



КОМИТЕТ ПО ОБРАЗОВАНИЮ ПРАВИТЕЛЬСТВА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
ОТДЕЛ ОБРАЗОВАНИЯ АДМИНИСТРАЦИИ ПЕТРОГРАДСКОГО РАЙОНА САНКТ-ПЕТЕРБУРГА
Государственное бюджетное общеобразовательное учреждение
средняя общеобразовательная школа № 84 имени дважды Героя Советского Союза
П.А.Покрышева Петроградского района Санкт-Петербурга
ул.Б.Монетная, д.2, литер А, Санкт-Петербург, 197101, тел./факс (812) 232-05-01
E-mail: shc84@list.ru <http://www.spb-school-84.ucoz.ru>

Исследовательская работа на городской межшкольный конкурс
творческих и научно-исследовательских работ «ЗАБЫТЫЕ» ЭКСПЕДИЦИИ.
МАЛОИЗВЕСТНЫЕ ГЕРОИ АРКТИЧЕСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ»

Соколов Владислав, ученик 8 «А» класса

«Щука» под шубой.

Руководитель: Буркин Виктор Викторович,
руководитель Флотского Экипажа школы

Санкт-Петербург
2022

Содержание:

1. Введение.....	3
2. Северный морской путь.....	4
3. Экспедиция особого назначения.....	6
4. Заключение.....	12
5. Список литературы.....	13

Введение

82 года назад подводная лодка Щ-423 первой в мире пробилась сквозь льды Северного Ледовитого океана, пройдя вдоль всего побережья России от Мурманска до Владивостока.

В период с 5 августа по 17 октября 1940 г. экипаж подводной лодки «Щ-423» под командованием капитана 3-го ранга Измаила Матигулловича Зайдулина впервые в мировой истории совершил переход за одну навигацию по Северному морскому пути с запада на восток (из Полярного во Владивосток) через 8 морей.

Такой поход сравним скорее с космическим полетом, чем с обычным морским путешествием. Корабль мог быть раздавлен льдами или, в лучшем случае, оказаться в ледовом плену, вмерзнуть на много месяцев в застывшие воды Северного океана. Баренцево, Карское, Море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское, Берингово, Охотское и Японское моря – все их надо было пройти, чтобы попасть из европейского севера России во Владивосток. Поход завершился успехом, но легко мог обернуться гибелью во льдах.

Долгие годы об этом выдающемся достижении советских подводников упоминалось лишь в специальных изданиях.

Этот переход и будет темой и объектом исследования, где нам предстоит ответить на ряд вопросов, как, в то непростое время, без метеорологических, географических знаний и навыков подводная лодка совершила свой поход.

Цель исследования: используя научно-популярную литературу, информационные источники сети Интернет, материалы и экспозиции Центрального военно-морского музея, изучить подготовку похода, сам переход лодки по Северному морскому пути и вклад экипажа и сопровождающих экспедицию лиц в освоение Арктики, подводных сил военно-морского флота России. Составить историческую справку. Дать объективную оценку значимости этого перехода для обороноспособности нашей Родины в описанный период.

Задачи:

- познакомиться с историей освоения Северного морского пути;
- выяснить состояние, количество и качество ледокольного флота России в изучаемый период;
- изучить сам процесс перехода подводной лодки, её подготовка и трудности, выпавшие на долю моряков;
- установить роль необходимости и значимости похода лодки для дальнейшего освоения СМП и обороноспособности нашего государства.

Актуальность исследования, по моему мнению, состоит в том, без понимания прошлого невозможно понять настоящее и представить будущее. Для нас, современной

молодёжи, особенно важно развивать в себе чувство патриотизма и гордости за своих предков, которые своим беззаветным служением Родине являются для нас примером.

Актуальность тематики обусловлена ещё и важностью проблем обеспечения применения подводных лодок в постоянно усложняющихся условиях вооруженной борьбы на море. В частности, в борьбе за овладение господства в Арктике и защите наших северных морских границ. Между тем, влияние подводных лодок на решение этих задач недостаточно исследовано.

Своевременность исследования состоит ещё и в том, что в 2022 году исполняется 350 лет со дня рождения Императора Петра Великого, который 23 декабря 1724 года издал указ об организации Первой Камчатской экспедиции. Это был важный шаг в освоении Сибири и Дальнего Востока, поиска пролива между Чукоткой и Аляской, и морских путей на русский Север.

