

Морская летопись



# ВО ЛЬДАХ И ПОДО ЛЬДАМИ



В.Г. Реданский

Морская летопись

Владимир Реданский  
**Во льдах и подо льдами**

«ВЕЧЕ»

2014

УДК 629.5  
ББК 68.54

**Реданский В. Г.**

Во льдах и подо льдами / В. Г. Реданский — «ВЕЧЕ»,  
2014 — (Морская летопись)

ISBN 978-5-4444-1980-9

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.

УДК 629.5  
ББК 68.54

ISBN 978-5-4444-1980-9

© Реданский В. Г., 2014  
© ВЕЧЕ, 2014

## Содержание

|                                      |    |
|--------------------------------------|----|
| От автора                            | 6  |
| Часть I                              | 9  |
| Глава 1                              | 9  |
| «Потаенные суда» в России            | 9  |
| Подводный путь к полюсу              | 14 |
| Первые на Дальнем Востоке            | 20 |
| «Действовать зимою... не невозможно» | 27 |
| Ледовое «крещение» балтийцев         | 31 |
| Глава 2                              | 36 |
| Трудное начало                       | 36 |
| Курс – Кронштадт                     | 40 |
| Зимние рейды                         | 44 |
| Глава 3                              | 49 |
| И зимой сохраняет боеспособность     | 49 |
| В боевой обстановке                  | 54 |
| Глава 4                              | 64 |
| «Дельфин», «Святой Георгий» и другие | 64 |
| Подлодка для Арктики                 | 69 |
| Конец ознакомительного фрагмента.    | 77 |

# 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 повыврастали...»*

*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»<sup>1</sup>.

Эта пространная цитата принадлежит, как, наверно, уже догадался читатель, Жюлью 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 «Наутилу-сом», покорившим Северный полюс из-под 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 было 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 окружающий их «ледяной мир». Словно застывшие волны уходили во все стороны однообразные торосы»<sup>2</sup>.

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 возмож-

---

<sup>1</sup> Верн Жюль. Собр. соч. в 8 т. М., 1985. Т. 5. С. 336, 337, 339.

<sup>2</sup> Старшина – сержант. 1963. № 3. С. 7.

ная – 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 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 посчастливилось 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 вспомнить 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 встречаться, беседовать с главными «персонажами» будущей книги: Героями Советского Союза адмиралом флота В.Н. Чернавиным, адмиралами А.П. Михайловским и Ю.А. Сысоевым, Э.Д. Балтиным, вице-адмиралами Р.А. Голосовым, Л.А. 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 замечаний.

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 магия». 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 неприятелей удобное 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»<sup>3</sup>.

Когда в 1721 г. модель была построена, Петр I присутствовал при ее испытаниях, вслед за которыми самобытный изобретатель с царского соизволения приступил к сооружению

---

<sup>3</sup> Веселаго Ф. Материалы для истории русского флота. СПб., 1867 4.4. С. 401.

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 Петра I в 1725 г. интерес к В. Никонову и его детищу со стороны Адмиралтейств-коллегии 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»<sup>4</sup>.

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» («Черепаша»). 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 поверхность 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 корме. Проект Чарновского предусматривал установку на лодке для наблюдения за поверхностью воды специального выдвижного оптического устройства, идею которого выдвинул еще М.В. Ломоносов.

<sup>4</sup> Московский телеграф. 1825. № 23. С. 223.

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 ракетного 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 Шильдера стал 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»<sup>5</sup>.

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<sup>6</sup>. 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

---

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

<sup>6</sup> Русская старина. 1875. № 11. С. 526.

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 считали, 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 разработке 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 кораблестроения 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 инженерные 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 Герном наладке 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 время 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<sup>7</sup>.

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.

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.

<sup>7</sup> Быховский И.А. Рассказы о русских кораблестроителях. Л., 1966. С. 227–228.

## Подводный путь к полюсу

Подавляющее число проектов и сопровождавших их экспериментов имели главной целью создать качественно новый боевой корабль, который 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 донныне»<sup>8</sup>.

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 подчеркивали, 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»<sup>9</sup>. 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.

---

<sup>8</sup> Карышев И. Выгодная сторона подводного плавания и разбор условий постройки парового подводного судна. И. и А. Карышевых. СПб., 1882. С. 11.

<sup>9</sup> Там же. С. 35.

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 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»<sup>10</sup>.

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 лодок»<sup>11</sup>.

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 предложений»<sup>12</sup>.

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,

---

<sup>10</sup> Трусев Г.И. Подводные лодки в русском и советском флоте, М., 1963. С. 83.

<sup>11</sup> Адамович Н.И. Подводные лодки, их устройство и история. СПб., 1905. С. 159.

<sup>12</sup> Крылов А.Н. Мои воспоминания. Л., 1984. С. 85, 87

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 достижения 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»<sup>13</sup>.

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 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»<sup>14</sup>.

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 глубину 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.

---

<sup>13</sup> Pesche G.-L. La navigation. Librairie de sciences générales H. Becus. Paris, 1897 P. 139.

<sup>14</sup> Кронштадтский вестник. 1898. 3(15) июля.

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 полынья.

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. Совершенство его, в 1908 г. он сконструировал прототип первого мореходного одогироскопного компаса.

В книге «Подводное судоходство»<sup>15</sup>, вышедшей в России в 1905 г., Д. Голов справедливо указывал:

«Предпринявшего такое путешествие, несомненно, постигла бы та же участь, как и воздухоплователя 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, 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»<sup>16</sup>.

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*»<sup>17</sup> (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»<sup>18</sup>.

---

<sup>15</sup> Голов Л. Подводное судоходство. СПб., 1905. С. 253.

<sup>16</sup> Менделеев Д.И. Научный архив. Освоение Крайнего Севера. М.-Л., 1960. Т. 1. С. 65.

<sup>17</sup> Менделеев Д. К познанию России. СПб., 1906. С. 22.

<sup>18</sup> Там же.

«Плывать под водой!» Призыв ученого не был простым лозунгом. 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  $2100 \text{ м}^3$ , 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<sup>19</sup>.

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 –  $8,04 \text{ м}^3$ . 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 Д.И. 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 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»<sup>20</sup>.

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.

<sup>19</sup> Подводное кораблестроение в России: Сборник документов. Л., 1965. С. 25.

<sup>20</sup> Менделеев Д. Заветные мысли. СПб, 1903–1904. С. 209.

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 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 С.И. 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 двигателя 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 арктических 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-ауто-

компрессор, 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 решил 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 С.О. 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<sup>21</sup>.

---

<sup>21</sup> Российский государственный архив Военно-морского флота (далее РГАВМФ). Ф. 417 Оп. 1. Д. 21179. Л. 24–25.

Позднее, став командующим эскадрой Тихого океана, СО. Макаров обратился к адмиралу В.И. Алексееву, заместителю 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 правительство 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 предрешишь, какую роль в будущих войнах могут играть подводные лодки, и для этого предсказать, какие успехи возможны»<sup>22</sup>.

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 «Форель» 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,

<sup>22</sup> Макаров СО. Рассуждения по вопросам морской тактики. М., 1942. С. 306.

по электротехнике – М.Н. Беклемишев, выразившие «согласие добровольно и охотно посвятить себя решению этого вопроса»<sup>23</sup>.

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.

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 крупновскую «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 постройки – «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 «Сомы» и «Дельфина», в числе первых прибывших на Дальний Восток и собранных на берегу, делались во льду майны – продолговатые проруби, в которых лодки и производили

<sup>23</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 1. Д. 1490. Л. 25—27

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»<sup>24</sup>.

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 Уссурийский 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.)»<sup>25</sup>.

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 немало усложняла плавание во льдах. В отличие от «Сома», лодка была вооружена не трубчатыми, а решетчатыми торпедными аппаратами системы СК. Джененкого, 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 транспорта «Камчадал»<sup>26</sup>.

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<sup>27</sup>.

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. Осушить ее помешал туман. Увеличив скорость, миноносцы решили ретироваться из опасного района. Это была первая попытка русской подводной лодкой атаковать боевые корабли противника.

<sup>24</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 148.

<sup>25</sup> РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.

<sup>26</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 65. Л. 149.

<sup>27</sup> 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 Хакодате, другая – в Аомори<sup>28</sup>. 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 декабре 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...»<sup>29</sup>

«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

<sup>28</sup> См.: Келле Э. Подводные лодки в России в 1904–1905 гг. Л., 1934. С. 22.

<sup>29</sup> Келле Э. Подводные лодки в России в 1904–1905 гг.

отрядом подводного плавания капитан 2-го ранга СР. Магнус писал тогда: «Лодки будут плавать до декабря и погружаться при морозах»<sup>30</sup>.

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, когда, 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»)<sup>31</sup>. 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  $-25^{\circ}$  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 СР. Магнуса и отрядного механика штабс-капитана Б.Е. Сальера приступили вначале к пробному погружению «на концах» (тросах) у транспорта «Тобол». Однако через 10 мин. пришлось его приостановить, так как оба клинкет (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 подводники 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

<sup>30</sup> РГАВМФ. Ф. 421. Оп. 6. Д. 102. Л. 122 об.

<sup>31</sup> 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.)

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»<sup>32</sup>.

А в вахтенном журнале появится запись: «Шесть минут шел под водой, имея перископ выше поверхности и разрушая им дюймовый лед»<sup>33</sup>. 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, находившихся 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»<sup>34</sup>.

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» была 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 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 продлить срок их (лодок. – В.Р.) боевой пригодности на 2–3 месяца...»<sup>35</sup>.

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 минонос-

<sup>32</sup> Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 158.

<sup>33</sup> РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 38335. Л. 45.

<sup>34</sup> Там же, л. 47

<sup>35</sup> Известия по подводному плаванию. 1913. Вып. 3. С. 161–163.

цами. Приняв смелое решение и умело маневрируя, Меркушев прорвал охранение и начал атаку. На одном из броненосных крейсеров заметили русскую подводную лодку и решили 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 испытывать 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.<sup>36</sup> 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 – 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...»<sup>37</sup>.

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 лодки 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»<sup>38</sup>.

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

---

<sup>36</sup> 19 марта 1906 г. указом императора подводные лодки были объявлены самостоятельным классом кораблей. Этот день ныне празднуется как День подводника.

<sup>37</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 59.

<sup>38</sup> Известия по подводному плаванию. 1907 Вып. 1. С. 14.

лодок, стоящих у пирсов, и вывода их через лед начистую воду, в Либавском порту необходимо иметь не менее пяти ледоколов-конвоиров<sup>39</sup>. 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 научается управлению механизмов лодок и получает возможность практиковаться в стрельбе минами – этой целью существования подводных лодок»<sup>40</sup>.

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 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 плавания»<sup>41</sup>. Не верили «линейщики» и в будущее подводного плавания: «Что же касается самостоятельности ее (подводной лодки. –

---

<sup>39</sup> РГАВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 3774. Л. 66 об, 73.

<sup>40</sup> Там же, л. 185—187

<sup>41</sup> Морской сборник. 1907 № 5. С. 73.

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»<sup>42</sup>. 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<sup>43</sup> 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»<sup>44</sup>.

Среди аргументов, выдвигаемых противниками подводных лодок, видное место занимала неспособность их якобы 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<sup>45</sup>.

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 неопценимую 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<sup>46</sup> 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 направление, по которому медленно движется 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*»<sup>47</sup> (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

<sup>42</sup> Морской сборник. 1908. № 7 С. 21.

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

<sup>44</sup> Известия общества офицеров флота. 1909. № 4. С. 49.

<sup>45</sup> См.: Морской сборник. 1908. № 1. С. 86.

<sup>46</sup> 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.

<sup>47</sup> Русское судоходство. 1909. № 3. С. 128.

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: «Надводный флот – наша могила. Подводный флот усиливает мощь России и ее армий вдвое».

Поддерживая Е.В. Саговского, Доброворский 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»<sup>48</sup>.

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<sup>49</sup>. Летом 1910 г. в собрании «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 обмерзнуть с поверхности». Присутствовавшие командиры подводных лодок разъяснили, что «лодки обмерзают, лишь находясь над водою, а при погружении их под воду лед сейчас же стает»<sup>50</sup>. 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 сооружением 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»<sup>51</sup>.

<sup>48</sup> Доброворский Л. Морские ошибки загубят Россию. Пб, 1912. С. 5.

<sup>49</sup> Заметим, что в числе первых считал якобы возможным использовать подводную лодку для скрытного нападения на корабли неприятельского флота из-под 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.)

<sup>50</sup> Теплоход. 1911. № 1–2. С. 24.

<sup>51</sup> Нефедов Г.Ф. Какие подводные лодки нужны России. СПб, 1904. С. 15–16.

## 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<sup>52</sup>.

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 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»<sup>53</sup>. По первому проекту строились три подводные лодки 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

---

<sup>52</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 1329. Л. 60.

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

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. Леснера 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<sup>54</sup>.

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<sup>55</sup>. 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, 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<sup>56</sup>. 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».

<sup>54</sup> РГАВМФ. Ф. 1248. Оп. 1. Д. 1. Л. 33.

<sup>55</sup> См.: История военно-морского искусства. М., 1963. Т. 1. С. 235.

<sup>56</sup> 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.

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 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»<sup>57</sup>.

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?

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., например, 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 Сурупского порта (у западного входа в Таллинский залив) корабли встретили

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

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.

6 января 1916 г. для прикрытия заградительной операции русских миноносцев на позицию между островами Борнхольм и Мэн вышла английская подводная лодка «Е-18». Выполнив задачу, 10 января она взяла курс в базу. На следующий день температура резко упала. Заливаемый водой мостик быстро покрылся толстой коркой льда. Приходилось все время скалывать его с рубочного люка, чтобы последний можно было закрыть в случае вынужденного погружения. 12 января у острова Оденсхольм (Осмуссар) лодку встретил ледокол и сопроводил через ледовые поля в Ревель.

Об одном из зимних походов подводной лодки Балтийского флота коротко сообщил тогда журнал «Огонек». Поместив фотографию лодки во льдах с выстроившейся на надстройке командой, журнал снабдил ее подписью: «...при возвращении в порт к своей базе-транспорту лодке пришлось уже пробиваться во льдах. Ни названия лодки, ни времени, ни места не указываем по соображениям военного характера»<sup>58</sup>.

А как обстояло дело у немецких подводников? Как свидетельствует германский военный историк Р. Фирле, им так и не удалось провести на Балтике в зимнее время ни одной операции. В книге «Война на Балтийском море» он писал: «Условия погоды заставили прекратить посылку подлодок в Восточную Балтику. «U-26», вернувшаяся из безрезультатного похода 10 января (1915 г. – В-Р-), донесла, что прежде всего есть опасность обмерзания рубочного люка, чем уменьшается быстрота приготовления к погружению и самого погружения. Это были первые данные о деятельности подлодок в условиях русской зимы. Поэтому командующий приказал временно, до дальнейших распоряжений, прекратить все походы в Восточную Балтику»<sup>59</sup>.

И все же наш рассказ о действиях подводников во льдах в период Первой мировой войны не будет полон, если мы не вспомним о небезынтересном эпизоде, имевшем место не на Балтике, а на Черном море.

Напомним, что если не считать 34 подводные лодки Джевецкого, переправленные по железной дороге в Севастополь в начале 1880-х гг., то первые боеспособные подводные лодки появились на Черноморском флоте вскоре после окончания Русско-японской войны.

<sup>58</sup> Огонек. 1915. № 15.12 апр. С. 13.

<sup>59</sup> Фирле Р. Война на Балтийском море. М, 1937 С. 23–24.

В 1908 г. в Севастополь перевезли по железной дороге крупновские лодки «Карп», «Карась» и «Камбала», а еще ранее, в 1907 г., туда доставили лодки «Лосось» и «Судак» фирмы Д. Голланда.

Через несколько лет Морское министерство решило усилить подводные силы на Черном море, выдав с этой целью заказы на постройку 6 лодок Балтийскому и Невскому заводам, открывшим в городе Николаеве свои отделения: трех – типа «Морж» и трех – типа «Нарвал» (проект Д. Голланда).

В декабре 1914 г. в Николаеве производились испытания первой из трех подводных лодок типа «Морж» – «Нерпы». Военное время диктовало укороченные сроки, и испытания велись по сокращенной программе, невзирая на уже наступившую зиму.

14 декабря «Нерпа» выходила в реку Буг для торпедных стрельб, но сплошной лед заставил ее вернуться к заводу, и 18 декабря с помощью портового ледокола № 3 в сопровождении минного заградителя «Дунай» и портового парохода «Франц» она направилась в Севастополь. По пути в связи с наступлением темноты ей пришлось зайти в Очаков: вести «Нерпу» ночью через лед Днепровско-Бугского лимана, да еще в надвинувшемся тумане, лоцманы не взялись. К тому же здесь было выставлено минное заграждение и маршрут проходил через узкий фарватер.

На следующий день переход был продолжен, корабли успешно форсировали ледовую преграду, и 20 декабря «Нерпа» благополучно прибыла в Севастополь.

Что касается Балтики, то мы видели, что ни мороз, ни лед не послужили непреодолимым препятствием для боевого применения русских и английских подводных лодок во время Первой мировой войны. Однако заметим, что зимние походы лодок носили лишь эпизодический характер и сколько-нибудь ощутимых результатов не принесли.

## Глава 2

### Под красным флагом революции

#### Трудное начало

«Тогда – в апреле (1918 г. – *В.Р.*) – тяжелые льды закрывали гельсингфорскую гавань, и тяжелые шаги маннергеймовских отрядов звучали у самой гавани. Финская революция была задавлена интервентами, и Балтийский флот лишился своей базы. Корабли надо было спасти, надо было вывести их через льды в Кронштадт. Без машин, почти без топлива балтийцы уводили корабли – все, которые хоть как-нибудь могли двигаться. Линкоры и крейсера, миноносцы и подлодки шли по пробитой ледоколом «Ермак» ледяной дороге» – так начинает свой рассказ о Ледовом походе его участник Леонид Соболев в очерке «Моря и океаны»<sup>60</sup>, открывающем его прекрасную книгу «Морская душа».

Знаменитый Ледовый поход составляет одну из ярких страниц в истории советского Военно-морского флота. Именно тогда только что созданный после роспуска старого, царского флота молодой Рабоче-крестьянский красный флот приобрел бесценный опыт массового перевода кораблей, в том числе и подводных лодок, через могучие ледяные поля зимнего Балтийского моря.

В 1917 г. российский флот располагал 561 боевым кораблем и 549 вспомогательными судами. Основная их масса (302 боевых и 270 вспомогательных кораблей) находилась на Балтике<sup>61</sup>. В состав флота входили 52 подводные лодки, из них 32 – на Балтийском море, где они были сведены в дивизию.

Главной базой Балтийского флота являлся Гельсингфорс (Хельсинки). Базировались корабли также в Ревеле (Таллин), Ганге (Ханко), Або (Турку).

Перебазирование из Ревеля и Гельсингфорса в Кронштадт, проведенное в сложных условиях зимы и начала весны, когда значительная часть акватории Финского залива покрыта льдом, диктовалось напряженной и опасной для молодого Советского государства международной обстановкой.

После прекращения мирных переговоров в Бресте 18 февраля 1918 г. войска кайзеровской Германии перешли в наступление по всему фронту – от Балтийского до Черного моря. На северо-западе создалась непосредственная угроза для Петрограда.

После доклада «О стратегическом положении на море в случае активных действий Германии» наркома по морским делам П.Е. Дыбенко, заслушанного на заседании Совнаркома под председательством В.И. Ленина в ночь на 15 февраля 1918 г., коллегия Народного комиссариата по морским делам подготовила и направила на флот 17 февраля директиву, послужившую основой для разработки и осуществления плана перебазирования флота<sup>62</sup>. Постановлением СНК от 27 февраля, подписанным В.И. Лениным, на это Центробалту выделялось 100 тыс. рублей<sup>63</sup>.

С получением директивы Центральный комитет Балтийского флота (Центробалт) направил на корабли приказ подняться «на последний революционный бой, в котором или

---

<sup>60</sup> Соболев Л. Морская душа. М, 1956. С. 45.

<sup>61</sup> РГАВМФ. Ф. 417 Оп. 1. Д. 35811. Л. 145.

<sup>62</sup> «Камбала» погибла в мае 1909 г. Во время ночной учебной атаки ее протаранил броненосец «Ростислав».

<sup>63</sup> См.: Владимир Ильич Ленин. Биографическая хроника. М, 1974. Т. 5. С. 284.

победим, или с честью умрем... Товарищи призываются на свои боевые места для защиты кровью добытой свободы»<sup>64</sup>.

