**ГЕРОЙ СОВЕТСКОГО СОЮЗА**

**КОНСТАНТИН СЕРГЕЕВИЧ БАДИГИН - «ЛЕДОВЫЙ КАПИТАН»**

Среди плеяды знаменитых пензенских полярных исследователей одно из самых видных мест занимает Константин Сергеевич Бадигин – капитан дальнего плавания, Герой Советского Союза (1940), ветеран Великой Отечественной войны, кандидат географических наук (1953), автор множества научных и историко-художественных книг, которые переиздаются и по сей день, член Союза писателей СССР, кавалер орденов Ленина, Трудового Красного Знамени и «Знак почета». И этот список заслуг можно продолжать и дальше. Перед войной в «капитана Бадигина» играли мальчиш­ки, как незадолго перед этим они играли в «папанинцев на льдине». Часто его называли «ледовым капитаном» за те 812 дней, которые он провел среди торосов Арктики. После войны в течение десятилетий его книгами зачитывались лю­бители рассказов о подвигах, о морских приключениях и малоизвестных, но важных для нашей страны исторических событиях.

Константин Сергеевич Бадигин родился 29 ноября 1910 года в городе Пенза в семье служащих. Отец, Сергей Константинович, был агрономом, мать Наталья Константиновна – медиком[[1]](#footnote-2). В 1926 году Бадигин окончил 9 классов школы, после этого два года работал учеником-штукатуром в Москве, а затем еще год – такелажником (рабочим, осуществляющим закрепление и перемещение груза) на фабрике «Красный водник» в Ленинграде[[2]](#footnote-3). В Ленинграде и состоялось первое знакомство Константина Бадигина с морем и с морским флотом.

В июле 1929 года Константин переехал во Владивосток и в течение 1929-1933 гг. плавал на судах торгового флота на Дальнем Востоке[[3]](#footnote-4), в том числе матросом на пароходе «Индигирка», рулевым на пароходе «Симферополь», помощником штурмана уже знаменитого на то время ледокола «Малыгин». Там же Бадигин поступил во Владивостокское мореходное училище и в 1932 году экстерном закончил его, получив диплом штурмана.

В то же самое время это училище закончил А.А. Качарава, как и Бадигин, будущий полярный капитан и герой книги пензенского полярника Е.М. Сузюмова «Подвиг А. Сибирякрва».

Осенью 1933 года Константин Бадигин переехал в Архангельск, где продолжил службу на кораблях транспортного флота. С ноября 1933 года работал матросом на лесовозе, затем 3-м помощником капитана парохода «Юшару»[[4]](#footnote-5). В Арктику Бадигин попал в 1935 году по комсомольскому набору и в 1935-1936 гг. ходил 3-м помощником капитана на ледоколе «Красин». Так Константин Бадигин познакомился с полярными путешествиями, и Арктика стала главной любовью его жизни. Капитаном ледокола, возглавившим его комсомольский экипаж, в тот же год был назначен молодой капитан Михаил Прокопьевич Белоусов[[5]](#footnote-6), так что Арктику он осваивал вместе со своими молодыми штурманами.

Спущенный на воду в Англии в 1916 г., на протяжении нескольких десятилетий «Красин» был самым мощным арктическим ледоколом в мире. В 1928 г. ледокол прославился - при возвращении с [Северного полюса](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%A1%D0%B5%D0%B2%D0%B5%D1%80%D0%BD%D1%8B%D0%B9_%D0%BF%D0%BE%D0%BB%D1%8E%D1%81) потерпел катастрофу дирижабль «[Италия](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%98%D1%82%D0%B0%D0%BB%D0%B8%D1%8F_%28%D0%B4%D0%B8%D1%80%D0%B8%D0%B6%D0%B0%D0%B1%D0%BB%D1%8C%29)». Оставшиеся в живых члены экспедиции генерала [Умберто Нобиле](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%BE%D0%B1%D0%B8%D0%BB%D0%B5%2C_%D0%A3%D0%BC%D0%B1%D0%B5%D1%80%D1%82%D0%BE) и он сам оказались среди ледяной пустыни. Из всех судов, посланных на выручку, лишь «Красин» смог добраться до ледового лагеря экспедиции и спасти людей. В 1969 г. об этой эпопее был снят совместный советско-британско-итальянский широкоформатный цветной художественный фильм «Красная палатка», который и до сих пор иногда появляется на нашем телевидении. С 1980-х годов «Красин» стал [судном-музеем](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BE%D1%80%D0%B0%D0%B1%D0%BB%D1%8C-%D0%BC%D1%83%D0%B7%D0%B5%D0%B9), установлен на вечную стоянку на [набережной Лейтенанта Шмидта](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9D%D0%B0%D0%B1%D0%B5%D1%80%D0%B5%D0%B6%D0%BD%D0%B0%D1%8F_%D0%9B%D0%B5%D0%B9%D1%82%D0%B5%D0%BD%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0_%D0%A8%D0%BC%D0%B8%D0%B4%D1%82%D0%B0_%28%D0%A1%D0%B0%D0%BD%D0%BA%D1%82-%D0%9F%D0%B5%D1%82%D0%B5%D1%80%D0%B1%D1%83%D1%80%D0%B3%29) в Санкт-Петербурге и открыт для посещений.

После «Красина», в 1937-1938 гг., Бадигин служил 2-м штурманом на ледокольном пароходе «Садко». В этот период случилось первое для него опасное происшествие, на которые так щедра Арктика.

**Легендарный дрейф «Георгия Седова»**

23 октября 1937 года «Садко», где служил Бадигин, был затёрт дрейфующими льдами в море Лаптевых вместе с ледокольным пароходом «Георгий Седов» и ледоколом «Малыгин»[[6]](#footnote-7). В тот год Арктику сковали особенно ранние мощные льды. «Георгий Седов», проводя в 1937 году океанологические исследования в море Лаптевых, задержался и был ими зажат. «Садко», тоже проводил океанографические исследования, однако, задачи были изменены – ледокол был на­правлен на помощь каравану грузовых судов, запертых ран­ними льдами в Карском море и море Лаптевых. Арктическая навигация в том году проходи­ла очень трудно из-за неожи­данно наступивших зимних холодов, сковавших Северный Ледовитый океан крепким панцирем. Условия плавания по Севморпути к тому време­ни были более или менее из­вестны, а вот климатические изменения и связанные с ними наступления или отступления льдов были еще совершенно не изучены, и предсказать их никто не мог. Вот и попали грузовые суда, а за ними и ле­доколы, в ловушку. Весь Главсевморпуть следил тогда за работой на Северном полюсе четверки «папанинцев» – и вдруг такая незадача...