Северный морской путь

География сыграла с Россией злую шутку. Если для большинства стран омывающие их моря дарят удобный путь, связывающий земли и города, то значительная часть наших морей — это холодные воды Северного Ледовитого океана. Они не связывают, а напротив разъединяют, делая большую часть побережья нашей страны недоступной и зачастую губительной пустыней из снега, ветра и льда.

О том, что вдоль северного побережья Евразии можно морем попасть из России в Китай, люди догадывались уже в эпоху Великих географических открытий, несколько столетий назад. Но только в самом конце XIX века развитие техники позволило осуществить этот замысел. Однако плавание через восемь морей — ровно столько омывают наши берега от Кольского до Камчатского полуостровов — ещё много десятилетий оставалось чудовищно сложным, дорогим и опасным.

Северный морской путь вдоль берегов России был в разы короче и, главное, не зависел от политики и военных сил других государств.

Но защищённый от политических рисков Северный морской путь делала трудным и непредсказуемым сама природа. Большую часть года лёд здесь настолько толстый и плотный, что делает невозможным и смертельно опасным любое плавание для обычных кораблей.

Среди горячих сторонников освоения этого пути были не только военные, но и великий русский учёный Дмитрий Менделеев. Ещё в конце XIX века он так сформулировал эту задачу: «Помимо экономического значения военная оборона страны должна много выиграть, когда можно будет без Суэцкого или Среднеамериканского (Панамского) канала около своих собственных берегов переводить суда или хотя бы их

часть из Атлантического океана в Великий (Тихий) и обратно, так как очевидно, что Россия и там и тут должна держать большой сильный флот для защиты своих жизненных интересов».

Особенно актуальным Северный морской путь, как стали называть такое плавание, сделался в начале XX века, когда на дальневосточных рубежах России появилась сильная, нацеленная на экспансию Японская империя. В случае большого военного конфликта для России возникала почти непреодолимая задача перебросить флот на Дальний Восток из Чёрного и Балтийского морей. А ведь именно так пришлось идти 2-й Тихоокеанской эскадре адмирала Рождественскому. И ни к чему хорошему это не привело. Каков итог был бы русско-японской войны 1905 года, если бы корабли шли через Север.

Именно поэтому в 1910-1915 годах была проведена Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭСЛО) с целью разработки и освоения Северного морского пути. Специально для экспедиции на Невском заводе в Петербурге в 1909 году были построены два транспорта ледокольного типа — «Таймыр» и «Вайгач» — водоизмещением 1,5 тысяч тонн каждый и мощностью машин в 1,2 тыс. л. с. Суда снабдили радиостанциями с дальностью действия до 150 миль. Экипажи «Таймыра» и «Вайгача» подбирались из добровольцев ввиду чрезвычайной сложности и опасности данных исследовательских работ.

Задача, которая была поставлена Гидрографической экспедицией Северного Ледовитого океана, была грандиозной – предстояло освоить и описать Северный морской путь как альтернативу южным океанским трассам. После поражения в русско-японской войне появилась необходимость в перемещении военных гражданских грузов не по югу, через Суэцкий канал, а по северу, вдоль побережья Северного Ледовитого океана. Программа экспедиции была обширной, рассчитанной на пятилетний срок.

В первые три года был выполнен огромный объем работ: были изучены Восточно-Сибирское и Чукотское моря, описаны Медвежьи и Новосибирские острова, а также часть материкового побережья. Попутно, во время этих плаваний, было выполнено множество измерений морских глубин и собраны богатейшие материалы по ледовому, гидрометеорологическому и биологическому режиму морей по трассе Северного морского пути. Даже начало Первой мировой войны не остановило экспедицию. И только революция и последующая за ней гражданская война прервали эти исследования.

В череде героических событий истории Советской России начала XX века освоение просторов Севера занимает особое место.

