадигин

ОБЛАЧНОСТЬ, ВЕТЕР, ОТТЕПЕЛЬ

25 июня

Вчера у нас стояла большая облачность, ветер северо-восточной четверти до 5 баллов, температура — минус 1,4 градуса.

Определялись два дня назад. Тогда наши координаты были: 85 градусов 45 минут северной широты и 65 градусов 59 минут восточной долготы.

30 июня

В районе «Седова» попрежнему пасмурно.

В полночь увидели белого медведя. Он приблизился к судну метров на двести.

1 июля

Июнь на «Седове» не был богат событиями, — конечно, исключая такое серьезное дело, как исправление руля.

За месяц, находясь почти все время на одной широте, корабль продрейфовал с большой скоростью на запад. Прошли по долготе 15 градусов 27 минут и сегодня достигли уже 63 градусов 03 минут восточной долготы.

В течение всего июня температура воздуха держалась не ниже 4 градусов холода. В последние дни заметно сильное потепление. Вчера в полдень было 0,2 градуса тепла. Сегодня ночью — градус холода.

Проведены ценные научные наблюдения. Позавчера измерили глубину океана: 3 996 метров. Предыдущие измерения показали примерно ту же глубину.

На работе по восстановлению рулевого управления особенно отличились старший механик — парторг Трофимов, механик Алферов, боцман Буторин, машинисты Шарыпов и Недзвецкий, кочегар Гетман, повар Мегер, радист Бекасов. Руководство Главсевморпути премировало их денежной наградой в размере 1 000 рублей каждого.

Н. Бекасов

В 370 КИЛОМЕТРАХ ОТ ОСТРОВА РУДОЛЬФА

8 июля

У нас попрежнему держится пасмурная погода, туман. Дует слабый восточный ветер. Температура — плюс 0,2 градуса. Сильный снегопад перешел к вечеру в дождь.

Из-за таяния снега и льда почти вся площадка, где находится аварийный запас, покрылась большими лужами. Часть груза перевезли и подняли на борт «Седова».

Корабль находится в 370 километрах от острова Рудольфа.

Н. Бекасов

ТАЮТ СНЕЖНЫЕ ПОСТРОЙКИ

9 июля

В полном разгаре высокоширотное полярное лето. Стоят туманы, часто моросит дождь. Снег тает буквально на глазах. На льду появились снежницы — скопления пресной воды.

Заметно также таяние ропаков и торосов. Формы их стали более округлыми: поверхностный слой легко осыпается даже от незначительного воздействия.

Наши постройки из снега и льда обречены на гибель. На месте гидрологического домика осталась только небольшая лужа воды. У магнитного домика... испарилась крыша. Через несколько дней та же участь постигнет и стены.

Температура часто поднимается выше нуля. Однако погода преимущественно пасмурная, а солнце — довольно редкий гость. Бывает, что в течение трех-четырех дней не удается определить координаты судна. Частые туманы и постоянная облачность служат помехой и для астрономических наблюдений. Нередко часами простаиваешь у прибора, стараясь уловить момент, когда солнце хотя бы на мгновение покажется в просвете среди сплошного покрова облаков.

На-днях с юга, точно по радиопеленгу, прямо на нас вышел белый медведь. Это уже второй гость за последнее время. Видимо, медведи, не задумываясь, совершают прогулки по направлению к полюсу.

В. Буйницкий

КРУГОМ — РАЗВОДЬЯ

10 июля

Пасмурно. Температура — минус 1 градус. Дует южный ветер.

В полдень координаты: 85 градусов 26 минут северной широты и 63 градуса 35 минут восточной долготы.

В двух милях от судна образовались разводья длиной около 15 миль и шириной в полмили. Вдали видны мелкие разводья.

11 июля

Наконец, сегодня первый ясный летний день. Температура — полтора градуса тепла.

Производили чистку и обмывку палубы и бортов, подготовляя их для окраски. Вечером в свободное время катались на байдарке.

Вблизи судна производятся фотосъемки.

Н. Бекасов

ОТКРЫВАЮТСЯ ТАЙНЫ АРКТИКИ

12 июля

Если установить причины, влияющие на скорость и направление движения льда, — это поможет ученым-полярникам делать более точные ледовые прогнозы, что, в свою очередь, позволит регулировать план морских перевозок (учитывая ледовитость года).

Для нас вопрос о дрейфе — основной.

Несмотря на то, что солнце сейчас светит круглые сутки, мы ведем регулярные точные определения дрейфа по звездам десятисекундным универсалом Перна. Далее думаем определяться с помощью астрономической трубы и двухсекундного универсала по солнцу и звездам. Прокладывая дрейф на карту согласно обсервации, выясняем степень влияния ветра на направление дрейфа льда, изучаем торосообразование, подвижки льда, намерзание в зимнее время, таяние, плотность льда в разном состоянии и т. д. Интересно отметить, что направление и скорость движения льда мы точно определяли направлением скорости ветра (с учетом ускорения Кориолиса) почти до широты 86 градусов.

На 122 градусе восточной долготы было замечено чрезвычайно замедленное движение ледяных полей на север и северо-восток. В то же время, даже при самом незначительном благоприятном ветре, движение льдов к югу продолжалось. При этом закономерность движения льдов под углом 45 градусов вправо от направления ветра, отмечавшаяся при многочисленных наблюдениях, исчезала. Это позволило нам предположить существование менее подвижного льда, кромка которого со времени дрейфа «Фрама» переместилась к северо-востоку вследствие потепления и усиления общей циркуляции атмосферы.

Несомненно, что изучение дрейфа льдов в центральном Полярном бассейне поможет быстрее освоить трассу Северного морского пути, хотя и проходящую преимущественно у берегов, а может быть, даст возможность проводить арктическую навигацию и в более высоких широтах. Мощные ледоколы, которые не могут быть использованы вблизи берегов (вследствие малых глубин), сумеют проходить значительно севернее. Это означало бы, что «узкое место» прибрежной трассы — обычно труднопроходимый пролив Вилькицкого — не будет препятствием на пути советских кораблей. Морской путь, пролегающий в высоких широтах, возможно, будет благоприятнее, чем путь, проходящий вблизи береговой полосы.

Мы ведем наблюдения над льдом образования 1936, 1937 и 1938 годов. По таким данным можно установить и максимально возможную толщину льда. Зная это, наши кораблестроители будут правильно вести расчет мощных ледоколов, строящихся специально для Северного морского пути.

Ведя гидрологические работы, наблюдая за температурой, прозрачностью и соленостью разных слоев воды до глубины 2 000 метров, мы убедились в присутствии слоя теплых атлантических вод в Северном Ледовитом океане на глубине 200 метров (толщиной до 400 метров).

Измеряя глубины, мы одновременно собираем образцы грунта. Так, например, 17 марта на широте 86 градусов глубина была 4 485 метров, грунт — ил коричневого цвета, пластичный, жирный на ощупь. Все эти наблюдения будут иметь огромное значение в расширении проблемы подводного плавания через Северный полюс.

Общеизвестно, какую роль играют метеорологические наблюдения в Арктике для изучения и предсказания погоды всего северного полушария и тем более района трассы Северного морского пути. Систематически ведущиеся на «Седове» метеорологические наблюдения окажут большую помощь в окончательной расшифровке «кухни» погоды, явятся прочным фундаментом в работе синоптиков, в особенности для составления долгосрочных прогнозов.

На долю советских полярников в третьей сталинской пятилетке выпала огромная задача: превратить Северный морской путь в нормально действующую водную магистраль, обеспечивающую планомерную связь с Дальним Востоком. Объединенными усилиями полярников, работающих на кораблях, в авиации, на полярных станциях, — сталинское задание будет с честью выполнено, и советские корабли беспрепятственно пойдут по Северному морскому пути.

Северный морской путь должен быть назван именем гениального вдохновителя всех наших побед, великого вождя трудящихся товарища Сталина.

К. Бадигин

ПОЛЯРНОЕ ЛЕТО

14 июля

В разных направлениях на поверхности льда образовались лужи пресной воды. Около судна таяние происходит особенно интенсивно. Здесь встречаются своеобразные озера, по которым мы в свободное

время катаемся на байдарках. То и дело раздается шум торосов, рассыпающихся под действием тепла. Мощные нагромождения крепких ледяных глыб превращаются в кучи тяжелого рыхлого снега.

И все же солнце у нас очень редкий гость. Обычно небо бывает покрыто плотным слоем низких облаков. Часто идет снег или дождь. В последнее время густые туманы окружили судно. Уже в 50—100 метрах ничего не видно.

Температура держится в среднем около нуля, лишь изредка поднимаясь выше 1 градуса тепла.

Частыми нашими гостями стали чайки — белые, темные, большие и малые. Много маленьких пуночек. Этих славных безвредных существ очень недружелюбно встречают собаки. С неистовым лаем, высунув языки, они до упаду гоняются за птицами.

Наступившее лето мы используем для ремонта и приведения судна в порядок. Отрадно, что закончена основная, наиболее напряженная работа — ремонт руля.

Несколько дней мы затратили на чистку котлов. Частично перебрали машину.

Сейчас очищаем ржавчину и покрываем суриком корпус. Решили покрасить весь корабль. Каждый из нас горит желанием вернуть родине судно из цепких объятий Арктики в полной сохранности.

Последние дни кружимся почти на одном месте с некоторым уклонением на северо-восток.

К. Бадигин

УБИТ МЕДВЕДЬ

15 июля

Полярный день продолжает освещать ледяную равнину. Переменные ветры носят нас вместе со льдом в различных направлениях между 85-й и 86-й параллелями.

Некоторые из луж пресной воды настолько велики, что скорее напоминают небольшие озера.

Погода все время плохая. Часто идет снег или дождь. Туманы держатся почти непрерывно.

Удалось убить белого медведя. Зверь долго подходил к судну, старательно обнюхивая все встречавшиеся на пути предметы и внимательно осматривая корабль. Зверь оказался молодой медведицей, длиной 1,7 метра. Теперь мы на много дней обеспечены вкусным

свежим мясом, богатым витаминами. Это — первый медведь, которого мы убили с октября прошлого года.

Команда занята текущими хозяйственными работами. Перевезли на борт аварийный запас продовольствия и снаряжения, находившийся зимой на льду.

А. Ефремов

НА НОВЫЕ КВАРТИРЫ

16 июля

Преобладает штилевая погода. Льют дожди. Значительно усилилось таяние снежного покрова и разрушение торосов. Некоторые снежницы простираются на 300—400 метров, глубина их около полуметра.

С каждым днем увеличиваются озера, образовавшиеся на месте прежнего катка. Теперь здесь резиденция нашего «яхт-клуба», снаряжение которого состоит главным образом из резиновых байдарок.

12, 13 и 14 июля стояла совершенно безоблачная погода. На солнце, с подветренной стороны борта, термометр показывал 25—27 градусов тепла. Это было для нас уже настоящее лето. Почти все хорошо загорели.

Большой снежный дом для гидрологических работ совершенно растаял. То же случилось и с магнитным домиком. Магнитолог перебрался в летнюю квартиру — в брезентовую палатку без крыши.

Передвижение по льду стало чрезвычайно затруднено: проваливаешься по колено в снежную кашу, а в местах значительного скопления снега (обычно — у бывших торосов) рискуешь провалиться по пояс.

Интересно, что лед, опресненный большим количеством воды от растаявшего снега, начал подниматься над уровнем океана. Это хорошо заметно по уменьшению осадки судна, за несколько дней поднявшегося вместе со льдом на 55 сантиметров.

Пользуясь обилием пресной воды, седовцы энергично взялись за стирку одежды и белья. Большое пространство около судна занято выстиранным «отбеливающимся» бельем. Наши собаки нередко таскают белье по снегу и, таким образом, вовлекают моряков в свои игры.

С началом летнего сезона почти все наши бородачи сняли свою пышную растительность и теперь сияют чисто выбритыми лицами. Вообще — здоровый, жизнерадостный вид всех седовцев не оставляет желать лучшего.

Озера, которые так часто встречаются на ледяных полях, окружающих корабль, мы иногда используем для развлечений. Изготовили парусные кораблики по рисункам из книги «Морская практика». «Парусный флот» плавает по многочисленным озеркам пресной воды, именуемым «морями», и доставляет большое удовольствие не только нам, но и «Джерри» и «Льдинке», которые вылавливают «корабли» и несут их в зубах на сухое место.

Научные работы пополнены сбором планктона. Кроме того, введена предварительная обработка метеорологических материалов, посылаемых каждую декаду в Москву.

Много приветственных телеграмм с разных концов Советского Союза продолжают приносить радиоволны экипажу «Седова».

К. Бадигин

ОЗЕРА ПРЕСНОЙ ВОДЫ

18 июля

С 1 по 17 июля «Седов» продрейфовал всего 10 миль. Погода держится пасмурная, туманная. Температура — не выше 3 градусов тепла.

Отсутствие солнечных дней не отражается на таянии льда и снежного покрова. С каждым днем увеличивается количество озер пресной воды, которые покрывают поверхность льда. Глубина их местами уже превышает метр.

Д. Трофимов

ПОДГОТОВКА КО ДНЮ ВОЕННО-МОРСКОГО КРАСНОГО ФЛОТА

22 июля

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Седовцы активно готовятся ко Дню Военно-Морского Красного Флота. Выпускаем стенгазету. Проводим стрелковое соревнование. В день праздника мы посмотрим кинофильмы о нашем доблестном Красном Морском Флоте. Первым на нашем кинофестивале пойдет фильм «Мы из Кронштадта».

Д. Трофимов

XXII месяц дрейфа

ТУМАН НАД ЛЬДАМИ

26 июля 1939 года

В районе дрейфа стоит туман. Временами идет дождь. Температура воздуха — плюс 0,1 градуса. Координаты судна: 85 градусов 38 минут северной широты и 64 градуса 10 минут восточной долготы.

29 июля

Попрежнему держится облачность. Дует северо-восточный ветер.

Корабль сильно подвинулся к западу. Координаты судна: 85 градусов 45 минут северной широты и 61 градус восточной долготы.

К. Бадигин

«СЕДОВ» ПЕРЕСЕК ДОЛГОТУ АМДЕРМЫ

30 июля. Из Амдермы

Полярники Амдермы давно поддерживают связь с героическим коллективом седовцев, обмениваясь с ними радиограммами.

Вчера амдерминцы узнали о том, что, продолжая быстрый дрейф на запад, «Седов» пересек долготу Амдермы (61 градус восточной долготы).

В связи с этим редакция местной газеты «Полярный шахтер» от имени своих читателей отправила приветственную телеграмму седовцам, желая им бодрости и здоровья для победоносного завершения героического дрейфа и возвращения в родной порт.

Б. Веревкин

РАЗГОВОР ПО РАДИО

5 августа. С борта ледокола «И. Сталин». Карское море

Начальник Главсевморпути Герой Советского Союза И. Д. Папанин, находящийся на борту ледокола «И. Сталин», связался по радио с капитаном дрейфующего корабля К. С. Бадигиным. Между ними произошел следующий разговор:

ПАПАНИН: Какова ледовая обстановка в районе дрейфа ледокола «Седов»?

БАДИГИН: В пределах видимости, на трехмильном расстоянии от нас, — сплошной торосистый лед. На юго-западе тянется большое разводье. Ширина его изменяется в зависимости от ветра и доходит до одной мили. Во всех других направлениях мы временами видим «водяное небо». Как вы знаете, это свидетельствует о наличии разводий где-то на более далеком расстоянии от корабля.

У нас уже чувствуется арктическое лето. С середины июня в районе дрейфа началось бурное таяние снега. В начале июля мы наблюдали интенсивное таяние льда. В результате действия пресной воды лед, сковывающий корабль, потерял свою крепость, опреснился и начал подниматься над уровнем океана. В середине ледяных полей появились снежные озера, ширина и длина которых доходит до нескольких сот метров; их глубина (до одного метра) позволяет совершать путешествия на лодках. Такими озерами покрыта значительная часть видимой поверхности льда. В конце июля появились сквозные проталины. Число их растет и размеры увеличиваются. Можно ожидать, что в августе крепость льда будет еще более подточена — таянием сверху и сквозными проталинами. За последние две недели торосы из грозных и недоступных ледяных холмов превратились в кучи талого снега. Таким образом, ледовая обстановка начинает улучшаться, хотя, повторяю, нас еще окружает сплошной ледяной массив.

ПАПАНИН: Каковы перспективы дрейфа на ближайшие два месяца?

БАДИГИН: Об этом пока еще трудно сказать что-нибудь определенное. Но если судить по направлению ветров, которые господствовали в эти месяцы в прошлом году, то можно предположить, что мы будем продвигаться на запад-северо-запад. Вряд ли дрейф корабля отклонится к востоку, где возможно сплочение льда. Во всяком случае, нам кажется, что к началу сентября «Седов» будет находиться при-

мерно на 86-м градусе северной широты и 50-м градусе восточной долготы.

ПАПАНИН: Какие вы сейчас проводите научные работы?

БАДИГИН: Нам приходится тратить много энергии, труда и усилий на то, чтобы предохранить корабль от коррозии. Несмотря на это, вся научная работа проводится в прежнем объеме. Мы регулярно проводим астрономические, магнитные, гидрологические, метеорологические, гравиметрические наблюдения, измеряем глубины океана, систематически изучаем природу льда. Кроме того, проводим сбор планктона и наблюдаем за ветром на разных высотах. Надеемся, что результаты научных наблюдений и исследований, проводимых седовцами в центральном Полярном бассейне, помогут полярникам окончательно освоить Северный морской путь.

ПАПАНИН: Каково моральное состояние всех людей, дрейфующих на «Седове»?

БАДИГИН: Отличное! Вторая полярная ночь еще больше сплотила наш дружный коллектив. Экипаж с большим энтузиазмом выполняет все работы, трудится с подлинным большевистским упорством.

ПАПАНИН: А как здоровье экипажа?

БАДИГИН: Все бодры, здоровы, жизнерадостны. Ухудшения в состоянии здоровья экипажа нет.

29 000 РУБЛЕЙ — ВЗАЙМЫ ГОСУДАРСТВУ

6 августа

Седовцы узнали по радио о выпуске займа имени Третьей Сталинской Пятилетки. Моряки «Седова» единодушно приветствуют решение правительства. В связи с выпуском займа состоялся митинг экипажа. В резолюции, принятой на митинге, говорится:

«Моряки «Седова» с гордостью дают сбережения своему государству. Мы знаем, что наши деньги пойдут на укрепление оборонной мощи Советского Союза, на развитие промышленности, на дальнейшее улучшение благосостояния трудящихся. Единодушно подпишемся на полный месячный оклад».

Подписка составила 29 000 рублей. Старший помощник капитана А. Г. Ефремов подписался на 5 000 рублей.

15 моряков экипажа «Седова», вместе со всем советским народом, счастливы вложить свои сбережения в великое дело социалистического строительства.

Д. Трофимов

ПЯТЫЙ РАЗ ЗА 86-Й ПАРАЛЛЕЛЬЮ

9 августа

2 августа «Седов» уже в пятый раз пересек 86-ю параллель.

Ровным слоем снега покрылся лед. И на этом, изумительной белизны, общем фоне резко выступают многочисленные синевато-серые пятна снежниц причудливой формы. За последние дни размеры снежниц стали заметно уменьшаться; во многих местах на льду образовались сквозные проталины, и вода из снежниц уходит через них под лед.

Самая большая возле судна снежница, где мы так охотно занимались гребным спортом, настолько обмелела и уменьшилась, что кататься по ней теперь не представляет никакого удовольствия.

Несмотря на летнюю температуру воздуха, происходит значительное намерзание нового льда. Больше того: оказывается, что, чем выше будет температура (климатически возможная) воздуха, тем интенсивнее пойдет намерзание льда. Этот кажущийся парадокс легко объясним: намерзание льда идет за счет пресной воды, образовавшейся от таяния снега и опресненных ропаков; эта вода стекает из снежниц и, попав под лед, соприкасается с соленой морской водой (имеющей температуру полтора градуса ниже нуля), охлаждается и превращается в тонкий молодой лед.

За последнюю декаду июля наблюдалось общее понижение температуры воздуха: приближается конец короткого полярного лета.

Вчера в районе «Седова» стояла большая облачность. Температура — минус 2,2 градуса. Дул восточно-юго-восточный ветер силой в 2 балла. Наши координаты: 86 градусов 03 минуты северной широты и 56 градусов 57 минут восточной долготы.

В. Буйницкий

КОРАБЛЬ ВЫЧЕРЧИВАЕТ ПЕТЛИ

13 августа

Через десять дней исполнится 22 месяца пребывания нашего корабля во льдах центрального Полярного бассейна.

За последние два месяца (июнь—июль) генеральное направление дрейфа остается прежним: на северо-запад. В июле ледокол продрейфовал всего 77 миль. Характер дрейфа не был одинаков. После 22 июля «Седов» несколько дней дрейфовал в северо-восточном направлении со скоростью около 3 миль в сутки. 25 июля направление дрейфа резко

изменилось на запад-северо-запад, а скорость увеличилась до 6 миль в сутки.

В июне и июле преобладала штилевая погода. Вследствие слабых переменных ветров и частых штилей судно медленно дрейфовало в разных направлениях, вычерчивая сложные петли.

А. Ефремов

ПОХОЛОДАНИЕ

16 августа

Облачность и туманная погода попрежнему скрывают от нас солнце. Это затрудняет астрономические наблюдения.

Похолодание продолжается. Пресная вода на поверхности полей покрылась льдом. Температура упала до 5 градусов ниже нуля. Все научные работы производятся бесперебойно и в прежнем объеме. Продолжаем ремонт корабля. В основном закончена окраска судна.

Сегодня экипаж отдыхает. Каждый занимается своими личными делами. После ужина смотрели кинофильм. Поздно вечером собираемся слушать из Москвы радиопередачу станции имени Коминтерна.

Наши координаты: 86 градусов 05 минут северной широты и 55 градусов 18 минут восточной долготы.

Д. Трофимов

У ПОСЛЕДНИХ ПАРАЛЛЕЛЕЙ

20 августа

Полярное лето на исходе. Это заметно по многим признакам. Уже в первой декаде августа мы почувствовали значительное похолодание: температура упала до 6,5 градуса ниже нуля. Прекратилось таяние льда; многочисленные снежницы и озерки покрылись молодым льдом; толщина его достигает 5 сантиметров.

Но в последние дни, в связи с переменой ветра, опять потеплело. Свежий снег начал таять; разрушается и молодой лед в снежницах. Исчезло несколько больших озер; вода из них ушла через образовавшиеся во льду отверстия.

Исчезновение одного из таких озер, содержавшего около ста тысяч тонн пресной воды, сопровождалось интересным явлением: толщина льда вблизи этого озера увеличилась из-за намерзания снизу

на 32 сантиметра; в других же местах она осталась неизменной. Мы внимательно исследовали участок и обнаружили, что «берега» бывшего озера опоясаны грядами торосов, образовавших своей подводной частью своеобразный водораздел. Пресная вода, ушедшая под лед, осталась в этих природных границах, так как она легче соленой. Под влиянием более охлажденной соленой воды (температура ее минус 1,5 градуса) она постепенно твердела. Такие случаи значительного увеличения толщины льда в летнее время наблюдались и Нансеном на «Фраме».

В общем ледовая обстановка остается все время неизменной. Появившееся в апреле в 2—3 километрах от судна большое разводье—пока единственное в нашем районе. Уходя вдаль, насколько видит глаз, разводье, в зависимости от ветров, то расширяется до одной мили, то превращается в узкую полосу в несколько метров.

В летние месяцы (июнь и июль) «Седов» продвинулся на 100 миль к западу. Средняя скорость дрейфа 1,6 мили в сутки. Такой замедленный, по сравнению с весенними месяцами, дрейф объясняется слабыми ветрами и штилевой погодой в летний период. В первой половине августа дрейф «Седова» несколько ускорился, приняв генеральное направление на северо-запад; мы снова пересекли 86-ю параллель.

Пользуясь летним временем, экипаж, не сокращая объема научных исследований, проделал большую работу по текущему ремонту «Седова». Недавно закончили окраску судна — от корпуса до клотиков мачт. Теперь корабль выглядит так нарядно, словно только-что вышел из дока.

Две суровые полярные ночи крепко сплотили наш коллектив. Экипаж прошел прекрасную школу мужества и терпения (весьма ценное качество для плавания во льдах!). Все чувствуют себя превосходно. Правильный режим, полноценное питание, а главное — твердая уверенность в успехе дела — приносят седовцам бодрость и жизнерадостность.

Недавно мы получили возможность внести разнообразие в наше обеденное меню блюдами из свежего мяса — медвежатины. После изрядно надоевших консервов мы с большим удовольствием лакомились «медвежьими отбивными» и ростбифом. Убитый зверь весил около 200 килограммов.

Досуг экипажа организован хорошо. Мы много читаем, занимаемся.

Замерзание снежниц заставило нас отказаться от водного спорта и возобновить конькобежный и лыжный. По вечерам мы часто сидим за шахматами, играем по радио партию с коллективом полярной станции мыса Челюскин. Правда, эта шахматная партия изрядно затяну-

В. Х. Буйницкий в магнитном павильоне

Ледовый вал остановился у носа «Седова»

лась: игру мы начали еще в феврале, но и сейчас, после 49 ходов, положение на доске весьма неопределенное.

В жизни экипажа дрейфующего корабля огромную роль играет радио. К нашей общей радости слышимость станции имени Коминтерна сейчас прекрасная (прошлым летом мы часто были лишены возможности принимать московские передачи).

Эфир заполнен передачами с арктических судов, выполняющих план навигации 1939 года. И каждый из нас, испытывая понятное чувство гордости, говорит: да, и мы, работая в центральном Полярном бассейне, участвуем в осуществлении грандиозного сталинского плана превращения Северного морского пути в нормально действующую водную магистраль!

Обычно за вечерним чаем начинаются дебаты о путях дальнейшего дрейфа нашего корабля. Возникают всякие, иной раз фантастические, варианты финала нашего плавания во льдах.

Всерьез о перспективах нашего дрейфа можно сказать следующее: если «Седов» после окончания нынешней навигации будет продолжать дрейф, не спускаясь южнее 86-й параллели, то средняя скорость корабля, по мере продвижения к западу, будет, вероятно, возрастать. Особенно она увеличится вблизи течения, выносящего лед в Гренландское море. Попав в это течение, наш дрейф пойдет в направлении папанинской льдины. В этом случае можно ожидать выхода «Седова» на чистую воду в марте—апреле 1940 года. Если же «Седов» в ближайшие месяцы опустится южнее, то дрейф на долготе Шпицбергена, возможно, замедлится. Тогда мы выйдем на чистую воду только в июле—августе, как это было с «Фрамом».

Конечно, всему экипажу хотелось бы закончить плавание в нынешнем году. Но и третья зимовка на дрейфующем корабле не страшит нашего дружного коллектива. Мы чувствуем повседневную заботу о нас любимой родины и уверены в благополучном исходе ледового дрейфа.

Высокое моральное состояние, дисциплинированность, сознание своей большой ответственности на вахте в высоких широтах Арктики, любовь и преданность великой родине, партии и правительству — делают седовцев непобедимыми.

К. Бадигин

XXIII месяц дрейфа

НА ПОРОГЕ ТРЕТЬЕЙ ЗИМЫ

25 августа 1939 года

С утра падает снег. Стоит густой туман. Куда ни взглянешь — вверх, вниз, в стороны, — везде непроницаемая, молочная пелена. Плохо в такую погоду ходить по льду. Полное отсутствие теней делает рельеф льда настолько сглаженным, что то и дело спотыкаешься о незамеченные мелкие ропаки, проваливаешься в расщелины и ямы.

На-днях мы с врачом Соболевским ходили сверлить лед для измерения его толщины и не раз испытали «удовольствие», попадая в эти ловушки. Но нам не приходилось бежать на судно, чтобы переобуться: длина наших сапог во всех случаях оказывалась больше глубины снежниц, и каждая «авария» сопровождалась веселыми шутками...

Почти весь месяц стоит обильная осадками и туманами погода. Бывает так, что в течение дня выпадает, сменяя друг друга, и дождь, и снег, подкрепленный морозом. Постоянная полная облачность и туманы сильно мешают астрономическим и особенно магнитным наблюдениям. Если зимой в среднем за месяц мы определяли местонахождение судна 40 или 45 раз, то летом нам удавалось делать 20 определений, причем на их выполнение уходило гораздо больше времени, чем на 40 зимних. Теперь все так же приходится часами простаивать у приборов и ловить момент, чтобы «схватить» солнце, когда оно на мгновение проглянет сквозь поредевший туман или разрывы облаков. Понятно, что такое кратковременное появление солнца еще больше отражается на регулярности магнитных наблюдений: нужно не только успеть сделать наблюдения солнца, но и умудриться попасть своевременно к магнитному павильону — отрегулировать прибор.

Вероятно, в связи с значительным продвижением «Седова» на запад, нам стали все чаще попадаться белые медведи. Как-то ночью к нашему судну подошел новый мохнатый гость. Стоял туман, и мы заметили медведя, когда он был приблизительно в 200— 250 метрах от корабля. Бросились искать собак, чтобы они своим лаем не спугнули зверя, но скоро обнаружили, что «Льдинка» и «Джерри» заметили его раньше нас. Прячась за ропаками на почтительном расстоянии от медведя, они тихо крались по его следам. Наконец, «Льдинка» расхрабрилась, подбежала близко к медведю и... едва успела удрать от него на судно. Вслед за «Льдинкой» вернулся и «Джерри». Медведь долго бродил около корабля, тщательно исследовал каждый след, перевернул байдарку, вытряс ее содержимое, подобрал выброшенный кусок сыра и, не находя более ничего любопытного, направился к судну. Пришлось убить этого красавца-зверя: у нас окончились запасы свежего мяса; кроме того, соседство голодного медведя не совсем безопасно. Очевидно, при дальнейшем продвижении на запад медведи будут попадаться все чаще.

С каждым днем становится холоднее.

В сырую, пасмурную погоду температура держится около нуля но малейшее прояснение сопровождается сильным ее понижением.

В полночь по местному времени в каютах стало заметно темнее.

Наступает наша третья зима в высокоширотном дрейфе.

В. Буйницкий

СНОВА ПОТЕПЛЕЛО

27 августа

В районе дрейфа пасмурно. Временами находит туман. Дует юго-восточный ветер силой в 4 балла. Температура — минус 0,8 градуса. Кругом все покрыто слоем только-что выпавшего снега. Лишь снежницы темными пятнами выделяются на белом фоне.

На судне идет окраска машинного отделения.

28 августа

Опять густой туман перемежался со снегопадом. Снова наступило небольшое потепление.

Н. Бекасов

ШИРОТА — 86 ГРАДУСОВ 38 МИНУТ

29 августа

Вчера в полдень «Седов» был на широте 86 градусов 38 минут и долготе 50 градусов 05 минут. Это — самая северная точка за все время нашего дрейфа.

После определения координат измерили глубину моря: 4 087 метров. Взяты гидрологическая станция и пробы планктона.

Ледовая обстановка без перемен.

Комсомольцы, молодежь «Седова» готовятся достойно встретить Международный Юношеский день.

На судне все благополучно.

Д. Трофимов

ЕЩЕ ДАЛЬШЕ НА СЕВЕР!

30 августа

В полночь все затянуло густой пеленой тумана. Температура — минус 3,3 градуса. Дрейф ледокола ускорился. Судно дрейфует преимущественно на запад.

Самая северная точка пройдена вчера в полдень, когда «Седов» достиг 86 градусов 39,5 минуты северной широты.

Н. Бекасов

ПРИВЕТ ЮНЫМ ЧИТАТЕЛЯМ «ЛЕНИНСКИХ ИСКР»

31 августа

ЛЕНИНГРАД, «ЛЕНИНСКИЕ ИСКРЫ»

Экипаж «Седова» шлет сердечный привет юным читателям «Ленинских искр», желает им успехов в учебе, прекрасного здоровья, бодрости, веселья.

Дорогие ребята! Счастливое детство и светлое будущее дала вам великая партия Ленина — Сталина. Под руководством нашего мудрого, любимого вождя и учителя товарища Сталина мы идем верными шагами к коммунизму.

