

По минному полю жизни.

Я часто бываю на Серафимовском кладбище, посещаю родные могилы.

Здесь провожал в последний путь своих друзей, с которыми, во время совместной службы, нёс вахту в «заполярных малых гарнизонах», грыз ржаные сухари, ел сушёную картошку и солёную треску, дышал смрадным отсечным воздухом подводных лодок. Здесь похоронены и братья Зайдулины, Рустем и Джемал, которых я знал с 26 августа 1944 года, когда они вернулись из эвакуации в Кронштадт. Они приехали в тот самый день, когда в море трагически погиб их отец. На стеле памятника Джемалу, умершему 8 мая 2009 года выбито золотыми буквами «Подводник – сын подводника». Он командовал атомной подводной лодкой Северного флота, ходил в Океан, бывал в Индонезии, окончил академию и преподавал в ней. Проходя мимо места его упокоения, я внезапно остановился. Рядом появилась ещё одна стела, которой раньше не было. На ней изображён прославленный подводник Измаил Матигулович Зайдулин, отец Джемала, похороненный в море более 70 лет назад. В тот же день я позвонил вдове, которая поведала, что их дочь Леночка решила увековечить память дедушки, который навечно остался в Балтийском море, которого она никогда не видела, но бесконечно любит. Я хорошо помню Измаила Матигуловича. Он дружил с моим отцом. В мае 1944 года, будучи кронштадтским мальчишкой, я встречал его на территории бригады подплава. Считаю своим долгом рассказать об этом замечательном человеке и о подвигах, которые он совершил.

Зайдулин Измаил Матигулович родился в Батуми 27 октября 1905 года. В 1923 году он поступил, в 1926 году закончил Военно - морское училище имени М.В. Фрунзе. Службу проходил на различных кораблях в должностях - командира торпедного катера (октябрь 1926 – октябрь 1928), связиста ЭМ «Фрунзе» (октябрь 1928 – октябрь 1929), штурмана ПЛ «АГ-21» (октябрь 1929 – октябрь 1930). В 1931 году окончил подводный класс Специальных курсов командного состава ВМС РККА. Был помощником командира ПЛ (октябрь 1931 – февраль 1933), командиром «малютки» (февраль 1933 – апрель 1935), командовал ПЛ [«Щ-123»](#) (апрель 1935 – декабрь 1937).

В 1936 г. перед группой тихоокеанских подводных лодок, в том числе «Щ-123» была поставлена задача подготовить и провести поход по проверке автономности кораблей. Официально установленная норма автономного плавания для подводных лодок типа «Щ», исходящая из проектных данных, составляла 20 суток. Успешно выполнять боевые задачи в течение этого времени позволяли запасы продовольствия, пресной воды и топлива. «Щ-123» приняла участие в «Стахановских автономных походах» этой группы кораблей.

Экипаж «Щуки» был в числе передовых. Зайдулин гордился им и называл его «командой дружбы народов». «У нас на корабле, — говорил он, — представлены многие национальности: русские, украинцы, белорусы, евреи., и сам я татарин. Но все идет у нас, как в единой семье. Неспроста у нас многие остаются на сверхсрочную службу». Выйдя из Владивостока весной, подлодка И. Зайдулина возвратилась в базу только осенью. 75 суток автономного плавания в три раза превысили установленную автономность. Этот результат экипажа Зайдулина никем не был превзойдён. Постановлением ЦИК СССР от 26 июля 1936 г. «за отличную работу и выдающиеся достижения в боевой

подготовке» командир И. М. Зайдулин и военком В. П. Ясыров были награждены орденом Красной Звезды, а все остальные члены экипажа — орденом Знак Почета.

На примере «Щуки» И. Зайдулина стало ясно, что наши подводные лодки способны решать задачи на значительном удалении от баз. Затем, около года, отважный подводник командовал подводным минным заградителем «Л-7».

