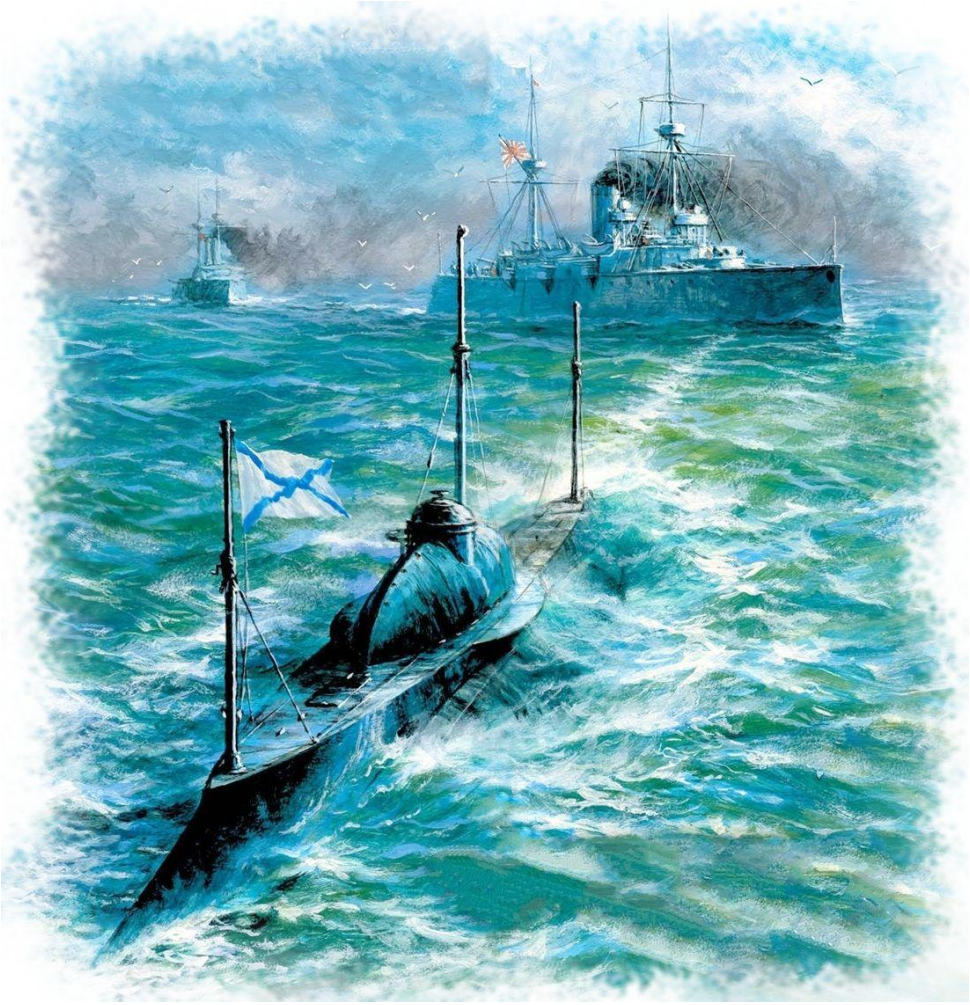
Владимир Бойко

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ СИБИРСКОЙ ВОЕННОЙ ФЛОТИЛИИ



2021

Владимир Бойко

ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ С И Б И Р С К О Й В О Е Н Н О Й ФЛОТИЛИИ

2021

В книге «Подводные лодки Сибирской флотилии» рассказывается о становлении Подводного Флота Отечества на Тихом океане, истории Дальнего Востока.

От автора

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

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

Начало XX века ознаменовалось созданием первой отечественной боевой подводной лодки с бензиновым и электрическим двигателями «Дельфин», спроектированной и построенной в 1900—1903 гг. комиссией под руководством инженера-кораблестроителя И.Г.Бубнова, и первой в мире лодки с дизельной силовой установкой для надводного хода «Минога» И.Г. Бубнова.

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

В 2021 году исполнилось 115 лет с того момента, когда по указу императора Николая II подводные лодки были выделены в отдельный класс боевых кораблей Российского Императорского Флота. Предшествовало этому организационному моменту почти двухсотлетняя история попыток отечественного флота сделать подводные лодки реальной силой в борьбе на море. Ещё при Петре Великом Ефим Никонов построил «потаённое судно», которое должно было громить врагов России. В XIX веке генерал А.Шильдер строит первую в мире ракетную подводную лодку (лодка была первым металлическим судном в России). В 60-е годы XIX века И. Александровский строит свою подводную лодку, приводившуюся в движение сжатым воздухом, и разрабатывает для её вооружения первую в нашей стране торпеду. Для подводных лодок Шильдера и Александровского формируются команды, матросы и офицеры которых и стали первыми в Отечестве подводниками.

В 80-е годы XIX веке для обороны крепостей строится целая серия из пятидесяти подводных лодок конструкции С.К.Джевецкого для усиления обороны приморских крепостей. Размеры подводной лодки составляли 5.8x1.3x1.8 метров. Особенностью конструкции этих подводных лодок, движимых физической силой команд со скоростью 3/4 узла (— 1.4 км/час), было то, что для управления их движением использовались не рули, а активный винт. Самым главным влиянием подводных лодок на развитие отечественного флота надо считать то, что для вооружения своей подводной лодки Александровский построил первую в России торпеду.

Однако все названные подводные лодки оставались только экспериментальными игрушками, а первую действительно боевую подводную лодку Тихоокеанского флота построили только в начале XX веке – ею стала подводная лодка «Дельфин». Называвшаяся сначала миноносцем № 113 (по надводному водоизмещению), эта подводная лодка впервые могла самостоятельно действовать в открытом море. На ней обучались первые кадры для регулярных подводных сил Российского Императорского флота.

В октябре 1904 года она была доставлена во Владивосток и участвовала в боевых действиях Русско-японской войны. Прослужил «Дельфин» в составе Российского флота до 1917 года и навсегда остался первой мореходной подводной лодкой отечественного флота.

Летом 1904 года во Владивосток доставили подаренную Германией подводную лодку «Форель» имевшую только электрический двигатель, но из-за малых размеров (водоизмещение семнадцать тонн) её можно было перевозить на обычной железнодорожной платформе. Прибывшая во Владивосток 29 сентября 1904 года под командованием Т. фон дер Рааб Тилле-на, она стала первой боевой лодкой, начавшей кампанию на Тихом океане. Кроме того, было доставлено несколько малых подводных лодок и в Порт-Артур.

Подводные лодки до начала XX века были не самостоятельными кораблями, а плавсредствами. То есть они приравнивались к корабельным шлюпкам. Как следствие, не было у них и постоянных команд, и они могли действовать не самостоятельно, а только рядом с кораблём или базой обеспечения. Они выполняли только функцию подвижных торпедных батарей или диверсионного средства при применении с борта надводного корабля (как минные катера С.О.Макарова).

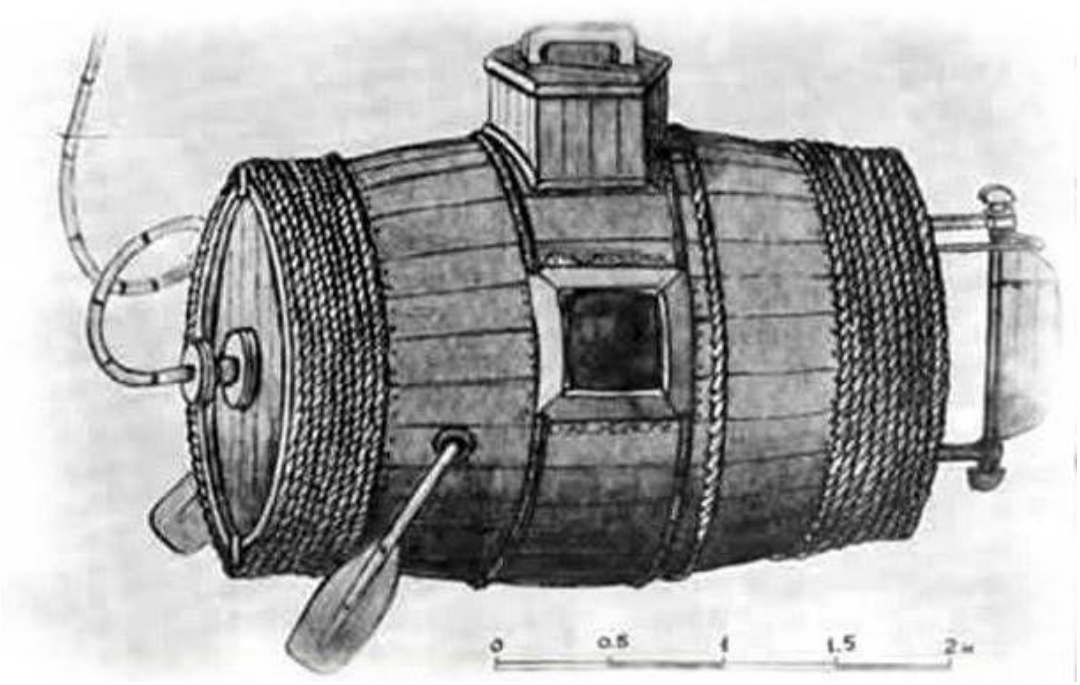
К началу XX века стало ясно, что реального боевого значения подводные лодки Джевецкого не имеют, и их сняли с вооружения крепостей, а затем сдали на склады. Часть их корпусов переделали в навигационные буи, а около десяти корпусов служили учебными пособиями для слушателей Минного офицерского класса, которые совершали на них учебные плавания в Кронштадтской гавани. Однако этим подводным лодкам всё-таки пришлось участвовать в войне.

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

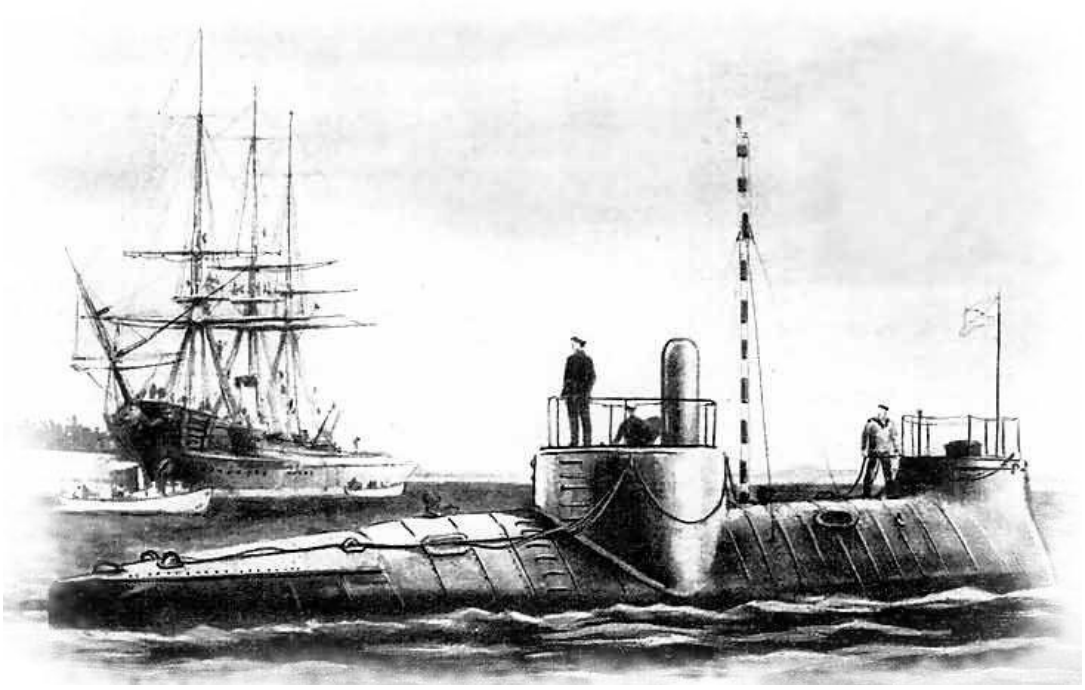
По предложению контр-адмирала В.К.Витгефта, начальника штаба наместника императора на Дальнем Востоке адмирала Е.Алексеева, поданному 30 января 1900 года, до укомплектования таких береговых батарей (сроки их постройки были очень велики), предлагалось использовать для их замены имевшиеся на флоте подводные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

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

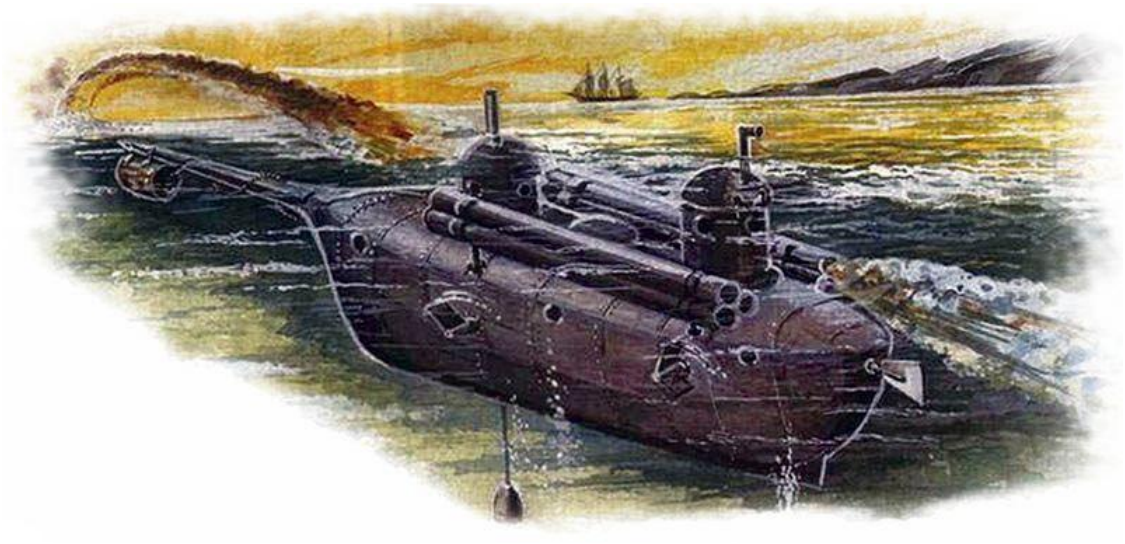
Готовясь к получению новых кораблей, командование Российского Императорского Флота на Дальнем Востоке распространило среди морских офицеров опросный лист с перечнем вопросов по возможному использованию подводных лодок в военных действиях. Здесь видна рука адмирала Витгефта, который в 90-е годы XIX в.,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



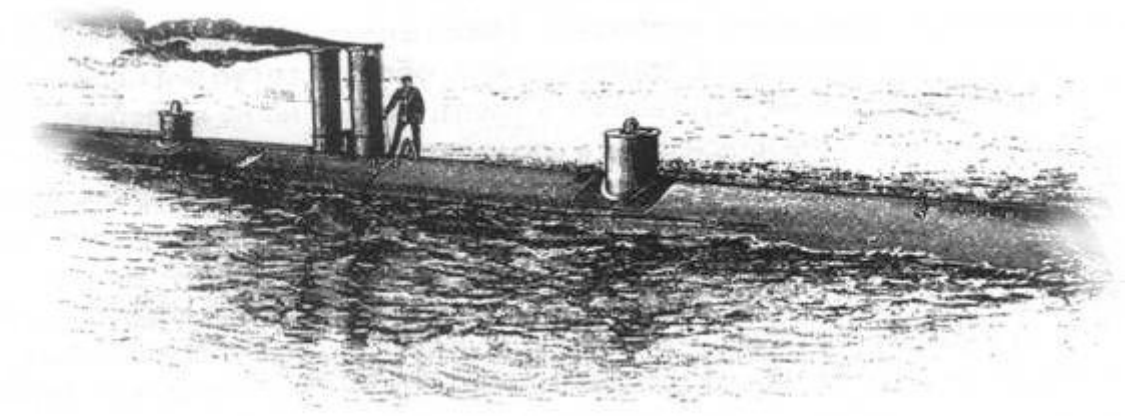
Потаенное судно Ефима Никонова



Подводная лодка И.Ф.Александровского

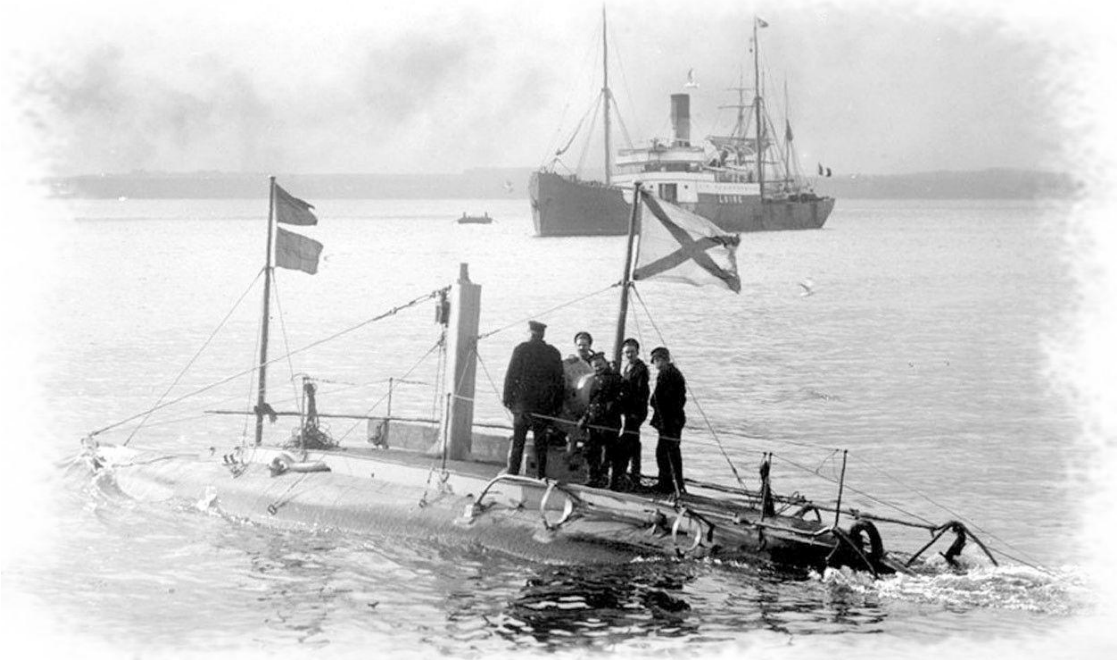


Подводная лодка К.А.Шильдера

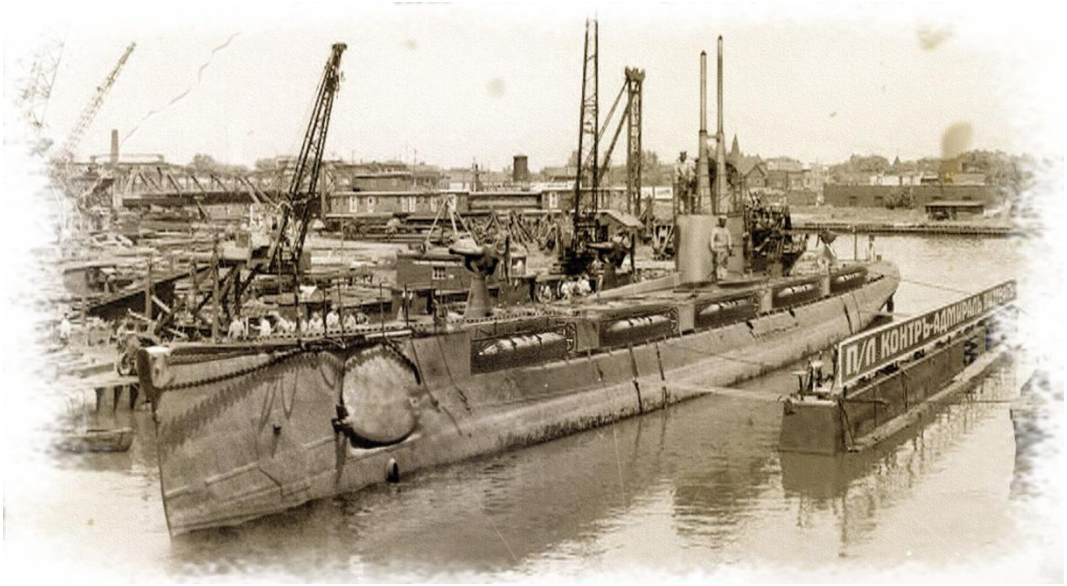


Подводная лодка Т.Норденфельдта

Демонстрация С.К. Джевецким своей подводной лодки
на Серебряном пруду в Гатчине
1880 год
Художник А.А. Тронь



Подводная лодка «Дельфин»



3D реконструкция
нереализованного проекта
подводной лодки «Контр-адмирал Витгефт»

Подводные лодки в Порт-Артуре

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

Использовать подводные лодки для оказания психологического давления на вероятных противников России нашим морякам приходилось и ранее. Так, самыми совершенными подводными лодками в середине второй половины XIX века были подводные лодки конструктора Норденфельда в Англии. Стоимость такой подводной лодки составляла 26 000 фунтов стерлингов. Эти подводные лодки уже покупали некоторые страны. С июня 1888 года с Норденфельдом велись переговоры, и была создана комиссия под руководством адмирала Дикова. Комиссия в августе 1888 года осмотрела подводную лодку в Саутгемптоне и пришла к выводу о ее непригодности к использованию из-за затруднённого погружения. Переговоры по поводу покупки были прекращены. Однако в различных изданиях встречаются сведения о приобретении такой подводной лодки, но она считается погибшей у берегов Дании при буксировке в Россию. В то же время высказываются предположения о том, что подводную лодку, возможно, всё-таки купили, и в годы Русско-японской войны под названием миноносец «Подвижной» использовали во Владивостоке.

Попытка оказать психологическое давление на японцев с помощью подводной лодки Джевецкого полностью удалась. Хотя сама подводная лодка, хранившаяся на складах порта, так и не была введена в строй (назначенные на подводную лодку механики, которыми руководил младший инженер-механик броненосца «Пересвет» П.Н.Тихобаев, не смогли наладить работу механизмов подводной лодки), свою задачу она выполнила. После подрыва на минах, поставленных минным заградителем «Амур», японских броненосцев «Хацусе» и «Ясима» спущенные на воду катера других единиц эскадры пошли к тонущим кораблям. Команда одного из катеров увидела какую-то тень, мелькнувшую у него под килём. Считая, что это русская подводная лодка, японские корабли открыли стрельбу по воде и впредь опасались приближаться к Порт-Артуру.

Ещё одной подводной лодке Джевецкого пришлось поучаствовать в войне. По инициативе лейтенанта С.А.Яновича на одну такую подводную лодку установили бензиновый двигатель мощностью 14 л.с. (для этого в корпус врезали дополнительную вставку), и она участвовала в обороне устья Амура. Для неё из числа матросов Сибирского флотского экипажа отправили на Амур трёх человек – они и стали первыми тихоокеанскими подводниками, ведь остальные моряки попадали на лодки ещё на Балтике

Подводные лодки Сибирской военной флотилии Тихоокеанского флота не участвовали в Первой мировой войне, но тем не менее история создания и существования Подводных Сил Российского Императорского Флота на Тихом океане вызывает определенный интерес.

Создав книги «Подводные лодки Балтийского Подплава в годы Великой войны» и «Подводные лодки Черноморского Подплава в Великой войне» решил продолжить тему развития Подплава Отечества, рассказав о подводных лодках всех флотов Отечества в XIX – XX веках.

Владимир Бойко
ветеран – подводник
ВМФ РФ

Сибирская
военная флотилия

Сибирская военная флотилия (Сибирская флотилия) — несколько раз создававшееся объединение военных кораблей и судов на Дальнем Востоке России. Ранее именовалась Охотская флотилия, Охотская военная флотилия, Петропавловская флотилия.

Начало плаваний русских судов в Охотском море относится к 1639 году, когда посланный из Бутальского острога отряд казачьего десятника И.Ю.Москвитина, поднявшись по реке Алдан и спустившись на ладьях по реке Улье 1 (11) октября 1639 года вышел к побережью Охотского моря, которое тогда именовалось Великим Ламским морем. Во время зимовки здесь первые русские моряки-тихоокеанцы, соорудили «плотбище» (верфь), на которой были выстроены два 17-метровых мореходные судна - коча. На этих кораблях в 1640 году Иван Москвитин с товарищами обследовал побережье до района нынешнего Магадана и до Шантарских островов, а в 1641 году вернулся в Якутск.

Следующей важной вехой стало основание в 1647 году на берегу Охотского моря в устье реки Охота зимовья атаманом Семёном Шелковниковым, во время его экспедиции от устья Ульи к реке Охота. К 1649 году под руководством Ивана Афанасьева на месте зимовья был срублен острог, названный Косой Острожек, прародитель современного Охотска. Далее состоялся целый ряд экспедиций под началом В.Д.Пояркова, А.Филиппова, Ф.А.Попова, С.И.Дежнёва, М.Стадухина и других первопроходцев, исследователей и промышленников. В 1716 году корабельный мастер К.Плотницкий выстроил в Охотске ладью «Восток» (известную также под именами «Охота» и «Великое Ламское море»). С июля 1716 года по май 1717 года эта ладья в составе экспедиции казачьего пятидесятника Кузьмы Соколова и Н.Трески совершила плавание до Большерецкого острога, тогдашней столицы Камчатки, и обратно, что положило начало регулярному военно-транспортному сообщению с Камчаткой морским путём.

«Восток» оставался единственным русским военным кораблем на Тихом океане до 1727 года. В 1727 году отряд пополнился шитиком «Фортуна». В 1728 году первой Камчатской экспедицией капитана 1-го ранга В.И.Беринга в Нижнекамчатске был построен бот «Святой Гавриил» для научно-экспедиционных целей. В 1729 году в Охотске были построены боты «Лев» и «Восточный Гавриил». Эти корабли, пока ещё не оформленные организационно в формирование флота, активно участвовали в следующих исследовательских плаваниях:

- секретная экспедиция геодезистов И.М.Евреинова и Ф.Ф.Лужина на Камчатку и Курильские острова до Симушира; гласная часть экспедиции предполагала выяснение вопроса о наличии пролива между Азией и Америкой (чем, впрочем, Лужин и Евреинов не занимались), секретная часть состояла в отыскании и присоединении к России новых земель (были присоединены Курильские острова);
- первая Камчатская экспедиция капитана 1-го ранга В.И.Беринга 1725—1730 годов, в ходе которой шитик «Фортуна» впервые в истории русского мореплавания в 1728 году прошёл Первым Курильским проливом, а бот «Святой Гавриил» обследовал восточное побережье Камчатки от мыса Лопатка до Берингова пролива;
- карательная и исследовательская экспедиция 1729 - 1732 годов казачьего головы А.Ф.Шестакова и майора Д.И.Павлуцкого, в ходе которой морской отряд под начальством штурмана Я.Генса на «Фортуне» обследовал северные Курильские острова, на «Святом Гавриеле» - Шантарские острова, Удскую губу и Берингов пролив, причём 21 августа 1732 года «Святой Гавриил» под командованием геодезиста М. С. Гвоздева и подштурмана И. Фёдорова впервые пересек с запада на восток Берингов пролив и достиг берега Америки;
- боты «Лев» и «Восточный Гавриил» перевозили войска из Охотска в Тауйский острог для покорения «немирных» чукчей и коряков в 1730 году; бот «Св.Гавриил» участвовал в

подавлении восстания ительменов на Камчатке в 1731 году и восстановлении сожженного восставшими Нижнекамчатска.

Кроме того, эти корабли регулярно совершали транспортные рейсы из Охотска на западное побережье Камчатки, а активная промысловая деятельность содействовала освоению новых территорий в северной части Тихого океана. 10 мая 1731 года Охотск получил статус портового города, первым командиром порта стал Г.Г.Скорняков-Писарев, 21 мая 1731 года была создана Охотская военная флотилия. Перед флотилией ставились следующие основные задачи:

- перевозка грузов и пассажиров между портами Охотского моря, в особенности, между Охотском и Большерецком;
- обеспечение русских научно-исследовательских экспедиций на Тихом океане;
- перевозка войск и снабжения для поддержки военных операций.

Боевые задачи перед флотилией не ставились ввиду отсутствия возможного противника, в связи с чем флотилия пополнялась, в основном, военно-транспортными судами — парусными галиотами, гукорами и пакетботами, парусно-гребными бригантинами, дубель-шлюпками и ботами. Эти корабли или не вооружались вовсе или имели на вооружении несколько мелкокалиберных орудий.

Товаро-пассажирские перевозки и исследовательские экспедиции занимали основную часть времени летних кампаний. В 1732 году капитан-командор В. И. Беринг совершил экспедицию на Камчатку. В 1733 - 1743 годах капитан-командор В. И. Беринг и капитан полковничьего ранга А.И.Чириков предприняли Вторую Камчатскую экспедицию (пакетботы «Святой Пётр», «Святой Павел», гукор «Святой Пётр», бот «Святой Гавриил»), бывшая частью Великой Северной экспедиции, в ходе которой русские моряки во второй раз достигли северо-западных берегов Северо-американского континента, открыл Алеутские и Командорские острова, а также открыл и исследовал Авачинскую губу.

В 1733 - 1743 годах, в рамках Великой Северной экспедиции, капитан полковничьего ранга М.П.Шпанберг совершил Охотско-Курильскую экспедицию (бригантина «Архангел Михаил», дубель-шлюпка «Надежда», бот «Святой Гавриил», бот «Большерецк», пакетбот «Святой Иоанн», шитик «Фортуна»). В 1737 - 1741 годах С.П.Крашенинников на шитике «Фортуна» и галиоте «Охотск» исследовал берега Камчатки. В 1739 и 1742 году капитан полковничьего ранга М.П.Шпанберг совершил экспедиции из Большерецка вдоль Курильских островов и берегов Японии до широты Токийского залива. В ходе этих экспедиций были описаны и присоединены к России южные острова Курильской гряды. В 1743 году Е.Басов отправился на Командорские острова. В 1745 году М.Неводчиков и Я. Чупров на шитике «Святой Евдоким» дошли до Ближних Алеутских островов и нанесли их на карту. В 1749 году бот «Акланск» был отправлен для описи северных берегов Охотского моря и Пенжинской губы. В 1758 году штурман С.Г.Глотов на боте «Святой Иулиан» ушел с промышленниками на Командорские и Алеутские острова и провёл там четыре года. За время экспедиций флотилия потеряла: шитик «Фортуна» (1737), бот «Большерецк» (1744), гукор «Святой Пётр» (1755).

Во второй половине 1700-х годов суда флотилии продолжили товаро-пассажирские перевозки и исследовательские экспедиции. Развитие флотилии осложнялось низко развитой деревообрабатывающей отраслью, отсутствием железоделательной и оружейной промышленности в регионе. Также сложности приносило то, хоть база флотилии и находилась в Охотске, что адмиралтейство располагалось в Иркутске, откуда приходилось доставлять якоря и пушки, а провиант доставлялся из бассейна реки Лены. Охотское кораблестроение считалось самым низкокачественным военным судостроением в России, а сама флотилия занимала последнее место во флоте, как по материальной части, так и по уровню подготовки личного состава. Только к концу 1780-х годов удалось наладить регулярную постройку новых судов для флотилии в Охотске. Флотилия не только пополнялась, но несла потери. В 1760—1790 годах потерпели крушения: галиот «Захарий»

(1766), бот «Николай» (1767), бригантина «Наталия» (1780). В 1778 году у острова Амля потерпел крушение «Святой Евпл», его команда была спасена и доставлена в Охотск галиотом «Святой Изосим и Савватий». Галиот «Святой Пётр», посланный к берегам Камчатки был захвачен мятежниками во главе с Морицем Бенёвским во время восстания на Камчатке 1770 года, и в 1771 году угнан в китайский порт Кантон, позже часть экипажа на французском судне кружным путём, через Францию вернулась в Россию.

В 1761 году была отправлена экспедиция на бригантине «Святая Елисавета» для описи северных берегов Охотского моря и Пенжинской губы. В этом же году Г.Пушкарев на боте «Святой Гавриил» первым из русских достиг полуострова Аляска. В этом же году Д.Пайков на боте «Святой Владимир» впервые побывал на острове Кадьяк. В 1764 - 1767 годах экспедиция поручика Ивана Синдта на галиотах «Святой Павел» и «Святая Екатерина» обследовала участок побережья от Берингова пролива до устья реки Лены. В 1764 - 1769 годах прошла секретная экспедиция капитан-поручика П.К.Креницына и поручика М.Д.Левашова по изучению и освоению Алеутских островов на галиотах «Святая Екатерина» и «Святой Павел», гукоре «Святой Павел», боте «Гавриил». В 1772 году на промысел к Лисьим островам отправилось из Охотска три судна: «Святой Владимир» под командованием штурманского ученика П.К.Зайкова, «Святой Михаил» под командованием штурманского ученика Дмитрия Полутова и галиот «Святой Пётр и Святой Павел» под командованием И.Коровина. В 1773 году на Ближние острова отправился А. Сапожников на «Святом Евпле», в 1778 году на острове Уналашка он встретился с капитаном Дж. Куком. В ходе плавания 1777 - 1778 годов на бригантине «Наталия» П.С.Лебедев-Ласточкин посетил Курльские острова и остров Хоккайдо. В 1782 году в район Лисьей гряды пришли Евстрат Деларов на «Святом Алексее», Ф. Мухоплев на «Святом Михаиле» и штурман П.Зайков на галиоте «Святой Александр Невский», из-за скопления промысловиков в этой районе они объединились и пошли к берегам Америки в залив Принс-Уильям. В 1785—1793 годах была проведена северо-восточная географическая и астрономическая морская экспедиция капитан-поручика И.И.Биллингса и капитана Г.А.Сарычева - они вышли на судах «Паллас», «Ясашна», «Слава России», «Доброе намерение», «Черный орёл» из устья реки Колымы к Берингову проливу и из Охотска к берегам Аляски, и обследовали восточные Алеутские острова, побережье Аляски к югу от Берингова пролива, а также Южные Курилы.

Использование судов Охотской флотилии исключительно в транспортных и экспедиционных целях стало превалирующим, а боевая подготовка практически не велась. Так флотилия оказалась практически не готовой к русско-шведской войне 1788 - 1790 годов, когда на север Тихого океана пришёл 16-пушечный бриг под шведским флагом английского капера Дж.Кокса. *«К отражению этой первой серьёзной военной угрозы русские были явно не готовы, так как их селения были слабо укреплены, а неповоротливые и тихоходные галиоты промышленников имели на вооружении в лучшем случае несколько легких фальконетов. К счастью для русских, команда и капитан шведского капера, подошедшего в октябре 1789 года к острову Уналашка, вопреки своему заданию дружески обошлись с русскими промышленниками, встретившимися им на острове»*.

С окончанием войны экспедиции продолжились. В 1792 - 1793 годах поручик А.Э.Лаксман на галиоте «Святая Екатерина» под командованием штурмана Г.Ловцова совершил миссию в Японию для установления торговых отношений, во время этого плавания был открыт пролив между островами Итуруп и Кунашир. Результатом миссии стало разрешение от японских властей на вход в порт Нагасаки русских торговых судов.

Важной вехой в развитии Тихоокеанского региона стало основание в 1791 году купцом Г.И.Шелиховым «Северо-Восточной компании», которая в 1799 году была преобразована в «Русско-Американскую компанию» (РАК). С 1793 года компания активно занималась колонизацией Аляски и близких к ней островов. РАК имела собственную флотилию «компанейских» судов, которые ходили под торговыми флагами, и в ряде случаев

представляли интересы Российской империи. Между Охотской флотилией и судами РАК существовало своеобразное «разделение обязанностей», по которому флотилия обслуживала порты Охотского моря и западного побережья Камчатки, а компания — фактории в Русской Америке. География плавания русских судов включала побережье Сибири, Камчатку, Чукотку, Алеутские острова, побережье Аляски южнее Берингова пролива, и примерно, до Александровского архипелага. Самым южным посещаемым пунктом Охотского моря была Удская губа. Плавание около Сахалина, Шантарских и Курильских островов практически отсутствовало.

В 1798 - 1800 годах начался захват японцами южных Курильских островов, принадлежавших в то время России и южного Сахалина. Не имевшие военно-морского флота японцы действовали осторожно, с оглядкой на действия русских властей, но русское военное командование и гражданская администрация не захотели оказать силового противодействия. В итоге южная часть Сахалина, острова Уруп, Итуруп и ряд мелких островов оказались к 1800 году под контролем Японии, а акция лейтенантов Давыдова и Хвостова на судах РАК «Юнона» и «Авось» по разорению японских поселений на южных Курилах и Сахалине была расценена как своевольная и осуждена российскими властями в 1806 - 1807 годах.

Флотилия, и так испытывающая кадровый недостаток, несла новые потери — многие офицеры переходили на службу РАК, а самые лучшие военно-морские офицерские кадры оставались служить в европейской части России. Новый виток развития дала первая русская кругосветная экспедиция 1803—1806 годов под командованием капитан-лейтенанта И.Ф.Крузенштерна и капитан-лейтенанта Ю.Ф.Лисянского на шлюпах «Надежда» и «Нева». Такая экспедиция уже готовилась ещё в 1787 году под командованием капитана 1-го ранга Г.И.Муловского, но из-за начавшихся русско-турецкой, а затем русско-шведской войн не состоялась. «Надежда» и «Нева» хоть и принадлежали РАК, но по особому указанию императора они несли Андреевские флаги. С 1808 года базой РАК стал город Новоархангельск, а плавание русских шлюпов открыло целую череду кругосветных и полукругосветных плаваний из Балтийского моря в Петропавловский Порт и Новоархангельск. В этот период корабли Охотской флотилии по-прежнему, в основном, занимались транспортными рейсами в Охотском море, что отражалось в типе судов построенных для флотилии.

С 1809 года, с приходом шлюпа «Диана» под командованием капитан-лейтенанта В.М.Головнина на Тихом океане, помимо Охотской флотилии и судов РАК появилась третья военно-морская составляющая - корабли Балтийского флота. Их появление было вызвано необходимостью увеличения товаро-пассажирского сообщения западной части России с восточной, проведения географических исследований в бассейне Тихого океана и, отчасти, охраны калановых, моржовых и китовых промыслов от американских браконьеров. До конца 1820-х годов на Тихий океан пришёл целый ряд балтийских военных кораблей:

- в 1817 - 1818 годах шлюп «Камчатка» (капитан 2-го ранга В.М.Головнин);
- в 1819—1820 годах шлюпы «Северной дивизии» «Открытие» и «Благонамеренный» (капитан-лейтенанты М.Н.Васильев и Г.С.Шишмарев);
- в 1821—1822 годах шлюп «Аполлон» (капитан 1-го ранга И.С.Тулубьев и лейтенант С.П.Хрущов);
- в 1822 - 1823 годах фрегат «Крейсер» (капитан 2-го ранга М.П.Лазарев);
- в 1823 - 1824 годах шлюп «Ладога» (каптан-лейтенант А.П.Лазарев);
- в 1823 - 1824 годах шлюп «Предприятие» (капитан-лейтенант О.Е.Коцебу);
- в 1825 - 1826 годах транспорт «Кроткий» (капитан-лейтенант Ф. П. Врангель);
- в 1826 - 1827 годах шлюп «Моллер» (капитан-лейтенант М.Н.Станюкович);
- в 1826 - 1827 годах шлюп «Сенявин» (капитан-лейтаенат Ф.П.Литке);
- в 1828 - 1829 годах транспорт «Кроткий» (капитан-лейтенант Л. А. Гагемейстер).

Эти кругосветные и полукругосветные плавания получили широкий резонанс в среде морской общественности того времени. Такое активное судоходство потребовало

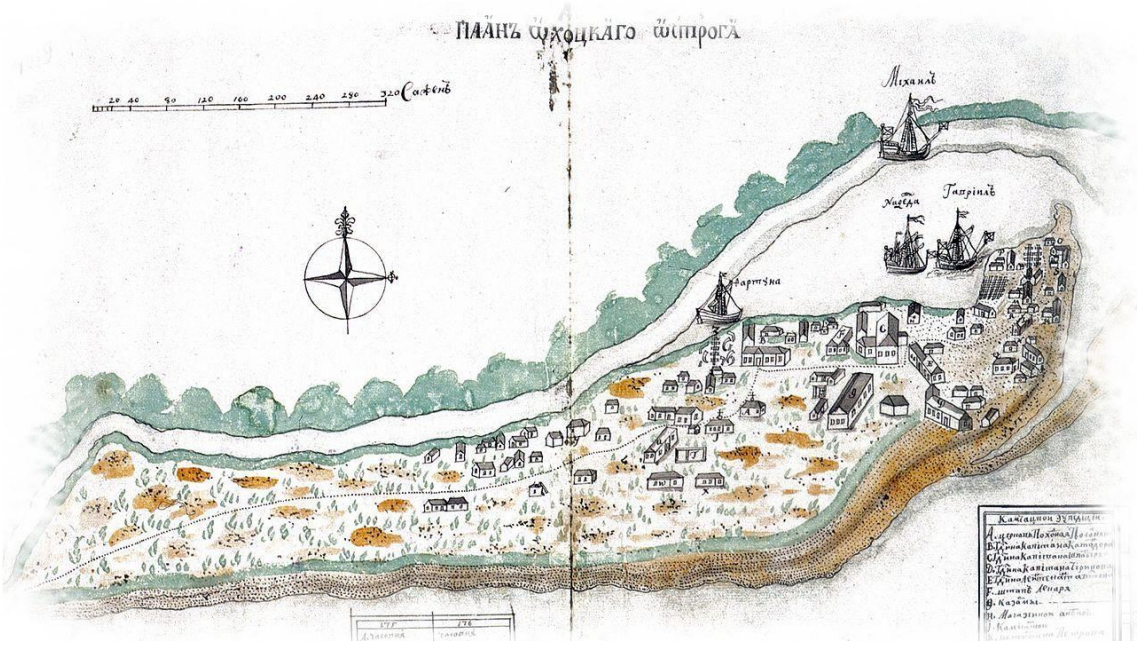
организации судоремонтной базы на берегах Охотского моря и Тихого океана, а отсутствие квалифицированных кадров и дороговизна строительства новых верфей тормозили этот процесс. К тому же, к началу 1830-х годов, стала очевидной экономическая неэффективность рейсов с Балтики, в связи с чем на первый план вышли прагматические соображения: корабли стали посылать реже, и, почти исключительно, в транспортных целях. Так, за 1830-е годы на Тихий океан дважды ходил лишь транспорт «Америка» в 1831 - 1832 годах под командованием капитан-лейтенанта В.С.Хромченко и в 1834 - 1835 годах под командованием капитан-лейтенанта И.И. фон Шанца. А в 1840-х годах пришли транспорт «Або» под командованием капитан-лейтенанта А.Л.Юнкера совершил рейс в 1840 - 1841 годах и транспорт «Иртыш» под командованием капитана 1-го ранга И.В.Вонлярского в 1843 - 1845 годах. Вследствие чего развитие судостроения в Охотске вообще прекратилось.

