

Из века в век

Пионеры студёных глубин

Первые подводники России. Они оставили свой след и в северных морях

На границе минувших столетий, если быть точным – 24 июля 1899 года, на торжестве при основании Александровска выступал великий князь Владимир Александрович: «Опираясь на Мурман, наша морская сила могла бы защищать великодержавные интересы России в той части земного шара, где это потребуются обстоятельствами»...

Далеко же глядел князь! Потому, возможно, и казался иным согражданам мечтателем. Однако припоминается: годом раньше Фритьофа Нансена избрали в члены Петербургской Академии наук, в том же 1899-м уже работали гидрографы генерала Андрея Ипполитовича Вилькицкого в Карском море, а русско-шведская экспедиция на Шпицбергене, и начала действовать железная дорога между Пермью и Котласом, а в день основания Александровска ещё и первый русский ледокол ходил в Арктике... И нет здесь простого совпадения! «Ермак» - он же и первый в мире (!) линейный ледокол под командованием адмирала Степана Осиповича Макарова отправился крушить полярные льды не случайно. Он тогда олицетворял и демонстрировал человечеству стратегическое устремление России на Север. А геополитическая стратегия, как известно, не бывает без военной составляющей...

Один на пять океанов

Флотилию Северного Ледовитого океана Россия создала в 1915 году - в ответ на угрозы I Мировой. В 1921-м флотилию преобразовали в Морские силы Северного моря. Официальная дата рождения Северного флота, первое время, как прежде, именуемого флотилией – 1 июня 1933-го. Ему едва восемь лет исполнилось, когда вступил он в схватку с фашистами. И выстоял! И дальше – тоже из области фантастики – на Севере, за полярным кругом, в считанные годы, невиданным напряжением ума, воли, физических и духовных сил советских людей флот стал стратегическим, атомным, вышел в Мировой океан, держал в нём ядерный паритет, а затем выдержал времена безответственного и безжалостного ельцинского погрома. Где ещё в мире, в какой стране такое бывало?! Видать, не зря о североморцах слагали песни, и, кстати, немало хороших песен!

«И нет побережий вдали, лишь гидролокатор поёт,
И пять океанов Земли качают Северный флот...»

(Юрий Визбор)

Это о нашем, самом молодом и самом боеспособном на сегодня флоте России. Песня, хотя из прошлого столетия, а ничуть не устарела, не утратила своей правды. Сегодня, как и в пору Советского Союза, основа Краснознамённого Северного флота, его мощь – стратегические атомные подлодки. А у них своя предтеча...

Краткое отступление. Первые подводные лодки у России появились вовсе не в прошлом веке, а ещё в девятнадцатом: конструкции Карла Андреевича Шильдера (1840), Ивана Федоровича Александровского (1868), Степана Карловича Джевецкого (1877), и одна из них сегодня, между прочим, экспонируется в Центральном музее Военно-Морского Флота в Петербурге. Правда, именовалась она в своё время по иному – миноноской. Так что по строгому спросу 19 марта 1906 года, конечно же, условная дата, которую не без оснований оспаривает часть современных историков. Чем же руководствовался главком ВМФ Феликс Громов, подписывая в 1996 году свой приказ № 253 об учреждении Дня моряка-подводника? По официальной версии, тем, что в этот день 1906 года император Николай II «Высочайше повелеть соизволил... включить в классификацию корабельного состава флота подводные лодки»...

О наших моряках-подводниках снято немало художественных кинолент. А до конца правдивая, пожалуй, одна – «72 метра» Владимира Хотиненко. В остальных служба зачастую изображалась чем-то из разряда элитарного - эдакий нескончаемый парад на поверхности воды и под водой. В большинстве «экранизированных» автономок не видел я подводников без пилотов, посаженных набекрень, без «золота погон» и наград на кителе, без странной молодцеватой прыти... Представлять подводника в засаленной робе или прозаическом ватнике, в ушанке и в кирзовых сапогах, а ещё и до полусмерти измотанного качкой считалось то ли ненужным, то ли ззорным. Хотя в этом была и есть правда их тяжелой морской работы...