В августе 1938 года его арестовали. Целый год он провел в заключении, находясь под следствием. После рекордного автономного плавания, вместе с другими командирами 5-й морской бригады, в условиях разжигаемой борьбы с «врагами народа», его обвинили в «измене Родине, шпионаже, вредительстве, диверсиях, терроризме и контрреволюционном заговоре». Одним из «аргументов» стало резкое превышение норм автономного плавания. Сфабрикованность дела была настолько очевидна, что даже военный трибунал флота отвел ряд выдвинутых следствием обвинений. Было признано, что обвиняемые допустили служебную халатность. [Приговором военного трибунала ТОФа](#) он был признан виновным в том, что в отчетных документах об автономном плавании ПЛ «Щ-123» скрыл поломки и выход из строя некоторых механизмов, случившихся на корабле в период похода, а так же в нарушении воинской дисциплины. И. Зайдулин был амнистирован, а в сентябре 1939 года восстановлен в кадрах флота.

После освобождения из-под ареста Измаила Матигуловича в октябре 1939 г. назначили командиром подводной лодки «Д-2» Северного флота «Народоволец». Грамотный, решительный и смелый командир пользовался заслуженным авторитетом у личного состава. «Д-2» ныне поднята на стенку Шкиперского протока Санкт - Петербурга и является филиалом Центрального Военно-морского музея.

В 1936 г. за одну навигацию были проведены по Северному морскому пути эскадренные миноносцы «Сталин» (бывший «Самсон») и «Войков». 192 участника полярного рейса получили государственные награды. В их числе был Алексей Михайлович Матиясевич, капитан дальнего плавания, которому в Москве вручили орден «Знак почёта». В годы войны он командовал подводной лодкой «Лембит», посмертно стал Героем Российской Федерации.

Исходя из этого опыта Нарком Военно-морского флота Н. Г. Кузнецов, в мае 1940 г., принял решение о переводе подлодки «Щ-423» из Мурманска во Владивосток Северным морским путем. С этой целью была создана Экспедиция особого назначения (ЭОН-10). Командиром лодки был назначен капитан 3 ранга И. М. Зайдулин, его дублёром стал капитан-лейтенант А. М. Быстров. Руководил ЭОН-10 опытный полярный гидрограф военинженер 1 ранга И. М. Сендик. (Его сын, Дмитрий, в послевоенное время командовал подводной лодкой «Б-49» Северного флота, ходил на ней в многомесячные автономные плавания). Инженером ЭОН был военинженер 2 ранга А. И. Дубровин. Для выполнения специального задания Главного морского штаба по составлению военно - географического описания Северного морского пути к экспедиции были прикомандированы преподаватель Военно - морской академии капитан 1 ранга Е. Е. Шведе и слушатель капитан-лейтенант М. А. Бибеев.

25 мая «Щ-423» перешла в Мурманск к стенке завода, где её корпус

обшили деревянно - металлической защитой, именуемой у острословов «шубой», которая должна была сберечь корабль от ледовых повреждений. Бронзовые винты заменили на стальные со съёмными лопастями, демонтировали носовые и кормовые горизонтальные рули, заменив их на съёмные кормовые рули на укороченном баллере, которые можно было менять. Сняли волнорезные щиты торпедных аппаратов. На лодке установили эхолот ЭМС-2 и переносной радиопеленгатор «Пассат». 9 июля ПЛ «Щ-423» возвратилась в Полярный, где заменила аккумуляторную батарею и проверила торпедные аппараты. 22 июля она вышла в Мотовский залив на ходовые испытания, в ходе которых погружалась на глубину 45 метров. К 25 июля вся подготовка «Щ-423» и ее экипажа к переходу через арктические моря была закончена. Результаты испытаний подтвердили ее готовность к ведению боевых действий.

5 августа 1940 г. «Щ-423» отошла от пирса Екатерининской гавани и начала движение в направлении Новой Земли. Во время шторма, в условиях малой видимости, форсировала пролив Маточкин Шар, где встретила с ледоколом «Ленин» и транспортом «А. Серов», входивших в состав ЭОН-10.