1844 год отмечен практически полным прекращением русского кораблестроения на Дальнем Востоке. Построенный в этом году транспорт «Гижига» стал последним судном охотских судостроителей, исключая лишь редкое строительство небольших судов. Флотилия пополнялась за счёт судов, конфискованных у браконьеров. Какая-либо качественная судоремонтная база на Дальнем Востоке фактически отсутствовала до 1880-х годов. Суда Охотской флотилии продолжили терпеть крушения, так в период с 1830 годов до 1850 года были потеряны: катер «Святой Зотик» (1812), бриги «Елисавета» (1835) и «Екатерина» (1838), транспорт «Гижига» (1845), а также некоторое количество более мелких судов. Часто суда погибали со всеми экипажами и пассажирами, и об их судьбе становилось известно лишь спустя несколько лет.

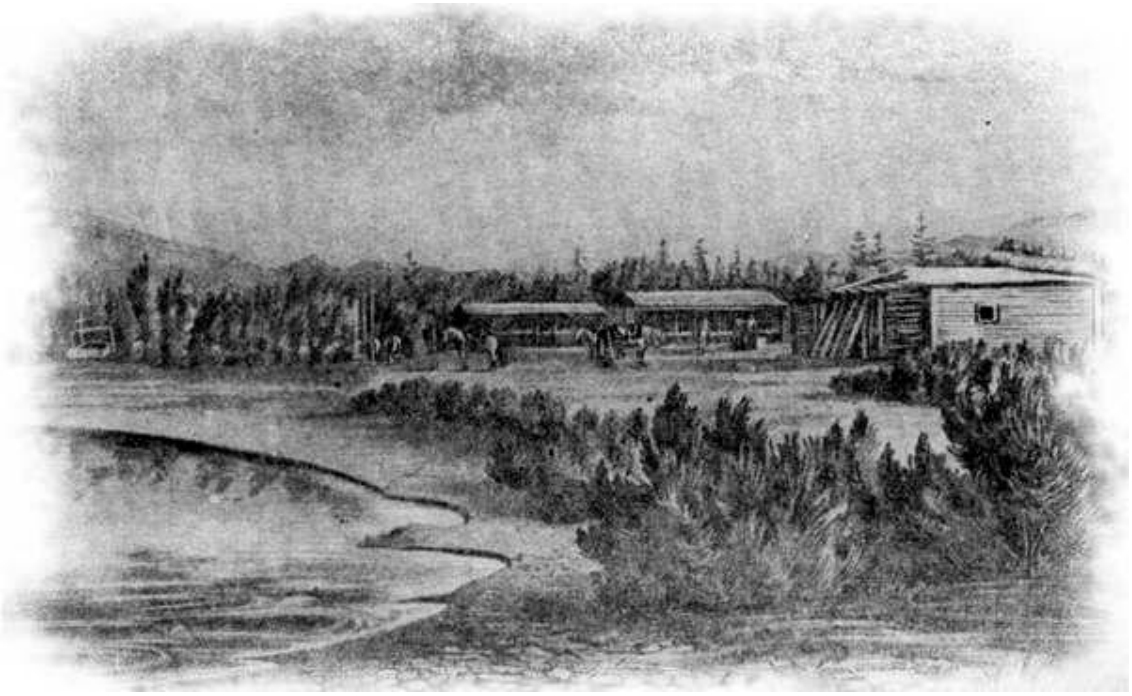
Новый этап развития начался с назначения в 1848 году графа Н.Н.Муравьёва на должность генерал-губернатора Восточной Сибири, и с приходом в 1849 году капитан-лейтенанта Г.И.Невельского на транспорте «Байкал», построенным для Охотской флотилии. Своими энергичными действиями, Г.И.Невельской присоединил к России земли в нижнем течении реки Амур, приморское побережье до Императорской (ныне Советской) Гавани и остров Сахалин, и совместно с Н.Н.Муравьёвым, организовал, так называемые «Амурские экспедиции», по исследованию этих земель и устройству поселений. Граф Н.Н.Муравьёв также считал, что Охотск негодное и неудобное место базирования, и всячески ратовал о переносе места базирования флотилии в Петропавловский Порт.

Генерал-губернатор граф Н.Н.Муравьёв добился своего, и в 1850 году был издан приказ начальника Главного морского штаба о создании на Камчатке флотского экипажа и упразднения Охотского порта. В связи с этим Охотский флотский экипаж, Охотская мастеровая рота и Петропавловская флотская рота были сведены в 46-й флотский экипаж, а руководство флотилией перешло к военному губернатору Камчатки генерал-майору В.С.Завойко. В 1850 году флотилия понесла две серьёзные потери: 5 июля бриг «Курил», имея на борту тридцать восемь пассажиров и различный груз, отправился из Охотска в Петропавловский Порт, но к месту назначения так и не пришёл; 17 сентября бот «Ангара» потерпел крушение у побережья Камчатки (широта 54°20′, долгота 202°43′ W), команда и пассажиры спаслись, но из посланной на помощь группы пропал без вести боцманмат Осипов. По решению генерал-губернатора в Екатеринбурге было закуплено пароходное машинное заведение и в 1851—1852 годах перевезено на Петровский завод. С июня 1854 года 46-й флотский экипаж получил новый номер — 47.

На 1851 год Камчатскую флотилию составляли: бригантина «Байкал», транспорт «Иртыш», бот (тендер) «Камчадал», бот «Кадьяк», пять небольших парусных судов, гарнизон в Петропавловском Порту, небольшие отряды в военных постах.

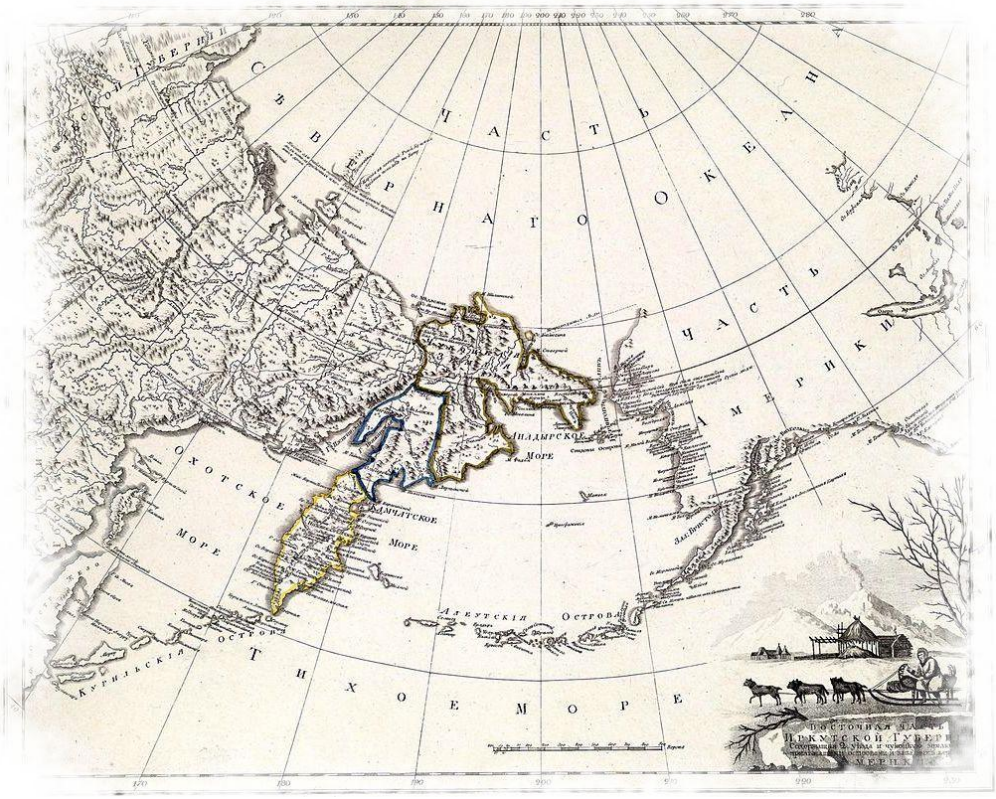


Охотский острог
1737 год

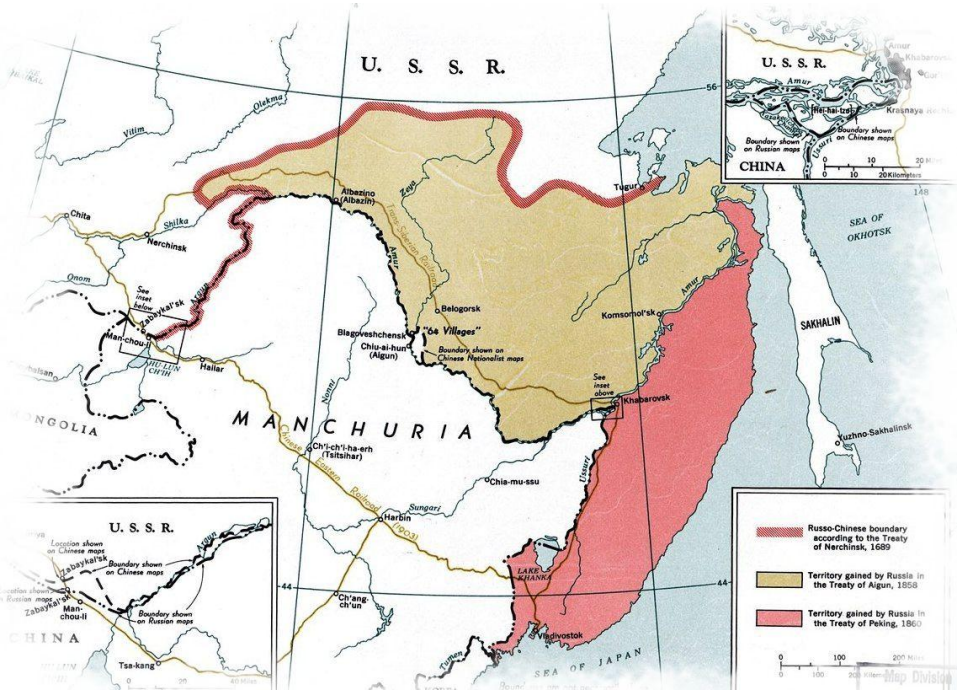


Летняя станция по Охотскому тракту

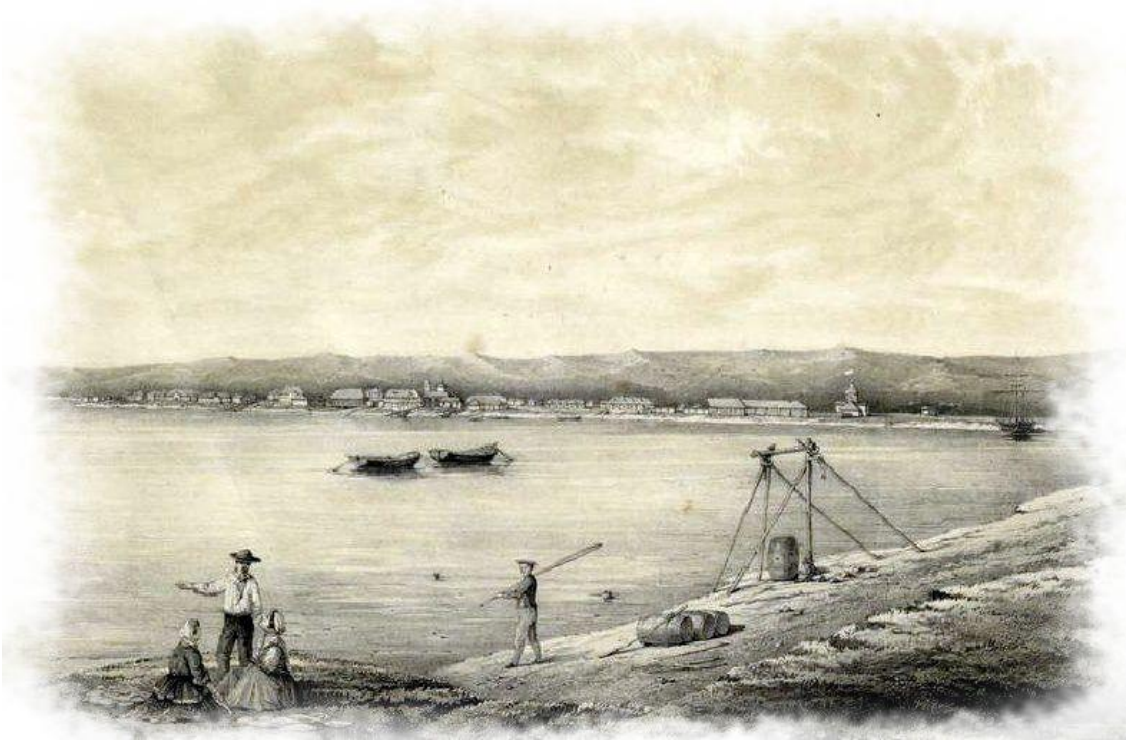
Чертеж Восточной Сибири,
составленный тобольцем Ремезовым в 1701 году



Карта восточной части России конца XVIII века



Территория присоединённая к Российской империи
по Айгунскому договору, Тяньцзинскому и Пекинскому трактатам



Охотск
Начало XIX века

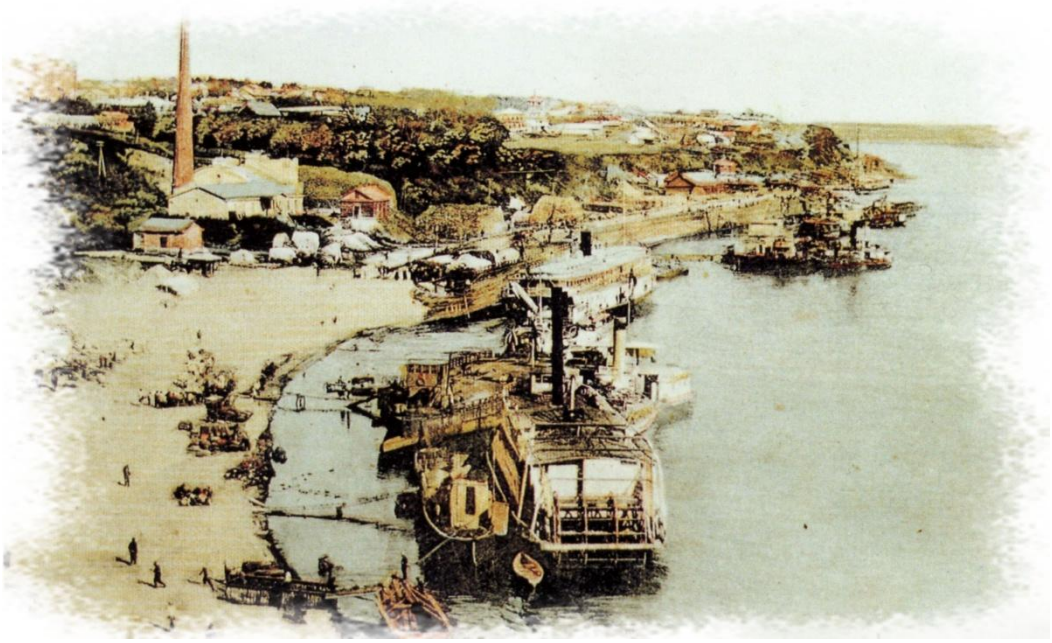
Петропавловск
Середина XIX века

Петропавловский порт на Камчатке
Литография середины XIX века

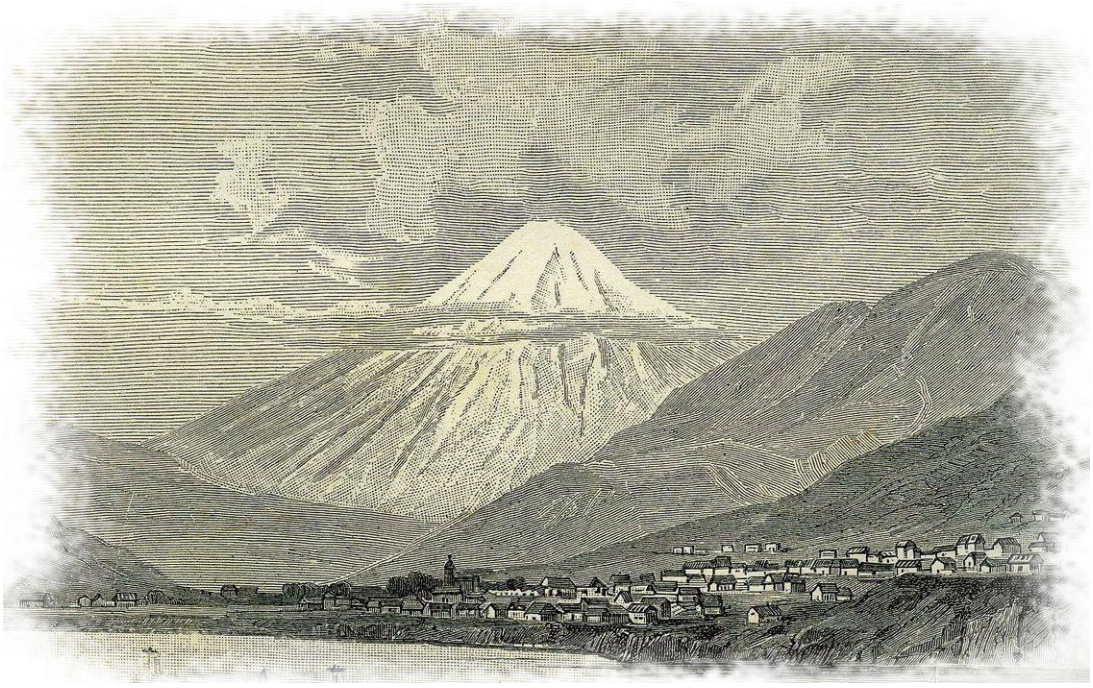
Бухта в Петропавловске
Середина XIX

Владивосток
1874 год

Бухта Владивостока
Конец XIX века



Хабаровск
Набережная
Середина XIX века



Вулкан Авача
Близ Петропавловска
Середина XIX века

Наметилось быстрое оживление судоходства в регионе. В этот период многократно возросла нагрузка на весе имеющиеся суда флотилии - с усилением военных сил на камчатке увеличилось количество снабженческих рейсов в Петропавловский Порт, Гижигу, Тигиль, Большерецк и Нижнекамчатск, возросли грузоперевозки между Россией и Русской Америкой, увеличилось число научных и описных экспедиций на севере. Поэтому для освоения Приамурья Г.И.Невельскому крайне нахватало судов от флотилии, помимо «Байкала», были выделены «Охотск» и «Иртыш». Усмотрев экономическую выгоду от вновь приобретённых земель, купцы и промышленники региона решили поучаствовать в данном предприятии. От РАК использовался барк «Шелихов», иркутский купец и золотопромышленник Е.А.Кузнецов выделил 100 тысяч рублей серебром для строительства двух колёсных пароходов «Аргунь» и «Шилка» (их с 1852 году включили в списки Камчатской флотилии). С началом Амурских экспедиций возникла необходимость решения и дипломатических вопросов с Японией и Цинской империей, поэтому в 1853 - 1854 годах сюда прибыла дипломатическая миссия графа Е.В.Путятина с внушительным отрядом военных кораблей Балтийского флота: 52-пушечные фрегаты «Паллада» и «Диана», 44-пушечный фрегат «Аврора», 20-пушечный корвет «Оливуца», 10-пушечный транспорт «Двина» и 4-пушечная винтовая шхуна «Восток» (первое русское паровое судно на Дальнем Востоке).

В таком состоянии Камчатскую флотилию застигло начало Крымской войны. Личный состав 47-го флотского экипажа активно участвовал в сооружении укреплений Петропавловского Порта, а в августе 1854 года, совместно с фрегатом «Аврора» и вооружённым транспортом «Двина», отразил нападение англо-французской эскадры. Несмотря на успешное для России завершение этого боя, было очевидно, что следующего, более мощного штурма Петропавловск не выдержит, поэтому в начале 1855 года было принято перенести базу в Николаевск. Петропавловский Порт, а также почти всё население города были эвакуированы к новому месту дислокации - 16-24 мая 1855 года, буквально под носом у блокирующего их англо-французского отряда, корабли по прорубленному во льду каналу вышли из Петропавловского Порта, перешли в залив Де-Кастри (ныне Чихачёва), и далее, скрытые туманом Татарским проливом (о существовании которого знали только в России) зашли в устье Амура. К сожалению, не все балтийские корабли смогли принять в этом участие: в 1855 году фрегат «Диана» погиб у японских берегов в результате цунами, а фрегат «Паллада», из-за невозможности перейти в устье Амура, затопили в Императорской Гавани что бы он не был захвачен. Жертвой войны стали шхуна Камчатской флотилии «Анадырь», уничтоженная эскадрой неприятеля, и пришедшее в июле с севера в Амурский лиман судно Российско-Американской компании с грузом мяса. Так как на этом судне не было вооружения, то заметив приближающиеся гребные суда противника, командир А. И. Воронин приказал всем покинуть судно на шлюпках и сойти на берег. Открытый по ним ружейный огонь никого не зацепил, однако, само судно было сожжено.

Перебазирование, в основном, осуществляли транспорты «Байкал», «Иртыш», боты №-1 и «Кадьяк», то есть буквально все наличные корабли Камчатской флотилии. Фрегат «Аврора», корвет «Оливуца», транспорт «Двина» и шхуна «Восток» также приняли участие, при этом используясь для охранной службы и посыльных целей. По окончании Крымской войны Камчатскую флотилию переименовали в Сибирскую военную флотилию, а во главе её стал контр-адмирал П.В.Казакевич — *«командир Сибирской флотилии и портов Восточного океана»*, и возглавлял её до 1865 года. Винтовая шхуна «Восток» официально вошла в состав Сибирской военной флотилии весной 1855 года.

В 1855 году командиром 47-го флотского экипажа назначен капитан-лейтенант Н.Н.Назимов, командиром всех сводных команд с фрегатов капитан-лейтенант С.С.Лесовский, капитаном над Петропавловским Портом лейтенант князь Д.П.Максутов, начальником штаба капитан-лейтенант Н.М.Чихачёв, штаб-офицером - капитан-лейтенант И.А.Скандраков.

На начало августа 1855 года в объединённый штаб в Николаевске вошли: граф Н.Н.Муравьёв, правитель канцелярии Главного управления Западной Сибири А.Д.Лохвицкий, Д.Д.Губарев, 47-й флотский экипаж (капитан-лейтенант Н.Н.Назимов (командир), лейтенант князь Д.П.Максутов, мичман Д.Д.Иванов, остальные артиллерийские и штурманские офицеры); офицеры с кораблей балтийского флота - «Аврора» (капитан 2-го ранга И.Н.Изыльметьев (командир), капитан 2-го ранга М.П.Тироль,капитанлейтенанты И. А. Скандраков,Фаворский, К. П. Пилкин, Е. Г. Анк удинов,лейтенанты Д.В.Михайлов, В.И.Попов, Н.А.Фесун, Поль, мичманы Г.Н.Токарев, И.А.Колокольцов, штурманы КФШ поручик Дьяков, подпоручик С.П.Самохвалов и КФШ прапорщик Шенурин);
«Диана» (лейтенант А. Ф. Можайский, мичман Сергей Бутнов) — «Оливуца» (капитан-лейтенант Н. М. Чихачёв (командир), лейтенант В. И. Попов, мичман П. Л. Овсянкин); — «Двина» (капитан-лейтенант А. С. Маневский (командир)
«Иртыш» (капитан-лейтенант П. Ф. Гаврилов (командир);
«Хеда» (капитан-лейтенант С. С. Лесовский (командир)).

В службе флотилии начался новый этап, связанный, прежде всего, с освоением Приморья. Основные задачи по описанию новых берегов были возложены на корабли Балтийского флота, прибывавшие с 1858 по 1860 год на Дальний Восток в составе, так называемых, *«Амурских отрядов»*. В 1860 году *«Амурские отряды»* были объедены в самостоятельное соединение - Отряд судов Балтийского флота в Китайском море, а с 1862 года отряд стал называться - Эскадра Балтийского флота в Тихом океане. Их основу составляли парусно-винтовые фрегаты, корветы и клипера, которые несли стационерскую службу в портах Японии, Цинской империи; были в распоряжениях российских посланников за границей; проводили гидрографические, описные и другие научные экспедиции; демонстрировали военно-морской флаг России в мировом океане.

Пароходо-корвет «Америка» — флагман Сибирской фолотилии середины 1850-конца — 1870-х годов

Сибирская флотилия решала задачи скромнее - занимала брандвахтенные посты в портах, проводила и выводила на буксире суда от Татарского пролива через мели в Николаевск, а также осуществляла грузопассажирские перевозки из Николаевска во вновь образуемые посты, важнейшим из которых быстро стал Владивосток. Разделение военно-морских сил России на Дальнем Востоке на самостоятельные «сибирскую» и «балтийскую» составляющие в лице Охотской флотилии и Тихоокеанской эскадры Балтийского флота останется порочной административной практикой вплоть до 1904 года. В то время наиболее вероятным военным противником считалась Великобритания, с которой Россия всю вторую половину XIX века и начало XX века находилась в состоянии «холодной войны», которая несколько раз угрожала перерасти в активные боевые действия. Главным антироссийским инструментом в руках английских политиков был цинский Китай, которого постоянно подстрекали к войне с Россией и обещали им всяческую помощь. В качестве главных союзников России рассматривались в 1860—1870 годах Северо-Американские Соединенные Штаты и Франция, с 1880-х годов Германия и до конца 1890-х годов Япония.

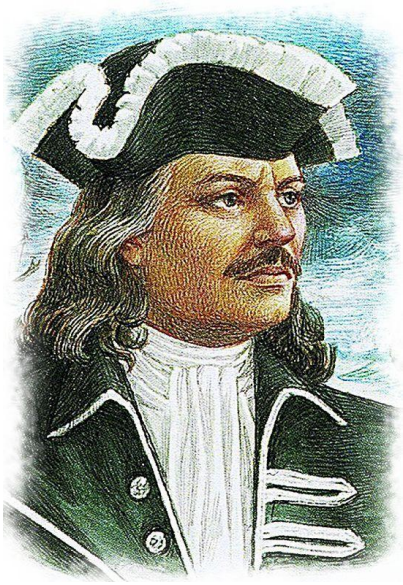
Важным делом для подготовки офицерских кадров флотилии стало открытие в 1858 году Мореходного училища в Николаевске. В 1859 году пароходо-корвет «Америка» под флагом графа Н.Н.Муравьева-Амурского первым из русских кораблей посетил бухту Золотой Рог, положив начало Владивостоку. Основу флотилии в 1860—1870 годах составляли: пароходокорвет «Америка», клипер «Гайдамак» (1862—1863 и 1871—1872), 5-пушечный пароход «Амур», паровые транспорты «Японец», «Манджур» и «Байкал», а также винтовая шхуна «Восток», парусная шхуна «Фарватер», паровой бот «Суйфун» и малые пароходы, работавшие на реках Уссури, Сунгача и озере Ханка. В 1860 году экипаж «Японца» по инициативе начальника Отряда судов в Китайском море капитана 1-го ранга И.Ф.Лихачева занял формально принадлежащий Китаю залив (ныне залив Посьета),

Москвитин
Иван Юрьевич
атаман пеших казаков

Беринг
Витус Ионассен
российский мореплаватель

Дежнев
Семен Иванович
землепроходец, мореход

Скорняков – Писарев
Григорий Григорьевич
первый начальник
Охотского порта



Чириков
Алексей Ильич
мореплаватель
капитан-командор

Шпанберг
Мартын Петрович
мореплаватель

Крашенниников
Степан Петрович
географ
исследователь

Глотов
Степан Гаврилович
мореплаватель
исследователь

Биллинг
Иосиф Иосифович
мореплаватель
капитан-командор

Шелехов
Григорий Иванович
мореплаватель

Крузенштерн
Иван Федорович
мореплаватель
исследователь

Лисянский
Юрий Федорович
мореплаватель
исследователь

Головнин
Василий Михайлович
мореплаватель

Сарычев
Гавриил Андреевич
гидрограф
исследователь

Лазарев
Андрей Петрович
мореплаватель
исследователь

Коцебу
Отто Евстафьевич
мореплаватель

Врангель
Фердинанд Петрович
мореплаватель
исследователь

Литке
Федор Петрович
мореплаватель
исследователь

Муравьев-Амурский
Николай Николаевич
генерал-губернатор
Восточной Сибири

Невельской
Геннадий Иванович
мореплаватель
исследователь

Завойко
Василий Степанович
первый военный
губернатор Камчатки

Казакевич
Пётр Васильевич
исследователь

Максутов
Дмитрий Петрович
последний
Губернатор Аляски

Лихачев
Иван Федорович
исследователь

Веселаго
Михаил Герасимович
военно-морской деятель

Макаров
Степан Осипович
военно-морской деятель
полярный исследователь

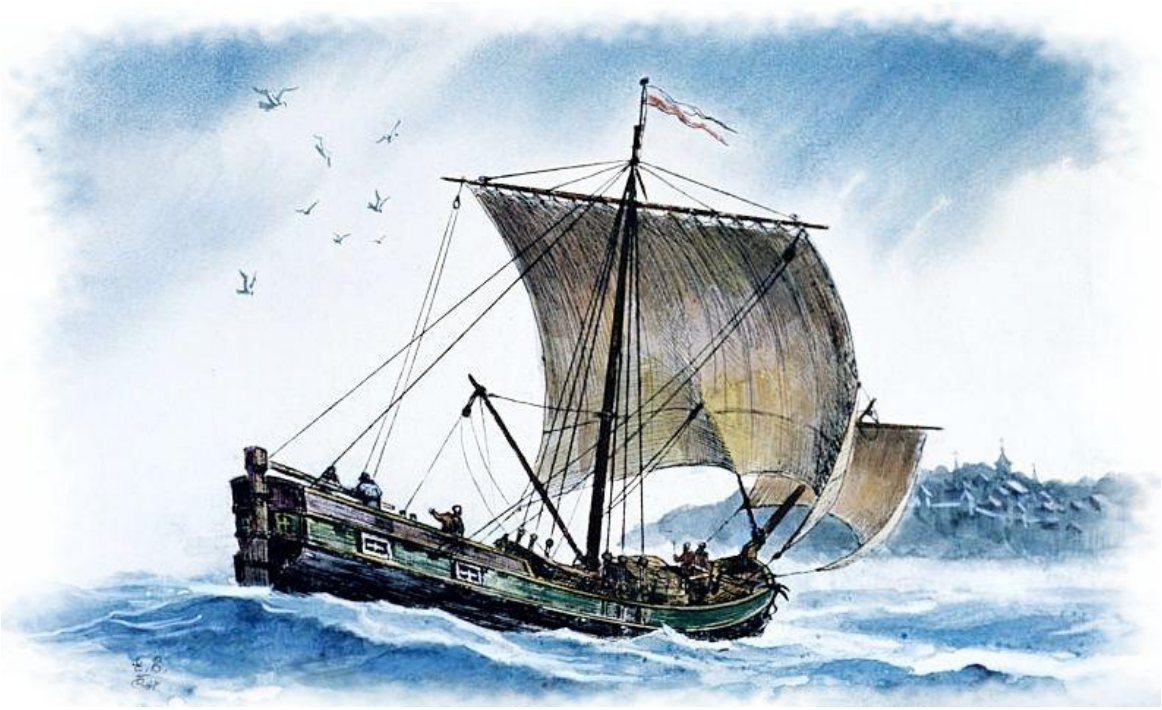
Безобразов
Петр Алексеевич
вице-адмирал

Бирилев
Алексей Алексеевич
военно-морской
деятель

Греве
Николай Романович
вице-адмирал

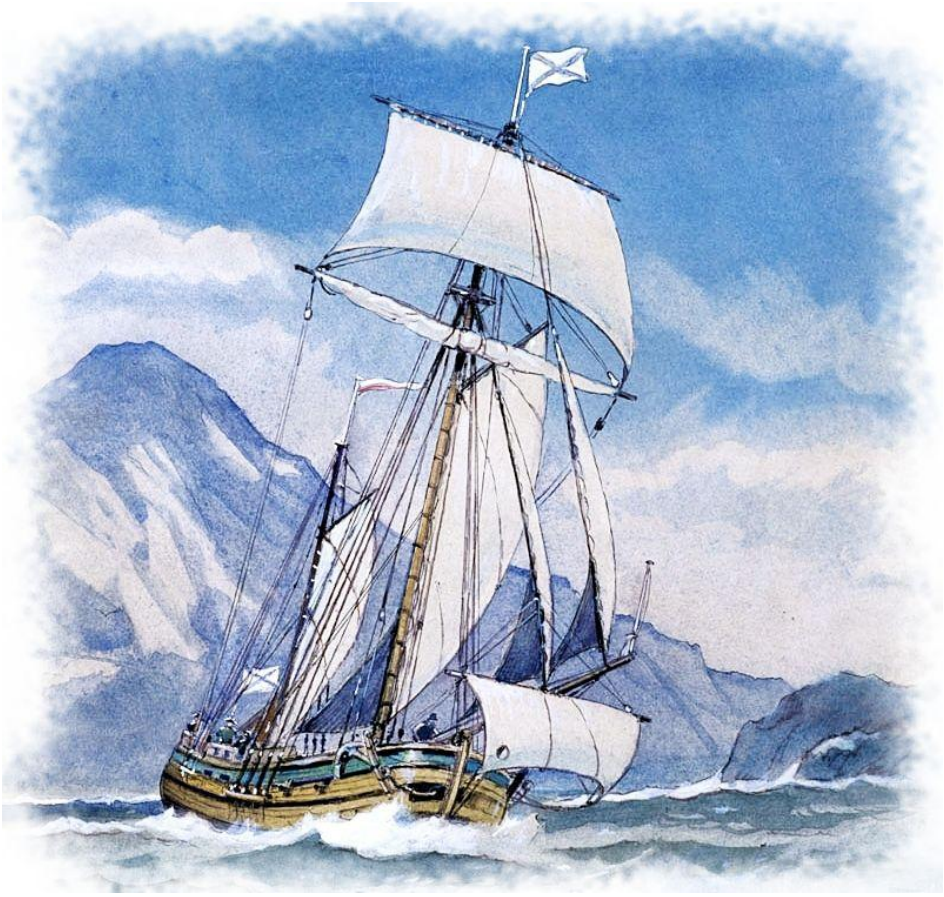
Скрыдлов
Николай Илларионович
вице-адмирал

Коч

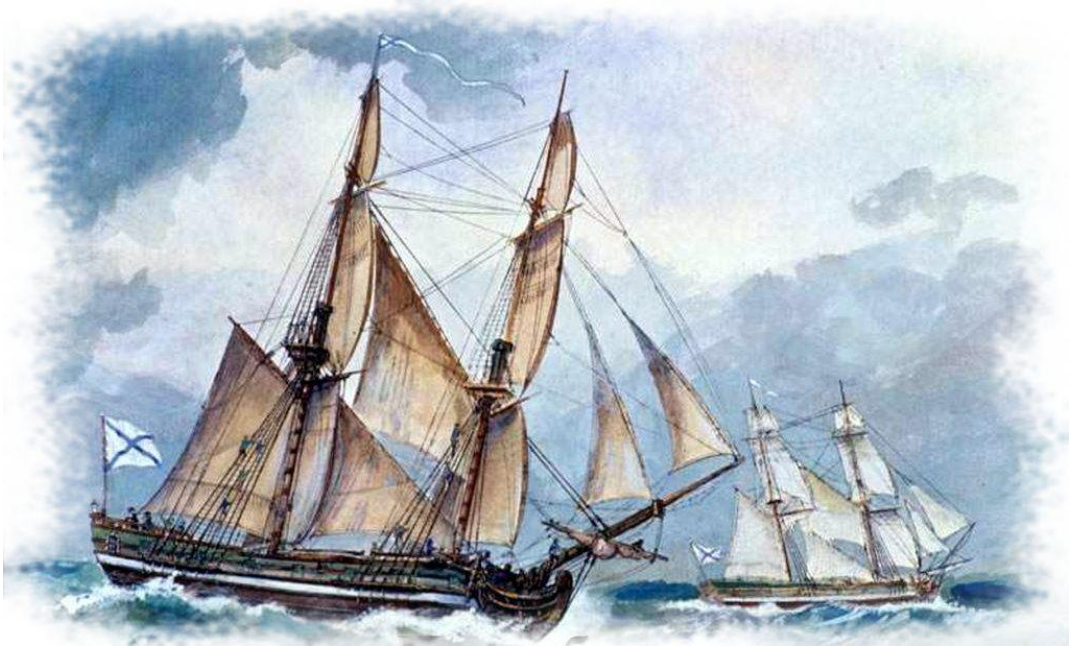


Коч Дежнева

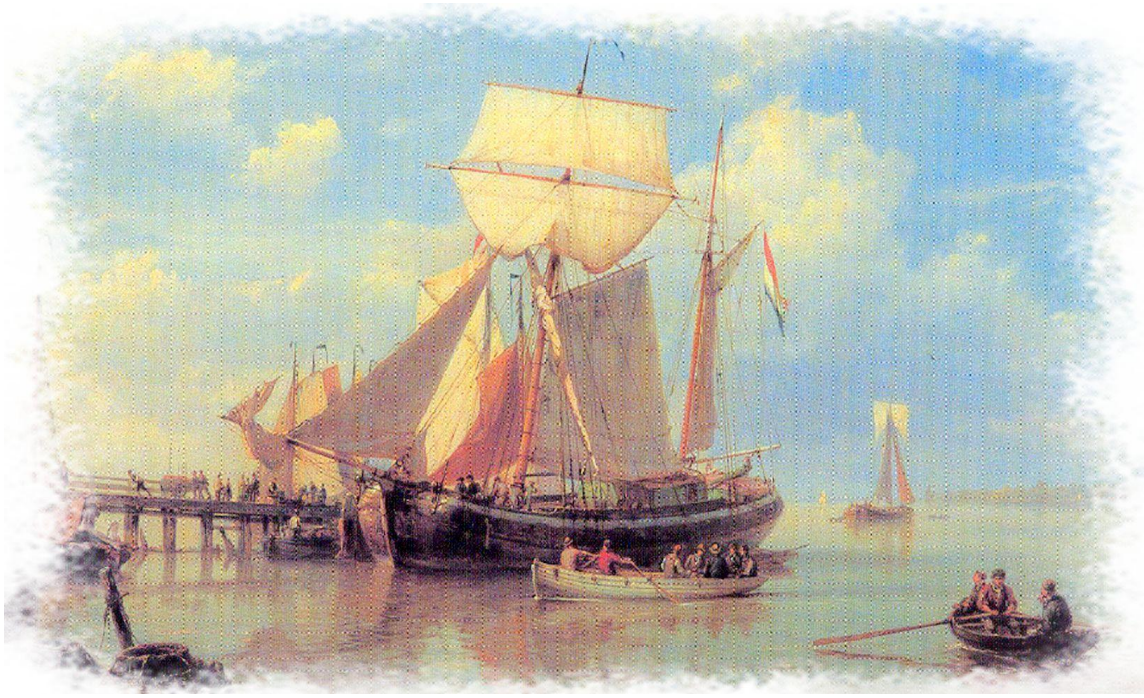
Шитик «Фортуна»



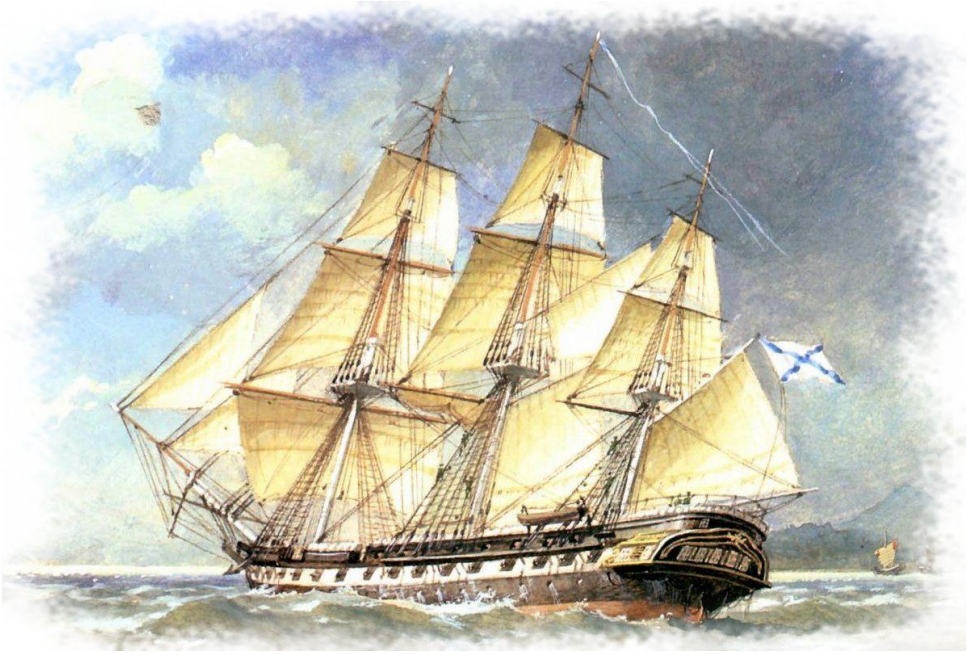
Бот «Святой Гавриил»



Пакетботы
«Святой Петр» и «Святой Павел»



Галиот «Святая Екатерина»