Попытка преодолеть ле­довые заторы не увенчались успехом, и «Садко», как и два других ледокола – «Малыгин» и «Георгий Седов» – оказались скованы льдами в районе Но­восибирских островов. Для взаимной помощи все три судна попробовали вместе пробиться сквозь замерзшее море, но попытка вырваться из ледового плена не удалась. 23 ок­тября 1937 года три ледокола перешли на зимовочное поло­жение. Начальником группы судов был назначен известный полярный исследователь, ди­ректор Всесоюзного арктичес­кого института профессор Р.Л. Самойлович – он базировался на «Садко», и во время зимов­ки продолжил там системати­ческие научные наблюдения.

К.С. Бадигину было у кого поучиться! Практику плава­ния в ледовых условиях он осваивал под руководством капитана Белоусова, а с аркти­ческой наукой познакомился у Самойловича – тот был началь­ником экспедиции на ледоколе «Красин» по спасению италь­янского дирижабля «Италия» (1928), руково­дил научной частью междуна­родной воздушной экспедиции на немецком дирижабле «Граф Цеппелин» (1931), был началь­ником экспедиций в Арктику на ледокольных пароходах «Русанов» (1932), «Георгий Седов» (1934), «Садко» (1936 и 1937–1938), был основателем кафедры полярных стран в Ленинградском Государственном университете.

Из трех ледоколов, зажатых льдами, «Георгий Седов» ока­зался в худших условиях – уже в ноябре погасли котлы, ко­манда обогревалась в тесных каютах «буржуйками». В результате, ледоколы вместе со льдами сначала дрейфовал прямо на север. Через месяц, когда «Седов» был около 78-й параллели, льды изменили направление движения, повернули на восток и к 2 марта 1938 г. судно оказалось на 78°25 северной широты и 153°26 восточной долготы. Эта точка была самой восточной для «Седова». С этого времени ледокол медленно дрейфовал на запад, смещаясь в то же время к северу. Так прошла первая зимовка во льдах. В марте 1938 г. Главсевморпуть предпринял грандиозную попытку спасти ледоколы и их экипажи.

На трех судах начали готовиться к эвакуации. 18 марта 1938 года К.С. Бадигин, штурман с «Садко», был переведен на ледокольный пароход «Георгий Седов» и назначен его капитаном[[7]](#footnote-8) (капитан «Седова» якобы заболел, был отстранен от должности, позже вывезен самолетом на Большую Землю и его дальнейшая судьба нам не известна. Возможно, он был расстрелян вместе с начальником экспедиции профессором Р.Л. Самойловичем, не сумевшим предвидеть тяжелую ледовую обстановку в Арктике, но обвиненном в шпионаже и других «грехах»). Вот в таких тяжелых условиях Бадигин стал капитаном, приняв на себя ответственность за экипаж, за судно, а также за продолжение научно-исследовательской работы в Северном Ледовитом океане.

*Спасение ледоколов и их экипажей*

 В апреле 1938 года людей стали вывозить на материк самолетами Полярной авиации – вывезли 184 челове­ка, на трех ледоколах осталось по 11 моряков-добровольцев, которые дожидались, когда в течение ближайших месяцев их суда выведут на чистую воду. Примерно в то же время шел поиск и спасение с оскол­ка льдины четверки отважных «папанинцев», а в северных пор­тах накапливались грузы, т.е. работы у Главсев­морпути было тогда невпро­ворот – Северный морской путь действи­тельно заработал.

24 июня водолаз Николаев (с парохода «Садко») произвел осмотр и выяснил, что руль «Георгия Седова» сильно поврежден одним из сжатий льда: «…перо руля ниже 230 сантиметров от балера согнуто нижней частью вправо, под углом около 45°…». Это означало, что судно не могло управляться и самостоятельно двигаться[[8]](#footnote-9).

28 августа 1938 г. к вмерзшим во льды судам подошел первый в мире мощный ледокол арктического класса «Ермак» (1899 года постройки). Его капитан, М.Я. Сорокин, по сути, тем самым поставил мировой рекорд свободного высокоширотного плавания. Экспедицией командовал заместитель начальника Главного управления Северного морского пути начальник полярной авиации Герой Советского Союза М.И. Шевелёв. «Ермак» предпринял несколько попыток отбуксировать «Георгия Седова», но они закончились неудачей. К тому же, когда «Ермак» и «Малыгин» отправились в ледовую разведку, то «Ермак» потерял винт (лопнул вал и вместе с винтом ушел на дно). Появилась угроза, что все четыре судна могут застрять во льдах. Поэтому было принято решение оставить «Георгия Седова» дрейфовать. 30 августа «Ермак» вместе с «Малыгиным» и «Садко» ушли[[9]](#footnote-10) в порт приписки.

 Почему выбрали и назна­чили капитаном «Георгия Се­дова» именно второго штурмана Бадигина? Во-первых, с 1932 года он был членом КПСС. Возможно, также сыграла свою роль его молодость, энергия, энтузиазм и участие в работе «комсомольского» эки­пажа на ледоколе «Красин». Ему было 29 лет. Писали, что к этому времени Бадигин за­рекомендовал себя как хлад­нокровный и волевой человек, опытный моряк (у него было четыре года плаваний штурманом). Эти ка­чества оказались край­не важны в сложные периоды полярных ночей, когда тре­бовалось особое напряжение в работе всего экипажа (что правда, но первоначально-то предполагалось, что нужно бу­дет продержаться до спасения три-четыре летних месяца, а о второй зимовке речь, вообще, не шла). Оказалось, что моло­дой капитан не подвел ни свой маленький экипаж, ни Главсевморпуть.

 Новоиспеченный капитан и будущий романист Бадигин так вспоминал в своей первой книге (1940) о весенне-летних месяцах 1938 года: «На нас, тридцати трех зимовщиках (по 11 добровольцев на трех ледоколах), лежала нелегкая задача: надо было продолжать в полном объеме все научные наблюдения, готовить кораб­ли к навигации, вести необхо­димые работы по текущему ремонту. У каждого было по горло работы... Центром науч­ных работ оставался «Садко», располагавший глубоководны­ми лебедками и всеми необхо­димыми приборами...»

