

ИЗ ВОЕННОЙ ИСТОРИИ

100 ЛЕТ ПОДВОДНОМУ ФЛОТУ РОССИИ

История русских подводных лодок восходит к 1718 г., когда крестьянин с. Покровского Ефим Никонов подал челобитную Петру I с предложением построить «потаенное судно». Эта первая отечественная подводная лодка была построена и испытана в 1720—1724 гг. Однако испытания не дали положительного результата. После смерти Петра от дальнейших испытаний отказались, а лодку хранили «от чужого глаза», пока она не сгнила.

В 60-е годы XIX столетия появилась подводная лодка с механическим двигателем И. Ф. Александровского, а в 80-е — первая в мире лодка с аккумуляторной батареей и электрическим двигателем С. К. Джевецкого.

Начало XX в. ознаменовалось созданием первой отечественной боевой подводной лодки с бензиновым и электрическим двигателями «Дельфин», спроектированной и построенной в 1900—1903 гг. комиссией под руководством инженера-кораблестроителя И. Г. Бубнова, и первой в мире лодки с дизельной силовой установкой для надводного хода «Минога» И. Г. Бубнова. Первым командиром-подводником стал капитан 2 ранга М. Н. Беклемишев.

Первое соединение подводных лодок было создано на Тихом океане 23 декабря 1904 г. как «Особый отряд миноносцев» в составе крейсеровского отряда в Тихом океане, а его первым командиром был назначен лейтенант А. В. Плотто.

19 марта (6 — по старому стилю) 1906 г. приказом № 52 по Морскому Ведомству Российской империи, утвержденному императором Николаем II, подводные лодки были выделены из класса миноносцев в отдельный класс — «подводные лодки».

19 декабря 1995 г. своим приказом № 433 Главнокомандующий Военно-Морским Флотом Российской Федерации адмирал Ф. Н. Громов учредил годовой праздник — День моряка-подводника — 19 марта. В 2006 г. этот праздник совпадает со 100-летием со дня создания отечественного подводного флота.

НАЧАЛО ПОДВОДНОГО ФЛОТА НА ТИХОМ ОКЕАНЕ



Игорь Федорович ШУГАЛЕЙ,
старший преподаватель ТОВМИ
им. С.О. Макарова, доцент, капи-
тан 2 ранга запаса

В 2006 г. исполняется 100 лет с того момента, когда по указу императора Николая II подводные лодки были выделены в отдельный класс боевых кораблей Российского флота. Предшествовало этому организационному моменту почти двухсотлетняя история попыток отечественного флота сделать подводные лодки реальной силой в борьбе на море. Ещё при Петре Великом Ефим Никонов построил «потаённое судно», которое должно было громить врагов России. В XIX в. генерал А. Шильдер строит первую в мире ракетную подводную лодку (кстати, эта лодка была первым металлическим судном в России). В 60-е годы XIX в. И. Александровский строит свою подводную лодку, приводившуюся в движение сжатым воздухом, и разрабатывает для её вооружения первую в нашей стране торпеду. Для лодок Шильдера и Александровского формируются экипажи, матросы и офицеры которых и стали первыми в нашей стране подводниками¹.

В 80-е годы XIX в. для обороны крепостей строится целая серия из 50 подводных лодок конструкции С.К. Девецкого (рис. 3) для усиления обороны приморских крепостей. Размеры лодки составляли 5,8×1,3×1,8 м. Особенностью конструкции этих лодок, движимых физической силой экипажа (со скоростью 3/4 узла — 1,4 км/час), было то, что для управления их движением использовались не рули, а активный винт. Самым главным влиянием субмарин на развитие отечественного флота надо считать то, что для вооружения своей лодки Александровский построил первую в России торпеду.

Однако все названные подводные лодки оставались только экспериментальными игрушками, а первую действительно боевую подводную лодку Тихоокеанского флота построили только в начале XX в. Первенцем стала ПЛ «Дельфин» (рис. 1). Называвшаяся сначала миноносцем № 113 (по надводному водоизмещению²), эта лодка впервые могла самостоятельно действовать в открытом море. На ней обучались первые кадры для регулярных подводных сил Российского Императорского флота. В октябре 1904 г. она была доставлена во Владивосток и участвовала в боевых действиях русско-японской войны. Прослужил «Дельфин» в составе Российского флота до 1917 г. и навсегда остался первой мореходной ПЛ отечественного флота. А были ли ещё подводные лодки на Тихом океане до «Дельфина»? Оказывается, были. Ещё летом 1904 г. во Владивосток доставили подаренную Крупном лодку «Форель» (рис. 2) имевшую только электрический двигатель, но из-за малых размеров (водоизмещение 17 т) её можно было перевозить на обычной железнодорожной платформе. Прибывшая во Владивосток 29 сентября 1904 г. под командованием Т. фон дер Рааб Тиллена, она стала первой боевой лодкой, начавшей кампанию на Тихом океане³. Кроме того, было доставлено несколько малых лодок и в Порт-Артур.