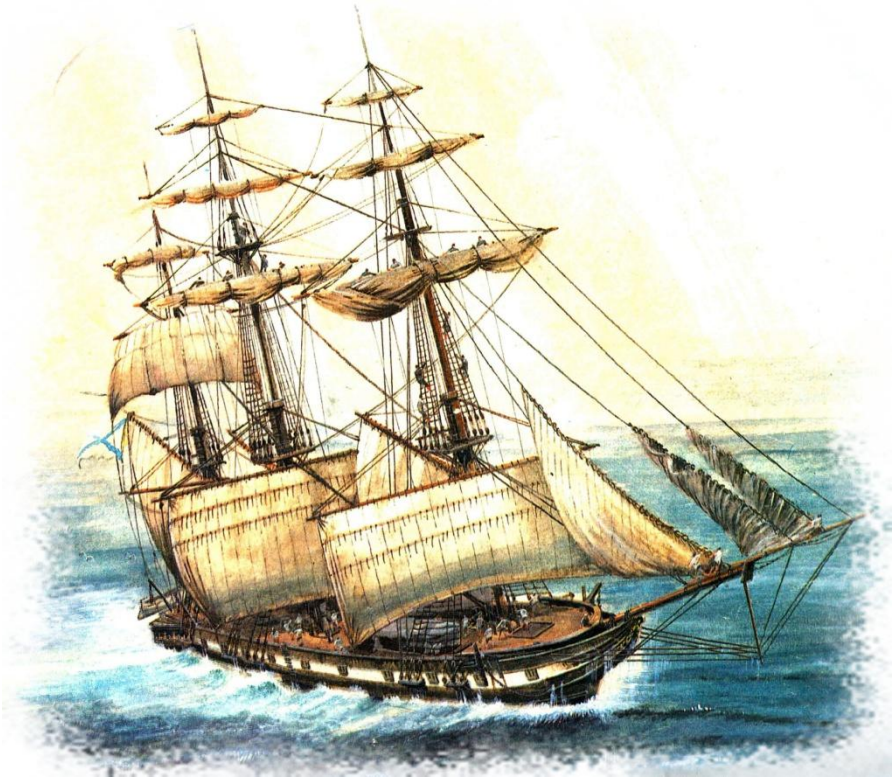


Шлюп «Диана»

Бриг «Елизавета»

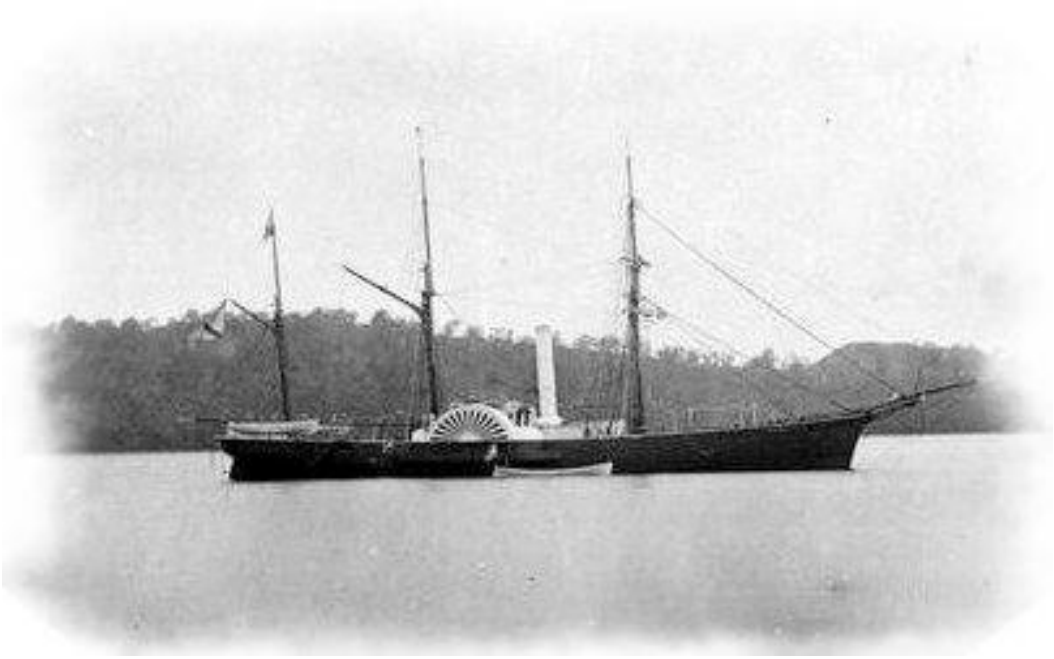
Транспорт «Байкал»

Бронзовая плита в северной нише памятника Г. И. Невельскому, который был открыт 26 октября 1891 года во Владивостоке
На этой плите изображена корма «Байкала» и нанесены фамилии участников-офицеров команды транспорта проводивших исследования Амурского лимана в 1849 году

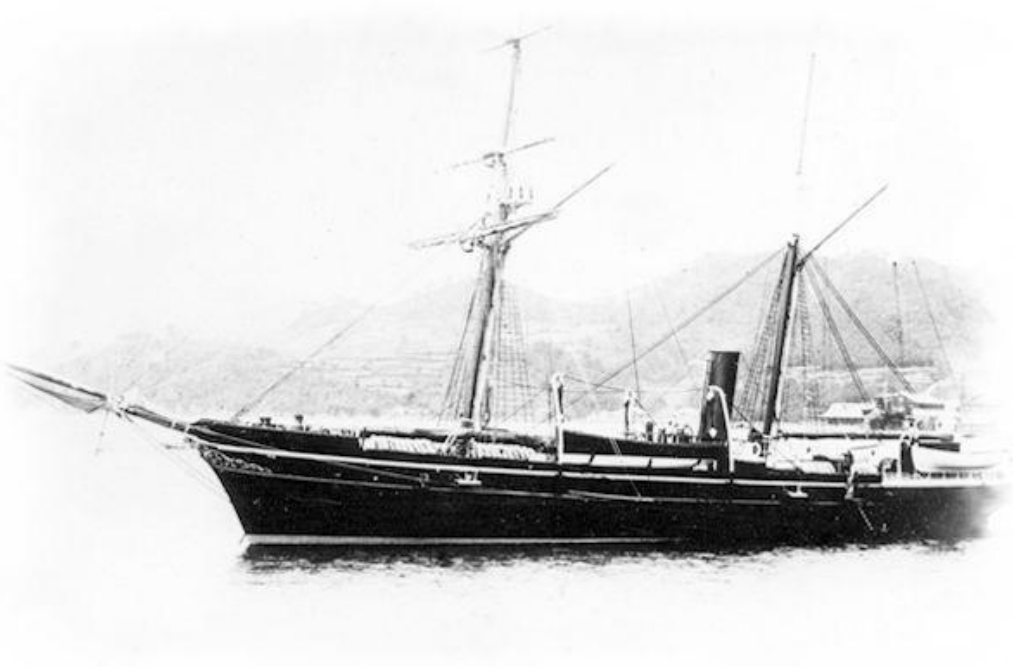


Корвет «Оливуца»

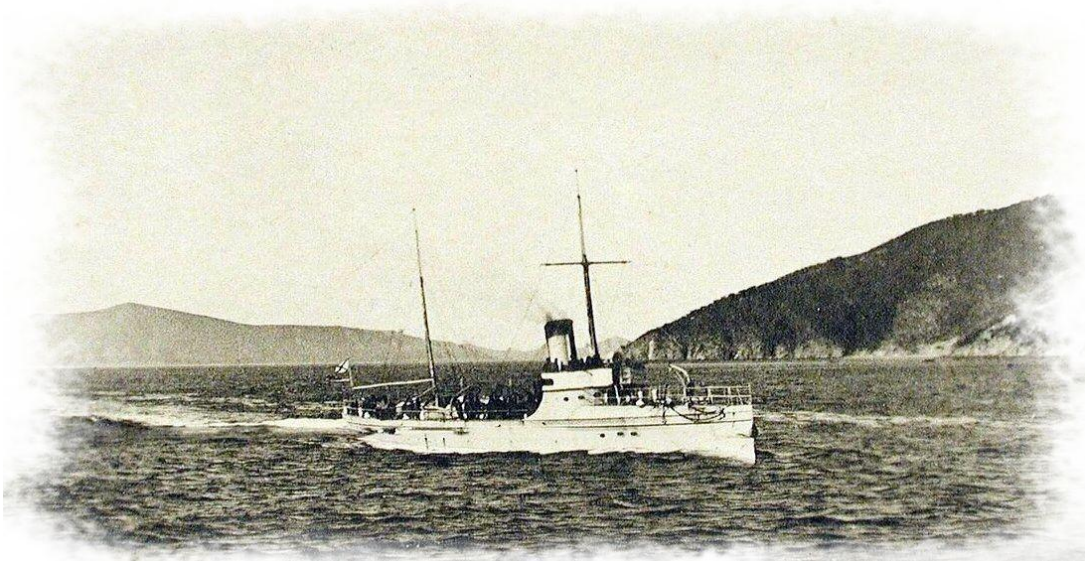
Шхуна «Восток»
у берегов Преображения



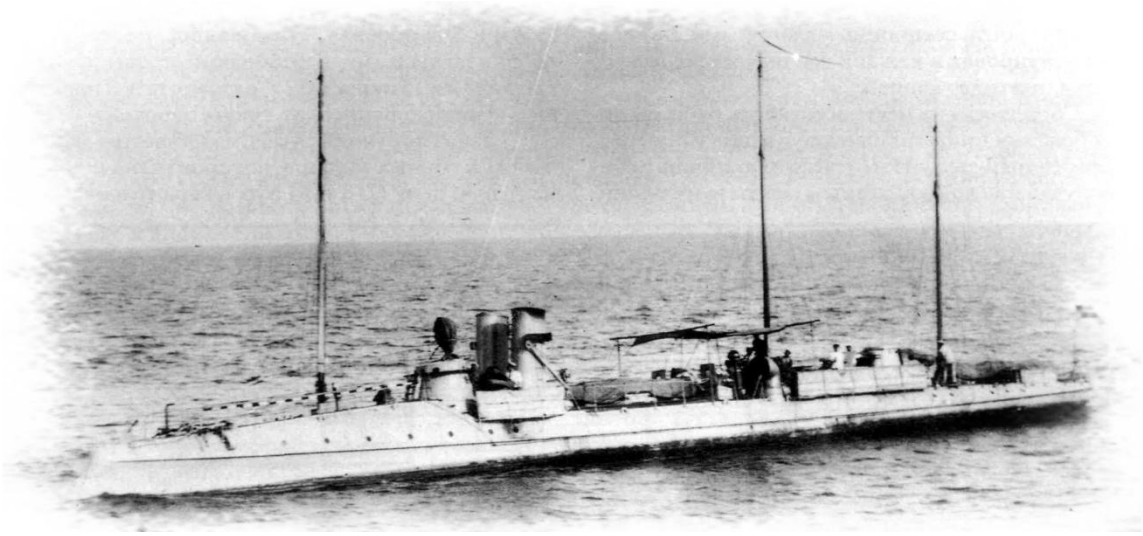
Корвет «Америка»



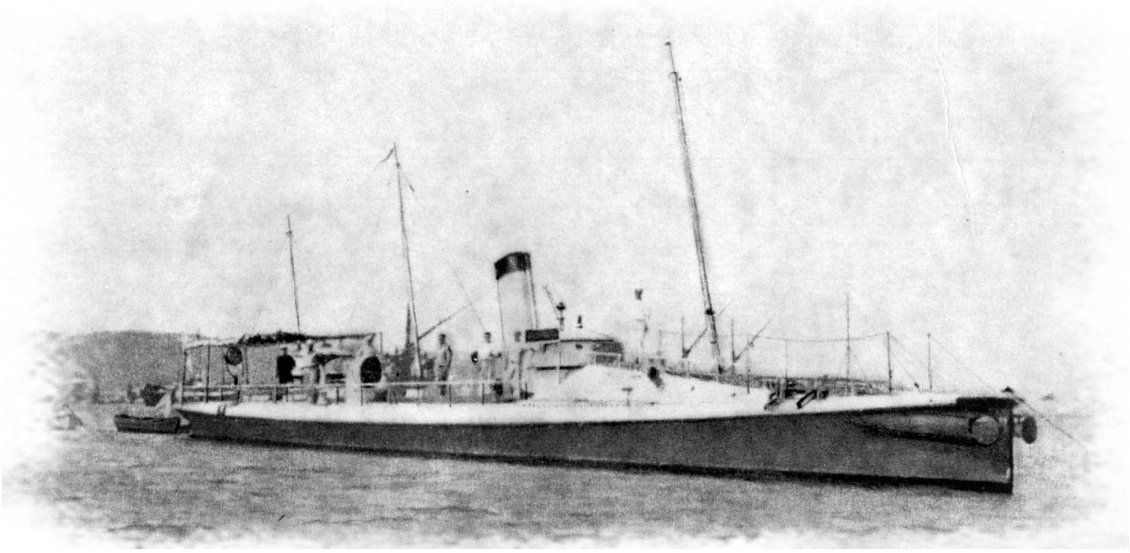
Минный транспорт «Алеут»



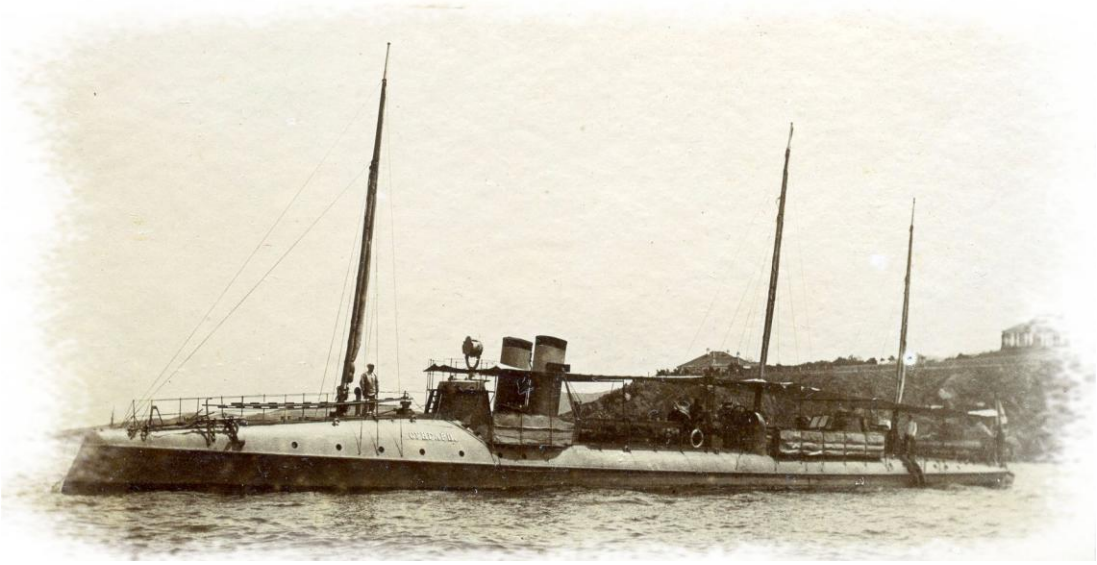
Минный крейсер «Гайдамак»



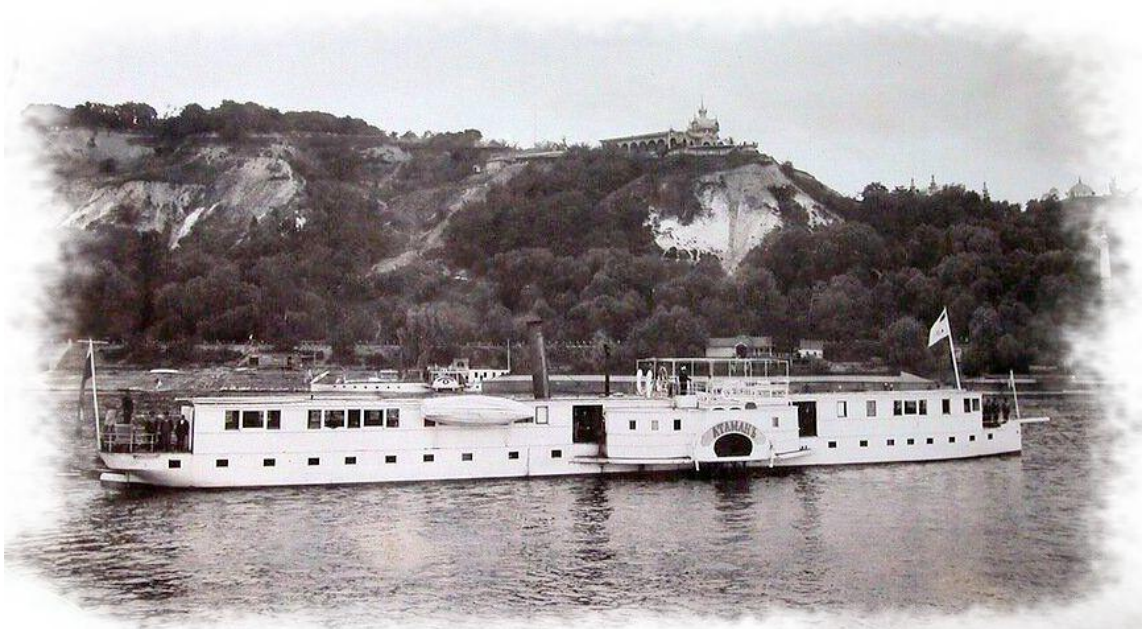
Миноносец «Уссури»



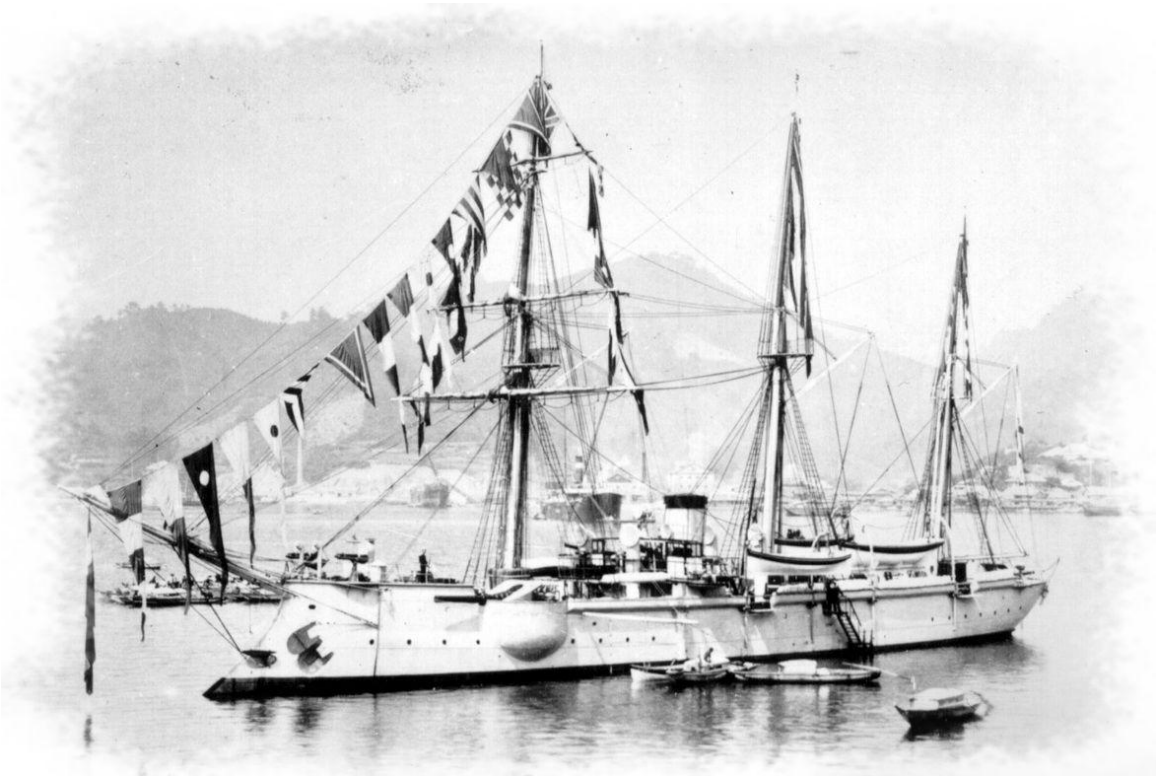
Миноносец «Сучена»



Миноносец «Сунгари»



Пароход «Атаман»



Канонерская лодка «Кореец»

основав там Новгородский пост. В связи с этим произошёл русско-китайский политический кризис 1860 года, и флотилия готовилась к отражению нападения китайских войск и английского флота. Но дипломаты сделали своё дело и в этом же году был подписан Пекинский трактат, а зарождавшийся крупный вооружённый конфликт был предотвращён.

С этого времени началось строительство нового военного поста-порта в бухте, названной Золотой Рог. Транспорты «Манджур» и «Японец» приняли активное участие в основании и строительстве Владивостока, а также в развитии постов в заливах Посьета и Святой Ольги. Так как объём работ, проводимый судами Сибирской флотилии увеличился в несколько раз, и изобилующее мелями и трудное для навигации устье Амура стало вынужденным местом базирования флотилии, то был поднят вопрос о новом месте базирования.

В 1865 году бот «Суйфун» стал первым судном флотилии, приписанным к Владивостокскому порту, и осуществлял товаро-пассажирские и снабженческие рейсы между портопунктами залива Петра Великого. После продажи Аляски в 1867 году и ликвидации Русско-американской компании в обязанности флотилии была включена охрана в Охотском и Беринговом морях от Сахалина до Командорских островов морских котиковых промыслов от браконьеров, а также предотвращение неравноправного обмена китового уса, моржовых клыков и песцовых мехов между чукчами и нечестными купцами, которыми часто являлись американцы. Расширение старых задач и поставленные новые задачи потребовали строительства современных судов и качественно нового обновления состава вооружения и техники флотилии.

Географическое положение, глубины и климат бухты Золотой Рог стали одними из поводов утверждения в 1871 году Владивостока как главной базы Сибирский флотилии, хотя ещё до 1879 - 1881 годов всерьёз рассматривались альтернативы - заливы Святой Ольги и Посьета. В 1872 году во Владивосток из Николаевска перевели военно-морской госпиталь, а в 1877 году начали строительство Владивостокской крепости.

Состав флотилии на 1872 год: пароходо-корвет «Америка» (флагман), МКЛ «Морж», МКЛ «Соболь», МКЛ «Горностай», МКЛ «Нерпа», паровой транспорт «Манджур», паровой транспорт «Японец», шхуна «Восток», шхуна «Алеут», шхуна «Фарватер», шхуна «Ермак», шхуна «Тунгус», речные пароходы «Шилка», «Амур», «Лена», «Сунгача», «Уссури», «Буксир», «Польза», «Успех», несколько ботов, барказов и барж.

Канонерские лодки флотилии предназначались для обороны берегов в военное время и для несения стационерской службы в портах Китая и Кореи, то есть для демонстрации русского флага. С начала 1860-х годов стояли, в основном, в портах Чифу, Шанхай и Чемульпо, а базировались на порты Японии — Нагасаки и Хакодате. Кроме того, на Амуре также находились невооруженные пароходы Сибирской флотилии «Шилка», «Амур», «Лена», «Сунгача», «Уссури», «Буксир», «Польза», «Успех», винтовые барказы и баржи. Пароходы, в основном, занимались хозяйственными перевозками и снабжением.

Период 1870 - 1880 годов характеризовался обострением русско-британских и русско-китайских отношений:

- Турецкий кризис 1878 года;
- Кульджинский кризис 1880 года и Афганский кризис 1885 года.

В эти годы Сибирская флотилия готовилась к защите дальневосточного побережья от возможного нападения английского флота, а корабли Тихоокеанской эскадры к крейсерским операциям на морских коммуникациях Англии. В частности, в 1880 году во Владивосток для защиты порта на пароходах Добровольного флота были доставлены шесть миноносок, ставшие первыми русскими торпедоносцами на Дальнем Востоке. В это же время в состав Сибирской флотилии, в качестве вспомогательных крейсеров, передавались пароходы Добровольного флота «Москва», «Петербург», «Россия», «Владивосток». Главной

проблемой оставалась слабо развитая система базирования. Также отсутствовала судостроительная база.

Начиная с 1880 - 1881 годов с Сибирский флотилии постепенно снимаются гражданские транспортные функции, поскольку на Дальнем Востоке ими занялись частные компании — Добровольный флот и пароходство Г.М.Шевелева. За флотилией остались: военно-транспортные перевозки; проведение гидрографических и описных экспедиций; охрана котиковых и моржовых промыслов. В 1886 году в один из рейсов, была задержана и конфискована американская браконьерская шхуна, её под названием «Крейсерок» включили в состав флотилии.

В 1883 - 1887 годах наконец было построено судоремонтное предприятие — Механическое заведение Владивостокского порта (ныне «Дальзавод»). К 1886 году смонтирован и сдан в эксплуатацию плавучий док, который функционировал до 1891 года. В 1895 году в Сучане запущен первый каменноугольный рудник для нужд флотилии. В 1897 году закончено строительство сухого дока, который стал единственным на ДВ.

Состав флотилии на конец 1880-х годов: МКЛ «Сивуч» (флагман), МКЛ «Бобр», МКЛ «Кореец», Канонерская лодка «Сивуч» на реке Ляо перед гибелью, 20 июля 1904 годаотряд миноносок, гидрографическое судно «Горностай», паровой транспорт «Японец», шхуна «Восток», шхуна «Фарватер», некоторое количество ботов, барказов и барж.

В 1894 году, к началу Японско-китайской войны, в состав флотилии вошли: минный крейсер «Гайдамак», миноносцы «Сунгари», «Уссури», «Янчихе» и «Сучена». Теперь задачи флотилии распределялись следующим образом: канонерские лодки демонстрировали российское военное присутствие в Китае и Корее, миноносцы и минный транспорт готовились к обороне Владивостока, а транспорта и посыльные суда осуществляли связь и воинские перевозки.

В 1897 году для обороны границ и обслуживания казачьих станиц в бассейнах рек Амур, Уссури и Шилка, из состава Сибирской военной флотилии было выделено самостоятельное соединение, названное Амурско-Уссурийская казачья флотилия, позже переформированное в Амурскую военную флотилию. В неё были переданы: пароход «Атаман» (флагман), пароход «Казак Уссурийский», паровой катер «Дозорный», баржа «Лена» и баржа «Булава». В экипажах числились забайкальские, амурские, уссурийские казаки. Командовать соединением назначен Старший командир Д. А. Лухманов. Соединение финансировалось из средств двух казачьих войск — Амурского и Уссурийского.

15 (27) марта 1898 года Россия подписала с Китаем договор об аренде на 25 лет части Квантунского полуострова с портами Порт-Артур и Дальний. С 1898 года развитие русского Приморского края и Владивостока, на который базировалась Сибирская флотилия, сильно затормозилось, по причине направления финансовых вложений на строительство и обустройство базы Тихоокеанской эскадры в Порт-Артуре, со своими доками, заводами и крепостными сооружениями, а также на строительство в Маньчжурии КВЖД и ЮМЖД.

Период с 1898 по 1904 год характеризуется изменением внешней политики России. Резко ухудшившиеся отношения с Японией из-за занятия русскими Квантунского полуострова, вынудили видеть именно японцев главными противниками в будущей войне. На задачи Сибирской флотилии это, впрочем, мало повлияло. В 1900 году флотилия приняла активное участие при подавлении Ихэтуаньского восстания в Китае в составе международных сил. На время боевых действий участвующие корабли флотилии были оперативно подчинены отряду Тихоокеанской эскадры под командованием контр-адмирала М.Г.Веселаго. Канонерские лодки «Бобр», «Кореец» и «Гиляк», миноносцы №-203 (бывший «Уссури») и №-207 участвовали 17 июня в штурме фортов Таку. Минный крейсер «Гайдамак», миноносец №-206 вместе с балтийскими канонерками «Отважный» и «Гремящий» участвовали 21 - 27 июля в занятии порта Инкоу. Канонерские лодки «Манджур», «Сивуч» и минный крейсер «Всадник» перевозили в Таку русские экспедиционные войска. С окончанием Ихэтуаньского

восстания, в декабре 1902 года, в Сибирскую флотилию из Балтийского флота перечислили крейсер 2-го ранга «Забияка».

В 1903 - 1905 годах должность командира Сибирского флотского экипажа занимал капитан 1-го ранга Я.И.Подъяпольский. С началом войны Сибирская флотилия сразу же лишилась своей основной боевой силы - канонерских лодок, которые в это время находились в портах Китая и Кореи:

- «Кореец» был взорван экипажем после боя у Чемульпо;
- «Гиляк» и «Бобр» остались в Порт-Артуре и перешли под командование местного морского командования — активно участвовали в обороне крепости и погибли ко времени сдачи Порт-Артура японцам;
- «Сивуч», стоящий в Инкоу отступал вверх по реке Ляохэ, пока не был взорван экипажем в районе города Санчахэ;
- «Манджур» был интернирован до конца войны китайскими властями в Шанхае. Так же флотилия лишилась минных крейсеров «Всадник», «Гайдамак», крейсера 2-го ранга «Забияка», транспортов «Ангара», «Ермак», нескольких портовых судов и шхун, которые оказались в Порт-Артуре.

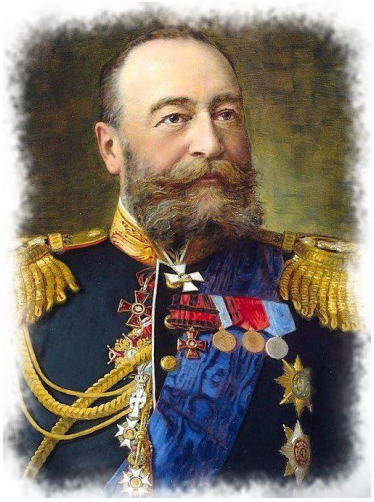
Крейсер 2-го ранга «Лена» (бывший пароход Доброфлота «Херсон») был организационно включён в состав Владивостокского отряда крейсеров. Таким образом, в распоряжении командования Сибирской флотилии остался оборонительный отряд Владивостока, состоявший из двух отделений «номерных» миноносцев (1-е отделение: №-201, №-202, №-203, №-204, №-205; 2-е отделение: №-206, №-208, №-209, №-210, №-211) и отряд транспортов - «Алеут» (флагман, флаг начальника отряда), «Камчадал», «Якут», «Тунгус» и ледокол «Надёжный», который обслуживал корабли флота в зимний период.

5 февраля 1904 года Высочайшим указом образован «Флот в Тихом океане» под командованием вице-адмирала С.О.Макарова, которому были подчинены все русские военные корабли на Дальнем Востоке. После гибели Макарова 17 апреля, руководство перешло к контр-адмиралу П.А.Безобразову, соединение переименовано в Первую эскадру флота Тихого океана. При этом должность командующего флотом в Тихом океане не упразднялась - до мая 1905 года её занимал вице-адмирал Н.И.Скрыдлов, а с мая - вице-адмирал А.А.Бирилёв. Готовившееся на Балтике подкрепление получило название Второй Тихоокеанской эскадры.

Сибирская флотилия, как соединение, расформировано не было — начальником являлся командир Владивостокского порта контр-адмирал Н.А.Гаупт, а с 27 августа 1904 года, вступивший в должность командира Владивостокского порта, контр-адмирал Н.Р.Греве. Из миноносок №№-94, 97, 98, минного транспорта «Алеут» и транспортов «Селенга» и «Сунгари» была сформирована партия траления Владивостокского порта, её возглавил лейтенант Н.Г.Рейн. Во время боевых действий эти миноносцы совершили ряд операций в Японском море и у восточных берегов Кореи. Транспорты «Якут», «Камчадал», «Тунгус» и «Лена» в августе 1904 года совершили выход в Охотское море для поиска и уничтожения японских рыболовных промыслов у берегов Камчатки. Семнадцать миноносок и семь плавучих батарей и полуподводная лодка «Кета» составили отряд на реке Амур, предназначенный для обороны Николаевска.

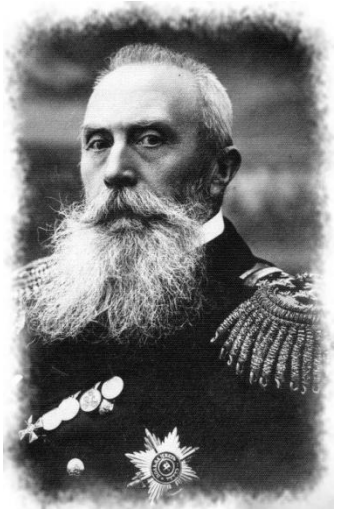
Флотилия активно пополнялась мобилизованными и реквизированными судами. В их число вошли транспорт-база подводных лодок «Шилка», минный заградитель «Монгугай», авиатранспорты-аэростатоносцы[1] «Уссури», «Аргунь» и «Колыма», транспорты-базы партии траления «Селенга» и «Сунгари», транспорт «Тобол».

На самым важным прибавлением флотилии должен был стать «Отдельный отряд миноносцев» (так в целях секретности называли первое в России соединение подводных лодок) после постройки и отправки подводных лодок во Владивосток.



Алексеев
Евгений Иванович
Наместник Е.И.В.
на Дальнем Востоке
адмирал

Куропаткин
Алексей Николаевич
Главнокомандующий
Русской Армией
на Дальнем Востоке
генерал от инфантерии



Старк
Оскар Викторович
Начальник эскадры
Тихого океана
вице-адмирал

Ухтомский
Павел Петрович
Врид Командующий
Тихоокеанским флотом
контр-адмирал

Вирен
Роберт Николаевич
Командующий отрядом
броненосцев и крейсеров
контр-адмирал

Иессен
Карл Петрович
Командующий
1-й эскадрой
флота Тихого океана
контр-адмирал

Витгефт
Вильгельм Карлович
контр-адмирал

Успенский
Иван Петрович
вице-адмирал

Греве
Николай Романович
вице-адмирал

фон Шульц
Максимилиан Федорович
контр-адмирал

Стеценко
Константин Васильевич
контр-адмирал

Молас
Михаил Павлович
контр-адмирал

Рожественский
Зиновий Петрович
вице-адмирал

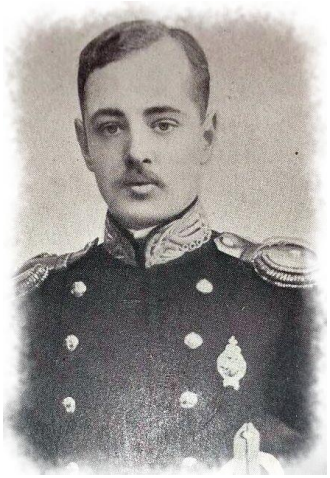
Граматчиков
Константин Александрович
контр-адмирал

Трусов
Евгений Александрович
капитан I ранга

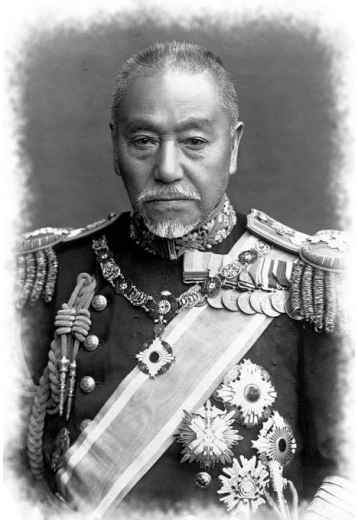
Штер
Андрей Петрович
лейтенант

Ломан
Михаил Владимирович
старший лейтенант

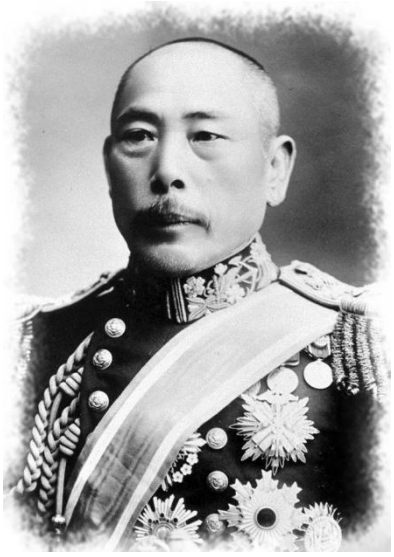
Кутейников
Николай Николаевич
полковник
корпуса корабельных инженеров



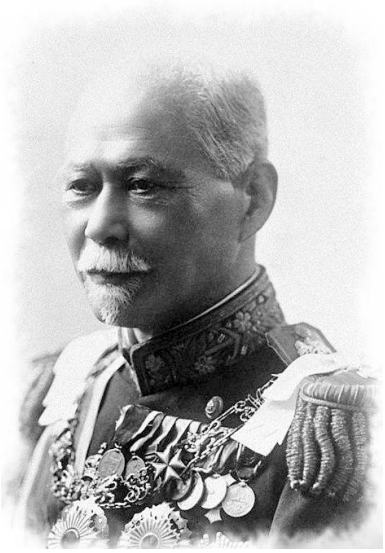
Нирод
Алексей Михайлович
мичман



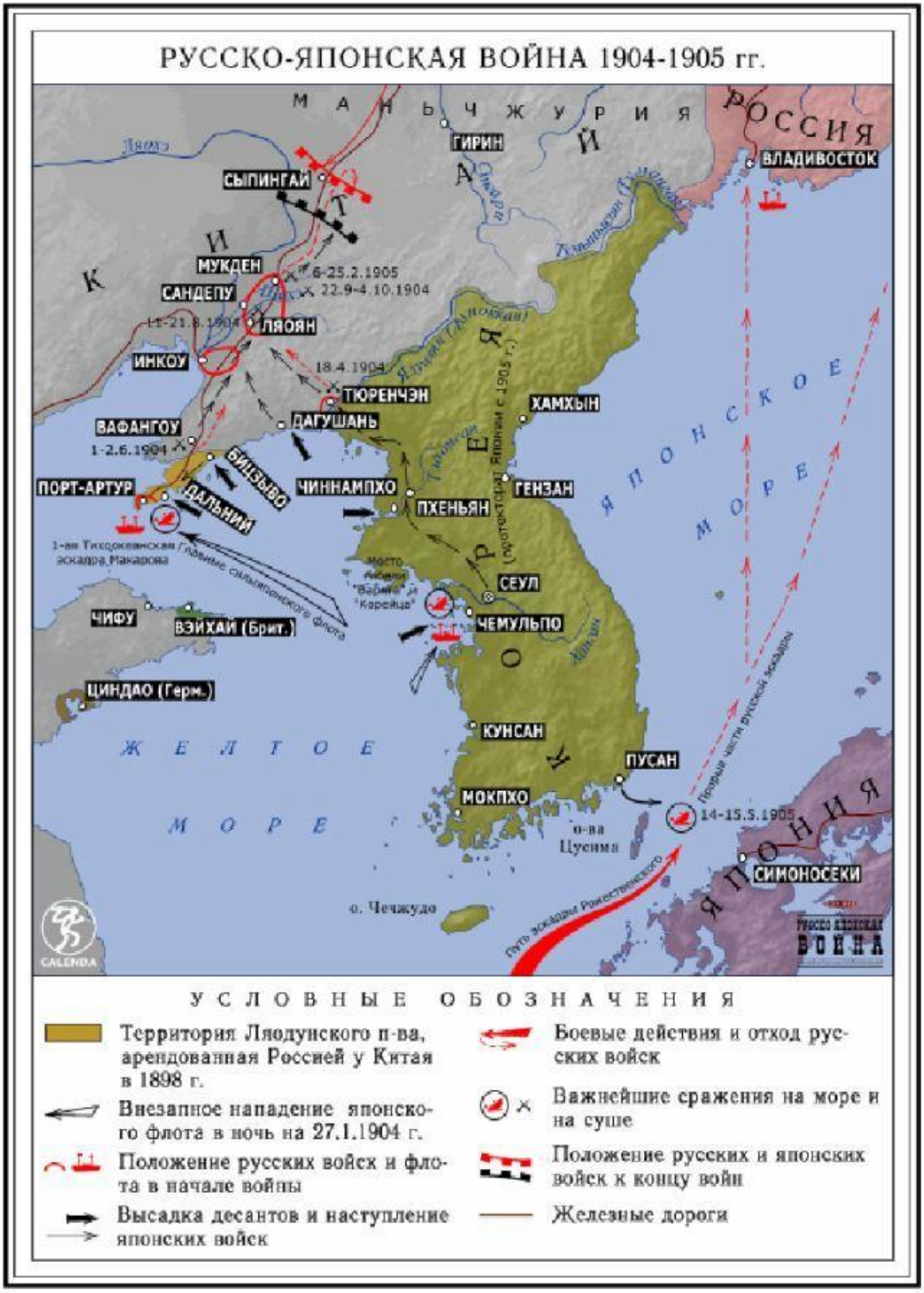
Того Хэйкатиро
Командующий
объединенным
Императорским
флотом Японии
маршал флота