В Карском море ледовая обстановка была сложной. Лодка следовала по чистой воде под дизелями, при проводке ледоколом - под электромоторами. Это вызвало необходимость частой зарядки аккумуляторной батареи. 13 августа ледоколу удалось вывести «Щ-423» и «Серова» на чистую воду и довести до Диксона. Поход проходил при большой разности температур наружного и отсежного воздуха. Это вызвало обильное отпотевание внутренних помещений ПЛ, что вызывало понижение сопротивления изоляции электромеханизмов, что могло привести к возгоранию и пожару. Но подводников больше всего беспокоило значительное газовыделение новой аккумуляторной батареи. В то время не было приборов для беспламенного сжигания водорода. А взрывоопасным этот газ становится при 4-х процентном содержании в воздухе. За время стоянки на Диксоне подводники приняли необходимое для дальнейшего перехода топливо, пополнили запасы продовольствия, пресной воды, произвели осмотр дизелей, винтов, руля и подводной части корпуса подлодки.

В середине августа ПЛ форсировала пролив Вилькицкого и вышла в море Лаптевых. На этом участке пути толщина льда достигала нескольких метров. При сжатиях ледяные глыбы напоздали на корпус подлодки, все члены экипажа, свободные от несения вахты, расчищали узкую обледеневшую палубу.

Опыт ледового плавания выработал соответствующую тактику плавания и управления кораблями и судами. Они рекомендуют обходить даже небольшие льдины. Предписано ни на минуту не останавливать движители (винты), при форсировании льда следовать минимальной скоростью. Вероятно из-за нарушения этих правил транспорт «Серов» в море «братцев Лаптевых», как называл его Виктор Конецкий, потерял две лопасти винта. Это привело к задержке. В районе Тикси вновь пополнили запасы, груз «Серова» перевалили на транспорт «Волга». В Восточно - Сибирском море пришлось воспользоваться помощью ледокола «Адмирал Лазарев». Нужно учесть, что большинство судов имело паровые котлы и использовало в качестве топлива каменный уголь. На некоторых участках ледоколы проводили подлодку и «Волгу» поодиночке на коротком буксире, как принято говорить на флоте - брали «на усы». Через

пролив Лонга «Щ-423» вышла в Чукотское море. Вскоре караван ЭОН-10 форсировал Берингов пролив и вошёл в Тихий океан.

За мысом Дежнева экспедицию застиг жестокий шторм. Крен доходил до 50 градусов, волны накрывали рубку, но экипаж успешно выдержал испытание. После форсирования Берингова пролива, 9 сентября ЭОН-10 прибыла в бухту Провидения, завершив переход Северным морским путем. «Щ-423» благополучно ошвартовалась к борту теплохода «Волга».

Здесь подводники установили на прежнее место кормовые горизонтальные рули, сменили винты с ледовых на штатные, сняли щиты с верхних носовых и кормовых торпедных аппаратов, осмотрели и перебрали дизеля. Пополнили запасы топлива. Корабль привели в готовность к ведению артиллерийского боя. Командир корабля лично проверил артиллерийский расчет, были простреляны и выставлены на мостик пулеметы, рассчитана дифферентовка корабля и проверена система погружения. У бухты Провидения ПЛ «Щ-423» встретил отряд тихоокеанских подводных минных заградителей типа «Л» - «Л-7», «Л-8» и «Л-17», прибывших для обеспечения дальнейшего совместного перехода. После захода в Петропавловск - Камчатский и короткого отдыха отряд подводных лодок через 1-й Курильский пролив вошел в Охотское море. Вскоре подводников радушно встретили в Советской Гавани.