Впервые корабль смог пройти вдоль северного побережья СССР за одну навигацию лишь в 1932 году. Ледокол «Александр Сибиряков» в июле вышел из

Архангельска и в октябре смог достичь Петропавловска-Камчатского. Ранее все суда, проходившие этим путём, вынуждены были терять время, лавируя между ледяными полями, и зимовать в глубоких бухтах, чтобы лёд не раздавил их. Сложность такого плавания подчёркивает тот факт, что даже ледокол «Сибиряков» в Чукотском море поломал гребной винт о глыбы застывшей воды и был вынужден спасаться при помощи самодельных парусов. Плавание завершилось успехом, но легко могло обернуться гибелью во льдах. В следующем 1933 году новейший, только что построенный пароход «Челюскин», пытаясь пройти тем же путём, был намертво блокирован льдами в Чукотском море. Пять месяцев беспомощное судно дрейфовало в ледовом плену и наконец было раздавлено льдами и погибло. Северный морской путь показал свой характер.

Военные моряки СССР в 30-е годы тоже сумели накопить немалый опыт экстремальных плаваний. Северный путь из Мурманска или Архангельска до Чукотки, Камчатки или Владивостока был слишком нужен стране — помимо задач развития российского Заполярья его необходимость диктовала и политическая обстановка. На Дальнем Востоке соседство с Японией все эти годы балансировало на грани настоящей большой войны, да и политические отношения с другими великими державами, прежде всего Британией и США, контролировавшими международные морские пути в Атлантике, Индийском и Тихом океанах, оставались сложными и непредсказуемыми. Поэтому в 1936 году впервые Северным морским путём сумели пройти два военных корабля — эскадренные миноносцы «Сталин» и «Войков». В сопровождении ледокола и грузового парохода они за два с половиной месяца прошли от Архангельска до Владивостока. Этот поход стал настоящей боевой операцией — в районе полуострова Таймыр перекрывавшие плавание льды пришлось подрывать зарядами пороха...

Почти одновременно с прохождением Северного морского пути военными судами, возникла мысль аналогичным способом перебросить во Владивосток и подводную лодку. На Тихом океане СССР не имел большого флота, тогда как военно-морские силы Японии по праву считались одними из самых крупных в мире. Но возможность быстро и незаметно перебросить к дальневосточным берегам подводные лодки могла серьёзно изменить баланс сил и удержать Японию от враждебных действий.

Полярные исследования, имеющие оборонно-прикладное значение, долгое время были покрыты ореолом тайны, результаты их до недавнего времени охранялись грифом секретности. И вот к числу таких малоизученных фактов отечественной истории относится и 10-я экспедиция особого назначения.

Экспедиция особого назначения

Для экстремального плавания выбор пал на подводную лодку типа «Щ», моряки их именовали «Щуками».

Выбор типа подводной лодки был не случаен. «Щуки» обладали отличными мореходными качествами, имели мощное вооружение, это был один из наиболее многочисленных типов подводных лодок в составе ВМФ. Кроме того, именно «Щуки» имели большой опыт подледного плавания.

Сложности добавляло то, что корпус такой подлодки не приспособлен для плавания в толстых льдах и мог быть легко повреждён. Задачу по подготовке субмарины к небывалому походу поручили морскому инженеру Андрею Дубравину, специалисту по ледоколам. Он предложил «одеть» корпус лодки в специальную «шубу», обшивку из двух слоёв дерева, толщиной 20 сантиметров, прикрытых сверху металлическими листами. При этом лодка сохраняла возможность погружения и подводного хода.

Приготовления не ограничились лишь укреплением бортов, морским инженерам во главе с Дубравиным пришлось продумать все детали и возможные трудности плавания во льдах. Долговечные в солёной воде, но хрупкие бронзовые винты заменили на стальные со съёмными лопастями — их могли заменить в случае поломки о куски льда при стремительном вращении. Изменили конструкцию и форму рулей подлодки — их сделали более короткими и прочными, также предусмотрев возможность замены в случае поломки о лёд.

Для решения такой сложной задачи выбрали подводную лодку Щ-423, её экипаж имел немалый опыт плавания в холодном Баренцевом море. 23 мая 1940 года появился секретный приказ командования флотом № 120 о формировании ЭОН-10, десятой экспедиции особого назначения. Руководить её подготовкой назначили военного инженера Иосифа Сендика.

