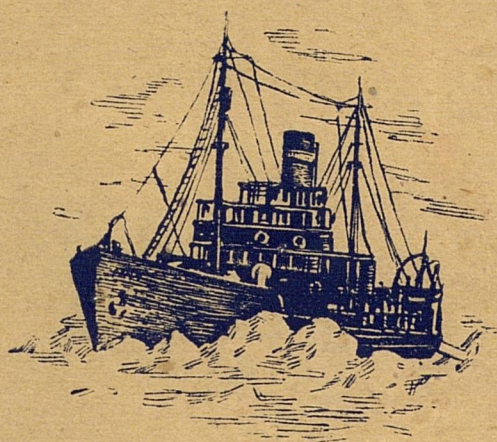
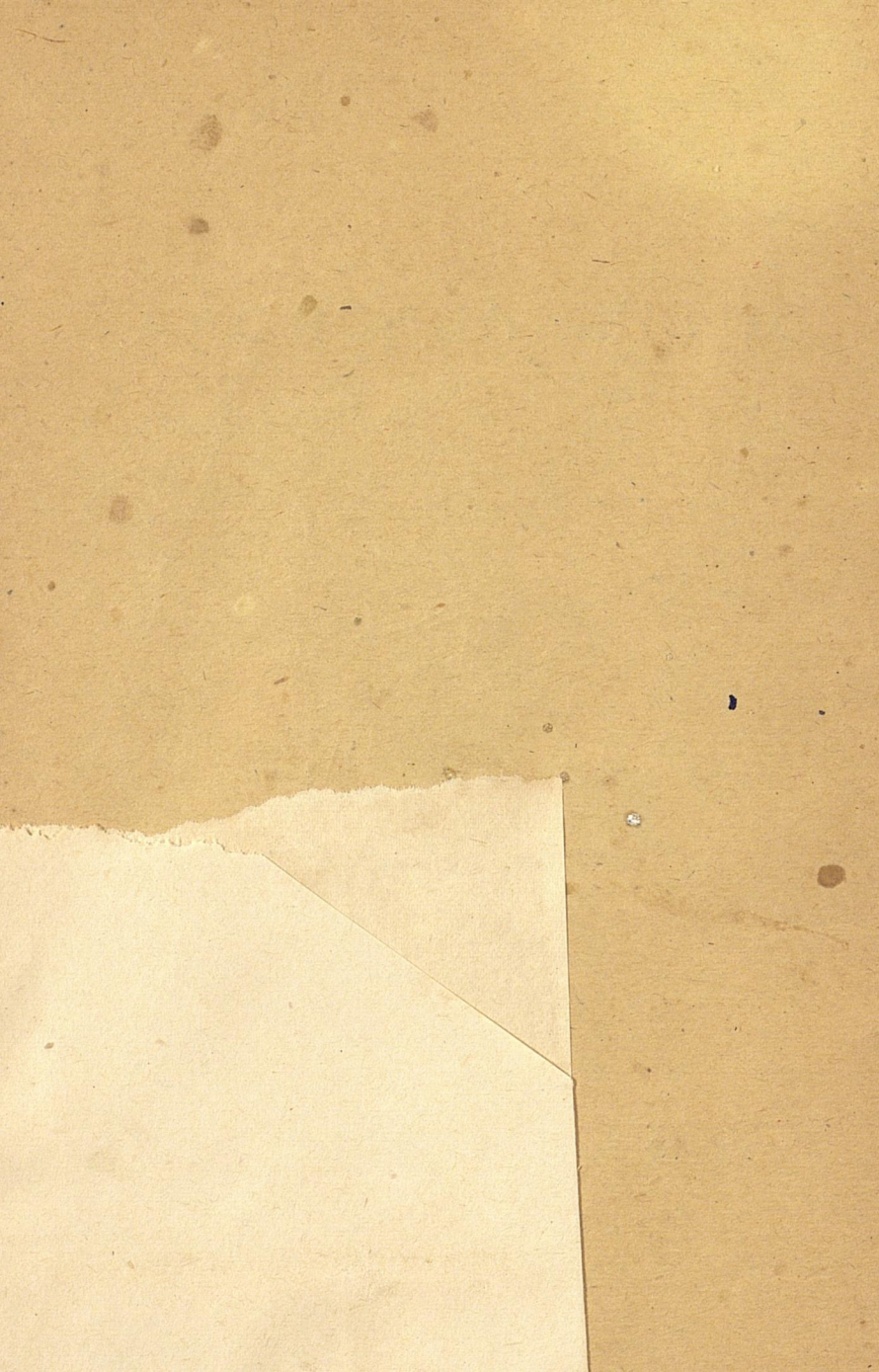