Преодолев последний участок пути 17 октября 1940 г. «Щ-423» ошвартовалась во Владивостоке, у причала соединения подводных лодок Тихоокеанского флота. За кормой «Щ-423» остались восемь морей и два океана, 7 227 миль, из них 682 во льдах, пройденных за 56 ходовых дней. Командование Тихоокеанского флота поздравило экипаж с завершением этого исторического плавания.

Народный комиссар ВМФ объявил всему экипажу «Щ-423» благодарность и наградил участников похода знаком «Отличник РК ВМФ». И. Зайдулину присвоили звание капитана 2-го ранга. Через три недели подводная лодка «Щ-423», после докового осмотра, смены винтов и снятия ледовой защиты вышла в море на боевую подготовку.

С ноября 1940 года Измаил Матигулович стал уполномоченным Постоянной приемной комиссии при НК ВМФ. Об этом периоде его службы писал в своих воспоминаниях «Соль службы», известный подводник, бывший командир ПЛ «Л-3» П. Д. Грищенко. В ноябре 1941 года он был переведён на Черноморский флот начальником оперативной части штаба 2-й бригады подводных лодок. В марте 1942 его назначили старшим морским начальником Геленджика. В сентябре 1942 он временно исполнял обязанности командира ПЛ «А-2». В сентябре – декабре 1942 года был начальником охраны водного района Керченской военно – морской базы.

Затем его перевели на Северный флот на должность начальника штаба учебного дивизиона подводных лодок (декабрь 1942 – май 1943). Там он встретил своих друзей. Известный Герой Советского Союза Израиль Ильич Фисанович считал его своим учителем. Измаил Матигулович крепко дружил с другим прославленным подводником Магометом Имадутиновичем Гаджиевым. Тот называл Измаила - «Заде», что означает сынок, а Зайдулин звал товарища «Керимом». В дружеской компании они обращались друг к другу на русский манер – Зайдулин был Иваном Михайловичем, а Гаджиев - Михаилом

Ивановичем. М. Гаджиев тоже погиб в море, ему посмертно присвоили звание Герой Советского Союза. Позднее погиб и Фисанович. Они были похожи, любили флот, Родину. Тосковали по своим любимым жёнам и детям, писали им проникновенные письма.

И вновь по воле командования Зайдулин сменил флот. С июня 1943 г. он стал офицером отдела подводного плавания штаба КБФ.

В феврале 1944 года, за острый язык, был разжалован в рядовые и направлен на 3 месяца в штрафной взвод, но служил на торпедном катере. В мае 1944 г. И. Зайдулин был восстановлен в воинском звании капитан 2 ранга и назначен командиром 12-го дивизиона сторожевых катеров истребительного отряда охраны водного района Балтийского флота.

26 августа 1944 года советские тральщики, проводящие траление заграждения «Зееигель» были атакованы артиллерией немецких ПЛ «U-348» и «U-370». Из-за плохой видимости вражеские подводные лодки были приняты за миноносцы и на их перехват были брошены группа торпедных катеров из состава 1-го гвардейского дивизиона ТКА КБФ и штурмовики «Ил-2» (35-го Краснознаменного ШАП КБФ). Самолеты приняли советские корабли за вражеские. В результате ошибочной атаки 3 торпедных катера и 5 катеров - тральщиков получили повреждения, 11 человек из их экипажей были ранены, 5 убиты. Среди погибших были командир отряда торпедных катеров Герой Советского Союза гвардии капитан 3 ранга Иван Сергеевич Иванов и капитан 2 ранга Измаил Матигулович Зайдулин.

В сентябре 1944 г. его представили к награждению орденом Красного Знамени, но наградили орденом Отечественной войны I степени. На тот период времени это был единственный орден, который передавали семье погибшего. 15 сентября ему посмертно присвоили звание капитан 1 ранга.



