Морская летопись

ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ

В.Г. Реданский

Владимир Георгиевич Реданский

Во льдах и подо льдами

Серия «Морская летопись»

Текст предоставлен правообладателем
http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=9446281
Во льдах и подо льдами / Владимир Реданский: Вече; Москва; 2014
ISBN 978-5-4444-1980-9

Аннотация

В книге военного историка подробно освещается развитие идеи практического осуществления ледовых и подледных плаваний подводных лодок отечественного флота на Балтике и Дальнем Востоке, выдающийся вклад кораблестроителей в создание кораблей, способных плавать под вековыми льдами Арктики и достичь Северного полюса под водой. Показаны героизм и мужество советских и российских подводников при несении боевой службы в Полярном бассейне. Значительное место занимает рассказ о противоборстве подводных флотов двух великих держав, США и СССР, в период холодной войны. В книге приоткрывается завеса над многими арктическими операциями, которые длительное время были строго засекречены. Автор рассказывает о профессионализме наших подводников, которые смогли противопоставить в северном регионе вероятному противнику надежный ракетно-ядерный щит.

Содержание

От автора 5
Часть I 13
Глава 1 13
«Потаенные суда» в России 13
Подводный путь к полюсу 26
Первые на Дальнем Востоке 44
«Действовать зимою… не невозможно» 61
Ледовое «крещение» балтийцев 71
Конец ознакомительного фрагмента. 81

Владимир Георгиевич Реданский

Во льдах и подо льдами

И если бы могли встать из могил и из холодной балтийской воды отцы и братья наши, моряки-балтийцы, и если бы они глянули на наши корабли и самолеты, на наши подлодки и береговые орудия, на нашу молодежь, на наших героев, – «Эх, и славное выросло племя, – сказали б они, – хорошие сыновья повырастали…»

И еще подивились бы они, как ходят наши подлодки сквозь лед и под лед…

Леонид Соболев

© Реданский В.Г., 2014
© ООО «Издательство «Вече», 2014

* * *

От автора

Приведу две цитаты:

«…Начались приготовления к нашей дерзкой экспедиции <…>. Десять человек из экипажа с кирками в руках поднялись на палубу и стали разбивать лед вокруг корпуса судна. Операция эта не составила большого труда, потому что молодой лед лежал еще тонким слоем. Когда все было кончено… «Наутилус» начал погружаться <…>. Мы достигли глубины восьмисот метров <…>. На этой свободной ото льда глубине «Наутилус» взял курс прямо к полюсу… Ледяной покров утончался и сверху, и снизу. Он становился тоньше с каждой милей.

Наконец в шесть часов утра того памятного дня, 19 марта (1868 г. – *В.Р.),* дверь салона отворилась. Вошел капитан Немо.

– Открытое море! – сказал он.

Я бросился на палубу. Да! Открытое море. Только кое-где рассеяно несколько льдин и плавающих айсбергов… Словно повеяло весной после пройденной нами полосы сплошных льдов, рисовавшихся профилем на северной стороне горизонта»[1].

Эта пространная цитата принадлежит, как, наверно, уже

[1] Верн Жюль. Собр. соч. в 8 т. М, 1985. Т. 5. С. 336, 337, 339.

догадался читатель, Жюлю Верну, который в романе «Двадцать тысяч лье под водой» красочно описал плавание подо льдами своего «Наутилуса», созданного его воображением удивительного подводного судна, к Южному полюсу.

Несмотря на то что Антарктический материк в 1820 г. был открыт русскими мореплавателями Ф.Ф. Беллинсгаузеном и М.П. Лазаревым, в 1870 г., когда создавался роман, еще не была опровергнута гипотеза о наличии в районе Южного полюса свободного от суши пространства океана. И нет ничего удивительного в том, что писатель направил свое гипотетическое судно к полюсу подо льдами Антарктики.

Прошло без малого целое столетие, и в 1962 г. другой подводный корабль – советская атомная подводная лодка К-3 («Ленинский комсомол») – вслед за американским «Наутилусом», покорившим Северный полюс из-подо льда четырьмя годами раньше, также достиг этой полярной вершины планеты Земля в подледном плавании.

«Через несколько дней похода лодка подошла к ледяной кромке… Включили приборы, предназначенные для обнаружения льдов, определения их толщины, осадки, направления дрейфа. Не сбавляя хода, прошли под первым айсбергом. За ним последовал второй, вскоре третий. А потом приборы показали, что «небо» сплошь затянулось льдом. За 83-й параллелью необходимо было всплыть… Приступили к поискам подходящих разводий. Корабль стремительно проносился под темно-серыми ледяными полями. Их хорошо бы-

ло видно в перископ даже со значительной глубины. А когда попадались более толстые льдины, впечатление было такое, словно над головой проносится черная грозовая туча…

Несколько часов упорных поисков в конце концов увенчались успехом. Лодка всплыла в самом центре (спасибо умным приборам!) довольно просторной полыньи. С любопытством смотрели моряки на окружавший их «ледяной мир». Словно застывшие волны уходили во все стороны однообразные торосы»[2].

Так описал один из эпизодов похода к полюсу в 1962 г. командир Л.М. Жильцов.

«Северный полюс! Он как магнит с древних времен притягивал к себе внимание ученых-исследователей и путешественников своей таинственностью и неизведанностью. Уникальная географическая точка Земли. Она не имеет долготы, а широта максимально возможная – 90°. Здесь компас перестает показывать на север и все направления ведут на юг. День и ночь делят год поровну. Звезды вместе с суточным вращением Земли не всходят и не заходят.

Пешком, на лыжах, на собачьих упряжках и даже на лошадях и пони, на предоставленных воле ветра воздушных шарах и на очень несовершенных вначале морских судах, на аэропланах и дирижаблях, со смертельным риском для жизни, а часто и жертвуя ею, стремился человек к заветной цели». Среди смельчаков и энтузиастов находим мы и имена

[2] Старшина – сержант. 1963. № 3. С. 7.

наших соотечественников – русских людей.

Теперь Северный полюс покорен и по льду, и по воздуху, и в свободном, активном плавании на надводных ледокольных судах и на подводных лодках. Глубины Центрального арктического бассейна ныне хорошо известны американским, российским и английским подводникам.

Однако, до того как современные могучие подводные корабли с невиданными ранее ядерными энергетическими установками стали совершать рейды к «макушке» нашей планеты, российские, а за ними и советские подводники начали успешно осваивать подледный «космос».

Многочисленные документы убедительно свидетельствуют о том, что не только в советском, но и в русском флоте подводные лодки совершали не только ледовые, не и подледные плавания. Чаще всего это были вначале непродолжительные «нырки» под лед, и они, конечно, не могут идти ни в какое сравнение с многосуточными арктическими походами современных атомных субмарин. И это понятно, так как подводные лодки тех далеких лет, не имевшие специального оборудования, являлись, по существу, ныряющими кораблями, и их только формально можно ставить в один ряд с атомоходами – подлинно подводными кораблями, обладающими поистине неограниченными возможностями для действий под водой.

За время многолетней работы над темой подледной эпопеи русских и советских подводников автору посчастливи-

лось не только найти в архивных и литературных источниках неоспоримые свидетельства приоритета отечественного флота, но и встретиться со многими участниками описываемых ниже событий. К сожалению, многих из них, увы, нет сейчас с нами. Не имея возможности назвать всех, кто помогал в поиске и сборе материалов, считаю необходимым все же вспомянуть добрым словом ветеранов отечественного подводного флота: И.А. Быховского, В.Г. Вершинина, Н.П. Египко, А.Т. Заостровцева, И.А. Колышкина, А.М. Коняева, Ф.В. Константинова, М.П. Котухова, А.И. Матвеева, А.М. Матиясевича, Ю.С. Руссина, П.А. Сидоренко, А.Т. Тарадина, Г.Н. Холостякова, А.Т. Чабаненко, Н.Ф. Школенко, Г.И. Щедрина.

Немало ценной информации почерпнуто из трудов ученых, которые в той или иной степени соприкасались с темой подледных плаваний, в частности профессора М.И. Белова, доктора исторических наук В.И. Дмитриева, а также из материалов доктора технических наук Ю.Ф. Тарасюка и контр-адмирала в отставке, кандидата технических наук А.Н. Яковлева, кандидатов исторических наук М.Э. Морозова и В.П. Пузырева.

Весьма полезными оказались рекомендации прекрасных знатоков флотской истории Н.А. Залесского, А.И. Дубравина и И.М. Сендика.

В период службы на Краснознаменном Северном флоте и уже после Заполярья автору посчастливилось встре-

чаться, беседовать с главными «персонажами» будущей книги: Героями Советского Союза адмиралом флота В.Н. Чернавиным, адмиралами А.П. Михайловским и ЮА. Сысоевым, Э.Д. Балтиным, вице-адмиралами Р.А. Голосовым, ЛА. Матушкиным, А.И. Петелиным, Н.В. Усенко, Э.Д. Черновым, контр-адмиралами А.М. Жильцовым, Л.Г Осипенко, заслуженными, известными подводниками вице-адмиралом А.И. Шевченко, контр-адмиралами В.В. Владимировым, А.С. Пушкиным, Ю.А. Федоровым, Героем России А.А. Берзиным и многими, многими другими (всех не перечесть), за плечами которых годы и годы, проведенные в прочном корпусе атомных подводных лодок, на «боевом счету» тысячи и тысячи подледных миль. Да простят меня те, кому, как и упомянутым выше адмиралам, я не могу также выразить искреннюю признательность за внимание, за соучастие, за помощь.

Весьма существенна была помощь материалами, ценными сведениями со стороны «полного тезки» контр-адмирала В.Г. Лебедько, человека, немало сделавшего для того, чтобы воздать должное героям-подводникам советского и российского флота, приоткрывшего многие страницы его боевой летописи периода «холодной войны». Добрые чувства автор высказывает и в адрес контр-адмирала Р.А. Зубкова, с которым он постоянно советовался. Считаю своим долгом выразить благодарность и капитану 1-го ранга СВ. Турко, ознакомившемуся с рукописью и сделавшему ряд ценных заме-

чаний.

Большую помощь оказали автору сотрудники Российского государственного архива Военно-морского флота (РГА ВМФ), Центрального военно-морского архива (ЦВМА), Центрального военно-морского музея (ЦВММ), Центральной военно-морской библиотеки (ЦВМБ) и отдела военной литературы Российской государственной библиотеки.

Предпринимая новую попытку осветить историю использования подводных кораблей для освоения подледных глубин, автор твердо уверен, что тема эта далеко еще не исчерпана и что труды других исследователей позволят открыть для широкого круга читателей новые имена и деяния соотечественников в этой области. Видимо, откроются и ранее скрытые от взоров исследователей архивные источники. В Российском государственном архиве Военно-морского флота и Центральном военно-морском архиве, работу в которых и сотрудничество с научными работниками, их неоценимую помощь автор вспоминает с большой теплотой и чувством благодарности, несомненно, будут найдены новые подтверждения первенства нашей Родины в использовании подводных лодок на морских театрах и в полярных районах как в мирных научных целях, так и в интересах безопасности страны.

Прежде чем будет открыта первая страница повествования, автор счел своим долгом напомнить читателю хотя бы кратко об истории развития и строительства отечественного

подводного флота.

Итак, слово за читателем, чьи замечания и пожелания будут приняты автором с искренней благожелательностью и признательностью.

Часть I

Глава 1
Корабли скрываются под водой

«Потаенные суда» в России

Мысль о применении подводного судна для полярных путешествий и достижения полюса возникла в далеком прошлом: ей уже свыше трехсот пятидесяти лет. В 1648 г. английский ученый, епископ Джон Уилкинс, известный своими исследованиями в области астрономии и математики, опубликовал книгу под названием «Математическая магика». Одна из глав второй ее части отведена рассуждениям о постройке ковчега для подводных плаваний. Ратуя за постройку такого рода судна, Уилкинс в качестве главных аргументов выдвигал следующие его достоинства: невидимость (или, как мы говорим теперь, скрытность плавания), а также безопасность от пиратов, бурь, льда. Ученый писал, что подобный ковчег надежен «в отношении льда и большого холода, которые имеют столь важное значение, делая полные опасностей проходы вблизи полюсов».

К тому времени, когда Уилкинс сформулировал идею достижения полюса на подводном судне, человеческая творческая мысль уже сделала первые шаги на пути создания судна, способного плавать под водой.

Одним из первых, кто воплотил идею в техническое решение, был великий ученый эпохи Возрождения, художник и инженер Леонардо да Винчи (1452–1519).

Сохранился лишь эскиз задуманного им подводного судна овальной формы с тараном в носу, люком в средней части и невысокой рубкой. Чертежи же знаменитый итальянец уничтожил, заявив якобы, что «люди настолько злобны, что готовы были бы убивать друг друга даже на дне морском».

