

Владимир Бойко



Подводные лодки Первой мировой войны

ПОДВОДНОЕ ПЛАВАНИЕ.



Севастополь
Рибэст
2012



ББК 68.66(2)11
Б772

Б772 **Бойко В.Н.**
Подводные лодки Первой мировой войны.
— Севастополь.: Рибэст, 2012. — 312 стр., ил.
ISBN 978-966-2210-62-0

В книге ветерана-подводника ВМФ Владимира Бойко рассказывается об участии подводных лодок Русского Императорского флота на всех морских театрах в годы Первой мировой войны 1914–1920 гг. Главное внимание при этом уделено, в первую очередь, описанию самих подводных лодок, находившихся в составе Русского Императорского флота в то время. Книга содержит множество редких фотографий и иллюстраций.

Автор адресует книгу подводникам ВМФ и широкому кругу читателей, интересующихся военно-морской историей XX века.

ББК 68.66(2)11

ISBN 978-966-2210-62-0

© Бойко В.Н., 2012

© Рибэст, 2012

Военные действия на море в Первую мировую войну в основном заключались в морской блокаде флотами Антанты Германии и попытках Германии нарушить британское и французское судоходство с помощью подводных лодок и рейдеров. Военно-морская гонка вооружений между Британской империей и Германской империей была одной из важнейших причин Первой мировой войны. Германия хотела увеличить свой военный флот до величины, которая позволила бы германской заморской торговле не зависеть от доброй воли Британии.



Однако увеличение германского флота до величины, сопоставимой с британским флотом, неизбежно ставило под угрозу само существование Британской империи. Основным типом боевого корабля в Первую мировую войну был линейный корабль, построенный по образцу дредноута. Военно-морская авиация только начинала своё развитие. Большую роль приобрели подводные лодки и морские мины.

Северное море было основным театром войны для надводных кораблей. Здесь друг другу противостояли британский Гранд-Флит и германский Флот открытого моря. Значительно больший по численности британский флот поддерживал блокаду Германии, отрезав её от заморских ресурсов. Немецкий флот в основном оставался в гавани, ожидая, не возникнет ли выгодная ситуация для боя. Было несколько крупных сражений: сражение при Гельголанде, сражение при Доггер-Банке, Ютландское сражение, и второе сражение при Гельголанде. В целом британский флот, хотя и не всегда добивался тактических успехов,

смог поддерживать блокаду и удерживать немецкий флот в гавани, хотя до конца войны германский флот оставался серьёзной угрозой, приковывавшей к себе большинство британских сил.

В то время, как Германия испытывала значительные трудности из-за британской морской блокады, британская метрополия сильно зависела от импорта продовольствия и сырья. Немцы обнаружили, что их подводные лодки, хотя и малоэффективны против надводных боевых кораблей, хорошо справляются с торговыми кораблями и могут легко патрулировать Атлантику даже при господстве британских сил на поверхности моря. В 1915 году немцы попытались установить блокаду Британии с помощью подводных лодок. Им удалось нанести значительный ущерб британскому судоходству.

В начале войны ни у Российской, ни у Османской империи не было дредноутов на Чёрном море. Два дредноута, строившиеся для турецкого флота в Англии, были с началом войны реквизированы и включены в королевский флот под названиями HMS «Erin» и HMS «Agincourt». Лучшими кораблями турецкого флота были крейсера SMS «Goeben» и SMS «Breslau» из германской средиземноморской эскадры. В 1914 г. они были переданы Германией Османской империи и сыграли решающую роль в дальнейших событиях. Война на Чёрном море началась в октябре 1914 года с бомбардировки германо-турецкими силами прибрежных русских городов.



В 1916 году Черноморский флот получил новые дредноуты — «Императрица Мария» и «Императрица Екатерина Великая», что радикально изменило соотношение сил. После октябрьского переворота 1917 года в

Петрограде Черноморский флот потерял боеспособность. В феврале 1917 года в России произошла революция. Царь Николай II был вынужден отречься от престола. Временное правительство уже не могло вести активные военные действия на фронтах, поскольку население крайне устало от войны. 15 декабря 1917 года большевики, взявшие власть в ноябре 1917 года, ценою огромных уступок подписали договор о перемирии с центральными державами. Через три месяца, 3 марта 1918 года, был заключен Брест-Литовский мирный договор. Россия отказалась от своих прав на Польшу, Эстонию, Украину, часть Белоруссии, Латвию, Закавказье и Финляндию. Всего Россия потеряла около 1 миллиона кв. км. Она была обязана также уплатить Германии контрибуцию в размере 6 миллиардов марок.

Балтийское море рассматривалось ведущими морскими державами — Великобританией и Германией — как второстепенный театр. Британцы считали, что русский флот, медленно восстанавливающийся после поражения в Русско-японской войне 1904–1905 годов, не сможет оказать сколько-либо существенной помощи британскому флоту, а немцы опасались в первую очередь флота Великобритании, поэтому держали на Балтике лишь устаревшие корабли. Основной боевой задачей русского флота являлось сопротивление проникновению противника в Финский залив путём боя на заранее подготовленной позиции. Для решения этой



задачи была назначена оборонительная позиция в узкости залива, образуемой островом Норген и мысом Порккала-Удд: центральная минно-артиллерийская позиция. Военные действия на Балтике начались 31 июля 1914 года.

В 6.56 русские минные заградители под прикрытием линкоров начали ставить первые мины. 26 августа 1914 года на Балтике произошло событие, оказавшее значительное влияние на дальнейший ход войны.



В Финском заливе у острова Осмуссаар сел на мель германский легкий крейсер «Магдебург». Попытки спасти корабль закончились неудачей, и вскоре он был захвачен подошедшими русскими крейсерами «Богатырь» и «Паллада».

Главным успехом были поднятая из моря сигнальная книга крейсера, которая затем была передана британскому адмиралтейству, что сыграло решающую роль в раскрытии военно-морского кода Германии. Раскрытие кода оказало впоследствии значительное влияние как на боевые действия на море, так и на ход войны в целом.

11 октября 1914 года торпедой немецкой подводной лодки U26 был потоплен крейсер «Паллада». В середине октября на Балтику прорвались две британские подводные лодки. 17 ноября 1914 года подорвался на минах и затонул немецкий крейсер «Friedrich Carl». В конце 1914 года были достроены четыре новых линкора «Полтава», «Гангут», «Петропавловск» и «Севастополь», что изменило соотношение сил в Балтийском море. 25 января 1915 года подорвались на минах и получили повреждения немецкие крейсера «Augsburg» и «Gazelle». 19 июня 1915 года произошел Готландский бой между русским и немецким отрядами крейсеров. Был потоплен немецкий минный заградитель «Альбатрос».

8 августа 1915 года немецкие силы, состоящие из 7 линкоров, 6 крейсеров, 24 эсминцев и 14 тральщиков, попытались прорваться в Рижский залив через Ирбенский пролив. Им противостояли линкор «Слава», канонерские лодки «Грозный», «Храбрый», «Сивуч», минный заградитель «Амур»,

16 эсминцев и дивизион подводных лодок. В четыре часа утра немецкие тральщики начали делать проход в минном поле. Их заметили русские самолёты, вскоре к месту сражения подошли канонерские лодки «Грозный» и «Храбрый» и эсминцы, которые открыли огонь по тральщикам.

В 10 часов 30 минут линкор «Слава» прибыл к месту боя и вступил в артиллерийскую дуэль с двумя немецкими линейными кораблями «Эльзас» и «Брауншвейг». Потеряв на минах два тральщика Т52 и Т58, немцы отказались от попытки прорыва. 10–15 августа 1915 года минный заградитель Амур поставил дополнительное минное поле в Ирбенском проливе.

16 августа 1915 года немецкие силы повторили попытку прорваться через Ирбенский пролив. В течение дня немцам удалось протралить Ирбенский пролив, хотя они потеряли тральщик Т46. «Слава» была вынуждена отойти после боя с немецкими линкорами «Нассау» и «Позен». В ночь на 17 августа 1915 года германские эсминцы V99 и V100 проникли в Рижский залив.

В бою с русским эсминцем «Новик» V99 был повреждён, а затем подрывался на минах и был затоплен экипажем. Днём 17 августа 1915 года «Слава» снова вступила в бой с линкорами «Нассау» и «Позен», получила три попадания и отошла к Моонзунду. 19 августа 1915 года подрывался на минах и затонул немецкий эсминец S31, а британская подводная лодка E1 торпедировала немецкий крейсер «Мольтке». После этого германские силы ушли из Рижского залива.

12–20 октября 1917 года произошло сражение между немецким и русским флотами за Моонзундские острова, в



ходе которого немецкий флот высадил десант на острова Эзель, Моон и Даго, захватил их и, протралив минные заграждения в Ирбенском проливе, прорвался в Рижский залив. После октябрьского переворота русский флот полностью потерял боеспособность.

По Брест-Литовскому мирному договору русская армия и флот должны были оставить береговые укрепления в получивших независимость Финляндии и Эстонии. В мае 1918 года состоялся «Ледовый поход» Балтийского флота: корабли были выведены через льды из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт. Переход был совершён по инициативе командующего флотом адмирала А.М. Щастного вопреки приказу большевистского правительства. За нарушение приказа о сдаче флота немцам 22 июня 1918 года адмирал Щастный был расстрелян.

Небольшая часть германских морских сил, расположенная в Тихом океане, с началом войны участвовала в рейдерских операциях. Германский крейсер «Эмден» в бою при Пенанге неожиданной атакой в порту уничтожил русский крейсер «Жемчуг» и французский миноносец «Mosquet» и потопил около тридцати торговых судов в рейдовых операциях, прежде чем был потоплен в бою у Кокосовых островов. Восточноазиатская крейсерская немецкая эскадра в сражении при Коронеле разгромила английскую крейсерскую эскадру, потопив броненосные крейсера «HMS Good Hope» и «HMS Monmouth». В декабре 1914 года эта эскадра была уничтожена в сражении при Фолклендских островах.

Германский крейсер «Кёнигсберг» в начале войны находился в Дар-эс-Саламе, столице Германской Восточной Африки. Он также провёл несколько операций: захватил английский пароход в Аденом заливе, обстрелял побережье Мадагаскара; 20 сентября 1914 года в порту острова Занзибар потопил английский крейсер «Пегасус». 11 июля 1915 года «Кёнигсберг» был потоплен в дельте Руфиджи в бою с четырьмя английскими кораблями.

Перед лицом неминуемого поражения и охватившего страну голода боевой дух германских войск начал, наконец, ослабевать. 8 августа 1918 года союзники, объединив силы под началом единого верховного главнокома маршала Фоша, предприняли решительное наступление под Амьеном и прорвали германскую оборону.

Отступая в Бельгию, немцы яростно сражались, и к моменту прекращения боев все еще находились на чужой земле. В октябре произошел развал Австро-Венгерской империи, британские и арабские войска взяли Дамаск, капитулировали Турция и Болгария. На германском флоте вспыхнули мятежи, и кайзер был вынужден отречься от престола. 31 октября 1918 года Германия обратилась с просьбой о перемирии (прекращении военных действий), которое было заключено в 11 часов утра 11 ноября 1918 года. В июне 1919 года победоносные союзники навязали Германии крайне жесткие условия Версальского мирного договора. Войне, «которая должна была стать последней в истории», был положен конец.

Когда закончились бои, победители встретились в Версале (Франция), чтобы обсудить условия мира. В результате 28 июня 1919 года был заключен Версальский мирный договор. Союзники, особенно Франция, хотели заставить Германию заплатить за все нанесенные войной разрушения. В порядке репараций (компенсационных платежей) Германия была вынуждена отдать союзникам некоторые территории, золото, скот и сырье, в частности, железо и уголь, и согласиться на унижительную оккупацию Рейнской области.

11 ноября 1919 года в 11 часов утра сигнальщик, стоявший у штабного вагона верховного главнокомандующего, протрубил сигнал: «Прекратить огонь!». Сигнал был передан по всему фронту. В тот же момент были остановлены боевые действия. Первая мировая война закончилась.

Не выдержала испытаний мировой войны и российская монархия. Она была сметена в течение нескольких дней бу-

рей Февральской революции. Причинами падения монархии являются хаос в стране, кризис в экономике, политике, противоречия монархии с широкими слоями общества.

Катализатором всех этих негативных процессов стало разорительное участие России в Первой мировой войне. Из-за неспособности Временного правительства решения проблемы достижения



мира для России произошёл октябрьский переворот. Первая мировая война 1914–1918 годов длилась 4 года, 3 месяца и 10 дней, в ней участвовали 33 государства (общее число независимых государств — 59) с населением более 1,5 миллиарда человек (87% населения планеты).

Мировая империалистическая война 1914–1918 годов была самой кровопролитной и жестокой из всех войн, какие мир знал до 1914 года. Никогда ещё противоборствующие стороны не выставляли таких огромных армий для взаимного уничтожения. Общая численность армий доходила до 70 миллионов человек. Все достижения техники, химии были направлены на истребление людей. Убивали всюду: на земле и в воздухе, на воде и под водой. Ядовитые газы, разрывные пули, автоматические пулемёты, снаряды тяжёлых орудий, огнемёты — всё было направлено на уничтожение человеческой жизни.

10 миллионов убитых, 18 миллионов раненых — таков печальный итог войны.



*Владимир Бойко,
капитан 1 ранга,
ветеран-подводник ВМФ РФ*

1914—1920



**Подводный флот
России
в Великой войне**

В августе 1914 г. началась Первая мировая война, названная современниками Великой войной. Однако связанные с ней события до сих пор не получили должного рассмотрения в военно-исторической литературе и тем более – уча-



ствия в Великой войне подводных лодок Отечества. Особенно не повезло в этом плане Первой мировой войне на море. С одной стороны, русский флот по объективным причинам не сыграл в ней сколько-нибудь заметной роли. С другой стороны, многие нижние чины Русского Императорского флота приняли самое деятельное участие в «революционной борьбе» 1917–1920 годов, с головы до ног залили

себя человеческой кровью. Поэтому мировая война на море в течение десятилетий рассматривалась советскими военными историками лишь в двух аспектах:

1. Их интересовали отдельные вопросы, имевшие чисто прикладное значение для подготовки к грядущим сражениям с «империалистами», опыт руководства эскадрами и флотилиями, проблемы подводной войны, минной войны, десантных операций, действия крейсеров на коммуникациях.

2. Ради собственной карьеры они сочиняли сказки о революционном движении в русском флоте во время мировой войны, а также о большевистском «руководстве» флотом в 1917–1918 годах. Подвиг капитанов 1 ранга А.М. Щастного и С.В. Зарубаева, спасших Балтийский флот знаменитым «ледовым походом» от захвата германскими войсками, партийные сказочники полностью приписали мифическим комиссарам Центробалта. Впоследствии «благодарные» революционеры А.М. Щастного расстреляли 31 мая 1918 года по приказу Л.Д. Троцкого, с С.В. Зарубаевым они расправились в 1921 году. Беспольное затопление части эскадры

Черноморского флота в Новороссийске летом 1918 года в соответствии с категорическим приказом В.И. Ленина они называли одним из примеров политической и стратегической мудрости этого диктатора.

Поэтому хотелось бы изложить объективно изложить боевые действия подводных лодок на всех морских театрах, как главных, так и второстепенных. Морская война происходила не совсем так, как ее представляли теоретики до 1914 года. В частности, линейные корабли, на строительство которых все державы тратили гигантские средства, приняли в ней достаточно скромное участие. Напротив, подводные лодки, считавшиеся перед войной чем-то вроде самоходных постов наблюдения в системе береговой обороны, едва не поставили на колени «владычицу морей» — Великобританию. Огромный размах приобретали минные постановки. Подводное оружие — торпеды и мины — отправило на дно гораздо больше военных кораблей и гражданских судов, чем корабельная и береговая артиллерия. Во время мировой войны боевые действия в той или иной форме осуществлялись непрерывно, днем и ночью: патрулирование, минные постановки и траление мин, разведывательные и набеговые операции, охрана конвоев. Большое значение приобрела морская авиация, которой раньше не было.

Подводные лодки явились той силой, которая оказала огромное влияние на весь ход мировой войны. К началу Великой войны они входили в состав почти каждого флота, общее их число во всем мире перевалило за триста. В 1914 году они вызвали настоящий шок, когда стали пускать на дно один крупный военный корабль за другим. Сразу же выяснилось, что тактика борьбы с подводными лодками находится в зачаточном состоянии. Для борьбы с ними не было ни соответствующего оружия, ни специальных кораблей. Водоизмещение подводных лодок составляло от 100 до 800 тонн в надводном положении (под водой оно увеличивалось на 10–35%). Подводные лодки водоизмещением

100–250 тонн предназначались для действий в прибрежных районах. Более крупные подводные лодки считались кораблями «открытого моря», а водоизмещением свыше 600 тонн переходили в разряд океанских. Скорость подводных лодок на поверхности составляла в среднем 12–14 узлов. Под водой самые быстроходные подводные лодки могли один-два часа двигаться со скоростью 10–11 узлов, скорость полного хода у большинства других не превышала 8–9 узлов. Подводные лодки водоизмещением 100–250 тонн могли пройти в надводном положении при скорости 8 узлов от 500 до 1500 миль. Дальность подводного плавания была гораздо меньше: от 30 до 100 миль экономическим ходом 3–5 узлов. Рабочая глубина погружения (составляющая 40% от расчетной максимальной) находилась между 30 и 50 метрами. Для полного погружения подводным лодкам требовалось в среднем 90–180 секунд (старые подводные лодки погружались 4–5 минут и больше), с появлением приборов экстренного погружения это время сократилось до 30–60 секунд.

Основным оружием средних и больших подводных лодок были 4–8 торпедных аппаратов (с запасом 6–12 торпед), малых подводных лодок – два – три аппарата с двумя-шестью торпедами. Артиллерийские орудия несли на своем борту только некоторые большие подводные лодки, вооруженные одним-тремья орудиями калибра 37–76 мм. Во время войны на всех больших подводных лодках появились орудия более тяжелого калибра – до 105 мм. Подкласс минных заградителей еще только зарождался. В 1914 году только Россия имела одну подводную лодку – минный заградитель «Краб», берущий 60 мин. В ходе войны число подводных минных заградителей стремительно возросло. Брали они от 12 до 72 мин, в связи с чем их торпедное вооружение либо свели к минимуму, либо от него просто отказались.

Строительство подводных лодок перед мировой войной 1914–1918 годов шло в соответствии с Малой и Боль-

шой судостроительными программами: 6 подводных лодок тип «Морж» и «Нарвал», 12 подводных лодок тип «Барс», 6 подводных лодок тип «Лебедь», 6 подводных лодок тип «Барс» для Сибирской флотилии. Дальнейшие усовершенствования подводных лодок «русского» типа претворялись в жизнь И.Г. Бубновым на подводных лодках тип «Морж», «Барс» и «Лебедь».

14 октября 1909 года Балтийский завод представил в Морское министерство проект подводной лодки водоизмещением 600 тонн, разработанный на базе подводной лодки «Акула».



И.Г. Бубнов у ПЛ «Акула» на стапеле

Весной 1911 года доработанный проект водоизмещением 630 тонн был утвержден, а 16 августа 1913 года состоялась закладка трех лодок этого типа. На однокорпусных подводных лодках тип «Морж» прочный корпус в носу и в корме оканчивался двойными сферическими переборками, пространство между которыми разделялось горизонтальным шельфом. Верхняя часть отсека над шельфом использовалась под дифференциальные цистерны, ко всем балластным цистернам был подведен воздух высокого давления для продувки балласта на любой глубине погружения.

Двухвальная энергетическая установка включала в себя два дизеля и электромоторы. Водоизмещение подводной лодки — 630/758 т, длина — 67 метров, скорость 10,8/8,5 узлов. Вооружение включало два носовых, два кормовых торпедных аппарата и восемь наружных решетчатых — конструкции Джевецкого, одно орудие калибром 75мм, одно — 57мм и 1 пулемет. Стрельба из трубных торпедных аппаратов — сжатым воздухом, из аппаратов Джевецкого — самоходом. Для выстрела аппараты Джевецкого, размещенные в надстройке, разворачивались от диаметральной плоскости.

По настоянию М.Н. Беклемишева остальные три подводные лодки строились по проекту «Holland-31A», представленному Невским заводом. 10 октября 1911 года три подводные лодки тип «Нарвал» были заложены в г. Николаеве. Это были первые в русском флоте двухкорпусные (на протяжении 44% длины) подводные лодки. На подводных лодках тип «Нарвал» была установлена более совершенная система погружения и всплытия, позволившая уменьшить время операций в 3–4 раза. Цистерны главного балласта размещались в междубортном пространстве и заполнялись самотеком. Система погружения позволяла подводным лодкам тип «Нарвал» погружаться из позиционного положения в подводное за 40–50 секунд. Это были первые быстропогружающиеся подводные лодки русского флота. Другое преимущество этой подводной лодки — наличие водонепроницаемых переборок и запас плавучести в надводном положении, равный 45%, что повысило живучесть подводной лодки.

Вооружение включало два носовых и два кормовых трубных торпедных аппарата и два двойных поворотных в надстройке, замененных в ходе постройки аппаратами конструкции Джевецкого. Артиллерийское вооружение состояло из двух 75-мм орудий и двух пулеметов. Двухвальная энергетическая установка включала два дизеля мощностью по 850 л.с. (по проекту) и два электродвигателя по 450 л.с. Скорость хода 13/10 узлов.

Подводные лодки тип «Барс» имели большую дальность плавания и скорость хода, в связи с чем была увеличена мощность энергетической установки и запасы топлива. В результате этого увеличилось водоизмещение до 650/780 тонн. Существенным недостатком подводных лодок тип «Барс» было низкое расположение в надстройке решетчатых торпедных аппаратов. При ходе подводной лодки в надводном положении во льду эти аппараты повреждались. Потребовалось поднять решетчатые торпедные аппараты и установить их на верхней палубе. Другим недостатком

было отсутствие водонепроницаемых переборок внутри прочного корпуса. Из-за этого при 20% запаса плавучести в надводном положении не обеспечивалась непотопляемость подводной лодки в случае аварийного поступления воды внутрь прочного корпуса.

Постройка первых четырех подводных лодок типа «Барс», заказанных Балтийскому заводу, началась в августе 1913 года. Церемония закладки уже строившихся лодок «Барс», «Вепрь», «Волк» и «Гепард» состоялась 15 сентября. Дизельные двигатели мощностью 1.320 л.с. для первой подводной лодки «Барс» были заказаны германскому концерну «Ф. Крупп» (верфь «Германия»), для двух последующих — заводу «Фельзер и К^о» в Риге. Дизели для четвертой подводной лодки должен был изготовить Балтийский



ПЛ «Волк» и «Барс»

завод, который осваивал их производство по германской технологии. Торпедные аппараты и гребные электродвигатели заказали традиционным поставщикам этого оборудования — заводам «Г.А. Лесснер», «Сименс и Шуккерт» в Петербурге и «Вольта» в Ревеле. Аккумуляторные батареи производило Общество русских аккумуляторных заводов «Тюдор», а электрические кабели — Общество кабельных заводов в Петербурге. Закладка подводных лодок на верфи «Ноблесснер» запоздала на год. Все двенадцать подводных лодок заложили одновременно 3 июля 1914 года. Поставщиками электрооборудования были те же заводы, что и для лодок Балтийского завода, а аккумуляторные батареи заказали наряду с «Тюдором» еще и французской фирме «Мэто» (для двух подводных лодок). Дизели мощностью 1.320 л.с. поставлял один из учредителей «Ноблесснера» — завод «Людвиг Нобель» в Петербурге.

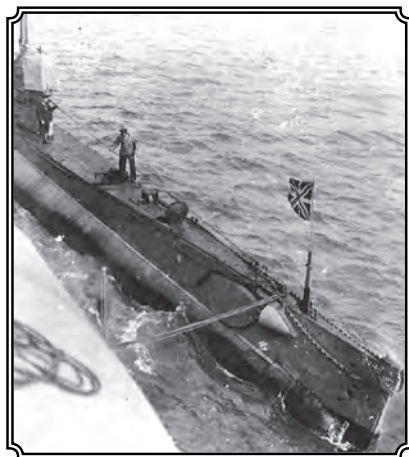
Строительство первых десяти корпусов верфь «Ноблесснер» развернула в 1914–1915 годах. К сборке на стапеле подводных лодок «Угорь» и «Форель» пока не приступали из-за «отдаленности срока сдачи». Основной трудностью при постройке этих подводных лодок, как, впрочем, и других, было отсутствие готовых дизельных двигателей. Поставке дизелей, заказанных в Германии, помешала война, а Петербургский завод «Людвиг Нобель» не смог быстро освоить производство дизелей большой мощности.

Вступление в строй подводных лодок тип «Барс» качественно изменило состав подводных сил на Балтике и позволило сформировать полноценную дивизию подводных лодок Балтийского флота. К 1 января 1917 года дивизия подводных лодок насчитывала в своем составе двенадцать подводных лодок тип «Барс», которые были сведены в три дивизиона.

Подводных лодок катастрофически не хватало. 22 июня 1915 года американская фирма «Electrik bot compani» через верфь «Ноблесснер» в Ревеле предложила министерству поставить для русского флота 3–5 подводных лодок системы Голланда надводным водоизмещением 355 тонн. Стоимость каждой подводной лодки в зависимости от закупаемого количества оценивалась в 885.000–900.000 долларов. Подводные лодки предполагалось строить в Ванкувере, а затем в разобранном виде доставлять на пароходах во Владивосток. Окончательный договор был заключен на поставку двенадцати подводных лодок. Общая стоимость оценивалась в 28.872.000 рублей без учета затрат на сборку. Первые шесть лодок относились к типам «602-GF» и «602-L» и предназначались для Черного моря. Вторые шесть лодок относились к типу «602-R» и предназначались для Балтийского моря и флотилии Северного Ледовитого океана (по три подводные лодки).

Этот тип подводных лодок получил название «АГ» («Американский Голланд») и отличался рядом достоинств:

хорошей мореходностью, разделением корпуса водонепроницаемыми переборками на пять отсеков. На этих подводных лодках был принят веретенообразный корпус, причем центр тяжести лодки располагался в нос от миделя, что способствовало устойчивости на курсе и уменьшению сопротивления движению в подводном положении. Аккумуляторные ямы были герметичны, и в случае попадания в лодку воды она не могла залить аккумуляторы и вызвать появление удушливого газа — хлора. Водоизмещение подводных лодок — 355/433 тонны, длина — 46 метров. Энергетическая установка — двухвальная, состоящая из двух дизелей мощностью по 240 л.с. и двух электродвигателей мощностью по 160 л.с. Скорость — 13/10,5 узла, дальность плавания — 1.750/25 миль, рабочая глубина погружения — 50 метров.



ПЛ АГ-13. 1917 год

Вооружение включало четыре однотрубных торпедных аппарата калибром 450мм, расположенных в носу попарно, один над другим. Носовые горизонтальные рули были откидными, в рабочее положение они устанавливались только при переходе лодки в подводное положение. Кормовые горизонтальные рули располагались за гребными винтами, в результате увеличилась эффективность их работы и улучшилась устойчивость подводной лодки в вертикальной плоскости при ходе под водой.

Подводные лодки типа «Лебедь» для Черного моря строились по «Программе спешного усиления Черноморского флота», принятой в 1914 году. 17 марта 1915 года Морское министерство заключило контракт с ОНЗиВ на постройку четырех подводных лодок тип «Барс». Срок сдачи послед-

ней устанавливался 1 июня 1917 года. 30 января 1915 года Балтийский завод также получил наряд на строительство аналогичных лодок со сдачей их на Черном море Николаевским отделением завода. Технические условия и спецификация на эти подводные лодки были утверждены 29 апреля 1915 года начальником кораблестроительного отдела ГУК.

В соответствии со спецификацией подводные лодки тип «Лебедь» в отличие от своего прототипа — подводных лодок типа «Барс» — имели электрическое управление приводом горизонтальных рулей. Пост управления этими рулями располагался в центральном посту подводной лодки под боевой рубкой. При постройке в конструкторскую документацию по корпусу был внесен ряд изменений. Установлены боковые кили, как это было сделано на подводной лодке «Змея», деревянные подушки «для лежания на грунте», дополнительные клапаны в концевых цистернах главного балласта (для увеличения скорости погружения), «тяжелые» якоря массой в 1 тонну. В состав артиллерийского вооружения подводных лодок Балтийского завода были включены по два 76-мм патронных орудия с углом возвышения 20°. Подводные лодки ОНЗиВ имели только по одному орудию.

Торпедное вооружение всех лодок тип «Лебедь» было одинаковым: четыре аппарата Джевецкого (вместо восьми, установленных на «Барсах»), поднятые на уровень верхней палубы. Бортовые ниши, где ранее находились эти аппараты, как на лодках тип «Барс», были заделаны. Количество трубчатых торпедных аппаратов осталось прежним — два носовых и два кормовых. Приемные испытания «Гагары» и «Утки» начались, соответственно, только в конце зимы и осенью 1917 года. «Гагара», «Орлан», «Утка» и «Буревестник» вошли в строй в конце 1917 — начале 1918 года, «Лебедь» и «Пеликан» достроены не были.

Боевое использование подводного минного заградителя «Краб» на Черном море в первый период войны показало достаточную эффективность скрытых постановок минных

заграждений. В связи с этим МГШ и часть подводного плавания ГУК подняли вопрос о выработке технического задания на подводный минный заградитель. Однако вновь созданные подводные минные заградители могли вступить в строй в лучшем случае через два-три года. Поэтому Балтийскому заводу предложили разработать проект переоборудования в за-



Торпеда Уайтхеда

градитель подводной лодки тип «Барс». В задании, разработанном ГУК, указывалось, что *«аппарат для выбрасывания мин заграждения»* должен быть таким же, как на заградителе «Краб», и пригодным для постановки якорных мин типа «ПЛ», специально разработанных для вооружения «Краба».

Для переоборудования была выбрана строившаяся подводная лодка «Форель». В конце октября 1916 года проект переоборудования подводной лодки «Форель» в заградитель был одобрен МГШ и частью подводного плавания ГУК. Он предусматривал установку 57-мм орудия и отказ от торпедных аппаратов Джевецкого, кормовых трубчатых аппаратов, а также прием на борт двух запасных торпед.

26 октября Балтийский завод получил наряд Морского министерства на проведение работ со сроком готовности первого заградителя 1 мая 1917 года, а вскоре был выдан второй наряд на переоборудование в минный заградитель подводной лодки «Ёрш» с тем же сроком исполнения заказа. Технические трудности изготовления устройства постановки мин, а также длительные забастовки рабочих задержали постройку «Ёрша» примерно на месяц. Спущенная на воду летом 1917 года подводная лодка «Ёрш» была предъявлена к испытаниям только осенью 1917 года. «Форель» так и не была достроена. Не были построены и малые подводные заградители 3-1, 3-2, 3-3, 3-4 водоизмещением 228/268 тонн, заказанные Балтийскому и Русско-Балтийскому заводам.

Кроме подводных лодок, о которых говорилось выше, в ноябре 1914 года в строй вступили три сверхмалые подво-

дные лодки водоизмещением 35/45 тонн, построенные по заказу Военного министерства на Невском судостроительном заводе в Петербурге. Первоначально они предназначались для прибрежной обороны морских крепостей, а затем были переданы флоту. Подводные лодки строились по проекту «Holland-278».

26 декабря 1914 года начальник Морского Генерального штаба вице-адмирал А.И. Русин представил морскому министру адмиралу И.К. Григоровичу доклад о составлении специальной *«программы судостроения подводных лодок 1915 года»* и выработке основных заданий на проектирование. С одобрения министра задания *«разрабатывались под руководством начальника организационно-тактического отделения МГШ капитана 2 ранга Н.И. Игнатьева в двух ва-*



ПЛ «Нарвал». Спуск на воду

риантах — для опытной лодки и серийной», причем для второй за образцы приняли ТТЭ строившихся «Барсов» и «Нарвалов» в «естественном развитии» ГП. Учитывалось, что эти «лучшие современные типы» уже осваи-

ваются промышленностью, а существенные отличия в их конструкции при параллельном развитии обоих обеспечат *«должный прогресс судостроения».*

«Основные задания для подводной лодки первой очереди...», одобренные адмиралом И.К. Григоровичем, с 20 февраля по 20 апреля 1915 года согласовывались с Главным управлением кораблестроения «со стороны технической их выполняемое». 28 апреля морской министр утвердил составленные частью подводного плавания ГУКа «Технические условия для проектирования лодки первой очереди судостроительной программы 1915 года». В ходе согласования МГШ по-

ступился обязательными минами заграждения, а также требованиями развития подводных лодок тип «Барс» в том случае, если у него нет перспектив.

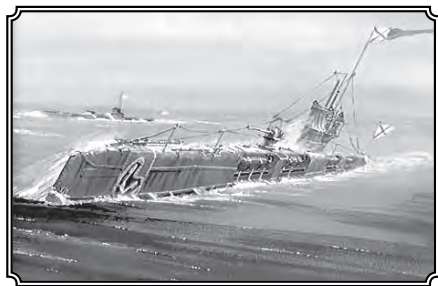
Технические условия предусматривали проектирование большой мореходной подводной лодки с запасом плавучести около 20% и высотой мостика 12 футов (3,6 метра) над ГВЛ. Надежные дизельные двигатели удельной массой не менее 40 кг/л.с. должны были обеспечить скорость полного надводного хода 16 узлов во время непрерывного 48-часового испытания; дальность плавания экономическим (10 узлов) ходом устанавливалась как минимум 3.000 миль. Оговаривалось, что в подводном положении электромоторы и аккумуляторные батареи должны обеспечивать девятиузловую скорость в течение 2,5 часа и 100-мильный радиус действия (5 узлов). В качестве минного вооружения предусматривалось по два носовых и кормовых трубчатых, десять бортовых минных (торпедных) аппаратов Джевецкого, желательной признавалась установка в корме третьего аппарата; каждую подводную лодку планировалось вооружить также 75-мм укороченным орудием (боекомплект — 50 патронов) и двумя пулеметами.

Требования к обитаемости предъявлялись достаточно высокие — каюты для пяти офицеров и четырех кондукторов, жилые помещения для сорока нижних чинов. Запасы воды и провизии рассчитывались на пятнадцатисуточную автономность. Управление рулями, погружением (не более 1,5 минуты) и всплытием предусматривалось «центральное», то есть из командного боевого поста, а компас — с электрическим уничтожением девиации. Кроме того, оговаривалась необходимость установки на каждой подводной лодке главного и путевого компасов на мостике, а также «жироскопического» компаса системы Сперри с двумя указателями; выносного прожектора, двух (желательно трех) перископов, радиостанции и системы звукоподводной связи Фессендена.

2 мая ГУК разослало приглашения для участия в конкурсе на составление эскизного проекта подводной лодки со сроком его представления один месяц. В конкурсе приняли участие следующие предприятия: верфь «Ноблесснер», Невский судостроительный и механический заводы, Путиловская верфь, Балтийский и Русско-Балтийский (Ревель) заводы, «Руссуд» (Николаев). При этом «Руссуд» представлял проект английской фирмы «Виккерс» и итальянской «Фиат Сан-Джорджо», Русско-Балтийский завод — французской фирмы «Шнейдер-Лобеф», Путиловская верфь — проекты корабельных инженеров Б.М. Журавлева и А.И. Горденина, верфь «Ноблесснер-1» — проекты американской фирмы «Голланд» и И.Г. Бубнова.

К рассмотрению были приняты три проекта подводных лодок, отвечавших требованиям технических условий — американской фирмы «Голланд» и генерал-майора И.Г. Бубнова, итальянской фирмы «Фиат Сан-Джорджо» («Руссуд»).

Их проектные элементы были в пределах: водоизмещение 920–971/1.140–1.264 тонны, главные размерения



ПЛ «Барс»

— 80,0х7,0х4,0 метров, скорость 16–17/9 узлов, дальность плавания — 1.200/22,5 мили. Состав вооружения включал 16 торпедных аппаратов, 10 мин заграждения, два 75мм орудия и два пулемета. Все подводные

лодки были двухкорпусными, рассчитанными на рабочую глубину погружения 46 метров, и разделенными водонепроницаемыми переборками на 7–8 отсеков.

Осенью 1915 года «Программа судостроения подводных лодок» получила официальное одобрение правительства. Решением Совета министров от 18 сентября 1915 года на ее реализацию в текущем году было выделено 11.600.000

рублей. Программа предусматривала закладку восьмидесятипяти подводных лодок, причем пятьдесят семь из них относились к первой очереди. Затраты на постройку первой очереди исчислялись в размере 172.200.000 рублей. Подводные лодки предполагалось строить по всем трем указанным выше проектам на заводах, представлявших их на конкурс.

В начале 1916 года проекты были откорректированы по замечаниям ГУК, а в мае заключены контракты с заводами на постройку двадцати восьми подводных лодок первой очереди. Заказы получили: «Ноблесснер» (проект «Голланд») — 10, «Руссуд» (проект «Голланд» и проект «Фиат») — 8, Балтийский завод — 4, Русско-Балтийский завод (проект Бубнова) — 6 подводных лодок. В течение 1916 года были распределены заказы еще на четырнадцать подводных лодок тех же проектов.

Сметная стоимость постройки каждой лодки оценивалась примерно в 4.000.000 рублей. Таким образом, было положено начало реализации идеи МГШ о формировании тактических единиц эскадренных подводных лодок как составных частей полной боевой эскадры, однако к их постройке приступить не удалось.

Программа 1915 года предусматривала также строительство двух опытных подводных лодок большого водоизмещения — океанских крейсеров. Балтийский завод в 1916 году разработал два проекта в 1.998 и 2.800 тонн с мощным артиллерийским и торпедным вооружением и скоростью полного подводного хода 20–21 уз.

В том же году инженер Дель-Пропосто предложил проект подводной лодки в 2.300 тонн, у которой подводный ход обеспечивался тепловым аккумулятором. До этого в 1910–1911 годах проект подводного крейсера водоизмещением 4.500/5.435 тонн был разработан В.М. Журавлевым, в 1914 году проект эскадренной подводной лодки в 3.500 тонн — И.Г. Бубновым.



ПЛ «Гепард»

В подводных силах Российского Императорского флота находились следующие подводные лодки:

«Дельфин» — вступила в строй в 1903 году; «Касатка», «Макрель», «Налим», «Окунь», «Скат», «Фельдмаршал граф Шереметев» (все тип «Касатка») — вступили в строй с 1905-го по 1908 год; «Минога» (первая русская дизельная подводная лодка, развитие тип «Касатка») — вступила в строй в 1909 году; «Акула» (развитие тип «Минога») — в строю с 1911 года; «Бычок», «Кефаль», «Палтус», «Плотва», «Сиг» (все тип «Protector») — вступили в строй в 1905 году; «Белуга», «Лосось», «Пескарь», «Стерлядь», «Судак», «Щука» (все тип «Fulton») — вступили в строй в 1905–1907 годах; «Камбала», «Карп», «Карась» (все тип «Карп») — в строю с 1907 года; «Аллигатор», «Дракон», «Кайман», «Крокодил» (все тип «Кайман») — в строю с 1911 года; «Краб» (первый в мире подводный минный заградитель) — в строю с 1915 года. №1, 2, 3 (все тип «Holland-XXVII») — в строю с 1914 года; «Морж», «Нерпа», «Тюлень» (все тип «Морж» I серия) — в строю с 1915 года; «Барс», «Вепрь», «Волк», «Гепард», «Единорог», «Ерш», «Змея», «Кугуар», «Леопард», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр», «Тур», «Угорь», «Форель», «Ягуар», «Язь» (все тип «Морж» II серия) — в строю с 1915–1917 годов; «Буревестник», «Гагара», «Лебедь», «Орлан», «Пеликан», «Утка» (все тип «Морж» III серия) — в строю с 1917 года; «Кашалот», «Кит», «Нарвал» (все тип «Нарвал») — в строю с 1915 года; тип «АГ»: АГ 11-15 — в строю с 1916 года; АГ-21 — в строю с 1918 года; АГ-22 — в строю с 1919 года; АГ-23-26 — были достроены в 1921–1923 годах; «Святой Георгий» — в строю с 1917 года.

Подводные лодки русского флота практически все носили названия, связанные с животным миром. Первая боевая подводная лодка — «Дельфин» — первое время в целях секретности именовалась «Миноносцем №150», а законные права класс подводных лодок получил лишь 6 марта 1906 года. До этого все корабли по привычке классифицировались как миноносцы.

Большая часть подводных лодок носила «рыбьи» названия: «Акула», «Бычок», «Ерш», «Камбала», «Карась», «Карп», «Кета», «Кефаль», «Лосось», «Макрель», «Минога», «Налим», «Окунь», «Осетр», «Палтус», «Плотва», «Пескарь», «Сиг», «Скат», «Сом», «Стерлядь», «Судак», «Угорь», «Форель», «Щука» и «Язь». Представлены также были китообразные и ластоногие — «Кашалот», «Кит», «Морж», «Нарвал», «Нерпа» и «Тюлень». Не были забыты морские и водоплавающие птицы — «Гагара», «Лебедь», «Орлан», «Пеликан» и «Утка».

Большой группой выступали хищники семейства кошачьих — «Барс», «Гепард», «Кугуар», «Львица», «Пантера», «Рысь», «Тигр» и «Ягуар». Прочее зверье делегировало в подводный флот «Вепря» и «Волка». Моря бороздили даже пресноводные пресмыкающиеся — «Аллигатор», «Змея», «Кайман» и «Крокодил». Не обошлось и без наводящих страх мифологических существ — «Дракона» и «Единорога».

Примечательно, что часть подводных лодок переняла имена винтовых корветов середины XIX века. В те годы также были «Вепрь», «Волк» и «Рысь». Все они были построены в Охтенском Адмиралтействе (Санкт-Петербург), а летом–осенью 1857 года переведены в Черное море, где и прошла вся их служба.

Носили подводные лодки и названия, выпадавшие из общей системы. Подводная лодка под названием «Фельдмаршал граф Шереметев» (в 1917 году переименованная в «Кету») получила свое название в честь полководца эпохи

Петра I. Первый русский подводный минный заградитель стал «Крабом».

Серии подводных лодок, строившихся из деталей американской компании «Holland», не мудрствуя лукаво, дали вместо «собственных имен» индексы «АГ», за которыми следовали порядковые номера. Подводная лодка, названная АГ-13, спустя восемь месяцев после спуска на воду была на всякий случай переименована в АГ-16.

Но наиболее экзотическое название имела одна из подводных лодок, построенных на добровольные пожертвования после Русско-японской войны — **«Почтовый»**. Подводная лодка была построена на средства, собранные почтовыми служащими Российской империи.

«Почтовый» вписал свое имя в историю русского подводного флота и по другой причине — это была первая подводная лодка, оснащенная «единым» двигателем, под которым подводная лодка могла идти как на поверхности, так и под водой. На ней было два двигателя внутреннего сгорания, каждый мощностью 130 лошадиных сил. Под водой работал лишь один из них, позволявший подводной лодке идти со скоростью 6,2 узла. Воздух высокого давления в 200 атмосфер для двигателя хранился в 500 баллонах общей емкостью 12 кубических метров, чего хватало на пять часов работы двигателя.

К сожалению, первый опыт оказался неудачным — подводную лодку сильно демаскировал след из мельчайших пузырьков выхлопных газов, тянувшийся за ней.



№ 11.

Мартъ 1906 г.

УКАЗАТЕЛЬ

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫХЪ РАСПОРЯЖЕНІЙ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ.

Выходить еженедѣльно.

ПРИКАЗЫ ПО МОРСКОМУ ВѢДОМСТВУ:

№ 112.

С.-Петербургъ, Марта 11 дня 1906 года, № 52.

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ въ 6-й день Марта
1906 года. Высочайше повелѣть соизволилъ:

1 Включить въ Высочайше установленную въ
10-й день Декабря 1891 года классификацію судовъ
морского флота разряды: а) посыльныхъ судовъ и
б) подводныхъ лодокъ.

2 Въ первый изъ этихъ разрядовъ перечислить
крейсера «Алаз», «Азія», пароходы «Дозорный»
и «Развѣдчикъ», во второй разрядъ миноносцы
«Дельфинъ», «Басатка», «Фельдмаршалъ Графъ
Шереметевъ», «Скитъ», «Налимъ», «Охунь», «Мак-
симъ», «Солъ», «Стерлядь», «Лосось», «Бѣлуга»,
«Щука», «Пескарь», «Осетръ», «Бычокъ», «Плотва»,
«Дювернуа», «Сигъ», «Кефаль», «Форель».

3 Перечислить въ разрядъ учебныхъ судовъ:
бронированный броненосецъ «Петръ Великій», крейсера

— 226 —

«Мининъ», «Герцогъ Эдинбургскій», «Генералъ-Адмиралъ», «Князь Пожарскій», «Рында», «Африка» и «Грейсеръ».

Подписалъ: Морской Министръ, Вице-Адмиралъ
Бурилевъ.

По Главному Морскому Штабу.

МИНИСТЕРСТВО МОРСКОЕ.
ДОКЛАДЪ
**
ГЛАВНОМУ МОРСКОМУ ШТАБУ.

Въ 30-й день Декабря 1891 года послѣдовало
ВЫСОЧАЙШЕЕ повелѣніе объ установленіи нижеслѣ-
дующей классификаціи судовъ военного флота:

Броненосцы	Пароходы
Крейсера	Яхты
Минные крейсера	Транспорты
Миноносцы	Учебныя суда
Миноноски	Портовыя суда
Канонерскія лодки	

Коправляеетелю

ВЫСОЧАЙШЕЕ основаніе: 1) на включеніе въ эту классификацію, новыхъ раз-
рядовъ судовъ: а) поименныхъ судовъ, въ каковой
разрядъ зачислять крейсера "АЛМАЗЪ", "АЗІЯ", паро-
ходы "ДОЗОРЦЫ" и "РАЗВѢДЧИКЪ"; б) подводныхъ ло-
докъ, куда зачислять все миноносцы подводнаго
плаванія, 2) на перечисленіе въ разрядъ учебныхъ
судовъ оснащенного броненосца "ПЕТРЪ ВЕЛИКІЙ",
крейсеровъ "МИНИНЪ", "ГЕРЦОГЪ ЭДИНБУРГСКІЙ", "ГЕ-
НЕРАЛЬ-АДМИРАЛЪ", "ЮНЦЪ ПОЖАРСКІЙ", "РЕЙДЪ", "АФ-
РИКА", "КРЕЙСЕРЪ".

Морской Министръ

А. В. Биринский

Н. д. Начальника
Главнаго Морского Штаба

Копія: 1. Формуляр. 2. Министру.

* Марта 1906 года.

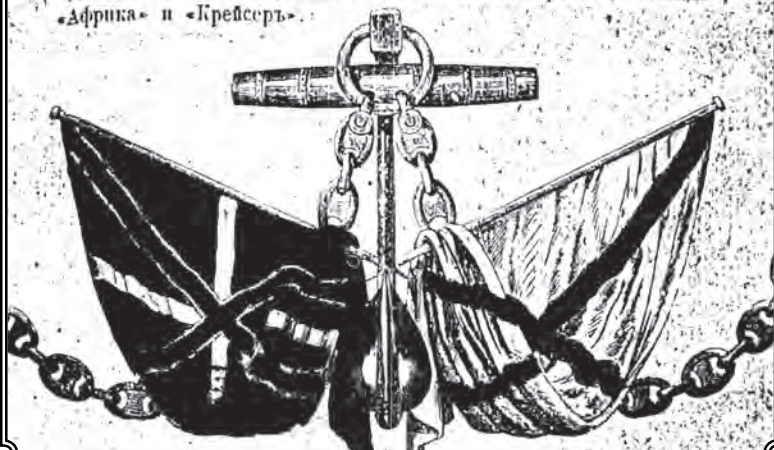
УКАЗ ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II О КЛАССИФИКАЦИИ СУДОВ ВОЕННОГО РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 6-й день марта сего года, Высочайше повелѣть соизволилъ:

1) Включить въ Высочайше установленную въ 30-й день декабря 1891 года классификацію судовъ военнаго флота разряды: а) посыльных судовъ и б) подводныхъ лодокъ.

2) Въ первый изъ этихъ разрядовъ перечислить крейсера «Алмазь», «Азія», пароходы «Дозорный» и «Развѣдчикъ», во второй разрядъ миноносцы «Дельфинъ», «Касатка», «Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ», «Саятъ», «Налимъ», «Окунь», «Макрель», «Сомъ», «Стерлядь», «Лосось», «Вѣлуга», «Шука», «Пескарь», «Осетръ», «Вычекъ», «Плотва», «Палгусъ», «Сигъ», «Кафаль», «Форель».

3) Перечислить въ разрядъ учебныхъ судовъ: эскадренный бронепосецъ «Петръ Великій», крейсера «Мининъ», «Герцогъ Эдинбургскій», «Генералъ-Адмиралъ», «Князь Пожарскій», «Грыда», «Африка» и «Крейсеръ».





Император Николай II

06 марта 1906 года

УКАЗ

ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II
О КЛАССИФИКАЦИИ СУДОВ
ВОЕННОГО РОССИЙСКОГО ИМПЕРАТОРСКОГО ФЛОТА

ГОСУДАРЬ ИМПЕРАТОРЪ, въ 6-й день марта сего года, Высочайше повелеть соизволилъ:

1) Включить въ Высочайше установленную въ 30-й день декабря 1891 года классификацію судовъ военного флота разряды: а) посыльныхъ судовъ и в) подводныхъ лодокъ.

2) Въ первый изъ этихъ разрядовъ перечислить крейсера «Алмазъ», «Азия», пароходы «Дозорный» и «Разведчикъ», во второй разрядъ миноносцы «Дельфинъ», «Касатка», «Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ», «Скатъ», «Налимъ», «Окунь», «Макрель», «Сомъ», «Стерлядь», «Лосось», «Белуга», «Щука», «Пескарь», «Осетръ», «Бычекъ», «Плотва», «Палтусъ», «Сигъ», «Кефаль», «Форель».

3)...



1909 год

26 января

Высочайшим указом Императора Николая II утверждены Положение и знак офицера подводного плавания. Права офицера подводного плавания определены в приказе по Морскому ведомству № 19.



Приказ по Морскому ведомству от 26 января 1909 г. № 19

“Государь Император, в 26 день Января сего года Высочайше соизволил утвердить нагрудный знак, согласно прилагаемому при сем описанию и рисунку, для офицеров флота, успешно выдержавших выпускные практические испытания и удостоенных звания “офицеров Подводного Плаванья”.

О таком Высочайшем соизволении объявляю по Морскому ведомству для сведения и руководства.

*Подписал: Морской Министр, Свиты Его величества, контр-адмирал Воеводский
(Известия по подводному плаванию. Выпуск III. СПб. 1913. С. 27.)*



Подводные лодки в боевых действиях



На Балтийском море в Первой мировой войне главными противниками были Россия и Германия, большое количество британских подводных лодок проходили через пролив Каттегат для поддержки русского флота. Так как немецкий флот был больше и новее русского, а также из-за возможности легко перебросить корабли флота «открытого моря» из Северного моря в Балтийское через Кильский канал в случае необходимости, русский флот занимал в основном оборонительную позицию. Наступательные операции были ограничены в перехвате конвойных перевозок между Швецией и Германией русскими и британскими подводными лодками, а также использованием минных полей в атакующих целях.

Широкое использование морских мин в наступательных и оборонительных целях обеими сторонами ограничило маневренные действия флота на восточном фронте. Немецкая атака на Рижский залив в августе 1915 года была неуспешна, однако повторная попытка в октябре 1917 года закончилась оккупацией островов в заливе (операция «Альбион») и повреждением русских кораблей, пытающихся покинуть



ПЛ «Тюлень»

Ригу (Моонзундское сражение) которая была захвачена немцами. К марту 1918 года октябрьский переворот в России и Брестский мир позволили Германии получить полный контроль над Балтийским морем, немецкий флот начал перевозку войск

для поддержки новоиспечённой независимой Финляндии и оккупации Польши, Украины и западной части России. Остатки Балтийского флота были эвакуированы из Хельсинки и Таллина в Кронштадт во время «ледового похода» Балтийского флота в марте 1918 года.

На Чёрном море основным противником России была Османская империя. Основной базой Черноморского флота

был Севастополь и его командующими были адмирал Эбергард, с 1916 года — адмирал А.В. Колчак. Война на Чёрном море началась после того, как флот Османской империи обстрелял несколько русских городов в октябре 1914 года. Самыми современными кораблями в распоряжении турецкого флота были два немецких крейсера: «Гебен» и «Бреслау». «Гебен» был повреждён в нескольких боях, и обычной его тактикой было отступление в Босфор при появлении превосходящих сил Российского флота. К концу 1915 года Черноморский флот обеспечил себе практически полный контроль над Чёрным морем.

Черноморский флот использовался также для поддержки Кавказской армии генерала Юденича. Летом 1916 года турецкая армия под командой Вехип-паши сделала попытку отбить город Трабзон от русских. Турки начали продвижение по побережью в июле, однако русский флот своими действиями сумел существенно затормозить их продвижение с помощью артобстрела колонн пехоты и их обозов. Русская армия перешла в контрнаступление и разбила турецкие сухопутные силы.

После того, как адмирал Колчак принял командование в августе 1916 года, началось плановое минирование выхода из Босфора и подходов к некоторым портам. Это способствовало установлению контроля над Чёрным морем. После чего была начата подготовка к Босфорской десантной операции. Самой большой потерей Черноморского флота была гибель линкора «Императрица Мария», который взорвался на якоре в порту 7 (20) октября 1916 года, пробыв в строю всего лишь один год после спуска на воду. Причины взрыва так и не были выяснены — это мог быть диверсионный акт или несчастный случай.

На Севере у России не было ни военно-морских баз, ни военно-морских сил. Единственным военным кораблем в северных водах являлся транспорт «Бакан», занимавшийся с 1913 года охраной рыболовства. В сентябре 1914 года уч-

редили должность начальника морской обороны порта Архангельск, летом 1915 года было создано Главное военное командование Северного края. Балтийский флот направил в Архангельск две подводные лодки береговой обороны водоизмещением по тридцать восемь тонн. С Дальнего Востока в новый порт Александровск (построенный в Кольской бухте, недалеко от поселка Мурманск, который тогда называли Романово), пришел минный заградитель «Уссури»,



ПЛ «Краб»

три гражданских судна переоборудовали в посыльные суда. К концу 1915 года Морские силы России на Севере оставались крайне слабыми.

Подводные силы Российского Императорского Флота пребывали к этому времени в двой-

ственном состоянии. С одной стороны, русские подводники, практически единственные в мире, получили серьезный боевой опыт в недавней войне с Японией; они же интенсивно готовились к ожидаемому общеевропейскому столкновению, длительное время пребывали в море и осуществили большое количество практических стрельб.

Так, только в 1913–1914 годах каждая подводная лодка произвела сорок шесть учебных торпедных выстрелов, рядом с погруженными подводными лодками несколько раз были взорваны боевые торпеды. Подобного не делалось ни на одном другом флоте мира. К началу Первой мировой войны подводные силы России насчитывали в строю пятнадцать подводных лодок, еще восемнадцать подводных лодок строилось.

К началу Великой войны почти все моряки мира считали, что подводная лодка — специфическое оружие береговой обороны, вроде подвижного минного поля. Иногда ей

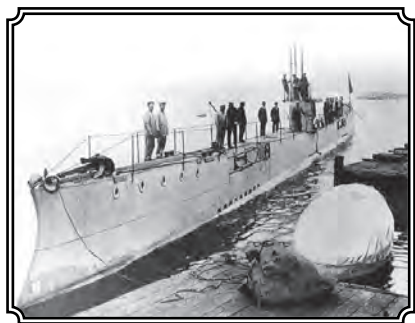
удастся атаковать военный корабль противника, стоящий на якоре. Об атаке движущихся кораблей и о действиях против торговых судов всерьез почти никто не думал. Русский флот был одним из немногих, который имел боевой подводный опыт, но даже ведущий конструктор русских подводных лодок И.Г. Бубнов в 1909 году писал: *«Подводные лодки в будущей войне будут нести позиционную службу у берегов как своеобразные минные банки».*

С точки зрения закона подводная лодка, встретив вражеское торговое судно, должна была выслать досмотровую партию на борт. Если установлено наличие запрещенного груза, судно считалось призом. Требовалось его отвести в свой порт или (при невозможности) уничтожить, обеспечив безопасность экипажа. Артиллерии на подводных лодках, за редким исключением, не ставили, а торпедный выстрел по торговому судну не укладывался в головах моряков. Подводные лодки никогда не были в числе любимцев командования флота. Больше тяготели к могучим, многопушечным броненосцам, чем к серым приземистым подводным лодкам. Такое отношение привело к суровой действительности: перед Первой мировой войной, для привлечения добровольцев в подводный флот было возбуждено ходатайство о прибавке жалованья офицерам-подводникам. На прошение была наложена виза положительная, но своеобразная: *«Можно и прибавить, все равно перетонут или сгорят!».*

Такое отношение к подводным лодкам было характерно для большинства командования флота любой страны. Даже Германия, едва не поставившая Англию на колени именно подводными лодками, в 1914 году не знала, что с ними делать. В первые военные дни дозорный миноносец выводил подводные лодки в море, где они стояли на якоре до вечера, изображая собой... плавучие будки для часовых у главной базы флота кайзера. Основное оружие подводных лодок — торпеды — как следует не проверили, и оказалось, что они

не выдерживают погружения на большую глубину. В итоге до конца 1915 года ни одна из торпедных атак подводных лодок Балтийского флота не увенчалась успехом, подводные лодки захватили два германских парохода.

К августу 1914 года бригада подводных лодок русского Балтийского флота имела восемь боевых и три учебные подводные лодки. Однако только одна из них — «Акула» — по-настоящему считалась боеспособной. Остальные относились к конструкциям периода Русско-японской войны и могли выходить в походы не далее Финского залива и его окрестностей. Экипажи серьезно готовились к боевым действиям, каждый командир произвел сорок шесть выстрелов торпедой с разных подводных лодок. До войны прово-



ПЛ «Акула»

дились опыты по подрыву боевых торпед недалеко от погруженной подводной лодки, поэтому подводники хотя бы представляли, что бывает при удачной атаке.

Еще до начала военных действий по приказу адмирала Эссена был эвакуирован Либавский порт и отту-

да переведены подводные лодки с плавбазой «Анадырь» в Ревель. Все имущество учебного отряда подплава бросили. Из 212 человек личного состава 132 отправили на корабли, 27 — на подводные лодки, остальных — кого куда. Однако, когда начались боевые действия, подводные лодки вышли на позиции перед поставленным минным заграждением и встали на якоря от старых мин, чтобы можно было бросить их в случае необходимости. Простояв с 7 до 16 часов в море, подводные лодки вернулись. В дальнейшем та же практика сохранилась: для облегчения сохранения позиции в море выставляли пустые бочки из-под бензина, и подводные лодки стояли около них. Впоследствии миноносцы все их рас-

стреляли, принимая за мины. Таким образом, тактика первоначального использования подводных лодок у русских и у немцев была абсолютно одинаковой, хотя наши лодки прошли более серьезную подготовку.

Ожидаемого «неминуемого» вторжения немцев в Финский залив не произошло. Только 24 августа три крейсера и подводная лодка U3 вышли в операцию против русских дозоров. Причем U3 из Киля буксировали надводным кораблем, чтобы не утомить раньше времени 600-мильным переходом экипаж. Крейсера должны были заманить наши корабли, несущие дозор, на засаду подводной лодки. В дальнейшем этот способ немцы практиковали часто. Так, 27 августа немецкие крейсера пытались заманить «Адмирала Макарова» и «Баяна», подманивая наши крейсера на позицию U3. Был остановлен крейсер «Augsburg» под обстрелом двух российских крейсеров и выпущена часть пара, имитируя попадание в корабль. Однако наши корабли не пошли на сближение. У германской подводной лодки отказали рули, самостоятельно она ничего не смогла сделать. Возвратившись, командир донес, что подводная лодка непригодна для длительных операций.