Когда вырастете большими, вы сможете оценить то великое время, в которое вам посчастливилось родиться, сможете полно и достойно

оценить заботу, которой все мы окружены. Ваше радостное детство проходит при небывалом росте нашей любимой родины.

Так растите же, как и она, — такими же здоровыми, большими, сильными, умными, могучими, достойными сынами партии Ленина — Сталина!

Приветствуем вас — будущих героев, полярников, летчиков, командиров, стахановцев, передовиков сельского хозяйства, инженеров, ученых!

А. Ефремов

НАКАНУНЕ ПОЛЯРНОЙ НОЧИ

4 сентября

На скорости и направлении нашего дрейфа все больше сказывается постоянное движение вод Северного Ледовитого океана по направлению к Гренландскому морю. Это влияние особенно заметно при сильном ветре. Сейчас «Седов» находится примерно на таком же расстоянии от места снятия папанинцев, на каком отважная четверка находилась в начале сентября 1937 года. В то же время мы достигли долготы, на которую «Фрам» пришел лишь в январе. Если к этому прибавить значительно большую, по сравнению с дрейфом «Фрама», широту и вероятность дальнейшего ее увеличения, то можно полагать, что дрейф «Седова» вскоре будет очень немногим отличаться от продвижения папанинской льдины.

Очень интересные данные получены нами при измерении глубин. 31 августа на широте 86 градусов 37 минут и долготе 45 градусов 05 минут обнаружена глубоководная впадина. К сожалению, точно установить ее глубину не удалось, так как на барабане лебедки было только 5 070 метров троса и при измерении он не достиг океанского дна. Пока наращивали дополнительный трос, судно отнесло, и измеренная глубина оказалась равной 4 952 метрам. Глубина свыше 5 070 метров — наибольшая из всех, которые были определены «Фрамом», дрейфующей станцией «Северный полюс» и «Седовым».

Ледовая обстановка летом этого года существенно отличалась от прошлогодней. В 1938 году лед был сильно измельчен, а трещин и разводий так много, что без байдарки не удавалось пройти и двухсот метров. Нынче этого в такой мере не наблюдалось. Отсутствие трещин и разводий в непосредственной близости от судна изолировало нас от морских животных. В прошлом году почти каждый день появлялись

тюлени. Было много нарвалов. Среди чаек часто встречались розовые. В это же лето в районе судна появлялся преимущественно один вид чаек.

Пользуясь последними светлыми и относительно теплыми днями, экипаж «Седова» готовится к наступающей третьей зимовке. Необходимо снова вынести на лед аварийные запасы, одежду и продовольствие, построить ледяные домики для магнитных и гидрологических наблюдений, отеплить помещения.

Через месяц солнце скроется за горизонтом до следующей весны. Наступит третья полярная ночь в дрейфующих льдах.

В. Буйницкий

ЮБИЛЯРЫ

5 сентября

Много пережито моряками нашего корабля за 22 месяца пребывания во льдах Арктики. Седовцы мужественно сдерживали их наступление на судно, спасали свой корабль, вели научную работу. В минуты самых грозных опасностей они сохраняли волю и самообладание.

Экипаж «Седова» — целиком молодежный. Шесть человек — члены ленинско-сталинского комсомола. Коллектив дает прекрасные образцы социалистического труда.

Кораблем «Седов» командует Константин Сергеевич Бадигин. Два года назад в море Лаптевых комсомолец Бадигин, завоевавший репутацию мужественного полярника и опытного судоводителя, был назначен капитаном «Седова». Молодой капитан служит всему экипажу примером инициативы, настойчивости и хладнокровия в самых трудных условиях. Константин Бадигин не раз спасал наш корабль от гибели.

Большую и сложную работу ведет на корабле растущий молодой ученый — комсомолец гидрограф Виктор Буйницкий. Он настойчиво занимается магнитными, астрономическими, гравитационными наблюдениями. Часто ему приходилось нести научную вахту в пургу, в сильные морозы, не раз льды разрушали его магнитный домик, — но Буйницкий не унывал и продолжал собирать ценные научные материалы, расшифровывая «белые пятна» на карте Арктики.

Безотказно действует радиостанция ледокола. Радист комсомолец Николай Бекасов связывает наш маленький коллектив со всей страной. Вместе со старшим радистом А. А. Полянским он проделал огромную работу, принимая материалы XVIII съезда ВКП(б). Благодаря стаха-

новской работе наших радистов мы получили возможность изучать решения съезда.

Шесть лет работает на «Седове» кочегар комсомолец Николай Шарыпов. Спокойный и молчаливый, этот молодой моряк в трудные минуты творит чудеса.

Международный Юношеский день мы встречаем в центральной части Северного Ледовитого океана. Молодежь «Седова» своими мыслями вместе со всей молодежью нашей страны.

А. Ефремов

НА ЗАПАД!

5 сентября

Вчера достигли широты 86 градусов 30 минут и долготы 43 градуса 15 минут. Таким образом, основное направление дрейфа на запад остается неизменным.

В районе дрейфа «Седова» упорно держится пониженная температура. Все вокруг покрылось снегом. Озера на поверхности ледовых полей скованы молодым льдом толщиной до 15 сантиметров.

К. Бадигин

ПОЛНОСТЬЮ ОДОБРЯЕМ ИСТОРИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

5 сентября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Экипаж ледокольного парохода «Седов» с большим вниманием следил за работой внеочередной Четвертой Сессии Верховного Совета СССР. Наша радиостанция приняла полный текст сообщения товарища Молотова о ратификации советско-германского договора о ненападении. Моряки «Седова» с глубоким интересом ознакомились с выступлением главы советского правительства и полностью одобряют исторические решения Сессии.

Находясь за тысячи километров от родной страны, мы, как и все граждане Советского Союза, зорко и настороженно следим за международной обстановкой. Каждый день седовцы регулярно слушают из Москвы «Последние известия по радио».

Д. Трофимов

«С ЧЕСТЬЮ ПРОНЕСЕМ СКВОЗЬ ЛЬДЫ ЗНАМЯ КОМСОМОЛА»

6 сентября

МОСКВА, «КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА»

Комсомольцы и молодежь ледокольного парохода «Седов» в Международный Юношеский день шлют пламенный привет героическому ленинско-сталинскому комсомолу.

Мы гордимся тем, что нам, молодым полярникам, доверено большое, ответственное дело — работа в неизведанных районах Северного Ледовитого океана. Заверяем, что с честью пронесем через льды и пургу славное знамя орденоносного комсомола.

Да здравствует советская молодежь!

Да здравствует великий Сталин!

По поручению экипажа «Седова»
К. Бадигин

«СЕДОВ» — КОМСОМОЛЬСК-НА-АМУРЕ

6 сентября

В адрес Комсомольского горкома ВЛКСМ пришла телеграмма от героического экипажа дрейфующего ледокольного парохода «Седов». В телеграмме говорится:

«В Международный Юношеский день с дрейфующего ледокольного парохода «Седов» шлем патриотам нашей родины — молодежи города Комсомольска — горячий привет! Желаем славным строителям молодежного города дальнейших успехов в деле укрепления оборонной мощи социалистической родины».

Приветствие отважных седовцев было встречено в Комсомольске с большой радостью. По поручению всей молодежи города, горком ВЛКСМ отправил ответную телеграмму следующего содержания:

«Комсомольцы и комсомолки, вся молодежь и трудящиеся города юности горячо благодарят вас за приветствие и шлют вам — героическим сынам нашей родины, отважно борющимся со стихией, свой пламенный привет. Мы с неослабным вниманием следим за вашей борьбой, которая вдохновляет нас на новый производственный подъем, на лучшую подготовку и проведение выборов в местные Советы депутатов трудящихся, на усиление обороны нашей родины.

Желаем вам дальнейших успехов. С нетерпением ждем вашего возвращения».

ЛЕДОВАЯ ОБСТАНОВКА БЕЗ ПЕРЕМЕН

9 сентября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

По получении текстов сообщения товарища Молотова и речи товарища Ворошилова на Сессии Верховного Совета СССР экипаж «Седова» с большим интересом ознакомился с этими историческими материалами.

Все работы проходят успешно.

Ледовая обстановка не изменилась. Определялись 7 сентября. Широта — 86 градусов 33 минуты, долгота — 44 градуса 40 минут.

Все бодры, здоровы.

Привет от экипажа.

Д. Трофимов

ЗИМА ВСТУПАЕТ В СВОИ ПРАВА

10 сентября

На 86-й параллели зима вступает в свои права. В районе дрейфа — пасмурная погода. Температура — минус 5,9 градуса. Свирепствует норд-остовая пурга. Тучи мелкой снежной пыли проникают во все щели.

11 сентября

Дрейфуем на запад и юго-запад по 7 миль в сутки. Дует трехбалльный ветер. Температура воздуха — минус 7,8 градуса.

Координаты 10 сентября: 86 градусов 26,5 минуты северной широты и 39 градусов 25 минут восточной долготы.

Измеряли глубину океана. Опустили трос на 5 180 метров, но дна не достали.

14 сентября

Вторые сутки дует западный ветер силой в 7 баллов. Вчера весь день мела пурга. Температура — минус 7,2 градуса.

Ледовая обстановка без перемен.

Н. Бекасов

МЕТЕТ ПУРГА

15 сентября

С каждым днем уменьшается светлое время суток. Скоро начнется полярная ночь.

В районе дрейфа «Седова» — пурга. Сильный ветер наметает сугробы снега. Температура воздуха — минус 7 градусов. Последнее определение местонахождения корабля, произведенное 12 сентября, дало следующие координаты: широта — 86 градусов 17 минут, долгота — 38 градусов 35 минут.

Д. Трофимов

СВОИМИ СЕРДЦАМИ — ВМЕСТЕ С НАРОДОМ

17 сентября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Выслушав с глубочайшим вниманием выступление по радио главы советского правительства и народного комиссара иностранных дел товарища Молотова, экипаж ледокольного парохода «Седов» горячо приветствует и одобряет решение советского правительства о посылке Красной Армии для защиты жизни и имущества братских народов Западной Украины и Западной Белоруссии.

Находясь на дрейфующем корабле в Северном Ледовитом океане, мы не можем с оружием в руках в рядах нашей доблестной Красной Армии и Красного Флота выступить на защиту мира и спокойствия братских народов. Но в эти исторические дни мы, как всегда, своими сердцами — вместе с народом нашей любимой родины. Еще с большим энтузиазмом и дисциплинированностью будем выполнять порученное нам дело.

На обращение товарища Молотова заявляем: мы до конца преданы советскому правительству, нашей коммунистической партии, великому руководителю и вождю народов всего мира мудрому Сталину!

Горячий привет всем соотечественникам!

По поручению экипажа

капитан К. Бадигин
парторг Д. Трофимов

СЧАСТЛИВЫ ЗА ОСВОБОЖДЕННЫХ БРАТЬЕВ

18 сентября

В начале сентября в районе нашего дрейфа окончательно установились морозы. Теперь они достигли 15 градусов и сковали льдом многочисленные озерки воды, где еще так недавно мы приятно развлекались, катаясь на резиновых байдарках и лодках.

Снег покрыл всю поверхность льда. Между торосами образовались большие сугробы, и вся окружающая нас ледяная равнина побелела.

Вчера в первый раз солнце в полночь скрылось за горизонтом на несколько минут, закончив длиннейший полярный день и предвещая своим заходом не менее длинную полярную ночь. Солнце еще светит большую часть дня, но каждый вечер заходит, оставаясь всякий раз все дольше и дольше за горизонтом. В начале октября его лучи покажутся в последний раз, и солнце уйдет, оставив Арктику на долгие месяцы во мраке полярной ночи.

Это будет третья полярная ночь, которую седовцы встречают в ледовом дрейфе, далеко от берегов любимой родины. По вечерам долго ведутся беседы о событиях на Большой Земле.

Седовцы восторгаются мудрой и благородной политикой нашей партии и правительства. Мы счастливы за освобожденных братьев — трудящихся Западной Белоруссии и Западной Украины. Об одном сожалеем: мы не можем принять непосредственное участие в великом освободительном походе нашей доблестной Красной Армии.

А. Ефремов

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ ИТОГИ ЛЕТНИХ НАБЛЮДЕНИЙ

23 сентября

Короткое арктическое лето кончилось. Близится полярная ночь. Окружающая нас местность уже приняла обычный зимний вид. Несколько дней под ряд свирепствовала пурга. Она намела большие снежные сугробы, затрудняющие передвижение по льдине.

Температура быстро падает. За первую декаду сентября средняя температура воздуха составляла минус 4,7 градуса, а сейчас мороз достигает 13 градусов. Дует крепкий ветер.

За три летних месяца (июнь, июль и август) «Седов» продвинулся по прямой на запад-северо-запад на 165 миль. Средняя суточная скорость дрейфа 1,8 мили. В августе скорость дрейфа значительно уве-

личилась. Генеральное направление нашего ледового плавания за полгода (с марта по сентябрь) — почти прямо на запад.

Сейчас можно подвести некоторые итоги наших летних метеорологических наблюдений. Самым теплым месяцем оказался июль, когда средняя температура составила минус 0,2 градуса. Общая средняя температура воздуха в июне, июле и августе — минус 1,5 градуса, максимальная — плюс 3,6 градуса, минимальная — минус 7,5 градуса. Летом наблюдались ветры преимущественно с юго-востока. Средняя общая скорость ветра определена в 5,4 метра в секунду, максимальная — в 16,4 метра в секунду (около 60 километров в час). Осадков выпадало мало, хотя преобладала пасмурная погода: за все лето зарегистрировано лишь пять ясных дней.

Интересны результаты летних наблюдений над природой льда. Вследствие большого количества снега, выпавшего прошлой осенью и зимой, нынче летом на поверхности льда образовалось множество снежниц и озер пресной воды. Уходя под лед и намерзая снизу, она увеличивала толщину льда. Это намерзание было неравномерным — от 5 до 55 сантиметров. По окончании летнего таяния общая толщина ровного льда в нашем районе составляла от 511 до 250 сантиметров. В прошлом году толщина льда в районе «Седова» определялась в среднем в 215 сантиметров (правда, мы тогда находились на 4 градуса южнее, чем сейчас). Намерзания льда снизу в прошлом году почти не наблюдалось.

Сама ледовая обстановка также изменилась. В 1938 году на небольшом расстоянии от судна в различных направлениях образовалось несколько разводьев. В нынешнем году мы обнаружили лишь одно разводье, простиравшееся с юго-юго-востока на северо-северо-запад. В конце августа мы тщательно обследовали это разводье. На его берегах были нагромождения торосов высотой больше четырех метров. К западу от разводья шла полоса мелкобитого льда шириной примерно около километра; она появилась в результате летних подвижек льда.

Образовавшееся еще в апреле разводье покрылось молодым льдом толщиной до 65 сантиметров. При последующих подвижках этот лед, как наиболее слабый, принимал на себя первые напоры; разрушаясь сам, он служил как бы буфером для старого льда, окружающего наше судно. При повторных подвижках частично разрушалась также и кромка основной льдины. Образовавшаяся полоса мелкобитого льда продолжала служить своеобразной защитой для нашего поля.

В течение всего летнего сезона мы в полном объеме вели научные работы. Так как наше ледовое плавание протекало в пределах

86-й параллели, полученные сведения несомненно представят большой интерес. За это время определено 28 магнитных и 19 гравитационных пунктов, проведено 3 наблюдения суточных вариаций магнитного склонения, сделано 147 астрономических определений местонахождения корабля, 7 глубоководных гидрологических станций и 7 сборов планктона. Выполнено 2 104 метеорологических наблюдения по программе станций второго разряда и 124 определения скорости ветра на разных высотах.

Особый интерес представляют измерения глубины океана. За три месяца мы измерили его глубину в 10 пунктах; одновременно брались образцы грунта. В этих районах Северного Ледовитого океана измерения глубин произведены впервые: нансеновский «Фрам» дрейфовал значительно южнее; из материалов норвежской экспедиции можно было только заключить, что глубина Северного Ледовитого океана в этом районе превышает 3 800 метров.

После наших промеров следует определенный вывод, что глубина Северного Ледовитого океана (даже в пределах нашего дрейфа) превышает 5 000 метров. Наш лот дважды оказывался коротким. На широте 86 градусов 37 минут и долготе 45 градусов 05 минут мы выпустили 5 070 метров троса, но не достали дна. Такой же случай произошел на широте 86 градусов 26,5 минуты и долготе 39 градусов 25 минут, где мы вытравили 5 180 метров троса. В двух других пунктах глубина океана составила 4 952 и 4 980 метров.

Эти наблюдения дают основание предполагать, что к северу от линии нашего дрейфа находится бассейн с глубинами, значительно превышающими 5 000 метров. Границы этого бассейна, видимо, простираются по ту сторону Северного полюса — к американским берегам. Самый полюс, как показали измерения П. П. Ширшова, находится вне этого глубоководного бассейна, и глубина океана там меньше 5 километров.

Вероятно, глубина в 5 440 метров, отмеченная американским полярным исследователем Г. Вилкинсом на широте 77 градусов 45 минут и западной долготе 175 градусов, является далеко не самой большой в Северном Ледовитом океане. Как показали наши наблюдения, дно его очень неровно: в некоторых случаях уклоны превышали 6 градусов; это чрезвычайно интересное явление.

В конце августа мы достигли самой северной точки нашего дрейфа — 86 градусов 39,5 минут; до полюса оставалось около 370 километров.

Недавно наше местное время сравнялось с московским, а год назад

разница во времени с Москвой равнялась нескольким часам. Вероятно, скоро мы будем отмечать пересечение меридиана Москвы — столицы нашей любимой родины.

К 1 сентября мы полностью закончили большую работу по ремонту судна и предохранению его механизмов от ржавчины.

Полярные обитатели редко удостаивали нас своим посещением. За лето у нас появились только два белых медведя, залетали чайки. Изредка видели пуночек. Морских животных мы не наблюдали, так как единственное разводье находится на расстоянии 3—5 километров от судна.

Сейчас весь наш коллектив деятельно готовится к третьей зиме. Как и в прошлом году, примем все меры, чтобы предохранить судно от подвижек и сжатий льда, которые, вероятно, скоро начнутся. Максимум внимания мы уделим мероприятиям, обеспечивающим жизнь и здоровье экипажа.

В теплых, уютных помещениях, обеспеченные всем необходимым, окруженные вниманием родного советского народа, мы спокойно будем продолжать свою работу в третью полярную ночь.

К. Бадигин

XXIV месяц дрейфа

В ДВУХСУТОЧНОЙ ГОТОВНОСТИ

29 сентября

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Партийно-массовая работа в последнее время ослабела из-за подготовки к полярной ночи; надо сделать все необходимое за светлые дни, а их осталось очень немного.

Сегодня состоялось совещание об организации технической учебы.

Главная машина, вспомогательные механизмы и котлы находятся в двухсуточной готовности на случай выхода из дрейфа во время полярной ночи.

Регулярно слушаем «Последние известия» и Радиобюллетень Политуправления, передаваемый Диксоном.

Все бодры и здоровы.

Привет от экипажа.

Д. Трофимов

ТРАНСЛЯЦИЯ ИЗ ЛЬВОВА

5 октября

Каждый день приходится стандартно сообщать: «было пасмурно, туманно, временами шел слабый снег...»

Вчера неожиданно узнали о трансляции митинга из Львова. Все собрались у репродуктора. С большим вниманием слушали речи командарма 1-го ранга Тимошенко, секретаря ЦК КП(б)У Хрущева и трудящихся города Львова.

Н. Бекасов

НАДВИНУЛАСЬ ТЕМНОТА

7 октября

Зима началась. Вокруг — изумительной белизны снежный покров, достигающий на ровных площадях толщины в 10—15 сантиметров. Около ропаков и гряд торосистого льда выросли сугробы.

Солнце, до неузнаваемости искаженное рефракцией, не только уже не греет, но даже плохо и мало светит. На ночном небе простым глазом можно различить звезды второй и третьей величины.

С каждым днем температура воздуха заметно понижается. Однако, несмотря на значительные морозы, в районе дрейфа «Седова» продолжают держаться туманы. Наблюдалась обильная изморозь.

В прошлом году зима началась значительно позже, температура была выше, а снег на льду почти совершенно отсутствовал.

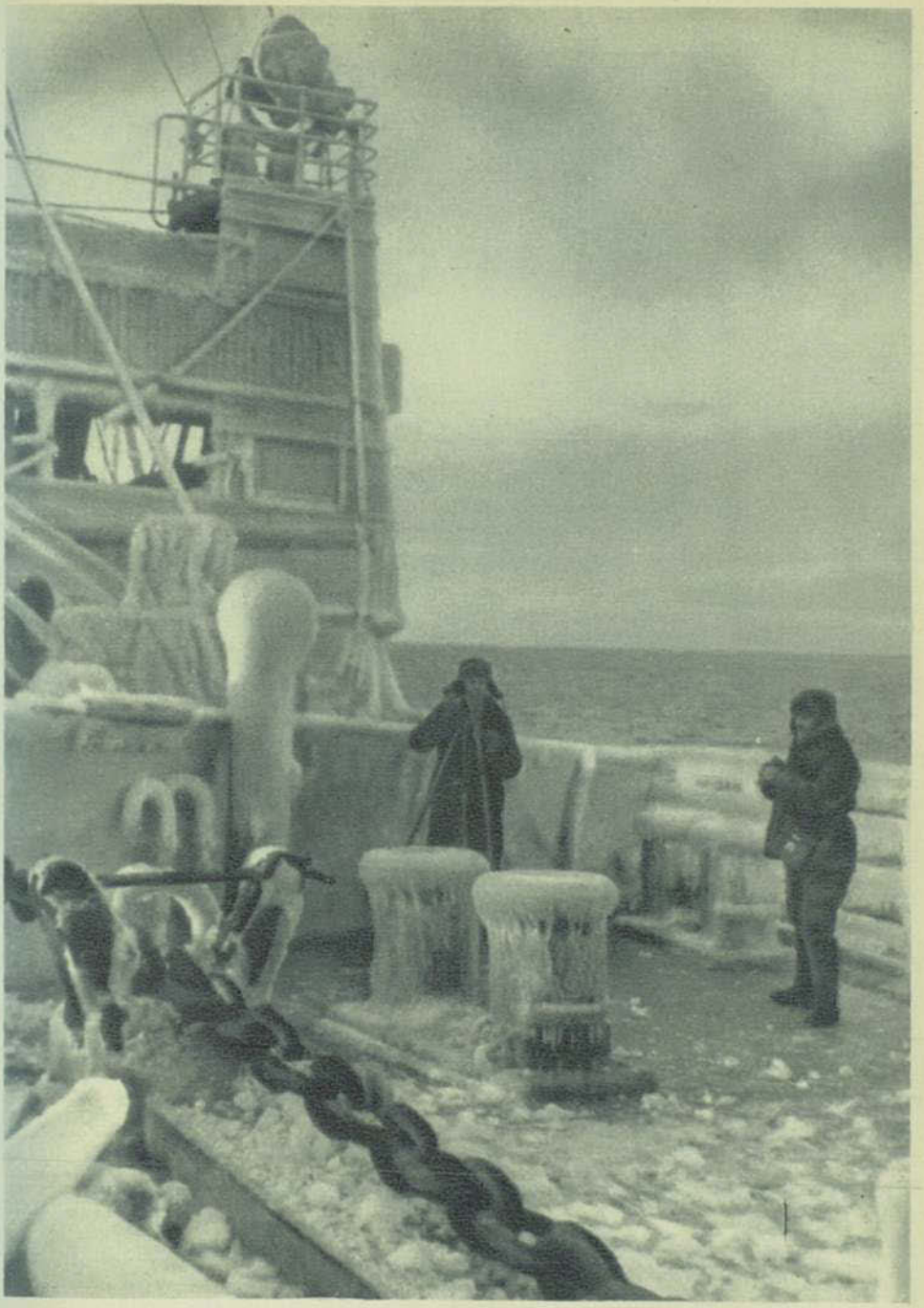
Более быстрый рост тонкого льда зимой, более интенсивное таяние высоких ропаков и ледяных гряд в летний период, летнее намерзание за счет освободившейся пресной воды именно там, где лед наиболее тонок, — все это, в конечном счете, привело к тому, что сильно торосистый и очень неровный по толщине лед стал более гладким и почти одинаково толстым.

Немалую роль в этом процессе играют метели. Они не только заносят снегом низкие места, но и наметают сугробы около ропаков. Там, где раньше были беспорядочные нагромождения наторошенного льда, теперь образовались сравнительно пологие холмы, легко преодолимые даже для нарт.

Пользуясь отличным состоянием снежного покрова, свободное время иногда уделяем лыжному спорту. Но полярная ночь скоро лишит нас этого удовольствия. Вообще же работы на воздухе станет много больше, чем летом. Добывание питьевой воды, например, требует зимой примерно в десять раз больше времени, нежели летом. Прибавится и такая работа, как предохранение прорубей от замерзания.

Астрономические и магнитные наблюдения также становятся более сложными. В большой мороз достаточно бывает неосторожно, не отвернувшись от прибора, вздохнуть, как моментально окуляр и лупы покрываются изморозью. Приходится снимать перчатки и протирать прибор. Тем временем руки так замерзают, что, не отогрев их, продолжать работу невозможно.

Уже сейчас в течение 12—14 часов в сутки в каютах совершенно темно. Стараемся сконструировать из стеклянных банок,



Флагманский ледокол «И. Сталин» на пути к «Седову»
(сентябрь 1938 г.)

«Седов» во льдах Северного Ледовитого океана (август 1938 г.)

бутылок и пустых электрических лампочек стекла для керосиновых ламп.

Общественная жизнь и отдых идут своим чередом. Четыре раза в пятидневку проводятся занятия по техническим и общеобразовательным дисциплинам. Участвуют все: одни — в качестве слушателей, другие — как преподаватели.

Каждая радиопередача приносит нам вести с Большой Земли, сообщения о блестящих успехах доблестной Красной Армии, освободившей наших братьев-украинцев и братьев-белоруссов от ига польских панов.

Тесным кружком сидим мы у репродуктора во время передачи «Последних известий», ловя каждое слово. А когда передача кончается, долго обмениваемся впечатлениями.

В. Буйницкий

СОЛНЦЕ УШЛО ЗА ГОРИЗОНТ

9 октября

Вчера солнце в последний раз вышло из-за горизонта и скоро скрылось. Дни становятся все короче. Ветры быстро меняют направление.

Пасмурная погода не дает возможности определить местонахождение «Седова».

Неустойчива температура: 2 октября было минус 18 градусов, 5 октября — минус 1 градус, 7 октября — минус 6,7 градуса.

Экипаж занят приготовлением складов аварийных запасов. Один из них будет находиться на борту судна, другой — в 200 метрах от него.

17 октября

Северные ветры ускорили наше продвижение к югу. Мы опять пересекли 85-ю параллель. Последнее определение координат было произведено вчера. Ледокол находился на широте 84 градуса 42 минуты и долготе 28 градусов 10 минут.

Солнца уже не видно. Светлое время измеряется лишь несколькими часами.

Температура воздуха понизилась до 28 градусов мороза. Небо покрыто облаками.

Подвижек льда не замечено.

Д. Трофимов

СУТКИ НА ОДНОМ МЕСТЕ

20 октября

В течение суток «Седов» оставался на одном месте. Вечером корабль находился на 84 градусе 36 минуте северной широты и 26 градусе 12 минуте восточной долготы, то-есть там же, где был накануне.

Если не считать «вынужденной стоянки» корабля в течение суток, то он продолжает дрейф на юго-запад — к Шпицбергену.

Ночью мороз достиг 24 градусов.

На корабле продолжается обычная научная работа.

К. Бадигин

ДВА ГОДА ДРЕЙФА

23 октября

Два года назад, ночью 23 октября 1937 года, после упорной борьбы с тяжелыми льдами, «Седов» был вынужден остановиться на зимовку в дрейфующих льдах моря Лаптевых, в тридцати милях к западу от Новосибирских островов.

Вторую годовщину дрейфа мы встречаем на 84-й параллели. Путь корабля лег на карте центрального Полярного бассейна неровной петлистой линией, заходящей на восток до 153 градуса 26 минут восточной долготы и на север — за 86-ю параллель.

Позади осталось 2 750 миль. Часто менявшиеся ветры гнали корабль в самых различных направлениях. Много раз линии дрейфа пересекались, и неудивительно поэтому, что «Седов» уже прошел во льдах вдвое больше, чем потребовалось бы для нормального плавания (если бы оно было возможным!) от Новосибирских островов через Полярный бассейн до меридиана Шпицбергена.

Сравнивая данные дрейфа «Седова» и «Фрама», нельзя не отметить исключительного сходства их генеральных направлений. Да это и понятно, так как и «Седов» и «Фрам» дрейфовали под влиянием одних и тех же сил. Но дрейф «Седова» — единственный в своем роде, благодаря широким и разносторонним научным наблюдениям, которые освещают ледовые и климатические условия неисследованной части нашей планеты.

Не раз мощные гряды торосящегося многолетнего льда сжимали корпус корабля, и люди выходили отстаивать свое судно в темноту

полярной ночи, в пургу, в мороз, под хаотический грозный шум разбушевавшейся стихии.

Первую зиму мы провели не одни: вместе с нами в море Лаптевых дрейфовали ледокольные пароходы «Садко» и «Малыгин». Море Лаптевых капризно и буйно даже в холода полярной ночи. Нам надолго запомнятся его ледовые объятия! Несколько значительных вмятин правого борта и поврежденный руль были следствием грандиозных подвижек льда, в течение всей зимы угрожавших «Седову».

Осенью 1938 года «Седов» остался один продолжать дрейф. Нести почетную сталинскую вахту в бескрайних просторах Арктики родина доверила небольшому экипажу. Морякам «Седова» было поручено ответственное дело: зорко оберегая судно, проводить большую исследовательскую работу в центральном Полярном бассейне. Эту задачу экипаж осуществляет повседневно.

Истек второй год дрейфа. Начинается третий.

Мы свыклись с обстановкой, и предстоящая третья полярная ночь во льдах никого не страшит. В прекрасно оборудованных, достаточно просторных помещениях мы поддерживаем температуру в среднем около 18—20 градусов тепла (везде вывешены термометры). «Традиционные» арктические спальные мешки и меховая одежда вычеркнуты из нашего обихода; каждому вменяется в обязанность застилать постель двумя простынями, меняя их раз в десять дней. Три раза в месяц устраивается «банный день». В бане можно не только хорошо вымыться, но и отлично попариться. Регулярно отводятся дни для стирки постельного и личного белья. Бытовые условия на «Седове» лучше, чем были во многих специально подготовленных арктических экспедициях.

С первого же дня самостоятельного дрейфа мы успешно осуществляем большую программу научных работ.

Интересны результаты гидрологических наблюдений. В последнее время мы наблюдаем в Северном Ледовитом океане на глубине 150—200 метров значительное повышение температуры воды. Это обусловлено, видимо, тем, что «Седов» идет навстречу мощному теплому атлантическому течению.

Весь путь нашего дрейфа можно проследить по нанесенным на карту 400 астрономическим пунктам. Мы проводим эти определения с максимально возможной точностью.

Среди научных работ большой интерес представляют измерения ускорения силы тяжести. Эти исследования дают богатый материал для уточнения истинной фигуры земли.

Налажено регулярное измерение океанских глубин и сбор образцов грунта. Эти образцы говорят о том, что ложе Северного Ледовитого океана весьма неровно и покрыто илом различного цвета.

Через каждые 12—15 миль дрейфа производятся определения элементов земного магнетизма; это имеет большое значение для изучения магнитного поля земли, для морской и воздушной навигации.

С момента самостоятельного дрейфа «Седова» — с 1 сентября 1938 года — определено 60 магнитных пунктов, сделано 10 суточных наблюдений вариаций магнитного склонения, выполнено 47 гравитационных наблюдений, взято 35 глубоководных гидрологических станций, сделано 26 измерений глубины океана (со взятием образцов грунта), 5 016 метеорологических наблюдений.

Проведена большая работа по предварительной обработке метеорологических наблюдений. С мая нынешнего года в Москву систематически посылаются декадные сводки со средними данными. Непрерывно, четыре раза в сутки, Служба Погоды получает наши метеорологические сводки.