Примерно то же самое мы, к сожалению, наблюдаем и с историей русского подплава. Немало теперь находится охотников переписать её с парадным акцентом, а то и вовсе притянуть за уши под марши политического ангажемента. Настоящая история, начатая русскими подводниками ещё в начале прошлого века, в том числе и на Севере, она другая.

Проще некуда...

Речь поведём о двух боевых подводных аппаратах, которые командование отправило из Петрограда в Архангельск для обороны его порта. Полное и, кстати, правильное их наименование: малые крепостные немореходные подводные лодки индекса «Голланд» 27-В (реже их относили к типу 13 – *Прим. О.Х.*). Создавались «аппараты» на Невском заводе в количестве шести единиц специально для обороны Кронштадтской крепости. Стало быть, понятно, откуда в их классификации взялось слово «крепостные». Проект лодок разработал и предложил русскому флоту некто Джон Ф. Голланд. Более того, при этом он ещё, как ныне принято говорить, выиграл тендер на разработку проекта и строительство.

Техническая основа проекта: полное водоизмещение – 43,6 тонны (всего!), длина – 20,38 метра, ширина – 2,18 метра. Дизель мощностью 50 л.с. и электромотор в 35 л.с. – это вся энергетика корабля. Она могла выдать ему на ход 8 узлов, а под водой и того меньше – 6 узлов. Хотя ныряли лодки относительно глубоко – на 40 метров, стрелять могли лишь двумя торпедами из трубчатых аппаратов. Экипаж состоял из офицера и семи нижних чинов.

Заключение морского Генштаба о подлодках звучало пессимистично: «Боевая их ценность сводится к минимуму – почти к нулю». В самом деле, уже на тот час в состав флота поступали лодки с возможностями куда солиднее. Возможно, потому и назвали те корабли Джона Голланда проще некуда – «подлодка №1» и «подлодка №2», а затем и вовсе, не найдя им применения в Кронштадте, решили отправить на Север. Логично, к слову, задаться вопросом: в чём же тогда состояло упомянутое «особое назначение» подлодок №1 и №2? Только для обороны на подступах к Кронштадту?

Известны имена их первых командиров: Вячеслав Иванович Шмидт и Иван Иванович Ризнич.

Дополняли оборону

Девятого июля 1915 года эшелон с двумя «крепостными» лодками на специальных платформах прибыл из Петрограда в Вологду. Здесь корабли перегрузили на баржи и к 4 августа буксирный пароход «Сура» доставил их в Архангельск.

Прибытие самых первых подводных кораблей в губернский город на Двине отчего-то не привлекло местных авторов, а впоследствии и мемуаристов. Это тем более удивительно, что частных дневниковых записок о том времени, газетных публикаций сохранилось достаточно. А что же профессиональные историки? Они тоже оставили уникальный факт без должного внимания. В частности, известный исследователь военного театра на Севере России П.Д. Быков лишь сжато упомянул: «Кроме того, в Архангельск 4 августа прибыл дивизион подводных лодок особого назначения из двух малых лодок №1 и №2, который, базируясь на Взглавье устья Северной Двины, дополнил оборону». И всё!

Автор подробно останавливается на обустройстве береговых артиллерийских батарей в устье реки и на острове Мудьюг, расписывает позицию чуть ли не каждого орудия, много говорит о минных заграждениях и о вооружении пушками малого калибра бывших гражданских пароходов для дозорной и брандвахтенной службы, а про подлодки – всего одним абзацем в три строки! Тактико-технические характеристики их упоминаются и того меньше - в двух строках - лишнее подтверждение тому, что боевые возможности подводных лодок не ставились высоко.