ГЕРОИЧЕСКИЙ
ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛА
„СЕДОВ“



ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
1939



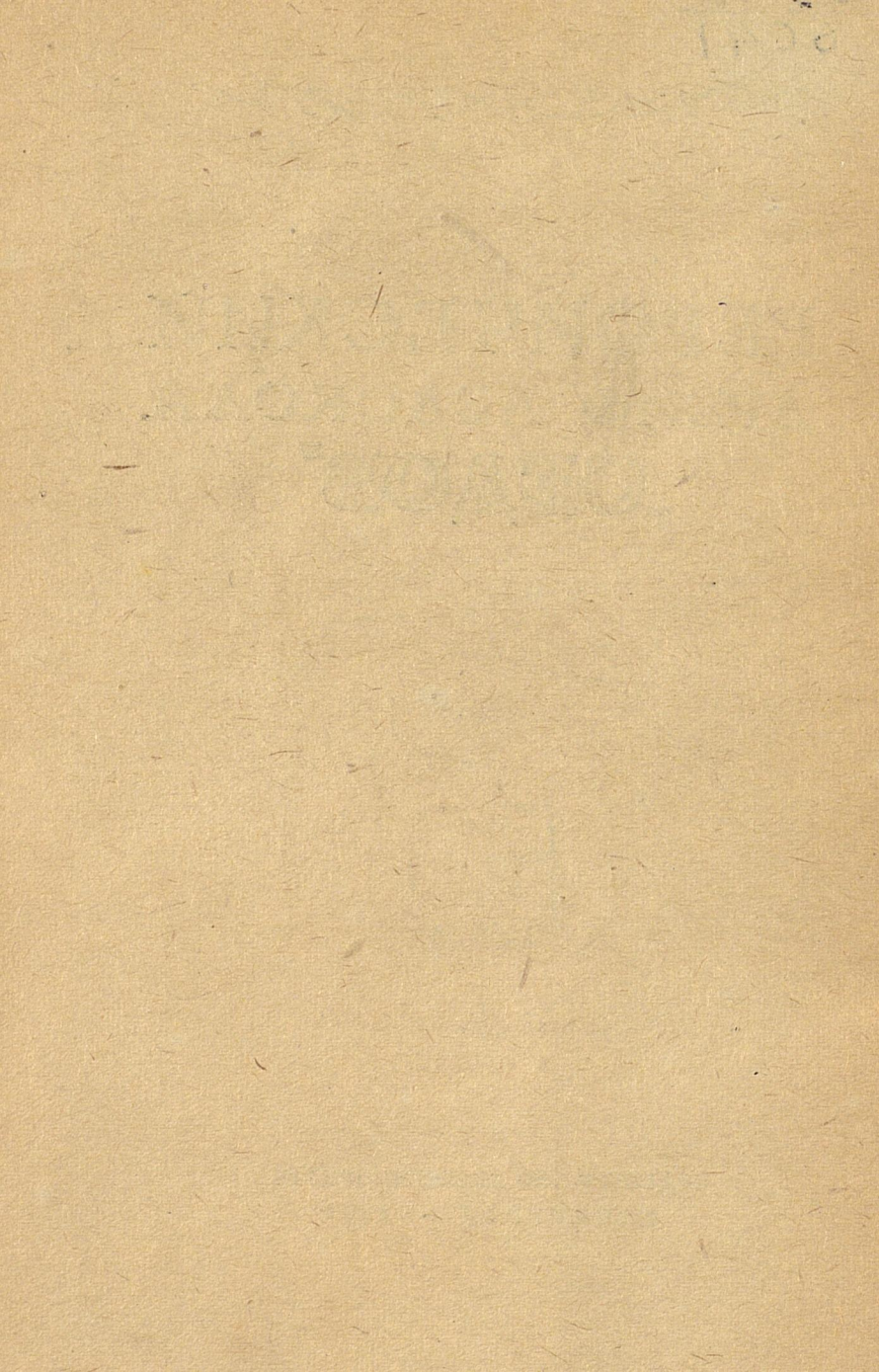
39-10
6041

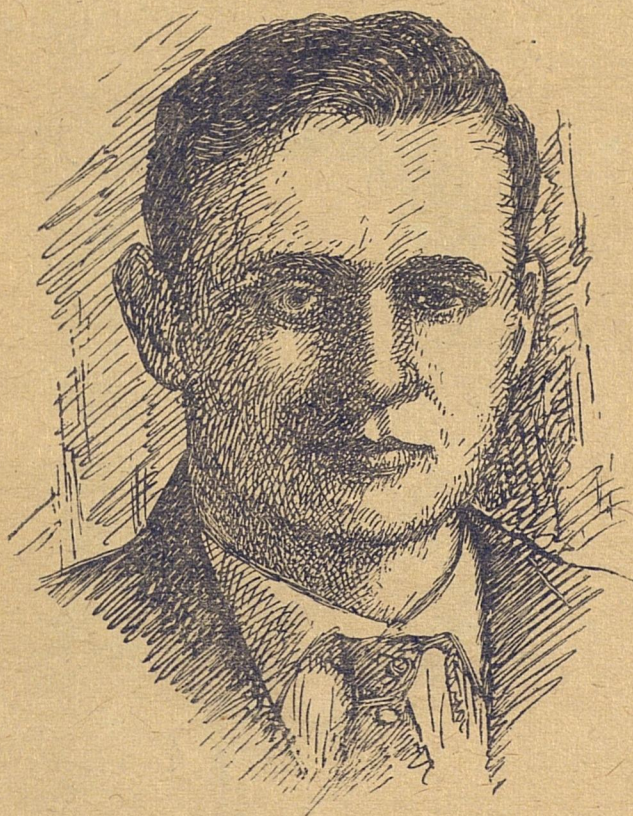


ГЕРОИЧЕСКИЙ ДРЕЙФ ЛЕДОКОЛА „СЕДОВ“



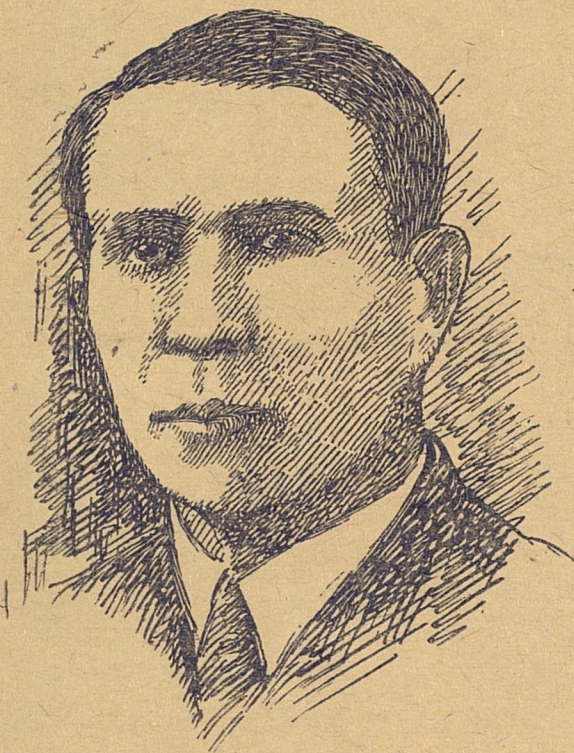
ИЗДАТЕЛЬСТВО ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ЛЕНИНГРАД • 1939





Капитан ледокола „Седов“

Б. С. БАДИГИН



Политик ледокола „Седов“

Д. Г. ТРОФИМОВ

ОТ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Издательство Главсевморпути выпускает настоящую брошюру в ознаменование исполнившейся 23 октября 1939 года второй годовщины героического дрейфа ледокола «Седов» и отважной работы в тяжелых арктических условиях его экипажа — пятнадцати пламенных советских патриотов.

В брошюру вошли статьи, опубликованные 23 и 24 октября с. г. в центральных газетах «Правда» и «Известия Советов депутатов трудящихся СССР», и речи Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР тов. М. И. Калинина и Начальника Главного управления Севморпути Героя Советского Союза тов. И. Д. Папанина, произнесенные по радио 24 октября с. г. и опубликованные в «Радиобюллетене» Политуправления Главсевморпути.

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, КРЕМЛЬ —

товарищам СТАЛИНУ и МОЛОТОВУ

Дорогие Иосиф Виссарионович и Вячеслав Михайлович! Нет слов выразить благодарность великой Коммунистической партии, Советскому правительству за внимание, повседневную отеческую заботу, оказываемую нам, нашим семьям на протяжении всего дрейфа. Твердо заверяем Вас, что приложим все силы и с большевистской настойчивостью советских людей закончим наш дрейф по-сталински безупречно. Дружная сплоченная работа экипажа, горячее желание оправдать доверие любимой Родины и Ваше имя, товарищ Сталин, делают нас непобедимыми.

По поручению экипажа „Г. Седов“ —

Капитан *Бадигин.*
Помполит *Трофимов.*

24 октября.

РЕЧЬ ПО РАДИО

ПРЕДСЕДАТЕЛЯ ПРЕЗИДИУМА
ВЕРХОВНОГО СОВЕТА СОЮЗА ССР

ТОВАРИЩА МИХАИЛА ИВАНОВИЧА КАЛИНИНА

на радиопередаче 24 октября 1939 г., посвященной
второй годовщине героического дрейфа экипажа
ледокола „Георгий Седов“

Дорогие товарищи полярники и моряки «Седова»!

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

Раньше в Арктику стремились только одиночки-смельчаки. Ныне туда пришли хозяева, пришли советские люди.

Они хорошо вооружены техникой, много и плодотворно работают, а самое главное, они воспитаны Лениным и Сталиным — жить и бороться так, чтобы их дела помогали росту мощи и культурности социалистической страны.

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, не-

прерывного 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 пятнадцати отважных моряков на борту «Седова» служит великолепным показателем того, на что способны люди социалистического общества. Два года моряки «Седова» титанически борются со льдами, и у нас нет сомнения, что они из этой борьбы выйдут победителями.

Сегодня, когда наша страна отмечает двухлетие дрейфа героических седовцев, я хочу обратиться с призывом ко всем полярникам, побеждающим, подчиняющим и осваивающим Арктику.

Товарищи полярники!

Партия и народ поставили перед вами задачу — освоить Северный морской путь, превратить его в нормально действующую морскую магистраль. Добивайтесь того, чтобы все моря, проливы, бухты на пути ваших кораблей были изучены, освоены по-хозяйски, по-большевистски.

Товарищи строители портов Диксон, Тикси и Провидения!

Вам поручено большое дело — создать порты там, где еще недавно ходили лишь одни белые медведи. Мы не сомневаемся, что вы постройте эти порты быстро и хорошо.

Товарищи полярные летчики!

О ваших замечательных полетах знает вся страна. Надо сейчас обеспечить нормальную эксплуатацию северных авиалиний, построить базы, порты, чтобы самолеты наши могли летать при всякой погоде, четко и безаварийно.

Товарищи строители Мурманского судоремонтного завода!

Вы создаете самую северную в мире здравницу кораблей. Добивайтесь скорейшего окончания строительства.

Товарищи разведчики угольных и нефтяных экспедиций!

Наш Север богат сокровищами недр. Уголь и нефть нам нужны прежде всего. Они нужны флоту, нужны северным предприятиям. Добивайтесь же скорейшего создания северных Донбассов и северных Баку.

Тысячи советских патриотов работают на Севере. В борьбе с природой, с трудностями они закаляются и мужают.

С каждым годом армия полярников будет расти и крепнуть.

На вас, пионеров Советской страны, прокладывающих новые пути, с восторгом смотрит наш народ как на своих лучших сынов, на стахановцев, умеющих высоко держать честь своей социалистической Родины.

Примите мой сердечный привет и пожелания дальнейших успехов в борьбе за освоение Арктики.

МОСКВА, КРЕМЛЬ, КАЛИНИНУ

Дорогой Михаил Иванович!

Несказанно были рады и растроганы Вашим выступлением по радио, Вашим теплым словом, поднявши 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 ледокола
„Георгий Седов“

Капитан *Бадигин*.
Помполит *Трофимов*.

„ГЕОРГИЙ СЕДОВ“.
26 октября 1939 г.

РЕЧЬ ПО РАДИО
НАЧАЛЬНИКА ГЛАВСЕВМОРПУТИ
ГЕРОЯ СОВЕТСКОГО СОЮЗА И. Д. ПАПАНИНА
на радиопередаче 24 октября, посвященной второй
годовщине героического дрейфа экипажа ледокола
„Георгий Седов“

Дорогие товарищи седовцы!

Сегодня не только полярники, но и весь советский народ отмечает двухлетнюю годовщину вашего замечательного героического дрейфа.

Весь народ гордится вами и радуется, что никакие трудности и опасности не сломили вашу волю и решимость выполнить план научных работ и вернуться на родину победителями.

Мы внимательно и неослабно следим за вашей жизнью и борьбой со льдами. Ни на минуту нас не покидает уверенность, что вы справитесь со всеми поручениями партии и правительства, высоко пронесете победное красное знамя в высоких широтах Арктики.

Мы знаем, что путь у вас долгий, а жизнь трудная, требующая упорства и самоотверженности. Как и подобает советским людям, вы не склонились перед стихией, а покорили ее.

Советские полярники в этом году поработали неплохо. Арктическая навигация теперь заканчивается. Выполняя решение исторического XVIII Съезда партии, мы приложили все силы к тому, чтобы провести первую коммерческую навигацию на нашей трассе четко и организованно.

Вы уже знаете, что во время навигации в Арктике плавало свыше ста кораблей.

Разработанный Главным управлением Северного морского пути график морских операций выполнен. Этот график — железный закон для полярных моряков. А для каждой транспортной магистрали это первое условие успеха.

Наши моряки доставили грузы и в устье Яны, и в устье Индигирки, куда раньше подход морских кораблей считался невозможным.

Выполнено правительственное задание по проводке кораблей на Дальний Восток.

Закончив работу в западном секторе, флагманский ледокол «Иосиф Сталин» совершил замечательный рейс по всей трассе на восток до бухты Угольной и обратно в Баренцево море в одну навигацию. Во время этого рейса пройдено около 12 тысяч миль.

