

МЕХАНИК ХАМИДУЛИН

Фаткула Хамидулович Хамидулин, татарин, родился в 1906 году, рабочий. В 1928 году призван на военную службу. После строевой подготовки и принятия присяги, 22 октября прибыл на линейный корабль «Парижская коммуна» учеником котельного машиниста, как тогда стали называть кочегаров. В 1929 году вступает в ВКП(б). С декабря 1929 г. курсант Машинной школы в Кронштадте. В мае 1930 года старшина Хамидулин возвращается на линкор, вошедший в состав Черноморского флота. Его назначают старшиной котельной группы. Корабль проходил модернизацию и капитальный ремонт, и в первую очередь реконструировались котельные отделения, устанавливались новые главные котлы, оборудованные под отопление мазутом. Самое активное участие в этих работах принимали и моряки котельной группы, в том числе и старшина Хамидулин. В декабре 1938 года он назначается командиром котельной группы на строящийся крейсер «Молотов». 14 июня 1941 года новый корабль вступил в состав Черноморского флота.

В августе инженер-капитан Хамидулин назначается командиром котельной группы на «Микоян». Линейный ледокол, только что построенный на Николаевском заводе, срочно переоборудовался во вспомогательный крейсер. (Котлы корабля работали на угле, а Хамидулин имел опыт эксплуатации таких котлов). В сентябре переоборудование было закончено, «Микоян» был зачислен в состав ВМФ и поднял Военно-морской флаг. Под Севастополем провели учебно-боевые стрельбы.

13 сентября «Микоян» под командованием капитана 2 ранга С.М.Сергеева вышел из Севастополя в Одессу. По прибытии корабль подключился к артиллерийской поддержке Восточного фланга обороны. Комендоры огнём своих 130-мм орудий подавляли огневые точки, помогали отражать атаки вражеских танков и пехоты. Но и враг активно противодействовал артиллерийским огнём с берега и атаками авиации. Особая манёвренность корабля помогала быстро выходить из-под обстрела, уклоняться от бомб и торпед вражеских самолётов, атакующих грузный, широкий, хорошо видимый лётчиком корабль, казавшийся им легкой добычей. Умелыми маневрами командир выводил корабль из-под удара. У котлов и машин, не приспособленных к быстрой перемене ходов, отлично работали кочегары и машинисты. Подчинённые Хамидулина постоянно поддерживали давление пара в котлах, близкое к предельно допустимому – «на марке» - тем самым обеспечивая машинам максимальную мощность. Действуя под Одессой, «Микоян» не получил прямых попаданий бомб и снарядов. Корпус не пострадал, но шесть из девяти котлов потекли – были повреждены водогрейные трубки, из-за форсирования ходов и требования бездымности. Во время бомбежки Хамидулин получил контузию, но боевого поста не покинул. Надо было срочно прочеканить трубки. Первым, одевшись в асбестовый костюм, в топку при температуре 270 градусов, лично полез командир группы. Вместо трёх суток котел ввели в строй к утру. По очереди отремонтировали и остальные. Люди работали сначала в асбестовых костюмах, затем в капковых бушлатах, смоченных водой, при температуре свыше 100 градусов. В кочегарках побывал писатель Леонид Соболев, смотрел, как чеканят котлы.

Израсходовав боезапас, «Микоян» ушёл в Севастополь. 22 сентября принял участие в десанте у Григорьевки, артиллерийским огнём поддерживая десантников 3-го полка морской пехоты. В октябре корабль получил приказ перебазироваться в Новороссийск. Из Новороссийска он доставлял в Севастополь пополнение, военные грузы, вывозил раненых и гражданское население. Кстати, именно на «Микояне» начали эвакуировать знаменитую панораму «Оборона Севастополя». Вели и обстрел побережья, занятого противником. Механик Хамидулин со своими подчинёнными обеспечил командиру корабля требуемый ход и бездымность работы котлов.

В конце октября «Микоян» перебазировался в Поти и был разоружён. Затем перешёл в Батуми и начал подготовку к переходу на Дальний Восток. По линии БЧ-5 подготовка была

возложена на инженер-капитана Хмидулина. Не считаясь со временем и технические затруднения, подготовил БЧ-5 к походу, при этом только угля было принято 3000 тонн.

