

МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА • 3'2006

Подводные лодки типа “МОРЖ”



Подводные лодки типа «Морж» в море
Художник А. Заикин



МОРСКАЯ КАМПАНИЯ

ОТ БАЛАКИНА И ДАШЬЯНА

3'2006

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору за соблюдением законодательства в сфере массовых коммуникаций и охране культурного наследия.

Свидетельство о регистрации средства массовой информации
ПИ №ФС77-22927 от 12 января 2006 г.

Научно-популярное издание

Подписной индекс по каталогу агентства «Роспечать» — 18330

Учредитель: **А.В.Дашьян**

Издатель: **ООО «Коллекция»**

Главный редактор **С.А.Балакин**

Редакционный совет:

А.С.Александров

А.В.Дашьян

С.В.Патянин

Подготовка

оригинал-макета: **ООО «Коллекция»**

Адрес

для писем и заявок
на последующие выпуски:

141402, Московская обл., г.Химки,
Кирова, 6А-49

Тел. 8-926-246-25-32

E-mail: morkol@yandex.ru

<http://mk.tsushima.org.ru>

Подписано к печати 15.11.2006

Отпечатано с диапозитивов заказчика в
издательско-полиграфическом центре
«Апрель», 115184, Москва, Б.Татарская, 35.
Тел./факс 953-53-21

Тираж 600 экз. (1-й завод)

Все права защищены. Перепечатка и копирование электронных средствами в любом виде, полностью или частями, допускается только после письменного разрешения ООО «Коллекция».

На 1-й и 3-й стр. обложки — рис. А.Заикина
На 4-й стр. — рис. С.Балакина

Самые низкие цены на журнал «Морская кампания» в Санкт-Петербурге — у нашего официального дилера **Андрея Витальевича Долинина** (тел. 8-811-225-28-47) — на книжной ярмарке в ДК им. Крупской.

Адрес: Санкт-Петербург, пр-т Обуховской обороны, д.105, Синий зал (КП-3), место 7. Время работы ярмарки: пятница, суббота и воскресенье, 10.00-17.00.

И.В.Алексеев
А.С.Гончаров
В.П.Заблоцкий

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ ТИПА «МОРЖ»



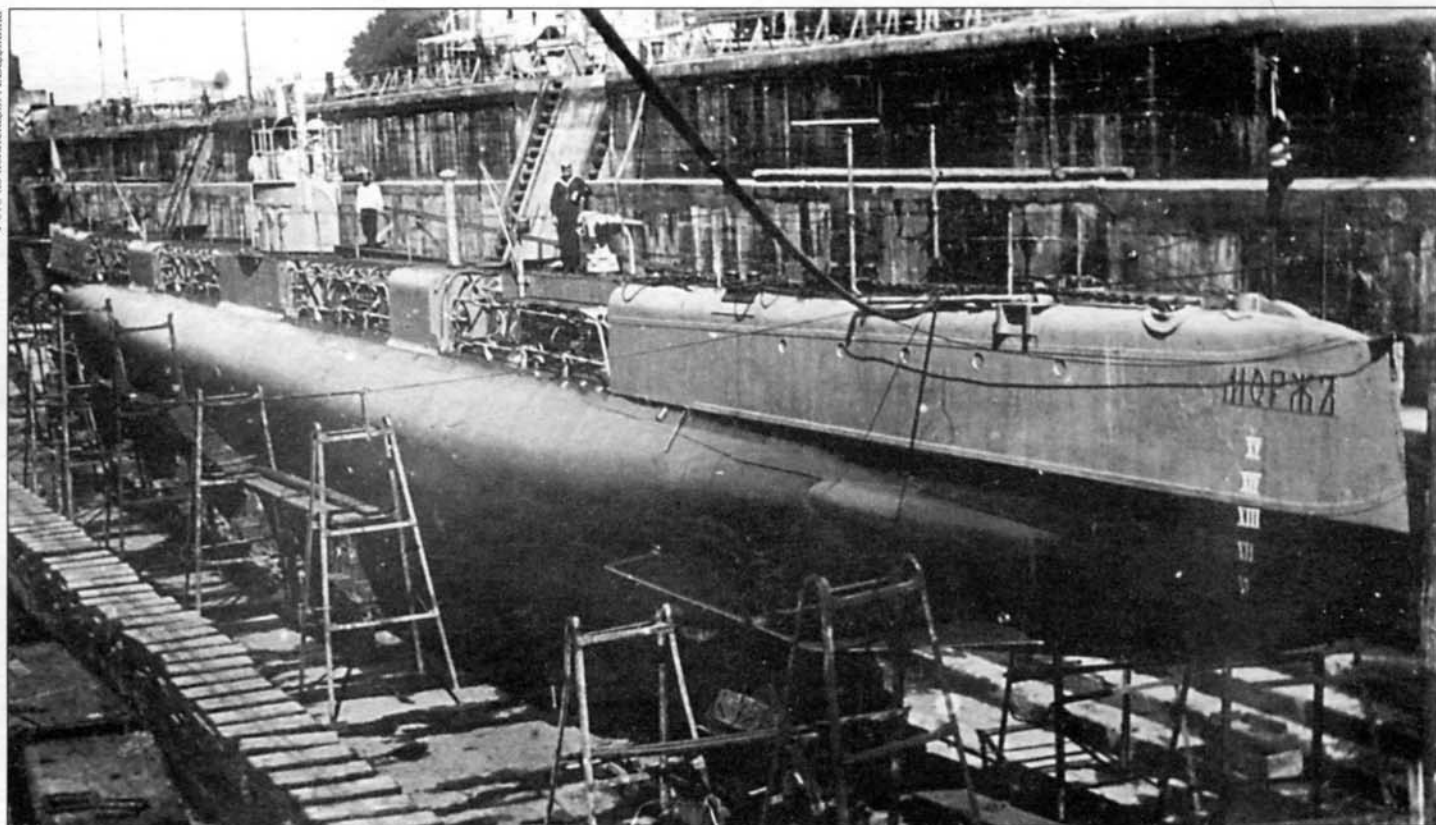
Москва 2006

Уважаемые читатели!

Третий номер журнала «Морская кампания» посвящен подводным лодкам типа «Морж». Эти этапные для отечественного подводного судостроения корабли стали самыми результативным субмаринам Российского императорского флота, и мы надеемся, что подробный рассказ о них не оставит равнодушными всех любителей военно-морской истории. Авторы настоящего выпуска — **Игорь Викторович Алексеев** (г. Одесса), **Андрей Станиславович Гончаров** (г. Запорожье) и **Владимир Петрович Заблоцкий** (г. Николаев).

Авторы благодарят за помощь в подготовке данной монографии своих коллег-историков отечественного флота: А.Н. Бадякина (г. Керчь), О.Н. Ольховатского (г. Феодосия), В.В. Костриченко (г. Севастополь), В.В. Ярового (г. Новокузнецк), К.Б. Стрельбицкого (г. Москва), Л.Н. Сухова, И.В. Франчука, В.В. Скопцова (г. Одесса), О.В. Вассель и В.А. Левицкого (г. Николаев), а также коллектив Музея истории судостроения и флота (г. Николаев).

Авторы также выражают глубокую признательность организатору «Проекта «Струма» и активному участнику экспедиции, в ходе которой был обнаружен остов погибшей ПЛ «Морж» Грегу Бакстону (Greg Buxton), автору подводной видеосъемки Дэйву Уилкинзу (Dave Wilkins) из Великобритании, а также историкам Бернду Лангензипену (Bernd Langensiepen), Йохену Крюсманну (Jochen Krusmann) и Оливеру Лёршеру (Oliver Lorsch) из Германии.



«ЛАСТОНОГИЕ» ЧЕРНОГО МОРЯ

Ластонгие, именами которых названы были три подводные лодки нового типа — «Морж», «Нерпа» и «Тюлень» — никогда не обитали в Черном море. Судьбе было угодно, что подводные корабли с экзотическими для южного моря именами, стали первыми боевыми (в прямом смысле этого слова) подводными кораблями русского Императорского Черноморского флота. Эти субмарины своим появлением ознаменовали новую страницу в истории отечественного подводного кораб-

лестроения и подводного плавания в целом. Проект стал базовым для создания в России подводных лодок типов «Барс», «Лебедь» и подводных минных заградителей типа «Ерш» — в общей сложности было построено еще 24 корабля.

Подводные лодки типа «Морж»* — это первые по-настоящему подводные, а не экспериментальные, как прежде, корабли отечественной постройки. Они успешно действовали на неприятельских коммуникациях всю войну, записав на свой счет в

итоге наибольшее в Российском флоте число одержанных побед. Так уже вышло, что этим трем субмаринам, построенным на одном заводе, в итоге довелось служить в составе трех разных флотов, русского Императорского, а также белого и красного Черноморского. Одна из лодок, «Морж», не вернулась из боевого похода, став единственной (!) боевой потерей среди русских подводных сил на Черном море в годы Первой мировой войны. Причем обстоятельства ее гибели полностью не раскрыты до сих пор...

Разработка проекта

После завершения Русско-японской войны во всем мире началось бурное развитие подводного кораблестроения. Не осталась в стороне и Россия. Правда, в силу отсутствия соответствующих ассигнований отечественные субмарины строились медленно, причем приоритет отдавался Балтийскому флоту, призванному в случае войны защищать с моря столицу Российской империи. При этом руководящие морские круги заботились прежде всего о воссоздании надводных сил — линейных кораблей, крейсеров, эсминцев и уже в последнюю очередь — подводных лодок. Так, например, постройка первой новой ПЛ «Акула» (автор проекта и глав-

ный конструктор — известный ученый, полковник корпуса корабельных инженеров И.Г. Бубнов) заняла более пяти с половиной лет, начиная с выдачи Балтийскому заводу наряда (9 февраля 1906 г.***) до сдачи в казну (сентябрь 1911 г.) — недопустимо долго для условий мирного времени.

Но еще до завершения постройки «Акулы» и ее всесторонней оценки постепенно вырабатывались концептуальные требования к проекту новой крейсерской лодки. 10 апреля 1909 г. Морской Генеральный штаб (МГС) представил Морскому министру «Элементы подводной лодки для Балтийского моря», где стратегическим назначением подводных лодок определялись вспомогательные операции в районе Финского залива и Балтийского

моря, а также действия на стратегической позиции и на путях сообщения противника. Тактическим же назначением должны были стать минные (торпедные) атаки на противника, пришедшего на позицию лодки и на противника, «...опирающегося на какой-либо пункт нашего побережья». Надводная скорость должна составлять не менее 12 узлов, район плавания со скоростью не менее 8 узлов — 1000 миль, причем лодка должна была способна «держаться в море без сообщения с берегом и другими судами в течение шести суток непрерывного хода».

* В документах и исторической литературе эти лодки принято называть типом «Морж», хотя более правильно их следовало бы считать типом «Нерпа», поскольку именно «Нерпа» была построена и сдана флоту первой.

** Все даты до января 1918 г. даны по старому стилю.

Слева: подводная лодка «Морж» в доке, 1916 г.

Справа: известный кораблестроитель, генерал-майор Корпуса корабельных инженеров И.Г.Бубнов — разработчик проекта подводных лодок типа «Морж».

Подводная скорость хода определялась не менее 10 узлов, район плавания — не менее 40 миль полного хода, а также 100 миль экономического хода (5 уз.). Время перехода из надводного в подводное положение должно составлять не более трех минут, из полуподводного в подводное — не более 1 минуты.

Особое значение придавалось стрельбе минами по траверзу, поэтому требовалось обеспечить пуск не менее двух торпед на каждый борт и в нос, а также одну торпеду — по корме. 10 апреля 1909 г. Морской министр утвердил этот документ.

Важно отметить, что приведенные рассуждения подкреплялись конкретными достижениями в области торпедного вооружения, которому в русском флоте уделялось традиционно много внимания. Большие надежды возлагались подводниками на достаточно оригинальное отечественное изобретение — торпедные аппараты конструкции С.К. Джевецкого. Они представляли собой обычную раму, смонтированную снаружи легкого корпуса ПЛ. Внутри этой решетчатой поворотной конструкции помещалась торпеда, удерживаемая в средней части двумя бугелями и в хвостовой части — специальным захимом. При выстреле торпеда освобождалась от креплений, специальный пневматический толкатель отталкивал торпеду от корпуса субмарины на величину угла прицеливания. Затем срабатывало спусковое устройство, и отпускаясь хвостовая часть торпеды, одновременно отсекался гироскоп, запускался ее двигатель, и торпеда начинала движение к цели в заданном направлении. Эксперименты, проведенные на ПЛ «Фельдмаршал граф Шереметев» и «Налим» Сибирской флотилии, а также на ПЛ «Акула» и других на Балтике, давали достаточно обнадеживающие результаты. Поэтому траверзные ТА конструкции С.К.Джевецкого (или усовершенствованной версии Джевецкого-Подгорного) присутствовали в составе вооружения практически во всех проектах подвод-



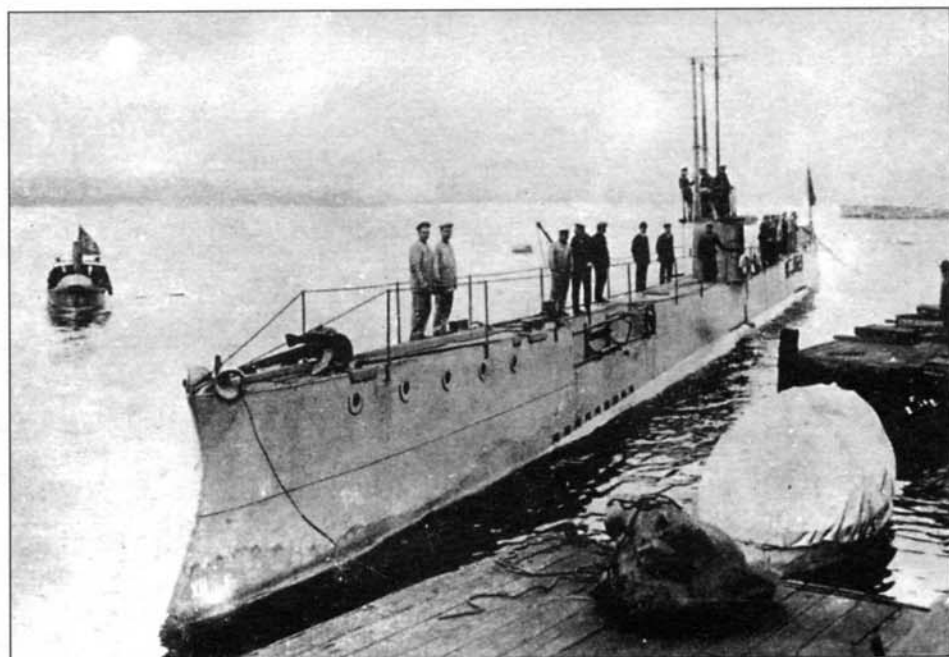
ных лодок, предлагавшихся для русского флота.

1 августа 1909 г. специально назначенная для этой цели комиссия капитан-лейтенанта А.О.Гадда из представленных проектов выбрала разработки Невского и Балтийского заводов, как наиболее отвечающие предъявленным требованиям. А 18 августа того же года совместное совещание представителей МГШ и Морского технического комитета (МТК) признало именно эти проекты лучшими и наиболее отвечающими требованиям (надводное водоизмещение 450 и 490 т соответственно). В этой связи Министерство предложило обоим заводам к 15 октября представить более подробные проекты со спецификациями, причем с учетом до-

полнительных требований МГШ, поступивших 11 сентября и подписанных помощником начальника МГШ капитаном 1 ранга А.В. Шталем. Последние заключались в следующем: требовалось обеспечить дальность плавания в подводном положении в 25 миль 12-узловой скоростью хода плюс, дополнительно, еще 30 миль при скорости хода 4—5 узлов. Скорость хода в надводном положении необходимо было увеличить до 16 узлов.

Величина водоизмещения лодки не ограничивалось, однако рекомендовалось избегать «чрезмерного увеличения размеров и стоимости». Желательное углубление оговаривалось в пределах 3,6 м, автономность — 6 суток, время погружения — 3 минуты. «Крепость» (прочность) корпуса ПЛ определялась из расчета плавания на глубине 45,5 м (150 футов). Изменения в составе вооружения касались увеличения числа траверзных ТА до восьми. Все это потребовало переработки проектов и, самое главное, вызвало необходимость создания новых дизельных двигателей.

К работе над своим вариантом проекта известный русский кораблестроитель И.Г. Бубнов привлек отдел подводного плавания Балтийского завода, который возглавлял тогда его родной брат, инженер-технолог Г.Г. Бубнов. Таким образом, новые лодки было бы правильнее называть детищем братьев Бубновых. Их проект подводной лодки водоизмещением 600 т при цене 1 млн. 720 тыс. руб. за каждый корабль был представлен 14 октября 1909 г. В своей разработке они учли опыт строительства однокорпусной «Акулы», с ее круговыми поперечными сечениями и оконечностями



Подводная лодка Балтийского флота «Акула» — прототип черноморских субмарин типа «Морж».

ми, повторявшими формы обводов надводного корабля. И хотя после одобрения проекта в декабре 1909 г. последовал заказ на постройку двух лодок для Балтийского моря, вскоре всю подготовку остановили из-за затянувшегося на неопределенно долгий срок обсуждения в Государственной думе кораблестроительной программы, предложенной Морским министерством.

Тем временем, в рамках решения об усилении Черноморского флота, была разработана «малая кораблестроительная программа», высочайше утвержденная 12 июля 1907 г. Она предусматривала строительство трех подводных лодок. 31 декабря МТК постановил увеличить на 20% дальность плавания (до 1200 миль) 10-узловым ходом, установить приспособления для подъема ПЛ и увеличить прочность некоторых цистерн. Дирекция Балтийского завода представила свой практически готовый проект той самой лодки, создававшийся для Балтики, но при этом увеличив надводное водоизмещение до 630 т. Главный конкурент, Невский завод, отставая по срокам разработки своего более современного проекта, смог только заявить цену. В этой ситуации полковник И.Г. Бубнов, явно лоббировавший Балтийский завод и свои собственные интересы, заявил протест и потребовал передачи заказа Балтийскому заводу. В итоге сторону Бубнова принял даже начальник МГШ вице-адмирал А.А. Эбергард. В свою очередь известный моряк-подводник и председатель комиссии МТК капитан 1 ранга М.Н. Беклемишев был против и высказывался в пользу того, что «...следует не тиражировать однокорпусные, не имеющие непроницаемых переборок подводные лодки конструкции И.Г. Бубнова, а использовать передовой зарубежный опыт строительства подобных кораблей». Образно говоря, теперь оставалось только решить вопрос, что в данной ситуации важнее: быстро построить относительно современные корабли или чуть позже, но более современные.

Принятое на совещании у Морского министра контр-адмирала С.А. Воеводского 13 декабря 1909 г. решение было компромиссным: строить шесть лодок, три по проекту братьев Бубновых (их можно было построить быстро) и три по новому проекту Невского завода. Но по ряду причин (политических и экономических) быстрой постройки лодок не получилось, и «бубновский» проект был окончательно утвержден только в мае 1911 г.

К лету 1911 г. МГШ было разработано техническое задание (ТТЗ) на их

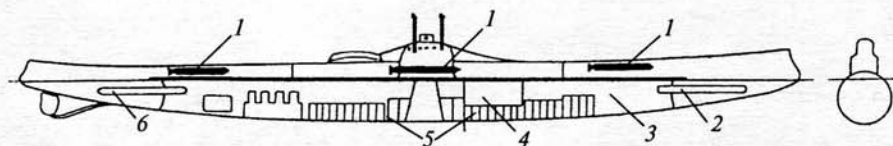


Схема общего расположения подводной лодки проекта Балтийского завода (вариант 1, 1909 г.): 1 — торпедные аппараты системы С.К.Джевецкого; 2, 6 — трубчатые торпедные аппараты; 3 — кубрик команды; 4 — помещение для офицеров; 5 — аккумуляторные батареи.

строительство в соответствии с «малой кораблестроительной программой». В основу ТТЗ задания были положены следующие тактико-технические элементы: проектная скорость надводного и подводного хода соответственно 16 и 12 узлов, проектная дальность плавания 1000 и 100 миль. Обращалось внимание на то, чтобы, в отличие от принятой ранее практики, «строительство лодок осуществлялось непременно в России». После этого, с 3 июня потенциальные претенденты из числа российских предприятий начали подготовку соответствующих проектных предложений.

11 и 13 июля в Санкт-Петербурге состоялось рассмотрение комиссией МТК (председатель М.Н. Беклемишев) 16 проектов новых ПЛ для Черного моря. Через полтора месяца специально созданная подкомиссия, в состав которой вошли офицеры подводного плавания (командиры лодок и инженеры-механики под председательством А. О. Гадда), остановила свой выбор на проектах Невского и Балтийского заводов. МТК поддержал выбор подводников.

Окончательный вариант проекта Балтийского завода обсуждался в марте-апреле и в ноябре 1911 г. при участии председателя МТК вице-адмирала В.А. Лиле, генерал-майора А.Н. Крылова, офицеров части подводного плавания Главного управления кораблестроения (ГУК), корабельных инженеров и командиров-подводников. Следует отметить, что положительные отзывы о лодках «Минога» и «Акула» их командиров, лейтенанта И.А. Бровцына и старшего лейтенанта С.Н. Власьева в значительной степени предопределили ориентацию Морского министерства на развитие лодок системы И.Г. Бубнова.

Рассматривались предложения о дооборудовании бубновских лодок водонепроницаемыми переборками, причем сам главный конструктор вовсе не был противником такого шага. Однако в итоге эти предложения не нашли поддержки ни у проектировщиков, ни у самих подводников. Так, первые полагали, что установка переборок непременно вызовет перегрузку в 10 т, увеличит стоимость и сроки постройки ПЛ.

Вторые же, главным образом, считали, что установка переборок будет мешать организации управления лодкой в подводном положении в силу расположения постов управления горизонтальными рулями в оконечностях (справедливости ради стоит отметить, что часть офицеров настаивала на наличии переборок, в т.ч. начальник Учебного отряда подводного плавания и командующий бригадой ПЛ Балтийского моря капитан 1 ранга П.П. Левицкий и корабельный инженер Б.М. Журавлев). Наконец, отказ от установки переборок и увеличения запасов сжатого воздуха на 30% для обеспечения продувания всех цистерн лодки на глубине 150 футов, как того требовал МГШ, аргументировался также увеличением стоимости каждой лодки примерно на 600 тыс. рублей. Последнее обстоятельство при общем ограничении отпущенных на постройку средств оказалось решающим.

Тем не менее, по мере разработки рабочих чертежей будущей ПЛ появлялись новые вопросы, требовавшие конкретных решений. Так, еще 19 декабря 1909 г. в ГУКе состоялось совещание по вопросу об установке рубок на новых лодках «типа И.Г. Бубнова» (так они именовались в оригинальных документах). Согласно архивным документам, председательствовавший на совещании контр-адмирал Муравьев поинтересовался у Бубнова причиной отсутствия рубки у будущей субмарины и получил ответ, что никаких препятствий нет, все дело только в потере скорости подводного хода на 0,43 узла (!).^{*} Главный конструктор соглашался установить на лодке рубку, но по вопросу о ее типе не было единства и у самих участников совещания. В итоге вопрос о желательности установки большой рубки и переносе туда поста управления ПЛ по получении мнения МГШ о согласии уменьшить скорость подводного хода ПЛ до 9,57

^{*}Первоначально И.Г. Бубнов в своем проекте отказался от прочной рубки, а в дальнейшем расположил ее таким образом, что в своей верхней части она ограничивалась палубой надстройки, а выше шел только легкий водонепроницаемый мостик, предназначенный для управления ПЛ в надводном положении. По мнению проектировщика, такая конструкция при возможном ударе лодки рубкой о днище корабля гарантировала непроницаемость корпуса, поскольку пострадал бы только легкий мостик.

узла и, соответственно, величину поперечной метacentрической высоты ввиду установки рубки выносился «на благоусмотрение Морского министра».

Помимо неудачной конструкции рубки критике подверглось первоначальное предложение Балтийского завода установить по два дизель-мотора на вал. Несмотря на то, что это давало некоторые преимущества при зарядке аккумуляторов, такой вариант был признан неоправданно сложным. Электрокомпрессоры располагались слишком близко возле компасов, а высота перископов над прочным корпусом признавалась недостаточной. Все это по мере возможности устранялось Балтийским заводом уже в ходе разработки рабочих чертежей.

Параллельно с разработкой проекта подводных лодок определялся и круг их задач. Оперативный план 1909—1913 г. главной стратегической задачей Черноморского флота видел длительное сохранение господства на Черном море. По мнению МГШ, достижение такой цели становилось возможным в условиях блокады проливов и устья Дуная. Соответственно распределялись и линейные силы, взаимодействующие с крейсерами и миноносцами. Для решения вспомогательных задач (разведка, дозор, действия на коммуникациях, прикрытие главных сил одиночными лодками и т. д.) в район проливов планировалось направлять до четырех подводных лодок, в район устья Дуная — до трех. В дальнейшем, при корректировке плана, предусматривалось создание заранее оборудованной минно-артиллерийской позиции у Севастополя, и подводным лодкам предписывалось содействовать оборонительной операции в районе главной базы флота.



Фото из коллекции Н. Заславского

Постройка и испытания

Окончательно проект Балтийского завода был утвержден Морским министром вице-адмиралом И.К. Григоровичем 18 мая 1911 г. Срок постройки определялся в 2 года при стоимости каждой лодки в 1 млн. 800 тыс. рублей. Для строительства ПЛ в Николаеве специально было образовано Николаевское отделение Балтийского завода, располагавшееся на правом берегу р. Ингул, выше Земского (Ингульского) понтонного моста (по соседству с ним расположилось отделение Невского завода, на котором несколько позже началось строительство трех ПЛ типа «Нарвал»). Для выбора будущей заводской

Сотрудники отделения Балтийского завода — строители ПЛ типа «Морж», 1913 г.

площадки на месте в Николаеве специально командировался брат главного конструктора проекта ПЛ, заведующий отделом подводного плавания Балтийского завода Г.Г. Бубнов.

Заведующим отделением завода в Николаеве назначался инженер-механик штабс-капитан В.С. Лукьянов, он же был и строителем всех трех ПЛ от Балтийского завода (летом 1913 г., после перехода его на ОНЗиВ, отделение Балтийского завода возглавил корабельный инженер поручик Б.Э. Штеллинг). Наблюдающим за постройкой лодок на Николаевском отделении Балтийского завода был назначен корабельный инженер капитан В.А. Карпов (позже его сменили поручик А.Я. Смирнов и полковник Р.А. Матросов).