К 18 февраля в Ревеле получили предписание Военного отдела Центробалта «теперь же приготовить и по мере возможности начать переводить в Гельсингфорс все подводные лодки, их базы, а равно и прочие вспомогательные суда... Крейсерам привести в срочную боевую готовность и остаться в Ревеле до приказа»<sup>65</sup>.

Над Ревелем нависла непосредственная угроза. 19 февраля кайзеровские войска высадились с островов Моонзундского архипелага на материк. 20–21 февраля начались бои на подступах к городу. Части Красной армии и отряды революционных моряков-добровольцев пытались сдерживать немцев, но достаточных сил для длительной обороны с суши в базе не было. В донесении, отправленном из Ревеля еще 18 февраля, сообщалось, что крейсера и подводные лодки также в бой вступить в случае необходимости не смогут из-за некомплекта команд, а на подготовку к переходу в Гельсингфорс требуется не менее двух дней.

В Ревеле находились в то время 5 крейсеров, 2 минных заградителя, 17 подводных лодок, другие корабли.

Подводные лодки оказались в особо тяжелом положении. Как обычно, с началом зимы они стали в ремонт. На многих были демонтированы двигатели, выгружены аккумуляторные батареи, разобраны рулевые и другие устройства. Недокомплект команд составлял 60–70 %.

Немало трудностей создавало при подготовке к переходу отношение командного состава. Часть бывших офицеров не верили в успех и открыто высказывали сомнение в правильности принятого решения, другие оказывали «тихое» сопротивление. Отдельные открыто саботировали подготовку к переходу<sup>66</sup>.

Не ожидая завершения ремонтно-восстановительных работ на всех кораблях, командование приняло решение направить 19 февраля на буксире ледокола «Волынец» (вошел в дальнейшем в состав Эстонского флота под названием «Суур-Тылль») три первые подводные лодки. 22 февраля «Ермак» повел две подводные лодки и два транспорта с военным снаряжением и имуществом базы.

Ледовая и навигационная обстановка сложилась крайне неблагоприятно. В поступившем из Ревеля в Петроград сообщении указывалось: «Состояние льда на рейдах очень тяжелое, и суда пробиваются с трудом. В море в больших массах толстый лед. Продолжение морозов с каждым днем ухудшает возможность навигации»<sup>67</sup>. Ртутный столбик термометра продолжал опускаться и достиг отметки —23°. Мороз сковывал пробитые во льду ледоколами каналы. Сильный ветер вызывал подвижку ледяных полей (их толщина достигала 70 см), сжатие которых могло закончиться для кораблей катастрофой.

Однако никакие трудности и опасности не послужили препятствием для выполнения задачи. Возвратившийся в Ревель «Волынец» 24 февраля вновь направился в Гельсингфорс, ведя за собой транспорт «Европа» (плавбаза дивизии подводных лодок), спасательное судно «Волхов» (с 1922 года «Коммуна») и подводные лодки<sup>68</sup>.

Когда немецкие войска захватили Ревель, в порту осталась лишь часть малых кораблей, не имевших военного значения, около десятка базовых плавучих средств. Противник раструбил о захвате богатых «трофеев», в том числе 8 подводных лодок. О каких же лодках шла речь? В базе были оставлены 4 подводные лодки типа «Кайман» фирмы С. Лейка («Аллигатор», «Дракон», «Кайман» и «Крокодил»), построенные в 1905–1911 гг. Они давно

<sup>64</sup> Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 – декабрь 1918). Л., 1968. С. 104.

<sup>65</sup> РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 65. Л. 236.

<sup>66</sup> РГАВМФ. Ф. Р-92. Оп. 1. Д. 132. Л. 168.

<sup>67</sup> Балтийские моряки в борьбе за власть Советов (ноябрь 1917 – декабрь 1918). С. 117

<sup>68</sup> РГАВМФ. Ф. Р-172. Оп. 2. Д. 95. Л. 47об.

устарели и еще в 1916 г. были сданы в порт, а команды переведены на новые корабли. Четыре другие лодки типа «Сом» фирмы Д. Голланда («Белуга», «Пескарь», «Стерлядь» и «Щука»), вступившие в строй в 1905–1906 гг., также потеряли боеспособность и использовались лишь для обучения подводников.

Всего из Ревеля балтийские моряки вывели свыше 56 боевых кораблей и судов, в том числе 9 подводных лодок типа «Барс». Одна из них – «Единорог» – затонула на переходе 25 февраля.

Участник Ледового похода, в то время председатель судового комитета подводной лодки «Тур» инженер-механик Г.М. Трусов высказал впоследствии предположение, что при срочной подготовке лодки к переходу во время корпусных работ могли вместо заклепок забить деревянные пробки, которые при сильных ударах о лед выбило. Да и заклепки в спешке могли поставить недостаточно надежно, вследствие чего в походе могли разойтись швы<sup>69</sup>.

Печально мог закончиться и перевод подводной лодки «Угорь», отправленной без команды на буксире за портовым катером. На ней были разобраны дизеля, отсутствовала аккумуляторная батарея, и лодка не имела хода. Когда «Угорь» застрял во льду и катеру пришлось отправляться за помощью, команды других лодок, решив, что корабль брошен на произвол судьбы, высадились на нем и стали снимать приборы и различные детали. Моряки шедшего в караване транспорта «Тосно» открыли предупредительный огонь из пулемета, и «грабители» тогда бросились наутек. После трехсуточного пребывания во льдах «Угорь» все же привели в Гельсингфорс, правда, в сильно разукомплектованном состоянии, даже без магнитного компаса.

К концу февраля – началу марта значительная часть кораблей сосредоточилась в Гельсингфорсе. Лишь 4-й дивизион из четырех подводных лодок типа «АГ» («Американский Голланд») и их плавучая база «Оланд» находились в Гангэ вместе с частью дивизиона тральщиков.

Продолжавшееся обостряться международное положение Советской России требовало ускорить перебазирование флота. Германия готовила вторжение в Финляндию. Решительных и незамедлительных действий требовали и статьи Брестского мирного договора, касавшиеся Балтийского флота. Статья VI, в частности, гласила: «...Финляндия и Аландские острова... немедленно очищаются от русских войск и Красной гвардии, а финские гавани – от русского флота. Пока море покрыто льдом и возможность вывода русских судов исключена, на этих судах должны быть оставлены лишь немногочисленные команды»<sup>70</sup>.

Нетрудно между строк договора разглядеть скрытый замысел Германии. Эта статья явно была рассчитана на то, чтобы устроить ловушку для Балтийского флота и в дальнейшем захватить его.

Среди предложений о том, как лучше поступить, чтобы обеспечить безопасный перевод подводных лодок, было и такое: по грузиться после выхода из базы в образованном ледоколом разводье и в подводном положении следовать до острова Гогланд, где разведка обнаружила большие полыньи, пригодные для всплытия<sup>71</sup>. Конечно, этот способ форсирования ледовых преград был отвергнут: у подводников не имелось никакого опыта подледных плаваний, и риск в данном случае не оправдывался.

Моряки никак не могли смириться с мыслью о том, что крупные надводные корабли могут пробиться сквозь льды, а подводные лодки останутся, и их в случае угрозы захвата противником взорвут. Некоторые команды отказывались грузить зарядные ящики торпед на

<sup>69</sup> Центральный военно-морской музей. Записки музея. Л., 1958. Вып. 1. С. 36.

<sup>70</sup> Правда. 1918. 21 февр. (6 марта).

<sup>71</sup> См.: Быховский И.А. Героическая «Пантера». Калининград, 1966. С. 83.

лодки. А судовые комитеты «Тура», «Тигра» и «Рыси» направили судовым комитетам линкоров «Андрей Первозванный» и «Республика», крейсеров «Олег» и «Баян» просьбу взять лодки на буксир. «Получив согласие судового комитета броненосца «Республика», – вспоминает инженер-механик Г.М. Трусов, – вести на буксире подводную лодку «Тур», я обратился к командиру дивизии просить разрешение на переход лодки в Кронштадт и получил такой ответ:

– Никакого предписания на переход лодки я дать не могу. Лодка должна быть подготовлена к уничтожению, когда последует приказание. Если ваш судовой комитет хочет поступить самостоятельно, представьте мне протокол общего собрания команды с решением об уходе лодки из Гельсингфорса... В случае потери лодки в море вы будете нести ответственность в первую голову»<sup>72</sup>.

Первый отряд кораблей – четыре линкора и три крейсера под проводкой ледоколов «Ермак» и «Волынен» – вышел из главной базы 12 марта и, преодолев во льдах 180 миль, через шесть суток прибыл в Кронштадт. Скептики и малoverы оказались посрамлены. Успешное завершение нового важного этапа вселяло надежду, что флот будет спасен.

3 апреля 1918 г. начальник Морских сил Балтийского моря А.М. Щастный и член Совкомбалта И.Ф. Шпилевский телеграфировали начальнику Морского генерального штаба: «Сейчас прибыл начальник подводного дивизиона и доложил, что в Гангэ пришли дредноут, один трехтрубный крейсер, один типа «Веттин», шесть больших тральщиков, десять малых и три больших транспорта с десантом 12 или 13 тыс. человек, кроме того, много дымов в море. В 8 ч 30 мин. Ганге занят немцами. Подводные лодки взорваны»<sup>73</sup>.

Вместе с четырьмя подводными лодками – «АГ-11», «АГ-12», «АГ-15», «АГ-16» – была взорвана и плавбаза «Оланд». А команды их выехали поездом в Гельсингфорс. На железнодорожные платформы успели погрузить снятые с подводных лодок механизмы, приборы, торпедное имущество.

Высадившийся на полуострове Ганге немецкий десант продвигался к столице Финляндии. Выполняя условия Брестского договора, части Красной армии покидали ее территорию.

В Гельсингфорсе к этому времени все еще находилось свыше 200 кораблей, в том числе и 12 подводных лодок со своими плавбазами «Тосно» и «Воин», учебным судном «Петр Великий» и спасательным судном «Волхов», причем только часть лодок могла двигаться своим ходом. На подводных лодках «Кугуар», «Тур», «Угорь» и «Ягуар» были разобраны два, а на «Змее» и «Тигре» – по одному дизелю. Часть разобранных механизмов находилась на лодках, а с «Угря» – в Ревеле, там же осталась плавмастерская Балтийского судоремонтного завода, которая очень пригодилась бы в Гельсингфорсе.

По-прежнему вызывала тревогу малочисленность командного состава. Бывший моторный старшина подводной лодки «Волк» Я. Тимофеев вспоминал впоследствии: «Накануне перехода группа контрреволюционных офицеров сошла на берег и отказалась вернуться на корабли... Моряки из своей среды выбирали командиров, которые успешно справлялись с возложенными на них обязанностями. Большую помощь нам оказал в Ледовом походе прибывший на нашу подводную лодку молодой офицер инженер-механик тов. Мельников, которого мы избрали командиром лодки. На меня были возложены обязанности инженера-механика»<sup>74</sup>.

<sup>72</sup> Центральный военно-морской музей. Записки музея. С. 41.

<sup>73</sup> Балтийский флот в Октябрьской революции и гражданской войне. М.; Л, 1932. С. 99.

<sup>74</sup> Советский флот. 1958. 12 апр.

К тому же и руководить ремонтными работами было некому: бывший флагманский механик и бывший помощник начальника дивизии подводных лодок по материальной части находились «в безвестной отлучке»<sup>75</sup>, а попросту говоря – сбежали.

Не всегда решительно и последовательно действовал начальник Морских сил Балтийского моря А.М. Щастный. 31 марта, когда первый отряд уже совершил переход в Кронштадт, он телеграфировал в Москву: «В данный момент совершенно невозможна эвакуация судов из Гельсингфорса»<sup>76</sup>. Позднее он изменил свое мнение. В отношении же подводных лодок он принял, как считают специалисты, недостаточно продуманное решение, о чем донес в Народный комиссариат по морским делам: «Сегодня я снабжаю месячным запасом семь больших лодок и посылаю их в лед. Пусть вмерзнут и постепенно продвигаются к Кронштадту... Через три недели, полагаю, лед разойдется, и лодки подойдут к Кронштадту»<sup>77</sup>. Естественно, оно было отменено.

## Курс – Кронштадт

Первоначально выход второго отряда планировался из Гельсингфорса 23 марта. Однако отсутствие ледоколов заставляло постоянно переносить сроки. И вот, не дожидаясь «Ермака», решили все же отправить отряд в путь. 4 апреля, разбив в гавани лед, портовые ледоколы «Силач» и «Штадт Ревель» начали выводить корабли на внешний рейд. Когда на следующий день отряд взял курс на Кронштадт, роль ледокола пришлось выполнять флагманскому кораблю – линкору «Андрей Первозванный». Г.М. Трусов (кстати, избранный членом Совкомбалта – совещательного органа при командующем флотом) много лет спустя рассказывал, как трудно приходилось даже имевшему мощные машины линкору: «Толстый лед с трудом поддавался натиску морского гиганта, шедшего под всеми 25 котлами. Время от времени он останавливался, отрабатывал назад, а затем с разгона раскалывал мощными ударами ледяные торосы. Сделав это, броненосец давал протяжный гудок, означавший «следовать за мной». Так повторялось много раз»<sup>78</sup>.

Надо ли говорить о том, какие испытания выпали на долю подводных лодок, тем более что ледовые условия по сравнению с обстановкой, в которой проходил переход первого отряда, усложнились: началась весенняя подвижка льда, сопровождавшаяся образованием мощных торосов.

Три лодки предполагалось вести на буксире у линкора и крейсеров: «Тур» за «Андреем Первозванным», «Тигр» за «Олегом», «Рысь» за «Баяном».

Буквально в первые же минуты возникли осложнения. «Тигр» еще на рейде подошел к крейсеру «Олег» и подал на корму стальной буксирный трос. Выбрать его не успели, образовалась слабина. При первых оборотах машины, когда «Олег» стал разворачиваться, трос намотало на гребной винт. Пришлось стопорить ход, спускать водолазов, чтобы освободить винт. Работа заняла три часа.

До конца суток отряд смог продвинуться только на 13 миль. Наступила ночь, и корабли остановились в районе маяка Грохара.

С рассветом движение возобновилось. Корабли ушли на восток, но подводной лодке «Рысь» не повезло. Попытки завести на нее буксирные тросы, чтобы вытащить из ледовых клещей, которые ее зажали, казалось, намертво, не увенчались успехом. Крейсер вынужден был оставить «Рысь» одну у маяка.

<sup>75</sup> РГАВМФ. Ф. 342. Он. 1. Д. 432. Л. 3.

<sup>76</sup> Морской сборник. 1933. № 4. С. 96.

<sup>77</sup> РГАВМФ. Ф. Р-342. Он. 1. Д. 93. Л. 72.

<sup>78</sup> Советский флот, 1958. 12 апр.

«Задраив все люки, мы вышли на лед, думая, что вот-вот лодка будет раздавлена, – вспоминал участник похода Шиповников, – но вдруг ветер стих, лед стал расходиться. Мы обрадовались и решили идти в Гельсингфорс, так как другой возможности у нас не было. Во время хода лопнул штуртрос вертикального руля. Мы остались без управления и еле-еле дотянулись до Гельсингфорса»<sup>79</sup>.

После устранения повреждений 7 апреля «Рысь» вновь вышла в Кронштадт с остальными кораблями отряда.

В дальнейшем установленный порядок движения не раз менялся. Подводной лодке «Тур» пришлось даже взять однажды на буксир... линейный корабль «Республика».

Вообще ее переход сопровождался немалыми «приключениями». Уже вначале, ударившись о корму остановившегося во льду линкора, лодка повредила носовую оконечность. Вода заполнила носовую балластную цистерну, образовался дифферент на нос, затруднявший движение. «Тур» плохо слушался руля и все время рыскал. Один за другим рвались буксирные тросы. Команда выбивалась из сил, заводя новые, пока не оказался израсходованным их запас. Пришлось отклепать лодочный якорь, сбросить его за борт, а якорь-цепь подать на «Республику». Воду же из поврежденной цистерны периодически откачивать помпой.

Считая, что поврежденная лодка обречена, командир «Республики» приказал команде «Тура» перейти на борт линкора, которому она мешала работать задним ходом. Судовые комитеты обоих кораблей выдвинули контрпредложение – использовать в качестве буксировщика ледокол «Силач», который и повел лодку на восток. В один из дней льды сдавили крейсер «Олег», и его стало нести на крейсер «Баян». На помощь «Олегу» пришла подводная лодка «Тигр», взяв его на буксир и оттащив в сторону. Столкновение удалось предотвратить.

По свидетельству Г.М. Трусова, подводная лодка «Тигр», имевшая наиболее укомплектованную специалистами команду, двигалась за кормой крейсера преимущественно самостоятельно. Когда же ее затирали льды, на выручку приходили ледоколы «Силач» и «Штадт Ревель». Во время ночных стоянок лодка даже получала от них пар для обогрева отсеков и механизмов.

Третью часть пути до маяка Родшер отряд проделал под проводкой маломощных ледоколов. Утром 8 апреля к нему присоединились пришедшие с востока ледокол «Ермак» и броненосный крейсер «Рюрик», но и им «торить» дорогу во льдах было нелегко.

Наконец, 11 апреля корабли второго отряда, и среди них первые две подводные лодки, вошли в Кронштадтскую гавань. Конечно, семисуточный ледовый переход не прошел бесследно. Наиболее значительные повреждения корпуса и винтов получила подводная лодка «Тур». А вот «Тигру» не повезло уже в последний момент: при швартовке в Кронштадте он разбил носовую оконечность.

Переход второго отряда подтвердил выводы специалистов, что не только броненосные корабли, имевшие мощную обшивку, могут преодолевать льды, но и суда с более тонкими корпусами. Необходимо только содействие мощных ледоколов.

Здесь следует сделать необходимое дополнение. Вместе с нашими кораблями в Гельсингфорсе находилась флотилия из 7 английских подводных лодок типа «Е» и «С» со своей плавбазой «Амстердам». Согласно Брестскому договору, их надлежало или разоружить, или увести в русский порт. Советское командование предложило командиру английских подводников коммодору Кроми перевести корабли в нашу базу, но тот отклонил это разумное предложение. 4 апреля, когда второй отряд готовился к выходу, английские подводные лодки, плавбаза и три парохода взлетели на воздух у маяка на острове Грохара (Хаймая). Глухие взрывы, прогремевшие над скованным льдом морем, тяжелым чувством отозвались в сердцах моряков-балтийцев... И только боезапас из 80 русских торпед, сданных в свое время на

<sup>79</sup> Красный черноморец. 1937. 12 апр. Штуртрос – трос между штурвалом и румпелем.

хранение на плавбазу англичан «Амстердам», был спасен благодаря Ф.В. Сакуну, минному машинисту с «Пантеры»<sup>80</sup>.

Основное ядро флота (6 линкоров и 5 крейсеров) и первые две подводные лодки, таким образом, уже сосредоточились в Кронштадте. Оставшиеся в Финляндии корабли свели в третий, самый многочисленный отряд, который решили выводить несколькими эшелонами, чтобы облегчить управление ими на переходе.

Беспокойство личного состава в связи с возраставшей угрозой захвата флота противником усиливалось. Моряки требовали срочно выводить корабли из Гельсингфорса в Кронштадт. По этому поводу проходили митинги, собрания. На одном из собраний подводников, состоявшемся 5 апреля, в решении записали: «Сего числа, ввиду высадки германских войск в Гангэ и движения их к Гельсингфорсу... уйти всем дивизионом (имеется в виду 1-й дивизион. – В.Р.) из Гельсингфорса в Кронштадт, для чего немедленно начать приготовление к походу: опробовать механизмы, зарядить батареи и принять провизию»<sup>81</sup>.

В первом эшелоне третьего отряда 7 апреля отправились восемь подводных лодок: «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Леопард», «Пантера», «Рысь» и «Ягуар». 9 апреля во втором эшелоне из Гельсингфорса были выведены две последние подводные лодки: «Угорь» на буксире у транспорта «Иже» и «Кугуар» – у плавбазы «Тосно».

Маршрут третьего отряда по предложению начальника оперативного отдела штаба флота М.М. Петрова проложили вдоль северного берега Финского залива. Проходящий здесь так называемый стратегический шхерный фарватер, как тогда считалось, отличался более благоприятными ледовыми условиями. Многочисленные острова и выступы берега мешали подвижке льдов и, следовательно, образованию торосов. Здесь меньше был риск подвергнуться опасному, особенно для подводных лодок, имевших слабые корпуса, сжатию.