22 ноября 1941 года караван судов в составе ВКР «Микоян», танкеров «Варлаам Аванесов», «Сахалин» и «Туапсе», в охранении отряда кораблей в составе лидера «Ташкент», эсминцев «Сообразительный» и «Способный» под флагом командующего эскадрой контр-адмирала Л.А. Владимирского вышел в море и взял курс на Босфор. К вечеру разыгрался жестокий 10-балльный шторм. Конвой шёл со скоростью около 10 узлов – больше танкеры не могли, и особенно «Микоян» со своими угольными котлами, он всё время отставал. Размах качки на нём достигал 56 градусов. Кочегарам у топок котлов работать было невыносимо тяжело. Площадки уходили из-под ног, уголь перекатывался с одного борта на другой. И в то же время надо было не только устоять на ногах, но и лопатами забрасывать уголь в топки. А помимо этого необходимо чистить топки от раскалённого шлака, заливать его водой, выгребать золу из поддувал. В котельных отделениях клубы пара, облака поднятой в воздух золы, под робами по телам струился пот, лица чёрные. Описать всё это невозможно, скорее всего, это было похоже на преисподнюю. И всё же люди продолжали работать...

Только через трое суток шторм стал стихать, на сутки задержав прибытие судов в Стамбул. Утром 29 ноября показались турецкие берега. Корабли охранения подняли флажный сигнал «Желаем счастливого плавания» и повернули на обратный курс. Вскоре караван стал на якорь на рейде Стамбула. На «Микоян» прибыл военно-морской атташе капитан 2 ранга К.К.Родионов, а вместе с ним и помощник английского военно-морского атташе капитан-лейтенант Роджерс. В каюте командира «Микояна» капитана 2 ранга С.М.Сергеева состоялось совещание капитанов судов. К.К.Родионов сообщил о решении Государственного Комитета Обороны, в котором капитанам ставилась задача: прорваться в порт Фамагуста на острове Кипр, к союзникам. Танкерам предписывалось временно поступить в распоряжение союзного командования, «Микояну» следовать на Дальний Восток. В инструкции, вручённой К.К.Родионовым С.М.Сергееву, категорически приказывалось: «...Корабль ни в коем случае не сдавать, взрывом топить, экипажу в плен не сдаваться...». Переход через враждебные воды, без всякого вооружения и охранения, был возможен только поодиночке, да и то чисто теоретически. Этот вариант действий и был предложен советским и английским атташе. Первым на прорыв должен был идти «Микоян». Задание было крайне опасным и невыполнимым.

После того, как К.К.Родионов и Роджерс покинули корабль, С.М.Сергеев собрал командный состав, рассказал о полученном задании и сообщил о своем решении – выходить на прорыв сегодня, в ночь на 30 ноября, без разрешения властей. А чтобы ввести врага в заблуждение – имитировать длительную стоянку. С этой целью приказал организовать на верхней палубе большую стирку, приборку, а затем и репетицию художественной самодеятельности. Экипаж собрали в столовой и С.М.Сергеев объявил о полученном задании, своем решении, рассказал о всей опасности предстоящего прорыва.. К кочегарам обратился с просьбой – у котлов работать так, чтобы ни одна искра не вылетела из труб.

Вскоре на верхней палубе начали приводить в исполнение задуманное. А тем временем в машинных и котельных отделениях шла напряжённая работа. Помещения после шторма приводили в порядок, механики, кочегары, машинисты, трюмные проверяли и готовили свои механизмы к длительному переходу...

Наступила тёмная, облачная ночь. Тихо подняли якорь оторвался от грунта, дали «малый ход» и «Микоян» безмолвной тенью пошёл в сторону от берега. В темноте выливший из труб дым был не особо заметен. Тем более кочегары старались изо всех сил – ни одна искра не вылетела из труб. На счастье, пошёл моросящий дождь. Через полчаса Стамбул остался позади. В кромешной темноте миновали Мраморное море, пролив Дарданеллы, вышли в Эгейское море и полным ходом устремились на юг. На рассвете приткнулись к скалам маленького, безлюдного островка в Эдремитском заливе. Котлы притушили, чтобы дымом из труб не выдать себя. День прошёл в тревожном ожидании, но всё обошлось благополучно. Как только стемнело, «Микоян» вновь двинулся в путь. Так и шли, днем прячась у безлюдных островков, а по ночам шли вперёд. Нашим морякам везло, погода была ненастная, море

контролировали итальянцы, а не немцы, не было у них и локаторов. На третью ночь установилась ясная погода, полная луна светила в ночном небе. А впереди был остров Родос, на котором находилась итальянская военно-морская база. Командир принял решение продолжить путь. «Микоян» вышел из укрытия и самым полным ходом устремился на прорыв. Понимая, что многое, если не всё, зависит от них, кочегары в полном составе заступили, быть может, на последнюю свою вахту. Прошли полив между турецким берегом и Родосом, за которым открывались просторы Средиземного моря.