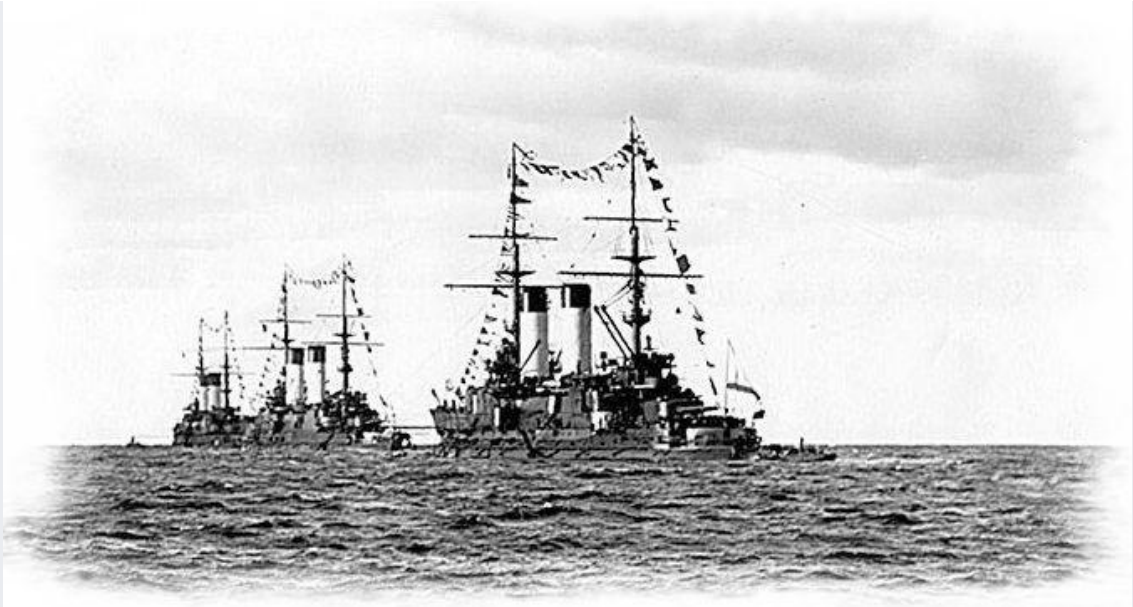


Камимура Хиконодзе
Командующий
2-й эскадрой
Императорским
флота Японии
адмирал



Ямамото Гомбэй
адмирал
Императорского
флота Японии

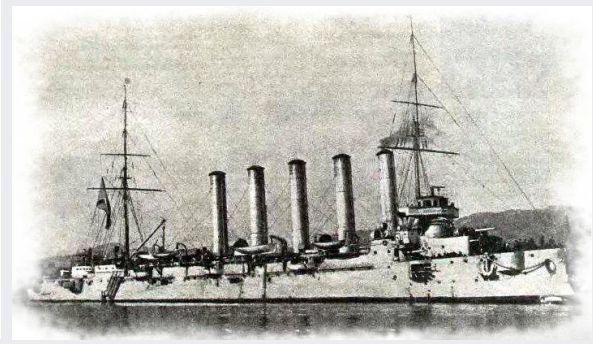

РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА 1904-1905 гг.
МАНЬЧЖУРИЯ
РОССИЯ
ГИРИН
ВЛАДИВОСТОК
СЫПИНГАЙ
МУКДЕН
6-25.2.1905
22.9-4.10.1904
САНДЕПУ
ЛЯОЯН
11-21.8.1904
ИНКОУ
18.4.1904
ТЮРЕНЧЭН
ХАМХЫН
ДАГУШАНЬ
ВАФАНГОУ
1-2.6.1904
БИЦЗЫВО
ПОРТ-АРТУР
ДАЛЬНИЙ
ЧИННАИПХО
ПХЕНЬЯН
ГЕНЗАН
(протекторат Японии с 1905 г.)
ЯПОНСКОЕ МОРЕ
1-ая Тихоокеанская эскадра Макарова
главные силы японского флота
СЕУЛ
ЧЕМУЛЬПО
ЧИФУ
ВЭЙХАЙ (Брит.)
ЦИНДАО (Герм.)
КУНСАН
ПУСАН
ЖЕЛТОЕ МОРЕ
МОКПХО
14-15.5.1905
о-ва Цусима
СИМОНОСЕКИ
ЯПОНИЯ
о. Чечжудо
Путь эскадры Рожественского
УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
Территория Ляодунского п-ва, арендованная Россией у Китая в 1898 г.
Внезапное нападение японского флота в ночь на 27.1.1904 г.
Положение русских войск и флота в начале войны
Высадка десантов и наступление японских войск
Боевые действия и отход русских войск
Важнейшие сражения на море и на суше
Положение русских и японских войск к концу войн
Железные дороги
CALENDA
РУССКО-ЯПОНСКАЯ ВОЙНА



2-я Тихоокеанская эскадра в походе

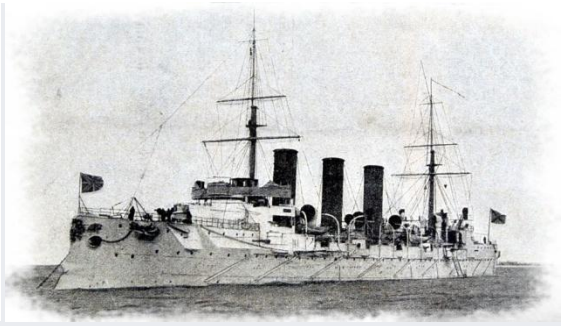
Российский Императорский Флот перед боем

Корабли
Российского Императорского Флота
на Тихом океане

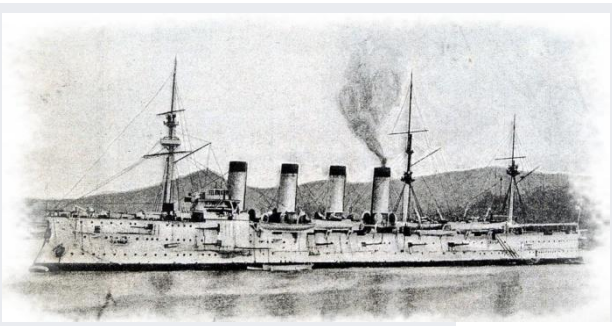


Крейсер «Аскольд»

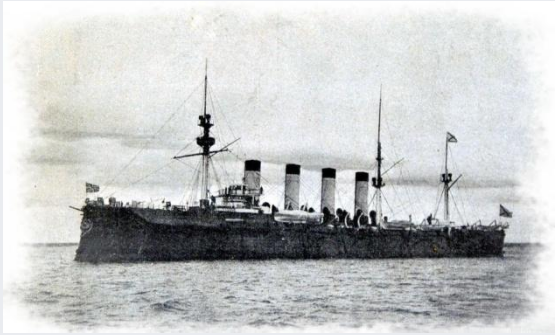
Броненосец «Адмирал Ушаков»



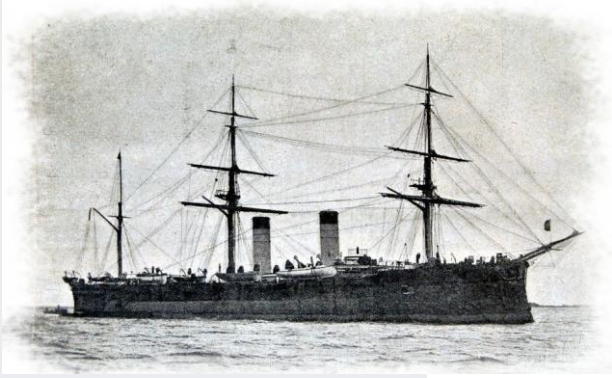
Крейсер «Богатырь»



Крейсер «Громобой»

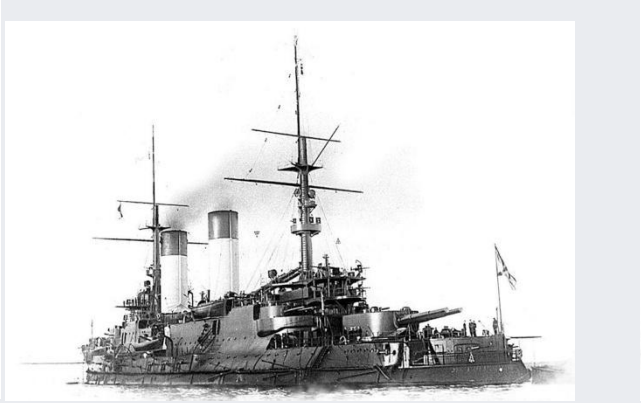


Крейсер «Россия»



Крейсер «Рюрик»

Корабли
Российского Императорского Флота
на Тихом океане



Броненосец
«Император Александр III»

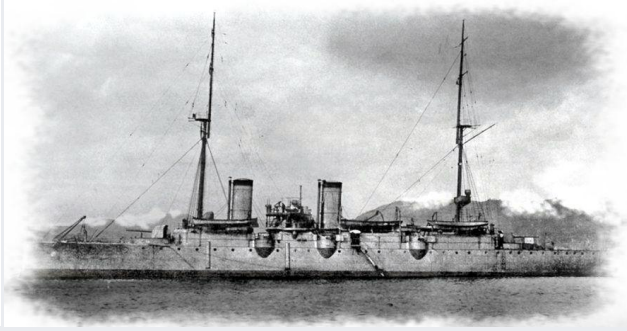
Броненосец
«Орел»

Крейсер «Диана»

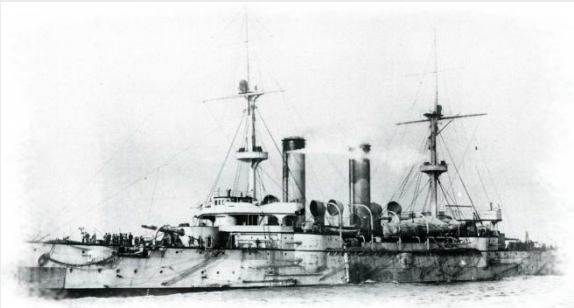
Эсминец «Буйный»

Крейсер «Варяг»

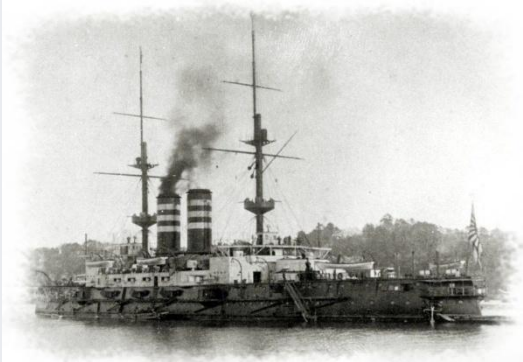
Корабли
Императорского флота Японии
на Тихом океане



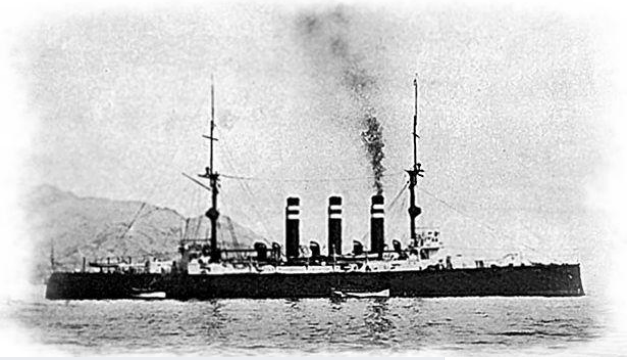
Крейсер «Идзуми»



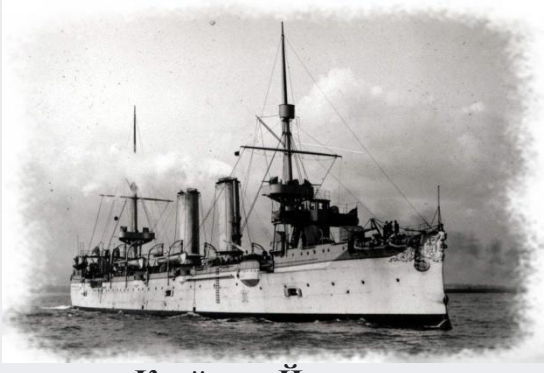
Крейсер «Асама»



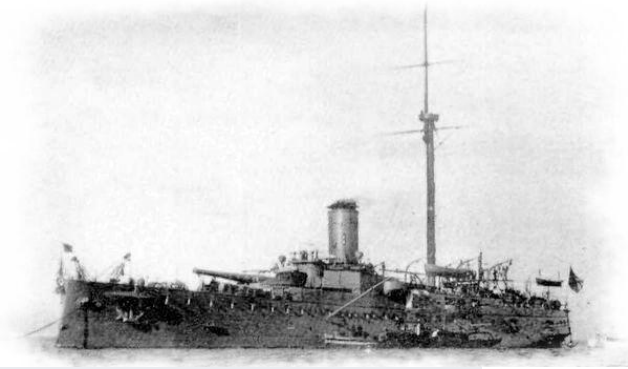
Броненосец «Микаса»



Крейсер «Ивате»

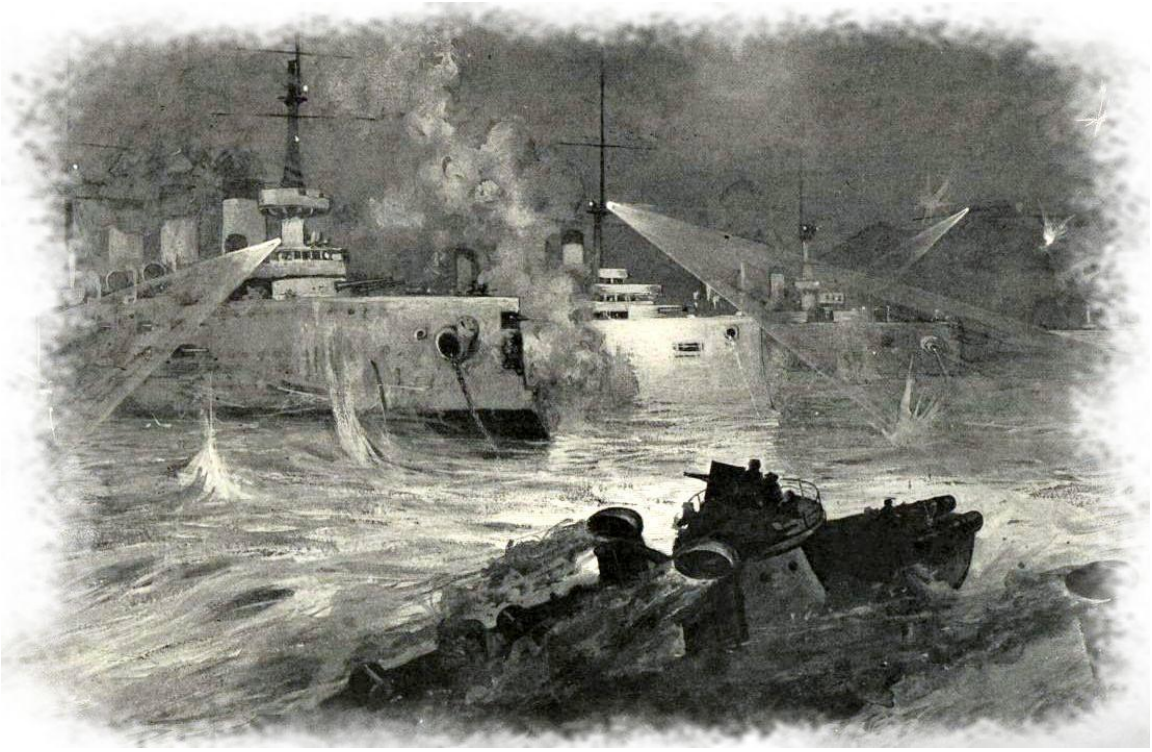


Крейсер «Йошино»

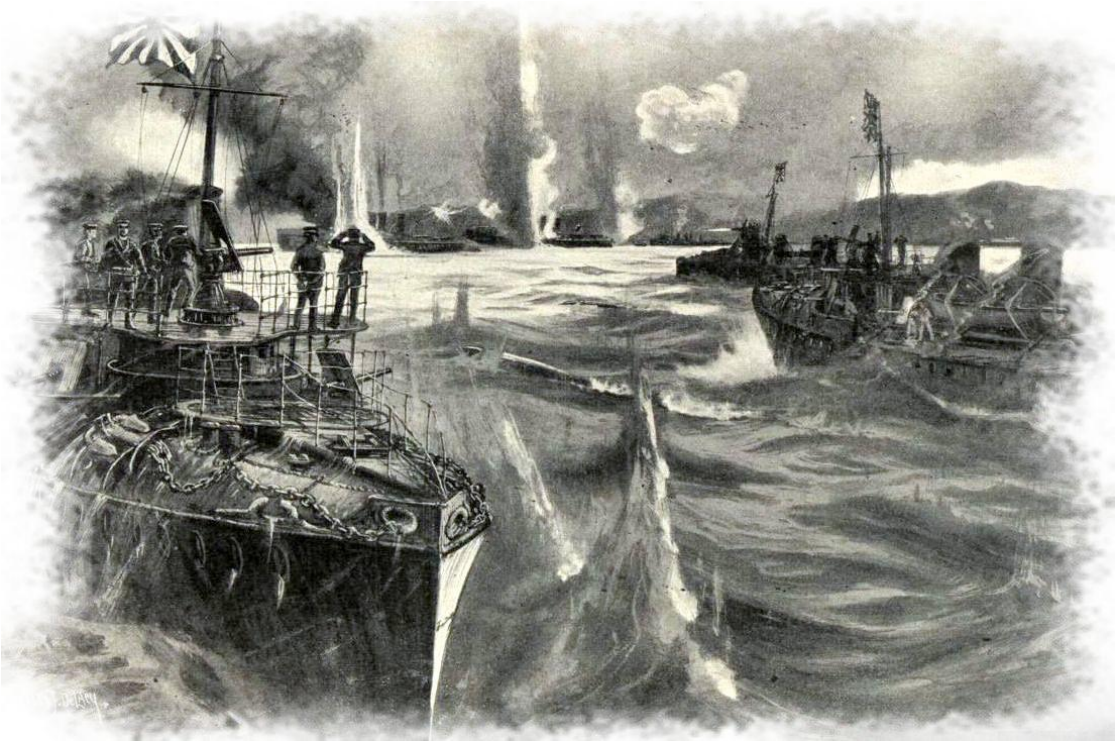


Крейсер «Ицукусима»

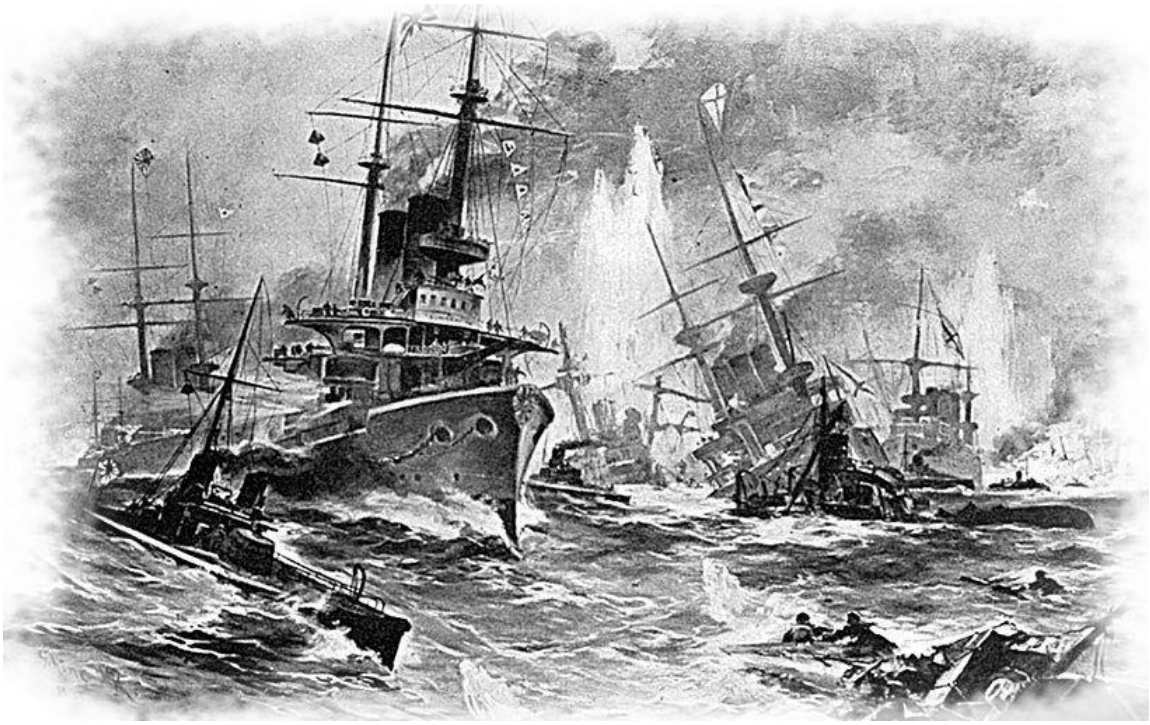
Японский Императорский флот в районе Порт-Артура



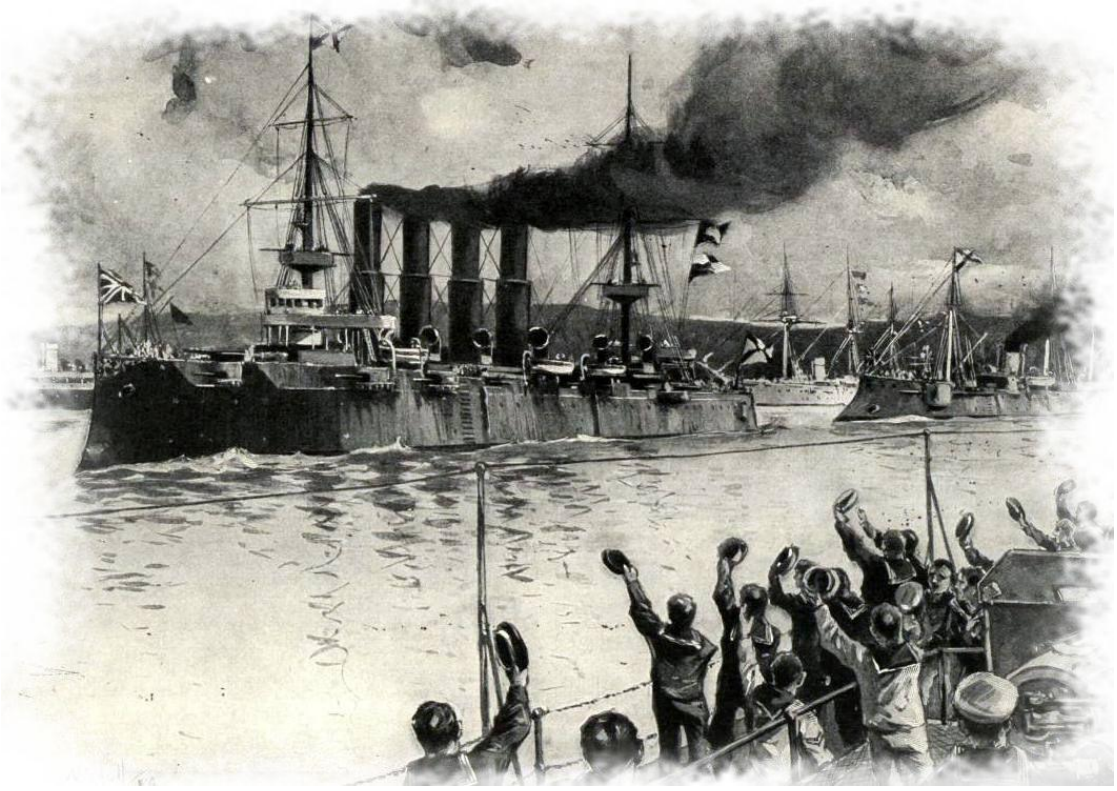
Ночной бой возле Порт-Артура



Бой японских эсминцев с русскими кораблями

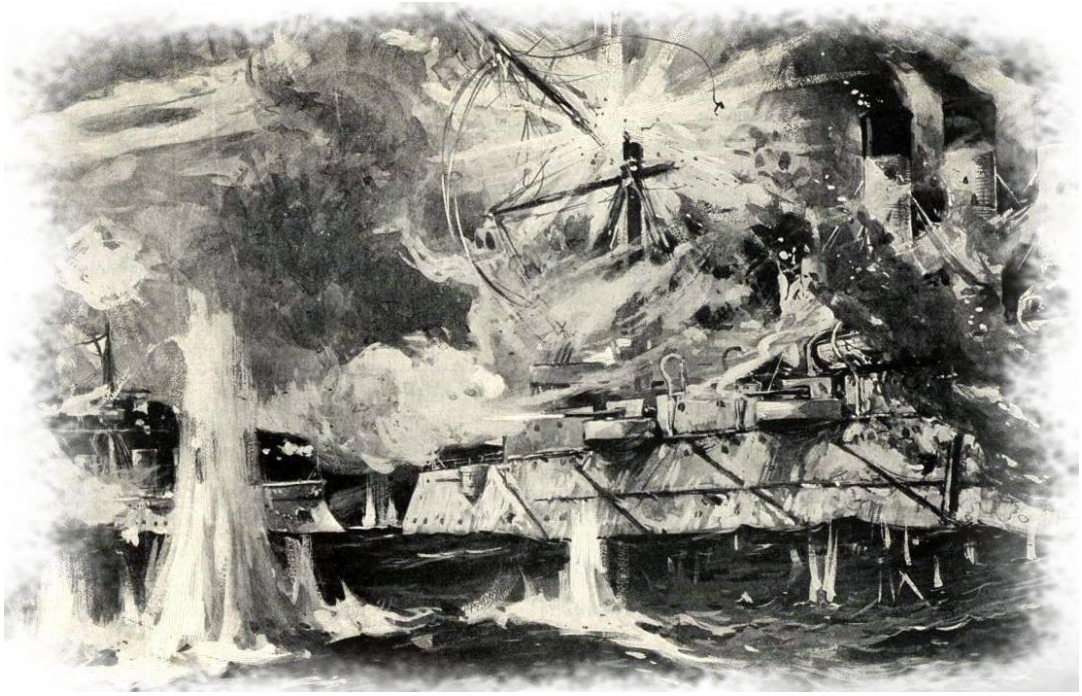


Броненосец «Асахи» в бою
(журнальная иллюстрация времен Русско-японской войны)

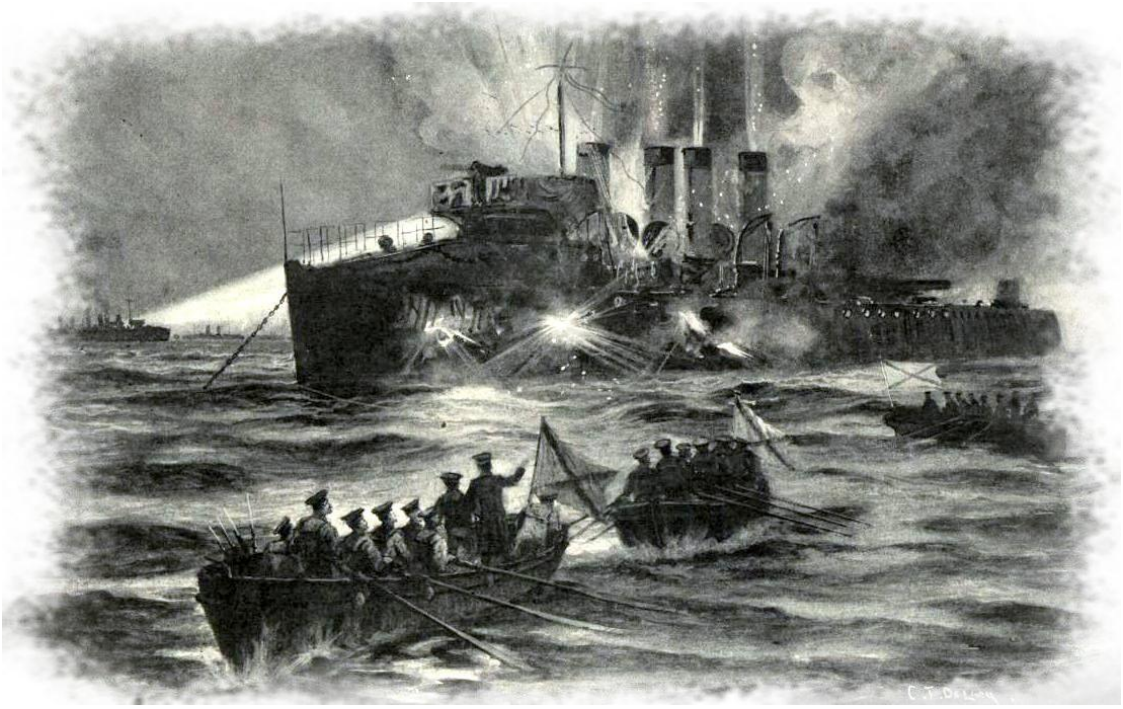


«Варяг» и «Кореец» выходят в бой

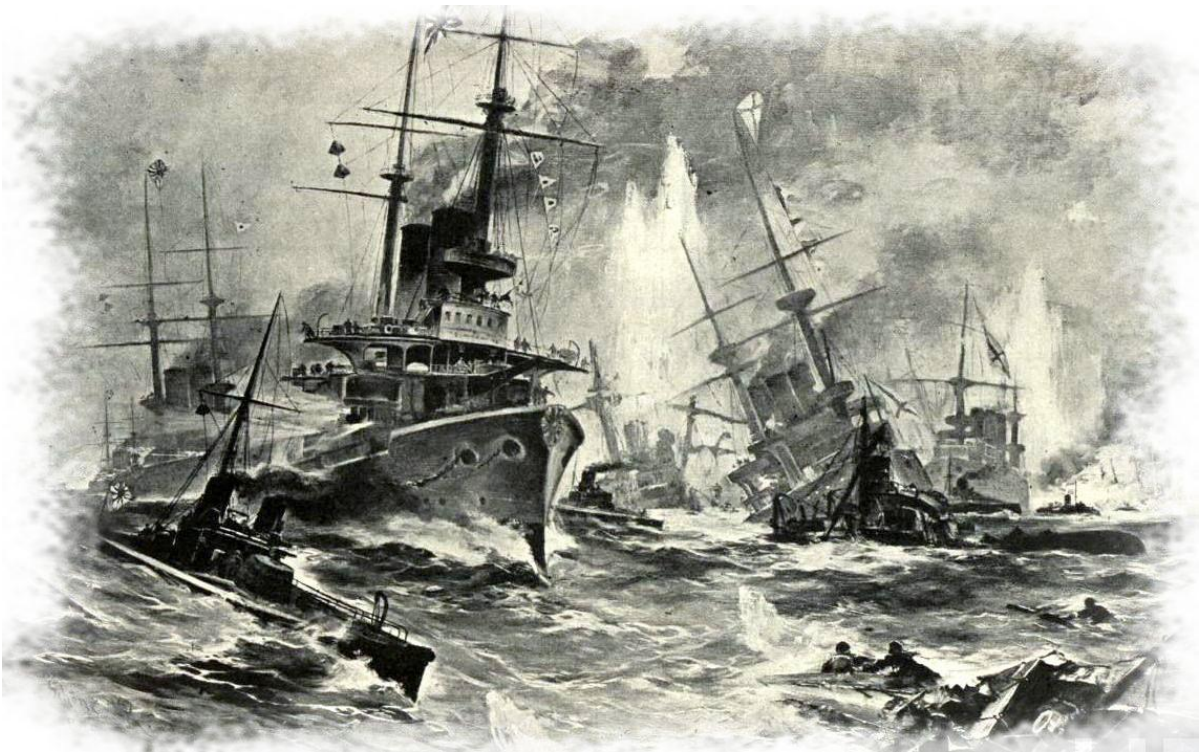
Русская эскадра в морском бою

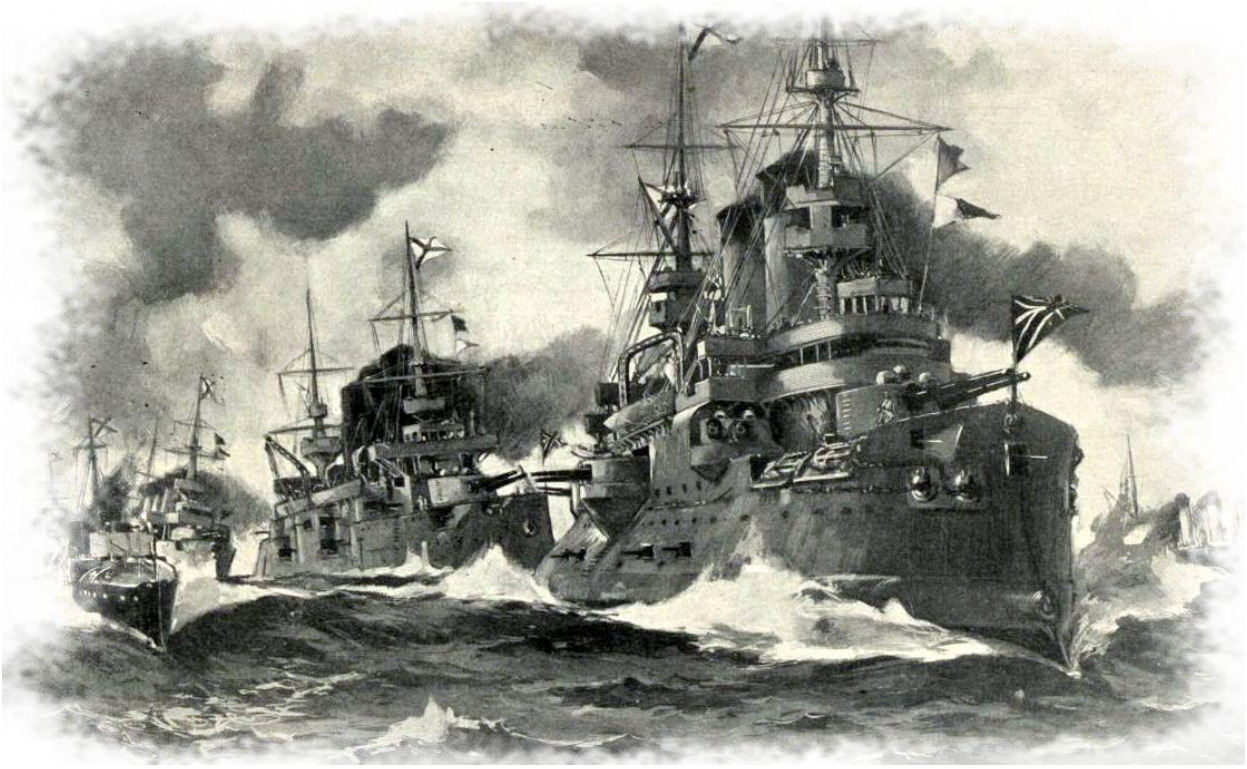


Прорыв крейсера «Аскольд»



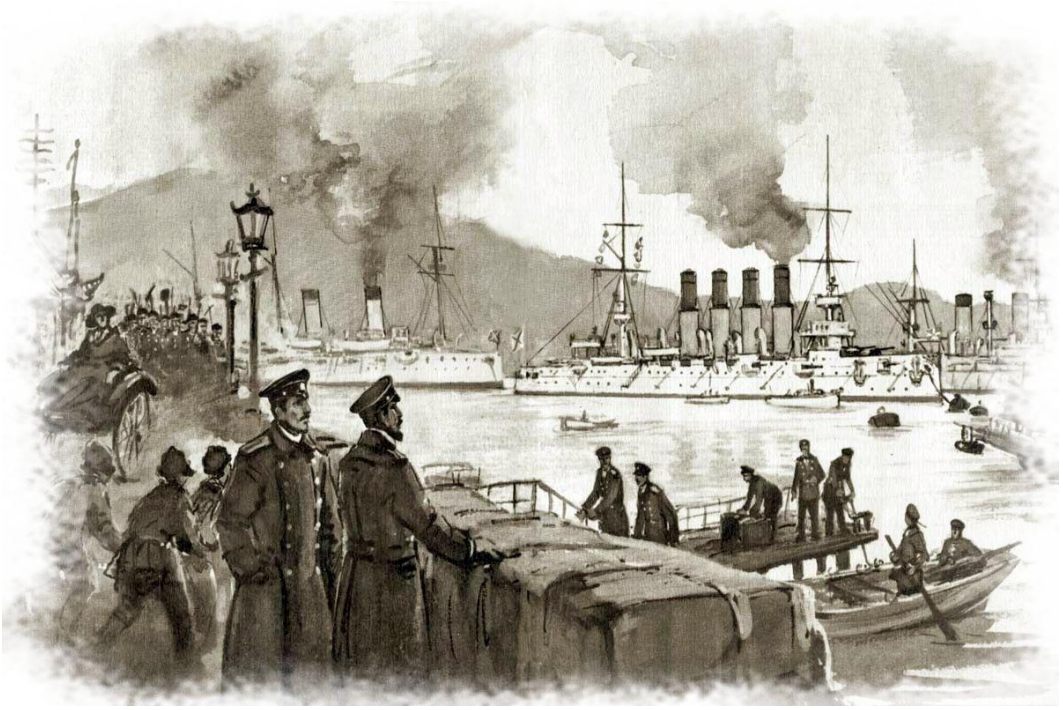
Гибель миноносца «Расторопный»





Цусимское сражение

Цусимское сражение - последняя решающая морская битва Русско-японской войны



Порт – Артур перед Русско-японской войной

Порт – Артур
во время Русско-японской войны

Открытки периода Русско – японской войны

Японской разведке стало известно, что принято решение об отправке подводных лодок на Дальний Восток. На строящихся подводных лодках все чаще происходили аварии, в механизмы какие-то неизвестные подсыпали песок и металлические опилки. Полиции так и не удалось найти злоумышленников.

М.П.Беклемишев занимался подготовкой перевозки подводных лодок по железной дороге во Владивосток. Для перевозки подводных лодок тип «Касатка» пришлось разработать специальный 16-осный железнодорожный транспорт. С этой задачей справился И.Г. Бубнов.

Перед отправкой эшелонов поступило приказание командирам подводных лодок с командами прибыть в Царское Село. В назначенное время команды во главе с офицерами были выстроены у подводных лодок. Вскоре прибыли Управляющий морским министерством вице-адмирал Авелан, начальник Главного морского штаба вице-адмирал Нидермиллер, начальник Научно-технического отдела Главного морского штаба контр-адмирал Вирениус и многочисленные чины императорской свиты.

Лейтенант Плотто отдал Николаю II рапорт, после которого император поздоровался с командирами и обошел фронт выстроившихся рядом с лодками моряков. Императрица Александра Федоровна, сопровождавшая государя, одарила всех офицеров серебряными вызолоченными образками и передала на каждую подводную лодку по одной серебряной вызолоченной иконе.

После процедуры вручения икон Николай II обратился к Плотто с вопросом о результате испытаний лодок. Поначалу тот растерялся, но будучи человеком прямым и бескомпромиссным, после недолгого молчания коротко доложил:

– Подводные лодки пока приличных результатов не дали…

На лице Николая II проступило недоумение и крайнее недовольство. Он раздраженно спросил, обратившись к Авелану:

– А мне доложили, что подводные лодки дали отличные результаты. Как же отправлять на войну лодки, которые неизвестно еще, будут ли ходить?..

Наступило тягостное молчание. Авелан повернулся к Нидермиллеру, тот к Вирениусу…

Плотто воспользовался паузой и решительно отрапортовал:

– Ваше Высочество! Беру на себя смелость поручиться, что при сборке во Владивостоке существующие в подводных лодках недостатки будут устранены. План исправления мною уже намечен.

Николай II подал руку Плотто и сказал:

– Сообщите мне о первом удачном испытании во Владивостоке.

Лейтенант Плотто сдержал свое слово и после первого испытания во Владивостоке, давшего отличные результаты, послал телеграмму адмиралу Авелону для доклада императору.

Первой на Дальний Восток ушла 25 августа 1904 года подводная лодка «Форель». Она легко разместилась на существующей железнодорожной платформе. А в Токио по шпионским каналам полетела шифровка об отправке грозного оружия во Владивосток. Подводная лодка прибыла в пункт назначения через два месяца.

На окончательную сборку и спуск на воду потребовалось всего два дня. Уже со 2 октября «Форель» находилась в состоянии готовности на случай блокады Владивостока.

Доставка подводной лодки по железной дороге не вызвала особых трудностей. За исключением случая возгорания буксы платформы, на которой была размещена «Форель». Оказалось, что какой-то неизвестный сумел подсыпать песок в буксу. Охрана эшелона была усилена, но преступника так и не нашли.

Эшелоны с другими подводными лодками ушли во Владивосток с территории Петербургского торгового порта только в конце октября 1904 года. В каждом эшелоне было по два специальных транспортера с подводными лодками, семь багажных вагонов с имуществом и два классных – под команды и рабочих Балтийского завода, отправляемых для сборки подводных лодок во Владивостоке.

Шифровки в Токио об отправке эшелонов ушли в тот же день.

Путь от Санкт-Петербурга до Владивостока для двух эшелонов с подводными лодками оказался нелегким. Их нередко загоняли на западные пути, где они бы долго могли простоять, если бы не энергия лейтенанта Плотто. Он еще терпел, когда их обгоняли воинские или санитарные эшелоны, но когда железнодорожники пытались пропустить так называемые частные, т. е. «коммерческие» составы, терпению Плотто приходил конец и он буквально приходил в бешенство. Тогда несладко приходилось начальнику станции и станционным жандармам.

На одной из станций «затерялся» вагон с аккумуляторами, которые были заказаны в Париже. Пропали и сопроводительные документы. Плотто составил телеграммы министру о пропаже вагона. Однако начальник телеграфной конторы отказался передать их по назначению. Бешенство Плотто достигло предела. Она приказал двум унтер-офицерам не выпускать начальника телеграфа из конторы, а сам быстро сходил в купе за стэком. А вернувшись, заявил перепуганному телеграфисту:

– Вот что, голубчик! Если через пять минут телеграммы не будут отправлены, я тебя начну лупить вот этим стэком.

К счастью для него, да и для Плотто тоже, подоспело станционное начальство с радостной вестью, что и вагон и сопроводительные документы нашлись.

Эшелоны двинулись в дальнейший путь. За Байкалом произошел случай, свидетельствующий о том, что за продвижением эшелонов пристально наблюдают японские шпионы. На одной из стоянок команда вышла из вагонов, и так как мороз достигал 40 ° по Цельсию, моряки разожгли костры и с наслаждением грелись. Рядом вертелся какой-то китаец с толстой черной косой за спиной, скалил крупные зубы и повторял бессмысленно: Росске, Росске… Матрос Сюткин, один из самых опытных подводников, подозвал его:

– Эй, Ходя! Шанго, черепахины яйца, ходи сюда.

Китаец, скалясь, отрицательно покачал головой. Сюткин умудрился ухватить его за косу, несильно дернул за нее. К удивлению окружающих, коса оказалась в руках у Сюткина. И пока тот ошарашено смотрел на косу, китаец зашипел, неожиданным приемом сбил Сюткина с ног, потом еще одного из матросов и скрылся под вагонами. Так его и не нашли…

История подводных лодок во время Русско-японской войны в Порт-Артуре до сих пор остается белым пятном. Вероятно, связано это с секретностью и отсутствием документов в тех непростых условиях военного времени.

Русско-японская война явилась полной неожиданностью для России, хотя адмирал С.О. Макаров предупреждал еще в 1895 году о возможном нападении Японии. Он же высказал соображение об использовании подводных лодок в системе обороны флотских баз на Дальнем Востоке.