Благодаря частым астрономическим определениям и регулярным наблюдениям над ветрами наш дрейф дает ясную картину движения льдов в значительной части Северного Ледовитого океана.

Только при активной помощи всего экипажа «Седова» можно было успешно выполнять намеченную нами значительную программу научных исследований.

Конечно, седовцам приходилось трудиться не в обстановке нормального арктического рейса. Очень часто объявленная тревога прерывала сон, заставляя экипаж по нескольку дней работать в мороз и пургу, порой рискуя жизнью. Но в каких бы тяжелых условиях мы ни находились, на борту корабля всегда чувствовалась спаянность экипажа, чуткое и внимательное отношение друг к другу, и, наряду с этим, твердая дисциплина, четкое, сознательное выполнение всех распоряжений.

На корабле организованы курсы по подготовке механиков и судоводителей. Здесь занимаются 6 человек. Слушатели готовятся по прибытии на родину сдать экзамены и стать командирами на судах арктического флота.

Суровая Арктика теперь уже не могила исследователей, как это было в царской России. Советская Арктика стала широким полем деятельности для мужественных, энергичных патриотов.

Мы работаем на корабле, носящем гордое имя отважного русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова, трагически

погибшего во льдах Севера. Нас повседневно окружает внимание всего великого советского народа, забота партии и правительства, лично товарища Сталина. Наши семьи окружены такой же теплой заботой. Мы получаем телеграммы от родных, полные глубокой благодарности за это внимание, полные уверенности в успешном завершении нашего дрейфа.

К полярной ночи 1939—1940 года — нашей последней зимовке во льдах — мы готовимся особенно тщательно. Начиная с сентября, под действием упорных северных ветров лед неуклонно движется к западу. Чем ближе к островам Шпицбергена, тем он все более уплотняется. Создается возможность крупных ледовых подвижек. В то же время не исключено, что корабль может быть вынесен к кромке льда западнее Шпицбергена, а это сопряжено со всякими случайностями, особенно, если произойдет в темное время. Поэтому подготовка к полярной ночи — в центре нашего внимания.

Прошлой зимой главная машина «Седова» находилась на полной консервации. Сейчас она — в состоянии суточной готовности.

С начала дрейфа мы наблюдали 153 сжатия и подвижки льда. У нас уже выработался некоторый опыт «противоледовой обороны». Лучшей мерой для защиты судна от натиска льда оказались взрывы его аммоналом. Для наибольшего эффекта мы нередко закладывали заряды весом в 30—50 килограммов.

Все подвижки льда в непосредственной близости от судна зафиксированы в вахтенном журнале «Седова». Из них на первую зиму приходится 48 дней, на вторую — 105.

Готовясь к третьей зиме, мы много внимания уделили мерам сохранения судна. Для большой его сопротивляемости, поперек судна, в наиболее слабых местах корпуса, поставлены пять мощных деревянных брусьев (айсбимсов).

Приведен в порядок ледовый инструмент (пешни, лопаты, кирки), необходимый при взрывных работах. Заготовлены заряды аммонала разного веса (от 1 до 50 килограммов). Для наружного освещения (во время подвижек льда) сконструированы большие факелы и установлены по бортам два мощных прожектора, работающие от аварийной динамомашины. Они будут освещать поле возможных сжатий. Снова устроены два склада аварийных запасов. Один из них — на льду, в 200 метрах от судна. В этот аварийный запас входят: трехмесячный фонд продовольствия на пятнадцать человек, аварийная радиостанция, надувная резиновая лодка, палатки, спальные

мешки, меховая одежда, уголь, доски, керосин, бензин и необходимое научное снаряжение.

Материалы наших научных наблюдений, тщательно упакованные, хранятся вместе с судовыми журналами и документами у капитана в специальном аварийном пакете.

В полной готовности к спуску на воду в любой обстановке два больших спасательных бота. Они снабжены всем необходимым для самостоятельного плавания. Каждый из ботов может вместить, кроме пятнадцати человек, также весь наш аварийный запас продовольствия, одежду, радиостанцию.

Вторую годовщину дрейфа мы решили торжественно отметить завтра 24 октября — в честь счастливого дня 1938 года, когда к нам в Арктику пришли теплые слова привета из Кремля от товарищей Сталина и Молотова.

В день второй годовщины дрейфа «Седова» мы горим желанием сказать великому советскому народу, любимому мудрому товарищу Сталину и товарищу Молотову:

— Будем еще больше и лучше работать на благо народа!

К. Бадигин

ВЕРНЕМСЯ ПОБЕДИТЕЛЯМИ!

23 октября

«Седов» дрейфует на юго-юго-запад. Мы находимся лишь в 250 милях к северу от Шпицбергена.

Только астрономические наблюдения показывают, по какому пути носят нас ветры в бесконечных просторах океана. Плавучий лед, в который вмерз «Седов», двигаясь вместе с судном, совершенно скрывает от глаз наше передвижение. Те же ропаки, торосистые гряды, ровные поля, среди которых начался дрейф, окружают нас и теперь. Под влиянием времени картина стала даже более однообразной. Там, где раньше были беспорядочные нагромождения наторошенного в гряды льда, теперь виднеются небольшие холмы и отдельные круглые ропаки. Куда ни взглянешь, — холмистая, покрытая снегом поверхность льда.

Сейчас, когда уже выполнено много исследований, вспоминаются условия, в которых приходилось производить научные наблюдения. Приведу, например, выдержку из своего журнала от 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 прибор в безопасности, я выскочил наружу и увидел на корабле световые сигналы: меня и Гаманкова, помогавшего мне в работе, вызывали на «Седов». «Видимо, и 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, отделявшая нас от судна, оказалась предательской: переходя через нее, я чуть не провалился. Это 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 хронометр и не потерять сделанных наблюдений, я должен был избегать резких движений.

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

В Арктике особенно неприятны темнота полярной ночи и морозы. В светлое время выгруженные на лед аварийные запасы видны с судна, как на ладони, и мы могли быть совершенно спокойны за них. В полярную же ночь приходится поминутно спускаться на лед и при тусклом свете «летучей мыши» осматривать каждый метр льда около палаток, чтобы во-время обнаружить трещины.

Вспоминаю сжатие 16 января этого года.

Огромная гряда наторошенного льда вдруг начала быстро надвигаться на палатку с продовольствием и на бочки с горючим. Из-за темноты опасность обнаружили поздно: гряда уже подмяла один угол палатки. Пока ее освобождали и переносили продовольствие в безопасное место, ледяной вал вплотную подошел к бочкам.

Их было двадцать. Первые десять удалось откатить без особого труда, а остальные быстро накрыл надвинувшийся ледяной вал. Часть лю-

дей раскалывала лед и отбрасывала обломки, а другие тем временем откапывали бочки. В конце-концов победа осталась за нами.

Бодрые, полные сил, отмечаем мы двухлетие дрейфа. Этот маленький праздник совпадает для нас с другим — большим праздником: год назад, 24 октября, мы получили телеграмму от товарищей Сталина и Молотова.

День получения этой телеграммы навсегда останется для нас светлым праздником. Нет слов, чтобы выразить те чувства радости, тот прилив сил и энергии, которые вызвали в нас слова дорогих товарищей Сталина и Молотова.

Никакая сила не сломит нашей воли и большевистской твердости! Природе нас не одолеть! Вернемся на родину победителями!

В. Буйницкий

XXV месяц дрейфа

ДЕНЬ РАДОСТИ

24 октября 1939 года

Сегодняшнего дня никогда не забудут 15 советских людей, которым страна поручила нести вахту во льдах Северного Ледовитого океана.

Рано утром мы снова — второй раз за время дрейфа — получили волнующее приветствие от товарища Сталина и товарища Молотова.

Десятки раз мы перечитывали это незабываемое приветствие:

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 мы слушали радиопередачу из Москвы, выступления М. И. Калинина и И. Д. Папанина, наших родных и близких. Через тысячи миль доносились к нам дорогие голоса.

Как много радости в один день!

Новые силы наполняют нас, вдохновляют на боевой труд.

Льды удивительно спокойны. Тишина. Малейший шорох гулко разносится вокруг.

Н. Бекасов

«ЗАКОНЧИМ ДРЕЙФ ПО-СТАЛИНСКИ БЕЗУПРЕЧНО»

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ТОВАРИЩАМ СТАЛИНУ, 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 по-сталински безупречно. Дружная сплоченная работа экипажа, горячее желание оправдать доверие любимой родины и Ваше имя, товарищ Сталин, делают нас непобедимыми.

По поручению экипажа «Седова»

капитан Бадигин

помполит Трофимов

Борт «Седова», 24 октября 1939 г.

ГОРДО ДЕРЖИМ В РУКАХ НЕПОБЕДИМОЕ КРАСНОЕ ЗНАМЯ

МОСКВА, КРЕМЛЬ

ТОВАРИЩУ КАЛИНИНУ

Дорогой Михаил Иванович!

Несказанно были рады и растроганы Вашим выступлением по радио, Вашим теплым 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 «Седова»

капитан ***К. Бадигин***
помполит ***Д. Трофимов***

Борт «Седова», 25 октября 1939 г.

ПЛОВУЧИЙ ИЗБИРАТЕЛЬНЫЙ УЧАСТОК

31 октября

С большой радостью мы узнали о том, что на нашем судне организуется самостоятельный избирательный участок по выборам в местные Советы депутатов трудящихся. Это будет самый северный избирательный участок. В день выборов седовцы отдадут свои голоса за лучших людей нашей родины.

На общем собрании экипажа выделили в участковую избирательную комиссию: председателем — старшего механика орденоносца Трофимова, секретарем — радиста комсомольца Бекасова, членом комиссии — боцмана Буторина.

Н. Бекасов

ГОТОВИМСЯ К ВСЕНАРОДНОМУ ПРАЗДНИКУ

1 ноября

У нас попрежнему пасмурно. Мороз достигает 20 градусов. Дует ветер силой в 4 балла.

Вчера вечером наши координаты были: 84 градуса 35 минут северной широты и 20 градусов 26 минут восточной долготы.

Готовимся достойно встретить всенародный праздник — XXII годовщину Великой Октябрьской социалистической революции.

6 ноября состоится торжественное собрание, а в день великой годовщины седовцы выйдут на демонстрацию. При свете факелов мы пройдем со знаменами мимо нашего славного корабля.

Н. Бекасов

СЛУШАЕМ ПЕРЕДАЧИ О РАБОТАХ ПЯТОЙ СЕССИИ ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СССР

4 ноября

Состоялось собрание экипажа, на котором капитан Бадигин сделал доклад об итогах двухгодичного дрейфа. Собрание призвало коллектив отлично завершить дрейф и выполнить все научные работы.

Продолжаем получать много поздравлений и пожеланий успехов.

Коллектив внимательно слушал передачи о работах Внеочередной Пятой Сессии Верховного Совета СССР. Вместе со всем советским народом горячо приветствуем Законы, принятые Сессией, и братские народы Западной Украины и Западной Белоруссии, вошедшие в семью народов Советского Союза.

Жизнь и работа на борту корабля протекает нормально. Все здоровы и бодры.

Д. Трофимов

ПРИВЕТ МОСКВИЧАМ

6 ноября

МОСКВА, РЕДАКЦИИ «ВЕЧЕРНЕЙ МОСКВЫ»

Прошу передать москвичам от экипажа «Седова» горячий привет и поздравление с праздником Великой Октябрьской социалистической революции. Продолжаем выполнять нашу обычную производственную и научную работу.

Усиленно ведутся занятия на организованных у нас курсах механиков и судоводителей; седовцы, занимающиеся на курсах, намерены к концу дрейфа сдать экзамены образованной на корабле специальной квалификационной комиссии и получить звания.

Команда подготовилась к великому празднику. В полярных льдах мы не будем чувствовать себя одинокими, зная, как заботится о нас партия, вся наша страна.

К. Бадигин

ВМЕСТЕ СО ВСЕЙ СТРАНОЙ

8 ноября

Вчера с утра по кораблю разносились звуки радио. Когда стало известно о начале демонстрации трудящихся красной столицы, здесь, на 84-й параллели, во мраке полярной ночи, среди льдов, собрался наш

маленький коллектив советских людей, чтобы вместе со всей страной отметить всенародный Октябрьский праздник.

При свете факелов, неся знамена и винтовки, экипаж с песнями направился к громадному ропаку, который служил нам трибуной. Состоялся митинг. Громкое «ура» и ружейный салют в честь нашей родины, в честь доблестной Красной Армии, коммунистической партии и вождя народов товарища Сталина разнеслись над ледяной пустыней.

Сегодня «Седов» находится на 84 градусе 19 минуте северной широты и 16 градусе восточной долготы.

Температура — 33 градуса мороза.

Судно дрейфует на юго-запад.

Н. Бекасов

С ГОРДОСТЬЮ ПОДДЕРЖИВАЕМ КАНДИДАТУРУ КАПИТАНА БАДИГИНА

Резолюция митинга седовцев

Мы, моряки ледокола «Седов», горячо присоединяемся к морякам арктического флота и береговым организациям, выдвинувшим кандидатом в депутаты Мурманского областного совета капитана нашего славного корабля Константина Сергеевича Бадигина.

За все время дрейфа К. С. Бадигин показал себя отличным руководителем, опытным полярником, чутким товарищем и горячим патриотом нашей любимой социалистической родины. С гордостью поддерживаем кандидатуру капитана Бадигина — преданного сына партии Ленина — Сталина. Мы уверены, что он так же упорно и настойчиво будет бороться за новые победы советского народа, как сейчас на «Седове», в дрейфующих льдах Северного Ледовитого океана, борется за выполнение задания партии и правительства.

Да здравствует нерушимый сталинский блок коммунистов и беспартийных!

Да здравствует великий советский народ!

Да здравствует наша любимая родина!

Да здравствует великая партия Ленина—Сталина!

Да здравствует любимый мудрый вождь народов товарищ Сталин!

Борт «Седова», 18 ноября 1939 г.

КАПРИЗЫ ПОГОДЫ

20 ноября

Четвертые сутки свирепствует пурга. Сила ветра временами достигает 8 баллов. Тучи снежной пыли носятся в воздухе, проникая всюду. Вокруг намело громадные сугробы.

Мы находимся на 84 градусе северной широты и 10 градусе 21 минуте восточной долготы. Вчера утром температура была минус 10 градусов, сегодня — 15,6 градуса мороза.

Ледовая обстановка без перемен.

22 ноября

Попрежнему резко меняется погода и температура воздуха. С вечера был 14-градусный мороз, утром — всего лишь 5 градусов, а спустя 12 часов термометр снова показал 13,1 градуса мороза.

Днем шел снег, но пурга прекратилась, наступило полное безветрие.

Вчера определить координаты помешала сплошная облачность. Ясно одно: корабль быстро дрейфует на запад с небольшими отклонениями к югу.

Н. Бекасов

XXVI месяц дрейфа

НА ЮГО-ЗАПАД!

24 ноября 1939 года

Третья полярная ночь в полном разгаре. Круглые сутки совершенно темно. В нескольких метрах от корабля нельзя различить покрытые глубоким снегом большие ропаки и торосы. Снег настолько тверд, что по нему можно свободно ходить, не рискуя провалиться.

«Седов» плотно вмерз в лед, едва заметно накренившись на правый борт. Судно окружено сплошным торосистым полем. Измерили толщину ровного льда: она достигает 220 сантиметров. С наступлением зимы изменилась погода. Стоят преимущественно ясные и морозные дни. В начале ноября температура воздуха была минус 30 градусов.

Небо часто озаряется пылающими полосами полярного сияния, принимающего иногда грандиозные и фантастические формы. Это — быстро движущиеся лучи, образующие красочный занавес, который как бы колышется под действием невидимой руки. Иногда вблизи зенита возникает крона из нескольких ярусов лучистых полос.

Как и в прошлом году, наблюдаются циклоны, сопровождающиеся резким падением давления и крепкими ветрами, порой достигающими силы шторма. Недавно в течение нескольких дней свирепствовала пурга. Тучи снежной пыли носились в воздухе. Вокруг «Седова» образовались огромные сугробы. Трудно было даже различить предметы вблизи судна. Небо покрылось сплошными облаками, и нам не удавалось сделать астрономические наблюдения.

За последнее время дрейф принял ярко выраженное направление к юго-западу, причем скорость продвижения по этому курсу увеличилась до 3 миль в сутки.

Мы допускаем возможность неожиданно быстрого выноса нашего корабля, в условиях зимы и полярной ночи, в Гренландское море. Поэтому судно подготовлено к выходу из дрейфа. Главная машина и все механизмы в готовности; если понадобится, мы сможем дать «Седову» ход. Систематически производится окалывание льда возле руля и винта. Кроме того, у кормы снимается слой льда и производится так называемое вымораживание, которое дает возможность почти полностью освободить винт и руль от льда для их осмотра и необходимого ремонта.

Регулярно ведутся занятия на курсах по подготовке механиков и судоводителей; моряки «Седова» повышают свою квалификацию. Я преподаю алгебру, физику, электротехнику и теорию устройства корабля. Буйницкий ведет занятия по русскому языку, геометрии, тригонометрии и проекционному черчению. Бадигин читает историю ВКП(б), политэкономию и навигацию. Трофимов преподает специальные дисциплины для механиков. Токарев знакомит слушателей с двигателями внутреннего сгорания.

Спокойно проходят дни на дрейфующем судне в ожидании, когда благоприятные ветры вынесут «Седов» в разреженный лед, откуда мы сможем двинуться к родным берегам.

А. Ефремов

НА 8 ГРАДУСЕ ВОСТОЧНОЙ ДОЛГОТЫ

25 ноября

Снова переменная облачность. Температура — 22 градуса ниже нуля. Дует ветер силой в 4 балла. Ледовая обстановка — без перемен.

Измерили глубину океана: 3 514 метров. Провели магнитную станцию.

Координаты судна: 83 градуса 50 минут северной широты и 8 градусов 11 минут восточной долготы.

Сегодня экипаж узнал о выдвижении седовцев кандидатами в депутаты Мурманского городского совета. Эта весть радостно взволновала весь экипаж. Седовцы единодушно и твердо заявляют, что отдадут все свои силы для еще большего укрепления могущества нашей социалистической родины, будут неустанно крепить сталинский блок коммунистов и беспартийных.

Н. Бекасов

«Седов» в плену льдов (апрель 1938 г.)

Льды раскололись...

ГОРЯЧО ПРИВЕТСТВУЕМ НОТУ СОВЕТСКОГО ПРАВИТЕЛЬСТВА

Резолюция митинга седовцев

С величайшим негодованием мы узнали о гнусной провокационной вылазке зарвавшейся финской военщины. Артиллерийские выстрелы на советской границе, убийство наших людей, — показали всю звериную ненависть, истинные замыслы незадачливого финляндского правительства.

Мы, моряки «Седова», горячо приветствуем ноту советского правительства, требующую ликвидировать всякую возможность повторения подобных вылазок со стороны взбесившейся финляндской военщины и тем избавить наши границы от угрозы нападения.

Да здравствует советское правительство!

Да здравствует товарищ Молотов!

Да здравствует могучая Красная Армия!

Да здравствует великий вождь всех народов наш мудрый Сталин!

Борт «Седова», 26 ноября 1939 года.

ЗАВТРА — ЮБИЛЕЙ КОРАБЛЯ

4 декабря

Еще вчера с вечера сгустился туман. Крепко жжет двадцатиградусный мороз. Задул северо-западный ветер.

В полдень наблюдали за подвижкой льда. Вдали слышен шум сжатия и торошения. Образовались трещины. Одна проходит под кормой у руля и скрывается вдали, другая — недалеко от носа судна.

Две наши разведочные группы обнаружили вокруг много небольших трещин, разводий и громадные гряды свеженаторошенного льда. Едва только разведчики вернулись, снова послышались слабые звуки сжатия льда. К вечеру подвижки прекратились.

Завтра — юбилей нашего славного корабля.

Ровно тридцать лет назад — 5 декабря 1909 года в английском порту Глазго был спущен на воду ледокольный пароход «Беотик», который затем был назван «Седовым».

Судно в порядке. Вокруг него во льду, на случай сильного сжатия, приготовлены лунки для взрыва аммонала.

Н. Бекасов

ЛЕД ПРИШЕЛ В ДВИЖЕНИЕ

8 декабря

Вчера утром координаты судна: 83 градуса 20,7 минуты северной широты и 5 градусов 37 минут восточной долготы.

В течение дня происходила подвижка льда. Ширина разводья достигла 200—250 метров. К вечеру оно сузилось до 50—60 метров.

Спустя несколько часов лед снова пришел в движение. Видно было, что трещина то расходится, то вновь сходится.

В 4 часа 30 минут утра разводье с северной стороны имело всего лишь 20—25 метров ширины; при этом происходило торошение молодого и местами разрушение старого льда. В 5 часов 50 минут утра — новое разводье. Оно пошло параллельно первому примерно на расстоянии 300 метров. К востоку от судна образовалось третье разводье.

«Седов» находится у кромки ледяного поля площадью в один квадратный километр. Эта небольшая ледовая площадка со всех сторон окружена разводьями.

За последние дни резких изменений погоды не наблюдается. Вчера в 10 часов вечера: температура — 26 градусов мороза, незначительная облачность. Сегодня в 10 часов утра: температура — минус 20,2 градуса, снегопад.

10 декабря

Снова пасмурно.

В полдень и вечером льды немного двигались. Расширились трещины. Вечером температура — минус 18,3 градуса. Северный ветер в 5 баллов, снегопад.

Весь экипаж с удовольствием слушал по радио концерт для полярников, который передавался из Москвы.

13 декабря

О сегодняшнем дне можно сказать — положение без перемен. Небольшая облачность. Мороз около 29 градусов. Северо-западный ветер силой в 4 балла.

Координаты: 83 градуса 7 минут северной широты и 6 градусов 5 минут восточной долготы.

Кратковременные и незначительные подвижки льда.

15 декабря

Попрежнему дует северо-западный ветер. Буйницкий закончил очередное магнитное наблюдение.

Судно дрейфует на юг с небольшим отклонением к востоку. Пересекли 83-ю параллель.

Наши координаты: 82 градуса 57,1 минуты северной широты и 6 градусов 33 минуты восточной долготы.

16 декабря

Ясная, морозная погода. Едва шевелятся льды.

За сутки «потеряли» две минуты по широте. Измерена глубина океана: 4 125 метров. Взяли пробу грунта.

Н. Бекасов

СЕДОВЦЫ—НА-ЧЕКУ!

16 декабря

Между начальником полярной станции на острове Рудольфа тов. Степановым и тов. Бадигиным состоялась беседа по радио.
Приводим запись беседы:

СТЕПАНОВ: Привет мужественному экипажу «Седова»! Какова у вас ледовая обстановка в настоящий момент?

БАДИГИН: Число трещин после 3 декабря начало увеличиваться. Почти непрерывно наблюдаются подвижки льда. Вокруг «Седова» — отдельные ледяные поля и их обломки; кое-где крупнобитый лед. Временами трещины расходятся до 200—250 метров, временами сужаются.

СТЕПАНОВ: В каком состоянии ваши палатки, снаряжение, продовольствие после происшедших подвижек и сжатий?

БАДИГИН: Наш аварийный запас продовольствия и снаряжения не пострадал.

СТЕПАНОВ: Вы находитесь сейчас восточнее пути, пройденного льдиной Папанина. Считаете ли это обстоятельство более благоприятным для вашего дрейфа?

БАДИГИН: То, что «Седов» находится восточнее линии дрейфа станции «Северный полюс» и западнее пути «Фрама», рассматривается нами как положительный фактор: корабль уходит от тяжелых паковых льдов (у берегов Гренландии) и приближается к району более благоприятной обстановки — разреженному льду у Шпицбергена.

СТЕПАНОВ: Сообщите, пожалуйста, — чем сейчас занят экипаж?

БАДИГИН: Экипаж «Седова» принимает все меры для сохранения судна. Стараемся предусмотреть те неожиданности, которые может пре-

поднести нам коварная стихия Арктики. Вахтенные все время находятся на палубе. В нескольких местах лед непрерывно освещается факелами.

Научные работы проводятся в прежнем объеме. Все здоровы, настроение приподнятое, бодрое.

Когда седовцы узнали о походе ледокола «И. Сталин» для вывода «Седова» из тяжелых льдов, чувство беспредельной благодарности, любви к родине и великому вождю товарищу Сталину охватило каждого из нас. Мы еще раз убедились, какое огромное внимание и заботу в продолжение всего дрейфа проявляют к нам трудящиеся любимой родины, партия и правительство.

От имени экипажа прошу передать наш пламенный привет могучему советскому народу.

БЛИЗИТСЯ ВЫХОД НА ЧИСТУЮ ВОДУ

17 декабря

Декабрь ознаменовался специфическими неприятностями: после восьми месяцев спокойного состояния льда 3 декабря вблизи судна внезапно раздался глухой треск; недалеко от борта черной змейкой пробежала по льду трещина. Она прошла почти через снежный домик, построенный для гидрологических работ. Ширина трещины была вначале незначительна: около 10 сантиметров. Но огромное ледяное поле, тянувшееся монолитной массой на несколько миль, раскололось. Это значило, что при первом же изменении направления и силы ветра начнется торошение льда у самого борта «Седова». Так оно и произошло.

Через несколько дней к району дрейфа добрался циклон. Подул ветер штормовой силы. Трещина быстро разошлась до 200 метров. На другой день, после резкого изменения направления ветра, началось сжатие — сначала молодого льда, образовавшегося на разводьях, а затем и старого.

Громадные глыбы тяжелого льда толщиной в несколько метров ломались, громоздились друг на друга, образуя грозный вал, медленно надвигавшийся на судно. Непривычный человек мог бы испугаться этого зрелища. Но, дрейфуя во льдах третью зиму, седовцы привыкли ко многому и спокойно ожидали того момента, когда потребуются активные меры для борьбы со льдом (у нас есть готовые заряды аммонала по нескольку десятков килограммов; остается лишь опустить их в заранее

подготовленные лунки и затем взорвать лед). Но они не понадобились: когда ледяной вал был уже в одном - двух метрах от корабля, сжатие вдруг прекратилось. Все же на судне ведется усиленное наблюдение за состоянием льда в непосредственной близости от «Седова».

Темнота даже в ясную погоду не позволяет судить о состоянии льда в окрестностях; разведка в радиусе полтора километра показала, что лед разбит во многих местах. Появились многочисленные разводья и трещины.

Сейчас «Седов» быстро дрейфует на юг. По радио мы узнали, что флагманский ледокол арктического флота «И. Сталин» вышел из Мурманска к месту нашего дрейфа.

Начались приготовления к скорому выходу «Седова» из ледового плена. Неутомимый боцман Буторин с командой крепит грузы и все палубное «хозяйство», чтобы оно не каталось по судну при качке на чистой воде. Механики осматривают и проверяют судовые механизмы, готовят их к пуску после долгой стоянки.

Работы очень много, но экипаж с удвоенной энергией готовит славный корабль к скорому выходу из льдов и возвращению в советский порт.

А. Ефремов

В ГРЕНЛАНДСКОМ МОРЕ

21 декабря

Сегодня экипаж «Седова» торжественно отпраздновал славное 60-летие великого вождя народов, учителя и друга И. В. Сталина.

С большим воодушевлением экипаж «Седова» послал поздравительную телеграмму тому, чью отеческую заботу и внимание чувствует в течение всего дрейфа.

Радостно встретили седовцы весть по радио о присвоении товарищу И. В. Сталину звания Героя Социалистического Труда со вручением высшей награды СССР — ордена Ленина.

В вахтенном журнале отмечено, что дрейф судна протекает уже в Гренландском море. Скорость дрейфа за последние сутки увеличилась до 9 миль против 4—5 миль при ветре той же силы. Глубины уменьшились почти вдвое: отмечена глубина в 2 205 метров.

Сегодня термометр показывал 36—37 градусов мороза. Переменная облачность, ветер в 4 балла. Подвижек льда не наблюдалось. На судне все в порядке.

Наблюдается интересное изменение температуры воды на разных горизонтах. Температура теплого слоя воды значительно повысилась. В прежнем объеме ведутся научные работы.

На-днях моряки получили по радио биографии своих кандидатов в депутаты местных Советов. Сейчас изготовляются избирательные бюллетени. Ко дню выборов выпускаем специальный номер стенгазеты «Мы победим». 24 декабря седовцы вместе со всем многомиллионным народом Советского Союза отдадут свои голоса кандидатам сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Близится выход из дрейфа. Машины «Седова» приводятся в полную готовность. На палубе и в трюмах груз укладывается и крепится по-походному. Подготовляются помещения для приемки дополнительной команды из экипажа ледокола «И. Сталин». Идет проверка навигационных приборов, производится общая приборка на судне.

По радио узнали о героической работе экипажа корабля, который идет к нам. Около 6 суток ледокол «И. Сталин» шел, преодолевая сильный шторм. В это время года Баренцово море особенно бурливо. На этот раз оно также себе не изменило. Даже такой большой корабль, как флагманский ледокол, стал игрушкой разъяренного моря. Итти нормальным ходом оказалось невозможно. Громадные валы необычайной силы обрушивались на судно. Пенистые волны гуляли по палубе, накрывали грузы и лебедки. Иногда корабль зарывался носом в воду, и казалось, что нет такой силы, которая подняла бы его снова наверх. Это было тяжелое испытание для корабля. Он выдержал его блестяще, показав прекрасные пловучесть и крепость. Прошедшие дни явились испытанием также и для людей корабля, носящего имя вождя народов. Резкий ветер сбивал с ног бесстрашных моряков, но они продолжали свою тяжелую работу на палубе. Бывали секунды, когда, только держась за веревки,матросы спасались от гибели.

Пожалуй, никогда еще работа капитана, вахтенных штурманов и рулевых не была столь напряженна, как в эти дни. Неправильное движение рулевого, неверный поворот, и кораблю грозили бы очень серьезные неприятности. Вахтенные работали под непрерывными ударами волн. Они вынуждены были каждый час спускаться вниз, чтобы сменять свою промокшую и обледеневшую одежду.

Сильно упала температура. Шторм продолжался, и вода, попадая на корабль, замерзала, покрывая толстым слоем льда лебедки, ванты, мостик. Судно приобрело фантастический вид. Толстый ледяной покров многотонной тяжестью лег на корабль. Экипаж и весь экспедиционный состав занялся околкой льда.

Сегодня шторм несколько стих, словно специально для того, чтобы дать морякам «Сталина» возможность торжественно отпраздновать шестидесятилетие нашего вождя и учителя товарища Сталина. Как только будет закончена околка льда и корабль примет нормальный вид, в столовой состоится торжественное собрание, посвященное великому знаменательному дню.

Все седовцы с огромным вниманием слушают каждое сообщение, которое приносит радио с флагмана.

И. Бекасов

КОРАБЛИ ИДУТ НА СБЛИЖЕНИЕ

23 декабря

Вчера часть аварийного груза перевезена на борт судна; на льду оставлен только месячный запас. Сделали гидрологическую станцию.

Вечером мы находились на 82 градусе 07 минуте северной широты и 5 градусе 10 минуте восточной долготы.

Установили радиосвязь с ледоколом «И. Сталин». Состоялся телефонный разговор. Слышимость хорошая. Нынче днем флагманский корабль арктического флота пересек 80-ю параллель и вошел в тяжелые льды. Теперь он находится на расстоянии всего 130 миль от «Седова».

И. Бекасов

БЕСЕДА ПАПАНИНА С БАДИГИНЫМ

23 декабря. С борта ледокола «И. Сталин»

Состоялся разговор по радио между командованием ледокола «И. Сталин» и командованием ледокола «Седов». Приводим содержание беседы:

ПАПАНИН: Здравствуйте, дорогие товарищи седовцы! Передаю вам сердечный привет. Вами и вашей работой гордится весь советский народ. Вы показали всему миру, на что способны советские люди, которых ведет наш великий Сталин.

Везем вам подарки. Колхозы и совхозы послали для вас свежие огурцы, лимоны, помидоры, мандарины. Везем также живую птицу, свежее мясо и многое другое. Правда, браточки родные, во время

шторма двух петушков волной убило, но не беспокойтесь, — того, что осталось, хватит вполне. Везем и письма. Одна просьба у меня: дрейфуйте скорее, чтобы наши коллективы вместе встретили новый год и подняли первый бокал за здоровье нашего родного, горячо любимого Сталина.