25 июня 1911 г. на стапелях были выставлены первые корпусные конструкции одновременно всех трех подводных лодок типа «Морж». Лодки собирались из предварительно изготовленных элементов конструкций, доставленных с Балтийского завода по железной дороге. Производство работ зна-

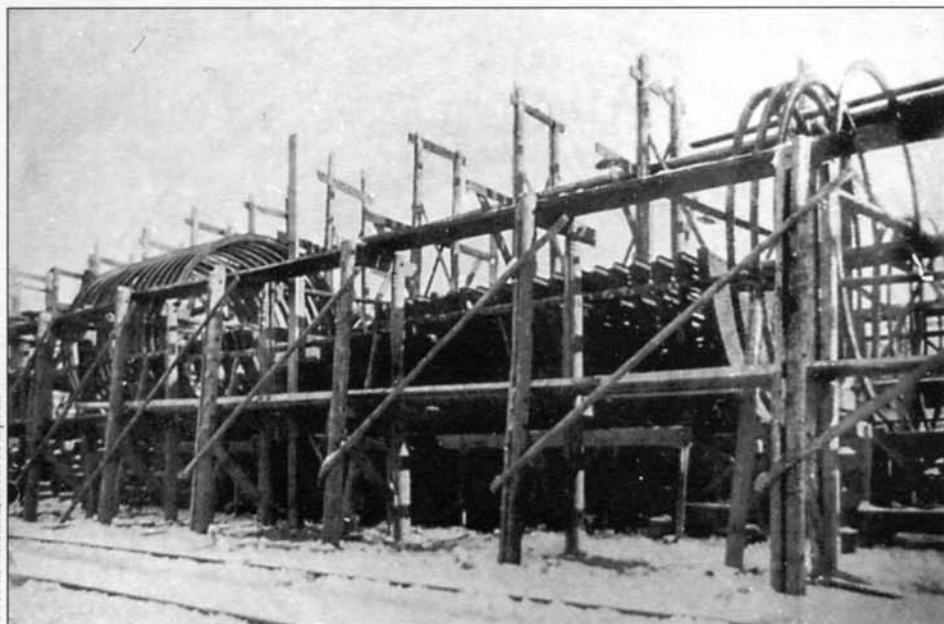
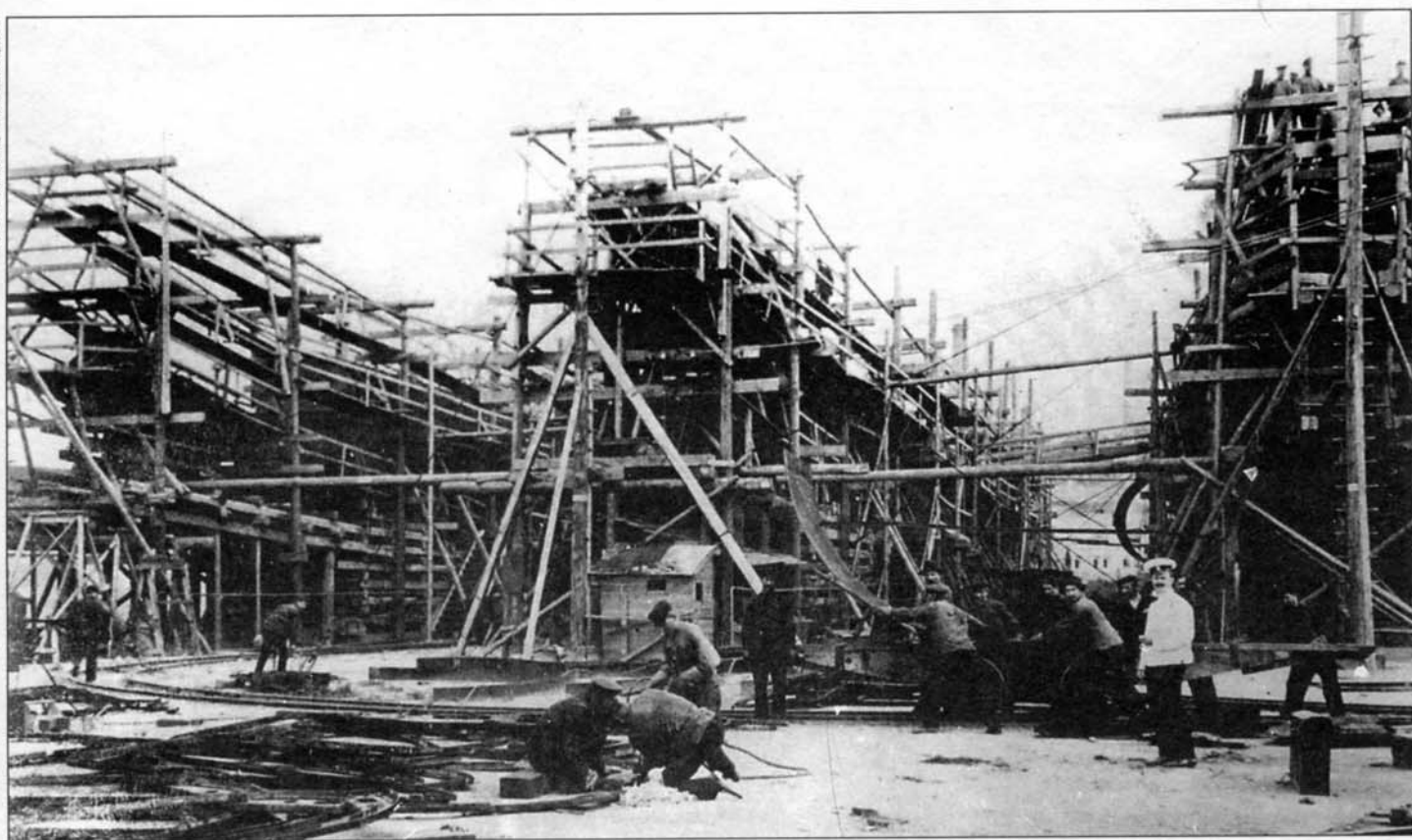


Фото из коллекции А. Гончарова

Сборка корпуса ПЛ типа «Морж» (предположительно «Нерпы»). Виден частично установленный набор — шпангоуты кругового сечения и днищевые флоры в средней части корпуса. На переднем плане — рельсы узкоколейной железнодорожной ветки, по которой элементы конструкций доставлялись на стапель.



чительно облегчалось тем обстоятельством, что большая часть элементов корпусных конструкций для всех трех лодок была изготовлена и доставлена в Николаев заблаговременно. Тем самым, окончательная сборка на стапелях осуществлялась в общем без особых задержек, исключая разве что отдельные срывы поставок комплектующих деталей по причине несвоевременного прибытия их из Петербурга.

11 октября строящиеся в Николаеве новые подводные лодки были зачислены в списки Российского Императорского флота под названиями «Морж», «Тюлень» и «Нерпа».

Строительство лодок осуществлялось на наклонных стапелях, вернее, на дорожках двух из них, сохранившихся на правом берегу р. Ингул со времен существования на месте разобранного ранее крытого эллинга бывшего Николаевского Адмиралтейства. Судя по всему, работы осуществлялись поточно-бригадным методом, когда специализированные бригады переходили с одного стапеля на другой и выполняли там строго определенный круг работ. Например, сначала мастеровые выставляли на стапеле набор «Нерпы», затем, спустя примерно месяц, переходили на соседний стапель и выставляли набор «Моржа» и, спустя еще месяц, повторяли то же с «Тюленем». Тем временем, другая бригада занималась установкой и клепкой по месту наружной обшивки,

конструкций легкой надстройки, рубки и т.п. Часть съемных конструкций (например, палубный настил над местами установки дизельных двигателей) крепилась на болтах. По мере формирования корпусов они проверялись на водо- и нефтенепроницаемость (цистерны) наливом соответственно воды под определенным давлением и нефти. Так, например, концевые цистерны испытывали гидростатическим давлением 15 ф/кв.дюйм, центральные — на 200. В случае обнаружения неплотностей стыки соединений вновь чеканились и пригонялись друг к другу.

Согласно принятой в те времена практике, на стапеле выполнялись только корпусные работы, а уже после спуска на воду и окраски на кораблях устанавливали машины, механизмы, дельные вещи и осуществляли кабельный монтаж, завершая все это внутренней отделкой помещений и соответствующей окраской. Наружную окраску корпуса лодок выполняли на Мортонском эллинге (слипе) завода «Руссуд» на левом берегу реки Ингул.

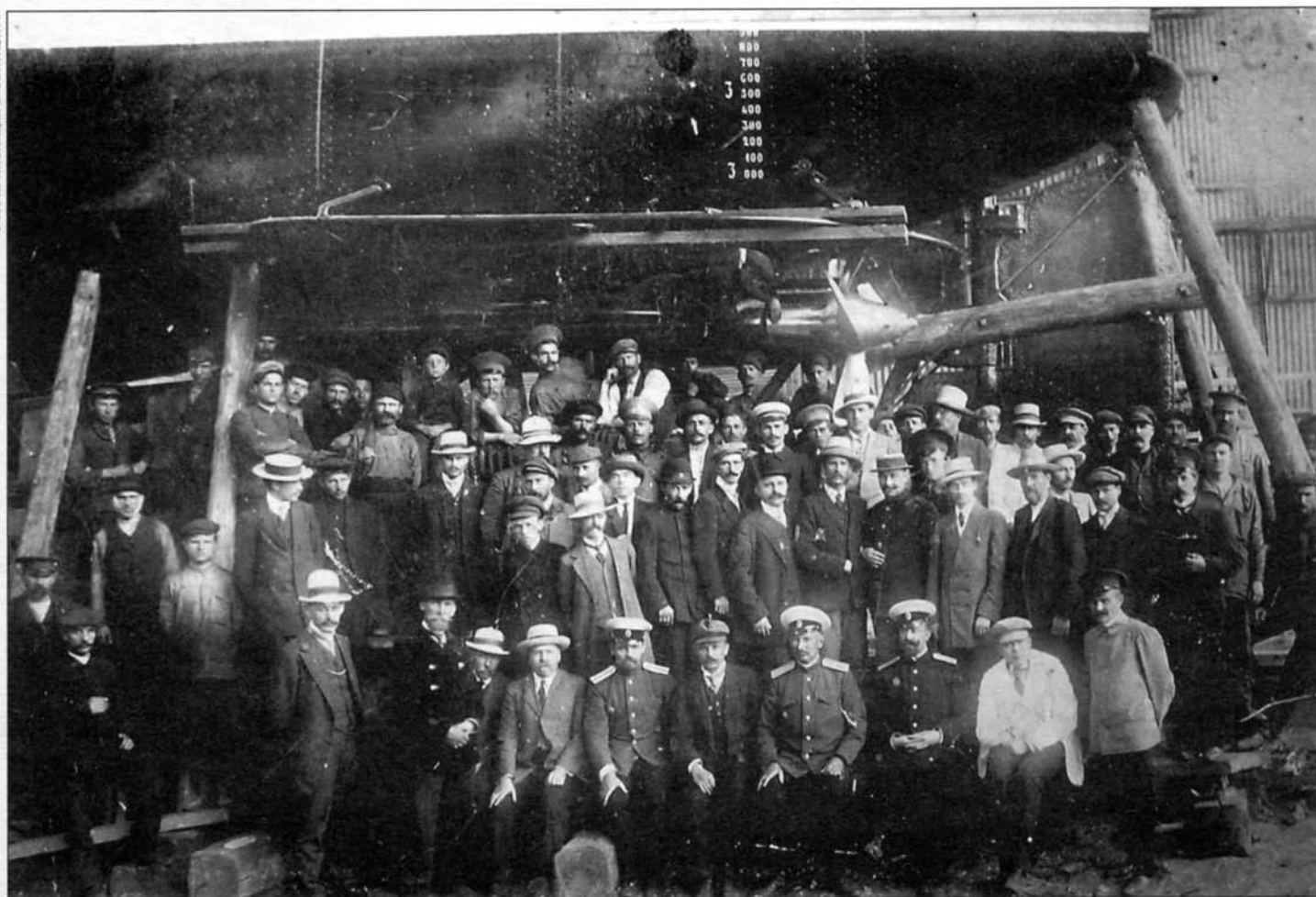
В августе 1912 г. для обеспечения строительства подводных лодок Балтийский завод командировал в Николаев инженера (фактически одного из руководителей конструкторского бюро Балтийского завода) В.Т. Струнникова, а также группу чертежников и квалифицированных мастеровых (указателей) предприятия. Рабочих (судосборщиков, кле-

Подводные лодки «Морж», «Нерпа» и «Тюлень» на стапелях отделения Балтийского завода в Николаеве, лето 1912 г.

В центре снимка группа рабочих подает на стапель детали, справа — один из наблюдающих за постройкой офицеров.

пальщиков и т.п.) для отделения в основном набрали из числа местных жителей. По состоянию на 31 августа были выпущены только 40% чертежей по подводным лодкам, и задачей Струнникова как раз было ускорить разработку рабочих чертежей на месте.

Согласно донесениям наблюдающих, готовность по корпусу строившихся лодок по состоянию на 1 января 1913 г. была достаточно высокой. Наибольший процент готовности имела «Нерпа» (43,55% от полной), две другие имели 41 — 42%. В то же время, плановые сроки постройки срывались из-за наметившейся уже в марте 1912 г. непоставки заказанных Морским ведомством в Германии дизельных двигателей (1140 л.с.) в силу как их сложности, так и жесткости технических условий, подготовленных Балтийским заводом. В 1913 г. ситуация не улучшилась — германская сторона могла гарантировать поставку не ранее поздней осени следующего, 1914 года, что никак не устраивало русских.



Группа подводников и мастеровых Балтийского завода у подводной лодки, стоящей в доке или Мортеновом эллинге (слипе) завода «Руссуд», 1913–1914 гг.

Первой из строившихся ПЛ на воду спустили «Нерпу», имевшую наибольшую техническую готовность при спусковой массе 194 т. Это произошло в день официальной закладки 15 августа 1913 г., и таким образом торжества совместили. Своим присутствием это событие удостоил лично морской министр адмирал И.К. Григорович, прибывший в Николаев из Севастополя на крейсере «Алмаз».

16 августа официально заложили и две другие строившиеся лодки, «Морж» и «Тюлень». Спуск на воду этих субмарин состоялся соответственно 15 сентября и 19 октября 1913 г. По состоянию на 1 июля 1914 г. наибольший процент готовности по корпусу имела «Нерпа» (73,58% против около 70% у «Тюленя» и «Моржа»). Между тем, становилось очевидным, что вопрос с приобретением дизелей в Германии решен быть не может, из-за чего дост-

ройка лодок задерживается. В условиях надвигавшейся войны требовалось найти срочное адекватное решение, и оно вскоре было найдено — использовать дизели с канонерских лодок Амурской флотилии.

Согласно докладу начальника МГШ вице-адмирала А.И. Русина от 21 июля 1914 г. морской министр санкционировал снятие 6 дизелей с амурских канонеров и срочную поставку их в Николаев для последующей установки на строившиеся подводные лодки типа «Морж». Тогда же на строительстве «моржей» для ликвидации отставания от графика вводился круглосуточный режим работы.

Таким образом, вместо предусмотренных проектом двух дизельных двигателей по 1140 л.с. на лодки должны были устанавливаться по два всего лишь 250-сильных (!) двигателя Коломенского завода (на «Нерпе» — завода Нобель).^{*} Вследствие этого, надводная скорость хода снизилась с 16 по проекту до 10–11 узлов (!). Правда, дальность плавания при этом увеличилась и составила 2250 миль. Уменьшение мощности двигателей дало еще один негативный эффект — до 15 часов повысилось время полной зарядки аккумуляторных батарей (вместо заплани-

рованных 10 ч). Да и сами батареи оказались не очень хорошего качества, так как заказанные в Германии аккумуляторы фирмы «Тюдор» также не были получены, а установленные батареи Рижского завода имели емкость вдвое меньше проектной. В результате темного времени суток для зарядки батарей явно не хватало. При нахождении в боевом походе это создавало командирам известные трудности, сопряженные с риском быть обнаруженным кораблями и авиацией противника.

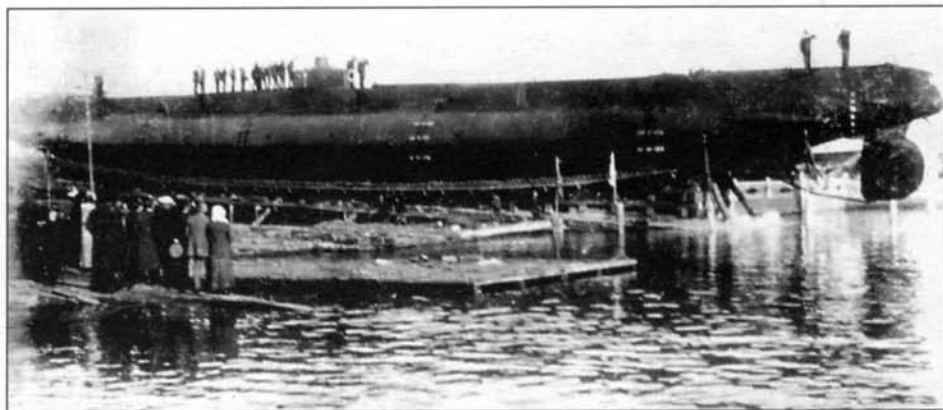
Дополнительный запас плавучести, возникших из-за менее мощных и, соответственно, более легких двигателей, дал возможность установить на лодках артиллерийское вооружение, не предусмотренное первоначальным проектом. Расчеты показали, что имеется возможность установки на каждую ПЛ по два

^{*}Программа заводских предварительных испытаний головной ПЛ «Нерпа» была составлена лично И.Г. Бубновым и предусматривала следующее: погружение лодки в акватории завода в Николаеве, испытания водоотливной и воздушной систем, вертикального руля, подводных якорей, погружение на глубину около 50 футов, надводный ход под электромоторами, подводный ход от наименьшего до 8 узлов включительно. Характерно, что Программой предусматривалось до завершения этих испытаний дизельные двигатели на лодку не устанавливать (!). Фактически же дизели на «Нерпе» установили в ноябре 1914 года, на «Тюлене» погрузку аккумуляторной батареи и монтаж дизелей — в январе, а на «Морже» — в марте 1915 года.

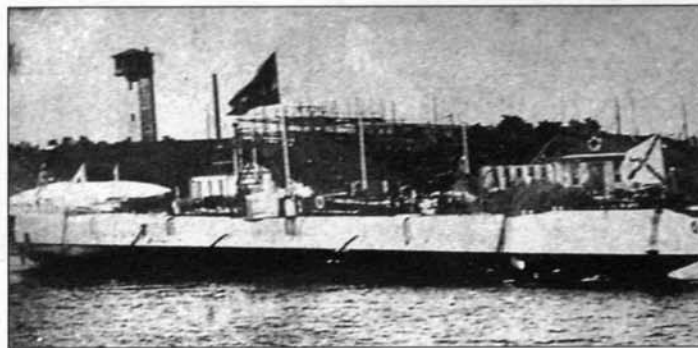
76-мм орудия. Правда, на практике таких «свободных» орудий не нашлось, поэтому на лодках уже в Севастополе в мае 1915 г. установили те, что оказались под руками. Так, на «Нерпе» и «Морже» установили по одной 57-мм и по одной 47-мм пушке, а на «Тюлене» — одно 76-мм (японское) и одно 57-мм орудие. Как показала практика боевого

**Спуск «Нерпы» на воду,
15 августа 1913 г.**

**Гребные винты и горизонтальные
рули на лодке не установлены, зато
перо вертикального руля на месте.**



Все фото из коллекции В.Забайкина



использования подводных лодок на Черном море, это решение оказалось весьма удачным.

В целях ускорения достройки предварительные заводские испытания головной лодки «Нерпа» провели в августе—октябре 1914 г. прямо в акватории завода «Руссуд» (р. Ингул) и на реке Южный Буг в районе Николаева. Испытания начались 25 августа, проверялась работа всех механизмов. 26 сентября состоялось пробное погружение «Нерпы» и удифферентовка, для чего потребовалось принять на следующий день 160 пудов дополнительного балласта в носовую часть. Замечаний при погружении лодки не было. 28 сентября провели швартовые испытания, а на следующий день повторили погружение лодки. 30 сентября лодка своим ходом выходила к мерной полумиле в районе маяка Дидова хата, где проверялась исправность работы рулей ПЛ. 1 октября на лодке установили и проверили в действии компасы.

2 октября «Нерпа» выполняла на мерной полумиле пробные пробеги в надводном положении с переменным шагом винтов. Наибольшее значение величины надводного хода составило 11,57 узла. Днем позже провели третий опыт погружения, также завершившийся без замечаний. После этого 4 октября на мерной полумиле состоялись пробеги ПЛ в подводном положении. Наибольшая скорость хода, достигнутая при этом, составила 5,45 узла. Отмечалась относительная легкость удер-

жания лодки горизонтальными рулями. Правда, отмечалось, что при движении в подводном положении кожухи над бортовыми минными аппаратами создают возмущение и водовороты, в связи с чем от них вскоре отказались. После этого лодка возвратилась к заводскому причалу для установки дизелей.

С 20 ноября по 5 декабря 1914 г. «Нерпа» периодически поднималась на Мортонев эллинг (слип) завода «Руссуд» в Николаеве для замены лопастей гребных винтов и окраски подводной части. 2 декабря лодку вновь спустили на воду. 4 декабря были начаты испытания воздушных компрессоров, при этом Постоянная комиссия отмечала недостаточность объема сжатого воздуха на ПЛ.

5 декабря «Нерпа» с приемной комиссией во главе с контр-адмиралом А.А. Белоголовым на борту перешла из акватории завода на реке Южный Буг для испытаний дизельных двигателей на полный ход. Было выполнено два пробега в противоположных направлениях со средней скоростью 10,8 узла. Затем произвели на «стопе» пробный выстрел из левого носового трубчатого ТА и проверили отдачу и уборку надводного якоря. Замечаний в работе устройств комиссией выявлено не было. К 17:00 лодка вернулась в завод.

На следующий день комиссия определяла остойчивость ПЛ в надводном положении путем кренования в надводном положении, а 7 декабря — испыта-

ния трех центробежных водоотливных насосов. Производительность последних соответствовала спецификации и составила соответственно по 600 т для обоих главных насосов и 45 т — для вспомогательного насоса. Несмотря на это, комиссия рекомендовала предусмотреть на борту наличие трех дополнительных ручных насосов для откачки воды из трюма и некоторых других помещений лодки.

8, 10 и 11 декабря комиссия принимала после испытаний перископы, шпили-лебедки подводных якорей и ряд мелких механизмов, аккумуляторные батареи и т.п., а 14 декабря ПЛ с комиссией на борту выходила к маяку Дидова хата для испытания ТА системы Джевецкого, однако из-за сплошного льда была вынуждена возвратиться в завод. По возвращении испытан выстрелом кормовой трубчатый ТА правого борта. Замечаний не было.

15 декабря комиссия приняла (после испытания стрельбой левого кормового и правого носового) ТА системы Джевецкого, на следующий день после удифферентования лодка погружалась на месте у причала. Время перехода ПЛ из полного надводного в боевое положение составило 2 мин 43 с, а из боевого в полное надводное — 5 мин 6 с. При погружении испытывались переговорные сигнальные буйки, замечаний не поступило.

Приняв накануне снабжение, запасы и торпеды, «Нерпа» в 10 часов утра 18 декабря при помощи ледокола №3 в

«Нерпа» выходит на испытания. Снимок сделан в акватории завода «Руссуд» на р.Ингул; на заднем плане можно различить достраивающиеся дредноуты «Императрица Мария» (справа) и «Император Александр III».

сопровождении минного заградителя «Дунай» и портового судна «Франц» вышла из Николаева и в 17:00 прибыла в Очаков, ошвартовавшись у борта ледокола № 3. Утром караван продолжил переход. На переходе продолжили испытания подводного хода. 20 декабря 1914 г. «Нерпа» у Севастополя по ошибке была накрыта точным огнем береговой батареи № 18, и только случайность спасла лодку от гибели. В 15:00 того же дня «Нерпа» ошвартовалась у причала в Южной бухте Севастополя.

Наряду с положительными качествами, по итогам испытаний «Нерпы» были выявлены и следующие недостатки. Так, выяснилось неудобство управления ПЛ под водой в силу отсутствия центрального поста управления. Отмечена сильная вибрация перископов на ходах выше среднего, что затрудняло управление лодкой. Относительно малая высота комингсов входных люков приводила иногда к попаданию воды внутрь, и даже при малой волне их требовалось закрывать. Особенно много проблем оказалось с вырезами в надстройке под ТА Джевецкого — они способствовали за-

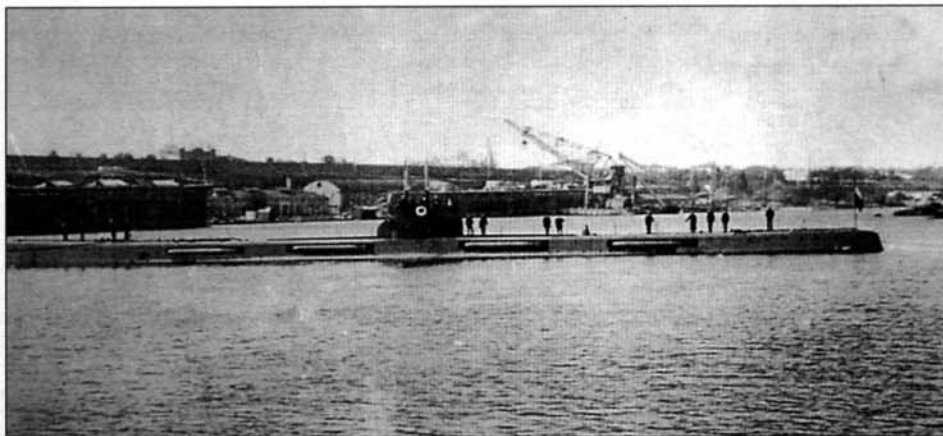


Фото из коллекции А.Гончарова

Подводные лодки типа «Морж»

	Дата закладки	Дата спуска	Дата приемки
«Нерпа»	15 августа 1913 г.	15 августа 1913 г.*	30 декабря 1914 г.
«Морж»	16 августа 1913 г.	15 сентября 1913г.	30 апреля 1915 г.
«Тюлень»	19 октября 1913 г.	19 октября 1913 г.	19 марта 1915 г.

* Спуск состоялся в день официальной закладки

ливаемости палубы на ходу и повышали заметность ПЛ на расстоянии. Отмечалась сложность перехода с электрического управления рулями и шпильками на ручное, непродуманность размещения управления ими. Осмотр аккумуляторов, расположенных ниже кают, сопряжен с трудностями и необходимостью частичной разборки частей последних. Клапаны вентиляции выведены в

волнорез рубки, причем клапаны располагались низко и заливались при свежей погоде. Труба вентиляции аккумуляторной батареи «брала воду» в свежую погоду и не позволяла проводить зарядку батареи (требовалось сделать ее спускной и запирающейся изнутри). То же самое относилось к раструбу трубы отвода выхлопных газов дизелей. Кроме того, отсутствовала возможность перекач-

Подводная лодка «Тюлень» (слева на противоположном берегу) перед спуском на воду.



Фото из коллекции В.Склярова

**«Нерпа»
выходит в
море из
Севастополя,
весна 1915 г.
Видна
поднятая
радиомачта с
антенной;
артиллерия
еще не
установлена,
но в корме уже
имеется тумба
под 47-мм
орудие.**



Фото из коллекции В. Заблужного

ки воды из одной дифферентной цистерны в другую, недостаточным был объем воздуха для быстрого продувания средней цистерны. При циркуляции лодка обнаруживала стремление к всплытию. Наконец, характерные двойные перископы лодки не способствовали ее скрытности. Перечисленные и ряд других, более мелких замечаний, однако, не помешали принятию «Нерпы» в состав флота или, как было принято говорить в то время, в казну. Замечания же, касающиеся недостатков, были приняты во внимание и учтены при разработке проекта ПЛ типа «Барс».

Немаловажно и то, что помимо сильного вооружения лодки, оснащенные вместо штатных дизелей двигателями, снятыми с амурских канлодок, получили существенный прирост дальности плавания, охватывая за один выход до 1500 миль и контролируя достаточно обширные пространства неприятельских коммуникаций, пусть и с меньшей, чем проектные значения, скоростью хода.

ОПИСАНИЕ КОНСТРУКЦИИ

Подводные лодки типа «Морж» были двухвинтовыми, однокорпусными, имели развитую по длине легкую надстройку и рубку. Исходя из намерения применить на практике свои расчеты по снижению сопротивления движению в воде, известный русский ученый и кораблестроитель, заведующий Опытным бассейном полковник (позже — генерал-майор) И.Г. Бубнов разработал форму корпуса, обводы которого были образованы математическими кривыми. Характерной особенностью было то, что все сечения лодки, за исключением оконечностей, представляли собой круговые конструкции, связанные математическими зависимостями с длиной и осадками (впер-

вые эта идея была реализована при постройке «Акулы»).