Внутри подводных лодок стоял невероятный холод. Не спасала даже теплая одежда. Тех, кто находился на мостике или выходил на надстройку, чтобы сбрасывать наплавившийся лед, обжигал пронизывающий ветер. Спали не раздеваясь, не более 2–3 ч в сутки, ели прямо на боевых постах, не отходя от механизмов, и, как правило, неразогретую пищу. О каком-либо отдыхе и думать не приходилось. Даже ночью, когда движение прекращалось, не удавалось отдохнуть. Необходимо было заряжать аккумуляторные батареи, тщательно осматривать отсеки лодок, устранять повреждения и поломки, готовить аварийный материал, новые буксирные тросы.

«Торосившийся лед грозил раздавить подводные лодки, – делился впоследствии своими наблюдениями бывший командир посыльного судна «Кречет» В.Н. Янкович. – Из хаотически нагроможденных льдин торчали лишь боевые рубки. Команды четырех лодок вышли на лед, опасаясь гибели своих кораблей. Сопровождавшие лодки ледоколы «Руслан» и «Ястреб» и гидрографическое судно «Азимут» сами оказались зажаты льдом...

Прежде всего мы освободили ледоколы, а затем занялись подводными лодками. Подводники со страхом следили, как «Кречет» полным ходом шел чуть ли не прямо на лодку, чтобы подойти вплотную и околоть ее»<sup>82</sup>.

В районе Хапассаарских шхер зажало подводные лодки «Пантера», «Вепрь» и «Волк». На «Пантере» трещал корпус, расходились швы. Команде пришлось сойти на лед, а когда сжатие прекратилось, взяться за ликвидацию повреждений. Не раз на этой и других лодках заклинивало рули. Ледокольные суда брали на буксир корабли, потерявшие управление.

11 апреля начальник Морского генерального штаба Е.А. Беренс телеграфировал начальнику 1-й бригады линейных кораблей и старшему морскому начальнику в Крон-

<sup>80</sup> См.: Морской сборник. 1938. № 4. С. 84–85.

<sup>81</sup> РГАВМФ. Ф. Р-172. Оп. 2. Д. 745. Л. 48.

<sup>82</sup> Советский моряк. 1958. № 6. С. 19.

штадте СВ. Зарубаеву: «Прошу вас оказать содействие к тому, чтобы ледоколы... как можно скорее вышли обратно через Биоркэ шхерами навстречу подлодкам. Пусть имеют в виду, что дело идет о спасении флота... Дело государственной важности»<sup>83</sup>. На следующий день Беренс в новой телеграмме еще раз требовал: «Ледоколы не должны быть задержаны ни одной минуты»<sup>84</sup>.

12 апреля Зарубаев донес, что «Ермак» вышел по назначению. Участие мощного линейного ледокола, присоединившегося к каравану у острова Нако 13 апреля, ускорило вывод кораблей из тяжелых льдов.

15 апреля в Кронштадт прибыли подводные лодки «Вепрь», «Волк», «Ерш», «Змея», «Кугуар», «Леопард», «Рысь» и «Ягуар», 17 апреля – «Угорь», 18 апреля – «Пантера», а 22 апреля – их плавбаза «Воин». Последний эшелон третьего отряда покинул столицу Финляндии 11 апреля. А на следующий день в город уже ворвались германские войска. В течение мая в соответствии с условиями Брестского договора после многочисленных проволочек и препирательств немцы все же были вынуждены выпустить из Гельсингфорса и Котки еще ряд кораблей и судов.

Итак, во время многосуточного перехода в самое трудное в отношении ледовых условий время года (конец зимы и начало весны) ни один корабль, за исключением подводной лодки «Единорог», не был потерян.

Всего во время Ледового похода было переведено в Кронштадт из финских портов свыше 236 боевых кораблей, вспомогательных судов и транспортов, в том числе 12 подводных лодок. Необходимо подчеркнуть, что все переведенные подводные лодки относились к типу «Барс». Спроектированные И.Г. Бубновым, построенные на российских судостроительных заводах, они с честью выдержали суровое испытание.

Командование Балтфлота особо отметило энтузиазм и решительность моряков-подводников. В проекте приказа об итогах операции, подготовленном Советом комиссаров Балтийского флота, указывалось: «Весь личный состав дивизии подводных лодок высказал твердое намерение вывести свои лодки из Гельсингфорса и доказал это на деле, не оставив ни одной. Трудности вывода подводных лодок увеличивались тем, что почти все они были незадолго до того выведены из Ревеля при его занятии немцами, а потому уже имели много повреждений, полученных при этом переходе во льдах, и тем не менее это не остановило их малочисленный личный состав от проявления исключительной энергии для вывода снова лодок в более тяжелых условиях»<sup>85</sup>.

Что касается самого начальника Морских сил Балтийского моря А.М. Щастного, возглавлявшего флот, когда его основные силы выводились в тяжелых условиях из Гельсингфорса в Кронштадт, и, естественно, несшего главную ответственность за благополучное проведение Ледового похода, то многие десятилетия его роль или умалчивалась, или подавалась в негативном плане. Причина этому – несправедливый суд по совершенно абсурдному обвинению «в преступлениях по должности, в подготовке контрреволюционного переворота и государственной измене». Скоропалительное заседание Революционного трибунала при ВЦИК, на котором, по существу, главным обвинителем и единственным свидетелем выступил Троцкий, и такой же скоропалительный смертный приговор, без замедления приведенный в исполнение, положили конец завязавшемуся конфликту начальника Морских сил Балтийского моря с всемогущим наркомом по военным и морским делам. Можно предположить, что Щастной не был влюблен в новую власть, но человек честный, преданный Отчизне,

<sup>83</sup> РГАВМФ. Ф. р-342. Оп. 16. Д. 146. Л. 29.

<sup>84</sup> Там же, л. 31.

<sup>85</sup> РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 135. Л. 27–28.

поставленный этой властью на ответственный пост и согласившийся его принять, не мог поступиться своим долгом, тем более что пользовался доверием моряков-балтийцев.

История восстановила доброе имя капитана 1-го ранга Алексея Михайловича Щастного, участника обороны Порт-Артура, ветерана Первой мировой войны, организатора Ледового похода.

При оценке Ледового похода необходимо учитывать, что он проходил не только в борьбе с суровой стихией природы, но и в условиях боевого противодействия противника.

Немцы пытались воспрепятствовать эвакуации из Ревеля бомбардировкой с воздуха и обстрелом. Утром 25 февраля неприятельский аэроплан стал бомбить корабли. За ним прилетало еще несколько самолетов. Одна из бомб попала в крейсер «Рюрик». Огнем зенитной артиллерии налет удалось отразить, и ледоколы продолжили вывод из порта подводных лодок, тральщиков, транспортов.

29 марта направлявшийся в Гельсингфорс «Ермак» подвергся обстрелу из орудий береговых батарей острова Лавенсари, а через двое суток в районе маяка Аспё по ледоколу открыл огонь захваченный финнами ледокол «Тармо». «Ермаку» пришлось вернуться в Кронштадт, чтобы через несколько суток выйти в сопровождении крейсера «Рюрик» для встречи каравана, покинувшего Гельсингфорс 5 апреля.

Оказавшиеся в руках врага ледоколы «Сампо», «Тармо» и «Волынец» неоднократно появлялись вблизи трассы перехода, угрожая двигавшимся во льдах кораблям. Особую опасность представляли они для подводных лодок и транспортов, не имевших оружия для самообороны.

Ледовый поход проходил, по существу, без налаженного навигационно-гидрографического и крайне слабого ледокольного обеспечения, надежного прикрытия с суши, при полном отсутствии у нашего флота авиации, позволившей бы вести разведку и защищать корабли с воздуха, недостатке топлива и других видов снабжения, невозможности соблюдать скрытность действий и осуществлять маскировку, строго выдерживать намеченные сроки и последовательность движения.

Конечно, прорыв сквозь льды существенно сказался на техническом состоянии кораблей. Подводные лодки получили повреждения носовых балластных цистерн, крышек носовых торпедных аппаратов, горизонтальных рулей и винтов. Появились трещины в корпусах.

Необходимо учесть, что ледовые поломки у лодок могли бы быть более значительными, если бы на подводных лодках типа «Барс», которые строились на судостроительной верфи «Ноблесснер», не учли серьезный недостаток лодок Балтийского завода. Здесь при их постройке решетчатые торпедные аппараты подняли выше, к кромке верхней палубы.

Полученные на подводных лодках во время Ледового похода повреждения в течение 1918 г. устранили, отремонтировали двигатели, механизмы, системы, устройства, приборы.

В дальнейшем с учетом опыта, полученного во время Ледового похода 1918 г., и того, что в условиях войны оперативная обстановка может потребовать вести боевые действия на море в зимнее время во льдах, вырабатывались рекомендации по нанесению ударов по противнику и отражению его ударов, организации службы ледовых прогнозов, ведению воздушной ледовой разведки, созданию такой материальной части, которая могла бы использоваться при низких температурах и воздействии ледовых условий. Ведь большинство морей, омывающих берега нашей страны, на которых содержались морские силы, а в их составе подводные лодки, покрываются в зимнее время льдом.

## **Зимние рейды**

К осени 1918 г. Республика Советов отбила натиск кайзеровских войск, ликвидировала первые мятежи белогвардейцев. После Ноябрьской революции в Германии немецкие

корабли покинули Финский залив. Однако с окончанием Первой мировой войны правительства стран Антанты организовали широкую интервенцию против молодого Советского государства. В балтийских водах снова возникла опасность вражеского нападения: здесь появилась английская эскадра. Для обороны морских подступов к Петрограду 15 ноября создается Действующий отряд кораблей (ДОТ), в состав которого вошел и специально сформированный дивизион подводных лодок «Вепрь», «Волк», «Пантера», «Рысь», «Тигр» и «Ягуар»<sup>86</sup>. К 25 ноября все лодки, исключая «Вепрь», сосредоточились в Кронштадте, который стал главной базой флота. Ввиду раннего ледостава «Туру» пришлось в течение двух суток пробиваться из Петрограда к острову Котлин через уже довольно толстый лед.

Основной боевой задачей, которую приходилось решать подводным лодкам, явилась разведка. 27–28 ноября Балтийский флот высадил десант в Нарвском заливе. Для его обеспечения и разведки была использована подводная лодка «Тур» (командир Н.А. Коль). Ледокол вывел ее из Кронштадта к кромке льда за Толбухин маяк. Вначале «Тур» шел в охранении отряда десантных судов, а затем самостоятельно отправился к Ревелю. Немалые испытания выпали на долю его экипажа. Финский залив встретил лодку шквальным ветром и обильным снегопадом. Через рубку перекачивались ледяные валы. Рулевой И.С. Дианов с трудом удерживал в руках штурвал. Одежда находившейся на мостике верхней вахты покрылась ледовым панцирем. Под тяжестью льда оборвалась антенна, и связаться с Кронштадтом стало невозможно. С рассвета до 11 ч дня лодка наблюдала за Ревельским рейдом, но военных кораблей противника не обнаружила. 29 ноября она вернулась в Кронштадт, а затем перешла в Петроград.

Располагая после похода «Тура» точными данными об отсутствии близ Ревеля английской эскадры, советское командование решило осуществить десантную операцию. 28 ноября три транспорта при поддержке крейсера «Олег» и эсминца «Меткий» высадили десант на левый берег реки Нарвы. Моряки соединились с частями 7-й армии, освободившей 29 ноября Нарву.

Командование Балтийского флота решило, насколько позволит состояние льда, остановить у Ревеля и других балтийских портов постоянный дозор из подводных лодок.

7 декабря командир «Тура» получил новое предписание – направиться на разведку в район Либавы (Лиепая) и Виндавы (Вентспилс). На этот раз условия похода еще больше ужесточились. Наступили сильные морозы. Потребовалось три дня работы ледоколов (а всего ушло пять суток на переход в Кронштадт), чтобы пробиться к острову Котлин, при этом сама лодка шла и под дизелями, и под электромоторами. Повреждения корпуса, полученные на переходе, вынудили командование отменить этот поход. 26 декабря «Тур» вернулся в Неву, затратив снова на форсирование льда Невской губы трое суток.

Дважды выходила на задание в декабре 1918 г. подводная лодка «Тигр» (командир В.В. Манеевский). Первый поход, начавшийся 2 декабря, проходил в условиях жестокого шторма и сильного снегопада. Во время плавания вышло из строя рулевое управление, и командир решил для ночевки и устранения неисправности лечь на грунт на глубине 30 м. Но и там волны били лодку о дно. От острова Нерва, где подводники обнаружили вражескую батарею, лодка вернулась в базу.

С немалыми трудностями столкнулся экипаж «Тигра» и во втором походе, продолжавшемся с 30 декабря 1918 г. по 3 января 1919 г. Перед выходом на разведку лодка должна была на рейде определить и уничтожить девиацию компаса и проверить работу лага. Однако выполнить эти необходимые мероприятия полностью не удалось, так как лед оказался серьезным настолько, что при самом полном ходе под электромоторами «Тигр» застревал

<sup>86</sup> РГАВМФ. Ф. р-92. Оп. 1. Д. 152. Л. 8.

во льду, и, чтобы освободиться, экипаж неоднократно заполнял и опорожнял цистерны – использовал прием, уже известный подводникам по Ледовому походу.

Выходить из гавани пришлось за ледоколом «Ораниенбаум». 31 декабря «Тигр» обследовал район между островом Кокшер (Кери) и Ревелем, где предположительно обнаружил минное заграждение. В последующие два дня «Тигр» находился в районе бухт Кун да и Кашпервик (Кясму-Лахт), но заполненные водой перископы не позволили вести наблюдение в погруженном состоянии, и командир решил возвратиться. На обратном пути на траверзе маяка Соммерс лодке встретился плавучий, а у маяка Нерва сплошной лед, который она преодолела сначала самостоятельно, а потом по пробитому ледоколом «Трувор» каналу.

Два похода совершила той зимой и подводная лодка «Пантера» (командир А.Н. Бахтин). В первый она отправилась 23 декабря. Ледокол вывел ее к кромке льда, и после дифферентовки она взяла курс к Ревелю.

За южным Гогландским маяком подводники определили свое место. Но штурману пришлось нелегко: компас и пеленгатор обмерзли и покрылись льдом, а лодка то и дело зарывалась в волну. У маяка Кокшер Бахтин погрузился. Сильная качка мешала лодке держаться на перископной глубине. Да и наблюдение стало невозможным, так как оба перископа замерзли, не вращались, не поднимались и не опускались, и вообще в них ничего не было видно. «Через некоторое время, – вспоминал впоследствии Бахтин, – перископы начали оттаивать, однако видно хорошо было только в кормовой перископ, носовой же торчал бесполезно – как оказалось потом, он был погнут... волной, представляя большое сопротивление, вследствие намерзшего льда»<sup>87</sup>.

О результатах похода командир доложил сначала семафором<sup>88</sup> на встретившийся ему у банки Средней крейсер «Олег», а затем лично, поднявшись на эсминец «Спартак» у Шепелевского маяка. Он подтвердил наличие у Ревеля минного заграждения, поставленного интервентами.

По возвращении из похода командир «Олега» рассказывал, что во встретившейся крейсеру «Пантере» трудно было узнать корабль. Лодка напоминала плавучий айсберг: она была полностью покрыта льдом от носа до кормы вместе с мостиком и пушкой.

Тяжелые ледовые условия заставили временно приостановить выходы подводных лодок в море. Однако обстановка на сухопутном фронте и в Финском заливе все же настоятельно требовала посылки кораблей в походы. Противник высадил несколько десантов на побережье Прибалтики, занял Нарву.

15 января «Пантера» вновь направилась для выполнения боевого задания, на этот раз «для воспрепятствования предполагавшемуся десанту в Нарвской губе».

Лед сковал уже всю восточную часть Финского залива. Казалось, что выход лодки – дело совершенно безнадежное. И все-таки приказ есть приказ. Повел «Пантеру» ледокольный буксир «Тосмар». Только выход из гавани занял около трех часов.

Пройдя ряжи<sup>89</sup>, А.Н. Бахтин воспользовался встретившейся полыньей и определил девиацию, а затем отправился за ледоколом к кромке льда. Когда спустились сумерки, «Тосмар» и «Пантера» стали у Толбухина маяка на якорь. Утром выяснилось, что для дальнейшей работы с лодкой у буксира не хватит топлива, его пришлось отпустить. Командир «Пантеры» попытался пробиться к чистой воде самостоятельно. До Шепелевского поворотного буя все складывалось удачно, но затем, после поворота, лодку зажали дрейфующие ледовые поля. Дизеля работали самым полным, а корабль не двигался с места. Отходя

<sup>87</sup> Бахтин А. На «Пантере» в гражданскую войну. Красный флот. 1924. № II. С. 135.

<sup>88</sup> Под тяжестью намерзшего льда на «Пантере» оборвалась антенна, и командиру лодки ни разу за весь поход не удалось воспользоваться радиотелеграфом.

<sup>89</sup> Ряжи – подводное заграждение из забитых в грунт свай.

назад под электромоторами, лодка «с разбега» вгрызлась в лед, но безрезультатно. К тому же «Пантеру» стало нести на минное поле. Попытки удержаться на якоре не приводили к цели. Тревога нарастала. Вызвать ледокол по радио вначале не удалось. Решили выбираться из ледового плена своими силами. В довершение всех бед льдом забило машинные кингстоны. Тогда перешли на движение с помощью электромоторов, общая мощность которых составляла 900 л. с.

Уже в темноте с помощью другого ледокольного буксира – «Ораниенбаума», все же пришедшего на выручку, удалось добраться до гавани.

Вслед за «Пантерой» предстояло отправиться в море подводной лодке «Рысь», но ее выход ввиду тяжелой ледовой обстановки не состоялся. Поход «Пантеры» стал, таким образом, последним, к тому же и неудачным, походом балтийских подводников в зиму 1918/19 года. В феврале ей вновь выпала доля вступить в единоборство со льдом, на этот раз на переходе на ремонт в Петроград. С большим трудом преодолев с помощью «Ермака» ледяные заторы в Морском канале и на Неве, лодка добралась до стенки Балтийского завода. В тот же день, 13 февраля, вернулись из Кронштадта и подводные лодки «Рысь» и «Тигр».

Таким образом, в зимних разведывательных походах в Финском и Нарвском заливах участвовали три подводные лодки: «Пантера», «Тигр» и «Тур». К сожалению, выводы, к которым пришло командование после первых походов флота, не были оптимистическими. В рапорте начальника Морских сил Балтийского моря СВ. Зарубаева и члена Реввоенсовета В.И. Пенкайтиса от 5 января 1919 г. командующему Морскими силами республики В.М. Альтфатеру указывалось: «Последние походы подлодок с достаточной ясностью показали, что они держаться в море и ходить на разведку теперь больше не могут.

Причины таковы: лодка все время под водой быть не может, при выныривании же она настолько обмерзает, что лишена возможности вновь погружаться, так как обледенение мешает закрывать люки и пользоваться перископом.

В таком положении она беспомощна, не имея большого хода и сильной артиллерии... Лодка не может пользоваться радиотелеграфом опять же из-за обмерзания (ломается сеть телеграфа)»<sup>90</sup>.

И все же льды Балтики не явились непреодолимым препятствием для советских подводников.

Остаток зимы подводники использовали для ремонта, и, когда в середине марта вновь был организован ДОТ Морских сил Балтийского моря, в него вошло семь боеспособных лодок. В дальнейшем после проведенного в ускоренные сроки ремонта численность боеспособных лодок возросла до 12<sup>91</sup>.

Нескольким из подводных лодок довелось совершить боевые походы: флот интервентов не осмеливался показываться на виду у Кронштадта.

В июле 1919 г. подводные лодки «Волк» и «Вепрь» безуспешно пытались атаковать английские эсминцы, а «Пантера» – подводные лодки противника. И лишь 31 августа торпедная атака «Пантеры» (командир А.Н. Бахтин) увенчалась победой – потоплением эсминца «Виттория». Так был открыт боевой счет советских подводников.

К концу 1920 г. на Балтике насчитывалось 14 подводных лодок: 9 из них в строю, 3 – в резерве и 2 – в постройке, сведенных в дивизию из трех дивизионов, в которую также входили две плавбазы – «Тосно», «Воин», учебное судно «Верный» и спасательное судно «Волхов».

Неимоверные трудности, в которых оказалась Советская страна после окончания Гражданской войны, не могли не сказаться на состоянии флота, его корабельного состава.

<sup>90</sup> РГАВМФ. Ф. р-342. Оп. 1. Д. 160. Л. 302.