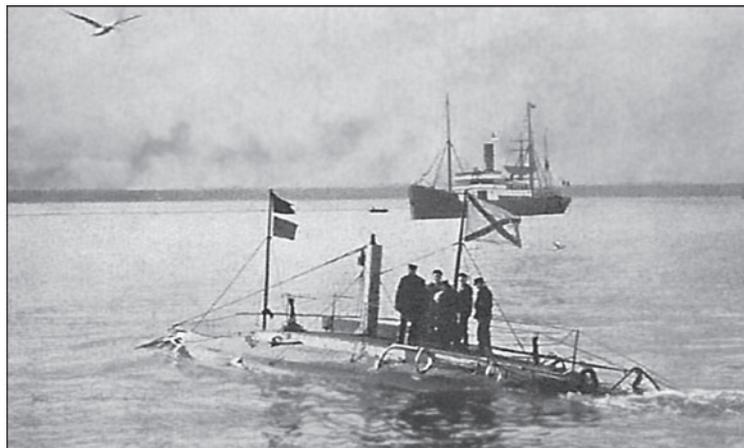


Рис. 1. Подводная лодка «Дельфин» на испытаниях
(открытка издания Н.Н. Апостоли).

Подводные лодки до начала XX в. были не самостоятельными кораблями, а плавсредствами. То есть они приравнивались к корабельным шлюпкам. Как следствие, не было у них и постоянных экипажей, и они могли действовать не самостоятельно, а только рядом с кораблём или базой обеспечения. Они выполняли только функцию подвижных торпедных батарей или диверсионного средства при применении с борта надводного корабля (как минные катера С.О. Макарова). К началу XX в. стало ясно, что реального боевого значения подводные лодки Джевецкого не имеют, и их сняли с вооружения крепостей, а затем сдали на склады. Часть их корпусов переделали в навигационные буи (именно в этом качестве пребывала та подводная лодка, что демонстрируется сейчас в Центральном военно-морском музее), а около десяти штук служили учебными пособиями для слушателей Минного офицерского класса, которые совершали на них учебные плавания в Кронштадтской гавани. Однако этим лодкам всё-таки пришлось участвовать в войне.



Рис. 2. ПЛ «Форель» во Владивостоке

В крепости Порт-Артур был составлен план по её усилению и приведению в соответствие с требованиями времени. Было начато переоборудование крепости, которое осуществлялось по планам военного ведомства. По этим планам на входе в гавань Порт-Артура должны были установить подводные береговые торпедные батареи⁴.

По предложению контр-адмирала В.К. Витгефта, начальника штаба наместника императора на Дальнем Востоке адмирала Е. Алексеева, поданному 30 января 1900 г., до укомплектования таких береговых батарей (сроки их постройки были очень велики), предлагалось использовать для их замены имевшиеся на флоте подводные лодки Джевецкого. Применение их имело бы серьёзное моральное влияние на противника. Одновременно планировалось, отправив лодки на пароходе Добровольного флота на Дальний Восток, организовать как бы случайно его заход в Нагасаки. При этом лодки должны были так размещаться на палубе, чтобы их видели с берега, а попасть внутрь лодки японцы не могли⁵. Из числа лодок, применявшихся как учебные пособия для слушателей Минного офицерского класса, и были отправлены первые подводные лодки на ТОФ.

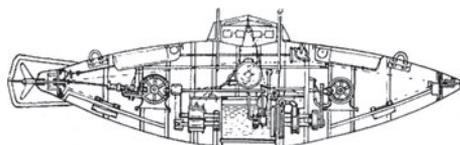
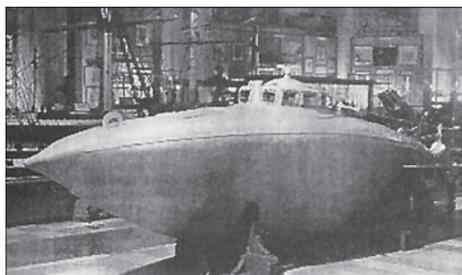


Рис. 3. Подводная лодка Джевецкого в Центральном военно-морском музее (слева) и её устройство (справа)

Двадцать седьмого октября 1900 г. подводная лодка была приготовлена, приведена в исправное состояние и на пароходе «Дагмара» отправлена в Порт-Артур⁶. Кстати, в это время была предпринята попытка отставным лейтенантом Г. Зотовым построить подводную лодку во Владивостоке⁷. Для этой лодки планировалось использовать двигатель жителя Усурийска Худякова, но после более подробного ознакомления с предложением Зотова адмирал С.О. Макаров приказал проект отклонить из-за недоработок его конструкции⁸.