В систему молов, которыми должен был быть огражден внешним рейд Порт-Артура, предполагалось конструктивно включить бетонные торпедные батареи. Узнав об этом, контр-адмирал В.К.Витгефт предложил придать последним еще и старые подводные лодки конструкции С.К.Джевецкого. 30 января 1900 года он писал командующему Морскими силами Тихого океана:

«Вопрос о подводных лодках в настоящее время настолько продвинулся вперед, к кратчайшему его решению, что уже обращает на себя внимание всех флотов. Не давая еще вполне удовлетворительного решения в боевом отношении, подводная лодка, однако, является уже оружием, производящим сильное нравственное влияние на противника, раз он знает, что такое оружие имеется против него. Русский флот в этом вопросе шел впереди других, но, к сожалению, остановился после первых более или менее удачных опытов. Но следом работы остались имеемые лодки Джевецкого. Лодки эти несовершенны, но в известном случае могли бы иметь значение при защите рейдов. Так как в настоящее время поднят вопрос об устройстве минных батарей в бассейне Порт-Артура и предложено их строить бетонными, то является мысль о возможности такие батареи устроить при

помощи подводных лодок Джевецкого, приспособив им под киль минный аппарат. Такие батареи, будучи подвижными, имеют, конечно, преимущества…»

По прибытии в Порт-Артур адмирал С.О.Макаров сразу пригласил к себе подполковника А.П. Меллера:

– Александр Петрович, голубчик, – обратился к нему совсем не по уставу вице-адмирал, – прошу вас отыскать подводную лодку Джевецкого, которую я сам отправлял сюда из Кронштадта еще в 1902 году. Постарайтесь найти ее побыстрее. Надо налаживать оборону гавани.

Меллер (впоследствии начальник Обуховского завода) после долгих поисков нашел эту подводную лодку в пакгаузах порта Дальний, там же обнаружили и торпеды Шварцкопфа к ней. Младшему механику с броненосца «Пересвет» П.Н.Тихобаеву было поручено возглавить ее ремонт, испытания и подготовку к боевому использованию на ближних подступах к внешнему рейду Порт-Артура. Испытания проводились во внутреннем Восточном бассейне.

Одну подводных из лодок отремонтировали, испытали погружениями в Купеческой гавани Кронштадта и 27 октября 1900 года погрузили на уходящий в Порт-Артур пароход «Дагмар». В.К.Витгефт предлагал везти подводные лодки в Порт-Артур на верхней палубе парохода и считал, что «необходимо, чтобы в портах их было видно, причем пароход, везущий эти лодки, должен непременно зайти в Нагасаки, чтобы лодки там были замечены, но внутреннего осмотра их не должно допускать ни в коем случае».

При доставке подводных лодок в Порт-Артур пароход «Дагмар» действительно зашел в Японию, где умышленно «засветил» находящуюся на его борту лодку. Японцы приняли это к сведению. А когда в апреле 1904 года у Порт-Артура подорвались на минах броненосцы «Ясима» и «Хацусе», противник был убежден, что корабли стали жертвой русских подводных лодок, одну из которых они видели на борту «Дагмара». Тем более что была перехвачена радиопрограмма Витгефта, который благодарил подводников за удачно произведенную операцию.

Еще в 1903 году подводная лодка французского конструктора Т. Губэ была доставлена в крепость на броненосце «Цесаревич» (вероятно, т. к. прямых документальных подтверждений этому нет). Наличие этой лодки в Порт-Артуре подтверждается бывшим делопроизводителем Отдела подводного плавания Морского технического комитета в 1900–1906 гг. лейтенантом Р.Э.Липгартом:

«…28 июня 1904 г. в Порт-Артуре нашли старый корпус ПЛ Губэ, на который установили сначала два мотора с катера «Цесаревич», а затем еще один мощностью 15 кВт, в результате чего надводная скорость достигла шесть узлов; командиром этой подводной лодки был мичман Б.П.Дудоров».

В начале 1904 года находившийся в Порт-Артуре техник путей сообщений М.П.Налетов построил подводную лодку водоизмещением 25 тонн. Подводная лодка получила название «Портартурец».

Вот как писал об этом сам Налетов:

«Первая мысль вооружить минами заграждения подводную лодку пришла мне в голову в день гибели (31 марта) броненосца «Петропавловск». Взрыв двух японских броненосцев 22 мая на наших минах, поставленных у Порт-Артура, еще раз показал силу минного оружия и о необходимости создания нового типа боевого корабля – подводного минного заградителя. Такой корабль решал бы задачу постановки мин у неприятельских берегов и тогда, когда мы морем не владели».

Как говорили знавшие М.П.Налетова, он имел «дьявольский темперамент и нечеловеческую работоспособность», мог работать днями и ночами. Поначалу М.П.Налетов строил подводную лодку на свои средства, затем старший офицер броненосца «Пересвет» лейтенант Н.В.Кротков помог получить из порта Дальнего некоторые необходимые механизмы. П.Н.Тихобаев (служащий Обуховского завода) выделил из своей команды

специалистов, которые вместе с рабочими землечерпального каравана участвовали в постройке подводной лодки. В мастерских филиала петербургского Невского завода на Тигровом полуострове М.П.Налетову разрешили пользоваться «свободными станками».

Уже в августе 1904 года успешно испытали корпус подводной лодки погружением на глубину девять метров. Он представлял собой клепаный цилиндр с коническими оконечностями общей длиной около десяти метров и диаметром 1.9 метра. Вооружение подводной лодки должны были составлять четыре мины заграждения, которые предполагалось ставить через специальную вертикальную шахту в средней части подводной лодки способом «под себя». После первых успешных испытаний мнение о М.П.Налетове, к которому многие из флотского начальства *«относились сначала несколько недоверчиво, усматривая в нем фантазера, задавшегося хотя и благой, но неосуществимой целью»,* изменилось в лучшую сторону. Ему разрешили использовать для подводной лодки бензиновый мотор с катера броненосца «Пересвет». Командиром подводной лодки назначили адъютанта командира порта мичмана Б.А.Вилькицкого, впоследствии известного гидрографа и исследователя Арктики.

Накануне сдачи Порт-Артура, в декабре 1904 года, все механизмы с подводной лодки пришлось разобрать и уничтожить, а сам корпус взорвать.

Деятельность М.П.Налетова не осталась незамеченной: за участие в обороне крепости он был награжден Георгиевским крестом.

23 февраля 1905 года в Шанхае контр-адмирал И.К.Григорович выдал технику путей сообщения М.П.Налетову удостоверение, в котором говорилось, что «строившаяся им… во время осады лодка 25 тонн водоизмещения дала отличные результаты на… испытаниях… По словам адмирала Р.Н.Вирениуса, присутствовавшего на последних опытах свободного опускания подводной лодки под воду, дала блестящие результаты. Сдача Порт-Артура лишила возможности техника Налетова окончить постройку подводной лодки, которая принесла бы осажденному Порт-Артуру большую пользу».

Подводные лодки предназначались для обороны Владивостока на случай бомбардировки вражеской эскадрой, но в апреле - мае 1905 года совершили также несколько дальних походов в 70-100 миль к берегам Кореи и мысу Поворотному. Плавания показали невысокую боевую эффективность малых лодок — их можно было с успехом использовать только недалеко от Владивостока, только по стоящему на якоре или лежащему в дрейфе противнику и только при относительно спокойном состоянии моря.

2 апреля 1905 года был сформирован Отдельный отряд судов Сибирской военной флотилии. В состав этого отряда вошли корабли, оставшиеся после поражения России в Русско-японской войне. Флагманским кораблём флотилии стал бронепалубный крейсер «Аскольд». На время ремонтов и ДОКований «Аскольда» флагманом становился «Жемчуг», второй и последний крейсер флотилии. В 1906 году в состав флотилии вошли перевезённые во Владивосток по железной дороге эскадренные миноносцы тип «Твёрдый» и два эскадренных миноносца тип «Инженер-механик Зверев». Главной задачей кораблей флотилии была стационерская служба в китайских и корейских портах. После войны и возвращения Тихоокеанской эскадры на Балтийский флот Сибирская флотилия оставалась единственным военно-морским формированием на Дальнем Востоке. В ее состав были переданы два крейсера, семь эсминцев и два миноносца.

Матросы Сибирского экипажа приняли активное участие в демонстрациях во Владивостоке. 17 октября 1907 года произошло восстание на миноносцах флотилии. На миноносце «Скорый» был убит командир лейтенант А.П.Штер, корабль отошел от причала и обстрелял здания военно-окружного суда, дом губернатора, казармы стрелкового полка. Красные флаги взвились также на миноносцах «Бодрый» и «Тревожный». В подавлении восстания приняла активное участие канонерская лодка «Манчжур», которая нанесла «Скорому» сильные повреждения. Столкновения восставших с оставшимися верными правительству войсками продолжались двое суток, после чего беспорядки прекратились.

Несколько десятков матросов Сибирского экипажа были расстреляны, многие получили различные сроки каторги.

Несмотря на плохое техническое состояние, корабли флотилии продолжали нести постоянную стационерскую службу и выполнять заграничные плавания с гардемаринами. В 1910 - 1912 годах все боевые корабли флотилии прошли ремонт и модернизацию с перевооружением.

Командующий флотилией в 1910 - 1911 годах контр-адмирал К.А.Грамматчиков; в 1911—1913 годах - контр-адмирал К.В.Стеценко. С 1913 года флотилией командовал вице-адмирал М.Ф.Шульц.

Состав флотилии на 1 августа 1914 года:

- крейсеры: «Аскольд», «Жемчуг»;
- вспомогательные крейсеры: «Орёл»;
- канонерская лодка: «Манчжур»;
- эскадренные миноносцы: «Беспощадный», «Бесстрашный», «Бесшумный», «Властный», «Грозовой», «Капитан Юрасовский», «Лейтенант Сергеев», «Точный», «Тревожный», «Твёрдый», «Инженер-механик Анастасов», «Лейтенант Малеев», «Бравый», «Бодрый», «Бойкий», «Грозный», «Сердитый», «Скорый», «Статный», «Смелый»;
- подводные лодки: «Дельфин», «Скат», «Касатка», «Фельдмаршал граф Шереметьев», «Налим», «Сом», «Щука»;
- минные заградители: «Монгугай», «Уссури», «Шилка»;

Также в состав флотилии формально входили несколько сданных к порту транспортов и подводных лодок, не имевших никакой боевой ценности.

Подводные лодки
Сибирской военной флотилии

Первая подводная лодка появилась во Владивостоке осенью 1904 года. 29 сентября электрическая подводная лодка «Форель» весом в шестнадцать тонн железной дорогой была доставлена во Владивосток в собранном виде. 2 октября она была введена в строй Сибирской военной флотилии, став первой боеспособной подводной лодкой России на Тихом океане.

В декабрьские дни 1904 года во Владивосток под усиленной охраной прибыли с небольшим промежутком времени один за другим два не совсем обычных номерных эшелона. О характере доставленного в них груза знали лишь только некоторые посвященные офицеры из штаба командира Владивостокского порта.

Со специальных транспортеров мощным портовым краном были сняты закрытые ранее от посторонних глаз сигарообразные корпуса. Это были четыре первые однотипные российские подводные лодки, построенные в Петербурге по проекту русского инженера-судостроителя И.Г.Бубнова - 100-тонные подводные лодки «Касатка», «Фельдмаршал граф Шереметьев», «Налим» и «Скат».

Первоначально их отправили в Порт-Артур для усиления базирующейся там Тихоокеанской эскадры, но в пути поступило известие о капитуляции Порт-Артура, и подводные лодки пришлось экстренно перенаправить во Владивосток.

Транспортировка таких больших судов по железной дороге на огромное расстояние была произведена впервые в мировой практике.

Подводные лодки прибывали во Владивосток одна за другой. Здесь их собирали, испытывали, вооружали. Под руководством командиров команда и портовые рабочие в промежуток от месяца до трех собирали и монтировали на подводные лодки механизмы и оборудование. Особое место в этих работах занимала установка аккумуляторов. Еще в сентябре 1904 года для их сборки во Владивосток заранее прибыла команда минных квартирмейстеров во главе с поручиком Горазеевым. Благодаря этому, аккумуляторы на подводные лодки устанавливались в короткие сроки.

Не дожидаясь наступления весны, после сборки подводные лодки проходили всесторонние испытания на действия механизмов и оборудования, на погружение. Команды подводных лодок в короткие сроки осваивали основы плавания под водой, стрельбы минами из внутренних и наружных аппаратов.

23 декабря 1904 года приказом командира Владивостокского порта, контр-адмирала Николая Романовича Греве №-1102 начальником отдельного отряда миноносцев (до 1906 года подводные лодки за отсутствием специальных разработок по тактике и стратегии ведения подводной войны числились миноносцами) назначили лейтенанта Александра Владимировича Плотто, бывшего ранее помощником заведующего обучением в Учебном минном отряде Балтийского флота. Ротным командиром команд подводных лодок назначили лейтенанта Н.М.Белкина 2-го.

Таким образом, было сформировано первое на Российском Императорском Флоте соединение подводных лодок - Отдельный отряд миноносцев.

Команды подводных лодок их набирались на добровольной основе из числа офицеров и матросов надводных кораблей.

25 декабря во Владивосток прибывают еще две подводные лодки – «Сом» и «Дельфин» со своими командами. Эти две подводные лодки, как и предыдущие четыре, временно зачислили во Владивостокский отряд крейсеров под командованием контр-адмирала Карла Иессена, а их команды 29 декабря определили для довольствия в Сибирский флотский экипаж, в роту портовых средств. Приказом командира Владивостокского порта №-1116 от 29 декабря 1904 года Особому отряду миноносцев в составе шести миноносцев (за

исключением «Форели») с 1 января 1905 года было предписано начать кампанию. Война с Японией находилась в самом разгаре...

В начале 1905 года во Владивосток железной дорогой прибыла еще одна подводная лодка американского производства «Осётр» (ранее - «Protector»), но спуск ее на воду и ввод в состав отряда миноносцев произошел только в июне. 7 июля 1905 года во Владивосток прибыла подводная лодка «Кефаль», но на воду ее спустили только 5 августа.

Базой для подводных лодок была выбрана удобная, хорошо укрытая от волн, бухта Улисс в окрестностях города. В бухте были построены небольшие временные ремонтные мастерские и казармы для личного состава. Зимой подводные лодки находились в редко замерзающем Золотом Роге, откуда выводились на учения ледоколом «Надежный». Вместе с ними за ледоколом следовали крейсера владивостокского отряда, чтобы отработать задачи по совместным действиям при нападении противника.

29 января 1905 года во Владивостоке на крейсере «Громобой» состоялось секретное совещание. Председательствовал на нем начальник отряда крейсеров, контр-адмирал Иессен, доклад делал лейтенант Плотто. На совещании обсуждали план активного применения пока только двух испытанных подводных лодок совместно с миноносцами в районе Цугарского (Сангарского) пролива. Совещание приняло два варианта возможного применения подводных лодок, причем оба носили наступательный характер и предусматривали операции по нарушению японского судоходства в Корейском проливе.

По первому предполагалось, что, используя промежуточную базу в бухте Ольга, в которую перейдет также и один из транспортов, подводные лодки, по возможности, на буксире у миноносцев, будут подведены к берегам Японии, откуда самостоятельно проникнут в японские порты и атакуют их.

По второму - все боеготовые подводные лодки идут на буксире миноносцев к корейским берегам, пополняя запасы с приданного парохода. Базируясь на порт Шестакова, подводные лодки будут вести операции против судоходства в Корейском проливе. Первый план предлагалось привести в действие по получении торпед подводной лодкой «Сом», второй — по готовности всех подводных лодок.

Подготовка масштабных операций наступательного характера была смелым и решительным шагом, но не соответствовала уровню подготовки команд и техническому состоянию подводных лодок того времени.

По этим причинам оба плана не были претворены в жизнь. Никто реально не представлял, на что способны подводные лодки и как они должны действовать. Опыт пробного плавания подводных лодок в заливе Петра Великого показал, что они «слишком малы для непрерывного крейсерства в открытом море».

Учитывая это, перед командирами подводных лодок ставилась другая, не менее важная задача - оборона порта Владивосток и прибрежных районов от набегов японского флота.

В конце апреля 1905 года русское командование получило агентурные сведения о готовящемся походе японских крейсеров к бухте Преображения. 29 апреля туда срочно отправили отряд, состоящий из подводных лодок «Дельфин», «Касатка» и «Сом». Две первые шли вместе, а «Сом» отстала и совершала поход самостоятельно. В 70 милях от Владивостока, у мыса Поворотный, сигнальщик «Сома» заметил два японских миноносца. Командир подводной лодки лейтенант Владимир Трубецкой приказал начать погружение, на что потребовалось около пяти минут.

Во время погружения для начала атаки «Сом» была обнаружен японцами и обстреляна одним из миноносцев, но безуспешно. Резко погрузившись на глубину двенадцать метров, «Сом» начала маневрировать для выхода в атаку. Подняв через несколько минут перископ, командир увидел, что миноносцы уходят. Подводная лодка всплыла, чтобы продолжить атаку в позиционном положении, но неожиданно опустившийся туман скрыл миноносцы, которые уже на всех парах отходили в южном направлении. Плохая видимость и высокая скорость кораблей противника не позволили русской подлодке осуществить пуск торпеды.

Это был первый в мировой истории случай боевого применения подводных лодок и единственный во всей Русско-японской войне. Этот эпизод имел немаловажные последствия: японцы убедились, что русские подводные лодки выходят далеко в море.

Ближе к концу Русско-японской войны во Владивостоке находилось уже тринадцать подводных лодок.

К уже находящимся во Владивостоке подводным лодкам к сентябрю 1905 года присоединились подводные лодки «Щука», «Бычок», «Плотва» и «Палтус». Большинство подводных лодок флотилии постоянно находились в ремонте, но благодаря усилиям команд и командиров как минимум две подводные лодки всегда были готовы выйти в море.

Командующий вице-адмирал Н.И.Скрыдлов не скрывал, что является противником использования подводных лодок. Тех же взглядов придерживался сменивший его вице-адмирал А.А.Бирилев. Скрыдлов, посетив одну из подводных лодок, на сообщение, что работы еще не закончены, отчеканил: *«Предлагаю вам завтра же выйти в море, а больше никаких объяснений от вас принимать не желаю»*. 9 февраля 1905 года японский отряд из крейсера и большого числа миноносцев показался в районе Владивостока. Комендант крепости приказал всем подводным лодкам немедленно выйти в море и атаковать неприятеля. В этом еще раз сказалось непонимание возможностей субмарин того времени, которые к тому же вообще не имели торпед.

Все приходилось делать впервые, даже придумывать командные слова для управления подводной лодкой. В основном их разработали командир «Ската» лейтенант М.М.Тьедер и командир «Щуки» лейтенант И.И.Ризнич. Многие из них сохранились до настоящего времени. Подводники сами создавали себе запасы горючего на разных островах до залива Посьет, принимая на борт дополнительные бидоны с бензином. Жили они на транспорте «Шилка» в отвратительных условиях.

В отчете о действиях подводных лодок об этом говорилось так: *«Команды лодок были помещены отвратительно скверно... Люди, уставшие на лодке, не имели угла, где бы отдохнуть, постоянно перемещались с одного корабля на другой, часто не получая горячей пищи»*. Зато на подводников щедро изливался адмиральский гнев - чаще без всякого повода. Адмирал Бирилев, посетив лодку «Скат», только что вернувшуюся с моря, дотронулся до смазанного маслом двигателя рукой, обтянутой белоснежной перчаткой, и испачкал ее. Через два часа появился приказ следующего содержания: *«Сего числа, посетив отряд миноносцев, нашел его в отвратительном состоянии. Всюду грязь и мерзость. Считая во всем ответственным отрядного механика в злом попустительстве и преступном небрежении, предлагаю ему в трехдневный срок оставить крепость, так как в крепости на осадном положении преступникам не место»*. Представлению адмирала о подводном плавании прекрасно отвечает следующий случай - на требовании начальника отряда подводных лодок о выделении двадцати четырех французских свечей зажигания к двигателю недрогнувшая адмиральская рука начертала: *«Достаточно двух фунтов казенных стеариновых»*. Вершиной адмиральской мысли по использованию подводных сил стал приказ, изданный в сентябре. Офицеров-подводников обязали дежурить на телефонной станции порта для контроля за секретностью переговоров. Невзирая ни на какие доводы, приказ отменен не был.

В таких труднейших условиях отряд подводных лодок выполнял свои задачи. Подводники постепенно приобретали бесценный опыт, совершая все более смелые походы. Даже в таких труднейших условиях отряд подводных лодок выполнял поставленные командами задачи.

21 февраля отряд выполнил первый боевой выход на поиски неприятеля в акватории залива Петра Великого.

13-16 марта подводная лодка «Дельфин» выходила к острову Аскольд. 9 апреля «Касатка» совершила семидневный поход к берегам Кореи.

Командование, понимая, что Япония, купив несколько подводных лодок Голланда, может направить их к Владивостоку, по предложению капитана дальнего плавания Розена

изготовило специальную сеть и установило ее при входе на Владивостокский рейд в проливе Босфор Восточный. Сеть поставили и у минных заграждений в Амурском заливе, причем позднее на сети навесили подрывные патроны, а некоторые мины установили на глубине, опасной для находящихся под водой подводных лодок неприятеля.

Подводные лодки занимались стрельбами и погружениями, производили учебные атаки. Одновременно их личный состав знакомился с береговой чертой, испытывался ресурс живучести подводных лодок. 8 мая подводная лодка «Скат» погрузилась и пробыла на грунте пять часов. «Сом» провела в море восемь суток, из них под водой шестнадцать часов часов, но подряд не более полутора.

Интенсивность использования подводных лодок нарастала, и они все больше времени проводили в море, но встреч с противником не было.

Отсутствие реального результата в виде уничтоженных кораблей, отсутствие опыта и непонимание специфики подводных сил приводили к неприятностям и авариям.

Наиболее серьезная авария произошла 5 мая 1905 года на «Дельфине». При вентилировании подводной лодки для удаления паров бензина произошел взрыв, и подводная лодка затонула. «Дельфин» медленно погрузилась кормой вперед в воду на глубину четырнадцать метров. Вероятной причиной взрыва могла послужить искра от включения рубильника для освещения подводной лодки. В результате аварии погиб подводник. Когда подводную лодку начали поднимать произошел новый взрыв гремучих газов – подводную лодку снова притопили. Взрывы повторялись и при последующих попытках поднять подводную лодку. Когда же это все-таки удалось сделать, выяснилось, что подводному судну нужен капитальный ремонт. Он закончился лишь в конце года после окончания войны.

Наличие в русском флоте подводных лодок послужило хорошим сдерживающим фактором для японского флота. При планировании набеговых операций к берегам Приморья этот факт не мог не учитываться, так как боевые возможности подводных лодок в то время были мало исследованы ввиду отсутствия опыта их применения в военных целях.

К слову, о формировании во Владивостоке подводной флотилии в Японии хорошо знали задолго до столкновения миноносцев Микадо с подводными лодками близ бухты Преображения.

Еще в конце марта 1905 года корреспондент газеты «Русское слово» телеграфировал своему изданию из Токио следующее: *«Сообщают, что русские во Владивостоке производят теперь опыты с шестью подводными лодками. Все лодки иностранного происхождения — французского, английского и американского типа».*

Военные историки считают, что командующий японским флотом в Русско-японской войне адмирал Того знал о появлении на вооружении у русского флота в дальневосточных водах столь грозного по тем временам оружия от агентуры во Владивостоке.

Можно предположить, что именно сам факт наличия почти десятка русских подводных лодок во Владивостоке сдерживал и намерения командующего японским отрядом крейсеров адмирала Камимуры нанести еще один удар по Владивостоку, подобный тому, что случился 6 марта 1904 года.

Специалисты сходятся во мнении, что подводная флотилия сыграла одну из определяющих ролей в предупреждении японского нападения на крепость Владивостока.

В документе тех лет - акте «Комиссии по исследованию состояния и боеспособности подводных лодок, находящихся во Владивостоке, за 1905 год», есть слова, подтверждающие их роль и значения в жизнедеятельности русского флота: *«Комиссия полагает, что, несмотря на недавнее существование в России подводных лодок, уже вполне выяснилось, что необходимо всеми силами стремиться к развитию и усовершенствованию этого дела. Опыты и минные атаки показали, что подводные лодки в настоящее время представляют собой серьезное боевое средство...».*

Командир «Сома» князь Владимир Трубецкой писал: *«С приходом лодок во Владивосток неприятельская эскадра ни разу к нему не подошла. Между тем, подводные лодки есть одно из самых сильных средств береговой обороны. При умении ими пользоваться, подводными лодками можно наносить ужасный вред неприятелю в его же портах и своим там появлением наводить нравственный страх и переполох».*

Русско-японская война стала первой в мировой истории, в которой приняли участие подводные лодки - новый тип корабля. Отдельные попытки использовать подводные аппараты в военных целях отмечались и ранее, однако только к концу XIX в. развитие науки и техники позволило создать полноценную подводную лодку.

Только некоторые русские офицеры уже тогда понимали особую силу нового оружия. Вильгельм Карлович Витгефт высоко оценивал подводное оружие. Еще в 1889 году в чине капитана II ранга он был направлен в длительную командировку за рубеж для изучения подводного флота и минного оружия. В 1900 году контр-адмирал Витгефт обратился с докладной запиской к командующему морскими силами Тихого океана. Он писал: *«Вопрос о подводных лодках в настоящее время настолько продвинулся вперед, к кратчайшему его решению, что уже обращает на себя внимание всех флотов. Не давая еще вполне удовлетворительного решения в боевом отношении, подводная лодка, однако, является уже оружием, производящим сильное нравственное влияние на противника, раз он знает, что такое оружие имеется против него. Русский флот в этом вопросе шел впереди других и, к сожалению, по разным причинам остановился после первых более или менее удачных опытов»*. Витгефт просил в порядке опыта установить на старых подводных лодках Джевецкого с педальным приводом постройки 1881 года торпедные аппараты и прислать их на Дальний Восток. Причем доставку предлагалось осуществить на пароходе Добровольного флота с обязательным заходом в Японию, так чтобы подводные лодки были замечены японцами.

В конце года пароход «Дагмар» доставил подводную лодку во Владивосток и расчет адмирала оправдался. Когда в апреле 1904 года у Порт-Артура на минах подорвались броненосцы «Ясима» и «Хацусе», японцы посчитали что их атаковали подводные лодки, и вся эскадра долго и яростно стреляла в воду. Японцы знали о наличии подводных лодок в Порт-Артуре. Слухи о них появились и в газетах. Верный своей идее о моральном значении подводного оружия, адмирал Витгефт приказал при подрыве японских броненосцев дать радиограмму, что адмирал благодарит подводные лодки за удачное дело. Японцы перехватили это сообщение и «приняли к сведению».

В определенной мере у японцев были основания опасаться русских подводных лодок. В предвидении возможного конфликта с Японией командование русского флота пыталось создать в Порт-Артуре подводные силы. Кроме упомянутой подводной лодки Джевецкого в крепость была доставлена в 1903 году на броненосце «Цесаревич», подводная лодка французского конструктора Т.Губэ (водоизмещение - 10 тонн, команда – три подводника, скорость хода - пять узлов в течение семи часов, вооружение - две торпеды).

В первые дни Русско-японской войны со специальным эшелоном отправился на Дальний Восток начальник рабочего отряда Балтийского завода Н.Н.Кутейников. Адмирал С.О. Макаров, как один из инициаторов применения торпедного оружия, хорошо представлял степень подводной угрозы. Приказом от 28 февраля 1904 года он потребовал на каждом корабле нарисовать силуэты подводных лодок в надводном, позиционном положении и под перископом. Были выделены специальные сигнальщики для наблюдения за морем и опознавания подводных лодок. Кораблям вменялось в обязанность стрелять по обнаруженной подводной лодке, катерам и миноносцам - идти на таран.

При подрыве «Петропавловска» русские моряки, выполняя приказ Макарова, стреляли в воду, надеясь поразить возможного противника. Более того, в бою при Цусиме крейсера «Аврора», «Олег» и госпитальное судно «Орел» заметили следы торпед, в то время как на несколько миль вокруг не было видно ни одного японского корабля. Эти таинственные

следы приписали деятельности японских подводных лодок, но они в боях никакого участия не принимали, хотя и были включены к этому времени в состав японского флота. С началом войны стало ясно, что имей русские хоть одну настоящую боевую подводную лодку, японцы не смогли бы так спокойно вести тесную блокаду базы. С другой стороны, имей подводные лодки Япония, ей бы не пришлось посылать в атаку 26 января 1904 года большое число миноносцев, достигших меньшего результата, чем ожидалось.

По мнению многих морских специалистов и военно-морских историков, именно подводные лодки спасли Владивосток от прямого нападения эскадры Камимуры, а после Цусимы - и от всей мощи флота адмирала Того. Идея использования подводных лодок получила очень широкое распространение в то время. В Порт-Артуре техник путей сообщения М.П. Налетов первым в мире предложил вооружить подводную лодку минами заграждения. Первая опытная подводная лодка, построенная им на свои средства и с помощью добровольных помощников, погибла при пробном погружении без команды. Налетов начал строить вторую подводную лодку – «Портартурец» в двадцать пять тонн водоизмещением, вооружаемую двумя торпедами или четырьмя минами заграждения. Налетов провел успешные испытания с погружением на 9-метровую глубину, после чего ему разрешили взять бензиновый мотор с катера броненосца «Пересвет». Ввести в строй подводный заградитель планировали в декабре 1904 года, но из-за сдачи крепости недостроенную подводную лодку взорвали. Позднее предложение Налетова реализовано в минном заградителе «Краб».

Лейтенант С.А.Янович разработал решение полупогружающейся подводной лодки малой видимости. В марте 1905 года подводную лодку зачислили в списки российского императорского флота как «. По железной дороге катер довезли до Амура, где Яновичу выделили деревянную баржу, приспособленную под плавбазу. На ней и отправили подводную лодку в устье Амура. Задачей «Кеты» стала защита подступов к Николаевску-на-Амуре.

3 июня подводную лодку спустили на воду и к 10-му числу довели до боевой готовности. Николаевск-на-Амуре стал в то время портом стратегического значения для снабжения Маньчжурской армии. Сюда шло много пароходов, с разгрузкой небольшой порт не справлялся, и суда отстаивались на рейде возле острова Лангр. В случае появления японцев те могли легко причинить громадный ущерб. С целью хоть как-то укрепить с моря важную позицию, единственный фарватер заминировали фугасами, управляемыми с берега, а рядом, у мыса Казакевича, установили баржу с подводной лодкой. В самой высокой точке мыса на дереве оборудовали наблюдательный пункт и к плавбазе провели телефонный провод. Разработали план взаимодействия с двумя береговыми батареями на мысах Чныррах и Мео.

Подводная лодка должна была начинать атаку противника после того, как тот ввяжется в перестрелку с батареями. Фактически в миниатюре планировался бой на минно-артиллерийской позиции.

14 июня командир порта проверил готовность подводной лодки, которая через две минуты после приказа отошла от баржи и выполнила все назначенные маневры. 16 июня подводная лодка с баржей перешла в Татарский пролив для охраны судоходства. Подводная лодка интенсивно использовалась, проводились учебные стрельбы, одновременно, пользуясь малой осадкой, Янович провел рекогносцировку прибрежных участков.

После перенесения боевых действий на территорию Сахалина японцы стали периодически появляться в Татарском заливе. 10 июля они высадили десант в Де-Кастри, 13-го - обстреляли наблюдательный пункт и телеграфную станцию на мысе Лазарева, причем персонал ее покинул. Потеря мыса грозила очень серьезными последствиями. Туда срочно отправили роту пехоты и передислоцировали подводную лодку. Причем «Кета» пошла сама и повела на буксире свою плавбазу. Поэтому движение шло очень медленно - 30 миль одолели за двое суток. 24 июля лодка бросила якорь в назначенном месте. 30 июля в море показался 1-й отряд истребителей капитана 1 ранга Фудзимото: «Харасуме», «Фубуки», «Ариаке» и «Араре». Для высадки десанта на буксире вели паровой катер с крейсера

«Ниссин». К вечеру корабли приблизились к берегу и разделились - два первых с катером встали у мыса Лазарева, остальные - у мыса Невельского. Гарнизон срочно занял окопы и послал гонца на «Кету». В темноте подводная лодка действовать не могла, поэтому Янович с двумя матросами отправился на мыс, чтобы самому разобраться в обстановке.

Утром 31-го японцы подошли на 10 кабельтовых и открыли огонь, одновременно к берегу пошел катер, ведя на буксире баркас с сорока солдатами. Подпустив десант на сотню метров, наши солдаты открыли огонь, причем точным выстрелом сняли японского пулеметчика на катере. Потеряв одного убитого и трех раненых, японцы отошли, а корабли снова открыли огонь. Янович с матросами бросился к подводной лодке и перевел ее на более удобную позицию в устье реки Кивелевки.

На следующий день он заметил в море два японских корабля и пошел в атаку. К сожалению, в пяти кабельтовых от цели «Кета» села на необозначенную на карте мель. Большой проблемы не возникло, подводная лодка просто подвсплыла и сошла на чистую воду. Однако была нарушена скрытность. Миноносцы быстро набрали скорость и ушли. Больше в Татарском заливе они не появлялись. Таким образом, подводная лодка прекрасно показала силу «морального оружия».

2 сентября «Кета» вернулась в Николаевск-на-Амуре и до конца осени несла патрульную службу в Татарском проливе. Лейтенант Янович на основе военного опыта разработал проект более совершенной подводной лодки, но этот проект остался без внимания.

В сентябре подводная лодка попала в шторм и выдержала его, а плавбаза затонула. Всего «Кета» прошла в 1905 году без аварий и поломок 948 миль. В 1908 году, когда корабль полностью износился, его исключили из списков флота.

Подводные лодки Владивостока за время войны не одержали сколь - нибудь значительного успеха, поэтому официальное мнение морских кругов о возможности применения подводных лодок было очень сдержанным. Посчитали, что это оборонительное оружие умеренной ценности. То, что они самим фактом своего существования удержали японцев от штурма Владивостока и воспретили им плавание в Амурском лимане, было понятно немногим специалистам. В связи с окончанием войны новых подводных лодок в Отдельный отряд миноносцев больше не присылали.

Подводные лодки самим фактом своего существования удержали японцев от штурма Владивостока и воспретили им плавание в Амурском лимане, но это было понятно немногим специалистам. Это привело к тому, что официальное мнение морских кругов о возможности применения подводных лодок было очень сдержанным. Посчитали, что это оборонительное оружие умеренной ценности. В результате острой дискуссии победило мнение о главной роли дредноутов как основы флота.

Но еще в 1907 году собрание офицеров Подплава Балтийского флота вынесло единодушное решение о нецелесообразности создания броненосного флота, не развивая подводного. Некоторые офицеры-подводники были уволены в отставку, оставаясь не у дел даже после начала Первой мировой войны. В результате такого отношения к подводному флоту до мирового конфликта в состав русского флота вошла только одна современная боеспособная подводная лодка – «Акула», все остальные относились к кораблям, заказанным еще в 1904-1905 гг., и к моменту готовности морально устарели.

Подводные лодки, находившиеся в Порт-Артуре, в состав Тихоокеанской эскадры включены не были, боевого успеха достичь не могли из-за очень низкого технического уровня, тем более что все упомянутые подводные лодки относились к экспериментальным типам.

Николай II Александрович
Император Всероссийский

Авелан
Федор Карлович
адмирал
Управляющий Морским министерством России
(4.03.1903 – 29.06.1905)

Нидермиллер
Александр Григорьевич
вице-адмирал
И.О. Начальник
Главного Морского
Штаба РИФ

Вирениус
Андрей Андреевич
контр-адмирал
начальник НТО
ГМШ РИФ

Бубнов
Иван Григорьевич
корабельный инженер
математик и механик

Налетов
Михаил Петрович
инженер-изобретатель

Беклемишев
Михаил Николаевич
руководитель испытаний
и отправкой подводных лодок
во Владивосток

Плотто
Александр Владимирович
лейтенант
начальник отряда
подводных лодок
Сибирской флотилии

Фон дер Рааб-Тиллен
Тимофей Леонидович
лейтенант
И.О.командир
подводной лодки
«Форель»
(05.07.1904-20.05.1905)
(20.05.1905-07.08.1906)

Штер
Андрей Петрович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Форель»
(20.05.1905-22.10.1905)

Тьедер
Михаил Михайлович
командир
подводной лодки
«Скат»
(05.07.1904-05.04.1907)

Белкин 2-й
Николай Федорович
командир
подводной лодки
«Налим»
(23.08.1904-03.01.1906)

фон Нерике
Константин Карлович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Фельдмаршал граф Шереметев»
(17.10.1905-02.07.1907)

князь Трубецкой
Владимир Владимирович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Сом»
(13.09.1904-22.10.1905)

Домерщиков
Михаил Михайлович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Сом»
(21.08.1906-30.12.1906)

фон Липхарт
Роман Эрнестович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Дельфин»
(07.09.1904-25.10.1904)

Гадд 2-й
Александр Оттович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Осетр»
(09.08.1904-18.10.1904)

Подгорный
Яков Иванович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Кефаль»
(01.01.1906-01.01.1907)

Дудоров
Борис Петрович
мичман
командир
подводной лодки
«Le Goubet II»
(1904)

Ризнич
Иван Иванович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Щука»
(26.06.1905-01.08.1905)

Андреев 1-й
Алексей Алексеевич
старший лейтенант
командир
подводной лодки
«Щука»
(01.08.1905-20.08.1905)

Заботкин
Дмитрий Дмитриевич
лейтенант
командир
подводной лодки
«Фельдмаршал граф Шереметев»
(13.04.1904-17.10.1905)

Янович
Сергей Александрович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Кета»
(03.1905-11.1906)

Завойко
Георгий Степанович
лейтенант
командир
подводной лодки
«Дельфин»
(25.10.1904-10.12.1905)

Вилькицкий
Борис Андреевич
лейтенант
командир
подводной лодки
«Портартурец»
(1904)

Магнус
Сергей Рейнгольдович
капитан I ранга
Начальник Отряда
подводных лодок
(16.10.1906-22.12.1908)

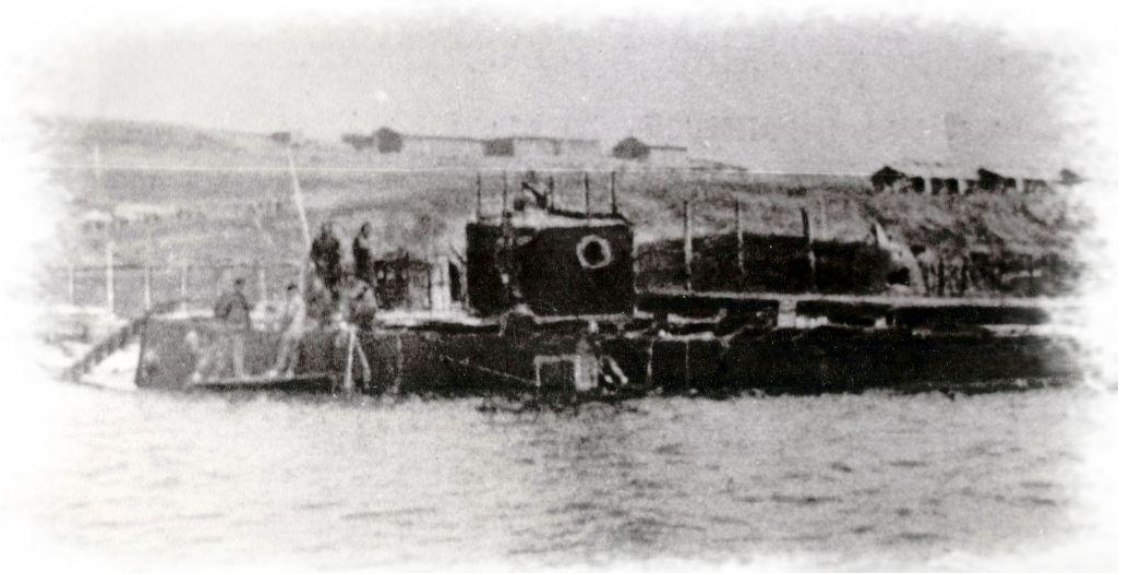
Иванов 13-й
Константин Петрович
капитан II ранга
Начальник Отряда
подводных лодок
(1908-1912)

Н.Н.Кутейников с группой работников Балтийского завода
Порт – Артур
1904 год

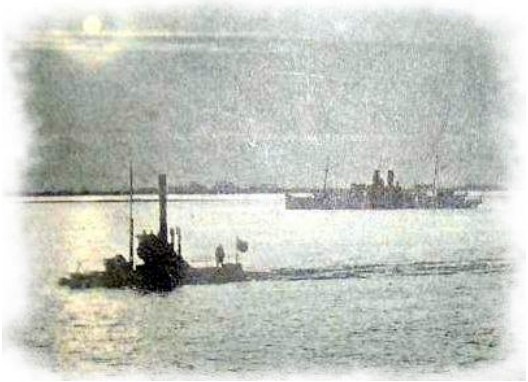
Порт-Артур.
Вид на Тигровый полуостров, где собирались подводные лодки

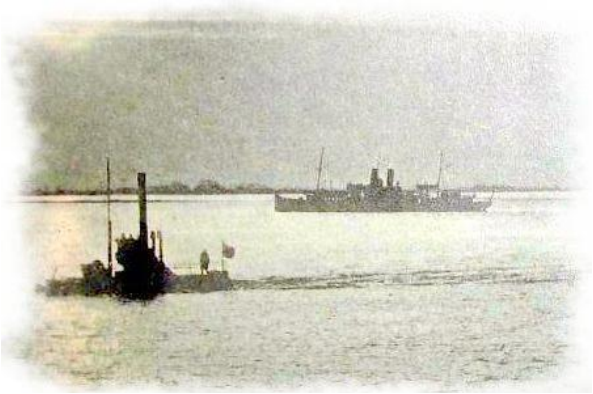
Миноносец «Грозовой» и подводные лодки Сибирской флотилии
1908 год.

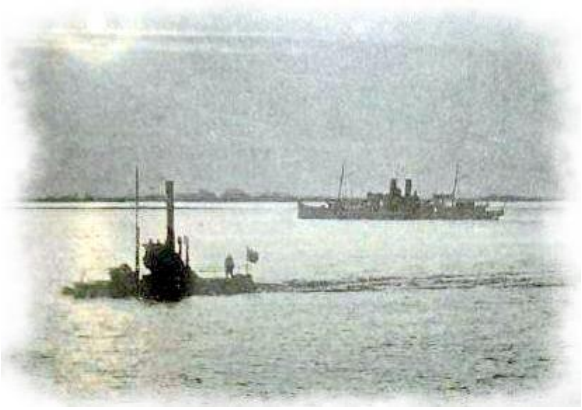
База подводных лодок Сибирской флотилии.
Бухта Разбойник, залив Стрелок
Японское море
1908 год, сентябрь



Подводные лодки во Владивостоке
1904-1905 гг.