Реализовали первыми идею подводного судна англичане Вильям Бурн в 1580 г. и Магнус Пётилиус в 1605 г. Однако осуществленные ими проекты были крайне несовершенны. И поэтому первой подводной лодкой принято считать судно, построенное в Англии в 1620 г. и испытанное на Темзе голландским врачом, физиком и механиком Корнелиусом ван Дреббелем.

Россия не надолго отстала от европейских государств. В начале XVIII века, когда она уже заявила о себе как о морской державе, не только появился реальный проект подводного судна, но и состоялись его испытания.

Еще в 1719 г. уроженец подмосковного села Покровское-Рубцово Ефим Никонов подал царю челобитную, в которой предлагал построить к «военному случаю на неприя-

телей угодное судно», способное «ходить в воде потаенно» и «из снаряду забивать корабли».

Петр I не только принял мастера и лично беседовал с ним, но и повелел тому «образцовое (опытное. – *В.Р.)* судно делать», а «припасы и по его же требованию из конторы адмиралтейских дел денежное жалование с начатия его работы давать по 3 алтына 2 деньги на день и ныне в зачет выдать 5 рублей»[3].

Когда в 1721 г. модель была построена, Петр I присутствовал при ее испытаниях, вслед за которыми самобытный изобретатель с царского соизволения приступил к сооружению уже натурального «потаенного огненного судна большого корпуса», вооруженного десятью медными трубами, которые начинялись порохом и селитрою.

Весной 1724 г. первую в мире военную подводную лодку в присутствии Петра I, «адмиралов, капитанов, чиновных людей и людишек простого звания» спустили на воду у Галерного двора в Санкт-Петербурге для испытаний. Но при погружении оказалось, что днище ее повреждено, в корпус стала проникать вода. Изобретателю, к счастью, удалось выбраться. Петр I ободрил неудачника и приказал, чтобы никто ему «конфуза в вину не ставил». Более того, царь распорядился дать возможность изобретателю вооружить его детище «огненными трубами», для чего «десять труб медных… порохом начинить и селитрою вымазать…». Со смертью Пет-

[3] Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. СПб., 1867 4.4. С. 401.

ра I в 1725 г. интерес к В. Никонову и его детищу со стороны Адмиралтейств-коллегий пропал, тем более что новые испытания судна также сопровождались неудачами. В январе 1728 г. «за издержку немалой на то суммы» он был разжалован из корабельного мастера в рядовые адмиралтейские работники и выслан в Астрахань для работы на местной верфи.

Впервые обнародовавший сведения о Е. Никонове в статье «Об изобретении подводных судов в России» в 1719 году русский историк В.Н. Берх писал: «Гений изобретения достается в удел не одним иностранцам… Если бы наш изобретатель Никонов имел хотя малое пособие или лучших мастеров… то сделал бы за 100 лет перед сим хорошее подводное судно»[4].

Упомянутые выше подводные суда В. Бурна и К. ван Дреббеля имели сугубо мирное назначение. И только в 1776 г., т. е. через полвека после создания «потаенного судна» Е. Никонова в России, за рубежом, в США, была построена подводная лодка для военных целей «Тэтл» («Черепаха»). В 1777 г., во время войны за независимость, управляемая сержантом Э. Ли, обученным ее создателем Давидом Душнеллем, лодка атаковала на реке Гудзон английский 64-пушечный фрегат «Игл» («Орел»). Однако мину, доставленную подводной лодкой, закрепить на днище корабля не удалось. С заведенным часовым механизмом она всплыла на по-

[4] Московский телеграф. 1825. № 23. С. 223.

верхность и взорвалась. Первая попытка боевого применения подводной лодки, таким образом, закончилась неудачей.

Литература по истории подводного кораблестроения сплошь и рядом изобилует именами иностранными. Однако необходимо подчеркнуть, не умаляя заслуг зарубежных изобретателей, что и Россия в этой области не была обойдена талантами.

Сейчас имеются сведения по крайней мере о 42 самых различных предложениях и проектах отечественных подводных лодок конца XVIII – начала XIX века. Причем многие из русских изобретателей и конструкторов в своих проектах, технических решениях часто намного опережали зарубежную творческую мысль.

В 1799 г. житель города Кременчуга С.А. Ромодановский, например, в своем проекте первым в мире предложил разместить водяной балласт вне корпуса судна в особых цистернах-мехах.

К.Г. Чарновский (по иным сведениям, Черновский), уроженец Минской губернии, узник Петропавловской, а затем Шлиссельбургской крепостей, изобрел еще в 1825 г., будучи студентом-волонтером первого курса Санкт-Петербургской медико-хирургической академии, подводное судно, над совершенствованием которого он продолжал работать, находясь в заключении за участие в польском национальном патриотическом движении. Он первым предложил цилиндрическую форму судна, заостренную в носу и тупую в кор-

ме. Проект Чарновского предусматривал установку на лодке для наблюдения за поверхностью воды специального выдвижного оптического устройства, идею которого выдвинул еще М.В. Ломоносов.

В 1831 году петербургский чиновник А. Подолецкий представил в Кораблестроительный комитет Морского министерства проект двухкорпусного подводного судна (за границей таких предложений еще не выдвигалось), междубортное пространство которого предполагалось использовать для приема водяного балласта, а всплытие осуществлять посредством откачки воды поршневыми насосами.

Все приведенные выше проекты не были осуществлены. Тем значительнее творческая деятельность русского военного инженера К.А. Шильдера, построившего на свои средства в 1834 году на Александровском механическом и литейном заводе в Петербурге подводную лодку. В том же году на Неве состоялись ее испытания, которые прошли весьма успешно.

Лодка Шильдера отличалась рядом новшеств. Она была построена целиком из металла и знаменовала собой начало «железного» судостроения в России. Для определения глубины погружения конструктор установил на судне манометр, соединенный с забортной водой трубкой, став, таким образом, изобретателем первого глубиномера. Наконец, Шильдер снабдил свою подводную лодку помимо шестовой мины шестью ракетами в двух бортовых трехствольных установках. Его по праву можно назвать пионером создания ракет-

ного оружия подводного флота, тем более что он впервые в мировой практике осуществил запуск ракеты из-под воды.

В дальнейшем, вплоть до 1845 года, К.А. Шильдер продолжал вносить в свое изобретение разные усовершенствования и производить опыты с еще одной построенной им лодкой.

Итак, в России еще в первой половине XIX века было построено и успешно испытывалось в течение многих лет первое подводное судно, причем уже с командой из 8—13 человек, набранной из солдат лейб-гвардии саперного батальона и нижних чинов Морского гвардейского экипажа. Временным командиром на лодке Шильдерастал мичман Р.Н. Жмелев, которого по праву считают первым офицером-подводником русского флота. Рассказ о подводной лодке Шильдера этим можно было бы ограничить, если бы не одно немаловажное для нас обстоятельство.

«Первые опыты над новою подводной лодкой (эта уменьшенного объема бочкообразной формы лодка предназначалась по замыслу изобретателя "к употреблению в армиях для уничтожения неприятельских мостов на больших реках". – *В.Р.)* предполагалось произвести в присутствии государя императора в декабре 1834 г. на Обводном канале, причем лодка должна была плавать подо льдом, но по причине мелководья эти опыты были на некоторое время отложены. Когда именно они были совершены, г. Мазюкевичу неизвестно, но он предполагает, что результаты этих опытов были

удовлетворительны, потому что в начале 1835 г. его величество утвердил новое предложение генерала Шильдера относительно построения особого устройства военных пароходов»[5].

Следует напомнить, что инженер-генерал К.А. Шильдер был признанным в России авторитетом в области фортификации, а также применения на суше и на море минного оружия. Он постоянно стремился к тому, чтобы превратить минное оружие из оборонительного в наступательное.

В марте 1834 г. он на покрытом льдом Обводном канале у Александро-Невской лавры в Санкт-Петербурге взорвал мощный заряд, снабженный электрическим запалом дистанционного типа, – прототип подводной мины[6]. Изобретатель считал, что с помощью такого устройства во время войны можно будет подрывать в зимнее время устои мостов и других гидротехнических сооружений, находящихся в руках неприятеля. Естественно, его волновал вопрос, как подвести к мосту пороховой заряд-мину подо льдом. Здесь-то, видимо, и пришла ему в голову мысль об использовании сконструированной им подводной лодки.

Тяжелые испытания, которые выпали на долю России во время Крымской войны 1853–1856 гг., усилили поток предложений о создании подводных лодок. Изобретатели счита-

---

[5] Мазюкевич М. Жизнь и служба генерал-адъютанта Карла Андреевича Шильдера. // Морской сборник. 1875. № 10. С. И.

[6] Русская старина. 1875. № 11. С. 526.

ли, что с их помощью можно будет уничтожить или хотя бы ослабить неприятельский флот, блокировавший Севастополь.

Наиболее известны проекты И. Александровского, Н. Полевого, Н. Спиридонова, А. Титкова, А. Шпигонкого, а также изобретателя, скрывшего свою фамилию под псевдонимом «ГГ.».

В тот же период предложил России свои услуги В. Бауэр, немец-баварец по происхождению.

Построенная им в Петербурге лодка испытывалась в 1856 г. в Кронштадте. При этом выявился ряд серьезных конструктивных недостатков, в довершение в октябре того же года она затонула на Северном фарватере. Благодаря находчивости командира лейтенанта ПА. Федоровича ее экипажу удалось спастись. В феврале 1857 г. лодку подняли. Исправлять по требованию морского ведомства недостатки в конструкции и продолжать опыты изобретатель отказался и покинул Россию.

Следующим подводным кораблем, созданным в России и многие годы находившимся в строю, стала лодка конструкции И.Ф. Александровского. На ней впервые в практике отечественного кораблестроения был применен механический двигатель – две воздушные машины, работавшие на сжатом воздухе. Всплытие лодки на поверхность осуществлялось продуванием водяного балласта сжатым воздухом, как на современных подводных кораблях. Для участия в раз-

работке проекта Александровский привлекает крупнейшего специалиста в области пневматических двигателей СИ. Барановского. На лодке были установлены кормовые горизонтальные рули, что нигде до этого не применялось. Изобретатель первым в России установил на ней магнитный компас. Надводное водоизмещение подводной лодки Александровского составило 352 т, а подводное – 363 т при длине около 33 м и наибольшей ширине 4 м. Такой внушительный по своим размерам подводный корабль был построен впервые.

Загоревшись идеей постройки подводной лодки в 1853 г., И.Ф. Александровский уже к началу следующего года подготовил ее проект, потом дорабатывал его. В июне 1863 г. завод Карра и Макферсона в Петербурге (после революции – Балтийский завод имени Серго Орджоникидзе) получил заказ на постройку подводной лодки и исполнил его в 1866 г. Однако испытания, во время которых вносились новые усовершенствования, продолжались шесть лет.

Во время очередного из испытаний, проведенных в июне 1871 г. в проливе Бьёркезунд без команды, с погружением на глубину 30 м, корпус подводной лодки был раздавлен и она затонула. Изобретатель, однако, не остановил работу над излюбленной темой и в конце восьмидесятых годов, незадолго до смерти (1894 г.), разработал еще один проект подводной лодки с улучшенными боевыми и техническими характеристиками.

Заслуги И.Ф. Александровского в области военного ко-

раблестроения будут отмечены не полностью, если мы не упомянем, что за год до появления за рубежом самодвижущейся мины Р. Уайтхеда, получившей название «торпеда», он в 1865 г. представил в Морское министерство свой проект самодвижущейся мины. Совершенствованию ее конструктор отдал немало сил и времени, добившись превосходства своей торпеды по многим параметрам над изобретением Уайтхеда.

Немало нового внес в теорию и практику подводного кораблестроения другой талантливый русский изобретатель – С.К. Джевецкий. По одному из его проектов впервые в мире в 1879–1881 гг. была осуществлена серийная постройка 50 (!) небольших, длиной всего 6 м, подводных лодок. Детали для них изготавливались в основном в Петербурге на Невском заводе, а сборка в целях сохранения секретности – на разных предприятиях. 34 лодки отправили по железной дороге в Севастополь, а 16 оставили в Кронштадте. Лодка приводилась в движение мускульной силой экипажа (он состоял из четырех человек) с помощью педалей, вращавших гребной винт.

Всего за свою долгую творческую жизнь С.К. Джевецкий разработал девять проектов различных подводных лодок.

Последний он представил Морскому техническому комитету в 1909 г. В каждый новый проект Джевецкий вносил существенные изменения. А некоторые из них представляли собой совершенно оригинальные технические и инженер-

ные решения, как, например, проект «водобронного миноносца». Основная идея проекта этого необычного корабля состояла в том, что все его жизненно важные части располагались в погружающемся прочном корпусе.