Командиром подлодки Щ-423 на время похода назначили капитана 3-го ранга Зайдуллина. Измаил Матигулович Зайдуллин имел за плечами непростую биографию, в которой отразились все сложные перипетии русской истории первой половины XX века. В 30-е годы «дядя Измаил», как называли его молодые матросы, занимался увеличением автономности подводных лодок, повышая дальность и продолжительность их походов. В 1936 году его подлодка «Угорь», выйдя из Владивостока, провела в море 75 суток, в три раза превысив штатную продолжительность плавания. Капитан Зайдуллин говорил тогда военному журналисту: «У нас на корабле представлены многие национальности: русские, украинцы, белорусы, евреи... и сам я татарин. Но всё идёт у нас, как в единой семье».

Увы, не всё тогда шло «как в единой семье» — в августе 1938 года Зайдуллин был арестован и год провёл в тюрьме. Подводнику повезло: репрессии к тому времени пошли

на спад, и военный трибунал во Владивостоке дал Зайдуллину три года и тут же амнистировал его, освободив прямо в зале суда. Среди материалов уголовного дела смогли найти лишь единственное реальное прегрешение — распитие алкоголя прямо на борту подлодки. «Дядя Измаил», действительно, обладал далеко не примерным характером, сочетая опыт и храбрость с разгулом «морской души».

Задача провести подводную лодку Северным морским путём была настолько опасной и трудной, что командование бросило на его решение именно такую непростую личность. Недавний арест и прочие «грехи» были несущественны по сравнению с его опытом и риском предстоящего похода. Я думаю, что именно такой командир и нужен был для такого дела. Если всё пройдёт хорошо, то можно будет отметить, как исправившегося, если не дойдёт — объяснить это «вредительством», совершенное бывшим «врагом народа».

В начале июня 1940 года лодка Щ-423, не имевшая собственного имени, только номер, встала на переоборудование в одном из судоремонтных заводов Мурманска. В целях секретности площадку с лодкой оградил высоким забором и усиленной охраной. За месяц Щ-423 одели в деревянную «шубу», заменили винты и рули, провели иные приготовления по плану инженера Дубравина. Северный морской путь одетая в «шубу» субмарина должна была пройти в надводном положении, но при необходимости она могла погружаться и даже стрелять из торпедных аппаратов.

9 июля лодка вернулась в Полярный для замены аккумуляторных батарей и проверки торпедных аппаратов, а 22 июля вышла в Мотовский залив на ходовые испытания после обшивки корпуса противоледовой «шубой» и установки специальных «ледовых» кормовых горизонтальных рулей. Подводная лодка погружалась на глубину 45 метров. К 25 июля вся подготовка «Щ-423» и ее экипажа к переходу через арктические моря была закончена, личный состав экспедиции помылся в бане береговой базы, прошел окончательный медосмотр и переселился на борт своего подводного корабля. Причем, результаты испытаний подтвердили ее готовность к ведению, в случае необходимости, боевых действий. Однако уже следующим утром начальник ГУ СМП связался по телефону с командующим СФ и сообщил, что из-за сложной ледовой обстановки в Карском море выход подлодки необходимо перенести на начало августа.

И вот наступило 5 августа 1940 года. В 13 час. 15 мин. «Щ-423» отошла от пирса Полярного. Ледовый поход начался.

Баренцево море встретило подводников неприветливо — штормило, временами подлодка попадала в полосы густого тумана. Сложная обстановка сразу же потребовала от экипажа максимума внимания и собранности. Этот отрезок пути подводная лодка следовала одна, без сопровождения обеспечивающих кораблей.

Изначально «Щ-423» должна была встретиться с ледоколом «Ленин» и транспортом «Анатолий Серов» в бухте Варнека (остров Вайгач), однако – эта встреча произошла лишь у становища Лагерное (пролив Маточкин Шар).

Первое ледовое крещение подводники получили в Карском море. Здесь корабли и суда экспедиции окутал вязкий и густой туман, затем появился первый мелкобитый лед. Эскадренный ход каравана пришлось снизить до «самого малого». А днем 12 августа транспорт «Анатолий Серов» обломал одну из лопастей гребного винта.

Но самое худшее началось, когда подул сильный северный ветер, а лед сплотился до 8-9 баллов. Открытый мостик «Щ-423» держал ее командира и верхнюю вахту под обжигающими ветровыми ударами. Но не отвернуться, не укрыться внизу не было возможности, ведь из-под кормы лидера-ледокола периодически вылетали крупные льдины, которые могли повредить гребные винты подводной лодки. К тому же еще и плотность электролита лодочных аккумуляторных батарей снизилась до минимума (во время маневрирования во льду приходилось часто использовать электромоторы). И руководитель экспедиции был вынужден принять решение об остановке движения кораблей ЭОН до улучшения ледовой обстановки. А на «Щ-423» появилась новая проблема.