Теперь, товарищи Бадигин и Трофимов, прошу ответить на несколько вопросов. Первое и самое главное — как здоровье всех седовцев? Второе — в каком положении находится судно? Третье — на каком расстоянии от судна проходят трещины, в каком направлении, сколько их? Четвертое — как часто наблюдаются сжатия, какой силы и продолжительность их?

БАДИГИН: Сердечный привет Вам, Иван Дмитриевич, товарищ Белоусов и все остальные товарищи! Мы горячо тронуты тем вниманием, какое оказывают нам партия, правительство, советский народ и наш родной Сталин. Ждем вас с великим нетерпением. Мы все здоровы и бодры, сейчас особенно. За последние дни существенных изменений в положении судна не произошло. Трещины остались и еще добавились; основная трещина проходит в 5—6 метрах. Крен судна увеличился на 1 градус. Сжатие один раз было сильное. Дрейф с 20 декабря пошел быстро; видимо, нас подхватило течением. Вчера мы прошли 9 миль. Сегодня, вероятно, пройдем еще больше.

Передаю микрофон Трофимову.

ТРОФИМОВ: Все здоровы, дорогой Иван Дмитриевич, работаем по-ударному, выполняем план, принятый нами на производственном совещании.

ПАПАНИН: Очень рад, что вы все здоровы, — это самое важное. Скоро наш ледокол, носящий имя великого Сталина, разделает весь лед вокруг вас и выведет «Седова» из плена. Привет всему коллективу, крепко обнимаю и целую. Передаю микрофон капитану Белоусову.

БЕЛОУСОВ: Здравствуйте, дорогие друзья! Обещаю, что выведем вас всех с доставкой на дом. Передаю микрофон Ивану Дмитриевичу.

ПАПАНИН: Дорогие братки, на этом заканчиваем сегодняшний разговор. Устанавливаем с вами регулярную связь. Прошу передавать сведения о дрейфе и погоде прямо нам, это облегчит работу. До скорого свидания, нажимайте на все педали!

БАДИГИН: Благодарим за все. Сейчас с удвоенной энергией будем работать над подготовкой судна к возвращению на Большую Землю. Всего, всего хорошего, ждем вас, до свидания!

XXVII месяц дрейфа

ЗА КАНДИДАТОВ СТАЛИНСКОГО БЛОКА

24 декабря 1939 года

В 6 часов утра открылись двери нашего дрейфующего избирательного участка по выборам в местные Советы депутатов трудящихся.

Празднично выглядит кают-компания. Здесь помещается пункт для голосования.

Ночью никто не спал — все с нетерпением ожидали начала голосования. Подача голосов началась очень торжественно. Первым опустил бюллетени в избирательную урну Паша Мегер; он раньше обычного занялся приготовлением праздничного завтрака и все время поглядывал на двери кают-компании.

Через полчаса голосование закончилось.

После подсчета голосов был объявлен результат: все седовцы, как один, отдали свои голоса кандидатам сталинского блока коммунистов и беспартийных.

Н. Бекасов

НА ПУТИ ФЛАГМАНСКОГО КОРАБЛЯ — СПЛОШНЫЕ ЛЬДЫ

26 декабря

Подхваченный быстрым течением, «Седов» за последние сутки продрейфовал в юго-западном направлении 13 миль. Сегодня расстояние между ледоколами «И. Сталин» и «Седов» значительно сократилось; нас разделяют только 84 мили.

Вчера с утра стояла низкая температура — 36 градусов мороза; дул северный ветер силой в 4 балла.

На судне все благополучно, все здоровы.

Наши координаты: 81 градус 56 минут северной широты и 4 градуса 29 минут восточной долготы. Координаты ледокола «И. Сталин»: 80 градусов 32 минуты северной широты и 5 градусов восточной долготы.. Флагманский корабль встретил десятибалльный сплошной лед толщиной в 2—2,5 метра. Пробиваться дальше не имеет смысла: в таких льдах можно получить серьезные повреждения, израсходовать весь запас топлива и пресной воды.

27 декабря

За последние сутки «Седов» продрейфовал около 10 миль. Направление дрейфа изменилось немного на восток. Координаты: 81 градус 46 минут северной широты и 4 градуса 36 минут восточной долготы.

Закончив глубокую разведку в нашем районе, ледокол «И. Сталин» направился в Баренцбург для пополнения запасов угля и пресной воды.

Н. Бекасов

ЕЩЕ НА ДВЕНАДЦАТЬ МИЛЬ ЮЖНЕЕ

28 декабря

26 декабря вокруг корабля наблюдались сильные подвижки льда. В полдень с левой стороны судна лед треснул и начал быстро расходиться. К вечеру ширина разводья достигла 500 метров.

Вначале в разводье была небольшая зыбь, но вскоре трещина покрылась слоем молодого льда; на нем периодически происходят разрывы. Очевидно, вдали от «Седова» продолжаются сильные подвижки льда.

За последние сутки судно продрейфовало в южном направлении 12,2 мили. Большая скорость дрейфа сказывается на научных работах: при таком быстром продвижении трудно брать гидрологические станции; сегодня из-за большой скорости дрейфа пришлось прервать гидрологические исследования.

Погода неважная: облачность, туманы, метели, резкий северо-западный ветер. Температура воздуха в последние дни немного повысилась: вчера утром было 26,3 градуса мороза, а к полночи—22,6 градуса.

Сегодня наши координаты: 81 градус 34,6 минуты северной широты и 4 градуса 40 минут восточной долготы.

Через московский магазин № 2 «Главчая» седовцы заказали для своих родных, живущих в Москве, новогодние подарки: торты, шоколадные конфекты, шампанское, фрукты.

Н. Бекасов

ПЕРЕД ВОЗВРАЩЕНИЕМ НА РОДИНУ

31 декабря

В течение декабря дрейф «Седова» отличался исключительной устойчивостью в направлении и значительно большей, по сравнению с прошлыми месяцами, скоростью. За декабрь корабль продрейфовал около 160 миль почти прямо на юг.

Такое направление и возросшая скорость дрейфа объясняются устойчивыми ветрами северной половины и влиянием течений. До последнего времени течения не оказывали существенного влияния на дрейф льдов. Характер дрейфа изменился в тот период, когда «Седов» приблизился к сравнительно узкому проливу между Шпицбергеном и Гренландией, через который льды выносятся из Северного Ледовитого океана.

Значительно изменилась и ледовая обстановка. С 21 марта до 2 декабря 1939 года, то-есть больше восьми месяцев, лед в непосредственной близости от корабля представлял собой сплошное поле. Примерно в 2—3 милях к юго-западу в течение всего лета было обширное разводье. По «водяному небу», часто наблюдавшемуся в различных направлениях, представлялось возможным судить о наличии значительных разводий и за пределами видимости. Огромные ледяные поля и большие разводья между ними характерны для льдов, дрейфующих в центральной части Северного Ледовитого океана.

Теперь картина совершенно изменилась. Появилось много трещин. В связи с этим начались значительные сжатия и подвижки. Там, где были ровные поля, образовались огромные гряды наторошенного льда. Он беспрерывно движется. Стоит ветру изменить направление или скорость, как начинается торошение и появляются новые разводья.

Все это говорит о том, что недалек день, когда флагманский ледокол арктического флота «И. Сталин» сможет подойти к «Седову» и помочь ему выйти из льдов.

На «Седове» идет исключительно напряженная подготовка к этой встрече. Полярная ночь и 30-градусные морозы сильно усложняют

самые, казалось бы, пустяковые работы. Так, чтобы освободить от льда кингстоны для принятия воды в котлы, пришлось продолбить во льду колодец глубиной в 4,2 метра; это отняло много труда у команды.

Несмотря на обилие работ в машинном отделении и на палубе, научные исследования ведутся своим чередом. Только в последние дни пришлось прекратить магнитные наблюдения. Вблизи корабля их выполнять нельзя, а отходить на 300—400 метров — из-за постоянной подвижки льда рискованно; во время одной значительной подвижки домик, в котором велись магнитные наблюдения, унесло неизвестно куда... При недостаточной осторожности такая же участь может постигнуть и наблюдателя.

Полный энергии, не считаясь с временем, днем и ночью работает экипаж «Седова», готовя свой корабль к возвращению на родину.

В. Буйницкий

ПОДНИМАЕМ ПАРЫ!

1 января 1940 года

Здравствуй, новый — 1940 год!

Поутру определились. Находимся на 81 градусе 15 минуте северной широты и 4 градусе 16 минуте восточной долготы.

Резкие западные и северо-западные ветры подгоняют льды, а вместе с ними — и наш «Седов».

По левому борту корабля непрерывно происходят незначительные сжатия и торошение молодого льда толщиной 10—12 сантиметров. Судно испытывает легкие толчки. Битый лед постепенно отходит в сторону. С левого борта, на расстоянии 500 метров от нас, — вода. Правый борт припаян к кромке сплошного льда.

Стараемся привести судно в пловучее состояние. Добыли воду для котлов. Вероятно, сегодня же поднимем в котлах пар.

К. Бадигин

НАД «СЕДОВЫМ» ВЬЕТСЯ ДЫМ

2 января

За последнюю декаду «Седов» продрейфовал 72 мили. Напряженно готовимся к приходу ледокола «И. Сталин» и выводу «Седова» изо льдов.

Большую часть суток работает маленький бензиновый двигатель, называемый нами попросту «движок»; он дает электроэнергию для освещения и зарядки аккумуляторов.

Больше года назад, осенью 1938 года, после ухода «Ермака», на «Седове» были потушены котлы. Теперь снова начала работать кочегарка. Поднят пар в малом (вспомогательном) котле, и клубы черного дыма валят из трубы «Седова». Включаем паровое отопление. Проверяем судовые механизмы. Освобождены от льда кингстоны; для этого по правому борту во льду пробита шахта глубиной больше 4 метров (толщина ледяной «подушки» здесь около 5 метров).

Много приходится работать нашей радиостанции. Регулярно держим связь с островом Рудольфа, мысом Челюскин, мысом Желания, Баренцбургом. С ледоколом «И. Сталин» мы имеем связь почти каждые два часа.

Погода весь день меняется. Утром была переменная облачность, мороз 18,8 градуса, юго-западный ветер силой в 5 баллов. К 9 часам вечера небо сплошь покрылось облаками, подул западный ветер силой в 3 балла, температура понизилась до 20,3 градуса мороза.

Наши координаты вчера в 7 часов вечера: 81 градус 01 минута северной широты и 3 градуса 18 минут восточной долготы. Судно по-прежнему дрейфует на юг-запад.

Весело встретили новый год. Все бодры и здоровы. Настроение приподнятое, радостное. Ждем условных сигналов с ледокола «И. Сталин».

Н. Бекасов

ПЕРЕД ВСТРЕЧЕЙ

3 января. С борта ледокола «И. Сталин»

За последние дни И. Д. Папанин дважды долго разговаривал с капитаном Бадигиным, который подробно рассказал о положении корабля. Вот отрывок из записи этих бесед:

БАДИГИН: По правую сторону «Седова» — сплоченный торосистый лед, в котором в пределах видимости нет никаких разводий. По левую сторону — плавающий крупно- и мелкобитый лед и обломки полей. Этот лед находится в постоянном движении. Иногда его относит от кромки на довольно значительное расстояние. Я боюсь, что при более значительных подвижках лед всей своей тяжестью навалится на левый незащищенный борт «Седова». Полагаю наиболее целесо-

образным попытаться отойти от кромки тяжелого льда в мелкобитый. Считаю это менее опасным. Экипаж работает по 12 и более часов.

ПАПАНИН: Правильно, если отойдете в мелкобитый лед. Но не рекомендую особенно форсировать. Особенно в лед не забирайтесь, а то вас в западную часть завезет, под Гренландию. Старайтесь отойти от опасного места и берегите уголь. Самое главное — есть ли у вас запасная рация? Запомните, если сойдете на лед, — вас без радио не найдешь. Для вас радио, что кусок хлеба.

БАДИГИН: Запасная рация находится на судне в полной готовности к выносу. В случае чего, будем также брать с собой тот передатчик, которым мы работаем сейчас. Экипаж здоров, бодр, все совершенно спокойны. Думаю, что все будет благополучно, но мы готовы ко всяким случайностям. Привет.

Всю ночь на 3 января ледокол «И. Сталин» шел во льдах, пробиваясь на север. Утром удалось нащупать небольшие разводья. За день ледокол дошел до широты 80 градусов 23 минуты. Здесь обстановка резко изменилась: корабль попал в сплошной десятибалльный лед.

В 14 часов состоялся новый радиоразговор с «Седовым». 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 итти только вперед, назад возвращаться не будем. Лед очень тяжелый, с удара прохожу 3—4 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!

ТОЛЬКО 25 МИЛЬ РАЗДЕЛЯЮТ КОРАБЛИ

4 января. С борта ледокола «И. Сталин».

В 0 часов 30 минут между И. Д. Папаниным и К. С. Бадигиным состоялся разговор по радио. Передаем запись беседы:

ПАПАНИН: Здравствуй, дорогой Константин Сергеевич! Видите ли сейчас наши прожекторы или мешает облачность? Мы попали в тяжелые поля, вокруг идет сильное сжатие. На глазах вырастают

огромные торосы. Мы решили немного выждать—до перемены обстановки, чтобы зря не тратить уголь. Потом — снова к вам. Когда будет хорошая видимость, установите лампу на мачте «Седова». Мы считаем, что нас с вами разделяет не больше 20—25 миль. Есть ли у вас сейчас сжатие или нет?

БАДИГИН: Добрый вечер, дорогой Иван Дмитриевич! Сжатия поблизости нашего судна сейчас нет. Справа, метров за 500, видно разводье, но думаю, что оно идет недалеко. Как я вам сообщал, с левого борта несколько дней под ряд были значительные подвижки и перемещения битого льда на большом пространстве. В последние часы у нас на грот-мачте на высоте 20 метров горит тысячесвечевая лампа. Свет ее мешал следить за вами. Кроме того, ухудшилась видимость по горизонту. После нашего разговора выключу свет у себя и прошу вас дать задание команде — поводить прожекторами. Результат сейчас же сообщу. Думаю, что переждать сжатие, — это самое правильное решение.

ПАПАНИН: Сейчас включаем прожектор, луч направляем в зенит. Поручите кому-нибудь посмотреть сейчас и сообщите нам. Жду в рубке. У нас идет напряженная работа всего экипажа, все вахты соревнуются за честь подвести к вам ледокол. Все внимание и разговоры только о вас, родные. Ваша радиостанция — единственный ориентир для нас. Мы следим за вами каждые два часа в старые условленные сроки, чтобы по первому требованию товарища Белоусова радисты могли взять радиопеленг. Константин Сергеевич! Подняли ли вы пар в котлах или нет? Если не подняли, то лучше не жгите уголь напрасно. Вам хорошо известно, что значат лишние полтонны угля. Сегодня вы, вероятно, слышали по радио последние известия, в которых о вас, седовцах, рассказывают всему Советскому Союзу. Вы видите, с каким нетерпением весь советский народ ждет той минуты, когда мы соединимся с вами. Это и понятно. Наш народ любит своих сынов, своих героев. Я очень рад, что вы все здоровы, а ледокол к вам подойдет наверняка. Все. Жду сообщения о видимости луча нашего прожектора.

БАДИГИН: Иван Дмитриевич! Сейчас, вероятно, придут и сообщат. Седовцы сейчас переживают незабываемые минуты. Все направлено к тому, чтобы подготовить судно. Пар в котлах поднят. Угля — самое минимальное количество. Все в свободную минутку выбегают наверх, смотрят на зюйд. Могу сказать, что по спаянности и дружбе — это исключительный коллектив. Ну, а работа строится прежде всего на дружбе и спайке его. Седовцы провели столько научных наблюдений, что научным работникам придется потратить много времени для обработки собранных материалов. Очень жалеем, что в последние дни

не могли брать проб с глубины. Никак нельзя было докапаться до дна в том месте, где это нужно было. После того, как оторвало аварийный запас, я запретил производить магнитные наблюдения, боясь потерять людей, так как для этого нужно было уходить от судна на 500—600 метров, чтобы не подвергать приборы действию судового железа. Остальные научные работы ведутся. В отношении связи — можно ручаться. У нас Полянский обеспечивает связь в течение всего дрейфа без единого перебоя.

Сейчас пришли и сообщили, что огни вашего ледокола не видны. По горизонту — облачность. У меня все. Привет всем, вашему коллективу. С нетерпением мы ожидаем вас всех.

ПАПАНИН: Все поняли, не буду больше истощать ваши аккумуляторы. Сердечный привет седовцам от меня и от всего коллектива ледокола. Заканчиваю. Несколько часов простоим. Кончится торошение, тогда снова будем продолжать путь к вам.

МЕТЕТ ПУРГА

4 января

У нас северо-восточный ветер силой в 3 балла, температура — минут 30 градусов.

Определили координаты: 80 градусов 48 минут северной широты и 2 градуса 57 минут восточной долготы. Ледовая обстановка без перемен.

5 января

Метет пурга. Нас отнесло еще на 6 миль к югу. Вместе с нами в том же массиве льда дрейфует ледокол «И. Сталин». Расстояние между кораблями осталось неизменным.

Метель на время скрыла огни прожектора, но сегодня вечером мы снова их увидели. Ледокол «И. Сталин» медленно пробивается к нам навстречу.

И. Бекасов

РАЗГОВОР КАПИТАНОВ

5 января. С борта ледокола «И. Сталин»

В 18 часов 45 минут состоялся радиоразговор капитана ледокола «Сталина» М. П. Белоусова с К. С. Бадигиным:

БЕЛОУСОВ: Здравствуй, Константин Сергеевич! Сегодня вновь пытался пробиться, но шли почти все время только на восток или запад:

Герой Советского Союза И. Д. Папанин — начальник правительственной экспедиции по выводу «Седова» из льдов

Капитан ледокола «И. Сталин»—М. П. Белоусов

в направлении на север все время встречал тяжелый невзломанный массив. Пробились на 1—1,5 мили. Пришлось опять остановиться, чтобы не расходовать зря уголь. У нас большое потепление, температура минус 3 градуса, ветер на юго-восток силой в 7 баллов. Мы определились астрономически и, совместив с пеленгом «Седова», получили: широта 80 градусов 35 минут, долгота — «Седова», переданная нам сегодня. В 19 часов буду светить прожектором. Сообщите, виден ли его луч? Продвинулись мы на восток около одной мили, а пеленг изменился на 7 градусов, значит мы находимся совсем близко. Одновременно с сообщением о видимости прожекторов сообщите температуру воздуха в районе «Седова». Привет!

БАДИГИН: Добрый вечер, Михаил Прокофьевич! Прожекторы уже несколько часов видны хорошо. Сейчас мы видим зарево, находящееся от нас прямо на юг. Минут через пять после нашего разговора зажгу лампу на мачте. У нас тоже потепление: температура минус 4 градуса, ветер силой в пять-шесть баллов. С 10 часов начали появляться в пределах видимости трещины, идущие преимущественно в направлении на север и юг по горизонту на все 32 румба. Местами видим водяное небо. Сейчас в 11 метрах от правого борта «Седова» имеется трещина в два метра. Думаю, сейчас и у вас должно развести немного. Координат пока нет — отсутствуют звезды.

Через несколько минут Бадигин сообщил телеграфом:

— Сейчас у нас зажжена лампа, стало видно вас еле-еле, но все же видно.

Флагманский корабль, найдя разводья, пошел по пеленгу курсом на «Седова», но в 21 час 30 минут снова попал в полосу сильного сжатия. Началась пурга, торошение, исчезла видимость.

ОГНИ ЛЕДОКОЛА «И. СТАЛИН» СТАНОВЯТСЯ ВСЕ ЯСНЕЕ

7 января

По-прежнему в районе дрейфа большая облачность. Временами падает снег. Температура — минус 23 градуса. Сильный юго-восточный ветер гонит судно на северо-запад. В полдень определили координаты — 80 градусов 49,3 минуты северной широты и 2 градуса 11 минут восточной долготы.

Ночью наблюдали незначительное сжатие льдов. Огни ледокола «И. Сталин» становятся все яснее.

И. Бекасов

ОГОНЕК С «СЕДОВА»

7 января. С борта ледокола «И. Сталин»

6 января по кораблю распространился слух, что до «Седова» осталось 7 миль.

Вскоре выяснилось, что штурман Нашатырев еще вечером «поймал» какую-то звезду, определился, но не был уверен в точности определения, и поэтому капитан запретил ему рассказывать об этом.

Слух о 7 милях, облетевший к полуночи весь корабль, не давал спокойно сидеть на месте. Хотя корабль и не двигался, — люди несли на мостике напряженную вахту.

В четыре часа утра флагманский корабль снова остановился, — в какой уже раз! Недаром Иван Дмитриевич говорил:

— Терпение — друг полярников.

Прошло около часа.

Вдруг впереди, прямо по носу корабля, над самым горизонтом, замерцал маленький неяркий огонек.

Это пятнышко меняло форму, — воздух был еще мутноват, но сомнений не оставалось: это был фонарь.

Первым увидел его вахтенный рулевой Полухин. Дело было в пять часов утра. Он вскрикнул от неожиданности и побежал к вахтенному штурману. В это время на правом крыле верхнего мостика стоял инженер Цикунов. Он зажег прожектор, направил его на север и просигнализировал:

— *«Сталин»*.

Папанина не было на мостике. Он в это время заканчивал разговор с Бадигиным и говорил ему:

— Ваш родной огонек очень хорошо видим. Сердце так и переполнено радостью. Я вспоминаю, как было на нашей льдине. Тогда, когда увидели огни «Таймыра», четверо суток не спали. Все следили за огоньком. Теперь мы за ваш огонек ухватились и от него не отойдем. Ложитесь спать. Ледовая обстановка у нас тяжелая. Родной Константин Сергеевич, сегодня к вам не пойдем. Весь наш экипаж не спит, многие бреются, надевают галстуки, но мы их угомоним, уложим спать. И вы ложитесь, отдыхайте. Мой сердечный привет вам и всем браткам вашим.

ПОСЛЕДНИЕ МИЛИ

8 января. С борта ледокола «И. Сталин»

Ледокол «И. Сталин» стоял без движения почти два дня. Временами мела пурга, и тогда огонек на горизонте исчезал. Прояснялось, — и он снова появлялся.

Бадигин, беседуя с Папаниным, намекнул на то, что неплохо бы отправиться кому-нибудь из седовцев к кромке — разведать льды. Папанин просил никого не отправлять и сказал:

— Нет надобности в таком путешествии. Если бы возникла острая необходимость, тогда другое дело, но ведь вы только вчера убили медведицу, и свежее мясо у вас есть. Теперь вы обеспечены надолго.

— К вашему приходу кончим вчистую, — пошутил Бадигин, — уж очень велик спрос на медвежатину.

— У нас тут еще говорят, — сказал Папанин, — что можно пойти, взяв с собой на всякий случай клиппербот. Но у вас нет собак, а таскать клиппербот на себе тяжело.

— Наши собаки чуют ваш дым, — ответил Бадигин, — лают в вашу сторону.

...Вечером подул сильный южный ветер. Льды стали перемещаться, трещины впереди раздвинулись.

Флагманский корабль дал ход.

Около четырех часов утра справа опять появился огонь «Седова».

Пилоты ознаменовали этот торжественный момент каскадом цветных ракет.

— Огонек совсем близко. По прямой — мили три, — заметил Белоусов.

Все реже стали встречаться разводья. Пошли крепкие льды. Снова начался бой с перемычками, барьерами, грядами торосов. Пришлось менять курс и уходить то на восток, то на запад, а потом бить поле, в котором глаз капитана обнаруживал какую-то слабину.

Так продолжалось до утра.

Сплошной лед заставил остановиться.

Три мили! Как это мало, если смотреть на карту. Как это много, если взглянуть на сплошное ледяное поле, которое лежит между флагманским кораблем и «Седовым».

НЕОЖИДАННОЕ ПОТЕПЛЕНИЕ

8 января

По-прежнему переменная облачность, туман. Утром температура была минус 4,3 градуса, вечером — плюс 1 градус. К вечеру южный ветер усилился до 7 баллов. Координаты «Седова»: 80 градусов 46,4 минуты северной широты и 02 градуса 28 минут восточной долготы. Трещина по правому борту вновь разошлась, но всего лишь на 2—3 метра.

Южный ветер, который дует в лоб льдам, выносимым из Северного Ледовитого океана, тормозит их движение и сплачивает льды.

Вот этот ветер и принес нам туман, резкое потепление. Видимость ограничена буквально несколькими десятками метров. В течение нескольких часов лил дождь. Расскажешь кому-либо, что в высоких широтах Арктики в разгар полярной ночи может итти дождь, — и не поверят...

Н. Бекасов

ПЛАН РАБОТ ПЕРЕВЫПОЛНЕН

9 января

МОСКВА, ПОЛИТУПРАВЛЕНИЕ ГЛАВСЕВМОРПУТИ

Сообщаю о работе экипажа.

Гравитационные, астрономические и метеорологические наблюдения производятся в прежнем объеме. С согласия товарища Папанина сокращены работы по измерению глубин, гидрологии и магнетизму.

Намеченные 17 декабря планы производственных работ выполнены на 120 процентов. Сейчас все внимание сосредоточено на приведении в готовность главной машины и вспомогательных механизмов. Работы на палубе уже окончены. Нас отделяют от ледокола «И. Сталин» лишь 5—6 миль тяжелых льдов. Готовимся к долгожданной встрече.

Избиратели Мурманска оказали нам огромное доверие, избрав депутатами Советов. Бадигин избран депутатом Мурманского областного совета, все остальные — депутатами Мурманского городского совета.

В связи с увеличением продолжительности рабочего дня, особенно за последние дни подготовки к выходу из льдов, — ослабла культурно-массовая работа. Приходилось работать буквально по 14—16 часов в сутки. Положение судна без перемен. Состояние экипажа отличное. Все здоровы.

Привет от всех седовцев.

Д. Трофимов

В ЛЕДЯНЫХ ПОЛЯХ

9 января. С борта ледокола «И. Сталин»

По-прежнему ледокол «И. Сталин» обступают ледяные поля, конца которым не видно даже при свете прожектора. Дует южный ветер силой в 8 баллов.

Неизвестно, сколько будет продолжаться вынужденная стоянка. Поэтому на флагманском корабле введен режим экономии угля, пресной воды, электричества. Механики и кочегары сократили до минимума расход пресной воды и угля. Весь коллектив потребляет сейчас пресную воду только для пищи. В бане, в ваннах, в умывальниках расходуем соленую воду. Круглые сутки при свете электрических ламп все работают на льду, выпиливают большие снежные кирпичи. Лебедка поднимает огромные сетки, наполненные этими кирпичами, и бросает их в снеготаялку. Так пополняется запас пресной воды.

И. Д. Папанин дважды говорил с Бадигиным по радио. На «Седове» все без перемен. Седовцы ни одним словом не высказывают нетерпения, с которым они ждут нашего подхода. Но Папанин чувствует и понимает это нетерпение и находит много теплых слов для отважных моряков. Вчера он просил седовцев прекратить всякие работы, которые можно оставить до нашего прихода, чтобы не утомляться понапрасну. И. Д. Папанин и К. С. Бадигин обменялись впечатлениями о концерте, который сегодня ночью передавался из Москвы во время встречи родственников седовцев с мастерами искусств.

Тысячесвечевая лампа, горевшая на мачте «Седова» и светившая так приветливо в эти дни, сейчас погашена — все равно ее не увидишь в такую туманную погоду. За последние дни ни седовцы, ни моряки ледокола «И. Сталин» не могли астрономически определиться. Поэтому неизвестны точные координаты. Можно, однако, считать, что расстояние между судами остается неизменным.

В МОСКВЕ — МОРОЗЫ, В АРТИКЕ — ТЕПЛО...

10 января

Определить координаты судна мешает облачность.

Днем на расстоянии 50 метров от левого борта в молодом льду появилась трещина, которая к вечеру превратилась в громадное разводье.

идущее с северо-востока на юго-запад и заканчивающееся в южной части в пределах видимости. В различных местах (по цвету неба у горизонта) можно предполагать чистую воду.

От громадного ледяного поля, вместе с которым долгие месяцы дрейфовал «Седов», остался обломок льдины шириной около 50 метров и длиной около 100 метров. За разводьем следуют поля старого многолетнего льда, окружающие тесным кольцом местонахождение «Седова». За ними, на юг от судна, ясно видны огни ледокола «И. Сталин». Часто наши взоры устремляются к этим огням — вестникам скорого освобождения из ледового плена.

Южный ветер достигает силы в 5—6 баллов. Повидимому, этот ветер отжимает льды и оба наши корабля на север. Температура днем достигла 1,2 градуса выше нуля. А в Москве ... 38 градусов мороза.

С борта ледокола «И. Сталин» сообщают, что ледяное поле, преграждающее путь к «Седову», рассечено узкой, длинной трещиной, идущей на северо-восток. Вчера и сегодня были проведены две глубокие разведки, чтобы выяснить, как далеко тянется эта трещина, можно ли использовать ее для продвижения вперед. Одну группу возглавлял И. Д. Папанин, вторую М. П. Белоусов.

Разведка затянулась на несколько часов. Товарищи прошли на две-три мили, детально обследовали основную трещину и все ее разветвления. Путь для ледокола «И. Сталин» на северо-восток оказался закрытым: трещина заканчивалась непроходимыми торосами.

Утром флагманский корабль дал несколько протяжных гудков. Мы хорошо слышали эти гудки.

И. Бекасов

ВЕТЕР ИЗМЕНИЛ НАПРАВЛЕНИЕ

11 января

В результате сильного южного ветра, дувшего в последние дни, «Седова» сильно продвинуло на север. К полуночи облачность уменьшилась, показались звезды. По ним определили координаты: 81 градус 11,4 минуты северной широты и 03 градуса 49 минут восточной долготы. Таким образом, судно за трое суток продрейфовало 28 миль по направлению на север и северо-восток.

Судно прижало к северной кромке образовавшегося вчера разводья.

Еще вчера было пасмурно, шел дождь и мокрый снег. Ванты были покрыты изморозью. Все поражались потеплению. Но уже к полуночи

ударил 15-градусный мороз. И самое главное — изменилось направление ветра. Дует порывистый, шквалистый ветер с северо-запада.

Огни ледокола «И. Сталин» седовцы видят ясно. Расстояние между судами за это время не увеличилось. Подувший с северо-запада ветер произведет, очевидно, некоторую перегруппировку льдов и облегчит движение флагманского ледокола.

Н. Бекасов

СЛЫШЕН ШУМ ПРИБОЯ

12 января

Наконец-то всерьез задул свирепый, порывистый северный ветер в 8—9 баллов. Он гонит нас и льды на юг. Температура упала до минус 17 градусов. В полдень определили координаты: 81 градус 06,7 минуты северной широты и 3 градуса 50 минут восточной долготы.

В пределах видимости — крупнобитый девятибалльный лед. У кромки разводий слышен шум прибоя.

Н. Бекасов

ДЕНЬ ДРЕЙФУЮЩЕГО КОРАБЛЯ

12 января. С борта ледокола «И. Сталин»

Специальные корреспонденты московских газет беседовали по радио с капитаном «Седов К. С. Бадигиным и помполитом Д. Г. Трофимовым.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Здравствуйте, товарищи! Передаем вам наш горячий привет, просим ответить на ряд вопросов. Как здоровье и самочувствие седовцев?

БАДИГИН: Добрый день, товарищи! Искренний, сердечный привет от всех седовцев представителям советской прессы. Охотно отвечу на все ваши вопросы. Все мы чувствуем себя прекрасно, горим желанием как можно лучше подготовить судно к приходу ледокола «И. Сталин». Больных среди нас нет. Настроение у всех превосходное, бодрое.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Какие работы проводятся на корабле для подготовки к обратному пути?