С.К. Джевецкий изобрел так называемый решетчатый торпедный аппарат, широко применявшийся на подводных лодках. Он располагался вне прочного корпуса и позволял вести залповую торпедную стрельбу «веером». Выстрелы были беспузырные и не влияли на плавучесть и дифферент лодки. Первым в мире еще в 1884 г. он практически использовал в качестве двигателя для подводного хода электромотор.

Менее известно имя другого изобретателя – генерал-майора ОБ. Герна, построившего в 1854–1867 гг. последовательно четыре подводные лодки. Энергетическая установка последней состояла из парового котла и двухцилиндровой паровой машины. В надводном положении в качестве топлива использовался уголь, в подводном – скипидар, распыление и горение которого обеспечивалось сжатым воздухом. Интересен и установленный впервые Герномналодке гидростат, связанный с горизонтальными рулями. Это была первая попытка автоматически удерживать подводную лодку на заданной глубине.

Среди изобретателей подводных лодок достойное место принадлежит и Игнатию (Огнеславу) Степановичу Костовичу, сербу, принятому на службу в русский флот во вре-

мя войны с Турцией в 1877–1878 гг. Им были разработаны два проекта «миноносной рыбы-лодки», предназначенной для конвоирования торговых судов в военное время. «Рыбу-лодку» предлагалось вооружить 12 самодвижущимися минами-торпедами, выстреливаемыми с помощью сжатого воздуха последовательно из расположенной в носовой части «метательной трубы» – прототипа современных трубчатых аппаратов. На подводной лодке второго проекта он предлагал установить изобретенный им в 1879 г. бензиновый двигатель (кстати, раньше, чем автомобильный мотор немецкого инженера Даймлера), на котором впервые применялось электрическое зажигание горючей смеси[7].

Принципиальное значение для подводного кораблестроения имели предложения еще двух русских изобретателей: отставного поручика А. Лазарева, предусмотревшего в своем проекте, что подводная лодка «будет состоять из разных отделений, разделенных между собой особыми герметическими крышками, закрывающимися задвижками…», и Д.Г. Апостолова (Бердичевского). Корпус трансокеанского воздушно-подводного скоростного судна последнего (проект представлен в 1889 г.) также должен был разделяться на ряд отсеков вертикальными и горизонтальными перегородками. Такие водонепроницаемые перегородки (их теперь называют переборками) были призваны надежно обеспечить живучесть подводной лодки и безопасность ее команды.

[7] Быховский И.А. Рассказы о русских кораблестроителях. Л., 1966. С. 227–228.

Даже этих примеров, которых можно было бы привести еще немало, достаточно для того, чтобы убедиться: Россия уже в XIX веке не только шла в ногу с мировой технической мыслью в области подводного кораблестроения, но и во многих случаях опережала ее.

Подводный путь к полюсу

Подавляющее число проектов и сопровождавших их экспериментов имели главной целью создать качественно новый боевой корабль, которой был бы способен наносить противнику в ходе морской войны ощутимый урон ударами из-под воды.

В то же время многие зарубежные и наши отечественные изобретатели и конструкторы считали, что подводное судно послужит также хорошим средством для исследования морских и океанских глубин, добычи богатств подводного мира, транспортировки пассажиров и грузов.

Весной 1881 г. в Русское техническое общество (РТО) обратились братья Карышевы – Иван Александрович, инженер-путеец из Петербурга, и Александр Александрович, отставной военный инженер из Ростова, – с просьбой рассмотреть разработанный ими проект подводной лодки, предназначенной для выполнения научных исследований и судоподъемных работ.

Совет РТО, изучив и обсудив на пяти заседаниях в мае

1881 г. их проект, вынес заключение: «…добросовестный и честный труд г.г. Карышевых может быть признан лучшею разработкой вопроса о подводном плавании из всех появившихся доныне»[8].

Что же нового содержалось в проекте братьев-инженеров? Научно-исследовательский вариант подводного судна предусматривал погружение на глубину 2500 футов (830 м), а боевого подводного корабля – 1200 футов (400 м). Китообразный корпус подводной лодки должен был иметь длину 20 м, ширину – 4 м. Водоизмещение составляло 200 т. Пустотелые шпангоуты крупного сечения использовались в качестве резервуаров сжатого воздуха.

Движение лодки Карышевых обеспечивалось с помощью единого двигателя – паровой машины со специальным приспособлением для использования под водой. При этом ее максимальная скорость составляла по проекту при плавании под водой 15 верст (16 км) в час. А дальность плавания под водой при малой скорости, по расчетам изобретателей, равнялась 150 верстам.

Для дыхания экипажа и ученых предполагалось применить способ двойной вентиляции: естественной при всплытии и искусственной очистки воздуха в подводном положении.

Выступая в защиту своего проекта, братья Карышевы под-

[8] Карышев И. Выгодная сторона подводного плавания и разбор условий постройки парового подводного судна. И. и А. Карышевых. СПб., 1882. С. 11.

черкивали, что спроектированная ими подводная лодка может быть использована и в полярных районах. Они писали:

«Не удавалось еще до сих пор и достигнуть полюсов, несмотря на многие попытки проникнуть до них или по воде, или по льду, допуская вопрос подводного плавания решенным, казалось бы, что мы не должны встретить больших препятствий, подходя к ним подо льдами… Предприняв подобную экспедицию летом, когда надо полагать все льды плавающими, можно всегда отыскать свободные от льдов места, где легко всплыть на поверхность и запастись воздухом. Притом пространство, покрытое вечными льдами, совсем не так широко; оно около 700 или 800 верст; на этом протяжении потребовалось бы всплыть на поверхность три или четыре раза»[9]. Какова дерзновенность замысла!

Сейчас, когда атомные подводные лодки уже неоднократно побывали на Северном полюсе, совершили продолжительные арктические походы, мы отдаем себе отчет в том, что многие изобретатели слишком упрощенно представляли себе полярную подводную экспедицию. Но это естественно: они не знали, с какими трудностями им придется столкнуться на практике.

Не получив средств на постройку подводной лодки (ее стоимость составляла 500 тыс. рублей), авторы проекта объяснили причину того, что они не раскрыли его секрета:

«Мне чрезвычайно жаль, что я не могу открыть самого

[9] Там же. С. 35.

проекта, тогда многим было бы наглядно видно, что этот проект совершенно полон и как предварительный больше чем закончен, что в нем обдуманы и предусмотрены многие самые мелочные практические детали и описаны, как в данном случае будут они применены, – писал И.А. Карышев. – Привилегия мною еще не взята; я считаю, что взять привилегию в одной стране – значит огласить проект для всего света… а потому вынужден держать пока свой проект закрытым»[10].

Выступая в поддержку проекта братьев Карышевых, исследователь истории подводного плавания Н.И. Адамович писал:

«При дальнейшем развитии подводного судоходства, может быть, до сих пор неосуществленная задача достижения Северного полюса, несмотря на многократные попытки проникнуть до него, разрешится гораздо проще, чем это теперь представляется… Если пробивают в гранитах туннели, говорит один из величайших русских ученых (имеется в виду Д.И. Менделеев. – *В.Р.),* то проходы во льдах не могут задержать человека в победоносном движении к Северному полюсу и вдоль азиатских берегов Северно-Ледовитого океана, с чем связано открытие нового "великого сибирского пути", для осуществления которого стоит подумать над развитием подводного судоходства и усовершенствованием подводных

[10] Трусов Г.И. Подводные лодки в русском и советском флоте, М., 1963. С. 83.

лодок»[11].

Как выяснилось впоследствии, несмотря на тщательное изучение специалистами, многие расчеты братьев Карышевых оказались все же недостаточно обоснованными, и академик А.Н. Крылов, причастный в свое время к обсуждению их проекта, вынужден был много лет спустя сказать об этом в своих воспоминаниях:

«В ноябре 1878 г., в возрасте 15 лет, будучи воспитанником Морского училища, прочел я в газете, что в IV (военно-морском) отделе Русского технического общества инженер Карышев будет делать доклад о подводном плавании и своем проекте подводной лодки.

<…> Доклад Карышева был изложен блестяще, мне все было совершенно понятно и казалось удобоисполнимым. Но затем в 1905 г. я состоял в экспертной комиссии Комитета по усилению флота на добровольные пожертвования вместе с корабельным инженером И.Г. Бубновым и капитаном 2-го ранга М.Н. Беклемишевым… Карышев вновь представил проект, составленный им 27 лет назад и казавшийся мне столь интересным, когда мне было 15 лет.

Теперь мне было 42 года, я имел серьезный теоретический и практический опыт, и наша комиссия признала полную практическую непригодность проекта Карышева и необоснованную фантастичность как этого, так и многих других его

[11] Адамович Н.И. Подводные лодки, их устройство и история. СПб., 1905. С. 159.

предложений»[12].

С появлением в конце XIX века уже более совершенных подводных лодок среди конструкторов, кто занимался развитием подводного плавания, а также ученых, ратовавших за исследование полярных стран, и за рубежом, и в России вновь не однажды возникала мысль о достижении Северного полюса под водой.

В 1896 г., например, с таким предложением выступил французский инженер Гаскон Л. Пеше. В те годы европейская общественность широко обсуждала подготовку экспедиции на Северный полюс шведского инженера С. Андрэ.

Пеше отнесся к этому предприятию с величайшим недоверием, назвав проект достижения Северного полюса на воздушном шаре «безумною затеею смелых ученых… без всякой надежды на успех». (Мрачные предположения француза, к сожалению, сбылись. Полет, предпринятый в 1897 г. Андрэ на воздушном шаре «Орел», закончился гибелью всех участников.) В противовес воздушному пути к полюсу, на котором, по его мнению, путешественники неизбежно встретят «неожиданные препятствия и затруднения», он предложил другой – подводный. У подводных судов, считал он, есть два существенных недостатка для плавания под полярными льдами: отсутствие надежных способов ориентировки и невозможность видеть под водой. Однако автор смелого проекта считал, что недостатки эти вполне преодолимы: для до-

[12] Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л., 1984. С. 85, 87

стижения полюса необходимо «только править по направлению магнитной стрелки компаса», так как магнитный полюс Земли, как он считал, находится по соседству с географическим.

Для производства необходимых обсерваций и пополнения запаса воздуха для команды подводная лодка сможет всплывать в полыньях. Если поверхность воды закрыта льдом, нужно с помощью «динамитных снарядов» взорвать плавающую ледяную кору, подобно тому, как «подводный миноносец взрывает неприятельские суда».

В будущем, указывал Пеше, когда «дело разовьется и усовершенствуется, можно будет употреблять целую флотилию подводных миноносцев, чтобы взрывать перед собою все препятствия и прокладывать дорогу во льдах обыкновенным кораблям или судам типа нансеновского «Фрама», которые будут следовать за подводными миноносцами» [13].

Пеше предусматривал вариант возвращения ученых экспедиции не на лодке, а на воздушном шаре. Он считал его даже предпочтительнее, так как это давало возможность произвести с воздуха массу дополнительных интересных наблюдений.

Нетрудно видеть, что проект Гаскона Л. Пеше был далек от реального, особенно если учесть состояние подводного кораблестроения в то время и уровень знаний о полярном

---

[13] Pesche G.-L. La navigation. Libraire de sciences générales H. Becus. Paris, 1897 P. 139.

мореплавании.

Однако автор, выступивший со своим проектом в журнале «Научное обозрение» 19 сентября 1896 г., высказал твердое убеждение, что рано или поздно он будет «осуществлен и, вероятно, представителями одной из северных наций, т. е. шведами, норвежцами или русскими, которые ввиду соседства с полярными странами уже и раньше занимались их исследованием»[14].

Несколько лет спустя, 16 января 1901 г., с еще одним проектом путешествия к Северному полюсу на подводной лодке выступил на внеочередном заседании Географического общества в Вене немецкий инженер Герман Аншюц-Кэмпфе.

– Возникает вопрос, – говорил он, обращаясь к собравшимся, – нельзя ли сконструировать такое транспортное средство, которое оправдало бы себя как средство передвижения в самом тяжелом ледовом море? Иными словами, перед нами встает вопрос: почему бы нам не построить корабль, который дошел бы до цели подо льдом?

Г. Аншюц-Кэмпфе обстоятельно изложил все аргументы в защиту своего проекта. Основательно изучив результаты наблюдений и исследований полярных путешественников Ю. Пайера, К. Вейпрехта, Л. Абруццкого, Ф. Нансена, он утверждал, что столкновения «с самым страшным врагом всех экспедиций» в Арктике – айсбергами и непреодолимым паковым льдом – он избежит, погружаясь на безопасную глу-

[14] Кронштадтский вестник. 1898. 3(15) июля.

бину и всплывая в разводьях.