<sup>91</sup> См.: Дмитриев В.И., Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. М., 1988. С. 10.

В одном из документов, хранящихся в Российском государственном архиве ВМФ в Санкт-Петербурге, есть красноречивая запись:

«На них не только что погружаться, а вообще отходить от стенки опасно»<sup>92</sup>. Речь идет о подводных лодках «Пролетарий» (бывшая «Змея»), «Большевик» («Рысь»), «Краснофлотец» («Ягуар») и «Рабочий» («Ерш»). Не в лучшем состоянии находились и другие подводные корабли.

Еще более резкий и категоричный вывод морское командование сделало в конце 1923 г. в докладе Реввоенсовету СССР: «...мы идем к факту полной гибели нашего подводного флота»<sup>93</sup>.

И все же к началу 1925 г. ценой невероятных усилий удалось сохранить боеготовность всех подводных лодок, находившихся на Балтике. Их свели в бригаду двухдивизионного состава, которой командовал Я.К. Зубарев.

Однако командованию давно уже было ясно, что Рабоче-крестьянский красный флот нуждается в новых, более совершенных кораблях, в том числе и подводных лодках.

В 1924 г. Совет народных комиссаров СССР принимает решение о проектировании и строительстве подводных лодок на советских судостроительных заводах. А 26 ноября 1926 г. Совет труда и обороны (СТО) утверждает шестилетнюю программу военного кораблестроения, предусматривавшую постройку 12 подводных лодок.

Закладка первых советских подводных лодок «Декабрист», «Народоволец» (в настоящее время установлена как корабль-музей в Гавани Васильевского острова Санкт-Петербурга), «Красногвардеец» состоялась на одном из судостроительных заводов на Неве 5 марта 1927 г. Соответственно они получили номера: «Д-1», «Д-2» и «Д-3».

Возглавлял группу по проектированию и постройке лодок, состоявшую из семи человек, талантливый инженер Б.М. Малинин.

Еще до принятия в 1929 г. первого пятилетнего плана была утверждена судостроительная программа на 1928–1933 гг., в соответствии с которой намечалось строительство 59 подводных лодок<sup>94</sup>.

Трем первым подводным лодкам (а всего типа «Д» было построено шесть) выпала доля осваивать высокие полярные широты, «Красногвардейцу» («Д-3») же – еще и совершить в 1938 г. непродолжительное подледное плавание в Гренландском море.

Естественно, что с вводом в строй новых кораблей неумолимо вставал прежний, далеко еще не разрешенный вопрос о проведении боевой подготовки в зимнее время, чтобы боеготовность подводного флота поддерживалась круглый год.

---

<sup>92</sup> Пит. по: Стволинский Ю. Конструкторы подводных кораблей. Л., 1984. С. 31.

<sup>93</sup> Стволинский Ю. Конструкторы подводных кораблей. С. 32.

<sup>94</sup> РГАВМФ. Ф. 4. Оп. 1. Д. 80. Л. 26.

## Глава 3 Ледовые мили

### И зимой сохраняет боеспособность

В предыдущей главе, когда речь шла о зимних походах балтийских подводников, использовались примеры, связанные с чрезвычайными обстоятельствами. А в обычных условиях? Как правило, с наступлением зимы подводные лодки становились к стенке заводов для ремонта или пережидали неблагоприятное время у своих плавбаз, а личный состав занимался осмотром и переборкой механизмов. Вольно или невольно боеспособность подводных сил за зимние месяцы снижалась.

Таким образом, вопрос плавания лодок зимой, продолжения боевой подготовки в условиях, когда море покрывается льдом, не являлся праздным или надуманным. Проблема эта неоднократно обсуждалась и в военно-морских кругах, и во флотской печати.

В статье «Ледокольное дело в боевой обстановке», опубликованной в «Морском сборнике», В.И. Арнольд-Алябьев писал: «Прогресс подводной техники может со временем создать такие подводные корабли, которые смогут ходить подо льдом, но пока можно ожидать встречи с подводными лодками только у кромки льда или в ближайшей полосе льдов у кромки. Невозможность проводки во льдах миноносцев и подводных лодок лишает флот, действующий в направлении «изо льда к воде», в зимнюю кампанию этих существенных участников войны»<sup>95</sup>.

Итак, в данном случае «приговор» был не в пользу сторонников зимних плаваний.

Но наперекор скептикам оптимисты не сдавались. Многие командиры не только стояли за круглогодичную боевую подготовку, но и изучали приемы использования и эксплуатации оборудования, устройств и приборов в условиях низких температур, обдумывали возможности для форсирования ледовых преград обычными, серийными лодками.

Свидетельством такого рода поисков является обстоятельная статья А.И. Матвеева<sup>96</sup> «Использование подводных лодок в зимнее время», также помещенная в «Морском сборнике». В ней автор тщательнейшим образом анализирует все возможные осложнения, которые могут возникнуть на подводных лодках при плавании в зимний период в надводном положении. Происходит сильное обмерзание корпуса. Все предметы на верхней палубе превращаются в ледяные глыбы. Леера, стойки, антенна будут представлять собой ледяные цилиндры. Своим весом лед может вызвать их поломку. Появление большого дополнительного груза приведет к уменьшению остойчивости лодки. На ходу могут появиться повреждения легкого корпуса, надстройки, форштевня, горизонтальных рулей, гребных винтов. Ниши торпедных аппаратов, которые закрыты волнорезами, может забить льдом, в результате чего нельзя будет открыть передние крышки и произвести торпедный выстрел. Из-за обмерзания рулевого устройства лодка может совсем не слушаться руля.

Огромной внимательности, подчеркивалось в статье, требует погружение. Обмерзшая надстройка с закупоренными отверстиями превращается в большую «палубную цистерну». Имеющий положительную плавучесть лед намного затруднит дифферентовку. Следует ожи-

---

<sup>95</sup> Морской сборник. 1926. № II. С. 10–11.

<sup>96</sup> Александр Иванович Матвеев – один из первых подводников-тихоокеанцев. С 1934 г. командовал подводной лодкой «Щ-114», с 1937 г. – дивизионом, а с 1938 г. – бригадой подводных лодок Тихоокеанского флота. Участвовал в Великой Отечественной войне на Черном море и Балтике. После окончания войны возглавлял ряд соединений, служил в Военно-морской академии, преподавал в военно-морском училище.

дать при погружении «непонятных» кренов и дифферентов, а под водой на ходу – даже потерю плавучести из-за оттаивания льда.

Нарисовав такую, прямо скажем, довольно мрачную картину, автор спрашивает: «Но значит ли это, что ее (подводную лодку. – В.Р.) нельзя использовать? Отнюдь нет. Современная лодка может преодолеть указанные трудности, и научно-исследовательская, изобретательская и рационализаторская мысль должна изыскивать пути и средства их устранения...»<sup>97</sup>

В статье высказывались и многие советы подводникам. В частности, для большей сохранности волнорезов, рулей, гребных винтов рекомендовалось идти во льду в позиционном положении. Для содержания в исправности системы погружения предлагалось после всплытия «откачивать системы досуха», для устранения промерзания кингстонов – производить чаще их «проворачивание». Многие из рекомендаций сохраняют свое значение и в наши дни.

Вывод, который сделал А.И. Матвеев, был однозначен: *«Подлодка и зимой сохраняет свою боеспособность и способна решать все присущие ей задачи»* (выделено мной. – В.Р.) лишь в более сложной обстановке и условиях и при повышенном износе материальной части»<sup>98</sup>.

Изучался тогда вопрос и о возможности плавания в Финском заливе подо льдом. Некоторые подводники справедливо считали, что корабль, способный плавать под водой, может и должен преодолевать ледовые преграды в подводном положении.

Одним из инициаторов решения проблемы подледных плаваний на Балтике стал начальник штаба бригады подводных лодок капитан 2-го ранга А.Т. Тарадин<sup>99</sup>. В середине тридцатых годов он вместе с флагманским штурманом бригады старшим лейтенантом М.И. Балтачи, выполнившим все необходимые навигационные расчеты, подготовил доклад «О возможности использования подводных лодок в условиях Финского залива». Авторы доклада предлагали ввести в существовавшие проекты подводных лодок некоторые конструктивные дополнения, которые позволили бы подводникам уверенно плавать «под неподвижным льдом для решения боевых задач в период зимних боевых действий в Финском заливе и Балтийском море»<sup>100</sup>.

К сожалению, настойчивые попытки А.Т. Тарадина в течение нескольких лет проверить на практике свою идею и произведенные расчеты не приводили к положительным результатам: скептики брали верх. Более того, отдельные начальники, как рассказывал автору Алексей Тимофеевич Тарадин, смотрели на него как на человека, занимающегося далекими от реальных дел утопическими планами. Не помогло вначале и обращение подводника в отдел подводного плавания Управления боевой подготовки Главного морского штаба. И все же смелая идея Тарадина не осталась «гласом вопиющего в пустыне». Дать заключение «о возможности использования подводных лодок в зимних условиях Финского залива» поручили опытнейшему специалисту – начальнику одного из отделений Главного морского штаба капитану 2-го ранга А.М. Стененко. С марта 1942-го по февраль 1943 г. контр-адмирал А.М. Стененко командовал бригадой подводных лодок Краснознаменного Балтийского

<sup>97</sup> Морской сборник. 1935. № 3. С. 58.

<sup>98</sup> Там же. С. 59.

<sup>99</sup> Алексей Тимофеевич Тарадин окончил в 1921 г. школу ВЦИК. По путевке ЦК РКСМ был направлен на флот, окончил учебный отряд подводного плавания, служил там инструктором-электриком, потом плавал на «барсах». Поступил в военноморское училище, по окончании которого снова попал на подводные лодки. Окончил затем командирские классы КУОПП имени СМ. Кирова. Командовал подводной лодкой «Ерш». В годы Великой Отечественной войны – военно-морской атташе при советском посольстве в Швеции.

<sup>100</sup> РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 1. Д. 2007 С. 37–38.

флота. До этого капитан 1-го ранга Стененко возглавлял отдел подводного плавания, созданный в апреле 1941 г. при штабе Краснознаменного Балтийского флота.

В своем докладе А.М. Стененко отметил: «Положительное решение этого вопроса неизмеримо повышает оперативные возможности»<sup>101</sup>.

Однако, обстоятельно рассмотрев все детали плавания подводных лодок в условиях зимней Балтики, оппонент обратил внимание, что большая протяженность ледяного покрова в Финском заливе до меридиана Хельсинки – Таллин (около 200 миль) сразу же ставит вопрос о том, как будет обстоять дело с зарядкой аккумуляторной батареи. Ведь дальность плавания под водой, например у подводных лодок типа «Щ», составляла всего 100 миль. Значительная часть маршрута изобилует островами и банками, направления и скорости глубинных течений не изучены. Все это создает серьезные навигационные затруднения, особенно если учесть, что переход будет проходить исключительно по счислению.

В результате вывод, который сделал А.М. Стененко, был неутешителен: выход под ледяными полями Финского залива в Балтийское море из-за большой протяженности маршрута и значительной толщины льда, «без возможности в случае необходимости всплыть, нереален»<sup>102</sup>.

Еще большая трудность, по его мнению, связана с «обратным приемом» лодки, возвращающейся в базу. Ведь ей необходимо очень точно выйти на постоянно поддерживаемую ледоколом полынью. В другом месте лодка, как отмечает Стененко, «сделать это без специального устройства для пробивания льда снизу не сможет».

10 января 1939 г. вопрос о возможности выхода подводных лодок подо льдом Финского залива в Балтийское море обсуждался на заседании постоянной подводной комиссии ВМФ, созданной в 1938 г. во главе с заместителем начальника Главного морского штаба капитаном 1-го ранга В.А. Алафузовым. Председательствовал на этом заседании, на которое были приглашены опытные подводники, представители конструкторских бюро, постоянной комиссии по приемке кораблей, штабные работники, капитан 1-го ранга П.С. Броневинкий, в то время возглавлявший Краснознаменный Учебный отряд подводного плавания имени СМ. Кирова.

После доклада капитана 3-го ранга А.Т. Тарадина, в то время начальника штаба 4-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота, развернулись прения. Выступавшие единодушно отмечали, что вопрос, вынесенный для обсуждения, «проработан» еще недостаточно.

Значительный интерес вызвало выступление одного из участников совещания – Добровольского<sup>103</sup> который сказал, что еще в 1935–1936 гг. он занимался проблемой выхода подводной лодки из Кронштадта в зимнее время в Балтийское море. По его расчетам, лодка за ледоколом должна была следовать до банки Средней, а оттуда уже до чистой воды – подо льдом. Однако, по его заявлению, он уже тогда пришел к выводу, что в условиях боевых действий такой переход затруднен, ибо лодка может подвергнуться нападению противника при следовании в надводном положении.

Комиссия подчеркнула в своих выводах, что «необходимость выхода и входа лодок подо льдом в Финском заливе представляет особую ценность, и если это будет признано оперативно-необходимым, то для этого нужно создать специальный тип подводной лодки для изучения плавания подо льдами, ибо существующие типы подводных лодок непригодны»<sup>104</sup>.

<sup>101</sup> РГАВМФ. Ф. р-1877 Оп. 1. Д. 9. Л. 6.

<sup>102</sup> РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 9. Л. 6 об.

<sup>103</sup> Речь идет, видимо, о капитане 2-го ранга В.Д. Добровольском, в 1940 г. заместителе председателя Постоянной при-емной комиссии НКВМФ.

<sup>104</sup> РГАВМФ. Ф. р-1877. Оп. 1. Д. 17 Л. 17

И все же в 1939 г. решили провести на Балтике опытовое подледное плавание. Для этой цели командование выделило подводную лодку «Щ-322», которой командовал капитан-лейтенант В.А. Полещук. По плану учения лодке предстояло выйти из Кронштадта за ледоколом, погрузиться у приемного буя и следовать подо льдом до Восточного Гогландского плёса. Согласно расчету, произведенному командиром совместно со штурманами, подводной лодке предстояло пройти под ледовым покровом примерно 60–70 миль. Однако по техническим причинам (завод не поставил вовремя новую аккумуляторную батарею) поход «Щ-322» не состоялся.

В дальнейшем, в 1940 г., А.Т. Тарадин еще раз вернулся к своему предложению, направив письмо на имя заместителя наркома ВМФ, в котором вновь доказывал необходимость проведения опытовых плаваний подо льдом Финского залива подводных лодок, находившихся в составе флота.

Возможность успешного плавания подводных лодок подо льдом и боевого использования упиралась, как мы видели, в решение двух задач. Первая – необходимо было обеспечить периодическое всплытие для зарядки аккумуляторных батарей, емкость которых ограничивала время пребывания лодки в подводном положении на ходу. И вторая – иметь возможность наблюдать из-под льда за обстановкой на поверхности, в том числе и при выходе в торпедную атаку. Установленные в предвоенные годы шумопеленгаторные станции типа «Марс» (ими были оборудованы уже 176 подводных лодок) давали возможность выходить в бесперископные атаки, но тренировки такого рода были единичными, они не предусматривались тогда курсами боевой подготовки, и опыта у подводников еще не было.

Стоял, таким образом, вопрос о создании специального устройства, которое позволяло бы проделывать отверстие во льду, чтобы с помощью перископа вести наблюдение за поверхностью из-под льда, путем подъема выдвижного устройства для забора воздуха осуществлять зарядку аккумуляторных батарей, а в аварийных случаях и выходить на лед, иначе говоря, оснащения лодки ледовым буром.

Впервые ледовые буры (они представляли собой цилиндры с металлическим резцом на конце и приводились в движение от электромотора) были установлены на подводной лодке «Наутилус» Г. Уилкинса, пытавшегося совершить экспериментальное плавание в 1931 г. в Арктике, но, по свидетельству командира лодки Х. Свердрупа, «оказались совершенно непригодными к употреблению»<sup>105</sup>.

В 1939 г. балтийский подводник старший лейтенант А.В. Лепешкин<sup>106</sup> внес предложение о создании «прибора для наблюдения с подводной лодки из-под льда». Этот прибор (а по существу, устройство) представлял собой гидравлический бур, устанавливаемый на тумбе перископа подводной лодки. Предварительно он был опробован на реке Фонтанке в Ленинграде. На заседании Главного военного совета ВМФ, состоявшегося 17 февраля 1940 г.<sup>107</sup>, с докладом на котором выступил А.В. Лепешкин, обсудили вопрос о возможностях подводной лодки, оснащенной буром. Идея изобретателя получила одобрение. Для производства испытаний была создана комиссия под председательством командира 3-й бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота капитана 2-го ранга Н.И. Виноградова<sup>108</sup>.

<sup>105</sup> Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. Л., 1934. С. 65.

<sup>106</sup> В 1939 г. Алексей Васильевич Лепешкин служил в Главном морском штабе, а до этого был помощником командира подводной лодки «ГЩ-321».

<sup>107</sup> РГАВМФ. Ф. р-441. Оп. 1. Д. 1325. Л. 16.

<sup>108</sup> Впоследствии командир бригады подводных лодок Северного флота, начальник штаба Краснознаменного Балтийского флота, заместитель главнокомандующего ВМФ по кадрам, начальник Управления военно-морских учебных заведений.

Испытать устройство поручили экипажу подводной лодки «М-90». Выбор пал не случайно: эта подводная лодка, вступившая в строй в 1938 г. (командир старший лейтенант П.А. Сидоренко), уже через год после подъема Военно-морского флага заняла на флоте первое место по боевой подготовке. Экипажу довелось действовать и в ледовой обстановке. В конце 1939 г. «М-90» за ледоколом «Октябрь» (бывший «Штадт Ревель» – участник Ледового похода 1918 г.) шла в тяжелом льду до траверза Шепелевского маяка. Дальше лодка в мелкобитом льду до чистой воды двигалась уже самостоятельно.

Монтаж «прибора» А.В. Лепешкина на подводной лодке «М-90» производился силами личного состава под руководством командира БЧ-5 М.И. Колушенкова. Михаил Иванович впоследствии рассказывал, что идею использования гидробура Алексей Васильевич Лепешкин, по-видимому, заимствовал у ледокольников. Некоторые ледоколы (так называемого американского типа) имели в носовой части винт для отбрасывания льдин и размывания торосов. Корабелы-проектировщики ледоколов предлагали установить вместо носового винта мощное гидравлическое устройство. В конце тридцатых годов таким устройством предполагалось оснастить один из новых советских ледоколов.

Обстановка военного времени (шла советско-финляндская война) заставляла работать ударными темпами. На тумбе перископа смонтировали гидробур. В носовой и кормовой частях надстройки приварили к палубе две металлические фермы с шипами в верхней части, чтобы лодку можно было зафиксировать при приледнении.

Перед началом испытаний, которые состоялись в апреле 1940 г., возникли непредвиденные трудности. Ледокола, который бы смог вывести лодку на чистую воду, в базе не оказалось. Канал в гавани пробивали сначала малыми, а затем большими подрывными патронами и не давали ему смерзнуться, утюжа канал с помощью кораблей, которые винтами разгоняли льдины. Затратили уйму времени, а дело не двигалось. Применили даже малые глубинные бомбы, но и они не помогли. Наконец, из Таллина пришли два ледокола и положили во льду фарватер. Появилась возможность приступить к испытаниям. И вот «М-90» с председателем комиссии на борту вышла из гавани. Осторожно раздвигая льдины, добралась до точки погружения и ушла под лед. Чтобы выйти точно к месту приледнения, лодка прошла несколько минут прямым курсом на глубине 15 м и легла на грунт. После команды «Осмотреться в отсеках» и получения докладов командир начал всплытие без хода. Когда фермы (их подводники прозвали «рогами») коснулись нижней части ледяного поля, из уравнительной цистерны откачали некоторую часть воды, чтобы надежно «прижать» корабль к поверхности льда, толщина которого достигла 60–70 см. И только тогда запустили гидробур. Мощные струи, вырывающиеся из сопл вращающейся головки бура, за 7 мин. проделали отверстие диаметром около 40 см, что подтвердил специальный сигнальный прибор. Командир поднял перископ, осмотрелся. Лодка находилась подо льдом в полумиле от входа в гавань. К месту приледнения лодки бежали люди. Первым подошел к перископу командир дивизиона и убедился, что на лодке все в порядке. По приказанию командира бригады произвели выстрел воздухом из торпедного аппарата, но лодка не шелохнулась. Испытания, таким образом, закончились успешно. Но необходимо было еще возвратиться к полынье, в которой «М-90» погрузилась. А это не так-то просто: предстояло идти задним ходом (при повороте на 180° можно потерять ориентировку), а подводные лодки типа «М» были одновинтовые и на заднем ходу плохо слушались руля. Отделившись ото льда, приняли воду в балластные цистерны и легли на грунт, чтобы зафиксировать исходную точку для начала движения. Потом осторожно оторвались от дна и пошли по расчету задним ходом.