Все эти достижения наших полярных моряков открыли новую страницу в освоении Северного морского пути.

С огромным энтузиазмом экипажи ледоколов «Иосиф Сталин», «Лазарь Каганович», «Ермак», «Ленин», «Литке», наших ледокольных пароходов: «Сибиряков», «Малыгин», «Русанов», «Дежнев», «Садко», транспортных судов «Узбекистан», «Циолковский», «Диксон», «Казахстан», «Крестянин», «Юкагир», «Ненец», «Моссовет», «Революционер», «Волга», «Аркос» и других соревновались за то, чтобы с честью выполнить план навигации в Арктике.

Творческий подъем охватил все экипажи кораблей. У полярников была единая цель, и все — от капитанов до кочегаров — были проникнуты одним стремлением: выполнить и перевыполнить государственный план перевозок и провести корабли на Дальний Восток.

В эту навигацию полярные летчики работали хорошо. Они освещали состояние льдов. Ледовая разведка помогла мореплаванию, помогла капитанам вести корабли.

Всех этих успехов мы добились потому, что усилия полярников были сосредоточены на выполнении главной задачи, которую поставил перед нами XVIII Съезд партии: превратить Северный морской путь в нормально действующую магистраль для связи с Дальним Востоком.

К сожалению, у нас еще немало отстающих участков.

Еще очень многое надо сделать для того, чтобы на трассе выросли настоящие порты, были созданы топливные базы.

На Диксоне, в Тикси, в бухте Провидения сейчас работают коллективы строителей. Они приложат все силы для того, чтобы в кратчайший срок создать портвые хозяйства, вполне отвечающие росту нашего флота и размаху операций в Арктике.

В 1940/41 году мы должны во что бы то ни стало добиться увеличения операций в Арктике в два-три раза, и этого мы добьемся.

Вы уже знаете о том, что в этом году почти весь флот работал на арктическом угле. Первых и достаточно ощутимых успехов добились наши арктические геолого-разведчики, работающие в бухте Угольной, в Усть-Порту и др.

Мы имеем все основания для того, чтобы заявить народу, что в ближайшие годы на трассе Северного морского пути вырастут крупнейшие индустриальные угольные и нефтяные предприятия, которые дадут топливо не только кораблям арктического флота, но и нашим предприятиям, новым городам и поселкам, возникающим на побережье Северного Ледовитого океана.

Тогда мы уже не будем возить уголь и нефть в Арктику. Арктика раскроет свои богатства. Уже в ближайшие годы армия полярников будет вывозить из Арктики уголь, нефть и редкие металлы для нашей социалистической индустрии.

В этом году были проведены большие гидрографические работы. Они осветили чрезвычайно важные участки трассы.

Эти гидрографические работы надо вести с еще большей деловитостью и настойчивостью, сосредоточивая внимание на тех участках, где корабли еще ходят вслепую, по белым пятнам.

Выполнению планов арктической навигации 1939 года в значительной степени способствовали наши низовые партийные организации и политотделы, которые немало

поработали над сплочением коллективов советских полярников.

Таков размах нашей работы, товарищи седовцы!

Как видите, все полярники трудятся не покладая рук. Но где бы мы ни были, что бы мы ни делали, мы всегда обращаем наши взоры к вам, дорогие друзья!

Ваш труд мы высоко ценим. Вы — самая северная наша метеостанция, вы по праву продолжаете работу нашей полюсной дрейфующей экспедиции в центральном Полярном бассейне.

Искусство мореплавания в Арктике основано на научных познаниях, на тех гидрологических и метеорологических исследованиях, которые полярники проводят в Северном Ледовитом океане.

Товарищ Сталин, высоко оценив труды нашей экспедиции на Северном полюсе, отметил, что она помогла создать правильное представление об Арктике.

Ваша работа, товарищи седовцы, расширяет дальше знания нашей передовой революционной науки, помогает практикам в их повседневной борьбе, закрепляет те знания, которые необходимы нам для того, чтобы по-научному, планомерно покорять силы арктической природы.

Вот почему ваш благородный подвиг так высоко ценит вся наша страна. Народ с любовью спрашивает о вас, интересуется вашей жизнью, с материнской заботой беспокоится о вас.

Помните, что за работой коллектива «Георгия Седова» с любовью и гордостью следят руководители партии и правительства, следит весь советский народ.

Сегодня вы получили приветствие от горячо любимого вождя народов товарища Сталина и от главы Советского правительства товарища Молотова.

Они желают вам здоровья и выражают уверенность, что в борьбе с арктической стихией вы закалите свою волю.

Это приветствие показывает, какой великой сталинской заботой окружены вы, дорогие седовцы.

Это приветствие наполняет ваши сердца новой силой, бодростью, самоотверженностью. И вы вернетесь на родину, привезете советскому народу, товарищу Сталину результаты ваших героических трудов.

Я знаю: когда мы жили на льдине, то каждое сталинское слово согревало нас и являлось для нас той путеводной звездой, которая светит и в тумане, и во мраке полярной ночи, и во время пурги.

Мы знаем, что у вас еще много трудностей впереди. Наступила третья полярная ночь. Начинается уже третий год с того дня, когда героический экипаж «Седова» начал свой дрейф в высоких широтах Арктики.

Но советский человек, где бы он ни работал, всегда честно и самоотверженно выполняет свой долг перед родиной, где бы он ни дрейфовал, он никогда не сдрейфит.

Седовцы сейчас уже завершают свой дрейф, и мы не сомневаемся в том, что скоро будем приветствовать героический экипаж, бесстрашных победителей Арктики у себя, в дружной народной семье на Большой Советской Земле.

Этому нас, советских людей, учат великий Сталин и его соратники, руководители партии и правительства первого в мире социалистического государства трудящихся.

Сталинской заботой окружены все советские люди. С именем Сталина в сердцах они готовы на любые подвиги.

Вы далеко от нас, но через тысячи километров над просторами арктических льдов мы шлем вам слова привет и любви Родины.

Вы знаете о том, что во всей стране ширится сейчас предоктябрьское соревнование, с величайшим воодушевлением наш народ готовится к наступающей двадцать второй годовщине Великой Октябрьской Социалистической революции.

В этом году наш славный пролетарский праздник вместе с нами будут впервые свободно праздновать народы Западной Украины и Западной Белоруссии. Мудрая Сталинская политика нашего правительства освободила их от рабства и угнетений, вызволила их из-под ига незадачливых польских панов. В семью народов Советского Союза народы Западной Украины и Западной Белоруссии войдут равноправными собратьями.

Сегодня, когда из красной столицы мы шлем вам,

товарищи седовцы, слова привет, освобожденные народы Западной Украины и Западной Белоруссии уже избрали своих представителей — депутатов народных собраний.

Мы не сомневаемся в том, что они выразят волю своих избирателей и единодушно примут решения о присоединении к Советскому Союзу.

Среди вас, товарищи седовцы, есть молодые украинцы и белоруссы. Воспитанные большевистской партией и советским строем, вы никогда не знали угнетения и нужды. Сейчас право на труд, право на образование, право на отдых, все права, которые охраняет Сталинская Конституция, получают еще миллионы ваших единокровных братьев.

В эти исторические дни все мы, полярники, проникнуты одним желанием, одним стремлением еще лучше, еще самоотверженней и упорней работать на тех участках, которые доверили нам партия и правительство. И примером для всех нас служит ваш героический труд, ваша отважная жизнь.

Крепко обнимаю бесстрашных седовцев, сталинских питомцев, работающих на самой высокой и северной точке земного шара.

До скорого свидания, родные!

СЕДОВЦЫ

Пятнадцать мужественных советских полярных моряков живут и трудятся в высоких широтах Арктики. Два года, проведенные седовцами на борту вмерзшего в лед и дрейфующего корабля, показали перед всем миром, что никакие трудности не сломили и не сломят большевистской настойчивости, мужества и отваги героического экипажа. Седовцы исследуют те районы Арктики, где не был еще ни один человек, не пролетал ни один самолет.

На ледокольном пароходе «Седов» подобрана выдержанная, смелая команда, знающая суровые условия Арктики. Капитану ледокольного парохода Константину Бадигину всего лишь 29 лет. Он родился в крестьянской семье. В 1929 году он поступил матросом во флот, а в 1932 году окончил морской техникум. По комсомольскому призыву Константин Бадигин уходит на ледокол «Красин». Здесь он горячо принимается за дело, быстро осваивается со сложным искусством плавания во льдах. Он выдвигается сначала на пост третьего помощника капитана, а в 1937 году назначается вторым помощником капитана ледокольного парохода «Садко», откуда затем перешел на «Седов». В Арктике Бадигин зарекомендовал себя как опытный и мужественный полярный моряк и отличный капитан.

Хладнокровный и волевой моряк, Константин Бадигин быстро организует авральные работы, четко расставляет по местам всех людей. Он заражает своих товарищей энергией и бодростью. Константин Бадигин не теряет

бодрости в самой сложной обстановке. Он, как подлинный большевик, умеет показать блестящий пример в работе и увлекать всех своим энтузиазмом.

Старшим помощником Бадигина является Андрей Ефремов. Этот опытный штурман окончил Ленинградский институт инженеров водного транспорта. Молодого инженера направили во Владивосток, где он в течение двух лет преподавал в техникуме. Затем был помощником капитана на ледоколе «Красин», плавал на «Малыгине».

Вахту на радиостанции «Седова» несет старший радист Александр Полянский, много плававший на кораблях арктического флота и прозванный за свою опытность и знание дела «снайпером эфира».