В своем докладе изобретатель кратко обрисовал облик будущего подледного корабля. Лодка, имеющая цилиндроконическую форму, водоизмещением около 800 т, будет снабжена керосиновым (нефтяным) двигателем для надводного и электромотором для подводного хода. Движение по горизонтали и вертикали обеспечат винты, расположенные в центре корпуса.

Сам корпус обшивается стальными пластинами и дополнительно дубовыми досками для предохранения от ударов о лед. Для обеспечения точности кораблевождения помимо магнитного компаса устанавливается гироскоп. Наблюдение через иллюминатор с толстым защитным стеклом позволит находить в сплошном льду полыньи.

По расчетам Аншюц-Кэмпфе, запаса электроэнергии в аккумуляторной батарее ему хватит на 5 ч непрерывного хода. При скорости 3 узла, таким образом, лодка пройдет расстояние около 15 миль. На этом пути, как считал он, обязательно встретится полынья. Если же не окажется, то с помощью специального выдвижного взрывного устройства придется проделать во льду отверстие, в которое можно выдвинуть вентиляционную трубу.

Любопытная деталь. Отдавая себе отчет в том, что магнитный компас непригоден для высоких широт, Герман Аншюц-Кэмпфе создал в 1904 г. так называемый азимутальный гироскоп, или гироскоп направления. Совершенствуя его, в

1908 г. он сконструировал прототип первого мореходного одногироскопного компаса.

В книге «Подводное судоходство»[15], вышедшей в России в 1905 г., Д. Голов справедливо указывал:

«Предпринявшего такое путешествие, несомненно, постигла бы та же участь, как и воздухоплавателя Андрэ; хотя подводное судоходство по развитию стоит впереди воздухоплавания, но не настолько, чтобы были возможны дальние плавания, особенно столь опасного характера, как то, какое предполагал предпринять немецкий изобретатель подводной лодки». По данным Д. Голова, Аншюц-Кэмпфе даже построил в Вильгельмсхафене подводную лодку, на которой якобы «имел намерение отправиться на Северный полюс».

В том же 1901 г. идея плавания подо льдом к Северному полюсу дала всходы и на русской почве. Проект, о котором пойдет речь ниже, не только не получил воплощения, но и не был детально проработан. И все же даже с современных позиций он представляется более реальным, чем зарубежные проекты. Имеется в виду арктическое подводное судно Д.И. Менделеева.

Великий русский ученый-энциклопедист известен также и как инициатор полярных исследований, и как выдающийся деятель в области судостроения. Будучи консультантом Морского министерства, Дмитрий Иванович принимал деятельное участие в рассмотрении проектов подводных лодок,

[15] Голов Л. Подводное судоходство. СПб., 1905. С. 253.

бронирования кораблей, в создании бездымного пороха для корабельной артиллерии.

С именем Менделеева связана постройка первого в мире линейного ледокола «Ермак». Менделеев подготовил план высокоширотной научной экспедиции, которая намечалась на 1901–1902 гг. Один из вариантов этого плана предусматривал создание специального экспедиционного ледокола, форма и теоретический чертеж которого были разработаны Дмитрием Ивановичем.

Ученый писал в связи с идеей использования ледокола в исследовании Арктики: «Сильный корабль и свободные части вод – вот первые средства для победы над препятствиями Ледовитого океана»[16].

Ратуя за исследование арктических морей, освоение Северного морского пути, Менделеев считал, что это будет способствовать появлению «опытных моряков, привыкших взрывать сопротивляющиеся массы, *плавать под водой*»[17] (выделено мной. – *В.Р.).* Словом, писал он, «в нашем морском деле – для его успешного и верного движения вперед – лучше всего на один из первых планов поставить завоевание Ледовитого океана»[18].

«Плавать под водой!» Призыв ученого не был простым ло-

---

[16] Менделеев Д.И. Научный архив. Освоение Крайнего Севера. М.-Л., I960. Т. 1.С. 65.

[17] Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1906. С. 22.

[18] Там же.

зунгом. В менделеевском наследии есть прямые указания на то, как идею достижения Северного полюса можно осуществить, плавая под водой. В первом томе его научного архива, изданном под названием «Освоение Крайнего Севера», приведена запись, сделанная ученым в рабочей тетради 30 декабря 1901 г.: «Мысли о подводном судне». И далее даны формулы, расчеты, схемы, связанные с проектом подводной лодки для плавания подо льдом.

По мысли Дмитрия Ивановича, такой корабль, предназначенный для арктической экспедиции, должен иметь в длину 50 и в ширину – 20 м. Его объем будет в этом случае равняться 2100 $м^3$, а, следовательно, подводное водоизмещение – 2100 т.

Напомним, что построенная в России в 1903 г. на Балтийском заводе в Петербурге одна из самых крупных тогда в мире подводная лодка «Дельфин» конструкции И.Г. Бубнова, выступившего в соавторстве с М.Н. Беклемишевым и И.С. Горюновым, имела подводное водоизмещение всего 124 т.

Дмитрий Иванович понимал, что существовавшие в то время источники энергии для работы двигателей подводных лодок не могли обеспечить им длительного подледного плавания.

Аккумуляторная батарея уже названного выше «Дельфина» по проекту была рассчитана на плавание в подводном положении на расстояние всего 28 миль. При испытаниях, правда, выяснилось, что миноносец № 150 (так называлась

первоначально эта лодка при постройке) при скорости около 5 узл. все же может преодолеть под водой расстояние до 60 миль[19].

Для движения под водой Менделеев предлагал использовать пневматический двигатель. Сжатый до 800 атм воздух для работы последнего должен был находиться в металлических трубах с внутренним диаметром 2 см и внешним 3 см. Общая длина этих своеобразных резервуаров составила бы около 26 км, а общий внутренний объем – 8,04 м^3. Вес сжатого воздуха равнялся бы при этом примерно 2 т. Приблизительный расчет показывает, что лодка при соблюдении строжайшей экономии своего «горючего» вряд ли смогла бы достичь подо льдом полюса. Очевидно, Дмитрий Иванович исходил из того, что во время путешествия для возобновления резерва воздуха ей все же придется всплывать в разводьях. Однако прямых указаний на этот счет в записях ученого нет.

На сохранившемся в архиве эскизе ДИ. Менделеева показано расположение центра тяжести и центра величины подводной лодки, имеющей в поперечнике корпус округлой формы, в сравнении с этими же важными точками надводного корабля. При этом показано действие льда на их корпуса, Дмитрий Иванович Менделеев отдавал себе отчет в том, что грозит лодке после всплытия во льдах при сжатии».

Думая об использовании подводной лодки для исследования полярных широт, ученый вместе с тем трезво смотрел на

[19] Подводное кораблестроение в России: Сборник документов. Л., 1965. С. 25.

существо дела, понимая, что подводные корабли еще очень далеки от совершенства и непригодны для транспортировки грузов. Он очень настойчиво занимался изучением роли Северного морского пути в освоении природных богатств Заполярья. Дмитрий Иванович писал: «Подводное плавание, на которое так много стали уповать, обещая немало для удовлетворения любознательности, военных целей, почтового и пассажирского сообщения, ничего само по себе не обещает пока для передачи товаров» [20].

Этим можно, видимо, объяснить то обстоятельство, что мысли Д.И. Менделеева о подводном судне для полярных морей так и не получили дальнейшего развития, и он сосредоточил свое внимание на проектировании специального экспедиционного арктического ледокола.

По сохранившимся в рабочей тетради Д.И. Менделеева черновым эскизам и подробным расчетам, корабельному инженеру А.И. Дубравину удалось воспроизвести теоретический чертеж ледокола. Модель этого корабля экспонируется в музее-архиве ученого при Санкт-Петербургском государственном университете.

Обратим внимание на то, что Д.И. Менделеев одним из первых предусмотрел для обеспечения движения арктической подводной лодки единый (пневматический) двигатель. Ведь только с появлением другого, конечно неизмеримо большей мощности, атомного двигателя стали возможными

[20] Менделеев Д. Заветные мысли. СПб, 1903–1904. С. 209.

походы подводных лодок к Северному полюсу.

Уместно заметить, что приоритет в изобретении поршневой воздушной машины для движения подводной лодки как в надводном, так и подводном положении (единого двигателя) принадлежит нашему соотечественнику – офицеру флота Н.Н. Спиридонову. Еще в 1855 г. он представил в Морской ученый комитет проект подводной лодки с экипажем из 60 человек, вооруженной 15 (!) орудиями особого устройства.

Немалый вклад в разработку идеи использования воздушных машин в судостроении внес талантливый русский инженер и изобретатель СИ. Барановский.

Кстати, проблема установки на подводной лодке единого двигателя для надводного и подводного хода (имеется в виду теплового) впервые практически была решена в России.

Весной 1906 г. на Петербургском металлическом и механическом заводе заложили подводную лодку по проекту С.К. Джевецкого. В конце года лодку уже подготовили к испытаниям, но они затянулись. И только в 1908 г. единственный тогда в мире подводный корабль с единым тепловым двигателем вошел в строй. На «Почтовом» (так стал он называться) С.К. Джевецкий установил два бензиновых мотора, работу которых под водой обеспечивали баллоны с большим запасом сжатого воздуха.

Через четыре года, в 1912 г., мичман М.Н. Никольский предложил кислородное приспособление для работы двига-

теля внутреннего сгорания любой системы без доступа атмосферного воздуха. В данном случае шла речь о применении замкнутого, регенеративного цикла обработки выхлопных газов.

Вернемся, однако, к основной теме нашего рассказа.

Приверженцем идеи достижения Северного полюса на подводной лодке был и американский изобретатель и предприниматель Саймон Лейк.

В январе 1898 г. в журнале «Нью-Йорк джорнэл» он опубликовал статью «К Северному полюсу на подводной лодке с динамитом для пробивания отверстий во льду», а в апреле того же года запатентовал проект подводной лодки с ледовым буром.

Спроектированная Лейком арктическая подводная лодка имела прочную стальную обшивку, отходившую от несколько наклоненного вниз округлой формы форштевня и прикрывавшую корму и рубку. Зарядку аккумуляторов предполагалось производить в полыньях – считалось, что их можно обнаружить на расстоянии 40 км друг от друга. При невозможности всплыть или аварии специальным прочным буром во льду проделывалось отверстие, причем внутри бура имелись две трубы: одна – для подачи чистого воздуха команде и для работающего двигателя, другая – для отвода выхлопных газов.

Несмотря на то что наука обладала уже к тому времени значительными представлениями о природе и форме аркти-

ческих льдов, С. Лейк исходил из предположения, что они имеют примерно одинаковую толщину (3–5 м) и сравнительно ровную поверхность. В его представлении лодка, подобно перевернутым салазкам, смогла бы скользить по нижней поверхности.

В дальнейшем, в 1921 г., он опубликовал новый и также довольно фантастический проект подледного корабля водоизмещением 500 т. Для ориентировки подо льдом на лодке планировалось установить специальные щупальцы, подобные тем, которые были испытаны на первой лодке Лейка «Аргонавт» в 1897 г. Они представляли собой подвижной поршень-аутокомпрессор, расположенный в носу и сообщающийся с водяными цистернами. При ударе о лед шток поршня с наконечником срабатывает, цистерны заполняются водой и лодка погружается.

Новый проект С. Лейка также остался в чертежах. Не отличавшийся большой скромностью Лейк во имя рекламы, а значит, и наживы часто выдавал желаемое за действительное. В книге известного датского исследователя Р.С. Стеенсена «Северный морской путь», вышедшей в Копенгагене в 1957 г., описан случай, когда после «двухчасового плавания подо льдом Финского залива» подводной лодки «Протектор», второй лодки американского изобретателя, проданной им России и вошедшей в строй русского флота под названием «Осетр», царское правительство поручило ему якобы разработать чертежи новой подводной лодки, специально

приспособленной для подледного плавания.

Никакими архивными данными этот факт, к сожалению, не подтверждается, к тому же «Осетр» не мог испытываться и, следовательно, плавать тогда подо льдом.

Эта подводная лодка в июне доставлена на пароходе «Фортуна» в Кронштадт. 13 августа она под командованием лейтенанта А.С. Гадда вступила в кампанию, но уже через три дня была поставлена в док для исправления рулей и ликвидации течи в кормовой части корпуса. По окончании ремонта, 21 сентября, лодка испытывалась на Кронштадтском рейде, а затем в Бьёркезун де. 15 октября «Осетр» перешел в Петербург, где его вместе с другими лодками начали готовить к перевозке на Дальний Восток. 4 декабря она была отправлена по железной дороге, но из-за перегрева осей на транспорте возвращена. 15 марта 1905 г. ее вновь повезли во Владивосток, куда она прибыла 18 апреля.