Только здесь итальянцы заметили неуловимый корабль. Вражеский самолёт несколько раз облетел корабль и улетел в сторону острова. Через некоторое время подошли два итальянских торпедных катера. С одного из них через мегафон на ломаном русском языке запросили.

- Чей корабль?

По приказанию командира Хамидулин, знавший турецкий язык, прокричал в сторону катера.

- Судно турецкое, что вам надо?

В ответ, для острастки, прогремела пулемётная очередь, но Хамидулин успел спрятаться. С катера прозвучала команда.

- Следовать на Родос под нашим конвоем.

Но на «Микояне» никто и не думал выполнять приказа врага, и он продолжал идти своим курсом. Тогда катера вышли в торпедные атаки. Вот тут-то и пригодился приобретённый в боях под Одессой опыт уклонения от вражеских атак. Умелым маневром командир уклонился от четырёх торпед. Тогда катера открыли огонь из всех пулемётов и малокалиберных пушек. Вскоре появились три самолёта-торпедоносца. Уклонились и от сброшенных ими трёх торпед. Неудачные торпедные атаки привели врага в ярость. Теперь потопить корабль они не могли, а пойти на abordаж не решались. Катера и самолёты набросились на корабль, сосредоточив огонь по мостику и надстройкам. Были ранены военком старший политрук М.Ф.Новиков, рулевой старший краснофлотец С.П.Рузаков, командир отделения сигнальщиков старшина 2 статьи Е.Г.Полищук. На «Микояне» в разных местах начали возникать пожары. Моряки под руководством старшего помощника капитан-лейтенанта Н.Г.Холина тушили очаги огня. Опасность подкралась с другой стороны. Из-за многочисленных пробоин в трубах упала тяга в топках котлов. Несмотря на все усилия кочегаров, давление пара в котлах стало падать, постепенно начал снижаться ход. На счастье начала портиться погода. Но враг не унимался. От очередной его очереди загорелся спасательный катер, имевший две тонны бензина. Моряки сумели сбросить его за борт до того, как он взорвался, подняв столб огня и обломков. Приняв взрыв катера за гибель корабля, итальянцы ушли. Когда опасность миновала, начали приводить корабль в порядок. В первую очередь принялись заделывать пробоины в трубах, чтобы создать тягу в топках котлов и увеличить ход. В пробоины стали забивать наскоро сделанные деревянные пробки, всё, что попадалось под руки. Но всё это быстро сгорало в жаре раскаленных газов, приходилось всё начинать сначала. А у котлов, выбиваясь из сил, работали кочегары, бросая уголь в ненасытные топки.

«Микоян» уцелел, получив около 500 различных пробоин, продолжал идти к своей цели. 4 декабря прибыл в порт Фамагуста. Задание Государственного Комитета Оборона по прорыву на Кипр было выполнено. Англичане отконвоировали «Микоян» сначала в Бейрут, а затем в более безопасную Хайфу (в то время Палестину) на ремонт. Заделывали пробоины, латали трубы, исправляли повреждения в котлах, перебирали машины. В работах принимали участие и моряки. Ремонт был в самом разгаре, когда в порту произошла катастрофа. 20 декабря на выходе из порта подорвался американский танкер «Феникс». с грузом в 11000 тонн нефти. Из проломленного корпуса выливалась горящая нефть и начала огненным кольцом охватывать «Микоян». Корабль двигаться не мог – из трёх машин, две, бортовые, были разобраны, а кормовая машина находилась в «холодном» состоянии. В действии был всего один котел. Несмотря на трудную обстановку, Хамидулин, поочередно подвал пар то на брашпиль, выбирающий якорь-цепь, то на машину, готовящуюся дать ход. Вскоре якорь подняли и

«Микоян», обгорелый, закопченный, задним ходом вышел на внешний рейд. Из всех судов, находившихся в порту, сумел спастись только он один.

Когда последствия пожара были ликвидированы, ремонт продолжили. 6 января 1942 года «Микоян» вышел из Хайфы и направился в Порт-Саид. Затем по Суэцкому каналу дальше на юг, в порт Суэц. Командующий английскими морскими силами в этом районе предложил командиру «Микояна» капитану 2 ранга С.М.Сергееву заменить команду БЧ-5 арабами, так как они якобы более выносливые в условиях жаркого климата. Командир корабля и офицеры БЧ-5 категорически отказались от такого предложения. Благополучно прибыли в Аден.