БАДИГИН: Машина приведена в полную готовность. Пар в котлах поднят. Осталось только освободить винт и руль от наросшего на них льда. Сейчас этот лед предохраняет от ударов обломков полей. Закан-

чиваем палубные работы, проверяем навигационные приборы. Готовим, красим помещение для тех товарищей, которые пополнят наш экипаж после встречи. Примем гостей как следует. Работа у нас кипит. Могу, между прочим, сообщить вам характерную деталь — все так увлеклись работой, что мне пришлось в специальном порядке запретить работать больше восьми часов в сутки. Берегу силы.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Опишите внешний и внутренний вид «Седова».

БАДИГИН: В связи с оттепелью снег на корабле растаял. Воспользовавшись этим, мы убрали палубу. Теперь она чистая. С бортов все сошло; корабль выглядит не по-зимовочному. Вы, наверное,пожалеете, что не придется увидеть «Седова», обросшего снегом и льдом. Но ничего не поделаешь. Зато внутри корабля мы все оставили по-старому, как было зимой. Несмотря на то, что сейчас работает паровое отопление, сохранили камельки.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Кто что сейчас делает на корабле?

БАДИГИН: На этот вопрос ответит вам Трофимов. Передаю ему микрофон.

ТРОФИМОВ: Как только мы узнали о том, что ледокол «И. Сталин» послан освободить нас из ледового плена с доставкой на дом, на корабле начали готовиться к встрече с вами. Мы находимся близко друг от друга. Правда, нас разделяет тяжелый многолетний лед, но мы знаем, что славный ледокол возьмет с боем последнюю преграду, и мы встретимся с вами в этих торосах. Экипаж с нетерпением ждет этого дня. Сейчас я вам расскажу, кто что делает сегодня на корабле. Капитан Бадигин приводил в порядок данные о глубинах, промеренных нами за время дрейфа. Старший помощник Ефремов был на вахте, а сейчас собирает материал для вахтенного журнала. Этот журнал у нас ведется очень точно, и мы туда записываем всякую мелочь. Второй механик Токарев собирает паро-динамо. Третий механик Алферов занят продувкой котлов; пресной воды у нас нет, последние две недели котлы питались морской соленой водой. Гидрограф Буйницкий стоит на вахте. Старший радист Полянский, или «дядя Саша», как мы его называем, — он оброс большой бородой, — на своем посту. Сейчас с его помощью мы ведем эту беседу. Машинист Шарыпов приводит в порядок машины. Машинист Недзвецкий отстоял ночную вахту, затем отдыхал и сейчас опять работает в машине. Боцман Буторин и матрос Гаманков красят помещение красного уголка. Повар Мегер готовит завтрак. Радист Бекасов свободен. Врач Соболевский в данную минуту приводит в порядок нашу библиотеку. Остальные спят. Все наши товарищи очень интересуются литературой, посвященной исследованию Арктики. У нас

было много книжек на эту тему. Сейчас все эти книжки зачитаны до дыр, остались, что называется, одни корешки. В последние дни нам пришлось много поработать. Сейчас страдная пора миновала. Все в ожидании — близится Большая Земля.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Какие научные работы ведутся сейчас на «Седове»?

БАДИГИН: Регулярно, если есть звезды, по 2—3 раза в день производятся астрономические определения. Каждые два часа — метеорологические наблюдения. Их будем продолжать до конца дрейфа. Только что отправили в Москву декадную метеосводку. Все время проводим гравитационные работы. Последнее наблюдение сделаем, когда ледокол «И. Сталин» будет совсем близко. Глубину океана измерили последний раз 26 декабря. Она оказалась равной 1 809 метрам. В этот же день взяли гидрологическую станцию. Любопытно, что температура теплого слоя воды заметно повысилась. На 200-метровой глубине термометр показал плюс 3,64 градуса. Мы сначала даже не поверили и несколько раз опускали приборы, чтобы убедиться.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Что пишут вам с Большой Земли?

БАДИГИН: На протяжении всего дрейфа, а в последние дни особенно, мы получаем очень большую корреспонденцию. Нам пишут со всех концов страны и даже из-за границы. Каждый день поступают телеграммы с пожеланиями скорейшего окончания дрейфа, поздравлениями, приветами. Как никогда, мы чувствуем внимание и заботу советского народа о своих сынах. Сегодня, например, мы получили приветствия из Пензы, от рабочих Москвы и Ленинграда, от колхозников, от наших родных и друзей. Большое место в нашей корреспонденции занимают радиограммы от редакций газет и журналов, которые просят прислать им статьи о нашем дрейфе. У меня накопился полный ящик этих радиограмм. Удовлетворить все эти просьбы мы до сих пор, к сожалению, не имели возможности.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Как у вас обстоит дело с питанием?

БАДИГИН: Неплохо. Вот, посмотрите, — что́ ели сегодня. На завтрак — рыбные консервы из судака и, по желанию, какао, кофе, чай. К обеду у нас был рисовый суп, отбивные котлеты из медвежатины с жареной картошкой, хотя и сушеной, на третье — компот из сушеных фруктов. На ужин — опять рисовый суп и рагу из медвежатины. К вечернему чаю был подан пирог с начинкой из консервированного мяса. Как видите, жаловаться на питание не приходится.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: С какими мыслями и чувствами возвращаетесь вы на Большую Землю?

ТРОФИМОВ: Трудно передать словами радостные чувства, которые владеют нами сейчас, перед возвращением на родину. Мы благодарны всему великому советскому народу за внимание и заботу. Мы безмерно благодарны любимому Сталину, который, как отец, следил и заботился о нас во время всего дрейфа, который послал нам на помощь флагмана арктического флота. Мы возвращаемся на родину с чувством выполненного долга. Мы сделали все, чтобы с честью выполнить дело, порученное нам партией и правительством. От имени всех седовцев я прошу вас передать через ваши газеты и по радио нашу любовь и наш привет всему советскому народу.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Спасибо, дорогие, за теплую беседу. Обязательно выполним вашу просьбу. Страна следит за вашим дрейфом и ждет каждого слова о вашей жизни. Поэтому, прощаясь, мы просим вас подготовиться к нашей атаке, по возможности привести в порядок все ваши записи, дневники, заготовить статьи, очерки. Еще раз благодарим, крепко жмем руки, шлем вам горячий журналистский привет. До скорой встречи.

ПОЛЯНСКИЙ: Очень приятно, что назначаете скорое свидание. Ждем вас с нетерпением, поглядываем в вашу сторону. Поспевайте, пока осталась медвежатина. Есть для вас еще целая ножка. А потом мы навалимся на вашу курятину. Примите от всех нас привет вам, находящимся в рубке, в каютах, в кочегарке, в машине. Всем, всем привет! У меня все.

КОРРЕСПОНДЕНТЫ: Спасибо, товарищ Полянский! Извините, что заставили вас сверхурочно поработать. Но еще не то ждет вас впереди!.. Жмем вашу руку, привет всем.

ВСТРЕЧА ВО ЛЬДАХ

12—13 января. С борта ледокола «И. Сталин»

Под утро вокруг флагманского корабля началось сжатие исключительной силы. Положение было очень напряженным и могло стать опасным.

— Вынести аварийный запас на палубу! — распорядился Папанин.

Начался аврал. Из трюмов на палубу выносили мешки с мукой, уголь, камельки, аварийную радиостанцию, теплую одежду, снаряжение. Работа шла быстро. Но ледокол блестяще сдал испытание на прочность: не лопнул ни один шпангоут.

Зато ледяные поля не выдержали страшного напора. На льду появились трещины, которые то и дело сходились. Тогда на их месте росли гряды торосов. Все вокруг напоминало поле ожесточенной битвы, было исковеркано, изломано.

Днем сжатие ослабло, стальные объятия разомкнулись, и вдруг обломки льдин начали покачиваться, стучать о борты корабля, взаимно перемещаться. Сюда, в ледовый массив, донесся «отголосок» шторма, бушующего на юге, на чистой воде.

Ночью произошел последний радиоразговор между двумя кораблями. Начальник экспедиции информировал капитана «Седова» об изменении ледовой обстановки, сообщил, что утром предполагает снова пойти на север.

— Думаю, — теперь без остановки будем биться, — сказал Папанин. — А у вас зыбь чувствуется?

— Иван Дмитриевич, я уверен, что вы доберетесь обязательно. Желаю вам успеха, ждем вас с нетерпением... — ответил Бадигин. — Зыбь есть, лампа в кают-компании покачивается немного.

— Ну, а теперь, Константин Сергеевич, ложитесь спать, — посоветовал Папанин. — Мы с четырех часов поднимем пары, а часов с семи будем на ходу. Лампа пусть у вас горит все время, а вы отдыхайте. Завтра дел вам хватит!

— Спасибо за внимание, Иван Дмитриевич. Но я сейчас выхожу на вахту. С начала зимовки я всегда в это время стою на вахте.

— Раньше я вас просил лечь, а сейчас приказываю, — ответил Папанин. — Понятно, дорогой товарищ капитан?

— Все понятно, — ответили с «Седова». — Принято к исполнению. Спокойной ночи...

В 7 часов 10 минут утра 13 января ледокол «И. Сталин» двинулся с места. Сразу же началась ожесточенная борьба со льдами. Могучий корпус корабля раздвигал в стороны льды, крошил их на мелкие кусочки, отвоевывая метры пути. Иногда приходилось отступать, давать задний ход, чтобы с размаху всей силой навалиться на непокорную льдину.

Все свободные от вахты столпились на палубе. Шел снег. Даль была темной и мутной, без огней и света. Вскоре Бадигин сообщил, что ясно видны прожекторы ледокола «И. Сталин». А свет с «Седова» все не был виден...

— Огонь! — закричал вдруг вахтенный.

Все зашумели. По носу корабля, чуть слева, тускло мерцал заветный огонек. С этой минуты взоры всех неотступно следили за мерцающим

светлячком. До него было около километра. Огонек то разгорался, то угасал в мутной снежной пелене.

Прошло полчаса, и мы увидели смутные контуры корабля. Затем он стал вырисовываться все более четко. И вот нависшую темноту неба разорвала цветная ракета, за ней — вторая, третья, десятая... Над льдами Арктики разгорелся золотой фейерверк.

Протяжно и торжественно запел гудок нашего ледокола. Он салютовал храбрецам, пронесшим сталинское победное знамя через всю центральную Арктику. Через минуту северный ветер донес ответные частые гудки «Седова».

Прожекторы ледокола «И. Сталин» ярко осветили мачты и корпус судна, неподвижно стоявшего во льдах. Ветер полоскался в праздничных флагах, украшающих его мачты. Широко развевался государственный флаг СССР.

На носу корабля стояли люди, одетые в малицы. В воздухе мелькали шапки, слышались слова приветствий и радостные восклицания:

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

С обоих ледоколов несется громкое «ура». Седовцы приветствуют участников экспедиции на ледоколе «И. Сталин», горячо и радостно поздравляют И. Д. Папанина.

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

Снова и снова над ледяными просторами гремит «ура». Участники экспедиции восторженно приветствуют отважных победителей Арктики, мужественных сынов нашей родины, героев-полярников.

Развернувшись, «И. Сталин» подошел бортом к «Седову».

В 12 часов 7 минут ледокол «И. Сталин» стал в 10 метрах от «Седова». Дрейф «Седова» закончился.

Папанин пригласил седовцев на борт флагманского корабля. На палубу быстро карабкается Константин Бадигин. Несмотря на сильный мороз, он одет только в меховую рубашку, ворот ее расстегнут. Папанин шагает ему навстречу. Они крепко обнимаются.

На палубу поднимаются остальные моряки «Седова». Вот Трофимов, Буйницкий, Соболевский, Недзвецкий, Бекасов, все пятнадцать дорогих друзей. Они выглядят бодро, весело, пышут здоровьем.

Тут же на палубе начинается краткий митинг. С крыши угольного бункера Папанин приветствует дорогих друзей. Он говорит о славе советского народа, его замечательных патриотах, о победах великой партии Ленина—Сталина.

Затем выступает Бадигин. В напряженной тишине звучат слова глубокой благодарности родине, правительству, партии, слова беспредельной преданности своей великой отчизне, товарищу Сталину.

Митинг закончен. Седовцы спускаются в кают-компанию. Все усердно потчуют гостей. Приносят комплекты газет, фотографии, на которых сняты родные и близкие седовцев в день, когда отмечалась вторая годовщина дрейфа. Моряки долго смотрят на дорогие лица.

А на палубе кипит горячая работа. Все хозяйство ледокола приводится в полную готовность к трудному обратному пути на материк.

Пар в котлах держится на марке.

ДРЕЙФ ЗАКОНЧЕН. КОРАБЛИ ГОТОВЯТСЯ В ОБРАТНЫЙ ПУТЬ

14 января. С борта ледокола «И. Сталин»

На кораблях полным ходом идет подготовка к возвращению на материк. Путь предстоит дальний и сложный. Провести «Седова» на буксире через тяжелые льды будет исключительно трудно. Не менее серьезным окажется переход через штормовые воды Гренландского и Баренцова морей.

Поэтому с такой тщательностью готовятся стальные буксировочные канаты, придирчиво проверяется все палубное и машинное хозяйство «Седова», побывавшее в жестоких боях.

Вчера штурманы флагманского ледокола приступили к осмотру корпуса и навигационного оборудования «Седова». В основном корпус судна прекрасно сохранился. Сильными сжатиями льдов лишь немного помят правый борт, да лопнуло несколько шпангоутов. Между тем, сила ледовых объятий была настолько велика, что в машинном отделении согнулись стальные балки, соединяющие борта корабля. Все навигационное оборудование «Седова» находится в полном порядке и обеспечивает дальнейший морской переход.

Механики ледокола «И. Сталин» не покидают машинного отделения «Седова». Они проверяют агрегат за агрегатом. Особое внимание уделяется рулевому управлению, которое было повреждено во время первой зимовки. Нынешним летом седовцы отремонтировали руль, но насколько восстановлена управляемость корабля, пока сказать трудно. Добраться до руля сейчас нельзя; он сжат и скован ледяными наростами.

Этот лед является естественной частью всей ледовой подушки, на которой покоится корабль.

Сейчас винты и руль корабля освобождаются от льда. Более сложно будет освободить пароход от ледовой чаши, в которую он вмерз. Толщина льда, на котором плавает «Седов», 4—5 метров. Кромка его находится от бортов на расстоянии 3—4 метров. Освобождение подводной части корпуса судна от ледовой чаши — технически весьма сложная операция. Она займет много времени.

Не менее сложно привести в порядок рулевое хозяйство корабля. Хотя делается все, чтобы руль работал, но, вероятно, придется повести «Седова» на буксире.

Не исключена возможность захода в Баренцбург для осмотра водолазами подводной части «Седова».

С борта флагманского ледокола на «Седов» вчера перешли 21 человек во главе с третьим штурманом Михалкиным.

На борт «Седова» перешли лучшие люди флагманского корабля, завоевавшие это право в упорном социалистическом соревновании. В числе перешедших на борт «Седова» — машинист Александр Алферов, штурман Мальков, машинисты и кочегары Семенов, Кочергин, Федоров и Савочкин.

С большой радостью встретили седовцы своего буфетчика Ивана Васильевича Екимова, проплававшего на «Седове» почти четверть века. В 1938 году он заболел и был вывезен воздушной экспедицией Героя Советского Союза А. Алексеева. Старик был настолько уверен в своем возвращении обратно на судно, что оставил там свои вещи.

Сейчас личный состав обоих кораблей занят погрузкой угля и воды в трюм «Седова». Корабль получил около 100 тонн угля и 10 тонн пресной воды.

С этим запасом «Седов» дойдет до кромки льда, куда вызван находящийся в Баренцбурге пароход «Сталинград». Одновременно пополняются и продуктовые кладовые «Седова». Им передаются свежее мясо, живая и битая птица, свежие овощи, фрукты, кондитерские изделия.

Стучат лебедки и краны, разносится угольная пыль — работа в полном разгаре.

Радиорубка переполнена радиограммами с приветами и поздравлениями, идущими со всех концов нашей великой родины на имя славных седовцев и участников экспедиции.

Дрейф закончен. Корабли готовятся в обратный путь...

ЛЕДОКОЛЫ «И. СТАЛИН» И «СЕДОВ» ИДУТ К РОДНЫМ БЕРЕГАМ

16 января. С борта ледокола «И. Сталин»

Трое суток мы провели борт о борт с героическим ледоколом «Седов». Все эти дни были заполнены упорной работой по подготовке к обратному походу. Экипажи обоих кораблей обязались доставить «Седова» в родной порт в образцовом порядке. Моряки и полярники самоотверженно работают, чтобы провести трудный рейс на «отлично», с честью выполнить вторую часть сталинского задания, полностью оправдать высокое доверие партии и правительства.

Бункеровка «Седова» и снабжение его питьевой водой были закончены в сжатые сроки. Основное внимание было уделено проверке готовности механизмов дрейфовавшего корабля к его обратному рейсу. В течение всех дней стоянки механики флагманского ледокола работали, не вылезая из машинного отделения ледокола «Седов». Вместе с седовцами они осмотрели все агрегаты и подготовили машину к работе. Вчера, наконец, впервые за последние два года машина «Седова» вновь заработала.

Назначенная мной специальная комиссия в составе капитана флагманского ледокола Белоусова, капитана Бадигина, главного механика ледокола «И. Сталин» Неупокоева, старшего механика ледокола «Седов» Трофимова осмотрела корпус, механизмы, оборудование «Седова» и признала, что судно находится в удовлетворительном состоянии. Вторая комиссия, состоящая из врачей Смоленского, Сергеева и Соболевского, тщательно освидетельствовала состояние здоровья всех седовцев. Как и следовало ожидать, мужественные полярники оказались физически крепкими, выносливыми людьми, обладающими хорошим здоровьем и большой жизнерадостностью.

Сегодня утром мы закончили последнюю работу по подготовке кораблей к обратному пути. Еще накануне вечером винт и руль «Седова» были освобождены от намерзшего на них льда.

Сегодня флагманский ледокол околол край ледовой чаши, в которую вмерз корпус «Седова». В 16 часов, дав прощальные гудки, ледокол «И. Сталин» тронулся в обратный путь. За ним на коротком буксире идет героический «Седов». Снова мы пробиваемся в тяжелых, сплоченных льдах, выискивая дорогу с помощью мощных прожекторов.

Перед отправлением в путь к берегам родины экипаж «Седова» в полном составе во главе с капитаном Бадигиным сошел на лед. Они несли красный флаг, на котором крупными буквами начертано:

Сталин. Ниже указаны координаты последней стоянки «Седова» и даты, отмечающие начало и конец беспримерного дрейфа славного советского корабля.

Седовцы остановились у высокого ропака. Капитан Бадигин воткнул древко флага в снег. Красный стяг затрепетал на морозном ветру. Тов. Бадигин произнес краткую речь. Он говорил о родине, о партии, о великом Сталине, с именем которого советские моряки преодолевают любые трудности, одерживают победы над стихией, покоряют природу. Затем раздался торжественный салют, и седовцы вернулись на корабль.

Ледоколы «И. Сталин» и «Седов» ушли на юг. А над ледяной пустыней гордо развевается стяг с именем великого Сталина, отмечая место, где 15 славных храбрецов жили и боролись на благо прекрасной родины с именем любимого вождя в сердце.

Этот флаг так же, как и флаг, оставленный на месте снятия дрейфующей станции «Северный полюс», символизирует нашу любовь и преданность партии, родине, товарищу Сталину, под руководством которого большевики преодолевают все трудности.

Сейчас мы идем к кромке льда, где встретимся с пароходом «Сталинград». Он снабдит нас углем и водой. После бункеровки оба ледокола зайдут в Баренцбург. Там перед дальним переходом по открытому морю водолазы осмотрят подводную часть корпуса «Седова».

И. Папанин
Герой Советского Союза

ЧТО ДАЕТ НАУКЕ ДРЕЙФ КОРАБЛЯ

«Георгий Седов»

ероический дрейф закончился. «Седов» выведен из льдов и идет к берегам родины. Советский народ с гордостью встречает пятнадцать своих отважных сынов. Они свыше двух лет, с 23 октября 1937 года по 13 января 1940 года, самоотверженно работали на борту ледокольного парохода, дрейфовавшего во льдах Северного Ледовитого океана.

Значение этого дрейфа для познания Арктики огромно. Даже те неполные данные, которые имеются уже сейчас в нашем распоряжении, позволяют утверждать, что экспедиция «Седова» — это одно из выдающихся научных событий нашего времени.

Не мало было попыток проникнуть в центральную Арктику. Были достижения Северного полюса. Но экспедиций, обогативших науку сведениями о центральной Арктике, до дрейфа «Седова» было только две: экспедиция Нансена на корабле «Фрам» (с 22 сентября 1893 года по 12 августа 1896 года) и экспедиция И. Д. Папанина, П. П. Ширшова, Э. Т. Кренкеля и Е. К. Федорова на дрейфующем ледяном поле (с 21 мая 1937 года по 19 февраля 1938 года).

Отныне к таким славным экспедициям с полным правом будет отнесен дрейф ледокольного парохода «Седов».

☆

Дрейф «Фрама» явился наиболее замечательным арктическим событием конца прошлого столетия. Следует напомнить, что все попытки проникнуть в центральную Арктику, производившиеся до экспедиции Нансена, неизменно оканчивались неудачей.

Давно было известно, что деревянные предметы, выделываемые на северном побережьи Западной Америки, неоднократно находили у берегов Гренландии, Исландии и Норвегии. Такие предметы могли попасть к этим берегам не иначе, как пройдя с дрейфующими льдами через Полярный бассейн.

17 июня 1881 года у Новосибирских островов была раздавлена льдами «Жаннета» (судно экспедиции Де Лонга). Через три года на юго-западном побережьи Гренландии нашли вмерзшими в лед вещи, бесспорно принадлежавшие участникам экспедиции на «Жаннете». Узнав об этой находке, Фритьоф Нансен выступил с чрезвычайно смелым и оригинальным проектом. Нансен писал:

> «Нельзя не притти к выводу, что течение (в Северном Ледовитом океане) проходит или через полюс или, во всяком случае, очень близко от него, — где-то между Гренландией и Шпицбергеном. В таком случае дело обстоит очень просто: надо войти в течение по ту сторону полюса, где оно направляется к северу, и с помощью этого течения проникнуть в те области, куда все прежние исследователи тщетно старались попасть, идя против течения... Короче говоря, мой план состоит в следующем: я предлагаю построить судно, небольшое по размерам, но очень крепкое, такой величины, чтобы на нем поместился только запас угля и провизии для 12 человек... Тогда останется только устремиться на север до тех пор, пока нас не затрет льдом...»

Развивая далее свой план, Нансен указывал, что он не считает решающим — пройдет экспедиция через полюс или нет.

> «Достижение самого полюса, — писал Нансен, — не является нашей целью. Мы ставим себе задачей изучение неисследованных областей, окружающих полюс. С научной точки зрения эти наблюдения одинаково ценны, — пройдет ли экспедиция точно через полюс или же в некотором отдалении от него».

Для экспедиции был специально построен корабль «Фрам». Корпусу судна придали яйцевидную форму, с тем, чтобы предохранить его в какой-то мере от раздавливания льдами при сжатиях.

Нансен вошел в полярные льды у Новосибирских островов. Вскоре «Фрам» понесло на северо-запад. Судно прошло к северу от еще не открытой тогда Северной Земли, к северу от Земли Франца-Иосифа и, наконец, на северо-западе от Шпицбергена его вынесло в открытое (Гренландское) море.

Сам Нансен, как известно, не проделал до конца этот дрейф. К великому его огорчению, дрейф «Фрама» протекал южнее, чем он пред-

полагал. Нансен решился на безумно смелую попытку достигнуть полюса на собаках по льду вдвоем с лейтенантом Иогансеном.

Нансен был не только крупным ученым, известным полярным исследователем, но и выдающимся спортсменом. Он неоднократно брал призы на лыжных и конькобежных состязаниях в Норвегии. Чувство спортсмена на этот раз заглушило в нем трезвый голос ученого. Нансен забыл, что, готовясь к экспедиции, он сам говорил: «если «Фрам» продрейфует всего лишь в 1—2 градусах от полюса, то и тогда не стоило бы рисковать людьми и покидать судно для достижения полюса»...

Преодолевая неимоверные трудности, Нансен и Иогансен достигли только 86°14′ северной широты, пройдя всего лишь на 20 километров севернее пункта, куда впоследствии придрейфовал «Фрам». Затем они вынуждены были повернуть к Земле Франца-Иосифа. Перезимовав там и случайно встретив экспедицию Джексона, они вскоре вернулись в Норвегию.

Нансен не достиг Северного полюса. Но он в буквальном смысле слова «открыл для науки» Северный Ледовитый океан. Он доказал, что этот океан является глубоководным бассейном с глубинами почти до 4 000 метров. Он открыл и объяснил своеобразие распределения водных масс Полярного бассейна, доказал, что теплые и соленые воды, наблюдавшиеся на всем пути «Фрама» (на глубинах от 150 до 700 метров), являются водами атлантического происхождения, заносимыми в Арктический бассейн из Гренландского моря. Сверху эти воды прикрыты льдами и холодным, несколько распресненным, слоем полярных вод. Он открыл, что поверхность раздела между отдельными слоями воды находится в постоянном волнообразном движении.

Особое внимание Нансен обратил на изучение физических и биологических свойств морских льдов и законов их движения.

Заметив, что дрейф льдов отклоняется вправо от направления ветра, Нансен объяснил такое явление действием отклоняющей силы вращения земли. Это высказывание Нансена легло в основу современных теорий океанических течений.

Нет ни одной области геофизики и океанографии, которая не была бы затронута в результате экспедиции на «Фраме». Успех экспедиции надо приписывать не только таланту Нансена, но также и тому обстоятельству, что судно пробыло в высоких широтах весьма длительный срок. Главное достижение экспедиции Нансена — самый дрейф «Фрама», наглядный урок того, как можно, изучив природу, заставить ее силы служить на пользу науке и человечеству.

Однако многое из того, что наблюдал Нансен в Арктике, не могло

быть полностью и своевременно использовано. Радио еще не было изобретено. Метеорологические наблюдения «Фрама» стали известны на материке только после возвращения судна. Более того, когда впоследствии эти наблюдения попробовали нанести на соответствующие синоптические карты, то ничего не получилось. Во всей Арктике было всего 2—3 полярные и приполярные метеорологические станции; наблюдения Нансена не с чем было сравнивать, сопоставлять. А метеорологические, гидрологические и океанографические наблюдения только тогда приобретают полную ценность, когда их можно сравнивать с такими же наблюдениями, произведенным в близлежащих районах.

☆

Прошло много лет со времени экспедиции Нансена. Было изобретено радио. Синоптики стали получать метеорологические сводки из самых отдаленных пунктов земного шара. Ученые накопили значительный теоретический и практический материал по Арктике. В 1909 году, в результате 23 лет непрерывной напряженной подготовки, Роберту Пири удалось на санях добраться до Северного полюса. В 1926 году Бэрд долетел до Северного полюса на самолете и благополучно вернулся обратно. В том же году Амундсен пролетел на дирижабле над полюсом и пересек Северный Ледовитый океан. В 1928 году на дирижабле достигла Северного полюса закончившаяся трагически экспедиция Нобиле.

Во время этих посещений центральной части Арктики попутно производились кое-какие наблюдения, но они никого не могли удовлетворить. Для понимания метеорологических и гидрологических процессов нужны были длительные и систематические наблюдения. Вот почему уже после того, как Северный полюс был достигнут Пири, Руал Амундсен на корабле «Мод» решил повторить дрейф «Фрама».

Расчет Амундсена был также очень прост: если «Фрам», войдя во льды у Новосибирских островов, продрейфовал несколько южнее полюса, то надо войти во льды восточнее, и тогда корабль пронесет через полюс. В 1922 году судно «Мод» вошло во льды у острова Врангеля и, продрейфовав со льдами около 750 миль, оказалось к лету 1924 года... у Новосибирских островов — почти у начала дрейфа «Фрама». Вскоре корабль вышел на чистую воду. Выше 77-й параллели за время своего дрейфа судно «Мод» не поднималось.

Необходимость длительных научных наблюдений в центральной Арктике вызвала в дальнейшем мысль об устройстве постоянной геофизической станции на полярных льдах, по возможности ближе к Северному полюсу. Мысль эту горячо поддерживал Нансен и другие исследо-

ватели. Она казалась настолько заманчивой, что был даже разработан детальный план устройства полюсной станции с помощью дирижабля. Однако при разработке проекта этой станции упускалось одно весьма существенное обстоятельство: наблюдения полюсной станции могли быть только тогда полноценными, когда они органически связаны и опираются на наблюдения широко развернутой сети приполярных геофизических станций и соответствующих морских и воздушных экспедиций; такой сети и таких экспедиций до прихода в Арктику советских ученых не было.

☆

По инициативе и под руководством Иосифа Виссарионовича Сталина советские полярники неутомимо работают над культурным и экономическим освоением Арктики и Северного морского пути. Отнюдь не рекордсменство увлекает советских полярников, а планомерное, систематическое и всестороннее освоение наших северных морей.

Шаг за шагом, медленно и неуклонно, с юга на север на всем необъятном протяжении Советской Арктики продвигались вперед полярные моряки, летчики, ученые. Были возобновлены пароходные рейсы из Европы в устья Оби и Енисея, из Владивостока — в Колыму. На побережьи и на островах Советской Арктики возникали радиостанции. Морские экспедиции терпеливо изучали режим окраинных морей Советской Арктики, составляли новые карты. К работе по освоению Арктики были привлечены самолеты и ледоколы.

О масштабах произведенных работ можно судить по следующему. До Великой Октябрьской социалистической революции на всем побережьи Советской Арктики и на полярных островах — от Новой Земли до Берингова пролива — действовало только 5 метеорологических станций. К 1937 году число таких станций дошло до 55. Русская карта наиболее изученного из полярных морей — Баренцова моря — до революции едва достигала 76° северной широты. Сейчас советские карты этого района доведены до 83° северной широты.

Особенно широко развернулось научное исследование Советской Арктики с 1932 —1933 года, со времени Второго Международного полярного года. Задачей этого года было всестороннее и систематическое исследование Арктики, организованное совместно и одновременно многими государствами. В этой работе, задуманной вполне правильно, Советский Союз сразу занял ведущее место. Роль остальных государств оказалась более чем скромной. В советском секторе Арктики были построены несколько прекрасных станций и обсерваторий на крайних

точках побережья и островах. Наши морские экспедиции охватили в 1932—1933 году все моря Советской Арктики и, кроме того, вышли с исследованиями в Гренландское море, изучать которое во время полярного года ни одно государство не бралось, хотя это море имеет громадное значение для режима Арктики.

В том же 1932 году ледокольный пароход «Сибиряков» впервые в истории Северного морского пути прошел за одну навигацию по всей трассе из Архангельска во Владивосток.

Эта экспедиция, открывшая новую страницу в истории Советской Арктики, была организована по мысли и инициативе товарища Сталина. Как только корабль вошел в Берингово море, была получена телеграмма от товарищей Сталина, Молотова и Ворошилова. Руководители партии и правительства горячо приветствовали и поздравляли участников экспедиции, успешно разрешивших историческую задачу сквозного плавания по Северному Ледовитому океану в одну навигацию. «Успехи Вашей экспедиции, преодолевшей неимоверные трудности, — писали товарищи Сталин, Молотов и Ворошилов, — еще раз доказывают, что нет таких крепостей, которых не могли бы взять большевистская смелость и организованность».

Экспедиция «Сибирякова» дала целеустремленность дальнейшим мероприятиям по освоению Арктики, привела к организации Главного управления Северного морского пути.

Иностранцы предполагали, что наблюдения, произведенные во время Второго Международного полярного года, будут только временными, что многие станции, организованные в этот период, потом будут закрыты. Но для советских людей Второй Международный полярный год явился лишь этапом для более глубокого освоения Арктики. Этот этап был необходим, потому что наука все время отставала от тех требований, которые предъявляли к ней задачи освоения Северного морского пути и развивающаяся экономика нашего Севера.

К 1937 году первый этап научного освоения Арктики в основном был завершен. Были подготовлены все условия для дальнейшего наступления на Арктику.