С первых дней плавания в Карском море поход проходил при большой разности температур забортного и отсечного воздуха. Отпотевание внутри прочного корпуса ПЛ было таким обильным, что внешне оно больше походило на мелкий дождь, который «шел» круглые сутки. Изоляция электромеханизмов с каждым днем все больше снижалась, что прямо вело к угрозе пожара на лодке. Но самой главной «головной болью» подводников во время перехода стало значительное газовыделение новой аккумуляторной батареи. Личный состав, проживавший во 2-м и 3-м отсеках, по утрам вставал с самой настоящей головной болью, расслабленными мускулами и плохим настроением. И это продолжалось почти весь поход, невзирая на то, что лодку вентилировали 3-4 раза в сутки, то есть чаще чем того требовали инструкции. Лишь к вечеру 13 августа ледоколу удалось вывести «Щ-423» и «Серова» на чистую воду и проводить к порту Диксон.

За время стоянки на Диксоне подводники приняли необходимый для дальнейшего перехода запас соляра, пополнили запас продовольствия, произвели осмотр дизелей, винтов, руля и подводной части корпуса подлодки.

17 августа у архипелага Норденшельда к каравану присоединились новейший паровой линейный ледокол «Иосиф Сталин» и ледорез «Федор Литке».

Чтобы ускорить движение каравана, да еще и сохранить моторесурс дизелей подводной лодки, транспорт «Анатолий Серов» был вынужден взять «Щ-423» на буксир, и 19 августа ЭОН-10 достигла острова Тыртова (архипелаг Норденшельда).

Ледорез должен был заменить «Анатолия Серова» и провести «Щ-423» до мыса Биллингса (пролив Лонга, Восточно-Сибирское море). Где передать ее ледоколу «Красин», либо ледоколу «Лазарь Каганович».

Во время стоянки у острова Тыртова караван увеличился на два судна. В его состав вошли транспорты «Крестьянин» и «Сталинград», ранее идущие самостоятельно на Дальний Восток, а через неделю – присоединился еще и транспорт «Кара». Караван сразу же растянулся на несколько миль. При этом замена «Анатолия Серова» на «Федора Литке» была совсем не равнозначна. Ведь отсутствие в кормовой части ледореза специального выреза для упора форштевня буксируемой подлодки и отсутствие у «Щ-423» удобного буксирного устройства, при резких изменениях курса, вызывали смертельно опасные обрывы стального буксировочного троса.

Далее караван двигался сквозь лед со скоростью не более 3 узлов. При этом во время сжатия льда, многометровые глыбы напоздали на корпус «Щ-423» и заваливали ее до 10 градусов то на левый, то на правый борт. Все свободные от вахты подводники постоянно очищали узкую обледеневшую палубу корабля. Из-за низкой наружной температуры условия обитаемости на лодке ухудшились настолько, что для отопления и просушки лодочных отсеков с «Федора Литке» пришлось подать шланг от паровой магистрали.

23 августа транспорты «Сталинград» и «Крестьянин» в обеспечении ледореза «Ф. Литке» ушли в Хатангский залив. А «Щ-423» вместе с «И. Сталиным» направились к порту Тикси. Новым транспортом обеспечения для перехода ПЛ «Щ-423» должен стать теплоход «Волга» из Тихоокеанского пароходства, который был задержан в порту Тикси до особого распоряжения.

31 августа после передачи грузов на теплоход «Волга» поход был продолжен. Оставшийся путь через Восточно-Сибирское море благодаря присутствию сразу двух мощных ледоколов «Красин» и «Лазарь Каганович», несмотря на сильно сплоченный лед, прошел заметно быстрее. Именно в эти дни командование экспедицией заметило, что подводники серьезно утомились (сказались и отсутствие достаточного количества свежего воздуха, и малая подвижность их походной жизни). Утомились так, что во время приема пищи уже не могли смотреть на деликатесные колбасные изделия и паюсную икру. К тому же стали проявляться серьезные недочеты, допущенные снабженцами в Полярном. Вместо лимонов и апельсинов (хотя бы в засахаренном виде) они «набили» провизионные цистерны кораблей экспедиции галетами и сухарями, считая их достойной заменой цитрусовым. И все же подводники выстояли.