Ещё любопытный момент: подлодки, как указал Быков, «базировались на Взглавье устья Северной Двины». Но где это и что такое Взглавье – деревня, село, прочий населённый пункт? Позже другой исследователь русского подводного флота Первой мировой войны Эрик Александрович Ковалёв

интерпретировал наименование именно в таком ключе: «Базировались они в... селении Взглавье». И ошибся! Потому что села с таким наименованием близ Архангельска (и вообще в губернии) в 1914 году не было. Взглавьем обозначалась не одна, а группа деревень к северу от речного устья. В частности, сюда входили Кушкушара, Горки, Верховье, Наволок, Кадь и наиболее крупная - Патракеевка.

Ещё об одной неточности. Как удалось не без труда выяснить, подлодки вовсе не «базировались в селении» (для этого на островах не было причалов), а держались на местном рейде, у борта плавучей базы - бывшего товарного парохода «Сергей Витте». Впрочем, по свидетельству И.И. Ризнича, лодки часто совершали «походы для того, чтобы произвести демонстрацию». Что и кому пытались «продемонстрировать» русские подводники в Белом море на крохотных кораблицах, непонятно, но в начале октября обе лодки в сопровождении пароходов «Сергей Витте» и «Василий Великий» отправились в Кольский залив для усиления (!?) флотилии Северного Ледовитого океана, или, как тогда писали, флотилии Студеного моря. На пятые сутки похода в горле Белого моря они попали в шторм и потеряли подлодку №2 – её сорвало с буксирного троса. Тогда же караван вернулся в Архангельск.

Ратной славы не снискали

Только весной 1916 года подлодку №2 обнаружили кольские лопари на осушке Святоносского залива. В первый день мая сюда же прибыл ледокольный пароход со спасателями и водолазами, которые решили вернуть в строй детище Д.Ф. Голланда. Лодка лежала с креном в 30 градусов на отмели между мысами Чаячий и Коровий. В малую воду корпус её почти полностью обнажался, что позволило морякам установить серьёзные повреждения в кормовой части: отсутствовали вертикальные и горизонтальные рули, имелись вмятины и листы рваной обшивки. Несколько дней спасатели пытались завести пластырь, чтобы затем откачать из корпуса воду и переместить его на берег. Им помешали непогода и пришедший с севера лёд, который забил всё пространство бухты. Не дождавшись улучшений, экспедиция оставила район работ. На отчёте о деятельности подлодки №2 появилась резолюция морского министра России И.И. Григоровича: «Лодку надо исключать из списков – не стоит тратить деньги».

Примерно в это же время к Котласу уже приближался эшелон с ещё одной подлодкой, «Дельфин», - её перебрасывали сюда по железной дороге из... Владивостока. Обращает внимание та оперативность, с какой действовали военные: 4 июня, уже в Котласе, лодку перегрузили на баржу, через пять дней доставили в Архангельск. Выходит, наша первая российская боевая лодка, а таковой считается именно «Дельфин», знавала и двинскую воду.

Проект её разработали морской инженер И.Г. Бубнов, инженер-механик И.С. Горюнов и первый командир этого корабля капитан II ранга М.Н. Беклемишев. Полное водоизмещение его равнялось 123 тоннам, длина - 20 метрам. «Дельфин» мог нырять на глубину 55 метров. На лодке имелся бензиновый двигатель мощностью 220 л.с. и электрический двигатель мощностью 88,3 кВт. На

поверхности моря этот кораблик (иначе не сказать – *Прим. О.Х.*) развивал скорость 9 узлов, под водой - 6 узлов. Принципиальная конструктивная новизна «Дельфина» заключалась в том, что цистерны главного балласта подлодки были вынесены из прочного корпуса в лёгкий, обшитый досками и покрытый листами оцинкованного железа. Экипаж лодки состоял из десяти моряков.

«Дельфин» построили на Балтийском заводе, и вступил он в строй в мае 1904-го, в разгар русско-японской войны. По железной дороге его доставили во Владивосток, где в феврале - мае 1905 года лодка неоднократно выходила в море на поиск неприятельских кораблей. Боевых столкновений, однако, не случилось. После окончания войны «Дельфин» простаивал, долгое время вообще находился без должного ухода. К тому же, корабль устаревал ещё и морально. В 1916 году лодку, наконец, отправили по железной дороге в Архангельск, а уж оттуда, в начале июля на буксире у парохода она проследовала в Александровск-на-Мурмане.