Готовясь к получению новых кораблей, командование Российского флота на Дальнем Востоке распространило среди морских офицеров опросный лист с перечнем вопросов по возможному использованию подводных лодок в военных действиях⁹. Здесь видна рука адмирала Витгефта, который в 90-е годы XIX в., исполняя должность помощника главного инспектора минного дела на флоте, занимался вопросами подводного плавания. Для этих целей в 1890 г. он даже ездил в длительную командировку за границу¹⁰.

Прибывшая в Порт-Артур лодка была оборудована двумя торпедными аппаратами¹¹. Так лодка Джевецкого вошла в состав флота на Тихом океане.

Использовать подводные лодки для оказания психологического давления на вероятных противников России нашим морякам приходилось и ранее. Так, самыми совершенными подводными лодками в середине второй половины XIX в. были лодки конструктора Норденфельда в Англии. Стоимость такой лодки составляла 26 000 фунтов стерлингов¹². Эти лодки уже покупали некоторые

страны (среди них была даже Турция). С июня 1888 г. с Норденфельдом велись переговоры, и была создана комиссия под руководством адмирала Дикова. Комиссия в августе 1888 г. осмотрела лодку в Саутгемптоне и пришла к выводу о ее непригодности к использованию из-за затруднённого погружения. Переговоры по поводу покупки были прекращены¹³. Однако в различных изданиях встречаются сведения о приобретении такой лодки, но она считается погибшей у берегов Дании при буксировке в Россию. В то же время высказываются предположения о том, что лодку, возможно, всё-таки купили, и в годы русско-японской войны под названием миноносец «Подвижной» использовали во Владивостоке¹⁴.

Попытка оказать психологическое давление на японцев с помощью лодки Джевецкого полностью удалась. Хотя сама субмарина, хранившаяся на складах порта, так и не была введена в строй (назначенные на ПЛ механики, которыми руководил младший инженер-механик броненосца «Пересвет» П.Н. Тихобаев, не смогли наладить работу механизмов лодки), свою задачу она выполнила. После подрыва на минах, поставленных минным заградителем «Амур», японских броненосцев «Хаусе» и «Ясима» спущенные на воду катера других единиц эскадры пошли к тонущим кораблям. Экипаж одного из катеров увидел какую-то тень, мелькнувшую у него под килём. Считая, что это русская подводная лодка, японские корабли открыли стрельбу по воде и впредь опасались приближаться к Порт-Артуру. Для полноты картины надо добавить, что ещё одной лодке Джевецкого пришлось поучаствовать в войне. По инициативе лейтенанта С.А. Яновича на одну такую лодку (рис. 3) установили бензиновый двигатель мощностью 14 л.с. (для этого в корпус врезали дополнительную вставку), и она участвовала в обороне устья Амура. Для неё из числа матросов Сибирского флотского экипажа отправили на Амур трёх человек — они и стали первыми тихоокеанскими подводниками, ведь остальные моряки попадали на лодки ещё на Балтике¹⁵.

¹ Первыми командирами подводного флота были назначенные на лодку Шильдера лейтенанты Н.Р. Жмелёв и Л.П. Адамопуло (1838—1941) и командир лодки Александровского (1868 г.).

² РГА ВМФ. Ф. 1219, оп. 1, д. 19. Тактический формуляр ПЛ «Дельфин».

³ Ковалёв Э.А. Рыцари глубин: Хроника зари российского подплава. М.: ЗАО Центрполиграф, 2005, С. 25.

⁴ РГА ВМФ. Ф. 467, оп. 1, д. 47, л. 3.

⁵ Там же. Л. 2.

⁶ Там же. Л. 9.

⁷ РГА ВМФ. Ф. 469, оп. 1, д. 149, л. 29.

⁸ Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении. Л.: Судостроение, 1977. С. 171.

⁹ РГА ВМФ. Ф. 967, оп. 1, д. 100, л. 100 и далее.

¹⁰ РГА ВМФ. Ф. 432, оп. 5, д. 8715, Послужной список В.К. Витгефта.

¹¹ Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении... С. 166.

¹² РГА ВМФ. Ф. 421, оп. 1, д. 987, л. 12.

¹³ Там же. Л. 49, 65.

¹⁴ Алилуев А.А. Подводные лодки в Порт-Артуре // События, корабли, люди. Вып. 4, СПб.: Нордмед-издат, 1997, с. 8.

¹⁵ РГА ВМФ. Ф. 967, оп. 1, д. 241, л. 166.

SUMMARY: On March, 6, 1906 the Russian Emperor Nikolas II signed a decree on the creation of the Russian Submarine Fleet. Some articles are devoted to the Centenary of his event. The article by a Navy officer I. Shugaley is about the first submarines on the Pacific.