В нос и корму от миделя диаметры окружностей плавно уменьшались, причем верхняя кромка выполнялась в виде горизонтальной плоскости, тогда как центры шпангоутов располагались по кривой, образованной сложным математическим уравнением. При этом отношение хорды, в качестве которой принималась грузовая атерлиния, к радиусу соответствующего кругового шпангоута оставалось величиной постоянной. Оконечностям же, с целью уменьшения сопротивления движению ПЛ, придавалась форма быстроходного надводного корабля с характерным для того времени таранным образованием.

Корпус и обе сферические переборки в оконечностях выполнялись клепаными. Основной конструкционный материал — сталь, в оконечностях — никелевая, с толщинами 10,5 и 12 мм. Надстройка — из обычной стали.

Дифферентные цистерны И.Г. Бубнов расположил в верхней части пространства между двумя сферическими переборками (в носу и в корме корпуса ПЛ), соединенными между собой горизонтальной диафрагмой. Цистерны главного балласта (носовая — 42,3 т, кормовая — 40,4 т) находились в оконечностях ПЛ, заполнение их производилось помпами.

Набор лодки в средней части состоял из кольцевых шпангоутов со шпацией 305 мм, обшивка толщиной 10 мм выполнялась в виде двух поперечных полуколец. Там же, в средней части размещались внутренние балластные и топливные цистерны, цистерна пресной воды, а также якорная заместительная цистерна. Легкая надстройка («верхняя площадка») над прочным корпусом на длине до 10 м в нос и в корму образовывала в своей средней части верхнюю наружную цистерну, постоянно соединенную с забортной водой шпигатами. Ее

боковые стенки и настил ее выполнялись из 3-мм стальных листов, набор — из угольников (шпация 305 мм). Сама надстройка шириной 2,2 м возвышалась над водой на 1,5—1,85 м.

В средней части прочного корпуса, одна над другой, располагались две средние цистерны — т. н. «отрывная» (на случай аварийного всплытия) и уравнительная, обе в виде цилиндров диаметром 1,83 м из 8-мм и 6-мм листовой стали соответственно.

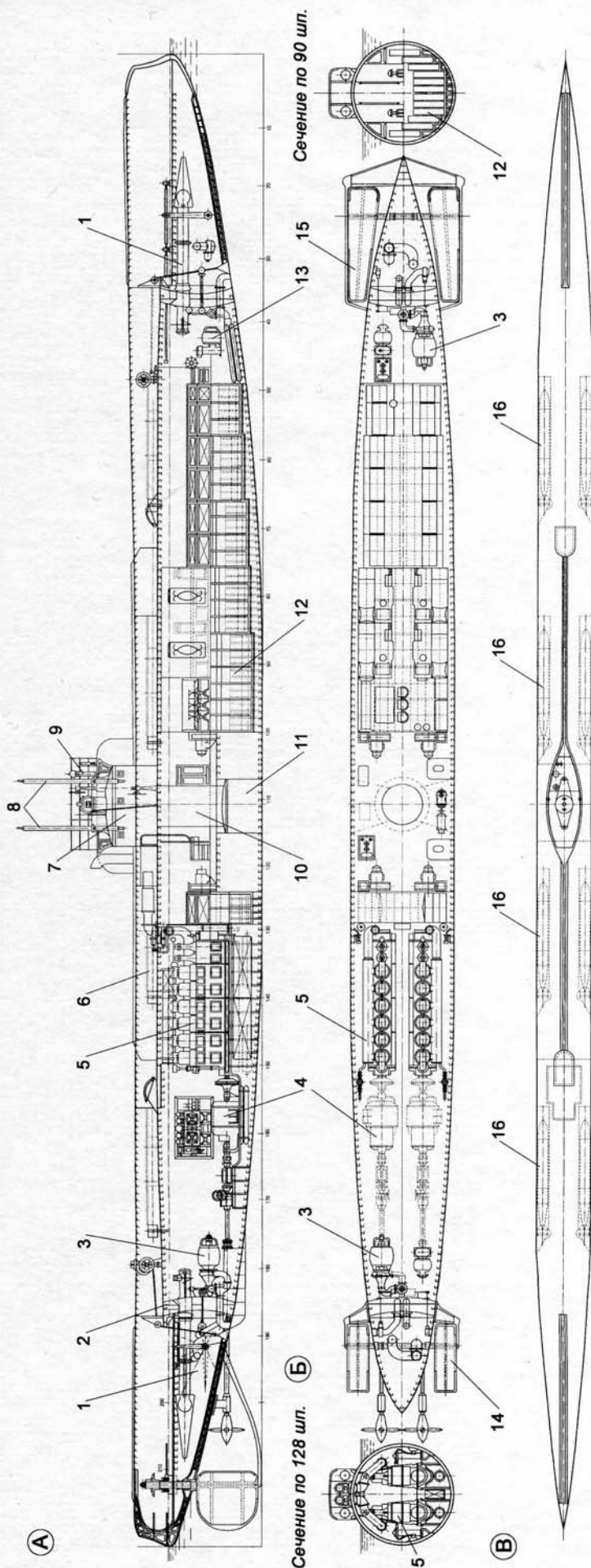
В нос и корму набор состоял из 4-мм флоров (шпация 305 мм) с вырезами, соединяясь бо бортам со шпангоутами (швеллеры), в свою очередь, последние в верхней части скреплялись бимсами. По уровню грузовой ВЛ проходили промежуточные бимсы (швеллеры), перевязанные в диаметральной плоскости швеллером, а по бортам — стрингерами.

В диаметральной плоскости по наружной обшивке проходило сплошное ребро (сплошной лист толщиной 4 мм с двумя уголками). Все ребра набора перевязывались между собой кницями соответствующих размеров.

Наружная обшивка в оконечностях набиралась из продольно идущих 5-мм листов, причем по уровню грузовой ВЛ предусматривался добавочный (усиленный) пояс.

Рубка выполнялась из листов толщиной 10 мм, причем листы набора близ компаса предусматривались из маломагнитной стали. Над прочной рубкой предусматривался легкий мостик с шахтой для спуска в рубку и приемными трубами вентиляции, при этом последние при погружении ПЛ подлежали заполнению водой. При этом конструкция мостика и рубки, а также соединение их между собой в случае аварийного разрушения мостика исключали нарушение непроницаемости рубки.

Внутри прочной рубки устанавливались два перископа (системы Герца) с гидрав-



Подводная лодка «Морж» (проектный чертеж):

1 — трубчатые торпедные аппараты калибра 45 см; 2 — дифферентная цистерна; 3 — центробежные помпы; 4 — главный гребной электродвигатель; 5 — дизельный двигатель; 6 — палубная цистерна; 7 — боевая рубка; 8 — перископы Герца; 9 — нактоуз для съемного компаса; 10 — уравнивательная цистерна; 11 — «отрывная» цистерна; 12 — аккумуляторная батарея; 13 — электрокомпрессор; 14, 15 — горизонтальные рули; 16 — минные аппараты С.К.Джевецкого. А — продольный разрез; Б — план; В — верхняя площадка.

терна; 11 — «отрывная» цистерна; 12 — аккумуляторная батарея; 13 — электрокомпрессор; 14, 15 — горизонтальные рули; 16 — минные аппараты С.К.Джевецкого. А — продольный разрез; Б — план; В — верхняя площадка.

лическим приводом для подъема и опускания, а на крыше ее ограждения — нактоуз для съемного компаса. Лодка оснащалась радиостанцией с радиусом действия до 100 миль, а также переносным прожектором. Для обеспечения работы радиотелеграфа в корму от рубки устанавливалась подъемная радиомачта.

Штевни и баллеры рулей предусмотрены коваными. В состав якорного устройства входили три якоря (два по 540 кг, один — 160 кг) для стоянки в надводном положении и два (носовой в 320 и кормовой в 240 кг) для стоянки на глубине системы Бакстера, а также электрический шпиль и лебедка. Из спасательных средств имелась парусиновая шлюпка, убиравшаяся внутрь или в надстройку, а также спасательные жилеты и круги для всего личного состава.

Для перехода лодки из надводного в позиционное положение требовалось при закрытых клапанах вентиляции палубной цистерны заполнить концевые ЦГБ (для этого служили два главных центробежных водоотливных насоса производительностью по 500 т/ч). Чтобы перейти в подводное положение, командиру следовало лишь открыть клапаны вентиляции палубной цистерны, заполнявшейся заборной водой уже самотеком.

Всплытие ПЛ выполнялось в обратном порядке продуванием палубной цистерны с одновременной откачкой воды из концевых ЦГБ. Аварийное всплытие могло выполняться путем продувания всех ЦГБ. Сжатый воздух под давлением 200 атм хранился в «воздухо-хранителях» (баллонах) общим объемом 1,77 м³ в носу и корме. В целях пополнения запасов сжатого воздуха лодка оснащалась двумя компрессорами. В носовой части устанавливался компрессор производства британской фирмы «Элвилл» производительностью в 200 л/ч, а в кормовой — более мощный компрессор шведского завода Людвигсберга производительностью в 500 л/ч. Последний имел как электрический привод, так и привод вспомогательного дизель-генератора («дизель-динамо») мощностью 45 л.с. Также имелся вспомогательный водоотливной насос производительностью 45 т/ч.

Движение в надводном положении ПЛ обеспечивалось двумя дизельными четырехтактными двигателями мощностью по 250 л.с. Полный запас топлива, хранившийся в топливных цистернах, составлял около 54,4 т, дальность плавания лодки 10-узловым ходом достигала 2600 миль.

Для обеспечения подводного хода служили два электромотора постоянного тока мощностью в 500 л.с. каждый при напряжении 120 В. Разобшение гребных валов могло осуществляться в двух мес-

тах посредством фрикционных и кулачковых муфт. В режиме зарядки электро-двигатели действовали как генераторы. Масса аккумуляторной батареи емкостью около 2155 А-ч (240 элементов системы «Мэто») с ситемой вентиляции (2 вентилятора) составляла 170 т.

В качестве движителей проектом предусматривалась установка двух трехлопастных гребных винтов с возможностью изменения шага, однако фактически после замены предусмотренных проектом дизелей на 250-сильные двигатели были установлены другие, четырехлопастные гребные винты.

Рабочая глубина погружения составляла 45,5 м, но прочность корпуса ПЛ была рассчитана на предельную глубину в 91 м.

Согласно расчетам, мореходность лодки в надводном положении должна была обеспечиваться при ветровой нагрузке до 8 баллов и соответствующем волнении, причем в позиционном положении (имеется в виду положение, из которого требуется не более 1 минуты для перехода в боевое без дополнительной удифферентовки лодки) требовалось обеспечить движение под дизелями при волнении до 3—4 баллов.

Для размещения командира и офицеров на лодке предусматривались каюты, также имелась офицерская кают-компания, камбуз. Унтер-офицеры и матросы размещались в кубриках в носу и корме.

Вооружение лодок состояло из двух носовых и двух кормовых трубчатых минных (торпедных) аппаратов завода «Г.А. Лесснер» и восьми наружных решетчатых (в ряде источников они называются траверсными) ТА системы С.К. Джевецкого (Джевецкого-Подгорного). Все они предназначались для стрельбы 45-см самодвижущимися 5,5-метровыми минами (торпедами) образца 1912 г. Запасные торпеды отсутствовали. Трубчатые ТА имели общие «воздухохранители» — по одному на носовую и кормовую группу ТА соответственно, причем их устройство исключало залповую стрельбу торпедами, позволяя выпускать их только последовательно, в соответствии с принятой тогда практикой.

Наружные ТА имели сектора обстрела 20—160 градусов от ДП и позволяли выполнять как стрельбу одиночными торпедами, так и залповую стрельбу с параллельным ходом торпед, веером или «кинжальную» аппаратную стрельбу (ни один из флотов того времени не имел на вооружении своих подводных лодок ничего подобного).

Автономность лодок по запасам провизии составляла 10 суток. Комплектация личного состава включала командира, трех офицеров и 43 унтер-офицера и матроса.

Основные ТТХ ПЛ типа «Морж»

	«Нерпа»	«Морж»	«Тюлень»
Водоизмещение, т:			
надводное	630	630	630
подводное	760	760	760
Длина наибольшая, м	67,06	67,06	67,06
Ширина, м	4,47	4,47	4,47
Осадка средняя, м	3,91	3,91	3,91
Запас плавучести, %	20,5	20,5	20,5
Глубина погружения, м:			
рабочая	45,5	45,5	45,5
предельная	91,0	91,0	91,0
Дизельные двигатели (число и мощность, л.с.)	2x250	2x250	2x250
Электромоторы (число и мощность, л.с.)	2x450	2x450	2x450
Число гребных валов	2	2	2
Скорость хода, уз.:			
наиб. надводного	10,8	10,8	10,8
наиб. подводного	8-9,2	8-9,2	8-9,2
экон. надводного	10	10	10
экон. подводного	4-5	4-5	4-5
Дальность плавания, миль:			
надводная	2250-2600(10)	2250-2600(10)	2250-2600(10)
подводная	125(6)-130(4-5)	125(6)-130(4-5)	125(6)-130(4-5)
Автономность, суток	10	10	10
Расчетное время непрерывного пребывания под водой, ч	24	24	24
Вооружение			
Торпедное			
Трубчатые 450-мм носовые ТА	2	2	2
Трубчатые 450-мм кормовые	2	2	2
Палубные ТА Джевецкого	8	8	8
Артиллерийское:			
76-мм (88-мм*)	—	—	1
57-мм	1	1	1
47-мм	1	1	—
Средства наблюдения и связи:			
перископ системы Герца (ед.)	2	2	2
радиостанция **	1	1	1
переносной прожектор	1	1	1
Экипаж (чел)	47	47	47

* Некоторое время на «Тюлене» стояло 88-мм австрийское орудие.

** Вероятно, как и артиллерийское вооружение, радиостанции на лодках были нескольких разных образцов. Так, на начало 1917 г. имеются следующие данные о типах фактически установленных на лодках радиостанций: «Морж» — аппарат Дюффона образца 1914 г. мощностью 2 кВт, «Тюлень» — аппарат системы «Телефункен» образца 1909 г., тип установленной на «Нерпе» радиостанции установить не удалось. Однако наличие радиостанции на борту подтверждается фактами координации действий этой лодки по радио у турецкого побережья с миноносцами и другими кораблями.

Данные испытаний подводных лодок типа «Морж»

Данные испытаний	«Нерпа»	«Тюлень»	«Морж»
Дата подписания отчета или акта об испытаниях	30.12.1914	19.03.1915	30.04.1915
Максимальная надводная скорость, уз.	10,8	—	10,77
Мощность дизелей, л.с.	—	672	696
Максимальная подводная скорость, уз.	—	9,2	7,83
Дальность плавания в подводном положении (при скорости), миль	125 (6 уз.)	—	—
Время погружения	2 мин 43 с	3 мин 10 с	3 мин 34 с
Время всплытия	5 мин 06 с	5 мин 11 с	5 мин 10 с
Глубина пробного погружения, м	—	31,7	37,8
Время полной зарядки аккумуляторной батареи, ч	24	—	—

СЛУЖБА

В годы Великой войны

Боевые действия на черноморском театре в Первую мировую войну начались 16 октября 1914 г. после обстрела кораблями турецкого флота ряда русских портов от Одессы до кавказского побережья включительно. Правда, новые лодки к тому времени все еще находились в достройке, хотя работы на них шли круглосуточно. Все три «ластноногих» корабля вместе со строившимся в Николаеве первым в мире подводным минным заградителем «Краб» и конвоиром (плавбазой) «Днестр» (захваченный еще в августе австрийский пароход «Edoardo Musil», с мая 1916 г. переименованный в «Трапезунд») с начала 1915 года числились в составе 1-го дивизиона бригады подводного плавания Черноморского флота (командир — капитан 1 ранга В.Клочковский).

Судя по имеющимся фото, лодки типа «Морж» в 1915 г. имели на рубках опознавательные марки в виде двух продольных полос белого цвета, замененные позже изображениями Андреевского флага на рубках (во избежание ошибочных атак своими силами). Правда, изображения флагов, как демаскирующие, вскоре закрасили. Кроме того, с самого начала на верхней палубе в носу и в корме каждой лодки (перед первой парой ТА Джевецкого и после последней) имелись опознавательные марки в виде видимых с воздуха двух параллельных полос белого цвета, нанесенных перпендикулярно ДП. Такие же марки имел и входивший в состав дивизиона подводный минный заградитель «Краб».

По мере готовности лодки завершали ускоренный и сокращенный по условиям военного времени цикл испытаний и после освоения их личным составом и отработки кораблей выходили в боевые походы. Появление в составе бригады подплава Черного моря субмарин типа «Морж» позволило расширить круг ее боевых задач, включив в их число нарушение коммуникаций неприятеля на прибрежных участках с целью недопущения снабжения Стамбула, столицы Османской империи и одновременно главной базы германо-турецкого флота углем, нефтью, продовольствием и фуражом. При этом, учитывая общую неразвитость дорожной сети на турецком побережье и зависимость турок от подвоза морем, в качестве основных штаб командующего флотом опеределил участки Керемпе—Амасра—Зонгулдак—Эрегли—Кефкен—Босфор на востоке и Эмине—Босфор на западе акватории Черного моря. Путем блокады Босфора решались не только задачи предотвращения выхода в Черное море неприятельских кораблей, но и подрывалось и без того относительное экономическое благополучие Турции. В этой связи особое внимание обращалось на перехват и уничтожение крупных угольных транспортов, но не исключалось также уничтожение и мелких судов с грузами.

В период с 11 февраля по 6 марта 1915 г. свой первый выход в море совершила еще не принятая в казну ПЛ «Морж» (командир — А.М. Беляев), во время похода на борту находились члены приемной комиссии. Попутно с приемными испытаниями были продолжены и испытания аппаратуры звукоподводной связи системы инженера Ниренберга.

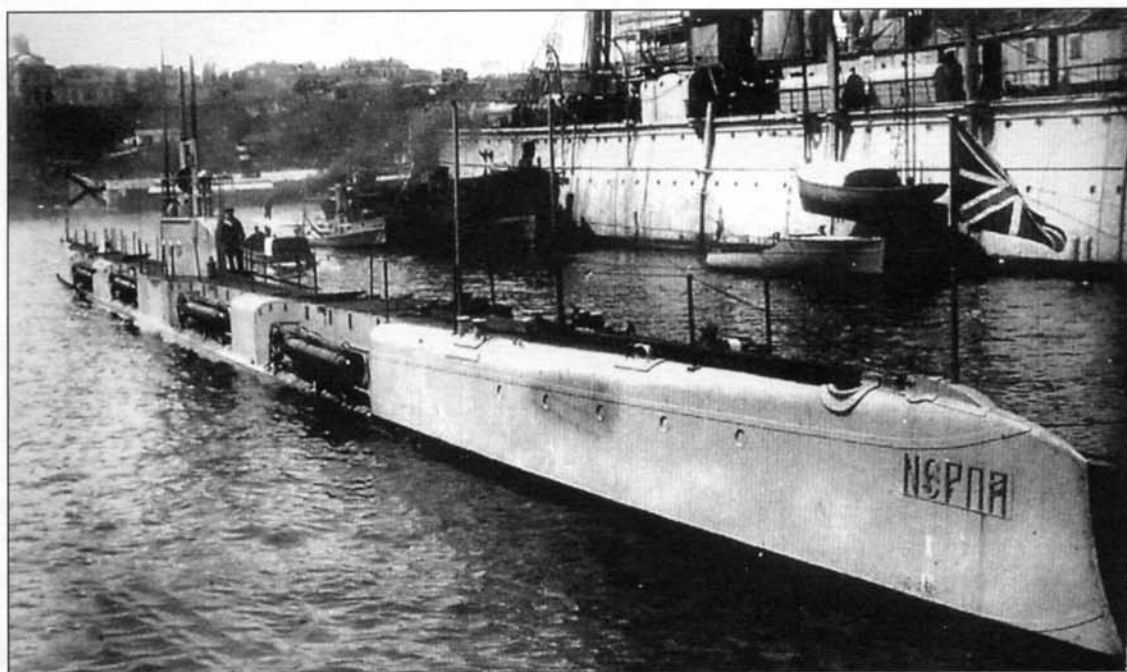
20—23 февраля впервые в боевой поход на позицию в районе остров Кефкен — пролив Босфор вышла «Нерпа» (командир — ст. лейтенант Б.В.Соловьев), имея задачу прикрытия главных сил флота, выполнявших обстрел объектов в Зонгулдаке и Эрегли на случай появления кораблей неприятеля.

В период с 5 по 9 марта «Нерпа» вместе с еще продолжавшей испытания ПЛ «Тюлень» (ст. лейтенант П.С. Бачманов) выполняли патрулирование на путях вероятного появления кораблей неприятеля на маршруте Севастополь—о.Кефкен—Босфор—м.Сарыч—Ялта—Севастополь.

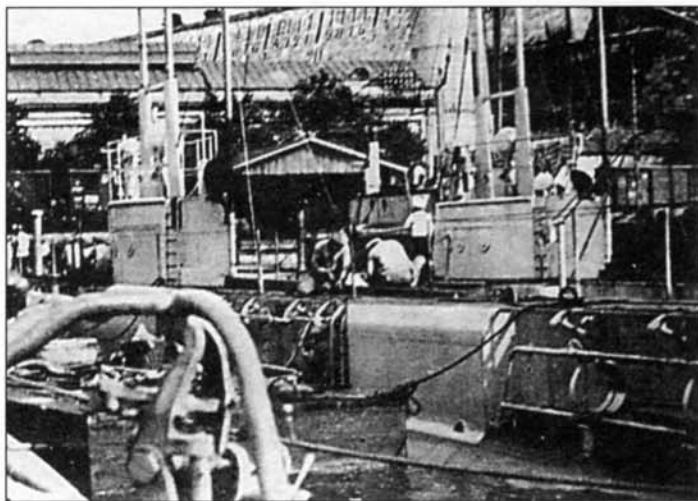
С весны 1915 г. русские подводные лодки стали практиковать метод крейсера в ограниченном районе, что не замедлило сказаться на их результативности на наиболее оживленном участке анатолийской коммуникации противника между Босфором и Зонгулдаком.

В тот период русским командованием были предприняты попытки согласовать с союзниками сроки совместных одновременных действий против Дарданелл и Босфора. Союзники настолько были уверены в успехе своих действий, что по предварительному согласованию с ними русские корабли должны были начать обстреливать Босфор еще за 4 дня до окончания прорыва. Однако потери, понесенные союзным флотом в первый же день операции — 5 марта, сорвали их планы. Несмотря на неудачу союзников в Дарданеллах, русское командование решило все же обстрелять Босфорские укрепления в период с 13 по 18 марта.

В рамках этой операции 16—22 марта на позиции в районе о.Кефкен—Бо-



**«Нерпа»
в Южной бухте
Севастополя,
весна 1915 г.
Артиллерия еще не
установлена, хотя
конусообразный
станок для 47-мм
пушки Гочкиса уже
смонтирован.**



Подводные лодки типа «Морж» в Севастополе. Хорошо видны рамы торпедных аппаратов системы Джевецкого.

Командир «Нерпы» ст. лейтенант Б.В.Соловьев на палубе своего корабля. Снимок сделан со стороны носа.

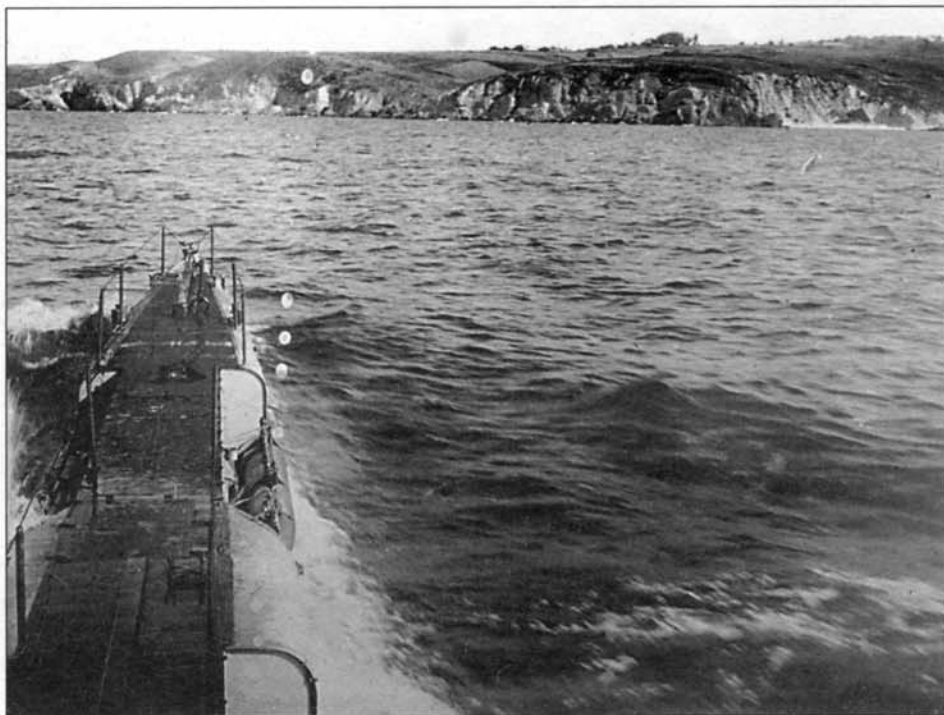
сфор находилась ПЛ «Тюлень» (эта лодка только 19 марта по завершении приемных испытаний была официально принята в казну). На смену «Тюленю» в ночь на 3 апреля в район Босфора вышла «Нерпа», имея в составе экипажа старшего флаг-офицера бригады ст. лейтенанта М.А. Кितिцына и командира ПЛ «Карась» Н.А. Зарубина, проходивших ускоренный курс переквалификации в командиров больших ПЛ.

На этом выходе лодки следует остановиться особо. После того, как в конце марта русская эскадра провела первый обстрел босфорских укреплений, уничтожила несколько турецких транспортов, в ответ командующий германотурецким флотом адмирал В.Сушон решил обстрелять Одессу, но при этом потерял на mine крейсер — «Меджидие» («Mecidiye»). Адмирал Сушон, прикрывая на линейном крейсере «Явуз Султан Селим» («Yavuz Sultan Selim», бывший «Гёбен» — «Goeben») операцию со стороны Севастополя, встретился с русским флотом и стал срочно уходить в сторону Босфора. Эскадра Черноморского флота начала пресле-

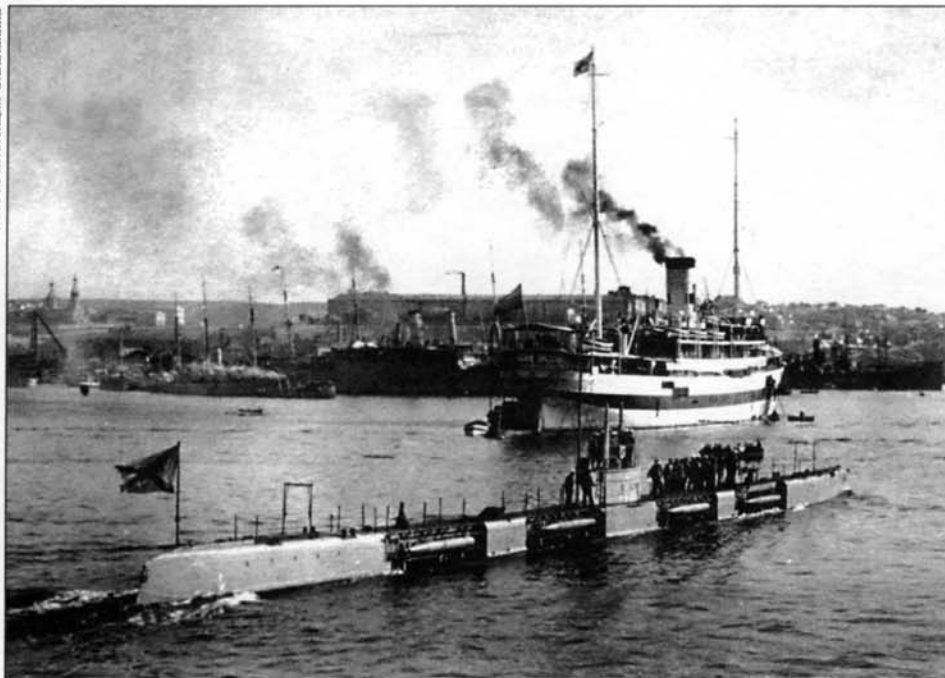
дование, но обладавший преимуществом в скорости хода неприятельский линейный крейсер в сопровождении миноносцев все же сумел уйти. На подходе к Босфору 22 марта их наблюдал командир «Нерпы», находившейся на позиции у пролива, но не смог выйти в

атаку из-за большого расстояния до главной цели черноморских подводников — «Явуза». С 8 по 15 апреля в район Босфор—Кефкен выходили «Нерпа» и «Тюлень». 10 апреля в 4-х милях от острова Кефкен «Нерпа» обнаружила шхуну, которую после снятия команды (8 человек) сожгли. Это была первая победа черноморских подводников в начавшейся войне.