В намеченной точке застопорили электромоторы и дали пузырь воздуха<sup>109</sup> в среднюю цистерну. Лодка без крена и дифферента подвсплыла на глубину 3 м, так что часть

<sup>109</sup> Дать пузырь воздуха – дать небольшую порцию воздуха среднего давления, чтобы немного облегчить лодку и тем

ограждения рубки вышла из воды. Подняли перископ, осмотрели горизонт: можно продолжать всплытие. Продули среднюю, и «М-90» со скрежетом всплыла, но с дифферентом на корму. Когда командир и комбриг поднялись на мостик, то увидели, что кормовая надстройка покрыта огромными льдинами. Старший лейтенант Сидоренко поздравил экипаж с успешным окончанием сложного эксперимента.

На следующий день испытания повторили. С помощью гидробура промыли во льду отверстие, подняли перископ, произвели залп воздухом уже из двух торпедных аппаратов. Лодка дрогнула, сместилась по курсу на четверть градуса. Итак, можно не только плавать подо льдом и вести наблюдение из подледного положения, но и использовать оружие.

Вспоминая о результате проведенного опыта, много лет спустя адмирал Н.И. Виноградов писал: «Испытания были на удивление всем успешны: специальное промывающее устройство (гидробур. – *В.Р.*) действовало безотказно, проделывая отверстие быстрее расчетного времени. А вот конструкция вспомогательного приспособления к этому устройству, обеспечивающего прилежание лодки, была очень громоздкой. Это и удивляло, и отпугивало, создавая впечатление, что плавать с такими рогообразными стойками на палубе лодка вряд ли сможет. Но они могли быть легко усовершенствованы, уменьшены в размерах и значительно облегчены – это уже тогда стало ясно»<sup>110</sup>.

Напрашивался еще один вывод: проделанное во льду отверстие создает реальную возможность забора воздуха для работы дизелей под водой и выпуска выхлопных газов. Значит, можно будет производить зарядку аккумуляторной батареи. Следовательно, боевые возможности подводной лодки намного повысятся в условиях зимы – позволят решить ту задачу, о которой шла речь в январе 1939 г. на заседании постоянной подводной комиссии.

15 мая 1940 г. Главный военный совет ВМФ, рассмотрев результаты испытаний, признал прибор удачным и предложил лишь устранить некоторые конструктивные недостатки. Рекомендовалось, в частности, стойки опор сделать облегченными и заваливающимися, чтобы в подводном положении они не затрудняли подводной лодке маневрирование.

Выступая 8 октября 1940 г. на совещании представителей Главного морского штаба, Военно-морской академии и Военно-воздушных сил ВМФ, проходившем под председательством адмирала И.С. Исакова (на нем обсуждался доклад капитана 2-го ранга В.И. Рутковского об опыте использования подводных лодок в боевых условиях), начальник Управления боевой подготовки ВМФ вице-адмирал Ю.Ф. Ралль сказал: «Необходимо дальнейшее усовершенствование приспособления для плавания подводных лодок подо льдом. Возможность его полностью доказана. Ставится вопрос о том, чтобы плавать не отдельными лодками, а группами...»<sup>111</sup>

## В боевой обстановке

В конце тридцатых годов советский подводный флот представлял довольно внушительную силу. Вслед за «Декабристами» он получил от промышленности подводные лодки различных классов и типов: «К», «Л», «П», «Щ», «С» и «М» и к началу Второй мировой войны имел в строю 161 лодку (26 больших, 77 средних и 58 малых)<sup>112</sup>. 29 из них находились на Балтике.

В начавшейся 30 ноября 1939 г. советско-финляндской войне участвовали подводные лодки трех бригад Краснознаменного Балтийского флота и бригады Северного флота.

---

самым позволить ей всплыть на несколько метров.

<sup>110</sup> Из неопубликованных воспоминаний Н.И. Виноградова.

<sup>111</sup> РГАВМФ. Ф. р-1878. Оп. 1. Д. 182. Л. 78.

<sup>112</sup> См.: Дмитриев В.И. Атакуют подводники. М., 1973. С. 52.

Силы Балтийского флота, базировавшиеся в Эстонии и Латвии, с началом боевых действий с Финляндией были развернуты для борьбы с противником на его морских сообщениях. После нескольких ощутимых ударов, нанесенных советскими надводными кораблями и флотской авиацией, финны вынуждены были прекратить плавание своих транспортов в открытой части Балтийского моря и сосредоточить перевозки в Ботническом заливе. Здесь они рассчитывали на полную безопасность мореплавания, тем более что от Балтики залив отгораживает гряда мелких, близко отстоящих друг от друга Аландских островов, а проливы отличаются небольшими глубинами. Пролив Сёдра-Кваркен (Южный Кваркен) противник перекрыл плотными минными заграждениями.

Ботнический залив стал, по существу, внутренним морем Финляндии, где осуществлялись интенсивные перевозки между портами. По данным нашей разведки, в них ежедневно разгружалось до 40 судов.

Здесь наблюдались сильные штормы, частые туманы, крепкие морозы. Зима выдалась тогда на редкость суровая. Но ничто не могло противостоять воле и решимости балтийских подводников.

Первыми преодолев сильную противолодочную оборону, прорвались в Ботнический залив в первых числах декабря 1939 г. подводные лодки «С-1» (командир капитан-лейтенант А.В. Трипольский) и «Щ-319» (командир капитан-лейтенант Н.С. Агашин). Вслед за ними вышли для действий на вражеских коммуникациях в этом районе подводные лодки «Щ-323» (командир старший лейтенант Ф.И. Иванцов) и «Щ-322» (командир капитан-лейтенант В.А. Полещук), и обе возвратились в базу с победой. Потоплением вражеского транспорта закончился и поход «С-1».

В конце декабря направились в поход подводные лодки «Щ-311» (командир капитан-лейтенант Ф.Г. Вершинин) и «Щ-324» (командир капитан 3-го ранга А.М. Коняев). На «Щ-311» в походе участвовал командир дивизиона капитан-лейтенант А.Е. Орел (впоследствии адмирал, командующий Балтийским флотом, начальник Военно-морской академии).

«Щ-311» вышла из базы 24 декабря. Балтика встретила подводников неистовым штормом и непрерывными снежными зарядами. Через несколько часов плавания лодка превратилась в ледяной «ковчег», и Вершинину, чтобы избавиться от наросшего льда, пришлось погрузиться.

Предстояло пройти в Ботнический залив. Командир 2-й бригады подводных лодок Герой Советского Союза капитан 2-го ранга Н.П. Египко в статье «Героические походы» писал во флотской газете о прорыве «Щ-311» в Ботнический залив: «Лодка зимой среди льдов, впервые из всех подлодок, просто «на ощупь», вслепую, как угорь, прошла сквозь шхерные щели, иные шириной 80—100 м, и вышла в глубокий тыл врага. Много раз по ее борту зловеще скользили минрепы...»<sup>113</sup>

«Когда заняли уже позицию в назначенном районе, – рассказывал впоследствии капитан 1-го ранга в отставке Ф.Г. Вершинин, – мы заметили темный силуэт: во вражеский порт Васа направлялся крупный транспорт. Решил атаковать его артиллерией. Получив повреждения от наших снарядов и ища спасения, судно зашло в забитый льдом пролив между островами. Но вскоре стало быстро крениться на борт. Судьба его была решена».

Ночью встретился еще один транспорт. В надводном положении лодка его обстреляла. Потом судно остановилось. Когда «Щ-311» подошла ближе, обнаружилось, что перепугавшаяся команда покинула его. Выпущенная подводниками торпеда завершила дело.

Пять последующих суток лодка безрезультатно находилась на позиции в беснующемся море. Ветер с севера нагнал в этот район лед. Под тяжестью намерзшего льда дважды обрывалась антенна, и корабль на некоторое время оказывался без связи.

<sup>113</sup> Красный Балтийский флот. 1940. 9 июля.

На шестые сутки обнаружили еще одно судно. Командир лодки предупредительными выстрелами дважды приказывал ему застопорить ход. И только потом, когда команда сошла в шлюпки, потопил судно артиллерийским огнем.

Но декабрьско-январский поход «Щ-311» примечателен не только тремя победами. В вахтенном журнале лодки сохранились и записи о подледном плавании. Трижды «Щ-311» приходилось уходить под ледяные поля. Вот одна из таких записей:

«Ботнический залив, 4 января 1940 года, четверг. До широты 63°10' с.ш. сплошной лед...

11.25. Погрузились на глубину 25 метров.

12.05. Легли на курс 90°.

13.24. Подошли под полосу плавающего льда.

16.44. По местам стоять к всплытию!

16.47. Отдраили рубочный люк...»<sup>114</sup>

Всплывая в широких разводах, Ф.Г. Вершинин каждый раз производил подзарядку аккумуляторной батареи: никто не мог сказать, сколько может продлиться пребывание подо льдом.

Продолжительное плавание подо льдом не осталось безнаказанным. 5 января на лодке обнаружили, что один из торпедных аппаратов заполнен водой. Оказалось, что лед повредил его переднюю крышку.

За образцовое выполнение заданий командования и проявленные при этом доблесть и мужество 12 членов экипажа «Щ-311» Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 февраля 1940 г. были награждены орденом Красного Знамени, 24 – орденом Красной Звезды, 3 – медалью «За боевые заслуги».

В тот же день Верховный Совет СССР присвоил капитан-лейтенанту Федору Григорьевичу Вершинину звание Героя Советского Союза. Ф.Г. Вершинин пришел на флот в 1927 г. Окончил школу подплава по специальности рулевого. Плавал на подводной лодке «Батрак» в качестве штурманского специалиста и командира отделения. Затем остался на сверхсрочную службу, служил инструктором учебного отряда. Окончил без отрыва от службы морской техникум. Командование направило его на «подводные классы», по завершении учебы получил назначение помощником командира «Щ-311». В 1937 г. стал командиром этого корабля.

22 декабря 1939 г. во второй боевой поход вышла подводная лодка «С-1».

Участник похода И.А. Баканов (во время описываемых событий – командир минно-артиллерийской боевой части, лейтенант) впоследствии писал: «Второй поход был тяжелым... Станешь погружаться – лодка не идет под воду, потому что вся обледенела и плавает как айсберг. Помню, один раз погружаемся, лодка не идет, я приказал принять воду в цистерну быстрого погружения: все равно не идет лодка вниз... Смотрю на глубиномер, вдруг он прыгнул – 60, 70 и 80, стремительно летим вниз. Командир отделения ловко отдал весь балласт, и на глубине 80 м мы задержались и потом всплыли на заданную глубину. Под водой лед на корпусе быстро стоял»<sup>115</sup>.

Как и другим кораблям, для выхода из Ботнического залива «С-1» предстояло преодолеть пролив Сёдра-Кваркен. Подходы к нему уже затянул сплошной лед.

19 января 1940 г. в 9 ч 17 мин. лодка погрузилась, легла на курс 180° и на глубине 20 м двинулась к выходу из залива. Уже после возвращения «С-1» в базу командир 1-й бригады подводных лодок капитан 1-го ранга К.М. Кузнецов в донесении командованию флота

<sup>114</sup> РГВМФ. Ф. р-172. Оп. 2. Д. 7730. Л. 14.

<sup>115</sup> Судя по описанным здесь действиям, лейтенант Баканов исполнял в этот момент обязанности вахтенного начальника. Что касается фразы «командир отделения ловко отдал весь балласт», то, видимо, имелось в виду, что балласт был продукт. (См.: Флот в боях с белофиннами. М.-Л., 1942. С. 48.)

указывал: «При возвращении подлодка попала в сплошной лед и 4 часа не могла всплыть в районе маяка Грундкаллен»<sup>116</sup>.

Пять раз капитан-лейтенант Трипольский давал команду на всплытие, и каждый раз лодка верхней частью ограждения рубки упиралась в лед. Лишь шестое всплытие увенчалось успехом.

Представляют интерес выдержки из дневниковой записи Александра Владимировича Трипольского, в которых рассказывается об этом эпизоде: «Я обдумываю, как лучше пройти опасное, утыканное минами место. Это волнует всех. На лицах матросов читаю: "Как наш командир поведет лодку?" Прежде чем принимать решение, перебираю всевозможные варианты, ведь мне доверены корабль и жизнь людей. Решил идти в подводном положении. На рассвете погружаюсь. Идем уже третий час. Пора всплыть, чтобы осмотреться. Наверху лед. Прошли 10 мин. – снова лед. Пробуем через каждые 10–15 мин. – и все лед.

Наконец обнаружили прогалину. Кругом море льда. Принимаю решение идти в надводном положении»<sup>117</sup>.

В ходе дальнейшего плавания «С-1» еще раз форсировала ледяные поля, но уже в надводном положении. В 15 милях от Либавы она снова попала в сплошной лед. Всего за поход, продолжавшийся с 22 декабря 1939 г. по 20 января 1940 г., лодка прошла около 5 тысяч миль, из них свыше 600 миль под водой, во льдах – 423 мили, из них свыше 10 миль подо льдом<sup>118</sup>.

Мужество, стойкость и мастерство подводников и этого корабля, проявленные в обоих нелегких зимних боевых походах, были по достоинству оценены Родиной. Указом Президиума Верховного Совета СССР от 7 февраля 1940 г. капитан-лейтенанту А.В. Трипольскому было присвоено звание Героя Советского Союза, а весь личный состав «С-1» награжден орденами и медалями. Александр Владимирович Трипольский в 1924 г. был призван на Черноморский флот. Служил водолазом на крейсере «Профинтерн». Окончив в 1936 г. Учебный отряд подводного плавания имени СМ. Кирова, получил назначение помощником командира подводной лодки «Л-2», а в апреле 1938 г. возглавил экипаж «С-1». В начале Великой Отечественной войны командовал бригадой подводных лодок. Затем его перевели на Тихоокеанский флот. С октября 1942-го по март 1943 г. командовал дивизионом подводных лодок типа «С», переданным Северному флоту и переведенным через Тихий океан, Панамский канал и Атлантику в Баренцево море. В Заполярье возглавил дивизион подводных лодок, участвовал в шести боевых походах. В 1945 г. принимал участие в войне с Японией. Умер капитан 1-го ранга А.В. Трипольский в 1949 г.

В тот же день, что и «С-1», еще одной балтийской подводной лодке – «Щ-324» (командир капитан-лейтенант А.М. Коняев) также пришлось выходить из Ботнического залива подо льдом.

Проводили «Щ-324» в боевой поход из Таллина 30 декабря 1939 г. Новый, 1940 год ее экипажу предстояло встретить в море. Уходящий год провожал «щуку» сильным штормом. За несколько минут до торжественного момента из отсека в отсек передали распоряжение командира:

– Встречу Нового года отставить. Она переносится на более благоприятное время.

Несколько суток лодка искала противника. Нелегкими оказались эти дни. Вначале «Щ-324» попала в каменный лабиринт. Ее форштевень дважды касался подводной скалы. Когда всплыли для зарядки аккумуляторной батареи, держаться на поверхности оказалось невозможно, пришлось погрузиться и попытаться лечь на грунт. Но даже на глубине 34, а потом и 42 м лодку поднимало и ударяло о камни.

---

<sup>116</sup> РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. С. 28.

<sup>117</sup> На страже Заполярья. 1973. 27 июля.

<sup>118</sup> РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 29, 160, 164.

На пятые сутки появился еще один враг – плавающий лед. Пришлось уходить мористее.

С каждым днем все труднее становилось определять свое место. И командир применил своеобразный, хотя и небезопасный, метод: находил на карте характерную гряду подводных камней и, проложив к ней курс, опускался в намеченной точке на грунт, чтобы убедиться по глубиномеру в правильности своего места. После такого «определения» уходил на позицию и каждые 10–15 мин. поднимал перископ для осмотра горизонта. Но возникало новое препятствие: «глаз» перископа затягивала белесая муть. Нашелся и в этом случае выход – чаще опускать его для оттаивания в воду.

13 января поиск, казалось, должен был бы увенчаться успехом – на горизонте обнаружены дымы кораблей – конвой из пяти вымпелов. Атака! Торпеды устремились к вооруженному транспорту водоизмещением около 8 тыс. т. Но, увы, они прошли мимо цели. Затем послышался нарастающий шум винтов.

Сначала по одному борту, потом по другому стали раздаваться оглушительные звуки взрывающихся глубинных бомб. С трудом удалось оторваться от преследования. В отсеках с облегчением вздохнули. Плавание продолжилось.

В дневнике, который вели в походе капитан-лейтенант А. Ковтун и старший политрук В. Посекалин, есть такие строки: «17-й день. Где наше место – неизвестно. Лодка стала похожа на плавающий айсберг. Лед свисает от антенн до палубы. Глубомеры в центральном посту замерзли. Леера вырвало вместе со стойками. Верхний люк закрыть невозможно. Мотористы Тихонов и Литов отогрели люк двумя паяльными лампами. Погрузились с большим трудом»<sup>119</sup>.

Запасы продуктов и пресной воды подходили к концу. Оставаться на позиции дальше стало бесполезно, да и рискованно. Но и выбраться из Ботнического залива было сложно. Подводников подстерегали мины, гранитные скалы и сплошной лед. Пробиваться через него в надводном положении опасно: возможны нападение с воздуха и встреча с вооруженными ледоколами противника. К тому же сжатие льдов могло раздавить легкий корпус и нанести другие непоправимые повреждения.

Оставался один выход – пытаться пробиться через пролив Сёдра-Кваркен подо льдом. Дерзкое, но единственно возможное решение! В центральном посту состоялся «военный совет». Решение командира было одобрено. Штурман сделал предварительную прокладку, рассчитал курсы. У маяка Стурброттен «Щ-324» ушла под ледяное поле.

В журнале боевых действий появилась новая запись: «...19 января 1940 г. 9.10. Погрузились. Объявили боевую тревогу. 9.17. Легли на курс 208°. Начали форсировать пролив в подводном положении на глубине 17 м...»<sup>120</sup>

Скорость лодки составляла всего 2–3 узла. Увеличивать ее было нельзя – каждая миля пути таила опасность. Приборы часто показывали глубины менее 25 м. Иногда приходилось с трудом проталкиваться сквозь узкую щель между дном и льдом. В вахтенном журнале снова появились отметки: «Стукнулись о грунт», «Коснулись грунта». В общей сложности за весь поход в нем сделано 38 (!) подобного рода коротких записей. После одного из таких ударов о грунт через полтора часа плавания в подводном положении лодку подбросило вверх, и она буквально выскочила на поверхность, проломив 12-сантиметровый лед.

Прокладывая курс по счислению, А.М. Коняев на траверзе острова Меркет повернул на 25° влево и благодаря этому благополучно избежал посадки на двухметровую каменистую банку, а их по курсу движения корабля было в этом районе немало.

---

<sup>119</sup> Комсомольская правда. 1940. 23 апр.

<sup>120</sup> РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 95. Л. 34.

Естественно, в такой обстановке командира корабля все время не оставляла мысль: удастся ли в случае необходимости всплыть во льду? На всякий случай подготовили торпеды. Если лед пробить силой плавучести не удастся, Коняев решил, создав дифферент на корму, попытаться подорвать его залпом из носовых торпедных аппаратов. И все же «Щ-324» удалось выбраться на поверхность. Первый раз она пыталась всплыть с глубины 20, затем с 40 м, но безрезультатно. Рубка упиралась в лед, а он не поддавался. Погрузившись на глубину 70 м и продув цистерны, корабль снова устремился вверх – сильный удар, лязг и скрежет металла. Корпус лодки содрогнулся. Младший командир Тихонов по приказанию Коняева с трудом открыл заклинившуюся крышку рубочного люка. В центральный пост хлынула струя свежего воздуха.

Командир «Щ-324» поднялся на мостик, огляделся. Вокруг необозримое белое пространство. Вся надстройка покрыта глыбами сверкающего льда. Неподалеку полоса чистой воды – канал, пробитый финским ледоколом. Это насторожило. И Коняев решил снова спрятаться под ледяной покров. Последний (уже третий в тот день) раз «Щ-324» всплыла в надводное положение в 22 ч, сначала на перископную глубину, стукнувшись через несколько минут о лед выступающими частями ограждения рубки, а затем, продув среднюю цистерну, – окончательно, подняв на себя лед толщиной 25 см.