Подводная лодка во Владивостоке
1905 год

БИЛЕТЪ

Отряда подводныхъ лодокъ Владивостокскаго Порта данъ сей Мичм. Машин. высшего лоц. команды подводной лодки «Касатка» уволенному въ городъ до «8» час. вечера „25" февраля 1907 года.

Завѣдывающій Отрядомъ Подводныхъ Лодокъ Владивостокскаго Порта Капитанъ 2 ранга

Командиръ подводной Лодки „Касатка". Лейтенантъ Переменко

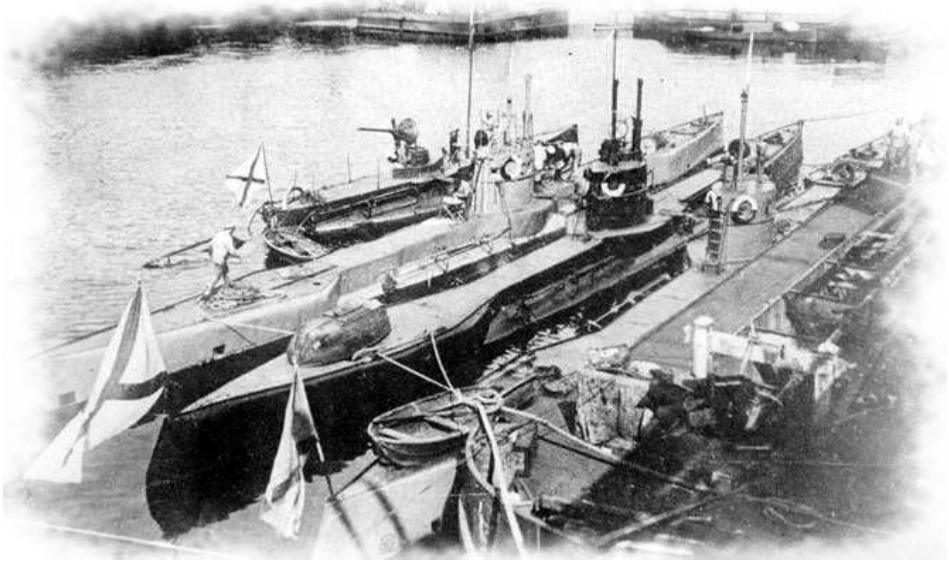
Явился въ «.....» часовъ

Увольнительный билет
Отряда подводных лодок
Владивостокского порта

Подводная лодка в Золотом Роге
Открытка времен Русско-японской войны

Подводные лодки на Дальнем Востоке в Русско-японскую войну

Первые подводные лодки Сибирской флотилии у борта плавбазы



Подводные лодки
«Дельфин», «Налим», «Скат», «Фельдмаршал граф Шереметьев»
Владивосток
1905 год

Карта базирования и действий подводных лодок в Русско-японской войне 1904-1905 гг.

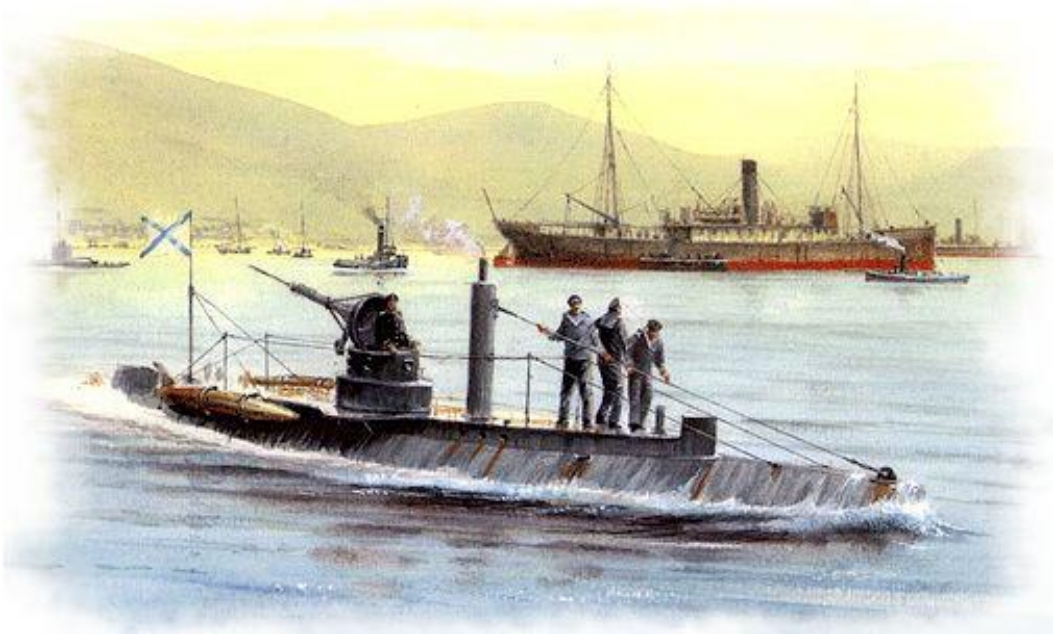
Знак
«За оборону Порт-Артура»
(из коллекции автора)

Серебряный
(для награждения офицерского состава)

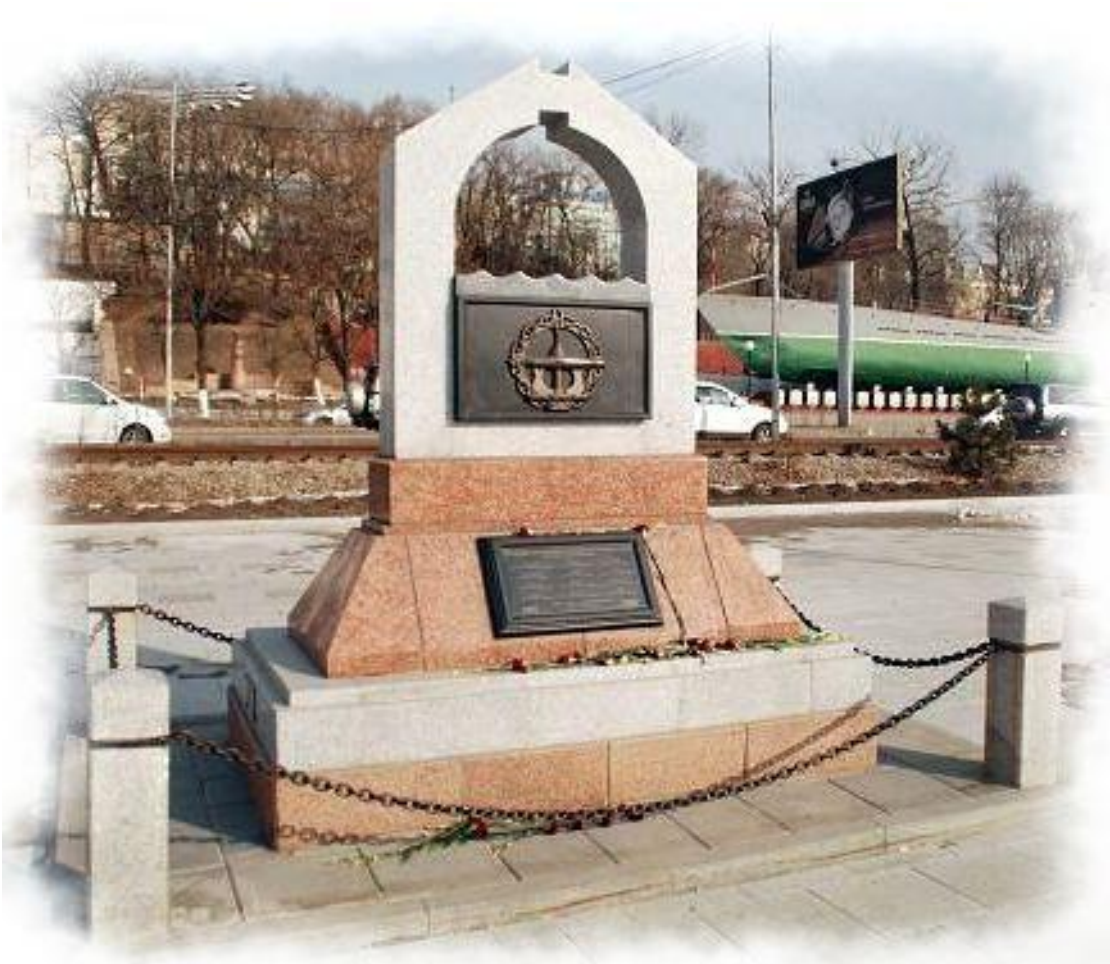
Светло-бронзовый
(для награждения нижних чинов)

Русская подводная лодка «Сом»
атакует японские миноносцы 29 мая 1905 года
Неизвестный художник

Подводная лодка «Сом»
в торпедной атаке на японский крейсер
Неизвестный художник



Подводная лодка «Дельфин» на дальнем Востоке
Неизвестный художник



Памятный знак Пионерам подводного плавания на Тихом океане
Владивосток
2021 год

Неверно оценив уроки войны с Японией, Россия оказалась к 1914 году с подводным флотом, имеющим очень малую боевую ценность, хотя и была единственной страной, имевшей боевой опыт использования подводных лодок.

К концу войны боевому соединению подводных лодок во Владивостоке не один раз меняли название и подчинение. 9 мая 1905 года приказом командира Владивостокского отряда крейсеров №-215 Отдельный отряд миноносцев был передан в подчинение командира Владивостокского порта, 4 июня вошел в состав вновь созданного разнородного соединения Отдельный отряд судов для охраны вод Уссурийского края. 11 июня приказом по Морскому ведомству №-96 Отряд подводных лодок вновь был преобразован в Отряд подводных лодок Владивостокского порта. Лейтенант А.В.Плотто был назначен начальником Отряда и руководил им до января 1906 года.

11 марта 1906 года в Петербурге в существовавшую классификацию судов ввели два новых разряда: посыльных судов и подводных лодок (приказ по Морскому ведомству №-52). С этого времени в российском флоте официально появился термин «подводные лодки». Именно с этого момента ведут летоисчисление Подводные Силы России, отмечающие 19 марта свой профессиональный праздник.

27 марта того же года государственным Советом было утверждено звание «Офицер подводного плавания». Приказом Главного Морского Штаба это звание было присвоено шестидесяти восьми офицерам, сдавшим специальный экзамен. Впоследствии, офицер после окончания Морского корпуса получал эту квалификацию по завершении 10-месячного обучения, матрос - после 4-месячных курсов.

Признание подводного флота на государственном уровне отсрочило, но не спасло Владивостокский отряд подводных лодок от последующего расформирования.

В первые послевоенные годы Отряд в составе тринадцати подводных лодок еще продолжал нести боевую службу во Владивостоке. Наиболее исправные подводные лодки Отряда выполняли тренировочные боевые задачи в бухте Разбойник, где подводные лодки выполняли различные задания в надводном положении. Учения проходили и в бухте Золотой Рог, где действовала пристрелочная станция для торпед.

В конце 1907 года боевому соединению снова сменили название — Отряд подводных лодок Владивостокского порта стал Отрядом Подводного Плавания. С 1 апреля 1908 года подводные лодки, к тому времени уже зачисленные в разряд судов действующего флота, получили наименование «Отряд подводного плавания Тихого океана».

Вместо переведенного на Балтику Плотто с 16 октября 1906 года по 22 декабря 1908 года начальником (заведующим) Отряда подводных лодок Владивостокского порта был капитан 2-го ранга Сергей Рейнгольдович Магнус, сменил его капитан 2-го ранга Константин Павлович Иванов 13-й.

В конце декабря 1909 года подводники Владивостока получили новое предписание из Петербурга: с 1 января 1910 года переименовать Отряд подводного плавания в Дивизион подводных лодок Тихого океана.

27 мая 1911 года, на основании Положения о командовании морскими силами, приказ по Морскому ведомству №-150 предписывал: *«Командование военно- морскими силами в Тихом океане вверяется командующему Сибирской флотилией»*. С этой даты дивизион подводных лодок Тихого океана стал именоваться «Дивизион подводных лодок Сибирской флотилии».

13 июня 1911 года по причине аварии была исключена из списков подводная лодка «Форель». В сентябре 1913 года дивизион принимал участие в совместных маневрах с сухопутными войсками Приамурского военного округа, а затем совершил практическое плавание по бухтам побережья, близлежащим к Владивостоку, дальних походов подводные лодки не совершали.

За 1913 год по причине невозможности использования были исключены из списков подводные лодки «Плотва», «Бычок», «Осетр» и «Палтус».

В 1914 году дивизион подводных лодок, начав кампанию, с 15 по 30 апреля находился во Владивостоке. С 1 мая он перешел на свою базу, где был до 20 июля. С началом военных действий дивизион вернулся в Золотой Рог.

9 февраля 1915 года подводные лодки «Налим», «Сом» и Щука» отправлялись по железной дороге на Черное море. Подводную лодку «Скат» отправили в конце 1914 года.

К 1 января 1915 года в состав Сибирской флотилии входил дивизион из семи подводных лодок и вспомогательное судно «Ксения», состоящее при нем. В кампанию 1915 года дивизион подводных лодок включал всего три подводные лодки: «Касатку», «Кефаль» и «Дельфин».

«Касатка» не принимала участия в кампании, так как ее готовили к переводу на Балтику. В 1915 году на Балтийское море были отправлены «Касатка» и «Фельдмаршал граф Шереметев».

На 1 января 1916 года в составе Сибирской флотилии числились уже две подводные лодки («Кефаль» и «Дельфин»), при которых состоял транспорт-мастерская «Ксения».

В 1916 году «Дельфин» и «Ксения» ушли в Кольский залив и впоследствии вошли в состав флотилии Северного Ледовитого океана, а «Дельфин» была сдана Владивостокскому порту. 19 мая база подводных лодок в бухте Разбойник со всем имуществом была сдана в ведение Владивостокского порта.

19 мая 1916 года база подводных лодок в бухте Разбойник со всем имуществом была сдана в ведение Владивостокского порта, 23 мая последний начальник Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии старший лейтенант М.В.Ломан приказом командующего Сибирской флотилией был отчислен от должности со всем своим аппаратом. Просуществовав чуть больше десятилетия первое боевое соединение подводных лодок в России прекратило свое существование.

После 19 мая 1916 года уже советские подводники на Тихом океане появились через шестнадцать лет в 1932 году и началось активное строительство Морских Сил Дальнего Востока. В числе первых соединений формировались Бригады подводных лодок.

Судьба
тринадцати первых подводных лодок
Владивостока

Подводная лодка
«Форель»
После затопления в 1910 году была поднята, но в строй больше не вернулась.
Была разобрана на металлолом.

Подводная лодка
«Касатка»
После убытия из Владивостока участвовала в Первой мировой и Гражданской войнах.
В 1925 году разобрана на металлолом в Баку.

Подводная лодка
«Скат»
В составе Черноморского флота участвовала в Первой мировой войне.
В апреле 1919 года затоплена близ Севастополя англичанами.

Подводная лодка
«Налим»
В составе Черноморского флота участвовала в Первой мировой войне.
В апреле 1919 года затоплена близ Севастополя белогвардейцами.

Подводная лодка
«Фельдмаршал граф Шереметьев»
В августе 1917 года получила имя «Кета». С 1918 года хранилась в порту Петрограда, в 1924 году во время наводнения затонула у стенки.
Была поднята и разделана на металл.

Подводная лодка
«Сом»
Погибла в Аландском море при подводном столкновении со шведским пароходом «Онгерманланд» 10 мая 1916 года.

Подводная лодка
«Дельфин»
В июне 1916 года перевезена в Мурманск, в августе 1917 года исключена из списков кораблей, в 1920-х годах корпус «Дельфина» был разделан на металл.

Подводная лодка
«Осётр»
В июле 1913 года «Осётр» была выведена из боевого состава флота, в августе исключена из списков кораблей.
В 1922 году была разделана на металл.

Подводная лодка
«Кефаль»
В апреле 1916 года «Кефаль» была выведена из боевого состава флота, исключена из списков кораблей, была сдана порту для разборки.
Хранилась, пока в 1922 году не была разделана на металл.

Подводная лодка
«Щука»

С 1914 года служила в Одессе, Николаеве, Петрограде, Ревеле. 24-25 февраля 1918 года в разобранном виде была захвачена в Ревеле немецкими войсками, после чего вывезена и разделана на металл.

Подводная лодка
«Плотва»

11 ноября 1913 года «Плотва» была выведена из боевого состава флота, 16 ноября исключена из списков кораблей, 10 марта 1914 года была сдана порту для разборки.
В 1922 году была разделана на металл.

Подводная лодка
«Палтус»

11 ноября 1913 года «Палтус» была выведена из боевого состава флота, 16 ноября исключена из списка кораблей Сибирской флотилии, 10 марта 1914 года была сдана порту для разборки.
В некоторых источниках упоминается переоборудование в блокшкив.
В 1922 году был разделана на металл.

Подводная лодка
«Бычок»

11 ноября 1913 года «Бычок» выведена из боевого состава флота, 16 ноября исключена из списка кораблей Сибирской флотилии, 10 марта 1914 года была сдана к Владивостокскому порту для демонтажа и реализации.
В 1922 году была разделана на металл.

Подводная лодка
«Порт – Артурец»

В середине 1904 года подводная лодка заложена в мастерских Невского завода на полуострове Тигровый (Тигровый Хвост) в Порт-Артуре. Осенью 1904 года спущена на воду. Изобретатель подводной лодки, техник путей сообщения М.П.Налетов строил ее лишь на свои небольшие сбережения.

Осенью постройка корпуса была закончена, и М.П.Налетов приступил к испытаниям прочности и водонепроницаемости корпуса. Для погружения подводной лодки на месте он использовал чугунные чушки, которые укладывались на палубе подводной лодки, а для всплытия снимались с помощью плавучего крана. Этот же кран предполагалось использовать для подъема подводной лодки в случае, если бы она не выдержала испытаний и заклепочные швы дали бы течь, а подводная лодка после снятия с нее балласта не смогла бы всплыть. Испытания корпуса прошли благополучно. Во время испытаний был назначен командир подводной лодки - мичман Б.А.Вилькицкий.

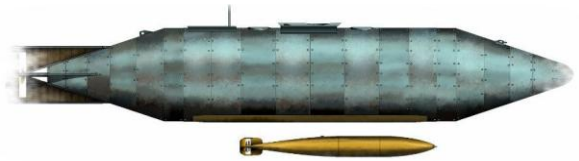
За экспериментом наблюдал начальник порта, контр-адмирал Р.Н.Вирен. Убедившись в том, что «Порт-Артурец» плавает, он разрешил М.П.Налетову установить на ней керосиновый мотор, снятый с разъездного катера броненосца «Пересвет». Но это поставило изобретателя, по его словам, *«...в тяжелое положение»,* так как мощность одного мотора была для строившейся подводной лодки недостаточна. На этом М.П.Налетов работы прекратил, так как усиленные бомбардировки Тигрового окончательно остановили работы.

В декабре 1904 года японские войска вплотную подошли к Порт-Артуру и снаряды их артиллерии падали в самой гавани. Один из таких снарядов потопил железную баржу, к которой была ошвартована «Порт-Артурец». Но, длина швартовов была достаточной, и заградитель остался на плаву.

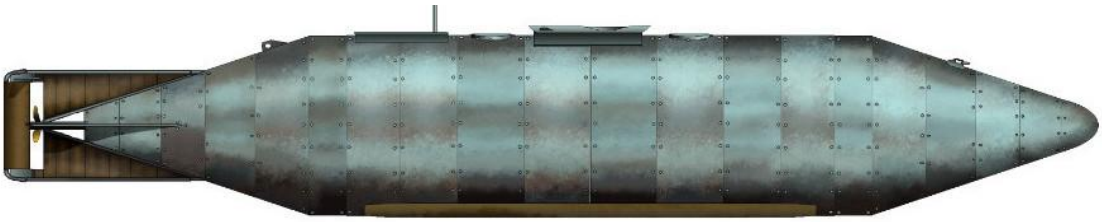
Перед сдачей Порт-Артура М.П.Налетов, для того чтобы подводная лодка не попала в руки врага, был вынужден разобрать и уничтожить внутреннее оборудование. По судьбе корпуса «Порт-Артурца» сведения не однозначны - в большинстве источников указывается на то, что корпус был взорван, хотя скорее всего он был затоплен на небольшой глубине или даже просто брошен на берегу. Судя по тем немногим сведениям, по своему устройству «Порт-Артурец» была похожа на «Кету» и «Челим» - являлась полуподводным судном. Электромотор для движения на под водой отсутствовал. За активное участие в обороне Порт-Артура М.П.Налетов был награжден Георгиевским крестом.

Позже М.П.Налетов получил от бывшего командира Порт-Артура документ следующего содержания: *«Удостоверение это выдано технику путей сообщения М.П.Налетову в том, что строившаяся им в Порт-Артуре во время осады его подводная лодка в 25 тонн водоизмещении дала отличные результаты на Предварительных испытаниях морских качеств лодки ... Сдача Порт-Артура оставила возможности техника Налетова окончить постройку лодки, которая принесла бы осажденному Артуру большую пользу».*

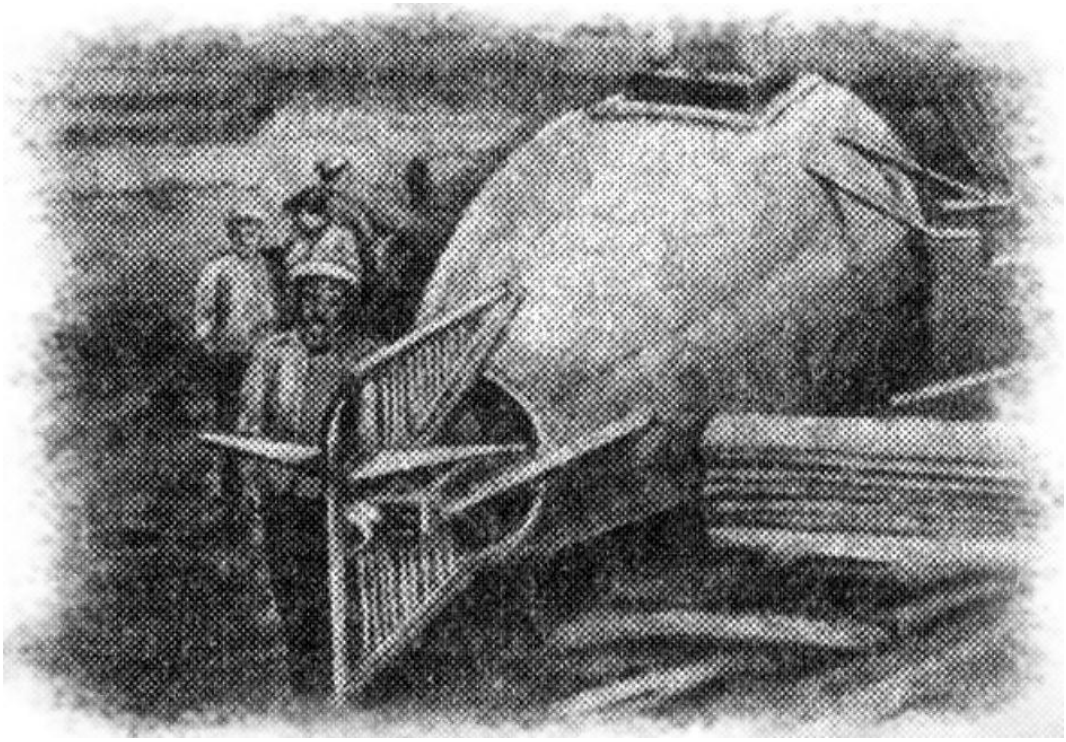
Ниже находится фотография японских военнослужащих на фоне корпуса подводной лодки, которую можно предположительно идентифицировать как подводную лодку М.П.Налетова. Следов повреждений на корпусе визуально не обнаруживается.



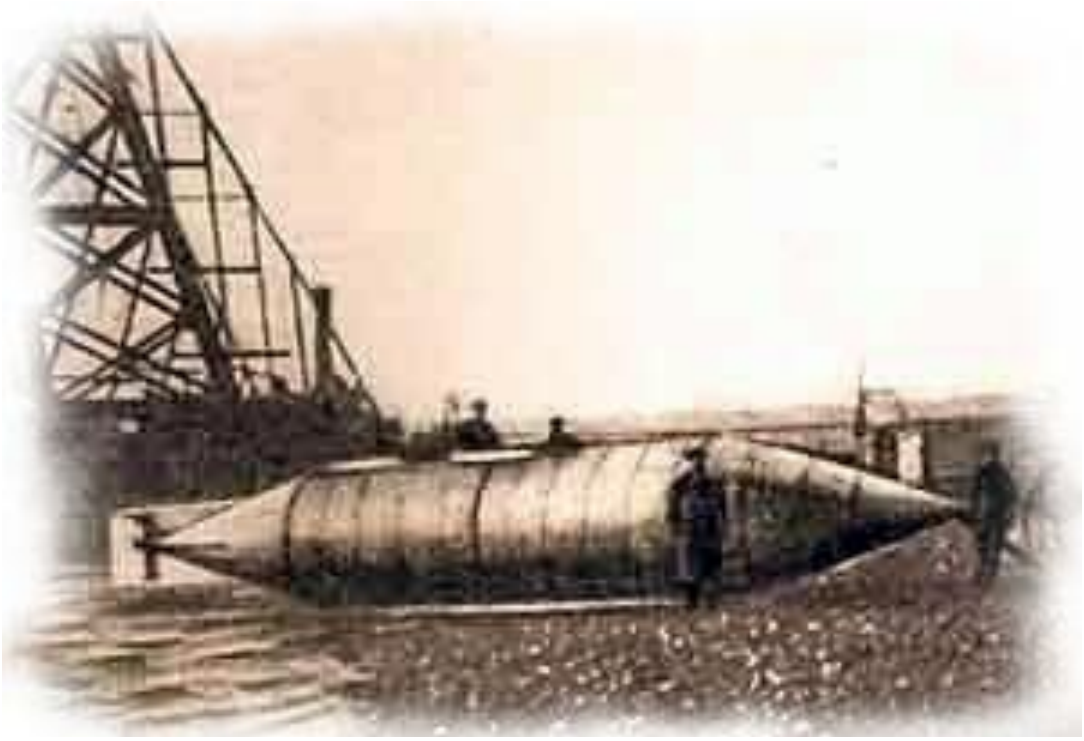
Чертеж первого минного заградителя
М.П.Налетова
1904 год



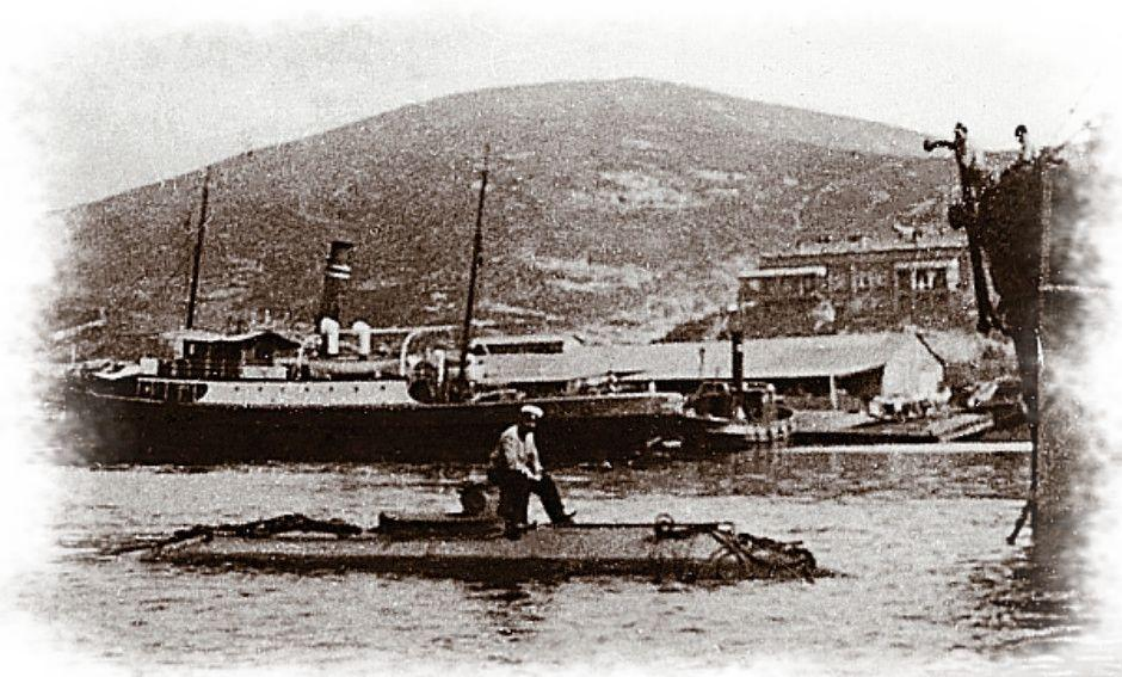
Предполагаемый внешний вид
первого минного заградителя М.П.Налетова



Постройка подводной лодки «Порт-Артурец»
Порт-Артур
1904 год



Корпус подводной лодки «Порт-Артурец»
на берегу
Фото из журнала «Нива»
1904 год



Подводная лодка «Порт – Артурец» во время испытаний
На рубке сидит командир подводной лодки Б.А.Вилькицкий
Порт-Артур
1904 год

Корпус подводной лодки М.П.Налетова (предположительно)
после захвата Порт-Артура японцами
1905 год

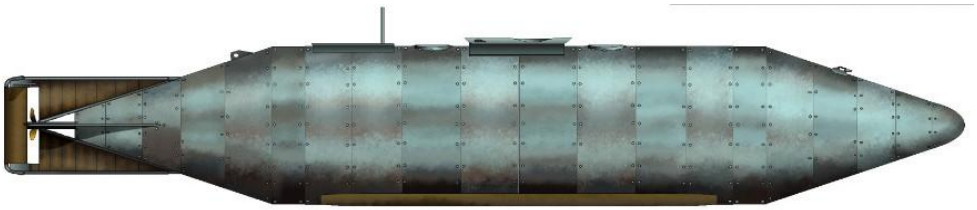
Историческая справка
подводной лодки «Порт-Артурец»

1904 год
В середине года была заложена в мастерских Невского завода на полуострове Тигровый (Тигровый Хвост) в Порт-Артуре

1904 год осень
Спущена на воду.
Проведены успешные испытания прочности и водонепроницаемости корпуса

1904 год осень
Проводились работы по установке керосинового мотора,
снятого с разъездного катера броненосца «Пересвет»

1904 год декабрь
Для того, чтобы подводный заградитель не попал в руки японцев, М.П. Налетов был вынужден разобрать и уничтожить его внутреннее оборудование. По поводу судьбы самого корпуса существует несколько версий о том, что корпус был взорван, о том, что был затоплен и о том, что был найден на берегу или поднят со дна. В дополнительных материалах находится фотография японских военнослужащих на фоне корпуса ПЛ, которую можно предположительно идентифицировать как подводную лодку М.П. Налетова. Следов повреждений на корпусе визуально не обнаруживается.



Подводная лодка
Le Goubet II

Французская подводная лодка Le Goubet II (Губэ-2) была построена шестью годами позже подводной лодки С.Джевецкого, которая была своего рода прототипом для подводных лодок Le Goubet II, поскольку в ней можно найти идеи, реализованные во второй подводной лодке С.Джевецкого.

В 1889 году подводная лодка Le Goubet II была перевезена из Парижа и спущена на воду в Шербуре (Франция). В 1889-1890 гг. прошла испытания в Шербурском порту. В качестве силовой установки на подводной лодке использовался двигатель от электромобиля мощностью в 4 л.с. Изготовленный фирмой «Simens», этот электромотор работал от аккумуляторной батареи Лорана-Сели. Дальность плавания подводной лодки в надводном положении составляла около 29 миль.

Корпус подводной лодки состоял из трех частей, целиком отлитых из бронзы и скрепленных между собой болтами, пропущенными через внутренние круговые приливы с резиновыми прокладками. Торпеды располагались снаружи подводной лодки побортно в легких каркасных устройствах. Пуск торпед производился изнутри подводной лодки.

На Le Goubet II была предпринята попытку создания системы автоматического регулирования продольной остойчивости: подводная лодка была снабжена автоматическим маятниковым регулятором остойчивости - при внезапном появлении дифферента на одну из оконечностей подводной лодки, автоматически запускался насос, перекачивающий воду из дифферентовочной цистерны этой оконечности в дифферентовочную цистерну противоположной оконечности. Однако, регулятор остойчивости имел существенный недостаток – большую инерционность, что порой приводило к опасному раскачиванию подводной лодки в продольной плоскости.

Для обеспечения односторонней связи с кораблями сопровождения на подводной лодке имелся так называемый почтовый аппарат в виде вертикальной трубы с двумя крышками. Депеша в особом герметичном футляре вкладывалась в почтовый аппарат после открытия его нижней крышки. Далее она закрывалась, открывалась верхняя крышка и футляр, обладавший положительной плавучестью, всплывал на поверхность.

Командир размещался в центральной части подводной лодки. При плавании в надводном положении он наблюдал за обстановкой в иллюминаторы башенки. В носовой части находился механик, обслуживавший балластные цистерны, резервуары со сжатым воздухом, трюмные насосы и почтовый аппарат. При выходе из строя гребного двигателя ему приходилось браться за весла, выходящие наружу через бортовые отверстия, снабженные герметичными затворами. В кормовой части помещался электротехник. В его заведовании были гребной электродвигатель с коммутирующей аппаратурой, электрическая батарея, а также устройство сброса отделяемого киля. Для дыхания команды в подводном положении использовался корабельный запас сжатого воздуха, рассчитанный на 15-часовое пребывание под водой.

Из-за своих малых размеров, небольшого запаса плавучести (3-5%) и плохой управляемости по глубине, Le Goubet II не нашла применения во французском военно-морском флоте. Тем не менее, заложенные в проекте лодки технические решения, а также и результаты ее испытаний послужили толчком к дальнейшему развитию подводного кораблестроения.

В 1901(?) году подводная лодка Le Goubet II была продана частному лицу, использовавшему ее на Женевском озере для катания пассажиров.

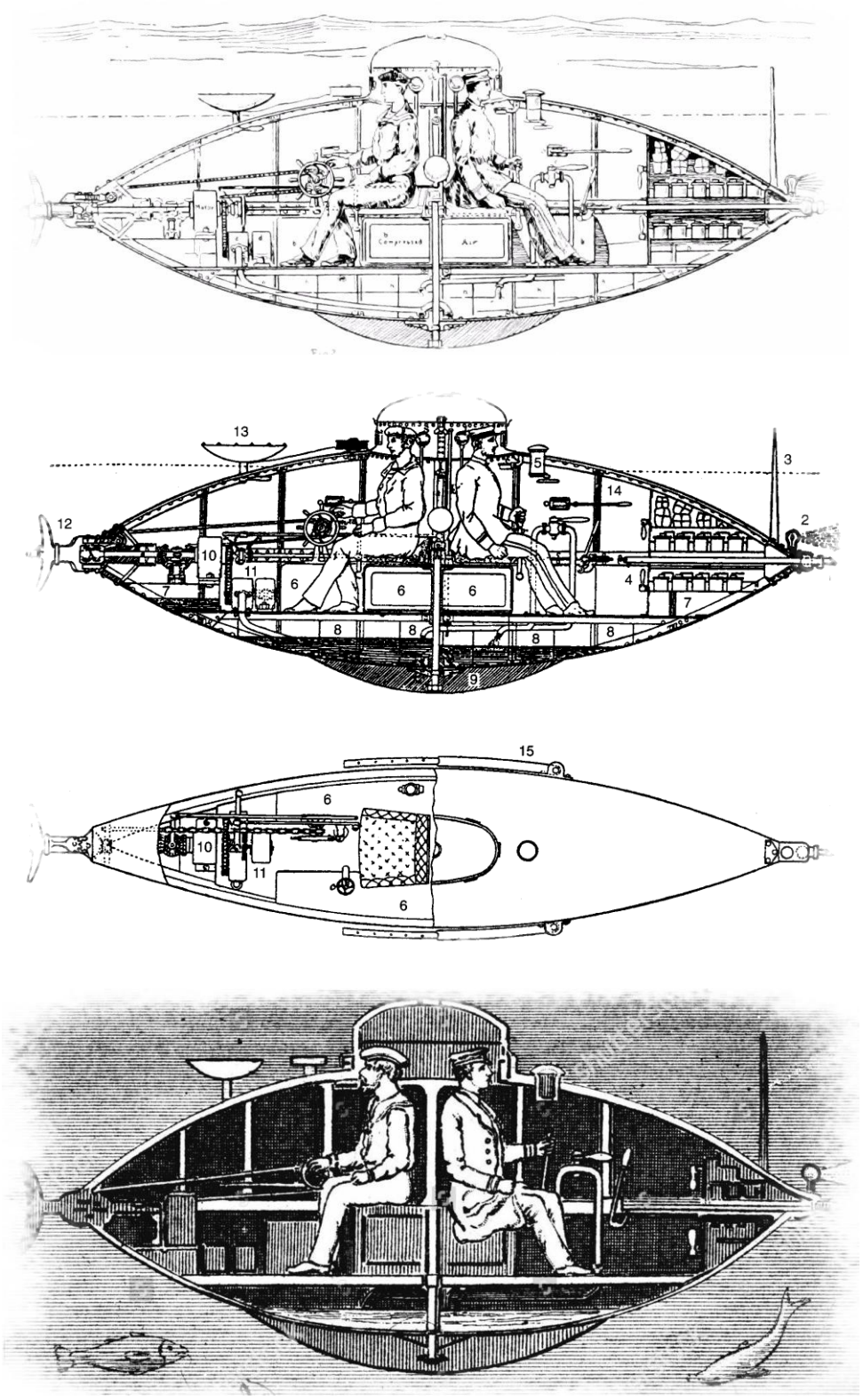
Дальнейшая история подводной лодки Le Goubet II достоверно неизвестна. Существует две версии о состоянии подводной лодки к 1904 году:

- подводная лодка после использования для развлечения туристов на Женевском озере пришла в негодность и была разобрана во Франции;

- подводная лодка была тайно приобретена морским ведомством России (в некоторых источниках указывается, что по инициативе Великого Князя Александра Михайловича), доставлена в Порт-Артур, где и была затоплена.

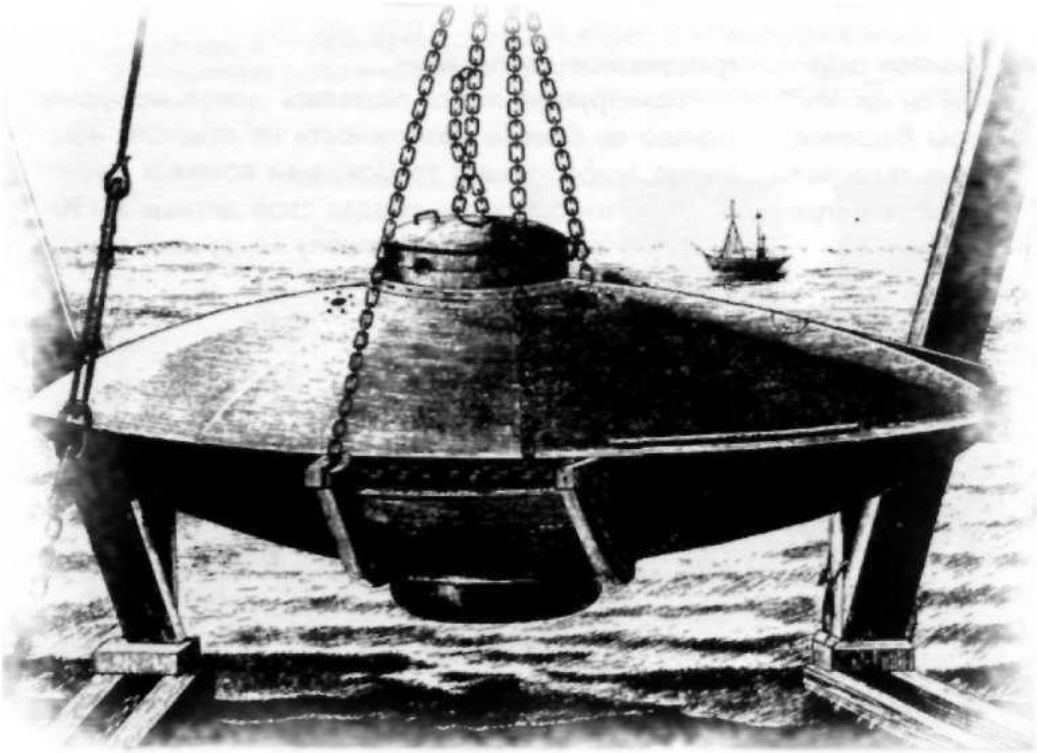
Вторую версия можно рассмотреть лишь гипотетически. Внешний вид подводных лодок С.Джевецкого (3-й вариант) и Le Goubet II во многом был индентичен (за исключением размеров). Информация о русских подводных лодках офицерам Русского Императорского Флота была известна, о подводной лодке Le Goubet II могли знать только несколько узкопрофильных специалистов. Существует вероятность, что доставленная на пароходе «Дагмар» в конце 1900 года подводная лодка была подводной лодкой Le Goubet II.

Запросы и докладные контр-адмирала В.К.Витгефта говорят о том, что в период с 30 января 1900 года по 28 июня 1901 года он получил в свое распоряжение подводную лодку. Многочисленные воспоминания участников Русско-японской войны говорят о том, что в Порт-Артуре было всего две подводные лодки – конструкции Налетова и конструкции С.Джевецкого (или К.Губэ).