11 апреля лодка встретила в море главные силы флота, и, передав пленных на крейсер «Кагул», вместе с «Тюленем» приступила к выполнению задачи по прикрытию сил флота со стороны Босфора. 13 апреля «Нерпа» на выходе из пролива безуспешно пыталась атаковать турецкий миноносец типа «Самсун».



«Нерпа» в походе — вид с мостика на носовую палубу, 1915 г. Артиллерия отсутствует, но в обоих ТА Джевецкого видны торпеды.



25—30 апреля ПЛ «Тюлень» выходила на позицию о.Кефкен—Босфор с задачей атаковать неприятельские корабли в случае выхода их из Босфора, обеспечивая тем самым действия главных сил флота, обстреливавших турецкие укрепления у Босфора. В ночь на 28 апреля лодка неудачно пыталась выйти в атаку на линейный крейсер «Явуз Султан Селим», поспешно отходивший в пролив после неудачного для себя боя с русской эскадрой.

С 29 апреля по 7 мая «Нерпа» действовала на коммуникациях неприятеля в районе Зонгулдак—Босфор («угольный район»). 1 мая лодка под обстрелом из стрелкового оружия с берега уничто-

жила у входа в Босфор 6 фелюг с углем, затем и сама применила свою артиллерию по двум шхунам в б.Кефкен-Адос, а на следующий день возвратилась ко входу в Босфор и потопила там парусную шхуну.

30 апреля в казну была принята ПЛ «Морж», официально завершившая, наконец, испытания.

С 7 по 15 мая в район Зонгулдак—Босфор выходила подлодка «Тюлень». 14 мая она в районе Зонгулдака обнаружила и атаковала двухторпедным залпом крейсер «Мидилли» («Midilli», бывший «Бреслау»), однако неудачно — лодка была обнаружена неприятельским береговым постом, предупредившим крейсер

«Морж» в Севастополе, лето 1915 г. Из артиллерии установлено только носовое 57-мм орудие, для кормовой 47-мм пушки имеется только банкетка-основание. На заднем плане стоит госпитальное судно «Петр Великий».

об опасности, и тот на полном ходу покинул бухту, так что командиру русской лодки, находясь под артобстрелом крейсера, пришлось стрелять торпедами вдогонку и, как оказалось, безуспешно.

14—22 мая «Нерпа» выходила для действия на коммуникации Зонгулдак—Босфор, а с 25 мая по 1 июня на позиции о.Кефкен—Босфор патрулировала ПЛ «Тюлень». При этом 28 мая у Босфора крейсеру «Мидилли» снова удалось уклониться от ее торпедного залпа. И хотя оба похода завершились безрезультатно, сам факт присутствия на коммуникациях русских субмарин вынудил неприятельское командование временно запретить выход транспортов в море.

Тем временем 23—25 мая и 28—29 мая ПЛ «Морж» дважды направлялась на позицию в районе Южного берега Крыма в ожидании возможного появления здесь кораблей противника. По возвращении в базу лодка пополнила запасы и с 1 по 7 июня выходила в район Босфор—Зонгулдак—Кефкен—Козлу для нарушения неприятельских коммуникаций.

Уничтожив 2 июня парусную шхуну у Пендераклии, через два дня лодка атаковала двумя торпедами пароход водоизмещением до 3000 т (по оценке командира) в устье реки Сакария. Это был турецкий «Эдирне» («Edirne», 646 брт). Однако последний, уклонившись, стал уходить к Кара-Су. Тогда лодка всплыла и открыла артиллерийский огонь. Когда команда покинула остановившийся под берегом пароход, «Морж» выпустил по неподвижной цели еще две торпеды, одна из которых попала в носовую часть и разрушила ее до фок-мачты. Взрыв удалось запечатлеть на фотопленку. Через три дня, 5 июня, в устье р. Сакария был задержан и сожжен парусник с углем.

6—13 июня в районе Зонгулдак—Босфор действовала ПЛ «Нерпа» (в этом походе лодкой командовал уже новый командир ст. лейтенант В.В. Вилькен 3-й). Итогом боевого похода лодки стали две выброшенные на берег после артиллерийского обстрела парусные шхуны с углем.

После ухода «Нерпы» на этой же позиции с 12 по 19 июня действовала ПЛ «Тюлень». 14 июня у Кефкена она потопила торпедой пароход «Эрдек» («Erdek», 660 брт) с грузом 739 т угля, и в тот же день впервые на Черном море имел место бой ПЛ с судном-ловушкой. Это была двухмачтовая шхуна под командова-

R. Greger



Момент потопления торпедой транспорта «Эдирне». Снимок сделан с мостика ПЛ «Морж» 4 июня 1915 г.



Вверху: прием пленных с потопленного турецкого судна на борт «Нерпы», 1915 г. На мостике стоит офицер, предположительно будущий герой-подводник М.А.Китицын, проходивший стажировку на этой лодке. На перед-

нем плане видна подъемная радиомачта в положении «по-походному».

Внизу: черноморский подплав периода Первой мировой войны.



нием старшего лейтенанта Ритшеля (Obt.z.S. Ritschel), вооруженная одним 47-мм орудием (40 снарядов). Судно, название которого не сохранилось, было зафрахтовано турецким флотом, а экипаж помимо самого Ритшеля состоял из 4 артиллеристов и 6 матросов с крейсера «Гамидие» и турецкого младшего лейтенанта в качестве переводчика. Перед полуднем западнее Кефкена ПЛ обстреляла шхуну из пулемета с дистанции около 2 км, а когда расстояние сократилось до 700 м, сама попала под обстрел пушки со шхуны. Впрочем, после 9-го выстрела ее орудие вышло из строя, а ПЛ успела ответить несколькими снарядами и удалилась на север. Как нередко случается, обе стороны заявили о победе: немцы якобы «наблюдали» не менее трех попаданий, а русские полагали, что вынудили противника выбраться на берег. Однако попаданий ни одна из сторон так и не добила. На следующий день, 15 июня, у того же Кефкена лодка сожгла трехмачтовый барк «Таиф» («Taif»; иногда ошибочно его название дается как «Tahiv») с углем, который при появлении ПЛ был брошен тянувшим его буксиром «Истанбул» («Istanbul»), поспешившим укрыться в бухточке у Кефкена. На следующий день этот же буксир отшел от Кефкена, отставившуюся в той же бухточке. А тем временем «Тюлень» 16 июня у м.Шаблы обстрелял пароход (400 т), принудив его выбраться на берег, где он был добит артиллерийским огнем и сожжен. 17 июня то же произошло с перехваченным колесным пароходом-ширкетом «Гайрет» («Gayret», Shirket № 34, 230 брт), а на следующий день у о.Кефкен были уничтожены еще 5 шхун. Этот поход сразу вывел «Тюлень» в число наиболее результативных ПЛ Черноморского флота.

В начале июля в море впервые практически одновременно вышел весь «ластотный» дивизион, обеспечивая постановку подводным минным заградителем «Краб» минного заграждения в проливе Босфор в рамках операции флота по прикрытию перехода из Николаева в Севастополь нового дредноута «Императрица Мария». При этом «Нерпа» находилась на позиции в районе Зонгулдак—Босфор, обеспечивая блокаду подхода к проливу с востока, «Тюлень» — со стороны Румелийского берега, а «Морж» — с севера. По окончании операции лодки продолжили действия на коммуникациях. Так, «Нерпа» 29 июня в б.Такат-Киой потопила пароход «Угурола» («Ugurola», 964 брт) с грузом 1022 т угля, на следующий день в б. Меджет-Киой обстреляла шхуну, а 2 июля атаквала, правда, безрезультатно, другой пароход.

ПЛ «Тюлень» обнаружила 30 июня у о.Кефкен группу парусников с грузом и потопила 5 из них. «Морж» 28 июня на меридиане Аладжиклара уничтожил парусник с грузом и пароход у Босфора, а на следующий день — большой угольный транспорт «Игнеада» («Igneaada», бывший русский пароход «Ида», 1708 брт, захваченный «Явузом» в первый день войны на Черном море) с грузом 2414 т угля. В обоих случаях ПЛ находилась под артиллерийским обстрелом береговых батарей Эльмас-Табия (за эти действия новый командир «Моржа» В.В. Погорельский по возвращении был удостоен Георгиевского оружия). Правда, атака лодкой эсминца типа «Самсун» 28 июня оказалась неудачной. Зато, завершая поход, она 3 июля потопила в районе селения Ада Рыклар три шхуны с грузом — «Инает-и Бахри», «Тиджарет-и Бахри» и «Хюдавендигар» («Inaet-i Bahri», «Ticaret-i Bahri», «Hudavendigar»), а 13 членов их экипажей были взяты в плен.

В период с 26 июня по 3 июля «Нерпа» вновь действовала в районе Босфора. 2 июля у самого входа в Босфор она потопила барк, а на следующий день — шхуну.

«Нерпу» на позиции сменил «Морж». Эта лодка действовала у Босфора с 24 июля до 1 августа 1915 г. Там же с 26 июля по 3 августа действовала ПЛ «Тю-



Командир подводной лодки «Нерпа» ст. лейтенант В.В. Вилькен.



Фото из коллекции И. Алексеева

Справа: кормовое 57-мм орудие Гочкиса на ПЛ «Тюлень».

Внизу: вид со стороны кормы на палубу «Нерпы», 1915 г.

Снимок сделан во время выхода к Босфору совместно с подводным минным заградителем «Краб» (на заднем плане).

На палубе «Нерпы» хорошо видны две белые поперечные полосы — опознавательные марки дивизиона ПЛ.

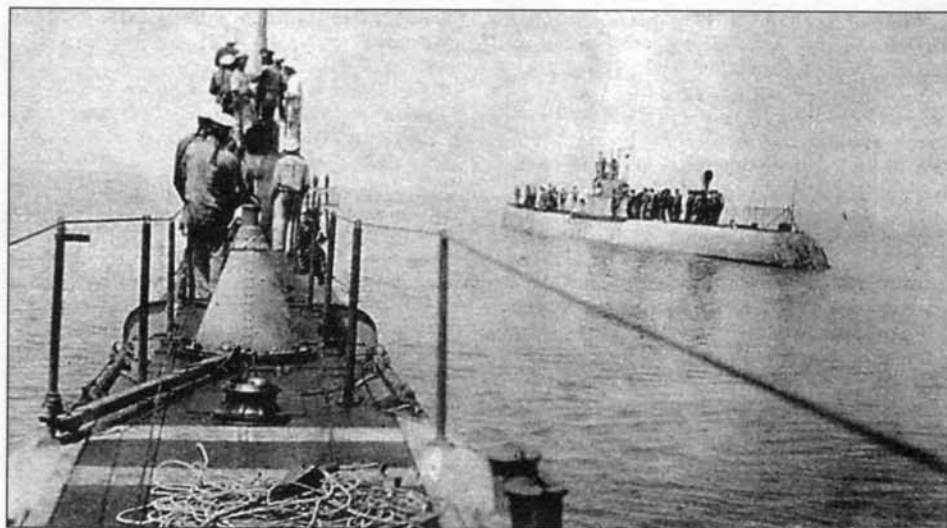


Фото из коллекции В. Зыблицкого

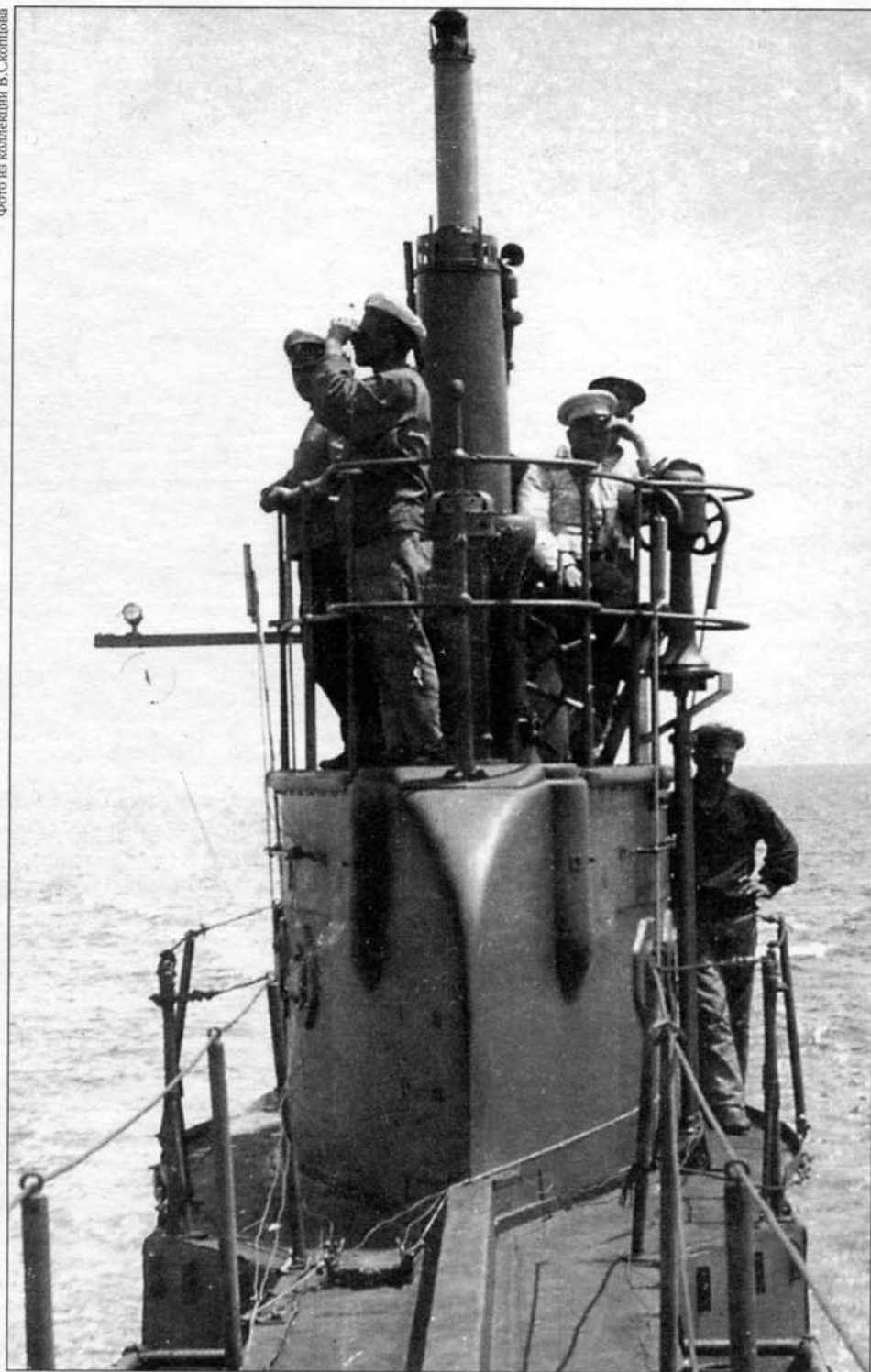
лень». При этом «Морж» 26 числа в заливе Аладжиклар неудачно атаковал торпедами 2 турецкие канлодки типа «Бурак-Рейс», а позднее совместно с «Тюленем» — также неудачно — турецкий крейсер «Гамидие» у Босфора.

«Тюленю» в этом походе повезло больше. 28 июля у о.Кефкен он обнаружил неприятельский конвой в составе нескольких угольных транспортов, следовавший в охранении линейного крейсера «Явуз Султан Селим», крейсера «Гамидие» и трех эсминцев к Босфору. Командир атаковал конвой и потопил торпедой пароход «Зонгулдак» («Zonguldak», 1545 брт). Но вот атака 29 июля этой же лодкой линейного крейсера «Явуз Султан Селим» оказалась безуспешной.

Оставаясь на позиции, лодка 30 июля у о.Кефкен потопила парусник с углем, а на следующий день вновь встретилась с судном-ловушкой — на этот раз с двухмачтовой шхуной-магоном «Дере» («Dere»), вооруженной двумя 47-мм орудиями. Это судно было зафрахтовано в июле по инициативе и на собственные средства капитан-лейтенанта резерва графа Шамаре (Graf Chamare), который и командовал импровизированным «охотником». Экипаж составляли, кроме него, лейтенант и 9 матросов с «Гамидие» а также 2 немецких унтер-офицера. И вновь «ничья»: в результате перестрелки оба противника посчитали свои действия вполне успешными (наши сообщали даже о пяти попавших 76-мм снарядах), так и не добившись фактически ни одного попадания. Их поединок был прерван огнем береговой батареи с Кефкена, вынудившим «Тюлень» погрузиться. Через два дня «Дере» прибыла в Босфор и в дальнейшем использовалась в Мраморном море против британских ПЛ и даже претендовала на попадание в корму E-20 во время стычки с ней в октябре 1915 г.

С 14 по 21 августа на позиции у Босфора вновь находилась ПЛ «Тюлень». Лодка атаковала 20.8 вышедший из пролива колесный паром «Теракки» («Terakki» Shirket № 20, 109 брт), который был вынужден выброситься на берег. Позже судно сняли с мели, но оно не восстанавливалось и было продано на слом.

С 21 по 27 августа на позиции остров Кефкен — пролив Босфор действовала «Нерпа». 23 августа близ устья р.Сакария она обнаружила неприятельский конвой и, сообщив об этом по радио находившимся поблизости русским блок-кадным эсминцам, вынудила суда конвоя выброситься на берег, где все три транспорта, а также оказавшийся поблизости буксир с баржей были уничтожены артиллерией и торпедами эсминцев «Быстрый» и «Пронзительный».



«Морж» в походе, 1915 г. Офицер на мостике в «черноморской» белой фуражке — командир лодки ст. лейтенант В.В. Погорецкий.

На следующий день атака «Нерпы» на линейный крейсер противника севернее Кефкена была сорвана: после того, как по ней с дистанции 1600 м были выпущены пять 283-мм снарядов, лодка укрывалась на глубине.

С 8 по 17 сентября на позицию в район остров Кефкен — пролив Босфор

выходила ПЛ «Морж». 12 сентября она была обнаружена и обстреляна у Босфора турецкой канонерской лодкой и береговой батареей Эльмас-Табия, но все же благополучно ушла и 14 числа в устье р.Агва уничтожила шхуну с углем. Одновременно с «Моржом» у Босфора действовал «Тюлень», возвратившийся в базу на день ранее.

В очередной боевой поход к Босфору ПЛ «Морж» выходила с 4 по 12 октября. Доклад командира лодки по окончании похода о заливаемости в шторм

мовую погоду вентиляционных труб и предложение поднять их еще на полтора—два метра остались, по-видимому, без последствий.

На той же позиции «Моржа» последовательно сменяли сначала «Тюлень» в период с 13 по 19 октября, а с 17 по 24 октября — «Нерпа». Последняя обнаружила 20 октября и безуспешно атаковала у входа в Босфор крейсер «Гамидие», следовавший в охранении двух эсминцев.

28 октября — 5 ноября 1915 г. на позиции в районе Варна—Босфор—Зонгулдак находилась ПЛ «Морж». 1 ноября у входа в пролив В.В. Погорецкий атаковал возвращавшийся от Зонгулдака линейный крейсер «Явуз Султан Селим», следовавший в охранении двух эсминцев. Непосредственно перед пуском торпед командир ПЛ заметил, что один из эсминцев (это был «Муавенет») повернул на лодку и, открыв огонь, идет на таран, но ушел на глубину, только выпустив последнюю из торпед. На лодке ясно слышали сильный взрыв через 2 минуты и, подвсплыв через четверть часа под перископ, наблюдали огромное облако дыма в районе атаки и медленно входивший в пролив крейсер противника, что и посчитали признаками попадания торпеды. На «Явузе» же в самый последний момент едва успели уклониться от двух замеченных торпед. С этого времени адмирал В.Сушон запретил использовать линейный крейсер для эскортирования даже весьма ценных угольных транспортов и конвоев, во избежание подвергать его риску быть атакованным подводными лодками. Атака эта привела на время к полному прекращению всяких перевозок в районе Босфора.

12—18 ноября «Тюлень» действовал у Зонгулдака, не добившись, правда, никаких результатов и не встретив достойных внимания целей, а 1—9 декабря его сменила «Нерпа», сумевшая потопить 8 числа у входа в Босфор один парусник. Она уже выходила в море чуть ранее, 21—23 ноября, но вынуждена была прервать поход из-за проблем с двигателем. С 10 по 21 декабря «Нерпу» сменил «Тюлень» (уже под командованием ст. лейтенанта М.А. Кितिцына), дважды, 16 и 17 числа, атаковавший у входа в пролив турецкую канонерскую лодку типа «Бурак-Рейс», безуспешно израсходовав две британские торпеды (в начале ноября с Балтики были получены 35 из них, поскольку торпеды отечественного производства вызывали нарекания ввиду сравнительно частых сбоев в работе). «Морж» из-за повреждения одной из балластных цистерн провел декабрь и январь на ремонте в Николаеве.



Фото из коллекции В.Заболотного

В наступившем 1916 году основной задачей русских подводных лодок стала борьба с неприятельским судоходством. Март и апрель ознаменовались рядом успешных десантов и наступлением русских войск в районах турецких портов Хомуркан, Офф и других. Лодки также продолжали патрулирование в районе Зонгулдака, все чаще совместно с блокадными эскадренными миносцами.

После прекращения выходов блокадных групп эсминцев в Угольный район противника командование перешло к так-

тике крейсерства лодок в районе от Зонгулдака до Босфора. С февраля 1916 г. русские подводные лодки в юго-западной части Черного моря оказались главным средством борьбы на коммуникациях противника. Кроме того, лодки начали еще и действия по нарушению судоходства между Турцией и нейтральной тогда еще Румынией, территориальные воды которой использовались для перевозок. Принимавшие в Констанце груз суда, чтобы не нарушать международные нормы, подвергались атакам русских подводников уже в болгарских водах.

Вверху: подводная лодка «Тюлень» в Севастополе, осень 1915 г.

Внизу: группа матросов с «Моржа» на пирсе подплава в Южной бухте Севастополя занимается переборкой и смазкой штока гидроцилиндра одного из бортовых ТА системы Джевецкого.



Фото из коллекции С.Белякина

В ответ турецкие и германские транспорты получили приказ следовать вблизи берега, а русским субмаринам приходилось идти за ними, а иногда даже пытаться проникнуть в гавани. Поход лодки проходил по старой схеме: днем крейсерство на вероятных путях противника в подводном положении, ночью — в надводном с одновременной зарядкой аккумуляторов. Ночью командир иногда действовал из засады — лодка, зарядив аккумуляторы, ложилась в дрейф и ждала противника. Вынужденные действия вблизи берега привели к тому, что русские подводные корабли все чаще стали попадать под удары вновь построенных береговых батарей противника и гидроавиации.

1—13 января 1916 г. «Нерпа» (ст. лейтенант М.В. Марков 3-й) ходила к Зонгулдаку, где 4 января дважды обнаруживалась германской ПЛ UB-8, а 8 числа захватила в качестве приза парусник с грузом. Однако, будучи обстреляна турецкой береговой батареей при попытке буксировки, лодка была вынуждена отдать буксир и затопить приз.

С 27 января в соответствии с распоряжением штаба командующего флотом черноморские ПЛ приступили к систематической разведке турецкого побережья в районе предполагаемой высадки будущих русских десантов (включая десант на Босфор). 28 января—10 февраля «Тюлень» нес блокадную службу у Босфора.



Командир подводной лодки «Тюлень» ст. лейтенант М.А.Китицын.

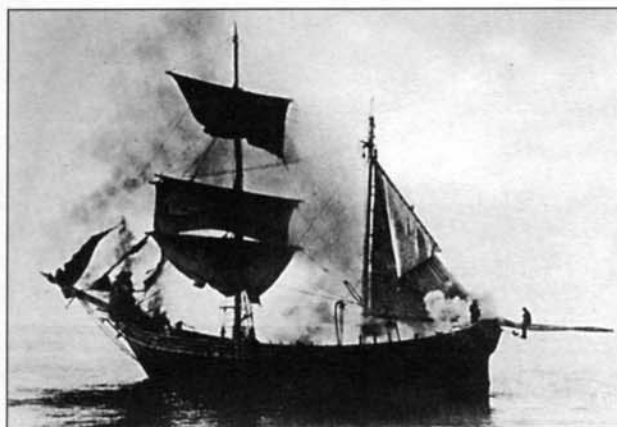
2 февраля недалеко от входа в пролив лодку впервые атаковал германский гидросамолет № 286 типа Gotha WD2 (машины именно этого типа почти всю войну оставались главным противником наших кораблей у Анатолийского побережья), сбросивший 2 бомбы. 5 февраля лодка безрезультатно атаковала два парохода, а 7 февраля также безрезультатно сама подверглась нападению все того же гидросамолета № 286, сбросившего 5 бомб. На следующий день лодка добилась наконец успеха, захватив шхуну в районе Кефкена, которая, правда, затонула при буксировке.

4—12 февраля «Нерпа» выходила к берегам Румынии и Болгарии, однако результатов не добила и была отозвана 10 числа. 11—22 февраля к Зонгулдаку выходила ПЛ «Морж». 19 февраля В.В. Погорецкий атаковал вышедший вечером из порта груженный углем пароход, за которым уже два дня велось наблюдение. Через несколько секунд после выпуска с дистанции 8 кбт двух британских торпед на лодке слышали взрыв, а затем в перископ командир наблюдал повернувшийся к берегу транспорт, имевший заметный дифферент на нос. До сих пор установить его название не удалось. Утверждение, что это был германский пароход «Керкира» («Kerkira», 2564 т) не соответствует действительности, т.к. его не было в то время в Черном море, да и вообще это было одно из очень немногих сравнительно крупных судов, не только не погибших, но даже и не получивших сколько-нибудь серьезных повреждений за всю войну. По документам противника известно, что в Зонгулдаке грузился в эти дни п/х «Сейяр» («Seyyar», 3338 брт), покинувший порт однако еще вечером 18 февраля.

Подводники отдыхают на палубе ПЛ «Тюлень» после всплытия, 1915 г. Дремлющий офицер справа — предположительно М.А.Китицын.



Фото из коллекции В.Скопцова



Горящие турецкие каботажные парусники — результат действий подводных лодок Черноморского флота. На снимке справа: потопление турецкой шхуны артиллерией «Нерпы», 1915 г.



Фото из коллекции В.Заболотного

23 февраля — 4 марта в том же районе с задачей блокады Зонгулдака действовала «Нерпа», а с 5 по 13 марта — вновь «Морж».