 Они терпеливо ждали спа­сения. К концу летней навига­ции 1938 года были выведены из ледового плена все суда и ледоколы, кроме «Георгия Седова» – судно осталось на вторую зимовку (экипаж вы­рос до 15 человек). Бадигин так описал борьбу за вызволение летом 1938 года из льдов транс­портов и ледоколов: «Ледокол «Ермак» дерзким сверхранним рейсом пробил тяжелые льды, подошел к Земле Франца-Ио­сифа и увел оттуда зимовав­шие корабли... В начале июля «Ермак» подошел к Диксону, снабдил углем зимовавшие там шесть лесовозов и помог им выйти на чистую воду. Оттуда он пробился к зимовавшему в проливе Вилькицкого кара­вану ледокола «Литке» и 6 ав­густа освободил его из плена. Славный подвиг совершили моряки комсомольского ледо­кола «Красин». В суровую полярную ночь они под руководс­твом мужественного капитана М.П. Белоусова организовали добычу угля на берегу. Превра­тившись в углекопов, моряки за зиму снабдили свой корабль топливом, и «Красин», не до­жидаясь прихода «Ермака», поднял пары и начал выводить из дрейфующих льдов караван, ведомый ледоколом «Ленин»... «Ермак», словно могучий ве­ликан, яростно крушил и мял льды. И куда бы он ни шел, всюду ему сопутствовала побе­да. За каких-нибудь два месяца он прошел почти всю Арктику с запада на восток, освободив при этом десятки кораблей из арктического плена! Когда в районе нашего дрейфующего каравана появились разводья, у нас окрепла уверенность в том, что и наши корабли могут быть выведены из льдов...».

 Поистине эпическое опи­сание событий! «Семь дней пробивался к нам «Ермак»…» – пробился. Освободил из пле­на «Малыгина» и «Садко», пы­тались буксировать «Георгия Седова», но его, с погнутым, неработающим винтом, не удалось вытащить из ледовых тисков. 30 августа ледоколы ушли, оставив на вторую зи­мовку 15 добровольцев. Ба­дигин вспоминал: «Начина­лась пурга. Словно сетка из марли скрыла от нас «Садко». Дул резкий, холодный ветер. «Ермак» дал три протяжных отходных гудка. Зашумели могучие машины, захрустели льды. Тяжелый корпус ледоко­ла, вздрагивая от напряжения, разбивал поле, около которого стоял «Георгий Седов». Затем «Ермак» и «Садко» медленно двинулись к югу. Я взглянул на часы. Было 2 часа 30 минут утра 30 августа. Не отрываясь, глядели мы вслед уходящим судам».

 13 сентября того же года в Главсевморпути было принято решение повторить попытку спасения «Георгия Седова». К нему был направлен новый мощный ледокол «Иосиф Сталин», а 17 сентября к спасению присоединился ледорез «Федор Литке». К 23 сентября им удалось приблизиться к «Седову» на 60 миль, но из-за тяжелой ледовой обстановки (крупнобитый лед 7 баллов, туман) ледоколы были вынуждены остановиться, и на следующий день их отозвали обратно.

*Героические 812 дней «Георгия Седова»*

Так «Георгий Седов» остался один среди льдов на вторую зимовку. Кроме капитана Константина Бадигина, экипаж «Седова» составили 14 добровольцев. Среди них был перешедший с «Садко» на «Георгия Седова» студент-гидролог В.Х. Буйницкий- единственный научный работник на борту судна. Котлы погасли, обогрев осуществлялся самодельными коптилками. Так «седовцы» пережили вторую зимовку, а потом и третью[[10]](#footnote-11), отказавшись от эвакуации — они решили спасти судно. Таким образом, для «седовцев» этот дрейф во льдах Северного Ледовитого океана оказался особенно долгим – с 23 октября 1937 по 13 января 1940 года. Он составил в общей сложности 812 дней и закончился в Гренландском море[[11]](#footnote-12), куда ледокол был вынесен льдами.

Судно не раз и не два могло погибнуть в высоких широтах Арктики. В ночь с 26 на 27 сентября в результате подвижек льда судно получило крен 18° на правый борт, в результате чего под водой оказалось сливное отверстие холодильника. Невозвратный клапан не сработал. Забортная вода, поступающая в холодильник, своим напором выдавила прокладку крышки холодильника и стала поступать внутрь судна. Поступление воды прекратить не удалось, несмотря на все принятые меры, и к полуночи крен достиг 30°[[12]](#footnote-13).

«Вскоре после того как мы расстались с «Ермаком», 28 сентября, – рассказал позднее сам капитан Бадигин, – произошло единоборство между 15 полярниками и ледяной стихией. В машинное отделение хлынула вода. Положение стало настолько опасным, что мы уже готовились расстаться с судном и перейти на лед, но в решительный момент, когда, казалось бы, ничто не может спасти корабль, двое отважных «седовцев» – механик Токарев и машинист Шарыпов – начали героическую аварийную работу в затопленном ледяной водой машинном отделении. Отверстие, пропускавшее воду, было заделано паклей. Непосредственная угроза миновала, но новые неожиданности подстерегали судно. Вот тогда-то – на случай очередного сжатия льдов – мы организовали аварийные базы. Одна из них была создана на льду, другая – на палубе»[[13]](#footnote-14).

17 февраля 1939 года одинокий «Георгий Седов» оказался на 85°56 7″ северной широты и 120° 13 восточной долготы. В этот день был побит рекорд высокой широты для судов, дрейфующих во льдах, установленный норвежским «Фрамом» за 44 года до этого (15 ноября 1895 года), когда он достиг 85°55 5″ северной широты и 66°30 восточной долготы.

Немного о «Фраме». Это судно было спроектировано и построено норвежским полярным путешественником и исследователем Фритьофом Нансеном специально для того, чтобы вморозить его в лед и продвинуться с дрейфующими льдами к Полюсу. Экспедиция состоялась в 1893-1896 гг. Предполагавшиеся земли в районе Северного полюса должны были стать владениями Норвегии. В научном отношении достижениями экспедиции стали открытие глубоководного полярного бассейна, являющегося северным продолжением [Атлантического океана](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%90%D1%82%D0%BB%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B8%D1%87%D0%B5%D1%81%D0%BA%D0%B8%D0%B9_%D0%BE%D0%BA%D0%B5%D0%B0%D0%BD), и окончательное опровержение возможности существования северного полярного континента или крупного архипелага. Были проведены комплексные [климатические](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9A%D0%BB%D0%B8%D0%BC%D0%B0%D1%82%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%8F), [гляциологические](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%93%D0%BB%D1%8F%D1%86%D0%B8%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%8F) и прочие измерения в течение трёх лет подряд. Считается, что после обработки научных данных и возникла новая научная дисциплина — [физическая океанография](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%9E%D0%BA%D0%B5%D0%B0%D0%BD%D0%BE%D0%BB%D0%BE%D0%B3%D0%B8%D1%8F).

Далее «Георгий Седов» продолжал дрейфовать в северо-западном направлении и 22 марта 1939 года достиг 86°34 7″ северной широты и 108°46 восточной долготы. Затем дрейф «Седова» начал постепенно склоняться к юго-западу. С 17 мая по 27 июля 1939 года путь «Седова» как бы переплетается с путем «Фрама», но дальше «Седов» начинает опять быстро подниматься на север и 29 августа достигает самой северной точки своего дрейфа — 86°39 5″ северной широты и 47°55 восточной долготы.