В результате систематической борьбы за освоение Арктики выросли отличные кадры советских полярных летчиков, моряков и исследователей. Среди этих кадров, участвовавших в повседневной работе полярников, были замечательные Герои Советского Союза, полярные исследователи — И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель, Е. К. Федоров, полярные летчики — М. В. Водопьянов, В. С. Молоков, И. П. Мазурук, М. С. Бабушкин, П. Г. Головин, А. Д. Алексеев и другие.

☆

Следующим этапом в освоении Северного морского пути стало устройство постоянной станции на дрейфующей льдине Северного Ледовитого океана, у самого Северного полюса. Создание такой станции являлось также первым шагом в освоении великого Северного воздушного пути, кратчайшего между столицей страны Советов—Москвой —и промышленными центрами северо-западной Америки.

Все предпосылки для устройства такой станции были налицо. 21 мая 1937 года на дрейфующем ледяном поле у самого полюса была организована станция «Северный полюс». И. Д. Папанин, П. П. Ширшов, Э. Т. Кренкель и Е. К. Федоров проделали на этом поле небывалый путь — от Северного полюса к южным районам Гренландского моря. За 274 дня своего дрейфа папанинцы, работая нередко по четырнадцать—шестнадцать часов в сутки, собрали громаднейший научный материал в непосещавшихся до этого районах Арктики. Они разрешили ряд важных проблем и наметили пути к разрешению новых, ими же поставленных, проблем.

Экспедиция папанинцев является непревзойденным образцом того, как надо организовывать и вести научную работу в Арктике.

Эта экспедиция была новой и неожиданной по самому способу ее организации. До экспедиции папанинцев только мечтали об использовании современной авиации для устройства на ледяных полях научной станции. Зато теперь каждому понятно, что единственно правильным может быть устройство таких станций с помощью тяжелых самолетов, как это было сделано при организации папанинской экспедиции.

В том же 1937 году великий летчик нашего времени В. П. Чкалов и Герой Советского Союза М. М. Громов положили начало Великому воздушному пути через Северный полюс. Это — путь будущего, для которого большое значение имеет опыт организации станции «Северный полюс». Теперь хорошо известно, что в центральной части Арктики всегда найдутся достаточно ровные ледяные поля, на которые, в случае нужды, могут опуститься тяжелые самолеты, совершая рейсы между Европой и Америкой. Для обслуживания трансполярной воздушной трассы с помощью самолетов могут быть без большого труда организованы вспомогательные метеорологические станции.

Весьма ценным с практической и теоретической точки зрения оказался самый дрейф ледяного поля папанинцев. Раньше о дрейфе ледяных полей в центре Арктики имелось весьма смутное представление. Оно основывалось почти исключительно на наблюдениях «Фрама». Но «Фрам» дрейфовал по периферии центральной части Арктики; край-

няя северная точка, достигнутая им, была 85° 56′ северной широты. Что происходит севернее этой параллели, — было совершенно неизвестно. Кроме того, как мы уже отмечали, экспедиция Нансена не была подготовлена предшествовавшими ей исследованиями.

Экспедиция папанинцев тем главным образом и ценна, что она не явилась предприятием случайным. Она логически вытекала из всего того, что до нее сделали советские полярники по изучению и освоению Арктики. Организация станции «Северный полюс» завершала большой этап в освоении Арктики и намечала пути для дальнейшей работы.

Нельзя перечислить всего того, что сделано папанинцами в области метеорологии, океанографии, геофизики и биологии приполярных районов. Разрушив многие старые представления об Арктике, папанинцы, как указал товарищ Сталин, установили новое представление, соответствующее требованиям действительной науки.

Папанинцы впервые измерили глубины от самого Северного полюса до острова Ян-Майена в Гренландском море. Они доказали, что теплые атлантические воды, замеченные Нансеном и другими экспедициями на периферии центральной Арктики, распространяются до самого полюса и, таким образом, оказывают огромное влияние на режим всего Арктического бассейна. Они опровергли предположения Нансена о полной безжизненности приполюсного района. Они открыли, что ветровой дрейф льдов неизменно вызывает противотечение на глубине 50—70 метров. Они проследили развитие метеорологических процессов в центре Арктики, установили крайнюю неустойчивость погоды в этом районе в теплое время года и сделали еще много важных научных выводов.

☆

23 октября 1937 года в море Лаптевых на 75°19′ северной широты и на 132°25′ восточной долготы к западу от Новосибирских островов начался дрейф ледокольного парохода «Седов». Первые десять месяцев «Седов» дрейфовал вместе с ледокольными пароходами «Садко» и «Малыгин». С 29 августа 1938 года, после того как «Садко» и «Малыгин» были выведены из льдов ледоколом «Ермак», в дрейфе остался один «Седов».

Ряд обстоятельств придал дрейфу «Седова» исключительный теоретический и практический интерес.

Во-первых, дрейф «Седова» начался в то время, когда дрейф станции «Северный полюс» еще продолжался. Таким образом, осуществилась непрерывность наблюдений в высоких широтах в течение почти трех лет.

Во-вторых, в начале ноября 1937 года, вскоре после начала дрейфа «Седова», караван коммерческих судов во главе с ледоколом «Ленин» был вынесен льдами из Хатангского залива и начал дрейфовать в юго-западной части моря Лаптевых. Закончился этот дрейф 7 августа 1938 года, когда ледокол «Красин» вывел весь караван судов на чистую воду. Таким образом, в течение девяти месяцев два каравана судов одновременно дрейфовали вместе со льдами на некотором расстоянии друг от друга: один—в юго-западной части моря Лаптевых, другой—в северо-восточной части этого моря и в районе к северу от Новосибирских островов.

Дрейфы «Седова» и «Ленина», хотя и отличаются в деталях, но в общем удивительно похожи друг на друга, что доказывает общность причин, вызвавших их, и связь с общей циркуляцией атмосферы и гидросферы в этом районе Северного Ледовитого океана.

Наконец, в-третьих, дрейф «Седова» протекал приблизительно в том же районе, где в 1893—1896 годах дрейфовал «Фрам».

Сопоставление дрейфов «Седова» и «Ленина», с одной стороны, «Седова» и станции «Северный полюс», с другой, и, наконец, сравнение дрейфа «Седова» и дрейфа «Фрама» — представляют исключительную ценность.

Сравнение дрейфов «Фрама» и «Седова» представляет огромный интерес еще и потому, что, как известно, дрейф «Фрама» протекал в климатических условиях, значительно отличающихся от тех, которые имеются сейчас в Арктике. Как это доказывается многочисленными наблюдениями, атмосфера и гидросфера в Арктике сейчас стали значительно теплее, чем во времена экспедиции Нансена.

Дрейф «Седова», начавшийся в море Лаптевых, в районе к западу от Новосибирских островов, сначала направился прямо на север, приблизительно по 133° восточной долготы. Через месяц, когда «Седов» был около 78-й параллели, дрейф повернул на восток. 2 марта 1938 года «Седов» оказался на 78° 25′ северной широты и 153° 26′ восточной долготы. Эта точка явилась самым восточным пунктом, достигнутым «Седовым». С тех пор «Седов» стал медленно продвигаться на запад, направляясь в то же время и к северу.

18 февраля 1939 года «Седов» оказался на 85° 56′,7 северной широты и 119° 59′ восточной долготы. В этот день был побит рекорд достижения высокой широты (установленный «Фрамом») для судов, дрейфующих вместе со льдами. (За 44 года до этого, 15 ноября 1895 года, «Фрам» достиг 85°55′,5 северной широты и 66°31′ восточной долготы.)

После этого «Седов» продолжал дрейфовать, в общем, в северо-западном направлении и 22 марта 1939 года достиг 86°34′,7 северной широты и 108°50′ восточной долготы. В дальнейшем дрейф «Седова» на-

чал постепенно склоняться к юго-западу. С 17 мая по 27 июля 1939 года пути «Седова» и «Фрама» как бы переплетаются, но затем «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа на 86°39′,5 северной широты и 47° 55′ восточной долготы.

В дальнейшем дрейф «Седова» опять пересек дрейф «Фрама» и затем, описав ряд зигзагов, направился между дрейфами станции «Северный полюс» и «Фрама» — к широкому проливу, отделяющему Гренландию от Шпицбергена.

С 1 сентября по 20 октября 1939 года «Седов», продвинувшийся на юго-запад, находился приблизительно на тех же широтах, где двумя годами раньше в те же дни находилась станция «Северный полюс». С 20 октября «Седов» начинает отставать. 1 декабря он оказывается на 83°46′ северной широты и 7°19′ восточной долготы (станция «Северный полюс» 1 декабря 1937 года находилась на 82°46′ северной широты и 5°55′ западной долготы). За 40 дней «Седов» отстал по широте от станции «Северный полюс» на 60 морских миль, или на 111 километров.

1 января 1940 года «Седов» оказался на 81°15′,4 северной широты и 4°16′ восточной долготы, а 13 января к «Седову» подошел флагманский корабль ледокольного флота «И. Сталин», который помог ему выйти из льдов. Так закончился героический дрейф, обогативший науку новыми сведениями об Арктике.

☆

Одним из существенных научных достижений «Седова» является окончательное уничтожение легенды о «Земле Санникова».

В 1811 году Яков Санников, уполномоченный купца Ляхова, с северного берега острова Котельный «увидел» высокую «Землю», старался к ней подойти по льду, но путь преградила большая полынья. По словам Санникова, ему оставалось всего около 25 верст до этой «Земли»... С тех пор таинственная «Земля Санникова» тревожила воображение многих полярных путешественников и исследователей.

Известный русский полярный путешественник Толль в 1886 году будто бы видел эту «Землю» с Новосибирских островов.

> «При рассказе о виденной мною в 1886 году «Санниковой земле» на север от острова Котельный, — рассказывал Толль, — мой проводник Джергели, семь раз проводивший лето на островах и видевший несколько лет под ряд загадочную землю, на вопрос мой — «Хочешь ли достигнуть этой дальней цели?» — дал мне следующий ответ: «Раз наступить и умереть».

При своем вторичном посещении Новосибирских островов в 1894 году Толль опять «заметил» на севере какую-то «Землю», даже различил на ней 4 высокие горы, зарисовал их контуры и определил, что «Земля» находится на северо-восток в 14—18° от северной оконечности острова Котельный.

Первым судном, побывавшим в районе к северу от Новосибирских островов, был «Фрам». Почти всю зиму 1893—1894 года «Фрам» провел между 130° и 140° восточной долготы и 79° и 81° северной широты, но никакой «Земли» на обнаружил. Однако «Фрам» не заносило восточнее меридиана острова Котельный, и потому после дрейфа экспедиции Нансена вопрос о «Земле Санникова» оставался открытым.

Одной из задач русской полярной экспедиции на судне «Заря» под начальством того же Толля (1900—1903 гг.) было отыскание «Земли Санникова». Не обнаружив ее на своем пути к острову Беннета, Толль решил возвратиться к точке, в которой по его предшествовавшим наблюдениям должна была находиться эта «Земля». Он хотел еще раз разглядеть ее.

14 сентября «Заря» в густом тумане дошла до 77°32′ северной широты и 142°17′ восточной долготы, но «Земли Санникова» не обнаружила. Надвигавшиеся льды заставили «Зарю» прекратить поиски и повернуть на юг. В следующем году, после неудачных попыток пробраться к северу от Новосибирских островов, «Заря» вернулась в бухту Тикси.

В 1913—1914 году попытки отыскания «Земли Санникова» были предприняты ледокольными пароходами «Таймыр» и «Вайгач». Район предполагаемой «Земли» в 1913 году был пересечен дважды. В конце августа 1914 года «Вайгач» и «Таймыр» поднялись к острову Вилькицкого, который был открыт ими за год до этого. К северу от него «Вайгач» открыл еще один остров, названный островом Жохова. Затем оба корабля прошли к северу от Новосибирских островов, безуспешно стараясь все же увидеть «Землю Санникова». Напрасно, — «Земли» не было.

Спустя десять лет к северу от Новосибирских островов дрейфовало судно «Мод» норвежской полярной экспедиции.

Во время всех этих плаваний и дрейфов «Земля Санникова» обнаружена не была. Но и не удалось доказать, что она не существует. Действительно, ни одному из этих судов (кроме «Фрама») не пришлось в районе к северу от Новосибирских островов выйти на большие глубины Северного Ледовитого океана. Материковая отмель попрежнему оставалась недостаточно подробно обследованной. Можно было ожидать открытия здесь островов континентального происхождения.

Вот почему научной экспедиции на ледокольном пароходе «Садко» в 1937 году, наряду с другими заданиями, было поручено отыскание «Земли Санникова». «Садко» поднялся на север по меридиану острова Котельный. У 78-й параллели тяжелые льды заставили судно повернуть на восток. Следуя этим курсом, «Садко» дошел примерно до меридиана острова Беннета. После этого им была установлена на острове Генриетты метеорологическая станция.

«Садко» прошел севернее других судов; однако выйти за пределы материковой отмели не удалось и ему.

Дрейфом «Седова» район предполагаемой «Земли» был пересечен дважды: один раз с запада на восток, приблизительно по 78-й параллели, и другой раз —с юго-востока на северо-запад. Следует заметить, что пути и дрейфы судов, в этом числе и «Седова», пересекали район приблизительно в широтном направлении. Зато полеты воздушной экспедиции Героя Советского Союза А. Д. Алексеева, снявшей большинство людей с ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов», пересекли этот район примерно по меридиональному направлению. Полеты производились от северной оконечности острова Котельный до дрейфующего каравана при хорошей видимости.

По этому же району прошли рейсы ледоколов «Ермак» и «И. Сталин», когда они направлялись к дрейфующим судам. Оба эти корабля также никакой «Земли Санникова» не обнаружили.

Всеми этими плаваниями, дрейфами и полетами легенда о «Земле Санникова», существовавшая свыше 125 лет и служившая богатой темой для научной и художественной литературы, была окончательно развеяна.

☆

Попутно с уничтожением легенды о «Земле Санникова», во время дрейфа «Седова» была разрешена еще одна географическая задача. Море Лаптевых с физико-географической точки зрения является лишь заливом Северного Ледовитого океана. Поэтому северная граница моря весьма условна. За такую границу, согласно постановлению нашего правительства, принята дуга большого круга,соединяющая мыс Молотова (северный мыс Северной Земли) с точкой пересечения меридиана северного мыса острова Котельный (139° восточной долготы) и края материковой отмели (200-метровая изобата [1]).

[1] Изобата — условная линия на карте, соединяющая точки равных глубин.

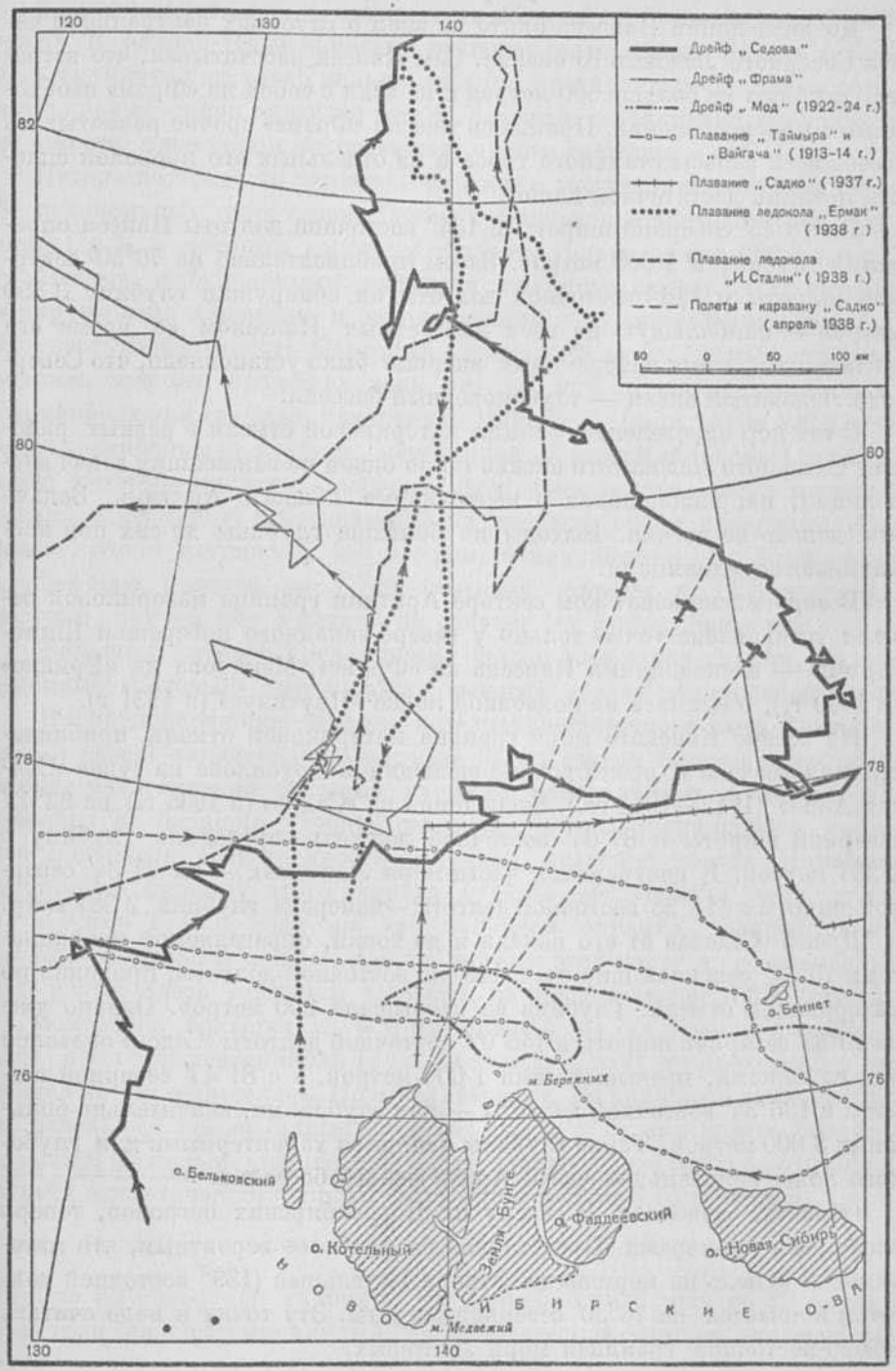


Рис. 1. Дрейфы, плавания и полеты к северу от Новосибирских островов

До экспедиции Нансена никто не знал о глубинах центральной части Северного Ледовитого океана. Сам Нансен рассчитывал, что встретит глубины не больше 500 метров и не взял с собой на «Фрам» необходимых приспособлений. Пришлось уже на «Фраме» срочно разматывать имевшиеся запасы стального троса и из отдельных его проволок сплести лотлинь достаточной длины.

На 78°45′ северной широты и 134° восточной долготы Нансен определил глубину в 1 600 метров. Затем приблизительно на 70°50′ северной широты и 126° восточной долготы он обнаружил глубину 3 850 метров — наибольшую из всех измеренных Нансеном за время его экспедиции. Этими измерениями впервые было установлено, что Северный Ледовитый океан — глубоководный бассейн.

С тех пор определение границы материковой отмели в разных районах Северного Ледовитого океана стало одной из важнейших задач экспедиций, направлявшихся в центральные области Арктики. Задача эта далеко не легкая. Выходы на большие глубины до сих пор насчитываются единицами.

В европейско-азиатском секторе Арктики граница материковой отмели установлена точно только у северо-западного побережья Шпицбергена — экспедициями Нансена на «Фраме», Макарова на «Ермаке» (в 1899 г.), Уилкинса на подводной лодке «Наутилус» (в 1931 г).

На севере Карского моря граница материковой отмели приблизительно намечена во время дрейфа экспедиции Брусилова на судне «Святая Анна» (1912—1914 гг.). Экспедиция на «Садко» (в 1935 г.) на 82°42′ северной широты и 87°04′ восточной долготы определила глубину в 2 365 метров. В центральной части моря Лаптевых — на 77°34′ северной широты и 118°28′ восточной долготы—измерена глубина 2 381 метр.

Дрейф «Седова» от его начала и до точки, определяемой координатами 79°37′ северной широты и 149°58′ восточной долготы, проходил по материковой отмели. Глубина не превышала 200 метров. Однако уже на 79°52′ северной широты и 148°02′ восточной долготы «Седов» оказался над глубинами, превышавшими 1 000 метров, а с 81°47′ северной широты и 136°34′ восточной долготы — над глубинами, значительно большими 3 000 метров. Такие глубины являются характерными для глубокого ложа центральной части Арктического бассейна.

Область, лежащая к северу от Новосибирских островов, теперь испещрена промерами. Представляется наиболее вероятным, что материковая отмель на меридиане острова Котельный (139° восточной долготы) кончается на 78°30′ северной широты. Эту точку и надо считать северо-восточной границей моря Лаптевых.

Распределение глубин, измеренных «Седовым», также весьма характерно. В районе Новосибирских островов материковая отмель оказалась вытянутой на север дальше, чем это предполагалось. Кроме того, материковый склон оказался весьма пологим: он занимает два градуса по широте, а его уклон не превышает одного градуса.

Интересно привести данные о глубинах, полученные во время дрейфа ледокольных пароходов «Седов», «Садко» и «Малыгин» (см. таблицы 1 и 2, в которых показаны глубины только свыше 200 метров).

Весьма неожиданными являются глубины свыше 5 000 метров, обнаруженные «Седовым» в районе к северу от Земли Франца-Иосифа. Это заставляет считать Северный Ледовитый океан более глубоководным, чем это представлялось до сих пор. Следует напомнить, что наибольшая глубина, измеренная Нансеном, была равна 3 850 метрам, а наибольшая глубина, измеренная станцией «Северный полюс», 4 395 метрам. Во всем Северном Ледовитом океане сейчас известен только один пункт, превышающий по глубине точки измерений «Седова». Это — глубина 5 440 метров, обнаруженная Г. Уилкинсом с помощью эхолота на 77°46′ северной широты и 175° западной долготы, причем сам Уилкинс не считает эту цифру надежной.

Большой интерес представляют также измерения глубин, произведенные «Седовым» перед самым выносом его в Гренландское море.

По предположению Нансена, от северо-восточного мыса Гренландии к северо-западному побережью Шпицбергена тянется подводный порог, разделяющий большие глубины центрального Арктического бассейна от больших глубин северной части Гренландского моря. Эта подводная возвышенность получила название порога Нансена. Восточную окраину этого порога отчасти обследовала экспедиция на «Садко» в 1935 году, по его западной окраине продрейфовала станция «Северный полюс». «Седов» пересек этот порог в его центральной части. Здесь измерены глубины, не превышающие 1 500 метров.

Измерение больших глубин проволокой (на «Седове» не было эхолота) является чрезвычайно трудным делом. К тому же проволока у седовцев не раз обрывалась. Подобно Нансену, им пришлось разматывать на отдельные пряди старые стальные тросы и из них делать лотлинь длиной в несколько километров. Изготовление такого троса на открытой палубе в жесточайшие морозы было делом подлинного героизма.

✡

Кроме 38 измерений глубины, с 1 сентября 1938 года по 13 января 1940 года седовцы выполнили 43 гидрологические станции, включающие

ТАБЛИЦА 1

Глубины, измеренные во время совместного дрейфа ледокольных пароходов «Садко», «Малыгин» и «Седов»

Северная широта	Восточная долгота	Глубина (в метрах)	Северная широта	Восточная долгота	Глубина (в метрах)
79°40′	149°34′	264	80°28′	145°16′	1 840
79°44′,5	148°57′,8	346	80°29′	145°05′,7	1 850
79°46′	148°34′,6	790	80°31′	144°34′	1 886
79°49′	148°21′	944	80°33′,4	143°53′,4	1 989
79°51′,6	148°02′	1 130	80°39′	142°56′,3	1 749
79°59′	147°32′	1 170	80°38′,6	143°01′,5	1 680
80°01′	147°32′	1 209	80°39′,2	143°25′,5	1 771
80°02′	147°30′,3	1 242	80°53′	143°03′,5	1 454
80°04′,7	147°11′	1 292	80°56′	143°09′,3	1 453
80°03′,9	147°09′	1 290	80°58′,5	142°48′,6	1 513
80°03′	147°12′	1 280	81°07′	141°28′	1 627
80°02′,5	147°18′	1 248	81°16′,5	140°16′,5	1 640
80°08′,5	147°26′	1 437	81°15′	139°38′	1 504
80°31′	146°23′,5	1 481	81°12′,4	139°04′	1 902
80°30′	145°57′,6	1 996	81°15′	140°55′	1 665
80°32′,2	145°31′,6	1 910	81°27′	139°54′	1 790
80°29′,7	145°13′,5	1 824	81°47′	136°34′	3 800 (дна не достали)
80°28′	145°08′	1 823	82°10′	136°23′	3 780

ТАБЛИЦА 2

Глубины, измеренные во время самостоятельного дрейфа «Седова»

Северная широта	Восточная долгота	Глубина (в метрах)	Северная широта	Восточная долгота	Глубина (в метрах)
84°33′	131°13′	4 100 (дна не достали)	86°37′	45°05′	4 952
			86°30′	43°15′	3 776
			86°26′,6	39°25′	5 180 (дна не достали)
86°21′,1	108°05′	4 400			
86°25′,1	108°20′	4 485			
86°16′,5	89°55′	4 520	86°23′,5	38°25′	4 980
85°45′	79°43′	3 833	85°50′,5	34°10′	3 496
85°35′	78°10′	4 078	85°17′,5	30°30′	3 690
85°47′	73°02′	3 947	84°57′,5	28°55′	4 126
86°07′,9	71°00′	4 024	84°41′,8	28°55′	4 135
85°45′	66°44′	3 992	83°50′	8°11′	3 514
85°25′	63°05′	3 996	82°55′	6°43′	4 125
85°55′,5	57°05′	4 001	82°15′	5°23′	2 205
86°38′	50°00′	4 087	81°34′	4°40′	1 500

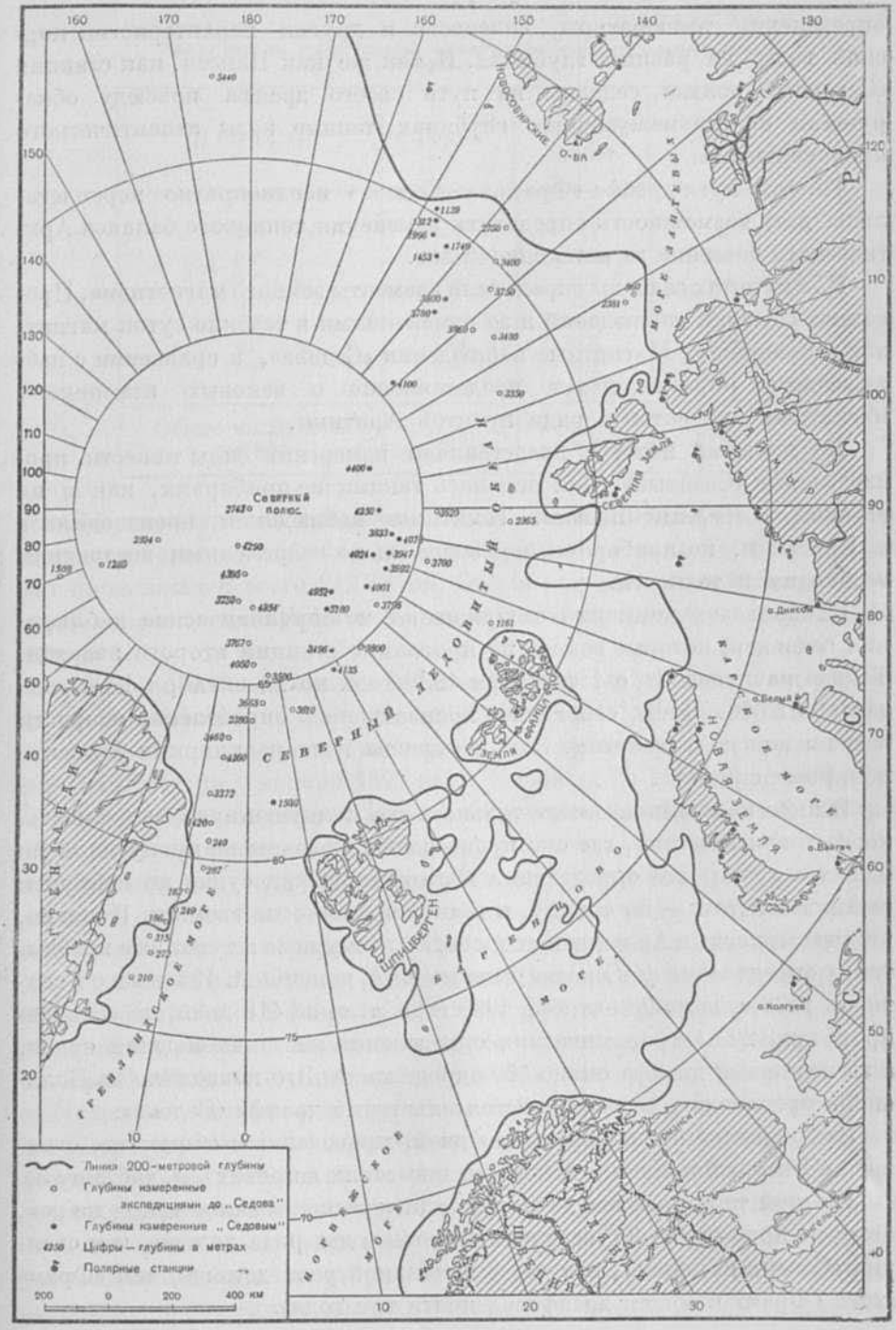


Рис. 2. Океанические глубины Северного Ледовитого океана

определения температуры, солености и других характеристик морской воды на разных глубинах. И так же как Нансен, как станция «Северный полюс», седовцы на пути своего дрейфа повсюду обнаружили на промежуточных глубинах теплые воды атлантического происхождения.

То, что пути дрейфа «Фрама» и «Седова» неоднократно переплетались, дает возможность определить изменения теплового баланса Арктического бассейна за истекшие 45 лет.

В 78 пунктах седовцы определили элементы земного магнетизма. Проведено 10 серий наблюдений и за изменениями в течение суток магнитного склонения. Магнитные наблюдения «Седова», в сравнении с наблюдениями «Фрама», дадут представление о вековых изменениях магнитных элементов в ряде пунктов Арктики.

Не меньший интерес представляют измерения силы тяжести, произведенные «Седовым». Они делались такими же приборами, как и на станции «Северный полюс». Такие же наблюдения производились и Нансеном, но приборами, не дающими по современным воззрениям необходимой точности.

Наибольшего внимания заслуживают метеорологические наблюдения седовцев, которые велись по программе станций второго разряда. Таких наблюдений с 1 сентября 1938 года по 23 октября 1939 года сделано 5 016. Летом, сверх того, производилось определение скорости ветра на разных высотах. Зимой седовцы вели регулярные записи о полярных сияниях.

Всякое наблюдение имеет только тогда полную научную ценность, когда точно известно, где оно произведено. Седовцы не пропускали ни одного случая для определения местонахождения судна по небесным светилам: летом — по солнцу, в темное время — по звездам. Понятно, что летом, когда в Арктике господствуют пасмурные и туманные погоды, таких определений у «Седова» было меньше, чем зимой. И все же с 1 сентября 1938 года по 23 октября 1939 года, т. е. за 418 дней, на «Седове» проделано 293 астрономических определения местонахождения судна, а за все время дрейфа около 400 определений. Это позволило на Большой Земле следить за всеми обстоятельствами дрейфа «Седова».

Заслуживает сравнения число дней, проведенных «Фрамом», станцией «Северный полюс» и «Седовым» в высоких широтах (см. таблицу 3).

Из этой таблицы ясно, насколько интересны наблюдения седовцев, которые пробыли за 85° северной широты в два раза дольше, чем станция «Северный полюс», и в два с половиной раза дольше, чем «Фрам» (хотя «Фрам» в общем дрейфовал почти три года).