Полянский — старый радист. Одиннадцать лет он провел в Арктике и сейчас сумел обеспечить прекрасную и бесперебойную радиосвязь ледокола «Седов» с Большой Землей.

Здоровье команды корабля оберегает врач Александр Соболевский. Он принимает самое деятельное и активное участие в научных и авральных работах.

К своим обязанностям он относится безупречно. Все моряки «Седова» бодры и здоровы. Почти все прибавили в весе.

Боцман Буторин, третий механик Алферов, машинист-комсомолец Шарыпов, второй механик Токарев плавают на корабле уже давно, они прошли основательную и суровую школу в Арктике.

Гидрограф Виктор Буйницкий ведет научно-исследовательские наблюдения, не прерывая их ни на один час с самого начала дрейфа «Седова».

На «Седове» Виктор Буйницкий проделал огромную научную работу. Сколько тяжелых часов провел он у глубоководной лебедки, терпеливо выбирая стальной трос из глубин Ледовитого океана! Целыми днями он пропадает в ледяном домике, где производятся магнитные наблюдения, а потом работает у себя в каюте. Буйницкий великолепно справляется с порученным ему делом, попутно успешно исполняя обязанности астронома. Он уже накопил большой и очень ценный научный материал.

Душой экипажа является помполит «Седова» Дмитрий

Трофимов — стойкий, выдержанный, до конца преданный партии Ленина—Сталина большевик.

Дмитрий Трофимов — потомственный моряк. Он плавал кочегаром на амурских речных пароходах. Потом приехал во Владивосток. В течение четырех лет работал кочегаром и машинистом на судах торгового флота Тихого океана. В 1931 году был принят в партию. Трофимов участвовал в сквозном походе ледореза «Литке» по Северному морскому пути с востока на запад. За отличную работу награжден орденом Трудового Красного Знамени.

В сентябре прошлого года Дмитрия Трофимова назначили старшим механиком на ледокол «Георгий Седов». За время работы на «Седове» тов. Трофимов провел большую массовую работу, обеспечил высокое политико-моральное состояние экипажа.

Радист Бекасов, машинист Недзвецкий, кочегар Гетман, матрос Гаманков, повар Мегер — все они своим самоотверженным трудом снискали себе всеобщую любовь экипажа.

Этот мужественный коллектив советских людей 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 свою научную программу.

Несмотря на огромный путь, тяжелые условия дрейфа в центральном Полярном бассейне, экипаж здоров, жизнерадостен.

На дрейфующем корабле жизнь особенно усложняется в полярную ночь. Я знаю это по собственному опыту дрейфа на станции «Северный полюс». На корабле в полярную ночь напряжение достигает максимальной силы. Такая сложная и ответственная обстановка, конечно, вынуждает всех седовцев к соблюдению особой бдительности и настороженности. Много раз седовцы вели упорную борьбу с наступающими льдами, спасая свой корабль. Всегда они оказывались победителями в этих схватках с суровой природой.

Они несут свою почетную вахту бесценно. Несмотря на предложение сменить экипаж корабля, седовцы единодушно заявили о своем желании продолжать дрейф до конца и не покидать борт «Седова».

Они обратились с этой просьбой к товарищам Сталину и Молотову накануне XVIII Съезда ВКП(б):

«Мы решили, — писали они, — что нашим лучшим подарком знаменательному съезду будет наша работа без смены на ледокольном пароходе «Георгий Седов» до выхода его из льдов Арктики».

Когда была получена из Москвы 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 сказались замечательная выдержка и непоколебимость советских людей.

Седовцы с честью выполняют задание партии, правительства и любимого вождя народов товарища Сталина!

„Правда“, № 295, от 24 октября 1939 г.

ДВА ГОДА ВО ЛЬДАХ¹

Ночью двадцать третьего октября 1937 года, после упорной борьбы с тяжелыми льдами, «Георгий Седов» вынужден был остановиться на зимовку в дрейфующих льдах моря Лаптевых, в тридцати милях к западу от Новосибирских островов.

С той поры прошло два года. Свыше 2750 миль легли на пути, проделанном ледокольным пароходом «Георгий Седов» в дрейфующих льдах от Новосибирских островов до меридиана Шпицбергена. Не раз мощные гряды торосящегося многолетнего льда сжимали корпус корабля, и люди выходили отстаивать свое судно в темноту полярной ночи, в пургу, в морозы, под хаотический грозный шум разбушевавшейся стихии.

Первую зиму мы провели не одни. Вместе с нами в море Лаптевых зазимовали 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, поврежденный руль были следствием грандиозных подвижек льда, угрожавших «Седову» гибелью в течение всей зимы.

В конце августа 1938 года ледокол «Ермак» совершил блестящий поход, достигнув 83-й параллели. «Садко» и «Малыгин» были освобождены от ледового плена, а «Седов», тяжело раненный, с исковерканным рулем, не смог пробиться в тяжелых льдах, даже следуя за мощным ледоколом. Мы начали вторую зимовку.

¹ Ледокол „Седов“. (По радио)

Нести почетную сталинскую вахту в бескрайних просторах Арктики родина доверила небольшому экипажу, преимущественно состоящему из молодежи. На ледокольном пароходе «Седов» осталось пятнадцать моряков арктического флота: девять из них продолжали дрейф, шесть были дополнительно отобраны из экипажа ледокола «Ермак».

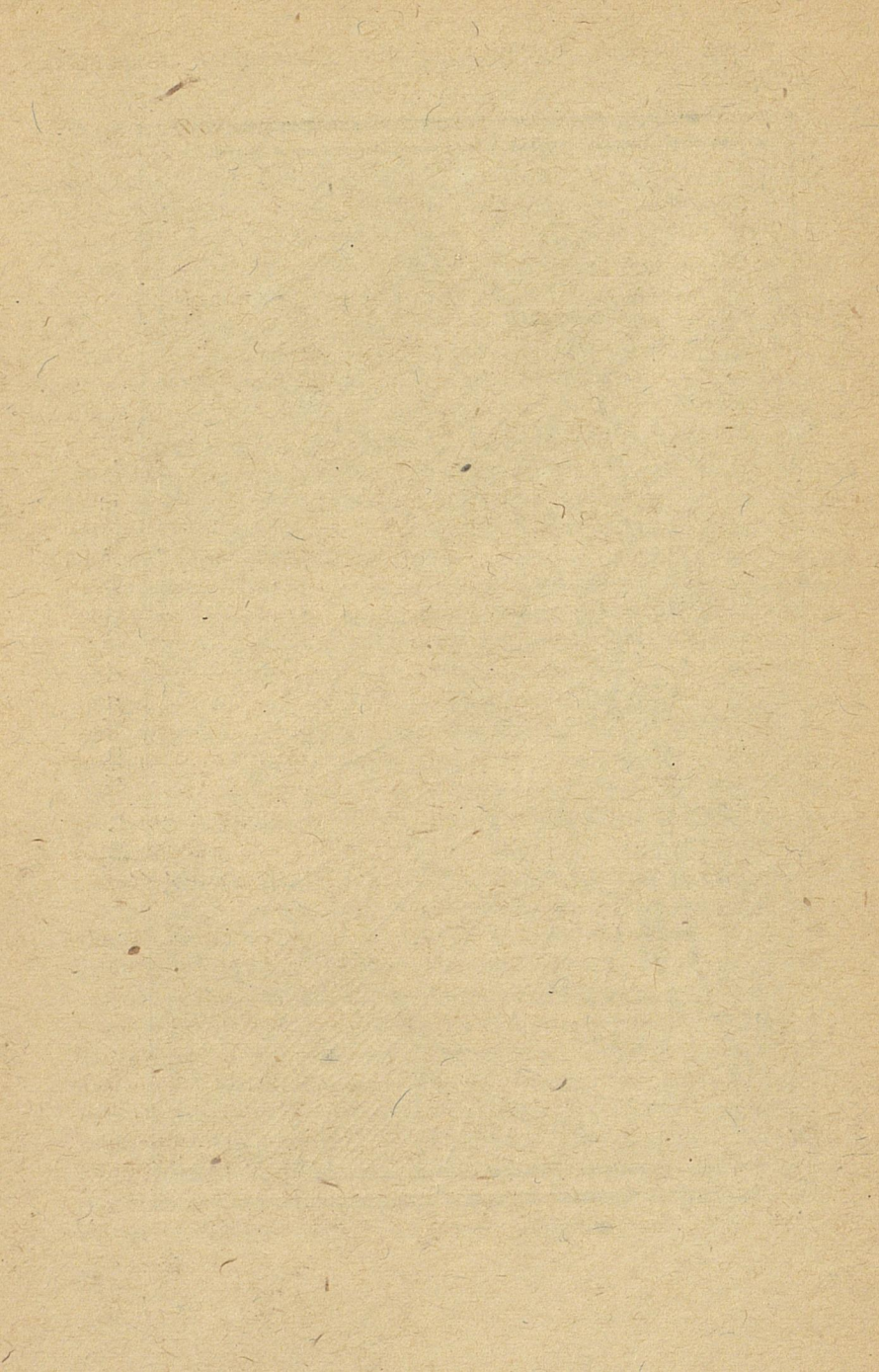
Морякам «Седова» было поручено большое ответственное дело. Они должны были принимать все меры для предохранения судна от подвижек и сжатий льдов, поддерживать корпус и механизмы в надлежащем порядке, проводить большую научную работу по изучению Северного Ледовитого океана.