Почти сутки ушли на то, чтобы добраться до Либавы. Днем 20 января «Щ-324» приняла сигнал бедствия от застрявшего во льду небольшого немецкого транспорта «Элизабет Готе». Подойдя к нему вплотную, пытались околоть судно и тем самым вызволить его из плена, да не тут-то было. Пришлось передать в порт радиogramму с просьбой о высылке ледокола. В ожидании его лодка продолжала продвигаться вперед. Командир все это время не покидал мостик. Тут же находились его помощник лейтенант Г.И. Тархнишвили (в дальнейшем старший лейтенант Г.И. Тархнишвили вступил в командование «Щ-324», сменив А.М. Коняева), комиссар дивизиона подводных лодок старший политрук В.В. Посекалин, комиссар лодки политрук Н.Д. Юриных. Когда «Щ-324» ошвартовалась у правого борта подводной лодки «Щ-309», стоявшей у плавбазы «Смольный», в ее топливных цистернах оставалось лишь 4 т соляра.

22 суток находилась «Щ-324» в зимнем боевом походе, оставив за кормой тысячи миль труднейшего плавания. Из них 31,3 мили было пройдено по счислению под сплошным ледяным покровом. Если исключить время коротких всплытий, лодка находилась подо льдом чуть больше 11 ч<sup>121</sup>. По другим данным, «Щ-324» преодолела подо льдом 20 миль<sup>122</sup>.

Подобного мирового практика подводного плавания еще не знала. Однако 25–26 января 1940 г. этот своеобразный рекорд был побит экипажем подводной лодки «Л-13» Тихоокеанского флота. Во время опытового учения по выходу из бухты подо льдом 26 января 1940 г. «Л-13» за 19 ч 43 мин. прошла под ледяным покровом 46,8 мили.

За умелые, решительные и находчивые действия в этом походе, личное мужество и отвагу командир «Щ-324» капитан 3-го ранга (очередное воинское звание он получил вскоре после похода) Анатолий Михайлович Коняев удостоен звания Героя Советского Союза.

Анатолий Михайлович Коняев родился в 1909 г. В Военно-морском флоте служил с 1931 г. Учился в Учебном отряде, где получил специальность торпедиста, затем окончил двухгодичные минно-артиллерийские курсы. Был назначен минным специалистом на «Л-1», потом командиром минно-торпедной боевой части на «Щ-301». Окончив курсы командиров, получил назначение помощником командира на «Щ-302». Возглавил экипаж «Щ-324» в конце 1937 г. Во время Великой Отечественной войны А.М. Коняев служил в штабе КБФ, в Управлении подводного плавания ВМФ. Уволился в запас в 1957 г.

<sup>121</sup> РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 95. Л. 34–35.

<sup>122</sup> РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 137

Необычные обстоятельства зимнего похода «Щ-324» легли в основу сюжета «Грузинских сказок» – рассказа А.С. Соболева, вошедшего в его сборник «Морская душа».

Страна высоко оценила подвиг моряков-подводников. Все три балтийские подводные лодки, о которых шла речь выше, Указами Президиума Верховного Совета СССР были награждены орденом Красного Знамени, став, таким образом, первыми в советском подводном флоте Краснознаменными кораблями: «С-1» и «Щ-311» – 7 февраля 1940 г, «Щ-324» – 21 апреля 1940 г.

Во время советско-финляндской войны экипажи и других подводных лодок Балтийского флота совершали разные по продолжительности подледные плавания.

Наиболее примечательный случай произошел с «С-5» (командир капитан-лейтенант А.А. Баченко). В первый день плавания, 1 февраля 1940 г., «С-5» встретила битый, а местами и сплоченный лед. Когда корабль вышел на чистую воду и льда не было видно, командир решил погрузиться. Через час поднятый при всплытии командирский перископ стукнулся о нижнюю поверхность ледяного покрова. Командир начал быстро опускать перископ и услышал при этом удар его верхней головки о тумбу. Зенитный перископ, чтобы осмотреть горизонт, поднять не удалось: он обмерз. В 15 ч 45 мин. лодка вновь всплыла под перископ. А.А. Баченко поднял оба перископа. В зенитный он увидел, что командирский перископ от удара погнуло, у него сорвало оправу верхнего защитного стекла и разбило само стекло.

Наука пошла впрок. Всплывая, капитан-лейтенант Баченко стал предварительно с помощью тумб перископов убеждаться в отсутствии льда на поверхности. 2 февраля 1940 г. при всплытии в 19 ч под тумбы перископа он вновь ощутил сильные удары.

В течение почти часа «С-5» пять раз подвсплывала на глубину 6 м и каждый раз на поверхности встречала лед. Наконец, в 19 ч 55 мин. еще одна попытка всплыть увенчалась успехом<sup>123</sup>. Однако возвращение в базу оказалось делом непростым, тем более что предстояло еще исполнить полученное по радио приказание из штаба бригады по оказанию помощи нашим летчикам, совершившим вынужденную посадку на лед. Всю ночь подводники пробыли в указанном направлении. Но достичь цели так и не смогли – лодка прочно застряла в сплошном льду. Несколько суток она дрейфовала вместе с ледяными полями, пока 7 февраля ее не обнаружила и не помогла выбраться из плена канонерская лодка «Красное знамя». «Свобода», однако, оказалась непродолжительной. Командир писал потом в донесении: «... лодку зажало. Двигаться ни вперед, ни назад нельзя. Лед начал ползти на палубу. Надстройка трещит. Лодка начала крениться на левый борт... Вызвали всю команду наверх для сбрасывания льда...»<sup>124</sup>

В конце концов все закончилось благополучно, и «С-5» вернулась в базу. При осмотре лодки установили, что у одного из винтов покорежены лопасти, повреждена система плаву-чести, выведены из строя волнорезы, погнуты шпангоуты легкого корпуса. Даже форштевень – литой стальной брус – тоже оказался искривленным.

«Боевой счет» ледовых плаваний у некоторых балтийских подводных лодок был довольно внушительным: «С-1» прошла во льдах 123, «Щ-311» – 200, «С-5» – 271 милю<sup>125</sup>.

Борьба с ледовой стихией во время советско-финляндской войны выпала и на долю подводных лодок типа «М», дивизион которых (командир капитан 3-го ранга Н.И. Морозов<sup>126</sup>) входил в 3-ю бригаду подводных лодок КБФ. Балтийским «малюткам» и до этого приходилось встречаться со льдом. В конце сентября и первой половине октября 1939 г.

<sup>123</sup> РГАВМФ. Ф. р-172. Оп. 2. Д. 6303. Л. 89.

<sup>124</sup> РГАВМФ. Ф. р-1891. Оп. 1. Д. 4. Л. 75–76.

<sup>125</sup> РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 3. Д. 79. Л. 12.

<sup>126</sup> Перед Великой Отечественной войной капитана 3-го ранга Н.И. Морозова перевели на Северный флот, где он также командовал дивизионом подводных лодок типа «М», получив шуточное прозвище «малюточный дед».

СССР подписал пакты о взаимопомощи с Прибалтийскими государствами. Согласно этим пактам, нашей стране предоставлялось право создавать на территории Прибалтики военно-морские базы. Эстония, в частности, предоставила Краснознаменному Балтийскому флоту с этой целью Палдиски. Командование приняло решение перевести сюда из Ораниенбаума 3-ю бригаду подводных лодок. В начале ноября к новому месту базирования прибыли подводные лодки «М-72», «М-74», «М-75», «М-77». На переходе до самого Толбухина маяка им пришлось пробиваться через льды: зима в том году наступила необычно рано. В такой же обстановке совершили переход и лодки 24-го и 26-го дивизионов 3-й бригады. Через ледяные поля подводные лодки шли в позиционном положении. В результате корабли не получили при плавании во льду никаких повреждений.

С началом боевых действий лодки типа «М», направляясь на боевые позиции, не раз сталкивались с трудностями ледового и даже подледного плавания. Иногда опыт приобретался дорогой ценой. «М-78», например, в подводном положении наскочила на плавающую льдину и погнула перископ.

Обстоятельства плавания подводной лодки «М-72» (командир старший лейтенант Н.Н. Кулыгин) в Финском заливе оказались исключительно сложными.

15 января выполнившая боевую задачу подводная лодка возвращалась в базу. Море штормило. Чтобы укрыться от волн, она погрузилась на глубину 20 м, но и здесь ее качало и иногда даже выбрасывало на поверхность. Четыре часа «М-72» шла в подводном положении. Наконец командир принял решение всплыть, тем более что качка уже перестала ощущаться. Однако при всплытии отчетливо слышалось шуршание по бортам. Кулыгин решил, и не без основания (здесь находились минные и сетевые заграждения противника), что корабль попал в противолодочную сеть. Немедленно остановили гребные электродвигатели. Потом всплытие продолжили, но уже без хода. На глубине 8–9 м лодка остановилась, словно кто-то ее удерживал. Продули среднюю цистерну, но стрелка глубиномера никак не приближалась к заветному нулю. И только через некоторое время глубиномер показал «О». Командир осторожно поднял перископ, но ничего не увидел, так как на море стоял туман. Решил выйти наверх. Рубочный люк открылся с трудом, ибо весь мостик оказался забитым кусками льда. До самого горизонта простирались сплошные ледяные поля. Всю ночь подводники пытались освободиться из плена, но мощности энергетической установки «малютке» не хватило. Пришлось запрашивать наутро ледокол<sup>127</sup>.

Не давая оценку действиям командира «М-72», скажем, что и этот опыт был поучительным.

В газетах «Красный флот» и «Красный Балтийский флот», да и в центральной печати публиковались тогда отдельные корреспонденции о мужестве, мастерстве и находчивости подводников-балтийцев. Так, в числе других появилась небольшая статья старшего лейтенанта И.М. Татарина «Плавание подводных лодок во льдах». Автор констатировал: «Подводные лодки при соблюдении необходимых условий могут с успехом плавать во льдах и выполнять боевые операции... Плавание во льдах или вблизи льдов под перископом должно быть особенно осторожным. Во избежание поломок об отдельно плавающие льдины вахтенные командиры должны быть особенно бдительны и внимательно осматривать горизонт и окружающую поверхность. При всплытии с глубины вблизи льдов лучше перископа не поднимать и всплывать медленно, хорошенько вслушиваясь в посторонние шумы.

...Многие лодки нашего флота уже плавали и выполняли боевые задачи во льдах. Подлодка «Н» прошла более 60 миль<sup>128</sup> подо льдом. Она и всплыла в сплошном льду толщиной свыше 5 см и дальше пошла в надводном положении...

<sup>127</sup> РГАВМФ. Ф. р-107. Оп. 3. Д. 79. Л. 71–72.

<sup>128</sup> В статье шла речь о подводной лодке «Щ-324». Автор допустил неточность: лодка, как отмечалось выше, прошла

Лодки же, обладающие большим запасом плавучести, могут всплывать под еще более толстым льдом. И если принять решение всплывать не медленно, а быстро, с разгона, то никакая сила удержать лодку не сможет»<sup>129</sup>.

В том же 1940 году подводникам Балтики еще раз пришлось встретиться с ледовой обстановкой, но уже при других обстоятельствах. В соответствии с советско-финляндским договором нам передавалась в аренду территория полуострова Ханко, где создавалась военно-морская база в целях усиления обороны входа в Финский залив. Летом сюда перебазировался дивизион подводных лодок под командованием капитан-лейтенанта Е.Г. Юнакова.

В конце года командование решило усилить его принятыми от промышленности подводными лодками XII серии «М-102» и «М-103».

Однако лед уже сковал Финский залив. Это не остановило балтийцев. 22 декабря «М-102» (командир капитан-лейтенант П.В. Гладилин) и «М-103» (капитан 3-го ранга В.Д. Нечкин) под общим командованием капитан-лейтенанта Н.К. Мохова, командира дислоцировавшегося в Кронштадте 9-го дивизиона, двинулись в путь. Предстояло пройти весь Финский залив, повторив, по существу, маршрут Ледового похода 1918 г., но только в обратном направлении. В районе острова Сескар корабли попали в сжатие, и «Ермаку», высвобождая их из крепких ледовых объятий, пришлось изрядно поработать. За островом Гогланд была чистая вода. Ледокол направился в Кронштадт. А лодки к исходу дня 23 декабря благополучно завершили переход к новому месту базирования<sup>130</sup>.

Наше повествование о ледовых и подледных плаваниях подводников в тридцатые годы нельзя ограничить лишь рассказом о действиях балтийцев. Было бы несправедливо не упомянуть о том, что отдельные непродолжительные ледовые плавания выпали и на долю... черноморских подводников, причем примерно при тех же обстоятельствах, какие имели место в начале Первой мировой войны.

В январе 1931 г. вступившей в строй кораблей Черноморского флота подводной лодке «Д-4» («Революционер») (командир В.С. Сурин) пришлось совершить двухсуточный переход во льдах к месту постоянного базирования<sup>131</sup>.

Несколькими годами позже такие же переходы выпадали на долю еще нескольких лодок. Необходимость завершить их испытания, несмотря на то что акваторию завода и примыкающего к нему участка реки Буг, Бугский и Днепровский лиманы затянул сплошной ледяной покров толщиной до 25 см (зима выдалась на юге в том году необычно суровой: мороз доходил до  $-15^{\circ}$ ), диктовалась особым обстоятельством. Часть строившихся в Николаеве подводных лодок типа «Малютка» предназначалась для созданных в 1932 г. Морских сил Дальнего Востока. Их предстояло перевезти на берега Тихого океана по железной дороге.

Начальник штаба Морских сил Черного моря К.И. Душенев предложил альтернативный вариант: перебросить лодки в Севастополь на выделенном Наркомводом по решению Совета труда и обороны (СТО) транспорте «Союз водников». Однако число подготовленных к испытаниям в Севастополе лодок превышало возможности судна. Поэтому «М-6» и «М-8» совершили в декабре 1933 г. и январе 1934 г. ледовые переходы из Николаева через Одессу в Севастополь, а затем после испытаний и проверки обратно на завод для устранения выявленных технических неисправностей и достройки. В ледовой проводке участвовали портовые ледоколы «Торос», «Снег», № 5. Переходом руководил К.И. Душенев.

подо льдом 31,3 мили.

<sup>129</sup> Красный флот. 1940. 9 февр.

<sup>130</sup> См.: Руссин И.О. Всю войну на «малютках». М., 1988, С. 6–7.

<sup>131</sup> РГАМВФ. Ф. р-107. Оп. 2. Д. 107 л. 30.

До сих пор речь шла о подводниках Балтики, Тихого океана и даже Черного моря. «За бортом» оставались североморцы. И хотя в будущем именно подводникам Северного флота выпадет честь покорить подледные глубины Центральной Арктики, все же вначале их первые подводные лодки мало сталкивались с ледовыми преградами, что главным образом объясняется особенностями Баренцева моря, значительная часть которого круглый год свободна от льда.

## Глава 4

### Под созвездием Большой Медведицы

#### «Дельфин», «Святой Георгий» и другие

Эти два события разделяют чуть более четырех месяцев. Одно датируется 7 мая 1917 г. В этот день в вахтенном журнале подводной лодки «ф-1», переименованной в «Святого Георгия» (приобретена русским правительством у итальянской судостроительной фирмы «Фиат – Сан-Джорджо» и стояла у причала завода в Специи), появилась запись о том, что на ней подняты флаг, гюйс и вымпел. Это означало, что лодка, во-первых, вошла в состав российского военного флота и, во-вторых, вступила в кампанию, была готова к плаванию.

Другое событие произошло 9 сентября 1917 г. на расстоянии не одной тысячи километров от первого.

У Соборной (впоследствии Красной) пристани Архангельска, от которой провожали в арктические экспедиции многие известные истории суда, в том числе и «Святого Фоку» ЕЯ. Седова, ошвартовалось небольшое судно, а правильное боевой корабль под Андреевским флагом – та же подводная лодка А ее командир представил начальству специальный рапорт: «Доношу... что сего числа с вверенной мне командой прибыл из Специи и ходатайствую о зачислении ее в дивизион особого назначения». Командиром был старший лейтенант И.И. Ризнич.

Так в российском Заполярье появился еще один необычный корабль (о трех других, как и о нем самом, еще пойдет речь ниже). Плавания первых подводных лодок открыли новую страницу в истории мореплавания в этом регионе.

На протяжении многих веков нашим соотечественникам не раз приходилось пресекать попытки иноземных завоевателей утвердиться в северных водах и на их берегах. Вопрос о создании здесь военно-морской базы и отряда военных судов для защиты побережья и промыслов поднимался еще в конце XIX века, но только с началом Первой мировой войны и появлением реальной угрозы со стороны кайзеровского флота были предприняты конкретные шаги. В феврале 1916 г. создается специальный отряд обороны Кольского залива из переоборудованных и вооруженных транспортных и промысловых судов, развернутый 19 июня того же года во флотилию Северного Ледовитого океана.

Во время Первой мировой войны на Севере появились и первые дизель-электрические подводные лодки № 1 и № 2<sup>132</sup>.

Они входили в дивизион особого назначения дивизии подводных лодок Балтийского моря. Командовал дивизионом старший лейтенант И.И. Ризнич (он же был одновременно и командиром подводной лодки № 2. Командир подводной лодки № 1 – лейтенант В.И. Шмидт).

Построенные по проекту Д. Голланда на Невском заводе в Петербурге в 1914 г., эти подводные лодки имели водоизмещение 33,4/43,6 т, скорость хода – 8/6 узл. Дальность плавания надводным шестиузловым ходом – около 150 миль, при такой же скорости под водой – 18 миль. Вооружение – 2 носовых трубчатых торпедных аппарата. Экипаж состоял из 6 человек. Предназначались они в помощь приморским крепостям и планировались первоначально для усиления «внешней линии заграждения обороны Кронштадта».

---

<sup>132</sup> В книге Козлова И.А. и Шломина В.С. «Краснознаменный Северный флот» (М., 1983. С. 28) ошибочно указывается, что из подводных лодок на Северный морской театр первой была доставлена лодка «Дельфин».

Из Петрограда подводные лодки отправили по железной дороге до Вологды, а затем водным путем до Архангельска, куда они прибыли 4 августа 1915 г.<sup>133</sup> Здесь они базировались на Взглавье в устье Северной Двины и выходили на испытания. Дальнейшая судьба этих лодок оказалась незавидной. Командование решило включить их в систему обороны Кольского залива и отправить в Александровск-на-Мурмане (ныне город Полярный).

11 октября подводные лодки № 1 и № 2 вышли из Архангельска своим ходом. После стоянки в связи с ночным временем у Чижевского таможенного поста лодки продолжили путь уже на буксире у сопровождающих их судов – парохода «Сергей Витте» и вспомогательного крейсера «Василий Великий». С погодой подводникам явно не повезло. 12 октября северо-западный ветер усилился до 7 баллов, потом на короткое время стих, а к вечеру задул с противоположного румба. К полуночи разыгрался шторм в 7–8 баллов. Буксировщики и лодки укрылись за островом Сосновен.

Весь следующий день ушел на исправление полученных повреждений. Еще не наступил рассвет 13 октября, как корабли отправились в дальнейший путь с расчетом зайти в Иоканьгу в светлое время суток. Отошедший к западному румбу ветер усилился до 8–9 баллов, а с северного направления пошла сильная зыбь. Огромные волны, в которые зарывались лодки, не давали возможности следить за их положением. Уже на подходе к Иоканьгскому рейду на пароходе «Сергей Витте» обнаружили, что буксир лопнул, а подводная лодка № 2 потеряна<sup>134</sup>. В дальнейшем она была найдена на берегу Святоносской бухты (Иоканьгский залив). В начале мая 1916 г. лодку № 2, лежавшую между мысами Коровий и Чайчий, обследовали. Результаты осмотра оказались неутешительными: «Корма разворочена, горизонтальных и вертикального рулей нет. Отогнуты листы корпуса. Киль оторван»<sup>135</sup>. К счастью, происшествие это обошлось без жертв: команды лодок шли на борту парохода «Сергей Витте».

При осмотре в Иоканье подводной лодки № 1 оказалось, что корпус ее принял много воды. Еще немного, и эту лодку могла бы постичь участь ее напарницы. Недаром Ризнич убеждал контр-адмирала Б.В. Ивановского, начальника Охраны водного района Архангельского порта, державшего свой флаг на «Василии Великом», еще при стоянке у острова Сосновен, что продолжать плавание крайне опасно и шторм следует переждать.

Подводная лодка № 1 в дальнейшем была возвращена в Архангельск, отремонтирована и в июне следующего года отправлена в Александровск на пароходе «Айсленд».