Вскоре караван ЭОН-10 достиг Берингова пролива. 9 сентября ЭОН-10 прибыла в бухту Провидения, закончив переход Северным морским путем. «Щ-423» благополучно ошвартовалась к борту теплохода «Волга».

Здесь подводники установили на прежнее место кормовые горизонтальные рули. Затем – сменили винты с ледовых на нормальные скоростные, сняли щиты с верхних носовых и кормовых торпедных аппаратов, осмотрели и перебрали дизеля. Успели они пополнить и запас топлива. В связи с тем, что ПЛ вышла на чистую воду, корабль был вновь приведен 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 лодок типа «Л» в составе минных заградителей «Л-7», «Л-8» и «Л-17», прибывших для обеспечения ее дальнейшего перехода во Владивосток.

Вечером 17 сентября капитану «Волги» было приказано продолжить обеспечение «Щ-423» на переходе во Владивосток. Однако продолжить движение удалось лишь через четверо суток. И это бросило корабли ЭОН -10 в объятия жесточайшего шторма (крен корабля доходил до 50 градусов), от которого подводникам пришлось укрываться в Авачинской бухте. После захода в Петропавловск-Камчатский и короткого отдыха «Щ-423» в составе отряда подводных лодок через Первый Курильский пролив вошла в Охотское море. Из-за последовавших затем густых туманов «Щ-423» пришла в залив Де-Кастри (Татарский пролив) только к 10 октября, имея в топливных цистернах лишь 2,5 тонны соляра. Затем был заход отряда в Советскую Гавань.

И лишь 17 октября 1940 г. в 7 час. 59 мин. «Щ-423» подошла к пирсу подводных лодок Тихоокеанского флота в бухте Золотой Рог Владивостока, пройдя за 73 суток (из них 56 ходовых) 7227 миль (из них 682 – во льдах) через два океана и восемь морей. Задание Родины было выполнено с честью.

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». Командир ЭОН-10 военинженер 1 ранга И.М.Сендик и инженер экспедиции военинженер 2 ранга А.И.Дубровин были награждены золотыми именными часами. Но государственных наград подводники не получили. Почему? Неизвестно и сегодня. Возможно, решающую роль в такой необъективности оценки перехода сыграла негативная международная оценка тайного перевода на Тихий океан нацистского вспомогательного крейсера «Комет». Этот германский рейдер-«оборотень» (в зависимости от района перехода он назывался: «Семен Дежнев», «Дунай», «Донау», «Токио-мару») и будущая гроза

британских транспортов в Тихом океане шел вслед за «Щ-423» в обеспечении все тех же ледоколов ГУ СМП.

На плавбазе «Саратов» состоялся вечер, посвященный этому героическому переходу. 7 ноября 1940 г. И.М.Зайдулину присвоили звание капитана 2-го ранга. Подводная лодка «Щ-423» после докового осмотра, смены винтов и снятия ледовой защиты уже через три недели вышла в море на боевую подготовку. В 1942 г. ее переименовали в «Щ-139».

Заключение

«...Считаю, что проводка подводных лодок типа «С» и «К» вполне возможна Северным морским путем. Если же вести сразу соединение (3-4 объекта), то необходимо иметь ледоколов не менее двух, кои должны заниматься исключительно проводкой военных объектов. Иначе по времени не уложиться и будет опасность зазимовать»

Это один из выводов, который в своем итоговом донесении по переходу Северным морским путем подводной лодки «Щ-423» сделал ее командир капитан 2 ранга И.М.Зайдулин.