Уходя на юг, ледокол «Ермак» заботливо снабдил нас всем необходимым для жизни и научной деятельности в суровых условиях Арктики. В числе продовольствия, оставленного «Ермаком», находились даже две живых откормленных свиньи.

Имея в своем распоряжении обильные ресурсы, мы старались наиболее целесообразно их использовать, обеспечив тем самым наилучшие бытовые условия жизни экипажа.

Вопросам питания на «Седове» всегда уделяется исключительное внимание. Приготовление пищи производится под непосредственным наблюдением врача. Наши декадные меню, сохраняющиеся с начала дрейфа, могут ярко продемонстрировать, как хорошо были обеспечены седовцы.

В прекрасно оборудованных, отепленных помещениях, достаточно просторных и уютных, мы поддерживаем температуру в среднем около 18—20 градусов тепла. Во всех помещениях вывешены термометры. Традиционные арктические спальные мешки, меховая одежда, сырость в помещениях 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. Каждые два месяца отводятся специальные дни для стирки постельного и носильного белья. Таким образом, бытовые условия на «Седове» обеспечены не хуже,



а лучше многих специально подготовленных полярных экспедиций.

С первого же дня самостоятельного дрейфа мы решили использовать все возможности для разворота научных работ в максимально полном объеме. Каждые два часа проводятся метеонаблюдения. Регулярно ведутся астрономические, магнитные, гравитационные и гидрологические исследования. Налажено регулярное измерение океанских глубин со сбором образцов грунта, тщательно изучается природа льда. В ночное время ведется подробный дневник полярных сияний.

Вот некоторые цифровые данные, характеризующие проделанную нами научную работу с 1 сентября 1938 года, т. е. с момента самостоятельного дрейфа «Седова»: 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), выполнено 5016 метеонаблюдений. Координаты судна астрономически определялись почти ежедневно.

Проведена большая работа по предварительной обработке метеонаблюдений. С мая текущего года в Москву высылаются декадные сводки со средними данными. Непрерывно, четыре раза в сутки, служба погоды получает наши стандартные метеосводки.

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 так успешно выполнять намеченную нами значительную программу научных исследований.

По окончании второй полярной ночи мы предприняли попытку возвратить управляемость судну. В результате долгого и упорного труда всех участников плавания «Седов» получил частичную управляемость, а тем самым возможность самостоятельного продвижения в разреженном льду и чистой воде. Это была большая победа!

Корпус судна, надстройки, все части, подвергавшиеся

коррозии, очищены от ржавчины и покрыты суриком. Все судно — от ватерлинии до клотиков — заново окрашено. Главная машина и механизмы подверглись чистке и переборке, в полный порядок приведены судовые котлы.

Конечно, седовцам приходилось трудиться в не совсем нормальных условиях. Очень часто объявленная тревога прерывала сон, заставляя по нескольку дней работать в мороз, пургу, а порой рискуя жизнью.

Но в каких бы тяжелых условиях мы ни находились, на борту корабля всегда чувствовалась дружная спаянность экипажа, чуткое и внимательное отношение друг к другу и наряду с этим твердая дисциплина, четкое выполнение всех распоряжений, сознательное отношение к любому порученному делу.

Подводя эти краткие итоги нашего двухлетнего дрейфа, хочется сказать следующее.

Суровая Арктика перестала быть могилой исследователей, как это было в царской России. Советская Арктика превратилась в широкое поле деятельности для проявления способностей мужественных, энергичных советских патриотов. Нас, работающих в далекой Арктике на корабле, носящем гордое имя отважного русского полярного исследователя Георгия Яковлевича Седова, трагически погибшего во льдах Севера, повседневно окружают внимание всего великого советского народа, забота партии и правительства, лично товарища Сталина. Наши семьи окружены таким же теплым вниманием. Мы получаем телеграммы от родных, полные глубокой благодарности за заботу, уверенности в нашей судьбе.

24 октября 1938 года — знаменательная дата в жизни экипажа «Георгия Седова». Этот светлый день навсегда останется в нашей памяти: мы получили приветственную телеграмму от товарищей Сталина и Молотова. В этой телеграмме ярко отразились забота и внимание, оказываемые в нашей социалистической родине каждому человеку.

К зиме 1939/40 года, нашей последней зимовке во льдах, мы готовимся особенно тщательно. Начиная с сентября, под действием упорных северных ветров лед

неуклонно движется к западу и, приближаясь к острову Шпицберген, все более уплотняется. Создается возможность крупных ледовых подвижек. В то же время не исключена возможность выноса корабля к кромке льда западнее Шпицбергена, что сопряжено со случайностями, особенно, если это произойдет в темное время. Поэтому подготовка к наступающей полярной ночи сейчас находится в центре нашего внимания.

Если в прошлую зиму главная машина на «Седове» находилась в полной консервации, то сейчас она подготовлена к зимовке с расчетом суточной готовности. Для большей соприотивляемости при сжатиях и подвижках льда корпус судна укреплен пятью мощными деревянными брусьями, идущими поперек судна в наиболее слабых местах. Тщательно организована система освещения внутренних помещений корабля. Приведено в готовность все, необходимое для взрывных работ, играющих немаловажную роль в смягчении напора льда при сжатиях. Заготовлены заряды аммонала разного веса. Для наружного освещения во время подвижек льда сконструированы большие факелы и установлены по бортам мощные прожекторы, работающие от аварийной динамо-машины.

С начала дрейфа мы наблюдали 153 сжатия и подвижек льда, и поэтому у нас уже выработался некоторый опыт «противоледовой» обороны. Как и в прошлом году, приготовлены два аварийных запаса: один выгружен на лед в двухстах метрах от судна, другой находится на палубе. В аварийный запас на льду входят трехмесячный фонд продовольствия на пятнадцать человек, аварийная радиостанция, надувная резиновая лодка, палатки, спальные мешки, меховая одежда, каменный уголь, доски, керосин, бензин и все необходимое научное снаряжение.

Материалы наших научных наблюдений, тщательно упакованные, хранятся вместе с судовыми журналами и документами у капитана в специальном аварийном пакете. Приведены в полную готовность к спуску в любой обстановке два больших спасательных бота, снабженных всем необходимым для самостоятельного плавания. Каждый из ботов может вместить, кроме пятна-

дцати человек, также весь наш аварийный запас продовольствия, необходимую одежду, радиостанцию.

Вторую годовщину дрейфа мы решили торжественно отметить 24 октября — в самый счастливый для нас день, в день, в который прозвучали теплые слова приветия из Кремля, незабываемые слова любимого товарища Сталина и главы советского Правительства товарища Молотова. Пятнадцать советских патриотов, работающих на «Седове», до конца оправдают великое доверие народа.

„Правда“, № 295, от 24 октября 1939 г.

НА ПОЧЕТНОЙ СТАЛИНСКОЙ ВАХТЕ¹

На борту корабля — немного людей и совсем мало научных работников. Поэтому к выполнению обширной программы научного изучения Центральной Арктики был привлечен весь экипаж «Седова». Круглые сутки ведутся метеорологические наблюдения. Прекрасно выполняются астрономические, магнитные, гравитационные исследования.

С такой же энергией экипаж занимается производственными делами. Все судно — от ватерлинии до клотиков — заново окрашено. Главная машина и механизмы подверглись чистке и переборке, в полный порядок приведены судовые котлы. При участии всего экипажа проделана трудоемкая и сложная работа по исправлению руля.

Большое внимание на судне уделяется партийно-массовой работе и правильной организации отдыха. Седовцы, пользуясь первоисточниками, изучили историю ВКП(б); налажена общеобразовательная учеба, широко используется судовая библиотека.

Свой досуг моряки проводят за шахматами, бильярдом и домино, смотрят кинокартины. Выпускается стенная газета «Мы победим!»

Колоссальное значение в нашей жизни имеет радио, переносящее нас ежедневно на любимую родину. Старший радист Александр Полянский — едва ли не самый почетный человек в нашем немалом районе. Маленькая рация мощностью всего в 25 ватт делает чудеса.

¹ Ледокол „Седов“. (По радио.)

С 1 сентября прошлого года через рацию уже прошло около 8220 телеграмм — 600 тыс. слов.

Год назад, 24 октября 1938 года, наша радиостанция приняла следующую радиограмму из Москвы:

«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.

День получения этой радиограммы мы будем всегда считать самым счастливым в своей жизни. Воодушевленный вниманием и заботой руководителей партии и правительства, экипаж «Седова» с честью несет почетную сталинскую вахту в ледовых просторах Полярного бассейна.

Какие бы трудности ни стояли на нашем пути, какие бы преграды ни воздвигала нам коварная природа Арктики, твердость советских людей, воодушевленных вниманием своего народа, сильных своей любовью к родине, никогда не будет сломлена. Мы с гордостью будем продолжать нашу борьбу, держа в руках непобедимое знамя СССР!

„Правда“, № 295, от 24 октября 1939 г.

НАУЧНОЕ ЗНАЧЕНИЕ ДРЕЙФА „СЕДОВА“

Первые сколько-нибудь точные научные исследования в Полярном бассейне были проведены Нансеном во время знаменитого дрейфа на «Фраме» (1893—1896 гг.). Этот дрейф, однако, прошел не так, как предполагал вначале Нансен, — корабль пронесло вдали от полюса, по окраине Полярного бассейна. Все же собранные им наблюдения долгое время оставались единственным научным материалом для нашего представления о природе Ледовитого океана. Проведенные с той поры многочисленные различные экспедиции к полюсу, в силу своей кратковременности и отсутствия точных научных приборов, не дополнили сколько-нибудь существенно наши научные знания.