Когда из документов, захваченных на крейсере «Magdeburg», стало известно, что Германия не планирует вторжение на Балтику, это отразилось на действиях подводных лодок. «Дракон» и «Минога» перешли из постоянного пункта базирования из Ревеля в Моонзунд и 1 сентября вышли на позиции к маяку Тахкона и к Оденсхольму. На ночь подводные лодки возвращались. Изменение тактики выразилось в вынесении позиции западнее в море. 7 сентября немцы совершили рейд в Ботнический залив тремя крейсерами, утопив русский пароход «Улеаборг». В тот же день «Акула» вышла в поход к Дагерорту, а затем вместо того, чтобы вернуться, по инициативе командира осталась в море и прошла к берегам Швеции. 8 сентября она обнаружила крейсер «Amazon» у Готска-Скандэ и с расстояния

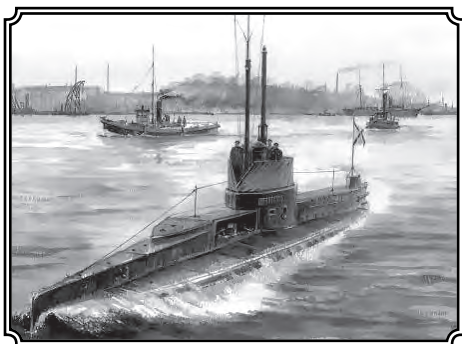
около 7 кабельтовых в 4.05 выстрелила одной торпедой по приближающимся миноносцам. Немцы, заметив пенную дорожку, отвернули. Так прошла первая атака русской подводной лодки. Эта атака дала командованию уверенность, что подводные лодки могут воевать гораздо активнее. Теперь до конца сентября все подводные лодки выходили к Дагерорту, но командиры подводных лодок уже хотели большего и засыпали свое начальство рапортами с планами различных операций.

24 сентября «Дракон» вышел к Виндаве, так как разведка сообщила, что там группируются немецкие корабли. На другой день в район Даго перешла вся бригада в полном составе. Однако немцы узнали о прорыве на Балтику английских лодок и отвели корабли. Полностью уверившись, что угрозы вторжения нет, командование флота перенесло маневренную базу на Аландские острова в Мунк-Хольм, в двух милях от Мариенхамна. Операции подводных лодок обеспечивал транспорт «Оланд».

10–11 октября «Громобой» и «Адмирал Макаров» с миноносцем «Деятельный» вышли из Лапвика в Финский залив. Еще на Лапвикских створах «Адмирал Макаров» заметил парусный голландский бот. Ему скомандовали зайти в Балтийский порт для осмотра. Затем крейсер начал отворачивать вправо и в 8.10 из-за бота вырвались торпеды. Германская подводная лодка U26 держалась поблизости и четко использовала момент, когда внимание моряков было приковано к боту. Перископа не заметил никто, две торпеды прошли впритирку к носу, а последняя — за кормой. U26 стреляла с 1.200 метров. Крейсер дал полный ход, выстрелил по боту несколькими боевыми снарядами и потом ходил вместе с «Громобоем» по заливу большими ходами, часто меняя курсы. «Деятельный» уже под конвоем повел лайбу в порт на дознание, не действовала ли она в паре с U26. На другой день U26 атаквала корабли, возвращающиеся с дозора. Хотя «Паллада» и «Баян» проходили через ме-

сто атаки «Адмирала Макарова», оба корабля шли прямым курсом. U26 подошла к крейсеру «Паллада» на 500 м и выстрелила одну торпеду. На «Палладе» сдетонировали боеприпасы, и крейсер погиб в одно мгновение со всем экипажем. Из шестисот членов экипажа после взрыва торпеды и детонации боеприпасов не уцелел никто. «Баян» после взрыва отвернул и ушел назад, часто меняя курс. U26 ушла в Данциг. Вся команда U26 была награждена железными крестами 1-го и 2-го классов.

14 октября все немецкие подводные лодки вернулись в базы. Все русские надводные корабли срочно отошли в базу, для внешней торговли оставили от-



ПЛ «Аллигатор»

крытым только порт Раумо в Ботническом заливе. Немецкие моряки добились заметного успеха, потопив «Палладу», но их постоянно нацеливали на противоположные действия, к тому же судоходство в Финском заливе было небольшим. В инструкции, вручаемой командирам балтийских лодок, было особо оговорено, что потопление русской подводной лодки ценится очень высоко, а английской — как броненосного крейсера. В приказе командующего Балтийским флотом адмирала Эссена появились такие слова: *«Последние недели войны ясно указали, что на некоторых морских театрах, к которым относится Балтийский, подводные лодки... получают большое значение».*

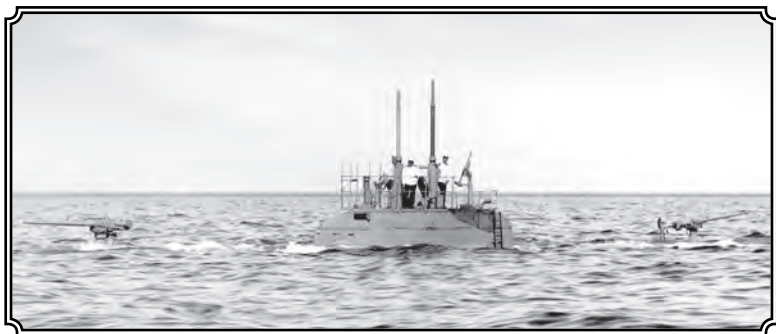
Подводные силы Балтийского флота было решено усилить кораблями с Дальнего Востока. Возникла идея попросить англичан прислать несколько подводных лодок, но они сделали это сами. Без согласования с русским командованием подводные лодки E1, E9 и E11 получили приказ следовать

на Балтику, в Либаву. Задача — атака немецких линейных кораблей, проводящих артиллерийские учения в Кильской бухте. 15 октября подводная лодка E1 вышла из Ярмута, а русских уведомили только 17 числа. 17 октября E1 выпустила две торпеды в крейсер и позднее ушла в Либаву. 22 числа туда же пришла E9. E11 прорваться не смогла. Поход был весьма сложным, но если бы подводные лодки шли все вместе, вероятность успеха у них была бы гораздо большей. Русское командование пыталось скрыть факт прибытия англичан. Флаги спущены, номера на рубках закрашены, команда на берег не увольняется, офицеры только в штатском. Однако англичанам это не понравилось, они правила не выполняли, и 25-го германское командование точно знало, где стоят англичане. Поскольку немцы быстро узнали о новом противнике, стрельбы в Кильской бухте свернули, и больше корабли там не появлялись. Патруль у Киля начался 21 числа, а 25-го бухта уже опустела. Английские корабли подчинили русскому командованию только после настоятельных просьб и категорических требований 26 октября.

Моряки флота Его Величества в основном получили район патрулирования в Данцигской бухте, где появлялись крупные корабли. В 1914 году они выполнили четыре атаки без успеха. Из наших подводных лодок туда могла прийти только «Акула», которая 22 октября промахнулась торпедой по пароходу. В этом же месяце «Макрель» и «Миного» были переведены в Або-Аландские шхеры с базированием на Люм. С конца октября русский флот начал широкие минно-заградительные операции, подводные лодки перебазировались в Утэ, выходя прикрывать эти постановки. Балтийские подводники нарабатывали тактику использования нового оружия. Редкие атаки не привели к успеху. Хотя балтийские подводники гораздо больше тренировались, чем их черноморские коллеги, ни одна торпеда в цель не попала. Это объясняется отсутствием методов маневрирования, стрельбой одиночными торпедами и часто без прицеливания, на гла-

зок. К тому же позднее вскрылся недостаток самих торпед. Они в наружных аппаратах при погружении на глубину более пятнадцати метров получали повреждения, кормовые отделения торпед наполнялись водой, и ни о какой точной стрельбе говорить не приходилось.

За первые месяцы войны русское командование творчески подходило к использованию подводных лодок. Вначале — пассивное «стояние» на якорях перед минной позицией, затем — нарезка позиций впереди линии дозорных крейсеров, поиск противника в море у его берегов и, наконец, с получением в оперативное подчинение более совершенных английских подводных лодок — самостоятельные действия у баз противника против боевых кораблей. Всего за 1914 год подводные лодки выполнили восемнадцать походов, один из них едва не закончился трагически. В сентябре 1914 года «Минога» возвращалась из похода. В шторм подводная лодка должна была определиться по Люзерпорту.



ПЛ «Барс»

Однако открывшийся маяк не походил на нужный. Командир решил подойти поближе, чтобы уточнить свое место. Неожиданно с ходу подводная лодка выплзла на мель и легла почти на бок, винт повис в воздухе. Оказалось, что подводная лодка вышла к маяку Фильзанд у о. Эзель. В том районе плавание запрещалось, поэтому с острова срочно вылетел аэроплан, чтобы разобраться в обстановке. Гидро-

самолет долго кружил, пытаясь рассмотреть флаг на корме. Наконец, пилот разглядел андреевский крест и сел на воду, но так неудачно, что сломал самолет. Летчик рассказал подводникам, куда они попали, и «Минога» подняла нужный сигнал, по нему с Эзеля пришел катер и увел самолет на буксире. Командир подводной лодки дал радио о происшествии и попросил прислать на помощь миноносец. Однако погода начала свежеть, и, наполнив кормовую цистерну, команда добилась того, что винт ушел в воду. После этого, дав реверс дизелям, подводная лодка сползла на глубокую воду, затем потихоньку вернулась в базу и стала в ремонт.

16 ноября броненосный крейсер «Friedrich Karl» вышел для обстрела Либавы. В тот день E1 обнаружила норвежский парусник и досмотрела его. Затем норвежцы встретили в море немецкий отряд (крейсер «Augsburg» и подводные лодки U23 и U25), сообщили им о своей встрече. Около Мемеля в 02.46 17 ноября «Friedrich Karl» подрывался на mine. Командир крейсера, полностью уверенный в том, что он атакован подводной лодкой, начал разворот на минном поле и снова подрывался. Все корабли и суда, находившиеся недалеко, бросились на помощь. Они ходили по минам, но подрывался и затонул только пароход «Elbing-9». Тем не менее даже после этого немцы продолжали считать, что это действия подводной лодки. Узнав об этом, адмирал Эссен выпустил специальный приказ по флоту, где поздравил с победой... подводников!

В 1914 году произошла одна противолодочная атака. 16 декабря U25 выстрелила по E1, но та, заметив перископ, отвернула от торпед. Кроме Северного и Балтийского морей, масштаб действий лодок в других районах в начале войны был незначителен. Русский план войны на Черном море, составленный в 1909 году, предусматривал использовать подводные лодки в блокаде Босфора, в районе мыса Золотой Рог и даже в Мраморном море. Значение подводных лодок явно недооценивалось, и все они, кроме подводной лодки

«Акула», были сконструированы еще в начале века и морально устарели. Только после заключения союзных соглашений с Англией и Францией Российским правительством принимается судостроительная программа 1912 года, в соответствии с которой были заложены новые и удачные подводные лодки типа «Барс». Однако их готовность реально ожидалась не ранее середины 1915 года. Как использовать подводные лодки, никто толком не представлял. В первый же день войны миноносцы вывели их в море и оставили «на посту» до вечера. Германские подводники сделали абсолютно то же самое. Позднее подводные лодки были переброшены на Моонзундские острова и стали выходить в море по утрам, возвращаясь на базы к моменту наступления темноты. Столь пассивная тактика не устроила командира лодки «Акула» лейтенанта Н.А. Гудима, он самовольно остался в море и 7 сентября 1914 года подошел к шведскому берегу. У Готска-Сканде «Акула» встретила германские корабли и 8 сентября в 4.05 выпустила торпеду в немецкий миноносец. Так состоялась первая в истории российских подводных сил реальная торпедная атака. Но торпеды той поры были крайне несовершенны — при погружении на глубину более пятнадцати метров их кормовые части заполнялись водой, и в итоге ни один из 50 торпедных залпов за 1914–1915 годы, не увенчался успехом.



Подводные лодки у пирса Подплава

30 апреля 1915 года подводная лодка «Дракон» (командир лейтенант Н. Ильинский) обнаружила немецкий крейсер, шедший в окружении миноносцев. Подводная лодка была обнаружена, обстреляна артиллерией и преследовалась кораблями охранения.

Несмотря на это, командир «Дракона», искусно уклоняясь от огня, сблизился с крейсером. Заняв позицию, выгодную для залпа, командир выстрелил и ушел на глубину 20 метров. Все в подводной лодке ясно слышали взрыв. 10 августа 1910 года у западного побережья острова Эзель в Балтийском море подводная лодка «Гепард» впервые атаковала немецкий крейсер «Любек», выпустив пять торпед с интервалом в несколько секунд. Экипаж «Гепарда», погрузившись на глубину 20 метров, слышал сильный взрыв.

Во время Первой мировой войны сказалась и конструктивная отсталость подводного флота. Так, черноморские моряки имели только четыре устаревшие подводные лодки, которые не могли дойти до турецких берегов, а около российских враг почти не появлялся. На Балтике за два первых года войны подводными лодками было захвачено всего два немецких парохода. Однако к кампании 1916 года боевой потенциал подводного флота резко усилился — в строй вступили долгожданные «Барсы» с модернизированными торпедами.

Действия российских подводников принудили немцев ввести систему конвоев, в состав которых включали обычно 12–14 транспортов, а в качестве кораблей охраны использовали вспомогательные крейсера, миноносцы и вооруженные траулеры. Охранение всегда было круговым, но это не останавливало российских подводников. Подводная лодка «Волк» потопила 16 мая 1916 года три немецких транспорта в районе Нерчинской бухты, везущих шведскую железную руду в Германию. Важнейшая линия снабжения оказалась прерванной. В следующем году «Волк» потопил еще один транспорт.

На Черном море складывалась несколько другая ситуация. Отдельный дивизион подводных лодок Черноморского флота состоял из четырех подводных лодок, которые могли применяться только для обороны своих берегов и далеко в море не уходили. В первый день войны подводная лодка

«Судак» спасла две шлюпки с моряками потопленного минного заградителя «Прут».

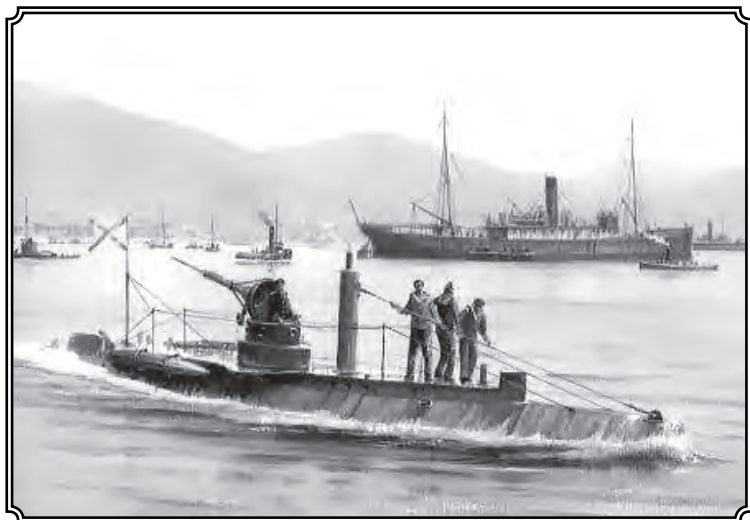
Основными задачами подводных лодок стали охота за линкором «Гебен» и пресечение доставки угля из Зунгулдака в Стамбул. Число больших пароходов противника на Черном море было невелико, а потому туркам не составило большого труда вооружить их все. Российские же подводные лодки считали своей целью любой плавающий объект, невзирая на его размеры. К весне 1915 года в строй вошли новые лодки типа «Морж», и противник очень скоро это почувствовал. Наши подводники потопили ряд крупных транспортов и около сотни шхун, бригов, парусников, плавающих средств. 11 октября 1916 года в районе пролива Босфор подводная лодка «Тюлень» встретила пароход «Родосто». С палубы подводной лодки ударили 37-мм и 76-мм орудия. Хотя пароход и считался турецким, командиром, старпомом и механиком на нем служили немецкие морские офицеры, одно из двух орудий 88-мм калибра оказалось снятым с крейсера «Бреслау» и обслуживалось немецким же расчетом. В последовавшей ожесточенной перестрелке точнее оказались русские моряки. «Родосто» загорелся и был брошен экипажем. Посланная на борт призовая партия смогла погасить пожар и исправить повреждения. 13 октября после 40-часового плавания «Тюлень» и «Родосто» вошли в Севастопольскую бухту. В целом же эффективность действия подводных лодок и миноносцев оказалась такой, что в Турцию пришлось возить уголь... из Германии.

Наибольшего успеха в годы Первой мировой войны достигали подводные лодки: на Балтике — «Волк» и «Пантера», а на Черном море — «Тюлень» и «Краб».

На Балтике подводная лодка «Волк» потопила четыре крупных вражеских транспорта. Однако наибольшей известностью пользовалась на Балтике подводная лодка «Пантера». Она потопила вражескую канонерку и повредила один крупный боевой корабль.

Во время Гражданской войны «Пантера» атаковала подводные лодки англичан и пустила на дно английский эсминец. «Тюлень» потопил около десятка вражеских судов и захватил три, которые привел в Севастополь.

В ходе войны широко развернулось строительство новых подводных лодок. Если в 1915 году было заказано шесть новых подводных лодок тип «Барс», то по мере возрастания роли подводного флота в 1916 году российские корабли заложили уже двадцать восемь подводных лодок.



Двенадцать подводных лодок Россия приобрела в Америке. Планы на 1917 год предусматривали беспрецедентную закупку подводных лодок: четыре подводные лодки конструкции фирмы «Фиат» (В1–В4), четырнадцать — конструкции Голланда (Г1–Г14), десять — конструкции Бубнова (Б1–Б10). По совокупности это позволило сформировать дивизию подводных лодок на Балтике и бригаду на Черном море. К 1921 году по штату планировалось пятнадцать адмиральских должностей только для управления всей этой армадой. Свержение монархии в феврале 1917 года не приостановило действий русских подводных лодок, они продолжали выходить в море, но все же что-то было уже не

так. Чувствовался какой-то надлом. Это можно проследить по статистике потерь. Всего в боях погибли шесть русских подводных лодок. Из них до конца 1916 года не вернулась с моря только одна «Акула», а в 1917 году — «Львица», АГ-14, «Барс», «Гепард» и «Морж».

После октябрьского переворота 1917 года вся организация подводной службы рухнула, а в феврале 1918 года Российский Императорский флот был официально распущен новой властью. Началась полоса сплошных утрат. В апреле 1918 года на полуострове Ханко моряки-балтийцы взорвали весь дивизион подводных лодок АГ для предотвращения их захвата немцами. В следующем году практически все черноморские подводные лодки отправили на дно уже англичане — дабы ими не воспользовалась Красная Армия. «Красные подводные лодки» выходили на Балтике в море в 1918–1919 годах в основном в целях разведки, однако 31 августа 1919 года «Пантера» торпедировала восточнее острова Сескар английский эсминец «Виттория». Кроме этого, впервые было совершено два боевых похода подводных лодок в Ладожское озеро.

Несколько уцелевших черноморских подводных лодок служили на флоте А.И. Деникина, а затем П.Н. Врангеля и использовались исключительно для ведения разведки. В 1919 году в Николаеве была достроена подводная лодка АГ-22. После захвата Крыма Красной Армией подводные лодки «Тюлень», «Буревестник», «Утка» и подводная лодка АГ-22 ушли в Бизерту, где позднее были сданы на слом.

Ускоренное развитие подводного флота в годы Первой мировой войны привело к тому, что подводные лодки стали грозным оружием. Всего за время войны 600 подводных лодок воюющих государств потопили 55 крупных боевых кораблей (линкоры и крейсера), 105 эсминцев, 33 подводные лодки.

Общая грузоподъемность потопленных торговых судов составила около 19 миллионов регистровых тонн.

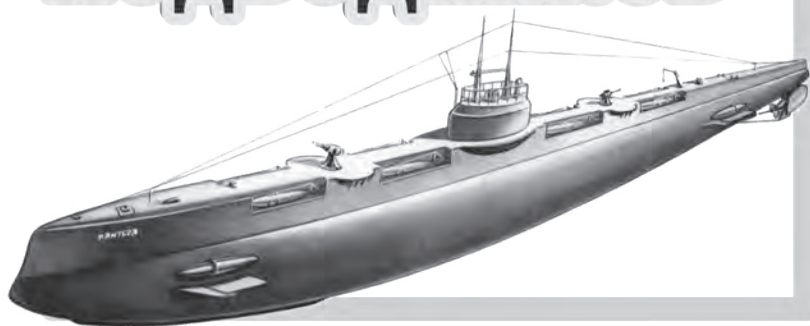
Действия германских подводных лодок на морских коммуникациях поставили Англию на грань поражения в войне. Стремясь блокировать Британию путем организации жёсткой подводной войны, немцы потопили океанский лайнер «Лузитанию», в числе погибших пассажиров которой находились граждане США. Этот инцидент крайне негативно повлиял на отношения между США и Германией и приблизил США к вступлению в войну.

По итогам Первой мировой войны был сделан вывод о необходимости взаимодействия подводных лодок с надводными кораблями эскадр, поэтому в период между мировыми войнами преимущественно совершенствовались надводные тактико-технические характеристики подводных лодок.





Подготовка подводников



Опыт строительства и боевого использования подводных лодок выявил необходимость специальной подготовки офицеров и команд для этих кораблей нового типа.

Инициатором в этой области был капитан 1 ранга Э.Н. Щенснович — бывший командир броненосца «Ретвизан», участник войны с Японией, который был назначен 5 апреля 1905 года в правление Балтийского завода на должность заведующего подводными миноносцами, а затем получил назначение на должность заведующего подводным плаванием на флоте и председателем комиссии по испытанию и приемке новых подводных лодок.

По специальному докладу Э.Н. Щенсновича о необходимости подготовки кадров подводников была назначена комиссия, которая следующим образом сформулировала свое мнение по этому вопросу: «Ни одна часть морской



ПЛ «Аллигатор»

специальности не требует от личного состава таких положительных знаний, как подводные лодки; здесь каждый должен точно знать, что ему надо сделать при различных обстоятельствах, ошибки не допускаются, а потому все служащие на подводных лодках должны пройти самым основательным образом соответствующий курс в школе и выдержать отлично экзамен по установленной программе».

8 февраля 1906 года на рассмотрение Государственного совета был внесен проект организации учебного отряда подводного плавания. Еще до его утверждения в Либаве уже началось комплектование отряда в составе учебного судна «Хабаровск» и подводных лодок «Пескарь», «Стерлядь», «Белуга», «Лосось» и «Сиг». На этих подводных лодках начали заниматься 7 офицеров и 20 матросов разных специальностей. Офицеры занимались самостоятельно, а матросы — под руководством инструкторов непосредственно на лодках.

Командиром отряда был назначен контр-адмирал Э.Н. Щенснович. Развивая свои соображения по организации отряда, он поставил вопрос о создании в Либаве основательной материально-технической базы и предложил *«вырыть в порту бассейн для стоянки в нем двадцати подводных лодок и соединить его с Либавским каналом для выхода лодок в море; устроить в бассейне для швартовки лодок пирсы (временно — боны); построить на берегу станцию для пополнения на лодках запасов электрической энергии и сжатого воздуха и установить опреснитель для получения дистиллированной воды; достроить в порту эллинг с ДОК-мостом для подъема в него с воды лодок на зимний период; выделить на берегу казармы для размещения команд и офицеров и оборудовать в них кабинеты и лаборатории для занятий»*. 27 марта «штат учебного отряда подводного плавания был утвержден.



Знак офицера-подводника ВМФ

На первых порах после оформления в отряде никаких теоретических занятий не было; обучение проводилось исключительно практически, на подводных лодках. Целью занятий явилось: *«обучить личный состав подойти к неприятелю незаметно и попасть в него миной»*.

В штате отряда состояли 7 обучающихся офицеров и 20–30 кондукторов и унтер-офицеров. Курс обучения составлял 10 месяцев для офицеров и от 4 до 10 месяцев для матросов. Окончательно класс сформировался к 1909 году, тогда же были определены программы и порядок обучения, составлены учебные пособия. Принимались офицеры, прослужившие на надводных кораблях три года и пригодные по состоянию здоровья служить на подводных лодках. Курс обучения делился на два периода. С ноября по март офицеры-слушатели изучали теоретические основы материальной части подводных лодок, вооружения, технических средств и общенаучные предметы (теория подводных

лодок, устройство подводных лодок, девиация, двигатели внутреннего сгорания, электротехника, физика, минное дело, водолазное дело, маневрирование и другие). Во втором периоде, с апреля по сентябрь, слушатели практиковались на подводных лодках, последовательно исполняли обязанности матросов по всем специальностям экипажа и помощника командира, упражнялись в управлении лодками и проводили учебные торпедные стрельбы, участвовали в тактических учениях. Общая продолжительность обучения составляла 10 месяцев.

До первой мировой войны класс подводного плавания окончили 45 строевых офицеров флота, 4 инженер-механика, 5 корабельных инженеров, 2 военно-морских врача и 3 офицера по адмиралтейству. Прощедшим полный курс теоретического и практического обучения и успешно сдавшим выпускные экзамены, циркуляром Главного морского штаба присваивалось звание офицера подводного плавания и предоставлялось право на ношение специального нагрудного знака «Офицер подводного плавания», утвержденногo 26 января 1909 года. Знак, изготовленный из серебра, представлял собой круг, образованный якорь-цепью. Внутри круга — вертикально поставленный, обвитый канатом якорь Холла и горизонтально расположенный си-луэт подводной лодки.

Предусмотренные планы строительства и оборудования, включая создание бассейна для стоянки подводных лодок, были выполнены полностью. Таким образом, отряд получил благоприятные условия для выполнения возложенных на него задач по подготовке командиров подводных лодок, а также специалистов-подводников рядового и старшинского состава различных специальностей: рулевых, электриков, минных машинистов (они же трюмные), мотористов и машинистов самостоятельного управления. Последняя специальность предусматривалась ввиду отсутствия на лодках должностей инженер-механиков, которые назначались на

корабли, имеющие общую мощность главных механизмов не ниже 500 л.с. (таких машинных установок на подводных лодках в тот период еще не было). Кроме того, отряд готовил водолазов для подводных лодок типа «Протектор», имевших водолазные камеры для выхода людей из лодки в подводном положении.

Кадры для подготовки специалистов-подводников черпались из числа офицеров и команд подводных лодок, вошедших в состав отряда и уже имевших опыт подводного плавания. Служившие ранее на подводных лодках офицеры были подвергнуты в 1907 году специальным экзаменам. Особым циркуляром Главного морского штаба 68 офицерам, выдержавшим экзамены, было присвоено звание офицера подводного плавания.

На учебном корабле «Хабаровск» были организованы классы для офицеров и школа для обучения команд. В систему обучения стали вводиться лекции для офицеров и уроки для команд. Устройство подводных лодок сначала изучали по чертежам, и только после этого переходили к практическому изучению материальной части непосредственно на подводных лодках.

В 1908 году система и порядок обучения получили окончательную форму, которая в общих чертах заключалась в следующем. Офицеры-слушатели, поступившие в отряд, с 1 ноября до начала апреля теоретически изучали те отрасли техники, с которыми им уже приходилось иметь дело на подводных лодках. Одновременно они изучали устройство подводных лодок всех типов, используя период ремонта, когда механизмы лодок были разобраны и доступны для осмотра. Во второй период занятий, продолжавшийся с апреля по сентябрь включительно, офицеры-слушатели распределялись по подводным лодкам Отряда, причем сначала исполняли на них обязанности специалистов-матросов (рулевой, торпедной, машинной, электромеханической и водолазной частей), а затем практиковались в управлении лодкой и в

стрельбе торпедами в неподвижные и подвижные щиты. Во второй половине июля и в августе, после основательного изучения лодок, офицеры знакомились с условиями службы на них в базах и походах.

Ученики-подводники комплектовались из специалистов надводного флота, окончивших ранее минную, машинную или водолазную школы, причем прохождение курса также делилось на два периода. В течение первого периода подводники изучали (в кратких чертах) устройство лодок всех типов и их механизмы, а также особенности своей специальности в применении к подводному плаванию. После экзаменов, во второй период занятий, ученики распределялись по лодкам, где закрепляли на практике свои специальные знания.

В начале октября особая комиссия от флота проверяла знания офицеров и матросов, окончивших курс обучения. Выдержавшие испытания назначались на подводные лодки, а офицеры, кроме того, получали звание офицер подводного



плавания. Общая продолжительность прохождения курса офицерами составляла 10 месяцев, а матросами — от 4 до 10 месяцев в зависимости от специальности и степени подготовки. Курс

боевой подготовки заканчивался учебными торпедными стрельбами. Торпедные атаки производились по учебному судну «Хабаровск», а также по договоренности с командирами по другим военным кораблям, приближавшимся или выходившим из порта.

Обучающийся офицерский состав комплектовался из офицеров надводного флота, выразивших желание служить в подводного плавания и удовлетворивших по состоянию

здоровья особым условиям службы на подводных лодках. Впоследствии к этому прибавилось требование, чтобы офицер, поступающий в число слушателей, прослужил предварительно на надводных кораблях не менее трех лет. Служившие в отряде подводного плавания офицеры различных специальностей (флагманские специалисты, корабельные инженеры, врачи, а с вступлением в строй подводных лодок с двигателями мощностью свыше 500 л. с. — и инженер-механики) полностью проходили курс подводного плавания; при этом врачи по представлению ими специальных работ в Санитарное управление также получали звание офицер подводного плавания и связанные с этим права и преимущества. Ученики-матросы до 1907 года комплектовались преимущественно из специалистов старшинского звания, желающих служить на подводных лодках (также при условии хорошего здоровья).

Осенью 1907 года в отряд был произведен первый набор (200 человек) из числа новобранцев, призванных на военную службу. Были отобраны люди, отличавшиеся хорошим здоровьем, наиболее грамотные и знающие какое-либо ремесло (слесари, токари, кузнецы и т.п.). С этого времени на отряд была возложена и строевая подготовка новобранцев. После прохождения строевой подготовки новобранцев делили по специальностям и отправляли в Кронштадтские школы для предварительной общей подготовки по специальности; затем, по возвращении в Либаву, начинался курс подготовки специалиста-подводника.

На учебный отряд подводного плавания, кроме подготовки кадров подводников, был возложен и целый ряд других важнейших задач: учебно-боевая подготовка подводных лодок на всех морях; организация содержания в боевой го-



Знак об окончании
минного класса.

товности их материальной части и оружия; ремонт и снабжение, а также решение проблемных вопросов, связанных с постройкой и использованием подводных лодок. Все вновь построенные подводные лодки до 1914 года поступали в состав учебного отряда, который осваивал их, укомплектовывал личным составом и после завершения учебно-боевой подготовки выделял дивизионы подводных лодок для Черноморского и Балтийского флотов. Отряд подводных лодок во Владивостоке также комплектовался подводниками из учебного отряда подводного плавания и был подчинен ему в отношении учебно-боевой подготовки.

Учебный отряд, которому приходилось комплектовать все строящиеся подводные лодки, вынужден был готовить больше специалистов, чем предусматривалось ранее утвержденными штатами — 150 человек. Число подготавливаемых отрядом матросов росло с каждым годом: в 1907-м подготовили (офицеры/матросы) 68/148, в 1908-м — 24/170, в 1909-м — 11/207. Часть мотористов, окончивших учебный отряд, назначалась на катера надводного флота для обслуживания бензиновых и керосиновых двигателей.



Знак об окончании
электротехнических
классов

Подводные лодки учебного отряда за все время его существования в Либаве занимались не только обычной учебной деятельностью, но и решением целого ряда тактических задач с целью расширения практических навыков командиров подводных лодок. Так, например, производились «атаки» учебного корабля «Хабаровск», а также других военных кораблей, приближавшихся к порту или выходивших из него. Командирам подводных лодок ставилась задача атаковать идущий корабль и произвести выстрел раньше, чем лодка будет замечена. Обычно лодки стреляли учебными торпедами с мнувшимся зарядным отделением. Хорошим выстрелом

считалось прямое попадание в борт корабля. Такие атаки способствовали выработке правильных приемов маневрирования, поднимали веру в силу подводного оружия среди личного состава.

С каждым годом, по мере накопления опыта, учебные атаки подводных лодок становились все более успешными. Так, например, в 1912 году на командирских стрельбах слушатели показали высокие результаты. Подводная лодка «Миного» произвела 20 выстрелов торпедами и добилась 8 попаданий, что составило 40%, «Пескарь», соответственно, 20/12/60%, «Стерлядь» — 21/6/29%, «Белуга» — 18/10/55%.

Для поднятия авторитета офицеров-подводников в 1909 году был утвержден специальный нагрудный знак для офицеров флота, успешно выдержавших выпускные практические испытания и удостоенных звания офицер подводного плавания.



Знак об окончании
штурманских классов

Ежегодно со второй половины июля и до середины сентября учебные подводные лодки отряда покидали свою базу в Либаве и посещали другие порты Балтийского моря. Во время этих плаваний личный состав знакомился с побере-

жьем и приучался к продолжительным переходам. Лодки отряда участвовали в общих маневрах флота, временно прекращая учебную деятельность. Состав подводных лодок отряда за время его существования подвергался значительным изменениям.

В 1906 году, как уже отмечалось, в состав отряда входило 5 подводных лодок. В 1907 году к ним присоединились подводные лодки «Карп», «Камбала» и «Карась». Последние не были превращены в учебные — на них обучался только кадровый состав, изучавший новый тип лодок. Осенью 1907 года подводную лодку «Лосось» отправили по железной до-

роге на Черное море. Туда же была отправлена и подводная лодка «Судак», а затем «Карп», «Карась» и «Камбала». Таким образом, учебный отряд подводного плавания выделил из своего состава и укомплектовал личным составом новую часть на Черноморском флоте. Летом 1909 года в отряд вошли две модернизированные подводные лодки — «Макрель» и «Окунь», одновременно с ними к отряду причислили опытную подводную лодку «Почтовый».

18 ноября 1909 года совещание при Морском Генеральном штабе нашло необходимым ввиду полного отсутствия на Балтийском море боеспособных соединений подводных сил выделить из учебного отряда три подводные лодки («Окунь», «Макрель», «Стерлядь») и сформировать бригаду подводных лодок в составе:

1-й дивизион: «Окунь», «Макрель», «Минога», «Пескарь» и «Стерлядь»;

2-й дивизион: «Крокодил», «Кайман», «Аллигатор», «Дракон» и «Акула».

В качестве вспомогательных судов были приданы: к 1-му дивизиону — транспорт «Хабаровск» ко 2-му дивизиону — транспорт «Европа». Поскольку «Хабаровск» исключили из учебного отряда подводного плавания, слушателей и учеников переселили с него в береговое помещение.

За время, прошедшее с момента организации отряда, его материально-техническая база значительно расширилась. Для занятий офицеров-слушателей и учеников устроили классы (торпедный и электротехнический), оборудовали лабораторию для исследования топлива и смазочных масел. На «Хабаровске» установили две динамо-машины, компрессоры высокого давления, опреснитель и рефрижератор; оборудовали мастерскую, склад для хранения торпед, зарядных отделений и боезапаса. В распоряжение отряда была выделена плавучая мастерская для текущего ремонта и два посыльных судна — «Воевода» и «Славянка» (последние исключили из отряда весной 1909 года и вместо них в

1910 году выделили посыльное судно «Тритон»). В 1911 году распределение подводных лодок в Балтийском море было изменено. В состав бригады подводных лодок вошли:

1-й дивизион: «Макрель», «Окунь», «Стерлядь», «Белуга» и «Миного»; вспомогательное судно — транспорт «Хабаровск»;

2-й дивизион: «Акула», «Кайман», «Крокодил», «Аллигатор» и «Дракон»; вспомогательное судно «Европа». Учебные лодки: «Сиг» и «Почтовый».

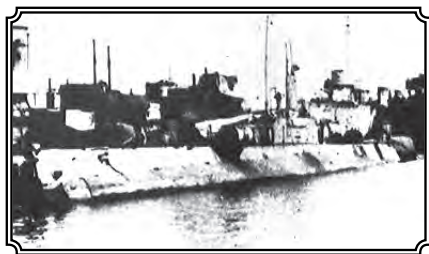
В 1912–1913 годах группировка лодок по дивизионам была снова изменена:

В 1-й дивизион вошли однотипные лодки «Макрель», «Окунь», «Миного» и «Акула».

2-й дивизион: «Кайман», «Дракон», «Крокодил» и «Аллигатор».

Учебными подводными лодками отряда при этом являлись «Белуга», «Стерлядь», «Пескарь». Опытные подводные лодки «Почтовый» и «Сиг» были сданы в порт.

Выделенные два дивизиона подводных лодок в новом составе продолжали находиться под общим командованием начальника учебного отряда подводного плавания. 1-й дивизион до начала Первой мировой войны назначался обычно на 2–3 месяца летней кампании для практического плавания слушателей и учеников. В 1913 году произошла реорганизация командования. Из двух дивизионов подводных лодок была организована бригада подводных лодок Балтийского моря. С началом войны класс вместе с учебным отрядом подводного плавания был переведен в Ревель, затем в Петербург.



ПЛ АГ-22 в Бизерте

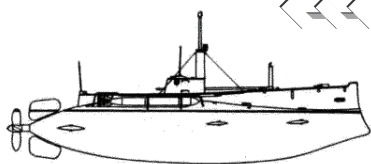
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ

Первой мировой войны

Проект	Год	Построено	Главный конструктор	Энергетическая установка	Примечание
«Дельфин»	1903	1	И. Г. Бубнов, И. С. Горюнов, М. Н. Беклемишев	бензин-электрическая	
«Касатка»	1904	6	И. Г. Бубнов, М. Н. Беклемишев	бензин-электрическая, дизель-электрическая	
«Форель»	1904	1	Р. Эквилей, верфь Ф. Круппа	электрическая	малая экспериментальная, подарена России Германией
«Карп»	1904	3	Верфь Ф. Круппа	керосин-электрическая	
«Кета»	1904	1	Лейтенант С. А. Янович	бензиновая	переделана из ПЛ проекта Джевецкого
«Сом»	1905	7	Д. Голланд	бензин-электрическая	на базе проекта «Фултон»
«Осётр»	1906	6	С. Лэк	бензин-электрическая	на базе ПЛ «Protector», американского проекта 1901 года
«Почтовый»	1907	1	С. К. Джевецкий	бензиновая, единый двигатель	
«Кайман»	1912	4	С. Лэк	бензин-электрическая	
«Акула»	1912	1	И. Г. Бубнов	дизель-электрическая	
«Минога»	1916	1	И. Г. Бубнов	дизель-электрическая	
«Краб»	1916	1	М. П. Налётов	керосин-электрическая	минный заградитель
«Морж» («Нерпа»)	1916	3	И. Г. Бубнов	дизель-электрическая	
«Нарвал»	1916	3	Д. Голланд	дизель-электрическая	
«Барс»	1916	24	И. Г. Бубнов	дизель-электрическая	
«Святой Георгий»	1916	1	фирма «Лауренти»	дизель-электрическая	двухкорпусная, итальянский проект «Г»
«Ёрш»	1917	2	И. Г. Бубнов	дизель-электрическая	минный заградитель, переоборудованы из пр. «Барс»
«27-В»	1917	3	Д. Голланд	дизель-электрическая	малые ПЛ для прибрежной обороны
«Американский Голланд»	1917	11	Д. Голланд	дизель-электрическая	

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«ДЕЛЬФИН»



Рассмотрев публикации в американских журналах и полагаясь на опытность русских инженеров-кораблестроителей, Морское ведомство 19 декабря 1900 года создало комиссию для проектирования подводных судов в составе: старший помощник судостроителя И.Г. Бубнов, старший инженер-механик И.С. Горюнов, лейтенант М.Н. Беклемишев. Комиссия, получившая отдельную секретную комнату в помещении опытового судостроительного бассейна, приступила к работе и 3 мая 1901 года представила проект «миноносца №113» (класса подводных лодок в Военно-Морском Флоте России еще не существовало). 5 июля 1901 года проект был утвержден, а несколько дней спустя Санкт-Петербургскому Балтийскому заводу уже был выдан заказ на постройку. Строителем «миноносца №113» назначили И.Г. Бубнова.

В основу создания подводной лодки были положены следующие соображения:

1. Принцип наименьших затрат, исходя из которого водоизмещение подводной лодки должно было быть минимальным.
2. Надводная скорость подводной лодки должна быть достаточной для нападения на суда, проходящие мимо нее, либо стоящие на якорю, либодвигающиеся у входа в гавань малым ходом.

Составление рабочих чертежей было поручено (под руководством комиссии) конструкторскому бюро Балтийского завода, которое несколько позже было преобразовано в отдел подводного плавания — «Подпла». Сменив последовательно ряд названий и претерпев многочисленные преобразования, это старейшее подводное бюро существует и

в настоящее время — это Центральное конструкторское бюро морской техники «Рубин». Комиссия была привлечена в «Подпла» к разработке деталей и руководству при постройке подводной лодки. Инженер-механик И.С. Горюнов не смог более принимать участие в работах, и его сменил инженер-механик Долголенко. Общество Путиловского завода поставило листовую и профильную сталь, Обуховский сталелитейный завод — воздушные баллоны, основное корабельное оборудование изготавливал сам Балтийский завод. Бензиновый мотор конструкции русского по происхождению инженера Луцкого заказали фирме Даймлер, где он работал главным инженером (с его же помощью М.Н. Беклемишев побывал в США на одной из подводных лодок фирмы Holland). Аккумуляторы и электромоторы заказали во Франции.

Клепанный корпус имел в сечении круглую форму по всей длине, его подкрепляли 32 наружных шпангоута и 8 внутренних стрингеров по пазам обшивки. Наружные шпангоуты составлялись из двух половин, соединявшихся посредством кузнечной сварки, усиливавшейся клепаной накладкой. Поперечных водонепроницаемых переборок и отсеков предусмотрено не было. Снаружи прочный корпус был обшит досками из лиственницы, в районе миделя была приклепана прочная



цилиндрическая рубка, имевшая входной люк с крышкой, в носовой части корпуса располагался прямоугольный люк для погрузки аккумуляторов и другого оборудования. Цистерны главного балласта располагались в оконечностях подводной лодки. Рулевое устройство состояло из вертикального и трех пар горизонтальных рулей, причем средние горизонтальные рули использовались для гашения остаточ-

ной положительной плавучести и обычно перекаладывались на постоянный угол. Вооружение состояло из двух наружных (решетчатых) аппаратов Джевецкого и двух торпед образца 1898 года. Предполагалось, что после испытаний подводной лодки будет рассмотрена возможность увеличения количества торпедных аппаратов Джевецкого до четырех.

Назначенный командиром лодки М.Н. Беклемишев докладывал после ходовых испытаний: возможность подводного плавания при скорости 5 узлов обеспечивается с точностью до 1 фута; скорость по поверхности 8,5 узла можно увеличить установкой винта с поворотными лопастями; практическая дальность плавания под электромотором определилась в 60 миль при скорости 5,2 узла, причем в течение 4 дней производилась варка свежей пищи, вентиляция и освещение; возможность зарядки аккумуляторов от мотора практически проверена много раз; не только командование, но даже несколько человек мастеровых, работающих на подводной лодке, переносят подводное плавание спокойно.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ МИНОНОСЦА № 113

Длина: 19,25 метра, **ширина:** 3,56 метра,
осадка: 3,2 метра.

Водоизмещение: надводное — 113 тонн,
подводное — 135,5 тонны.

Силовая установка: бензиновый двигатель Луцкого в 300 л.с. и электродвигатель в 130 л.с.

Скорость: наибольшая в надводном положении — 9,0 уз.
в подводном — 4,5 узла,

экономичная: в надводном положении — 5,0 узла,
в подводном положении — 1,2 узла.

Запас топлива: 1,9 тонны (бензин),
аккумуляторные батареи 64 элемента — 3.600 А.ч.

Дальность плавания: в надводном положении — от 245

до 280 миль при 9 узлах, 320 миль — при 5 узлах, в подводном положении — до 17 миль при 4 узлах, 35 миль — при 1,2 узла.

Вооружение: 2 торпедных аппарата Джевецкого, перископ Герца.

Экипаж: 2 офицера и 18 нижних чинов.

Время погружения: 4 минуты.

Время всплытия: 14 минут.

Глубина погружения: 50 метров.

В марте 1902 года подводная лодка зачислена в списки флота как «Миноносец №150», а 14 сентября 1902 года — в списки кораблей Балтийского флота, спущена на воду летом 1902 года, вступила в строй в июне 1904 года. Постройка подводной лодки носила явно экспериментальный характер, большой боевой ценности лодка не имела.

14 октября 1902 года подводная лодка закончила ходовые испытания. 31 мая 1904 года высочайшим повелением переименована в «Дельфин». До 11 июня 1906 года относилась к классу миноносцев. 16 июня 1904 года на подводной лодке производились очередные занятия с подводниками у западной стенки Балтийского завода.



Временно исполняющий обязанности командира лейтенант Черкасов, 2 офицера и 33 человека команды должны были пробыть 3 часа в подводном положении на глубине около 7 метров. В конструкции «Дельфина» имелись недоработки. При погружении воздух, вытесняемый из подводной лодки, стравливался через рубочный люк.

Командир подводной лодки держал крышку наготове и определял на глаз момент, когда пора ее захлопывать. После команды: «Наполнить цистерны!» — Черкасов опоздал с

задраиванием люка. Из-за его ошибки подводная лодка ушла под воду с незакрытым люком и затонула. Один из испугавшихся членов команды бросился вверх через полузакрытый люк, застрял в нем, чем увеличил поступление воды. Попытка продуть цистерны не привела к всплытию, так как подводная лодка уже почти полностью заполнилась водой. 2 офицера и 10 человек команды сумели открыть люк и выплыть из лодки. Лейтенант Черкасов и 23 нижних чина погибли. Все спасенные матросы изъявили желание продолжить службу в подплаве. 18 июня 1904 года к затонувшей подводной лодке был подведен подъемный кран, и подводная лодка была поднята и поставлена в ремонт.



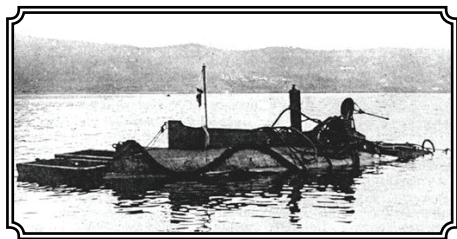
15 ноября 1904 года подводная лодка была отправлена во Владивосток для участия в Русско-японской войне, но только 28 февраля 1905 года смогла совершить свой первый выход в море из-за опоздания с присылкой торпед. «Дельфин» совершил несколько выходов в море, но так и не встретился с японскими кораблями.

5 мая 1905 года на подводной лодке для устранения возникшей накануне неисправности вертикального руля потребовалось вскрытие горловин кормовых бензино-



вых цистерн. Людей удалили из подводной лодки и начали вентилировать ее переносными вентиляторами. На следующий день подводную лодку продолжали вентилировать под наблюдением двух вахтенных. На борту остались рулевой Соткин и машинный машинист Хамченко. Они еще раз получили строгий приказ проявлять повышенную осторожность. В 10.20 к подводникам пришел машинный квартирмейстер с одного из крейсеров, который хотел перейти на

службу к подводникам, и ему интересно было узнать все подробнее. По случайному совпадению он оказался земляком Хамченко, и это решило все. Нижние чины спустились в подводную лодку, а через 20 секунд прогремел взрыв. Наверх смог выскочить только полуобгоревший Хамченко.



Из люка повалил густой черный дым, и, хотя в порт прибыло все начальство, никто ничего сделать не мог. Последовал второй взрыв, после которого подводная

лодка затонула (впоследствии было обнаружено, что в районе кормовых бензиновых цистерн было выбито 29 заклепок прочного корпуса). Подводная лодка медленно погрузилась кормой вперед в воду на глубину 14 метров. Вероятной причиной взрыва могла послужить искра от включения рубильника для освещения лодки. При подъеме «Дельфина» произошел взрыв гремучих газов; подводную лодку притопили, при следующих подъемах взрывы повторились 5 раз. Подводная лодка была поставлена в капитальный ремонт в декабре 1905 года.

В 1908–1909 годах проходила капитальный ремонт во Владивостоке. 9 декабря 1914 года произошел еще один взрыв при зарядке аккумуляторов с транспорта «Ксения». Причиной взрыва посчитали искру между электрической лампочкой и патроном, возникшую при задевании электриком шапкой за лампочку. До мая 1916 года подводная лодка была в составе отряда подводных лодок Сибирской флотилии (так назывались в то время морские силы России на Дальнем Востоке) и планировалась к отправке из Владивостока в Вологду по железной дороге. В конце марта главноначальствующий Архангельска и района Белого моря вице-адмирал Угрюмов срочно сообщил в Петроград, что «Дельфин» надо направлять не в Вологду, а в Котлас, так

как и железнодорожный путь, и водный при этом получают много короче, к тому же Котлас не так забит грузами, как Вологда. К 20 июня 1916 года эшелон прибыл в Котлас, подводную лодку погрузили на баржу; на второй барже поместилось её имущество. В Архангельск караван прибыл 25 июня. 22 июля пароход «Сума» с «Дельфином» на буксире вышел в Александровск. Караван конвоировал ледокол «Вайгач».

Ещё 30 июня 1916 года приказом морского министра «Дельфин» включили в состав судов дивизиона подводных лодок особого назначения. К этому времени подводную лодку №2 (типа «Голланд 27-В»), лежащую на камнях у Иоканьги, окончательно признали «в безнадёжном к спасению состоянии» и исключили из списков флота. Помимо «Дельфина», в Александровске находилась лишь под-



водная лодка №1 (тип «Голланд 27-В»). В начале сентября командир дивизиона И.И. Ризнич доложил, что «Дельфин» можно успешно использовать на Севере, однако «для плавания лодок необходима по местным условиям плавучая база, коей при дивизионе нет и без которой выход в море на мало-мальски продолжительный срок очень утомителен, особенно для лодки №1».

После шторма 16 сентября 1916 года у «Дельфина» оказались повреждёнными ограждения носовых и средних горизонтальных рулей. Их ремонт занял несколько дней, так как для работы в носовой цистерне подводную лодку приходилось «осушать» на мелководье во время отливов. В конце октября Ризнич доложил в Морской Генеральный штаб, что «Дельфин» будет готов через месяц.

Вскоре И.И. Ризнич получил предписание выехать за границу для перегона на Север подводной лодки «Святой Георгий», построенной в Италии для Российского флота. Он взял с собой многих специалистов из команды «Дельфина», и лейтенанту Дрейеру пришлось срочно готовить для подводной лодки новый экипаж. В конце декабря Морской штаб известил начальника дивизиона, что по плану подводные лодки «Дельфин» и №1 в конце 1917 года будут заменены новыми подводными лодками типа «АГ». Жизнь и



служба на Севере были нелегки, особенно страдали подводники от недостатка витаминов в рационе. В 1917 году многие из команды «Дельфина» болели цингой, пришлось уволить по болезни около половины моряков. Тем не менее к весне «Дельфин» привели в состояние боевой готовности. Однако выходить в море ему не пришлось. В начале апреля с обеих подводных лодок дивизиона по приказу начальника Кольского района сняли команды для приведения в порядок механизмов на кораблях дивизиона сторожевых катеров.

В ночь с 25 на 26 апреля поднялся сильный шторм. Волны выбили кранцы между корпусами, и лодку №1 повредило ударами об ограждения горизонтальных рулей «Дельфина». Понемногу принимал воду и «Дельфин», так как удары волн по плоскостям рулей расшатали сальники. Подводную лодку №1 успели перетянуть ближе к берегу, где она и затонула, а «Дельфин» удалось удержать на плаву, лишь нижняя часть якоря гребного электромотора побывала в воде.

Подводную лодку подготовили к обсушке, но через два дня командующий флотилией Северного Ледовитого океа-

на обратился в Морской Генеральный штаб с предложением признать обе подводные лодки окончательно непригодными для боевой службы. Из Петрограда ответили, что их можно пока использовать для обучения команд подводных лодок типа «АГ», прибывающих из Америки на Север. После того, как частью подводников укомплектовали корабли дивизиона сторожевых катеров, стало ясно, что в близком будущем дивизион подводных лодок расформируют.

В 1916 году для защиты Кольского залива было решено организовать в Александровске дивизион подводных лодок особого назначения. В этот отряд должны были войти подводные лодки №1 и №2, а также «Дельфин» и «Святой Георгий». 8 октября 1916 года подводная лодка «Дельфин» была перечислена в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

8 августа 1917 года, учитывая техническое состояние обеих поврежденных лодок, Морской штаб принял решение подводные лодки не восстанавливать и сдать их в порт, что и было выполнено 10 августа того же года. 23 августа 1917 года они исключены из состава флотилии СЛО. После Февральской революции в соединениях и на кораблях образовались комитеты, создали комитет и в дивизионе. На собраниях 8 июня оставшийся личный состав принял обращение к подводникам Балтики *«с просьбой настоять, чтобы при расформировании нашего дивизиона команда не была бы разогнана по разным надводным судам, а переведена в полном составе на лодки Балтийского моря»*. Туда же предлагалось отправить ценное оборудование. К августу в Петрограде решили перевести подводников с Севера на Балтику в бригаду подводных лодок и здесь же готовить команды для подводных лодок типа «АГ». Корабли дивизиона подлежали сдаче в порт, имелось и предложение переоборудовать «Дельфин» в портовый танкер. Приказом морского министра от 10 августа 1917 года подводные лодки №1 и «Дельфин» предписывалось сдать в порт, в этот же день был подписан приказ

о расформировании дивизиона. А 23 августа обе подводные лодки исключили из списков флота. Часть оборудования «Дельфина» отправили на Балтику, часть осталась на Севере. К сожалению, не сохранилась и серебряная закладная доска, её забрал кто-то из офицеров, позднее эмигрировавший. Корпус подводной лодки отбуксировали в Мурманск и оставили на береговой полосе территории торгового порта.



При обследовании Мурманского порта после окончания Гражданской войны был поднят вопрос о дальнейшей судьбе «Дельфина». В рапорте командира дивизии подводных лодок Балтийского моря Я.К. Зурабова на имя

командующего флотом говорилось: *«Крайне желательно... дедушку русского подводного флота спасти от разрушения и хранить с почётом, как хранят в Киле немцы первую лодку своего знаменитого изобретателя Бауэра»*. Зурабов просил указаний на перевозку корпуса «Дельфина» в Петроград. Ответ штаба флота в начале февраля 1921 года обескураживал: *«Подлодка «Дельфин» уже продана Латвии и в ведении Моркома не находится; интерес к ней как к историческому памятнику отходит на второй план под давлением более важных... боевых интересов, экономического кризиса и расстройств транспорта»*. Чиновники советского Морского комиссариата явно не хотели лишних хлопот.

После 1922 года подводная лодка «Дельфин» была передана Госсудоподъему, затем Беломорской партии ЭПРОН и перестроена в судоподъемный понтон. 16 марта 1932 года решением Совета Труда и Оборона при Совнаркоме СССР исключена из списков плавсредств Наркомвода в связи с передачей «Рудметаллторгу» для разделки на металл.

Так закончился путь первой боевой подводной лодки русского флота. Служба «Дельфина» продолжалась 15 лет на

Балтике, Тихом и Северном Ледовитом океанах. Подводная лодка «Дельфин» не участвовала в боевых действиях, но это не уменьшает значение первенца подводного флота России. Постройка и служба этой подводной лодки дали богатый материал для создания последующих поколений подводных лодок «русского» типа. На «Дельфине» обучались наши первые подводники, закладывались приёмы, методы, навыки, обычаи подводного плавания. Создатели «Дельфина» воспитали поколение инженеров и учёных, заложивших впоследствии основы современного подводного флота России.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

27 сентября 1902 года подводная лодка «Дельфин» была зачислена в списки судов Балтийского флота. В сентябре 1901 года заложена на судовой верфи Балтийского завода в Санкт-Петербурге. Постройка подводной лодки носила явно экспериментальный характер и большой боевой ценности подводная лодка не имела.

Спущена на воду летом 1902 года, вступила в строй в июне 1904 года. 29 июня 1904 года затонула на Неве у докостенки Балтийского завода в результате аварии, но в тот же день была поднята и после ремонта вновь введена в строй. С 28 ноября по 5 января 1905 года подводная лодка «Дельфин» перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток и зачислена в состав Сибирской флотилии.

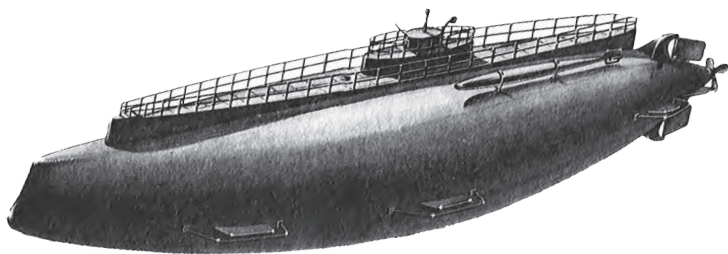
Во время Русско-японской войны несла позиционную и дозорную службы на подходах к заливу Петра Великого. 18 мая 1905 года затонула во Владивостокском порту от взрывов паров бензина, но была поднята, восстановлена и вновь введена в строй. Прошла капитальный ремонт в 1909 году во Владивостокском порту. 22 июня 1916 года была доставлена по железной дороге из Владивостока в Архангельск и 8 октября 1916 года зачислена в состав флотилии Северного Ледовитого океана.

9 мая 1917 года выброшена на берег Кольского залива во время сильного шторма. 15 августа 1917 года сдана Мурманскому военному порту на хранение и 5 сентября 1917 года исключена из состава флотилии Северного Ледовитого океана.



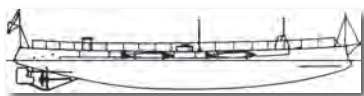
ПЛ «Дельфин» после аварии 5 мая 1905 года

После Гражданской войны передана «Госсудоподъему», затем — Беломорской партии ЭПРОН, исключена из списков плавучих средств Наркомвода и сдана «Рудметаллторгу» для разборки.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

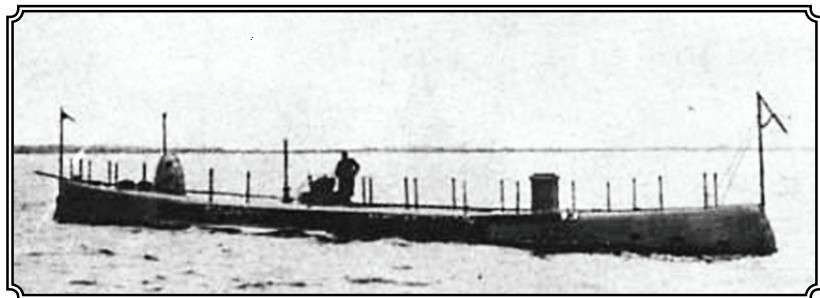
«КАСАТКА»



Успешные испытания первой отечественной боевой подводной лодки «Дельфин» еще раз подтвердили, что направление в проектировании таких подводных лодок, выбранное комиссией под председательством корабельного инженера И.Г. Бубнова, правильно.

Заручившись «пожеланием успеха при дальнейших постройках», высказанным Николаем II при осмотре подводной лодки «Дельфин», 13 августа 1903 года И.Г. Бубнов обратился с рапортом на имя управляющего Морским министерством вице-адмирала Ф.К. Авелана за разрешением приступить к разработке чертежей подводной лодки большего водоизмещения со скоростью надводного хода 14 узлов и более мощным торпедным вооружением.

Получив 1 сентября 1903 года соответствующее разрешение, ГУКиС два дня спустя выделил для проектирования 3. 000 рублей; однако за неимением кредита вопрос о выдаче наряда пока не поднимался.



23 октября 1903 года чертежи, «Объяснительная записка к проекту подводного миноносца №140», спецификация корпуса, расчеты нагрузки и остойчивости поступили на рассмотрение главного инспектора кораблестроения Н.Е. Кутейникова, который препроводил их в МТК для детального

изучения. Ознакомившись с документацией, председатель МТК вице-адмирал Ф.В. Дубасов лестно отозвался о проекте, отметив, в частности, что проект такой подводной лодки — *«значительный шаг вперед в смысле увеличения скорости, усиления минного вооружения, а также повышения мореходных качеств...»*. 20 декабря 1903 года МТК рассмотрел проект и также дал положительный отзыв.

По результатам проводившихся в течение лета 1903 года исследований в Опытном бассейне подводной части подводной лодки решили придать обводы, близкие по форме надводному кораблю. Предусматривалась установка двух бензиновых моторов по 400 л.с. Приблизив корпус подводной лодки к обводам миноносца, авторы проекта снабдили ее тараном, хотя нанесение таранного удара уже в то время признавалось маловероятным.

Основным оружием подводной лодки считались мины Уайтхеда (торпеды), количество которых доводилось до четырех, располагавшихся, как и на «Дельфине», в наружных торпедных аппаратах системы С.К. Джевецкого (в надстройке).