Какие выводы можем сделать мы:

Во-первых, как уже отметил И.М. Зайдулин, отсутствие на трассе СМП мощных ледоколов в достаточном количестве. Проводкой судов в Арктике занимались ледоколы еще дореволюционной постройки – «Ермак», «Красин» и «Федор Литке». Эти небольшие суда, водоизмещением всего в 5000–9000 тонн, были снабжены очень мощными силовыми установками – так, например, на «Ермаке» паровые машины выдавали около 9000 л. с. мощности, а на вдвое меньшем «Федоре Литке» – 7000 л. с. В 1930–1940-х годах в Советском Союзе была построена крайне удачная серия ледоколов проекта 51 («Иосиф Сталин») с водоизмещением около 11 000 тонн. Эти ледоколы уже имели достаточно мощную силовую установку – три паровые машины общей мощностью в 9900 л. с. Корпуса этих ледоколов были классической яйцевидной формы, что предохраняло их от повреждения во время сжатия во льдах, для их постройки использовалась высококачественная сталь, а число шпангоутов в силовом наборе было увеличено вдвое от судов ледового класса. Однако был у этих ледоколов и свой недостаток – их паровые машины критически зависели от наличия высококачественного угля, работа по перегрузке которого была затруднена в северных портах по климатическим и погодным условиям.

Во-вторых, как оказалось, серьезным недостатком во время похода стало отсутствие на борту «Щ-423» опытного радиста, который не только бы знал, но и умел работать по международному коду. Радистам «Щ-423», натренированным на работе с военным кодом, не удавалось поддерживать надежную связь с торговыми судами и

береговыми станциями. Тем более с радистами СМП, имеющими огромный практический опыт радиоработы.

В-третьих, сам переход подводной лодки доказал возможность переброски лодок с Севера на Дальний Восток при изменении политической обстановки. Но вместе с теми замечаниями, о которых писал Зайдулин, можно сказать еще и об отсутствии точных метеорологических данных, сведений о ледовой обстановке в арктических морях, особенно сложной в районах Таймырского и Айонского ледовых массивов, не тающих даже в самые теплые месяцы, незнание точных карт ледовых полей при отсутствии ледовой разведки, а также навигационных карт и лоций.

Маршрут перехода сам по себе уникальный и опасный для дизель-электрических подводных лодок, а в условиях войны на морях и океанах оказался опасным втройне.

Видимо поэтому, столкнувшись со всеми этими трудностями и с невозможностью решить их в ближайшее время, советское руководство в сентябре 1942 года приняло постановление о переводе шести подводных лодок с Тихого океана на Северный театр боевых действий через Панамский канал с заходом в порты США, Канады и Англии. Этот поход длился почти 6 месяцев и оказался почти вдвое дольше чем у «Щ-423», при этом была потеряна одна лодка. Но Государственный комитет обороны решил, что так будет безопаснее, чем Северным морским путём.

С появлением атомных подводных лодок в 60-е гг. советские подводники покорили Северный полюс и стали осуществлять трансарктические переходы в подводном положении. По пути, проложенному «Щ-423», прошли целые караваны подводных лодок послевоенной постройки. Их подвиги стали возможны благодаря мужеству и героизму тех, кто были первыми. К числу таких первопроходцев по праву можно отнести и экипаж подводной лодки «Щ-423» с командиром И.М.Зайдулиным, первым из подводников покорившим Арктику и открывшим Северный морской путь для подводного флота России.

Список литературы

1. Северный морской путь (СМП) // Морской энциклопедический справочник: в 2 т. / под ред. Н. Н. Исанина. – Л., 1986.
2. Баландин, Р. К. В Тихий океан: на восток через север / Р. К. Баландин, В. А. Маркин // Баландин Р. К. 100 великих географических открытий. – М., 2008.
3. Белов, М. И. Путь через Ледовитый океан: очерки из истории открытия и освоения Северного морского пути / М. И. Белов. – М., 1963.
4. Каневский, З. М. Между двух океанов: из истории освоения советскими людьми Северного морского пути / З. М. Каневский. – М., 1969.

5. Лаврук, В. Героические тридцатые / В. Лаврук, Ю. Лукасик // Лаврук В. В море и у причала. – Архангельск, 1988.
6. Лузин, Д. Ю. Северный морской путь в годы Второй мировой войны, 1939 – 1945 гг. / Д. Ю. Лузин // Северные конвои: исследования, воспоминания, документы. – Архангельск, 2000.
7. Каневский, З. М. Это было в полярных широтах / З. М. Каневский. – М., 1985.
8. Кувшинов, И. И. На пополнение Северного флота / И. И. Кувшинов // Конвои: исследования, воспоминания, библиография, документы. – Архангельск, 1995.
9. Папанин, И. Д. Главморпуть в предвоенные годы и в годы Великой Отечественной войны / И. Д. Папанин // Летопись Севера. – М., 1985.