В 1980 году мне довелось возглавить переход Северным морским путём из Владивостока в Мотовский залив Баренцева моря спасательной подводной лодки «Ленок», «БС - 257», которой

командовал мой воспитанник , капитан 2 ранга Анатолий Васильевич Муковоз. К тому времени на каждом корабле были радиолокационные станции, радиостанции УКВ, радиопеленгаторы, более совершенные навигационные приборы, кое – где и аппаратура спутниковой навигации. Перевод осуществляли могучие ледоколы, в том числе атомные. Эта мощь несколько расслабляла бдительность судоводителей, позволяла им завывать скорость, пренебрегать постулатами тактики ледового плавания. В результате были случаи получения больших повреждений корпусов, порой и гибели судов. По существующим правилам ледоколы не несут ответственности за повреждения и гибель проводимых судов. В том году была тяжёлая ледовая обстановка. Гибель «Челюскина», и особенно «Малыгина» , с большими человеческими жертвами, подзабыли.... В результате от ледовых повреждений в западном секторе Арктики, в 1980 –м году затонул транспорт «Брянсклес».

Можно посочувствовать судоводителям ледокольного флота. Подводная лодка, взятая на «усы» автоматически превращалась в огромный вертикальный руль и делала могучий ледокольный гигант совершенно неуправляемым. При следовании на буксире через ледовые массивы, динамический крен подлодки достигал 46 градусов. Лодка идеально управляется в подводном положении, но в надводном положении, особенно во льдах, задача осложняется её плохой поворотливостью и значительной инерцией. Перед началом перехода к нам во Владивосток поступил последний номер журнала «Морской сборник», в котором вспомнили о переходе «Щ-423». При плавании во льдах, я в полной мере оценил трудности, с которыми столкнулись мужественные первопроходцы.

Минули десятилетия. По пути, проложенному «Щ-423», в 1956 г. Северным морским путем на подводной лодке прошел курсант выпускного курса штурманского факультета Высшего военно-морского училища подводного плавания Джемал Измаилович Зайдулин. Я убеждён, что ледовые плавания в мирное время можно сравнить с форсированием минных полей в военное время. Считаю, что подводники «Щ-423», во главе с Измаилом Матигуловичем Зайдулиным были героями и заслужили это звание.

Командир подводной лодки «Щ-423» капитан 2 ранга И. М. Зайдулин в итоговом донесении о переходе Северным морским путем сделал вывод: «...Считаю, что проводка подводных лодок типа «С» и «К» Северным морским путем вполне возможна. Если же вести сразу соединение (3-4 объекта), то необходимо иметь не менее двух ледоколов, кои должны заниматься исключительно проводкой военных объектов. Иначе по времени не уложиться и будет реальной перспектива зимовки». Через несколько лет его опыт был успешно использован.

По Северному – морскому пути прошли десятки кораблей и подводных лодок послевоенной постройки. Советские атомные подводные лодки побывали на Северном полюсе и осуществили трансарктические переходы в подводном положении. Их подвиги стали возможны благодаря мужеству и героизму тех, кто был первыми. К числу таких первопроходцев по праву можно отнести и экипаж подводной лодки «Щ-423» во главе с И. М. Зайдулиным, первым из подводников покорившим Арктику и открывшим Северный морской путь для подводного флота нашей страны. Во время Великой Отечественной

войны отдали свои жизни И. Зайдулин и его товарищи, с которыми он совершил героический переход по Севморпути - дублер командира «Щ-423» капитан-лейтенант А. Быстров и командир Краснознаменной гвардейской подводной лодки «Д-3» капитан 3-го ранга М. Бибеев,

Прошло 75 лет со дня первого в истории перехода советской подводной лодки «Щ-423» из Кольского залива во Владивосток Северным морским путём в одну арктическую навигацию. 27 октября 2015 года Измаилу Матигуловичу Зайдулину исполнилось бы 110 лет. В Русском географическом обществе, в этот день, под руководством известного полярника Виктора Ильича Боярского состоялось заседание Полярной Комиссии, посвящённое этому событию.

Капитан 1 ранга в отставке Коновалов Марк Владимирович