В дальнейшем дрейф «Седова» опять пересекает путь «Фрама» и, описав ряд зигзагов, направляется между путями дрейфов папанинской станции «Северный полюс» и «Фрама» к широкому проливу, отделяющему Гренландию от Шпицбергена.

«Георгий Седов» невольно стал плавучим институтом, отчасти повторившим путь четверки «папанинцев» на дрейфующей станции «Северный Полюс (21 мая 1937 — 19 февраля 1938, 274 дня). Две основные задачи стояли перед «седовцами»: первая — сохранить свой корабль для советского ледокольного флота и вторая — максимально использовать все обстоятельства дрейфа для проведения возможно более полных и точных научных наблюдений.

Первая задача была не из легких. «Седов» не был специально построен для дрейфа во льдах Северного Ледовитого океана. Это, в сущности, был обыкновенный грузопассажирский пароход, приспособленный для плавания в слабых льдах. Правда, у него был ледокольный нос и в корпусе сделаны добавочные крепления, но его борта были почти прямостенные. Нельзя было надеяться, что при губительных сжатиях «Седова» будет так же выжимать на поверхность льдов, как и «Фрам».

Учтя опыт первой зимовки, столь сильно повредившей рулевое устройство судна, «седовцы» обратили особое внимание на сохранность парохода. Они укрепили корпус судна и выработали особую тактику для борьбы с напором льдов при помощи взрывчатых веществ. Зимой, когда сжатия льдов представляли наибольшую опасность, на борту всегда имелись наготове заряды аммонала, а вокруг корабля были заранее приготовленные лунки. Заряды предназначались для разрушения острых углов ледяных полей, давящих на борт судна, и для образования вокруг него своеобразной подушки из обломков льда, более равномерно распределяющей давление наступающих ледяных валов.

153 раза «седовцы» переживали сжатия льдов. Некоторые были настолько опасны, что команда готовилась покинуть корабль.

«Душой нашего коллектива, – вспоминает помполит ледокола «Г. Седов» Дмитрий Григорьевич Трофимов, – был отважный капитан «Седова» Константин Бадигин. …Стоило ему внести какое-нибудь предложение, внести инициативу, как она охотно поддерживалась, так как все на борту корабля хорошо знали своего капитана и верили ему. Но, с другой стороны, и Бадигин чутко прислушивался к голосу товарищей, всегда советовался с ними»[[14]](#footnote-15).

Что же касается второй задачи – проведения научных исследований, то среди оставшихся на борту добровольцев фактически не было ученых-профессионалов кроме В.Х. Буйницкого (тогда – студента Гидрографического института Главсевморпути), все остальные «седовцы» были обычными моряками. Но все они кропотливо, тщательно, не щадя своих сил, больше двух лет изо дня в день вели научные наблюдения, «писали, что наблюдали, а чего не наблюдали, того не писали»[[15]](#footnote-16). За время дрейфа было сделано 15 тысяч метеорологических наблюдений, 47 гравитационных наблюдений, 35 глубоководных гидрологических станций, 26 измерений глубины океана и др. Но главный научный результат был в регулярном точном измерении координат судна, что дало представление о характере движения льдов в Северном Ледовитом океане[[16]](#footnote-17). В отношении научных наблюдений «седовцы» имели перед собою живой пример работы в тяжелых арктических условиях — зимовщиков-«папанинцев» станции «Северный полюс».

Правительственное задание по освобождению «Седова» из ледяного плена было возложено на ледокол «Иосиф Сталин». Его капитаном к тому времени стал М.П. Белоусов, под началом которого Бадигин раньше служил на ледоколе «Красин». В 1939—1940 гг. капитан [Белоусов](https://ru.wikipedia.org/wiki/%D0%91%D0%B5%D0%BB%D0%BE%D1%83%D1%81%D0%BE%D0%B2%2C_%D0%9C%D0%B8%D1%85%D0%B0%D0%B8%D0%BB_%D0%9F%D1%80%D0%BE%D0%BA%D0%BE%D1%84%D1%8C%D0%B5%D0%B2%D0%B8%D1%87) совершил за одну навигацию два сквозных рейса по Северному морскому пути, что было величайшим достижением того времени.

Только 13 января 1940 года к «Седову», уже в Гренланд­ском море (северо-западнее Шпицбергена), сумел пробить­ся ледокол «Иосиф Сталин». Он подошел к «Седову» на расстояние всего в 25 миль (порядка 45 км), но преодолевал эти последние мили в течение 10 дней – таким мощным был лед, сковавший «Седова». Проведя 812 дней в ледовом плену суровой Арктики, «Георгий Седов» в со­провождении флагманского ле­докола вскоре благополучно, на буксире, прибыл в Мурманск.

 Итак, закончился леген­дарный дрейф ледокольного парохода «Георгий Седов» в высоких широтах Северного Ледовитого океана. Он начался западнее Новосибирских ост­ровов и завершился в Гренланд­ском море. Дрейф проходил неровной, извилистой линией. Он составил в общей сложнос­ти более 3300 миль (порядка 6 тыс. км), что вдвое больше, чем кратчайшее расстояние от Но­восибирских островов до точки выхода судна на чистую воду.

О переходе «Иосифа Сталина» к «Седову» так напишет впоследствии другой известный пензенский полярник Евгений Матвеевич Сузюмов: «Это был первый в истории рейс ледокола в высоких широтах океана зимою в полярную ночь». Спасательную экспедицию на борту «Сталина» возглавлял И.Д. Папанин, назначенный к тому времени начальником Главсевморпути. В неделе пути к западу от о. Шпицберген ледокол преодолел ледовый барьер и, пополнив запасы угля и воды в Баренцбурге (на Шпицбергене), 1 января 1940 г. продолжил путь. Через три дня он достиг широты 86°39´. Это было рекордом для зимнего ночного плавания во льдах. Последние 25 морских миль, отделявшие его от «Седова», ледокол преодолевал 10 дней, пробиваясь через ледяные поля где ударами, а где при помощи взрывов[[17]](#footnote-18). По этому ледяному коридору «Седов» должен был вырваться из плена и пробиться к материку, следуя за «Иосифом Сталиным» на буксире. 13 января 1940 года «Георгий Седов» был выведен изо льдов. Наконец, 24 января 1940 г. суда прибыли в Мурманск[[18]](#footnote-19). За эту операцию капитан М.П. Белоусов, как и И.Д. Папанин, были удостоены звания Герой Советского Союза.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 февраля 1940 года, пятнадцати участникам дрейфа на ледокольном пароходе «Георгий Седов» было присвоено звание Герой Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда», а также выданы денежные награды. Указ, в частности, гласил:

1. За проведение героического дрейфа, выполнение обширной программы научных исследований в труднейших условиях Арктики и проявленные при этом мужество и настойчивость присвоить звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда»:

1. Бадигину Константину Сергеевичу — капитану ледокольного парохода «Георгий Седов»...[[19]](#footnote-20)

Результаты дрейфа «Седова» можно сравнить с результатами дрейфа «Фрама» Нансена и «папанинцев». Все научные материалы, записи, дневники «седовцев» были переданы для изучения в Арктический институт Главсевморпути. Все метеорологические, гидрологические и гидрографические наблюдения после обработки предполагалось использовать в практической работе Морского управления Главсевморпути[[20]](#footnote-21). Легендарный дрейф «Седова» внес ценнейший вклад в отечественную и мировую науку о Севере. Наблюдения и опыт, полученные в ходе экспедиции, являются значительным вкладом в отечественную и мировую географическую науку.