10 марта «Морж» со второй попытки торпедировал и потопил турецкий колесный буксир «Дарыджа» («Darica»), вышедший из-за мола в Зонгулдаке, а буксировавшиеся им 8 барж-магонов остались беспомощно дрейфовать. Обстрел, начатый береговой батареей, не позво-

лил их уничтожить. Затем лодка вошла на рейд Козлу и попыталась разрушить торпедой элеватор, пристроенный к борту стоявшего на мели парохода, откуда шла разгрузка. Однако взрыва не последовало (торпеда была позднее обнаружена и поднята противником). К тому же на лодке вышел из строя левый дизель, и она была вынуждена начать отход.

12 марта ПЛ безуспешно атаковала находившийся в дозоре у Зонгулдака ту-

рецкий вспомогательный тральщик «Рюсумет № 2» («Rusumet № 2»), но была отогнана огнем береговой батареи (по данным противника торпеда взорвалась

Пробное погружение «Нерпы» в Южной бухте Севастополя; на втором плане — ПЛ «Морж», 1915 г. Обратите внимание на изображение Андреевских флагов, нанесенных на рубках лодок.

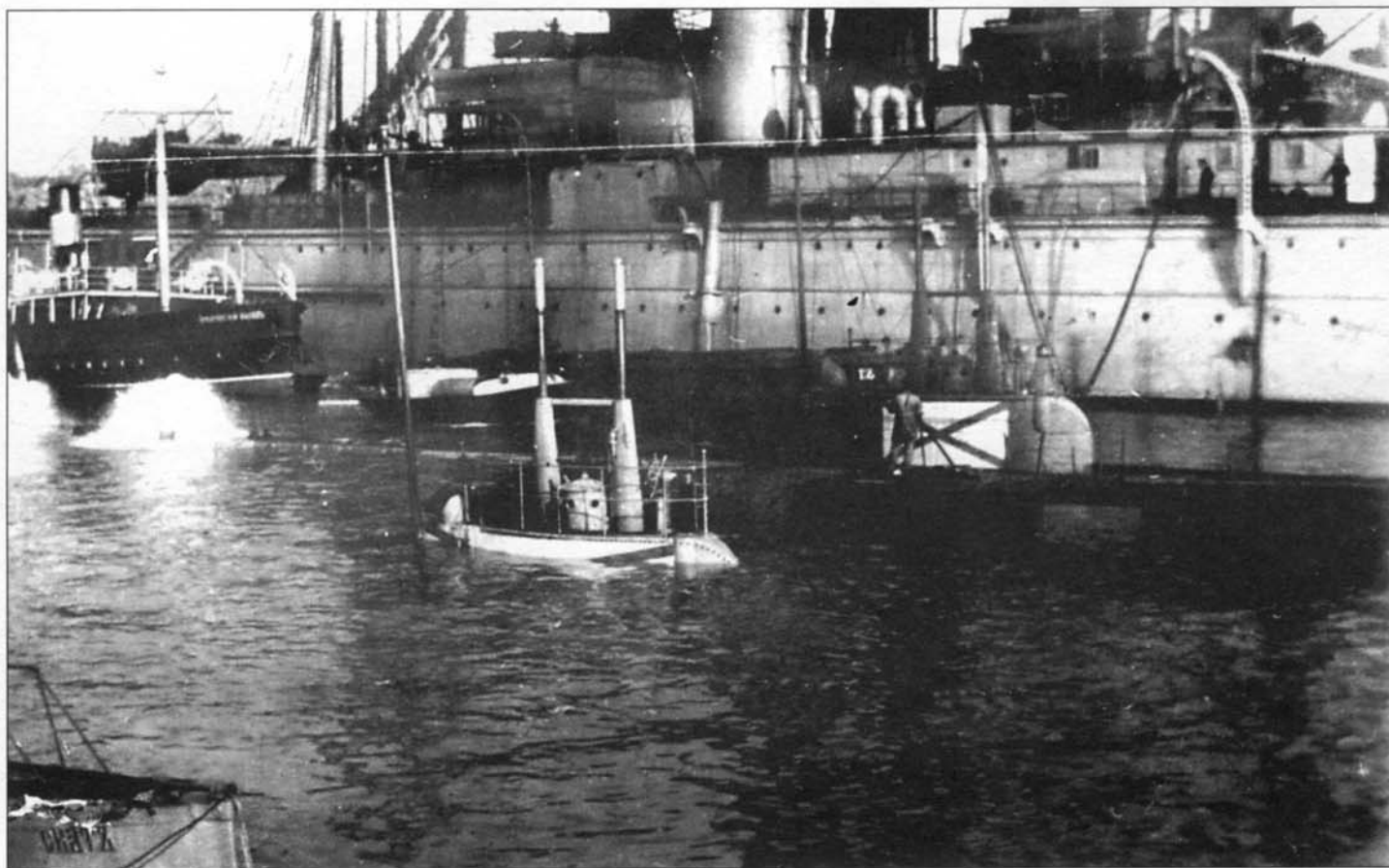


Фото из коллекции В.Скопцова

ПЛ «Тюлень» буксирует в Севастополь турецкий парусник с контрабандным грузом, 1917 г. Часть команды захваченного судна находится на палубе субмарины.

на берегу). При этом с «Моржа» были засечены места расположения батарей у м. Домуз и над Зонгулдаком. Уже находившуюся на глубине 30 футов ПЛ атаковал германский гидросамолет № 240, причем взрывом довольно точно сброшенной бомбы было смято зарядное отделение торпеды в правом носовом ТА Джевецкого. Это событие сильно повлияло на моральное состояние всего экипажа. По возвращении в Севастополь командир предложил окрасить лодку в более темный цвет, чтобы снизить заметность с воздуха, а также потребовал демонтировать со своей лодки все палубные торпедные аппараты Джевецкого, как бесполезные и представляющие опасность для самой лодки, а взамен установить зенитное орудие и пулеметы. Он уже тогда решил менять тактику и не уклоняться от атак самолетов, а пытаться сбить их. По словам Погорельского, если не удастся быстро уйти под воду (вспомним большое время «срочного погружения» и неудобства, вызванные необходимостью принудительного заполнения балластных цистерн), то «нужно вступить в бой с вражеским аэропланом, и добиться победы»!.. Тем временем в бою с аэропланами было приказано использовать стрелковое оружие — винтовки и пулеметы.... Это были первые воздушные атаки, но уже в ту войну становилось ясно, что авиация постепенно становится одной из активных противолодочных сил.

14—23 марта «Тюлень» выходил в поход к берегам Болгарии и к Босфору. 19 марта ПЛ в 5 милях от входа в Босфор обнаружила и атаковала двумя торпедами большой пароход, следовавший в охранении миноносца «Гайрет» из Зонгулдака с грузом угля. Поврежденный взрывом одной из торпед турецкий пароход «Дутор» («Dutor», бывший австрийский «Dubrovnik», 4232 брт) выбросился на берег у Галата-Бурну, девять членов его экипажа погибли.

На следующий день подлодка сместилась к болгарскому побережью, а 21 марта вернулась к Босфору, но, имея проблемы с клапаном газоотвода, что ограничивало возможность длительного пребывания лодки в подводном положении, «Тюлень» направился к о. Кефкен, где обнаружил большую группу парусных шхун с грузом угля. Сблизившись с ними, лодка начала артиллерийский обстрел, потопив в итоге 11 шхун, причем некоторые из них пришлось поджечь, а для



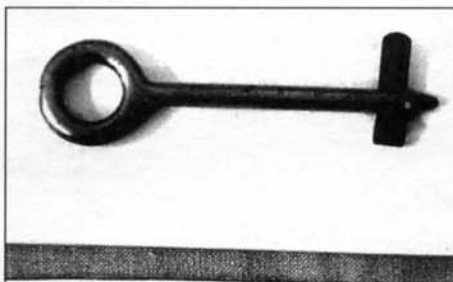
Фото из коллекции В. Скопцова



Музей КЧФ, г. Севастополь

Вверху: «Морж» вводит в Севастополь захваченную турецкую шхуну, 1916 г.

Внизу: предохранительная чека выпущенной «Тюленем» торпеды ныне является экспонатом Музея Черноморского флота в г. Севастополе.



ПРЕДОХРАНИТЕЛЬНАЯ ЧЕКА ОТ УДАРНИКА БОЕВОГО ЗАРЯДА ТОРПЕДЫ, ВЫПУЩЕННОЙ ПОДВОДНОЙ ЛОДКОЙ «ТЮЛЕНЬ» ПРИ АТАКЕ У ВХОДА В БОСФОР ТУРЕЦКОГО ТРАНСПОРТА «ДУБРОВНИК» 1 АПРЕЛЯ 1916 Г. В РЕЗУЛЬТАТЕ ПОПАДАНИЯ ТОРПЕДЫ ТРАНСПОРТ ЗАТОНУЛ.

ускорения затопления даже таранить. При возвращении 23 марта она была обнаружена южнее Севастополя германской субмариной UB-7, которая не смогла, однако, сблизиться для атаки.

26 марта — 5 апреля в район Зонгулдак—Босфор выходила ПЛ «Морж». Утром 29 марта лодка была вынуждена находиться в подводном положении 12,5 часа, что очень тяжело сказалось на самочувствии личного состава. На следующий день в 25 милях от Босфора лодка была атакована гидросамолетом, вынудившим ее погрузиться. А 3 апреля прошла в подводном положении к Босфору, обнаружила на мели у м. Кара-Бурну пароход «Дутор» и добила его британской торпедой, которая попала точно под капитанский мостик. Покинутое судно окончательно затонуло во время сентябрьских штормов. Одновременно взрывом той же торпеды был уничтожен и подошедший к борту парохода большой парусный бриг (название его установить не удалось). После выпуска торпеды «Морж» подвергся обстрелу береговых батарей, но благополучно удалился к северу.

По возвращении командир поднял вопрос о необходимости регенерации воздуха на борту ПЛ при длительном пребывании под водой, а также предложил демонтировать ТА Джевецкого, заодно вооружив лодку противозаэропланскими (зенитными) орудиями.

5—15 апреля «Тюлень» вновь выходил в поход, действуя у Анатолийского побережья в районе Босфора. 8 апреля в районе Шиле лодка была атакована гидросамолетом, сбросившим на нее 5 бомб, к счастью, мимо, а 11 числа ночью у Акчакоджи лодка перехватила и, с намерением захватить в качестве приза, обстреляла каботажный колёсный паром «Эзер-и-Мерхамед» («Eser-i Merhamet», Shirket № 42, 230 брт). При этом установленное в носовой части австрийское 88-мм орудие дало осечку, и огонь пришлось вести только из кормового отечественного 57-мм (австрийский трофей заменили уже в базе на японское 76-мм). Пароход же успел выброситься на берег и был добит днем торпедой (по данным противника торпеда прошла мимо, а пароход позднее восстановлен). В тот же день лодка потопила артиллерийским огнем бригантину (с грузом соли и керосина) и 6 барж. Возвращение в Севастополь задержалось на сутки — из-за поставленных германским подводным заградителем UC-15 мин пришлось зайти сначала в Евпаторию.

25 апреля — 4 мая в районе Зонгулдак—Босфор несла службу ПЛ «Морж». 30 апреля у мыса Шали лодка обнаружила и обстреляла артиллерийским огнем три турецких парусника, причем один из них с грузом угля потопила тараном. В тот же день лодка была дважды атакована германским гидросамолетом № 239, сбросившим по пять бомб, и одна из них попала в надстройку, к счастью, не взорвавшись.

30 апреля в море вышла ПЛ «Тюлень», возвратившаяся 4 мая в базу, но уже через 3 дня вновь отправившаяся в поход. Поначалу она патрулировала у берегов Болгарии, а перейдя к Анатолийским, потопила 11 мая у м. Кара-Бурну шхуну и в тот же день была атакована германским гидросамолетом. Все 7 сброшенных бомб упали мимо. 13 мая лодка потопила 4 шхуны у Варны, а 16 мая захватила у Игнеады и через два дня привела на буксире в Севастополь в качестве приза турецкий двухмачтовый барк «Балджи» («Balci», 144 брт; вскоре включен в состав Транспортной флотилии как «Транспорт № 179»). Попытка атаковать этот небольшой караван при подходе к Севастополю со стороны подлодки UB-7 не удалась.

Вышедший в море 20 мая и сменивший на позиции «Тюленя» «Морж» 25

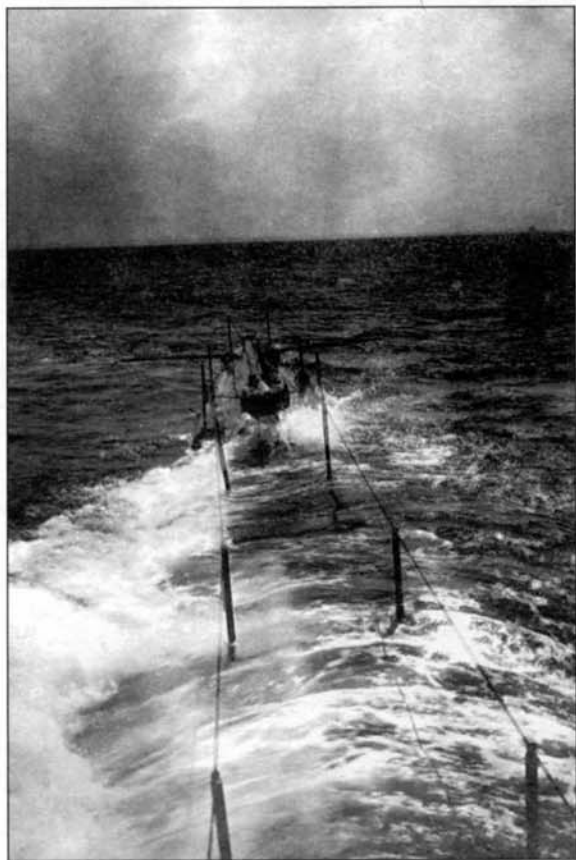
мая захватила у м. Эмине трехмачтовый барк «Бельгузар» («Belguzar», 238 брт), следовавший из Констанцы в Стамбул с грузом в 352 т керосина. 27 мая приз был приведен на буксире в Севастополь, где подводников ждала торжественная встреча. Трофей был затем зачислен в состав Транспортной флотилии Черноморского флота как «Транспорт № 178», а керосин использован как топливо для ПЛ типа «Нарвал».

С 28 мая по 7 июня в районе Зонгулдака действовала отремонтированная «Нерпа» (она ушла на ремонт в Николаев еще 9 марта), причем ввиду возросшей угрозы со стороны неприятельской авиации лодке пришлось в этом походе 1 июня находиться под водой непрерывно рекордное для своего типа время — 17 часов и 10 минут, пока не представилась возможность всплыть и провентилировать отсеки (вспомним о предусмотренных проектом 24 часах непрерывного пребывания под водой...). По донесению командира, личный состав чувствовал к моменту всплытия все признаки отравления углекислым газом.

С 8 по 14 июня в районе Зонгулдака крейсировала ПЛ «Тюлень», но из-за поломки румпеля носовых горизонтальных рулей была вынуждена возвратиться досрочно, и с 19 по 25 июня в районе Босфор—Зонгулдак снова действовала «Нерпа». В один из дней, атаковав турецкий миноносец, подводники после выхода торпеды почти сразу услышали взрыв — очевидно, она угодила в топляк, или контактный взрыватель сработал от удара о дно на мелководье. Поход пришлось прервать из-за неполадок с аккумуляторными батареями.

21—30 июня в море находилась ПЛ «Морж». Сначала лодка патрулировала в 20 милях от м. Айя, где по данным разведки ожидалось появление кораблей противника, но затем получила приказ следовать к Босфору. Вечером 23 июня на входе в пролив командир наблюдал в перископ следовавший в свою базу линейный крейсер «Явуз Султан Селим», но после часа маневрирования так и не смог занять выгодную для атаки позицию. Оповещенный по радио эсминец «Беспокойный» ответил, что догнать противника не имеет возможности...

В последующие два дня лодка дважды выходила в торпедные атаки по па-



«Нерпа» в надводном положении — волна перекачивается через надстройку, 1916 г.

роходам близ Шиле и о.Кефкен, но оба раза безрезультатно: 25 июня не удалось сблизиться с ширкетом, а вечером следующего дня в районе устья реки Мелен-Су выпущенные по германскому транспорту «Патмос» две британские торпеды с установкой скорости хода 41 узел, вероятно, просто не дошли до цели.

С 8 по 19 июля в этом же районе действовал «Тюлень», которому 16 числа удалось в устье р. Агве торпедировать каботажный паром «Хале» («Hale», Shirket № 49, 298 брт), который успел выброситься на берег. На следующий день лодка там же захватила, а затем уничтожила двухмачтовую шхуну. По некоторым данным, там же был атакован и вынужден выброситься на берег еще один паром — «Невесер» («Neveser», Shirket № 39, 287 брт). Оба парома были, однако, спасены.

16—18 июля «Нерпа» выходила к Босфору, а 20—27 июля она же совместно с ПЛ «Кит» обеспечивала проведение флотом очередной минно-заградительной операции в том же районе. С 26 июля по 2 августа ее на позиции сменила ПЛ «Морж», которой удалось 31 июля у острова Кефкен потопить шхуну.

5—6 августа ПЛ «Тюлень», имея на борту начальника разведки флота капитана 2 ранга А.А. Нищенкова и флагманского штурмана бригады подводного плавания М.Е. Крафта 2-го, в подводном положении выполнила разведку болгарского порта Варна. Подойдя к Варне с севера и обогнув минные поля, лодка скрытно, не имея карты, вошла в бухту. Периодически поднимая перископ, старший лейтенант М.А. Кителин, лейтенант А.Е. Маслов, мичман Г.М. Краузе и А.А. Нищенков нанесли на начерченную от руки схему бухты позиции береговых батарей и сняли координаты самой бухты. Покинув бухту тем же путем, как и пришел, «Тюлень» после семнадцатичасового пребывания под водой, смог, наконец, всплыть и провентилировать отсеки и зарядить батареи. На следующие сутки лодка так же скрытно вновь проникла в Варненскую бухту, но уже южным фарватером и вновь благополучно вернулась с необходимыми данными. Лодка возвратилась в базу 10 августа. Полученные разведданные были использованы командованием флота для подготовки авиаудара по Варне и постановки 1 сентября заграждения подводным минным заградителем «Краб». За выполнение рискованного задания командир лодки ст. лейтенант М.А. Кителин был представлен к ордену Святого Георгия 4 степени, а все участники похода награждены медалями и орденами.

С 5 по 15 августа в районе Босфора действовала «Нерпа». В ночь на 8 авгу-

ста она обеспечивала минную постановку эсминцами 1-го дивизиона «Дерзкий» и «Пронзительный». Днем, находясь в надводном положении близ Варны, лодка была атакована германской ПЛ UB-7, выпустившей 2 торпеды. От одной из них «Нерпа» уклонилась, вторая же угодила в правый борт между рубкой и третьим ТА Джевецкого, но не взорвалась из-за острого угла встречи с целью. От удара торпеда разломилась и затонула — можно сказать, что лодке просто повезло. Интресно, что в этот же день и в это же время германская ПЛ U-33 пыталась сблизиться для атаки с «Тюленем» у Варны, а через два дня у Босфора ей также не удалось подкрасться к «Нерпе». Оставаясь в районе, «Нерпа» 10 и 12 числа у входа в Босфор потопила артиллерией 2 шхуны.

10 августа из Севастополя на смену «Нерпе» вышел «Морж», который еще на переходе пытался установить радиосвязь с «Нерпой», но из-за грозовых разрядов сделать этого не смог. Не удалось установить с ней связь и в последующие дни. Лишь 12 августа «Морж» смог обнаружить «Нерпу», и приняв ее сначала за неприятельскую лодку, даже дважды пытался атаковать, к счастью, безуспешно. 13 августа «Морж» потопил у входа в Босфор парусник, но и сам был атакован гидросамолетом № 723, сбросившим на погружавшуюся лодку 4 бомбы, упавшие мимо. 19 августа ПЛ благополучно возвратилась в базу.

15—18 августа «Тюлень» снова выходил в море к Босфору, а 23—27 августа «Нерпа» и «Кит» там же вновь обеспечивали минно-заградительную операцию флота (4 эсминца выставили у Босфора заграждение из 320 мин).

Затем «Тюлень» совершил еще два похода к Босфору: с 26 по 31 августа и с 1 по 7 сентября. 7 сентября лодка обнаружила в гавани Эрегли несколько турецких пароходов и парусных шхун, о чем, отойдя в море, донесла по радио командованию. После этого лодка потопила в устье р. Агве парусник и направилась в базу. На следующий день гавань Эрегли была обстреляна кораблями 2-й маневренной группы флота во главе с дредноутом «Императрица Екатерина Великая». В результате удара были потоплены 4 парохода и 8 шхун неприятеля, не считая поврежденных судов.

На смену «Тюленю» на позицию к Босфору пришла «Нерпа» (3—13 сентября), а затем в очередное крейсерство вновь вышел «Тюлень» (24—30 сентября). В ночь на 29 сентября последний близ о. Кефкен обнаружил и после ожесточенного артиллерийского боя захватил вооруженный пароход «Родосто» («Rodosto», 3662 брт). Как позже выяснилось, приняв подводную лодку за миноносец, немецкие артиллеристы турецкого судна посылали все свои снаряды с перелетами. Обладая преимуществом в скорости хода, «Тюлень» отжимал противника все дальше в море и сорвал его попытку прорваться к

«Тюлень» в боевом походе, 1916 г.

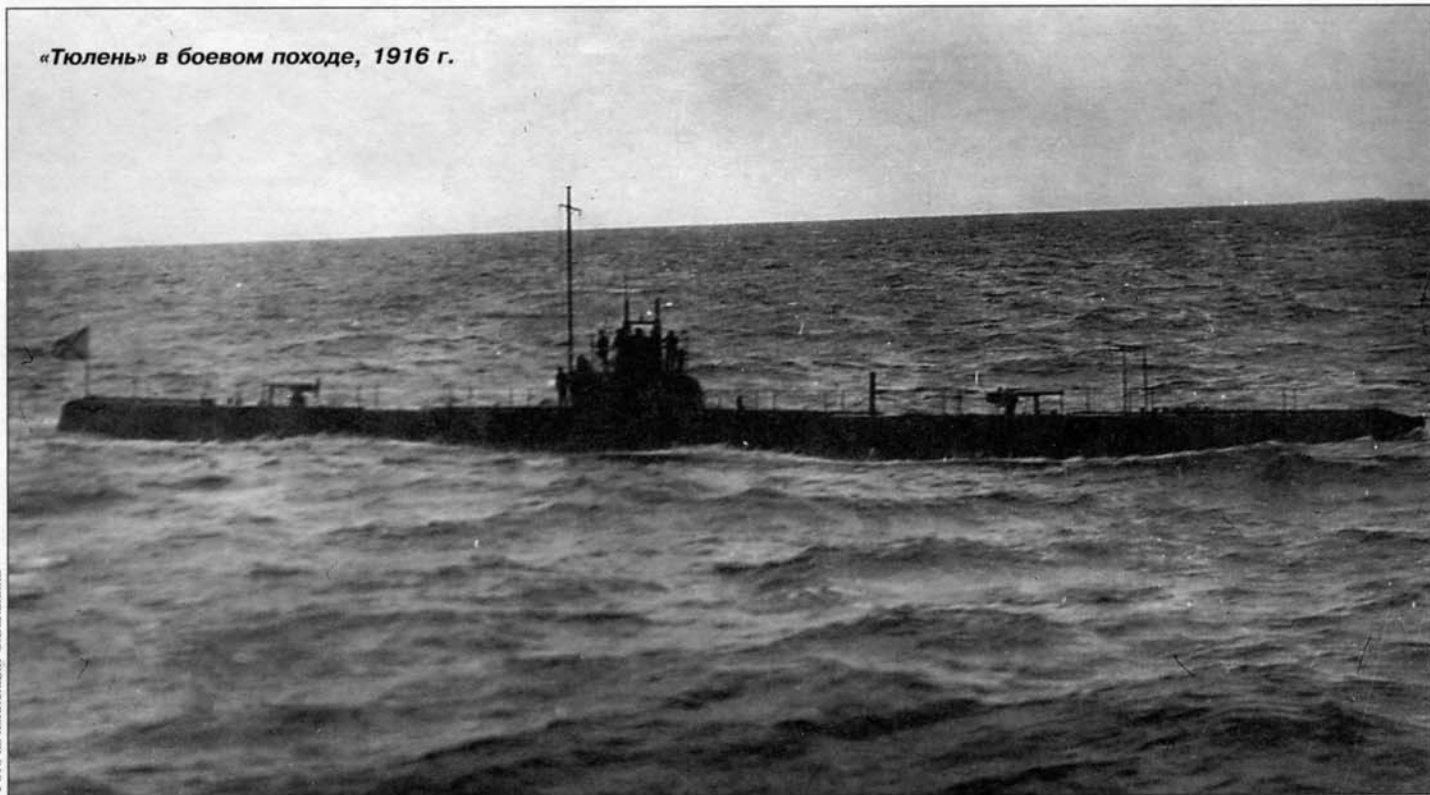


Фото из коллекции С. Балакина

берегу под защиту береговых батарей о. Кефкен. Бой продолжался уже 50 минут, на «Тюлене» подходил к концу боезапас. Мичман Краузе доложил Китицыну, что снарядов осталось только семь. Командир приказал выпустить шесть из них. Краузе лично наводил орудие, и все снаряды разорвались на пароходе — как раз там, где бушевал пожар. Этими последними взрывами на судне был перебит штуртрос привода руля и пробит главный паропровод — пароход сильно запапил, резко отвернул в сторону и вскоре остановился.

Подняв из воды шестерых немцев (командира, механика, старшего офицера, телеграфиста, комендора и матроса), а также двух турок из машинной команды, Китицын направил на «Родосто» призовую команду во главе со старшим лейтенантом Масловым. Русские моряки потушили пожар и привели приз в Севастополь. После ремонта «Родосто» был включен в состав Транспортной флотилии ЧФ в качестве «Транспорта № 149».

Позднее, действуя с 21 по 29 октября в районе о. Кефкен—Босфор, «Тюлень» 23 октября захватил и уничтожил шхуну «Лютфи Джелиль» («Lutfi Celil»), а 25-го обстрелял из орудий 150-тонный каботажный пароход «Тутсак» («Tutsak»), ко-

торый затем выбросился на берег. После неудачной попытки снять его с мели с помощью ПЛ и захваченной ею моторной шхуны «Акдениз» («Akdeniz»), пароход был взорван торпедой (его капитан взят в плен), а шхуна на следующий день затоплена. 27 октября у о. Кефкен лодка захватила парусник «Сфатос» («Sfatos») с грузом 16 т первоклассного табака и привела его в качестве приза в Севастополь.

22—25 октября ПЛ «Морж» производила разведку побережья в районе Сакария—о.Кефкен. А с 13 по 15 ноября в район Румелии для навигационного обеспечения и охранения минного заградителя «Алексей», выполнявшего постановку заграждения, выходила ПЛ «Морж» (ст. лейтенант А.С. Гадон).