Советская дрейфующая экспедиция «Северный полюс», пройдя на льдине от полюса до берегов Гренландии, собрала, по сути дела, первый научный материал о Центральной Арктике и об области Ледовитого океана, лежащей между полюсом и Гренландией.

«Седов» является третьей подвижной научно-исследовательской станцией в Ледовитом океане. Научные наблюдения, проведенные во время его дрейфа, дают ценнейшие сведения о метеорологических явлениях, гидрологии Ледовитого океана, дрейфе льда и других малоизвестных явлениях.

Во все время дрейфа сначала на трех кораблях, а затем (с августа 1938 года) на одном, оставшемся в дрейфе, — «Седове» — велись и ведутся сейчас тщательные научные наблюдения. Метеорологические данные «Седова» каждый день сообщаются на материк. С их помощью мы следим за погодой в центральном

Полярном бассейне. Синоптики улавливают передвижение воздушных масс в Арктике, точнее учитывая их влияние на погоду во всем Северном полушарии. Метеорологические сводки «Седова» подтверждают заключение станции «Северный полюс» о том, что в Центральную Арктику нередко прорываются циклоны, оттесняя, таким образом, знаменитый полярный антициклон значительно в сторону от его среднего положения.

Огромный интерес для науки представляет самое движение «Седова». Корабль, увлекаемый льдами, чертит на карте прихотливую линию с многочисленными изгибами, петлями и поворотами. Исследование этих петель, сопоставление скорости и направления дрейфа с метеорологическим режимом, в частности с направлением ветров и распределением давления, позволяют нашим ученым выявить новые закономерности дрейфа льда. Так удалось установить, что в центральной части Полярного бассейна действует постоянный дрейф со скоростью около одной мили в сутки.

Интересно отметить, что в летнее время (и в 1938 и 1939 гг.) «Седов» двигался значительно медленнее, причем путь его был очень извилистым. Такое же замедление дрейфа в летнее время испытывали «Фрам» и дрейфующая станция «Северный полюс».

Изучение законов дрейфа льда чрезвычайно важно для овладения Северным морским путем, и советские исследователи Арктики уделяют этому вопросу большое внимание. Дрейф «Седова» дает для этого изучения богатейший материал.

Седовцами ведутся регулярные магнитные наблюдения. Роль этих наблюдений очень велика. Они помогут нам составить точную карту распределения земного магнетизма в Северном Ледовитом океане, что в свою очередь позволит уверенно пользоваться компасом штурманам воздушных и морских кораблей. Регулярное измерение силы тяжести, которое проводится на судне с первых дней дрейфа, позволяет нам судить об устройстве земной коры в Центральной Арктике и о фигуре земного шара в этой географической области.

Седовцы ведут также регулярные гидрологические наблюдения. С помощью троса они опускают в море на

разную глубину приборы для взятия проб воды и измерения ее температуры на различных уровнях. Определяют они также и глубину моря.

Путь «Седова» лежит в общем значительно севернее пути, который прошел 45 лет тому назад нансеновский «Фрам». Однако в некоторых местах (например, к северу от Новосибирских островов и к северу от Земли Франца-Иосифа) путь «Седова» приближается и даже пересекает в нескольких точках путь «Фрама». Это обстоятельство имеет для науки огромное значение. Сравнивая метеорологические, гидрологические и магнитные наблюдения, которые велись на обоих кораблях, мы, таким образом, можем установить, какие изменения произошли в Ледовитом океане за полвека. Мы улавливаем, следовательно, изменение климата, характера дрейфа льдов, располагаем возможностью определить вековой ход магнитных элементов в Центральной Арктике и получаем целый ряд других, чрезвычайно интересных и важных сведений.

Вести научные наблюдения на «Седове» приходится в чрезвычайно трудной обстановке. Полярники должны быть каждую минуту готовы ко всяким неожиданностям со стороны ледяных полей. Неприкосновенный запас продовольствия, одежды, горючего, запасная радиостанция должны быть всегда готовы и содержаться в таком состоянии, чтобы в любой момент их можно было привести в действие.

Сейчас дрейф, протаскивая судно через весь Ледовитый океан, направляет его в сторону Гренландского моря. Очевидно, нынешней зимой или, может быть, ранней весной 1940 года корабль будет вынесен в Гренландское море на кромку полярного льда и сам среди поредевших ледяных полей сможет двигаться по воде. Седовцы усиленно готовят свой ледокол к этому моменту.

Огромное внимание, которое оказывается экипажу «Седова» советским народом, правительством и партией, воодушевляет седовцев, укрепляет их бодрость и дает им мощный стимул к тому, чтобы с победой выйти из опасной и тяжелой борьбы со льдами.

„Правда“, № 295, от 24 октября 1939 г.

ПОДВИГ СЕДОВЦЕВ

Много было попыток проникнуть в Центральную Арктику, но полярных экспедиций, действительно обогативших науку, было только три: экспедиция Нансена на «Фраме», дрейфовавшем во льдах Центральной Арктики с 22 сентября 1893 г. по 13 августа 1896 г.; экспедиция Папанина, Кренкеля, Ширшова и Федорова, дрейфовавшая на ледяном поле с 21 мая 1937 г. по 19 февраля 1938 г., и дрейф ледокольного парохода «Седов», продолжающийся и в настоящее время.

Дрейф «Седова» начался ровно два года назад — 23 октября 1937 г. в море Лаптевых, на $75^{\circ}19'$ северной широты и $132^{\circ}25'$ восточной долготы. Несколько обстоятельств придают этому дрейфу исключительный интерес.

Во-первых, дрейф «Седова» начался тогда, когда еще продолжался дрейф папанинской станции «Северный полюс». Таким образом, благодаря дрейфу «Седова» с 21 мая 1937 г. устанавливаются непрерывные наблюдения в высоких широтах Арктики.

Во-вторых, в ноябре 1937 г., т. е. вскоре после начала дрейфа «Седова», караван коммерческих судов во главе с ледоколом «Ленин» стал дрейфовать в юго-западной части моря Лаптевых. Закончился этот дрейф в августе прошлого года. Таким образом, в течение девяти месяцев два каравана судов дрейфовали одновременно на некотором расстоянии друг от друга. Дрейфы «Седова» и «Ленина», отличаясь в деталях, в общем удивительным образом совпадают друг с другом.

Наконец, в-третьих, дрейф «Седова» протекает приблизительно в том же районе, где дрейфовал «Фрам»

Нансена. Сопоставление дрейфов «Седова» и «Ленина», «Седова» и станции «Северный полюс» и, наконец, «Седова» и «Фрама» представляет исключительную теоретическую и практическую ценность.

Дрейф «Седова», начавшийся в районе к западу от Новосибирских островов, был сначала направлен на север. Через месяц около 78-й параллели корабль повернул на восток и 2 марта прошлого года оказался на $78^{\circ}25'$ северной широты и $153^{\circ}26'$ восточной долготы.

Эта точка — самый восточный пункт, достигнутый «Седовым». С тех пор корабль стал медленно продвигаться на запад, увеличивая в то же время свою широту. 17 февраля «Седов» оказался на $85^{\circ}57'$ северной широты и $119^{\circ}59'$ восточной долготы. В этот день был побит рекорд широты, установленный «Фрамом» для судов, дрейфующих вместе со льдами.

После этого «Седов» продолжал дрейфовать в общем к северо-западу и 26 марта достиг $86^{\circ}35'$ северной широты и $108^{\circ}50'$ восточной долготы. В дальнейшем дрейф начал постепенно склоняться к юго-западу. До 17 мая «Седов» дрейфовал в общем значительно севернее «Фрама». С 17 мая и по 27 июля дрейфы «Седова» и «Фрама» как бы переплетаются друг с другом. Но затем «Седов» начал опять быстро подниматься на север и 31 августа достиг самой северной точки своего дрейфа — $86^{\circ}40'$ северной широты и $47^{\circ}55'$ восточной долготы. 13 октября, спускаясь к югу, «Седов» вновь пересекает линию дрейфа «Фрама» и 20 октября оказывается на $84^{\circ}36'$ северной широты и $26^{\circ}12'$ восточной долготы.

Одним из важнейших научных достижений экипажа «Седова» является уничтожение легенды о Земле Санникова, легенды, существовавшей 125 лет. «Седов» пересек предполагаемый район Земли Санникова два раза. Кроме того, во время полетов воздушных экспедиций для снятия части экипажа с «Седова» и дрейфовавших некоторое время вместе с ним ледокольных пароходов «Садко» и «Малыгин» этот район был шесть раз пересечен самолетами при прекрасной видимости. Здесь же прошли ледоколы «Ермак» и «Красин», выводившие из льдов

«Садко» и «Малыгина». Они не только не обнаружили никаких признаков земли, но и произвели первые точные измерения глубин в этом районе.

Море Лаптевых является в сущности заливом Северного Ледовитого океана, и потому северная граница моря является условной. За нее принималась дуга большого круга, проведенная от мыса Молотова — северной оконечности Северной Земли — к точке пересечения меридиана острова Котельный (139° восточной долготы) с границей материковой отмели. До экспедиции «Седова» никто не мог сказать, где именно находится северо-восточная точка моря Лаптевых, а сейчас такой точкой надо считать $78^{\circ}30'$ северной широты и 139° восточной долготы.