Подводную лодку «Дельфин» в разобранном виде доставили из Владивостока по железной дороге сначала в Котлас, а оттуда на барже по рекам в Архангельск, куда она прибыла 25 июня 1916 г. Через месяц, 22 июля, на буксире у парохода «Сума» в сопровождении ледокольного парохода «Вайгач» лодка была отправлена в Александровск с заходом в Иоканьгу<sup>136</sup>. Командовал «Дельфином» старший лейтенант Г.М. Ломан.

Наступившая зима окончательно утвердила командира дивизиона старшего лейтенанта И.И. Ризнича в мнении, что использовать подводные лодки «Дельфин» и № 1 на Севере невозможно. Последняя была сложна по конструкции, требовала тщательного ухода и к тому же имела малую мореходность. Для базирования лодок Александровск не был приспособлен. Без специальной плавбазы трудно поддерживать их в боевой готовности и обеспечивать необходимые для личного состава условия. Об этом Ризнич неоднократно докладывал командованию.

<sup>133</sup> Вначале предполагалось также перевезти на Север дальневосточные подводные лодки «Касатка» и «Фельдмаршал граф Шереметев» (с августа 1917 г. – «Кета»), но затем решение изменили, и, когда лодки уже находились в пути, их «перенарядили» на Балтику.

<sup>134</sup> РГАВМФ. Ф. 418. Оп. 1. Д. 84. Л. 21–22. В июле 1916 года подводная лодка № 2 была исключена из списков флота.

<sup>135</sup> Там же, л. 75.

<sup>136</sup> Там же. С 89.

В довершение зимой 1917 г. обе подводные лодки во время шторма, разыгравшегося в Кольском заливе, были повреждены. А лодка № 1 даже затонула в Екатерининской гавани. Произошло это 26 апреля. Штормовые волны стали неистово бить ее корпус об ограждение горизонтальных рулей «Дельфина». Запущенная помпа не справилась с откачкой воды<sup>137</sup>.

Затонувшая лодка в дальнейшем была осмотрена водолазами, поднята и в августе 1917 г. сдана вместе с «Дельфином» на хранение в порт.

Однако рассказ о судьбе первой отечественной боевой подводной лодки «Дельфин» был бы неполон, если бы мы не вспомнили о том, что после окончания Гражданской войны ее даже собирались сохранить в качестве памятника подводному кораблестроению в России. Инициатором этой идеи выступил известный подводник Л.А. Белецкий. Его поддержал начальник дивизии подводных лодок Балтийского моря Я.К. Зурабов. В рапорте на имя командующего флотом он доложил: «...В торговом порту Мурманска на полосе обсушки, заливаемый приливом, лежит корпус первой русской подводной лодки... абсолютно без осмотра... а между тем она была действительно прототипом пяти поколений русских лодок; потому крайне желательно... ДЕДУ ШКУ русского подводного флота спасти от разрушения и хранить с почетом... Наш, современных подводников, долг и обязанность – сохранить для потомства этот памятник...»<sup>138</sup> Зурабов просил командование решить вопрос о перевозке «Дельфина» в Петроград для сохранения.

Однако штаб Морских сил Балтийского моря отказал в этой просьбе, сославшись на то, что лодка уже продана в Латвию, да «интерес к ней как историческому памятнику отходит на второй план под давлением более важных, настоятельных боевых интересов, экономического кризиса и расстройств транспорта...»<sup>139</sup> И «Дельфин» был отправлен на слом. Спустя несколько десятилетий почти такая же судьба постигла в нашей стране и «дедушку» ледокольного флота – первый в мире линейный ледокол «Ермак», детище С.О. Макарова, и многие другие исторические корабли.

Необходимо указать также, что по договоренности русского командования с британским адмиралтейством для усиления обороны Кольского залива сюда были присланы Англией устаревший крейсер «Ифигения», 3 тральщика и 3 подводные лодки. Но последние, непригодные для плавания в арктических водах, никакой роли в обороне русских коммуникаций не сыграли<sup>140</sup>.

Иная судьба у подводной лодки русского флота «Святой Георгий», также входившей во флотилию Северного Ледовитого океана, а затем, после установления советской власти, в состав Северодвинской речной военной флотилии под новым уже названием – «Коммунар». С краткого упоминания о ней мы и начали эту главу.

В 1915 г., как уже говорилось в начале главы, русское правительство купило в Италии подводную лодку «Ф-1», построенную за год до этого в Специи. Строилась она итальянской фирмой «Фиат – Сан-Джорджо» и имела следующие основные тактико-технические элементы: водоизмещение надводное – 355/433 т; длина – 45,2 м, ширина – 4,2 м, осадка – 3 м, скорость – 13,4/8,25 узла; дальность плавания в надводном положении – 700 миль, вооружение – 2 трубчатых носовых торпедных аппарата, глубина погружения – 40 м.

Экипаж для этой подводной лодки в составе 3 офицеров и 15 унтер-офицеров и матросов был подобран из опытных специалистов. Командование лодкой и руководство переходом поручили «достойным офицерам»: командиром назначен старший лейтенант И.И. Ризнич,

<sup>137</sup> Цит. по: «Судостроение». 1989. № 9. С. 63. См. также: Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб., 2000. С. 48.

<sup>138</sup> Там же. С. 129.

<sup>139</sup> Цит. по: «Судостроение». 1989. № 9. С. 63. См. также: Рассол И.Р. Подводная лодка «Дельфин». СПб., 2000. С. 48.

<sup>140</sup> См.: Флот в Первой мировой войне. М., 1964. Т. 1. С. 613, 617

штурманом – лейтенант А.Э. Ропп, вахтенным начальником – подпоручик по адмиралтейству М.А. Мычалкин, до этого помощник командира «Дельфина».

Получив в Петрограде, куда он был вызван с Севера, необходимые инструкции, И.И. Ризнич выехал в Романов-на-Мурмане (Мурманск). 28 февраля 1917 г. на пароходе «Осло» русские подводники отправились в Италию.

7 мая на «Ф-1», переименованной в «Святого Георгия».

А 13 июня 1917 г. «Святой Георгий» снялся со швартовов. Итальянцы тепло проводили русских подводников в трудный и опасный путь.

Переход Средиземным морем прошел без осложнений. Наиболее трудным оказалось плавание вдоль берегов Пиренейского полуострова Атлантика встретила подводников не приветливо. «Выйдя за мыс Сан-Висент, – писал командир "Святого Георгия" в вахтенном журнале, – встретили свежий норд, зыбь с норд-веста – крупная, сильно заливаает подводную лодку, принимаем много воды<sup>141</sup>.

Пришлось сделать в Лиссабоне остановку, чтобы дать команде отдохнуть. От Лиссабона до Бреста "Святого Георгия" сопровождали французские корабли. В Бресте экипаж получил пополнение: радиотелеграфиста и двух мотористов, о которых Ризнич запрашивал заранее. Теперь он был укомплектован полностью.

22 июля "Святой Георгий" прибыл в английскую базу Девенпорт (Плимут), где команда занялась ремонтом лодки, изрядно потрепанной при плавании в Атлантике и особенно в Бискайском заливе.

Через месяц она продолжила плавание. В Северном море корабль опять попал в непогоду: ветер с дождем и шквалами, сильная зыбь. Из-за крутой волны все время приходилось изменять курс. В вахтенном журнале снова появились тревожные записи: "Порча передачи рулевого привода; остановили дизель. Волна и ветер сильно увеличились; шли самым малым ходом против волны..."; "Из-за сильной волны всю ночь держались носом против волны, работая одним электромотором...<sup>142</sup>».

Преодолев все трудности и опасности, подстерегавшие их на переходе (маршрут пролегал через районы активных действий германского флота), отважные русские моряки благополучно привели свой корабль 9 сентября 1917 г. к месту назначения. Переход Специя – Архангельск продолжался почти четыре месяца.

В специальном приказе морского министра отмечалась сложность «блестящего, исключительного по условиям плавания перехода... свыше 5000 миль... совершенного подлодкой малого водоизмещения в осеннее время через целый ряд зон расположения неприятельских подводных лодок, минных заграждений и т. п.»<sup>143</sup>. Переход этот, подчеркивалось в приказе, показывает, что «офицерам и матросам, сплоченным взаимным уважением и преданным своему долгу, не страшны не только поставленные врагом всевозможные преграды, но и сама стихия»<sup>144</sup>.

Комментируя этот приказ, журнал «Свободный флот» писал, что дальние плавания подводных лодок стали уже частым явлением. Германские подводные лодки появились у берегов Северной Америки, Азорских островов. Но это большие подводные лодки, специально приспособленные для длительного пребывания в море. Подводная лодка «Святой Георгий» – малого водоизмещения, и «к последней неприменимо сравнение со специально

---

<sup>141</sup> РГАВМФ. Ф. 870. Оп. 1. Д. 570. Л. 38.

<sup>142</sup> Там же. Л. 69.

<sup>143</sup> РГАВМФ. Ф. 378. Оп. 1. Д. 39. Л. 275.

<sup>144</sup> Там же.

построенными для дальних плаваний подводными лодками... Подвиг наших моряков остается... выдающимся и непревзойденным в других государствах»<sup>145</sup>.

Последовавшие затем политические события на Севере России существенно отразились на судьбе флотилии Северного Ледовитого океана. Когда летом 1918 г. к Архангельску направился флот интервентов и возникла угроза захвата города, Совет комиссаров флотилии принял решение вывести вверх по Северной Двине морские и речные суда, а те, которые нельзя провести по речному фарватеру, затопить. Несмотря на сопротивление командира, оставшаяся часть команды затопила подводную лодку «Святой Георгий» на отмели, чтобы она не попала в руки врага<sup>146</sup>.

После освобождения Архангельска от интервентов корабль подняли и восстановили. Приказом № 27 командующего Морскими силами республики и управляющего делами Народного комиссариата по морским делам А.В. Немитца от 7 мая 1920 г. подводная лодка была переименована в «Коммунар». А 1 июля 1920 г. начальник Морских сил Северного моря В.Н. Варваца объявил командиру, комиссару, механику и всему остальному личному составу благодарность за проявленную энергию при приведении корабля в порядок. В приказе, изданном в связи с этим, говорилось: «Ожидаю и впредь такой же кипучей и плодотворной деятельности на пользу советскому Красному флоту. Подводную лодку «Коммунар» ставлю в пример всем остальным судам вверенной мне флотилии»<sup>147</sup>.

Невысокие тактико-технические элементы не позволили использовать подводную лодку в дальнейшем на Севере. С июля 1921 г. она находилась в порту на хранении, а в июле 1924 г. исключена из списков Красного флота и разобрана.

В последние годы Первой мировой войны впервые появились в полярных водах и германские подводные лодки. Германия длительное время отставала от других стран, в том числе и от России, в развитии подводного кораблестроения. Первая подводная лодка «U-1», вступившая в строй, была спущена на воду только в 1905 г. К началу войны немцы обладали уже 26 лодками<sup>148</sup>.

Перед Первой мировой войной вследствие еще недостаточно высоких боевых качеств подводных лодок у них имелось немало высокопоставленных противников. Германский морской министр гросс-адмирал А. Тирпин, выступая в рейхстаге, заявил, что «Германия благодаря конфигурации ее побережья и географическому расположению ее портов не нуждается в подводных лодках»<sup>149</sup>.

В ходе войны Германия стала активно использовать подводные лодки для борьбы на океанских и морских коммуникациях, срыва морских перевозок Англии, а затем для осуществления блокады Британских островов. И с этой целью предприняла широкое строительство лодок. В ходе войны были построены 344 подводные лодки, 438 лодок запроектировано и частично начато постройкой<sup>150</sup>. Значительно изменялись тактико-технические элементы лодок: усилено вооружение, улучшились мореходные качества, увеличилась дальность плавания. В 1916 г. операции германских подводных лодок распространились на северную часть Атлантического океана и Северный Ледовитый океан.

Всего в северных водах в 1916 г. находилось 7 лодок противника. Районы их действий были расположены между мысами Нордкин и Слетнес, губой Вайда и мысом Цып-Наволок. Результативность боевой деятельности германских подводников оказалась невысокой:

<sup>145</sup> Свободный флот. 1917 № 7. С. 11.

<sup>146</sup> См.: Мордвинов РН. Курсом «Авроры». М, 1962. С. 338.

<sup>147</sup> РГАВМФ. Ф. р-382. Оп. 1. Д. 2. Л. 104 об.

<sup>148</sup> См.: Шталь А.В. Развитие методов операции подводных лодок в войну 1914–1918 гг. на основных морских театрах. М., 1936. С. 11.

<sup>149</sup> Цит. по: Александров А.П., Исаков И.С., Белли ВА. Операции подводных лодок. Л., 1933. Т. 1. С. 33.

<sup>150</sup> См.: Гибсон Р., Прендергаст М. Германская подводная война 1914–1918 гг. М, 1938. С. 373.

из 1582 судов, прошедших по полярным коммуникациям, они потопили 31, из них 6 русских<sup>151</sup> (по другим данным – 3).

В начале 1917 г. Германия начала неограниченную подводную войну<sup>152</sup>, распространив ее и на полярные районы. До 1 июня германские подводные лодки обнаруживались здесь 27 раз<sup>153</sup>. Всего за 1917 г. ими было потоплено 21 судно, в том числе 9 русских судов, а также 5 судов нейтральных государств, – немцы не гнушались нападать на безоружные суда стран, с которыми они не воевали.

Такие ничтожные результаты по сравнению с итогами действий немецких подводников на других морских театрах (всего ими потоплено в 1914–1918 гг. 5861 торговое судно общим тоннажем 13,2 млн т<sup>154</sup>) объясняются многими факторами, в том числе и мерами, которые предпринимали союзное и русское командования для борьбы с подводными лодками и организации противолодочной обороны. Уже в 1916 г. наши корабли повредили одну и потопили другую подводную лодку противника.

В первом случае в артиллерийскую дуэль с двумя германскими подводными лодками, шедшими для маскировки под парусами, вступил 25 сентября в районе маяка Цып-Наволоок миноносец «Властный». Под прикрытием снежной пурги ему удалось сблизиться с неприятельскими кораблями и открыть по ним огонь. Противник ответил тем же. Снаряды с миноносца достигли цели, и лодка с горящими парусами погрузилась. А за ней ушла под воду и вторая.

Во втором случае победу над подводным врагом одержал миноносец «Грозовой». 20 октября корабль вместе с посыльным судном «Купавна» и тральщиком «Т-13» направлялся к порту Варде, чтобы встретить идущий оттуда караван и сопроводить его в Кольский залив. После встречи у острова Харно конвой собирался уже лечь на обратный курс, но с тральщика заметили вражескую подводную лодку. Приказав ему и посыльному судну охранять транспорты, командир «Грозового» решил атаковать противника и, когда ему удалось сблизиться с лодкой на расстояние 5 кабельтовых, открыл артиллерийский огонь. 4 снаряда разорвались в корме, в рубке, между рубкой и пушкой. На лодке произошел взрыв. С большим дифферентом на корму она скрылась под водой. На месте ее гибели расплылось большое масляное пятно, охватившее акваторию площадью около одной квадратной мили<sup>155</sup>. Впоследствии установили, что миноносец уничтожил подводную лодку «U-56».

Так еще в начале века русские военные моряки открыли боевой счет потопленных на Севере подводных кораблей противника.

## Подлодка для Арктики

Почти полтора десятилетия после Первой мировой войны полярные воды Русского Севера не видели подводных кораблей. Первые подводные лодки советского Военно-морского флота пришли сюда в 1933 г.

Однако мысль о том, что подводный корабль может в этом регионе служить не только целям обороны страны, но и освоения Арктики, не угасала.

---

<sup>151</sup> См.: Морской сборник. 1934. № 6. С. 115. Данные за 1916 год.

<sup>152</sup> Неограниченная (беспощадная) подводная война – боевые действия германского подводного флота против английского торгового судоходства, – при которой полностью игнорируются все международные соглашения и правовые нормы, касавшиеся использования подводных лодок в борьбе на море.

<sup>153</sup> См.: Флот в Первой мировой войне. С. 631.

<sup>154</sup> См.: Хиййнен Л.П. Развитие зарубежных подводных лодок и их тактики. М, 1988. С. 21.

<sup>155</sup> См.: Быков П.Д. Военные действия на Северном русском морском театре в империалистическую войну 1914–1918 гг. Л., 1939. С. 42–43.

После установления советской власти освоение Арктики, побережья морей Северного Ледовитого океана, Северного морского пути рассматривалось как одно из важнейших звеньев развития производительных сил страны. Обсуждались самые различные варианты решения транспортной проблемы, сложность которой, когда шла речь об использовании морских путей, усугублялась тем, что арктические моря большую часть года скованы льдом.

Начальник отдела подводного плавания Морского технического управления ВМС РККА А.А. Белецкий в книге «Подводная лодка» еще в начале 1920-х гг. писал: «Поставим вопрос: пригодны ли подводные лодки для каких-либо иных целей кроме военных?»

Пока – но только пока – мы можем сказать "нет"... Мало оснований имеется для приспособлений лодок к каким-либо научным работам. Глубина ее погружения не так велика...

*Но исключительные обстоятельства могут заставить вспомнить о подводных лодках. Устья наших сибирских рек заблокированы льдом. Эту блокаду лишь два месяца в году прорывают торговые суда при помощи сильных ледоколов. И если создастся надобность, если будет призвана на помощь наука, быть может, срок этой двухмесячной паузы в блокаде будет значительно расширен при помощи подводных лодок* (выделено мной. – В.Р.).

В науке и технике многое, кажущееся невозможным, преодолевается часто с большим успехом, как только твердо и определенно будут поставлены известные требования»<sup>156</sup>.

Среди ученых, считавших подводную лодку перспективным видом арктического транспорта будущего, необходимо назвать С.А. Бутурлина<sup>157</sup>. Убедившись в огромных ресурсах северных районов во время своих экспедиций, ученый размышлял и над средствами достижения отдаленных районов Заполярья. В статье «Что такое «Север», кто там живет и будущее мировое значение его» есть небольшой раздел «Подледное плавание». В нем ученый писал: «В Ледовитом море глубже 40 м под поверхностью нельзя встретить льда.

Подводные суда нормально плавают на 50—60-метровой глубине. Удар о лед при ходе в 6—7 км в час для лодок современной постройки неопасен... При нужде подводная лодка может путем взрывов, просверливания и т. п. проникнуть сквозь лед на поверхность... Для массовых грузов подводная лодка, конечно, дорогое сообщение. Но ее работа дешевле работы аэроплана, и в случае доставок почты, пушнины, ценных металлов или при необходимости снабдить продуктами или снаряжением затертый льдами остров, корабль или какой-либо прибрежный пункт соответствующего типа подводная лодка может оказаться практичнее воздушного судна»<sup>158</sup> (выделено мной. – В.Р.).

В январе 1934 г. во Всесоюзном Арктическом институте (Арктический и Антарктический научно-исследовательский институт) в Ленинграде специальная комиссия во главе с Р.А. Самойловичем при участии В.Ю. Визе, Н.И. Евгенова, А.И. Дубравина и других полярных исследователей разработала план и тематическую программу работ высокоширотных экспедиций. Комиссия считала необходимым использовать в этой экспедиции помимо ледокольного парохода «Садко» с самолетом на борту и дирижабля также подводную лодку<sup>159</sup>.

Подводная лодка рассматривалась и как транспортное средство «при исключительных обстоятельствах», о которых в свое время писал А.А. Белецкий.

В феврале 1934 г. в Чукотском море льдами раздавило пароход «Челюскин». Тогда в условиях полярной ночи в одном из самых суровых районов Арктики в ледовом лагере оказались 104 человека. Многие советские ученые, полярники, просто рядовые советские

<sup>156</sup> Белецкий А.А. Подводная лодка. Л., 1924. С. 118–119.

<sup>157</sup> Сергей Александрович Бутурлин – ученый-орнитолог, в 1900 г. по поручению Общества любителей естествознания, антропологии и этнографии вместе с Б.М. Житковым предпринял путешествие на Новую Землю, а в 1902 г. – поездку на остров Колгуев.

<sup>158</sup> Советский Север: Первый сборник статей. М., 1929. С. 62–63.

<sup>159</sup> См.: Гаккель Я.Я., Горлатов СЕ. Знаменательное событие в истории мореплавания. Проблемы Арктики и Антарктики. 1965. Вып. 20. С. 86.