 Капитан Бадигин писал («На морских дорогах. Запис­ки капитана», 1978): «Когда я вспоминаю о прошедшем через многие годы, дрейф на «Седо­ве» мне представляется куда более сложным и опасным, чем раньше. Мы находились на обыкновенном пароходе, не приспособленном для дрейфа. Зимой, в темное и самое злое время года, когда трещал и ло­мался лед, когда громоздились торосы и брали корабль в тис­ки, экипаж должен был до пос­ледней возможности бороться за его сохранность...». Добавим от себя – и смог спасти судно. Все они действительно герои­чески преодолели трудности. Попробуйте хоть сутки про­жить в промерзшем насквозь помещении! Когда на улице мороз минус сорок градусов, в коридорах тоже близко к этому, и только в каютах, благодаря «буржуйкам», температура поднималась до нуля градусов.

**Великая Отечественная война**

По окончании дрейфа Константин Сергеевич Бадигин получил отпуск на несколько месяцев и занялся работой над книгой «На корабле «Георгий Седов» через Ледовитый океан». В 1940 г. он был назначен начальником штурманско-навигационной службы Морского управления Главсевморпути[[21]](#footnote-22).

С началом Великой Отечественной войны опыт Бадигина оказался востребованным именно на Севере, и в 1941-1946 гг. он находился на действительной военной службе. С июля 1941 года Бадигин был офицером оперативного отдела штаба Беломорской военно-морской базы, с августа по декабрь 1941 года занимал пост начальника проводки транспортов и командира ледокольного отряда Беломорской военной флотилии (сохраняя обязанности заместителя начальника Главсевморпути). С января по июль 1942 года – капитан плавбазы «Север» на Тихоокеанском флоте. С июля 1942-го – начальник штаба морских операций Главсевморпути (в Архангельске и Москве). В этот период времени другой пензенец, Е.М. Сузюмов, оказался его заместителем по штабу. С декабря 1942 по май 1943 гг. – 1-й заместитель начальника Управления беломорскими ледовыми операциями Главсевморпути. Константин Сергеевич принимал участие в проводке судов в Архангельск через Белое море[[22]](#footnote-23). О своей деятельности в Архангельске, жизни города в военную пору, о моряках и полярниках Бадигин рассказал в книге воспоминаний «На морских просторах». Она вышла в 1978 году. Незадолго до того, **весной 1975 года,** Константин Сергеевич с группой писателей-маринистов побывал в Архангельске на встрече ветеранов Северного морского пароходства – участников плавания в конвоях в годы Великой Отечественной войны[[23]](#footnote-24). Вполне возможно, что рассказы ветеранов обогатили книгу новыми подробностями.

В 1943 году Бадигина снова переводят на Дальний Восток, на этот раз - до конца 1945 года. Туда же с 27 мая 1943 года перебазировался и начальник Главсевморпути Иван Дмитриевич Папанин с частью своего штаба (включая Е.М. Сузюмова). В тот же самый день Папанину было присвоено звание контр-адмирала. Предстояло открыть новый, более выгодный и безопасный путь для поставки грузов из США в СССР по ленд-лизу. «В те дни меня очень беспокоили проблемы Главсевморпути, особенно Восточного района Арктики, – писал в своих воспоминаниях Папанин. – Западный находился под боком, с ним была хорошая связь; в штабе морских операций и в арктических портах трудились опытные и решительные руководители, на них можно было положиться. Восточный же район находился далеко, и из-за этого многое представлялось неясным. А между тем этот район приобретал важное значение: предполагалось значительное усиление грузопотока с востока на запад через Северный морской путь. Совсем близко там была Япония, пока еще нейтральная по отношению к Советскому Союзу, но все же член Тройственного агрессивного пакта. Не составляло секрета, что японская разведка работала на гитлеровцев и доносила им о движениях нашего флота»[[24]](#footnote-25).

Так что новое назначение Константина Сергеевича Бадигина было связано с общими военными нуждами. На Дальнем Востоке требовались такие люди – ведь он уже однажды спас ледокол «Седов» от неминуемой гибели, став его капитаном в самый критический момент. В 1943-1945 гг. Бадигин был занят перевозкой грузов на каботажных (вдольбереговых) линиях, а с конца 1943 г.- из США во Владивосток[[25]](#footnote-26). С июля 1943 по ноябрь 1945 гг. К.С. Бадигин – капитан теплохода-лесовоза «Клара Цеткин».

 Из вос­поминаний Бадигина известно, что судно ему до­сталось после аварии, с проби­тым днищем. В судоремонтных мастерских его быстро и плохо залатали– и отправили в плавание. С июля1943 года Бадигин занимался местными грузовы­ми перевозками вдоль нашего побережья в Японском море. Но в декабре его направили в США за грузом военного назначения.

 Итак, Бадигин повел свою плохо залатанную «Клару Цет­кин» в США. Он пишет: «Не­приятности в море случаются, как правило, ночью. В 3 часа второй помощник разбудил меня. Оказалось, что в корпусе появилась течь. Утро было не­радостное, хмурое. Видимость – всего200–300 метров. По­валил густой снег. Сила ветра приближалась к урагану. Зыбь двигалась с северо-запада вы­сокими валами с яростными гребнями на верхушках. Удары волн в левый борт сделались сильнее. Вода, попадая на люки, стрелы и такелаж, замерзала. Стремительная качка, крен на оба борта 30°. Картина вокруг неприглядная... Держаться на ногах сделалось трудно». Вот такими были условия плавания в дальневосточных морях и в северной части Тихого океана.