Следующим научным достижением дрейфа «Седова» являются его астрономические и метеорологические наблюдения, позволяющие еще раз проверить зависимость между направлением и скоростью ветра и направлением и скоростью дрейфа. Там, где ветер был более или менее постоянный, постоянством отличался и дрейф «Седова». Там же, где ветер резко менялся по направлению и скорости, корабль выписывал зигзаги и петли.

Зависимость дрейфа от ветра была установлена еще Нансеном, который и сформулировал следующие правила. Первое: скорость ветрового дрейфа приблизительно в 50 раз меньше скорости ветра, вызывающего этот дрейф. И второе: дрейф льдов отклоняется от направления ветра на $30-40^{\circ}$ вправо.

Дрейф «Седова» протекал в обстановке, более благоприятной для определения зависимости дрейфа от ветра, чем дрейфы «Фрама» и станции «Северный полюс», и это дало возможность дополнить два правила Нансена третьим. А именно: дрейф льдов проходит по изобарам, т. е. по линиям, соединяющим точки земной поверхности, где давление атмосферы одинаково, и притом проходит так, что область повышенного давления атмосферы остается справа, а область пониженного давления — слева от направления дрейфа.

Это правило имеет большое практическое значение. Действительно, если мы имеем достаточно густую сеть

метеорологических станций, то, следя с их помощью за изменениями в распределении давления атмосферы над арктическим бассейном, мы можем наблюдать за перемещениями отдельных частей громадного ледяного «блина», покрывающего Центральную Арктику. Если этот «блин» отодвигается ветрами от наших берегов, мы в праве ожидать благоприятных ледовых условий на трассе Северного морского пути. Когда же он придвигается, то следует ухудшение этих условий.

Еще два обстоятельства были подмечены Нансеном во время дрейфа. В летнее время его корабль «топтался» на месте и почти не продвигался на запад. И дрейф на запад ускорялся по мере приближения к Гренландскому морю.

Первое объясняется сезонным изменением синоптической обстановки в Арктике и сказалось отчасти на дрейфе «Седова». С июня по октябрь этого года «Седов» замедлил свое продвижение на запад.

Второе является следствием увеличения скорости постоянного течения, направленного на запад, по мере приближения его к Гренландскому морю. Это течение при тех же скоростях ветра замедляет дрейф на восток и ускоряет дрейф на запад.

Различия в дрейфе «Фрама» и «Седова» объясняются тем, что теперь синоптическая обстановка в Арктике значительно отличается от той, какая была во времена Нансена. Достаточно сказать, что средние месячные температуры воздуха в зимнее время, наблюдавшиеся на «Фраме», на несколько градусов ниже тех, которые наблюдались на «Седове».

Не менее интересно сопоставление толщины ровного льда, образовавшегося естественным намерзанием, без торошения. По наблюдениям «Фрама», толщина ровных льдин доходила до 3 с лишним метров. Седовцы же установили, что лед, образовавшийся в 1936 г., к весне прошлого года достиг толщины только 218 сантиметров.

Сказываются изменения обстановки и на повышенной скорости дрейфа «Седова» по сравнению со скоростью дрейфа «Фрама». 1 января 1938 г. «Седов» находился почти на той же широте и долготе, что и «Фрам» 1 ян-

варя 1894 г., но несколько к юго-востоку. 1 января 1939 г. «Седов» оказался попрежнему несколько восточнее, но зато значительно севернее положения «Фрама» на 1 января 1895 г. Наконец, 1 октября этого года «Седов» оказался почти на той же широте, что и «Фрам» в 1896 г., но значительно западнее. В общем «Седов» за 15 месяцев проделал по долготе путь, на который «Фрам» затратил 25 месяцев.

Одно обстоятельство обращает на себя особое внимание. Ни «Фраму», ни «Седову» не удалось проникнуть за 87° северной широты. Наивысшая широта, достигнутая «Фрамом», — $85^{\circ}56'$, а наивысшая широта, достигнутая «Седовым», — $86^{\circ}40'$.

Напомним, что наивысшая широта, достигнутая Нансеном во время его санного путешествия к Северному полюсу, равна $86^{\circ}14'$. Наивысшая точка, достигнутая в 1900 г. экспедицией Каньи в том же районе, — $86^{\circ}34'$. Дальнейшее продвижение на север как Нансена, так и Каньи оказалось невозможным из-за встреченных ими на пути сильно-торосистых льдов.

Нашими самолетами во время их рейсов к Северному полюсу между $85^{\circ}30'$ и 86° северной широты был обнаружен своеобразный пояс торошения, который отделяет более молодые льды, образовавшиеся в основном на материковой отмели европейско-азиатского материка, от более мощных приполюсных льдов.

В настоящее время нет еще установившегося взгляда на схему движения льдов в центральной части Северного Ледовитого океана. Одни полагают, что общий дрейф льдов происходит по очень простой схеме — из окраинных морей Советской Арктики сначала на север, а потом на запад, к проливу между Гренландией и Шпицбергом, и от берегов Аляски и Северной Америки почти по прямой через Северный полюс в Гренландское море. Все известные до сих пор дрейфы судов как будто укладываются в эту схему.

Однако со времен русской полярной экспедиции Толля (1900—1903 гг.) появилась гипотеза, что под влиянием соответствующих ветров, кроме общего движения льдов с востока на запад, существует еще большой круговорот льдов, направленный по часовой стрелке,

с центром около полюса недоступности, расположенного между 83° и 85° северной широты, приблизительно на меридиане Берингова пролива.

Анализ синоптических карт Северного полушария и применение правила о том, что льды движутся по изобарам, подтвердили правильность этого предположения. Мало того, они помогли разобраться в причинах возникновения удивительного явления Арктики — более или менее постоянных пространств чистой воды, полыней, в районе к северу от Гренландии (полынья Пири) и к северу от Новосибирских островов и острова Врангеля (Великая Сибирская полынья). Эти полыньи были особо отчетливо обнаружены советскими летчиками во время их разведывательных полетов по обслуживанию навигации 1939 г.

В результате наблюдений «Седова» удалось установить, что погода в Арктике стала значительно более изменчивой, чем она была во времена Нансена.

Очень важны также измерения глубин, произведенные «Седовым». На $86^{\circ}26'$ северной широты и $39^{\circ}85'$ восточной долготы седовцам не удалось достать дна, несмотря на то, что было выпущено 5180 метров троса. В Северном Ледовитом океане до сих пор известна только одна глубина, превышающая эту, — 5440 метров, измеренная Вилкинсом с помощью эхолота во время посадки на лед в 1928 г.

Ко второй годовщине своего дрейфа «Седов» оказался на $84^{\circ}36'$ северной широты и $26^{\circ}12'$ восточной долготы. Два года назад приблизительно на той же широте находилась станция «Северный полюс», но папанинцы были по западную, а седовцы очутились по восточную сторону выхода в Гренландское море через пролив между Гренландией и Шпицбергом.

Теперь «Седов» дрейфует южнее «Фрама», приблизительно на том же меридиане, на котором провело почти весь март 1896 г. судно Нансена, окончательно освободившееся от льдов в августе того же года.

Эти сопоставления дают некоторое понятие о сроках, когда седовцы смогут очутиться на Большой Земле вместе с драгоценными записями своих наблюдений. При этом, конечно, надо принять во внимание, что «Седов»

до сих пор дрейфовал на запад почти в два раза быстрее, чем «Фрам».

Многое сделано советскими полярниками-исследователями. Это признают не только наши друзья, но и наши враги. И среди славных полярных дел особенно выделяются подвиг папанинцев на дрейфующей льдине и подвиг седовцев на дрейфующем корабле.

„Известия“, № 246, от 23 октября 1939 г.

ВЕРНЕМСЯ ПОБЕДИТЕЛЯМИ!¹

23 октября исполняется двухлетие ледяного плена ледокола «Седов». 2750 миль пути дрейфа корабля замысловатым узором легли на карте Северного Ледовитого океана. Более одной трети земного шара обогнули мы за это время по долготе.

Сейчас «Седов» дрейфует на юго-юго-запад, и мы находимся в 250 милях к северу от Шпицбергена.

Только астрономические наблюдения показывают, по какому пути носят нас ветры в бесконечных просторах океана. Пловучий лед, в который вмерз наш корабль, двигаясь вместе с нами, 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 холмы и отдельные небольшие, сильно округлые ропаки. Куда ни взглянешь, глазу буквально не на чем остановиться, — до самого горизонта холмистая, покрытая снегом поверхность льда.

Однако ни однообразие окружающей природы, ни круглосуточное низкое и холодное солнце или продолжающаяся несколько месяцев полярная ночь несколько не отражаются на здоровье и самочувствии седовцев, всегда жизнерадостных и бодрых. Сознание того, что вместе со всей семьей советских полярников мы выполняем наказ XVIII Съезда партии о превращении Север-

¹ Борт ледокола «Седов», 22 октября. (По радио.)

ного морского пути в нормально действующую магистраль, помогают нам легко переносить все трудности и регулярно вести научную работу.

Астрономических определений места судна, как правило, по трем линиям положения сделано 293.

Метеорологических наблюдений по программе станций второго разряда выполнено 4380. Летом параллельно с основными метеонаблюдениями были поставлены наблюдения за скоростью ветра на различных горизонтах.