Правдоподобнее выглядит другой случай, описанный Д. Даганом в книге «Человек в подводном мире», которая вышла в Лондоне в 1960 г. Стремясь во что бы то ни стало продать «Протектор» американскому флоту, С. Лейк решился якобы во время зимних испытаний в Ньюпорте на следующий, весьма рискованный для того времени трюк: опустился на лодке под воду, зашел под ледяное поле, а затем, пробив лед, всплыл. Однако ему так и не удалось добиться покупки лодки в США. И он обратился тогда к зарубежным заказчикам, продав «Протектор» России.

Объективности ради заметим, что «Осетру» все же пришлось плавать во льду, но только много позднее, когда он находился уже на Дальнем Востоке. Об этом свидетельствуют фотографии, помещенные в книге русского военно-морского историка П.И. Белавенна «Нужен ли нам флот и его значение для истории России» (издана в Петербурге в 1910 г.). Под фотографиями, на которых изображена подводная лодка во льдах, имеются подписи: «Лодка «Осетр» 20 января 1907 г. с обледенелой палубой» и «Лодка "Осетр" после 3-часового плавания встретила лед и идет в нем». Уточнить обстоятельства, связанные с этим зимним ледовым плаванием, к сожалению, не представляется возможным. В Российском государственном архиве ВМФ документов на этот счет нет.

Первые на Дальнем Востоке

Когда речь заходит о первых русских подводных лодках на Дальнем Востоке, рассказ ведут обычно о доставленных во Владивосток по железной дороге в 1904–1905 гг. И совсем забывают о том, что еще в октябре 1900 года по предложению вице-адмирала СО. Макарова, видевшего в подводных лодках «нарождающееся новое оружие», на пароходе «Дагмар» из Кронштадта была отправлена в Порт-Артур для усиления обороны крепости с моря одна из подводных лодок

конструкции С.К. Джевецкого[21].

Позднее, став командующим эскадрой Тихого океана, СО. Макаров обратился к адмиралу В.И. Алексееву, наместнику царя на Дальнем Востоке, с просьбой направить в Порт-Артур подводную лодку «Дельфин», об удовлетворительных результатах испытаний которой он был осведомлен. Выполнить просьбу СО. Макарова не представилось возможным, так как подводная лодка «Дельфин» еще не вошла в строй.

Уже после гибели СО. Макарова 31 марта 1904 г. на броненосце «Петропавловск» попытку построить для защиты Порт-Артура подводный минный заградитель предпринял техник путей сообщения М.П. Налетов, будущий создатель «Краба» – первого в мире подводного минного заградителя. Осенью 1904 г. постройку корпуса этой лодки закончили и начали испытания. Назначили командира – мичмана БА. Вилькицкого, в дальнейшем, в 1913–1915 гг., начальника Гидрографической экспедиции Северного Ледовитого океана. В декабре 1904 г., перед сдачей Порт-Артура противнику, заградитель разобрали, а корпус его взорвали. Изобретатель предложил позднее строить подводные лодки во Владивостоке, но поддержки не получил.

Вернемся, однако, на несколько лет назад. Еще до начала боевых действий с Японией тревожные вести об усиленных ее приготовлениях к войне заставили царское прави-

---

[21] Российский государственный архив Военно-морского флота (далее РГАВМФ). Ф. 417 Оп. 1. Д. 21179. Л. 24–25.

тельство искать пути повышения боеспособности русских войск и морских сил в этом регионе. Наряду с постройкой надводных кораблей предпринимаются реальные шаги к созданию боевых подводных лодок, которые, по мнению передовых офицеров флота, также могли бы быть успешно использованы в будущей войне.

В 1898 г., задолго до назначения командующим эскадрой Тихого океана, СО. Макаров писал: «Весьма важно предрешить, какую роль в будущих войнах могут играть подводные лодки, и для этого предсказать, какие успехи возможны»[22].

Начавшаяся в январе 1904 г. русско-японская война потребовала внести существенные коррективы в планы создания русского подводного флота. Неспособность отечественной промышленности быстро освоить строительство кораблей нового класса привела к тому, что пришлось срочно налаживать связи с иностранными фирмами. Невский судостроительный и механический завод заключил договор с фирмой Д. Голланда на постройку подводных лодок по чертежам и под руководством американцев. На заводе клепали только корпуса, а все механизмы и моторы ввозили из США.

В мае 1904 г., как уже говорилось выше, была достигнута договоренность с фирмой Лейка о приобретении подводной лодки «Протектор», а ранее, в апреле, с фирмой Голланда о покупке подводной лодки «Фултон». Наконец, немецкая фирма Круппа подарила карликовую подводную лодку «Фо-

[22] Макаров СО. Рассуждения по вопросам морской тактики. М, 1942. С. 306.

рель» водоизмещением 16/17 т в связи с заказом этой фирме трех подводных лодок типа «Карп».

Фирме Лейка было заказано еще пять однотипных лодок, которые она бралась построить в течение семи месяцев. Фактически на это ушло четырнадцать.

Русские же судостроители, однако, не подкачали, построив на Балтийском заводе за рекордный для того времени срок – восемь месяцев, к сентябрю 1904 г., – 6 подводных лодок типа «Касатка».

Здесь необходимо сделать отступление, чтобы упомянуть о деятельности талантливого русского инженера-кораблестроителя и ученого И.Г. Бубнова и его первых подводных лодках, тем более что с одной из них – «Дельфином» – мы еще встретимся.

В конце 1900 г. по представлению Морского технического комитета морское ведомство создало специальную комиссию для проектирования и постройки подводных судов, в которую вошли специалисты: по кораблестроению – И.Г. Бубнов, по механике – И.С. Горюнов, по электротехнике – М.Н. Беклемишев, выразившие «согласие добровольно и охотно посвятить себя решению этого вопроса[23].

В рекордно короткий срок (4 месяца!) И.Г. Бубнов и его коллеги разработали оригинальный проект первой отечественной боевой подводной лодки, а в середине 1901 г. уже приступили к ее постройке.

---

[23] РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1490. Л. 25—27

Следует заметить, что проект лодки, строившейся вначале под названием миноносца (подводные лодки в русском флоте до 1906 года относились к классу миноносцев) № 113 (затем № 150), по ряду тактико-технических данных превосходил широко известную в то время лодку, построенную фирмой «Голланд» в США: имел большее водоизмещение (113/124 т), большую надводную скорость, большую глубину погружения и два, а не один, как у Голланда, торпедных аппарата. Правда, уступал в дальности плавания и скорости погружения. В ходе постройки новая лодка получила название «Дельфин». В 1904 г. «Дельфин» вступил в строй. Его первым командиром стал капитан 2-го ранга М.Н. Беклемишев.

После первых удачных испытаний «Дельфина» Морское министерство приняло в августе 1903 г. решение о создании более крупной подводной лодки с улучшенными мореходными и боевыми качествами. Согласно принятой в том же году десятилетней судостроительной программе, к 1914 г. предусматривалось построить 10 подводных лодок.

И.Г. Бубнов и М.Н. Беклемишев создали за 4 месяца эскизный проект нового подводного корабля. В январе 1904 г. Балтийский завод получил заказ на строительство сначала одной лодки, получившей название «Касатка» (к началу Русско-японской войны в составе российского военного флота имелась лишь одна подводная лодка «Дельфин»), в феврале – четырех, а в конце марта – еще одной (последняя строилась

на средства, собранные Комитетом по сбору пожертвований на усиление флота). Водоизмещение «Касатки» составляло 140/177 т. На вооружении лодка имела уже четыре торпедных аппарата.

Естественно, что в подводных лодках остро нуждались в связи с войной морские силы на Дальнем Востоке. Первой отправили туда в августе 1904 г. по железной дороге крупповскую «Форель». Затем с ноября 1904 г. по март 1905 г. на специальных тележках-транспортерах, созданных рабочими Невского и Путиловского заводов, перевезли во Владивосток подводные лодки «Сом», «Дельфин», «Касатка», «Налим», «Фельдмаршал граф Шереметев», «Скат», а затем летом 1905 г. – «Осетр», «Кефаль», «Бычок», «Палтус», «Плотва» и «Щука». (Перед отправкой с подводных лодок снимали рубки, вооружение, выгружали аккумуляторные батареи. Их доставляли отдельно и устанавливали в пункте нового базирования.) Первый в мире опыт перевозки по железной дороге подводных лодок водоизмещением свыше 100 т завершился успешно.

Приказом командира Владивостокского порта от 1 января 1905 г. здесь из них сформировали Отдельный отряд миноносцев, вошедший в Крейсерный отряд Тихого океана. Заведующим отрядом назначили лейтенанта А.В. Плотто, который до этого командовал подводной лодкой «Касатка».

К апрелю 1905 г. во Владивостоке находилось 8, а к концу лета – 13 подводных лодок, из них 6 отечественной построй-

ки – «Дельфин» и 5 типа «Касатка».

Командование торопилось с использованием подводных лодок против японского флота. Однако торпеды – их главное и единственное оружие – долго не поступали, и в ожидании их подводники тренировались в погружении на рейде Владивостока.

Зима 1904/05 г. была суровой, и испытания проводились в ледовой обстановке. Для «Сома» и «Дельфина», в числе первых прибывших на Дальний Восток и собранных на берегу, делались во льду майны – продолговатые проруби, в которых лодки и производили пробные погружения. Совершали они и непродолжительные ледовые плавания, ознаменовавшие начало ледовой летописи отечественного подводного флота.

Так, 9 (22) февраля 1905 г., когда рейд немного очистился ото льда, в тренировочный поход отправилась подводная лодка «Сом». Как писал потом в своем отчете об этом плавании ее командир лейтенант В.В. Трубецкой, «оставаться под водой и долго плавать не решались, боясь повредить перископ о плавающие льдины, которых было очень много»[24].

В дальнейшем обстановка не улучшилась. 16,17,18 и 19 февраля по старому стилю командиру «Сома» вновь приходилось держаться мористее и «делать больше подводного плавания, чтобы не сломать перископ, так как в проливе Босфор Восточный (пролив, соединяющий Амурский и Ус-

[24] РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 148.

сурийский заливы Японского моря. – *В.Р.) еще* плавало много довольно объемистых льдин».

16 февраля «Сом» ходил под водой в течение часа, 18 февраля подводники «спускались под воду и ходили на продолжении 1 ч 30 мин, меняя глубину до 92 футов (28 м. – *В.Р.)*»[25].

17 февраля лодка дошла до Скрыплевского маяка. В базу она возвратилась через полностью забитый льдом район между островами Скрыплев и Русский. При этом, по свидетельству командира, «Сом» «медленно, но верно проходил через *ледяное поле*» (выделено мной. – *В.Р.)*.

Тогда же выходила на испытания и подводная лодка «Дельфин», которой командовал лейтенант ГС. Завойко. Одна из ее конструктивных особенностей намного усложняла плавание во льдах. В отличие от «Сома», лодка была вооружена не трубчатыми, а решетчатыми торпедными аппаратами системы СК. Джевенкого, которые, как мы уже отмечали, располагались не внутри корпуса, а на надстройке. В результате «Дельфин», «имея минные аппараты наружу, не мог двигаться во льдах, чтобы не потерять или вообще испортить мины (длительное время на флоте торпеды назывались самодвижущимися минами, а торпедные аппараты – соответственно минными аппаратами. – *В.Р.),* почему он, будучи затерт льдом в проливе и имея машину более мощную, чем «Сом», принужден был выйти из льда только с помощью

[25] РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.

транспорта «Камчадал»[26].

Отличалась активностью и боевая деятельность «Сома». Несмотря на невысокие мореходные качества, многочисленные недоделки и постоянно возникавшие неисправности, за первые шесть месяцев плавания (с февраля по август 1905 г.) лодка 65 раз снималась с якоря и швартовов, прошла в надводном положении 1318 миль, удаляясь от Владивостока на расстояние до 120 миль. За это время «Сом» погружался 22 раза и преодолел под водой в общей сложности расстояние в 93 мили. Наибольшее время подводного плавания составило 1 ч 30 мин[27].

С этой подводной лодкой связан следующий боевой эпизод. 28 апреля 1905 г. русское командование получило сведения об ожидаемом подходе японских кораблей в район бухты Преображения (Японское море). Из Владивостока туда 29 апреля немедленно послали подводные лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сом». В 70 милях от Владивостока, у мыса Поворотного, «Сому», шедшему отдельно, встретились два неприятельских миноносца. Один из них пытался обстрелять лодку, но она погрузилась и начала маневрировать для атаки. Осуществить ее помешал туман. Увеличив скорость, миноносцы решили ретироваться из опасного района. Это была первая попытка русской подводной лодкой атаковать боевые корабли противника.

---

[26] РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.

[27] См.: Морской сборник. 1934. № 12. С. 97.