Стремясь избавиться от передаточных муфт, И.Г. Бубнов и М.Н. Беклемишев предложили сделать подводную лодку трехвальной, чем достигалась «самостоятельность всех двигателей», бортовые валы соединялись бы с бензиновыми моторами для надводного хода, а средний — с электродвигателем подводного хода. Электродвигатель и аккумуляторные батареи выбрали такого же типа, что и на подводной лодке «Дельфин». В целях улучшения обзора пришлось увеличить количество перископов до двух, разместив их в носовой и средней рубках, причем находившийся в средней рубке решили снабдить дальномером для определения расстояния при атаках.

Тактико-технические элементы новой подводной лодки, по сравнению с подводной лодкой «Дельфин», имели незначительные изменения. Подводя итоги, члены МТК призна-

ли представленный проект «удовлетворяющим без всяких изменений всем требованиям» и предложили сразу же приступить к постройке, поручив ее Балтийскому заводу.

2 января и 12 февраля завод получил заказы на пять подводных лодок (надводное водоизмещение каждой 140 тонн), причем первым трем присвоили 5 июня названия — «Касатка», «Скат» и «Макрель», а двум остальным 17 июля — «Налим» и «Окунь».

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «КАСАТКА»

Размерения: длина — 33,4 метра, ширина — 3,39 метра.

Водоизмещение: надводное/подводное — 142/177 тонн.

Запас плавучести: 26,6%.

Скорость: под бензиновым мотором — 14,0 узла, под электромотором — 9,5 узла.

Экипаж: 20 человек.



18 марта 1904 года был уложен первый лист обшивки подводной лодки «Касатка». В связи с начавшейся Русско-японской войной Морское министерство стремилось как можно скорее ввести подводную лодку в состав действующего флота. Когда М.Н. Беклемишев сообщил, что по предварительным переговорам с поставщиками выяснилось, что аккумуляторы, электродвигатели и другое оборудование *«можно изготовить для всех подводных лодок весьма скоро»*,

то министерство решилось на постройку кораблей без бензиновых моторов мощностью 400 л.с., изготовление которых грозило затянуться на неопределенный срок.

Постройка подводной лодки велась довольно быстрыми темпами, и 24 июля 1904 года подводная лодка «Касатка» была спущена на воду. 6 сентября 1904 года достроечные работы на подводной лодке «Касатка» подошли к завершению. Из-за задержки заказанных главных моторов пришлось установить только вспомогательный бензиновый мотор системы «Панар». В то же время Морское министерство предприняло попытку заказать в Англии шесть керосиновых двигателей системы «Газес» мощностью 200 л.с., оказавшихся, как выяснилось позднее, громоздкими и ненадежными, но получить их в назначенные сроки так и не удалось. Пока же бортовые дейдвудные трубы заглушили, оставив лишь

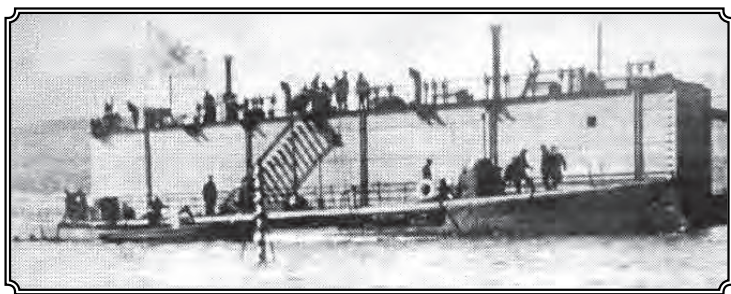


средний вал, с которым при помощи передаточных муфт соединили электродвигатель и мотор системы

«Панар»; муфты передавали усилие первого на гребной вал в подводном положении, а второго — на динамо-машину при зарядке аккумуляторов и на винт в надводном положении. Первые погружения подводной лодки «Касатка» у стенки завода оказались неудачными: *«с величайшим трудом»* ее удавалось удерживать в горизонтальном положении, не принесли успеха и погружения на ходу за Кронштадтом — подводная лодка *«проваливалась»* кормой. Для устранения этого серьезного недостатка пришлось установить кормовую рубку-поплавков и увеличить площадь горизонтальных рулей. С прибытием 29 сентября 1904 года на подводную лодку «Касатка» М.Н. Беклемишева испытания продолжались, и в ходе их выяснилось, что отсутствие предусмотренной проектом рубки у центрального входного люка за-

метно сказывается на мореходности. Неудачным оказалось устройство для заполнения дифференциальных цистерн, определенные трудности возникали при действии горизонтальными рулями, требовались доработки и по перископам.

Стремясь скорее отправить пополнение на театр военных действий, Морское министерство приняло решение об устранении недостатков уже во Владивостоке, куда перевезти подводную лодку можно было лишь зимой через замерзший Байкал, потому что строительство Круглобайкальской железной дороги к тому времени еще не было закончено. 12 октября подводная лодка «Касатка» маневрировала на Большом Кронштадтском рейде, а через пять дней провела учебные минные стрельбы и 18 октября возвратилась в Санкт-Петербург. Через 8–9 дней «Касатку» поставили на железнодорожные транспортеры, заказанные Путиловскому заводу еще в марте. Во Владивосток подводная лодка ушла 4 ноября. Однако из-за перегрева осей и схода одного ската транспортера с рельсов эшелон задержался и подводная лодка «Касатка» прибыла в конечный пункт назначения 12–13 декабря 1904 года. Это была первая в мире перевозка подводной лодки водоизмещением свыше 100 тонн по железной дороге на расстояние около 10.000 км.



Переделывать пришлось почти все, кроме корпуса, включая румпель, штуртросы, горизонтальные рули, электропроводку и т.д. В результате первые испытания подводной лодки «Касатка» начались лишь в марте 1905 года.

Общий же недостаток, как отмечалось при испытаниях «Касатки» в Кронштадте, заключался в отсутствии ограждения средних рубок. В надводном положении даже при незначительном волнении вода заливала палубу через открытый люк и попадала внутрь; при закрытом люке наблюдение велось через иллюминаторы, обзор был крайне ограничен, особенно в тумане или ночью.

Вопрос об изготовлении рубок, служивших бы и своеобразным мостиком при надводном ходе, М.Н. Беклемишев поднял 29 ноября 1904 года, и 13 декабря Балтийский завод получил наряд на их изготовление. 5 сентября следующего, 1905 года рубки были готовы, испытаны давлением, обшиты деревом и через 10 дней отправлены во Владивосток; уста-



новили их уже после войны, причем носовую рубку и рубку-поплавков в корме сняли. *«Отправка подводных лодок во Владивосток имела целью только оборону порта, — говорилось в акте спе-*

циально созданной комиссии по исследованию состояния и боеспособности подводных лодок, находившихся на Дальнем Востоке, — а потому не принималась во внимание возможность большого удаления ПЛ от базы...».

Отмечалось, что подводная лодка «Касатка» могла успешно действовать лишь *«в 50-мильном расстоянии от базы, в надводном же положении могла пройти более 2.000 миль; средняя подводная скорость составляла 5,5 узла, надводная — 8,5 узла».*

В 1914 году на подводной лодке «Касатка» начали заменять «Панары» дизелями по опыту балтийских подводных лодок, но ставили более мощные — по 160 л.с. В конце года подводная лодка «Касатка» прибыла на Балтику, где базировалась на Мариенхамне (Аландские острова). Участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной

службы на подходах к портам и базам, совершила 6 боевых походов) и в Февральской революции. В ходе боевых действий на подводной лодке «Касатка» установили пулемет.

Осенью 1917 года подводная лодка «Касатка» стала в Петрограде на капитальный ремонт. 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского флота. 31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение. В годы Гражданской войны отремонтированная Балтийским заводом «Касатка» была перечислена в состав Астраханско-Каспийской флотилии. Осенью 1918 года «Касатку» погрузили на железнодорожные платформы и доставили в Саратов, где спустили на воду в затоне. Затем «Касатка» самостоятельно перешла в Астрахань. В 1919 году подводная лодка «Касатка» числилась в составе Волжско-Каспийской военной флотилии, а с марта 1919 года — Морских сил Каспийского моря.

После Гражданской войны подводная лодка «Касатка» находилась в порту на хранении, а 21 ноября 1925 года исключена из состава РККФ в связи с передачей Комгосфонду для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

18 марта 1904 года подводная лодка «Касатка» заложена на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге как подводный миноносец, первоначально именовалась «Миноносец №140». 31 мая 1904 года Высочайшим Указом присвоено наименование «Касатка». 5 июня 1904 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 24 июля 1904 года спущена на воду.

6 сентября 1904 года на подводной лодке закончены монтажные работы. С сентября по октябрь 1904 года подводная лодка «Касатка» выполнила программу первой части испытаний в акватории Финского залива, которые в целом

оказались неудачны. В частности, выяснилось, что при погружении создавался большой дифференциал на корму, для ликвидации которого в кормовой части подводной лодки устанавливали поплавки, симметричный с рубкой, расположенной в носовой части, а также увеличили площадь горизонтальных рулей. Другие дефекты, обнаруженные на испытаниях, решено было устранять во Владивостоке после доставки туда подводной лодки. 2 октября 1904 года в присутствии членов Морского технического комитета на Кронштадтском рейде совместно с подводной лодкой «Дельфин» произведена проверка маневренности. 17 октября 1904 года совместно с подводной лодкой «Дельфин» произведена стрельба двумя минами, стрельбы прошли успешно. 27 октября 1904 года погружена на транспортеры. 4 ноября 1904 года отправлена по железной дороге во Владивосток. 13 декабря 1904 года эшелон благополучно прибыл во Владивосток, где в ожидании навигации подводная лодка поставлена на берег.

1 января 1905 года зачислена во вновь сформированный отдельный отряд миноносцев крейсерного отряда Тихого океана с базированием на мыс Эгершельд. В марте 1905 года спущена на воду, вошла в кампанию.

С 9 по 16 апреля 1905 года совершила боевой поход к берегам Кореи, прошла южнее залива Гишкевича, из похода вернулась по причине обнаружившейся сильной коррозии торпед. С 28 апреля по 4 марта 1905 года вслед за подводными лодками «Дельфин» и «Сом» совершила несколько выходов по близлежащим бухтам с целью поиска неприятеля, но встреч с противником не имела. С октября 1905 года по февраль 1906 года — зимовка в порту Владивостока. 6 марта (19 марта по новому стилю) 1906 года Высочайшим Указом перечислена в разряд подводных лодок. В 1906 году на Механическом заводе во Владивостоке выполнен ремонт и модернизационные работы: установлена усовершенствованная средняя рубка с командным мостиком, изготовленная на Балтийском заводе. С октября 1906 года по февраль 1907 года зи-

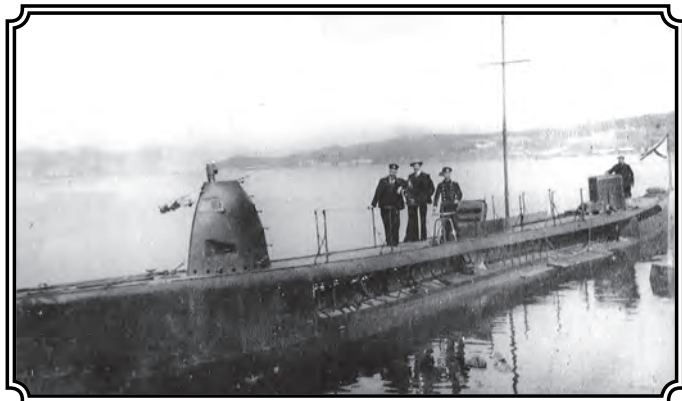
мовка в порту Владивостока. С 1907 года по зиму 1908 года — зимовка в порту Владивостока. С 1908 года по зиму 1909 года — зимовка в порту Владивостока.

29 июля 1909 года в 14.00 во время нахождения у борта плавбазы «Ксения» в кормовой части подводной лодки произошел взрыв паров бензина, что привело к разрушению обшивки кормовой части корпуса и пожару. Ввиду возможности повторного взрыва и разрастания пожара подводную лодку быстро отбуксировали от стоявших кораблей, вскоре пожар удалось погасить силами экипажа. Ликвидация последствий пожара и ремонт заняли 20 дней. 2 декабря 1909 года поднята в плавучем доке для зимовки в порту Владивостока. С 1910-го по зиму 1911 года — зимовка в порту Владивостока. С 1911 года по 1912 год — зимовка в порту Владивостока. С 1912 года по 1913 год — зимовка в порту Владивостока. С 1913 года по 1914 год — зимовка в порту Владивостока. В ходе зимовки с 1914 года по зиму 1915 года на механическом заводе во Владивостоке выполнен капитальный ремонт.

2 декабря 1915 года доставлена по железной дороге из Владивостока в Петроград и перечислена в состав 4 дивизиона бригады подводных лодок Балтийского флота с базированием на Мариенхамн (Аландские острова). В 1915 году вошла в кампанию и приняла участие в боевых действиях в Балтийском море: несла дозорную службу на подходах к портам и базам. Для усиления вооружения на подводной лодке был установлен пулемет. В 1917 году в течение кампании совершила шесть кратковременных боевых походов и выполнила одну безуспешную торпедную атаку немецкого транспорта. 25 октября 1917 года зачислена в состав Красного Балтийского флота. Осенью 1917 года по причине необходимости капитального ремонта переведена в Петроград.

31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение.

10 ноября 1918 года отправлена по железной дороге из Петрограда в Саратов, откуда на буксире по Волге доставлена в Астрахань для участия в боевых действиях в ходе Гражданской войны. 18 ноября 1918 года перечислена в состав Военной флотилии Астраханского края. 31 июля 1919 года перечислена в состав Волжско-Каспийской военной флотилии.



5 июля 1920 года подводная лодка «Касатка» перечислена в состав Морских сил Каспийского моря, но после окончания боевых действий вновь передана порту Баку на хранение. 21 ноября 1925 года исключена из состава РККФ в связи с передачей «Комгосфонду» для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту.





Император Николай II во время
Первой мировой войны



Вице-адмирал А.И. Русин.
Начальник Морского Генерального
штаба



Контр-адмирал Э.Н. Щенснович.
Начальник учебного отряда
подводного плавания, заведующий
подводным плаванием России



Контр-адмирал П.П. Левицкий.
Начальник бригады подводных
лодок Балтийского моря



И.Г. Бубнов.
Генерал-майор Корпуса
корабельных инженеров



М.Н. Беклемишев.
Капитан 1 ранга, первый командир
подводной лодки «Дельфин»



И.С. Горюнов.
Корабельный инженер



Н.Е. Кутейников.
Главный инспектор
кораблестроения МТК



Владимир Трубетцкой.
Капитан 1 ранга, один из первых
русских подводников



Александр Плотто.
Лейтенант Отдельного Владивосток-
ского отряда подводных лодок



Борис Вильицкий.
Мичман. Командир подводной
лодки «Скат»



Михаил Домерщиков.
Лейтенант. Командир подводных
лодок «Дельфин» и «Скат»



Александр Гарсоев.
Капитан 2 ранга. Командир подвод-
ных лодок «Минога» и «Львица»



Константин Соболев.
Старший лейтенант. Командир
подводной лодки «Почтовый»



Михаил Никольский.
Мичман. Конструктор «единого»
двигателя для ПЛ



Лев Мациевич.
Лейтенант инженер-подводник,
ставший летчиком



Василий Меркушев.
Лейтенант. Командир подводной
лодки «Окунь»



Яков Подгорный.
Капитан 1 ранга. Командир
подводной лодки «Крокодил»



Сергей Власьев. Капитан 1 ранга.
Разработчик тактики группового
использования подводных лодок



Николай Гудим. Лейтенант.
Командир подводной лодки
«Акула» (изобрел устройство РДП)



Николай Подгурский.
Капитан 1 ранга. Командир дивизии
подводных лодок Балтийского моря



Вячеслав Ключковский.
Капитан 1 ранга. Командир бригады
подводных лодок Черного моря



Михаил Кителин.
Старший лейтенант. Командир
подводной лодки «Тюлень»



Николай Ильинский.
Старший лейтенант. Командир
подводной лодки «Барс»



Александр Реммерт.
Лейтенант. Старший офицер
подводной лодки «Барс»



Дмитрий Сташевский.
Лейтенант. Штурман
подводной лодки «Барс»



Владимир Крузенштерн.
Лейтенант. Старший офицер
подводной лодки «Краб»



Лев Феншоу.
Капитан 1 ранга. Командир
подводной лодки «Краб»



Нестор Монастырев.
Мичман. Командир подводных
лодок «Скат» и «Утка»



И.И. Крутиков.
Штабс-капитан.
Инженер-механик ПЛ «Краб»



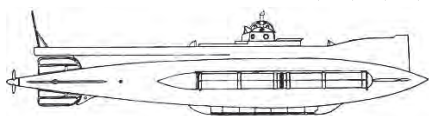
Иван Ризнич. Старший лейтенант.
Командир дивизиона ПЛ.
Владимир Шмидт. Лейтенант.
Командир подводной лодки №1



Нижние чины подводной лодки
«Фельдмаршал граф Шереметев»

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«ФОРЕЛЬ»



В 1903 году известная фирма «Крупп» по собственной инициативе — с целью заинтересовать

правительство и в надежде получить выгодные военные заказы — построила по проекту испанского инженера Р. Эквилея первую в Германии подводную лодку. Фирма к тому времени не имела никакого опыта подводного кораблестроения, а Эквилей не относился к числу особо одаренных изобретателей, поэтому с технической точки зрения подводная лодка оказалась весьма заурядной. Она представляла собой маленький полужизненный корабль водоизмещением 17 тонн с одним электродвигателем в 65 л.с. и большой аккумуляторной батареей. На поверхности подводная лодка ходила со скоростью 4,5 узла, под водой — 3,5 узла; могла погружаться на 30 метров и удаляться от базы на 20 миль в надводном положении и на 18 миль — под водой. Вооружение подводной лодки состояло из двух наружных трубчатых торпедных аппаратов, без запасных торпед.

В январе 1904 года внезапной атакой Порт-Артура Япония начала войну с Россией. Довольно скоро стало ясно, что, будь в осажденной базе одна-две подводные лодки, противник не мог бы вести ее тесную блокаду. Однако к началу войны в русском флоте имелась всего одна подводная лодка «Дельфин». Поэтому морское ведомство бросилось лихорадочно заказывать или покупать подводные лодки где только можно.

С этой целью в Германию выехал один из первых подводников России, командир подводной лодки «Дельфин» капитан 2 ранга М.Н. Беклемишев. 24 мая 1904 года он подписал контракт с фирмой «Крупп» на постройку трех лодок типа «Е» конструкции того же Р. Эквилея и предложил вла-

дельцу фирмы подарить экспериментальную подводную лодку в знак признательности за выгодную сделку. Получивший изрядную сумму русского золота Крупп не стал возражать, тем более что подводная лодка уже сыграла свою роль «живой» рекламы.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «ФОРЕЛЬ»

Водоизмещение: надводное/подводное — 17/18 тонн.

Скорость: в надводном положении — 4,5 узла,
в подводном положении — 3,5 узла.

Дальность плавания: в надводном положении — 20 миль,
в подводном положении — 18 миль.

Экипаж: 4(3) человека.

Размерения: 12,5х1,65(без ТА)х1,1 метра.

Электродвигатель: 1х65 л.с.

Вооружение: 2 съёмных ТА.

Глубина погружения: до 30 метров.

Подводную лодку, получившую название «Форель», погружили на железнодорожную платформу, и 14 июня 1904 года она прибыла в Россию на станцию Либава. В сложившихся условиях «Форель» была достаточно ценным приобретением по следующей причине. Все уже имевшиеся и заказанные подводные лодки при отправке на Дальний Восток даже на специальном железнодорожном транспорте



требовали снятия большей части оборудования — фактически полуразборки. Это очень увеличивало срок приведения их в боеспособное состояние. Только одна

маленькая «Форель» помещалась целиком на платформе и сразу по прибытии могла быть готова к действию. Поэтому 22 августа ее после нескольких пробных выходов в море и погружений первым же эшелоном отправили на войну.

29 сентября 1904 года «Форель» прибыла во Владивосток и сразу же вступила в строй. Хотя ей не пришлось сталкиваться с противником, она тем не менее, сыграла важную роль — роль *«психологического оружия»*. Контр-адмирал Витгефт написал в 1900 году следующее: *«Не давая еще вполне удовлетворительного результата в боевом отношении, подводная лодка, однако, является уже оружием, производящим сильное нравственное влияние на противника, раз он знает, что такое оружие имеется против него»*.

В течение пяти месяцев «Форель» была способна производить только «нравственное влияние», поскольку была безоружной. Подводные лодки отечественной постройки вооружались 38-сантиметровыми торпедами образца 1898 года. Для «Форели» заказали 75 торпед фирмы Шварцкопфа марки В/50. Командир «Форели» просил выслать торпеды как можно быстрее, но из-за различных проволочек боезапас доставили только 29 марта 1905 года. До этого момента

подводная лодка несколько раз покидала базу и проводила холостые стрельбы. Совершила она и несколько боевых патрулирований, преимущественно в паре с

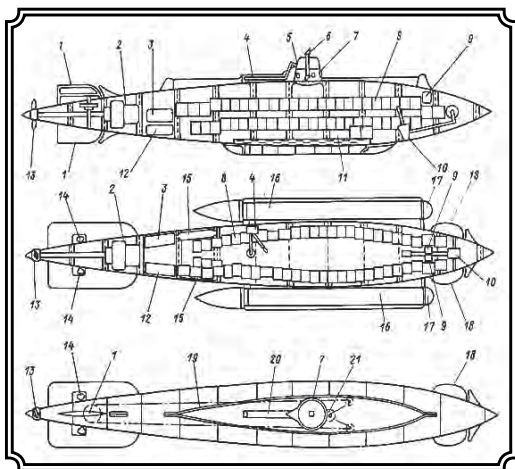


«Дельфином», так как последний нес на борту имеющиеся в достатке русские торпеды. Сам факт их выхода в море очень много значил в глазах неприятеля, который, конечно же, получил об этом информацию от своей агентуры. Японцы очень опасались подводных лодок. В апреле 1904 года при подрыве у Порт-Артура броненосцев «Яшима» и «Хацусе» вся эскадра долго и ожесточенно стреляла в воду, считая причиной гибели кораблей атаку подводных лодок. В июле 1905 года японские миноносцы встретили в устье Амура маленький «полуподводный катер» «Кета», переделанный

из подводной лодки Джевецкого 1881 года постройки, и быстро ретировались. Больше вражеские корабли в этом районе не появлялись.

Организационно «Форель» с 1 января 1905 года числилась в составе отдельного отряда миноносцев Владивостокского отряда крейсеров. (Подлодки как класс кораблей были узаконены в русском флоте только с марта 1906 года.) Служба ее не изобиловала яркими страницами. С вступлением в строй новых подводных лодок значение подводной лодки уменьшалось, и она все чаще оставалась на базе «в готовности к выходу».

ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «ФОРЕЛЬ»



1 — вертикальный руль; 2 — гребной электродвигатель; 3 — помпа балластная; 4 — привод люка; 5 — люк; 6 — перископ; 7 — боевая рубка; 8 — аккумуляторы; 9 — электромотор привода крышки торпедного аппарата; 10 — привод горизонтального руля; 11 — балластная цистерна; 12 — компрессор; 13 — гребной винт; 14 — кормовой горизонтальный руль; 15 — воздухохранитель; 16, 17 — торпедный аппарат и его крышка; 18 — носовой горизонтальный руль; 19 — надстройка; 20 — корпус привода люка; 21 — привод вертикального руля.

После окончания Русско-японской войны прогресс в области подводного плавания стал намного интенсивнее, и в результате боевое значение «Форели» быстро сошло на нет. С началом Первой мировой войны большую часть подводных лодок, доставленных в свое время на Тихий океан, отправили на другие театры военных действий.

17 мая 1910 года подводная лодка вышла в бухту Новик. Плавая в надводном и подводном положениях в течение 6 часов, она разрядила аккумуляторную батарею и в базу была вынуждена возвращаться на буксире у борта подводной лодки «Бычок».

В подводной лодке «Форель» находился только рулевой, входной люк для вентиляции подводной лодки не был задраен. При буксировке подводная лодка стала зарываться носом, и напором воды входной люк открыло. Командир подводной лодки и два матроса успели спасти рулевого и перебраться на палубу подводной лодки «Бычок», но сама подводная лодка затонула на глубине 26 метров.



Обнаружили подводную лодку на грунте методом траления и при помощи водолазов и плавучего крана подняли на поверхность. Было решено перевезти «Форель» в Либаву, отремонтировать и использовать в качестве учебной, однако отправка в Либаву не состоялась. В 1910 году подводная лодка была переведена в разряд вспомогательных судов.

В 1912 году заводу Ноблесснер в Ревеле заказали для Тихого океана 4 подлодки тип «Барс» и одной из них присвоили имя «Форель». Правда, постройка «тезки» очень затянулась, так как ее начали переделывать в минный заградитель, но так и не закончили, разобрав недостроенной.

Окончательная судьба первой подводной лодки «Форель» не совсем ясна. Известно, что корпус подводной лодки сохранялся во Владивостоке еще во времена Гражданской войны. По некоторым источникам, бывшая «Форель» в 1921 году была продана правительством промышленников Меркуловых маньчжурскому диктатору Чжан Цзолиню и разобрана на металл.

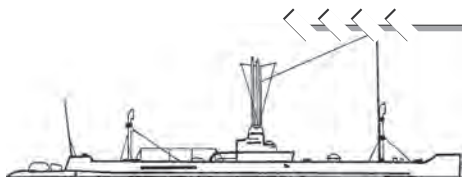
Вторая подводная лодка «Форель» 18 марта 1914 года была зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 3 июля 1914 года номинально заложена на заводе «Ноблесснер» в Ревеле как подводная лодка тип «Барс». Постройка самой подводной лодки производилась на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 27 февраля 1915 года подводная лодка перечислена в состав Балтийского флота. 26 октября 1916 года получен подряд по переоборудованию по типу «Ёрш». В 1917 году подводная лодка находилась в 90% готовности, в состав Красного Балтийского флота не перечислялась, механизмы и оборудование были использованы для ремонта других подводных лодок. Осенью 1917 года корпус подводной лодки спущен на воду. В 1917 году оставлена на длительный срок в Петроградском военном порту на приколе и использовалась во вспомогательных целях. 1 октября 1921 года присвоили номер «13». В апреле 1927 года передана Комцветфонду. В июне 1927 года передана Ленвоенпорту. В 1929 году использовалась спасательным судном «Коммуна» для тренировки в подъеме затонувших подводных лодок.

В 1951 году на базе «Главвторчермета» на Туруханских островах в Ленинграде разделана на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«КАРП»



24 мая 1904 года с фирмой Ф. Круппа был подписан контракт на постройку трех подводных лодок тип «Е». Эти подводные лодки строились под заводскими номерами 109, 110, 111. Учитывая новизну конструкции, в контракте не предусматривались санкции за невыполнение условий договора. Испытания первой подводной лодки должны были начаться 10 января 1905 года, второй и третьей — в феврале и марте того же года. Затем подводные лодки должны были быть разобраны, перевезены по железной дороге в Россию и там вновь собраны. В качестве дара за заключение контракта Ф. Крупп бесплатно передал России подводную лодку «Форель».

Подводная лодка «Карп» была заложена в мае 1904 года на судовой верфи «Deutsche Werke Kiel AG» в Киле (Германия) по заказу Морведа России и 25 июля 1906 года зачислена в списки кораблей Черноморского флота. Спущена на воду в июне 1907 года и вступила в строй 1 августа 1907 года. 26 апреля 1908 года доставлена по железной дороге из Либавы (Лиепая) в Севастополь.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «КАРП»

Водоизмещение: надводное — 205 тонн,
подводное — 236 тонн.

Длина: 39,9 метра, **ширина:** 3,14 метра,
осадка: 2,61 метра.

Запас плавучести: 14,5%.

Скорость погружения: 3 минуты.

Скорость: в надводном положении — 10 узлов,
в подводном положении — 8,5 узла.

Дальность плавания: в надводном положении — 825 миль, в подводном положении — 27 миль.

Экипаж: 29 человек.

Двигатель: керосиновый 2х200 л.с.,
электромотор 2х200 (1 80) л.с.

Вооружение: один 457мм НТА (2 запасных),
два 457-мм ДТА (установлены в 1909 г.).

Глубина погружения: до 30 метров.

В августе 1905 года Россия отказалась от железнодорожной доставки подводных лодок и предложила перегнать их в Либаву морем. Изготовление подводных лодок задержалось, испытания начались только в августе 1905 года и завершились летом 1907 года в Киле. Во время постройки возникло много недоразумений между заводом и представителями ВМФ России, особенно упрекавших фирму Круппа в нежелании внести те изменения, которые уже осуществлялись на подводной лодке U1 (строилась попутно для Германии).

Фирма Ф. Круппа, ссылаясь на условия контракта, отказывалась принимать требования русских моряков, и, несмотря на ряд замечаний, приемная комиссия под руководством М.Н. Беклемишева была вынуждена принять подводные лодки в казну. Подводная лодка «Карп» была спущена на воду в июне 1907 года, вступила в строй 1 августа



1907 года и 26 апреля 1908 года доставлена по железной дороге из Либавы (Лиепая) в Севастополь. Подводная лодка «Карп» относилась к полуторакорпусному типу. Прочный корпус был разделен поперечными переборками на 7 отсеков, которые

были соединены между собой болтами. Второй и шестой отсеки были оборудованы входными люками. Над четвертым отсеком размещалась прочная рубка, также имевшая входной люк. По отношению к прочному корпусу рубка не была герметизирована, не проверялись на герметичность и отсеки прочного корпуса.

В нижней части прочного корпуса размещалось четыре откидных киля, конструкция отдачи которых оказалась очень несовершенной. В верхней части корпуса во всю длину подводной лодки размещалась надстройка, носовая оконечность которой имела характерную приподнятую форму, в кормовой части надстройки размещалось ограждение газовыхлоп-



ПЛ «Карп» у пирса. 1910 год

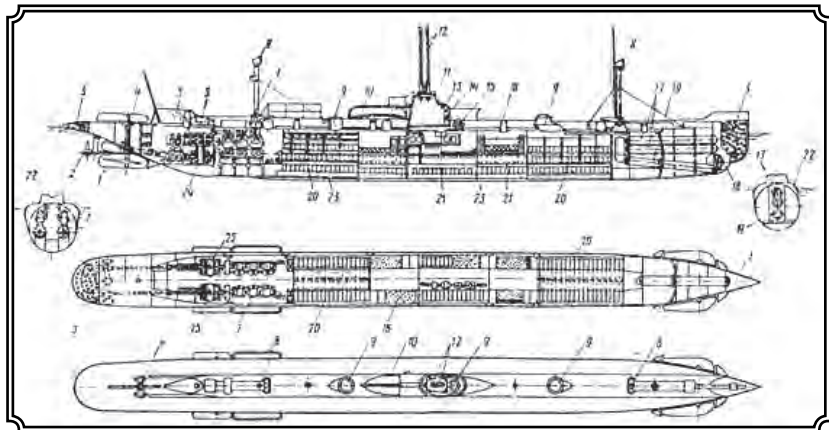
ной трубы, напоминающее небольшую рубку; для вентиляции внутриотсечного воздуха и обеспечения работы керосиновых моторов в носовой и кормовой частях были предусмотрены заваливающиеся вентиляционные трубы. В надстройке размещались запасы топлива и масла и баллоны воздуха высокого давления.

Система погружения-всплытия состояла из шести балластных цистерн внутри прочного корпуса и семи в легком, три из которых в носовой части, две — в кормовой и две — в междубортном пространстве. Внутренние цистерны располагались в нижней части прочного корпуса в районе аккумуляторных отсеков и были легкими, что исключало их продувание воздухом высокого давления, и они осушались помпами.

Позднее, уже на Черном море, в 1909 году за счет снятия двенадцати аккумуляторов одну из внутренних цистерн переделали под цистерну высокого давления, что существенно повысило безопасность подводной лодки. Наружные цистерны заполнялись самотеком, а продувались воздухом. Однако время заполнения цистерн было большим, и уже в России систему заполнения пришлось переделывать, менять арматуру. Для дифферентовки была предусмотрена всего одна носовая дифферентовочная цистерна, что приводило к ряду неудобств при эксплуатации. Для увеличения плавучести свободное пространство между легким и прочным корпусами заполнялось пробкой, которая в процессе эксплуатации набухала, ее удельный вес становился существенно больше расчетного значения, в результате чего подводная лодка приобретала отрицательную плавучесть.

Несовершенна была и электромеханическая установка — аккумуляторная батарея не была оборудована системой вентиляции, в качестве главных двигателей надводного хода были применены керосиновые моторы. Характерной особенностью, от которой фирма отказалась при строительстве немецких лодок, было наклонное размещение торпедного аппарата. В 1912–1913 годах подводная лодка «Карп» прошла в Севастополе капитальный ремонт. Участвовала в Первой мировой войне — несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма, на подходах к Севастополю и Констанце. 12 декабря 1917 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Севастопольскому военному порту на хранение. 16 декабря 1917 года вошла в состав Красного Черноморского флота, но 1 мая 1918 года была захвачена в Севастополе германскими войсками, а 24 ноября 1918 года - англо-французскими войсками. 26 апреля 1919 года по приказу английского командования подводная лодка «Карп» была затоплена в районе Севастополя. 26 марта 1926 года поднята Черноморской партией ЭПРОН, отбуксирована в Севастополь и сдана Комгосфонду для демонтажа и разделки на металл.

ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «КАРП»



1 — вертикальный руль; 2 — гребной винт; 3 — пробковый заполнитель; 4 — баллер вертикального руля; 5 — газовыхлопная труба; 6 — главная электростанция; 7 — керосиномотор; 8 — вентиляционные трубы; 9 — входной люк; 10 — шлюпки; 11 — боевая рубка; 12 — перископ; 13 — рубочный иллюминатор; 14 — штурвал вертикального руля; 15 — барабан штуртроса вертикального руля; 16 — помещение экипажа; 17 — пеналы для запасных торпед; 18 — крышка торпедного аппарата; 19 — торпедный аппарат; 20 — аккумуляторные батареи; 21 — внутренние балластные цистерны; 22 — цистерны в легком корпусе; 23 — отрывные кили; 24 — пост погружения и всплытия; 25 — электромотор.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В мае-июне 1904 года заложена на судостроительном предприятии «Deutsche Werke Kiel AG» в Киле (Германия) по заказу Морского Воеводства России. В августе 1905 года прошла заводские испытания под электромоторами (керосиновые моторы на тот момент отсутствовали). 25 июля 1906 года зачислена в списки кораблей Черноморского флота. Зимой 1907 года получила наименование «Карп». В июне 1907 года спущена на воду.

В мае-июне 1907 года приемо-сдаточные испытания проводились комиссией под председательством капитана 1 ранга М.Н. Беклемишева.



1 августа 1907 года вступила в строй при условии устранения за счет фирмы многочисленных (около 60) замечаний уже в России. 16–23 августа 1907 года проводились практические выходы для обучения личного состава подводной лодки «Карп» и старших специалистов подводных лодок «Карась» и «Камбала». 19 сентября 1907 года граждане немецкого города Экенферда вручили подводной лодке «Карп» шелковый памятный флаг. В сентябре-октябре 1907 года своим ходом, совместно с другими подводными лодками серии, перешла из Кия в Либаву, где вошла в состав учебного отряда подводного плавания. 26 апреля 1908 года была отправлена по железной дороге из Либавы (Лиеная) в Севастополь. 4 мая 1908 года прибыла в Севастополь. Входила в состав отдельного дивизиона подводных лодок Черноморского флота. Использовалась для целей учебного отряда подводного плавания ЧФ. 1 августа 1908 года собрана, моторы опробованы на зарядку, механизмы готовы к погружению. Летом 1908 года участвовала в маневрах Черноморского флота. В 1908–1909 годах совершила походы в Балаклаву и Ялту. 20 мая 1909 года участвовала в учебной торпедной атаке по крейсеру «Память Меркурия», торпеда при ударе о бронированный корпус крейсера утонула.

30 сентября 1909 года вошла в состав дивизиона подводных лодок Черноморского флота. В 1912–1913 годах прошла в Севастополе капитальный ремонт с устранением ряда недостатков. В 1913 году совершила походы в Балаклаву и Алупку. В 1914 году в составе дивизиона вошла в бригаду подводных лодок ЧФ.

В 1914–1916 годах участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма, на подходах к Севастополю и Констанце). В 1916 году входила в состав 3-го дивизиона бригады подводных лодок ЧФ. 12 (19?) февраля 1917 года выведена из боевого состава. 3 мая 1917 года законсервирована и сдана Севастопольскому военному порту на хранение. 16 декабря 1917 года вошла в состав Красного Черноморского флота. 1 мая 1918 года захвачена в Севастополе германскими войсками. 24 ноября 1918 года захвачена в Севастополе англо-французскими войсками. 26 апреля 1919 года по приказу английского командования затоплена в районе Севастополя.

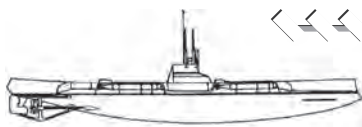
В 1925 году подводная лодка «Кари» обнаружена в Северной бухте Севастополя на глубине 17 метров. 25–26 марта 1926 года поднята Черноморской партией ЭПРОН, отбуксирована в Севастополь и сдана Комгосфонду для демонтажа и разделки на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«КЕТА»

«ФЕЛЬДМАРШАЛ
ГРАФ ШЕРЕТЕВ»



Подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев» (тип «Касатка») заложена на Балтийском заводе в первой половине 1904 года, спущена на воду 8 августа того же года. Последняя подводная лодка в серии была доказана на средства, собранные «Особым комитетом по усилению военного флота на добровольные пожертвования», причём значительную сумму внесла семья Шереметевых, благодаря чему корабль был назван в честь генерал-фельдмаршала



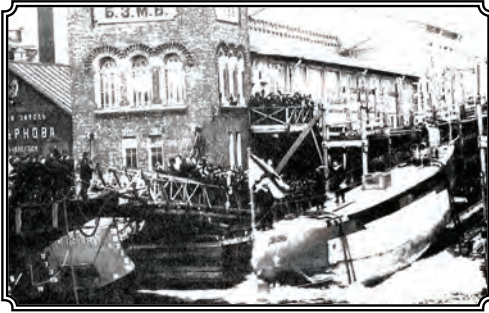
графа Бориса Шереметева, соратника Петра I. После пробного погружения в октябре 1904 года на транспортере 4 ноября подводная лодка была отправлена по железной дороге во

Владивосток, куда прибыла 12–13 декабря 1904 года. После выполнения необходимых переделок 1 мая 1905 года была подготовлена к плаванию. До 11 марта 1906 года числилась в классе миноносцев.

Во время Русско-японской войны 1904–1905 годов устье Амура защищала русская подводная лодка «Кета», переделанная из старой подводной лодки конструкции С.К. Джевецкого. На самом деле «Кета» была полуподводной, то есть могла плавать только в полупогруженном состоянии. Подводная лодка была оснащена слабым бензиновым двигателем, а для удобства и безопасности плавания отвод выхлопных газов Янович направил в длинную трубу над корпусом лодки. Принцип подобного устройства для вывода отработанных газов и для подвода воздуха к двигателю в более совершенную конструкцию воплотил по-

ручик Корпуса инженер-механиков флота Б.Е. Сальяр, в период службы во Владивостоке неоднократно бывавший на «Кете» и знакомый с ее конструкцией. По чертежам Сальяра в мастерских транспорта «Ксения» было изготовлено первое устройство, позволявшее при нахождении подводной лодки на перископной глубине использовать для движения двигатель надводного хода.

После этого Сальяр добился оборудования этим устройством подводной лодки «Фельдмаршал граф Шереметев». Строки из архива за 1910 год: *«19 октября подводные лодки «Ф. Гр. Шереметев» и «Скат» выходили из Владивостока в Амурский залив на подводный ход, причем подводная лодка «Ф. Гр. Шереметев» произвела испытание возможности*



хода в боевом положении под бензиновым мотором, благодаря проведенным трубам от рабочих газов бензинового мотора выше боевой рубки, причем выяснилось, что при положении

передних рулей в горизонтальной плоскости, задних же, положенных на погружение, при несвежей погоде, такое движение подводной лодки вполне возможно». Таким образом, в этот день в русском флоте появился прообраз устройства РДП (работы дизеля под водой), которым оснащены все современные дизельные подводные лодки во всем мире.

В 1915 году подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев» была перевезена в Петроград, в том же году прошла капитальный ремонт. Участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам) и в Февральской революции, базируясь в Мариехамне и Або. 4 августа 1917 года присвоено новое название — «Кета». 25 октября 1917 года вошла в состав

Красного Балтийского флота. 31 мая 1918 года выведена из боевого состава и исключена из состава ВМФ в связи с передачей в отдел фондового имущества для демонтажа и разделки на металл.

В 1922 году затонула при наводнении в Петрограде, в 1924 году подводная лодка «Кета» поднята и сдана в ОФИ для разборки на металлолом.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «КЕТА»

Размерения: длина — 33,5 метра, ширина — 3,35 метра, осадка — 3,4 метра.

Водоизмещение: надводное/подводное — 140/177 тонн.

Мощность двигателей: надводного/подводного хода — 1х100/1х100 л.с.

Скорость: надводная/подводная — 8,5/5,5 узла.

Дальность плавания: надводным/подводным ходом — 700/30 миль.

Глубина погружения: 50 метров.

Вооружение: 1 пулемет, 4 торпеды в наружных решетчатых аппаратах Джевецкого.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В апреле 1904 года заложена на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге как подводный миноносец. Строилась на средства, собранные «Особым комитетом по усилению военного флота на добровольные пожертвования». Получила наименование «Фельдмаршал граф Шереметев». 8 августа 1904 года спущена на воду. 18 августа 1904 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии.

6 октября 1904 года начались испытания, но без аккумуляторов, которые были уже отправлены во Владивосток. Выполнила пробное погружение. С 26 по 27 октября 1904 года подводную лодку погрузили на транспортеры.

4 ноября 1904 года отправлена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток. 13 декабря 1904 года эшелон благополучно прибыл во Владивосток, где в ожидании навигации подводная лодка поставлена на берег. 1 января 1905 года зачислена во вновь сформированный отдельный отряд миноносцев крейсерного отряда Тихого океана с базированием на мыс Эгершельд. В марте 1905 года окончательно собрана и спущена на воду, вошла в кампанию, на подводной лодке продолжены испытания.



В мае 1905 года начала выходить в море. 9 мая 1905 года на подводной лодке повреждено динамо, ремонт продолжался 10 дней. С мая по июнь 1905 года выполняла торпедные стрельбы. В 1905 году приняла участие в Русско-японской войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого. С 1905 года по 1906 год — зимовка в порту Владивостока. 6 марта (19 марта по нов. ст.) 1906 года Высочайшим Указом перечислена в разряд подводных лодок.

В 1906 году на механическом заводе во Владивостоке выполнен ремонт и модернизационные работы: установлена усовершенствованная средняя рубка с командным мостиком, изготовленная на Балтийском заводе. С 1906 года по 1907 год — зимовка в порту Владивостока. С 1908 года по 1909 год — зимовка в порту Владивостока. С 1909 года по 1910 год — зимовка в порту Владивостока. Б.Е. Сальяр разработал устройство, позволявшее при нахождении

подводной лодки на перископной глубине использовать двигатель надводного хода, изготовил его в мастерских плавбазы «Ксения».

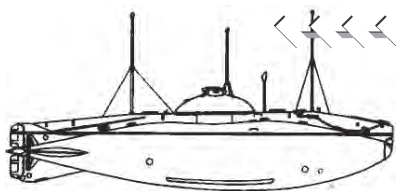
В качестве эксперимента этим устройством оборудовали подводную лодку. В 1910 году на сравнительных испытаниях совместно с подводной лодкой «Скат» устройство Б.Е. Сальера было проверено и получило положительную оценку. С 1910 года по 1911 год — зимовка в порту Владивостока. С 1911 года по 1912 год — зимовка в порту Владивостока. С 1912 года по 1913 год — зимовка в порту Владивостока. С 1913 года по 1914 год — зимовка в порту Владивостока. В ходе зимовки 1914–1915 годов на механическом заводе во Владивостоке выполнен капитальный ремонт.

2 декабря 1915 года подводная лодка доставлена по железной дороге из Владивостока в Петроград и перечислена в состав 4 дивизиона Бригады подводных лодок Балтийского флота, с базированием на Мариенхамне (Аландские о-ва) и порт Або. С 1916 года по 1917 год вошла в кампанию и принимала участие в боевых действиях на Балтийском море: несла дозорную службу на подходах к портам и базам. Для усиления вооружения на подводной лодке был установлен пулемет. 4 августа 1917 года подводной лодке присвоено новое наименование — «Кета».

25 октября 1917 года подводная лодка «Кета» зачислена в состав Красного Балтийского флота. Осенью 1917 года по причине необходимости капитального ремонта переведена в Петроград. 25 октября 1917 года зачислена в состав Красного Балтийского флота. 31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение. В 1922 году подводная лодка затонула во время наводнения в Петрограде. В 1924 году подводная лодка «Кета» поднята и сдана в Отдел фондового имущества для разборки на металлолом.

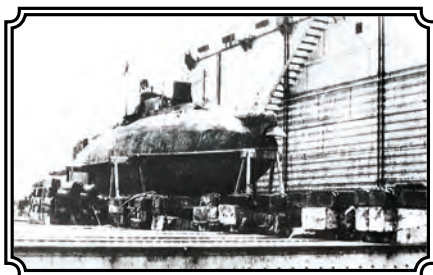
ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«СОМ»



12 сентября 1903 года правление Невского судостроительного завода в Санкт-Петербурге подписало с американской фирмой «Holland Torpedo Boat», принадлежащей Дж. Голланду, договор о праве Невского завода в течение 25 лет осуществлять постройку подводных лодок по проектам Голланда в России. 10 февраля 1904 года правление Невского судостроительного завода в Петербурге предложило Морскому техническому комитету (МТК) построить подводные лодки по проекту «Holland - VIIR». МТК «признал желательным приобретение» одной-двух подводных лодок этого проекта.

В связи с началом Русско-японской войны 27 февраля 1904 года Невскому заводу был выдан заказ на постройку пяти подводных лодок со сдачей в августе-сентябре 1904 года. Одновременно



28 апреля 1904 года у фирмы Голланда была куплена подводная лодка проекта «Holland-VIIR» — «Fulton», построенная в 1901 году в США. Подводной лодке было присвоено новое наименование «Сом».

Закладка всех пяти лодок состоялась на Невском заводе 10 мая 1904 года, корпуса подводных лодок строились из отечественных материалов, агрегаты и механизмы закупались в США и на Невском заводе лишь собирались. Из-за отсутствия опыта постройка этих подводных лодок продвигалась медленно. Ходовые испытания первой подводной

лодки «Щука» начались только 15 июня 1905 года. Все пять заказанных подводных лодок были сданы лишь к 25 мая 1906 года. Правление Невского завода не ограничилось постройкой пяти лодок и 4 июля 1907 года предложило МТК построить еще одну подводную лодку этого типа.

Отдел подводного плавания Главного управления кораблестроения (ГУК) поддержал это предложение. Ее испытания были закончены 22 ноября 1907 года. Подводной лодке присвоено наименование «Судак».

Обучение экипажей первых подводных лодок этой серии проводилось под руководством американских инструкторов. Подводная лодка «Сом» была однокорпусной. Корпус имел веретенообразную форму, напоминающую *«форму быстро плавающих рыб (дельфина)»*.

Он отличался утолщенной носовой частью и узкими обводами кормовой части. Для повышения мореходности сверху прочного корпуса была установлена легкая надстройка.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «СОМ»

Водоизмещение: надводное/подводное — 105/120 тонн.

Размерения: длина — 19,3 метра, ширина — 3,58 метра, осадка — 2,9 метр.

Скорость: в надводном положении — 8,5 узла, в подводном положении — 6,0 узла.

Дальность плавания: в надводном положении — 430–500 миль, в подводном положении 30–40 миль.

Экипаж: 22 (18?) человек.

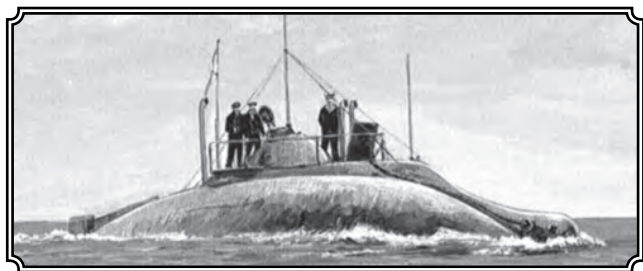
Двигатель: бензиновый — 1х160 л.с., электромотор — 1х70 л.с.

Запас плавучести: — 18,1%.

Вооружение: 1 — 457-мм НТА (боекомплект — 3 торпеды), 1 орудие 37-мм.

Глубина погружения: до 30 метров.

Прочная рубка имела восемь иллюминаторов для наблюдения за обстановкой в позиционном положении. Для наблюдения и управления стрельбой на перископной глубине был установлен перископ системы Фосса. Управление подводной лодкой осуществлялось двумя парами вертикальных и горизонтальных рулей, расположенных крестообразно за гребным винтом. Балластные цистерны располагались в прочном корпусе и продувались сжатым воздухом на любой глубине вплоть до предельной. Подводная лодка была оборудована *«автоматическим прибором для опоражнивания главной цистерны при опускании на глубину больше 60 футов»*. Удобной была и система уравнильных цистерн.



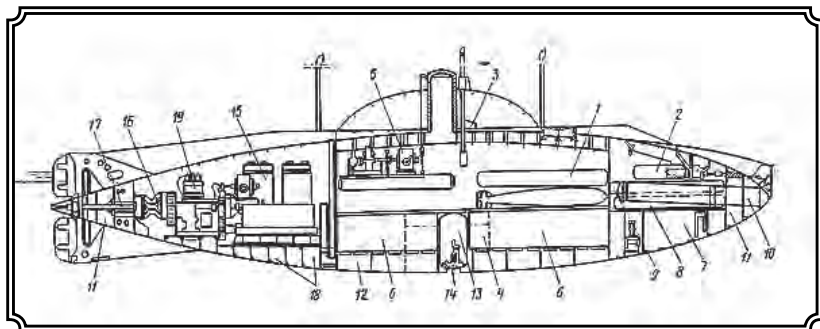
Подводная лодка «Сом», находившаяся в составе Балтийского флота, с началом Первой мировой войны была вооружена 37-мм орудием. В процессе освоения подводной лодки перископы Фосса были заменены на более эффективные перископы системы Герца. Надстройка подводной лодки «Сом» зимой 1908–1909 годов переделана по образцу подводной лодки постройки Невского завода.

23 октября 1909 года Главное управление кораблестроения и снабжения по результатам конкурса выдало заказ фирме «Л. Нобель» (С.-Петербург) на изготовление 5 дизелей мощностью 160 л.с. и весом 3,3 тонны для замены бензиновых моторов, обладавших повышенной взрывопожароопасностью.

Подводная лодка «Сом» положительно отличалась от подводных лодок других проектов того времени. Они обладали сравнительно высокой скоростью хода, быстротой по-

гружения, хорошей мореходностью, а также законченностью и продуманностью деталей. Подводные лодки этого типа находились в боевом строю до конца компании 1916 года.

СХЕМА УСТРОЙСТВА ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «СОМ»



1, 8, 9 — резервуары воздуха высокого давления; 2 — торпедозаместительная цистерна; 3 — компас; 4 — главная балластная цистерна; 5 — трюмный насос; 6 — аккумуляторная яма; 7 — топливная цистерна; 10 — торпедный аппарат; 11 — дифференциальная цистерна; 12 — уравнивательная цистерна; 13, 18 — вспомогательная цистерна; 14 — кингстон; 15 — бензиновый двигатель Отто-Дейц; 16 — муфта; 17 — упорный подшипник; 19 — гребной электромотор.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1901 году заложена на верфи «Holland Torpedo Boat C» в Сан-Франциско (США) под наименованием «Fulton». 12 июня 1901 года спущена на воду. 28 апреля 1902 года вышла из Нью-Йорка в Чесапикскую бухту в сопровождении парохода «Норфолк». В самом начале этого перехода на лодке произошел взрыв скопившегося в прочном корпусе гремучего газа, вызванный электрической искрой.

Подводная лодка серьезных повреждений не получила, но через выбитые заклепки соленая забортная вода попала в аккумуляторную батарею, вызвав образование ядовитого

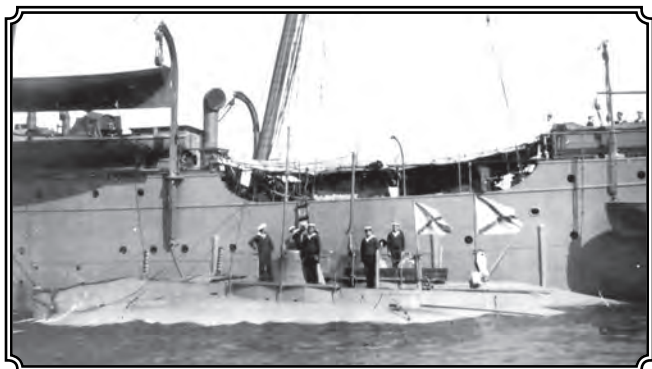
хлорного газа. Командир, четверо подводников и австрийский морской офицер получили ожоги. Экипаж был отравлен хлорным газом. До 1904 года испытания подводной лодки проводились в рекламных целях. 28 апреля 1904 года Невским заводом как представителем фирмы «Holland» был заключен договор на покупку подводной лодки с доставкой ее в готовом и исправном виде без торпедного оружия в один из портов Балтийского моря.

31 мая 1904 года приказом Морского ведомства подводная лодка получила название «Сом» и зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 13 июня 1904 года была отправлена из Америки на пароходе «Menatik» под названием «Паровой котел». 1 июля 1904 года прибыла в Кронштадт в адрес директора Невского завода. Из Кронштадта подводную лодку отправили в Петербург на Невский завод, где на нее были установлены аккумуляторы и снятые при транспортировке механизмы.

6 сентября 1904 года — завершение сборки подводной лодки. 26 сентября 1904 года подводная лодка перешла в Бьерке-Зунд, где были проведены ходовые испытания. Комиссия признала подводную лодку годной «для прибрежной обороны».

10 октября 1904 года подводная лодка перешла в Морской канал, где приступила к обучению экипажей. 15 ноября–29 декабря 1904 года была погружена на специальную железнодорожную платформу и отправлена во Владивосток, куда прибыла 29 декабря 1904 года. 1 февраля 1905 года во Владивостоке подводная лодка была окончательно собрана, испытана и готова к плаванию, однако ее боевое использование задержалось из-за отсутствия торпед. Русским правительством для подводных лодок иностранного производства были заказаны на заводе Шварцкопфа в Берлине 75 торпед калибром 45 см и длиной 355 см. 9 февраля 1905 года к Владивостоку близко подошли японские корабли. Подводной лодке был дан приказ выйти в море и атаковать неприятеля, но из-за отсутствия торпед приказ пришлось

отменить. В этот период подводная лодка отрабатывала боевые задачи. В середине февраля 1905 года подводная лодка вместе с подводной лодкой «Дельфин» выходила на разведку без торпед. 27 марта 1905 года в бухте Владивостока участвовала в учениях по прорыву противолодочной сети на рейде Владивостока. Прорвав сеть, подводная лодка всплыла, произвела условный пуск торпеды и с частью сети, которая опутала корпус, дошла до пристани порта. 29 марта 1905 года во Владивосток прибыли торпеды. 13 апреля 1905 года подводная лодка произвела первую практическую стрельбу, торпеды вышли нормально.

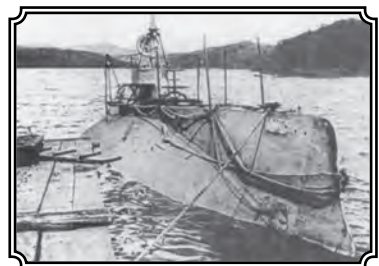


Во время Русско-японской войны боевая деятельность подводной лодки сводилась к несению дозорной службы, ведению ближней разведки и охране своего побережья в районе Владивостока. Подводная лодка за шесть месяцев боевых действий прошла 1.318 миль над водой и 93 мили под водой, удалялась от Владивостока на расстояние до 120 миль. Наибольшая продолжительность пребывания подводной лодки в море составила 8 суток, из них под водой — 16 часов, при наибольшей продолжительности пребывания под водой до 1,5 часа. При ведении разведки и несении дозорной службы русским подводным лодкам в районе Владивостока лишь в одном случае удалось обнаружить японские военные корабли. Это произошло 28 апреля 1905 года, когда подводные лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сом» находились в районе

бухты Преображения, расположенной в 70 милях от Владивостока. Подводная лодка «Сом», несколько отставшая от других подводных лодок, обнаружила два японских миноносца. Во время погружения для начала атаки подводная лодка была обнаружена и обстреляна одним из миноносцев. Попаданий в подводную лодку не было. Погрузившись на глубину 12 метров, подводная лодка начала маневрировать для выхода в атаку. Подняв через несколько минут перископ, командир увидел, что миноносцы уходят. Подводная лодка всплыла, чтобы продолжить атаку в позиционном положении, но неожиданно опустившийся туман скрыл миноносцы. 13 июня 1905 года вошла в состав отдельного отряда миноносцев Владивостокского отряда крейсеров. 16 августа 1905 года — выход из строя бензинового двигателя на полном ходу по вине экипажа. В августе–октябре 1905 года прошел ремонт двигателя. 19 марта 1906 года подводная лодка отнесена к классу подводных лодок. В 1913 году прошла капитальный ремонт.

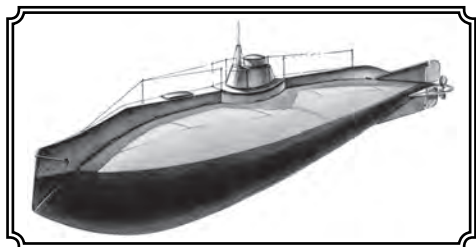


В декабре 1914 года подводную лодку «Сом» срочно погрузили на железнодорожные платформы и вместе с командами отправили в Севастополь, куда она прибыла в первой половине января и была включена в состав Черноморского флота. Подводная лодка совершила переход из Севастополя в Одессу, где была включена в систему обороны порта. В январе–июле 1915 года «Сом» несла дозорную службу на дальних подступах к порту. В июле 1915 года подводная лодка была погружена на железнодорожную платформу и отправлена на Балтику в Петроград и была включена в



состав Балтийского флота. Из Петрограда своим ходом пришла к новому месту базирования — базу Мариэхамн. Подводная лодка неоднократно выходила на дежурство утром на рассвете, а с темнотой возвращаясь в базу, успехов не добилась.

10 мая 1916 года в 4 часа утра подводная лодка «Сом», осуществлявшая патрулирование в районе Оландсгафа, погибла при подводном столкновении (в некоторых источниках это столкновение называется тараном) со шведским паро-



ходом «Ингерманланд». Как засвидетельствовал капитан парохода, он заметил перископ, возвышающийся над водой на 1 метр, на расстоянии 150 ме-

тров. Подводная лодка шла параллельным курсом, а затем повернула к пароходу. Решив, что его хотят осмотреть, капитан застопорил ход.

Перископ внезапно скрылся под воду, а подводная лодка ударила пароход в подводной части. Больше подводная лодка не показывалась. Вместе с подводной лодкой «Сом» погиб и ее экипаж — 2 офицера и 16 нижних чинов.