 Но пока что «Клара Цеткин» более или менее благополуч­но продвигалась по Берингову морю (северной части Тихого океана) на восток, к побережью США. «Когда наше отнюдь не маленькое судно поднима­лось на волнах, часть днища оголялась и словно повисала в воздухе. В стремительном сво­ем падении, коснувшись воды, судно испытывало удары, пот­рясавшие его до основания... Временами корабль зарывался в белую кипящую пену. Сотни тонн воды обрушивались на па­лубу, и неопытному человеку могло бы показаться, что судно никогда больше не всплывет на поверхность моря. Но вот нос судна опять возникал среди волн, стремительно поднимал­ся вверх, и вода с шумом сбе­гала в океан через штормовые шпигаты. Море заполнилось бурлящей белой пеной. Ветер срывал верхушки гребней, и соленая пыль окутывала судно и застилала горизонт. Вахтен­ный штурман записал в судо­вой журнал: «Жестокий шторм, 11 баллов. Зыбь до 9 баллов». И далее Бадигин пишет: «Удивляюсь я крепости нашего теплохода. Ленинград­ские судостроители построили лесовоз на славу. Если все испытания– авария и этот тя­желый переход– пришлись бы на долю американского судна типа «либерти», оно давно бы разломилось. А мы вот идем и поломанные, и потрепанные, а все же движемся вперед».

 Весной 1944 года Бадигину предстояло доставить из США во Владивосток восемнадцать паровозов вместе с тендерами. По прибытии в США, «Клара Цеткин» подверглась значительной переделке в американ­ском доке. Во-первых, залатали днище. Американский инже­нер, взглянув на его состояние до ремонта, увидев оторванные железные листы обшивки, ра­зошедшиеся швы, заявил, что судно должно было затонуть еще у Алеутских островов. Но вот– дошли. Для загрузки па­ровозов в трюмы была снята часть палубного покрытия, внутри и на палубе проложены рельсы, укреплен корпус, после чего все паровозы были загру­жены и благополучно в начале июня 1944 года доставлены во Владивосток. «После ремонта и переоборудования его специальность будет не только «лесовоз», но и «паровозовоз», заметил Бадигин. «Американцы в содружестве с советским инженером В.И. Негановым, несомненно, вложили немало труда в проект переделки нашего теплохода и других однотипных судов под перевозку паровозов»[[26]](#footnote-27).

 Капитан Бади­гин вспоминал: «Судно, груже­ное паровозами, подвергалось большей опасности, чем судно с обычным грузом. В случае торпедирования или подрыва на мине судно с паровозами могло продержаться на плаву считанные секунды и вряд ли кто-нибудь из экипажа успел бы спастись». И добавляет: «Лейтенант конвойной амери­канской службы как-то сказал мне, провожая в паровозный рейс: «случись что– вы продер­житесь на плаву, капитан, ровно сорок две секунды. Советую не снимать спасательного жилета ни днем, ни ночью».

 Не все суда доходили до места назначения. Бадигину повез­ло– он справился, привел свое судно во Владивосток. А 15 июня снова был в море, и снова – поход за паровозами. После окончания войны с Германией, во время войны с Японией капитан Бадигин пе­ревез во Владивосток свой пос­ледний военный груз. И вскоре вышел в отставку.

**Послевоенные годы**

Послевоенная судьба капи­тана Бадигина была довольно разнообразной и в целом типичной для судоводителей: их посылали в те пароходства, где они были нужнее. Но нам пред­ставляется, что служебных пе­ремещений у Бадигина было уж слишком много– он был то среди начальствующего со­става Министерства морского флота и разных пароходств, то снова плавал рядовым капита­ном. Что за этим стояло, мы, к сожалению, не знаем. Молодые штурмана меняют суда в ходе своего служебного роста от чет­вертого до третьего, потом вто­рого, затем старшего помощни­ка капитана. А капитаны чаще всего надолго остаются на род­ном капитанском мостике. Сразу после войны Бадигин был по-прежнему востребован: он принимал участие в приеме и перегонке трофейных судов из побежденной Германии в СССР[[27]](#footnote-28).

В **1946 году капитан 3-го ранга Константин Бадигин** был уволен в запас. В 1940-1950-е годы с семьей жил в Москве[[28]](#footnote-29). С 1946 по 1947 гг. он работал уполномоченным Министерства морского флота СССР по судоподъему в Германии. С 1947-го по 1948-й – старший капитан-наставник Министерства морского флота СССР. Следующие два года – капитан Северного морского пароходства в Архангельске.

В 1950 году К.С. Бадигин заочно окончил географический факультет Московского государственного педагогического института (МГПИ) имени В.И. Ленина. Одновременно, в 1950-1951 гг. он служил капитаном Дальневосточного морского пароходства во Владивостоке[[29]](#footnote-30). В 1953 году Бадигин окончил аспирантуру при кафедре океанологии МГУ и успешно защитил диссертацию на тему «Ледовые плавания русских поморов с XII по XVIII век», получив степень кандидата географических наук. Одним из главных исторических источников для диссертации послужила рукопись «Хожение Иваново Олельковича сына Ноугородца», о которой он узнал от писателя Бориса Шергина (1893–1973)- его называли еще «русским сказочником». Положительный отзыв на диссертацию дал полярный исследователь академик О.Ю. Шмидт. Этот отзыв хранится в краеведческом музее Пензы.

После защиты диссертации Бадигин стал командиром отряда экспедиции Главного управления Севморпути. Затем, с 1953 по 1955 гг. работал старшим научным сотрудником и начальником отдела мореплавания в Центральном научно-исследовательском институте экономики и эксплуатации водного транспорта (ЦНИИЭВТ) в Москве. Но кабинетная работа была не для него. В 1955-1957 гг. он – капитан судов «Леваневский» и «РионГЭС» Мурманского морского пароходства. В 1957-1959 годах активно занимался литературной деятельностью в Московском отделении Союза писателей СССР.

В 1959-1961 гг. Бадигин – капитан-наставник Калининградского управления транспортного флота. Здесь ему пришлось заниматься перегонкой крупнотоннажных судов. С 1961 по 1962 гг. – ответственный секретарь Калининградского отделения Союза писателей РСФСР. В 1962-1964 гг. – капитан и капитан-наставник Управления «Запрыбхолодфлот» и Калининградской базы рефрижераторного флота Государственного управления СССР по рыбному хозяйству. В 1964-1965 годах работал в Государственной инспекции флота рыбной промышленности. С 1965 по 1969 год Бадигин служил капитаном в управлении морского транспортного флота по приёму и перегону судов «Мортрансфлот» в Калининграде, отвечая за прием и перегон судов, построенных за рубежом[[30]](#footnote-31). Как мы видим, Бадигин очень часто менял место службы. Скорее всего это было связано с тем, что его захватила писательская работа, а для этого нужно было много свободного времени, и он выбирал места службы, которые давали ему это время.