Заметим, что опыт первых ледовых плаваний подводных лодок «Дельфин» и «Сом», полученный в начале 1905 г., не прошел бесследно. Способность плавания подводных лодок во льдах учитывалась при планировании боевых действий во время войны с японцами. В частности, предусматривался и такой вариант: две подводные лодки на буксире миноносцев совместно с пароходом «Эрика», выполнявшим функции «матки» – плавбазы, отправляются из Владивостока в бухту Тихая в заливе Ольги. Если бухта еще не очистится ото льда, в нем предполагалось прорубить канал. Пополнив здесь запасы, отряд направится к Сангарскому проливу (Пугару), отделяющему остров Хоккайдо от острова Хонсю, откуда ночью (чтобы к рассвету быть у неприятельского берега) миноносцы для уничтожения вражеских кораблей пойдут к порту Отару, одна из лодок – к Хакодатэ, другая – в Аомори[28]. План этот осуществлен не был.

После окончания боевых действий на Дальнем Востоке, закончившихся тяжелым поражением, подводные лодки оставались здесь вплоть до Первой мировой войны. С наступлением холодов они, как правило, зачислялись в вооруженный резерв, становились в ремонт. Однако отдельные лодки совершали и зимние плавания в целях выяснения возможностей использования их в условиях, когда ртутный столбик термометра опустится ниже нуля.

Во время одного из таких зимних выходов в море в де-

[28] См.: Келле Э. Подводные лодки в России в 1904–1905 гг. Л, 1934. С. 22.

кабре 1908 г. уже не ледовое, как «Дельфин» и «Сом», а подледное плавание совершила подводная лодка «Кефаль». «Кефаль» имела подводное водоизмещение 187 т, длину – 22 м, ширину – 3,6 м. Для надводного хода она располагала двумя бензиновыми двигателями по 120 л. с. и для подводного – двумя электромоторами по 65 л. с. Скорость подводного хода – 4 узла, дальность плавания под водой – 17 миль, глубина погружения – 30 м. Вооружение: два трубчатых торпедных аппарата в носу и один в корме.

Эта одна из четырех подводных лодок типа «Протектор» (в русском флоте та, как уже указывалось, носила название «Осетр»), заказанных Россией после приобретения «Осетра» в американской фирме С. Лейка. В дальнейшем, в 1906 г., был выдан заказ на постройку еще четырех лодок большего водоизмещения типа «Кайман». «Кефаль» доставили из США в Россию в разобранном виде, а сборку производили во временных мастерских Либавского военного порта

Назначенный для наблюдения за постройкой подводных лодок Лейка представитель Морского министерства лейтенант ПК. Панютин писал весной 1905 г. в рапорте на имя заведующего подводным плаванием капитана 1-го ранга Э.Н. Щенсновича: «…прибывающие сюда (в Либаву – *В.Р.)* лодки, вопреки моим предположениям в том, что они придут в разобранном виде и их остается только собрать, оказались только корпусами лодок, наполовину не склепанными и

неоконченными, так что теперь их приходится не собирать, а строить…»[29]

«Кефаль» была готова в конце апреля 1905 г. вместо конца октября 1904 г., а остальные четыре – в июне – июле 1905-го вместо декабря 1904 г. Перевезенную во Владивосток «Кефаль» спустили на воду в начале августа 1905 г. А 23 августа (5 сентября) война на Дальнем Востоке закончилась.

12 (25) октября 1905 г. состоялось первое погружение «Кефали». Во второй половине октября она выходила для разведки. А 25 и 26 ноября совершала практические погружения, находясь под водой до 4 ч. Торпедных же стрельб не производила.

В связи с приближением окончания кампании 1907 г. встал вопрос о том, как быть, когда наступит холодное время года. Подводники единодушно ратовали за продолжение плаваний. В частном письме одному из офицеров Морского технического комитета заведующий отрядом подводного плавания капитан 2-го ранга СР. Магнус писал тогда: «Лодки будут плавать до декабря и погружаться при морозах» [30].

В конце следующего, 1908 г. проблема зимних плаваний подводных лодок приобрела уже официальный характер, в связи с чем командующий Морскими силами Тихого океана отдал приказ о проведении специальных испытаний.

Требовалось выяснить: насколько замерзает перископ, ко-

---

[29] Келле Э. Подводные лодки в России в 1904–1905 гг.

[30] РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 102. Л. 122 об.

гда, скрывшись под водой, лодка снова поднимает его над поверхностью, не помешает ли это ориентированию? Возможно ли оттаять замерзшее стекло перископа, уйдя для этого под воду? Какая температура в лодке во время хода под водой?

Современным подводникам эти вопросы могут показаться по меньшей мере наивными. Но ведь подводное плавание делало тогда свои первые, робкие шаги. Подводные лодки только еще успели заявить о себе как о новом оружии в борьбе на море, да и лодки были еще далеки от совершенства.

Проведение испытаний поручили экипажу «Кефали», которой командовал уже мичман В.А. Меркушев, закончивший курс подводного плавания в Либаве (ранее командовал на Балтике подводной лодкой «Сиг»)[31]. Команда «Кефали» тщательно подготовилась к трудному экзамену, осмотрела и опробовала многочисленные механизмы и системы.

16 (29) декабря 1908 г. с помощью ледокола «Надежный» «Кефаль» перешла из места зимней стоянки в Военной гавани в Коммерческий порт. На следующий день начались испытания. Температура воздуха к утру опустилась до —25° по Цельсию. Всю бухту Золотой Рог до самого острова Русского покрывал лед. Но это не остановило мужественных подводников. С прибытием на подводную лодку капитана 2-го ранга

[31] Следует иметь в виду, что в литературе чаще всего фамилия этого известного подводника писалась как «Меркушев». Сам же он обычно подписывался «Меркушов». (См.: Меркушев В.А. Подводные лодки Балтийского моря в мировой войне. Пг., 1918. С. 61.)

СР. Магнуса и отрядного механика штабс-капитана Б.Е. Сальяра приступили вначале к пробному погружению «на концах» (тросах) у транспорта «Тобол». Однако через 10 мин. пришлось его приостановить, так как оба клинкета (запорные механизмы для трубопроводов) кольцевой цистерны замерзли и не открывались. Пришлось их оттаивать и расхаживать. Затем лодка опустилась на глубину 33 фута – чуть более 10 м – и легла на грунт. Через несколько минут командир отдал приказание приступить к всплытию, но оказалось, что лодку течением поднесло под транспорт и она остановилась на глубине 4,6 м. Через иллюминаторы рубки определили, что «Кефаль» зацепилась за боковой киль транспорта. Подводной лодке удалось выйти из-под судна, но при этом она врезалась в довольно толстый лед. Лодка продула цистерну и всплыла, подняв лед на себя носовой надстройкой и рубкой.

Через два дня, 19 декабря 1908 г. (1 января 1909 г.), испытания возобновились. Как и в первый раз, на борту «Кефали» находились представители командования. Буксируемая катером «Проворный», лодка направилась к выходу из бухты Золотой Рог. В 10 ч утра она вошла в пробитый ледоколом канал. Через полчаса у мыса Чуркина отдала буксир. Кругом от берега до самого Скрыплевского маяка простиралось ледяное поле толщиной 6 дюймов (примерно 15,2 см).

Чтобы подойти к видневшейся вдали полынье, увеличили число оборотов двигателя. В 11 ч 20 мин. в проливе Босфор Восточный лодка погрузилась. Спустя 22 мин., когда под-

водники убедились, что все механизмы оттаяли, находясь в боевом положении (с выступавшей на поверхности рубкой), «Кефаль» начала движение. Меркушев управлял кораблем, наблюдая через иллюминаторы колпака рубки, так как стекло перископа замерзло. Однако наползший на рубку лед вскоре закрыл носовой иллюминатор, и ход пришлось застопорить. Затем лодка погрузилась на перископную глубину и направилась подо льдом к острову Скрыплева в заливе Петра Великого.

В.А. Меркушев напишет потом об этом, ставшем поистине историческом, эпизоде: «В 11 ч 48 мин. утра началось *первое и единственное во всем мире* (выделено мной. – *В.Р.)* плавание подводной лодки под сплошным ледяным покровом»[32].

А в вахтенном журнале появится запись: «Шесть минут шел под водой, имея перископ выше поверхности и разрушая им дюймовый лед»[33]. В полдень, после короткой остановки электромоторов, «Кефаль» погрузилась еще глубже, на 5,3 м, и снова дала ход. На этот раз и перископ оказался подо льдом, и его рассекал лишь один длинный флагшток. В 12 ч 12 мин. командир всплыл до боевого положения, чтобы осмотреться, а потом лодка снова погрузилась. Флагшток давно погнулся, и «Кефаль», «идя подо льдом, ничем не выдавала своего присутствия, нервируя этим людей, находив-

[32] Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 158.

[33] РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 38335. Л. 45.

шихся на конвоире».

Во время еще одного короткого подвсплытия Меркушев продул нижнюю призму перископа. Сквозь намерзшую пленку, как в тумане, он разглядел очертания берегов и темную массу острова Скрыплева. «Этот первый успех был достигнут через 48 мин. подводного хода»[34].

В 13 ч 20 мин. лодка всплыла в одной миле от Скрыплевского маяка. «Курс, взятый по перископу и замеченный по компасу», оказался точным. При всплытии «Кефаль» пробила ледяное поле, подняв лед на себя.

Всего за время испытаний «Кефаль» пробыла подо льдом 1 ч 32 мин., считая и время всплытия в боевое положение, пройдя в общей сложности при этом 4 мили.

Длительное время о подледном плавании «Кефали» знало в то время ограниченное число лиц, хотя после Русско-японской войны в среде русских военных моряков и в печати широко дискутировался вопрос о роли и месте подводного флота в вооруженной борьбе на море, о перспективах развития подводных лодок.

В 1913 г. лейтенант В.А. Меркушев (он командовал уже подводной лодкой «Аллигатор») обобщил материалы проведенного эксперимента в статье «Опыт плавания подводной лодки подо льдом». «Конечно, в такой короткий срок, – писал он, – нельзя было окончательно выяснить серьезный вопрос о способности подводных лодок видеть в зимнее время

[34] Там же, л. 47

так же хорошо, как в летнее. Опыты подобного рода нельзя проводить в виде полумеры, т. к. очевидно, что в одну неделю нельзя сделать что-нибудь значительное… Погружение вполне возможно даже при больших морозах, необходимо только иметь особый тип подводных лодок, приспособленных к зимним плаваниям. Кроме того, конечно, необходима практика личного состава, чтобы он знал, какие могут быть случайности и на что нужно обратить особое внимание при приготовлении лодки к погружению…

Вполне возможно продлять срок их (лодок. – *В.Р.)* боевой пригодности на 2–3 месяца…»[35].

Итак, первой подводной лодкой, действительно совершившей подледное плавание, была «Кефаль», находившаяся в составе русского флота. А галерею командиров подводных лодок, водивших последние под лед, открыл Василий Александрович Меркушев.

Назначенный впоследствии командиром балтийской подводной лодки «Окунь» (типа «Касатки»), лейтенант В.А. Меркушев отличился и в бою с врагом. Это было во время Первой мировой войны. Находясь на позиции у входа в Ирбенский пролив, он 21 мая 1915 г. встретил германскую эскадру из трех броненосных крейсеров, охраняемых миноносцами. Приняв смелое решение и умело маневрируя, Меркушев прорвал охранение и начал атаку. На одном из броненосных крейсеров заметили русскую подводную лодку и ре-

[35] Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 161–163.

шили ее таранить. Стремительные и грамотные действия командира и экипажа спасли подводный корабль. Лодка успела погрузиться, и враг прошел над ней, погнув, однако, перископ. Меркушев перед этим успел подать команду «Пли» и выпустить две торпеды. Подводники отчетливо слышали взрыв. Но установить результаты атаки из-за повреждения перископа не смогли.

Командование германской эскадры решило не искушать больше судьбу. Неприятельские корабли легли на обратный курс. А подводная лодка благополучно вернулась в базу. Согнутый под углом 90° перископ «Окуня» экспонируется сейчас в одном из залов Центрального военно-морского музея в Санкт-Петербурге.

«Действовать зимою… не невозможно»

В состав Учебного отряда подводного плавания, созданного в Либаве (ныне Лиепая) в феврале – марте 1906 г.[36] вошли подводные лодки «Белуга», «Лосось», «Пескарь», «Сиг» и «Стерлядь», в дальнейшем к ним присоединились «Камбала», «Карась» и «Карп», а также учебное судно «Хабаровск». Здесь проходили подготовку для подводных лодок всех флотов как офицеры, так и рядовые специалисты –

[36] 19 марта 1906 г. указом императора подводные лодки были объявлены самостоятельным классом кораблей. Этот день ныне празднуется как День подводника.