Офицеры Императорского флота России, окончившие
учебный отряд подводного плавания



Экипаж подводной лодки «Окунь» после награждения



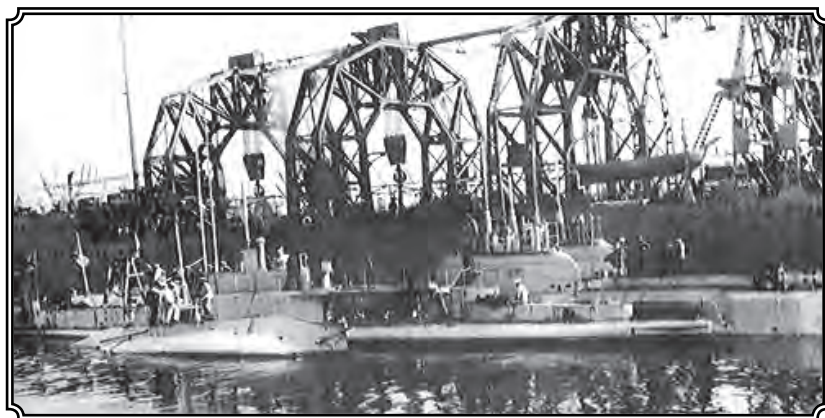
Экипаж подводной лодки «Минога» после награждения



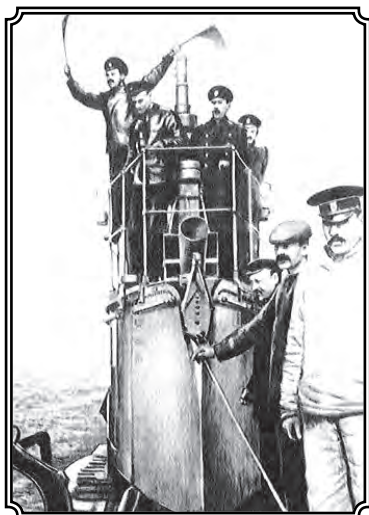
Личный состав на палубе подводной лодки «Барс»



Нижние чины подводной лодки «Сом»



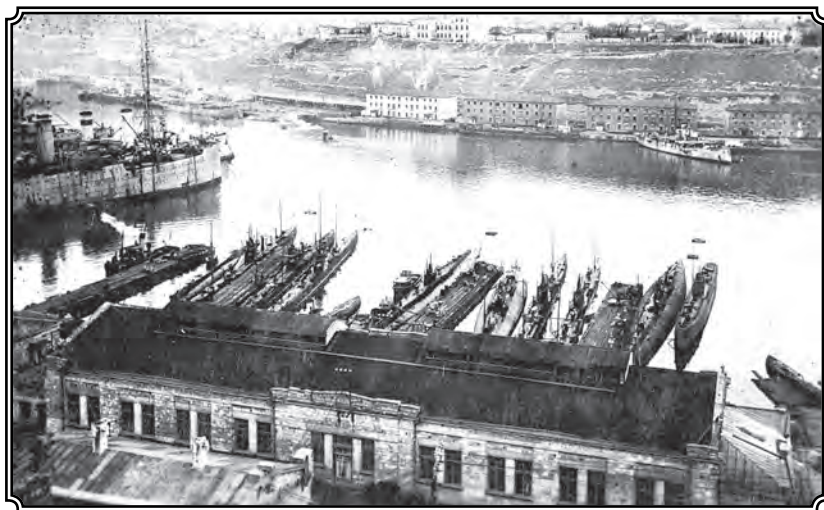
Подводные лодки у спасательного судна «Волхов»



Подводная лодка «Волк»



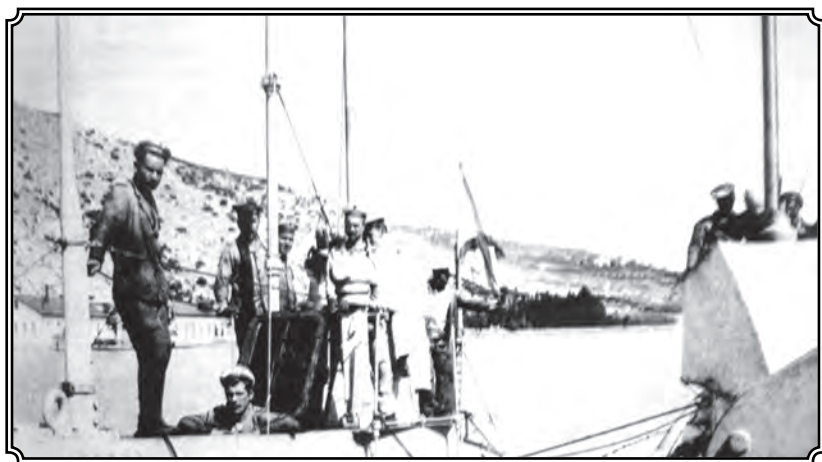
Унтер-офицер подводной лодки
«Скат»



Первая мировая война. Подводные лодки в Севастополе



Экипаж подводной лодки «Гепард»



Подводная лодка «Лосось»



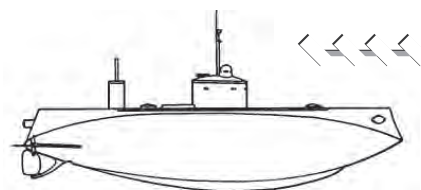
Погрузка торпед на подводную лодку «Леопард»



Унтер-офицеры подводной лодки «Святой Георгий»

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«ОСЁТР»



Начавшаяся 26 января 1904 года Русско-японская война и последовавшие за этим потери русской эскадры потребовали от Правительства России срочного усиления флота. Наряду с развитием строительства отечественных подводных лодок были приняты меры по приобретению подводных лодок иностранных фирм.

В апреле 1904 года в нью-йоркском особняке Р. Флинта, промышлявшего международным посредничеством в торговле оружием, произошла встреча изобретателя С. Лэка и русского военно-морского атташе. Не торгуясь, атташе выписал С. Лэку чек на 125.000 долларов и предоставил самому ломать голову над тем, как тайно вывезти из Америки подводную лодку «Protector», купленную Россией. План, разработанный С. Лэком, удался: зафрахтованный им пароход «Фортуна» и плавучий кран встретили в открытом море подводную лодку «Protector», вышедшую якобы на испытания, и проливной дождь скрыл от возможных случайных свидетелей завершение операции. Кран поднял лодку на борт «Фортуны», и только тут Лэк объявил своей команде: *«Мы отправляемся в Россию...»*. Так у фирмы С. Лэка была приобретена подводная лодка «Protector», переименованная в «Осетр», и заключен контракт на поставку еще пяти однотипных подводных лодок, первую из которых фирма обязалась поставить в течение пяти месяцев, а остальные четыре — через семь месяцев.

14 ноября 1902 года в Бриджпорте (штат Коннектикут) со стапеля созданной Лэком небольшой верфи подводная лодка «Protector» сошла на воду, являясь его третьей подводной лодкой.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «ОСЕТР»

Водоизмещение: надводное — 136 тонн,
подводное — 174,4 тонны.

Скорость: в надводном положении — до 8,5 узла,
в подводном положении — до 5,6 узла.

Дальность плавания:

в надводном положении — 350 миль при 5 узлах,
в подводном положении — 30 миль при 3 узлах.

Экипаж: 12 человек.

Размерения: 19,8х3,4х3,7 м.

Двигатель: бензиновый — 2х120 л.с.,
электромотор — 2х60 л.с.

Вооружение: 457-мм НТА — 2 шт. и 2 доп. торпеды,
457-мм КТА — 1 шт.

Глубина погружения: до 30 м.

В средней части корпуса подводной лодки размещалась рубка эллиптической формы, снабженная входным люком и смотровым колпаком с иллюминаторами. Длина рубки была 3,05 метра, ширина — 1,45 метра, высота вместе с колпаком для наблюдения — 2,1 метра. В рубке находились следующие приборы управления: перископ, штурвалы вертикального и горизонтальных рулей, машинный телеграф,



приводы кингстонов балластных цистерн, краны системы продувания последних, различные индикаторы и манометры, магнитный компас. Призматический перископ ди-

аметром 15,2 см возвышался над рубкой на 1,52 метра. Его можно было вращать во все стороны и втягивать внутрь. Переборки разделяли «Protector» на четыре отсека.

Назначение первого отсека — выходное устройство для водолазов. Во втором отсеке размещался кубрик на шесть

человек с откидывающимися койками типа железнодорожных. Кроме того, там находились задние крышки носовых торпедных аппаратов и баллоны сжатого воздуха для них, а в трюме — аккумуляторная батарея системы Гулда (60 элементов общей массой 30 тонн). В третьем (машинном) отсеке стояли два газолиновых (керосиновых) мотора системы Уайта и Миддлтона мощностью 120 л.с. каждый, за ними — два электромотора системы Дила мощностью по 60 л.с. Эти двигатели работали на два гребных вала. Там же были установлены два водяных насоса центробежного действия с приводами от главных механизмов лодки. Выхлопная труба диаметром 15 см возвышалась над палубой на 3,05 метра. Благодаря ей «Protector» мог идти в позиционном положении под газолиновыми моторами (погрузившись до уровня смотрового колпака рубки управления).



Воздух засасывался через клапан в этом колпаке. В четвертом отсеке в десяти цилиндрических баллонах диаметром 20 см (их тогда называли манесмановскими трубами) находился запас сжатого воздуха, там же — электромоторы и механизмы рулевого управления. С. Лек не отказался от идеи перемещения подводной лодки по дну моря, поэтому снабдил её двумя небольшими чугунными колёсами (полыми внутри), которые при обычном плавании убирались в

специальные донные ниши. Но здесь колёса являлись лишь средством передвижения, а толкающую силу создавал гребной винт. Весь запас газа (4.920 л) находился в надстройке, внутреннее пространство подводной лодки было избавлено от вредных испарений в случае утечки топлива. На испытаниях, состоявшихся в июле–ноябре 1903 года, «Protector» показал хорошие мореходные качества. Несмотря на это, командование флота США отказалось от приобретения подводной лодки. Тогда Лэк, после некоторой перестройки и продал ее России.



По сравнению с подводной лодкой «Осетр» серийные подводные лодки несколько отличались от прототипа — прочный корпус был увеличен в длину на 1,02 метра и в диаметре на 0,08 метра, что привело к увеличению водоизмещения на 25,0 куб. м, увеличен объем надстройки и выполнены некоторые другие усовершенствования. Их водоизмещение было 153/189 тонн; длина 22 метра, наибольшая ширина 3,5 метра. Силовая установка включала два бензиновых мотора мощностью по 120 л.с. и два электромотора по 65 л.с. Скорость полного хода на поверхности была 7,4–8,3 узла, под водой 4,6–5 узлов; дальность плавания 350 миль (на 5 узлах) и 30 миль (на 3 узлах).

Вооружение состояло из трех 457-мм трубных торпедных аппаратов (к двум носовым аппаратам имелись две запас-

ные торпеды). Экипаж насчитывал 12 человек (из них два офицера). Главное конструктивное отличие подводных лодок этой серии от прототипа заключалось в том, что они не имели колес для передвижения по морскому дну.

Подводные лодки строились в США на одной из лучших верфей «Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company» и в разобранном виде доставлялись в Либаву, где по рекомендации Морского министерства на территории военного порта фирма построила временные мастерские для сборки и монтажа подводных лодок. Детали первой подводной лодки были доставлены в Либаву к 8 ноября 1904 года, а последней — в марте 1905 года. Из-за низкого качества доставляемых частей корпусов подводных лодок, по словам заведующего командой подводных лодок тип «Осетр», в Либаве подводные лодки приходилось не собирать, а строить.

Собранные в Либаве подводные лодки получили названия «Кефаль», «Палтус», «Бычок», «Плотва» и «Сиг». При заключении контракта не были оговорены штрафные санкции за нарушение сроков сдачи подводных лодок. Используя это обстоятельство, фирма С. Лэка затянула постройку подводных лодок и первую из них «Кефаль» сдала только через год — 22 апреля, а остальные в июне-июле 1905 года.

Все лодки С. Лэка, кроме подводной лодки «Сиг», были перевезены во Владивосток, где производилась их окончательная сборка и достройка. Учитывая отсутствие во Владивостоке хорошей заводской базы для подводного кораблестроения, обученных специалистов, а также факт ведения в тот период боевых действий в войне с Японией, окончательная сборка лодок велась спешно и некачественно, что явилось одной из причин разочарования



специалистов флота в подводных лодках. В связи с окончанием 5 сентября 1905 года Русско-японской войны участия в боевых действиях лодки типа «Осетр» практически не принимали.

Подводные лодки типа «Осетр» относятся к однокорпусным подводным лодкам. Прочный корпус разбит на три отсека, каждый из которых снабжен входным люком.

В первом отсеке размещены устройства для выхода водолаза, что, по мнению С. Лэка, давало возможность перерезать телеграфные кабели, уничтожать минные заграждения, а в случае необходимости производить спасение экипажа. В учебном отряде подводного плавания в Либаве была организована подготовка водолазов для подводных лодок типа «Осетр». Однако уже при рассмотрении проекта подводной лодки комиссией Морского министерства и при последующих испытаниях подводной лодки «Осетр» был дан отрицательный отзыв о возможностях использования водолазов из лодки.

Над вторым (жилым) отсеком была установлена достаточно большая по размерам боевая рубка, в которой размещались все средства управления подводной лодкой. В кормовой части боевой рубки была установлена стрела для погрузки торпеды через люк машинного отделения. Машинный люк и труба для выпуска отработанных газов с глушителем размещались в общем кожухе, по высоте равном высоте боевой рубки. В прочном корпусе размещалась часть балластных цистерн, заполняемых через общую магистраль, что значительно увеличивало время погружения лодки в подводное положение.

Снаружи прочного корпуса, в верхней его части, по всей длине лодки была установлена плоская надстройка, выполненная из деревянных брусьев, в плане повторявшая обводы прочного корпуса. В надстройке также размещались балластные цистерны, внутри которых в особых трубах размещался бензин для моторов и баллоны со сжатым

воздухом. В районе миделя на уровне палубы надстройки были установлены дополнительные парные горизонтальные рули — «гидропланы», считавшиеся в то время технической новинкой. «Гидропланы» погашали остаточную плавучесть, обеспечивая погружение подводной лодки «на ровный киль» и достаточно точное удержание глубины хода. В нижней части прочного корпуса были сделаны специальные ниши для выдвигавшихся чугунных колес, предназначенных для передвижения по грунту.

При испытаниях подводной лодки «Осетр» колеса были признаны «весьма полезными» в качестве средства, предохраняющего от ударов лодки о грунт при движении на мелководье. Подводные лодки были также оборудованы подводными якорями и сбрасываемым килем. По ходовым,

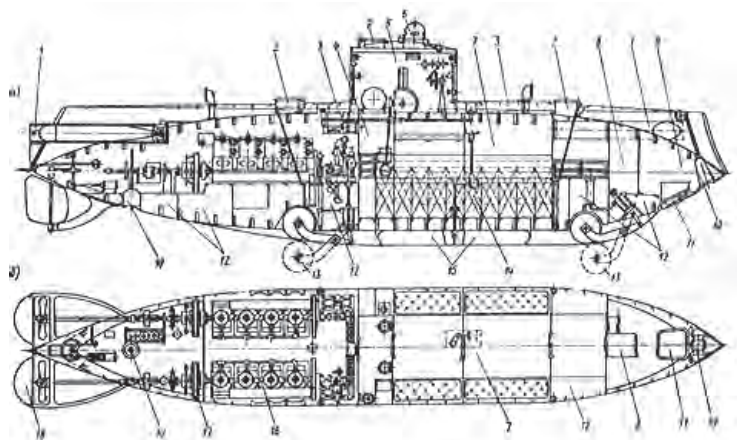


мореходным и тактическим характеристикам подводные лодки тип «Осетр» уступали подводным лодкам, находящимся в составе Российского флота. Это были малоавтономные, тихоходные подводные лодки с бензиновыми двигателями и с очень большим временем погружения под воду. Низкое качество сборки подводных лодок приводило к необходимости частых ремонтов.

Однако эти подводные лодки эксплуатировались и в итоге сыграли определенную роль в деле подготовки подводников для русского флота и в разработке рекомендаций по совершенствованию тактико-технических характеристик отечественных подводных лодок.

После восьми лет эксплуатации их в 1913–1914 годах подводную лодку «Осетр» вывели из боевого состава и сдали на хранение в порт. В 1922 году все они пошли на слом.

ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «ОСЕТР»



1 — минный аппарат; 2 — входной люк; 3 — топливная цистерна; 4 — камбуз; 5 — боевая рубка; 6 — командирская башенка; 7 — жилое помещение; 8 — воздушная (шлюзовая) камера; 9 — водолазная камера; 10 — клюз подводного якоря; 11 — люк водолазного отделения; 12 — балластная цистерна; 13 — колесо; 14 — аккумуляторная батарея; 15 — сбрасываемый киль; 16 — бензиновый двигатель; 17 — гребной вал; 18 — горизонтальный руль.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1901 году заложена на верфи Лэка в Бриджпорте (США, «Lake Torpedo Boat Co») под наименованием «Protector».

1 ноября 1902 года спущена на воду. В июле–ноябре 1903 года прошла испытания. По их результатам Лэк произвел незначительную перестройку подводной лодки. 24 мая 1904 года заключен контракт на закупку Россией.

5 июня 1904 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 13 июня 1904 года доставлена на борту парохода «Fortuna» из США на завод Г.А. Лесснера в Санкт-Петербурге для достройки. 18 июня 1904 года зачислена в списки флота России под наименованием «Осетр».

25–28 сентября 1904 года прошла приемочные испытания. 15 марта–18 апреля 1905 года перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток. 12 мая 1905 года спущена на воду. 13 июня 1905 года вошла в состав отдельного отряда миноносцев Владивостокского отряда крейсеров. 14 июня 1905 года выяснилось, что все аккумуляторы испорчены (прибыли во Владивосток зимой 1904 года и хранились в недопустимых условиях). 8 июля 1905 года окончание достроечных и ремонтных работ. 24–25 июля 1905 года прошла приемные испытания.

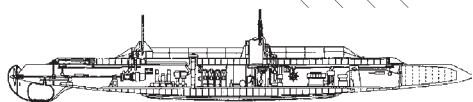
2 августа 1905 года осуществила первые погружения. В августе–сентябре 1905 года участвовала в Русско-японской войне, осуществляла несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого (у островов Русский и Аскольд). 21 сентября 1905 года провела первую учебную стрельбу торпедами. 19 марта 1906 года отнесена к классу подводных лодок.

27 июля 1913 года подводная лодка «Осетр» выведена из боевого состава и разоружена. 5 августа 1913 года исключена из списков кораблей Сибирской флотилии. 10 марта 1914 года сдана Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации. В 1922 году подводная лодка «Осетр» разделана на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«ПОЧТОВЫЙ»



Применение тепловых и электрических двигателей послужило толчком к широкому развитию подводного флота, однако повышение скорости и дальности плавания, снижение весогабаритных показателей энергетических установок настоятельно требовали замены «двойного» двигателя «единым», опыты по аккумулярованию пара для подводного плавания не принесли желаемого результата.

Изобретатель в области подводного кораблестроения С.К. Джевецкий в 1903 году предложил построить подводную лодку с единым двигателем по собственному проекту, одобренному Морским министерством. Было заключено



соглашение с «Компанией Санкт-Петербургского металлического завода» на постройку подводной лодки системы Джевецкого водоизмещением: надводное/подводное —

134/148,7 тонны, размерениями: длина — 36 метров, ширина — 3,2 метра, осадка — 2,73 метра. Прочная надстройка, игравшая роль поплавка в надводном положении, как и корпус, изготовлялась из 10-мм листов и рассчитывалась на глубину погружения 30 метров. Поперечное сечение — два полукруга, соединявшиеся прямыми стенками. Две прочные переборки делили корпус на три отсека: кормовой (масляная цистерна вместимостью 0,82 тонны), машинное отделение и помещение экипажа, носовой (бензиновая цистерна — 2,5 тонны).

Вертикальный киль из 12-мм листов высотой 0,37 метра и шириной 0,24 метра вместе с находившимся внутри

свинцовым балластом весил 14,8 тонны. Поперечный набор выполнялся из уголкового стали и усиливался флорами толщиной 10 мм; килевой лист в средней части корпуса — из 12-мм листов. Внутренними продольными связями и стенками балластных цистерн служили два стрингера толщиной 12 мм. В средней части и кормовой оконечности имелись небольшие рубки с перископом (в кормовой — и вентиляционная труба).

В средней части находились две трюмные балластные цистерны, столько же бортовых цистерн; обе побортные пары образовывали проход из носа в корму; в носовой оконечности — кольцевая цистерна. В надстройке размещались верхняя носовая дифференциальная цистерна и кольцевая цистерна вокруг боевой (командирской) рубки, предназначавшиеся для регулирования плавучести. Чтобы поставить подводную лодку на ровный киль перед погружением, сначала заполняли дифференциальную цистерну, затем открывали кингстоны и клапаны вентиляции остальных цистерн. Трюмные цистерны заполнялись полностью, бортовые — частично, а продуваться могли на глубине до 30 метров; рубочная кольцевая цистерна служила для погружения на месте.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «ПОЧТОВЫЙ»

Размерения: длина — 36 метров, ширина — 3,2 метра, осадка 2,7 метра.

Водоизмещение: надводное/подводное — 134/146 тонн.

Мощность двигателей: 2х130 л.с.

Скорость: надводного/подводного хода — 11,4/6,2 узла.

Дальность плавания: надводным/подводным ходом — 350/28 миль.

Глубина погружения: 30 метров.

Вооружение: 4 торпеды в наружных решетчатых аппаратах Джевецкого. Впоследствии число торпедных аппаратов было уменьшено до 2.

На ПЛ установили 50 (впоследствии 45) баллонов общей емкостью 11 куб. метров для хранения сжатого до 200 атмосфер воздуха. Два главных 4-цилиндровых бензиновых двигателя фирмы «Панар и Левассор» мощностью по 130 л.с. вращали с помощью промежуточных валов, цепей и зубчатых передач гребной вал с 4-лопастным винтом диаметром 1,3 м.

Баллоны наполнялись сжатым воздухом посредством вспомогательного 4-цилиндрового двигателя мощностью 60 л.с. и двух компрессоров системы Уайтхеда производства металлического завода. Для освещения внутренних помещений (38 ламп накаливания) использовались динамо с приводом от двухцилиндрового бензинового мотора

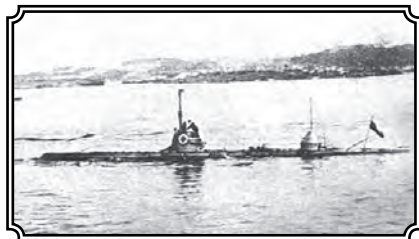


ПЛ «Почтовый» в Либаве.

«Панар и Левассор» мощностью 5 л.с., динамомашина и небольшая аккумуляторная батарея из шести элементов системы Тюдора; рулевую машину также вращал аналогичный бензиновый мотор. При надводном плавании выхлопные газы через

глушитель и невозвратный клапан выходили прямо в атмосферу; под водой сжатый воздух из баллонов через детандер, понижавший давление до 18 атмосфер, поступал в пневмодвигатель, отработав в котором, поступал с давлением 1,2 атмосферы во внутреннее пространство подводной лодки, где засасывался карбюратором главного двигателя. Газовый насос системы Эльвиля откачивал за борт выхлопные газы главных двигателей; он работал от 5-цилиндрового двигателя мощностью 60 л.с. В подводном положении работал лишь один левый мотор, так как для удаления за борт выхлопных газов обоих производительность газового насоса оказалась мала.

Продукты сгорания топлива поступали в надстройку своеобразный глушитель объемом, откуда откачивались насосом за борт через две длинные трубы. Они располагались вдоль киля и имели большое количество мелких отверстий, сквозь которые струйки охладившихся газов уходили в воду, практически не оставляя следа на поверхности. Для управления служили вертикальный руль, два кормовых руля общей площадью, два носовых горизонтальных руля и кормовой стабилизатор. На вооружении подводной лодки сначала было четыре, а к концу службы два минных аппарата системы Джевецкого.

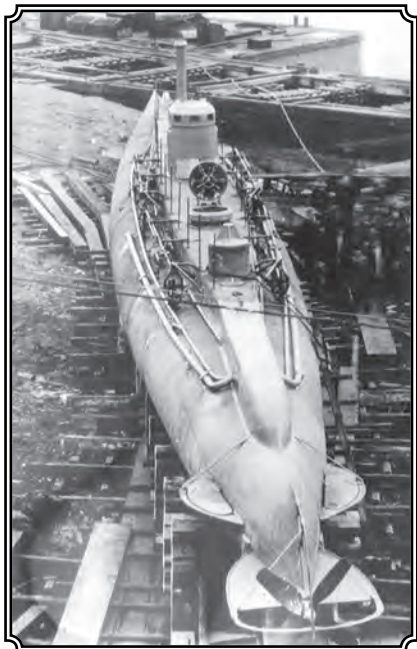


Готовую подводную лодку перевели в Кронштадт, где 29 ноября 1906 года назначенная ГМШ комиссия оценила степень ее готовности и провела предварительные испытания механизмов на швартовых. Из-за морозов испытания пришлось прекратить, а подводную лодку оставить зимовать в Кронштадте.

В Кронштадте комиссия пришла к выводу, что подводная лодка в основном удовлетворяет техническим условиям заказа, кроме еще невыясненных максимальной подводной скорости и дальности плавания. В течение зимы 1907–1908 годов завод произвел следующие переделки: носовую дифферентную цистерну сделали непроницаемой, что повысило запас плавучести и улучшило мореходность; заменили гребной винт, усовершенствовали клапаны вентиляции в цистернах, якорное устройство, увеличили площадь горизонтальных рулей, снизили прилагаемые к ним усилия. После двухдневных испытаний в Бьорке комиссия 3 августа 1908 года констатировала, что завод выполнил все пункты заказа и подводная лодка подлежит приему в казну.

30 сентября 1908 года новую подводную лодку под названием «Почтовый» зачислили в списки флота, а 12 марта 1909

года — в состав отряда подводного плавания, но 4 июня 1909 года подводную лодку перечислили в Учебный отряд, так как она все еще являлась опытной подводной лодкой и не имела аналогов в боевом флоте. Комиссия рекомендова-



ла построить подводную лодку с единым двигателем, приняв во внимание следующие недостатки подводной лодки «Почтовый»: малые водоизмещения и запас плавучести, ухудшающие мореходность, крайне затруднительное обслуживание механизмов, плохая обитаемость, рассогласованность работы пневмодвигателя, газового насоса и бензинового мотора, вызывающего колебания внутрилодочного давления, недостаточная мощность этого насоса, малые подво-

дная скорость и дальность плавания, наличие демаскирующего масляного следа, плохое действие системы замещения водой израсходованного воздуха и бензина. Комиссия сочла опыты «далеко не законченными», а их продолжение в следующем году «в высшей степени желательным», причем саму подводную лодку решили освободить от выполнения учебных задач.

Однако уже в августе 1910 года ее вновь зачислили в состав отряда подводного плавания. 21 июня 1912 года при рассмотрении в ГУКиСе заданий на проектирование подводной лодки для Балтийского моря генерал-майор А.Н. Крылов высказал следующее мнение: «Почтовый» *представляет по типу «лодку ближайшего будущего»* (через

5–10 лет), хотя и не имеет боевого значения». А.Н. Крылову и генерал-майору И.Г. Бубнову поручили разработать программу испытаний «Почтового», возвратив его в учебный отряд подводного плавания.

Результаты эксплуатации были таковы: менялась глубина погружения — нарушалась работа главного двигателя из-за изменения производительности газового насоса и количества отработанного воздуха, поступавшего внутрь отсека. Для того, чтобы вручную отрегулировать режим главного двигателя, иногда приходилось даже производить всплытие. На глубине свыше 11 метров насос переставал откачивать выхлопные газы в надстройку, поэтому «проскакивание» этой зоны запрещалось настрого. Стесненность внутрилодочного пространства отрицательно сказывалась на личном составе, вызывая быструю утомляемость особенно тех, кто обслуживал механизмы; не способствовали боевому настрою команды отсутствие камбуза и нехватка электроэнергии для отопления. Под водой внутрилодочное давление повышалось всего на 0,04 кг/ кв. см, но его довольно чувствительные колебания, а также шум бензиновых моторов вынуждали подбирать для службы людей с «безукоризненными» верхними дыхательными путями и барабанными перепонками. В отличие от других типов подводных лодок «Почтовый» во время подводного хода эффективно вентилировался потоком свежего воздуха (до четырех смен в час), отчего содержание углекислого газа не превышало 0,8%. Для отдыха матросов и машинистов использовались 4 импровизированные койки над цистернами в кормовой части.

Сложность и малая конструктивная надежность механизмов настолько затруднили эксплуатацию подводной лодки «Почтовый», что управлять им в кампанию 1912 года могли лишь высококвалифицированные специалисты. Так, например, зарядка баллонов сжатым воздухом (давление 100 атмосфер) растягивалась до двух-трех дней из-за неисправ-

ности компрессоров, хотя хватало его лишь на 40–45 минут подводного хода. Все усугублялось отсутствием экономической подводной скорости и «страшной зависимостью» безопасности плавания от работы воздушного двигателя, газового насоса и действий рулевого -горизонтальщика (при превышении одиннадцатиметровой глубины механизмы прекращали действовать); главным же неустрашимым дефектом оставалась следность.

31 января 1913 года начальник бригады подводных лодок Балтийского моря и начальник учебного отряда подводного плавания контр-адмирал П.П. Левицкий доложил командующему Морскими силами Балтийского моря вице-адмиралу Н.О. Эссену о том, что подводная лодка «Почтовый»



ПЛ «Почтовый» на кронштадтском рейде

не только не способна к боевым действиям, но и не представляет интереса как учебный корабль в связи с отсутствием на флоте подобных подводных лодок. В то же время находившийся в должности помощника командира подводной

лодки мичман М.Н. Никольский приступил на Балтийском заводе к воплощению своей идеи, получившей одобрение генерал-майора А.Н. Крылова о едином двигателе, способном работать по замкнутому циклу.

Приказом по Морскому ведомству от 27 июля 1913 года подводную лодку «Почтовый» исключили из списков флота, а в конце сентября передали Балтийскому заводу. Предполагалось после установки новых «кислородных» двигателей снова ввести подводную лодку в строй. В октябре 1914 года подводная лодка использовалась вблизи Кронштадта с целью «определения района действия подводных взрывов». Требовалось решить вопрос о целесообразности пред-

ложенного генерал-майором Е.А. Беркаловым «способа артиллерийской борьбы с подводными судами». Снаряды подрывали в непосредственной близости от корпуса подводной лодки, в результате чего многие приборы, все электролампы и стекла иллюминаторов оказались разбиты, крышки люков освобождались от стопоров. Удалось получить ценные данные, использовавшиеся затем для повышения живучести как своих подводных лодок, так и для борьбы с вражескими подводными лодками.

Когда на Балтийском заводе увеличилось количество военных заказов, опыты пришлось прекратить, снять с подводной лодки «Почтовый» баллоны сжатого воздуха, чтобы установить на новых подводных лодках. После демонтажа торпедных аппаратов и остатков ценного оборудования корпус подводной лодки «Почтовый» предполагалось продать с торгов.

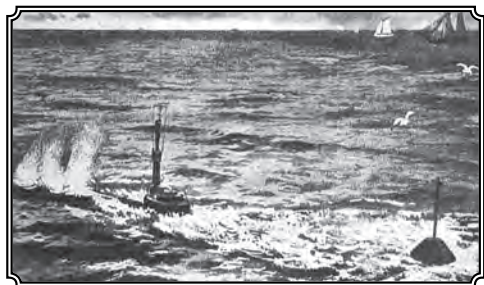
Постройка подводной лодки «Почтовый» — это впервые успешно решенная в мире проблема создания единого двигателя. Опыты мичмана М.Н. Никольского продолжили в 30-е годы советские конструкторы, разработавшие образцы единых двигателей, — использовали в качестве окислителя жидкий кислород.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В 1906 году подводная лодка «Почтовый» заложена на металлическом заводе в Санкт-Петербурге на средства «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования», собранные почтовыми работниками. В октябре 1906 года спущена на воду. 29 ноября 1906 года переведена в Кронштадт, где проводились предварительные испытания. 28 сентября 1907 года начаты ходовые испытания.

В 1908 году заводом устранялись замечания приемной комиссии и выполнялись необходимые переделки. В августе 1908 года были окончены швартовые и ходовые испытания.

30 сентября 1908 года зачислена в списки судов флота. В марте 1909 года зачислена в состав отряда подводного плавания. 4 июня 1909 года перечислена в учебный отряд подводного плавания. 23 сентября 1909 года зачислена в боевой состав флота. 27 июля 1913 года выведена из боевого состава и сдана Санкт-Петербургскому военному порту на хранение. 5 августа 1913 года исключена из состава Балтий-



ского флота, экипаж расформирован.

В сентябре 1913 года по предложению начальника бригады подводных лодок и начальника учебного отряда контр-

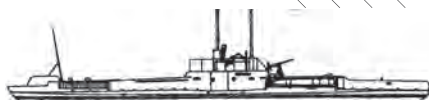
адмирала Левицкого, передана Балтийскому заводу, на котором предполагалось произвести опыты по использованию кислородного двигателя, предложенного мичманом М. Никольским. В октябре 1914 года на Кронштадтском рейде проведена серия опытов, в том числе с целью определения воздействия на конструкции подводных лодок подводных взрывов, в результате чего корпус подводной лодки получил повреждения. 12 февраля 1915 года сдана в порт для демонтажа оборудования и продажи с торгов. 16 сентября 1924 года передана «Комгосфонду» для демонтажа и разделки на металл.

21 ноября 1925 года подводная лодка «Почтовый» исключена из списков кораблей Рабоче-Крестьянского Красного Флота.



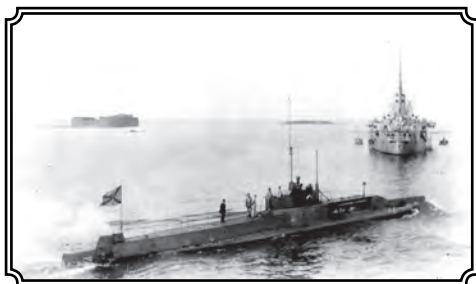
ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«КАЙМАН»



Как показали испытания и последующая эксплуатация подводных лодок, поступивших на вооружение российского флота в период 1904–1905 годов, в том числе и типа «Осетр», они имели весьма ограниченный район действия и обладали недостаточными мореходными качествами. Будучи вполне пригодными для выполнения прибрежных операций, они были совершенно неприменимыми для действий в открытом море или у отдаленных берегов противника. Опыт Русско-японской войны показал необходимость таких подводных лодок. Поэтому Морской технический комитет 4 января 1905 года рекомендовал Морскому министерству создание или приобретение «лодок-крейсеров» увеличенного размера, с большей дальностью плавания и скоростью хода, достаточной для того, чтобы взаимодействовать с надводными кораблями.

Еще в начале сентября 1904 года С. Лэк предложил Российскому правительству построить в России десять подводных лодок водоизмещением 400 тонн с надводной скоростью хода 16 узлов, дальностью плавания в 4.000 миль, вооруженных 4-трубчатыми торпедными аппаратами и двумя 47-мм пушками, со скоростью погружения в подводное положение около 5 минут. Приемно-сдаточные испытания предполагалось совместить с переходом до Порт-Саида по пути во Владивосток. 15 февраля 1905 года спецификация подводной лодки была рассмотрена и утверждена минным



отделением Морского технического комитета, а 1 апреля 1905 года был заключен контракт на постройку четырех таких подводных лодок на общую сумму 2 миллиона долларов, со сроком сдачи головной подводной лодки к 1 июня 1906 года и остальных — в течение следующих трех месяцев — к 1 сентября 1906 года. Строительство корпусов было решено проводить в России, а механизмы и оборудование доставлять из США и других стран. Для разработки рабочих чертежей С. Лэк открыл после заключения контракта конструкторское бюро в Берлине. 3 июня 1905 года С. Лэк заключил контракт с фирмой «В. Крейтон и К°» на строительство корпусов подводных лодок за 520.000 рублей, которые фирма производила на стапеле Охтинской верфи в Петербурге. Монтаж оборудования и достройка осуществлялись силами фирмы С. Лэка. В конструктивном отношении подводные лодки типа «Кайман» являлись дальнейшим развитием лодок типа «Осетр». В проект «лодок-крейсеров» были заложены в основном все особенности предыдущих лодок С. Лэка: однокорпусная конструкция, система внутренних и наружных балластных цистерн, деревянные надстройки, камера для выхода водолазов, выдвижные колеса для движения по грунту. Кроме кормовых горизонтальных рулей в средней части подводной лодки были установлены «гидропланы» — бортовые горизонтальные рули, нейтрализующие остаточную плавучесть подводной лодки. Обе пары горизонтальных рулей были связаны между собой. Пеналы запасных торпед должны были размещаться в надстройке, 47-мм орудия — в рубке, водолазное отделение — в носовой оконечности. Кроме внутренних балластных цистерн, роль балластных цистерн должны были выполнять носовая и кормовая части надстройки. В корпусе были расположены две дифферентные (в оконечностях) и средняя цистерна, а также кольцевые, образуемые двумя стенками рубки. Для ускорения погружения лодок в подводное положение балластные цистерны, расположенные в надстройке, за-

полнялись помпами, а для заполнения балластных цистерн, расположенных в прочном корпусе, был применен кингстон большого размера. Была введена уравнительная цистерна для обеспечения нейтральной плавучести в подводном положении. В мае 1907 года строившимся лодкам были присвоены наименования – «Кайман» (головная), «Аллигатор», «Дракон» и «Крокодил». Условия контракта С. Лэка не выдержал. Рабочая документация непрерывно переделывалась, в результате чего поставка рабочих чертежей растянулась почти на два года. В ходе строительства по предложениям как самого С. Лэка, так и командиров подводных лодок вносились существенные изменения в первоначальный проект.



Из-за несложившихся отношений администрации завода с представителями фирмы С. Лэка большая часть американских специалистов уже к декабрю 1906 года вернулась в США, строительству мешали частые забастовки рабочих завода. На воду подводные лодки были спущены только в 1908 году, но компания С. Лэка не гарантировала готовность подводных лодок даже к концу 1909 года. Предварительные испытания подводной лодки «Кайман» были начаты только в середине 1909 года. В процессе этих испытаний выявилась необходимость облегчения кормовой оконечности, что предопределило снятие якоря и колес. Низкое качество рабочих чертежей и отсутствие достаточного количества специалистов привели к тому, что работы велись крайне медленно. Поэтому 9 октября 1909 года компанию С. Лэка отстранили от достройки и испытаний подводной лодки и возложили эти обязанности на командиров подводных лодок и личный состав. В этот же период был рассмотрен вопрос о перебазировании подводных лодок на Дальний Восток. Был по-

добран пароход и составлен эскизный проект его переоборудования для транспортировки подводных лодок. Однако из-за дороговизны такой операции было решено подводные лодки оставить на Балтике.

Приемо-сдаточные испытания проводились в середине 1910 года. Во время испытаний выявилась большая перегрузка подводной лодки «Кайман» на 10,2 тонны. 29 октября 1910 года «Кайман» перешла из Кронштадта в Ревель, где в зимний период 1910–1911 годов была осуществлена ее переделка. Для уменьшения перегрузки были сняты наружный киль, свинцовый балласт и колеса с приводом (около 20 тонн), часть сбрасываемого балласта (5,5 тонны). В корме установлены три поплавка-«вытеснителя». Надстройке добавлено древесины (0,5 тонны плавучести). Зимой 1910–1911 годов с подводной лодки сняли по 4 передних цилиндра (из 8) с рамами и маховиками. Подводная скорость уменьшилась до 8–9 узлов. В ходе постройки в проект были внесены многочисленные изменения и исправления: в носовой части установлена легкая деревянная надстройка, за рубкой — длинная стальная надстройка для размещения спасательного буя, моторной шлюпки, большого глушителя и устройства погрузки торпед в свежую погоду. Топливные цистерны из деревянной надстройки перенесены в стальную. Увеличена высота визирной рубки. Перед боевой рубкой (в нише) установлены два торпедных аппарата системы Джевецкого. Усовершенствован воздушный клапан в рубке, позволявший использовать моторы в позиционном положении. Установлены: якорно-швартовый шпиль, второй перископ, уравнительная цистерна. Улучшены конструкции входных люков, вентиляционной системы, машинки для перекладки «гидропланов».

В результате этих переделок подводная лодка «Кайман» смогла погружаться с полным запасом торпед и топлива, но при этом снизились скорость хода и дальность плавания. Подводная лодка могла находиться под водой в течение су-

ток. Испытания показали хорошую управляемость как по курсу, так и по глубине. Переход из позиционного положения в подводное занимал всего четыре минуты. Контроль за переделкой подводной лодки осуществлялся техническими службами отдела подводного плавания, а перерасчеты плавучести и остойчивости осуществлялись Балтийским заводом. В строй подводная лодка «Кайман» вступила лишь во второй половине 1911 года. В 1912 году заводу «Людвиг Нобель» были заказаны дизели по 400 л.с. для замены бензиновых моторов. Детали к дизелям изготавливались в Германии. В связи с начавшейся Первой мировой войной получить детали дизелей так и не удалось. В начале войны на подводной лодке «Кайман» были установлены артиллерийские орудия и пулеметы, а также радиостанции.

Часть недостатков, присущих лодкам С. Лэка, осталась. Так, деревянная палуба надстройки то высыхала при спокойной солнечной погоде, то набухала при свежей погоде и в обоих случаях вода попадала в палубные балластные цистерны. Большим недостатком следует считать и применение бензиновых моторов, опасных при эксплуатации. В июне 1912 года заводом «Л. Нобель» заключен контракт на поставку четырех дизелей по 400 л.с. Однако к началу войны это сделано не было. В период Первой мировой войны лодка несла позиционную и дозорную службы на подходах к портам и базам в Финском заливе. Действовала на коммуникациях противника в Ботническом заливе. 16 октября 1915 года захватила в качестве трофея германский пароход «Fraskatto» и по призовому праву привела его в Або. Совершила 12 боевых походов. Во время войны на подводной лодке установили радиостанцию и 47-мм орудие. Ввиду малой боевой ценности 2 ноября 1916 года выведена из боевого состава флота, поднята на стенку и сдана порту императора Петра Великого в Ревеле на хранение, где 25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и вывезена в Германию для разборки на металл.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «КАЙМАН»

Водоизмещение: надводное — 409 тонн,
подводное — 480 тонн.

Скорость: в надводном положении — 10,7 узла,
экономическая в НП — 5,0–8,0 узла,
в подводном положении — 7,0–8,8 узла,
экономическая в ПП — 4.0–5.0 узла.

Дальность плавания: в надводном положении —
700 миль, в подводном положении — 22 мили.

Экипаж: 32–36 человек.

Размерения: длина — 41 метр, ширина — 3,85 метра,
осадка средняя — 4,9 метра.

Запас плавучести: 17%.

Время непрерывного пребывания под водой: 24 часа.

Энергетическая установка:

бензиновый мотор — 2х400 л.с.,
электромотор — 2х200 л.с.,
число валов — 2,
число элементов АБ — 60.

Вооружение: 457-мм НТА — 2 шт.; 457-мм КТА — 2 шт.;
457-мм ДТА — 2 шт.; орудие 47-мм — 1 шт.;
орудие 37мм — 1 шт.; пулемет — 1 шт.

Глубина погружения: до 50 метров.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

16 сентября (29 сентября по новому стилю) 1905 года подводная лодка «Кайман» была заложена на судовой верфи завода «В. Крейтон и К^о» на Охте в Санкт-Петербурге. 14 июня (27 июня по н.с.) 1907 года зачислена в списки судов Балтийского флота. Присвоено наименование «Кайман». 28 ноября (11 декабря по новому стилю) 1907 года подводная лодка спущена на воду.

30 августа 1908 года подводная лодка «Кайман» перешла в Кронштадт, где начались предварительные испытания механизмов. В конце октября 1908 года перешла в Петербург к Новому Адмиралтейству, где производились работы по достройке. Затем была переведена в Кронштадт, где продолжились заводские испытания. 30 октября 1908 года начала испытания в Бьорке-Зунде, а в 1909 году их продолжила. В процессе этих испытаний выявилась необходимость облегчения кормовой оконечности (что предопределило снятие якоря и колес), а также множество других недостатков. 20 ноября (3 декабря по н.с.) 1909 года была принята в казну для достройки под наблюдением командира подводной лодки. Вошла в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Балтийского моря.

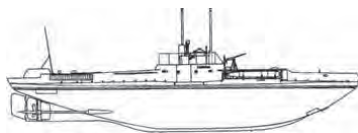
В 1909–1910 годах проведены работы по устранению выявившихся недоработок. В июне 1910 года — начало сдаточных испытаний, которые проводились в Кронштадте и Бьерке-Зунде. 29 октября 1910 года перешла из Кронштадта в Ревель. Зимой 1910-1911 годов была осуществлена переделка подводной лодки: для облегчения пришлось срубить наружный киль, уменьшить вес сбрасываемого балласта, демонтировать колеса с приводами, переделывать 8-цилиндровые моторы в 4-цилиндровые путем снятия передних четырех цилиндров. Вместо пушки в корме установили два торпедных аппарата Джевецкого. Была изменена и кормовая надстройка — за рубкой установили стальную надстройку, в которой разместили спасательный буй, моторную шлюпку, устройство для погрузки торпед, глушитель и другое оборудование. Топливные цистерны из деревянной надстройки перенесли в стальную, что привело к снижению запаса бензина. Для увеличения плавучести в корме были установлены три пустотелых цилиндра. 11 июля 1911 года прошло завершение проведения дополнительных испытаний.

25 августа 1911 года подводная лодка «Кайман» зачислена в состав кораблей действующего флота. В 1911 году ис-

пользовалась для обучения личного состава учебного отряда подводного плавания. Совершила сорок девять погружений, прошла 228 миль в подводном положении, пробыв под водой 38 часов. В 1912 году принимала участие в маневрах флота. В 1913 году отрабатывала тактику позиционной службы. В составе дивизиона была перечислена в состав 3-го дивизиона дивизии подводных лодок Балтийского моря.

В 1914–1916 годах, в период Первой мировой войны на подводной лодке была установлена радиостанция и 47-мм орудие. Подводная лодка несла позиционную и дозорную службы на подходах к портам и базам в Финском заливе. Действовала на коммуникациях противника в Ботническом заливе. Совершила 18 краткосрочных боевых походов, выполнила одну атаку, захватила 2 парохода. В 1914 году совершила 6 боевых походов, в 1915 году совершила 12 боевых походов. 15 июля и 10 августа 1915 года безрезультатно принимала участие в атаке на германский линейный крейсер. 16 октября (29 октября по н.с.) 1915 года захватила в качестве трофея германский пароход «Fraskatto» и по призовому праву привела его в Або. 29 октября 1915 года захватила германский грузовой пароход «Шталеке» и сдала его для конвоирования эсминцу «Ретивый».

9 октября 1916 года виду малой боевой ценности и «за ветхостью» подводная лодка «Кайман» поднята на стенку и сдана порту Императора Петра Великого в Ревеле (Таллин) на хранение. 2 ноября (15 ноября по новому стилю) 1916 года выведена из боевого состава флота. 25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и вывезена в Германию для разборки на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«АКУЛА»



25 сентября И.Г. Бубнов направил на имя главного инспектора кораблестроения докладную записку, в которой указывал на повышенную взрывоопасность бензиновых двигателей. Вместо двух бензиновых двигателей мощностью по 600 л.с. он предлагал установить два дизеля мощностью 600 л.с. и 300 л.с., работающих последовательно на один вал. Чтобы сохранить проектную скорость, И.Г. Бубнов считал возможным уменьшить ширину подводной лодки на 305 мм и отказаться от деревянной обшивки корпуса. Кроме того, конструктор предложил вместо 6 торпедных аппаратов Джевецкого и одного трубчатого установить 4 трубчатых аппарата при четырех запасных торпедах.

МТК одобрил внесенные изменения, одновременно рассмотрев и утвердив представленный И.Г. Бубновым проект малой подводной лодки водоизмещением 117 тонн, вооруженной двумя носовыми трубчатыми аппаратами. Основой для его разработки послужили выводы комиссии МГШ о необходимости иметь в составе флота подводные лодки двух типов — прибрежные (водоизмещение 100–10 тонн) и крейсерские (водоизмещение 350–400 тонн). Собрание МТК одобрило проект малой подводной лодки, а также изменения, внесенные в документацию подводной лодки водоизмещением 360 тонн. Постройка подводной лодки поручалась Балтийскому заводу, а общее наблюдение возлагалось на корабельного инженера И.Г. Бубнова. На основании последовавшей затем резолюции морского министра А.А. Бирилева Отдел сооружений ГУКиСа выдал 9 февраля 1906 года Балтийскому заводу наряд №4457 на постройку двух подводных лодок водоизмещением 117 тонн и 360 тонн. Срок — 20 месяцев.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «АКУЛА»

Размерения: длина — 56 метров, ширина — 3,7 метра, осадка — 3,4 метра.

Водоизмещение: надводное — 370 тонн
подводное — 468 тонн.

Мощность двигателей: надводного хода — 3х300 л.с.,
подводного хода — 1х300 л.с.

Скорость: надводная — 11,5 узла,
подводная — 6,5 узла.

Глубина погружения: 50 метров.

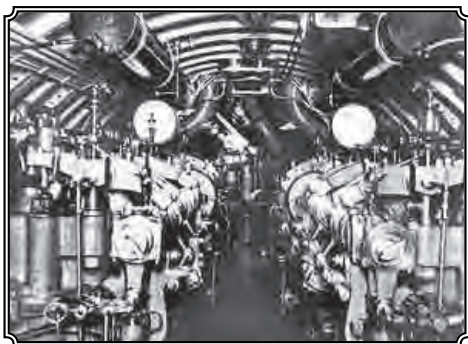
Вооружение: одно 37-мм орудие, два пулемета,
4 торпеды в трубчатых 2 НТА и 2 КТА,
4 торпеды в наружных решетчатых ТА.

С самого начала заказ Балтийскому заводу был финансируван недостаточно (всего 200.000 рублей), что позволило лишь развернуть подготовительные работы и начать переговоры с контрагентами. Летом 1906 года заводские специалисты вели переговоры с фирмой МАН (Аугсбург, Германия), которая в то время занималась постройкой 300-сильных дизелей для французских подводных лодок. 19 августа И.Г. Бубнов представил докладную записку в МТК с предложением изменить энергоустановку для подводного хода. Учитывая, что предполагавшийся дизель мощностью 600 л.с. не входил в габарит прочного корпуса, имел ряд недостатков, Бубнов высказал мысль об использовании трех дизелей по 300 л.с., работающих на отдельный вал каждый.

Необычный проект трижды рассматривался на заседаниях МТК — 21 августа, 22 сентября и 13 октября. На первом заседании члены комитета предложили приостановить постройку подводной лодки и заказать один дизель для всесторонних испытаний. Все это отодвигало вступление подводной лодки в строй на неопределенное время, поэтому-то начальник Балтийского завода П.Ф. Вешкурцев взял на себя ответственность за постройку подводных лодок водоизме-

щением 117 тонн и 360 тонн. На последнем заседании МТК принял его предложение. В октябре завод представил МТК технические условия, утвержденные 7 декабря. Эту дату и следует считать началом постройки подводных лодок.

В январе 1907 года завод «Л. Нобель» получил заказ на три двигателя по 300 л.с и два двигателя по 120 л.с., завод «Вольта» в Ревеле — на гребные электродвигатели, причем срок поставки дизелей определялся в 15 месяцев со дня получения заказа. Французская фирма «Мэто» взялась за изготовление аккумуляторных батарей (срок поставки через 11 месяцев). Корпусные работы продвигались довольно быстро, особенно на малой подводной лодке, официальная закладка которой состоялась 6 февраля

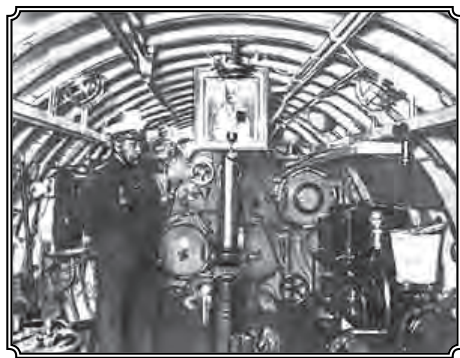


1906 года. 14 июня 1907 года и малую, и большую подводные лодки Балтийского завода зачислили в списки флота под названиями «Минога» и «Акула».

История постройки подводных лодок «Акула» и «Минога» во многом похожа, главным образом из-за аналогичных трудностей в процессе создания заводом «Л. Нобель» дизель-моторов надводного хода, что значительно задержало вступление подводных лодок в строй. 7 ноября 1906 года Балтийский завод выдал заказ №406/60 Южно-Русскому Днепропетровскому заводу на поставку корпусной стали для подводной лодки водоизмещением 360 тонн. Первая партия металла весом 1.569 пудов и 19 фунтов (25 тонн) поступила на стапель 30 марта следующего года. Работы шли без обычной для того времени канцелярской волокиты и бесконечных согласований с различными ведомствами благодаря принятому МТК 13 октября 1906 года

следующему решению: «...считать ПЛ в 117 тонн и 360 тонн опытными, Балтийскому заводу предоставляется организовать практическое выполнение постройки... не по утвержденным чертежам, а по усмотрению завода, в пределах утвержденных технических требований и со свободой выбора числа и типа двигателей... кроме того, на завод возлагается обязательство разработать... все детали... вести предварительные испытания... ПЛ в плавании своими средствами до удовлетворительной сдачи их в казну».

Несмотря на столь благоприятные условия, постройка задерживалась из-за срыва сроков изготовления двигателей надводного хода — завод «Л. Нобель» смог представить их к сдаче лишь в марте 1909 года, то есть с опозданием почти на год. Все лето ушло на монтаж дизелей и новой аккумуляторной батареи, которую вместо сгоревшей поставила фирма «Мэто». Установка дизелей осуществлялась под личным на-



блюдением И.Г. Бубнова, инженер-технолога Г.Г. Бубнова и старшего мастера Г.Э. Ругэ.

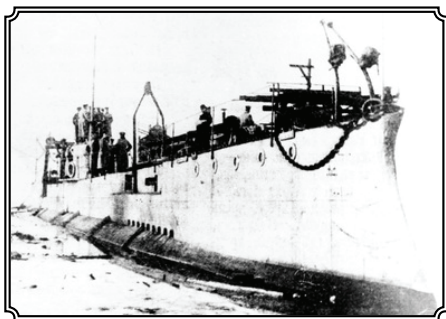
22 августа 1909 года подводная лодка «Акула» благополучно сошла на воду. После достроечных работ подводная лодка под командовани-

ем старшего лейтенанта С.В. Власьева вышла в Бьорке-Зунд для проведения предварительных заводских испытаний. Выявилась необходимость замены гребного электромотора более мощным, гребных винтов, установки волнорезов на трубчатые торпедные аппараты.

Все недостатки удалось устранить в течение месяца во время докования в Кронштадте. Повторные испытания показали полную непригодность новых гребных винтов — достигнутая в надводном положении скорость не пре-

высила 8,5 узла, поэтому решили пока оставить старые. В третий раз винты установили в кронштадтском плаву-чем доке, выйдя из которого 4 октября 1909 года подводная лодка «Акула» повторно прошла в Бьорке-Зунде программу заводских испытаний. По причине ранних морозов Главный инспектор минного дела контр-адмирал В.А. Лил-лье приказал отложить сдаточные испытания до перехода подводной лодки в Ревель. После непродолжительной стоя-нки у стенки Балтийского завода подводная лодка «Аку-ла» вышла из Санкт-Петербурга в Ревель.

В Морском канале она с ходу перескочила че-рез затопленную баржу, повредив правый винт и ограждение среднего винта, что затруднило действие вертикального

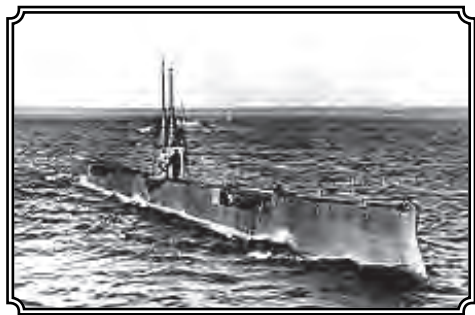


руля. На пути следования также сгорел мотылевый под-шипник левого дизеля, пришлось идти под одним средним двигателем. На попутной волне подводная лодка оказа-лась настолько валкой, что вылилась кислота из аккумуля-торных баков. Несмотря на полученные повреждения и штормовую погоду, подводная лодка благополучно дошла до Ревеля, а сдаточные испытания пришлось перенести на весну следующего года. Зимой 1909–1910 годов специ-алисты мастерских Ревельского военного порта перебрали двигатели, установили систему парового отопления, тру-бопровод санитарной воды, улучшили вентиляцию носо-вого отделения, укрепили перископы.

Одновременно определялась остойчивость, испытыва-лось торпедопогрузочное устройство, вентиляция, компрес-соры, другие системы и механизмы. Тем временем Балтий-ский завод изготовил еще один комплект гребных винтов, установленных в ревельском плаву-чем доке. 15 марта 1910

года «Акула» вышла на сдаточные испытания с приемочной комиссией на борту. Повторно определяли остойчивость, диаметр циркуляции и емкость аккумуляторной батареи, замеряли скорости под электромотором в надводном и подводном положениях. Программу испытаний пришлось неожиданно прервать 1 июля — при запуске левого дизеля лопнула фундаментная рама. Причиной аварии послужил гидроудар, произошедший вследствие попадания воды в цилиндры через газовыхлопную трубу.

5 июня 1910 года «Акула» выполнила первую торпедную стрельбу, затем самостоятельно перешла в Санкт-Петербург на ремонт. После исправления повреждений и возвращения в Ревель программа испытаний была выполнена полностью. Приемочная комиссия в акте от 14 сентября 1911 года наряду с положительными качествами отметила и отрица-



тельные: так, скорости надводного (лишь 11,5 вместо 16 узлов) и подводного хода (65 вместо 7 узлов) не удовлетворяли техническим условиям, что вызвало уменьшение дальности плавания, недостаточ-

ные емкости масляных цистерн еще больше ограничивали ходовые возможности, так же, как и слишком малая метacentрическая высота в надводном положении (190 мм).

К числу явных преимуществ комиссия отнесла улучшенную обитаемость, хорошую управляемость в различных положениях, высокие мореходные качества. Ознакомившись с актом испытаний, члены минного отдела МТК вынесли 26 октября следующее решение: *«...Комитет, не ожидая дальнейших улучшений подводной лодки «Акула» и ввиду полной невозможности увеличить скорости подводной лодки до норм, указанных в технических заданиях и спецификации,*

считают себя вынужденным принять подводную лодку в казну и зачислить ее в состав действующего флота».

В дальнейшем формулировку «считать себя вынужденным» изменили на «полагает возможным». На основании этого решения подводную лодку, ставшую первой в летописи Балтийского завода, 19 ноября причислили к кораблям 2 ранга.

Несмотря на ряд недостатков, подводная лодка «Акула» стала важным этапом в развитии подводного кораблестроения — первой подводной лодкой, способной решать не только оборонительные задачи, но и действовать на дальних коммуникациях противника. Не случайно при обсуждении в МТК 11 марта 1911 года проекта подводной лодки водоизмещением 630 тонн конструкции И.Г. Бубнова (впоследствии тип «Морж» и «Барс») прямо указывалось, что прототипом послужила подводная лодка «Акула». В связи с этим предлагалось провести ее дополнительные испытания с целью уточнения остойчивости в различных положениях и маневренных характеристик. Закончившиеся 25 апреля 1911 года пробы подтвердили проектные характеристики новых подводных лодок.



В начале Первой мировой войны подводная лодка «Акула» оказалась одной из немногих подводных лодок Балтийского флота, способных действовать у побережья противника, что во многом определило ее дальнейшую напряженную боевую службу.

Совершила 16 боевых выходов. 14–15 октября 1914 года совместно с подводными лодками Е-1 и Е-9 прикрывала постановку минного заграждения крейсерами «Рюрик», «Ад-

мирал Макаров» и минным заградителем «Енисей» к западу от острова Борнхольм. «Акула» была первой отечественной подводной лодкой, применившей метод поиска противника в море, до этого подводные лодки ожидали противника на определенных позициях.

Во время зимнего ремонта 1914–1915 годов в носовой части надстройки установили 47-мм орудие. В связи с отсутствием в составе Балтийского флота подводных минных заградителей специальной постройки на подводной лодке «Акула» к осени 1915 года оборудовали устройство для транспортировки и поставки четырех таких же мин, которые использовались на подводном минном заградителе Черноморского флота «Краб». Мины крепились бугелями в гнездах на верхней палубе позади рубки, а после освобождения вручную походных креплений скатывались за борт по наклонным кронштейнам. Практические испытания на Ревельском рейде дали положительные результаты, и 14 ноября 1915 года командир подводной лодки капитан 2 ранга Н.А. Гудим повел подводную лодку «Акула» в семнадцатый по счету с начала войны боевой поход с целью постановки мин южнее Либавы.