**Литературная деятельность**

 Параллельно с мор­ской службой складывалась успешная писательская судьба Бадигина, благодаря которой он вошел в когорту лучших со­ветских писателей-маринистов и исторических романистов. В 1950-х годах в нашей стране появились один за другим три таких писателя: К.С. Бадигин, В.С. Пикуль и, наконец, В.В. Конецкий. Сравнивать их не нужно – у каждого из них был свой писательский почерк. Бадигин писал более фундаментальным, более эпичес­ким языком, он был хорошим рассказчиком, и его книги читали с большим интересом. В целом, он сосредоточился в своем творчестве на мире хо­лодных («студёных») морей и северных стран. Но вот в небольшом рассказе Бадигина «С па­ровозами через Тихий океан» (1978) эмоции хлещут через край! Судно попало в сильнейший ураган, ходило по американским минным по­лям, в непроглядных туманах ощупью пробиралось к местам стоянки – но всё счастливо обошлось. Особенно ярко по­казаны размышления капита­на по поводу того, что его пло­хо залатанное после аварии, мотаемое штормами, набирав­шее воду, не слушавшееся руля судно могло вот-вот уйти под воды северной части Тихого океана где-нибудь у Алеутс­ких островов, и как он избежал этого. Рассказ, действительно, впечатляет – даже тех, кто сам неоднократно ходил в океан.

Выйдя на пенсию в 1969 году, К.С.Бадигин окончательно обосновался в Москве и полностью сосредоточился на писательской деятельности. Под его редакцией издавался ежегодный литературно-художественный альманах «Океан», в котором печатались литературные труды писателей-маринистов. С 1973 года он был председателем комиссии писателей-маринистов Союза писателей СССР [[31]](#footnote-32).

Первые труды Константина Бадигина носят мемуарный характер: «На корабле “Георгий Седов” через Ледовитый океан» (1940), «Три зимовки во льдах Арктики» (1950). Позднее он закончил и издал свои воспоминания о Великой Отечественной войне «На морских дорогах» (1978). После кончины писателя, в 1988 году вышло собрание его сочинений в 4-х томах, а в 1993 году – в 5-ти томах. Романы Бадигина активно переиздаются и по сей день[[32]](#footnote-33).

 На основании своей диссер­тации Бадигин написал при­ключенческие книги «Путь на Грумант» (1953) и «Покори­тели студёных морей» (1957), они были хорошо встречены чита­телями. «Путь на Грумант» – первая часть работы о русских северных мореплавателях. Продолжением была истори­ческая повесть «Чужие паруса» (1969). Повесть «Покорители студеных морей» рассказывает о борьбе Великого Новгорода в XV веке с Тевтонским орде­ном за северные морские пути, о государственном устройстве этого свободного города, его торговом значении. Таким об­разом, Бадигин сам стал «рус­ским сказочником». По сценарию Константи­на Бадигина был поставлен в 1954 году фильм «Море студе­ное» – историко-приключен­ческая экранизация его перво­го романа.

 Кроме названных выше книг историко-географического на­правления, он написал повесть «Секрет государственной важ­ности» (1966) о последних днях власти интервентов и белогвар­дейцев на Дальнем Востоке в годы гражданской войны, о мужестве и героизме жителей Приморья в борьбе с врагом. В исторической повести «Кольцо великого магистра» (1969) со­бытия разворачиваются в XIV веке. Место действия – немец­кое Тевтонское государство, Великий Новгород, Польша, Литва. В центре повествования – борьба славянских народов за выход к бе­регам Балтийского моря, борь­ба против захватнических уст­ремлений тевтонов.

 Потом вышло историческое повествование «Корсары Ивана Грозного» (1973), в котором рас­сказывалось о борьбе русского народа за выход к Балтийскому морю, за свою независимость. Затем было опубликовано «Ко­раблекрушение у острова На­дежды» (1978). Действие в этом романе разворачивается не только на Руси, но и в Англии, которая пыталась поставить под свой контроль мореходство в Белом море и российских се­верных водах. Опираясь на ис­торические документы, автор рассказывает о событиях, свя­занных с возвышением Бориса Годунова, с гибелью царевича Дмитрия, борьбой за власть бояр. Интересно показана жизнь купцов и промышлен­ников Строгановых на пороге своей власти и богатства. Особо хотелось бы выде­лить роман-хронику Бадигина «Ключи от заколдованного за­мка» (1980), где рассказывается о Русской Америке: Аляске и Калифорнии. Официaль­ной дaтой откpытия cчитaется 1732 год, когдa нa Aляcкy выcaдилacь экcпeдиция Ивaнa Фeдоpовa. Вплоть до 1867 годa полyоcтpов площaдью полтора миллиона квaдpaтных кило­мeтpов нaходилcя под юpиc­дикциeй Pоccийcкой импepии. Рyccкие осваивали Aляcку почти 200 лeт. Снaчaлa это дeлaли пpомыcловики и кyп­цы, зaтeм речь зашла о вовлече­нии гоcyдapcтва, для чего былa yчpeждeнa Pоссийско-Aмepи­кaнcкaя торговая компaния с госучастием. В своем романе-хронике Бадигин повествует об одном из интереснейших периодов истории России – правлении императора Павла I, победах генерала-фельдмаршала (а к концу жизни – генералиссиму­са) Суворова над французами в Италии и Швейцарии, победе вице-адмирала Ушакова над крепостью Корфу с ее трехты­сячным французским гарнизо­ном (о-в Корфу входит в состав Ионических островов на Сре­диземном море).

 Написал Бадигин и два шпионских романа под об­щим названием «На затонув­шем корабле» (1981). В первой книге показаны последние дни гитлеровской Германии. Действие происходит в Кениг­сберге (нынешний Калинин­град), гитлеровцы прячут наворованные сокровища, в том числе и знаменитую янтарную комнату. Во второй книге, при­таившийся враг уже в мирное время пытается найти план за­хоронения – он хочет завладеть сокровищами. Действительно, в послевоенном Кенигсберге- Калининграде (где довольно долго жил Бадигин) велись об­ширные поиски награбленного фашистами, их вели и офици­альные органы, и любители-по­исковики. Многое нашли, но не янтарную комнату.

На встречи со своими читателями-земляками Константин Сергеевич приезжал в Пензу в 1949, 1953, 1968 и 1977 годах. В настоящее время в Литературном музее г. Пензы хранятся его личные вещи: рабочий стол, прибор для бумаги, сувениры и книги[[33]](#footnote-34).

Последние годы своей жизни (1977-1984 гг.) Константин Сергеевич провел **в Москве.** Он скончался 17 марта 1984 года и был похоронен на Кунцевском кладбище. Там же похоронена его жена Нина Васильевна (1943-2013)[[34]](#footnote-35).