унтер-офицеры и матросы. Первыми начали учебу 7 офицеров и 20 матросов. В 1907 г. при Учебном отряде подверглись специальным экзаменам служившие ранее на подводных лодках 68 офицеров. Всем им присвоили звание – офицеры подводного плавания. Осенью того же года из новобранцев, призванных на военную службу, зачислили в отряд 200 человек, отличавшихся хорошим здоровьем и знакомых с каким-либо ремеслом.

Все зачисленные в отряд подводного плавания проходили основательную подготовку. В результате русский подводный флот обретал прекрасных специалистов.

В записке, направленной начальником Учебного отряда капитаном 1-го ранга Щенсновичем в Морской генеральный штаб, говорилось, что на опыте заведования подводным плаванием в 1905–1906 гг. он «пришел к заключению, что мы умеем владеть подводными лодками всех имеющихся у нас типов, что лодки составляют могущественное оружие в руках наших офицеров и команд…»[37].

Помимо подготовки кадров Учебный отряд решал и другие задачи. Под руководством его специалистов осуществлялась боевая учеба экипажей подводных лодок, а также разрабатывались тактические приемы их боевого использования.

С наступлением зимы, как правило, в конце декабря, подводные лодки Учебного отряда зачислялись в вооруженный резерв. Командование отряда считало, что «подводные лод-

[37] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 59.

ки по неспособности своей плавать в сильные морозы свыше 5° почти все одинаковы», а «проходить через разбитый, но толстый лед… весьма рискованно». В одном из отчетов о деятельности отряда указывалось: «Подводным лодкам не представляется уже возможным плавать под водою без риска повредить льдом перископы»[38].

Морское ведомство требовало, чтобы подводные лодки, находившиеся в кампании, были всегда готовы к действиям, а те, которые зачислялись в вооруженный резерв, «должны быть высылаемы в море на стрельбу и маневры не менее раза в неделю, если позволит состояние льда». Командование Учебного отряда не раз ставило вопрос о том, что для обогрева лодок, стоящих у пирсов, и вывода их через лед начистую воду, в Либавском порту необходимо иметь не менее пяти ледоколов-конвоиров[39]. Однако такое количество ледоколов флот выделить не мог.

Остро вставала тогда и проблема перебазирования из Петербурга в Либаву вступавших в строй в течение всего года подводных лодок. Начальник Учебного отряда капитан 1-го ранга П.П. Левицкий, сменивший Э.Н. Щенсновича, докладывал в Главный морской штаб в ноябре 1908 года: «Пока подводные лодки будут задерживаться в С.-Петербурге, мы не получим подводного флота с военным значением. Только плавая в море, личный состав подводных лодок научает-

---

[38] Известия по подводному плаванию. 1907 Вып. 1. С. 14.

[39] РГАВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 3774. Л. *66* об, 73.

ся управлению механизмов лодок и получает возможность практиковаться в стрельбе минами – этой целью существования подводных лодок»[40].

Большую часть подводных лодок Учебного отряда с окончанием летней кампании поднимали на стенку и устанавливали на специальные тележки. Однако некоторые из кораблей и для обучения личного состава, и сохранения хотя бы частично боеготовности отряда оставляли на плаву. Так, в зиму 1907–1908 гг. подводные лодки «Карась» и «Камбала» стояли у стенки и отапливались с помощью грелок, питаемых электроэнергией береговой станции порта.

Конечно, такие полумеры не решали проблемы ни поддержания русских подводных сил на Балтийском море в надлежащей боевой готовности, ни ускорения обучения подводников.

Еще более остро стоял тогда вопрос о судьбах российского флота.

Какой России нужен флот? Спор вокруг путей его строительства велся еще и до Русско-японской войны. Однако после поражения в войне, потери в ходе боевых действий части морских сил на Тихом океане и кораблей Балтийского флота он разгорелся с новой силой.

Во время дискуссий, острота которых вызывалась и отсутствием единства во взглядах и неспособностью правительства и морского ведомства четко определить роль флота в

[40] Там же, л. 185—187

войне и направленность его развития, сформировались две принципиально противоположные позиции: так называемых «линейщиков», выступавших за строительство крупных надводных броненосных кораблей как основы морской мощи государства, и сторонников подводного плавания.

К последним относились главным образом офицеры молодого еще и немногочисленного русского подводного флота. Главные их аргументы сводились к тому, что потеря в минувшей войне большинства крупных кораблей в условиях экономически отсталой России трудновосполнима. Необходимость же обороны страны с морских направлений требует быстрого воссоздания флота, которое возможно при значительно меньших затратах, если сделать упор на строительство миноносцев и подводных лодок.

Сторонниками этого направления и горячими защитниками подводного флота были И.И. Ризнич, В.А. Алексеев, СИ. Власьев, Я.И. Подгорный, Е.В. Саговский. Их поддерживали многие офицеры, механики, некоторые представители прессы.

Среди «линейщиков» своей особой активностью и крайними взглядами выделялись А.Д. Бубнов, А.В. Колчак, И.Г. Энгельман. Последний утверждал: подводные лодки еще очень далеки от такой степени совершенства, чтобы их можно было признать новым типом боевого корабля. Их, мол, «нельзя признать еще даже вообще за суда, они пока – только аппараты, остроумные приборы для подводного плава-

ния»[41]. Не верили «линейщики» и в будущее подводного плавания: «Что же касается самостоятельности ее (подводной лодки. – *В.Р.)* действий в открытом море в качестве главного агента войны, то ясно, что лодка до этого еще не доросла, да и вряд ли когда-нибудь дорастет»[42]. Так рассуждал А.В. Колчак.

Свои страницы спорящимся предоставили «Морской сборник», «Военный вестник», «Известия общества офицеров флота», газета «Кронштадтский вестник» и «Котлин». Печатались статьи на эту тему в журналах «Русское судоходство», «Теплоход» и в других периодических изданиях. Значительную поддержку получили подводники от «Известий по подводному плаванию», выходящих с 1908 г. в Либаве.

Один из неутомимых пропагандистов подводного плавания И.И. Ризнич[43] возражая «линейщикам», убежденно писал:

«Подводная лодка вступила в свои права, и горе тем, кто своевременно не вдумается в значение этого не нового уже оружия в будущей войне»[44].

Среди аргументов, выдвигаемых противниками подводных лодок, видное место занимала неспособность их якобы

---

[41] Морской сборник. 1907 № 5. С. 73.

[42] Морской сборник. 1908. № 7 С. 21.

[43] Лейтенант И.И. Ризнич – один из первых в России командиров-подводников. В 1904–1905 гг. командовал подводной лодкой «Стерлядь».

[44] Известия общества офицеров флота. 1909. № 4. С. 49.

действовать в зимнее время. Выступая против И.И. Ризнича, которого он назвал «фанатиком» подводного плавания, И.Г. Энгельман доказывал, что, если война начнется зимой, когда «все наши стратегические пункты покрыты слоем льда, при наличии которого ни подводные лодки, ни миноносцы плавать не могут», неприятель беспрепятственно, где угодно может высадить десант и поддерживать его с фланга линейным флотом, сопровождаемым ледоколами[45].

Возражая оппоненту в защиту Ризнича, Е.В. Саговский писал, что в случае, который привел Энгельман, обороняющейся стороной обязательно будут приняты противодесантные меры в тех пунктах, водные подступы к которым зимой замерзают. И неоценимую роль здесь могут оказать подводные лодки. Конечно, в этих районах минные (торпедные. – *В.Р.)* атаки подводных лодок стесняются, но не исключаются, «ибо не станет же автор отрицать *возможность для современной подводной лодки плавать подо льдом* (выделено мной. – *В-Р-),* ибо она теперь может проплыть 500 миль[46] на глубине 50–55 футов. Для того чтобы стрелять по цели в 15 кв. верст, которую представляет отряд из 50 неприятельских транспортов, не надо производить никаких надводных наблюдений: ей только надо, отправляясь в атаку, знать на-

[45] См.: Морской сборник. 1908. № 1. С. 86.

[46] Необходимо уточнить, что подводные лодки, находившиеся в то время в составе российского да и зарубежных флотов, не обладали такой дальностью плавания: обычно она составляла 30 миль. Таким образом, здесь явная описка или автора, или редакции журнала.

правление, по которому медленно двигается неприятель, и расстояние, по которому надо пройти, чтобы выпустить мину. Направление лодка будет знать по компасу, а расстояние – по прибору расстояний, имеющемуся на современных подводных лодках. Неужели автор думает, что, скажем, из 10 мин, выпущенных при таких условиях, ни одна не попадет в цель?.. Разве, далее, подводные лодки не могут минами Уайтхеда так же «засоривать» путь следования неприятеля, как то не раз делали японцы в прошлую войну? А для такой операции лодкам и под лед спускаться не придется: они просто-напросто могут находиться в бассейне, вырубленном во льду и замаскированном от неприятеля, и ждать, когда неприятель этот достаточно к ним приблизится. Приняв все это во внимание, думаю, что автор согласится, что *подводной лодке действовать зимою хотя и трудно, но не невозможно»*[47] (выделено мной. – *В.Р.).*

Подобной же точки зрения придерживался и другой сторонник подводного флота – Л.Ф. Добротворский. Контр-адмирал в отставке, ранее он командовал многими надводными кораблями самых различных классов и типов. В Цусимском сражении находился на мостике крейсера «Олег». Опытный моряк, на взглядах которого не могла не отразиться вся тяжесть поражения флота в Русско-японской войне, был весьма категоричен. Эпиграфом к своей книге «Морские ошибки загубят Россию» он поставил слова: «Надвод-

[47] Русское судоходство. 1909. № 3. С. 128.

ный флот – наша могила. Подводный флот усиливает мощь России и ее армий вдвое».

Поддерживая Е.В. Саговского, Добротворский писал: «Так как ледяной покров для современных сильных броненосцев и бронированных крейсеров не представляет неодолимых препятствий к их плаваниям, то на всякий случай нашим подводным лодкам не мешает выработать особые предохранители для скольжения подо льдом (сохранена разрядка оригинала. – *В.Р.*).

Конечно, в этих случаях придется им плавать, руководствуясь одними компасами и шумом ломаемого льда надводными неприятельскими судами; но так как эти расстояния (от берега до флота) будут небольшие, то все это вполне возможно»[48].

Знакомясь с этими аргументами, следует, конечно, иметь в виду, что вооруженная торпедами подводная лодка того времени не имела абсолютно никаких технических средств для обнаружения кораблей противника и тем более для бесперископного выполнения торпедных атак. Но и надводные корабли также не располагали еще надежными средствами обнаружения и уничтожения подводных лодок.

Вопрос о возможности использования подводных лодок в зимний период года во время непрекращающихся жарких споров не сходил с повестки дня[49]. Летом 1910 г. в собра-

---

[48] Добротворский Л. Морские ошибки загубят Россию. Пб, 1912. С. 5.

[49] Заметим, что в числе первых считал якобы возможным использовать под-

нии «Российского морского союза» в Петербурге состоялся доклад генерал-майора в отставке В.А. Алексеева, выступавшего неоднократно в печати под псевдонимом Брут. В ходе обсуждения его доклада защитники броненосных флотов выдвигали «предположение о невозможности действовать в холодное время, когда они (подводные лодки. – *В.Р.)* могут обмерзать с поверхности». Присутствовавшие командиры подводных лодок разъяснили, что «лодки обмерзают, лишь находясь над водою, а при погружении их под воду лед сейчас же стает»[50]. Надежным подтверждением для их доводов послужил опыт тихоокеанских подводников, плававших в зимнее время в ледовой обстановке.

«Линейщики» утверждали, наконец, что создание подводного флота (проектирование, постройка, подготовка кадров, более сложные требования к базированию) вызовет немало дополнительных расходов, которые не будут оправданы в связи с несовершенством лодок. Но у их противников и на этот счет имелся аргумент. Еще в 1904 г. Г.Ф. Нефедов писал: «Расходы эти в военном смысле надо признать наиболее производительными и нельзя упускать из виду, что сооруже-

---

водную лодку для скрытного нападения на корабли неприятельского флота изподо льда отставной штабс-капитан О.А. Томашевич, создавший проект двухвальной подводной лодки водоизмещением около 50 т, который он предложил в конце 70-х – начале 80-х гг. XIX века морскому ведомству. Подтвердить этот факт архивными источниками автору, к сожалению, не удалось. (См.: Быховский И.А. Мастера потаенных судов. М., 1950. С. 84.)

[50] Теплоход. 1911. № 1–2. С. 24.

нием предлагаемого типа подводных судов (подводных крейсеров. – *В.Р.)* будет дан толчок совершенно новому типу мореплавания – зимнему торговому и пассажирскому подводному мореходству в замерзающих морях достаточной глубины, и может быть, и плаванию в полярных водах у нас, например, по необъятному побережью Сибири»[51].