Сюда же, но месяцем раньше на палубе парохода доставили подлодку №1. Ещё через месяц в Кольский залив прибыл транспорт «Ксения» - плавучая мастерская и база. Из этих кораблей и сформировали первое в истории русского флота соединение подлодок на Севере. Первым командиром его ненадолго стал упоминавшийся уже Иван Иванович Ризнич, которого вскоре сменил Михаил Владимирович Славянский.

Однако у дивизиона из старых, донельзя изношенных лодок будущего не было изначально, ведь воевать в открытом море они не могли уже по определению. Тогда им «нарезали позицию» у небольшого острова Торос, что на входе в Кольский залив, а позже вообще перевели в разряд учебных кораблей.

Подлодка №1 вскоре погибла у причала: во время одного из свирепых штормов на неё навалился «Дельфин» и полностью вывел из строя. Подлодку №1 подняли из воды и сдали на слом. Вскоре аналогично поступили и с «Дельфином» из-за полного износа его механизмов. Доводилось слышать версию о том, что отдельные части корпуса подлодки были переправлены в Эстонию и уже там окончательно пущены на металлолом. Однако документально она ничем не подтверждена.

Подлодки на колёсах

В истории двух «крепостных» подлодок и «Дельфина» стоит обратить особое внимание: только у нас, в России корабли могли преодолевать такие внушительные расстояния по... суше. Тут же и оговорюсь: первые транспортировки малых подлодок по железной дороге относятся ко времени русско-японской войны.

Как такие поезда выглядели, что называется, со стороны? Конечно, по рельсам катился необычный эшелон - несколько обычных вагонов, а с ними и тяжеловесная платформа, а то и несколько таковых. В обычных вагонах ехали моряки, ещё в нескольких товарных везли военное имущество и снаряжение. Платформа предназначалась только для корпуса подлодки. Немного забегаю вперёд, поясню, что во время Великой Отечественной, когда масса перевозимых

подлодок значительно выросла по сравнению с «малютками» Первой мировой войны, уже применялись платформы специальной конструкции.

Понятно, такой эшелон двигался очень осторожно, медленно. Использовали или нет первые русские подводники какие-то особые средства маскировки своих кораблей – неизвестно (во время Великой Отечественной эшелоны с подлодками обычно камуфлировали под железнодорожные составы с лесом – *Прим. О.Х.*). Однако на редких сохранившихся фотографиях подлодок №1 и №2 на платформах они запечатлены просто закрытыми брезентом.

В целом опыт первых русских подводников по транспортировке подводных кораблей по железным дорогам был востребован позднее, в конце тридцатых годов, и особенно во время Великой Отечественной войны. В последнем случае не оказался в стороне от этого, между прочим, и Молотовск (Северодвинск). С горьковского завода «Красное Сормово» специальные эшелоны переправили сюда, на завод № 402 для достройки и оснащения несколько малых подлодок серии «М» («малютка»).

Первая «средиземка»

В ноябре 1916 года тот самый Иван Иванович Ризнич, но уже старший лейтенант, который «привёз» в Архангельск «крепостную» подлодку №2, убыл в Италию для приёмки от фирмы «Фиат Сан Джорджио» новейшего подводного корабля. Он получил имя «Святой Георгий». 7 мая 1917-го на подлодке был поднят флаг, а 13 июня она вышла из Генуи в... Архангельск.

Сейчас те события представляются почти невероятными. На утлом сооружении, каким, с точки зрения современного подводника, можно назвать «Святой Георгий», Иван Ризнич и его команда в условиях Мировой войны прошли Средиземным морем, и далее вокруг всей Европы! Измотанные штормами, наши моряки при этом сделали лишь две остановки – в Лиссабоне и Плимуте. Вне сомнений, этот переход в более чем 5 тысяч миль можно ставить в разряд уникальных, делающих честь любому флоту.