В память о Герое Советского Союза К.С. Бадигине были названы улица и проезд в городе Пензе (микрорайон Шуист Железнодорожного района); с 1984 года – проезд в городе Архангельске; улица и пять переулков в городе Мелитополь Запорожской области Украины; восстановленный «Дом Бадигина» в городе Пензе (улица Куйбышева, 3) и мемориальная доска на этом доме; а также Ульяновская объединенная техническая школа Общероссийской общественно-государственной организации «Добровольное общество содействия армии авиации и флоту России». Постановлением Совета Министров РСФСР от **19.02.1985 г.** имя К.С. Бадигина присвоено Мезенской центральной районной библиотеке, в которой регулярно проводятся Бадигинские чтения[[35]](#footnote-36). В октябре 2016 года в Пензе была открыта Аллея полярников[[36]](#footnote-37), в которой были увековечены имена многих пензенских исследователей Арктики и Антарктики, в том числе и Константина Бадигина.

**Библиография**

1. Анисимова М. 5 историй судов, застрявших во льдах // Моя планета. 16 мая 2016. URL: https://moya-planeta.ru/travel/view/5\_istorij\_sudov\_zastryavshih\_vo\_ldah\_20993.

2. Арктика – Территория диалога. Русское географическое общество. URL: [http://www.rgo.ru/otkroj-rossiyu/arctic/](https://www.rgo.ru/ru/otkroj-rossiyu/arctic/)**.**

3. Бадигин К.С. Во льдах Арктики // Вечерняя Москва. 2 февраля 1940. С.1.

4. Бадигин К.С. На корабле «Геогрий Седов» через Ледовитый океан. Записки капитана. М.: Изд-во Главсевморпути, 1941. 608 с.

5. Бадигин К.С. Три зимовки во льдах Арктики. М.: Молодая гвардия, 1950. 544 с.

6. Бадигин К.С. На морских дорогах. Мемуары. М.: Политиздат, 1978. 376 с.

7. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>.

8. Елистратова, Полина. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>.

9. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>.

10. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. 416 с.

11. Русский Север. Электронная краеведческая библиотека. URL: <https://ekb.aonb.ru/index.php?id=4453>.

12. Сузюмов Е.М. Первопроходцы полярных морей. Очерк. 29 стр. [Рукопись из личного архива А.Е. Сузюмова].

13. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), Пенза, февраль 2018. С.2-4.

14. Сузюмов А., Карпов В. Ледовый капитан. Рассказ о жизни и деятельности полярника из Пензы, моряка и писателя К.С. Бадигина // Новая социальная газета. №№ 42, 43, 44, 45. 22 ноября- 13 декабря 2018.

15. Трофимов Д. Пятнадцать седовцев // Вечерняя Москва. 4 февраля 1940 г. С.2.

1. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>; Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-2)
2. Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-3)
3. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-4)
4. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>; Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-5)
5. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-6)
6. Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-7)
7. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-8)
8. Анисимова М. 5 историй судов, застрявших во льдах // Моя планета. 16 мая 2016. URL: https://moya-planeta.ru/travel/view/5\_istorij\_sudov\_zastryavshih\_vo\_ldah\_20993. [↑](#footnote-ref-9)
9. Анисимова М. 5 историй судов, застрявших во льдах // Моя планета. 16 мая 2016. URL: https://moya-planeta.ru/travel/view/5\_istorij\_sudov\_zastryavshih\_vo\_ldah\_20993. [↑](#footnote-ref-10)
10. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.3. [↑](#footnote-ref-11)
11. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-12)
12. Анисимова М. 5 историй судов, застрявших во льдах // Моя планета. 16 мая 2016. URL: https://moya-planeta.ru/travel/view/5\_istorij\_sudov\_zastryavshih\_vo\_ldah\_20993. [↑](#footnote-ref-13)
13. Бадигин К.С. Во льдах Арктики // Вечерняя Москва. 2 февраля 1940. С.1. [↑](#footnote-ref-14)
14. Трофимов Д. Пятнадцать седовцев // Вечерняя Москва. 4 февраля 1940 г. С.2. [↑](#footnote-ref-15)
15. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-16)
16. Бадигин К.С. Во льдах Арктики // Вечерняя Москва. 2 февраля 1940. С.1. [↑](#footnote-ref-17)
17. Сузюмов Е.М. Первопроходцы полярных морей. Очерк. [Рукопись из личного архива А.Е.Сузюмова]. С.21. [↑](#footnote-ref-18)
18. Сузюмов А.Е. Из Парижа – с благодарностью // Культура провинции. №1(5), февраль 2018. С.3; Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-19)
19. Цит.по: Они были первыми // Архальск-Пресс.ру. URL:http://www.arhpress.ru/arkhangelsk/2006/6/27/11.shtml. [↑](#footnote-ref-20)
20. Вечерняя Москва. 4 февраля 1940. С.2. [↑](#footnote-ref-21)
21. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-22)
22. Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>; Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-23)
23. Арктика – Территория диалога. Русское географическое общество. URL: [http://www.rgo.ru/otkroj-rossiyu/arctic/](https://www.rgo.ru/ru/otkroj-rossiyu/arctic/)**.** [↑](#footnote-ref-24)
24. Папанин И.Д. Лед и пламень. М.: Политиздат, 1977. С.298-299. [↑](#footnote-ref-25)
25. Арктика – Территория диалога. Русское географическое общество. URL: [http://www.rgo.ru/otkroj-rossiyu/arctic/](https://www.rgo.ru/ru/otkroj-rossiyu/arctic/)**.** [↑](#footnote-ref-26)
26. Бадигин К.С. На морских дорогах. М.: Политиздат, 1978. С.279-280. [↑](#footnote-ref-27)
27. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-28)
28. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-29)
29. Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>; Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-30)
30. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>; Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-31)
31. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>; Елистратова П. Пензенские звезды. Исследователь Арктики Константин Бадигин // Пенза-Онлайн. 01 июня 2016. URL: <https://penza-online.ru/novost/kultura/penzenskie_zvezdy_issledovatel_arktiki_konstantin_badigin>. [↑](#footnote-ref-32)
32. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-33)
33. Пантюшов И.В. Эпоха великих географических открытий в Арктике и Антарктике/ Русское географическое общество. URL: <https://www.rgo.ru/ru/penzenskoe-oblastnoe-otdelenie/ob-otdelenii/publikacii/epoha-velikih-geograficheskih-otkrytiy-v>. [↑](#footnote-ref-34)
34. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-35)
35. Арктика – Территория диалога. Русское географическое общество. URL: [http://www.rgo.ru/otkroj-rossiyu/arctic/](https://www.rgo.ru/ru/otkroj-rossiyu/arctic/)**.** [↑](#footnote-ref-36)
36. Березин В.Ф., Змиева О.И. «Вспомним всех поимённо»: Светлой памяти Константина Сергеевича Бадигина (16/29.11.1910 – 17.03.1984). URL: <http://mpgu.su/novosti/vspomnim-vseh-poimjonno-svetloj-pamjati-konstantina-sergeevicha-badigina-16-29-11-1910-17-03-1984/>. [↑](#footnote-ref-37)