Ледовое «крещение» балтийцев

В 1911 г. после длительных дискуссий в военно-морских кругах с участием широкой общественности Морское министерство разработало рассчитанный на 5 лет новый вариант «малой» кораблестроительной программы, или программы ускоренного судостроения, предусматривавшей строительство как крупных надводных кораблей, так и подводных лодок и миноносцев.

В разгар дискуссии, к началу 1907 г., Россия имела 18 подводных лодок в строю (13 – на Дальнем Востоке, 5 – на Балтике) и 11 – в постройке[52].

Утвержденная в 1912 г. «малая» кораблестроительная программа предусматривала строительство на Балтийском заводе 14 подводных лодок (12 – для Балтики и 2 – для Дальнего Востока), а на заводе «Ноблесснер» – еще 4 лодок для Сибирской флотилии (так стали называться морские силы

[51] Нефедов ГФ. Какие подводные лодки нужны России. СПб, 1904. С. 15—*16.*
[52] РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 60.

России на Тихом океане). Относились они к типу «Барс», о котором пойдет речь ниже. Однако в дальнейшем в связи с началом Первой мировой войны все лодки остались на Балтийском театре военных действий.

Еще 6 подводных лодок типа «Барс» и 3 типа «Морж», а также 3 типа «Нарвал» (проект фирмы Д. Голланда) строились для Черного моря.

К этому времени окончательно определился отечественный, русский тип подводной лодки.

Вслед за «Дельфином», первой боевой подводной лодкой русского флота, и «Касаткой», которые он проектировал в соавторстве, И.Г. Бубнов создал проект подводной лодки «Минога». Она вошла в историю как первая в мире лодка с дизельной силовой установкой. Кроме того, цистерны главного балласта располагались на ней вне корпуса – в легких оконечностях. В 1906 г. им же была сконструирована подводная лодка «Акула», спущенная на воду в августе 1909 г. и зачисленная в состав действующего флота в октябре 1911 г. По сравнению с «Миногой» у нее было втрое большее водоизмещение (надводное – 370 т, подводное – 475 т). В 1911 г. И.Г. Бубнов представил в Морское министерство еще два проекта подводных лодок – типа «Морж» и «Барс»[53]. По первому проекту строились три подводные лод-

[53] Всего И.Г. Бубнов разработал 6 проектов подводных лодок, по которым построено 32 корабля – почти половина подводного флота дореволюционной России.

ки на отделении Балтийского завода в Николаеве, по второму – 24 в Петербурге и Ревеле (Таллин). Подводные лодки типа «Барс» имели длину 68 м, ширину 4,5 м, надводное водоизмещение – 650 т, подводное – 780 т, скорость хода надводную (по проекту) – 8,5 узла.

«Моржи» и «Барсы» были самыми мощными по вооружению подводными лодками в мире: их торпедное вооружение состояло из 12 торпедных аппаратов – 4 трубчатых (2 – в носу, 2 – в корме) и 8 решетчатых в надстройке (по 4 на борт). Дальность плавания по сравнению с «Акулой» увеличилась с 1000 до 2500 миль. На «Моржах» и «Барсах» предусматривалось и артиллерийское вооружение: два орудия калибра 57 и 37 мм, а также один пулемет.

Существенным недостатком однокорпусных подводных лодок типа «Барс» явилось отсутствие водонепроницаемых переборок, что значительно снижало живучесть лодки. Мала была скорость погружения – 3–4 минуты.

Следует упомянуть также о проекте подводного крейсера И.Г. Бубнова водоизмещением около 3500 т (1914 г.), на котором предполагалось использовать в качестве главных двигателей мощные паровые турбины, способные обеспечить скорость в позиционном положении до 25 узл. (напомним, что на современных атомных подводных лодках также стоят паровые турбины). Наконец, еще в одном бубновском проекте двухкорпусной подводной лодки водоизмещением в 971 т предусматривалось разделение прочного корпуса на восемь

водонепроницаемых отсеков. Имя замечательного конструктора подводных лодок Ивана Григорьевича Бубнова, с деятельностью которого связан значительный этап в развитии и практике кораблестроения, прочно вошло в летопись отечественной науки и техники. «Основоположником русского подводного кораблестроения» назвал И.Г. Бубнова главный подводник Штаба РККФ Н.А. Зарубин (была такая необычная должность в первой половине 1920-х гг.). «Все, что сделано в России… до Бубнова, – не более чем опыты, порой наивные, – писал он. – Иван Григорьевич дал России первые боеспособные субмарины того типа, который вошел в историю под названием Русского».

И хотя творческая мысль русских конструкторов опережала достижения зарубежных кораблестроителей, строительство подводных лодок в России, к сожалению, велось все же медленно. Оно наталкивалось и на нежелание выполнять небольшие заказы, и на непонимание значения подводных лодок для боевых действий на море, и, наконец, на слабость судостроительной базы. В связи с последним решено было построить в Ревеле специальный, хорошо оборудованный завод (он получил по именам учредителей Л.Л. Нобеля и Г.А. Лесснера название «Ноблесснер»). В учрежденном в 1912 г. для его строительства обществе начались закулисные махинации, тем более что заказы на строительство лодок считались весьма выгодными: стоимость лодки И.Г. Бубнова составляла около 3,7 млн, а фирмы Д. Голланда – даже

4 млн рублей. В результате интриг и комбинаций руководители еще непостроенного завода ухитрились получить самый крупный заказ – на 8 из 12 лодок[54].

А в конечном счете все, вместе взятое, привело к тому, что к началу Первой мировой войны русский флот не получил ни одной подводной лодки типа «Морж» и «Барс».

На Балтике Россия имела в строю в 1914 г. 11, а на Черном море – 4 подводные лодки[55]. Подводные силы Балтийского флота состояли из бригады, в которую входили подводные лодки: «Акула», «Минога», «Макрель», «Окунь» (1-й дивизион) – две последние типа «Касатка»; «Кайман», «Аллигатор», «Дракон» и «Крокодил» (2-й дивизион) – все фирмы Лейка; и, наконец, лодки Учебного отряда подводного плавания – «Белуга», «Стерлядь» и «Пескарь» фирмы Д. Голланда.

На Черноморском флоте отдельный дивизион подводных лодок включал: «Лосось», «Судак», «Карп» и «Карась» (две первые – фирмы «Голланд», остальные – Круппа).

С началом войны пришлось усилить эти флоты за счет перевозки лодок по железной дороге из Владивостока, а Балтийский флот – еще и путем переброски 10 английских лодок типа «Е» и «С» на наш морской театр по договоренности с британским адмиралтейством.

Несмотря на небольшую численность подводных лодок,

---

[54] РГАВМФ. Ф. 1248. Оп. 1. Д. 1. Л. 33.

[55] См.: История военно-морского искусства. М, 1963. Т. 1. С. 235.

уже в первый год войны они заявили о себе как о силе, с которой противник должен считаться, систематически использовались для действий против боевых кораблей и транспортных судов методом крейсерства в ограниченном районе или позиционно[56]. Продолжительность пребывания подводных лодок в море достигла 12 суток.

Под влиянием потерь на минах и угрозы со стороны русских подводных лодок Германия до весны 1915 г. была вынуждена прекратить на Балтике операции флота. В июле 1915 г. начальник оперативной части штаба командующего германским флотом Балтийского моря указывал: «Теперь, при обсуждении будущих операций, в основу всего приходится класть свойства подводных лодок».

Подтвердили свои боевые качества подводные лодки русского флота и в 1915 г., уничтожив на Балтийском морском театре броненосный крейсер, легкий крейсер и в общей сложности 16 пароходов противника, что вынудило последнего серьезно ограничить свои активные действия на море.

К этому времени в связи с ожидаемым вступлением в строй подводных лодок типа «Барс» балтийскую бригаду подводных лодок (она была сформирована на базе дивизиона в 1913 г.) развернули в дивизию, состоявшую из пяти

[56] Крейсерство в ограниченном районе – плавание подводной лодки в определенном заранее районе – заливе или части моря для активного поиска кораблей и судов противника. Позиционный метод – нахождение подводной лодки с этими же целями на заданной позиции (обычно квадрат, прямоугольник), чаще всего на подходах к базам, проливам, у проходов в минных и сетевых заграждениях.

дивизионов и дивизиона особого назначения, в который вошли малые подводные лодки № 1, № 2 и № 3. Последние были построены в 1914 г. на Невском заводе по заказу Военно-инженерного ведомства для обороны морских крепостей. В 1916 г. лодки № 1 и № 2 отправили на Белое море, а № 3 – на Дунай.

В 1916 г. активность русских подводных сил на Балтике, особенно против судоходства противника, с вступлением в строй подводных лодок типа «Барс» еще больше возросла. Под влиянием подводной угрозы Германия вынуждена была перебросить из Северного моря в Балтийское часть своих сил и ввести систему конвоев.

Несмотря на усложнение условий борьбы на вражеских коммуникациях, некоторым из лодок все же удавалось добиться успеха. Подводная лодка «Волк», например, действуя в районе Норчепингской бухты, 4 мая 1916 г. потопила три германских транспорта общим водоизмещением 8800 т. 26 июля 1917 г., находясь в северной части Ботнического залива, подводная лодка «Вепрь» потопила торпедой германский пароход «Фридрих Карофер»[57].

Ознакомившись кратко с некоторыми сведениями о боевой деятельности подводных лодок русского флота на Балтийском морском театре, читатель вправе спросить: а как обстояло дело в зимнее время года?

---

[57] См.: Боевая летопись русского флота: Хроника важнейших событий военной истории русского флота с IX в. по 1917 г. М, 1948. С. 386.

Еще в конце 1914 г. командование Балтийского флота приступило к подготовке большой заградительной операции крейсеров. Для их прикрытия, если неприятельские корабли попытаются сорвать операцию, в западную часть Балтийского моря решено было направить подводные лодки. «Акуле», в частности, предстояло действовать к югу от острова Готланд, в районе банка Хоборг, банка Средняя, у острова Эланд, а если позволят обстоятельства, то и у острова Борнхольм.

13 декабря, как намечалось, из-за сильного шторма «Акула» выйти в море не смогла. 16 декабря, несмотря на непогоду, она все же вышла в море и направилась к острову Готска-Сандё, где на исходе следующего дня обнаружила отряд германских кораблей. Снежная пурга и наступившие сумерки не позволили ее командиру вести наблюдение через перископ, и атака не состоялась. В 19 ч, уже в темноте, лодка встретила крейсер «Аугсбург». Обильный снегопад и большая волна сильно затруднили атаку, но «Акула» все же выпустила две торпеды, которые в цель не попали.

К исходу 1914 г. подводные лодки типа «Касатка», «Барс» и другие встали в зимний ремонт. Кампанию продолжили только английские подводные лодки, приданные Балтийскому флоту, и малые русские лодки № 1, № 2 и № 3, находившиеся в Балтийском порту (Палдиски).

Когда возникала необходимость выйти в море, лодки выводились из гавани за ледоколами. В апреле 1915 г., напри-

мер, для действий против германских кораблей на буксире за ледоколом вышла английская подводная лодка «Е-1».

30 апреля в связи с сообщением о готовящемся набеге (об этом стало известно из расшифрованной германской радиограммы) легких крейсеров и миноносцев противника на Рижский залив командование выслало туда подводную лодку «Акула» и четыре миноносца. По выходе из Суропского порта (у западного входа в Таллинский залив) корабли встретили тяжелый лед и вынуждены были зайти вечером в Балтийский порт, чтобы не повредить при плавании ночью во льду свои корпуса.

Подводные лодки Балтийского флота действовали также и в зиму 1915/1916 г. Нелегко приходилось подводникам: в открытом море в условиях жестоких штормов: надстройки и рубки покрывались слоем льда, что затрудняло обслуживание механизмов на верхней палубе, создавало трудности в поддержании в готовности оружия. При возвращении с боевого задания лодки обычно встречали у берега сплошной лед, преодолевали который самостоятельно или с помощью ледокола.

В середине ноября 1915 г. командование приняло решение произвести нападение на германские корабли, несшие дозорную службу между островом Готланд и побережьем Курляндии. Чтобы не дать противнику возможности выслать подкрепление, в район Либавы и Данцигской бухты (Гданьский залив) направили подводные лодки. Из Ревеля в ночь

на 19 ноября для выполнения боевого задания в море вышел «Вепрь». В походе лодка несколько раз встречала неприятельские корабли, о чем сообщала в базу по радио, но сблизиться и атаковать их ей не удалось. Учитывая, что враг успел обнаружить лодку, командир решил возвратиться в базу. От острова Эстергарн до полуострова Дагерорт «Вепрь» при свежей погоде и снежной пурге шел 31 час. Под конец началось сильное обмерзание рубки, люка и системы вентиляции. Через некоторое время оно достигло таких размеров, что погружение стало совершенно невозможным. В Ревель лодка вернулась 26 ноября.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, купив полную легальную версию на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.