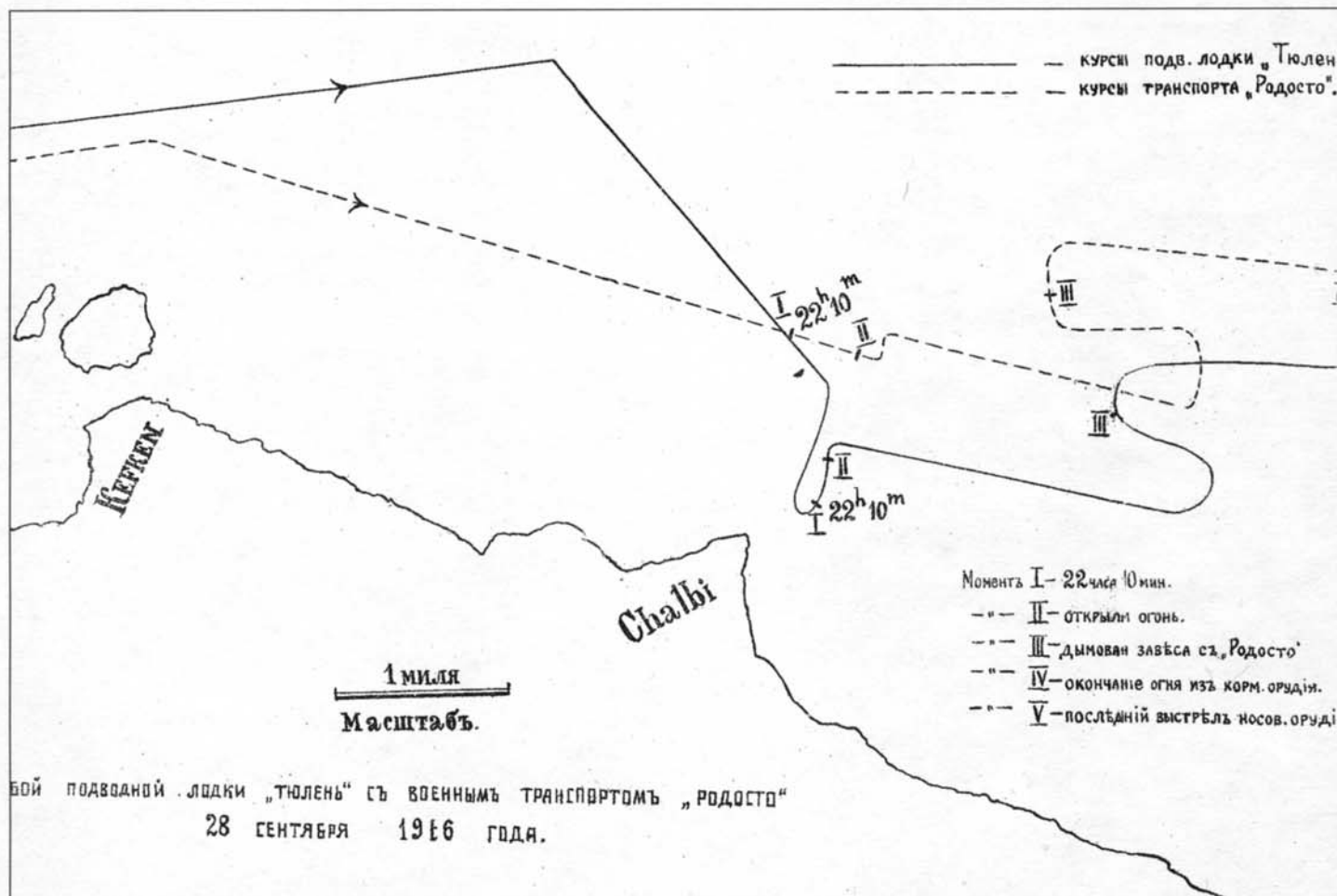
В декабре 1916 г. «ластоногие» только дважды выходили в море («Тюлень» стоял в ремонте в Николаеве, куда отправился еще 13 ноября; ремонт затянулся — особенно после повреждения аккумуляторной батареи при пожаре в феврале 1917 года, заменили ее только в мае, снятой с ПЛ «Буревестник»). При этом «Морж», покинувший Севастополь 12 декабря, уже на следующий день в районе м. Кара-Бурну Азиатского безуспешно атаковал торпедами турецкие пароходы «Ихсан» («Ihsan» Shirket № 37) и «Сют-



Фото из коллекции В.Скопова

Вверху: трофей «Тюленя» — транспорт «Родосто» в Севастополе.

Внизу: схема боя ПЛ «Тюлень» с вооруженным пароходом «Родосто», копия из официального отчета (коллекция О.Н.Ольховатского).



Подводная лодка «Нерпа» (по другим данным, «Морж») в боевом походе, примерно 1916 г. На перископе для маскировки поднят парус.

людже» («Sutludce» Shirket № 63), а находившаяся в море 21—30 декабря «Нерпа» 25 декабря в устье р.Агве перехватила и обстреляла артиллерийским огнем каботажные пароходы «Нусрет» («Nusret» Shirket № 33, 230 брт) и «Эсер-и Мерхамет» («Eser-i Merhamet» Shirket № 42), которые вели на буксире по одной парусной барже. Оба парусника были брошены и уничтожены лодкой, а «Нусрет» выбросился на берег, но позднее был снят и восстановлен. Через два дня там же лодка обстреляла пароход «Эмирган» («Emirgan»), но тому удалось спастись.

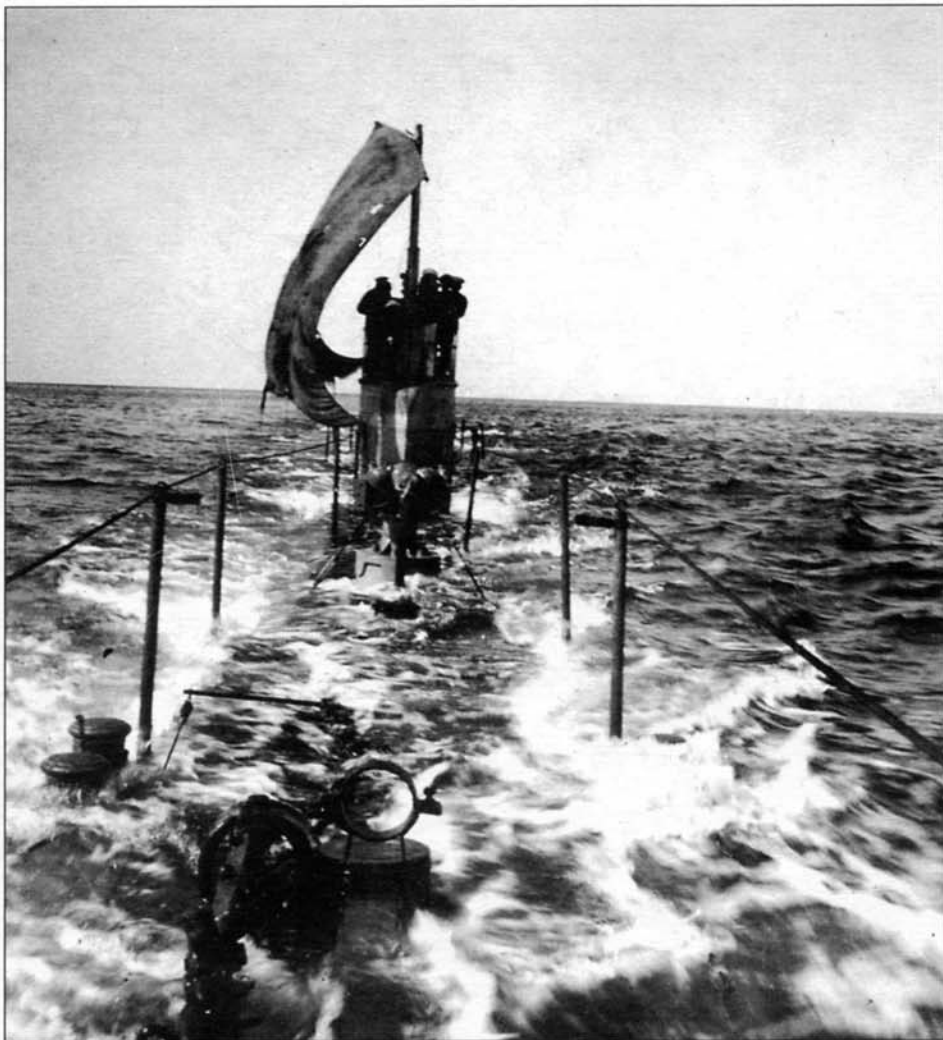
В 1917 году боевые действия бригады подплава ЧФ на коммуникациях неприятеля свелись к одиночным выходам подводных лодок. Первой в море с 3 по 7 января выходила ПЛ «Морж», обеспечивавшая у Босфора минную постановку, проводившуюся эсминцами и тральщиками. Второй ее же поход состоялся 18—28 января. При этом 23 января «Морж» захватил и уничтожил в районе м. Мидия 3 шхуны с зерном, следовавшие из занятой неприятелем Констанцы в Стамбул. А 7—14 февраля его сменила у Босфора «Нерпа».

В очередное крейсерство «Морж» выходил с 26 февраля по 7 марта. 2 марта у острова Кефкен лодка потопила шхуну № 268, но затем была обстреляна огнем береговой батареи у Чалыкая (турецкие артиллеристы утверждали, что они добились одного попадания в ПЛ). С 4 по 13 марта у Босфора действовала «Нерпа», потопившая одну шхуну с углем 6 числа.

С 1 по 11 апреля у Босфора патрулировал «Морж», потопивший в итоге две шхуны, одну у о.Кефкен, а вторую — у входа в Босфор. С 8 по 17 апреля у Босфора действовала также «Нерпа», обстрелявшая 11 числа в районе Окче-Шары буксирный пароход «Бебек» (по другим данным, пароход назывался «Мармара») и буксируемый им барк тоннажем 970 брт, следовавшие в балласте за углем в Зонгулдак. Поврежденному буксиру удалось уйти, а трехмачтовый барк был потоплен. В этот же день лодка вела перестрелку с береговой батареей, подавив ее огнем (!).

В последний боевой поход «Морж» ушел из Севастополя вечером 27 апреля 1917 г., направившись на смену в районе Босфора ПЛ «Кашалот». Домой субмарина уже не вернулась...

На основании того, как часто лодки подвергались в последние месяцы воз-



«Нерпа» в походе, 1916 г.

душным атакам, долгое время весьма вероятной считалась версия гибели «Моржа» в результате атаки германского самолета в районе Эрегли или даже обстрела береговой батареей вблизи устья реки Сакарция. Однако недавно обнаруженные документы из германского военного архива во Фрайбурге проливают свет на некоторые детали последнего похода субмарины. Оказывается, каждый раз после атак самолетов или обстрелов береговой артиллерией турецкие посты наблюдали вновь всплывавшую подлодку, которая не только не ушла из района, но и продолжала свои действия против турецкого судоходства.

30 апреля в 8:10 турецкие береговые посты донесли, что в 12 милях севернее Эрегли вблизи берега русская подводная лодка обстреливала артиллерией парусное судно. Через 20 минут вызванный в этот район гидросамолет с бортовым номером 654 (пилот Эберт) обнаружил русскую подводную лодку в момент уничтожения второго парусника (первый уже догорал) вблизи Алап-лы и атаковал ее около 9:30, сбросив в трех заходах 10 пятикилограммовых



Фото из коллекции С. Балкина

бомб с высоты около 800 м. Лодка ответила пулеметным огнем, отошла от парусника и расстреляла его артиллерией. Затем она направилась к третьему паруснику западнее селения Меленгази и подожгла артогнем и его. Командир лодки явно не желал уходить из района, где (видимо, в связи с уменьшением активности русского флота) оживилось судоходство. Примерно через час, пополнив запасы в Эрегли, этот же пилот возвратился и вновь атаковал русскую субмарину, которая, уничтожив уже четвертое парусное судно, отходила курсом на норд, отстреливаясь от самолета из пулемета. Новая порция из десятка бомб, сброшенных в несколько заходов с высоты 1000 м, так и не достигла цели, а летчик лишь наблюдал, как подлодка удалилась в море.

4 мая в 9:00 береговая охрана рейда реки Сакария, также наблюдала двига-

вшуюся в направлении Кефкена русскую субмарину, а в 10:50 батарея береговой обороны Акчаоджа выпустила 18 снарядов по подводной лодке, причем личный состав батареи наблюдал большое облако коричневого дыма вокруг рубки ПЛ, которая удалилась на север. Однако вызванный к месту событий из Эрегли все тот же германский самолет с № 654, патрулировавший в районе обнаружения лодки, ничего более не обнаружил. Во всех случаях речь могла идти только о единственной находившейся в море русской подводной лодке — «Морж».

На основе этих данных противника долгое время считалось, что лодка погибла либо у Эрегли, либо у Босфора, где позже был найден ее спасательный круг*. Но эти два района отделяет значительное расстояние и, кроме того, существовал специальный приказ командующего флотом, не рекомендо-

Матросы «Моржа» на палубе своего корабля: у поднятой радиомачты и носовой 57-мм пушки Гочкиса.

вавший русским подводным лодкам ввиду минной опасности без особой нужды входить в Босфор для атаки не очень ценных целей.

В назначенное время лодка не вышла на связь. Точнее, она в этом походе вообще не выходила на связь и не вернулась в свою базу. В Севастополе еще надеялись на чудо, и А.В. Колчак приказал послать к турецким берегам миноносцы. Они вернулись, обследовав

*В мае 1918 г., когда в Севастополь пришли немцы, они передали контр-адмиралу В. Ключковскому (ранее командир бригады подводного плавания, а в то время — командующему флотом Украины) выловленный в море вблизи Босфора спасательный круг с надписью по-русски: «Морж»... Увы, добавить к этому что-либо немецкие моряки не могли, они сами не знали ни места, ни причины гибели этой русской подводной лодки. Это на многие годы осталось тайной черноморских глубин...

район предполагаемого местонахождения субмарины и, доставив в Севастополь пленных, захваченных на судах противника; те сообщили об атаке самолетами русской субмарины у порта Эрегли и ее возможной гибели. Когда надежд на возвращение лодки уже не осталось, то в Ставку ушла телеграмма:

**Передаёт прапорщик
Андреановъ
Военная**

**Адмиралу Русину Ставка
Из штаба Черфлота НР 1080/ОП
Б/СЛ 12/5 19 30**

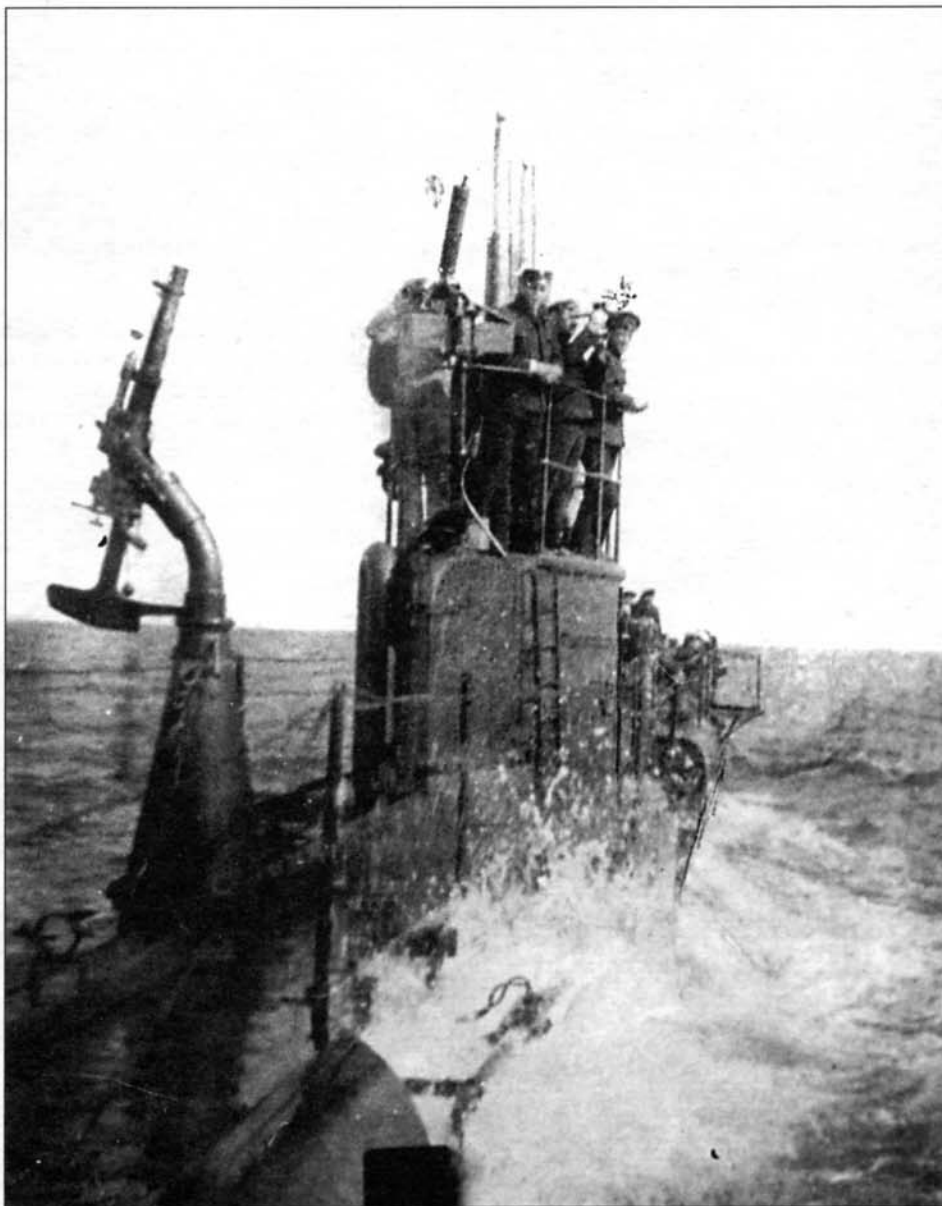
Оперативная секретная

**Вышедшая въ очередной дозоръ
28 апреля подводная лодка Моржъ
подъ командой старлейта Гадонъ до
сих поръ не вернулась Посланные
на поиски миноносцы захватили
пленныхъ которые показали что
первого мая видели бой подводной
лодки Моржъ съ гидроаеропланами
у Ерегли Вследствие этого является
предположение что лодка во время
боя погибла точка**

**19 час 25 минутъ
12 мая 1917 года
номеръ 1080/ОП
КОЛЧАК**

Вместе с подлодкой пропали без вести 42 члена ее экипажа, в том числе 6 офицеров: командир ст. лейтенант А.С.Гадон, старший офицер лейтенант Г.Ф. фон Швебс, мичманы Г.Г.Ковалевский, В.С.Шварц, Н.И.Клиндух и В.И.Брысов.*

6 июня в район восточнее Босфора выходила ПЛ «Нерпа». А вечером 10 июня из Босфора в Черное море вышел закончивший ремонт турецкий крейсер «Мидилли». Произведя нападение на небольшой русский гарнизон острова Фидониси (ныне Змеиный), крейсер поставил в районе острова мины и на обратном пути был перехвачен русскими кораблями во главе с дредноутом «Сво-



бодная Россия». Предупрежденный по радио о приближении неприятельского корабля, командир «Нерпы» ст. лейтенант А.М. Марков 4-й занял выгодную позицию севернее Босфора и атаковал возвращавшийся «Мидилли» 12 июня двухторпедным залпом из носовых аппаратов — к сожалению, безуспешно. Командиру больше нечего было делать в данном районе, и он повел свой подводный корабль в район мыса Шиле, а через четыре дня возвратился в Севастополь.

С 15 по 27 июля 1917 г. в район Босфора впервые после затянувшегося ремонта выходила ПЛ «Тюлень». В конце июня она уже направлялась в Севастополь, но выскочила на песчаную отмель и вынуждена была возвратиться в Николаев. 18 числа близ устья р. Мелен-Су она потопила шхуну, через два дня — две шхуны у острова Кефкен, а 23 июля — еще 2 шхуны у Кара-Агас и Ине-

**«Тюлень» в одном из своих
последних боевых походов, 1917 г.
Хорошо видно усиленное зенитное
вооружение — 37-мм
противоаэропланная пушка и
пулемет на крыше ограждения рубки.
На мостике первый справа — один из
офицеров подлодки — Б.П. Черняев.**

болу (кроме того, близлежащие селения были в этот день обстреляны артиллерией). 24 числа ее жертвой стал каботажный пароход «Интизам» («Intizam» Shirket № 44, 244 брт), потопленный восточнее входа в Босфор.

1 августа «Нерпа» ушла в Николаев, там была разоружена и поставлена в завод для проведения капитального ремонта, который затянулся на долгие шесть лет.

Последний боевой выход в море из числа «ластоногих» пришелся на ПЛ «Тюлень» (ст. лейтенант М.Е. Крафт 2-й)

*В журнале «Вокруг света» № 10 за 1996 г. помещена статья В.В. Лобыцына «Два памятника русским морякам: На финском острове... и на берегу Босфора», в которой помещена информация о том, что 28 июня 1996 г. на безымянной могиле русских моряков, расположенной на территории Генерального консульства России в Стамбуле, открыт памятник 42 морякам подводной лодки «Морж». Авторы убеждены, что тела членов экипажа подводной лодки «Морж» не могли оказаться на берегу пролива, уж очень далеко от берега погиб корабль. Кроме того, на мемориальной доске имеются ряд неточностей — например, указано, что на лодке погиб инженер-механик, мичман Брискин В.А., но нет фамилии инженер-механика, мичмана Брысова В.И. Тем не менее, это единственный мемориальный знак погибшим подводникам. На Родине места для подобного памятника пока не нашлось...

и состоялся с 20 по 24 сентября 1917 г. Лодка потопила у входа в Босфор парусник, а в ночь на 23 сентября у Игнеады захватила пароход «Козлу» («Kozlu», 244 брт) с грузом кожи, муки и керосина, следовавший из Варны в Стамбул, и привела его в Севастополь в сопровождении двух вызванных для этого эсминцев. Груз его по решению призового суда был продан, а само судно, переименованное сначала в «Почин», а затем в «Надежду», некоторое время служило в качестве транспорта.

Из числа строившихся для Черного моря новых субмарин типа «Лебедь», представлявших собой дальнейшее развитие «моржей», в боевых действиях успела принять участие только одна ПЛ «Гагара», вступившая в строй 20 июня 1917 г. (ст. лейтенант А.М. Беляев). Она дважды ходила к Босфору, потопила 6 парусников в августе и вынудила выброситься на берег пароход «Ватан» («Vatan», 516 брт) 12 октября у Игнеады (впоследствии судно было восстановлено).

3 декабря в силу подписанного между русским и германо-турецким морским командованием перемирия боевые действия на Черном море прекратились.

Интервенция и гражданская война

После ухода части Черноморского флота в Новороссийск 30 апреля 1918 г.* подводные лодки в полном составе остались в Севастополе, занятом 1 мая немецкими войсками без боя. До осени бывшие русские корабли, стоявшие в гавани, немцы не трогали, в основном интересуясь транспортом и вспомогательными судами. Однако положение изменилось 4 октября, когда германский вице-адмирал Г. Гопман обра-

тился к русским морским властям в Севастополе и зачитал документ, подписанный представителем РСФСР в Берлине А.Иоффе от 24 сентября 1918 г. за № 745. Там говорилось, в частности, что «...бывший императорский флот, оставаясь собственностью Российской Республики, до заключения мира находится в управлении германского адмиралтейства, он передается с возмещением потерь и вознаграждением Российской Республике после мирного договора, а поэтому линейные корабли «Воля», «Иоанн Златоуст» и «Евстафий», а также миноносцы и подводные лодки будут приняты в использование германской стороной». В силу этого русским командам рекомендовалось покинуть эти суда. Командам рекомендовалось подчиниться указанному распоряжению, при этом всем обещалось жалование за 2 месяца и эвакуация поездом до Мелитополя и далее в родные места.

Интерес к попавшим в их руки подводным лодкам бывшего Черноморского флота немцы проявили еще задолго до появления указанного документа. Однако из-за отсутствия достаточного числа подготовленных подводников, а также по причине значительного износа материальной части самих лодок только 4 наиболее исправные из них были включены немцами в состав своей подводной флотилии как US-1 (бывшая «Буревестник»), US-2 (бывшая «Орлан»), US-3 (бывшая «Утка») и US-4 (бывшая «Гагара»)*.

Испытания US-3 проводились 13 июня и 1 августа 1918 г., включая выходы в море с немецким экипажем. US-4 выходила на испытания вблизи Севастополя 17 и 25 мая (обе лодки испытывались силами личного состава немецкой подводной лодки UB-14 под непосредственным командованием ее ко-

мандира Б.Эллеке (Obit.z.S. Vodo Elleke). Не исключено, что испытания двух или даже трех других бывших русских подводных лодок могли проводиться приблизительно в это же время. Находившийся в это время в Севастополе подводник Н.Монастырев с удивлением отмечал, что германские подводники так и не рискнули осуществить погружение на русских лодках, ограничившись маневрированием в надводном положении и пробным опусканием ПЛ под воду с помощью плавкрана.

Однако воспользоваться в своих целях доставшимися им более крупными и сильнее вооруженными русскими лодками в боевых условиях или увести их в турецкие порты немцы просто не успели. К осени 1918 г. стало ясно, что Германия и ее союзники проиграли войну. 23 октября германский адмирал Гопман неожиданно объявил морскому представителю Украины контр-адмиралу В.Клочковскому, что он передает Украине русский флот без права поднимать на кораблях Андреевские флаги. Примерно в то же время группа офицеров-подводников во главе с В.В. Погорецким взялась за восстановление стоявшей у причала в Южной бухте и частично разграбленной немцами ПЛ «Тюлень». Погрузка снарядов на нее, например, осуществлялась скрытно от немцев, преимущественно ночью.

1 ноября 1918 г., после подписания перемирия, Турция открыла проливы для кораблей стран Антанты. А вслед за этим последовала капитуляция остальных стран-сателлитов кайзера. 24 ноября, в день прибытия в Севастополь первого корабля интервентов — британского крейсера «Кентербери» — на линкоре «Воля», миноносцах и субмаринах «Гагара», «Тюлень» и «Утка» были подняты

Подводные лодки в Севастополе во время германской оккупации, 1918 г. Крайняя субмарина слева — «Краб», третья слева — «Тюлень».

* Здесь и далее даты по новому стилю.

* Аббревиатура US означает U-Boot Sewastopolische.

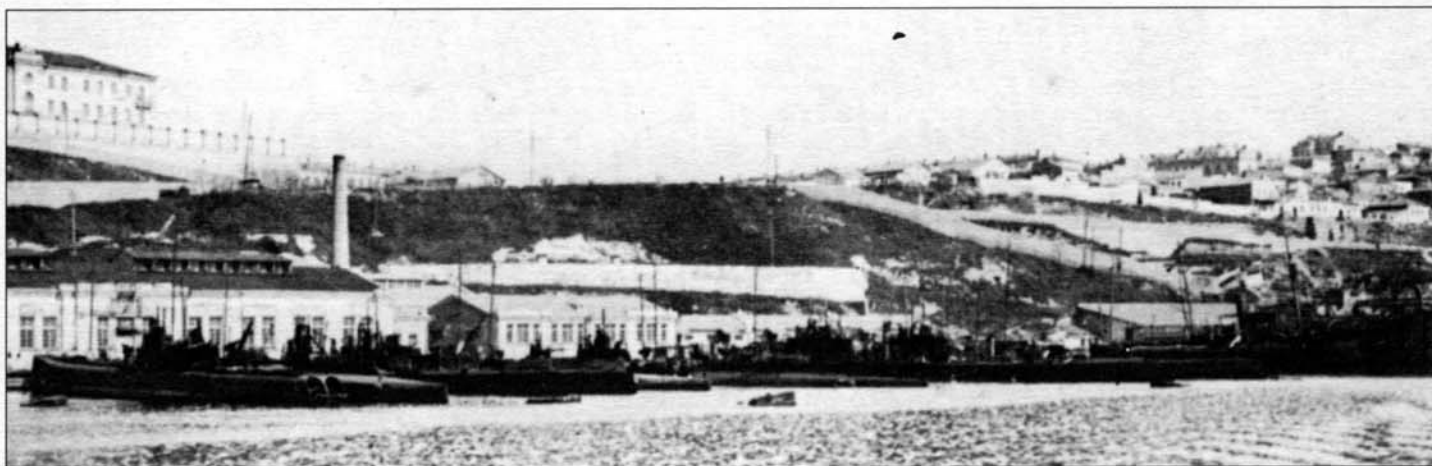


Фото из коллекции В.Заболотного

**«Тюлень» в составе
белого флота, 1919 г.**

Андреевские флаги. Правда, в море они могли выходить только с разрешения союзников и при наличии на борту английского офицера.