ТАБЛИЦА 5

Число суток, проведенных в дрейфе к северу от показанной параллели

К северу от	«Фрам»	«Северный полюс»	«Седов»
89°	—	14	—
88°	—	77	—
87°	—	102	—
86°	—	123	131
85°	121	146	289
84°	428	166	398
83°	539	192	422
Общее число дней дрейфа	1055	274	812

«Седов» начал свой дрейф значительно южнее «Фрама» и закончил его также на более южной широте, чем «Фрам». Тем не менее дрейф «Седова» продолжался всего 812 суток. Это указывает на значительно большую скорость дрейфа «Седова» по сравнению со скоростью дрейфа «Фрама».

1 января 1938 года «Седов» был почти на той же долготе, что и «Фрам» 1 января 1894 года, но несколько к юго-востоку. 1 января 1939 года «Седов» оказался попрежнему восточнее, но значительно севернее положения «Фрама» на 1 января 1895 года. Наконец, на 1 октября 1939 года «Седов» оказался почти на той же широте, что и «Фрам» на 1 января 1896 года, но значительно западнее.

Повышенная, по сравнению с «Фрамом», скорость дрейфа «Седова» видна из другого сопоставления. 1 июля 1938 года «Седов» был приблизительно на том же меридиане, на котором «Фрам» был 1 января 1894 года. Но 1 октября 1939 года «Седов» оказался на меридиане, на котором «Фрам» был только 1 февраля 1896 года. Таким образом, путь на запад, занявший у «Фрама» 25 месяцев, «Седов» проделал за 15 месяцев.

Дрейф «Седова» окончательно подтверждает, что за последние годы значительно усилился вынос льдов из центральной Арктики в Гренландское море. Значение этого факта для познания гидрометеорологического режима центральной Арктики и прилегающих районов — огромно.

Это явление сопровождается усилением притока в Арктику теплых атлантических вод, уменьшением ледовитости окраинных морей, уменьшением толщины полярных льдов, таянием ледников на полярных островах, повышением зимних температур воздуха, — словом, всеми

явлениями, характерными для происходящего в настоящее время потепления Арктики.

☆

Изучению вопроса о потеплении Арктики придается очень большое значение.

Прежде всего, замечено уменьшение размеров ледников, которое за последние годы в Арктике является повсеместным. На Земле Франца-Иосифа некоторые острова растаяли, а другие как бы «раскололись» надвое: между ними открылись новые проливы; раньше эти острова были соединены ледяным перешейком. В море Лаптевых некоторые острова, почти сплошь состоявшие из ископаемого льда, сейчас резко уменьшаются в своих размерах. Острова Семеновский и Васильевский были нанесены на карту в 1823 году, затем их съемка был повторена в 1912 и 1913 годах и, наконец, в 1936 году. За это время остров Семеновский уменьшился по длине в 8 раз, а остров Васильевский, имевший длину около 7 километров, в 1936 году вовсе не был обнаружен; на его месте оказалась лишь небольшая подводная банка...

Громадная область северного Урала и Сибири характерна своей «вечной мерзлотой». Это — слои промерзшего и не оттаивающего грунта, расположенные на некоторой глубине. Сейчас южная граница вечной мерзлоты неуклонно отступает на север; у города Мезени, например, в 1933 году она оказалась на 40 километров севернее, чем в 1837 году.

Начиная с 1920 года неуклонно повышаются средние температуры зимних месяцев на побережьи Баффинова залива, Гренландского, Баренцова и Карского морей. Даже в зиму 1928 —1929 года, при сильных холодах в Европе, зимняя температура на Шпицбергене и на острове Медвежьем была только несколько ниже нормы.

Замечательно, что повышение температур воздуха наблюдается за последние годы не только в Арктике, но и в районах, достаточно от нее отдаленных. Москвичи настолько привыкли к затяжной осени и теплым зимам, что уже считают это явление как бы нормальным.

Сравнения показывают, что средние температуры воздуха в Европе повсеместно повышаются. Для Ленинграда средние температуры за последнее десятилетие почти на градус выше, чем в девяностых годах прошлого столетия. Наши реки замерзают позже и вскрываются раньше.

Доказано согревающее влияние, оказываемое атлантическими водами на климат Арктики и Европы. Регулярные наблюдения показывают, что под каждым квадратным сантиметром поверхности атлантических

вод, поступающих в Баренцово и Гренландское моря, сейчас как бы «спрятано» на 15 килограмм-калорий тепла больше, чем это было в начале текущего столетия. Это тепло и сейчас еще продолжает накапливаться, уменьшая ледовитость наших морей и смягчая зимние температуры воздуха.

Уменьшилась ледовитость окраинных морей Советской Арктики. Общая площадь льдов в этих морях в навигационное время хотя и испытывает колебания то в одну, то в другую сторону, но в общем неуклонно уменьшается. Для Баренцова моря, например, общая площадь льдов с 1920 года по 1933 год была на 20 процентов меньше, чем за 1900—1919 годы.

В связи с уменьшением ледовитости корабли проникают все дальше и дальше на север. В 1935 году ледокольный пароход «Садко» в северной части Карского моря доходил по чистой воде до 82°42′ северной широты, установив тем самым мировой рекорд свободного плавания в северных широтах. В 1938 году ледокол «Ермак» к северу от моря Лаптевых дошел до 83°4′,5 северной широты.

Юго-западная часть Карского моря сейчас почти ежегодно полностью очищается от льда, хотя еще недавно она носила грозное название «ледяного погреба». Правда, в тот период техника была несравненно слабее, и об Арктике мы знали меньше, но все же, для сравнения, можно напомнить: в августе — сентябре 1901 года ледокол «Ермак» из-за льдов не смог проникнуть из Баренцова моря в Карское, хотя потратил на это дело почти месяц; в 1903 году в течение целого лета льды не растаяли в таком районе, как Печорское море, — между южным берегом Новой Земли и устьем Печоры.

В связи с отступлением на север южной кромки льдов и повышением температуры атлантических вод, треска появилась в таких районах, где она раньше вовсе отсутствовала или ее было очень мало (сейчас идет лов трески у берегов Новой Земли, у Шпицбергена, у Ян-Майена). Начиная с 1929 года началось очень успешное рыболовство у острова Медвежьего. Несомненно, что центр мирового рыболовства за последние годы перемещается все севернее и севернее.

Промысловая рыба достаточно подвижна, и естественно, что она совершает свои передвижения в зависимости от температурных условий. Но сейчас наблюдается постепенное распространение все далее и далее на север обитающих на дне теплолюбивых форм морских организмов. В северных районах Баренцова моря в большом количестве встречаются теплолюбивые иглокожие, которых в начале текущего столетия здесь совершенно не было.

В связи с потеплением Арктики усилился вынос льдов из Полярного бассейна в Гренландское море.

Многочисленные советские экспедиции ежегодно выбрасывали в различных районах морей Советской Арктики специальные буи для изучения дрейфа льдов и морских течений. Большая часть этих буев впоследствии была найдена на берегах Гренландии, Исландии и Норвегии. Оказалось, например, что все буи, выброшенные на севере Карского моря после 1933 года, совершили свой путь в 2—3 раза быстрее, чем буи, выброшенные прежде.

Прекрасным подтверждением ускорения дрейфа арктических льдов явился дрейф станции «Северный полюс», которая двигалась в Гренландском море со скоростью в 2,4 раза большей, чем ожидалось по предшествующим наблюдениям. «Седов» дрейфовал в Северном Ледовитом океане с востока на запад примерно в 2 раза быстрее, чем «Фрам».

Замечательно, что потепление не относится к какому-нибудь отдельному району Арктики, а охватывает весь земной шар. Действительно, у Берингова пролива, в Тихом океане, обнаруживаются такие же признаки потепления, как и в Атлантическом океане.

Одновременно с потеплением Арктики идет, повидимому, потепление Антарктики, хотя данных для суждения об этом имеется значительно меньше: в Антарктике нет такой могучей исследовательской базы, какую создал Советский Союз в Арктике.

Возникают два вопроса: как долго продолжится потепление Арктики и чем оно вызвано?

Ответить на это нелегко. Сейчас можно лишь сказать, что никаких признаков перелома в процессе потепления Арктики нет. Об этом свидетельствует дрейф «Седова». Температура атлантических вод (а это один из наиболее устойчивых признаков потепления Арктики) продолжает повышаться.

Еще труднее ответить на второй вопрос. Одни приписывают потепление Арктики усиленному действию Гольфстрима, — его температура и скорость за последние годы значительно повысились. Другие объясняют это усилением атмосферной циркуляции. Действительно, повсеместно на земном шаре усилилась общая циркуляция атмосферы, в связи с чем усилился и перенос теплого воздуха из южных широт в северные.

Пытаясь найти первопричину этих изменений, некоторые связывают потепление Арктики с усилением солнечной деятельности. К сожалению, систематических наблюдений над количеством тепла, посылаемого на землю солнцем, не так уже много; наблюдения, имеющиеся в нашем рас-

поражении, не говорят с полной определенностью об усилении солнечной радиации.

Множество факторов (солнечная радиация, распределение атмосферного давления, ветров и др.) действуют по-разному на режим гидросферы и атмосферы на земном шаре. Периоды изменений всех этих сил различны. Иногда они могут действовать в одну сторону и создавать, таким образом, поразительные отклонения от средних климатических и гидрологических условий.

Мы знаем, например, что во времена викингов ледовые условия в Арктике были значительно благоприятнее, чем сейчас. Как говорят древние саги, Эрик Красный в 984—987 годах плавал без особых затруднений на своих кораблях (которые правильнее было бы назвать большими лодками) вдоль юго-восточных берегов Гренландии. По мнению известного шведского океанографа Петтерсона, климат южной Гренландии в те времена мало отличался от теперешнего климата Норвегии в тех же широтах. Но, начиная с 1261 года, имеются первые письменные указания о массах льда, появившихся у берегов Исландии. В связи с «ледяной блокадой» Исландии ухудшились условия плавания к Европе, а норвежские колонии в южной Гренландии, основанные Эриком Красным и достигшие в XI—XIII веках цветущего состояния, начали постепенно приходить в упадок и в начале XV века были разорены эскимосами.

Вопрос о потеплении Арктики, о значительных отклонениях от средних климатических условий — чрезвычайно важен для хозяйства всего мира, в особенности для социалистического хозяйства нашей страны, строящей планы на много лет вперед. Разрешение этих вопросов возможно только на основе длительных и систематических исследований, в первую очередь, в самой Арктике.

Советская наука ведет такое всестороннее и систематическое изучение Арктики. Планомерные работы позволили установить самый факт потепления, следить за этим потеплением и наметить пути к разрешению этой важной проблемы. Не малый материал для этого дают наблюдения станции «Северный полюс» и «Седова».

Весьма любопытно сравнение средних месячных температур воздуха, наблюдавшихся на «Фраме» и «Седове»,когда корабли находились за 83° северной широты (см. таблицу 4).

Из таблицы видно, что, хотя «Седов» дрейфовал значительно севернее «Фрама», зимние месяцы в Арктике во времена Нансена были холоднее, чем сейчас. Наиболее низкая температура воздуха (—44,° 1) была отмечена «Седовым» 10 марта 1939 года на 86°23′ северной широты

ТАБЛИЦА 4

Средние месячные температуры воздуха

Месяцы	«Фрам»		«Седов»	
	1895 г.	1896 г.	1938 г.	1939 г.
Январь	—33°,4	—37°,4	—	—31°,1
Февраль	—36 ,8	—34 ,7	—	—30 ,1
Март	—34 ,8	—18 ,7	—	—37 ,0
Апрель	—28 ,7	—18 ,1	—	—24 ,5
Май	—12 ,1	—10 ,7	—	—13 ,1
Июнь	— 2 ,2	— 1 ,7	—	— 2 ,4
Июль	+ 0 ,3	— 0 ,1	—	—
Август	— 2 ,6	+ 1 ,2	—	—
Сентябрь	— 9 ,9	—	— 3°,7	—
Октябрь	—21 ,2	—	—12 ,8	—
Ноябрь	—30 ,9	—	—22 ,5	—
Декабрь	—32 ,9	—	—22 ,4	—

и 110°20′ восточной долготы. Наиболее низкая температура во время дрейфа «Фрама» (—52°) была отмечена 15 января 1896 года приблизительно на 84°55′ северной широты и 41° восточной долготы (т. е. значительно южнее и западнее «Седова»), где, как правило, всегда теплее).

Как уже отмечалось, Нансен впервые открыл теплые атлантические воды, поступающие глубинным течением в Арктический бассейн. В дальнейшем все экспедиции, работавшие в окраинных морях Советской Арктики, обнаруживали присутствие этих вод, как бы погребенных под 100—200-метровым слоем холодных полярных вод.

Считалось, что основная масса этих вод, под влиянием отклоняющей силы вращения земли, прижимается вправо к материковому склону европейско-азиатского побережья, и следовательно, чем южнее и чем западнее, тем выше температура атлантических вод.

На всем протяжении дрейфа «Фрама» температура глубинных атлантических вод колебалась около плюс 1 градуса. Максимум 1,13 градуса был отмечен на глубине 325 метров на 84°39′ северной широты и 88° восточной долготы.

На «Садко» в 1935 году в районе к северу от Карского моря на 82°42′ северной широты и 87°04′ восточной долготы получили на глубине 300 метров температуру плюс 2,68 градуса. Это было удивительно, хотя отчасти и объяснялось тем, что наша станция лежала почти на материковом склоне, значительно южнее станции «Фрама».

Еще более удивительным оказалось открытие папанинцами теплых атлантических вод у самого полюса, хотя их максимальные температуры и были несколько ниже температур «Фрама».

Как сообщали седовцы, на 85°39′ северной широты и 131°42′ восточной долготы на глубине 400 метров они измерили температуру атлантических вод плюс 1,82 градуса, несмотря на то, что эта станция расположена много севернее и много восточнее, чем станция «Фрама».

Сейчас еще нельзя делать подсчеты, но один этот факт доказывает, насколько глубоко проникло в Полярный бассейн потепление атлантических вод, связанное с потеплением Арктики.

☆

Большое внимание уделили седовцы наблюдениям за полярными льдами. Кроме тщательного описания состояния льда и снежного покрова, седовцы каждые десять дней производили измерения толщины льдов, образовавшихся естественным намерзанием, т. е. без торошений и нагромождений. Учитывалось также изменение положения близлежащих льдов относительно меридиана, другими словами, вращательное движение льдов.

Интересно сопоставить толщину ровного льда, образовавшегося естественным намерзанием, по измерениям «Фрама» и «Седова». В первом случае толщина ровных льдин доходила до трех с лишним метров (наибольшая, измеренная Нансеном, толщина ровного льда была 3,65 метра).

Как известно, «Седов» вмерз во льды, пережившие полярное лето 1937 года; в таблице они считаются льдами 1936 года; для сравнения приведены измерения Нансеном толщины льда, образовавшегося в конце 1893 года (см. таблицу 5).

Эти наблюдения подтверждают уменьшение толщины полярных льдов, связанное с потеплением Арктики. Вместе с тем они подтвердили установленные ранее положения:

1. Нарастание полярных льдов продолжается и в летнее время, когда температуры воздуха еще сравнительно высоки.

2. Толщина нарастания морских льдов зависит от суммы средних суточных отрицательных температур воздуха, иначе говоря, от числа градусо-дней мороза. Это положение было установлено Вайпрехтом во время экспедиции 1873—1874 года. Анализ наблюдений полярных станций позволил автору вывести эмпирические формулы, связываю-

ТАБЛИЦА 5

Толщина льда (в сантиметрах)

Измерения «Седова»				Измерения «Фрама»	
Дата	Лед образования 1936 г.	Лед образования 1937 г.	Лед образования 1938 г.	Дата	Лед образования 1893 г.
10 марта 1939 г.	189	170	163		
20 марта 1939 г.	195	176	170		
4 апреля 1939 г.	198	182	179		
11 апреля 1939 г.	204	188	186	10 апреля 1894 г.	231
10 мая 1939 г.	215	201	198		
19 мая 1939 г.	217	216	201	21 мая 1894 г.	252
31 мая 1939 г.	218	206	202		
10 июня 1939 г.	218	207	204	9 июля 1894 г.	258

щие толщину льда с числом градусо-дней мороза. Наблюдения седовцев подтвердили правильность этих формул.

Любопытно сравнить толщину льда, вычисленную по эмпирической формуле, с наблюдениями седовцев в 1939 году:

ТАБЛИЦА 6

Теоретическая и наблюденная в 1939 г. толщина льда (в сантиметрах)

	Дата			
	1 марта	1 апреля	1 мая	1 июня
По формуле	148	172	187	194
Наблюдалось	160	179	194	202

Разница наблюдавшихся и вычисленных величин весьма невелика, хотя формула получена на основании анализа данных полярных станций, расположенных вдалеке от открытых частей Северного Ледовитого океана.

3. Толщина многолетних льдов зависит не только от числа градусо-дней мороза, но также от величины летнего таяния. Если в каком-либо районе моря число градусо-дней мороза и величина летнего таяния остаются из года в год неизменными, то многолетний лед стремится достигнуть некоторой предельной толщины, при которой за зиму намерзает столько же льда, сколько за лето тает.

У седовцев за зиму получалось около 6 000 градусо-дней мороза. Каким же мог быть лед на пути дрейфа при разных величинах летнего таяния? Приведу результаты подсчета:

ТАБЛИЦА 7

Толщина льда (в сантиметрах)

Летнее стаивание (в сантиметрах)	Лед образования 1936 г.	Лед образования 1937 г.	Лед образования 1938 г.
10	342	279	196
50	291	253	196
100	241	225	196
150	208	205	196

Из этой таблицы ясно видно, что малую толщину льдов в районе дрейфа «Седова» надо объяснить не столько повышением зимних температур воздуха, сколько увеличившимся за последние годы стаиванием льдов в летнее время.

Ледяное поле станции «Северный полюс» имело толщину в 3 метра. Естественно возникает вопрос: где же оно образовалось, откуда оно было принесено к Северному полюсу? К этой интересной проблеме мы еще вернемся потому, что на нее проливают некоторый свет наблюдения «Седова». Сейчас уже ясно, что ледяное поле станции «Северный полюс» зародилось в гораздо более суровых районах Арктики, в районах, где число градусо-дней мороза несколько больше, а летнее стаивание значительно меньше, чем в районах дрейфа «Седова».

☆

Почему «Седов», оказавшийся к 22 марта 1939 года на 180 километров севернее «Фрама», на том же меридиане, в дальнейшем повернул на запад и так же, как «Фрам», не смог проникнуть за 87° северной широты? Этот вопрос также заслуживает специального разбора.

Действительно, наивысшая широта, достигнутая «Фрамом», равна 85°56′. Наивысшая широта Нансена во время его санного путешествия к Северному полюсу — 86°14′. Наконец, наивысшая точка, которой достиг в 1900 году Каньи в том же районе, — 86°34′. Дальнейшее продвижение Нансена и Каньи на север остановили встреченные ими в пути сильно торосистые льды.

С этими данными следует сопоставить наблюдения, сделанные А. Д. Алексеевым во время полетов от Земли Франца-Иосифа к Северному полюсу и обратно (май—июнь 1937 г.). По этим наблюдениям, от острова Рудольфа до 82°30′ северной широты лежат торосистые поля молодого льда с вкраплениями айсбергов. От параллели 82°30′ до 85°30′ размеры

ледяных полей увеличиваются до 20 километров в поперечнике; на них попадаются ровные площадки, размерами 250—350 метров, пригодные для посадки самолетов. При посадке на лед у 84-й параллели толщина льда оказалась около 100—120 сантиметров. Севернее 85°30′ начались многолетние поля, причем до 86-й параллели ледяные поля были малы и торосисты, а разводья забиты мелким льдом и шугой. В таких местах посадка самолетов была невозможна. Далее к северу посадочные площадки улучшались, особенно между 87° и 88°30′ северной широты. Толщина ледяных полей, на одном из которых была устроена станция «Северный полюс», как уже отмечалось выше, в ровных местах достигала 3 метров.

Из этого описания видно, что между Северным полюсом и Землей Франца-Иосифа расположен своеобразный пояс торошения. Он отделяет более молодые льды, образовавшиеся в основном на материковой отмели европейско-азиатского континента, от более мощных приполюсных льдов.

Повидимому, этот пояс торошения, остановивший Нансена и Каньи, представляет постоянное явление. О его происхождении пока можно строить только предположения.

☆

Седовцы регулярно, четыре раза в сутки, передавали по радио свои метеорологические наблюдения и координаты. Эти данные немедленно использовались при составлении карт погоды и помогали в изучении метеорологических процессов, происходящих в северном полушарии. В отличие от метеорологических наблюдений былых полярных исследователей, седовцы, так же как и папанинцы, работали при наличии в Арктике современной сети метеорологических станций. Развитие метеорологической науки позволяет сделать из всех этих наблюдений ценные выводы.

Особенно большой интерес представляют сопоставления дрейфа льдов с ветром, вызвавшим этот дрейф. Подобные наблюдения, произведенные вблизи берегов, обычно искажаются влиянием близлежащей суши и мелководий. Для всякого рода теоретических исследований мы располагаем данными только трех дрейфов: «Фрама», станции «Северный полюс» (пока она находилась в центральной части северного Полярного бассейна) и «Седова».

Как известно, дрейф «Седова» не протекал прямолинейно. Ледокольный корабль нередко возвращался обратно, описывал зигзаги и петли. Все это связано с изменениями в направлении и скорости ветра.

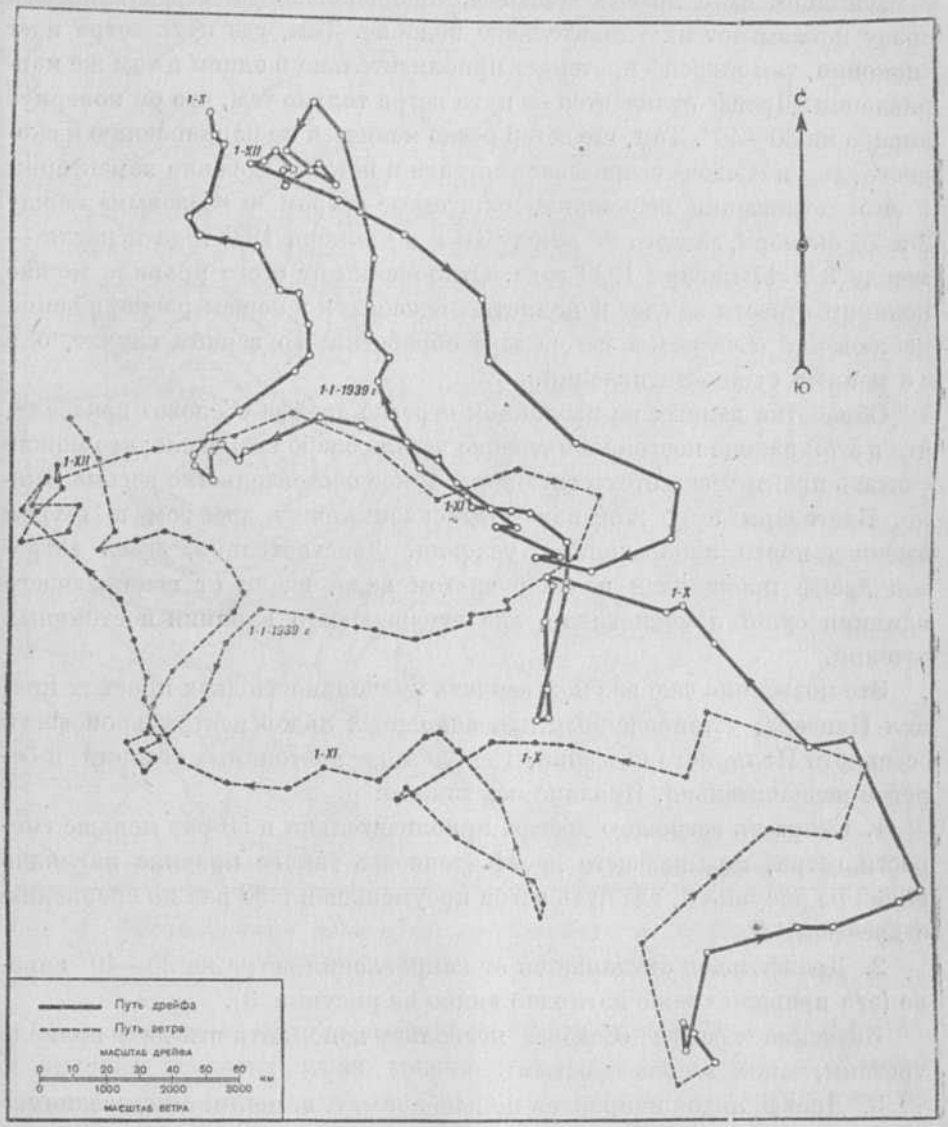


Рис. 3. Путь ветра и дрейфа «Седова» (с 1 сентября 1938 г. по 1 февраля 1939 г.)

На рисунке 3 сплошной линией показан дрейф «Седова» с 1 сентября 1938 года по 1 февраля 1939 года, а рядом — пунктиром — путь ветра за то же время. Масштаб пути ветра уменьшен в 50 раз по сравнению

с масштабом пути дрейфа «Седова». Сравнение путей ветра и дрейфа сразу показывает их удивительное подобие. Там, где путь ветра идет спокойно, там и дрейф протекает приблизительно в одном и том же направлении. Дрейф отличается от пути ветра только тем, что он повернут вправо на 30—40°. Там, где ветер резко меняется по направлению и скорости, там и «Седов» выписывает зигзаги и петли. Особенно характерны в этом отношении восьмерки, описанные ветром и «Седовым» между 2 и 26 октября, зигзаги — между 10 и 30 ноября 1938 года и петля — между 3 и 17 января 1939 года. Отклонения от этого правила можно целиком отнести за счет неполноты имеющихся в нашем распоряжении наблюдений «Седова» и неточности обработки; во всяком случае, они не меняют сущности явлений.

Обработка данных на избранном отрезке дрейфа «Седова» показала, что в этом районе постоянное течение весьма слабо выражено; его можно считать практически отсутствующим. Такое обстоятельство весьма важно. Благодаря ему, для изучения связи между дрейфом и ветром имелись почти лабораторные условия. Действительно, здесь ветровой дрейф проявлялся почти в чистом виде, вдали от искажающего влияния суши и мелководий, вне искажающего влияния постоянных течений.

Это позволило еще раз подтвердить правильность двух простых правил Нансена, установленных для сплошных льдов центральной части северного Полярного бассейна, где влияние постоянных течений и берегов незначительно. Правила эти таковы:

1. Скорость ветрового дрейфа приблизительно в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего дрейф (точность такого правила наглядно видна из рисунка 3, где путь ветра преуменьшен в 50 раз по сравнению с дрейфом)[1].

2. Дрейф льдов отклоняется от направления ветра на 30—40° вправо (это правило также наглядно видно из рисунка 3).

Изучение дрейфа «Седова» позволяет дополнить эти два правила третьим, также весьма простым:

3. Дрейф льдов направлен по изобарам, т. е. по линиям, соединяющим точки земной поверхности, где в один и тот же момент давление атмосферы одинаково; дрейф при этом направлен так, что область повышенного давления атмосферы находится справа от направления дрейфа, а область пониженного давления — слева.

---

[1] Не трудно убедиться, что из этого правила вытекает весьма любопытное соотношение, а именно: число метров в секунду скорости ветра равно числу морских миль в сутки ветрового дрейфа сплоченных льдов.

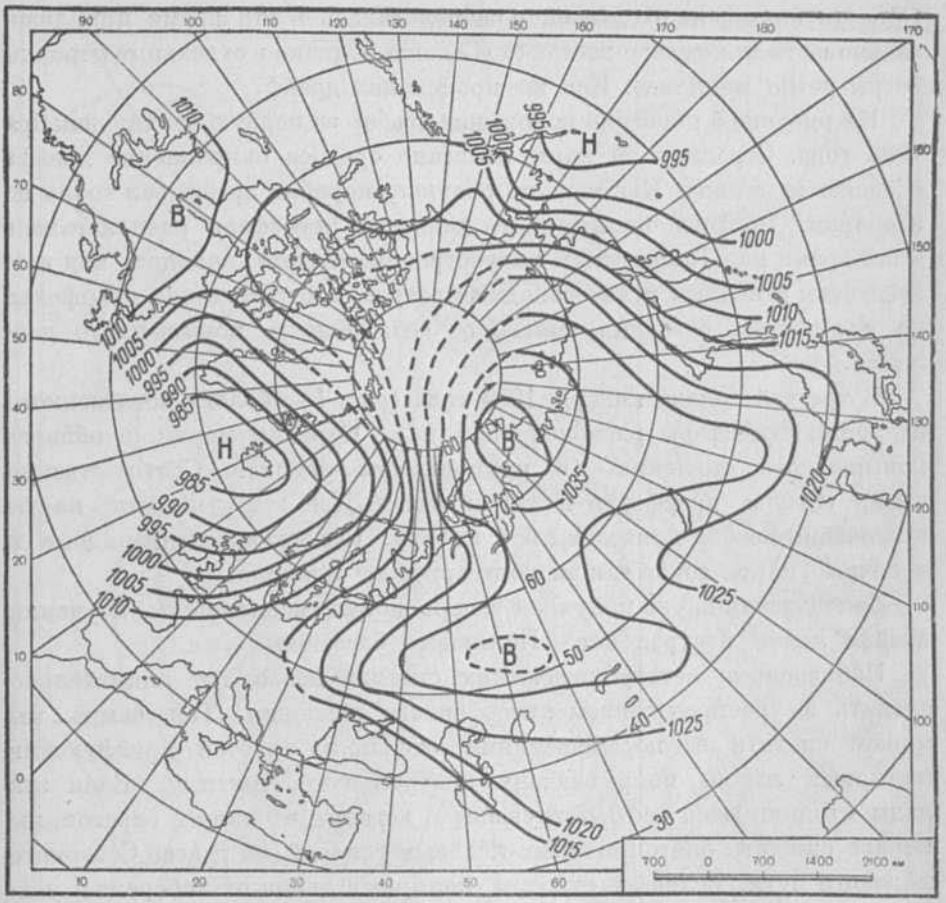


Рис. 4. Распределение атмосферного давления в северном полушарии за первую декаду декабря 1938 г.

Это правило не трудно вывести из следующего. Ветер в умеренных и высоких широтах из-за трения о поверхность земли и влияния отклоняющей силы вращения земли направлен приблизительно на 30—40° влево от соответствующей изобары. Дрейф льдов, согласно второму правилу Нансена, отклоняется от ветра приблизительно тоже на 30—40°, но вправо. Складывая, мы и получаем дрейф льдов по изобарам.

Верность такого правила можно проследить на ряде отрезков дрейфа «Седова».

С 1 ноября 1938 года по 1 февраля 1939 года в районе дрейфа преобладали юго-восточные ветры. Корабль дрейфовал на северо-северо-запад.

Область повышенного давления располагалась в это время приблизительно на восток-северо-восток от «Седова». Однако в отдельные периоды ветры резко менялись. Как же происходил дрейф?

На рисунке 4 показано положение изобар за первую декаду декабря 1938 года. Стрелкой на карте показано среднее направление дрейфа «Седова» за декаду. Как ясно из рисунка, корабль дрейфовал точно по изобарам. Область повышенного давления атмосферы располагалась в это время над Таймырским полуостровом. «Седов», находясь под воздействием западных и юго-западных ветров, соответственно дрейфовал на юго-восток, оставляя вправо от себя область повышенного давления.

В третьей декаде января 1939 года (рис. 5) область пониженного давления атмосферы расположилась над Карским морем, а область повышенного давления — в приполюсном районе. Соответственно этому «Седов» дрейфовал почти на запад. Две эти декадные карты положения изобар приведены без выбора. Все остальные (декадные и месячные) карты точно так же подтверждают правило.

Арктическая наука получила теперь новую возможность изучения дрейфа льдов центрального Полярного бассейна.

Наблюдения метеорологических станций позволяют внимательно следить за распределением атмосферного давления. Тем самым мы можем следить за перемещениями отдельных частей дрейфующих полярных льдов, покрывающих центральную Арктику. Если эти льды отодвигаются соответствующими ветрами от наших берегов, мы вправе ожидать благоприятных ледовых условий на трассе Северного морского пути. Вслед за отходом полярных льдов от побережья усиливается вынос местных льдов, образовавшихся в окраинных морях. Наоборот, когда полярные льды придвигаются к побережью, вынос прекращается, а бывает даже так, что в окраинные моря заносятся льды из центрального Полярного бассейна. Соответственно, конечно, ухудшаются условия плавания по трассе Северного морского пути.