Вечером 15 ноября 1915 года подводную лодку «Акула» видели с российских береговых постов у берега, где она укрывалась от шторма. Это были последние сведения — обстоятельства гибели подводной лодки «Акула» и по сей день остаются тайной.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Подводная лодка «Акула» в декабре 1906 года была заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 27 июня 1907 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 22 августа 1909 года спущена на воду. В октябре 1909 года прошла предварительные ходовые испытания в районе Бьерке. С 1909 года по весну 1910 года — устранение недостатков по результатам ходовых испытаний. С июля по 22 августа

1910 года подводная лодка продолжила ходовые испытания. 30 сентября 1910 года на подводной лодке установлены новые гребные винты. 4 октября 1910 года подводная лодка завершила заводские испытания.

15 ноября 1910 года начались сдаточные испытания. Подводная лодка вышла из Санкт-Петербурга в Ревель для испытательного погружения на рабочую глубину, но при следовании в Морском канале наткнулась на затопленную баржу, повредив при этом гребные винты и вертикальный руль. Вынуждена была вернуться на завод. В 1911 году продолжила сдаточные испытания. В сентябре 1911 года подводная лодка вступила в строй. 6 ноября 1911 года вошла в состав 1-дивизиона бригады подводных лодок Балтийского флота.

С 1914 года по 1915 год приняла участие в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника в Балтийском море, обеспечение и прикрытие минно-заградительных и набеговых действий легких сил флота, совершила в общей сложности 17 боевых походов. 9 октября 1914 года во время выхода из пролива Созлозунда совместно с подводной лодкой «Аллигатор» сели на мель. «Акула» снялась с мели самостоятельно.

С 14 по 15 октября 1914 года совместно с подводными лодками Е-1 и Е-9 прикрывала постановку минного заграждения крейсерами к западу от о-ва Борнхольм. 7 ноября 1914 года подводная лодка вышла в поход к Дагерорту, а затем вместо того, чтобы вернуться, по инициативе командира осталась в море и прошла к берегам Швеции. 8 ноября 1914 года обнаружила крейсер «Атазоне» у Готска-Скандэ и с расстояния около 7 кабельтовых в 4.05 выстрелила одной торпедой по приближающимся миноносцам. Германские корабли, заметив пенный след торпеды, отвернули. 22 октября 1914 года в боевом походе подводная лодка выполнила безуспешную атаку торпедой по пароходу противника.

С 1914 года по зиму 1915 года прошла капитальный ремонт двигателей надводного и подводного хода зимой на

Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Кроме того, на подводной лодке было установлено 47-мм орудие и на палубе надстройки (за ограждением рубки) смонтировано устройство для транспортировки и постановки четырех мин заграждения. В 1915 году перечислена в 3-й дивизион дивизии подводных лодок Балтийского моря. 21 мая 1915 года на траверзе озера Папензее безуспешно атаковала двумя торпедами германский броненосец береговой обороны «*Veowulf*», торпеды прошли в нескольких метрах от цели.

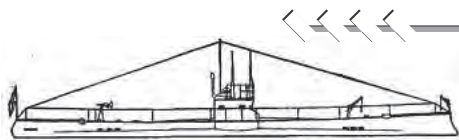


12 сентября 1915 года подводная лодка вышла из Ревеля на позицию к Либаве. 16 сентября 1915 года в прибрежном районе в штормовую погоду во время погружения подводная лодка несколько раз ударилась о грунт. В результате средний вал стал работать с биением, а вертикальный руль перекладывался с большим трудом. 18 сентября 1915 года подводная лодка прибыла в Балтийский порт. 21 сентября 1915 года подводная лодка перешла в Ревель, где стала в док. У подводной лодки оказались погнутыми рулевые рамы, свернута пятка руля, две лопасти среднего винта срезаны, а две — погнуты.

С 14 по 16 ноября (ориентировочно) 1915 года подводная лодка «Акула» погибла по неизвестной причине при следовании на минную постановку между Либавой и Мемелем со всем экипажем из 33 человек. Причина гибели подводной лодки неизвестна. 15 марта 1917 года подводная лодка «Акула» исключена из списков кораблей Балтийского флота.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«МИНОГА»



Опыт использования подводных лодок в Русско-японской войне

показал, что подводные лодки небольшого водоизмещения могут быть использованы только в прибрежных районах. Поэтому Главный морской штаб пришел к выводу, что в составе флота нужно иметь подводные лодки двух типов — прибрежные водоизмещением 100–150 тонн и крейсерские для действия в открытом море водоизмещением 350–400 тонн. В 1905 году И.Г. Бубновым были разработаны два проекта подводных лодок водоизмещением 117 и 400 тонн. Подводные лодки, построенные по этим проектам, получили впоследствии названия «Миного» и «Акула». Обе подводные лодки Морской технический комитет (МТК) положил считать *«опытными, постройка которых должна послужить к самостоятельному развитию отечественного подводного строительства»*.

Проект подводной лодки «Миного» был одобрен МТК 20 сентября 1905 года, а наряд на строительство подводной лодки Балтийскому заводу был выдан 9 февраля 1906 года. В том же месяце была заказана сталь для корпуса и была начата разработка рабочих чертежей. Две цистерны главного балласта размещались в оконечностях, заполнялись центробежными помпами; внутри прочного корпуса находились две средние цистерны по две тонны, заполнявшиеся через отдельные кингстоны; имелись также две палубные цистерны, заполнявшиеся самотеком через шпигаты. При незаполненных палубных цистернах подво-



дная лодка плавала в позиционном (тогда оно называлось полуподводным) положении, когда на поверхности оставалась только рубка. Средние и дифферентовочные цистерны продувались сжатым воздухом. Два трехцилиндровых четырехтактных двигателя Дизеля и гребной электромотор составляли с помощью фрикционных муфт одну линию вала с винтом регулируемого шага, лопасти которого устанавливались в соответствии с мощностью работающих двигателей. Для наблюдения в подводном положении были установлены перископ Герца и клептоскоп (панорамный перископ, позволяющий наблюдателю при осмотре горизонта оставаться на месте).

Во второй половине сентября 1906 года состоялась закладка подводной лодки «Минога». Фирме «Л. Нобель» в Санкт-Петербурге был выдан заказ на изготовление двух двигателей Дизеля морского типа, мощностью по 120 л.с. каждый. Главный электромотор был заказан заводу «Вольта» в Ревеле, аккумуляторная батарея — заводу «Траваль Электрик де Мэто» в Париже. Первый двигатель Дизеля был



изготовлен в июле 1908 года, второй — в октябре того же года. Завод «Вольта» справился с изготовлением электромотора лишь в июне 1908 года. В ночь на 21 марта 1908 года пожа-

ром была уничтожена готовая к установке аккумуляторная батарея. Спуск подводной лодки «Минога» на воду состоялся 11 октября 1908 года. Во время испытаний выяснилась необходимость установки свинцового киля, так как необходимое количество балласта не удалось разместить в трюме подводной лодки. После установки киля в конце апреля 1909 года «Минога» выходила на предварительные пробеги в Морской канал под двигателями Дизеля. В начале июля

подводная лодка ушла в Бьерке на заводские испытания, которые продолжались около двух месяцев. По окончании испытаний был сменен гребной винт, и в конце сентября лодка ушла на торпедные стрельбы. В октябре были произведены приемные испытания, и 31 октября Морской технический комитет рекомендовал принять «Миногу» в казну. Подводную лодку отличали: плохая мореходность, малая автономность и сложность управления в подводном положении.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «МИНОГА»

Размерения: длина — 32,61 метра, ширина — 2,79 метра, осадка — 2,74 метра.

Водоизмещение: надводное/подводное — 123/144 тонны.

Силовая установка: 2 дизеля завода Л. Нобеля — по 120 л.с., электродвигатель — 70 л.с.

Скорость: наибольшая надводная — 11 узлов, подводная — 5,5 узлов; экономичная надводная — 8 узлов, подводная — 3,5 узла.

Дальность плавания: в надводном положении — 630 миль при 10,5 узла; 960 миль при 8 узлах, в подводном положении — 38,5 миль при 5,5 узла, 90 миль — при 4,5 узла.

Вооружение: 2 носовых торпедных аппарата 457-мм, клептоскоп и перископ Герца, прожектор — 45 см.

Экипаж: 2 офицера / 2 кондуктора / 18 нижних чинов.

Запас плавучести: 24%.

Глубина погружения: 30 метров.

Подводная лодка «Минога» была зачислена 14 июня 1907 года в списки кораблей Балтийского флота, заложена 6 сентября 1906 года, спущена на воду 11 октября 1908 года, в октябре 1909 года вступила в строй.

«Минога» явилась первой в мире подводной лодкой с дизельной установкой. 23 октября 1907 года на подводной лод-

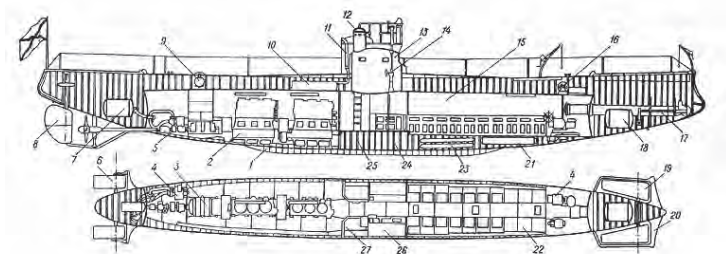
ке были проведены гидравлические испытания прочного корпуса. 23 октября 1908 года «Минога» совершила первый выход в Морской канал под одним из двигателей Дизеля (второй еще не был доставлен). 26 октября 1908 года подводная лодка была готова приступить к началу испытаний, но, выйдя из дамб Морского канала, встретила сплошной лед и вынуждена была вернуться на завод. 7 ноября 1908 года несмотря на сильные морозы, удалось произвести пробное погружение у причальной стенки. В апреле 1909 года подводная лодка выходила на предварительные пробеги в Морской канал под двигателями Дизеля. В июле 1909 года ушла в Бьерке на заводские испытания, которые продолжались около двух месяцев. По окончании испытаний был сменен гребной винт, и в конце сентября подводная лодка ушла на торпедные стрельбы, а в октябре 1909 года были произведены приемные испытания.

23 марта 1913 года «Минога» вышла из Либавы в практическое плавание. При отходе от пирса задним ходом подводная лодка ударилась об угольную баржу и потеряла укрепленного на ахтерштевне золоченого орла. Около четырех часов дня командир приказал боцману передать конвоирующему судну по семафору о своем намерении погрузиться. Боцман, передав сигнал, свернул семафорные флажки и засунул их под настил мостика рубки, причем флажки попали в открытый клапан шахты судовой вентиляции.

При подготовке подводной лодки к погружению не обратили внимания на то, что клапан вентиляции не закрылся (мешали флажки), вода начала поступать по трубе вентиляции в машинное отделение и лодка затонула. Она легла на грунт на глубине тридцать метров. Продуть главный балласт командир запоздал. Он приказал отдать спасательный буй. Буй всплыл, к нему подошла шлюпка с конвоира, но никто не знал, как пользоваться телефоном, и связь установили только после изучения инструкции. После получения известия, что подводная лодка всплыть

не может, конвоир отправился с тревожными гудками в гавань. Трубу вентиляции разрубили, после чего попытались забить ее — пошел в ход китель командира, одежда и белье команды, но полностью прекратить поступление воды не удалось. Командир принял решение продуть кормовую балластную цистерну, что и было выполнено. Облегченная корма поднялась, на поверхности моря стал виден кормовой флаг. Вода залила аккумуляторы, размещенные в носовой части подводной лодки, и выделение хлора из аккумуляторов уменьшилось. На место аварии прибыли подъемный кран, килектор, буксиры с водолазами. Водолазы завели стропы под корму лодки.

ОБЩЕЕ РАСПОЛОЖЕНИЕ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «МИНОГА»



1 — свинцовый киль; 2 — двигатель Дизеля; 3 — гребной электродвигатель; 4 — центробежные помпы; 5 — упорный подшипник; 6 — кормовые горизонтальные рули; 7 — кормовая дифференциальная цистерна; 8 — вертикальный руль; 9 — спасательный буй; 10 — газовыхлопной коллектор; 11 — шахта газоотвода; 12 — рубочный люк; 13 — боевая рубка; 14 — штурвал вертикального руля; 15 — носовое отделение; 16 — тросовая вьюшка; 17 — торпедные аппараты; 18 — носовая дифференциальная цистерна; 19 — носовые горизонтальные рули; 20 — ограждение рулей; 21 — воздухохранители для торпедной стрельбы; 22 — аккумуляторы; 23 — воздухохранители для продувания цистерн; 24 — носовая средняя цистерна; 26 — помещение для офицеров; 27 — топливные цистерны.

В час ночи корма подводной лодки была поднята, и на поверхности воды оказался кормовой входной люк. Через открытый люк подводники были эвакуированы из подводной лодки и отправлены в госпиталь. Боцман оказался в рубке и вышел оттуда около 5 часов утра, когда подводная лодка была поднята выше и можно было открыть рубочный люк. Его состояние оказалось лучше, чем у остальной команды. После откачки воды «Минога» была отбуксирована в порт и восстановлена.

В сентябре 1914 года подводная лодка в шторм возвращалась из похода и должна была определиться по Люзерпорту. Однако открывшийся маяк не походил на нужный. Командир решил подойти поближе, чтобы уточнить свое место.



Неожиданно с хода подводная лодка выползла на мель и легла почти на бок, винт повис в воздухе. Оказалось, что подводная лодка вышла к маяку Фильзанд у о. Эзель.

В том районе плавание запрещалось, поэтому с острова срочно вылетел аэроплан, чтобы разобраться в обстановке. Гидросамолет долго кружил, пытаясь рассмотреть флаг на корме. Наконец, пилот разглядел андреевский крест и сел на воду, но так неудачно, что сломал самолет. Летчик рассказал подводникам, куда они попали, и подводная лодка подняла нужный сигнал, по нему с Эзеля пришел катер и увел самолет на буксире. Командир подводной лодки дал радио о происшествии и попросил прислать на помощь миноносцев. Однако погода начала свежеть и, наполнив кормовую цистерну, команда добилась того, что винт ушел в воду. После этого, дав реверс дизелям, подводная лодка сползла на глубокую воду, затем

потихоньку вернулась в базу и стала в ремонт, который прошла в 1915 году.

Подводная лодка «Минога» участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам, оборона Виндавы (Вентспилс) в июне 1915 года и Рижского залива в августе 1915 года, прикрытие набеговых и минно-заградительных действий легких сил флота, совершила 14 боевых походов, несколько раз пыталась атаковать неприятельские корабли. Участвовала в Февральской революции. 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского флота. 31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение. 10 ноября 1918 года отправлена по железной дороге в Саратов, а оттуда на буксире по Волге до Астрахани.

18 ноября 1918 года перечислена в состав Астраханско-Каспийской военной флотилии. С 31 июля 1919 года входила в состав Волжско-Каспийской военной флотилии и с 5 июля 1920 года — в состав Морских сил Каспийского моря. Участвовала в Гражданской войне: бой в Тюб-Караганском заливе в мае 1919 года, после которого находилась в порту на долговременном хранении.

21 ноября 1925 года подводная лодка «Минога» исключена из состава РККФ в связи с передачей «Комгосфонду» для демонтажа и реализации и впоследствии разделана в Бакинском военном порту на металл.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

6 сентября 1906 года подводная лодка «Минога» была заложена на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге. 14 июня 1907 года приказом по Морскому ведомству зачислена в списки судов Балтийского флота в класс подводных лодок с присвоением наименования «Минога». 23 октября 1907 года проведены гидравлические испытания прочного корпуса. 21 марта 1908

года в заводе пожаром была целиком уничтожена вполне собранная и принятая аккумуляторная батарея. 11 октября 1908 года подводная лодка спущена на воду.

23 октября 1908 года состоялся первый выход подводной лодки в Морской канал под одним из двигателей Дизеля. 7 ноября 1908 года несмотря на сильные морозы, удалось произвести пробное погружение у причальной стенки. В апреле 1909 года, выходила на предварительные пробеги в Морской



канал под двигателями Дизеля. В апреле 1909 года подводная лодка поднята на стенку для установки свинцового кия. В мае 1909 года спущена на воду после необходимых доработок. 7 июня 1909 года выходила на предварительные пробеги под дизелями в Морской канал.

С июля по сентябрь 1909 года подводная лодка ушла

в Бьерке на заводские испытания, продолжавшиеся около двух месяцев. По окончании испытаний сменен гребной винт, и в конце сентября подводная лодка ушла на торпедные стрельбы. В октябре 1909 года подводная лодка прошла приемные испытания и вошла в состав Балтийского флота. В 1913 году вошла в состав 4-го дивизиона дивизии подводных лодок Балтийского моря. 23 марта 1913 года при выходе из Либавы в практическое плавание подводная лодка затонула на глубине 30 метров. На место аварии прибыли подъемный кран, килектор, буксиры с водолазами. Около часа ночи корма подводной лодки была поднята, на поверхности воды оказался кормовой входной люк. После откачки воды ПЛ была отбуксирована в порт и восстановлена.

С 1914 года по 1916 год приняла участие в Первой мировой войне: несение позиционной и дозорной службы на под-

ходах к портам и базам, прикрытие набеговых и минно-заградительных действий легких сил флота, совершила в общей сложности 14 боевых походов, несколько раз пыталась атаковать неприятельские корабли, но безуспешно. С 1914 года по 1915 год подводная лодка прошла капитальный ремонт. В июне 1915 года приняла участие в обороне Виндавы. В августе 1915 года приняла участие в обороне Рижского залива.

В феврале 1917 года подводная лодка перешла в Петроград, где часть команды приняла участие в Февральской революции. 25 октября 1917 года зачислена в состав Красного Балтийского флота. Осенью 1917 года подводная лодка поставлена на капитальный ремонт. 31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение. 10 ноября 1918 года отправлена по железной дороге из Петрограда в Саратов, откуда на буксире по Волге доставлена в Астрахань для участия в боевых действиях в ходе Гражданской войны на Каспийском море. 18 ноября 1919 года перечислена в состав военной флотилии Астраханского края. 21 мая 1919 года приняла участие в бою в Тюб-Караганском заливе. 31 июля 1919 года перечислена в состав Волжско-Каспийской военной флотилии. 5 июля 1920 года перечислена в состав Морских сил Каспийского моря, но после окончания боевых действий вновь передана порту Баку на хранение.

21 ноября 1925 года подводная лодка «Минога» исключена из состава Рабоче-Крестьянского Красного Флота в связи с передачей «Комгосфонду» для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту.





Нижние чины подводной лодки
«Окунь»



Нижние чины подводной лодки
«Вепрь»



Нижние чины подводной лодки
«Волк»



Нижние чины подводной лодки
«Макрель»



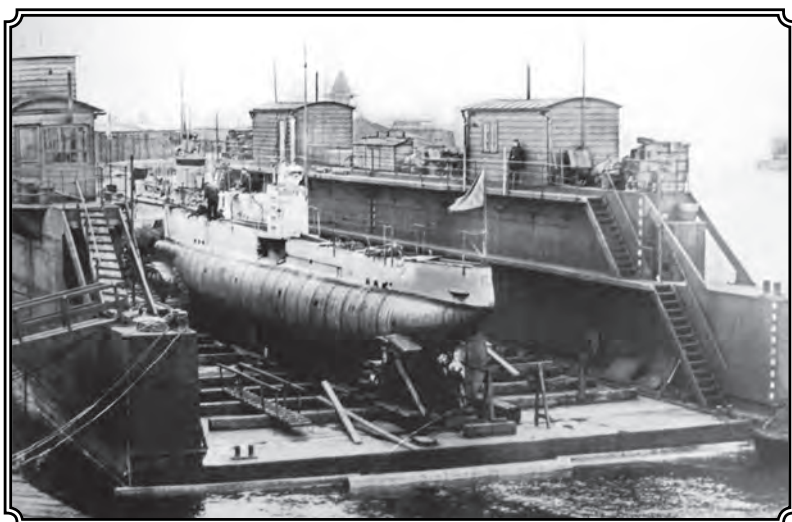
На сборке корпуса подводной лодки
«Карась»



Подводная лодка «Кайман»
на выходе в море



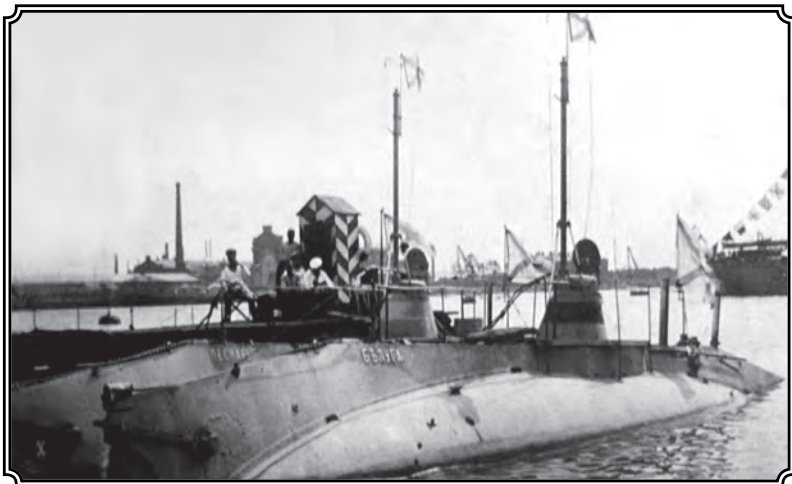
Подводная лодка «Дракон» на выходе в море



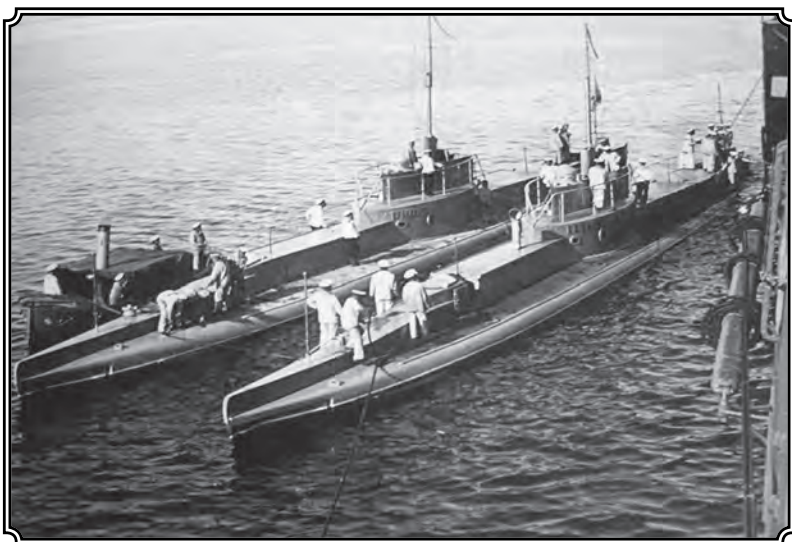
Первая мировая война. Подводная лодка «Минога» в доке



Подводная лодка «Окунь» в Либаве



Подводные лодки «Пескарь» и «Белуга» у пирса учебного отряда
Подводного плавания



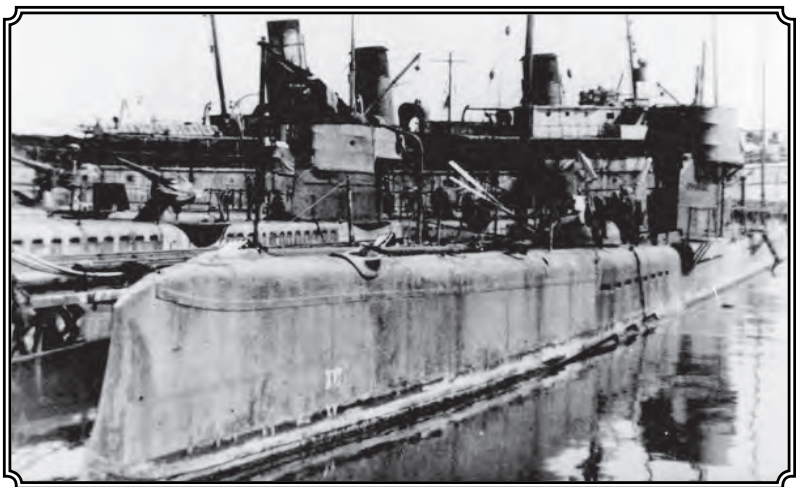
Подводные лодки у борта плавбазы



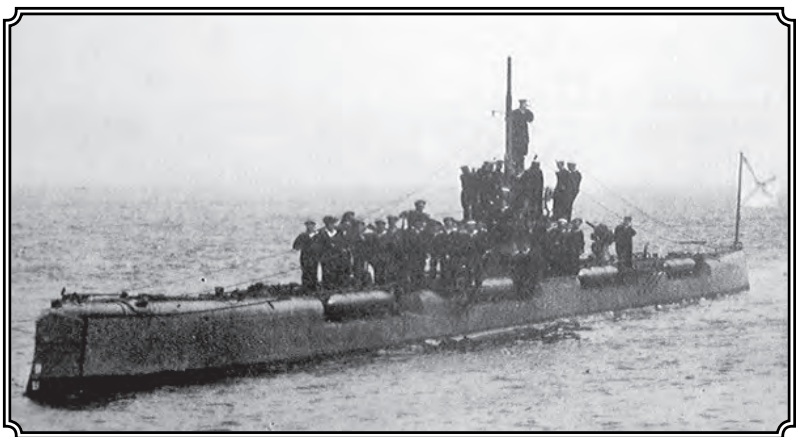
Экипаж подводной лодки «Щука»



Подводная лодка «Сом» на выходе в море



Подводная лодка «Буравестник»



Подводная лодка «Тигр»

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

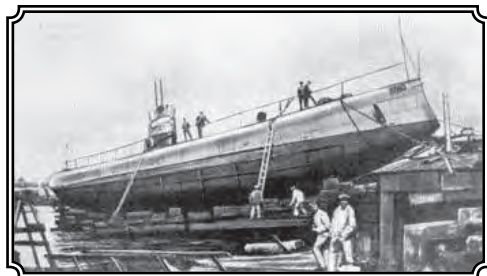
(минный заградитель)

«КРАБ»



Проект подводного минного заградителя был разработан техни-

ком путей сообщения М.П. Налетовым. В декабре 1906 года его рассмотрел Морской технический комитет. Налетов учел замечания Морского технического комитета и составил 3 варианта усовершенствованного проекта, одним из которых стал впоследствии проект подводной лодки «Кrab». Окончательную его разработку вели специалисты завода «Наваль». Летом 1909 года, после испытания моделей подводной лодки в опытовом бассейне, завод представил окончательные чертежи подводного минного заградителя, которые вместе со спецификацией были утверждены 11 июля 1909 года. К концу 1909 года была начата сборка корпуса.

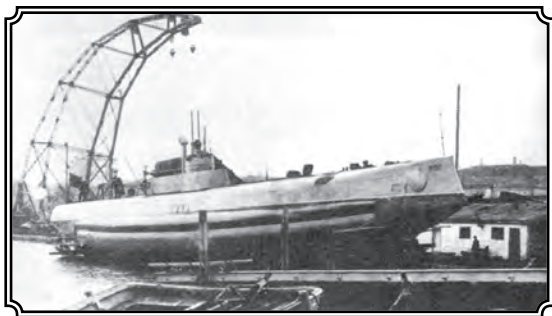


М.П. Налетов был назначен консультантом при постройке подводной лодки.

«Кrab» был первым в мире подводным минным заградителем. Мины распо-

лагались в проницаемой надстройке двумя рядами в коридорах, занимающих примерно 2/3 длины корабля. На боковых стенках каждого коридора имелись направляющие рельсы, а в нижней части проходила конвейерная цепь. В проекте подводной лодки обнаружился ряд недоработок, основной из которых явился излишний объем кормовой балластной цистерны. Корректировка проекта продолжалась до 1912 года, когда был заключен новый контракт на строительство одного подводного минного заградителя водоизмещением около 500 тонн при надводном плавании.

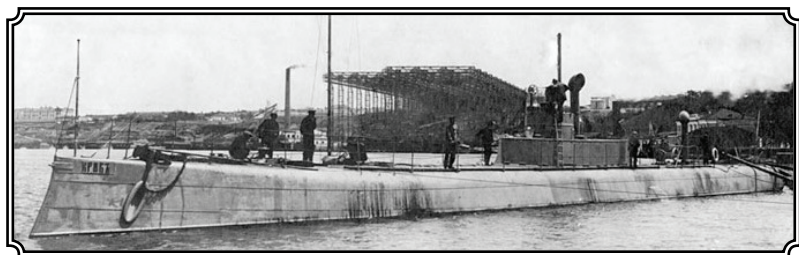
Подводная лодка «Краб» была заложена в конце 1909 года на судовой верфи завода «Наваль» в Николаеве, спущена на воду 25 августа 1912 года. 23 августа 1912 года она была зачислена в списки судов Черноморского флота. В июне 1913 года начались заводские испытания «Краба», а 22 июня состоялось первое пробное погружение. Во время приемных испытаний обнаружилась недо-



статочная остойчивость подводной лодки, что потребовало установки свинцового кия весом 28 тонн и установки булей (бортовых «вытеснителей») для компенсации его веса. Переделки были закончены осенью 1914 года, испытания закончились только летом 1915 года. Подводная лодка «Краб» вступила в строй 8 июля 1915 года.

В период Первой мировой войны «Краб» участвовал в минно-заградительных операциях в проливе Босфор и у порта Варна, нес позиционную и дозорную службы у берегов Крыма. Первый боевой поход подводный минный заградитель «Краб» совершил 25 июня 1915 года. С 58 минами и 4 торпедами «Краб» вышел в сопровождении подводных лодок «Морж», «Нерпа» и «Тюлень» к Босфору. 27 июня мины были выставлены в районе маяков Анатоли-Фенер и Румели-Фенер. Заграждение было обнаружено турецким флотом по всплывшим минам, после чего началось траление, но на выставленных минах подорвалась турецкая канонерская лодка «Иса-Рейс». Вторая постановка мин была произведена в том же районе 18 июля 1916 года, третья — 1 сентября 1916 года. В сентябре 1916 года «Краб» был поставлен в ремонт с перевооружением в мастерские Севастопольского порта.

29 декабря 1917 года подводная лодка вошла в состав Красного Черноморского флота. 1 мая 1918 года была захвачена германскими войсками, а 24 ноября 1918 года — англо-французскими войсками. 26 апреля 1919 года без ведома командования русской Добровольческой армии, по приказу союзного командования выведена буксирами из порта и затоплена подрывными патронами (в левом борту которого была сделана пробоина размером около 0,5 кв.м в районе рубки и открыт носовой люк) на внешнем рейде Севастополя.



В 1934 году «Краб» обнаружили во время подготовительных работ по подъему подводной лодки «Кит». Во время поисков затопленных лодок металлоискатель дал отклонение, указывавшее на наличие в этом месте большого количества металла. «Краб» лежал на глубине 57–59 метров без крена. Кормовая часть подводного минного заградителя глубоко вошла в грунт, дифферент на корму составлял 12 градусов. Носовой люк был открыт, рубочный люк закрыт.

В мае 1935 года начались судоподъемные работы. В силу большой для того времени глубины затопления подъем подводной лодки решили производить этапами, то есть переводя ее постепенно на все меньшую глубину. Задача первого этапа заключалась в извлечении «Краба» из грунта. Для этого предполагалось приподнять понтонами носовую оконечность на 12 метров, подвести полотенца под корму и опустить подводную лодку на грунт. На втором этапе над подводной лодкой должны были остропить два 200-тонных

понтон, два 80-тонных понтон и два 40-тонных мягких понтон, ступенчатым способом поднять лодку и перевести ее в Стрелецкую бухту на глубину 17 метров. На третьем этапе планировалось остропить 200-тонные понтон непосредственно к бортам лодки, после чего поднять ее на поверхность. Проект строго выдержать не удалось. При подъеме носа корма «Краба» еще больше погрузилась в грунт и подвести под нее полотно не удалось. Попытки подъема носа продолжались несколько раз, при этом дифферент подводной лодки на корму достигал 50 градусов, но результат оставался прежним. В этой ситуации вся тяжесть дальнейших работ на первом этапе легла на водолазов. До конца сентября они размыли под кормой котлован глубиной 9–10 метров. Эта работа была очень трудной, так как вывод всей системы грунтоотсосных труб наверх весьма сложен, а



зубь могла всю эту систему превратить в лом. Кроме того, из-за большой глубины водолазы могли работать на грунте лишь по 30 минут. Неоднократно стенки котлована обваливались на водолазов, но, к счастью, каждый раз им удавалось благополучно выбраться из завала.

После того, как из грунта показались гребные валы, отмывку котлована прекратили. За валы закрепили два 80-тонных понтон и выдернули подводную лодку из грунта. Дальше работы пошли исключительно быстро. С 4 по 7 октября подводную лодку последовательно подняли на 12, 15 и 17 метров и завели в Стрелецкую бухту, а через месяц «Краб» был извлечен на поверхность. Заделав пробоину и осушив отсеки, ЭПРОН передал минный заградитель Черноморскому флоту.

Создатель первого в мире подводного минного заградителя М.П. Налетов в это время жил в Ленинграде. Узнав, что его детище — «Краб» — поднято, он составил проект восстановления и модернизации заградителя. Но за эти годы Военно-Морской Флот в своем развитии ушел далеко вперед. В его составе появились десятки новых, совершенных подводных лодок всех типов, в том числе и подводные заградители, и надобность в восстановлении «Краба» — подводной лодки уже устаревшей, отпала. Поэтому «Краб» после подъема его у Севастополя сдали на слом.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «КРАБ»

Скорость: наибольшая (надводная/подводная) — 10,8/8,3 узла.

Дальность плавания: надводная — 1.200/2.000 миль, подводная — 82/138 миль.

Запас топлива: 13,5 тонны (керосин).

Время погружения: 7 мин. 38 сек.

Время всплытия: 4 мин.

Запас плавучести: 14%.

Вооружение: 1 — 47-мм и 1 — 37-мм орудие, 1 — 7,62-мм пулемет (с 1916 года: 1 — 75/50-мм орудие, 2х1 — 7,62-мм пулемета), 2 — 457-мм торпедных аппарата (носовые), 4 торпедных аппарата Джевецкого, 60 мин заграждения, 2 перископа, прожектор диаметром 30 см.

Глубина погружения: 50 метров.

Экипаж: офицеры - 3 человека, кондукторы — 2 человека, нижние чины — 24 человека.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В декабре 1908 года подводная лодка заложена на эллинге судостроительного завода «Наваль» в Николаеве Обществом Николаевских заводов и верфей как первый в мире подводный минный заградитель. 9 августа 1912 года прика-

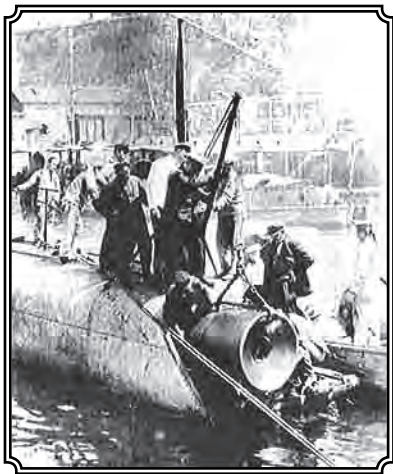
зом по Морскому ведомству №226 зачислена в списки судов Черноморского флота в класс подводных лодок с присвоением наименования «Краб». 12 августа 1912 года спущена на воду.

С августа 1912 года по июнь 1913 года подводная лодка находилась в достройке. В июне 1913 года начаты заводские испытания. 22 июня 1913 года состоялось первое пробное погружение. С 25 по 26

июля 1913 года прошла испытания на шестичасовой полный ход на Лукулльской мерной миле. До 27 ноября 1913 года проводились ограничен-



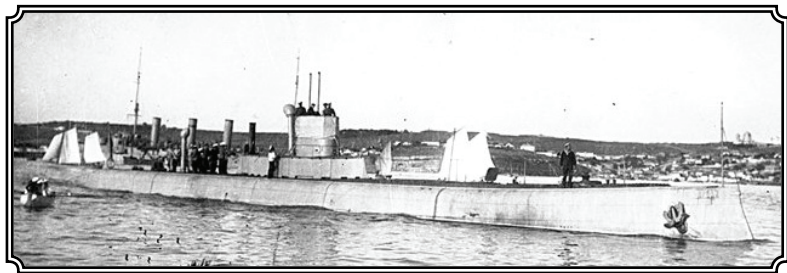
ные приемные испытания. С декабря 1913 года по 1914 год подводная лодка прошла переделку и устранение недостатков. 5 февраля 1915 года прошла испытание прочного корпуса давлением с удовлетворительным результатом. 8 апреля 1915 года измерены скорости подводной лодки на полном ходу, на экономическом ходу и зарядке, и на экономическом ходу без зарядки. Пробег совершался на Лукулльской мерной миле. Во время пробега заградителя на полный ход у моторов №1 и №2 не работало по одному цилиндру. Средняя скорость полного хода получилась равной 11,78 узла. При втором измерении скорости керосиновые моторы правого борта работали на винт и зарядку, а керосиновые моторы левого борта продолжали работать на винт. Средняя скорость при этом режиме составила 10,45 узла. При измерении экономического хода работали только киро-



ПЛ «Краб». Погрузка мин

синовые моторы правого борта, при этом средняя скорость была 8,6 узла. 10 апреля 1915 года завершились работы по переоборудованию. 24 мая 1915 года подводная лодка предъявлена к официальной сдаче. Подводная лодка «Краб» вышла в море и, погрузившись, приступила к постановке мин на экономическом ходу.

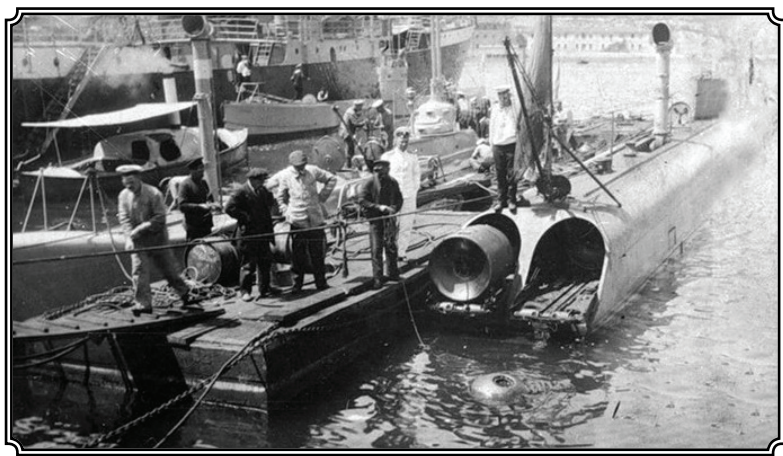
Всего было поставлено 49 мин. 28 мая 1915 года выполнены испытания торпедных аппаратов и погружение на глубину 100 футов (30,48 метра). Произведены выстрелы из правого, а затем левого аппаратов и залп из обоих торпедных аппаратов. Кроме того, заградитель погрузился на глубину 120 футов (36,58 метра) и оставался там в течение 15 минут. Испытания были признаны удовлетворительными.



31 мая 1915 года, приняв полный комплект мин, снова вышла на постановку, но уже при максимальной скорости. В этом случае выставлено шесть мин. 5 июня 1915 года подводную лодку подняли на плавучий док, где произвели осмотр подводной части. 25 июня 1915 года зачислена в состав действующего флота. 25 июня 1915 года в 7.00 с 58 минами и четырьмя торпедами подводная лодка вышла в сопровождении подводных лодок «Морж», «Нерпа» и «Тюлень» к проливу Босфор в первый боевой поход с целью осуществить минную постановку. Выход состоялся под коммерческим флагом. Согласно полученным инструкциям «Краб» должен был поставить минное заграждение по возможности на линии босфорских маяков Румели-Фенер и Анатоли-Фенер длиной в одну милю.

В 9.20, находясь на параллели мыса Сарыч, «Краб» взял курс на Босфор. С 10.00 до 11.00 проводили артиллерийское и стрелковое учения: были опробованы 37-мм орудие и пулеметы. В полдень по приказанию начальника бригады были подняты военный флаг и вымпел. В 20.00 подводные лодки стали расходиться, чтобы в темноте в случае появления противника не стеснять друг друга в маневрировании. Утром они снова должны были встретиться.

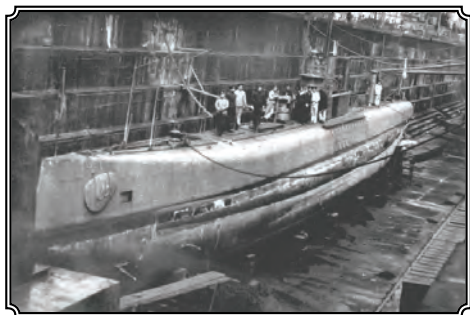
26 июня 1915 года «Краб», обладая большей скоростью, чем остальные лодки, пришел утром в точку встречи раньше сопровождавших его лодок. В 10.50 все подводные лодки были в сборе. После удифферентовки «Краба» «Нерпа» и «Тюлень» направились на заданные позиции, а «Морж», поскольку его позиция была намечена против Босфора, следовал вместе с «Крабом».



До Босфора оставалось 85 миль, и было принято решение произвести минную постановку вечером 27 июня. 27 июня 1915 года минное заграждение начальник бригады решил ставить от маяка Анатоли-Фенер к маяку Румели-Фенер. В 19.55 заградитель находился в 13,75 кабельтова от маяка Анатоли-Фенер и в 20.10 начали постановку мин. 29 июня 1915 года при подходе к Севастополю в 7.39 «Краб» разо-

шелся на контркурсах с эскадрой Черноморского флота, вышедшей из Севастополя. Начальник бригады донес командующему флотом о выполнении боевого задания. В 8.00 вновь был поднят коммерческий флаг, а в 9.30 «Краб» отшвартовался у пирса.

В июле 1915 года были завершены испытания подводной лодки. «Краб» вступил в строй и зачислен в состав подводной бригады Черноморского флота с базированием в Южной бухте Севастополя. С 20 по 21 августа 1915 года совершил выход в море после окончания ремонта. 10 декабря



1915 года подводная лодка вышла в море для выполнения приказа командующего флотом с целью минной постановки. 12 декабря 1915 года из-за штормовой погоды подводная лодка была

вынуждена вернуться в Севастополь. 25 февраля 1916 года в 17.10 под брейд-вымпелом начальника подводной бригады вышла из Севастополя. 27 февраля 1916 года в 20.45 из-за штормовой погоды подводная лодка вынуждена была вернуться в Севастополь. В июне 1916 года совершила шесть коротких выходов в море. 11 июля 1916 года совершила выход в море. 13 июля 1916 года совершила выход в море. 17 июля 1916 года в 6.40 подводная лодка вышла из Севастополя к Босфору на вторую боевую минную постановку, имея на борту 60 мин и четыре торпеды. 18 июля 1916 года к 20.08 постановка всех 60 мин была закончена.

19 июля 1916 года в 6.00 начали зарядку аккумуляторов, а в 13.00 произошла авария: лопнула рубашка четвертого цилиндра кормового керосинодвигателя правого борта. 20 июля 1916 года в 8.00 застопорились керосиновые моторы: из топливных цистерн пошла вода. Пришлось дать радио-

грамму в штаб флота с просьбой прислать буксир. Однако через час удалось пустить кормовой мотор левого борта, и подводная лодка пошла своим ходом. В 14.45 подводный заградитель ошвартовался у пирса в Севастополе. 18 августа 1916 года началась подготовка к походу для постановки очередного минного заграждения. К 13.00 было погружено 38 мин, но неожиданно одна из мин дала перекося и заклинилась в минном элеваторе. 19 августа 1916 года за ночь элеватор был снова собран, и к 8.00 погрузку мин продолжили. К 13.00 все 60 мин на заградитель были погружены. 20 августа 1916 года в 00.50 подводная лодка вышла из Севастополя и взяла курс на Варну. 21 августа 1916 года подводная лодка находилась в 60 милях от Констанцы. В 9.00 вследствие засорения маслопровода перегрелся упорный подшипник линии вала. От минной постановки пришлось отказаться, и минный заградитель пошел в порт Констанцы для ремонта. В 15.30 у маяка Тузла «Краб» встретился с посланным на помощь эскадренным миноносцем «Заветный» и, идя за ним в кильватер, прошел румынское минное заграждение и вошел в порт Констанцы.

22 августа 1916 года во время стоянки в порту на Констанцу были совершены налеты неприятельских гидросамолетов, но подводная лодка успела погрузиться и все время этого налета лежала на грунте. 25 августа 1916 года во время очередного налета заградитель погрузиться не успел, но все обошлось благополучно. 27 августа 1916 года подводная лодка получила приказание поставить минное заграждение в южном подходе к Варне, в районе маяка Галата. 29 августа 1916 года в 1.00 «Краб» на буксире «Гневного» под проводкой тральщиков вышел из Констанцы. В 5.30 тральщики были отпущены, а заградитель и миноносец последовали к пункту назначения самостоятельно. В 15.30 заградитель благополучно ошвартовался в порту Констанцы. 30 августа 1916 года к 16.00 силами порта надстройка подводной лодки была отремонтирована и для буксировок на нем установлен

большой гак. 1 сентября 1916 года в 18.30 «Краб» на буксире «Гневного» вышел из Констанцы. 2 сентября 1916 года в полдень «Краб» подошел к мысу Эмине и к 19.28 все мины, согласно указателю, были поставлены.

3 сентября 1916 года в 6.00 «Краб» встретил эскадренный миноносец «Гневный» и принял с него буксир. В 7 милях от Констанцы «Краб» атаковали неприятельские гидросамолеты, сбросившие безрезультатно 21 бомбу. 4 сентября 1916 года в 18.30 оба корабля благополучно пришли в Севастополь. 19 сентября 1916 года подводная лодка поставлена в ремонт в мастерские Севастопольского порта. 17 декабря 1916 года, когда подводная лодка была поставлена в сухой док и док начали наполнять водой, не приняв соответствующих мер предосторожности, заградитель лег на борт, и через отдраенные люки в него стала поступать вода. Эта авария потребовала еще дополнительного времени для ремонта лодки. В январе 1917 года фундаменты под керосиновые моторы были разобраны и сняты с подводной лодки. На заградителе шла переборка торпедных аппаратов и воздушных компрессоров. С целью устранения обнаруженных при боевой эксплуатации дефектов ремонтировали минный элеватор. В октябре 1917 года на заградителе были установлены фундаменты под дизели, а также сами дизели, кроме газовыхлопных труб с клапанами, изготовлявшихся мастерскими Севастопольского порта, и баллонов со сжатым воздухом и их трубопроводами.

Установка на лодку левого главного электромотора производилась намного позже намеченного срока, так как электромотор получили из Харькова с большим опозданием: лишь в конце июля – начале августа. Второй же главный электромотор к этому времени готов не был, равно как и батарейные вентиляторы и станции.

16 декабря (по другим данным в феврале 1918 года) 1917 года подводная лодка зачислена в состав Красного Черноморского флота. 1 мая 1918 года, после вступления германских

частей в Севастополь перешла в небоеспособном состоянии под контроль германского оккупационного командования. 24 ноября 1918 года, после капитуляции Турции и Германии и оставления Севастополя германскими частями, перешла под контроль союзного англо-французского командования. 26 апреля 1919 года по решению английского командования вместе с другими подводными лодками выведена на внешний рейд Севастополя колесным пароходом «Елизавета» и после пробоины в левом борту, полученной в результате взрыва, затоплена с открытым носовым люком на глубине 65 метров.

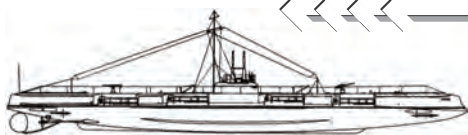
В 1934 году подводная лодка «Краб» обнаружена во время подготовительных работ по подъему подводной лодки «Кит». «Краб» лежал на глубине 65 метров без крена. Кормовая часть подводного минного заградителя глубоко вошла в грунт, и дифферент на корму составлял 12 градусов. Носовой люк был открыт, рубочный люк закрыт, орудие и перископы были целы. В мае 1935 года начались судоподъемные работы. В сентябре 1935 года удалось размыть под кормой котлован глубиной 9–10 метров. После того, как из грунта показались гребные валы, отмывку котлована прекратили. За валы закрепили два 80-тонных понтона и выдернули лодку из грунта. С 4 по 7 ноября 1935 года подводную лодку последовательно подняли на 12, 15 и 17 метров и завели в Стрелецкую бухту, а через месяц подводная лодка была извлечена на поверхность. Заделав пробоину и осушив отсеки, ЭПРОН передал минный заградитель «Краб» Черноморскому флоту.



Узнав о подъеме, М.П. Налетов выступил с проектом восстановления и модернизации подводного минного заградителя «Краб». Проект был отклонен, «Краб» не восстанавливался и вскоре был сдан на металлолом «Рудметаллторгу».

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«МОРЖ»



25 июня 1911 года заложена Николаевским отделением Балтийско-

го судостроительного и механического завода на эллинге судостроительного завода «Наваль» в Николаеве. 11 октября 1911 года зачислена в списки кораблей Черноморского флота. 15 сентября 1913 года спущена на воду. В марте 1915 года установлены двигатели Дизеля, и подводная лодка перешла из Николаева в Севастополь. 8 апреля 1915 года начаты испытания. 30 апреля 1915 года завершились испытания и подводная лодка вступила в строй.

В 1915 году проводились испытания подводной сигнализации, предложенной инженером Р. Ниренбергом. С 1915-го по 1917 год приняла участие в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника у берегов Турции, несение позиционной и разведывательной служб на входе в пролив Босфор, наведение и прикрытие главных сил флота. Уничтожила и захватила 3 больших парусных судна, 5 малых парусников и пароход. По другим данным подводная лодка уничтожила и захватила 2 парохода и 9 парусных и парусно-моторных судов. 14 ноября 1915 года у пролива Босфор атаковала линкор «Goeben» с дистанции 18 кабельтовых. Торпеда прошла за кормой линкора. После этого случая командование противника перестало использовать линкор для охраны турецких транспортов. 16 апреля 1916 года подводная лодка уничтожила торпедой стоявший на мели пароход «Dubrovnik», ранее торпедированный и поврежденный подводной лодкой «Тюлень». Стоящий рядом парусный бриг также затонул. 7 июня 1916 года захватила в качестве трофея турецкий парусный бриг «Belguzar» следовавший из Констанцы, с грузом 352 тонны керосина. 9 июня 1916 года подводная лодка по призовому праву при-

вела бриг «Belguzar» в Севастополь С июля по декабрь 1916 года совершила 7 боевых походов. С февраля по май 1917 года совершила 4 боевых похода. 10 февраля 1917 года подводная лодка захватила у пролива Босфор 3 парусника с зерном (один из них в 300 тонн). Так как не было возможности отвести их в свой порт, они были уничтожены. 28 апреля 1917 года вышла в очередной дозор на позицию к проливу Босфор в район мыса Эрегли.

С 12 по 15 мая 1917 года погибла со всем экипажем из 42 человек на позиции у берегов Турции в районе Эрегли по неизвестной причине. По данным архивов противника можно попытаться восстановить ход похода: 30 апреля в 12 милях севернее Эрегли уничтожила четыре парусника. За это время дважды подвергалась налетам гидросамолета №654, который безрезультатно сбросил два десятка бомб на подводную лодку. 4 мая была обстреляна батареей береговой обороны Акчакоджа, которая выпустила 18 снарядов. Подводная лодка удалилась на север. Посланные на поиск подводной лодки миноносцы захватили пленных, которые показали, что 12 мая видели бой подводной лодки с гидропланами.



До этого в одном из походов подводная лодка попала под удар гидроплана. Одна из бомб срикошетила за борт, повредив наружный торпедный аппарат Джевецкого с боевой торпедой. Командир подводной лодки А.С. Гадон по возвращении в базу потребовал снятия наружных торпедных аппаратов и установки на подводной лодке зенитного вооружения.

Из архивных документов: *«Вечером 27 апреля 1917 года «Морж» отправился в свой последний боевой поход. 30 апреля в 8.10 «Морж» был обнаружен турецкими береговыми постами в 12 милях севернее Эрегли. Лодка была дважды (около*

9.30 и через час после этого) атакована гидросамолетом с бортовым номером 654 (пилот Эберт), однако ни одна бомба не достигла цели, и «Морж», уничтожив за время боя четыре судна, удалился в море. 4 мая в 9.00 «Морж», двигавшийся в направлении Кефкена, был обнаружен береговой охраной рейда реки Сакарья. В 10.50 батарея береговой обороны Акчакоджа атаковала подводную лодку, выпустив 18 снарядов. Личный состав батареи наблюдал облако дыма, исходящего от рубки уплывающей лодки. За время всего похода «Морж» ни разу не выходил на связь и не вернулся на базу».

**Передаёт прапорщикъ Андриановъ
Военная Адмиралу Русину Ставка
Из штаба Чернофлота НР 1080/ОП
Б/СЛ 12/5 19 30**

Оперативная секретная

Вышедшая въ очередной дозоръ 28 апреля подводная лодка Моржъ подъ командой старлейта Гадонъ до сих поръ не вернулась Посланные на поиски миноносцы захватили пленныхъ которые показали что первого мая видели бой подводной лодки Моржъ съ гидроаеропланами у Ерегли Вследствие етого является предположение что лодка во время боя погибла точка 19 час 25 минуты 12 мая 1917 года номеръ 1080/ОП

Колчак

В мае 1918 года немцами был передан выловленный в море вблизи Босфора спасательный круг с надписью «Моржъ». Экипаж лодки на момент гибели составлял 42 человека, включая 6 офицеров: старший лейтенант А.С. Гадон, старший офицер лейтенант Г.Ф. фон Швебс, мичман Г.Г. Ковалевский, мичман В.С. Шварц, мичман Н.И. Клиндух, мичман В.И. Брысов.

28 июня 1996 года на безымянной могиле русских моряков на территории Генерального консульства России в Стамбу-

ле открыт памятник морякам подводной лодки «Морж». 26 августа 2000 года у входа в пролив Босфор в Черном море в точке с координатами 41°22,45' с.ш. и 29°15,81' в.д. на глубине 90 метров международная подводная экспедиция обнаружила затонувшую неопознанную подводную лодку, которую по характерным признакам наличия решетчатых торпедных аппаратов Джевецкого можно считать подводной лодкой «Морж» (не исключено, что это французская «Тюркуаз»). Корпус подводной лодки в кормовой части длиной около 12 метров разорван мощным взрывом и развернут на 120 градусов.



БОЕВАЯ СЛУЖБА

С начала 1915 года «Морж» числился в составе 1-го дивизиона бригады подводного плавания Черноморского флота. Основной задачей подводных лодок в годы Первой мировой войны ставилось нарушение коммуникаций неприятеля на прибрежных участках с целью недопущения снабжения Стамбула (столицы Оттоманской империи), являвшегося главной базой германо-турецкого флота.

БОЕВЫЕ ПОХОДЫ, 1915 ГОД

2 июня — уничтожена парусная шхуна у Пендераклии (ныне Эрегли).

4 июня — уничтожен турецкий пароход «Эдирне» («Edirne») в устье Сакарьи.

5 июня — задержан и сожжён парусник с углём в устье Сакарьи.

28 июня — уничтожен парусник с грузом на меридиане Аладжиклара; уничтожен пароход у пролива Босфор; совершена неудачная атака эсминца типа «Самсун».

29 июня — уничтожен большой угольный транспорт «Игнеада» («Igneada»), бывший русский пароход «Ида», с грузом 2.414 т угля.

3 июля — уничтожены три шхуны с грузом: «Инает-и Бахри» («İnaet-i Bahri»), «Тиджарет-и Бахри» («Ticaret-i Bahri»), «Хюдавендигар» («Hudavendigar») — в районе Ада Рыклара, 13 членов экипажей взято в плен.

14 сентября — уничтожена шхуна с углём в устье Агвы.

1 ноября — атакован линейный крейсер «Явуз Султан Селим» («Yavuz Sultan Selim») в охранении двух эсминцев у входа в пролив; возможно, один из эсминцев («Муавенет-и Миллие» («Muavenet-i Milliye»)) получил повреждения.

С декабря по январь 1916 года «Морж» находился на ремонте в Николаеве из-за повреждения одной из балластных цистерн.



1916 год

19 февраля — поврежден пароход с углём у Зонгулдака.

10 марта — уничтожен колесный буксир «Дарыжа» («Darica») у Зонгулдака.

12 марта — безуспешная атака вспомогательного тральщика «Рюсумет № 2» («Rusumet № 2»), находившегося в дозоре у Зонгулдака

3 апреля — добит пароход «Дутор», севший на мель у мыса Кара-Бурну; взрывом также уничтожен подошедший к борту парохода большой парусный бриг.

25 мая — захвачен трехмачтовый барк «Бельгюзар» («Belguzar») с грузом в 352 т керосина у мыса Эмине. 27 мая барк отбуксирован в Севастополь, где был зачислен в состав транспортной флотилии Черноморского флота под названием «Транспорт № 178».

24–25 июня — безрезультатные атаки двух пароходов — около Шиле и острова Кефкен.

26 июня — безрезультатная атака германского транспорта «Патмос» в районе устья Мелен-Су.

31 июля — уничтожена шхуна у острова Кефкен.

12 августа — безуспешная попытка атаковать «Нерпу», принятую за вражеский корабль.

13 августа — уничтожен парусник у входа в Босфор.

12 декабря — безуспешная попытка атаковать турецкие паромы «Ихсан» («Ihsan, Shirket № 37») и «Сютлюдже» («Sutludce, Shirket № 63») в районе мыса Кара-Бурну.

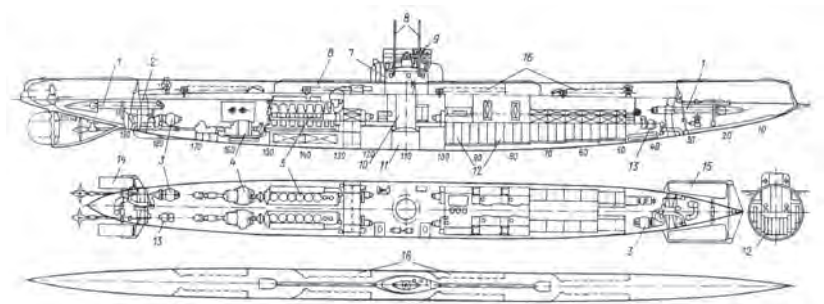
1917 год

23 января — захвачены и уничтожены три шхуны с зерном, следовавшие из Констанцы в Стамбул, в районе мыса Мидия.

2 марта — уничтожена шхуна № 268 у острова Кефкен.

1–11 апреля — уничтожены две шхуны — у острова Кефкен и у входа в Босфор.

КОНСТРУКЦИЯ ПОДВОДНОЙ ЛОДКИ «МОРЖ»



1 — торпедный аппарат; 2 — дифференциальная цистерна; 3 — центробежная помпа; 4 — гребной электродвигатель; 5 — двигатель Дизеля; 6 — палубная цистерна; 7 — боевая рубка; 8 — перископы; 9 — съемный компас; 10 — уравнивательная цистерна; 11 — средняя (отрывная) цистерна; 12 — аккумуляторы; 13 — электрокомпрессор; 14 — кормовые горизонтальные рули; 15 — носовые горизонтальные рули; 16 — решетчатые аппараты Девецакого.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

25 июня 1911 года подводная лодка «Морж» заложена Николаевским отделением Балтийского судостроительного и механического завода на эллинге судостроительного завода «Наваль» в Николаеве. 11 октября 1911 года зачислена в списки кораблей Черноморского флота. 15 сентября 1913 года спущена на воду.

В марте 1915 года установлены двигатели Дизеля. В марте 1915 года подводная лодка перешла из Николаева в Севастополь. 8 апреля 1915 года начаты испытания. В некоторых источниках это дата ошибочно указывается датой ввода в строй. 30 апреля 1915 года завершились испытания и подводная лодка вступила в строй. В 1915 году проводились испытания подводной сигнализации.