Когда же в марте 1919 г. в Севастополе бывшие русские морские офицеры предприняли попытку формирования морских сил, первыми их кораблями стали подводная лодка «Тюлень» и вооруженный пароход «Полезный».

24 марта 1919 г. «Тюлень» ходил из Севастополя в Азовское море, где в условиях тяжелой ледовой обстановки в районе Геническа поддерживал артиллерийским огнем оборонявшиеся части белых. 27 марта лодка в сопровождении ледокола подошла к гавани Геническа и обстреляла стоявшие там суда, а также вокзал и портовые сооружения. Вечером того же дня лодка совместно с французским эсминцем «Деротье» обстреляла скопление красных на берегу, а 5 апреля возвратилась в Севастополь из-за повреждения рулевого устройства.

Когда в конце апреля 1919 г. к Севастополю приблизились наступающие войска красных, союзники приняли решение об эвакуации всех плавсредств. Все, что не удалось вывести, подлежало уничтожению. Из-за восстания на кораблях французской эскадры (по соглашению между союзниками, Севастополь входил в зону ответственности французов) и опасения, что красные захватят в Севастополе корабли бывшего Черноморского флота, туда срочно пришла британская эскадра. Белые, несмотря на запрет союзных властей выходить в море, все же успели увести из Севастополя в Новороссийск часть кораблей и судов, в том числе лодки «Тюлень», «Утка» и «Буревестник». Но оставшимся не хватило буксиров, поэтому уже выведенные на рейд 7 субмарин — «Гагара», «Орлан», «Кит», «Кашалот», «Нарвал», АГ-21 и «Краб» — были затоплены англичанами путем открытия кингстонов и подрыва зарядов...

С 3 мая 1919 г. «Тюлень» входил в состав Морских сил Юга России и участвовал в ряде боевых операций. После прорыва белого флота в Днепро-Бугский лиман в начале августа 1919 г. и последующего занятия Николаева и Херсона лодка заходила в Николаев (там же с 1917 г. стояла в ремонте разоруженная и лишенная аккумуляторов «Нерпа»). Там часть экипажа «Тюленя» перешла на взятую у красных без боя новейшую ПЛ АГ-22 и перевела ее в Севастополь. Правда, из-за отсутствия

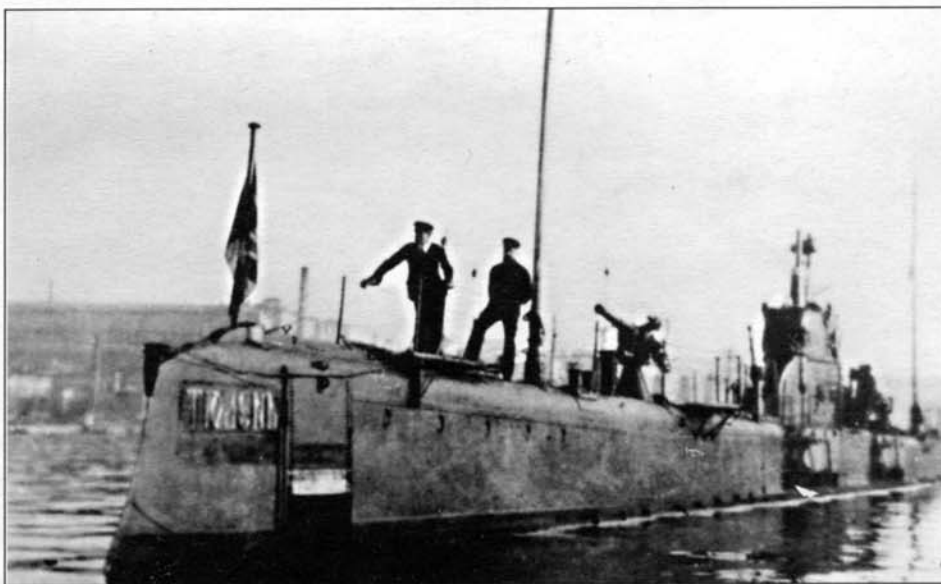


Фото из коллекции С. Балакина

у противника флота подводные лодки использоваться по прямому назначению не могли. Поэтому вся их деятельность ограничивалась ведением разведки, дозорной службы, сопровождением транспортов и т.п., иначе говоря, решением задач, доступных небольшому вооруженному артиллерией надводному кораблю. Так, «Утка» (ст. лейтенант Н. Монастырев) во время эвакуации белыми Новороссийска 14 марта 1920 г., стоя у мола №1, обстреливала из своих орудий наступающие части Красной Армии. После эвакуации Новороссийска и Одессы «Тюлень» и «Утка» использовались белым командованием для разведки в северо-западной и в восточной частях Черного моря, скрытной доставки на занятое неприятелем побережье оружия и офицеров. Так, по оперативным документам красного командования, отмечалось присутствие подводной лодки «Утка» в Каркинитском заливе, где она вела наблюдение с заходом в п. Хорлы.

1 августа 1920 г. «Тюлень» сопровождал к Очакову линкор «Генерал Алексеев» и яхту «Лукулл» с командующим флотом адмиралом М. П. Саблиным, а затем до 16 сентября поочередно с «Уткой» осуществлял разведку близ Одессы наблюдая за движением судов. После этого лодки ушли в Севастополь.

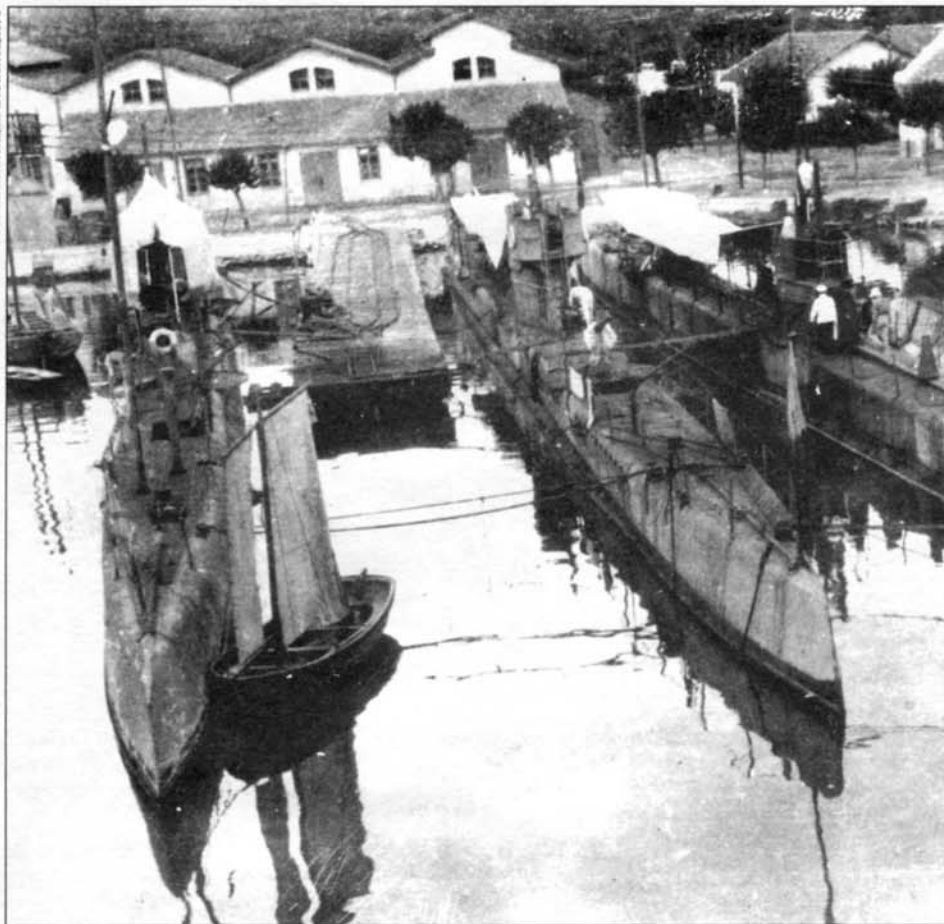
6—7 октября «Утка» совместно с крейсером «Алмаз» обеспечивала эвакуацию из Сочи казачьих частей генерала Фостикова, оказавшихся там после отступления с Кубани.

После эвакуации армии генерала П. Н. Врангеля из Крыма «Тюлень» вместе с другими кораблями белого Черноморского флота, имея на борту семьи офицеров с детьми, ушел сначала в Стамбул, а затем в Бизерту, куда прибыл 26 декабря 1920 г. (Франция

взяла остатки русского флота под свое покровительство).

В Бизерте был собран костяк из лучших кораблей эскадры, которые прошли там ремонт с докованием и частично были законсервированы, включая подводные лодки. Там русские лодки до октября 1924 г. оставались в технически исправном состоянии, хотя численность экипажей постоянно сокращалась. Последним командиром ПЛ «Тюлень» (с июня 1921 г.) в Бизерте стал ст. лейтенант С. В. Оффенберг. На «Утке» было налажено печатание «Морского сборника», последний номер которого увидел свет в ноябре, незадолго до официальной ликвидации эскадры в связи с официальным признанием правительством Франции СССР. 6 ноября 1924 г. Андреевские флаги на всех ее кораблях были спущены и экипажи навсегда покинули их.

Сами корабли были в октябре 1924 г. признаны собственностью Советского правительства и были проданы Франции на слом трестом «Рудметаллторг». Разделкой кораблей в Бизерте занималась специально созданная для этого фирма во главе с русским инженером А. П. Клягиным. Но поскольку с момента продажи на слом до фактического начала разборки проходило немало времени, корабли долгие годы продолжали ржаветь, постепенно разрушаясь от жары и влаги. Вскоре только нанесенные в носовой части большие белые цифры номеров, означавшие очередность разборки, отличали бывшие русские корабли друг от друга. К началу 1930-х гг. был разобран и «Тюлень». Единственной памятью об эскадре остается воздвигнутый в Бизерте русскими православный храм с памятной доской, где перечислены названия всех пришедших туда кораблей.



Подводные лодки русской эскадры в Бизерте, 1922 г.; слева — «Тюлень»

Последняя из «ластоногих», «Нерпа», при освобождении Николаева 31 января 1920 г. красными, стала трофеем наступавших войск. 3 июня 1923 г., по окончании капитального ремонта, ее ввели в состав Морских сил Черного моря. С лодки были сняты ТА Джевецкого, а ниши под них заделаны, загружены аккумуляторные батареи и восстановлена артиллерия. 25 января 1923 г. Почетным моряком в списки экипажа подводной лодки, переименованной в «Политрук»,

был зачислен командующий Вооруженными Силами Украины и Крыма М.В. Фрунзе. В 20-х гг. на лодке служил Ю.Пантелеев, будущий известный советский адмирал. «Политрук» прошел капитальный ремонт в 1925—1926 гг., но 3 ноября 1929 г. был выведен из боевого состава флота как окончательно устаревший, разоружен и передан Главному военному порту Морских сил Черного моря на хранение. 3 ноября 1930 г. ПЛ исключили из списков РККФ

и сдали в Севастопольский военный порт для реализации. По одним данным, лодку разобрали в 1931 г.; по другим, ее корпус до начала Великой Отечественной войны находился в распоряжении черноморской партии ЭПРОН и использовался в качестве учебного объекта при тренировках водолазов.

В заключение несколько слов о том, как сложились судьбы командиров «моржей» военного времени и тех, кто имел отношение к созданию этих кораблей.

Первый командир «Нерпы» капитан 1 ранга Б.В. Соловьев (1886—1957), из дворян, к 1917 г. возглавлял школу подводного плавания в Балаклаве. Служил в белом флоте, в 1920 г. эвакуировался в Турцию, позже жил во Франции.

Второй командир ПЛ «Нерпа» капитан 1 ранга В.В. Вилькен 3-й (1883—1956), из дворян, к 1917 г. был начальником 3-го дивизиона бригады подплава ЧФ, во время гражданской войны служил в белом флоте, с кораблями которого в 1920 г. и ушел в Бизерту. Позже жил во Франции и Германии.

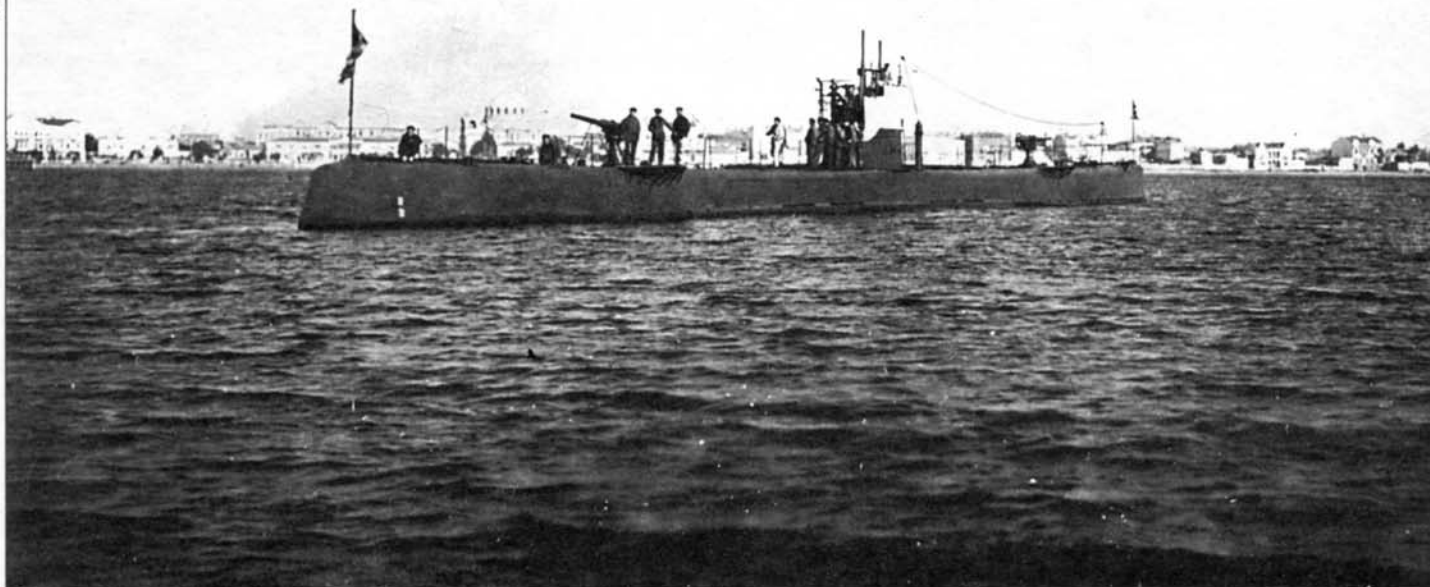
Третий командир «Нерпы», капитан 2 ранга М.В. Марков 3-й (1884—?), из дворян Костромской губернии, судьба после 1917 г. неизвестна.

Первый командир «Тюленя» капитан 1 ранга П.С. Бачманов (1884—?), из потомственных дворян Новгородской губернии, к 1918 г. был командиром Сулинского порта на Дунае, во время гражданской войны служил у белых. Позже был в эмиграции, однако точно установить его судьбу не удалось.

Второй командир «Тюленя» капитан 1 ранга М.А. Кителин (1885—1960), из потомственных дворян Киевской губер-

Подводные лодки «Тюлень» (с цифрой «7» на борту) и «Утка» (с цифрой «9») в ожидании разборки. Бизерта, конец 1920-х гг.

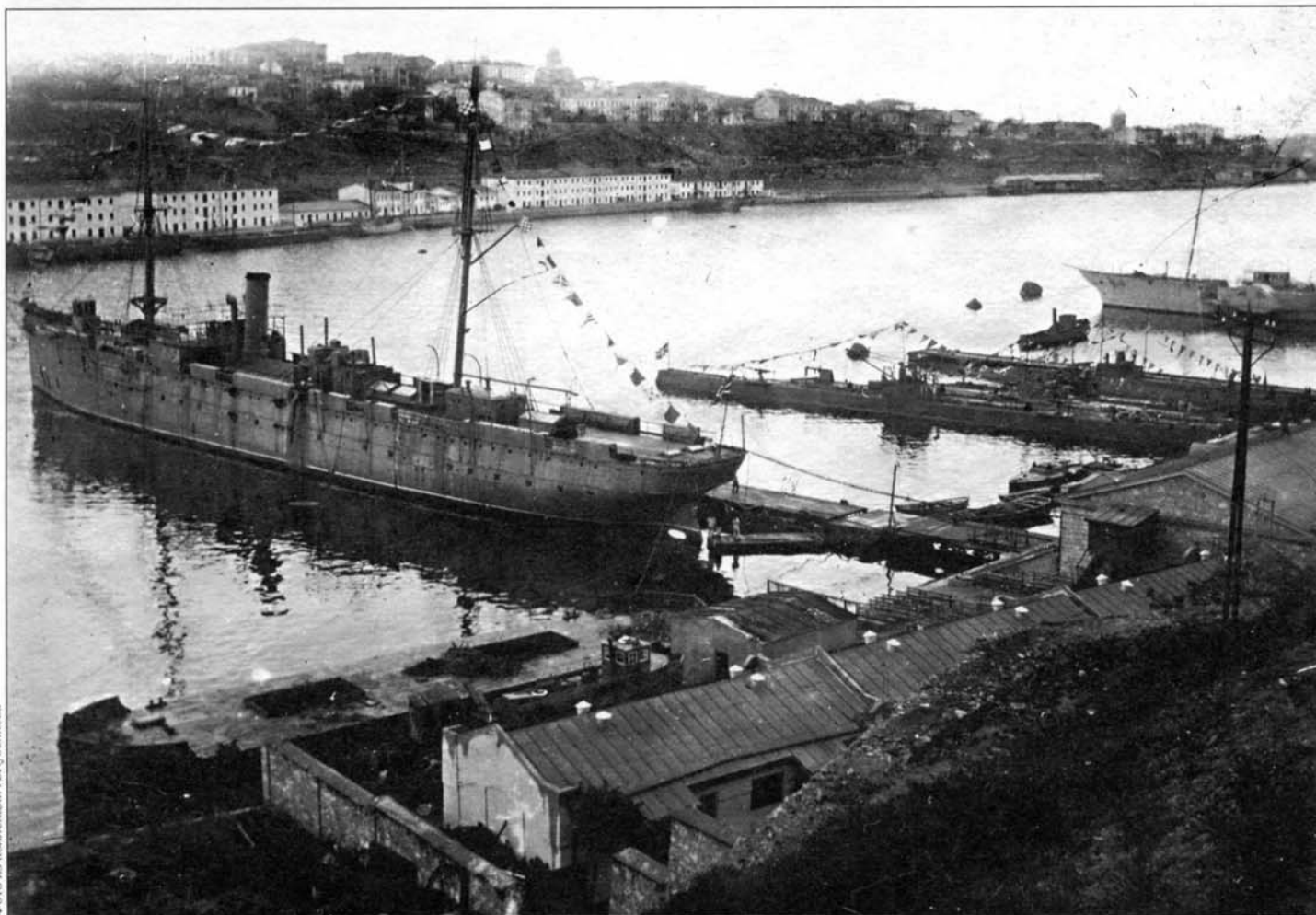




Вверху: подводная лодка «Политрук» (быв. «Нерпа») на рейде Евпатории, вид с кормы, 1920-е гг.

Внизу: «Политрук» и подводные лодки типа АГ в Южной

бухте Севастополя. Слева стоит плавбаза «Березань», справа на дальнем плане — плавбаза «Красный моряк» (быв. «Эриклик»).





«Политрук» в 1920-е гг. После модернизации ПЛ получила два 75-мм орудия системы Канэ.

нии, в 1920 г. возглавил беспримерный переход с Дальнего Востока вспомогательного крейсера «Орел» и транспорта «Якут» в Черное море, откуда после эвакуации Крыма ушел с белой эскадрой в Бизерту, а в 1922 г. уехал в США, где проживал в г. Санкт-Петербурге (Флорида). Был одним из основателей Общества офицеров Российского Императорского флота в Америке, автор ряда мемуаров.

Третий командир «Тюленя» капитан 2 ранга М.Е. Крафт 2-й (1888—1951), из потомственных дворян Курской губернии, с 1919 г. служил в белом флоте, эвакуировался с эскадрой в Бизерту, позже уехал в Париж и далее в Колумбию.

Последний командир лодки, ст. лейтенант С.В. Оффенберг из Бизерты в 1924 г. уехал в Америку и до 1981 г. жил в Канаде.

Второй командир «Моржа» капитан 1 ранга В.В. Погорецкий (1885—1970), из потомственных дворян, активный участник белого движения, в 1919 г. служил на Черном море, а в 1920—1922 гг. — на кораблях Сибирской флотилии белых, эвакуировался в Харбин. После жил в Шанхае, затем уехал в Канаду.

Командир 1-го дивизиона, а затем и бригады подплава ЧФ контр-адмирал В.Е. Клочковский (1873—1930), происходивший из потомственных дворян, с мая 1918 г. командовал Украинским

флотом при правительстве гетмана П.Скоропадского, с ноября 1919 г., после прихода в Севастополь союзной эскадры, некоторое время был главным командиром Севастопольского порта. Затем ушел в отставку и эмигрировал в Польшу, где до 1930 г. служил в польском флоте.

Бывший глава подкомиссии МГШ, в 1909 г. остановивший свой выбор на проекте ПЛ Балтийского завода, А.О. Гадд (1895—1960) к 1917 г. был контр-адмиралом, остался в Гельсингфорсе в марте 1918 г. и до конца своих дней прожил в Финляндии.

Наконец, главный конструктор проекта ПЛ типа «Морж», И.Г. Бубнов (1872—1919), генерал-майор корпуса корабельных инженеров, профессор, после октябрьского переворота 1917 года перешел на службу в РККА, продолжая свои научные разработки. Умер от тифа в Петрограде.

ОЦЕНКА ПРОЕКТА

Оценивая сильные и слабые стороны проекта ПЛ типа «Морж», следует отметить следующее. Лодки представляли собой наиболее современные и сильно вооруженные корабли своего класса в русском флоте. По воспоминаниям современников, служба на «моржах» считалась престижной, а сильное вооружение, относительная надежность систем и механизмов и огромный, по меркам Черного моря, район плавания позволял им достаточно долго находиться в заданном районе. По мнению Н.Монастырева, субмарины типа «Морж» нравились подводникам и благодаря их высоким ТТХ фактически представляли собой «все подводные силы Черноморского флота». Подводники очень высоко ценили эти корабли, а некоторые командиры даже всерьез предлагали осуществить прорыв через Босфор в Мраморное море (по аналогии с тем, как это сделали в то же время англичане, в подводном положении скрытно форсировавшие с противоположной стороны — через Дарданеллы) для атаки на находившиеся там немецкие крейсера. Но командир бригады капитан 1 ранга (впоследствии контр-адмирал) В.Е. Клочковский эти проекты категорически отвергал.

Сам он, ранее неоднократно критикуя лодки конструкции И.Г. Бубнова, после более близкого знакомства с «Нерпой» резко изменил свое мнение. Вот цитата его письма к капитану 2 ранга Игнатьеву от 7 июня 1915 г.: «...из «нерп» получились хорошие лодки... Благодаря применению французского принципа управления кормовыми горизонтальными

рулями лодка теперь может менять глубину на 30 футов за 40 секунд — т.е., она весьма подвижна в вертикальной плоскости. Погружение очень быстро и просто на ходу и на месте. Но такой недостаток, как громадная (так в тексте — авт.) подводная циркуляция, остался — с этим при данной форме корпуса ничего не сделаешь. В общем, лодки весьма легко управляемы «в руках» у командира. Но что касается деталей, то, конечно, многое нужно изменить.

Необходимо устроить центральный пост управления, хотя бы только для всех рулевых. Необходимо поднять вентиляционные трубы, т.к. в них в свежую погоду попадает вода [об этом же писали в своих рапортах и командиры ПЛ в ходе войны]. Необходимо изменить вентиляцию батареи, т.к. в свежую погоду ее нельзя заряжать. Необходимо перейти и к современным перископам с тонкою оконечностью трубы — для уменьшения видимости и буруна.

Вообще, нужно внести целый ряд усовершенствований. Я очень доволен, что на эти лодки поставлены амурские дизеля, а не заказанные в Германии. Хотя ход и мал (10 узлов под обоими и 7 узлов под одним), но надежность такова, что лодка за каждый поход охватывает по 1500 миль без отказа...».

Не были обойдены вниманием технические ГУК и другие проблемы «моржей». Так, 28 августа там было решено взамен установленных временно 250-сильных дизелей позже все же установить на лодки по два 600-сильных двигателя Фельзера (более подробных данных отыскать не удалось).

Наконец, 11 сентября 1915 г. Морской министр утвердил доклад Моргенштаба об установке на лодках артиллерии, обязательно предусмотрев при этом «...для стрельбы по аэроцелям иметь на изогнутом штыре одно 37-мм орудие и 3-линейный пулемет; снаряды к 37-мм орудиям иметь дымные или с дистанционной трубкой (взрывателем). Проведенный авторами анализ доступных к настоящему времени материалов позволяет предположить, что такие средства ПВО из трех черноморских ПЛ успел получить во время ремонта только «Тюлень». При этом взамен ранее существовавшей радиомачты, закрывавшей углы обстрела установленной 37-мм противозаэропланной пушки, на корабле установили две, также съемные — по одной в нос и в корму от рубки.

Отметим также, что очень скоро, уже в середине 1915 года обнаружилась очевидная нерациональность помещения ТА Джевецкого в бортовых вырезах. Благодаря последним, даже при сравнительно спокойной погоде, происхо-



На подводной лодке «Политрук»: в кают-компании и на верхней палубе, 1920-е гг.



дило заливание верхней палубы водой, не позволяя держать входные люки открытыми и затрудняя управление лодкой. Тем самым снижалась мореходность лодки в целом, а при свежей погоде появлялись обоснованные опасения и за сохранность торпед в наружных ТА «моржей» (тот же недостаток оказался присущ и аналогичным по конструкции первым ПЛ типа «Барс» на Балтике). В этой связи, уже 15 августа Моргенштаб обратился в ГУК с отношением, указывая на необходимость заделки бортовых вырезов, поскольку преимущества от этого «гораздо важнее возможности стрельбы из ТА Джевецкого при ходе в позиционном положении, т.к. таковая может понадобиться только при внезапном расхождении с неприятелем на противоположных курсах ночью или густой туман на близком расстоянии»...

В то же время, по мере вступления в строй подводных лодок типа «Нарвал» налицо стали и очевидные недостатки бубновских однокорпусных и беспереборочных субмарин. Напомним, что «нарвалы» при равном с «моржами» вооружении имели водонепроницаемые переборки и втрое меньшее время погружения.

В этой связи, вероятно, уместным будет вспомнить, что еще Постоянная комиссия отмечала по результатам испытаний подводных лодок типа «Морж», что те: «...не достигли уровня заданий не только по надводной, но и по подводной скорости». Наиболее серьезные недостатки данного типа лодок — отсутствие подразделения на отсеки, отрицательное влияние на мореходные качества бортовых вырезов для аппаратов Джевецкого, неудобства синхронного управления носовой и кормовой парами горизонтальных рулей и, наконец, длительное, для условий Первой мировой войны, время погружения.

К этому следует добавить отмеченные еще при испытаниях «Нерпы» конструктивные недостатки, слабость тор-

педного вооружения, отсутствие центрального поста управления горизонтальными рулями, малое время непрерывного нахождения под водой (в силу ограниченного запаса сжатого воздуха и нерешенности проблемы регенерации в подводном положении), весьма скромные санитарно-бытовые условия, малую скорость хода, не дававшей подводникам шанса занять выгодную для атаки позицию, а также догнать цель в надводном положении.