В 60 пунктах произведены измерения элементов земного магнетизма. Кроме того, преимущественно в зимние месяцы проведено 10 суточных серий наблюдений за магнитным склонением. Для этих наблюдений необходимо наличие небесных светил, а лето, особенно текущего года, отличалось исключительным обилием туманов и осадков. Часто по 3—4 дня солнце не показывалось ни на секунду, и за все лето удалось выполнить только одну серию суточных наблюдений склонения.

В 41-м пункте измерено ускорение силы тяжести маятниковым прибором Мейнеца.

Во время полярной ночи велись наблюдения за полярными сияниями.

Измерено 26 глубин. Сделано 35 гидрологических станций. Бралась также образцы грунта. Теперь у нас имеется богатый материал по океанографии и гидрологии Северного Ледовитого океана.

В результате повседневных наблюдений собрано много данных о жизни дрейфующего в Полярном бассейне льда. Наряду с тщательным описанием состояния льда и снежного покрова каждые десять дней производится сверление льда для измерения его толщины.

Посредством астрономических наблюдений определяется вращательное движение льда.

Чтобы дать представление об условиях, в которых приходилось производить научные наблюдения, я позволю себе привести выдержку из своего дневника от 23 января 1939 года:

«Во время магнитных наблюдений в нескольких шагах от ледяного домика, где производились наблюдения, прошла трещина. Образование ее сопровождалось оглушительным, похожим на выстрел из пушки треском и

гулом. Мне показалось, что крыша ледяного домика рушится. Мелькнула мысль, что сейчас на магнитометр посыплются куски льда. Прикрыв затылок руками, я нагнулся над прибором. К счастью, крыша оказалась цела.

Убедившись, что прибор в безопасности, я выскочил из домика. Один из седовцев указал мне на световые сигналы. Видимо, и вблизи судна тоже происходили подвижки, и нас вызывали на борт. Пришлось наблюдения прекратить и отправиться на судно.

По пути лед сильно растрескался. Но одни из трещин были не широки, на других плавало много обломков льда, и мы преодолели их без особых усилий. Только самая последняя, отделявшая нас от судна трещина оказалась предательской: переходя через нее, я чуть было не провалился. Это была схваченная морозами ледяная каша, состоявшая из мелких кусков льда, смешанного со снегом. В темноте я этого не заметил.

В одной руке у меня был фонарь, который, кстати сказать, задуло ветром, в другой — хронометр. На плечах висели карабин и два ящика с сухими элементами. К тому же, чтобы не встряхнуть хронометра и таким образом 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 товарищ принял от меня хронометр, а затем помог мне выкарабкаться на лед».

Особенно неприятны темнота полярной ночи и морозы. В светлое время выгруженные на лед аварийные запасы видны с судна, как на ладони, и мы можем быть за них совершенно спокойны. В полярную же ночь приходилось 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 начала вдруг быстро двигаться на палатку с продовольствием и на бочки с горючим. Из-за темноты опасность обнаружили поздно. Один угол палатки гряда уже подмяла под себя. Пока высво-

бождали палатку и переносили продовольствие в безопасное место, ледяной вал вплотную подошел к бочкам.

Всего было 20 бочек. Первые десять удалось откатить от гряды без особого труда, остальные засыпал быстро надвигавшийся ледяной вал. Часть людей раскатывала обломки льда и отбрасывала их, а другие тем временем откатывали бочки. В конце концов все же победа осталась за нами...

Бодрые, полные сил, отмечаем мы двухлетие дрейфа. Этот маленький праздник совпадает для нас с другим большим праздником. Год назад мы получили следующую телеграмму:

«ЛЕДОКОЛ „СЕДОВ“

Капитану Бадигину,
Парторгу Трофимову.

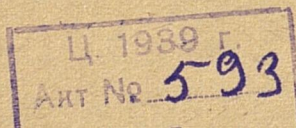
В годовщину дрейфа шлем вам и всему экипажу „Седова“ горячий привет. Уверены, что с большевистской твердостью советских людей вы преодолеете все трудности на вашем пути и вернетесь на родину победителями.

Жмем ваши руки, товарищи!

По поручению ЦК ВКП(б) и СНК Союза ССР
И. СТАЛИН. В. МОЛОТОВ.

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!

„Известия“, № 246, от 23 октября 1939 г.



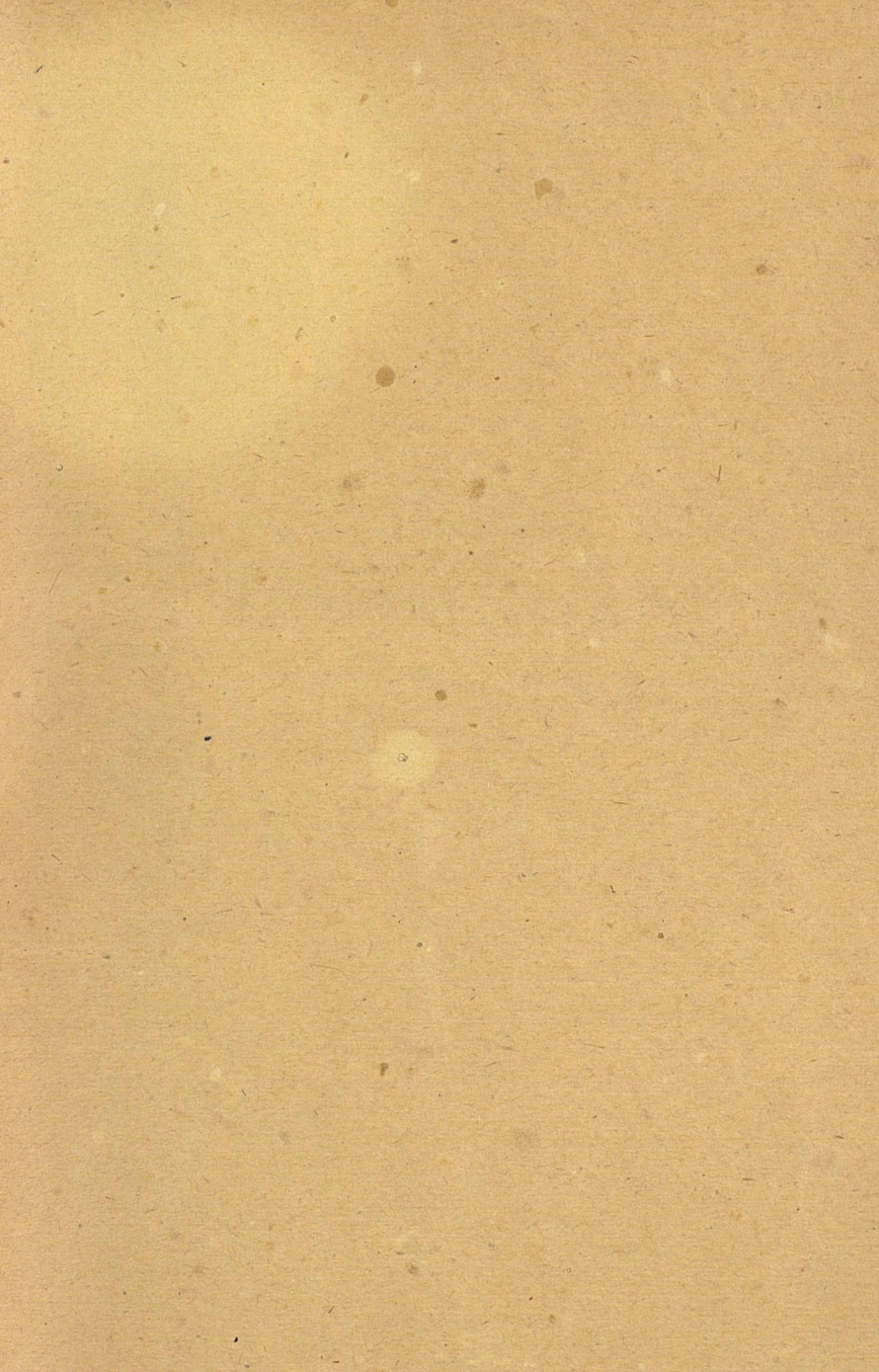
СО Д Е Р Ж А Н И Е

	Стр.
От Издательства	7
Телеграмма тов. Сталина и тов. Молотова экипажу ледокола „Седов“	8
Ответная телеграмма седовцев тов. Сталину и тов. Молотову	8
Речь по радио Председателя Президиума Верховного Совета Союза ССР тов. М. И. Калинина	9
Телеграмма седовцев тов. Калинин	12
Речь по радио Начальника Главного управления Севморпути Героя Советского Союза И. Д. Папанина	13
И. Д. Папанин. Седовцы	19
К. Бадигин. Два года во льдах	23
Д. Трофимов. На почетной Сталинской вахте	31
Е. К. Федоров. Научное значение дрейфа „Седова“	33
Н. Н. Зубов. Подвиг седовцев	36
В. Буйницкий. Вернемся победителями!	43

За изданием наблюдал
редактор В. И. Мясников,
Техн. редактор А. А. Соловейчик,
Корректор С. И. Шаталов.

Сдано в набор 20/X 1939 г. Подписано к печати
3/XI 1939 г. Бумага 62X110^{3/4} мм. Печ. л. 3.
Бум. л. 3^{1/2}. Уч.-авт. л. 2^{1/2}. В 1 бум. л. 132 (10 экз.
Леноблгорлит № 486. Тираж 10 000 экз.
Изд. 16-е. Инд. П-256. Зак. № 3657.

Типография "Коминтерн". Ленинград,
Красная, 1.



1953

Цена 50 к.

38478

39-10

6041

С 93.