После английского Плимута, между прочим, океан тоже не баловал русских моряков погодой. Плюс к этому – в Северном море, у мыса Уред, «Святой Георгий» был атакован немецкой подлодкой. К счастью, вражеская торпеда прошла мимо, по корме.

6 сентября русская подлодка вошла в Йоканьгский залив, а ещё через трое суток прибыла в губернский Архангельск. Добавим - на последнем этапе долгого пути «Святого Георгия» сопровождал английский минный тральщик Island. Ошвартовалась лодка к набережной Северной Двины у Соборной площади, как писали тогдашние газеты - «при великом стечении горожан и в присутствии властей»...

Здесь позволю критическую ремарку: факт появления «Святого Георгия» на Северной Двине зачастую преподносится местными краеведами как приход первой русской подлодки на Север. Однако до истины здесь далековато, поскольку, как видим, тому предшествовало прибытие в Архангельск трёх (!) подводных кораблей – подлодок №1, №2 и «Дельфина». Притом, что первым двум из них, судя по всему, не устраивалось никаких торжественных встреч.

Итак, подлодка «Святой Георгий», совершив на тот час беспрецедентный океанский переход в условиях полыхавшей Мировой войны, прибыла-таки к месту назначения, в Архангельск.

А потом? А потом она так и не вышла на боевые позиции. Неизвестно даже, отправлялась ли она в море, хотя бы на учения. Затем вмешались события Октябрьской революции и Гражданской войны. Экипаж корабля в феврале 1918-го перешёл на сторону советской власти, через полгода лодку захватили белогвардейцы, но при эвакуации из Архангельска бросили. Весной 1920-го «Святой Георгий» переименовали в «Коммунара», но корабль так и не стал боевой единицей.

Таким образом, фактически первая попытка русских моряков основать соединение подплава на Русском Севере завершилась неудачей ещё в 1917-м. Этому в определённой мере «содействовало» и заключение командования флотилии от 12 сентября 1917 года о... невозможности использования подводных лодок в холодных северных водах.