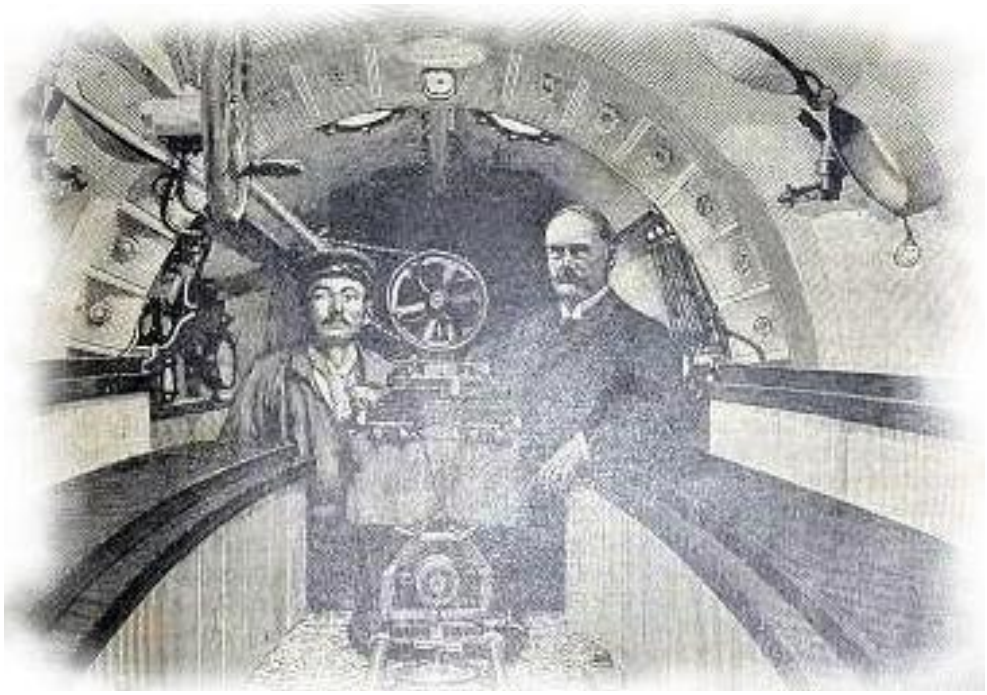


Рисунки подводной лодки Le Goubet II

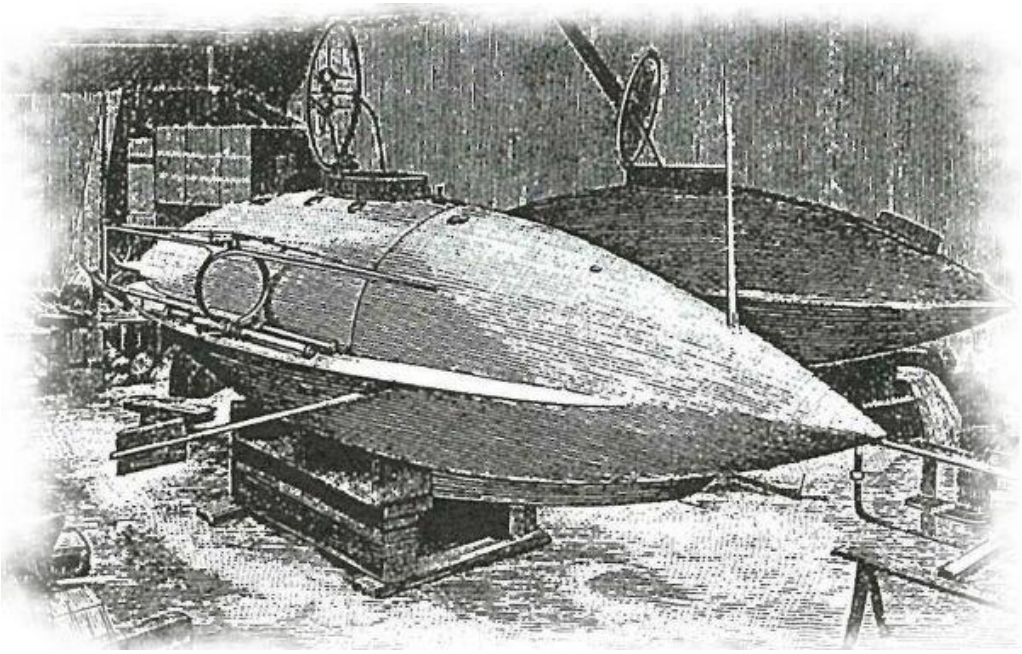
Транспортировка подводной лодки Le Goubet II



Спуск на воду подводной лодки Le Goubet II в Шербуре (Франция)



Внутри подводной лодки Le Goubet II
Справа – Клод Губэ



Подводные лодки Le Goubet II и Le Goubet I (на втором плане)

Историческая справка
Подводной лодки
Le Goubet-2

1886 год 12 сентября
Заказана для Морского министерства Франции

1887 (?) год
Заложена в Париже (Франция)

1889 год
Перевезена и спущена на воду в Шербуре (Франция)

1889 год - 1890 год
Испытания в Шербурском порту. Во время одного из погружений Губэ вместе со своими матросами провел на дне Шербурского порта восемь часов

1901 (?) год
Продана частному лицу, использовавшему подводную лодку на Женевском озере для катания пассажиров

Дальнейшая история этой подводной лодки достоверно не известна. Даже автор труда «Sous-Marin en France», Жерар Гарье (Gerard Garier) не имеет подтвержденных данных о дальнейшей судьбе лодки.

Существуют две версии о состоянии лодки к 1904 году:

- первая о том, что лодка после использования для развлечения туристов на Женевском озере пришла в негодность и была разобрана во Франции;
- вторая о том, что она была тайно приобретена Морским ведомством России (в некоторых источниках указывается, что по инициативе Великого Князя Александра Михайловича), доставлена в Порт-Артур где и была затоплена. Так как достоверных архивных подтверждений или опровержений ни одной из версий на начало 2021 года нет, то дальнейшие рассуждения носят исключительно гипотетический характер.

Первая версия достаточно реальна, хотя очень странно, что в Европе в то время бесследно пропала подводная лодка и об этом не сохранилось архивных данных. Такая ситуация сама по себе говорит в пользу второй версии, где секретность возможной «тайной операции» многое бы объяснила. Да и Женевское озеро очень удобно расположено для того чтобы вывезти подводную лодку из Франции через Швейцарию куда угодно (лодка Губэ являлась разборной именно для удобства транспортировки).

Вторая версия имеет как приверженцев, так и ярых противников. Рассмотрим возможность существования такого варианта развития событий с различных точек зрения.

1. Какую подводную лодку модернизировали в Порт-Артуре под использование мин Шварцкопфа?

В своих рассуждениях хотел бы использовать одно основное предположение - внешний вид подводных лодок Джевецкого 3 варианта и Le Goubet II во многом был идентичен (за исключением размеров), информация о русских подводных лодках офицерам флота была в общем известна, о подводной лодке Le Goubet II могли знать только несколько узкопрофильных специалистов (конструктор, который не горел желанием рекламировать конкурента с аналогичным проектом и разведчики). Можно предположить, что похожесть подводных лодок еще больше усилилась, если электродвигатель и аккумуляторы с «Губэ-2» были сняты предыдущим хозяином. Это можно предположить с высокой вероятностью, так как в то время любой двигатель, особенно такого класса как на Le Goubet II, был

востребован и мог легко быть продан в любой момент отдельно от подводной лодки за хорошие деньги.

Можно также предполоижть, что доставленная на пароходе «Дагмар» в конце 1900 года подводная лодка была подводной лодкой Джевецкого 3-го варианта (в некоторых источниках даже указывается номер этой подводной лодки - 35). Контр-адмирал В.К. Витгефт в докладной записке от 30 января 1900 года писал командующему морскими силами Тихого океана: *«Вопрос о подводных лодках в настоящее время настолько подвинулся вперед, к кратчайшему его решению, что уже обращает на себя внимание всех флотов. Русский флот в этом вопросе шел впереди других и, к сожалению, по разным причинам, остановился после первых более или менее удачных опытов, но следом работы остались имеемые подводные лодки Джевецкого. Подводные лодки эти далеко не совершенны, но в известном случае могли бы иметь значение при защите рейдов и, конечно, принесут за собою известное обаяние. Так как в настоящее время поднят вопрос об устройстве минных батарей в бассейне Порт-Артура и предложено их строить бетонными, то является мысль о возможности такие батареи устроить при помощи подводных лодок Джевецкого, приспособив к ним под киль минный аппарат. ... Так как мина требует известного расстояния до дна при ее вылете в начале пути, то и подводные лодки можно погружать только до боевой башенки, в которой будет голова стреляющего миной, конечно, незаметная в воде».*

После прибытия подводной лодки контр-адмирал Витгефт телеграммой от 28 июня 1901 года уведомил Морское министерство, что к прибывшей в Порт-Артур подводной лодке пристроены два решетчатых аппарата, приспособленных к торпедам Шварцкопфа. Единственным вариантом могло быть использование укороченных торпед Шварцкопфа с минных катеров. Предположительно это были укороченные торпеды образца 1880 года, которые изготавливались заводами Обуховским и Лесснера для минных катеров (калибр 381 мм, длина 4.5 метра, вес 324 кг). Давайте представим подводную лодку с водоизмещением 5.8 тонн и запасом плавучести около 4%, к которой в виде балласта подвешивают 648 кг чистого веса без учета креплений и т.п. Контр-адмирал В.К. Витгефт знал, что из себя представляют подводные лодки Джевецкого, поэтому и изначально предлагал более-менее реализуемый вариант - одна торпеда под килем, но две торпеды, это уже слишком для такого утлого сооружения, как подводная лодка Джевецкого. Если предположить, что в Порт-Артур прибыла похожая на подводную лодку Джевецкого подводная лодка Le Goubet II, то многое становится на свои места. Размер и водоизмещение подводной лодки Le Goubet II позволяли нести две торпеды, это было даже заложено в ее конструкцию (команда могла производить стрельбу из корпуса подводной лодки - это не требовало механикам Порт-Артура придумывать, как реализовать управление стрельбой торпедами при нахождении в подводной лодке). Механикам надо было только приспособить конструкцию под мины Уайтхеда для стрельбы минами Шварцкопфа (что в целом не сложно, так как мины имели сходную конструкцию).

О том, что в Порт-Артуре была подводная лодка, скорее всего, не конструкции Джевецкого, говорит еще несколько фактов, о которых рассказал в своих воспоминаниях первый командир подводной лодки в Порт-Артуре контр-адмирал Б.П.Дудоров (после того как в 1904 году подводную лодку решили оснастить мотором): *«Подводную лодку разделили на два непроницаемых отсека: передний - управления, в котором помещались командир и машинист, задний – машинный».* Перегородка была установлена в соответствии с размещением команды на Le Goubet II - в носовой части место для командира и механика, а в корме место для электромотора и электротехника (куда и был установлен двигатель с катера командующего эскадрой). По бортам подводной лодки установили две минные решетки для десяти футовых мин с катеров с «Победы» и «Пересвета». Для подводной лодки Джевецкого 3-го варианта, на которую еще и двигатель с катера поставили, это не подъемная ноша. В воспоминаниях Б.Т.Дудорова не говорится об увеличении размеров подводной лодки, только

о восстановлении работоспособности и доукомплектовки ее тем, что отсутствовало или было утеряно (работы велись всего два месяца в режиме свободного времени от основных должностей). Таким образом, подводная лодка с которой работали механики в 1904 году, скорее всего не является подводной лодкой Джевецкого 3-го варианта.

2. Предположение о доставке подводной лодки Le Goubet II в Порт-Артур.

То, что как минимум одна подводная лодка все-таки была доставлена в Порт-Артур, сомнений ни у кого не вызывает. Время ее доставки, способ и тип подводной лодки вызывают вопросы. Существуют версии о доставке одной из подводных лодок на пароходе «Дагмар» в конце 1900 года и одной подводной лодки броненосцем «Цесаревич» из Тулона в ноябре 1903 года.

Возражения оппонентов: Если бы лодку отправляли на корабле, то это было бы указано в архивах и корабельных документах. Однако, если операция производилась тайно, то никаких документов и не должно было быть. Подводная лодка бы не поместилась на корабле, так что ее было бы незаметно. Подводная лодка разбиралась на три части по секциям, которые могли быть легко размещены по кораблю, даже броненосцу. Все знали, что подводную лодку везли на «Дагмаре». Все знали, но никто толком не видел; на лицо - показательная акция, связанная с деморализующим воздействием на противника в преддверии войны. Достоверного подтверждения нахождения подводной лодки на «Дагмаре» найти не удалось, так же как и документов, которые достоверно говорили бы об отправке из Кронштадта в Порт-Артур именно подводной лодки Джевецкого 3-го варианта.

Можно предположить, что доставка была осуществлена все-таки на пароходе «Дагмар», так как запросы и докладные контр-адмирала Витгефта говорят о том, что в период с 30.01.1900 по 28.06.1901 он все таки получил в свое распоряжение подводную лодку. Исходя из имеемых данных, получается, что Le Goubet II не могла попасть в Порт-Артур в 1900 году. Однако достоверных данных о том, когда и кому была продана подводная лодка также нет. Есть только предположительные сроки. Возможно, Губэ продал свою вторую лодку существенно раньше, когда переключился на подводные лодки третьей серии для Бразилии. Тогда мифическое частное лицо купившее подводную лодку для увеселения публики на Женевском озере, скорее всего прикрытие покупки Le Goubet II Морским ведомством России. Таким образом, если нет достоверных подтверждений о времени продажи «Губэ-2» (утверждение о продаже подводной лодки 1901 году ничем не подтверждено), то можно предположить, что в Порт Артур была отправлена не подводная лодка Джевецкого, а подводная лодка Губэ.

3. Что было с подводными лодками в Порт-Артуре в период с 1904 по 1905 год.

Многочисленные воспоминания участников тех событий говорят о том, что в Порт-Артуре было всего две подводные лодки - конструкции Налетова и конструкции Джевецкого (или Губэ). Об этом очень подробно вспоминает Б.Т.Дудоров и Э.Н.Щенснович. Об этом пишет и Трусов Г.М. Помимо подводной лодки Налетова вторую подводную лодку во всех, без исключения, воспоминаниях указывают именно как «Лодка Джевецкого». После доклада контр-адмирала Витгефта летом 1901 года о вооружении подводной лодки торпедами, активность вокруг этой темы постепенно сошла на нет, очевидно было не до того, и подводную лодку, скорее всего, благополучно отправили доживать свой век на склад имущества Дальнего Востока. В 1904 году о подводной лодке вспомнили снова и при поощрении начальника Минной обороны, полном содействии начальника эскадры контр-адмирала Р.Н.Вирена и командира порта, корабельному инженеру Тихобаеву, для содействия которому адмирал Лощинский назначил в должности командира подводной лодкой мичмана Дудорова Б.Т. (с оставлением в штабе), разрешили переделать под моторный двигатель готовый корпус подводной лодки. Работы велись в Минном городке, где были кое-какие мастерские и который редко подвергался бомбардировкам. Но при первом же пробном плавании в Западном бассейне обнаружилось проникновение отработанных газов в отсек

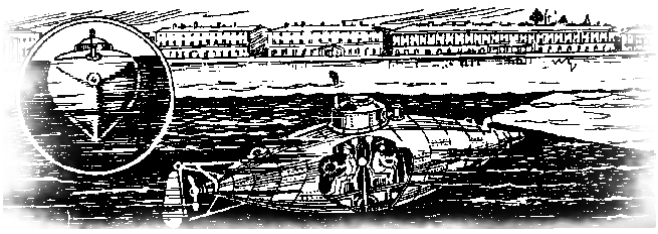
управления, вследствие чего командир и машинист угорели, и подводная лодка пошла ко дну, но все остались живы.

Но, если опираться на основное предположение о похожести кораблей и отсутствия данных о работах Губэ в России, то ничего не мешает предположить, что подводная лодка, которая в 1904 году перестраивалась под мотор, являлась подводной лодкой конструкции Губэ – Le Goubet II. Доказать или опровергнуть данное утверждения фактами на данный момент не возможно. Логическими умозаключениями можно прийти к выводу о том, что модернизировалась не подводная лодка Джевецкого 3-го варианта, а более крупная подводная лодка. Однако, это всего лишь гипотеза - возможно, что в 1900 году модернизировалась все-таки подводная лодка Джевецкого, ав 1904 году Le Goubet II, а возможно, что Le Goubet II никогда и не было в Порт-Артуре. В любом случае, конец полуподводной лодки, на которую устанавливался мотор с катера командующего, описан достаточно подробно в воспоминаниях Б.П.Дудорова.

После первого неудачного испытания, подводную лодку снова подготовили к выходу в море, но крепость была сдана и 20 декабря 1904 года подводную лодку пришлось уничтожить на внешнем рейде Порт-Артура. *«Теперь же я должен ее потопить сам, как раз тогда, когда она почти готова к действию. Бегом бросился я назад на брандер. Объявив команде о сдаче крепости, взял лодку на буксир катера, отвел на глубину и лишь когда она, захлебнувшись через открытый люк и пуская пузыри воздуха, пошла на дно, окончательно понял всю грандиозность постигшей весь флот катастрофы»* - писал Б.П.Дудоров.

Существуют версии о том, что японцы обнаружили и подняли в Порт-Артуре, якобы четыре подводные лодки, но это опять история из области легенд без документального подтверждения. Достоверная информация есть только о том, что была поднята (или даже просто обнаружена на берегу) одна подводная лодка - конструкции Налетова.

Подводная лодка
Степана Джевецкого



В 1878—1879 гг. инженер-изобретатель Степан Карлович Джевецкий построил два экспериментальных подводных аппарата (малый одноместный и более крупный четырёхместный), приводимых в действие педальным приводом и способных запускать с глубины к поверхности всплывающие мины. 29 января 1880 года вторая модель была испытана на Серебряном озере в Гатчине в присутствии наследника российского престола великого князя Александра Александровича (с марта 1881 года - император Александр III). С.Джевецкий маневрировал под шлюпкой, где находился великий князь, а потом взорвал миной плотик-мишень. Аппарат получил от Александра Александровича высокую оценку: *«Эта лодка, я уверен, будет иметь большое значение в будущем и сделает порядочный переполох в морских сражениях»*.

Подводная лодка была однокорпусной конструкции и изготавливалась из склёпанных стальных листов толщиной в 5 мм. Три члена команды размещались сидя в центре корпуса, так, чтобы головы помещались в шестигранный купол с иллюминаторами. В передней части купола был устроен перископ для наблюдения из-под воды. Кормовой винт приводился в действие ножным педальным приводом. Три человека могли в течение двух часов сообщать лодке скорость в 2.5-3 узла. Винт был поворотным и исполнял роль горизонтального руля. Для управления в вертикальной плоскости использовались два перемещавшихся внутри подводной лодки груза, которые создавали дифферент на нос или корму.

Для регенерации воздуха применялась его прокачка через раствор едкого натрия. Также по мере надобности использовался сжатый воздух из запаса для продува балластной цистерны. Это позволяло пребывать под водой до пятидесяти часов. На перископной глубине также предполагалось использовать выдвижную вентиляционную трубку. Рабочей глубиной погружения считалось восемь метров, допустимой — 12,5 метра. Внутреннее освещение отсутствовало, команда должна была работать на ощупь или при отблесках света из иллюминаторов.

Вооружение составляли две мины, начиненные каждая по 32 кг пироксилина. Мины размещались в углублениях на корпусе подводной лодки. Для придания положительной плавучести их окружали резиновые мешки, наполненные воздухом. Предполагалось, что подводная лодка способна незаметно подойти к стоящему на якоре неприятельскому судну и занять позицию у него под килем. После этого мины освобождались, они всплывали и, связанные друг с другом тросом, охватывали корпус судна. Выпустив мины, подводной лодке надлежало удалиться на безопасное расстояние и взорвать заряды по электрическому проводу.

С 1880 года на Невском заводе в Петербурге под наблюдением корабельного мастера П.А.Титова было построено 25 подводных лодок СДжевецкого, еще 25 штук заказали на заводе Платто в Париже. Из 50 поступивших к концу 1882 года подводных лодок 16 штук предназначалось для Балтики, а 32 были перевезены на Чёрное море (одна подводная лодка находилась в непосредственном распоряжении Военно-инженерного ведомства, а ещё одна была оставлена С.Джевецкому для дальнейших опытов).

Начиная с 1883 года Джевецкий предлагал проекты модернизации своих подводных лодок. В 1885 году он представил две подводные лодки, оборудованные электродвигателями (одна из них с водометным движителем). Однако Морской технический комитет не счел возможным принять их на вооружение. В 1895 году Джевецкий проводил опыты по оснащению подводных лодок наружными трубчатыми торпедными аппаратами.

В 1900 году контр-адмирал В.К.Витгефт высказался за использование подводных лодок для оказания психологического давления на вероятного противника.

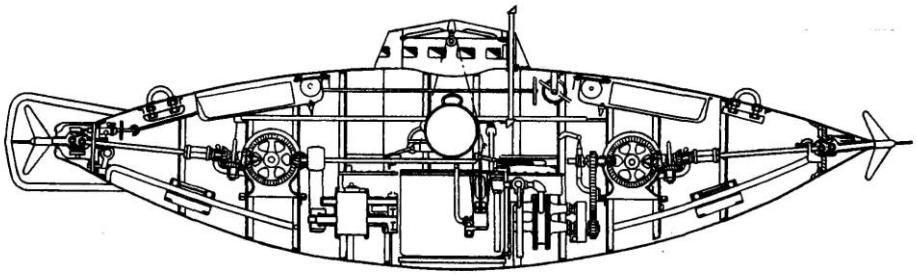
Витгефт предложил вооружить лодки С.Джевецкого торпедными аппаратами и доставить на Дальний Восток с обязательным заходом в Японию для того, чтобы подводная лодка была замечена японцами, но, ни одной исправной подводной лодки к этому времени не сохранилось.

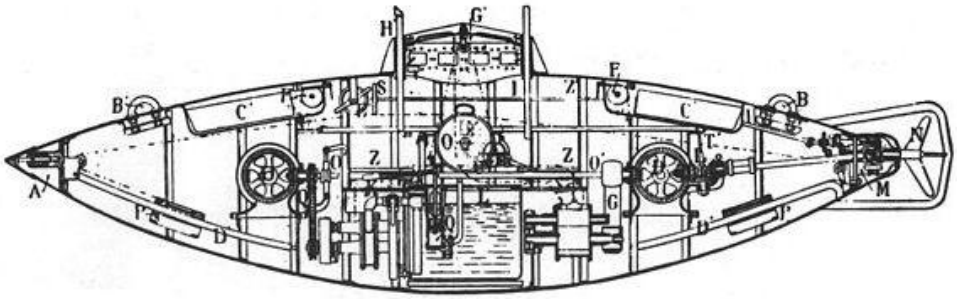
Одна была приведена в исправное состояние, опробована на ходу и приспособлена к использованию мин Шварцкопфа, но ввиду ее низких тактико-технических элементов - быстрого уставания экипажа, рыскливости на ходу и малой скорости - так и не была использована.

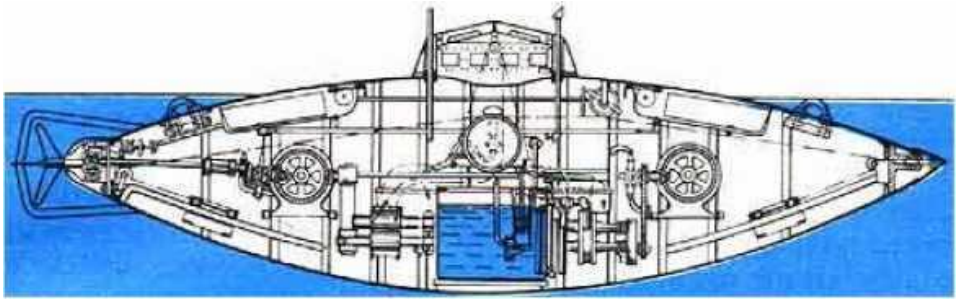
Одна из подводных лодок (С.Джевецкого или К.Губэ) была действительно отремонтирована, и на пароходе «Дагмар» привезена в Порт-Артур. Достоверной информации тому, что это была подводная лодка С.Джевецкого нет. В 1902 году В.К.Витгефт сообщил в Главный Морской штаб, что в Порт-Артуре подводную лодку оборудовали двумя наружными решетчатыми торпедными аппаратами и включили в систему обороны крепости, но какую именно подводную лодку (С.Джевецкого или Le Goubet II) не сообщалось.

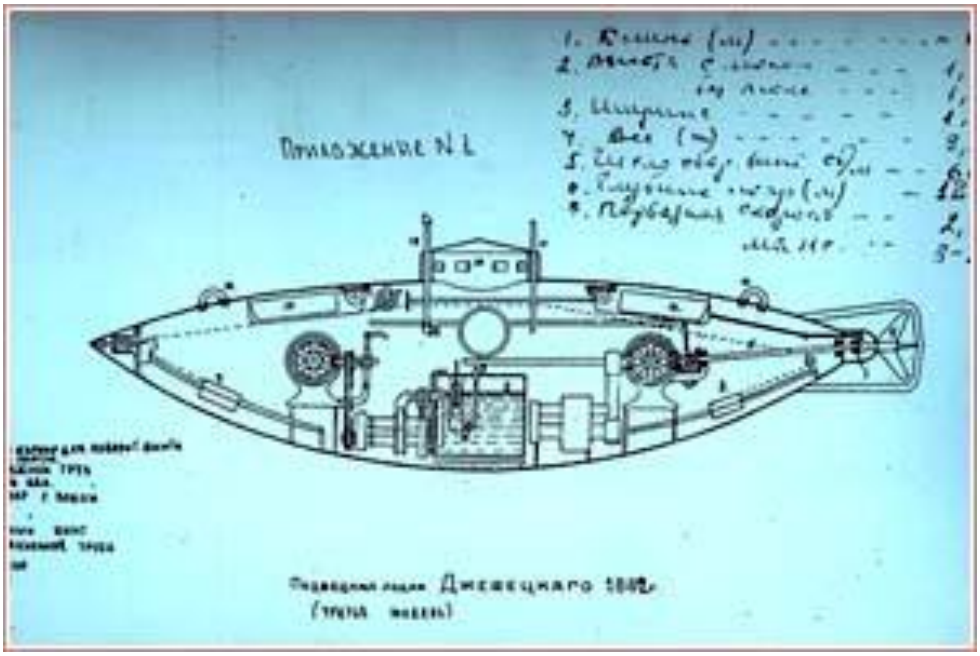
В результате проведенного А.С.Николаевым (сайт «Штурм глубины») исследования возможно лишь предположить с 50% долей вероятности, что в Порт-Артуре была подводная лодка С.Джевецкого. Но, с такой же долей вероятности, возможно предположить, что в Порт-Артуре была подводная лодка Le Goubet II. Также возможно предположить, что подводной лодки С.Джевецкого в Порт-Артуре не было, а была подводная лодка Le Goubet II или наоборот.

Отдавая дань памяти и мужеству первых русских подводников, я решил в данной книге все-таки рассказать о подводных лодках С.Джевецкого и К.Губэ, поскольку так или иначе они имеют отношение к Тихоокеанскому Подплаву.

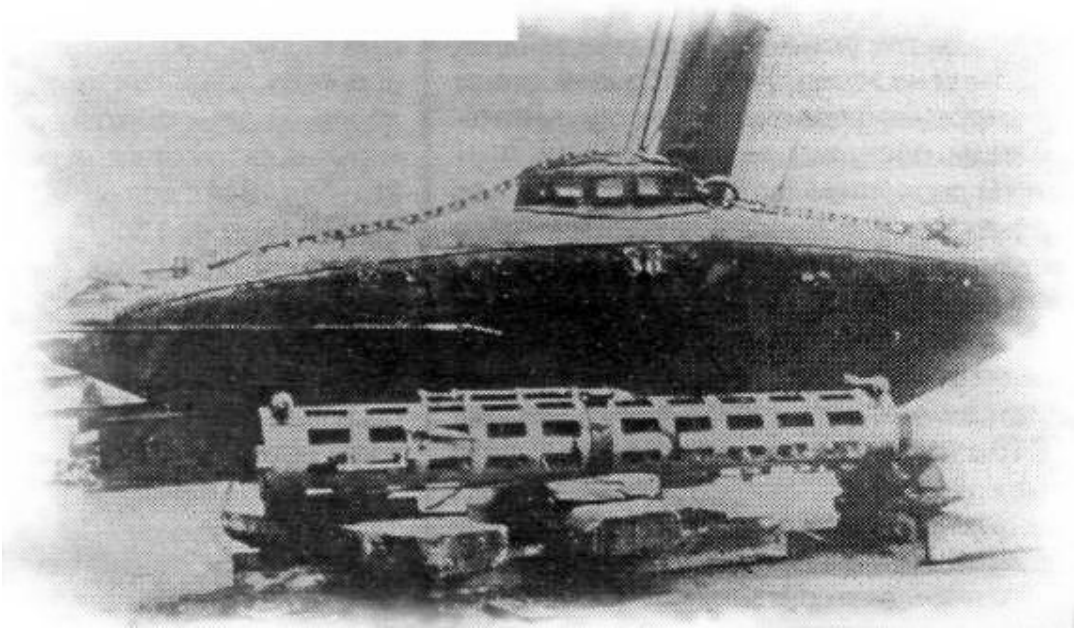






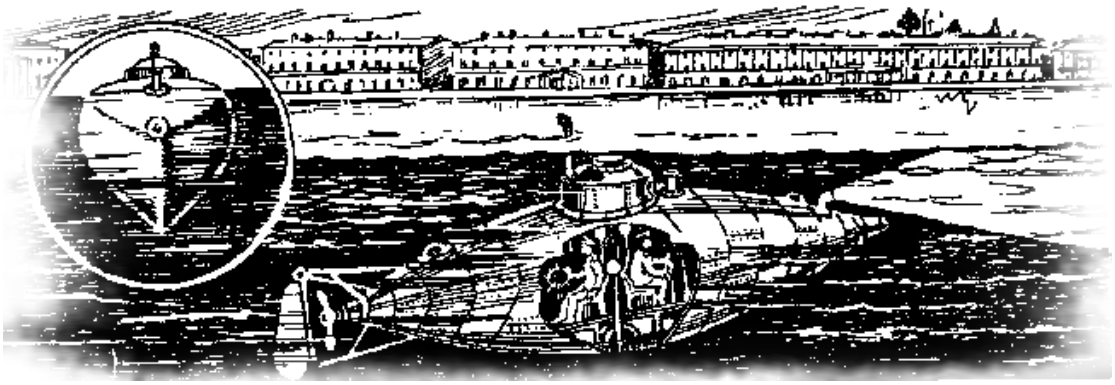


Третий вариант подводной лодки С.К.Джевецкого



Подводная лодка С.К.Джевецкого
в период испытаний.

Подводная лодка С.Джевецкого
в Кронштадском ДОКе.



Подводная лодка С.К.Джевецкого
Неизвестный художник

Подводная лодка С.К.Джевецкого
в Центральном Военно-морском музее
Санкт-Петербург

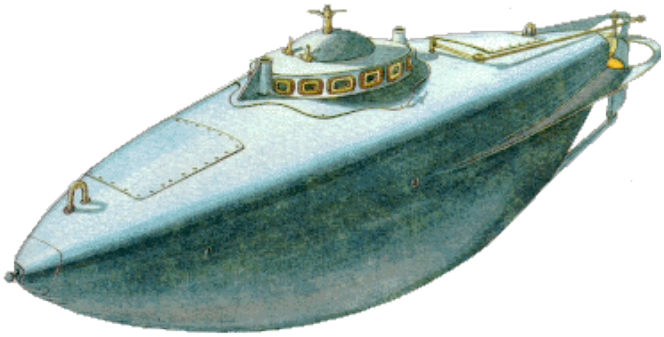
Историческая справка
Подводной лодки С.К.Джевецкого

1880 год
Заложена и построена в Санкт-Петербурге на Невском Заводе,
передана в распоряжение С.К. Джевецкого для дальнейших усовершенствований

1884 - 1985 гг.
Переоборудована по 3-му варианту подводной лодки С.К.Джевецкого

1885 год
Испытания. Возможно использовалась для переоборудования по 5-му варианту подводной лодки С.К.Джевецкого

1891 год 20 июля
Исключена из списков как устаревшая по вооружению и сдана в порт на хранение



Подводная лодка
«Форель»

Подводная лодка построена в 1902-1903 годах на верфи Ф.Круппа «Deutschland» в Киле по собственной инициативе в качестве рекламы для привлечения внимания правительства к подводным лодкам, как новому средству борьбы на море.

Подводная лодка была однокорпусная, сверху прочного корпуса размещалась небольшая рубка с несколько приподнятой носовой оконечностью и имела сильно развитый кормовой горизонтальный стабилизатор, рули. Двигателем надводного и подводного хода служил электродвигатель, работавший от аккумуляторной батареи. Снизу прочного корпуса устанавливался сбрасываемый балласт. В средней части прочного корпуса была размещена балластная цистерна. Достоинством подводной лодки была ее транспортабельность – она могла быть помещена на железнодорожную платформу без разборки.

В секретной переписке с Морским министерством России о заказе фирме трех боевых подводных лодок тип «Е» говорилось, что в случае получения заказа фирма подарит России свою первую экспериментальную подводную лодку. 24 мая 1904 года контракт на строительство трех подводных лодок тип «Е» («Карп») был подписан и в знак признательности за столь выгодную сделку - экспериментальная подводная лодка была подарена России. 7 июня 1904 года под наименованием *«передвижной предохранительный буй»* подводную лодку «Форель» отправили по железной дороге из Киля в Либаву, куда она прибыла 14 июня.

Командиром подводной лодки был назначен лейтенант Рааб фор-дер Тиллен Т.Л. Малые размеры подводной лодки и простота ее конструкции вызывали недоверие у подводников и только после посещения 25 июня «Форели» капитаном 2 ранга М.Н.Беклемишевым, который дал высокую оценку подводной лодке, нашлись матросы, желающие служить на ней.

21 августа 1904 года подводную лодку *«не подлежащую оглашению»* приказом по Морскому ведомству зачислили в список флота под наименованием «Форель», и 25 августа отправили во Владивосток. Через месяц «Форель» прибыла к месту назначения. Со 2 октября 1904 года «Форель» находилась *«в состоянии готовности»* на случай блокады.

До весны 1905 года «Форель» была единственной действующей подводной лодкой на Дальнем Востоке. Хотя ей не пришлось входить в боевое соприкосновение с противником, она, тем не менее, сыграла важную роль *«психологического»* оружия, поскольку японская сторона знала о появлении в составе флота этого нового средства борьбы на море. В ноябре 1904 года подводная лодка была поднята на берег и помещена в ангар, а 29 марта 1905 года вновь была спущена на воду. В течение шести месяцев с момента прибытия во Владивосток «Форель» была безоружной, поскольку не поступили заказанные Россией у завода «Shvarckopf» в Берлине 45-см торпеды. «Форель» выходила в боевое патрулирование в море с подводной лодкой «Дельфин», имевшей на борту русские торпеды. В этот период командир подводной лодки лейтенант Тиллен давал такую оценку подводной лодке: *«Считаю миноносец «Форель» одним из лучших по устройству и, вместе с тем, одним из самых удачных типов подводной лодки».*

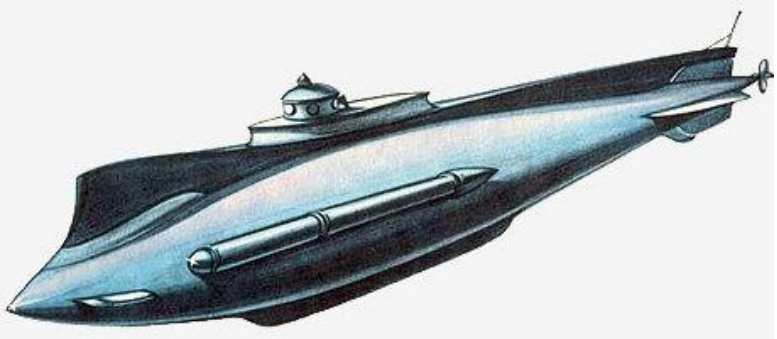
В 1908 году во Владивостоке находились 12 более совершенных подводных лодок, «Форель» характеризовалась уже следующим образом: *«… не боевая, не мореходная и считается учебной».*

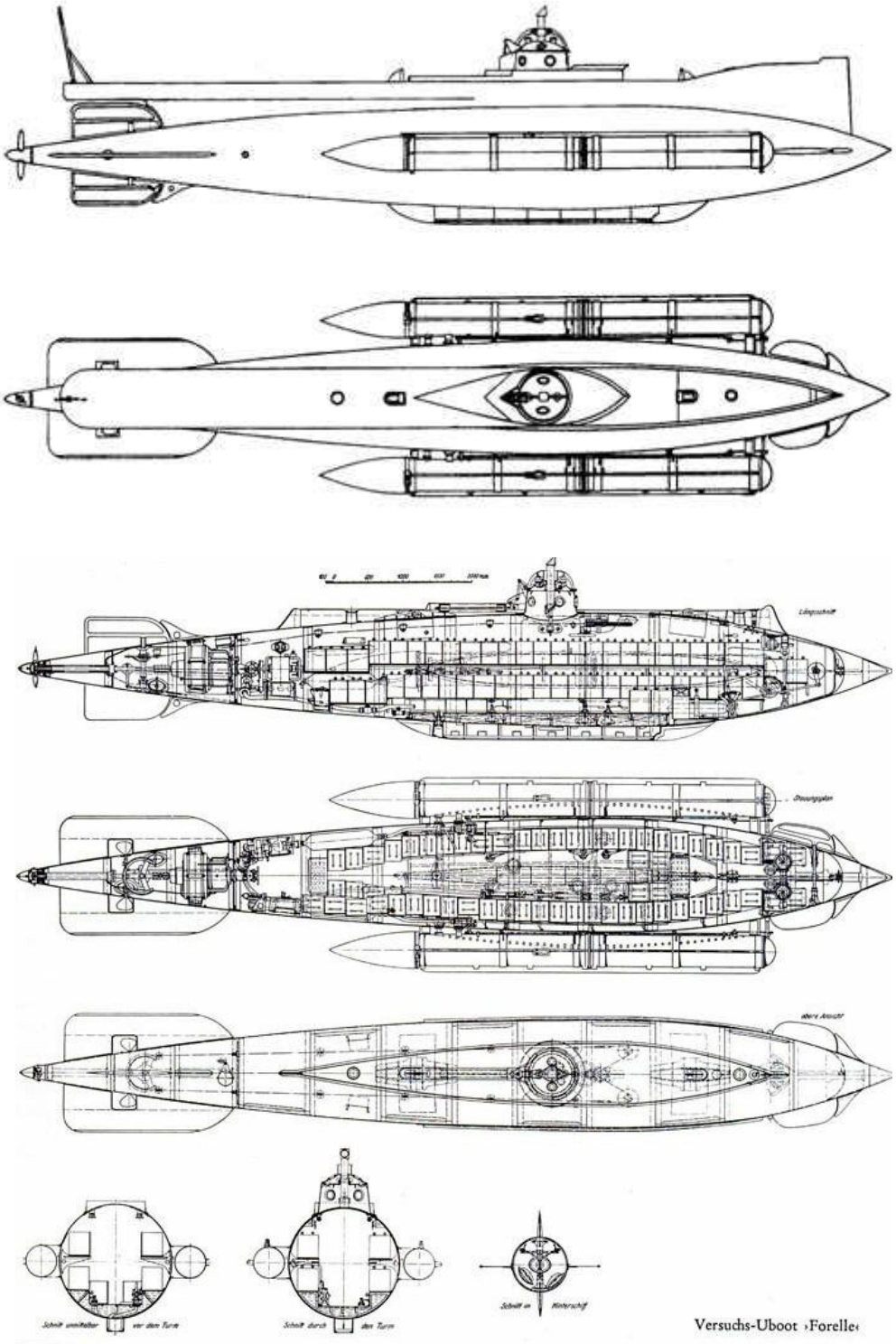
17 мая 1910 года под командованием лейтенанта В.Погорецкого «Форель» вышла в бухту Новик. При движении в надводном и подводном положениях около шести часов подводная лодка разрядила свою батарею и для возвращения в порт потребовалась ее буксировка у борта подводной лодки «Бычок». На «Форели» оставили только рулевого, а люк пришлось держать незадраенным, чтобы в щель проникал воздух. При буксировке аварийная подводная лодка начала сильно зарываться носом, и напором воды стало открывать крышку

люка. Командир с двумя матросами успели перепрыгнуть на палубу подводной лодки «Бычок» и спасти рулевого Штыкова, но сама «Форель» затонула на глубине двадцать шесть метров.

Обнаружили подводную лодку тралением, спустили водолаза, но он взялся за перископ, его ударило током, и работы по подъему пришлось прекратить. Через несколько часов «Форель» поднял и перенес к месту зимней стоянки плавучий кран. Товарищ Морского министра вице-адмирал И.К.Григорович поддержал решение не заниматься ремонтом во Владивостоке, а перевезти «Форель» в Либаву, для использования в Учебном отряде подводногоплавания: *«…простота конструкции подводной лодки «Форель» даст возможность слушателям старших курсов практиковаться совершенно самостоятельно…»*. В 1910 году подводная лодка «Форель» стала «вспомогательным судном», однако ее отправка на Балтику по неизвестным причинам сорвалась.

О дальнейшей судьбе подводной лодки «Форель» достоверных сведений нет. Известно, что в период гражданской войны во время нахождения во Владивостоке подводная лодка «Форель» хранилась на берегу во Владивостоке с повреждённой надстройкой и демонтированными торпедными аппаратами. По другим источникам в 1912 году «Форель» была продана в Маньчжурию и там разделана на металл.