Безусловно, слабым местом проекта было время погружения лодки, поскольку, как известно, заполнение концевых цистерн главного балласта (почти весь их объем был выше ватерлинии) производилось насосами. В итоге срочное погружение лодок оказалось не таким уж срочным — не менее трех минут, что в боевых условиях чревато самыми серьезными последствиями для корабля и всего экипажа. Описанные выше эпизоды боевой деятельности «моржей» дают убедительные примеры того, как начиная со второй половины 1916 г. германским гидросамолетам не раз удавалось именно по причине большого времени погружения лодок обнаруживать их на поверхности и атаковать бомбами.

Касаясь проблем вооружения, можно отметить и далеко неоднозначную оценку его как современниками «моржей», так и нынешними специалистами-подводниками.

Что касается наличия в составе вооружения ТА системы Джевецкого, в итоге признанных неэффективными, то на момент разработки проекта столь однозначного мнения о них не было. Более того, по мнению самих подводников, «моржи» (и построенные вслед за ними «барсы») имели благодаря наличию ТА системы Джевецкого преимущество в виде возможности залповой стрельбы минами (торпедами). Ничего подобного не имел ни один флот мира, и даже англичане, чьи подводные лодки действовали на Балтике, одно время

заинтересовались русским способом залповой стрельбы торпедами и планировали вооружить свои субмарины подобными системами (реализовать замысел помешала обычная бюрократическая волокита).

В завершение остается процитировать мнение о ТА Джевецкого авторитетного автора, Э.А.Ковалева: «...аппараты не обеспечивали исправности заряженных в них постоянно ржавевших и обмерзавших зимой торпед, не позволяли лодкам погружаться на глубины, превышавшие 20 метров, без опасения нарушить герметичность торпед, да и ненадежно работали». И «... низкая надежность торпед, перевозимых и выпускаемых из ТА Джевецкого-Подгорного, подтвердилась уже в ходе войны. Это тоже явилось причиной невысокой успешности стрельб и неоспоримым аргументом, «пересилившим» преимущества аппаратов..., что послужило впоследствии снятию их с вооружения».

Добавить к этому что-то сложно.

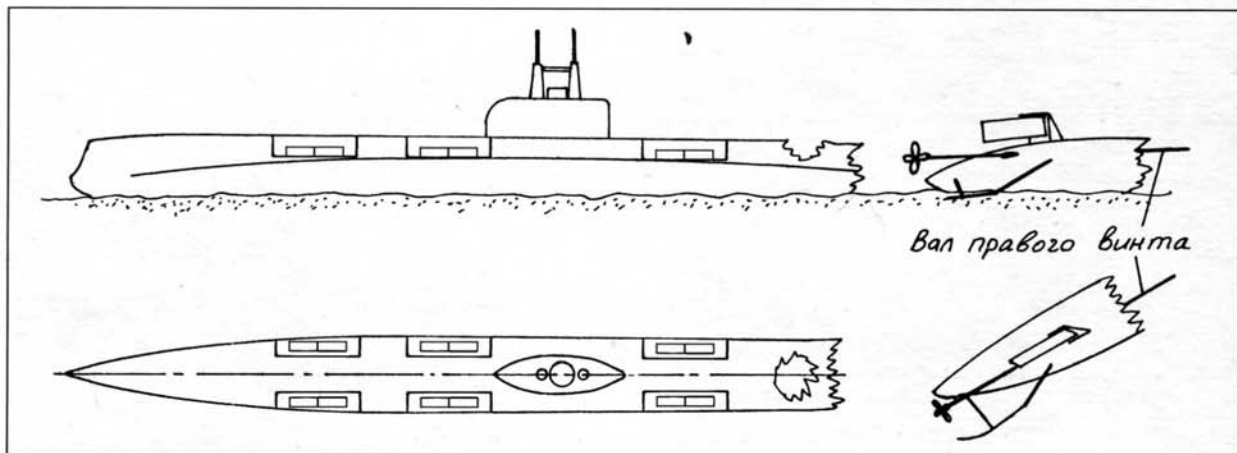
В известной мере перечисленные недостатки устранялись на лодках более поздних серий, типов «Барс» и «Лебедь», ставших логическим развитием «моржей».

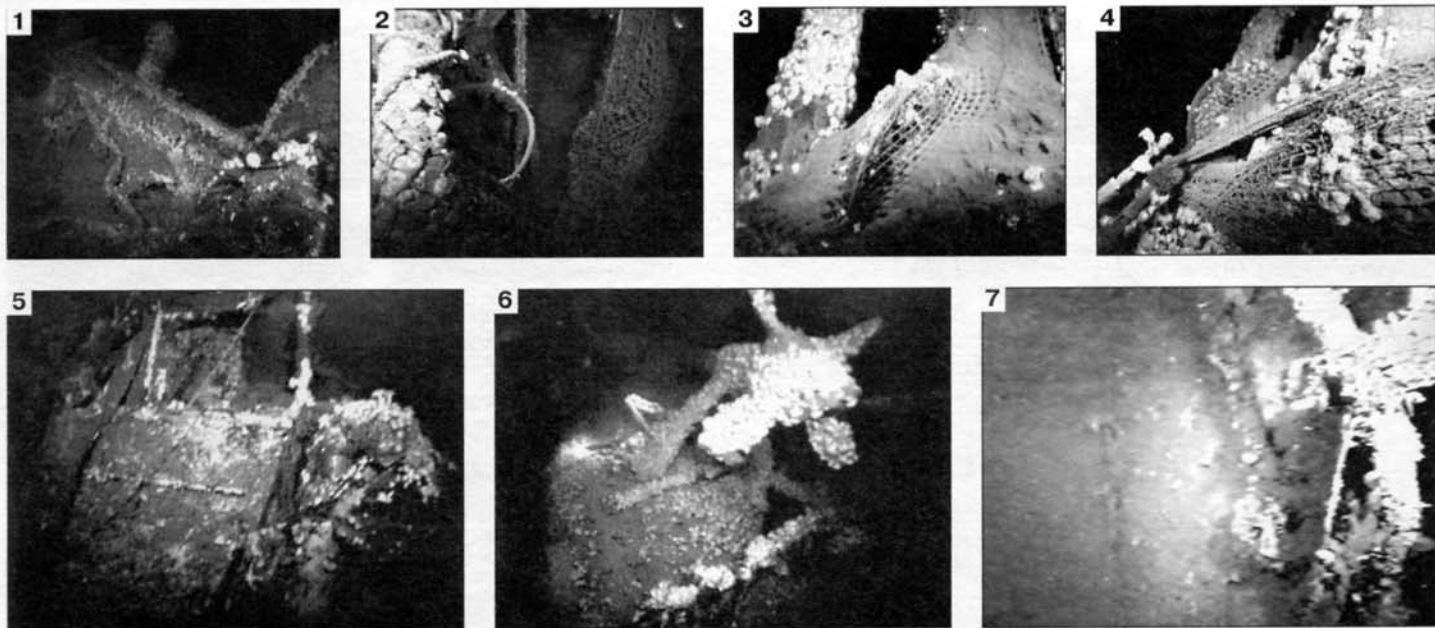
ГИБЕЛЬ «МОРЖА»: ТАЙНА РАСКРЫТА?

Некоторую ясность в причины гибели «Моржа» удалось внести только в августе 2000 года, когда в Черном море у входа в пролив Босфор работала международная подводная экспедиция по поиску погибшего 24 февраля 1942 г. болгарского судна «Струма» с еврейскими беженцами (организатор проекта поиска — Грег Бакстон, родственники которого погибли на «Струме»).

В процессе поиска аквалангисты экспедиции Дэвид Уилкинс (видеооператор) и доктор Герент Фолкс-Джонс (оба из Великобритании) в точке с ко-

Схема положения остова ПЛ «Морж» на дне по результатам обследования в 2000 г.





Подводная съемка затонувшего «Моржа» (фото Г.Бакстера):

1 — вид на лежащий на дне остов субмарины в районе носовой кромки рубки, виден грибок вентиляции аккумуляторов и далее слева в углу — ниша носовой пары торпедных аппаратов системы Джевецкого; 2 — кормовой ТА системы Джевецкого; 3 — перископы в обрывках сетей; 4 — вид с кормы левого борта на рубку с открытой крышкой рубочного люка и обрывками сетей, зацепившимися за остатки леерного ограждения; 5 — фрагмент рубки со сто-

роны левого борта, видны сохранившиеся медные поручни на мостике, на переднем плане — установленная на лодке в 1916 г. дополнительная труба вентиляции характерной изогнутой формы; 6 — вид на оторванную взрывом кормовую часть со стороны основного корпуса «Моржа», на переднем плане — покрытый ракушками правый гребной винт на кронштейне (левый почти полностью замыв песком, внизу справа выступает только одна лопасть); 7 — ТА третьей пары левого борта.

ординатами 41° 22,45' с.ш. и 29° 15,81' в.д., где рыбаки не раз теряли свои сети, обнаружили лежащий на дне на 90-метровой глубине остов неизвестной субмарины. В силу лимитированного пребывания на указанной глубине аквалангисты ограничились беглым осмотром объекта и сняли короткий видеофильм. Последующее тщательное совместное изучение этого фильма, а также архивных материалов и фотографий позволило авторам и подводным исследователям однозначно идентифицировать находку, как русскую подводную лодку «Морж».

Лодка опутана многочисленными обрывками рыболовных сетей. Корпус лежит на грунте почти на ровном киле, причем кормовая оконечность протяженностью около 12 м оторвана взрывом — словно отрезана огромной бритвой — как раз в том месте, где заканчиваются кормовые торпедные аппараты Джевецкого. При этом оторванная корма развернута почти на 180 градусов так, что винты почти упираются место разрыва корпуса носового обломка корпуса. К тому же, корма лежит с креном около 70 градусов на левый борт. Правый кормовой горизонтальный руль возвышается над останками кормы, внутри которой хорошо различим один из двух 450-мм торпедных аппаратов. Отчетливо видны оба четырехлопастных гребных винта, из которых левый наполовину занесен донным илом.

Правый вал выступает далеко за кромку оторванной кормовой части.

От места разрыва основной корпус лодки на протяжении 6—8 метров имеет значительные разрушения — как раз в районе 4-й пары палубных торпедных аппаратов Джевецкого, обшивка местами провалилась вниз, скрыв под собой и кормовое 47-мм орудие. Внутри носовой части почти все пространство заполнено илом. При детальном осмотре корпуса погибшей субмарины достаточно хорошо видны элементы решетчатого торпедного аппарата системы Джевецкого (№ 6 — из 3-й пары левого борта), а также края ниши еще одного решетчатого аппарата. Правда, торпеды в них отсутствуют. На рубке, похоже, частично отсутствует легкая обшивка, зато местами различимы остатки сохранившегося леерного ограждения. Тумбы обоих перископов опутаны обрывками сетей, крышка рубочного люка приоткрыта. Перед рубкой выделяется одна из вентиляционных труб. Далее в сторону носовой оконечности аквалангисты не ходили и насколько там сохранился корпус субмарины пока неизвестно.

Судя по нейтральному положению горизонтальных рулей погибшей лодки, а также обеих частей корпуса на грунте, она в момент подрыва скорее всего находилась на поверхности моря и не имела хода, а причиной гибели ее стала плавающая мина. Напомним, что

место гибели весьма отдаленно от пролива и находится за границей опасной от мин зоны на 28.11.1916 г., которая указывалась командирам кораблей и подводных лодок. Но... за год войны обстановка в этом районе изменилась ввиду резкого возрастания минной опасности. Только русские поставили за годы войны в районе Босфора и в самом проливе в общей сложности 5182 мины! Эти мины, как и германотурецкие — с оборонительных минных заграждений, срывались штормами и по воле течений и волн устремлялись севернее-восточнее — на черноморские просторы...

Вероятнее всего, одна из сорванных с якорей мин и стала причиной взрыва, погубившего лодку. Любая другая лодка, оснащенная водонепроницаемыми переборками, сохранила бы плавучесть и спаслась, но это был «Морж», вообще не имевший поперечных переборок. Силы взрыва одной мины с массой взрывчатого вещества от 105 до 115 кг оказалось достаточно, чтобы перебить и прочный корпус пополам и утопить лодку на месте.

Для сравнения уместно будет вспомнить, что погибшие на русских минах в 1916 — 1917 гг. близ Варны и у входа в Босфор германские подводные лодки UB-45 и UB-46 также получили при взрывах сильные повреждения корпусов с полным отрывом оконечностей сразу после взрыва.

Список экипажа подводной лодки «Морж», погибшего с кораблем в районе Босфора

1. Гадон Альфред Степанович. Старший лейтенант, командир.
2. Швевс (фон) Георгий Фридрихович. Лейтенант, старший офицер.
3. Ковалевский Георгий Георгиевич. Мичман, старший инженер-механик.
4. Шварц Владимир Сергеевич. Мичман, штурман.
5. Клиндух Николай Иванович. Мичман, инженер-механик.
6. Брысов Виктор Иванович. Мичман, инженер-механик.
7. Балух Николай. Ученик школы прапорщиков.
8. Семашко Станислав. Ученик школы прапорщиков.
9. Петерсон Карл Янович. Машинный кондуктор.
10. Аникин Алексей Ефимович. Моторный унтер-офицер 1-й статьи.
11. Бондарев Алексей Романович. Минный машинист 2-й статьи.
12. Белоокий Никита Семенович. Рулевой.
13. Владимиров Филипп Яковлевич. Минный унтер-офицер 1-й статьи (запасной).
14. Голотченко Василий Харитонович. Телеграфный унтер-офицер 2-й статьи.
15. Гамей Владимир Иванович. Телеграфист.
16. Гришин-Миронов Сергей Васильевич. Минный машинист 1-й статьи.
17. Данильченко Михаил Федорович. Старший электрик.
18. Зелик Евмен Кононович. Старший электрик (запасной).
19. Каплинский Григорий Иванович. Старший электрик.
20. Козелков Василий Тимофеевич. Моторный унтер-офицер 1-й статьи.
21. Камынин Федор Петрович. Старший электрик.
22. Коновалов Алексей Андреевич. Электрик.
23. Коломиец Иван Сергеевич. Рулевой унтер-офицер.
24. Кохаль Тимофей (Тимошеох) Минич. Фельдшер, унтер-офицер 1-й статьи.
25. Мисюн Казимир Петрович. Моторист 1-й статьи.
26. Макаренко Мефодий Семенович. Минный машинист 1-й статьи.
27. Мальцев Андриан Александрович. Сигнальный боцманмат.
28. Никитченко Никифор Андреевич. Минный машинист, унтер-офицер.
29. Обиух Захарий Леонтьевич. Рулевой боцманмат (запасной).
30. Панин Федор Павлович. Минный машинист 1-й статьи.
31. Панченко Василий Кириллович. Старший комендор.
32. Пашинцев Николай Антонович. Рулевой боцманмат.
33. Побийпеча Алексей Иванович. Моторист 1-й статьи.
34. Петров Михаил Петрович. Моторный унтер-офицер 2-й статьи.
35. Петров Александр Дорофеевич. Моторный унтер-офицер 2-й статьи.
36. Смирнов Павел Андреевич. Рулевой боцман (сверхсрочнослужащий).
37. Сидоренко Василий Дмитриевич. Электрик.
38. Татаканов Василий Федорович. Минный машинист унтер-офицер 1-й статьи.
39. Харченко Митрофан Алексеевич. Рулевой унтер-офицер.
40. Чайкин Федор Яковлевич. Матрос 1-й статьи.
41. Шарпанюк Павел Кузьмич. Артиллерийский унтер-офицер 1-й статьи.
42. Шибиков Александр Семенович. Моторный унтер-офицер 2-й статьи.

Более полные данные об экипаже «Моржа» вы можете прочитать на сайте <http://mk.tsushima.org.ru/>.

Литература и источники

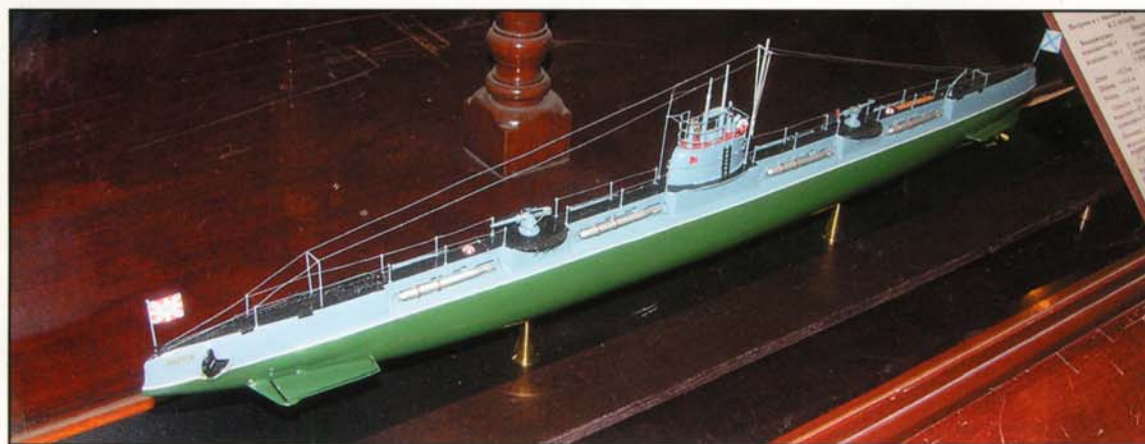
1. Рапорт Черноморской Учетной канцелярии в Главный Морской штаб от 20 мая 1917 года (Фонд 417, оп.4, л.2180, лл. 119 и 119 об).
2. Телеграмма за подписью Смирнова в Петроград ГЛАВ МОР (фонд 417, оп. 4, л. 2180, л. 211).
3. Список матросов Черноморского флота, без вести пропавших на подводной лодке «Морж» (фонд 609, оп.2, л. 1024, лл.17,17 об, 18, 18 об).
4. Список личного состава судов флота, строевых и административных учреждений Морского Ведомства, Издание статистического отделения ГМШ, Исправлено на 1 сентября 1915 г., Пг, 1915.
5. Подводное кораблестроение в России. 1900—1917 гг. Сборник документов. Л., Судостроение, 1965.
6. Алексеев И., Гончаров А., Заблоский В. Тайна пропавшей субмарины. — «Гангут» № 30, 2002.
7. Алексеев И., Ветром гражданской войны унесенные. — «Подводник России», № 2, 2003.
8. Алексеев И., Гавриленко Г., Суховой Л. Победы и потери в подводной войне на Черном море. 1918—1940 гг. Одесса, 2003.
9. Алексеев И., Суховой Л. Победы и потери в подводной войне на Черном море. 1914—1918 гг. Одесса, 2003.
10. Грибовский В.Ю. Подводные лодки типа «Морж». — «Судостроение», № 2, 1991.
11. Заблоский В., Гончаров А. Подводные лодки кайзера на Черном море. — «Гангут» № 34 и 35, 2003.
12. Котицын М. Разведка из-под воды. — Сборник «Из бездн вод: Летопись отечественного подводного флота в мемуарах подводников». — М., Современник, 1990.
13. Ковалев Э.А. Рыцари глубин: хроника зари российского подплава. М., Центрполиграф, 2005.
14. Лобыцын В.В. Две могилы русских моряков: на финском острове и на берегу Босфора. — «Вокруг света» № 10, 1996.
15. Лорей Г. Операции германо-турецких морских сил в 1914—1918 гг. М., ГВИ, 1938.
16. Лукин А.П. Судьба «Моржа» (из воспоминаний морского офицера). — «Последние новости», № 3044, 23 июля 1929 г.
17. Лукин А.П., Флот. Русские моряки во время Великой войны и революции. Париж, 1923.
18. Мартиролог русской военно-морской эмиграции, по изданиям 1920—2000 гг. (под ред. В.В. Лобыцына). М., «Пашков дом», 2001.
19. Монастырев Н.А. Гибель царского флота — СПб, ОБЛИК, 1995.
20. Пантелеев Ю. Перевод подводных лодок из Николаева в Севастополь в годы империалистической войны. — «Морской сборник» № 3, 1938.
21. Подвиг экипажа ПЛ «Морж». — «Боевая вахта», 18 июля 1946 г.
22. Стрельбицкий К.Б. Боевой счет русских подводников (1914—1917). — Сборник «Тайны подводной войны», вып. № 8. Львов, 2000.
23. Флот в первой мировой войне (под ред. Н.Б. Павловича). Т. 1. М., Воениздат, 1964.
24. Франчук И.В. Где-то в районе Эргели. — «Краеведческий вестник», Одесса, 1994.
25. Gomm B. Die russische Kriegsschiffe 1856—1917. Bd.8, Wiesbaden 1998.
26. Greger R. The Russian Fleet 1914—1917. L., 1972.
27. Herma M. Pod bandera Sw.Andrzeja. Rola Floty Czarnomorskiej w realizacji koncepcji strategicznych (militarnych) Rosji w latach 1914—1917. Krakow, 2002.
28. Langensiepen B., Nottelmann D., Krusmann J. Halbmond und Kaiseradler. Hamburg-Berlin-Bonn, Mittler & Sohn, 1999.
29. Langensiepen B., Guleryuz A. The Ottoman Steam Navy 1828—1923. L., Conway, 1995.



Антон Эдуардович Плешков
5.7.1971 — 16.10.2006

16 октября этого года мы потеряли друга. После тяжелой и мучительной болезни ушел из жизни Анто́н Плешков. Последние годы он работал в газете «The Moscow Times» системным администратором, но круг его интересов был несравненно шире — рыбалка, кулинария, литература... Всего не перечислить. Совершенно особое место в ряду увлечений Антона занимали корабли — заболел с детства морем, он мечтал связать с ним свою жизнь, но... Увы, не сложилось. Может быть, именно из-за нереализованной детской мечты Антон с таким азартом включился в работу по нашему проекту, оказав неоценимую помощь и поддержку в становлении «Коллекции» как издательства. Наше сотрудничество длилось до самого последнего момента — несмотря на болезнь, Антон участвовал в подготовке книг к печати, вместе с нами готовил новый проект... Но его не стало. Трудно передать словами чувство потери — каждый из нас словно лишился частички себя, да так оно, наверно, и есть. Память об Антоне навсегда останется в наших сердцах.

Модель
подводной
лодки «Нерпа»,
изготовленная в
эмиграции ее
бывшим
командиром
капитаном
2 ранга
В.В.Крузенштер-
ном — потомком
знаменитого
мореплавателя.



Модель подводной
лодки «Нерпа»
в экспозиции
Центрального
Военно-морского
музея в
Санкт-Петербурге
(слева и внизу).



Две модели
подлодки «Морж»,
представленные
на выставке
«100 лет подводным
силам России»
в Москве
(вверху и справа).

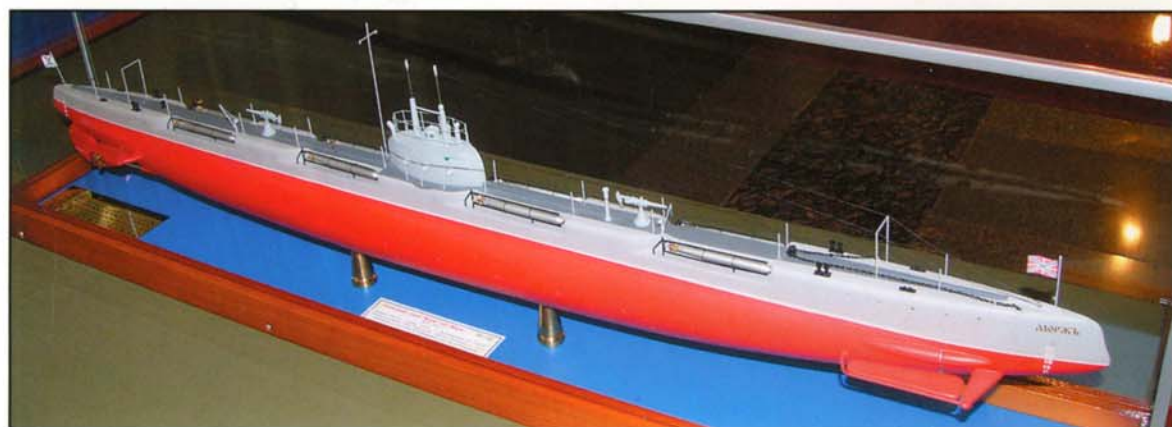
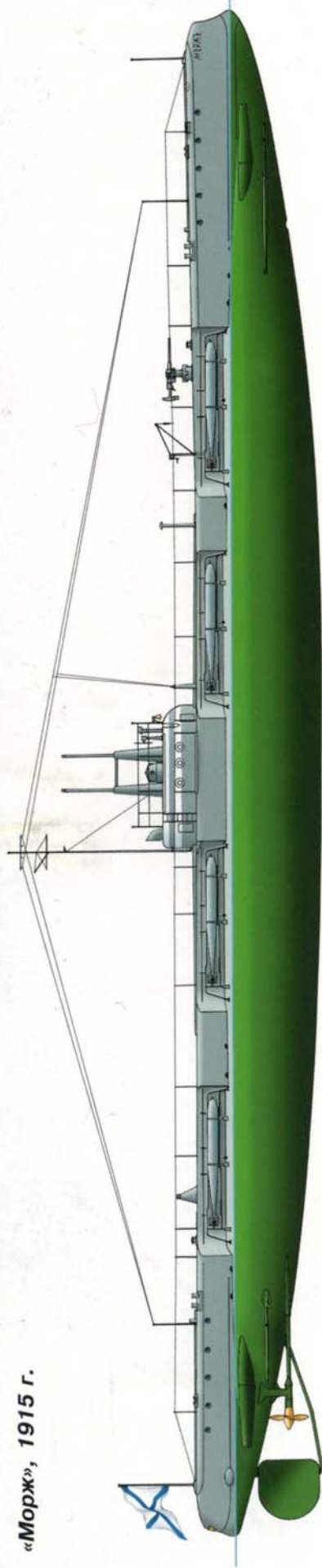
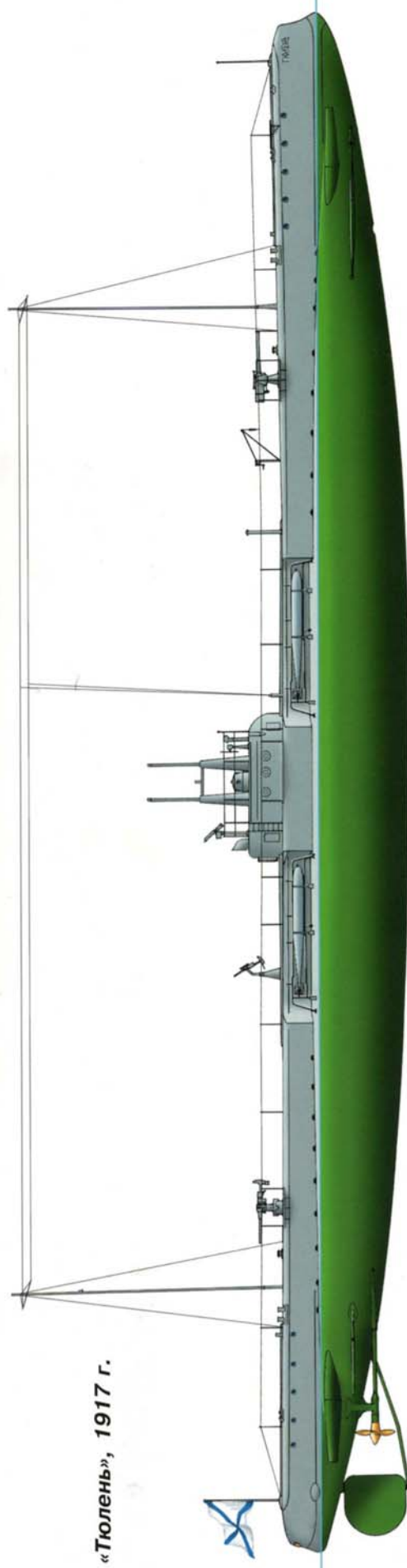


Фото С.Балакина

«Морж», 1915 г.



«Тюлень», 1917 г.



«Политрук»
(быв. «Нерпа»),
1924 г.