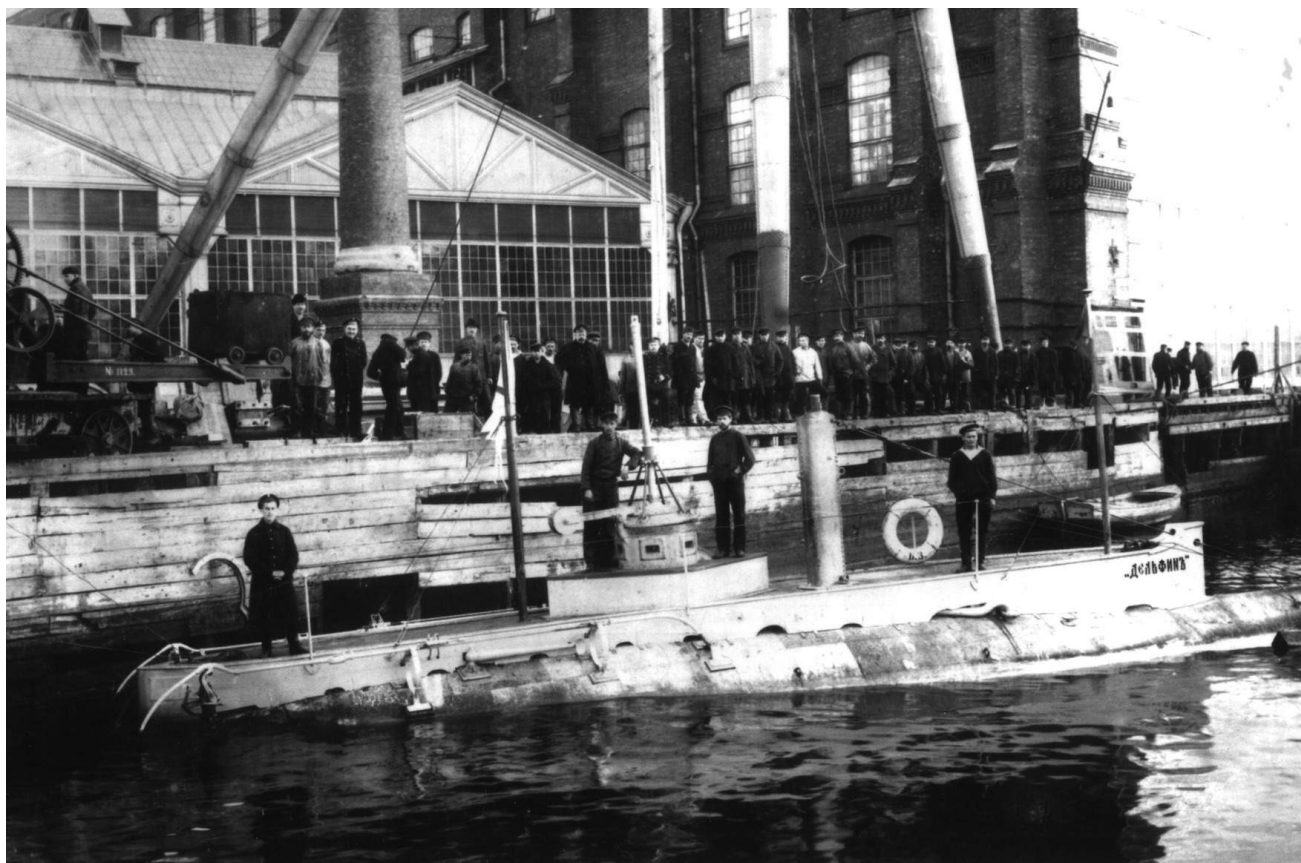
* * *

Однако ход истории часто трудно предсказать: через полвека после этого именно подлодки Северного флота стали главной ударной и сдерживающей силой нашей страны, сокрытой в глубинах морей. Провидцем оказался великий князь Владимир Александрович. Прав и Юрий Визбор: «И пять океанов Земли качают Северный флот...»

Олег ХИМАНЫЧ,
морской историк, член Союза писателей РФ
(Северодвинск)
журнал "Мир Севера" № 1, 2015

На снимках:

1. Первая подводная лодка «Дельфин» у достроечной стенки завода в Петербурге, 1904 год
2. Схема подлодки индекса «Голланд» 27-В
3. Подводная лодка № 2 на железнодорожной платформе следует из Петербурга в Вологду, 1915 год
4. «И пять океанов Земли качает Северный флот...» Многоцелевая атомная подлодка проекта 971 выходит в море
Фото из архива Олега Химаныча



Первая подводная лодка «Дельфин» у достроечной стенки завода в Петербурге, 1904 год

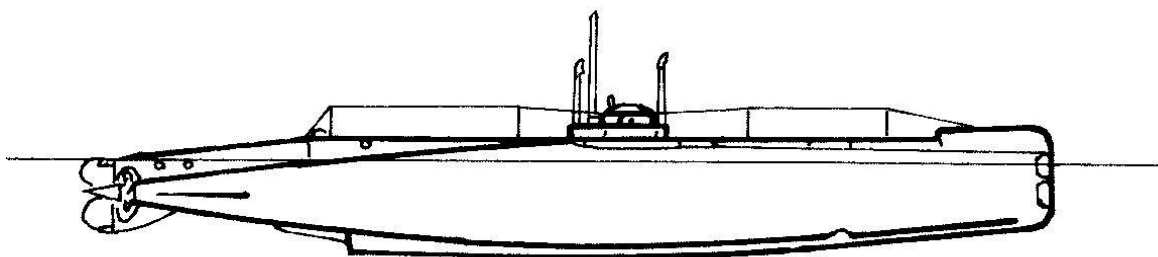


Схема подлодки индекса «Голланд» 27-В



Подводная лодка № 2 на железнодорожной платформе следует из Петербурга в Вологду, 1915 год



«И пять океанов Земли качает Северный флот...» Многоцелевая атомная подлодка проекта 971 выходит в море

Фото из архива Олега Химаныча