С 1915 года по 1917 год приняла участие в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника у берегов Турции, несение позиционной и разведывательной службы на входе в пролив Босфор, наведение и прикрытие главных сил флота. Уничтожила и захватила три больших парусных судна, пять



малых парусников и пароход. По другим данным подводная лодка уничтожила и захватила два парохода и девять парусных и парусно-моторных судов. 14 ноября 1915 года у пролива Босфор атаковала линкор «Гоебен» с дистанции 18 кабельтовых. Торпеда прошла за кормой линкора. После этого случая командование противника перестало использовать линкор для охраны турецких транспортов. 16 апреля 1916 года подводная лодка уничтожила торпедой стоявший на мели пароход «Dubrovnik», ранее торпедированный и поврежденный подводной лодкой «Тюлень». Стоящий рядом парусный бриг также затонул. 7 июня 1916 года захватила в

качестве трофея турецкий парусный бриг «Belgizar», следовавший из Констанцы. 9 июня 1916 года подводная лодка по призовому праву привела бриг «Belgizar» в Севастополь. С июля по декабрь 1916 года совершила 7 боевых походов. С февраля по май 1917 года совершила 4 боевых похода. 10 февраля 1917 года подводная лодка захватила у пролива Босфор три парусника с зерном. Так как не было возможности отвести их в свой порт, они были уничтожены.

28 апреля 1917 года вышла в очередной дозор на позицию к проливу Босфор в район мыса Эрегли. С 12 по 15 мая 1917 года погибла со всем экипажем из сорока двух человек на позиции у берегов Турции в районе Эрегли по неизвестной причине. Посланные на поиск подводной лодки миноносцы захватили пленных, которые показали, что 12 мая видели бой подводной лодки с гидропланами. До этого в одном из походов подводная



лодка попала под удар гидроплана. Одна из бомб срикошетила за борт, повредив наружный торпедный аппарат Джевецкого с боевой торпедой. Командир подводной лодки по возвращении в базу потребовал снятия наружных торпедных аппаратов и установки на подводной лодке зенитного вооружения.

26 августа 2000 года у входа в пролив Босфор в Черном море в точке с координатами 41°22'45" с.ш. и 29°15'81" в.д. на глубине 90 метров международная подводная экспедиция обнаружила затонувшую неопознанную подводную лодку, которую по характерным признакам наличия решетчатых торпедных аппаратов Джевецкого можно считать подводной лодкой «Морж». Корпус подводной лодки в кормовой части разорван мощным взрывом. Некоторую ясность в причины гибели «Моржа» удалось внести только в августе 2000 года, когда в Черном море у входа в пролив Босфор работала

международная подводная экспедиция по поиску погибшего 24 февраля 1942 года болгарского судна «Струма».

В процессе поиска аквалангисты экспедиции Дэвид Уилкинс и доктор Герент Фолкс-Джонс (оба из Великобритании) в точке с координатами $41^{\circ} 22'45''$ с.ш. и $29^{\circ} 15'81''$ в.д., где рыбаки не раз теряли свои сети, обнаружили лежащий на дне на 90-метровой глубине остов неизвестной подводной лодки. В силу лимитированного пребывания на указанной глубине аквалангисты ограничились беглым осмотром объекта и сняли короткий видеофильм. Последующее тщательное совместное изучение этого фильма, а также архивных материалов и фотографий позволило авторам и подводным исследователям однозначно идентифицировать находку как русскую подводную лодку «Морж».



Подводная лодка опутана многочисленными обрывками рыболовных сетей. Корпус лежит на грунте почти на ровном киле, причем кормовая

оконечность протяженностью около 12 метров оторвана взрывом как раз в том месте, где заканчиваются кормовые торпедные аппараты Джевецкого. При этом оторванная корма развернута почти на 180 градусов так, что винты почти упираются в место разрыва корпуса носового обломка корпуса. К тому же корма лежит с креном около 70 градусов на левый борт. Правый кормовой горизонтальный руль возвышается над останками кормы, внутри которой хорошо различим один из двух 450-мм торпедных аппаратов. Отчетливо видны оба четырехлопастных гребных винта, из которых левый наполовину занесен донным илом. Правый вал выступает далеко за кромку оторванной кормовой части.

От места разрыва основной корпус лодки на протяжении 6–8 метров имеет значительные разрушения — как раз в районе четвертой пары палубных торпедных аппаратов

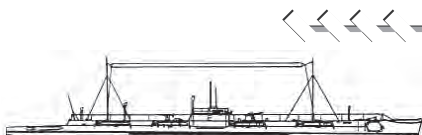
Джевецкого, обшивка местами провалилась вниз, скрыв под собой и кормовое 47-мм орудие. Внутри носовой части почти все пространство заполнено илом. При детальном осмотре корпуса погибшей подводной лодки достаточно хорошо видны элементы решетчатого торпедного аппарата системы Джевецкого, а также края ниши еще одного решетчатого аппарата. Торпеды в них отсутствуют. На рубке частично отсутствует легкая обшивка, зато местами различимы остатки сохранившегося леерного ограждения. Тумбы обоих перископов опутаны обрывками сетей, крышка рубочного люка приоткрыта. Перед рубкой выделяется одна из вентиляционных труб. Далее в сторону носовой оконечности аквалангисты не ходили и насколько там сохранился корпус подводной лодки, пока неизвестно.



Судя по нейтральному положению горизонтальных рулей погибшей лодки, а также обеих частей корпуса на грунте, подводная лодка в момент подрыва, скорее всего, находилась на поверхности моря и не имела хода, а причиной гибели ее стала плавающая мина. Место гибели весьма отдалено от пролива и находится за границей опасной от мин зоны, на которую указывалось командирам кораблей и подводных лодок. Вероятнее всего, одна из сорванных с якорей мин и стала причиной взрыва, погубившего подводную лодку. Любая другая подводная лодка, оснащенная водонепроницаемыми переборками, сохранила бы плавучесть и спаслась, но это был «Морж», вообще не имевший поперечных переборок. Силы взрыва одной мины с массой взрывчатого вещества от 105 до 115 кг оказалось достаточно, чтобы перебить и прочный корпус пополам, и утопить лодку на месте.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«НАРВАЛ»



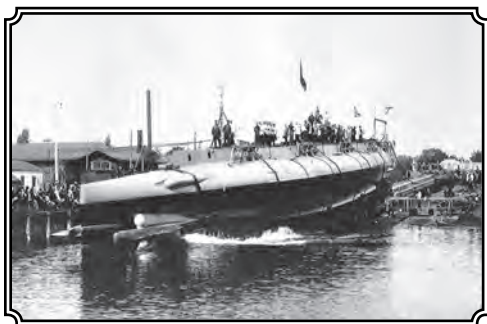
В 1907 году была утверждена «малая кораблестроительная программа»,

предусматривавшая и строительство трех подводных лодок для Черноморского флота. Морской Генеральный штаб разработал требования к основным тактико-техническим элементам и 3 июня 1909 года разослал их заинтересованным отечественным заводам.

На конкурсе было рассмотрено шестнадцать проектов. Комиссия, составленная из офицеров подводного плавания, отдала предпочтение проектам, представленным Невским и Балтийским заводами. Невский завод предлагал строить лодки по проекту фирмы «Holland», Балтийский завод представил проект И.Г. Бубнова. На предложение представить более подробный проект с учетом дополнительных требований Невский завод уведомил, что это возможно для подводной лодки водоизмещением 750/950 тонн при цене 2.250.000 рублей. Будучи заинтересованным в постройке подводных лодок, отличных от «русского типа», для выбора «лучшей в дальнейшем строительстве» подводных лодок, Морской технический комитет настоял на передаче заказа на три подводные лодки Невскому заводу. Правление Товарищества Невского судостроительного механического завода в Петербурге 1 марта 1911 года представило два проекта подводных лодок Голланда: тип 10С водоизмещением 45/613 тонн со скоростью 15/11.5 узла и проект, составленный по заказу Морского технического комитета водоизмещением 850 тонн со скоростью хода 18/12 узлов, без чертежей и расчетов, что не удовлетворяло условиям Комитета. 4 июня 1911 года Невский завод представил новый проект подводной лодки тип «31А» с приложением чертежей, который и послужил предметом дальнейшего рассмотрения и заказа

трех подводных лодок тип «Holland-31» в рамках программы усиления Черноморского флота. 4 июля 1911 года Морской технический комитет рассмотрел проект и признал целесообразным уменьшить скорость до 16/11 узлов, при увеличении дальности плавания под водой в течение двух часов при скорости 11 узлов и еще 40 минут со скоростью 4-5 узлов. Цена за одну подводную лодку была установлена в 1.600.000 рублей. Продолжительность постройки — 28 месяцев (окончательно — 24 месяца). 9 июля 1911 года был выдан заказ Невскому заводу на постройку трех подводных лодок со сроком начала испытаний 9 июля 1913 года.

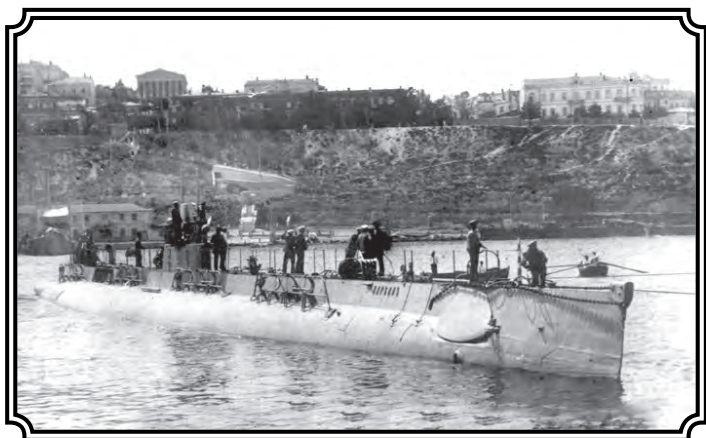
В ноябре 1911 года на Невском заводе закончили прокатку металла, а в декабре на стапелях выставили первые корпусные конструкции общей массой 167 тонн. В качестве главных двигателей надводного хода предполагалось установить два дизеля по проекту германской фирмы MAN мощностью по 850 л.с. Главные электромоторы были заказаны заводу «Сименс и Гальске», электрооборудование поставляло Русское общество «Всеобщая компания электричества» и «Шукерт и К°», аккумуляторные батареи представляла фирма «Мэто», компрессоры, воздухоохладители и помпы изготавливались в США, перископы — в Италии. Строительство велось на Невском заводе в Санкт-Петербурге, а сборка осуществлялась в г. Николаеве отделением Невского завода. Подводные лодки получили название «Нарвал», «Кит» и «Кашалот».



Изготовление дизелей с самого начала вызвало трудности. Фирма MAN изготовила первую пару двигателей только в мае 1914 года, двигатели эти в Россию так и не были

доставлены. Поэтому 1 ноября 1914 года ГУКиС заключил контракт с американской фирмой «New-London» на поставку двенадцати дизелей мощностью по 160 л.с. из расчета по четыре на каждую лодку, которые в январе 1915 года были доставлены на пароходе Добровольного флота «Тамбов» во Владивосток и затем перевезены в Николаев.

На каждой линии вала было установлено последовательно два дизеля. Комовые дизели работали непосредственно на гребной вал, носовые дизели соединялись с кормовыми с помощью передаточного вала и двух пар шестерен и могли отключаться. Прочный корпус был разделен водонепроницаемыми переборками на семь отсеков, что существенно повышало живучесть.



Снаружи прочный корпус закрывался легким корпусом, то есть подводные лодки были двухкорпусными (на протяжении 44% длины в средней части подводной лодки). Прочный корпус был разделен шестью прочными водонепроницаемыми переборками, рассчитанными на 1 атмосферу. Все управление подводной лодкой было сосредоточено в третьем отсеке, 6-й и 7-й отсеки занимали двигатели надводного и подводного хода. Верхнюю часть прочного корпуса прикрывала проникаемая надстройка. Прочная рубка с ограждением и двумя люками служила также для выхода экипажа

Все балластные цистерны (в оконечностях и в средней части) заполнялись самотеком. Цистерны в прочном корпусе продувались сжатым воздухом, из остальных балласт откачивался помпами через коробчатый киль, служивший главной осушительной магистралью. Но уже во время испытаний выяснилось, что откачивание главного балласта через общий киль неудачно, лучше иметь специальный трубопровод. В центральном посту находился автоматический клапан продувания ЦГБ, если глубина погружения превышала 50 метров. От автоматического клапана имелся привод в рубку, что позволяло командиру самостоятельно продувать цистерны на любой глубине. Запас воздуха был в 3,2 раза больше, чем на подводной лодке «Морж». Время заполнения ЦГБ – 1 минута. Время перехода из позиционного положения в подводное: 40–50 секунд, то есть подводные лодки типа «Нарвал» — первые быстропогружающиеся подводные лодки русского флота. Подводные лодки типа «Нарвал» хорошо управлялись в вертикальной плоскости. Верхнюю часть прочного корпуса прикрывала легкая надстройка, улучшавшая мореходные качества. Форма корпуса подводной лодки обеспечивала хорошие ходовые качества. Подводные лодки были снабжены одним надводным и двумя подводными якорями.

Предусматривались два спасательных буйка, спасательные люки и (по спецификации) спасательные костюмы.

Первоначально вооружение предусматривало по два носовых и кормовых торпедных аппарата с запасными торпедами и два спаренных поворотных торпедных аппарата (в нос и в корму от рубки). Поскольку такие аппараты в России не производились, на подводные лодки «Нарвал» и «Кит» поставили по восемь торпедных аппаратов системы Джевецкого (но без запасных торпед), а на подводную лодку «Кашалот» — четыре торпедных аппарата системы Джевецкого–Подгорного, но с запасными торпедами. Установлено было артиллерийское вооружение. Самым ненадежным

элементом подводных лодок тип «Нарвал» были нештатные двигатели фирмы «New-London», которые оказались слишком «малосильными и легкими, со слабым коленчатым валом», что приводило к частым поломкам. Во избежание поломок двигателей или резкого сокращения было принято решение о запрещении на подводных лодках «Кит» и «Кашалот» пользоваться одновременно носовыми и кормовыми двигателями. На подводной лодке «Нарвал», где механическая передача была заменена на электрическую, на практике также пользовались при больших переходах только одной парой двигателей. Это привело к снижению скорости хода до 6,6 узла, хотя при этом дальность плавания на подводных лодках «Нарвал» и «Кит» возросла до 3.500 миль, а на подводной лодке «Кашалот», где был предусмотрен запас смазочного масла, до 4.800 миль. Время зарядки АБ – 20 часов вместо 12 по проекту. В целом постройка подводных лодок тип «Нарвал» стала важной вехой в развитии подводного кораблестроения в России.

11 октября 1911 года подводная лодка «Нарвал» была зачислена в списки кораблей Черноморского флота. В декабре 1911 года «Нарвал» заложили на Невском заводе в Санкт-Петербурге, позже перевезли для сборки в Николаев. 10 октября 1913 года на стапелях отделения Невского завода в Николаеве состоялась торжественная церемония, посвященная началу сборки подводной лодки. 11 апреля 1915 года спущена на воду.

20 июня 1915 года «Нарвал» начал сдаточные испытания в Николаеве. Ввиду военного времени и необходимости скорейшего вступления лодки в строй испытания проводились по сокращенной программе. 29 июня при испытаниях двигателей надводного хода на полный ход выявились дефекты в конструкциях фрикционных муфт, служащих для передачи работы кормового дизеля на передний ход. После неоднократных испытаний муфт комиссия пришла к выводу, что «муфты ненадежны и даже опасны». 18–19 июля 1915

года перешла из Николаева в Севастополь, где испытания были продолжены.

23 августа 1915 года вступила в строй. 25 октября 1915 года при переходе морем на подводной лодке сломался коленчатый вал правого кормового двигателя, лопнули кронштейны опорных подшипников. Подводную лодку пришлось отправить в Николаев на ремонт. Причиной аварии послужили трещины и раковины коленчатых валов, фундаментов и станин двигателей. По рекомендации комиссии на подводной лодке носовые двигатели соединили с динамомашинами, доставленными из США для подводных лодок типа «АГ». Находилась в составе 2-го дивизиона подводных лодок Черноморского флота. В 1916–1917 годах участвовала в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника

у берегов Турции и Болгарии, производство разведки гаваней, наведение и прикрытие глав-



ных сил флота. Уничтожила три парохода и девять парусно-моторных и парусных судов. В июле–декабре 1916 года совершила три боевых похода. 16 октября 1916 года во время блокадного дозора у Босфора в районе маяка Кефкен встретила турецкий вооруженный транспорт «Kesan» водоизмещением около 4.000 тонн, заставила его выброситься на берег, а затем взорвала четырьмя торпедами. 17 октября 1917 года взорвала торпедой турецкий пароход «Irmingard», подорвавшийся 4 октября на русских минах и выбросившийся на берег в районе мыса Кара-Бурна Азиатского. 19 января 1917 года захватила буксирный пароход водоизмещением 300 тонн и восемь парусных шхун. Потопив пароход и семь шхун, подводная лодка пыталась довести одну шхуну до Севастополя, но при подходе к Херсонесскому маяку в свежую погоду буксиры лопнули, и шхуна, отнесенная в море,

затонула. 12 июня 1917 года захватила турецкую моторную шхуну, но ввиду невозможности отвести приз в Севастополь сняла мотор и часть груза, а шхуну потопила.

16 декабря 1917 года вошла в состав Красного Черноморского флота. 1 мая 1918 года захвачена в Севастополе германскими войсками. 24 ноября 1918 года после капитуляции Турции и Германии и оставления Севастополя германскими частями перешла под контроль союзного англо-французского командования. 26 апреля 1919 года без ведома командования русской Добровольческой армии, по приказу союзного командования выведена буксирами из порта и затоплена подрывными патронами на внешнем рейде Севастополя.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «НАРВАЛ»

Водоизмещение: (надводное/подводное) — 620/912 тонн.

Размерения: 70,2 х 6,5 х 3,5 метра.

Дизели: 4х160 л.с.

Электромоторы: 2х245 л.с.

Скорость: (надводная/подводная) 13/11,5 узлов.

Дальность плавания: 3.000 миль.

Вооружение: восемь 456-мм торпедных аппаратов, одно орудие 75-мм, одно орудие 57-мм.

Экипаж: 41 человек.

В 1980 году на рейде Севастополя была обнаружена подводная лодка (44°38'N; 33°25'E, глубина 78 метров, возвышение над грунтом шесть метров), которая была обследована с борта подводной лаборатории «Бентос-300». В 1992 году с борта подводного аппарата «Риф» была произведена кинофотосъемка. Подводная лодка лежит с креном 10–15 градусов на левый борт и дифферентом на корму 25 градусов. Верхняя палуба в районе носовой части разрушена. В кормовой части на палубе находится сооружение, схожее с торпедным аппаратом.

С большой вероятностью подводная лодка принадлежит к типу «Нарвал» ввиду следующего: 1. Отсутствие палубного артиллерийского вооружения подтверждает, что подводная лодка затонула не в бою. 2. Отсутствуют торпедные аппараты Джевецкого — их заварили в 1916 году, чтобы не мешали. 3. На лодках типа «Нарвал» в кормовой части, и в носовой были установлены палубные трубчатые торпедные аппараты. Возможно, данная подводная лодка является подводной лодкой «Нарвал» или «Кашалот».

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

11 октября 1911 года подводная лодка «Нарвал» зачислена в списки кораблей Черноморского флота. В декабре 1911 года заложена на Невском заводе в Санкт-Петербурге, позже перевезена для сборки в Николаев 10 октября 1913 года на стапелях отделения Невского завода в Николаеве состоялась торжественная церемония, посвященная началу сборки подводной лодки. 11 апреля 1915 года спущена на воду.

В октябре 1915 года начаты сдаточные испытания в Николаеве. Ввиду военного времени и необходимости скорейшего вступления подводной лодки в строй испытания проводились по сокращенной программе. 3 ноября 1915 года подводная лодка переведена из Николаева в Севастополь для окончания сдаточных испытаний. Из-за обнаружения дефектов в передаче от двигателей на гребные валы на подводной лодке «Нарвал» было принято решение передаточное устройство носовых двигателей демонтировать, двигатели соединить с валом посредством фрикционных муфт и запретить одновременно пользоваться кормовыми и носовыми двигателями. Из-за необходимости выполнения указанных работ подводная лодка окончила испытания. Находилась в составе 2-го дивизиона подводных лодок. 13 мая 1916 года ступила в строй.

В 1916–1917 годах участвовала в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника у бе-

регов Турции и Болгарии, производство разведки гаваней, наведение и прикрытие главных сил флота. Уничтожила 1 пароход, 2 буксира и 15 парусных судов. В июле–декабре 1916 года совершила 1 боевой поход. 26 января 1917 года районе Босфора захватила две шхуны с углем и взорвала их подрывными патронами. 1 марта 1917 года вблизи устья реки Сакария захватила пять больших парусных шхун и взорвала их подрывными патронами. 7 марта 1917 года встретила и потопила три турецких парохода и две шхуны. 15–26 июля 1917 года, находясь в дозоре у Босфора, уничтожила артиллерийским огнем четыре турецкие шхуны и две большие турецкие шхуны.

16 декабря 1917 года вошла в состав Красного Черноморского флота. 1 мая 1918 года захвачена в Севастополе германскими войсками. 24 ноября 1918 года захвачена англо-французскими войсками. 22–24 апреля 1919 года при уходе англо-французских войск из Крыма была затоплена ими в районе Севастополя.

В 1975 году подводная лодка «Нарвал» обнаружена на дне и обследована.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«БАРС»



20 июля 1913 года заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 28 сентября 1913 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 2 июня 1915 года спущена на воду. 25 июля 1915 года подводная лодка вступила в строй и вошла в состав 1 дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского флота. В 1915 году на подводной лодке установлено приспособление для размещения 8 мин на палубе по бортам вдоль рубки. Испытания этого устройства показали не вполне удовлетворительные результаты, и мины на подводную лодку не ставились. В 1916 году на подводной лодке наружные решетчатые торпедные аппараты Джевецкого были подняты на палубу надстройки.

Весной 1916 года подводная лодка подготовлена к боевым действиям. В 1917 году базировалась на Ревель. С 1916-го по 1917 год приняла участие в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника в Балтийском море, обеспечение и прикрытие минно-заградительных и набеговых действий легких сил флота, совершила 15 боевых походов.

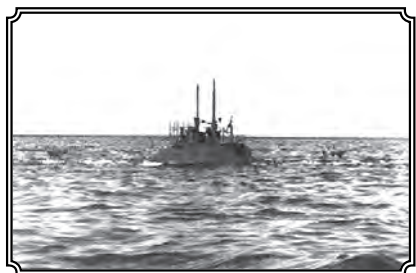
В мае 1917 года подводная лодка «Барс» погибла при выполнении пятнадцатого боевого похода по неизвестной причине на позиции в Балтийском море. Предполагаемая дата гибели — 8 мая 1917 года в районе Хефринга. Вероятная причина — подрыв на mine (по немецким данным).

29 мая 1918 года подводная лодка «Барс» исключена из списков кораблей Балтийского флота.

В феврале 1993 года командующий военно-морскими силами Швеции вице-адмирал Дик Бьерессон направил российскому послу в Стокгольме письмо. В нем адмирал Бьерессон сообщал, что шведским минным тральщиком «Landsort» во время учений в Балтийском море на глубине

127 метров от точки с координатами: 58°21'033 N и 19°51'902 E в международных водах, но в экономической зоне Швеции, обнаружена подводная лодка, возможно, одна из русских, и рядом две торпеды. Никто на лодку не спускался, но дистанционно управляемым подводным роботом снят видеофильм, который прилагался к письму. «Отдельные детали видеозаписи, – сообщал адмирал Бьерессон, — показывают, что, возможно, это – подводные лодки «Барс» или «Львица», согласно опубликованным данным погибшие в мае и июне 1917 года». По мнению адмирала, более точная идентификация невозможна без спуска человека к лодке.

Письмо, датированное 24 февраля 1993 года, было переслано в Москву в Министерство иностранных дел и оттуда передано в Главный штаб ВМФ. Позже стало известно, что шведский видеофильм на короткое время появился в Санкт-Петербурге, где его просмотрели специалисты по подводному кораблестроению. Один из них так оценил



видеофильм: «Запись невысокого качества, «мутная» и чего-либо, кроме того, что это — подводная лодка типа «Барс», сказать нельзя». По-видимому, на просмотре рассматривался и вопрос о возможности

подъема лодки. И, скорее всего, был решен отрицательно, поскольку в ответе командующему шведскими ВМС Главком ВМФ России лишь сообщил, что «планируется использовать имена погибших членов экипажа подлодки «Львица» для мемориальной доски в целях увековечения памяти российских моряков-подводников». Нет нужды говорить, что это намерение так и осталось невыполненным.

Первой реакцией в прессе на сделанную шведами находку стала статья в декабрьском номере «Нового времени» 1993 года «Панихида по «Барсу». Ее автор не имел в виду соб-

ственно «Барса». Помимо него и «Львицы», в этом районе Балтики мог погибнуть и пропавший в октябре 1917 года «Гепард». Автор предлагал провести «опознание по приметам» затонувшей лодки, найденной шведским тральщиком, и «как минимум, бросить венок на место гибели и отслужить панихиду по погибшим морякам». О своем ответе шведам ВМФ России не сообщил Министерству иностранных дел, которое решило, что Военно-Морской флот находка не заинтересовала. И в марте 1997 года 2-й Европейский департамент МИД предложил провести опозна-



ние лодки старейшему российскому журналу путешествий и приключений «Вокруг света», имеющему широкие связи с людьми, занимающимися историей отечественного флота и ведущему специальную рубрику «Исторический розыск». Оpozнание подводной лодки оказалось провести не так просто. Более того, не было найдено ни одного человека, который бы видел эту запись. Не видели ее и специалисты исторической группы ВМФ, готовившие справку для ответного письма Главкома ВМФ. То, что затонувшая лодка — «Львица» (о чем было сообщено шведам), выводилось, при том однозначно, из упоминания в письме шведского адмирала о лежащих на дне рядом с лодкой двух торпед. По мнению составителя справки, торпеды могли попасть на дно, выпав из разрушившихся наружных аппаратов Джевецкого, которые по его сведениям в 1917 году остались только на одной из лодок типа «Барс» — «Львице». В конце концов удалось узнать, что эти сведения якобы почерпнуты из редкого издания «Таблицы элементов судов, входящих в составы Балтийского и Черноморского флотов, флотилии Северного Ледовитого океана и флотилий, возникших во время войны» по сведениям, собиравшимся с февраля 1916 года

по февраль 1917 года. (Статистическое отделение Морского генерального штаба, Петроград, 1917). Однако в этой книге о снятии аппаратов Джевецкого с лодок типа «Барс» ничего не говорится. На всех лодках, в том числе самом «Барсе» и «Гепарде», аппараты Джевецкого указаны в составе минного вооружения. Возвращаясь к шведской видеозаписи, следует сказать, что после поисков, которые могли бы стать сюжетом детективной повести, она была найдена дома у отставного флотского начальника и в апреле 1997 года стала, наконец, доступна для «опознания по приметам».

Первое, что удалось выявить, просматривая видеозапись, — расположение якоря и клюза по левому борту. На русских подводных лодках того времени для стоянки в надводном положении устанавливался один якорь. Об этом



говорится в книге бывшего капитана Корпуса корабельных инженеров А.Н. Щеглова «Архитектура подводных лодок», (Ленинград, 1929). При-

чем на лодках Балтийского судостроительного и Механического завода в Санкт-Петербурге он ставился по левому борту, а на лодках завода судостроительного акционерного общества «Ноблесснер» в Ревеле — по правому. Именно так якорь был установлен на «Львице», построенной на «Ноблесснере» в 1916 году. Это хорошо видно на ее фотографиях, где на глухом левом борту читается написанное славянской вязью название. На затонувшей лодке по левому борту расположен якорь системы Морелля-Ризбека, и поэтому она не может быть «Львицей». Оставалось решить дилемму: «Барс» это или «Гепард»? Но как различить между собой лодки одного проекта, построенные на одном Балтийском заводе и спущенные в один день, 25 мая 1915 года?

Удалось выяснить, что осенью 1915 года у «Барса» появилось одно важное и, главное, заметное конструктивное

отличие. Речь идет об установке на нем предложенного капитаном 1 ранга Шрейбером «приспособления для сбрасывания мин заграждения», как по заводским документам называлось это устройство минирования.

Устройство представляло собой две слегка вогнутые металлические платформы, крепившиеся по обеим сторонам рубки (современные специалисты предпочитают более точный конструктивный термин – ограждение боевой рубки, хотя в годы Первой мировой войны говорилось именно о рубке с указанием, в случае необходимости, о кожухе, окружающем рубку). На платформах располагалось по четыре мины заграждения, которые сбрасывались в воду по выступающим с бортов



решеткам, которые назывались кринолинами. Устройство минирования хорошо видно на photographиях «Барса», сделанных после ремонта зимой 1915–1916 годов. Оно указано в ответе на запросный лист Статистического отдела Морского генштаба. Установка устройства минирования вызвала необходимость сдвинуть рубочный трап со штатного места возле середины рубки к кромке ее кормовой части. На «Гепарде» устройство минирования так и не было поставлено, хотя такое намерение имелось в ноябре 1915 года, когда лодка ставилась в ремонт. В упоминавшемся выше ответе на запросный лист командир «Гепарда» по состоянию на март 1916 г. сообщил: «Мин заграждения нет». Рубочный трап остался на штатном месте, что хорошо видно на photographии «Гепарда», сделанной после ремонта 1915–1916 годов. Телеграмму об окончании ремонта из Ревеля в Петроград контр-адмирал Левицкий, командовавший Балтийским отрядом подводного плавания, дал 5 мая 1916 года.

На видеозаписи затонувшей лодки хорошо видно, что рубочный трап установлен именно на самой кромке кор-

мовой части рубки. Точно так, как на фотографии всплывающего «Барса», сделанной летом 1916 года. На некоторых кадрах видеозаписи видно и само устройство минирования, вернее, его отдельные детали: кринолин с бортовым



креплением, решетка крепления минной платформы. Таким образом, лодка с устройством минирования не может быть «Гепардом», следовательно, это — «Барс». Есть еще одно конструктивное отличие «Барса» от всех других лодок этого

типа, не проявившееся в документах, но выявившееся при просмотре фотографии его и других лодок. Речь идет о носовом орудии «Барса», чей снимок с такой подписью помещен в «Морском сборнике», № 2–3 за 1918 год.

По проекту, автором которого был известный русский кораблестроитель И.Г. Бубнов, подводные лодки типа «Барс» не имели артиллерийского вооружения. Главным оружием считалось минное, которое было представлено двенадцатью торпедными аппаратами: четырьмя трубчатыми – в носу и корме и восемью наружными решетчатыми аппаратами конструкции С.К. Джевецкого. Однако уже после первой кампании 1915 года вооружение подводных лодок артиллерией было отнесено к ряду «главнейших из желательных изменений и нововведений». В указанном выше ответе на запросный лист Статистического отделения МГШ командир «Барса», которым с декабря 1915 года был старший лейтенант Н.Н. Ильинский, сообщал, что по состоянию на март 1916 года артиллерийское вооружение лодки составляют два орудия калибра 57 мм, одно 37-мм орудие и пулемет. Такое же артиллерийское вооружение было на «Львице» и «Гепарде», но дополнительно указывалось, что 57-мм орудия имеют длину 40 калибров. Фотографии этих орудий с характерным плечевым упором для горизонтальной наводки не оставляют сомнения, что это – орудия си-

стемы Готчкиса. На фотографиях «Барса» носовое орудие выглядит иначе, чем его же кормовое, а также орудия на других лодках этого типа. Длина ствола — больше сорока калибров, тумба орудия более массивная, отсутствует плечевой упор и имеется оптическая трубка наведения.

Судя по фотографиям и чертежам палубных артустановок Российского флота, это — также пушка Готчкиса, но длиной 50 калибров. Это подтверждают относительные замеры длин стволов на фотографии всплывающего «Барса», где носовое и кормовое орудия практически находятся в одной плоскости. Именно это орудие хорошо видно на затонувшей лодке. И поскольку такого не было



на других, в частности, ни на «Львице», ни на «Гепарде», это лишний раз подтверждает, что найденная шведами на дне Балтийского моря русская подводная лодка — «Барс».

В письме российскому послу шведский адмирал полагал, что без спуска человека на лодку ее точная идентификация невозможна. И поначалу все усилия были направлены на то, чтобы такое обследование организовать. Но оказалось, что в нынешних условиях это не под силу ни Российской академии наук, располагающей подводными обитаемыми аппаратами, ни Военно-Морскому Флоту России, имеющему в составе своей поисково-спасательной службы не только средства подводного наблюдения, но и подъема затонувших подводных лодок. И тогда пришлось сосредоточиться на «опознании по приметам», сохранившимся в архивных документах и старинных фотографиях в музеях и частных коллекциях.

Также необходимо рассмотреть последний вопрос: почему «Барс», который по опубликованным немецким данным был потоплен у побережья Швеции близ мыса Ландсорт и

плавучего маяка Хефринге, оказался найденным в 50 милях к востоку? Ответ на это может быть следующим: в свой последний, пятнадцатый боевой поход «Барс» под командованием старшего лейтенанта Н.Н. Ильинского вышел в составе 1-го дивизиона подводных лодок Балтийского моря 6 мая 1917 года из Гангэ. Дивизион в составе «Волка» (под брейд-вымпелом командира капитана 2 ранга В.Ф. Дудкина), «Барса», «Гепарда» и «Вепря» следовал на перехват немецких транспортов с военными грузами, перевозившимися из портов нейтральной Швеции. Подводным лодкам предписывалось выйти на пути караванов, оттуда перейти на либавские позиции и позицию у Форе – северной оконечности острова Готланд и 13 мая прибыть на дагерортский створ – западную оконечность острова Даго. Предписание в точности выполнили «Вепрь» и «Гепард», вечером 13 мая вернувшиеся в Гангэ. Оказалось, что «Волк» вернулся сюда еще 10 мая. 9 мая на лодке произошла авария двигателей, и в 18.30 на одном оставшемся исправным «Волк», не заходя на новую позицию, начал возвращение на базу, куда и пришел в 21.15 следующего дня. «Барс» на базу не вернулся. Четырнадцатого мая капитан 2 ранга Дудкин передал в Ревель, в штаб дивизии подводных лодок Балтийского моря, телеграмму с донесением о походе своего дивизиона. Среди прочего он сообщил, что «Вепрь» 8 мая в 18.40 и 9 мая в 12.50 на меридиане мыса Ландсорт и параллели маяка Хефринга видел подлодку на малых глубинах. Что это за лодка, не сообщалось, но согласно предписанию в эти дни и в этом месте должен был находиться «Барс». После этого, следуя предписанию, он должен был перейти на новую позицию. И как раз 10 мая «Волк», следуя на базу и находясь в точке с координатами $58^{\circ} 36' \text{ N}$ и $20^{\circ} 10' \text{ E}$, встретил лодку, идущую на S. «Возможно, «Барса», — как об этом было сказано в «Заметках о походах дивизии подводных лодок Балтийского моря», которые велись флагманским штурманом дивизии лейтенантом Эссенем.

В «Ежемесячнике подводного плавания», изданном в июле 1917 года штабом дивизии, об этом было сказано более определенно: «10 мая в 11 час. дня «Волк», меняя свою позицию, встретился с «Барсом», причем «Барс» погрузился, приняв «Волка» за неприятельскую подводную лодку». Этому удивляться не приходится, так как в это время на подводных лодках еще не было найдено решения задачи опознавания «свой — чужой». Известный советский адмирал, ученый-радиотехник А.И. Берг, бывший в 1917 году русским штурманским офицером на английской лодке E-8, входившей вместе с другими семью английскими лодками в состав дивизии, вспоминал «Полная отчужденность лодки начиналась с того момента, когда она выходила в море.

Становясь, потенциальной добычей чужих и своих, она должна была пройти двойное испытание: не попасться на глаза ни врагу, ни другу... На опознание, на связь нет времени, секунда решает судьбу. Закон военного времени жесток и логичен: атакуй, пока не успели атаковать тебя».

По-видимому, именно встреча «Волка» с «Барсом», после которой он навсегда исчез, и породила слухи о том, что «Барс» по ошибке был потоплен своими. В сводке разведывательного отделения оперативной части штаба командующего флотом Балтийского моря за май 1917 года в раз-

Гибель подводной лодки „БАРСЪ“

Принять командование лодкой, Балтийское море, от 27-го Мая 1917 года, за № 234.

После того как лодка „БАРСЪ“ из этого времени не появлялась на море, была принята мера по ее розыску, а именно: послать на поиски лодки лодку „ВОЛКЪ“.

Судя по тому, что лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, то можно предположить, что лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Хотя лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.

Лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“, но лодка „БАРСЪ“ была послана на поиски лодки „ВОЛКЪ“.



деле «Потери» было сказано: «...около 12 мая подводная лодка «Барс» погибла от неизвестной при-

чины в районе первой (либавской) позиции. В «Списке судов, погибших во время войны 1914–1917 годов», составленном в 1918 году мобилизационно-экономическим отделом еще существовавшего МГШ, было указано другое место гибели «Барса» — у мыса Ландсорт (по иронии судьбы такое название носил и шведский тральщик, нашедший «Барса» на дне Балтийского моря). Именно это место значится и в немецких данных, публиковавшихся в трудах по истории морской войны 1914–1918 годов.

Вполне возможно, что последний бой «Барса» выглядит так: 19 мая 1917 года «Барс» на подходе к Хефрингу был обнаружен и атакован немецким миноносцем, сбросившим глубинную бомбу. После того, как она не взорвалась, в бой вступили минные тральщики с 2 «драконами» — специальными глубоководными тралями с укрепленными на них тротильовыми зарядами. Четыре тральщика прочесывали подозрительный район, пока не раздался два взрыва и на поверхности появилось увеличивающееся в размерах масляное пятно. Тогда на это место были сброшены глубинные бомбы.

Однако сообщение об этом бое вызывает сомнение: не была ли со стороны немцев обычная в такой ситуации «погоня за призраком»? Во-первых, обращает внимание различие приводимых в разных источниках дат боя, из которых наиболее вероятной считается 28 (15) мая. Хотя «Барса» в это время на позиции у шведских берегов быть уже не могло: после смены позиции еще 13 мая он должен был вернуться в Гангэ. Во-вторых, почему безоговорочно утверждается, что потоплен именно «Барс»? Наконец, почему нигде не сообщаются названия кораблей, участвовавших в бою? Все это

свидетельствует о том, что в основе немецкого сообщения лежат чьи-то рассказы, а не донесение о произошедшем бое с указанием кораблей, принимавших участие, точной даты и предположения, что неприятельской лодкой, вероятнее всего, был «Барс», о гибели которого известили ревельские газеты: 28 мая (по старому стилю) в соборе Святого Александра Невского при огромном стечении народа прошла панихида по морякам «Барса». Но самое существенное возражение против версии гибели «Барса» в бою заключается в том, что на видеозаписи затонувшей лодки не заметно повреждений, которые наверняка были бы при ее гибели от взрывов глубинных бомб или «драконовских» зарядов тротила.

Если вернуться к хронике похода 1-го дивизиона, то видно, что 10 мая «Волк» встретил подводную лодку, которую в июле 1917 года уже точно считали «Барсом».

И координаты, в которых «Волк» встретил лодку: 58°36' N и 20°10' E — очень близки к тем, где на глубине 127 метров был обнаружен «Барс»: 58°21'033" N и 49°51'902" E, а встреченная подводная лодка следовала курсом на юг. Все это дает веское основание предположить, что утром 10 мая «Барс» шел на свою новую, либавскую позицию.

Но не дошел до нее, затонув в точке с указанными координатами и вряд ли успев дать «радио» на базу о встрече с «Волком». Вполне возможно, что «Барс», приняв «Волка» за неприятельскую подводную лодку, срочно погрузился на месте, называемом Готландской впадиной, где глубины достигают более 100 метров. И это погружение могло стать аварийным — история подводного плавания знает не один случай срочных погружений, оказавшихся из-за неисправности последними.

Подводная лодка «Барс» не смогла остановиться на рабочей глубине, не превышающей для лодок этого типа 50 метров, и провалилась в пучину Готландской впадины, ставшей ее могилой.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

15 сентября 1913 года подводная лодка «Барс» была заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 28 сентября 1913 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 20 мая 1915 года спущена на воду. 12 июля 1915 года подводная лодка вступила в строй и вошла в состав 1-го дивизиона дивизии подводных лодок Балтийского флота.

В 1915 году на подводной лодке установлено приспособление для размещения восьми мин на палубе по бортам вдоль рубки. Испытания этого устройства показали не вполне удовлетворительные результаты, и мины на подводную лодку не ставились.



Экипаж ПЛ «Барс»

В 1916 году на подводной лодке производились существенные переделки. Наружные решетчатые торпедные аппараты Джевецкого были подняты на палубу надстройки. Весной 1916 года подводная лодка была подготовлена к боевым действиям. В 1917 году подводная лодка базировалась на Ревель.

С 1916 года по 1917 год приняла участие в Первой мировой войне: поисковые действия на коммуникациях противника в Балтийском море, обеспечение и прикрытие минно-заградительных и набеговых действий легких сил флота, совершила 15 боевых походов.

В мае 1917 года погибла при выполнении пятнадцатого боевого похода по неизвестной причине на позиции в Балтийском море. Предполагаемая дата гибели — 8 мая 1917 года в районе Хефринга. Вероятная причина — подрыв на mine (по немецким данным).

29 мая 1918 года подводная лодка «Барс» исключена из списков кораблей Балтийского флота.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «БАРС»

Размерения: длина — 68 метров, ширина — 4,5 метра, осадка — 3,9 метра.

Водоизмещение: надводное — 650 тонн, подводное — 782 тонны.

Скорость: полного хода над водой — 18 узлов, полного хода под водой — 9,5 узла.

Силовая установка: дизель-электрическая, двухвальная, 2 дизеля завода Нобеля мощностью по 1320 л.с., 2 электродвигателя мощностью по 450 л.с.

Вооружение: 1 орудие калибра 57, 63 или 75-мм,
1 орудие калибра 37-мм,
4 ТА калибра 18 дюймов (457-мм),
8 торпед, подвешенных снаружи (позже демонтированы)
1 пулемет.

Глубина погружения: 100 м.

Экипаж: 33 человека.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«СВЯТОЙ ГЕОРГИЙ»



В начале XX века итальянская фирма «Фиат» занималась серийной постройкой небольших подводных лодок береговой обороны. Создал эту оригинальную конструкцию, совершенствовавшуюся от серии к серии, инженер Чезаре Лауренти, именем которого и называли все сорок подводных лодок, построенных к 1917 году. Еще в 1904–1909 годах в строй итальянского флота вошли шесть подводных лодок типа «Glauco», а в 1907 году такая же подводная лодка «Фока», но увеличенных размеров. Ее гибель, связанная с применением опасных бензиновых моторов, привела к строительству дизельных подводных лодок. Первой была создана фирмой «Фиат» в 1910 году дизельная подводная лодка «Hvalen» для шведских ВМС. В 1911–1913 годах фирма построила по новому проекту восемь подводных лодок тип «Медуза» для итальянского флота и три подводные лодки для Португалии. По модернизированному проекту в 1913–1918 годах строилось наибольшее количество подводных лодок: для Бразилии — три подводные лодки (1913–1914 гг.), для Испании — двадцать одна подводная лодка (F1—F21), еще три подводных лодки для Италии (S1—S3) строились по видоизмененному проекту на британских верфях.

Такое строительство подводных лодок предшествовало созданию подводной лодки «Святой Георгий». Впервые с подводной лодкой типа «Фиат», как их называли в российской документации, в России ознакомились по проекту фирмы, выдвигавшемуся на конкурс 1906 года при разработке малой прибрежной подводной лодки для флота Балтийского моря.

В январе 1914 года находившийся в Санкт-Петербурге директор фирмы предложил Морскому министерству

приобрести одну из «улучшенных» подводных лодок типа «Медуза», строившуюся на верфи Сан-Джорджиа в Специи. Приняв предложение, ГУК командировал в Италию для ознакомления с новой конструкцией начальника подводной части генерал-майора Е.П. Елисеева, корабельного инженера штабс-капитана Б.М. Журавлева и представителя МГШ лейтенанта-подводника Н.К. Нордштейна. В конце марта они прибыли в Специю, осмотрели находившуюся в эллинге почти готовую подводную лодку, намеченную к продаже, а также стоящую на воде бразильскую



подводную лодку. Детальным осмотром подводной лодки и согласованием спецификации занимался Б.М. Журавлев. Основная конструктивная особенность всех подводных лодок типа «Лауренти» — наличие двойного прочного корпуса, занимавшего две трети длины. Водяной балласт располагался в междукорпусном пространстве, которое разделялось по высоте на 2 части наклонной платформой с прогибью. С обоих бортов верхняя цистерна снабжалась клапанами, располагавшимися на уровне грузовой ватерлинии и непосредственно сообщавшимися с забортной водой. При погружении заполнялись водой как верхние, так и нижние части междукорпусного пространства, для чего клапаны открывались одновременно. В момент всплытия достаточно было откачать (продуть) балласт нижних цистерн, верхняя часть опорожнялась автоматически по мере всплытия подводной лодки. Расстояние между корпусами одинаковой «миноносной» формы составляло 0,15–0,3 метра, толщина наружной обшивки — 8,5–11 мм, внутренней обшивки — 10 мм. Корпус разделялся поперечными водонепроницаемыми переборками на девять отсеков, что обеспечивало

непотопляемость подводной лодки при надводной аварии или на глубине до 10 м. Две переборки «высокого давления» выдерживали напор воды на глубине до 20 метров. В отсеке, образованном этими переборками, находилась в подводном положении вся команда, кроме двух торпедистов в носовом отсеке. Двери в переборках открывались в сторону оконечностей. Дифферентные цистерны в носу и в корме (вне прочного корпуса) сообщались трубопроводом, балласт между ними перекачивался электрической помпой, вода из цистерн удалялась посредством сжатого воздуха или помп.



Командир подводной лодки
старший лейтенант
И.И. Ризнич.

Энергетическая установка — двух-вальная, на каждый вал работал свой электродвигатель и дизель, установленные последовательно в самой широкой части корпуса.

Аккумуляторные батареи размещались двумя изолированными группами в оконечностях, вне прочного корпуса. Центральный пост во время плавания занимали командир, рулевые, минно-машинный старшина. Отсюда продувались цистерны, велось наблюдение из двух перископов, здесь же нахо-

дились электрический лаг, гирокомпас системы «Сперри», два магнитных компаса, аппаратура подводной сигнализации и радиостанция. В центральной части над корпусом простиралась проницаемая надстройка, склепанная из 4–5-мм стальных листов. Для улучшения мореходности шпигаты закрывались специальными заглушками с помощью тяг, приводившихся в действие с палубы. Кормовые и носовые горизонтальные рули убирались в надводном положении в надстройку, на случай аварийного всплытия предусматривались два «отрывных» киля весом по 6 тонн и специальные 100-тонные рымы для подъема подводных лодок. В двух но-

совых торпедных аппаратах находилось по одной торпедо калибра 450 мм, а две запасные хранились в носовом отсеке над группой аккумуляторов. Б.М. Журавлев предлагал дополнить это вооружение четырьмя палубными аппаратами Джевецкого и устройством (тоже на палубе) для постановки мин заграждения.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «СВЯТОЙ ГЕОРГИЙ»

Размерения: длина — 41,15 м, ширина — 4,3 м, осадка — 3,1 метра.

Водоизмещение: надводное/подводное — 260/305 тонн.

Силовая установка: 2 дизельных двигателя по 350 л.с., 4 электродвигателя в 2 блоках по 125 л.с.

Скорость: наибольшая надводная — 16,0 узла, подводная — 9 узлов.

Дальность плавания: в надводном положении — 720 миль при 16 узлах, в подводном положении — 22,5 мили при 9 узлах.

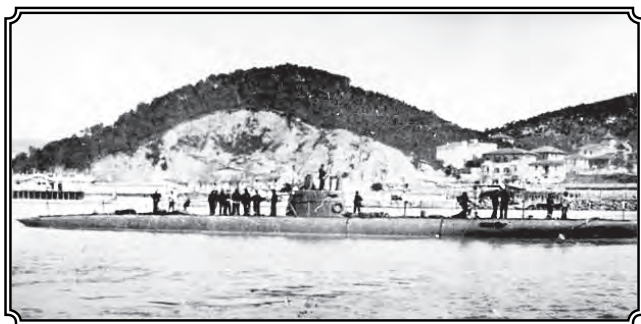
Вооружение: 2 носовых торпедных аппарата 1 — 75-мм/50; 2 — 7,62-мм пулемета, перископ; 1 прожектор — 35 см.

Экипаж: 3 офицера / 2 кондуктора / 22 нижних чина.

Глубина погружения: 60 метров.

Детально ознакомившись с обеими подводными лодками типа «Laurenti» и результатами испытаний 1913 года первой из бразильских подводных лодок, штабс-капитан отметил чрезмерную остойчивость подводной лодки такого типа в надводном положении, недостаточную всхожесть на волну, а также тяжелые условия для личного экипажа - теснота, плохая отделка помещений, наличие только четырех постоянных коек на экипаж из семнадцати человек. На испытаниях в 1913 году подводная лодка показала надводную скорость 15 узлов, на 6-часовом пробеге - 13,5 узла, причем дальность плавания составила 800 миль, а на экономичном

ходу (8,5 уз) — 1.760 миль. Под водой подводная лодка прошла тридцать одну милю со скоростью 10 узлов. Полное погружение при одном работающем дизеле до перехода на подводный ход под обоими электромоторами занимало 6,5 минуты, а всплытие с 5-метровой глубины с теми же скоростями — 5 минут. Весьма понравился российским специалистам метод постройки подводной лодки, заключавшийся в параллельном сооружении деревянной модели средней части корпуса в натуральную величину с размещением макетов всех механизмов и оборудования.



Это позволяло значительно ускорить работы, особенно по монтажу трубопроводов и устройств. На основании подписанного 22 мая 1913 года официального контракта спецификация осталась итальянской, за исключением конструкции торпедных аппаратов, которые предполагалось приспособить под российские торпеды. На испытания отводилось два месяца. Общая стоимость подводной лодки с доставкой в Севастополь составляла 687.000 рублей.

22 июня подводную лодку (заводской №43) спустили на воду в высокой степени готовности. В тот же день состоялись пробы электромоторов на швартовах. 2 июля начались испытания в присутствии российской комиссии, в том числе и командира подводной лодки. Обе стороны торопились, но до приемки дело не дошло — началась Первая мировая война.

Морское министерство пыталось дипломатическим путем добиться перевода подводной лодки в ближайший французский порт, однако правительство Италии закрыло выход из Специи, описало завод. Ссылаясь на соответствующие статьи Гаагской конференции, оно подтвердило невозможность продажи корабля воюющей державе. Российский военный атташе В.И. Дмитриев писал, что: *«...это ставило завод в невозможность исполнения желания нашего министерства прямым и легитимным путем»*. Тем не менее в начале октября 1914 года командир заводской команды подводной лодки «43» мичман запаса Анжело Беллони привел подводную лодку вместе со сдаточным экипажем сначала к берегам французского острова Корсика, а затем направился в сторону британского острова Мальта.

Однако из-за разыгравшейся непогоды и недовольства команды, боявшейся лишиться работы, пришлось возвратиться на Корсику. Подводную лодку вернули заводу. 18 февраля 1915 года подводная лодка вошла в состав итальянского ВМФ под названием «Argonauta». Она участвовала в боевых действиях на Средиземном море, в рискованных походах по разведке минных заграждений. 28 марта 1928 года была исключена из списков флота Италии.

В конце 1914 года фирма «Фиат» предложила Морскому министерству России построить и сохранить до конца войны другую подводную лодку. Учитывая мнение специалистов-подводников ГУКа о ее техническом совершенстве и необходимости на флоте, контракт с заводом решили продлить, срок готовности переносился на 1 января 1916 года. Однако продолжавшаяся война нарушила и эти планы. Речь о новой подводной лодке типа «Laurenti» зашла лишь после того, как возникла необходимость в подводной лодке для создававшейся флотилии Северного Ледовитого океана.

Обе стороны договорились о поставке одной подводной лодки за повышенную цену, что объяснялось более совершенной конструкцией корпуса, механизмов и оборудова-

ния. Официальное решение о заказе было принято 25 октября 1916 года. Командиром подводной лодки назначили старшего лейтенанта И.И. Ризнича, предложившего набрать команду из возглавлявшегося им дивизиона подводных лодок особого назначения, две из которых (№1 и №2) находились на Севере, а одна (№3) — на Дунае. В конце февраля 1917 года основная часть моряков (12 человек) во главе с И.И. Ризничем и подпоручиком М.А. Мычелкиным отправилась из Мурманска через порты Англии и Франции в Италию. Тем же путем чуть позже отбыл третий офицер-лейтенант А.Э. Ропп. В марте командированные добрались до Специи, а 8 апреля подводная лодка, получившая название «Святой Георгий», благополучно сошла на воду. В России ей предполагали присвоить литеру «Ф-1», но по настоянию командира заводское название удалось сохранить. По размерам и конструкции эта подводная лодка фактически повто-



ряла тип «F», несколько отличаясь от подводной лодки «Argonauta». Так, двойной корпус продолжили в корму до фундаментов электромоторов, в целях повышения дальности плавания

часть главных балластных цистерн приспособили для приема добавочного топлива. Установили усовершенствованные 6-цилиндровые двухтактные дизели мощностью по 360 л.с. и четыре главных электромотора по 125 л.с. каждый.

Два новых четырехтактных воздушных компрессора по 30 л.с., шпиль якорного устройства снабдили электроприводом. Подъем перископов также обеспечивался с помощью электромоторов. Горизонтальными рулями можно было управлять не только с центрального поста, но и с мостика, который несколько расширили. Вооружение дополнили 47-мм орудием, торпедные аппараты оставили итальянскими. Суммар-

ная стоимость подводной лодки с артиллерией, четырьмя торпедами, дополнительным снаряжением и снабжением составила чуть менее 1 миллиона рублей.

Подняв 7 мая 1917 года российский флаг и вымпел, подводная лодка «Святой Георгий» начала кампанию, хотя еще более месяца ушло на окончательную достройку, испытания, обучение команды.



13 июня подводная лодка в сопровождении парохода перешла в Геную для последних приготовлений к длительному переходу, начавшемуся 18 июня. Без происшествий прошли Северное море и, следуя безостановочно вдоль норвежских берегов, 4 сентября достигли мыса Нордкап. Несмотря на шквалистый ветер, подводная лодка и сопровождавший ее британский тральщик «Aislend» через двое суток стали на рейде порта Йоканьга. Переждав шторм, корабли 8 сентября 1917 года вошли в Белое море, а на следующий день благополучно ошвартовались у Соборной пристани Архангельска. Подводную лодку посетили все высшие офицеры флотилии Северного Ледовитого океана, состоялось даже показательное погружение на реке Северная Двина. Морской министр издал специальный приказ, в котором отмечался блестящий переход протяженностью более 5.000 миль, совершенный подводной лодкой малого водоизмещения *«через целый ряд зон расположения неприятельских подводных лодок, минных заграждений...»*.

Подводники были удостоены наград. К сожалению, этот прославленный поход так и остался единственным реальным действием подводной лодки «Святой Георгий». 12 сентября 1917 года из Архангельска последовало тревожное



сообщение от руководства флотилии о невозможности использования подводной лодки в холодных северных водах. В конце октября ее поставили в док судоремонтного завода. Специальная комиссия МГШ единодушно признала подводную лодку небоеспособной и предложила отправить ее на Балтику. Объяснялось такое решение следующим: по конструктивным особенностям она не могла действовать при температуре ниже

ноль градусов, т.к. часть трубопроводов находилась в надстройке выше ватерлинии, там же — и два масляных холодильника. При обмерзании (обледенении) заглушек шпигатов надстройки погружение становилось невозможным.

Во внутренних помещениях отсутствовала не только теплоизоляция, но и действенная система отопления. Специалисты рекомендовали использовать подводную лодку исключительно на Балтийском или Черном морях в летнее время и вблизи баз. Выводы комиссии послужили основанием для окончательного отказа Морского министерства от приобретения еще двух подводных лодок типа «Laurenti».

Весной 1918 года подводную лодку «Святой Георгий» начали приводить в порядок в преддверии перевода по водной системе на Балтику, но вскоре интервенты захватили Архангельск. Командование флотилии назначило свою комиссию, ничего нового не решившую. За зиму частично сохранившийся экипаж и судоремонтники окончательно привели подводную лодку в боеспособное состояние. Весной

1919 года ее командир лейтенант П.И. Лазаревич предложил использовать подводную лодку «Святой Георгий», отличавшуюся хорошей мореходностью и дальностью плавания, на охране промыслов, однако его идею не поддержали. Переброшенная в ноябре в Мурманск подводная лодка «Святой Георгий» отстаивалась до прихода частей Красной Армии.

В мае 1920 года подводную лодку включили в состав советских ВМС на Севере под названием «Коммунар», затем отправили в Архангельск, где ее отремонтировали в доке, вооружили двумя пулеметами. В августе–сентябре подводная лодка «Коммунар» со своей плавбазой «Соколица» дважды выходила в практическое плавание в южную часть Белого моря, а зимовать ушла в Мурманск. Летом 1921 года снова возник план перевода подводной лодки на Балтику, но в августе её законсервировали и сдали на длительное хранение в Архангельский военный порт. Обследование подводной лодки в 1923 году показало, что долго находившаяся на плаву без присмотра в затоне подводная лодка получила ряд повреждений, часть механизмов пропала.

5 июня 1924 года подводную лодку «Коммунар» списали, передав в фондовую комиссию «на реализацию», но оттуда она попала в ЭПРОН и еще несколько лет использовалась в качестве понтона для подъема затонувших на Севере судов.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

В октябре 1916 года заложена фирмой «Fiat» в Специи на верфи Сан-Джорджо по заказу Морведа России. 23 мая 1916 года зачислена в состав флотилии Северного Ледовитого океана. 25 октября 1916 года оформлен заказ на приобретение новой подводной лодки (под названием Ф-1). 8 апреля (21 апреля по старому стилю) 1917 года спущена на воду.

7 мая (20 мая по старому стилю) 1917 года подняты российский флаг, гюйс и вымпел, присвоено наименование «Святой Георгий». В мае–июне 1917 года прошло испытание

подводной лодки и обучение экипажа. 13 июня 1917 года в сопровождении парохода перешла в Геную для окончательного приготовления к переходу в Архангельск.



С 18 июня по 9 сентября 1917 года — переход подводной лодки в Архангельск. Первые дни похода едва не оказались трагическими. Подводную лодку по ошибке атаковал испанский крейсер, но она успела погрузиться под воду. За Гибралтаром подводная лодка попала в сильный шторм. Волны захлестывали рубочный люк, помпы едва успевали откачивать поступающую воду, пришлось сделать остановку в Лиссабоне. Переход до Плимута прошел сравнительно спокойно, и 22 июля подводная лодка ошвартовалась в Плимуте. Стоянка продолжалась до 20 августа. В Северном море на траверзе мыса Уред подводная лодка была атакована немецкой подводной лодкой, торпеда прошла по корме. 4 сентября подводная лодка достигла мыса Нордкап, а 6 сентября в сопровождении английского тральщика «Iceland» прибыла в Иоканьгу. Переждав сильный шторм, 9 сентября ошвартовалась у Соборной пристани Архангельска.

В конце октября 1917 года подводную лодку поставили в док, специальная комиссия Морского генерального штаба единодушно признала подводную лодку недееспособной в местных условиях и предложила отправить ее на Балтику или Черное море для использования в летнее время. 17 февраля 1918 года вошла в состав Красной флотилии Северного Ледовитого океана. Весной 1918 года подводную лодку начали готовить для перевода по внутренним водным путям на Балтику. В августе 1918 года завершен ремонт подводной

лодки, отремонтированы все механизмы, кроме левого дизеля. Захват Архангельска английскими войсками изменил все планы. Чтобы подводная лодка не досталась в качестве трофея и не была уведена в Англию, экипаж увел подводную лодку вверх по Северной Двине, привел ее в негодное состояние и выбросил на мель.

2 августа 1918 года подводная лодка была захвачена в Архангельске английскими войсками и включена в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Зимой 1918–1919 годов вновь введена в строй. В ноябре 1919 года подводную лодку перевели в Мурманск, где она оставалась до прихода частей Красной Армии. 21 февраля 1920 года отбита у англичан частями РККА. 15 апреля 1920 года зачислена в состав БВФ. 24 апреля 1920 года вошла в состав МССМ. 7 мая 1920 года переименована в «Коммунар» и включена в состав Морских сил Северного флота. Летом 1920 года перешла в Архангельск, где прошла докование и была довооружена двумя пулеметами. В августе–сентябре 1920 года вместе с плавбазой «Соколица» дважды выходила в южную часть Белого моря. На зиму подводная лодка перешла в Мурманск. Летом 1921 года вновь возник план перевода подводной лодки на Балтику.