Используя правило о том, что льды движутся по изобарам, мы получили возможность судить о движении льдов в центральной Арктике. Однако нельзя забывать, что движение льдов по изобарам искажается влиянием берегов и мелководий, влиянием берегового стока и водообмена с соседними морями, влиянием разных климатических условий, а также тем, что вода фактически не сжимаема и не растяжима. Следовательно, всякий вызванный теми или иными факторами отток воды из какого-нибудь океана сейчас же создает приток воды

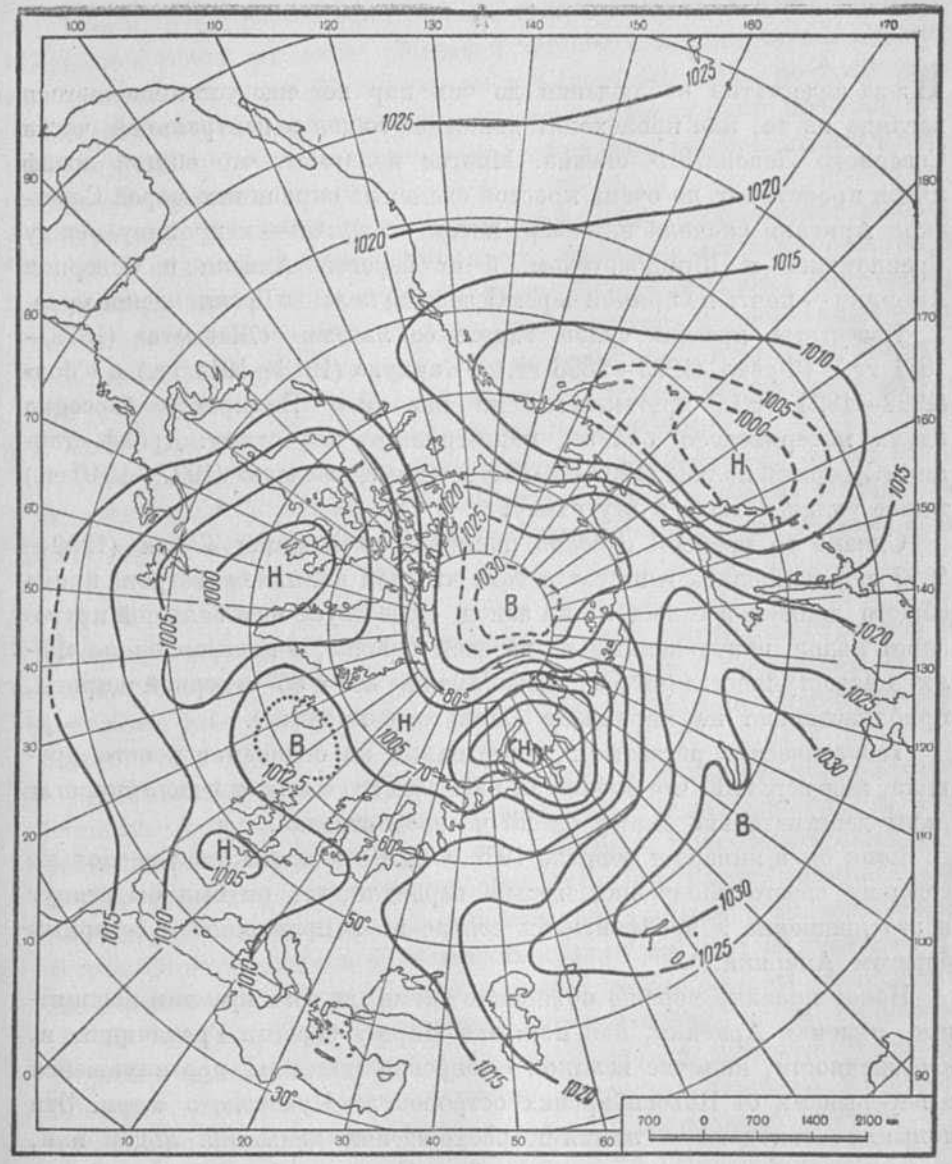


Рис. 5. Распределение атмосферного давления в северном полушарии за третью декаду января 1939 г.

из прилегающих районов. Эти обстоятельства могут внести изменения в ту схему дрейфа, которую можно составить на основании изучения распределения атмосферного давления над Арктическим бассейном.

☆

Из-за недостатка наблюдений до сих пор нет еще установившегося взгляда на то, как происходит движение льдов в центральной части Северного Ледовитого океана. Многие полагают, что общий дрейф льдов происходит по очень простой схеме: из окраинных морей Советской Арктики сначала на север, потом на запад — к проливу между Гренландией и Шпицбергеном, а от берегов Аляски и Северной Америки — почти по прямой через Северный полюс в Гренландское море.

Известные дрейфы судов вместе со льдами «Жаннета» (1879—1881 гг.), «Фрам» (1893—1896 гг.), «Карлук» (1913—1914 гг.) и «Мод» (1922—1924 гг.), протекавшие по окраинам Полярного бассейна вдоль материкового склона, подтверждают эту схему. Дрейф станции «Северный полюс» (1937—1938 гг.) и дрейф «Седова» (1937—1940 гг.) также укладываются в эту схему.

Однако со времени русской полярной экспедиции Толля (1900—1903 гг.) появилась гипотеза о том, что под влиянием ветров, кроме общего движения с востока на запад, существует еще большой круговорот льдов, направленный по часовой стрелке, с центром около «полюса недоступности» (он расположен между 83° и 85° северной широты, приблизительно на меридиане Берингова пролива).

Теоретические расчеты, произведенные на основании нового правила, подтвердили, что около так называемого «полюса недоступности» льды действительно движутся по часовой стрелке.

Если бы в январе и феврале 1939 года «Седов» оказался несколько севернее своего положения, весьма вероятно, что он был бы втянут в это движение и дрейфовал бы сейчас по направлению к северным берегам Америки.

Новое правило хорошо объяснило такие, до сего времени непонятные, явления Арктики, как полынья Пири у берегов Гренландии и, в особенности, наличие великой Сибирской полыньи, протянувшейся с перерывами от Новосибирских островов до Чукотского моря. Эти полыньи совпадают с линиями расхождения движения льдов или, иначе, с линиями расхождения изобар. Существование этих полыней тоже неоднократно подвергалось сомнению. Однако во время блестящих полетов советских полярных летчиков в арктическую навигацию 1939 года громадные полыньи были обнаружены и в районе к северу от Новосибирских островов, и в районе к северу от острова Врангеля.

Сравнение карт летних и зимних изобар объяснило также своеобразие дрейфов «Фрама» и «Седова» в летние месяцы.

Летом, примерно с 1 июня по 1 октября, в 1894 и в 1895 годах «Фрам» оставался почти на месте; описывая зигзаги и петли, корабль почти не двигался на запад. Точно так же и «Седов» с 1 июня по 1 октября 1938 года значительно поднялся на север, но очень мало продвинулся к западу. В 1939 году в летнее время снова замедлилось продвижение «Седова» на запад.

Правило движения льда по изобарам попутно объясняет, почему «Мод» — судно экспедиции Амундсена, вошедшее во льды у острова Врангеля с целью продрейфовать через Северный полюс, фактически двигалось вместе со льдами вдоль материкового склона азиатского побережья, т. е. по параллели, а не по меридиану. Не трудно обнаружить, что изобары в районе, близком к острову Врангеля, и летом и зимой протягиваются примерно по параллелям.

Для дрейфа со льдами к Северному полюсу, пожалуй, лучше всего входить во льды в районе моря Бофора, откуда, повидимому, и принесло поля, на одном из которых была основана станция «Северный полюс».

☆

Более углубленный анализ дрейфа Седова, протекавшего в весьма благоприятных условиях для научных выводов и обобщений, помог найти еще одно—четвертое — правило для определения скорости дрейфа льдов.

Действительно, при отсутствии постоянных течений и искажающего влияния суши льды движутся со скоростью, пропорциональной скорости ветра. Скорость ветра, в свою очередь, пропорциональна градиенту давления [1] атмосферы. Чем гуще на карте погоды в каком-нибудь районе проведены изобары, тем сильнее в данном районе ветры. Отсюда явилась возможность судить по картам давления атмосферы не только о направлении дрейфа льдов, но и об их скорости.

По месячным картам распределения давления были вычислены теоретические дрейфы станции «Северный полюс», «Седова» и каравана «Ленина». Затем на той же карте по широтам и долготам на первые числа отдельных месяцев были наложены генеральные дрейфы этих судов за каждый месяц.

Совпадение оказалось удивительным! Лучше всего сошлись линии теоретического и истинного дрейфов для «Седова»; это естественно, так как корабль дрейфовал в весьма благоприятных условиях.

---

[1] Градиент давления есть разница в атмосферном давлении на двух рядом лежащих изобарах, деленная на расстояние между ними.

Теоретический дрейф каравана «Ленина» также оказался весьма близким к истинному по очертаниям, однако он прошел несколько юго-восточнее, чем истинный. Это объясняется искажающим влиянием близкого материкового берега и Новосибирских островов, препятствовавших дрейфу каравана в восточном и южном направлениях. Сходство теоретического и истинного дрейфов каравана «Ленина» особенно ценно потому, что этот дрейф протекал в районе, лучше всего освещенном данными метеорологических станций, — в районе, где проведение изобар основывается на действительных наблюдениях, а не на предположениях (как это имеет место для центральных районов Арктики).

Значительно отличается от истинного теоретический дрейф станции «Северный полюс». Теоретический дрейф выходит на побережье Гренландии. Вместе с тем истинный дрейф оказался более быстрым, чем дают теоретические расчеты. Такое расхождение также понятно. Здесь, помимо метеорологических сил, на дрейфе льдов сказывается сильное постоянное течение, которое увлекает полярные льды вдоль восточного побережья Гренландии, — так называемое Восточно-Гренландское течение.

Это течение создается в результате избытка вод в Северном Ледовитом океане, в результате системы преобладающих ветров над центральной частью Северного Ледовитого океана и в результате постоянных северных и северо-западных ветров, дующих вдоль восточного побережья Гренландии.

Ежегодно в Северный Ледовитый океан вносится около 5 тысяч кубических километров речных вод. Около 30 тысяч кубических километров тихоокеанских вод входит через Берингов пролив. Наконец, постоянные западные и юго-западные ветры нагоняют в Северный Ледовитый океан вокруг Скандинавии и Шпицбергена больше 100 тысяч кубических километров атлантических вод.

Очень малая часть поступивших вод уходит в Баффиново море через многочисленные, но мелководные и узкие проливы Северо-Американского архипелага. Основная масса устремляется через пролив между Гренландией и Шпицбергеном в Гренландское море. Сюда же, под влиянием господствующих над этой областью ветров, двигаются льды из Полярного бассейна. Кроме того, Восточно-Гренландское течение, как указывалось выше, усиливается постоянными северными ветрами, дующими вдоль восточного побережья Гренландии и прижимающими льды к побережью.

Как показали исследования, скорость постоянного течения, направ-

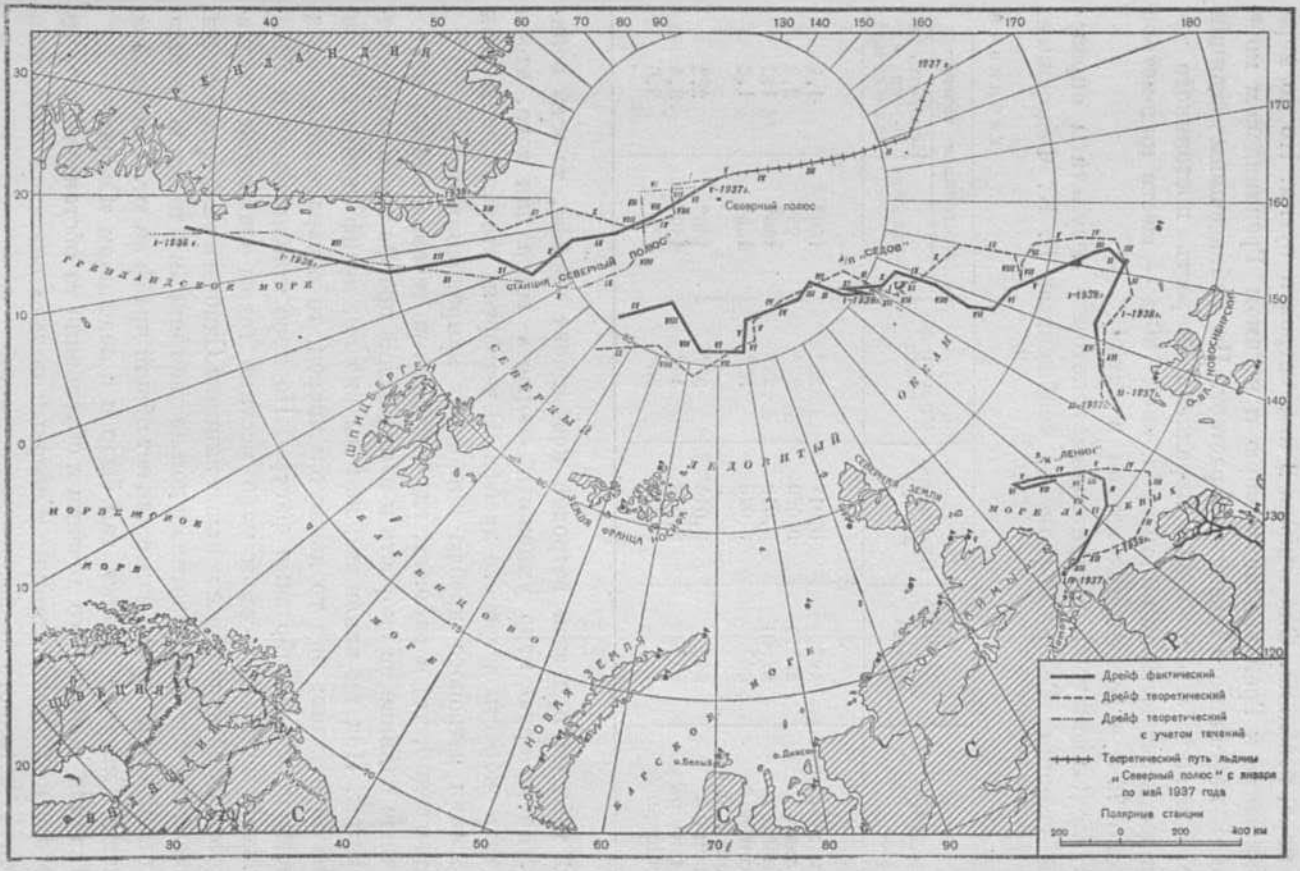


Рис 6. Сравнение истинных и теоретических дрейфов станции «Северный полюс», ледокола «Ленин» и ледокольного парохода «Седов»

ленного от полюса и по периферии Полярного бассейна в Гренландское море, невелика. Она меньше 2 километров в сутки. Но по мере приближения к Гренландскому морю и в самом Гренландском море скорость постоянного течения возрастает. По наблюдениям станции «Северный полюс», около 83-й параллели скорость постоянного течения достигает четырех километров, около 80-й — шести километров и около 75-й — девяти километров в сутки.

В следующей таблице приведены некоторые результаты определений станции «Северный полюс», сообщенные Е. К. Федоровым.

Таблица 8

Дата	Средняя северная широта	Коэфициент дрейфа	Угол отклонения	Постоянное течение	
				направление	скорость (в морских милях в сутки)
1937 май—июнь	89°	0,014	35°	160°	1,4
» июль	88°15′	0,020	37°	95°	2,2
» август	87°30′	0,015	28°	180°	1,2
» сентябрь	86°	0,023	57°	155°	1,2
» октябрь — ноябрь	84°	0,016	38°	180°	2,2
» декабрь	81°	0,019	19°	180°	3,4
1938 январь	77°	0,024	35°	185°	5,6

В таблице приведен ветровой коэфициент дрейфа, то-есть величина, на которую надо умножить скорость ветра для того, чтобы получить скорость ветрового дрейфа. В четвертом столбце даны углы отклонения ветрового дрейфа вправо от направления ветра.

Естественно, что в районах, где постоянные течения слабы, первостепенное влияние на скорость и направление дрейфа оказывают местные ветры. Под их влиянием, как мы видели, дрейф ледяных полей весьма причудлив: они то движутся вперед, то возвращаются назад, то описывают разнообразные фигуры. По мере приближения к Гренландскому морю и в самом море местные ветры оказывают на движущиеся ледяные поля все меньшее влияние. Слабые и умеренные ветры, направление которых противоположно постоянному течению, только замедляют или на время задерживают общий дрейф на юг. Так было со станцией «Северный полюс», так было и с ледоколом «Седов».

Наличие постоянного течения и обусловило то обстоятельство, что теоретический дрейф станции «Северный полюс» оказался значительно короче истинного дрейфа.

Станция «Северный полюс» за 274 суток своего дрейфа продрей-

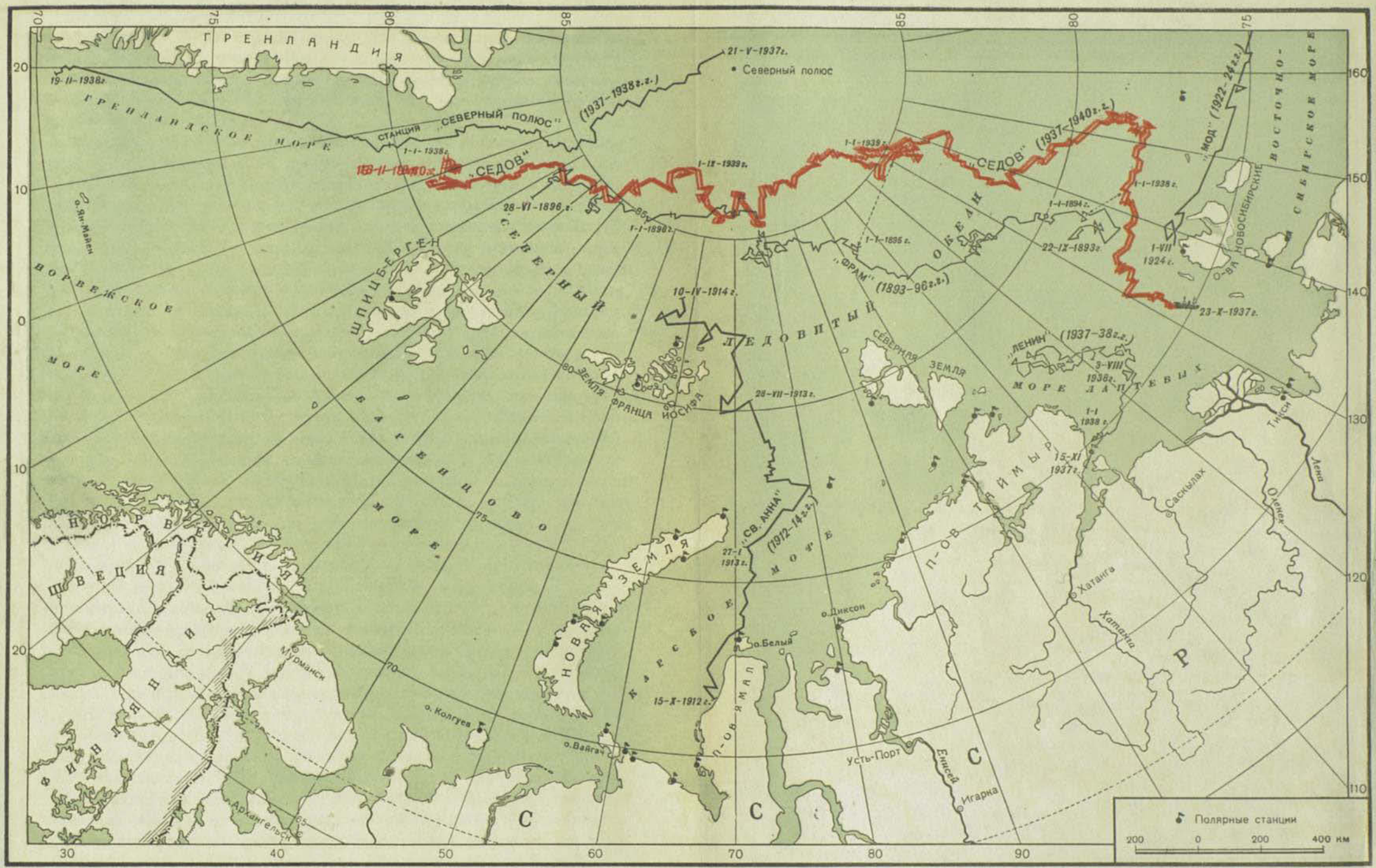


Схема дрейфов в Северном Ледовитом океане

фовала на юг 1120 морских миль. По приведенной таблице не трудно подсчитать, что из них около 520 морских миль пройдено за счет преобладания в районе дрейфа местных ветров северных направлений и около 600 морских миль за счет направленного на юг постоянного течения.

Следует отметить и другое чрезвычайно любопытное обстоятельство, которое сказалось на дрейфе станции «Северный полюс».

Скорость ветрового дрейфа сплошных ледяных полей в центральной Арктике, как указывалось, в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего дрейф. Но скорость дрейфа льдов под влиянием ветра значительно увеличивается, если перед льдами по ветру находится открытое море. В таких случаях скорость дрейфа может равняться одной десятой и больше скорости ветра. Как раз такие условия и создаются при северных и западных ветрах в районе центральной Арктики, прилегающем к Гренландскому морю, и в самом Гренландском море. В этом море вдоль восточного побережья Гренландии вплоть до 60° северной широты и зимой и летом непрерывной лентой движутся на юг полярные льды, выносимые из Арктического бассейна Восточно-Гренландским течением. В то же время вдоль западных побережий Скандинавии и Шпицбергена на север текут теплые атлантические воды, которые потом глубинным течением проникают в Арктический бассейн. В связи с этим восточная кромка гренландских льдов тянется приблизительно от Исландии через остров Ян-Майен к северо-западной оконечности Шпицбергена. Летом кромка отходит к западу, а в районе к северу от Шпицбергена в некоторые годы поднимается до 82° северной широты. В зимнее время кромка льдов в Гренландском море продвигается несколько к востоку, а у Шпицбергена спускается до 80° северной широты и ниже. Таким образом, в восточной части Гренландского моря в любое время года имеются громадные пространства, свободные от льдов. Эта, всегда открытая от льдов, часть Гренландского моря, летом расширяющаяся, а зимой сужающаяся, носит название Китовой бухты. Она названа так в память о давно исчезнувшем промысле, который некогда привлекал сюда десятки кораблей из разных стран.

4 декабря 1939 года деревянный моторно-парусный бот «Мурманец», осуществляя ледовую разведку в связи с окончанием дрейфа «Седова», дошел до 79°51′ северной широты и 10° восточной долготы, не забираясь при этом во льды. В этот день всего лишь 400 километров отделяли «Седова» от чистой воды, где находился бот «Мурманец».

Близость чистой воды «Седов» почувствовал впервые 3 декабря. Свежий северо-западный ветер погнал ледяные поля в открытое море

к Китовой бухте. Так как скорость дрейфа льдов при ветре на открытую воду тем больше, чем ближе льды находятся к кромке, то и ледяные поля, окружающие корабль, начали отставать от льдов, находящихся у самой кромки. В результате около «Седова» в этот день впервые были отмечены большие разводья и трещины. Этот пример лишний раз подчеркивает правильность положения, что скорость ветрового дрейфа сплошных ледяных полей в центральной Арктике значительно меньше скорости ветрового дрейфа ледяных полей в Гренландском море, особенно дрейфа в южном направлении. Но формула, по которой построен теоретический дрейф станции «Северный полюс», исходит из того, что ветровой дрейф в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего дрейф. В этом вторая причина, объясняющая, почему теоретический дрейф станции «Северный полюс» намного короче ее истинного дрейфа. Если считать по широте, теоретический дрейф станции «Северный полюс» короче истинного приблизительно на 550 морских миль.

Однако если принять во внимание вычисленное П. П. Ширшовым и Е. К. Федоровым постоянное течение, то теоретический дрейф окажется длиннее истинного на 50 морских миль. Последнюю величину можно считать лежащей в пределах точности обработки полученных данных. На бо́льшую точность при современном уровне знаний нельзя и рассчитывать.

Понятно, что в дальнейшем метод, разработанный в результате анализа дрейфа «Седова», будет развиваться. По сравнению истинных и теоретических дрейфов можно будет судить о скорости и направлениях постоянных течений, о наличии островов и мелководий, искажающих дрейф, о расположении поясов торошения и разрежения льдов и о многом другом.

В настоящее время, до опубликования полных наблюдений станции «Северный полюс» и «Седова», все сделанное по сравнению дрейфов является только первым приближением к истине.

И все же даже сейчас можно попытаться ответить на вопрос: откуда же подошло к Северному полюсу ледяное поле, на котором 21 мая 1937 года была основана станция «Северный полюс»? На карте (рис. 6) показан вычисленный по тем же формулам путь этого ледяного поля с 1 января 1937 года по 21 мая того же года.

Надо только помнить, что до работ станции «Северный полюс», т. е. до 21 мая 1937 года, карты распределения давления над центральной Арктикой основывались на неверных предположениях, и эти карты до их использования надо критически переработать на основе наблюдений папанинцев и седовцев.

☆

После дрейфа «Седова» наука получила возможность судить о движении ледяных полей в Арктическом бассейне. Это движение меняется от сезона к сезону и от года к году. Многие явления в Арктике, в особенности явления крупного масштаба, получили сейчас новое освещение. Напомним, что Нансен, анализируя дрейф «Фрама», получил следующие два правила:

1. Льды в Арктическом бассейне движутся, отклоняясь вправо от направления ветра.

2. Льды движутся со скоростью, пропорциональной скорости ветра.

Нансен подсчитал и соответствующие коэфициенты. Понятно, что эти правила верны лишь при отсутствии постоянных течений и искажающего влияния суши.

В результате анализа наблюдений «Седова» при аналогичных условиях дрейфа автором получены следующие правила:

1. Льды движутся по мгновенным изобарам, оставляя область повышенного давления справа от себя.

2. Льды движутся со скоростью, пропорциональной градиенту давления.

Соответствующие коэфициенты были найдены при анализе дрейфа «Седова» и проверены на других дрейфах.

Новые правила значительно дополняют правила Нансена. Они являются более общими и позволяют для изучения движения льдов использовать обычные карты погоды.

В этом — одно из наибольших достижений дрейфа «Седова».

☆

Только три полярные экспедиции: «Фрама», станции «Северный полюс» и «Седова» раскрывают нам гидрометеорологический режим центральной Арктики. Но было бы неправильным противопоставлять их друг другу. Все три экспедиции своеобразны, наблюдения каждой из них драгоценны и они прекрасно дополняют друг друга.

Экспедиция на «Фраме» и экспедиция станции «Северный полюс» были специальными научными экспедициями, нарочито организованными для изучения центральной Арктики. Экспедиция на «Седове» сделалась научной экспедицией случайно.

В ее составе не было ученых-профессионалов. Кроме Буйницкого — студента Гидрографического института, — все остальные седовцы простые советские моряки. Но эти советские моряки понимали, что наилучшим маяком при плавании по Северному морскому

пути является з н а н и е, и сделали все, что было в их силах, чтобы этот маяк светил советским полярникам как можно ярче.

Кропотливо и тщательно, не щадя своих сил, в течение больше двух лет эти моряки «писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали». Их великие труды, опирающиеся на работы замечательного коллектива полярников, выращенного великим Сталиным, уже принесли пользу. Несомненно, что результаты умножатся, когда все, что сделано седовцами, будет обработано.

Среди русских моряков — полярных исследователей — есть имена, которыми мы вправе гордиться. К таким принадлежат имена лейтенантов Харитона и Дмитрия Лаптевых, Малыгина, Прончищева, штурманов Минина и Стерлигова, прапорщика Пахтусова, лейтенанта Федора Петровича Литке, адмирала Степана Осиповича Макарова, старшего лейтенанта Георгия Яковлевича Седова и многих других, чьи имена мы до сих пор встречаем на морских картах или на бортах наших кораблей. Эти смелые и отважные исследователи в прошлом работали в одиночку и часто без всякой поддержки. Все знают о трагической судьбе одного из таких исследователей — русского военного моряка Георгия Яковлевича Седова, того самого Седова, чьим именем назван закончивший сейчас свой героический дрейф ледокольный пароход.

Совсем в иных условиях протекает работа советских моряков-полярников, в иных условиях протекала работа седовцев.

Партия и правительство неустанными заботами окружали каждый этап дрейфа героического судна. Вся страна с величайшим вниманием следила за всеми обстоятельствами дрейфа и с нетерпением ждет возвращения пятнадцати советских победителей Арктики на Большую Землю.

В длинном славном перечне русских моряков имена седовцев, несомненно, займут почетное место. Дело седовцев, так же как и дело папанинцев, будет долго служить образцом самоотверженного служения советской науке, советскому народу.

Профессор И. Зубов

СОДЕРЖАНИЕ

Стр.

СТАЛИНСКАЯ ВАХТА — *Статья Героя Советского Союза И. Д. Папанина* 1

ПЯТНАДЦАТЬ ОТВАЖНЫХ

Константин Сергеевич Бадигин 23
Дмитрий Григорьевич Трофимов 33
Сергей Дмитриевич Токарев 41
Всеволод Степанович Алферов 44
Николай Сергеевич Шарыпов 47
Иосиф Маркович Недзвецкий 50
Иван Иванович Гетман 52
Андрей Георгиевич Ефремов 55
Дмитрий Прокофьевич Буторин 59
Ефрем Иванович Гаманков 62
Виктор Харлампиевич Буйницкий 64
Александр Александрович Полянский 73
Николай Михайлович Бекасов 80
Павел Власович Мегер 84
Александр Петрович Соболевский 87

ИЗ БИОГРАФИИ КОРАБЛЯ — *Статья Б. Рихтера* 93

КАК НАЧАЛСЯ ДРЕЙФ 103

ЖИЗНЬ НА ДРЕЙФУЮЩЕМ КОРАБЛЕ

Конец первого года дрейфа 133
XIII месяц дрейфа 148

Стр.
XIV месяц дрейфа 168
XV месяц дрейфа 180
XVI месяц дрейфа 186
XVII месяц дрейфа 201
XVIII месяц дрейфа 203
XIX месяц дрейфа 208
XX месяц дрейфа 219
XXI месяц дрейфа 226
XXII месяц дрейфа 235
XXIII месяц дрейфа 242
XXIV месяц дрейфа 255
XXV месяц дрейфа 265
XXVI месяц дрейфа 271
XXVII месяц дрейфа 281

ЧТО ДАЕТ НАУКЕ ДРЕЙФ КОРАБЛЯ «ГЕОРГИЙ СЕДОВ» — *Статья профессора Н. Н. Зубова* 305

☆

Художественно-полиграфическое оформление книги *Н. Седельникова*
Фотографии, помещенные в книге: *И. Жонголовича*, *Б. Дзердзеевского*, *Н. Жукова*, *Б. Дубенцова*, *А. Якимова*, *Д. Дебабова*, *А. Лесс* и др.
Гравюры на дереве худ. *Ф. Константинова*
Карты и схемы выполнили картографы *Н.* и *С. Клюевы*
Ответственная корректура *М. Каплин*

☆

Сдано в набор 27 декабря 1939 года. Подписано к печати 13—18 января 1940 года.
Уполномоченный Главлита № А-22554.
Формат $70\times100/_{16}$.
Объем $22^3/_4$ печ. листов $+ 2^1/_2$ п. л. вклеек.
Тираж 30 000 экз. Заказ № 5326.
Цена книги — 13 руб., переплет — 2 руб.

☆

Первая Образцовая типография Огиза РСФСР треста «Полиграфкнига».
Москва, Пятницкая, 71.

☆

Вкладные иллюстрации отпечатаны способом глубокой печати типографией *«Искра Революции»*.
Москва, Филипповский пер., 13.

☆