люди, обеспокоенные судьбой челюскинцев, предлагали различные планы их вызволения. В комиссию по спасению попавших в беду людей, возглавляемую В.В. Куйбышевым, поступали многочисленные письма. Вносились предложения о вывозе челюскинцев из ледового лагеря О.Ю. Шмидта на Большую землю с помощью дирижабля, самолетов, оленьих и собачьих упряжек и даже... подводной лодки.

Последнее предложение, в частности, поступило и из далекого от моря города Выкса Горьковской области. Его житель С. Коломейцев писал: «Подводная лодка – верное средство спасения челюскинцев. Погрузившись возле Уэлена, лодка должна взять курс на лагерь Шмидта. Вблизи лагеря должна быть подготовлена прорубь соответствующих размеров, в которую вынырнет лодка Чертеж прилагаю»<sup>160</sup>.

Использование подводных лодок Северного флота в период спасательной экспедиции по снятию со льдины знаменитой четверки папанинцев дрейфующей станции «Северный полюс» в 1938 г. (они обеспечивали суда, направленные к льдине, связью) послужило толчком к предложению, которое поступило несколько месяцев спустя от капитана Петрова в Народный комиссариат Военно-морского флота и носило название «Подводная лодка подледного плавания». По свидетельству видного советского историка профессора М.И. Белова, «оно было первым научно обоснованным и тщательно разработанным проектом похода кораблей на полюс для изучения Северного Ледовитого океана, если не считать Уилкинса, предпринявшего попытку проникнуть под арктические льды»<sup>161</sup>.

Бюро изобретений НКВМФ направило проект капитана Петрова начальнику Главсевморпути И.Д. Папанину с заключением, что разрешение этой идеи целесообразно «начать с изучения ледовых условий и обстановки плавания в северных водах и уже на основании полученных данных выработать задания на технический проект подводной лодки».

Незадолго до Великой Отечественной войны, 26 мая 1941 г., на имя заместителя Председателя СНК СССР А.И. Микояна, Председателя Комитета обороны при СНК СССР К.Е. Ворошилова и начальника Главсевморпути И.Д. Папанина поступила записка председателя ученого совета Арктического научно-исследовательского института профессора В.Ю. Визе «О перевозке грузов по Северному морскому пути на подводных лодках». Ученый-полярник писал в ней:

«Подводная лодка в настоящее время является единственным средством для морской транспортировки грузов зимой из Мурманска в порты Тихого океана Северным путем... Имеющийся опыт подводного плавания и естественные условия высокоширотной трассы Северного морского пути (сейчас уже экспериментально доказано, что высокоширотная трасса не только короче, но более удобна в смысле ледовой обстановки. – В.Р.) позволяют считать, что плавание подводных лодок из Мурманска в Тихий океан вполне осуществимо...

Выход подводных лодок на поверхность во время следования вдоль трассы может быть осуществлен в естественных разводьях или путем разламывания льда снизу в местах, где толщина льда не особенно велика»<sup>162</sup>.

Член коллегии Главсевморпути, начальник Управления арктического флота и портов М.П. Белоусов поддержал предложение В.Ю. Визе, обратив внимание на необходимость разрешения двух основных вопросов: «1) обеспечение длительного пребывания лодки под водой; 2) обеспечение настолько частого выхода ее на поверхность, насколько это требуется для возобновления энергии аккумуляторов и других надобностей».

Однако общее заключение Главного управления Северного морского пути было отрицательным: «...применение подлодок для транспортировки грузов в Арктике не представ-

<sup>160</sup> Из ледяного плена. М, 1934. С. 129.

<sup>161</sup> Белов М.И. История открытия и освоения Северного морского пути. Л, 1969. Т. 4. С. 489.

<sup>162</sup> Там же.

ляет хозяйственной целесообразности». Такой вывод, безусловно, правилен, если к нему добавить: в то время.

И все же научная и техническая мысль, связанная с применением подводных кораблей в полярных водах для народно-хозяйственных и исследовательских целей, не стояла на месте. Еще за несколько месяцев до появления записки профессора В.Ю. Визе журнал «Советская Арктика» поместил статью инженера А. Тарасова «В Арктику под водой», в которой автор предлагал довольно утопический проект судна, предназначенного для изучения глубин полярных морей<sup>163</sup>.

В верхней части корпуса судна намечалось установить лыжи-полосы для смягчения ударов о нижнюю кромку ледяных полей. Для выхода экипажа на поверхность лодка оборудовалась выдвижными устройствами-конусами с системой автогенных горелок (автогенное пламя, как известно, не гаснет в воде) для «прожигания» во льду отверстия. В носовом отсеке подводного судна планировалось разместить глубоководный батискаф для океанографических исследований, а по бортам – два водолазных люка со шлюзовыми камерами для выравнивания давления. Симметрично расположенные иллюминаторы должны позволить вести наблюдение за окружающей лодку водной средой. Посреди палубы из большого люка, находящегося на палубе и ведущего в гидравлическую камеру, в случае аварии предполагалось автоматически «выстреливать» специальные эллиптические снаряды (автор назвал их «подводными парашютами») с размещенными в них людьми, запасами провизии и топлива.

А. Тарасов в этой публикации обошел молчанием вопрос о двигателе для подводного хода, а это, как мы знаем, весьма существенно для подводной лодки, предназначенной для плавания подо льдом<sup>164</sup>.

Рассказ о развитии идеи создания арктической подводной лодки был бы неполным, если бы мы обошли молчанием попытку использовать подводную лодку для научных исследований в полярном бассейне, предпринятую в 1931 г. Г. Уилкинсом и закончившуюся, к сожалению, неудачно.

Полярный исследователь Джордж Губерт Уилкинс приобрел к тридцатым годам широкую известность. За его плечами было уже участие в 1913–1916 гг. в канадской арктической экспедиции В. Стефансона, в 1921–1922 гг. – в британской экспедиции Э. Шеклтона в Антарктику. Весной 1927 г. он вместе с норвежским летчиком В. Эйельсоном совершил полет в район дрейфа Ф. Нансена на «Фраме» и путешествия Р. Амундсена на дирижабле «Норге», а через год еще один – от Аляски до Шпицбергена.

Во время своих последних экспедиций Губерт Уилкинс пришел к убеждению, что самолет хотя и самое быстрое, но не самое лучшее средство для определения «протяженности и формы... Ледовитого океана и исследования океанографических условий, морских течений и тех животных организмов, которые населяют океан. Эти задачи не могут быть удовлетворительно решены во время полетов, но на часть поставленных вопросов можно было бы дать ответ, если бы представилась возможность пройти через Ледовитый океан на подводной лодке. Вместе с тем плавание на подводной лодке содействовало бы лучшему ознакомлению с дрейфующими льдами и дало бы более прочное основание для суждения о том, возможно ли устройство на дрейфующих льдах метеорологических станций... Смена обслуживающего персонала могла бы, по всей вероятности, производиться при помощи большого дирижабля, но было бы надежнее и спокойнее, если бы знать, что это можно осуществить и при помощи подводной лодки»<sup>165</sup>.

<sup>163</sup> См.: Советская Арктика. 1940. № 8. С. 33.

<sup>164</sup> Много лет спустя, в 1956 г., А. Тарасов опубликовал новую статью. На этот раз он снабдил арктическое подводное судно уже атомной энергетической установкой для подводного и реактивными двигателями для надводного хода. (См.: Военные знания. 1956. № 7. С. 26–27.)

<sup>165</sup> Свердруп Харальд. Во льды на подводной лодке. М., 1946. С. 35–36.

Г. Уилкинс приобрел себе единомышленника в лице выдающегося норвежского полярного путешественника Х. Свердруп, с которым он впервые встретился еще в 1926 г. Харальд Ульрик Свердруп был ровесником Уилкинса (оба родились в 1888 г.). Когда Уилкинс в 1928 г. задал ему вопрос о том, не возглавит ли он научные работы в полярной подводной экспедиции, Свердруп ответил согласием. Позднее он писал: «Если бы только удалось пройти через Ледовитый океан на подводной лодке, то можно было бы в течение немногих летних недель дать ответ на вопросы, стоявшие тогда перед нами на протяжении нескольких лет, причем мы не имели возможности подойти к ним вплотную»<sup>166</sup>.

Мысль об арктическом походе на подводной лодке все больше овладевала воображением Уилкинса. Вернувшись в 1930 г. в США (начиная с 1925 г. все свои экспедиции он организовывал в этой стране), он знакомится с С. Лейком, который также был одержим этой идеей, и подводником С. Дэннхоуэром, капитан-лейтенантом в отставке, служащим и совладельцем фирмы «Торпедобоут компани Лейк».

Из-за отсутствия необходимых средств построить специальное арктическое подводное судно не удалось. Решили приспособить серийный подводный корабль. С этой целью за символическую плату в... 1 доллар приобрели по рекомендации Лейка подводную лодку «О-12», давно уже исключенную из состава военно-морских сил и ржавевшую на кладбище судов в Филадельфии. Нарекли ее «Наутилусом» в честь жюльверновского корабля капитана Немо. Переговоры вели компаньоны Уилкинса, поскольку он не был американским гражданином. Переоборудование лодки шло по планам Лейка: надстройку усилили мощной стальной обшивкой – своего рода спинным плавником. В носовой части установили бушприт с гидравлическим амортизатором. Перископ закрыли защитным колпаком. В уменьшенной наполовину рубке смонтировали ледовый бур (всего их было три – еще два в оконечностях лодки), а в торпедном отсеке – шлюзовую камеру для водолазных спусков в воду и механизированную лебедку для гидрологических работ. Навигационное оборудование пополнилось эхолотом и гирокомпасом, которых раньше не имелось.

Испытать «Наутилус» предполагалось подо льдом у берегов Лабрадора или в заливе Святого Лаврентия, но переоборудование его затянулось, испытания не состоялись, проведение экспедиции в 1931 г. оказалось под угрозой.

В июне лодка наконец направилась из Провинстауна в Атлантический океан. На десятые сутки плавания вышли из строя механизмы, и «Наутилус» начал дрейфовать. Доставил его на буксире в Ирландию проходивший мимо американский линейный корабль «Вайоминг». Затем лодку отправили для ремонта в Англию, а через месяц, 1 августа, она уже самостоятельно прибыла в норвежский порт Берген и наконец в Тромсё, откуда планировалось отправиться к Шпицбергену.

В Бергене к Уилкинсу присоединились Х. Свердруп, Ф.-М. Сауль – молодой ученый из вашингтонского института Карнэги, сведущий по части магнитных наблюдений, а также немецкий ученый Б. Филлингер из Фрейберга, имевший опыт работы в полярных областях и способный исполнять обязанности врача и естествоиспытателя. Помимо Губерта Уилкинса, научной группы из трех названных выше сотрудников и радиотелеграфиста на борту «Наутилуса» перед выходом в полярное плавание находилось еще 15 человек команды – 2 офицера и 13 матросов (когда «О-12» входила в состав ВМС США, ее экипаж насчитывал 33 человека).

5 августа 1931 г. провожаемый добрыми напутствиями жителей Тромсё «Наутилус» отправился в свое первое и последнее полярное плавание.

По мере продвижения на север погода ухудшалась, и громадные волны стали раскачивать корабль с борта на борт. Кренометр зарегистрировал размах качки в 52°. И сразу же

<sup>166</sup> Там же. С. 24.

экипаж «Наутилуса» стали преследовать неудачи: периодически выходили из строя то правый, то левый дизель. В результате к поселку Лонгьир в Исфьорде на Шпицбергене корабль подошел на электродвигателях.

Отремонтировав двигатели надводного хода, 18 августа экспедиция взяла курс на север. К вечеру следующего дня показались первые льды. «Мы уже не могли больше держаться своего курса и вынуждены были идти зигзагами», – писал впоследствии Х. Свердруп.

Льды делались все сплоченнее, и «Наутилус» стало зажимать. Экипаж начал приготовление к подледному плаванию, производя расчеты и опробуя оборудование. И тут выяснилось: запаса электроэнергии для непрерывного плавания подо льдом на расстояние 125 миль, как планировалось, могло не хватить. Непригодными для использования оказались и ледовые буры. И все же Уилкинс решил не отказываться от попытки погрузиться под лед.

22 августа «Наутилус» остановился в полынье. Раздалась команда «Приготовиться к погружению», как вдруг оказалось, что у подводной лодки отсутствуют кормовые горизонтальные рули. Участники экспедиции решили тогда, что они отвалились во время качки: лодка-то была уже порядком изношена и не плавала с 1925 г.

Позднее появилась еще одна версия. Командир американской атомной подводной лодки «Скейт» Дж. Калверт, вспоминая в своей книге «Подо льдом к полюсу» о встрече с ученым, писал, что тот поведал об одном обстоятельстве, которое долго держал в секрете: он подозревал, что кто-то из команды перед походом, очевидно еще в Бергене, из-за боязни плавания подо льдом к полюсу, подпилит рули, рассчитывая на то, что они сами отвалятся.

Несколько дней «Наутилус» дрейфовал у кромки ледяных полей. Ученые производили различные наблюдения и исследования. 28 августа экспедиция достигла рекордной для того времени широты – 81°59'. Так далеко к северу от Шпицбергена не заходило еще ни одно судно.

Перед Уилкинсом встала дилемма: продолжать плавание или вернуться? После совещания с коллегами было решено провести запланированные океанографические работы и все же попробовать погрузиться под лед.

Первые попытки удачи не принесли: стоило только подвести нос подводной лодки под льдину, как последняя соскальзывала или разламывалась. Наконец маневр удался. Для этого создали дифферент на нос в 7,5° и осторожно подвели переднюю часть лодки под лед. Глубиномер показывал 37 футов (11,28 м) при средней толщине льда в 17 футов (5,18 м). «Наутилус» наполовину оказался подо льдом, который доходил до башни центрального поста управления, а ахтерштевень поднялся вверх, как с иронией писал Х. Свердруп, «в знак негодующего протеста против подобного обращения с подводной лодкой!».

Дэннхоуэр «осадил» «Наутилуса», продул цистерны и привел корабль в первоначальное положение.

1 сентября 1931 г., таким образом, впервые в истории была произведена попытка погрузиться на подводной лодке под арктический лед. Это произошло на 82° северной широты, в 500 милях от Северного полюса, при глубине океана 4,2 тыс. м.

Продолжая океанографические исследования, «Наутилус» находился к северу от Шпицбергена до 6 сентября, а затем отправился к архипелагу с заходом в Лонгьир, а оттуда в Берген, куда прибыл 10 октября. В Норвегии команду распустили, а «Наутилус» впоследствии затопили в фьорде: по условиям договора об аренде его надлежало возвратить в США, но буксировка обошлась бы дорого, и американское правительство санкционировало затопление.

Г. Уилкинс после окончания плавания поселился в США и, конечно, не прекратил свои путешествия. В 1938 г. по приглашению нашего правительства Г. Уилкинс приехал с женой в СССР (это был его второй приезд, первый – в 1923 г.). При составлении программы пребывания в Советском Союзе Уилкинс выразил желание встретиться с полярными летчиками

В.П. Чкаловым, М.М. Грозовым и их товарищами, совершившими перелеты через Северный полюс, с папанинцами и, кроме того, «получить консультации советских подводников, имеющих опыт плавания подо льдами, об условиях и методах плавания на подводной лодке во льдах и подо льдом и, в частности, об опасности обледенения лодки и об условиях видимости подо льдом»<sup>167</sup>.

Видимо, встреча с советскими подводниками, к сожалению, не состоялась. Однако следует подчеркнуть: ученый с мировым именем по достоинству оценил достижения подводников-североморцев в освоении высоких широт. Тем более что все эти годы его не оставляла мысль о создании специального арктического подводного корабля.

Еще в середине 1930-х гг. в английской печати промелькнуло сообщение о том, что Г. Уилкинс решил предпринять новую попытку пересечь Северный Ледовитый океан на подводной лодке. «Я намерен, – заявил якобы Уилкинс представителям прессы, – отправиться из Шпицбергена и пройти подо льдом Северного полюса к Берингову морю, покрыв расстояние в 2200 миль. Экспедиция будет продолжаться примерно 2,5 месяца. Подводная лодка будет построена с расчетом, чтобы она могла оставаться подо льдом в течение 5 дней, но я попытаюсь делать короткие переходы продолжительностью примерно в 12 ч каждый, покрывая 50 миль за один переход»<sup>168</sup>.

Имеются сведения, что за счет дотации из Рокфеллеровского фонда и других учреждений полярному исследователю будто бы удалось построить в 1939 г. подводную лодку водоизмещением 250 т, совершить арктическое путешествие на которой помешала начавшаяся Вторая мировая война.

Некоторое время назад автору удалось найти косвенное подтверждение этих сведений. Прибывший в Советский Союз Г. Уилкинс дал интервью ленинградскому корреспонденту газеты «Правда», которая поместила его в номере за 5 июня 1938 г. Путешественник сказал: «В 1931 г. я пытался проникнуть в Центральную Арктику на подводной лодке. Своей цели мне осуществить не удалось, но мысли этой я не оставил. В будущем году я намерен организовать новую экспедицию в Центральный полярный бассейн. Сейчас я всецело поглощен подготовкой к этой новой экспедиции. Самые большие трудности приходится испытывать со средствами. Постройка специальной лодки обходится в 100 тыс. долларов. Субсидию от государства я не получаю и в это дело вкладываю свои личные накопления, помощь моих друзей и некоторых научно-исследовательских учреждений. Механизмы и винты подводной лодки уже готовы. Работа по корпусу отнимет не больше трех месяцев.

Наша лодка направится к Шпицбергену. Оттуда начнется подводное плавание к мысу Барроу. Вся экспедиция продлится не менее двух месяцев...

В Советском Союзе я пробуду неделю. После двухдневного пребывания в Ленинграде (там Уилкинс посетил Всесоюзный арктический институт – ВАИ. – *В.Р.*) отправлюсь в Москву, где надеюсь встретиться с полярниками и героями-летчиками, вписавшими замечательные страницы в завоевание Арктики. Я буду советоваться с ними по поводу предстоящей экспедиции».

Умер Г. Уилкинс в 1958 г. на семьдесят первом году жизни, так и не осуществив свою заветную мечту – достичь Северного полюса на подводной лодке. Выполняя его предсмертную волю, высказанную при посещении американской атомной подводной лодки «Скейт» незадолго до смерти, ее командир Дж. Калверт взял на борт в свой второй поход под арктические льды урну с прахом полярного исследователя.

<sup>167</sup> Центральный государственный архив народного хозяйства СССР (далее ЦГАНХ). Ф. 9570. Оп. 2. Д. 130. С. 42.

<sup>168</sup> Стахановец. 1937. № 7—12. С. 37

17 марта 1959 г., всплыв в районе Северного полюса, американские подводники, отслужив молебен, при свете факелов в полумраке полярной ночи развеяли прах неутомимого путешественника и исследователя над дрейфующими паковыми льдами.

Сразу же после возвращения из плавания с Г. Уилкинсом Х. Свердруп написал книгу «Что произошло с «Наутилусом» (вышла в Осло в 1931 г.), вскоре переведенную на русский язык и изданную в нашей стране под названием «Во льды на подводной лодке». В предисловии к первому советскому изданию этой книги автор писал: «Я более чем уверен, что раньше или позже, но подводная лодка будет применена для исследования Полярного моря.

И разве не может случиться, что следующая подводная лодка, которая сделает попытку нырнуть под полярные льды, будет принадлежать СССР?!»<sup>169</sup>

Предвидение норвежского ученого-полярника оказалось пророческим. Прошло несколько лет, и советская подводная лодка «Д-3» совершила короткое плавание под полем мелкобитого арктического льда, о чем будет рассказано далее.

После эксперимента с «Наутилусом» идея создания специального подводного судна для полярных морей не угасла. И нет ничего удивительного, что на исторической сцене снова появилось имя Саймона Лейка, хорошо знакомого нам в связи с постройкой его фирмой подводных лодок для российского флота в первом десятилетии нашего столетия.

К 1936 г. фирма «Электрик боут», которой руководил С. Лейк, разорилась, и построенная им подводная лодка для исследовательских работ была продана с аукциона. Преуспевший в прошлом изобретатель и предприниматель оказался нищим. Возможно, именно это обстоятельство и побудило Лейка, уехавшего из России после прекращения контракта в 1911 г., снова обратиться к русским.

Американец направил через акционерное общество «Амторг», созданное в Нью-Йорке и занимавшееся экспортно-импортными операциями, письмо с предложением предоставить Советскому Союзу проекты различных подводных лодок исследовательского и коммерческого назначения, а также военной подводной лодки «особого типа, способной к навигации в ледяных морях».

---

<sup>169</sup> Свердруп Харальд. Во льду на подводной лодке. М., 1946. С. 4.

## **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.