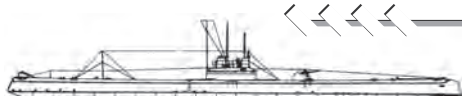
13 июля 1921 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Архангельскому военному порту на длительное хранение. В 1923 году обследование показало, что находившаяся на плаву подводная лодка получила ряд повреждений, часть механизмов пропала.

5 июня 1924 года подводная лодка «Святой Георгий» («Коммунар») списана и передана в фондовую комиссию для разборки на металл. Однако подводную лодку не разрезали, она попала в ЭПРОН и еще несколько лет использовалась в качестве судоподъемного понтона. Затем была разделана на металл в Архангельском военном порту.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

(минный заградитель)

«ЁРШ»



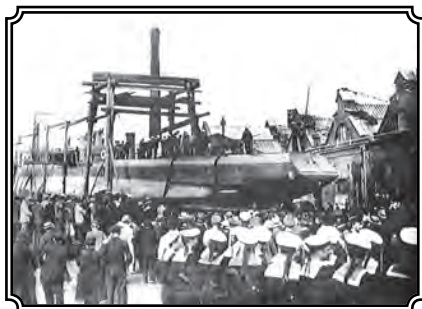
Минные постановки, проведенные черноморской подводной лодкой «Краб» в кампаниях 1915 и 1916 годов, доказали успешность технического решения проблемы скрытой постановки мин заграждения. Первая мировая война показала высокую эффективность мин, поставленных с минных заградителей. Поэтому российский Морской генеральный штаб (МГШ) и отдел подводного плавания Главного управления кораблестроения (ГУК) уделили особое внимание выработке технических заданий для подводных минных заградителей. Новые корабли этого класса могли вступить в строй только через 2–3 года. Учитывая желание балтийских офицеров-подводников получить хотя бы один подводный заградитель как можно скорее, ГУК предложил в августе 1916 года Балтийскому заводу разработать проект переоборудования в заградитель строящейся подводной лодки «Форель».

Согласно заданию отдела подводного плавания ГУК устройство «аппарата для выбрасывания мин заграждения» предусматривалось «насколько возможно» точно таким же, как и на заградителе «Краб». Аппарат должен был обеспечивать автоматическую постановку мин с наименьшим интервалом 30,5 метра при подводной скорости от 4 узлов до полной. Все минное устройство проектировалось для применения существующего образца мин тип «ПЛ» с нулевой плавучестью, которыми вооружался подводный минный заградитель «Краб».

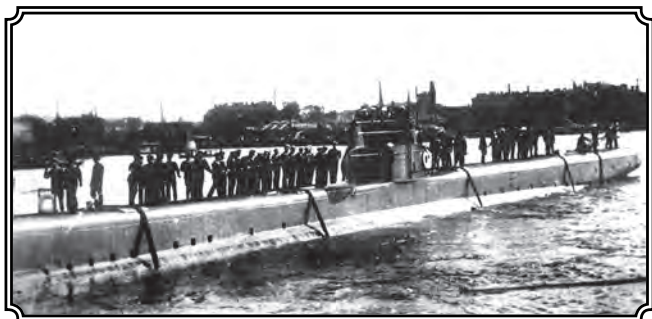
Над проектом переоборудования подводной лодки «Форель» работали заведующий техническим бюро отдела подводного плавания Балтийского завода морской инженер поручик К.И. Руберовский, корабельный инженер поручик Е.М. Токмаков и конструктор В.И. Васильев. В ходе работ

использовались как проектные чертежи подводной лодки «Краб», так и рабочие чертежи этой подводной лодки, имевшиеся в подводной бригаде Черноморского флота и на заводе Общества Николаевских заводов и верфей (ОНЗиВ). На заключительном этапе в октябре 1916 года — К.И. Руберовский и его коллеги изучали подводную лодку «Краб» в Севастополе, а в Петроград для консультаций прибыл с чертежами минный кондуктор подводного заградителя Семен Танцура. В проекте учли мнение командира подводной лодки «Краб» старшего лейтенанта М.В. Паруцкого, который рекомендовал нижние направляющие погоны минного аппарата сделать толще, добавить указатель полного открытия крышек, а также повысить надежность специальных приспособлений на самих минах типа «ПЛ».

В конце октября 1916 года первоначальный проект переоборудования подводной лодки «Форель» одобрили отдел подводного плавания ГУК и МГШ. При этом «для лучшей противосетевой защиты и сохранения остойчивости» решили полностью отказаться от решетчатых минных аппаратов системы Джевецкого, поместив в носу две запасные мины Уайтхеда, и установить впереди рубки 57-мм орудие. 26 октября 1916 года ГУК выдал Балтийскому заводу наряд на переоборудование подводной лодки «Форель» в заградитель со сроком готовности к 1 мая 1917 года. К этому времени разработкой аналогичных проектов (кроме Балтийского завода) занимались также ревельский завод «Ноблесснер» и ОНЗиВ. Привлечение завода «Ноблесснер» объяснялось ходатайством командующего Балтийским флотом вице-адмирала А.И. Непенина о достройке минным заградителем строившейся на этом заводе подводной лодки «Тур».



Проект переоборудования подводной лодки «Тур» исполнили на заводе «Ноблесснер» в сентябре-октябре 1916 года под наблюдением и под общим руководством корабельного инженера штабс-капитана В.И. Юркевича. Однако 5 ноября 1916 года завод «Ноблесснер» отказался от выполнения заказа, потому что не мог гарантировать его выполнение в кратчайшие сроки — к весне 1917 года.



Начальник отдела подводного плавания ГУК капитан 1 ранга Б.А. Быков не одобрил проект завода «Ноблесснер», в котором предусматривалось совершенно новое по конструкции устройство для постановки мин. Справедливо полагая невозможным его применение без всесторонних испытаний, Б.А. Быков указывал на преимущество варианта Балтийского завода. Мнение отдела подводного плавания ГУК оказалось решающим при заказе для Балтийского флота второго минного заградителя, на котором настаивал вице-адмирал А.И. Непенин.

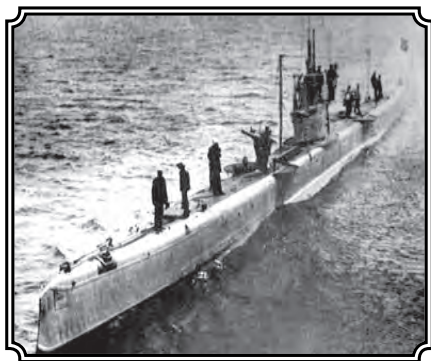
11 ноября 1916 года Балтийскому заводу выдали наряд на переоборудование по одобренному проекту подводной лодки «Форель» еще одной подводной лодки — «Ёрш» — с тем же сроком готовности к испытаниям. Проект заградителя, составленный ОНВиЗ в октябре-декабре 1916 года, не был реализован из-за отказа черноморских подводников от переоборудования строившихся подводных лодок типа «Барс» («Лебедь») в носители минного оружия. Командир бригады подводных лодок капитан 1 ранга В.Е. Клочковский при

этом пояснил, что на Черном море не хватает подводных лодок обычного типа, а для минных постановок достаточно одной подводной лодки «Краб». Подводные лодки «Ёрш» и «Форель», которые первоначально строились заводом «Ноблесснер», осенью 1915 года были переданы Балтийскому заводу. К этому времени корпус подводной лодки «Ёрш» собрали примерно на 60%, а на подводной лодке «Форель» стапельные работы не проводились *«из-за отдаленности срока сдачи»*. При передаче заказа с завода «Ноблесснер» в Петроград по железной дороге доставили 80 тонн обработанной стали для подводной лодки «Ёрш» и 94,5 тонны — для подводной лодки «Форель».

К 1 января 1916 года удалось довести общую готовность подводной лодки «Форель» до 14,36% (начало постройки 9 ноября 1915 года), а подводной лодки «Ёрш» (начало постройки 11 октября) — до 20,4% от полной.

В октябре 1916 года корпуса обеих подводных лодок были окончены, поэтому размещение *«аппарата для выбрасывания мин»* потребовало значительных переделок в кормовой части. Это обстоятельство в сочетании с техническими трудностями исполнения минного устройства и низкой дисциплиной поставок контрагентами сделало неизбежным срыв заданных сроков готовности. Забастовки в начале 1917 года задержали постройку примерно на месяц. Компенсировать отставание не представлялось возможным *«вследствие 8-часового рабочего дня, временной отмены сверхшабашных работ, убыли мастеров и администрации»*. В результате подводную лодку «Ёрш», спущенную на воду летом, удалось предъявить к испытаниям в Ревеле только осенью.

Испытания подводного минного заградителя «Ёрш» проводились комиссией под председательством П.П. Левицкого в ноябре–декабре 1917 года по сокращенной программе. На основании результатов испытаний штаб дивизии подводных лодок ходатайствовал перед Военным отделом Це-



тробалта о зачислении подводной лодки «Ёрш» в списки флота с 28 декабря 1917 года. Принципиальные отличия минного заградителя «Ёрш» от прототипа — подводной лодки «Барс» — заключались в составе минного вооружения и в типе

главных дизелей. В кормовой части легкой надстройки в 2 ряда размещались в шахматном порядке сорок две мины типа «ПЛ». Мины передвигались по рельсам с помощью червячного вала, вращаемого электромотором, частота вращения которого менялась (от 600 до 1.000 об/мин.) в зависимости от скорости подводной лодки. Это обеспечивало постановку мин с заданным интервалом 30,5 метра в диапазоне скоростей заградителя от 4 до 12 узлов.

Для фиксации и перемещения мин на путях служили направляющие аппарата и ведущие ролики якорей. Общая масса «аппарата для выбрасывания мин» (без учета дополнительной массы надстройки и рельсов) составляла 2,5 тонны. Первоначальный проект, утвержденный еще для подводной лодки «Форель», предусматривал установку двух носовых и двух кормовых трубчатых торпедных аппаратов для 457-мм мин Уайтхеда с двумя запасными торпедами в носу.

Мины типа «ПЛ» принимались в перегрузку, поэтому при «перевесе кормы» подводная лодка в надводном положении имела дифферент около 10 градусов. Угроза потери продольной остойчивости при погружении привела к отказу от кормовых торпедных аппаратов и изменению объема цистерн главного балласта. Отказались также и от запасных торпед Уайтхеда. В действительности надводное водоизмещение подводной лодки «Ёрш» составило 655 тонн, подво-

дное водоизмещение — 750 тонн. Изменилось и артиллерийское вооружение: вместо одного 57-мм орудия установили 75-мм орудие, 37-мм зенитное орудие и пулемет. В целях улучшения «противосетевой защиты» ограждения рулей и винтов делались обтекаемыми, а корпус — гладким, без выступающих частей.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ «ЁРШ»

Водоизмещение: (надводное/подводное) — 650/780 тонн.

Размерения: длина, ширина, осадка, 68 х 4,5 х 3,9 метра.

Глубина погружения: 50 метров.

Количество и мощность двигателей: (надвод./подвод.)
2 х 250/2 х 450 л.с.

Скорость хода: (надвод./подвод.) 11,5 / 8,5 узла.

Дальность плавания: (надвод./подвод.) 2500/30 миль.

Вооружение: орудия (количество, калибр) 1 х 57-мм,
1 х 37-мм, 1 пулемет,
2 носовых трубчатых ТА,
2 кормовых трубчатых ТА,
8 наружных решетчатых ТА.

Важным усовершенствованием подводной лодки «Ёрш» по сравнению с подводной лодкой «Барс» явилось устройство нижнего рубочного люка, что исключало возможность гибели подводной лодки при затоплении рубки и перевод управления подводной лодкой в центральный пост. В него перенесли управление вертикальным рулем, перископами, продуванием и вентиляцией средней и палубных цистерн. Для увеличения объема центрального поста пришлось уменьшить высоту уравнильной цистерны. На минном заградителе «Ёрш» были установлены дизе-



ли фирмы США «Нью Лондон» мощностью по 420 л.с. На испытаниях скорость подводной лодки «Ёрш» в надводном положении достигла 10,75 узлов. Запас топлива около 32 тонн обеспечивал дальность плавания полным ходом 1.000 миль, экономическим ходом — 1.400 миль.

Подводная лодка «Ёрш» не успела принять участие в боевых действиях. В феврале 1918 года она вместе с другими подводными лодками дивизиона совершила переход из Ревеля в Гельсингфорс, а в апреле 1918 года участвовала в «ледовом походе» кораблей Балтийского флота. Осенью 1918 года подводную лодку «Ёрш» поставили в порт на долговременное хранение. Исходя из ожидаемой к лету 1919 года оперативной обстановки на Балтике, командующий Морскими силами Республики В.М. Альтфатер распорядился в декабре 1918 года выдать срочный наряд на ремонт подводной лодки «Ёрш». В Кронштадтском порту имелось 80 мин типа «ПЛ», 237 корпусов и 56 якорей таких мин, доставленных ранее с завода «Г.А. Лесснера». Проведенные командой подводной лодки «Ёрш» в 1918 году учебные постановки мин выявили ненадежное отделение мин от якорей. Недостаток надеялись устранить весной 1919 года, однако состояние промышленности не позволило выполнить намеченное. Действующий отряд Балтийского моря в том году остался без подводных заградителей. В октябре 1919 году подводную лодку «Ёрш» перевели на Ладожское озеро, откуда она вернулась на Балтику только в июле 1921 года и вошла в состав 2-го дивизиона бригады подводных лодок Морских сил Балтийского моря. Минный заградитель «Ёрш» прошел в 1922–1924 годах капитальный ремонт. 31 декабря 1922 года минный заградитель получил новое название «Рабочий» (бортовой №9) и состоял в бригаде подводных лодок Морских сил Балтийского моря. 21 мая 1931 года подводные лодки №9 и №4 («Красноармеец», бывший «Леопард») под общим командованием ко-

мандира подводной лодки «Рабочий» Н.А. Царевского (он же — командир дивизиона) вышли в учебный поход в западную часть Финского залива для отработки совместного плавания в надводном положении. Ночью 22 мая в районе маяка Эренсгунд подводная лодка №4 при повороте на курс 200 градусов в штормовую погоду нарушила правила маневрирования и ударила форштевнем в кормовую часть подводной лодки №9. Подводная лодка с большим дифферентом ушла под воду через 3–5 минут. Возможно, что после столкновения командир подводной лодки Н.А. Царевский рассчитывал сохранить подводную лодку на плаву посредством откачки поступавшей воды. Весь состав верхней вахты спустился вниз, закрыв рубочный люк, но справиться с пробойной не удалось — все сорок пять подводников вместе с командиром подводной лодки погибли.



Экипаж ПЛ «Ёрш»

Комиссия Морских сил Балтийского моря признала виновниками катастрофы вахтенного начальника подводной лодки №4 И.В. Тиманова, назначенного на подводную лодку за три дня до выхода в море, а также командира подводной лодки А.Д. Атавина (назначен 17 февраля 1931 года). Они были арестованы и осуждены. Прибывший в Кронштадт Наркомвоенмор К.Е. Ворошилов ругал подводников за низкую дисциплину. Аварийная лихорадка вызвала очередную перетасовку кадров и прохождение боевой подготовки экипажей, не отходя от причала. Одновременно Реввоенсовет отмечал следующее: «...реагирование среди личного состава на факт гибели подлодки №9 ...здоровое», что выражалось в энтузиазме, росте партийных рядов и сборе денег на новую подводную лодку. По мнению адмирала В.Н. Платонова, служившего в то время в бригаде подводных лодок, главные причины аварии заключались в «устарелости» минного заградителя, ветхости корпуса и оборудования и отсутствии поперечных переборок, а также низком уровне подготовки подводников.

21 июля 1933 года ЭПРОН с помощью спасательного судна «Коммуна» (бывший «Волхов») подняли затонувший заградитель, затем его сдали на слом.

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

18 марта 1914 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 3 июля 1914 года номинально заложена на заводе «Ноблесснер» в Ревеле как подводная лодка типа «Барс». Постройка самой подводной лодки производилась на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 27 февраля 1915 года подводная лодка перечислена в состав Балтийского флота. 11 ноября 1916 года получен подряд по переоборудованию по типу «Ёри».

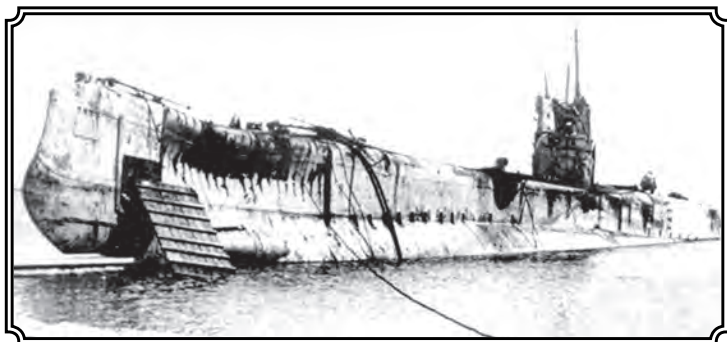
Весной 1917 года подводная лодка спущена на воду. В 1917 году часть экипажа подводной лодки приняла участие в февральских событиях. 25 октября 1917 года подводная лодка

зачислена в состав Красного Балтийского флота. В феврале 1918 года подводная лодка перешла из Ревеля в Гельсингфорс. С 7 по 16 апреля 1918 года в ходе «ледового похода» подводная лодка в тяжелых условиях перешла из Гельсингфорса в Кронштадт совместно с другими кораблями флота. В октябре 1918 года оставлена в Кронштадтском военном порту на долговременное хранение. 11 октября 1919 года расконсервирована и переведена на Ладожское озеро.

22 июля 1921 года возвращена на Балтику и перечислена в состав Морских сил Балтийского моря. 1 октября 1921 года подводной лодке присвоили номер «9». 31 декабря 1922 года присвоили новое наименование — «Рабочий». С 1922 года по 1924 год подводная лодка прошла капитальный ремонт и модернизацию.

22 мая 1931 года при следовании в кильватер протаранена ограждением правых носовых горизонтальных рулей подводной лодки «Красноармеец» и затонула в Финском заливе во время совместных учений. В прочном корпусе появилась пробоина величиной с ладонь в недоступном для заделки месте. Старания команды заделать пробоину не увенчались успехом, и подводная лодка, потеряв плавучесть, затонула через пять минут со всей командой из сорока пяти человек.

В 1932 году обнаружена на дне Финского залива, несмотря на то, что место затопления подводной лодки было приблизительно известно. Подводная лодка лежала на глубине 84 метра без крена, с дифферентом на корму.



С марта по 21 июля 1933 года произведен подъем подводной лодки силами Балтийской экспедиции ЭПРОН. В районе затопления был илистый грунт, поэтому представилась возможность завести подъемные стропы под корпус лодки методом подрезки.

В основу проекта положили ступенчатый метод подъема с величиной ступени около 12–15 метров. Такая величина определялась высотой подъема гака гиней спасательного судна «Коммуна» от поверхности воды. В этом случае исключался тяжелый водолазный труд по закладке огонов подъемных стропов на гаки гиней, поскольку эта работа выполнялась без водолазов на уровне поверхности воды. Подъем был осуществлен за четыре месяца и 21 июля был окончен.

Летом 1933 года ввиду нецелесообразности восстановления подводную лодку исключили из состава ВМФ и передали «Рудметаллторгу» для демонтажа и разделки на металл.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

27В



Идея создания малых подводных лодок в период, предшествующий Первой мировой войне 1914–1918 годов, принадлежала Военному министерству России, продолжавшему попытки создания подвижных торпедных станций для обороны своих приморских крепостей. Морское министерство в то время ориентировалось на создание подводных лодок большего водоизмещения, обладавших лучшими мореходными качествами и вооружением.

В 1908 году началась реконструкция Кронштадтской крепости, соответствующая новым требованиям ведения войны. К 1910 году император Николай II одобрил проект ее очередного переустройства и снабжения шестью подводными лодками. 9 марта того же года совещание под председательством начальника Генерального штаба Военного министерства рассмотрело и одобрило основные требования к этим «малым крепостным немореходным подводным лодкам». Строить их рекомендовалось по одному проекту, одновременно предусмотрев заказ плавбазы и тридцати шести торпед.

Проект, получивший американскую индексацию «27В» (в некоторых документах Морского министерства — тип «13»), отличался рядом прогрессивных технических решений: двигателем надводного хода предусматривался дизель, источником питания электромотора — никелевые щелочные аккумуляторы системы Эдисона, более легкие, компактные и безопасные, чем применявшиеся в российском флоте кислотные элементы, два трубчатых торпедных аппарата, увеличенная глубина погружения, большой запас сжатого воздуха, расположенная в центральном посту система управления. Переговоры между ГИУ и Товарище-

ством Невского судостроительного и механического завода продолжались до весны 1911 года. Разработка окончательного проекта подводной лодки «27А» и подготовка к строительству затянулись более чем на год. Суммы, отпущенной Военным министерством, хватило лишь для строительства трех подводных лодок. Эти подводные лодки были настолько миниатюрными, что им даже не придумали названий, а ограничились лишь присвоением порядковых номеров: №1, №2 и №3.

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ПЛ 27В

Водоизмещение: надводное — 31,1 тонны, подводное — 43,6 тонны.

Размерения: длина 20,38 метра, ширина — 2,18 метра, осадка — 2,18 метра.

Мощность: дизелей 50 л.с., электромоторов — 35 л.с.

Скорость хода максимальная: надводная 8,0 узлов, подводная — 8,0 узла.

Дальность плавания экономическим ходом:

над водой — 150 миль, под водой — 18 миль.

Глубина погружения: до 30 метров.

Вооружение: 2 носовых 457-мм торпедных аппарата.

Экипаж: 46 человек.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА №1

Заложена в апреле 1912 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге по заказу Военного ведомства, спущена на воду 3 августа 1914 года и 29 августа 1914 года зачислена в состав дивизиона особого назначения Балтийского флота, вступила в строй в сентябре 1914 года. В июле 1915 года подводная лодка отправлена по железной дороге и внутренним водным системам из Петрограда и 4 августа 1915 года по прибытии в Архангельск вошла в состав охраны водного района Архангельского военного порта. С июня 1916 года базировалась на Кольский залив и 5

декабря 1916 года перечислена в состав флотилии Северного Ледовитого океана. Участвовала в Первой мировой войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам.

26 апреля 1917 года затонула в Мурманском порту во время сильного шторма, но была поднята. 28 июля 1917 года сдана к Мурманскому военному порту на хранение и 23 августа 1917 года исключена из состава флотилии Северного Ледовитого океана, 6 сентября 1920 года перевезена по железной дороге в Архангельск и сдана Комгосфонду для демонтажа и реализации.



ПОДВОДНАЯ ЛОДКА №2

Заложена в апреле 1912 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге по заказу Военного ведомства, спущена на воду 21 августа 1914 года и 29 августа 1914 года зачислена в состав дивизиона особого назначения Балтийского флота, вступила в строй в сентябре 1914 года. В июле 1915 года подводная лодка отправлена по железной дороге и внутренним водным системам из Петрограда и 4 августа 1915 года по прибытии в Архангельск вошла в состав охраны водного района Архангельского военного порта. Участвовала в Первой мировой войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам.

15 октября 1915 года при следовании на буксире у парохода «Сергей Витте» из Архангельска в Мурманск в горле Белого моря сильным штормом выброшена на берег, накатом волн перевернута и разбита прибоем. 25 мая 1916 года ввиду невозможности восстановления исключена из списков судов Морведа.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА №3

Заложена в апреле 1912 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге по заказу Военного ведомства, но 29 августа 1914 года перечислена в состав дивизиона особого назначения Балтийского флота, спущена на воду 11 сентября 1914 года, вступила в строй в конце сентября 1914 года. Осенью 1915 года подводная лодка перевезена по железной дороге из Петрограда в Одессу и переведена



в состав Дунайской флотилии Черноморского флота. Участвовала в Первой мировой войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам на Балтике и в устье Дуная. 9 января 1918 года вошла

в состав Черноморского флота и 18 января 1918 года — в состав Красного Черноморского флота, но 12 марта 1918 года оставлена в неисправном состоянии в районе Рени на Дунае, захвачена австрийскими войсками и вскоре включена в состав ВМС Австро-Венгрии, но в строй не вводилась и в 1921 году на территории Венгрии разделана на металл.

Испытывая недостаток в подводных силах с начала Первой мировой войны, МГШ настаивал на немедленной передаче подводных лодок для использования на Балтике для охраны Ревельских рейдов, а в случае сражения на центральной минной позиции — в целях усиления обороны Сулопского прохода.

Не дожидаясь официального разрешения, последовавшего в начале августа, ГУК выдал Невскому заводу наряд на круглосуточные работы. Табель комплектации команды каждой подводной лодки выглядел так: 12 кондукторов и унтер-офицеров. Начальником дивизиона и командиром подводной лодки №1 стал лейтенант Н.К. Нордштейн, командирами подводных лодок №2 и №3 — лейтенанты И.И. Ризнич и В.В. Соллогуб.

Пневмо- и гидравлические испытания корпусов двух первых подводных лодок выполнялись уже на плаву, а третьей, спущенной 11 сентября, еще на стапеле. Ходовые испытания пришлось перенести на Ладожское озеро, куда подводные лодки доставили на баржах. Испытания проводил сдаточный экипаж, состоявший из пяти американских техников и стольких же российских специалистов. Подводные лодки типа «27В» показали неплохие мореходные качества в надводном положении, в свежую погоду они держались лучше конвоирующих их буксира и катера. Время погружения оказалось меньше расчетного, движение под водой отмечалось как удачное, но при выстреле торпедой подводные лодки сильно выбрасывало вверх. Кроме того, клапаны крышек минных аппаратов пропускали воду, при стрельбах потеряли одну из двух учебных торпед.

В начале ноября 1914 года все три подводные лодки с личным составом и снаряжением прибыли специальным эшеленом в Ревель. После осмотра спущенных на воду подводных лодок контр-адмиралом А.И. Непениным и капитаном 1 ранга А.В. Колчаком их отправили в балтийский порт — Пальдиски. Летом 1915 года МГШ решил перебросить подводные лодки на Белое море для защиты Архангельска. Приведенные в относительный порядок во второй половине июня, они своим ходом перешли в Петроград, затратив на это 25 часов. 9 июля 1915 года подводные лодки №1 и №2 пришли в Вологду, где их перегрузили на баржи. 4 августа дивизион прибыл в Архангельск.

До середины сентября подводные лодки находились в устье Северной Двины, в качестве плавбазы использовался в начале пароход «Феодосий Черниговский», а затем пароход «С. Витте». Вместе с базой под конвоем вспомогательного крейсера «Василий Великий» дивизион 11 октября 1915 года отправился далее на Север. После выхода в Белое море подводники перешли на пароходы, взявшие подводные лодки на буксир. После выхода ночью 15 октября из горла

Белого моря и поворота к мурманскому берегу буксир подводной лодки №2 оборвался. Подводная лодка №-1 вернулась в Архангельск. Весной 1916 года нашлась пропавшая подводная лодка, выброшенная волнами в лагуну Святоносской бухты. Подводную лодку пытались поднять в течение года, но в конце концов морской министр наложил резолюцию: *«Подводную лодку надо исключить из списков — не стоит тратить деньги»*. В июне 1916 года на ледокольном пароходе «Семен Дежнев» подводную лодку №1 перевезли в Александровск, в июле к ней присоединилась подводная лодка «Дельфин». Обе подводные лодки оставили исключительно для сохранения кадров подводников, которыми решили комплектовать заказанные для Севера подводные лодки типа «АГ».

В один из весенних штормов 1917 года, подводная лодка №1 затонула прямо в базе, получив повреждения от ударов корпуса рядом стоящей подводной лодки «Дельфин». После подъема и ремонта летом в Мурманске подводную лодку признали негодной и списали в порт. Подводная лодка №3, почти весь 1915 год остававшаяся на Балтике в ремонте, была перевезена в Ревель, включена в систему обороны Моонзундского архипелага, но участия в боевых действиях не принимала. Предполагавшуюся отправку на Север отменили по ходатайству экспедиции особого назначения (ЭПРОН), занимавшейся перевозкой грузов по Дунаю для сербской армии. МГШ решил перебросить подводную лодку на юг для морального воздействия на австро-венгерскую военную флотилию.

В 1916–1917 годах подводная лодка №3 ходила по дунайским рукавам сначала в составе ЭОН, затем речных сил Дунайской флотилии в Галацком отряде. После заключения Брестского мира подводная лодка №3 числилась в румынской флотилии, затем в венгерской. Ее пытались привести в порядок, но безуспешно, и в 1921 году подводную лодку №3 в Венгрии сдали на слом.

ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

«Американский
Голланд»

ТИП «АГ»



Начавшаяся Первая мировая война не только замедлила выполнение российской кораблестроительной программы, но и заставила пересмотреть планы на будущее. Для пополнения флота Морскому министерству пришлось принимать энергичные меры как по ускорению работ, так и размещению дополнительных заказов на отечественных и зарубежных предприятиях. Кроме того, делались попытки приобретения за границей уже готовых кораблей.

Весьма своевременным оказалось сообщение, сделанное 22 июня 1915 года револьским заводом судостроительного акционерного общества «Ноблесснер» морскому министру адмиралу И.К. Григоровичу. Речь шла о предложении фирмы США «Электрик боут компании» поставить для русского флота к лету следующего года три или пять подводных лодок системы «Голланд». Американская сторона бралась построить эти подводные лодки на своей верфи в Ванкувере и доставить их в разобранном виде во Владивосток. Окончательная сборка и сдача предполагалась в России заводом «Ноблесснер». Специалисты МГШ ознакомились с присланной документацией, положительными отзывами англичан об имевшихся у них подводных лодках этого типа и пришли к заключению о необходимости сделки.

Высказывалась мысль о том, что подводные лодки по своим данным могут использоваться для самостоятельных действий в Балтийском море, а после войны пригодились бы в качестве учебных. До заключения контракта предстояло договориться о снижении стоимости, а также получении гарантии «Ноблесснера», что сборка этих подводных лодок не задержит готовности подводной лодки типа «Барс», строившейся тогда на заводе. Но поскольку на этот счет имелись

сомнения, то Морское министерство решило оставить за собой право передать в случае необходимости сборку одному из петроградских казенных предприятий.

Наиболее резко на этот счет высказался командующий Балтийским флотом вице-адмирал В.А. Канин в обращении 18 сентября 1915 года к начальнику МГШ вице-адмиралу А.И. Русину. Он просил принять все меры, чтобы не поручать сборку подводных лодок заводу «Ноблесснер», и так не справлявшемуся с полученными ранее заказами, а также «чрезвычайно важно освободиться от монополии Лесснера, Нобеля и Бубновых».



По результатам конкурса среди шести заводов сборку поручили Балтийскому заводу, предложившему наиболее оптимальные стоимость и срок выполнения заказа.

Еще 18 августа 1915 года начальник отдела общих дел генерал-майор Л.А. Ковесский, директоры завода «Ноблесснер» М.С. Плотников и Н.А. Карпов подписали контракт на поставку пяти подводных лодок типа «Голланд». Сдача трех первых подводных лодок планировалась через девять месяцев, остальных — через десять месяцев (считая с 17 июля 1915 года). Каждая из подводных лодок относилась к типу «602-Ф».

ТАКТИКО-ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

ПЛ «АМЕРИКАНСКИЙ ГОЛЛАНД»:

Водоизмещение: надводное — 355,7 тонны
подводное — 467 тонн.

Размерения: длина — 45,8 метра; ширина — 4,81 метра,
углубление у 49-го шпангоута — 3,76 метра.

Глубина погружения: рабочая — 45,7 метра,
расчетная глубина погружения — 61 метр.

Поперечная метацентрическая высота:

в подводном положении — 0,27 метра,

в надводном положении — 0,17 метра.

Запас плавучести: 22%.

Однокорпусная конструкция круглого сечения в носовой оконечности уходила вверх от общей горизонтальной линии, что предусматривало улучшение мореходных качеств в надводном положении. Корма имела эллиптическое очертание. Внутри стального корпуса (толщина восьми поясов обшивки в средней части достигала 11,1 мм, в оконечностях — 9,5 мм), разделенного поперечными переборками на 4 отделения, находились главные и вспомогательные механизмы, вооружение, аккумуляторная батарея, все балластные, топливная, водяная цистерны, другое оборудование.

Поверх прочного корпуса — водонепроницаемая надстройка с палубным настилом от 89-го до 18-го шпангоута, переходящим у ахтерштевня в гребень. Внутри размещались носовые горизонтальные складывающиеся рули, шпили для подъема подводного и надводного якорей, глушитель, газоотводы дизелей, сигнальный буй с телефоном и т.д. В носовой части предусматривалось приспособление для разрезания сетей длиной, а на надстройке и возвышенном мостике над центральным постом — оцинкованные стальные стойки с бронзовыми леерами. Фонари и сигналы должны были нести 2 мачты, резервировались места для установки

гироскопа, радиотелеграфа и прибора подводной сигнализации. Каждый из двух 8-цилиндровых дизелей мог развивать мощность 240 л.с., в результате чего максимальная надводная скорость достигала по проекту 13 узлов. На одном валу с двигателями устанавливались двухступенчатые компрессоры.

Подводный ход обеспечивали два электродвигателя (они же динамомашинны), развивавшие в течение одного часа по 310 л.с., а при обычной работе — по 160 л.с., что соответствовало скорости под водой 10,5 уз. и 5 узлов. Надводная дальность плавания при запасе топлива 16,5 тонны и масла 1,98 тонны — 1.750 миль (при скорости 13 узлов) и 2.400 миль при скорости 11 узлов. Все электрооборудование, включая приводы вспомогательных механизмов, а также

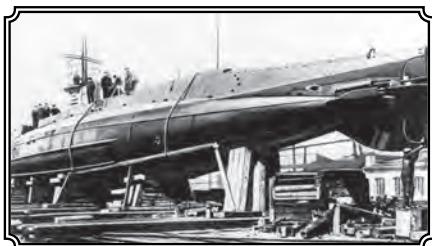


освещение, камбуз, четыре переносные электрогрелки подводной лодки 300 вт каждая и переговорные устройства рассчиты- вались

на 120В и питались от аккумуляторов закрытого типа (120 элементов суммарной емкостью 720 тыс. вт/ час при трехчасовой зарядке). Батарея находилась в двух водонепроницаемых ямах, снабженных ручными насосами для удаления просачивающейся кислоты. Герметичность сверху обеспечивалась деревянной щитовой палубой (рейки, парусина, резина). Более совершенная и надежная по сравнению с подводной лодкой тип «Барс» система погружения включала восемь заполнявшихся самотеком балластных цистерн, снабженных большими кингстонами и клапанами для выпуска воздуха. Благодаря расположению цистерн внутри прочного корпуса можно было откачать воду помпой с любой глубины. Продувание цистерн сжатым воздухом через распределительную коробку в центральном посту производилось только до глубины 51,8 метра. В число вспомогательных механизмов входила главная центробеж-

ная трюмно-балластная и главная поршневая помпы, три вспомогательные и две ручные помпы. Оба перископа имели одинаковый диаметр (127 мм), а высоту разную: первый кормовой, устанавливавшийся в центральном посту, имел длину 6,4 м, а второй — 3,96 м (он находился в боевой рубке, изготавливавшейся из немагнитного материала).

Благодаря наличию верхнего и нижнего люков рубка могла служить спасательной камерой. Такими же люками снабжались все отсеки. Сжатый воздух (176 кг/см²) хранился в цельнотянутых стальных баллонах. В носовой части подводной лодки размещались четыре бронзовых 450-мм аппарата с минами и столько же запасных — Уайтхеда образца 1910 года. Снаружи они закрывались вращающейся литой крышкой с двумя отверстиями для стрельбы. Причем такая конструкция позволяла выпускать только две мины (одна за другой) из левого нижнего и правого верхнего аппаратов (и наоборот).



Минное отделение служило и помещением для офицеров (три складные подвесные койки). Остальная команда размещалась в районе носовой и кормовой аккумуляторных батарей (в гамаках могли отдыхать одновременно шестнадцать человек из тридцатичетырех). Сборка, приравненная к закладке, началась с выставки килевых балок одновременно 2 апреля 1916 года. Нехватка рабочей силы нарушила намеченный график — пришлось ввести очередность постройки подводных лодок.

Все пять подводных лодок зачислили 8 июня по предложению командующего Балтийским флотом вице-адмирала В.А. Канина в списки судов флота литерно-цифровыми обозначениями АГ-11, АГ-12, АГ-13, АГ-14 и АГ-15 («АГ» означало «Американский Голланд»).

Подводные лодки спускали на воду с помощью крана. Предварительные и официальные испытания, проводившиеся в Кронштадте, Бьорке и Ревеле под руководством американцев, завершились весьма успешно. Большой оказалась емкость аккумуляторных батарей, а расчетная дальность плавания при скорости 13 узлов и 11 узлов увеличилась до 2.200 и 2.580 миль. В ходе постройки и сразу после сдачи в казну каждую подводную лодку дополнили защитным ограждением носовых горизонтальных рулей, одним 47-мм орудием, паровым отоплением и двумя переносны-



ми вентиляторами. Устранить неисправности и замечания комиссии предстояло в зимний период заводу «Ноблесснер» (с 14 ноября 1916 года — акционерное

судостроительное общество «Петровская верфь»). Рекомендовалось, в частности, изыскать меры по ликвидации фактов подвсплытия всем корпусом после выстрела торпеды, заменить лаги США на более надежные английские системы Форбса, улучшить весьма неудовлетворительную обитаемость. Все пять подводных лодок вошли в состав IV дивизиона с базированием на специально оборудованный транспорт «Оланд» (бывший германский пароход «Ирма»). В кампании 1917 года они непосредственно с противником не сталкивались; лишь однажды подводная лодка АГ-11 обнаружила в Ботническом заливе девять больших неприятельских пароходов, шедших под конвоем шведских миноносцев и строго придерживавшихся территориальных вод Швеции. Месяцем ранее (8 июня) при выходе на практическое погружение затонула в бухте Лом подводная лодка АГ-15. Поднятая 16 июня спасательным судном «Волхов» подводная лодка АГ-15 после непродолжительного ремонта снова вошла в строй.

8 июля 1917 года подводная лодка АГ-13 получила новый номер — АГ-16. В сентябре не вернулась из боевого похода

подводная лодка АГ-14. Судьба остальных подводных лодок оказалась трагической — 3 апреля 1918 года во избежание захвата германскими войсками все четыре подводные лодки пришлось взорвать вместе с транспортом «Оланд» в гавани Ганге (полуостров Ханко) из-за невозможности вывода их в море в условиях тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола.

Хорошие качества и благополучная доставка подводных лодок типа «АГ» побудили Морское министерство по инициативе завода «Ноблесснер» заключить еще три контракта на поставку двенадцати аналогичных подводных лодок. Ввиду незначительных конструктивных отличий первые шесть подводных лодок относились к типу «602-GF» и «602-L» (для Черноморского флота), остальные (тип «602-R») намечалось разделить между Балтийским флотом и флотилией Северного Ледовитого океана.



Черноморские подводные лодки, разделенные по три в каждой из партий, перевозились пароходами. Сборка поручалась Балтийскому заводу, причем черноморских подводных лодок — в его Николаевском отделении. Из Петрограда в Архангельск планировалось доставить три подводные лодки на баржах по внутренним водным путям. При благоприятных условиях вступление в строй первых трех черноморских подводных лодок намечалось на июнь, вторых — на осень, для Севера и Балтики, соответственно, на сентябрь и ноябрь 1917 года. Корпуса последних шести подводных лодок (три из них предполагалось назвать АГ-16, АГ-17 и АГ-18) были готовы полностью в сентябре, однако отправка задерживалась.

Из-за сложного политического и экономического положения в России намеченные планы оказались неосуше-



ствимыми, и 29 ноября Верховная Морская коллегия аннулировала контракт; впоследствии достроенные подводные лодки вошли в состав ВМС США

под наименованиями Н4–Н9. Доставленные в Николаев для сборки подводные лодки 21 августа 1917 года зачислили в списки флота как АГ-21, АГ-22 и АГ-23, а остальным позднее присвоили обозначения АГ-24, АГ-25 и АГ-26.

Первой из черноморских подводных лодок вошла в строй в 1918 году АГ-21, которую 26 апреля 1919 года подорвали и затопили у Херсонесского маяка союзные войска. В период Гражданской войны Николаев несколько раз переходил из рук в руки, поэтому каждая из занимавших его сторон предпринимала попытки достроить оставшиеся пять подводных лодок.

К 15 мая 1919 года работы на подводной лодке АГ-22, уже спущенной на воду, находились в завершающей стадии. 24 июня намечалось приступить к заводским испытаниям. Общая готовность подводной лодки АГ-23 составляла 60%, корпусные части остальных подводных лодок находились на стапелях. Вошедшая в строй подводная лодка «АГ-22» оказалась в числе кораблей, ушедших 14 ноября 1920 года из Севастополя в Бизерту. Уцелевшие подводные лодки достраивались в условиях разрухи, катастрофической нехватки деталей, устройств и оборудования. На всех подводных лодках установили лишь по одному итальянскому перископу в центральном посту длиной 5,1 метра. На подводной лодке АГ-26 временно пришлось установить, предварительно отремонтировав, два дизеля всего по 120 л.с. производства завода США «Нью Лондон» (штатные двигатели были взяты еще в начале 1917 года для подводного заградителя «Краб»), что не могло сказаться на скорости.

При спуске подводной лодки АГ-23 она остановилась, сойдя на треть длины с подводного фундамента, и ее пришлось ставить на воду с помощью плавучего крана. Эта подводная лодка первой вошла в строй 22 сентября 1920 года и успела совершить до конца войны несколько боевых походов. Из-за недостаточной глубины реки Буг, отсутствия опытного заводского персонала и в целях экономии топлива официальные испытания на рабочую глубину погружения и подводный ход решили не проводить и перенести до прихода в Севастополь. Двигатели испытывали при 350 об./мин.

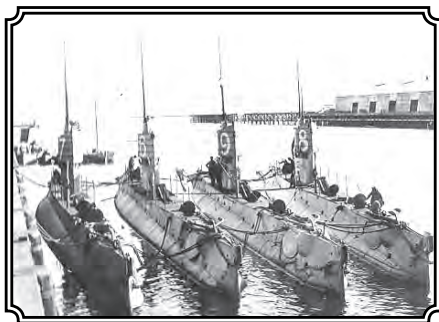


На мерной миле в районе маяка Дидова хата. Отдельный дивизион подводных лодок Морских сил Черного моря до появления в составе Советского ВМФ подводных лодок типа «Декабрист» оставался самым боеспособным.

За время службы подводные лодки неоднократно переименовывались. 1 июня 1920 года появились названия «АГ-23 им. товарища Троцкого», «АГ-24 им. товарища Луначарского», 21 октября — «АГ-26 им. товарища Каменева». 1 октября 1921 года АГ-23, АГ-24, АГ-25 и АГ-26 получили соответственно литеры ПЛ-16, ПЛ-17, ПЛ-18, ПЛ-19. 31 декабря 1922 года АГ-23 переименовали в «Незаможный», 25 июня 1923 года — «Шахтер» (№12), АГ-24 тогда же — в «Коммунист» (№13). 25 марта и 15 мая 1923 года АГ-25 и АГ-26 стали называться «Марксистом» (№14) и «Политработником» (№15). 30 декабря 1930 года к этим подводным лодкам присоединилась подводная лодка АГ-21 (с 3 февраля 1931 года «Металлист», №16), поднятая 19 июня 1928 года ЭПРОНом. Корпус АГ-21 после 9-летнего пребывания под водой оказался в лучшем состоянии, нежели корпуса однотипных подводных лодок, оставшихся в строю, поскольку

их сборные части хранились на открытом воздухе и подвергались атмосферному воздействию.

На испытании 19 декабря 1930 года подводная лодка АГ-21 развила 12,8 узла при 375 об./мин., однако 8 июня 1931 года она из-за неправильных действий командира оказалась протараненной во время учебных торпедных стрельб эсминцем «Фрунзе» и затонула. Спаслись всего 9 человек, погибли свыше 20. Поднятая через два дня подводная лодка АГ-21 вновь вошла в строй 1 января 1932 года. 15 сентября 1934 года подводные лодки АГ-23, АГ-24, АГ-25, АГ-26 и АГ-21, переименовали в последний раз — А-1, А-2, А-3, А-4 и А-5. При очередных ремонтах на подводных лодках установили более мощные механизмы, 47-мм орудия заменили 45-



мм, несколько изменили ограждение рубок.

Все подводные лодки типа «АГ» принимали участие в Великой Отечественной войне. 28 октября 1943 года от ударов кораблей противника погибла в Каркинитском

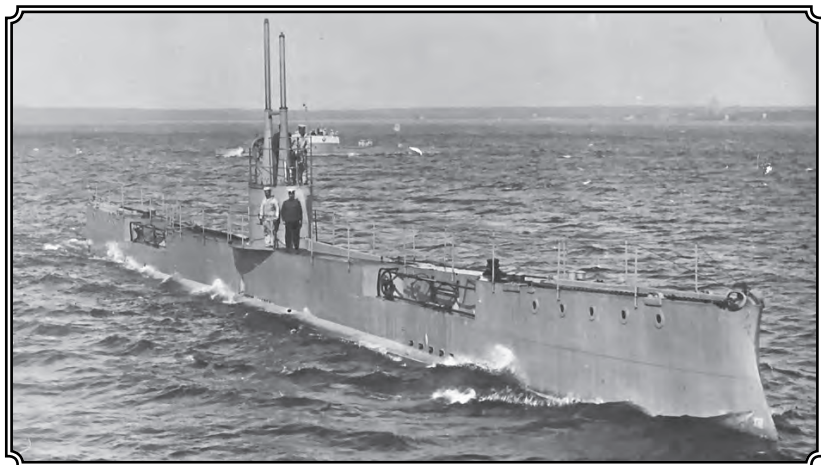
заливе подводная лодка А-3. 6 марта 1945 года подводная лодка А-5 стала Краснознаменной. Подводники участвовали в снабжении осажденного Севастополя, где 26 июня 1942 года из-за невозможности вывода пришлось взорвать подводную лодку А-1.

Подводные лодки типа «АГ» относились к наиболее совершенным в своем классе в период Первой мировой войны и последующее десятилетие. Об их удачной конструкции и добротности постройки красноречиво говорит факт активного участия во Второй мировой войне, где отдельные подводные лодки не только добились боевых успехов, но и продемонстрировали хорошую надежность и живучесть.

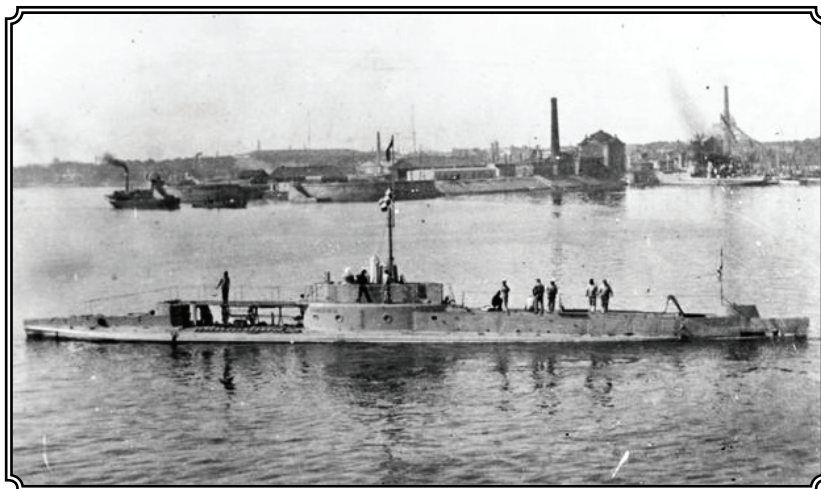
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ



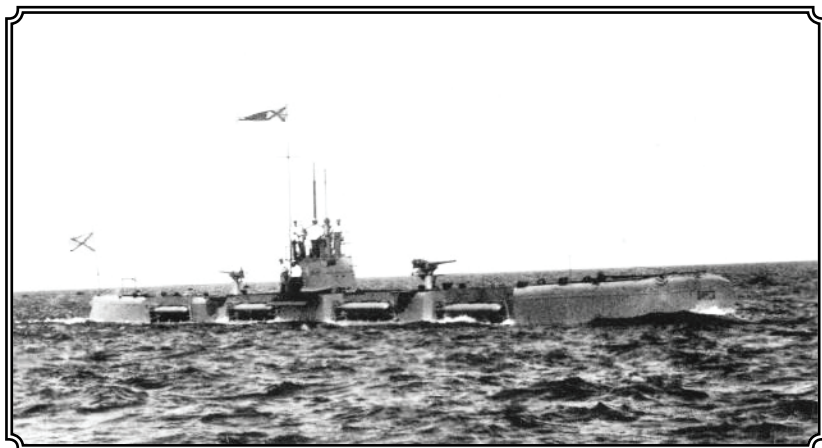
**Русского
Императорского
флота**



Подводная лодка «Акула»



Подводная лодка «Аллигатор»



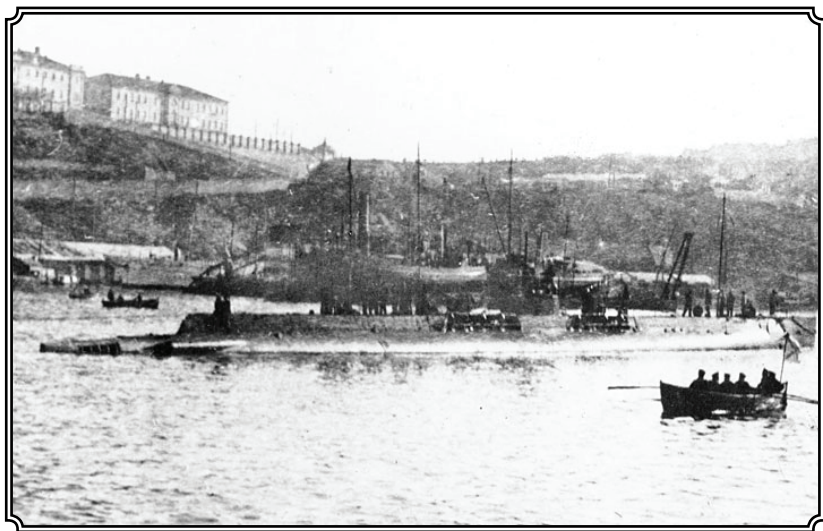
Подводная лодка «Барс»



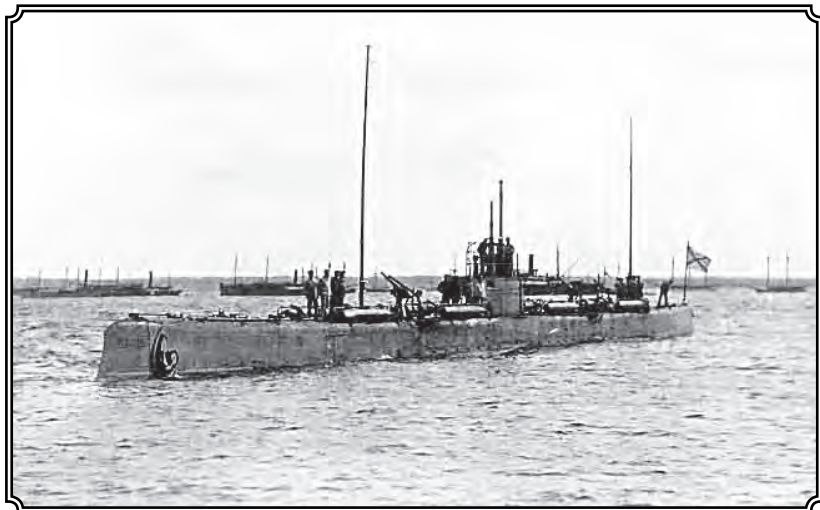
Подводная лодка «Белуга»



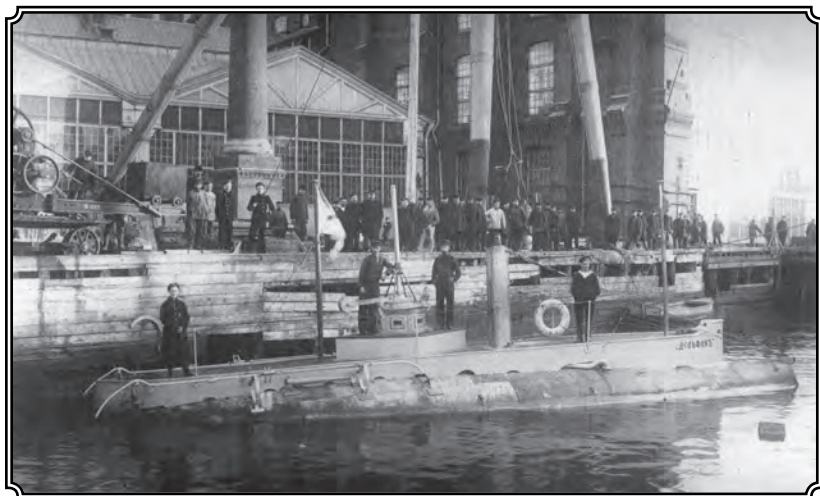
Подводная лодка «Волк»



Подводная лодка «Кашалот»



Подводная лодка «Гепард»



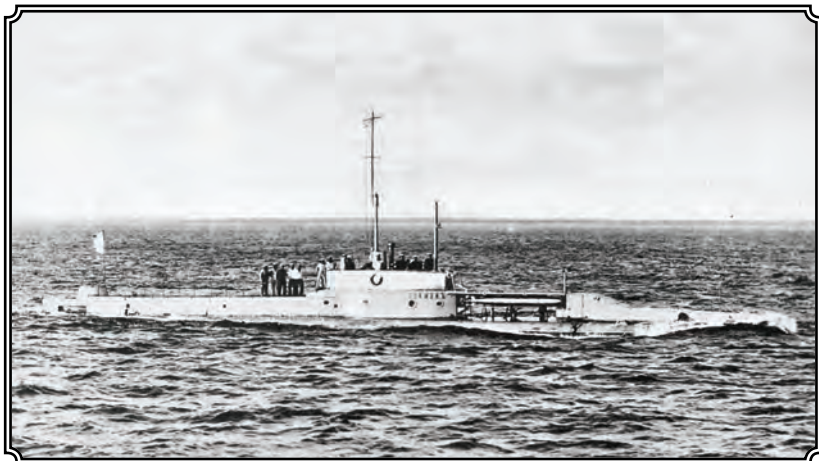
Подводная лодка «Дельфин»



Подводная лодка «Дракон»



Подводная лодка (минный заградитель) «Ерш»



Подводная лодка «Кайман»



Подводная лодка «Лебедь»



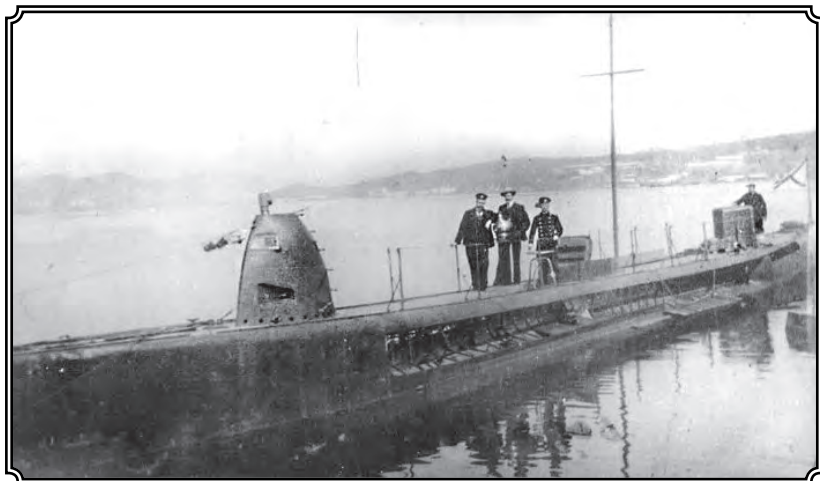
Подводная лодка «Камбала»



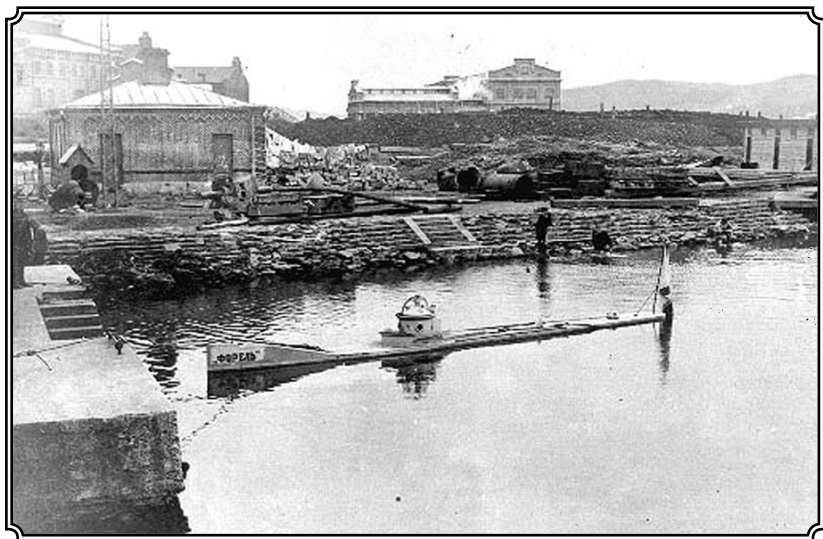
Подводная лодка «Карась»



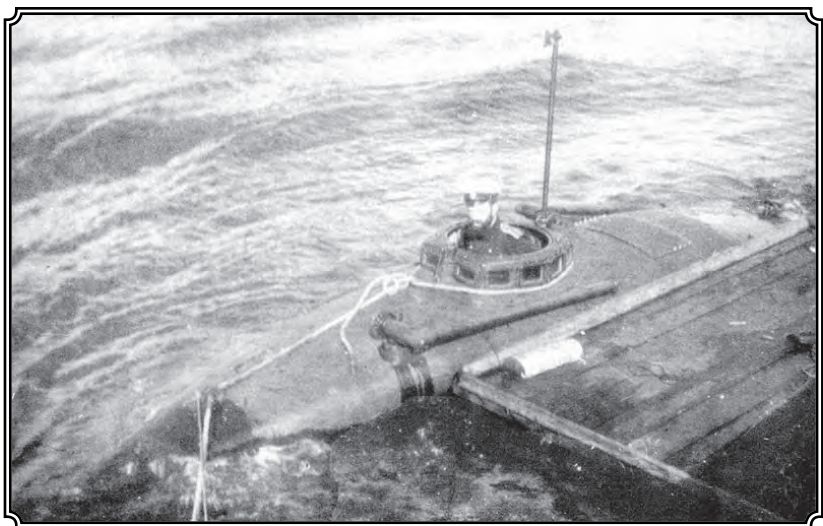
Подводная лодка «Карп»



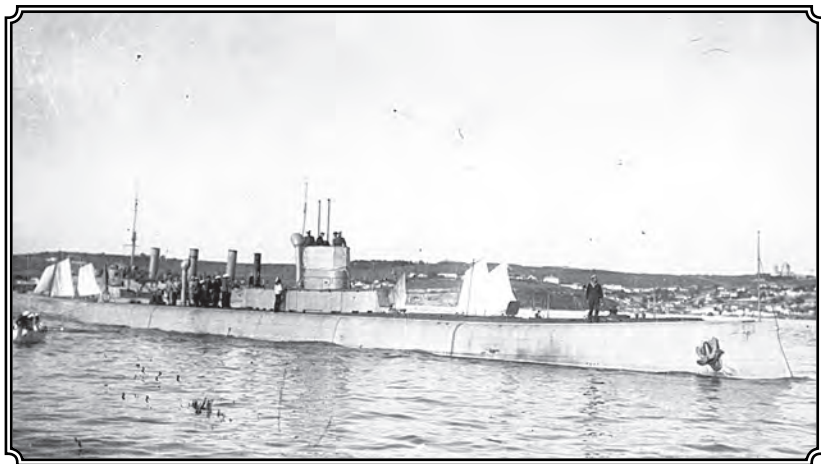
Подводная лодка «Касатка»