К этому времени на Индийском и Тихом океане Япония вела боевые действия против Англии и США. Кратчайший путь на Дальний Восток для «Микояна» стал практически невозможным. В этих условиях было принято решение идти на юг, в Кейптаун, и далее на запад, к родным берегам 1 февраля 1942 года «Микоян» вышел в долгий путь, держа курс на кенийский порт Момбаса. Дальнейший путь проходил через порты Дурбан, Кейптаун, Монтевидео, Пуанта-Аренас в Магеллановом проливе, чилийские Коронель, Лота, Вальпараисо, перуанский Кальяо, панамский Бильбао, американские Сан-Франциско и Сиэтл.

Длинным и тяжелым в климатическом отношении был этот переход. Велика была опасность быть атакованными немецкими рейдерами. Трудно было всем, но особенно тяжело приходилось кочегарам, работавшим у раскалённых топков. Держа нужное давление пара, своими руками они двигали корабль. За сутки во все топки надо было забросить 120 тонн угля, 13 тонн на один котел. Матрос выходил на вахту через восемь часов, а кочегар после четырёх часовой вахты отдыхал двенадцать. При тропической жаре и в шторм работа у котлов делалась ещё тяжелее. Но особенно трудно было при чистке топков от раскалённого шлака и золы. Частые заходы в порты были необходимы для пополнения запасов угля. 3000 тонн могло хватить максимум на тридцать суток. На погрузку выходил весь экипаж.

Но несмотря на все трудности, «Микоян» спешил к родным берегам, где его ждали. В Сиэтле американцы быстро отремонтировали корабль и основательно вооружили. Из Сиэтла направился дальше, в Кодьяк, Датч-Харбор и 9 августа 1942 года вошел в бухту Провиденция. Задание Государственного Комитета Оборона было выполнено. Восемь с половиной месяцев продолжался этот поход, за кормой остались 24759 миль, каждая из которых в любую минуту грозила гибелью от торпеды подводной лодки, снарядов рейдера или мины.

«Микоян» поступил в распоряжение Главного управления Северного морского пути. Капитан 2 ранга С.М.Сергеев убыл во Владивосток, а вместе с ним и командир БЧ-5 Ю.М.Злотник. В командование кораблем вступил капитан 3 ранга Ю.К.Хлебников, опытный полярный капитан. В бухте Провиденция прибытия «Микояна» ожидала Экспедиция Особого назначения (ЭОН-18) - лидер «Баку». эсминцы «Разумный». «Разъярённый» и 19(девятнадцать!) транспортов, имевших на борту десятки тысяч тонн вооружения, боеприпасов и других военных грузов. 13 августа караван судов вышел из бухты Провиденция, а на следующий день боевые корабли. В тяжёлых ледовых условиях «Микоян» провёл ЭОН-18 по Северному морскому пути до чистой воды в Карском море, и повернул на восток за другими судами. Около 60 американских и советских транспортов провёл «Микоян» в навигацию 1942 года. 20 ноября, по окончании навигации «Микоян» направился в Молотовск (ныне Северодвинск). 26 ноября, миновав мыс Канин Нос, ледокол направился в Белое море. В 21 час 55 минут под кормой произошёл сильный взрыв. Потеряв управление, ледокол покатился вправо. За борт смыло двух вахтенных комендоров кормового орудия. Мощный корпус выдержал взрыв вражеской мины, и он остался на плаву, но получил серьёзные повреждения. Взрывом искорёжило кормовую часть, начало затапливать артиллерийский погреб №-7, помещение зимовщиков, вышли из строя рулевая машина, гирокомпас, радиостанция. Но валопроводы и винты уцелели. Незначительные повреждения получили котла. Часть моряков, в том числе и Хамидулин, получили контузию. На ходу исправляя повреждения, 30 ноября 1942 года «Микоян» прибыл в Молотовск.

Переход из Батуми в Молотовск, пройдя Индийский, Атлантический, Тихий и Северный Ледовитый океаны, личный состав котельной группы «Микояна» руководимый инженер-капитаном Ф.Х.Хамидулиным, совершил без поломок и аварий, и справился на отлично.

В январе 1943 года инженер-капитан Ф.Х.Хамидулин был назначен командиром БЧ-5 эскадренного миноносца «Островский», Отряда новостроящихся кораблей Северного флота. С февраля 1944 года инженер-калькулятор Технического отдела Черноморского флота. С сентября по октябрь в распоряжении Военного Совета флот. С октября 1944 года начальник комплекса «СЛИП» Технического отдела флота. С августа 1945 года начальник Судоремонтных мастерских ОВРа Черноморского флота. Награжден медалью «За оборону Одессы», орденом «Красной Звезды» в феврале, и орденом «Отечественной войны 1-й степени».

Николай Козлов

Опубликовано в газете Краснознамённого Черноморского флота Российской Федерации «Флаг Родины» №-55(26966) 24 мая 2014 года.