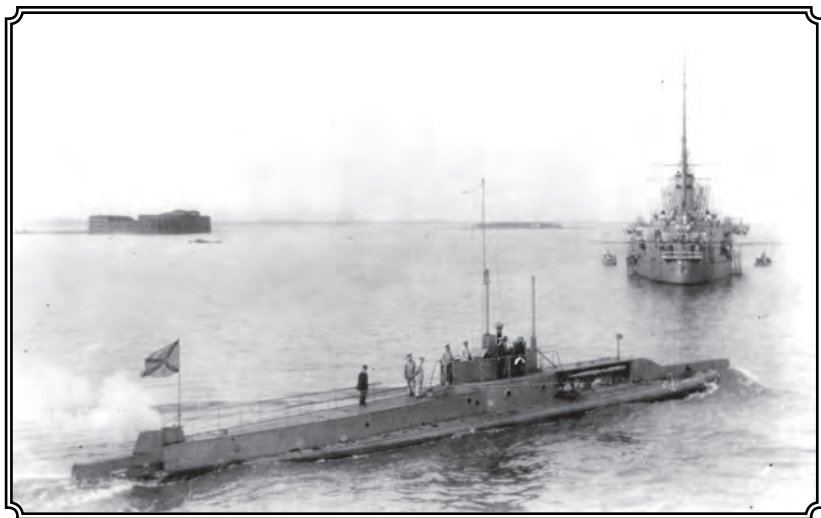
Подводная лодка «Форель»



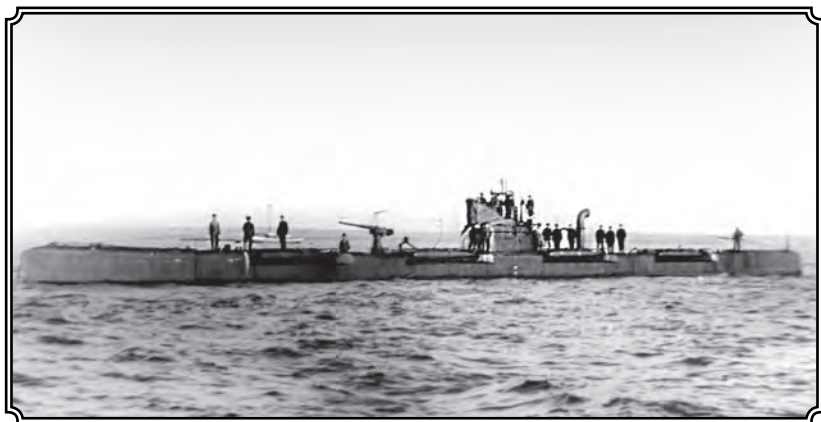
Подводная лодка «Кета»



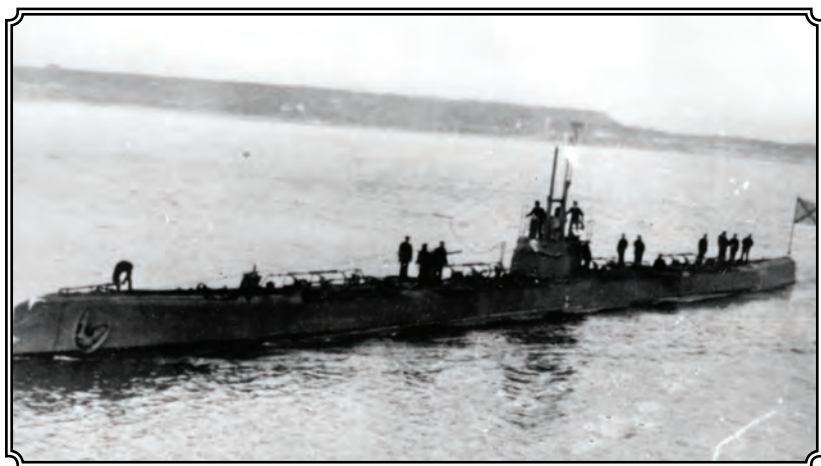
Подводная лодка (минный заградитель) «Краб»



Подводная лодка «Крокодил»



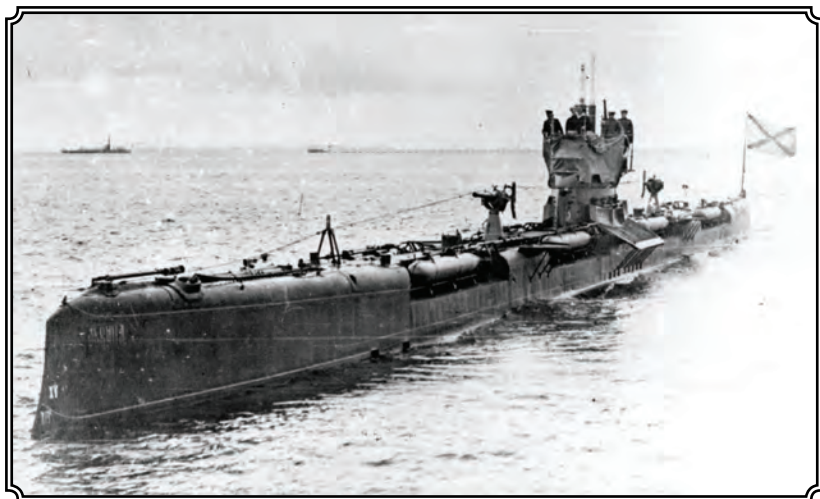
Подводная лодка «Кугуар»



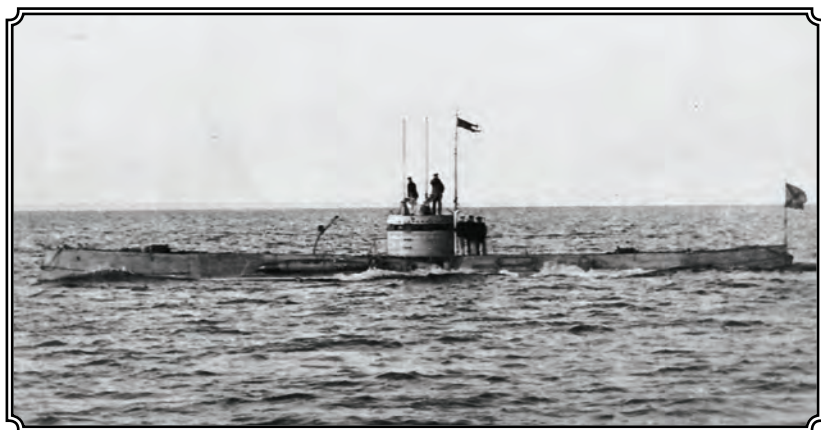
Подводная лодка «Леопард»



Подводная лодка «Лосось»



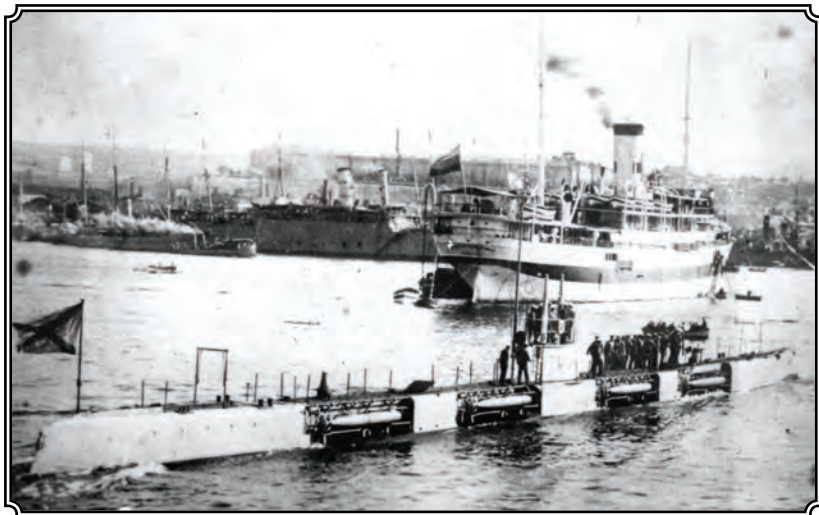
Подводная лодка «Львица»



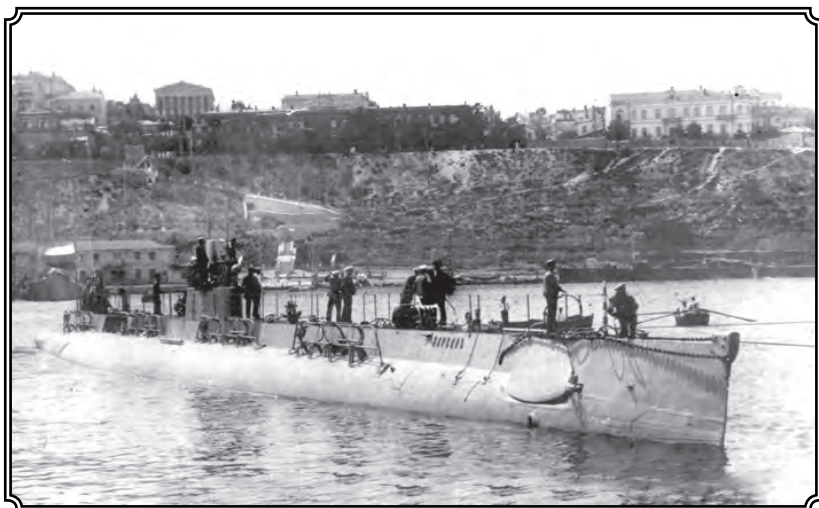
Подводная лодка «Макрель»



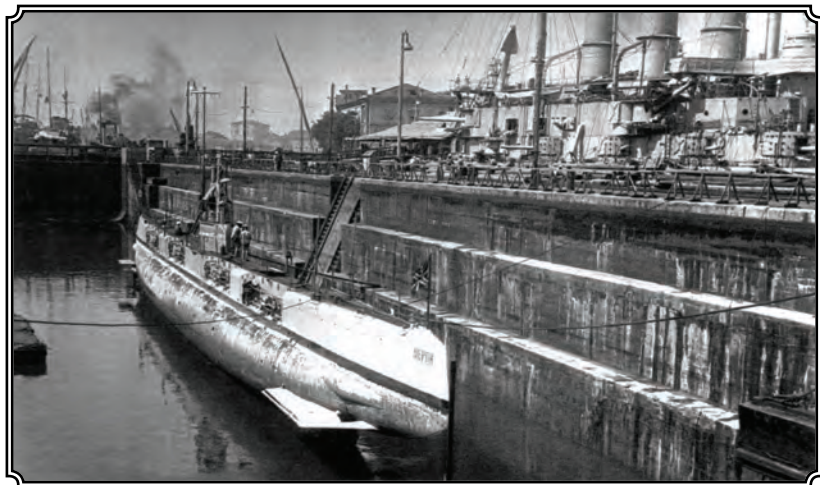
Подводная лодка «Миного»



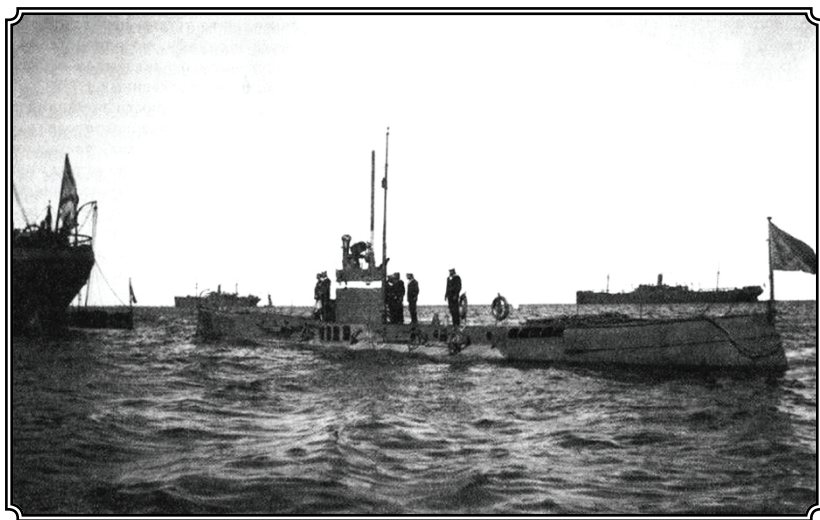
Подводная лодка «Морж»



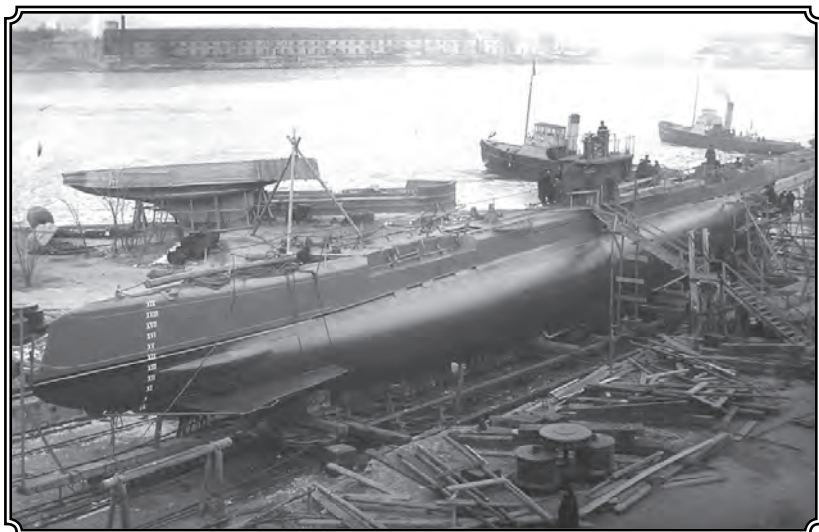
Подводная лодка «Нарвал»



Подводная лодка «Нерпа»



Подводная лодка «Окунь»



Подводная лодка «Орлан»



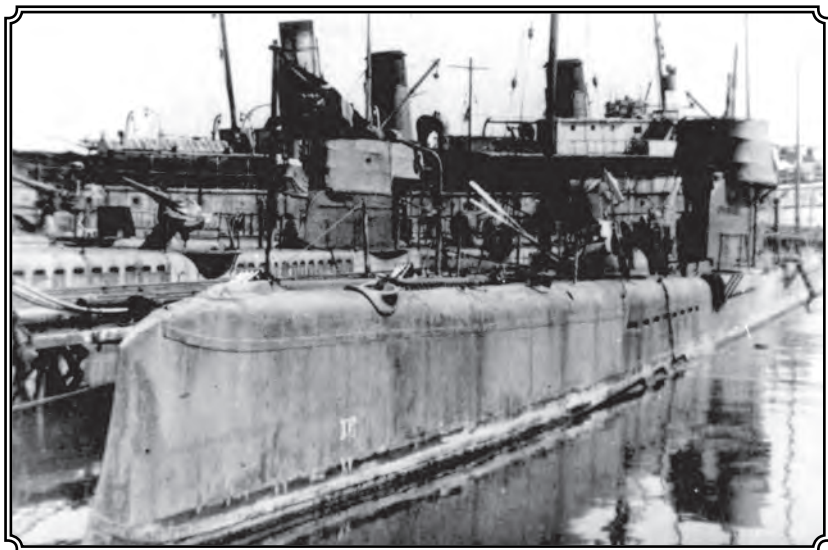
Подводная лодка «Палтус»



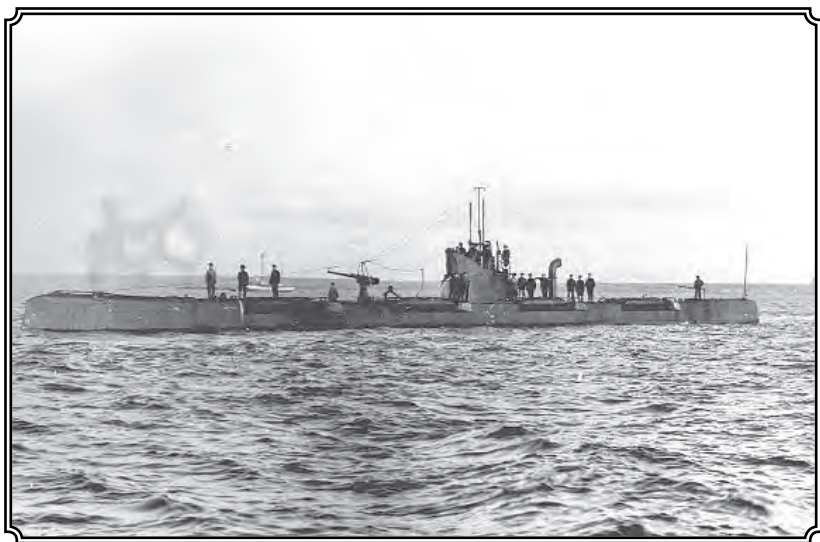
Подводная лодка «Пескарь»



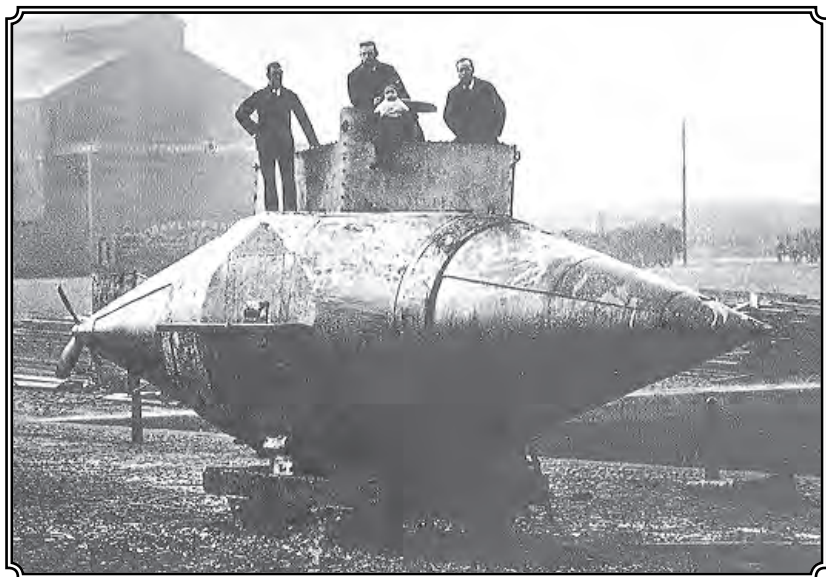
Подводная лодка «Пантера»



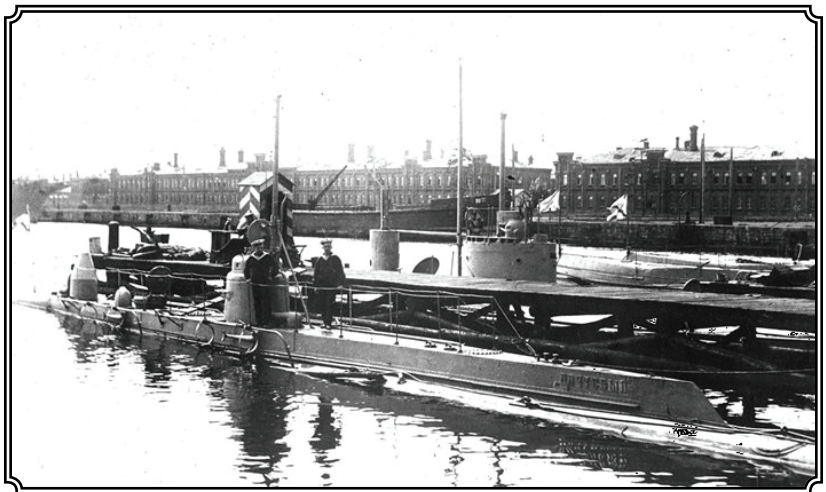
Подводная лодка «Буравестник»



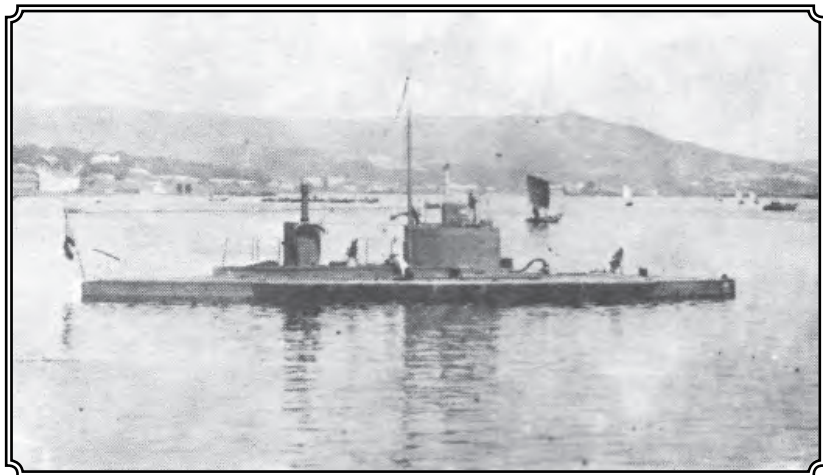
Подводная лодка «Рысь»



Подводная лодка «Порт-Артурец»



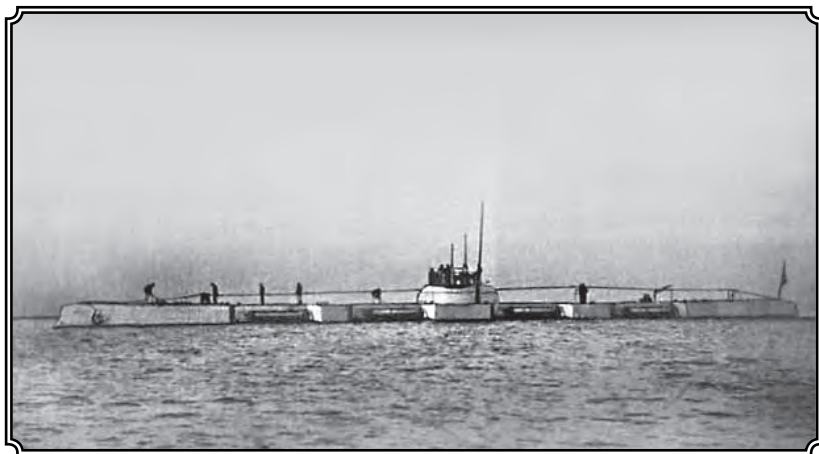
Подводная лодка «Почтовый»



Подводная лодка «Кефаль»



Подводная лодка «Святой Георгий»



Подводная лодка «Угорь»



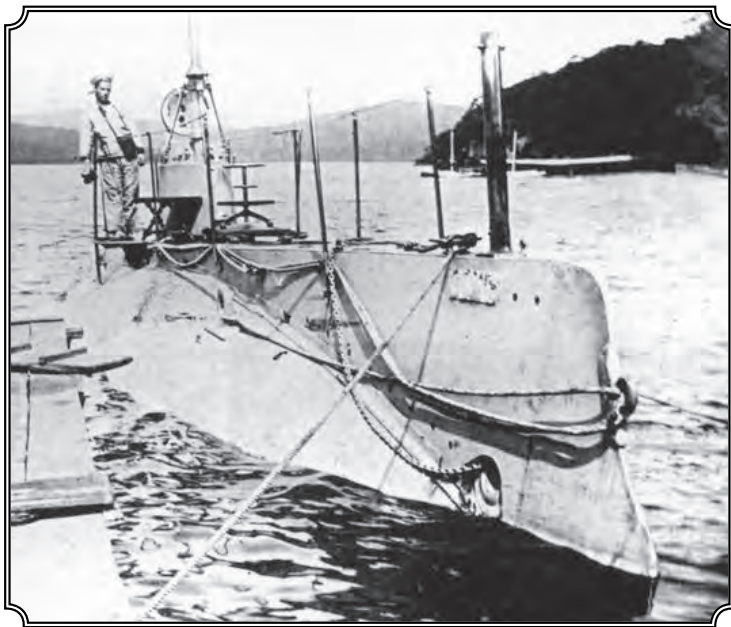
Подводная лодка «Сиг»



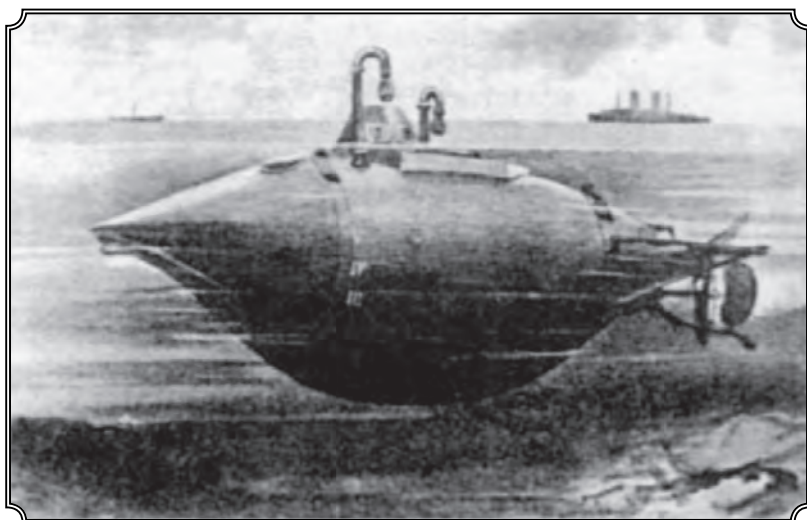
Подводная лодка «Скат»



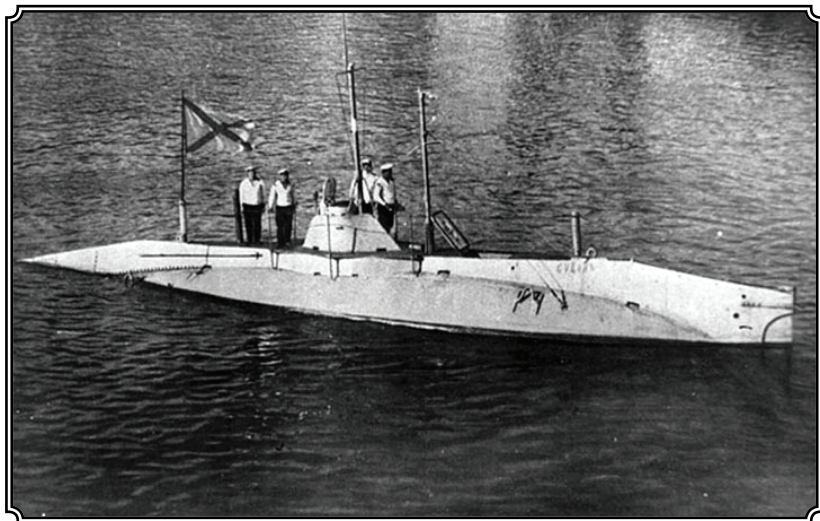
Подводная лодка «Стерлядь»



Подводная лодка «Сом»



Подводная лодка «Челим»



Подводная лодка «Судак»



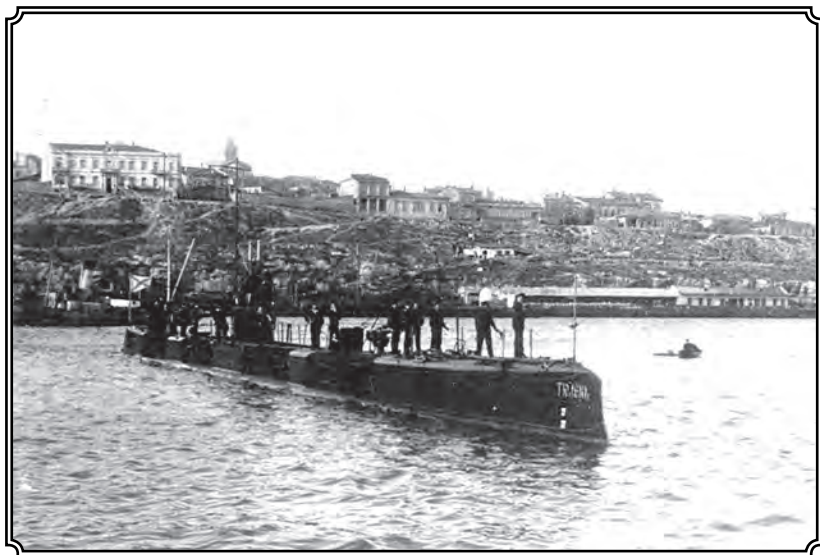
Подводная лодка «Тигр»



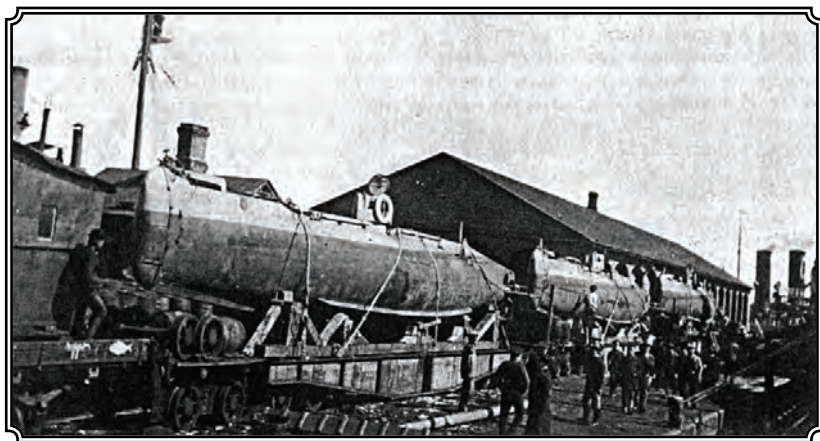
Подводная лодка «Тур»



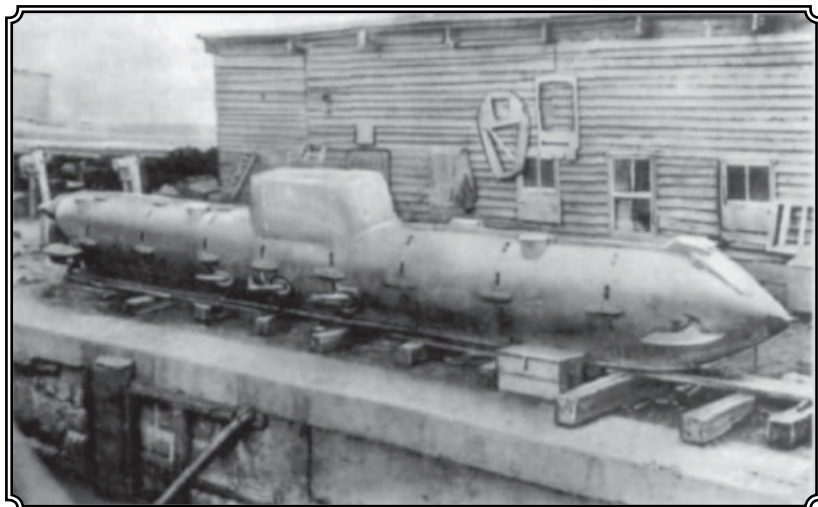
Подводная лодка «Ягуар»



Подводная лодка «Тюлень»



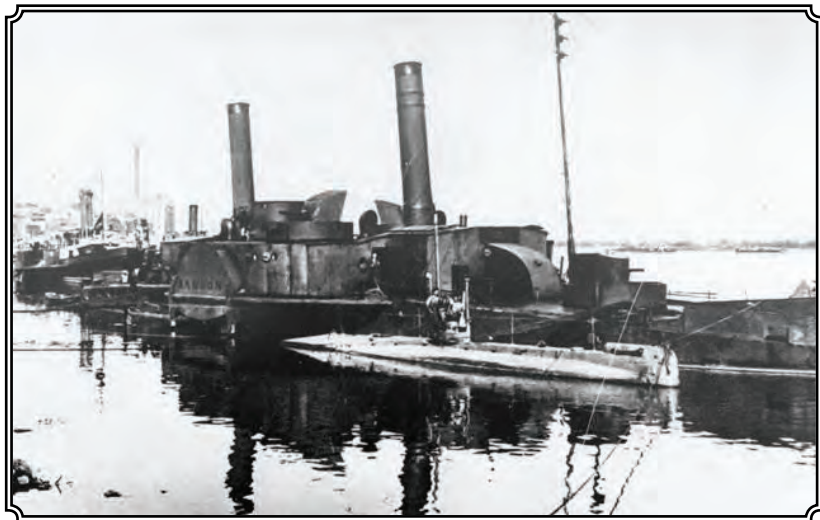
Подводная лодка 27В



Подводная лодка «Петр Кошка»



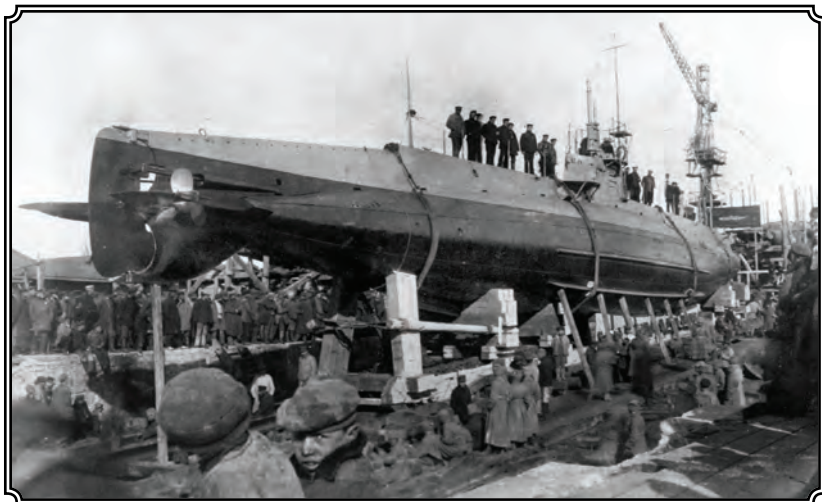
Подводная лодка Боткина



Подводная лодка №3



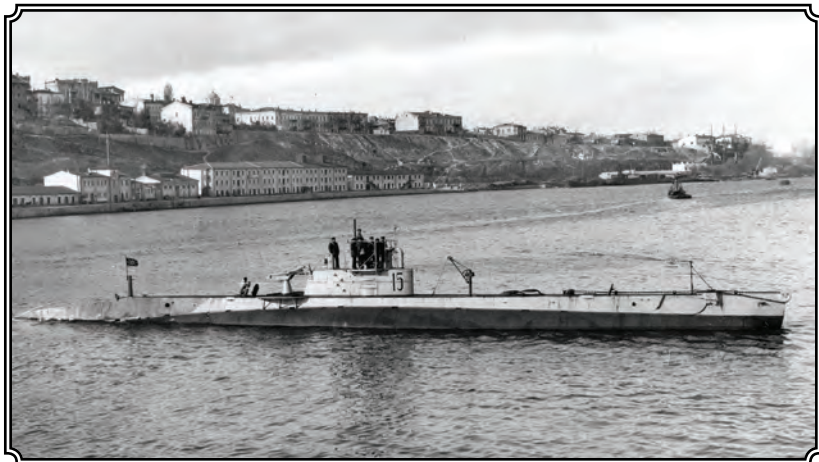
Подводная лодка тип АГ



Подводная лодка А-2



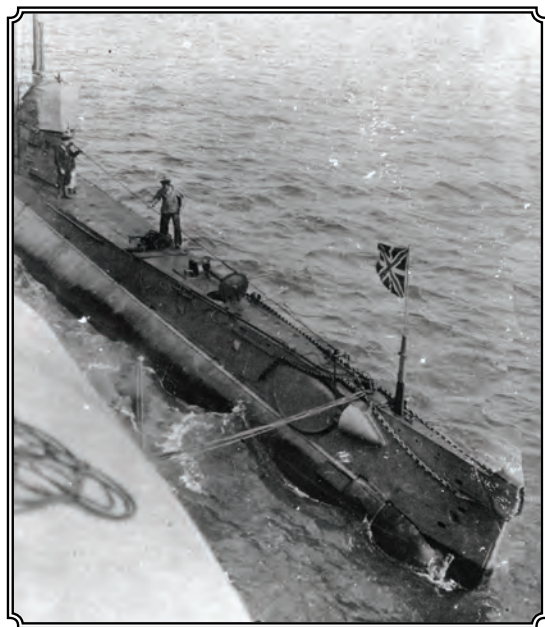
Подводная лодка А-3



Подводная лодка А-4



Подводная лодка А-5



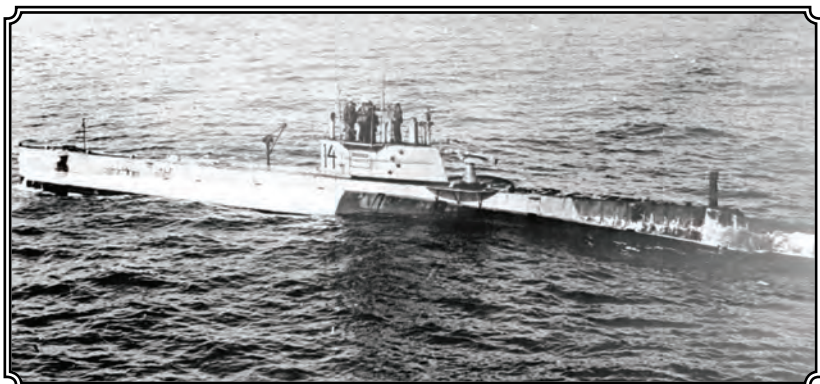
Подводная лодка А-13



Подводные лодки (тип АГ) в Одессе



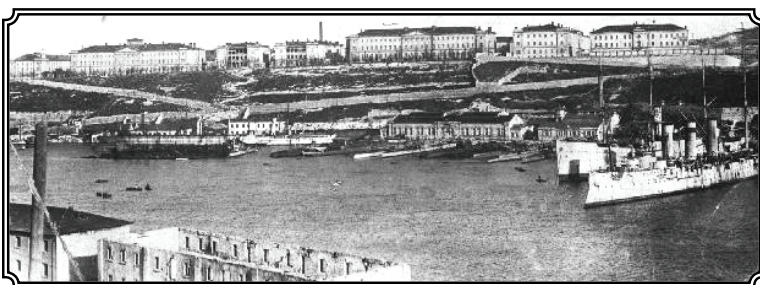
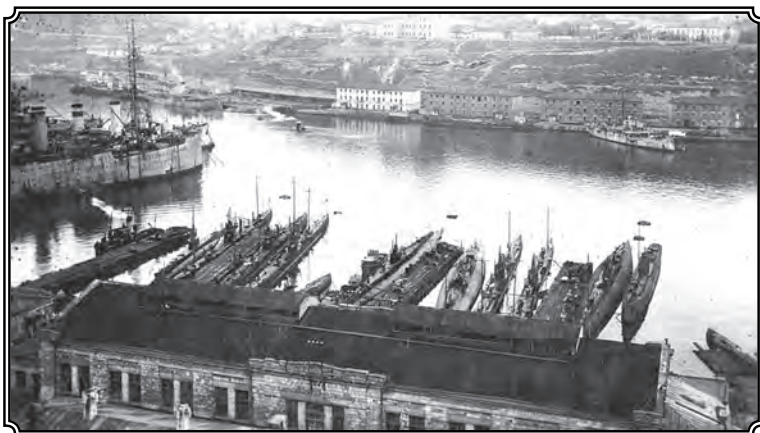
Подводная лодка А-23



Подводная лодка А-25



Подводная лодка А-14



Подводные лодки в Севастополе. 1918 год.



**Потери подводных лодок
Российского
Императорского флота
1904–1920**

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

«Миноносец №150» (впоследствии «Дельфин»)

16 июня 1904 года затонула в Неве в результате ухода под воду с открытым рубочным люком. В этот же день подводная лодка поднята и вскоре введена в строй. Погибли 24 человека.

«Минога»

23 марта 1913 года затонула в районе Либавы в результате попадания воды внутрь корпуса. На следующий день подводная лодка поднята и после ремонта введена в строй.

СИБИРСКАЯ ФЛОТИЛИЯ

«Матрос Петр Кошка»

(официально в состав флота не введена)

19 декабря 1904 года затоплена экипажем в Западном бассейне Порт-Артура во избежание захвата японцами.

«Портартурец»

(официально в состав флота не введена)

19 декабря 1904 года затоплена экипажем в Западном бассейне Порт-Артура во избежание захвата японцами.

№2

(конструкции Губе; официально в состав флота не введена) 19 декабря 1904 года затоплена экипажем в Западном бассейне Порт-Артура во избежание захвата японцами.

№1

(конструкции Джевецкого; официально в состав флота не принята) 19 декабря 1904 года затоплена экипажем в Западном бассейне Порт-Артура во избежание захвата японцами.

«Дельфин»

5 мая 1905 года затонула во Владивостоке в результате взрыва паров бензина. Погиб 1 человек. Вскоре подводная лодка поднята и введена в строй.

«Форель»

17 мая 1910 года затонула при буксировке в бухте Новик в результате попадания воды внутрь корпуса. В этот же день подводная лодка поднята и вскоре сдана на слом.

ЧЕРНОМОРСКИЙ ФЛОТ

«Камбала»

29 мая 1909 года в ходе учебной атаки таранена линкором «Ростислав». Погибли 20 человек.

«Морж»

11 мая 1917 года пропала без вести в районе Босфора, подорвавшись на mine в районе Эрегли или будучи потоплена 15 мая 1917 года немецким гидросамолетом.

№3

(Дунайская флотилия)

12 марта 1918 года брошена и захвачена австрийцами в районе Рени на Дунае. Дальнейшая судьба неизвестна.

«Налим»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Скат»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами).

«Лосось»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Судак»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Карась»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). 8 сентября 1944 года поднята и сдана на слом.

«Карп»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Краб»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Кашалот»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами).

«Кит»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

«Нарвал»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами).

«Гагара»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами).

«Орлан»

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами). Поднята и сдана на слом.

АГ-21

26 апреля 1919 года затоплена англичанами в районе Севастополя после того, как 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты. Поднята 25 мая 1928 года и после ремонта вошла в состав РККФ под наименованием «Металлист».

«Лебедь»

В апреле 1920 года (недостроена) затоплена по приказу английского командования в Одессе. Поднята и сдана на слом.

«Пеликан»

В апреле 1920 года (недостроена) затоплена по приказу английского командования в Одессе. Поднята и сдана на слом.

«Буревестник»

29 декабря 1920 года интернирована французскими властями в Бизерте (Тунис) и, хотя 29 октября 1924 года была признана собственностью СССР, возвращена не была, сдана на слом в 1930 году. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами, а 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты, после чего вошла в состав Морских сил Юга России).

«Утка»

29 декабря 1920 года интернирована французскими властями в Бизерте (Тунис) и, хотя 29 октября 1924 года была признана собственностью СССР, возвращена не была, сдана на слом в 1930 году. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами, а 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты, после чего вошла в состав Морских сил Юга России).

«Тюлень»

29 декабря 1920 года интернирована французскими властями в Бизерте (Тунис) и, хотя 29 октября 1924 года была признана собственностью СССР, возвращена не была, сдана на слом в 1930 году. (2 мая 1918 года захвачена в Севастополе немцами, а 24 ноября 1918 года перешла под контроль Антанты, после чего вошла в состав Морских сил Юга России).

БАЛТИЙСКИЙ ФЛОТ

«Сиг»

20 июля 1914 года подводная лодка затоплена в Либаве в качестве брандера.

«Акула»

14 ноября 1915 года пропала без вести в районе Либавы, предположительно перевернувшись в шторм или подрывавшись на немецкой mine. Погибли 33 человека.

«Сом»

10 мая 1916 года столкнулась со шведским пароходом «Ингерманланд» в районе Оладс-Хаф. Погибли 18 человек.

«Барс»

10 мая 1917 года провалилась за предельную глубину погружения в районе острова Готска-Сандэ. В 1993 году подводная лодка обнаружена и обследована на грунте. До этого времени числилась пропавшей без вести. Погибли 38 человек.

АГ-15

8 июня 1917 года затонула в районе Люма в результате ухода под воду с открытым рубочным люком. 16 июня 1917 года подводная лодка поднята спасательным судном «Волхов» и введена в строй. Погибли 18 человек.

«Львица»

11–14 июля 1917 года пропала без вести в районе острова Готланд. Погибли 33 человека.

АГ-14

7 июля 1917 года подрывалась на mine в районе Либавы. Погибли 25 человек.

«Единорог»

12 сентября 1917 года села на камни в устье Финского залива в районе острова Эре. 24 сентября 1917 года поднята спасательным судном «Волхов».

«Гепард»

12 октября 1917 года подорвалась на mine в районе острова Фильзанд (Вильсанди). Погибли 33 человека.

«Единорог»

25 февраля 1918 года повреждена льдом при буксировке и затонула в результате попадания воды внутрь корпуса при переходе из Ревеля в Гельсингфорс.

«Белуга»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Пескаръ»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Стерлядь»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Щука»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Дракон»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Кайман»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

«Крокодил»

25 февраля 1918 года захвачена немцами в Ревеле и вывезена на слом в Германию.

АГ-11

25 февраля 1918 года взорвана в Гангэ (Ханко) во избежание захвата немцами.

АГ-12

3 апреля 1918 года взорвана в Гангэ (Ханко) во избежание захвата немцами.

АГ-15

3 апреля 1918 года взорвана в Гангэ (Ханко) во избежание захвата немцами.

АГ-16

3 апреля 1918 года (бывшая АГ-13) взорвана в Гангэ (Ханко) во избежание захвата немцами.

ФЛОТИЛИЯ СЕВЕРНОГО ЛЕДОВИТОГО ОКЕАНА

№2

15 октября 1915 года сорвана штормовыми волнами с буксира парохода «Сергей Витте» и выброшена на берег острова Сосновец, где была разрушена прибоем.

№1

26 апреля 1917 года в шторм навалилась на подводную лодку «Дельфин» и затонула в Николаевске-на-Мурмане. 28 июля 1917 года подводная лодка поднята и сдана на слом.

«Дельфин»

26 апреля 1917 года выброшена на берег штормом. Снята с камней и выведена из боевого состава.

ЛИТЕРАТУРА И ИСТОЧНИКИ:

Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904–1991. — 1999 г.

Исторические журналы соединений подводных лодок ВМФ.

Исторические журналы подводных лодок ВМФ.

Журналы учета происшествий соединений подводных лодок.

Документы Российского государственного архива ВМФ, г. Санкт-Петербург.

Документы архивного отдела ЦВМА МО РФ, г. Москва.

Ю.А. Русин. Книга памяти подводников. — С.-Петербург, 1994.

Информационно-исторический альманах Союза подводников России. №6. — Гермес, 2005.

Морской энциклопедический словарь. В 2-х томах. Дмитриев В.В. — Судостроение, 1994.

Спасский И.Д. История отечественного судостроения. — Судостроение, 1995.

Коршунов Ю.Л. Торпеды российского флота. Гангут. — МП «Нептун», 1993.

Петров А.М. Оружие российского флота. — Судостроение, 1996.

Трусов Г.М. Подводные лодки в русском и советском флоте. — Судпромгиз, 1963.

Книга Памяти подводников Военно-Морского Флота, погибших в XX веке. Комиссия по увековечению памяти подводников. — С.-Петербург: ИПК «Вести», 2006.

В. Ильин, А. Колесников. Подводные лодки России. Справочник. — М.: АСТ, 2001.

А.М. Петров, Д.А. Асеев, Е.М. Васильев и др. Оружие российского флота 1696–1996 гг. — СПб.: «Судостроение», 1996.

«Невский бастион». Военно-технический сборник. СПб.: 2000–2002. — СПб., «Судостроение», 1991–2008.

Тайфун. Военно-технический альманах. — СПб., 1998–2008.

Военный парад. Журнал военно-промышленного комплекса России. — М., 1997–2008.

«Морской сборник». Журнал. — М., 1990–2008.

Документы Архивного отдела Центрального военно-морского архива Министерства обороны Российской Федерации, г. Москва.

Тайны подводной войны. Выпуск 5. Московский клуб истории флота. Мартиролог погибших русских и советских подводных лодок 1904–199 г. П. Боженко, А.Воронов, А. Смагин, А. Стрельбицкий.

Боевая летопись Военно-Морского Флота. 1917–1941. Г.А. Аммон. Н.Ю. Березовский. — Москва: Воениздат, 1992.

Тайны подводной войны. Московский клуб любителей истории флота. — Москва, 1995.

Советская историческая энциклопедия. Том 12. — Москва, 1969.

Военно-исторический журнал. 1996.

Морские записки. Издание Общества бывших русских морских офицеров в Америке, — Нью-Йорк, 1947.

А.В. Томашевич. Подводные лодки в операциях русского флота на Балтийском море в 1914–1915 гг. — Москва, 1939.

Г. Рольман. Война на Балтийском море. 1915 г. — Москва, 1935.

«Морской сборник». 1935 г. № 6.

Флот в Первой мировой войне. — Москва, 1964.

Тайна октябрьского переворота. Алетейя. — СПб., 2001.

Морской сборник. 1922 г. № 1-2.

Центральный военно-морской музей (рукописно-документальный фонд).

«Морской сборник». 1936 г. № 12.

«Морской сборник». 1996 г. № 9.

С.А. Базилевский. У колыбели подводного флота. Записки конструктора. — СПб., 1996.

Э.А. Ковалев. Короли подплава в море червонных валетов. 1918–1941 гг. — Москва, 2006.

С.С. Бережной. Корабли Отечества. — СПб., 1996.

С.С. Бережной. Корабли Отечества. — Харьков, 1997.

А.Н. Гусев. Подводные минные заградители. — СПб., 2002.

Николаевский государственный областной архив. Ф.297, оп. 1, д. 318, 854. А.П. Шершов. История военного кораблестроения. — Военно-морское издательство, 1940.

Быков П.Д. Русско-японская война 1904–1905 гг.: Конспект. — Л., 1938. (ВВМУ им. М.В. Фрунзе).

Военные флоты и морская справочная книжка на 1906 г. СПб.: В.К.А.М., 1906. Военные флоты 1909 г. — СПб.: Типография им. А. Бенке, 1909.

Глинка С. Подводная лодка г. Налетова. Иллюстрированное приложение к газете «Новое время». 1905. № 574.

Гончаров Л.Г. Боевые средства флота. Пг., 1923.

Гончаров Л.Г., Денисов Б.А. Использование мин в мировую империалистическую войну 1914–1918 гг. — М.-Л.: Воениздат, 1940.

Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. Т. III Под редакцией А.А. Соболева. — Л.: Редиздат Морведа, 1925.

Лобеф М., Стро Г. Подводные лодки Перевод с французского — Л.-М.: Изд-во НКО, 1934.

Лукин А.П. Флот. — Париж, 1931.

Лукин В.К. Уничтожение части судов Черноморского флота в Новороссийске в июне 1918 г. — «Красный флот», 1923, № 3.

Монастырев Н.А. Подводный минный заградитель «Краб». — «Морской сборник» № 3, Бизерта, 1922.

Монастырев Н.А. Подводный минный заградитель «Краб» как корабль самобытного русского типа. — «Морской сборник» № 2. Бизерта, 1922.

Новиков Н.В. Операции на Черном море. — Л.: ВМА, 1927.

О подводном плавании: Лекции, читанные лейтенантом Ризнич. — СПб., 1908.

Порт-Артур: Воспоминания участников. — Нью-Йорк, Издательство им. Чехова, 1955.

Список личного состава флота, строевых и административных учреждений Морского ведомства за 1911–1916 гг. — СПб., 1916.

Судовой список 1904 года. — СПб.: Типография Морского министерства, 1904.

Таблицы элементов судов, входящих в составы БФ, ЧФ, флотилии СЛО и флотилий, возникших во время войны. — Пг., 1917.

Флот в Первой мировой войне. Т.I Под редакцией профессора Н.Б. Павловича. — М.: Воениздат, 1964.

Щеглов А.Н. Проектирование подводных лодок. — М.-Л.: Военмориздат, 1940.

Gibson R.H., Prendergast M. The German submarine war 1914–1918. — London, 1931.

Lorey H. Der Krieg in den turkischen Gewässern. — Berlin: Erster Band, 1928.

Lorey H. Der Krieg in den turkischen Gewässern. Berlin: Zweiter Band, 1938. Mishelsen A. Der U-Bootskrieg 1914–1918. — Leipzig, 1925.

Налетов М. Краткая историческая справка о первом в мире подводном заградителе «Краб» системы М. Налетова. Рукопись. 1935.

Налетов М.П. О подводном заградителе, строившемся в Порт-Артуре. Рукопись.

Налетов М. Подводный минный заградитель 1904 г. Рукопись.

Федяевский К.К. Изобретатель и строитель первого в мире подводного минного заградителя — М.П. Налетов. 1948.

Справочник «Русские подводные лодки 1834–1923 гг.», т. 1, ч. 1. — СПб.: Изд. ЦКБМТ «Рубин», 1994.

Тарас А.Е. Подводные лодки Великой войны (1914–1918). — Минск: Изд. «Харвест», 2003.

Римкович В.П. Подводные лодки на Черном море. — Одесса: Исма-Инвест, Астропринт, 2000.

Ковалев Э.А. Командиры первых российских подводных лодок. Альманах «Подводник России», № 2, Москва, 2003.

- Бережной С.С. Подводные лодки России и СССР. Рукопись.
- Александров Ю.И. Отечественные подводные лодки до 1918 года. ВТС «Бастион», ООО «Восточный горизонт», 2002.
- Балтийский флот. Исторический очерк. М.: Воениздат, 1960, с.352–353.
- Белецкий Л.А. Подводная лодка. — Л.: РИО ВМС РККФ, 1925, с.71–72.
- Бескровный Л.Г. Армия и флот России в начале XX в. — М.: Наука, 1986, с.164, 184.
- Боевая летопись русского флота. Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. — М.: Воениздат, 1948, с. 326, 332, 441.
- Боженко М. Подводные миноносцы: боевой дебют. — «Наваль», 1991, № 1, с. 36–43.
- Болгаров Н.П. Рассказы о подводной лодке. — М.: Воениздат, 1960, с. 20–21.
- Быховский И.А. Мастера «потаенных» судов. — М.: Военмориздат, 1950, с. 56–58.
- Быховский И.А., Ефимьев Н.Н. Первая боевая подводная лодка в России. — «Судостроение», 1974, № 12, с. 39–43.
- Быховский И. Пионер отечественного подводного кораблестроения. — «Морской сборник», 1972, № 1, с. 59–61.
- Военная энциклопедия, т. IX, СПб., 1912, с. 28.
- «Дельфин» в Мурманске. — Л., Судостроение, 1989, № 9, с. 63.
- Келле Э. Подводные лодки в России в 1904–1905 гг. — «Морской сборник», 1934, №11, с. 63–77.
- Козлов И.А. Развитие подводных лодок в русском флоте и их боевая деятельность (1720–1917 гг.). — Л.: ВВМУПП, 1983, с. 9–11.
- Корабли подводных глубин. — «Морской сборник», 1975, № 12, с. 67–68.
- Подводное кораблестроение в России. 1900–1917. Сборник документов. — Л.: Судостроение, 1965.
- Полонский В.В. Размещение экипажей на русских подводных лодках. — «Судостроение», 1987, № 7, с. 62–63.
- Ризнич. О подводном плавании. Лекции, СПб., 1908, с. 45, 59, 99.
- Rieschke H.G. Unterseeboot «Delphin». Marinkalender der DDR, 1984, 1985, с.111, 176–179.
- Саговский Е. Русский подводный флот. — Харьков, 1910, с. 12, 15–16, 17–20, 53.
- Степанов А. Первые подлодки на Тихом... — «Боевая вахта», 1973, 4, 6 марта.
- Шерр С.А. Корабли морских глубин. Изд. 3-е, испр.и доп. — М., Воениздат, 1964, с. 73–76, 78.
- Шершов А.П. К истории военного кораблестроения. — М.: Военмориздат, 1952, с. 340–341.

Шопотов К. Русские подлодки на Тихом океане (1904–1905). — «Боевая вахта», 1963.

Яковлев И.И. Корабли и верфи. Очерки истории отечественного судостроения. — Л.: Судостроение, 1970.

Апальков Ю.В. Боевые корабли русского флота 1914–1917. Справочник. — СПб.: Интек, 1996.

Баданин В.А. Подводные лодки с единым двигателем. — СПб.: Гангут, 1998.

Боженко П.В. Несчастливая черноморская троица. — Львов, 1996.

Боженко П.В. Судьбы подводных дуэлянтов. — Львов, 1996.

Боженко П.В. Подводные лодки типа Н (АГ) в Первой и Второй мировых войнах. Субмарины на войне, № 3. — Львов, 1996.

Дмитриев В.И. Советское подводное кораблестроение. — М.: Военное издательство, 1990 г.

История флота государства Российского Под ред. В.А. Золотарева. Т.2. — М.: Терра, 1996.

Ковалев Э.А. Рыцари глубины. Хроника зари российского подплава. — М., СПб.: Центрополиграф, МиМ-Дельта, 2005.

Альманах «Тайны подводной войны». Выпуски № 5–23. — Львов, 1999–2007.

Боженко П.В., Воронов А.Ф., Смагин А.А., Стрельбицкий К.Б. Мартиролог русских и советских подводных лодок 1904–1991гг. (№ 5).

Стрельбицкий К.Б. Погибшие русские и советские подводные лодки, обнаруженные на дне Балтийского моря в 1990–2000 годах (№ 7).

Шершов А.П. История военного кораблестроения. — Военно-морское издательство, 1940.

Военные флоты 1909 г. СПб.: Типография им. А.Бенке, 1909.

Гражданская война. Боевые действия на морях, речных и озерных системах. Т. III Под редакцией А.А. Соболева. — Л.: Редиздат Морведа, 1925.

Интернет-сайты: www.deepstorm.ru, www.navy.ru, www.allaces.ru, www.wunderwaffe.ru, www.submariners.narod.ru, www.submarine.id.ru, www.ruslodra.narod.ru, www.town.ural.ru.ship, www.transport.ru, www.silent-hunter.ru, www.militera.ru, <http://combatavia.com1.ru>, www.tsusima.narod.ru, www.deepstorm.ru, www.submarine.id.ru, www.flot.tsi.ru/catalog/index.htm, www.submarines.narod.ru, ship.bsu.by, www.submarine.narod.ru, infvstanks.newmail.ru, legion.wplus.net, www.ksf.ru, www.morflot.tsi.ru/rus_flot_1696-1917/podlodki/type_main.php.

ОБ АВТОРЕ



Бойко Владимир Николаевич, капитан 1 ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, выпускник Севастопольского ВВМИУ 1975 года, академик Петровской академии наук и искусств, кандидат военных наук.

Родился в г. Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского высшего военно-морского инженерного училища проходил действительную военную службу на офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения 3-й флотилии РПК СН Северного флота. Участник 16 боевых служб. После увольнения в запас по достижении предельного возраста пребывания на военной службе с 1995-го по 2007 год работал в сфере ЖКХ, МЧС и федеральной государственной службы занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной гражданской службы Российской Федерации 1-го класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор публикаций «100 лет со дня гибели русской подводной лодки «Камбала», «50 лет атомному подводному флоту», «Гибель подводной лодки Л-24», «Бухта Голландия в Севастополе», «Трофейные румынские подводные лодки на службе Черноморского флота СССР», «Подводные лодки Севастопольского ВВМИУ», «Подготовка офицеров русского флота в 1905–1920 гг.», «Подготовка офицеров ВМФ СССР», «Вице-адмирал Г.П. Чухнин», «Подводная лодка U01 «За-

порожье», «Книги Памяти подводников ВМФ, уроженцев Верхневолжья, погибших в XX веке», Книг Памяти подводников ВМФ, уроженцев Одессы, Севастополя, Харькова, Запорожья, Николаева, Херсона, погибших в годы Великой Отечественной войны, книг «Севастопольский морской кадетский корпус — Севастопольское высшее военно-морское инженерное училище», «Не служил бы я на флоте...», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны.

За высокие достижения в военно-морской общественной деятельности в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды — ордена «Золотая Звезда». Участник 43-го, 44-го и 48-го Международных конгрессов подводников в Москве, Шербуре, Париже и Стамбуле, конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



СОДЕРЖАНИЕ

От автора	3
Подводный флот в Великой войне	11
Подводные лодки в боевых действиях	35
Подготовка подводников	53
Подводные лодки периода Первой мировой войны	64
Подводные лодки Русского Императорского флота	261
Потери подводных лодок Русского Императорского флота 1904–1920 гг.	295
Литература и источники	304
Об авторе	309
Содержание	311

Документально-художественное издание

Бойко Владимир Николаевич

**ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ
ПЕРВОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ**

Подписано к печати 03.03.2012 г.
Формат 60х90/16. Усл. печ. л. 9,75.
Бумага офсетная. Тираж 100 экз.
Верстка и печать ПК «КИА»
тел./факс (0692) 42-28-78.