Общий чертеж подводной лодки «Форель»

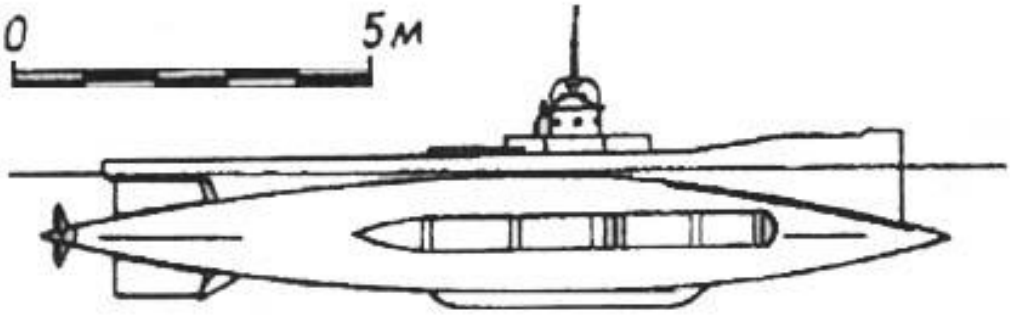
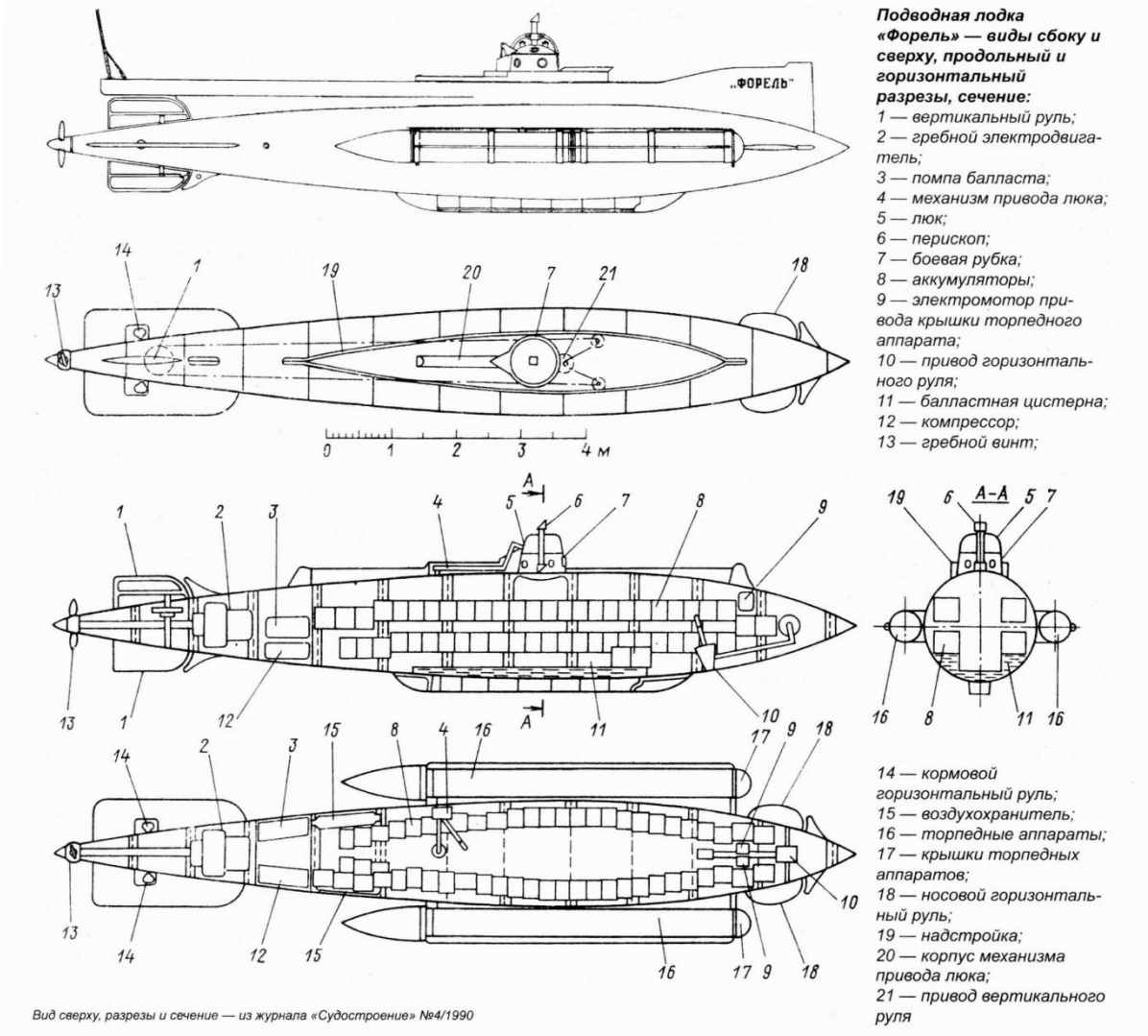
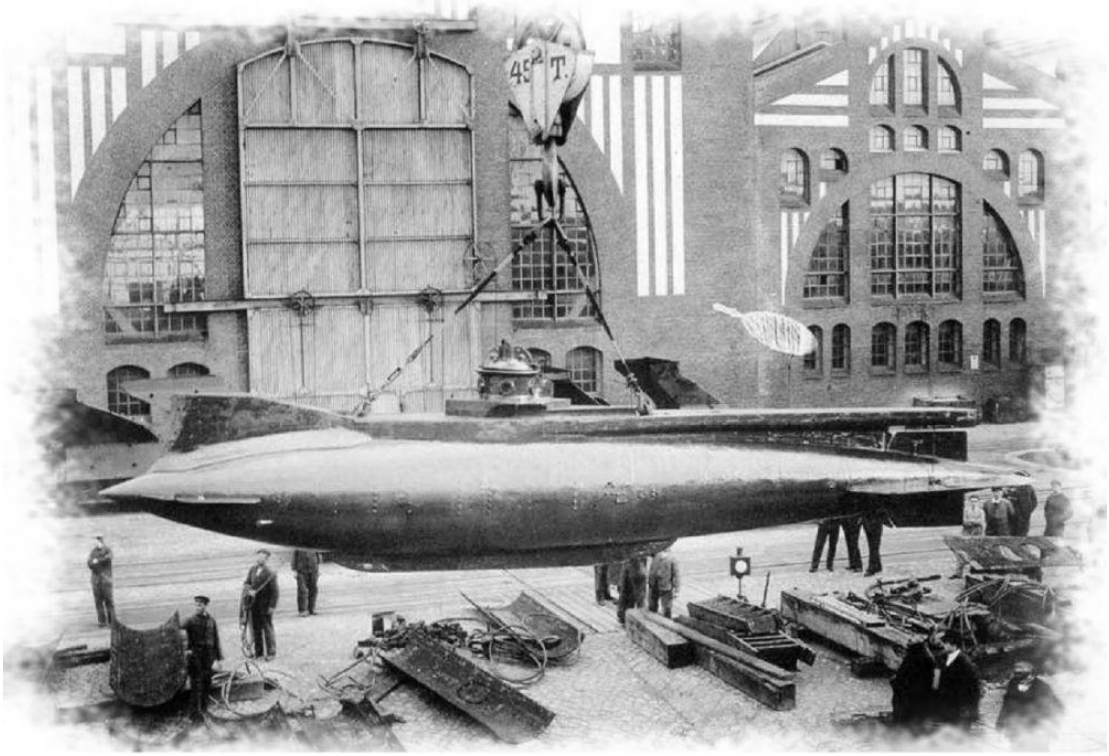


Схема подводной лодки «Форель»
1904 год

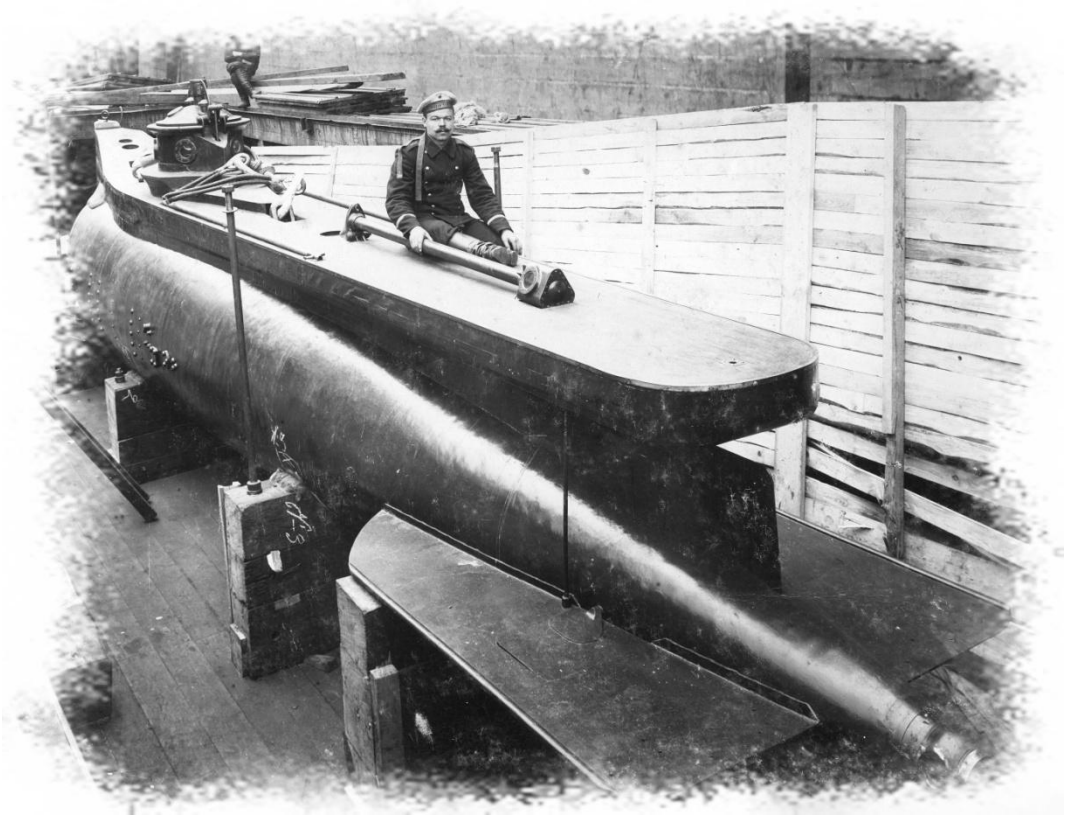


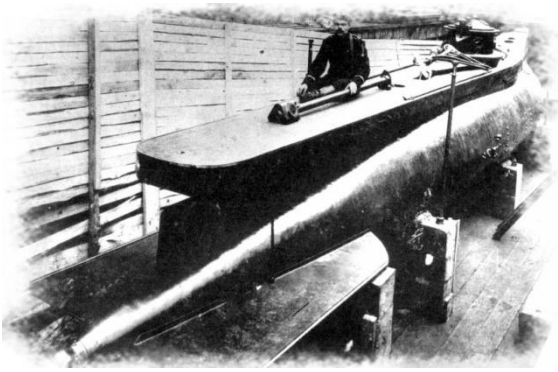
Вид сверху, разрезы и сечение
подводной лодки «Форель»

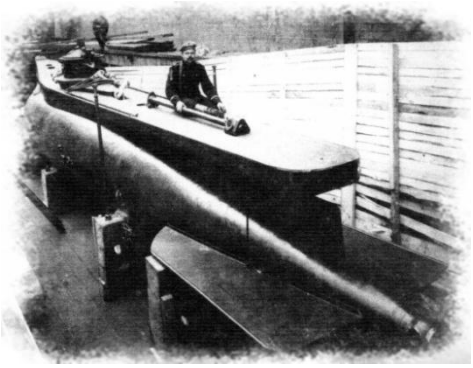


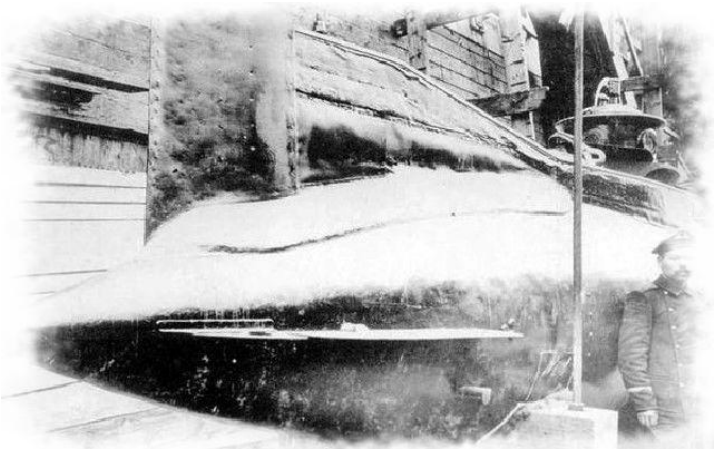
Подводная лодка «Форель» на верфи «Deutsche Werke Kiel AG» в Киль (Германия)
1903 год

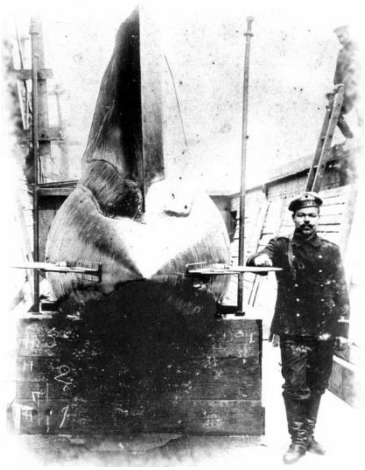
Конструктор подводной лодки «Форель» Раймондо Лоренцо Д,Эквилей во время испытаний
1903 год, июль



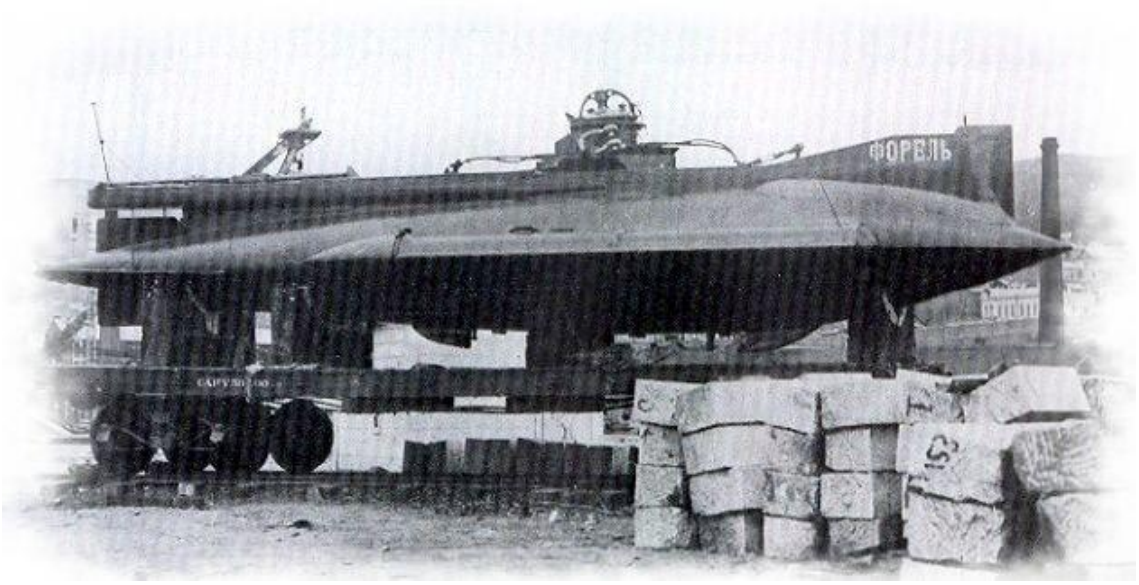


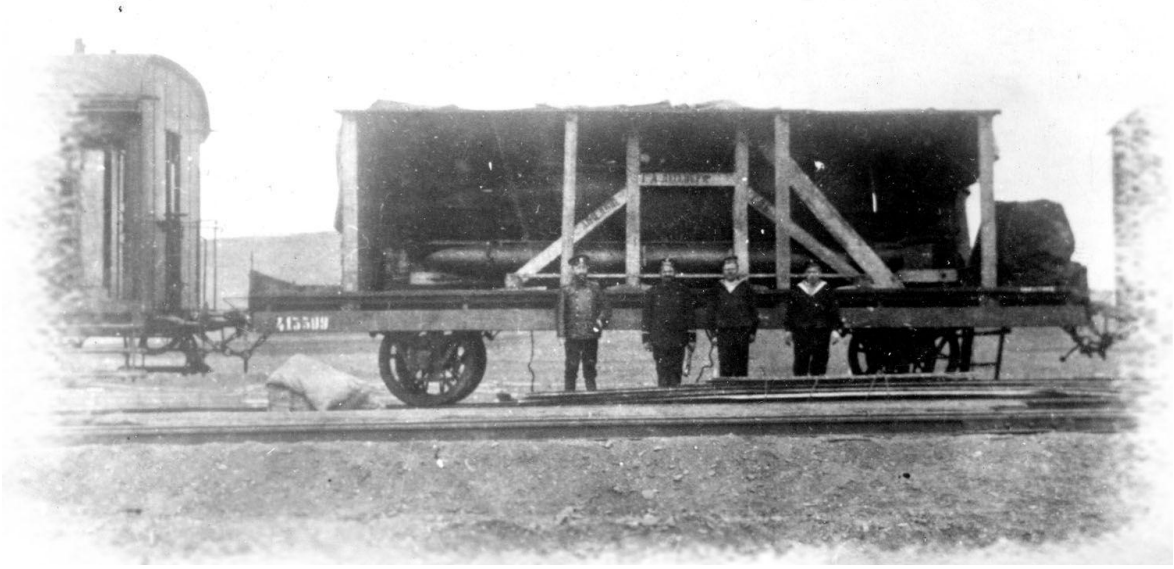




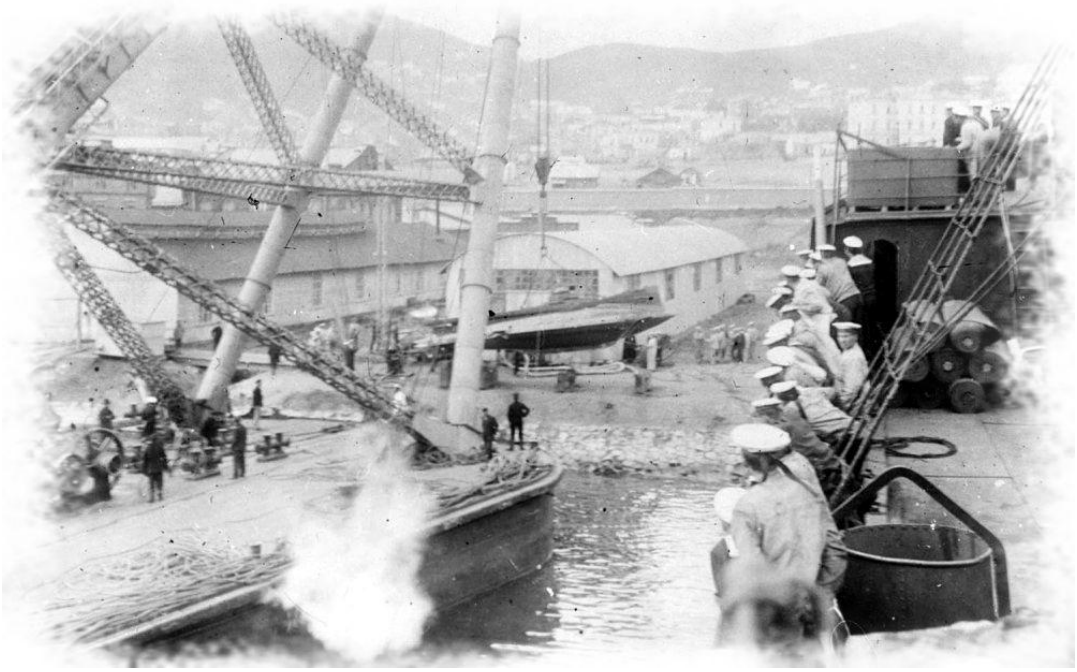


Подводная лодка «Форель»
во время испытаний на Балтийском заводе.



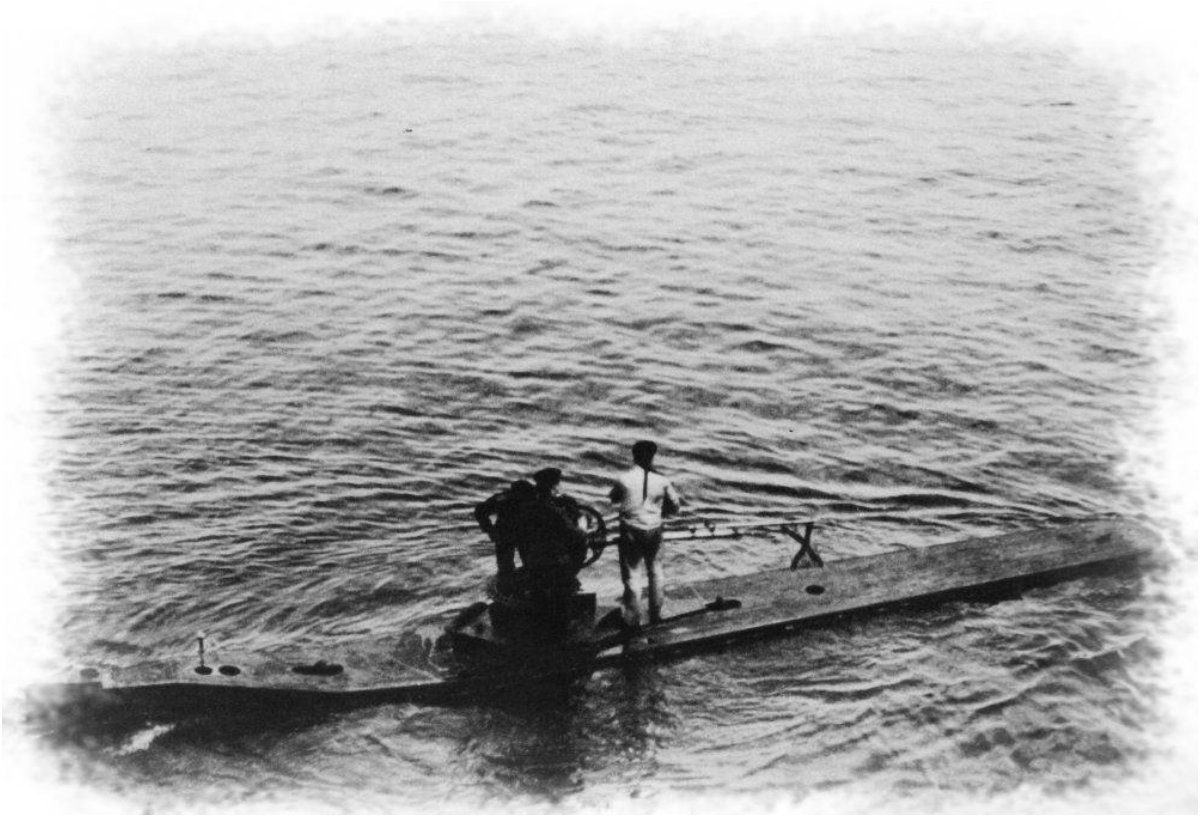


Подводная лодка «Форель»
на железнодорожной платформе перед отправкой на Дальний восток
1904 год

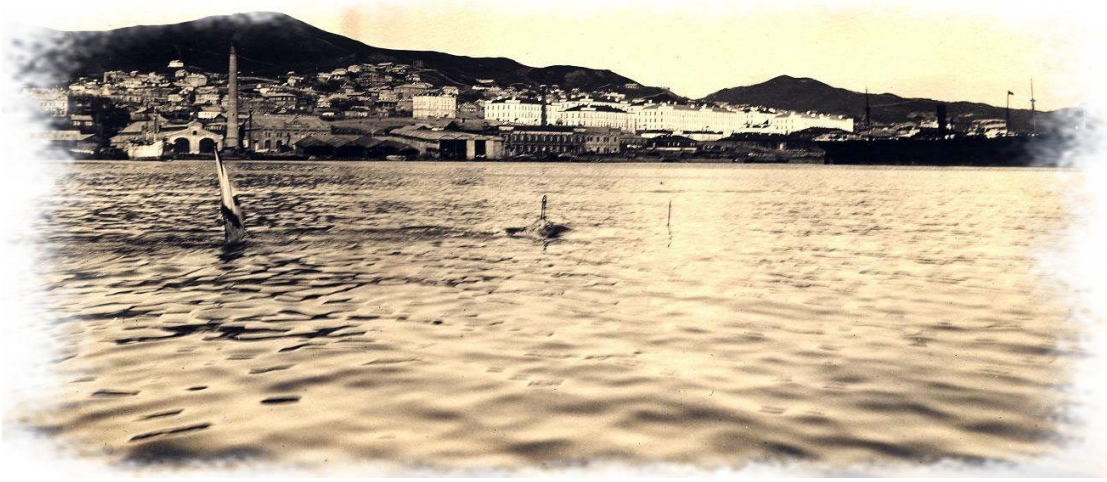


Подводная лодка «Форель»
Спуск на воду
Владивосток
1904 год, сентябрь

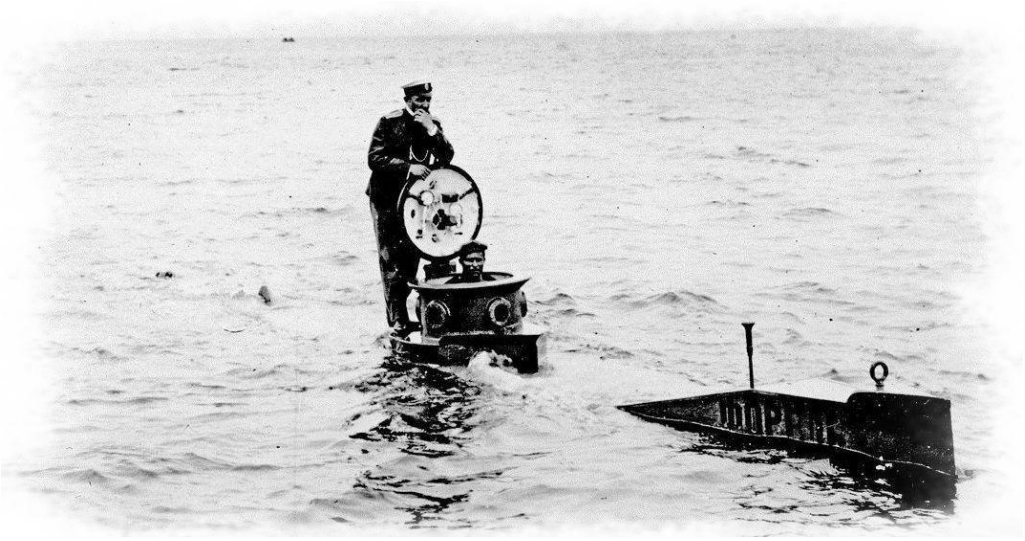
Подводная лодка «Форель» у пирса Эгершельд.
Октябрь, 1904 год.



Подводная лодка «Форель» в бухте Золотой Рог
1904 года, октябрь



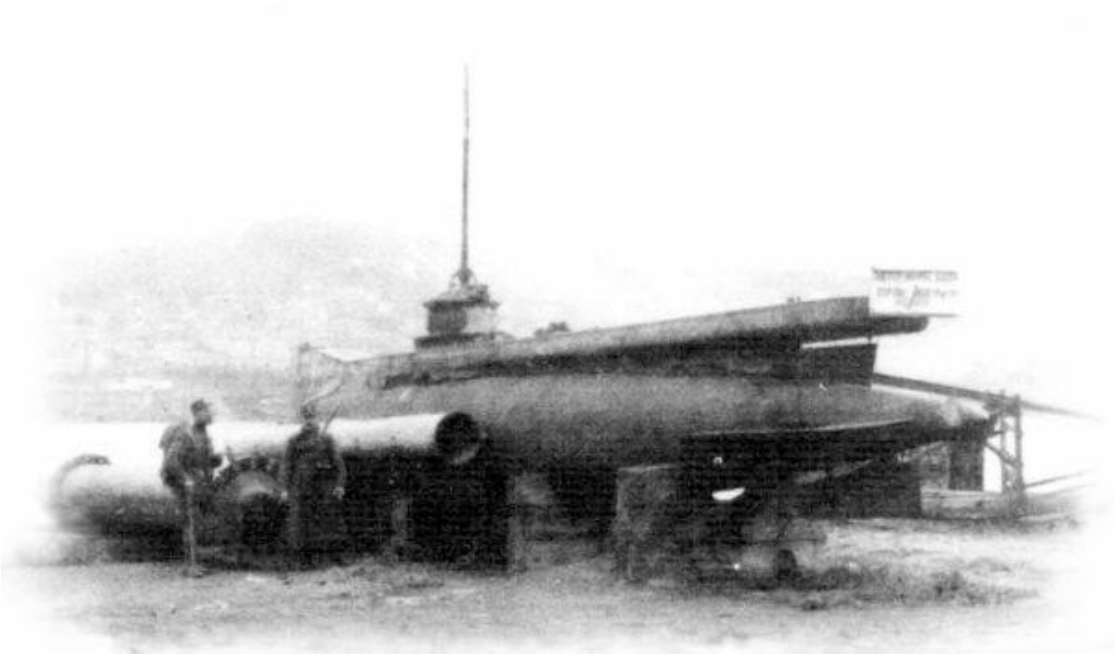
Подводная лодка «Форель» в бухте Золотой Рог.
1904 года, октябрь



Подводная лодка «Форель» в проливе Босфор Восточный.

Подводная лодка «Форель»
Владивосток
1907 год

Подводная лодка «Форель» (предположительно)
с поврежденной надстройкой и демонтированными торпедными аппаратами



Чехословацкие солдаты у корпуса подводной лодки «Форель»
На корпусе вывешена табличка «Посторонним лицам строго воспрещается ходить»
Владивосток
1918 год

Историческая справка
подводной лодки «Форель»

1903 год февраль
Заложена на верфи «Deutsche Werke Kiel AG» в Киле

1903 год 8 июня Спущена на воду. Получила наименование «Forelle»

1903 год июль
Успешна прошла под водой дистанцию в 3 мили(5,6 км) и атаковала щит-мишень, стоящий на якоре

1903 год 23 сентября
На борту подводной лодки совершил короткий переход в подводном положении брат кайзера, принц Генрих Прусский.
Незадолго до этого подводная лодка была показана самому кайзеру Вельгельму

1904 год 24 мая
Подарена России в знак признательности за выгодную сделку

1904 год 7 июня
Под наименованием «передвижной предохранительный буй» отправлена по железной дороге из Киля в Либаву, куда она прибыла 14 июня

1904 год 25 июня
Выход в море с капитаном 2 ранга М.Н. Беклемишевым, который дал высокую оценку лодке. До этого момента желающих выйте в море на ПЛ не находилось

1904 год июль – август
До 5 июля выходила в море для обучения команды, после чего была поднята на берег для установки бортовых торпедных аппаратов. 26 июля лодка произвела первые стрельбы торпедами и к 10 августа была полностью готова к использованию

1904 год 21 августа
Зачислена в списки флота как миноносец, под наименованием миноносец «Форель»
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 25 августа
Отправлена по железной дороге во Владивосток, куда прибыла 29 сентября 1904 года
На приведение подводной лодки в полную готовность после транспортировки потребовалось всего два дня

1904 год октябрь
После нескольких выходов в бухту Золотой Рог для обучения личного состава управлению подводной лодкой в подводном положении

1904 год ноябрь
Так как торпеды должны быть доставлены только 29.03.1905, то поднята на берег и помещена в ангар (сарай)

1905 год 1 января
Зачислена в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского отряда крейсеров. Возможно была зачислена 23.12.1904

1905 год март
Вновь спущена на воду. В течение пяти месяцев с момента прибытия во Владивосток лодка была безоружной, поскольку не поступили заказанные Россией у завода "Шварцкопф" в Берлине 450-мм торпеды. Лодка выходила в боевое патрулирование в море с подводной лодкой «Дельфин», имевшей на борту русские торпеды.
Боезапас доставили только 29.03.1905

1905 год весна
С целью подготовки личного состава выходила в море, но только в сопровождении конвоира (надводного судна), позже - подводных лодок. Выходы совершались до бухты Улисс в проливе Босфор Восточный и в бухту Новик

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1908 год
К 1908 году подводная лодка уже характеризовалась как «небоеспособная, немореходная» и использовалась в учебных целях

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1910 год 1 января Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год 17 мая
Под командованием лейтенанта В.В. Погорецкого подводная лодка вышла в бухту Новик. Плавая в надводном и подводном положениях в течение 6 часов, она разрядила аккумуляторную батарею и в базу была вынуждена возвращаться на буксире у борта подводной лодки «Бычок». В подводной лодке «Форель» находился только рулевой, входной люк для вентиляции лодки не был задраен. При буксировке лодка стала зарываться носом, и напором воды входной люк открыло. Командир лодки и два матроса успели спасти рулевого и перебраться на палубу подводной лодки «Бычок», но сама лодка затонула на глубине 26 метров. Обнаружили лодку на грунте методом траления в тот же день и при помощи

водолазов и плавучего крана подняли на поверхность. Было решено перевезти «Форель» в Либаву, отремонтировать и использовать в качестве учебной, однако, отправка в Либаву не состоялась. Подводная лодка была законсервирована и хранилась в портовом элинге. По решению суда за «потопление, по неосторожности, вверенной ему подводной лодки» л-т В.В. Погорецкий отстранен от командования. Приговор утвержден 03.01.1911

1910 год

Переведена в разряд вспомогательных судов

1911 год 23 мая

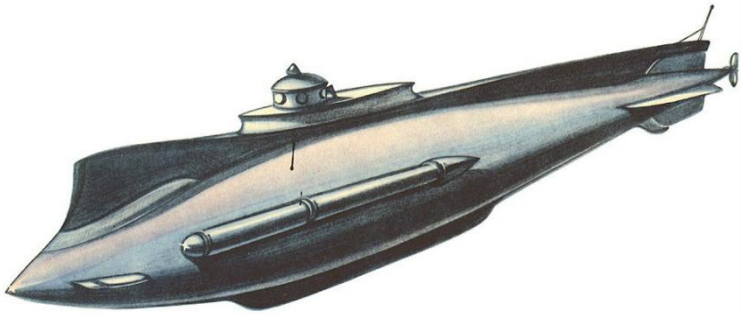
Сдана к Владивостокскому военному порту на хранение

1911 год 31 мая

Исключена из состава Сибирской флотилии

После июня 1911 года

О дальнейшей судьбе подводной лодки «Форель» достоверных сведений нет. Известно, что в период гражданской войны лодка с сильно поврежденной надстройкой и демонтированными торпедными аппаратами хранилась на берегу во Владивостоке и в 1921 году была продана правительством промышленников Меркуловых маньчжурскому диктатору Чжан Цзолиню и разобрана на металл. По другим источникам лодка была продана в Маньчжурию в 1912 г. В части источников указывается на передачу Комгосфондов для демонтажа и разделки на металл после гражданской войны.



Подводная лодка
«Касатка»

Российская подводная лодка начала XX века, головной корабль тип «Касатка». («Миноносец №-140») была заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге 18 марта 1904 года, 31 мая переименована в «Касатку», спуск на воду состоялся 24 июля 1904 года.

В период с декабря по январь 1904 года подводная лодка была перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток, где вступила в строй в марте 1905 года. Испытания были проведены частично, но дали отрицательные результаты – подводная лодка погружалась с большим дифферентом на корму, после чего пришлось установить кормовую рубку - поплавок и увеличить площадь горизонтальных рулей.

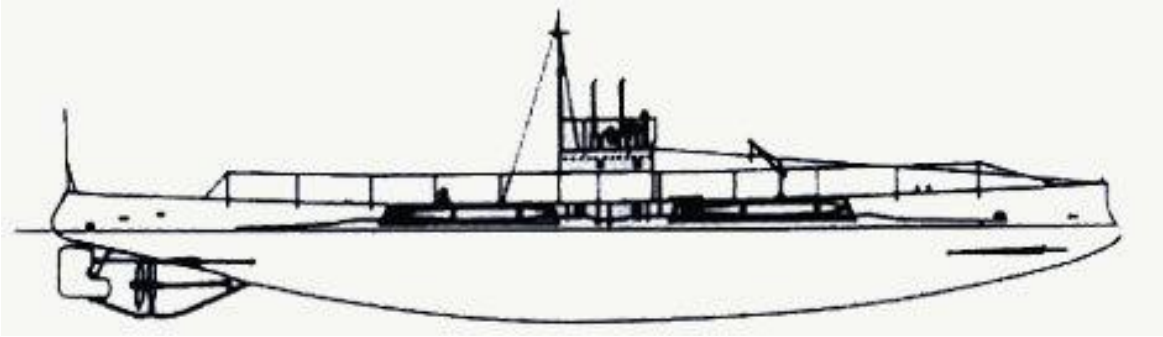
Участвовала в Русско-японской войне, неся позиционную и дозорную службы на подходах к заливу Петра Великого. В первое Боевое плавание к корейским берегам «Касатка» вышла 9 апреля 1905 года. Столкновений с противником во время Русско-японской войны не имела. После войны вошла в состав Сибирской флотилии. В 1906 и 1914 годах прошла во Владивостоке ремонт и модернизацию. До 1906 года числилась миноносцем.

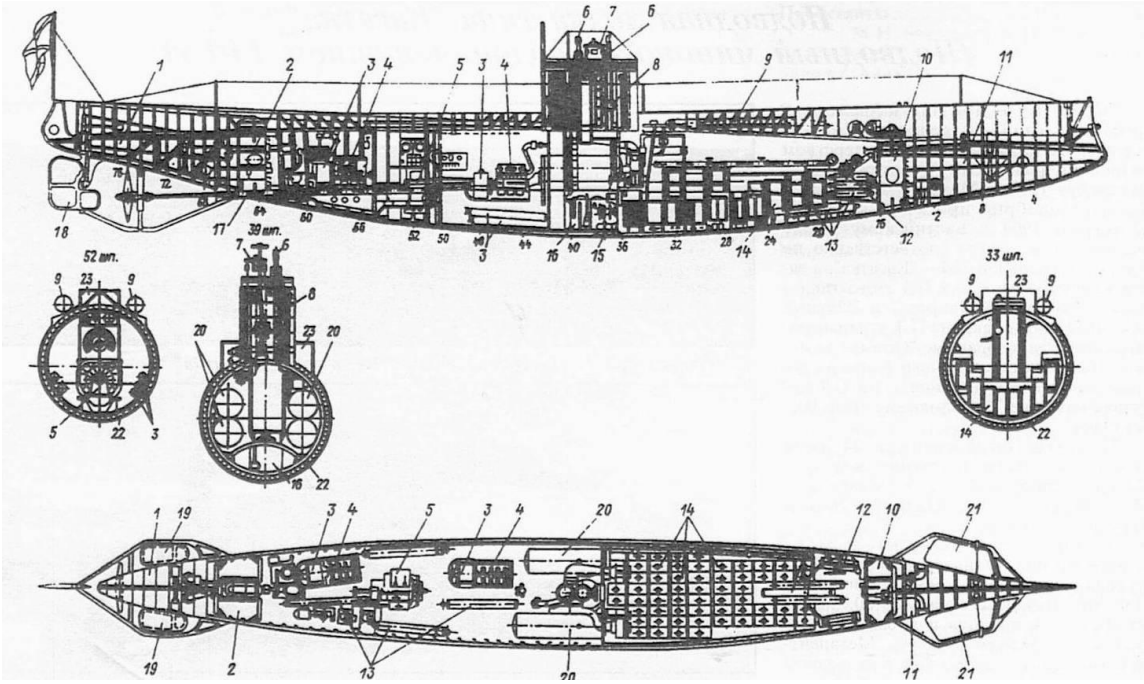
29 июля 1909 года «Касатка» находилась у транспорта «Ксения». В 14.00 в кормовой части подводной лодки произошел взрыв паров бензина, что привело к разрушению обшивки кормовой части корпуса и пожару. Подводную лодку быстро отбуксировали от стоявших кораблей. Пожар удалось погасить силами команды подводной лодки. Ремонт «Касатки» занял двадцать дней.

В 1915 году отправлена из Владивостока в Санкт - Петербург для усиления Балтийского флота. Прибыла к месту назначения 2 декабря, вскоре спущена на воду и введена в строй. Участвовала в Первой мировой войне: совершила шесть кратковременных Боевых походов и безуспешно атаковала во время одного из них германский транспорт. Для усиления вооружения на подводной лодке установили пулемёт. 25 октября 1917 года «Касатка» вошла в состав Красного Балтийского флота.

10 ноября 1918 года после ремонта подводная лодка отправлена по железной дороге в Саратов, где была спущена на воду и своим ходом дошла до Астрахани, где вошла в состав Военного флота Астраханского края и приняла участие в Гражданской войне.

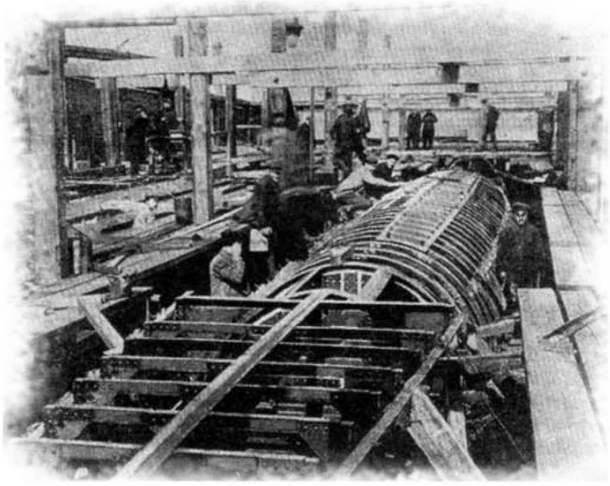
10 июля 1920 года «Касатка» поставлена на прикол в Баку в связи с полным износом механизмов, команда отправлена на Черное море. 21 ноября 1925 года исключена из состава РККФ в связи с передачей Комгосфондов для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту.



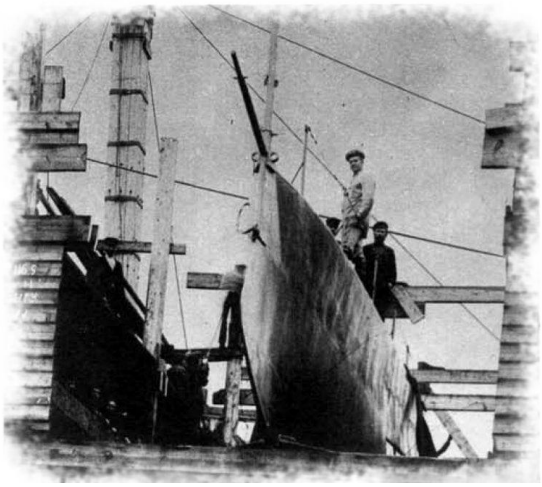


Продольный и поперечный разрезы подводной лодки тип «Касатка»:

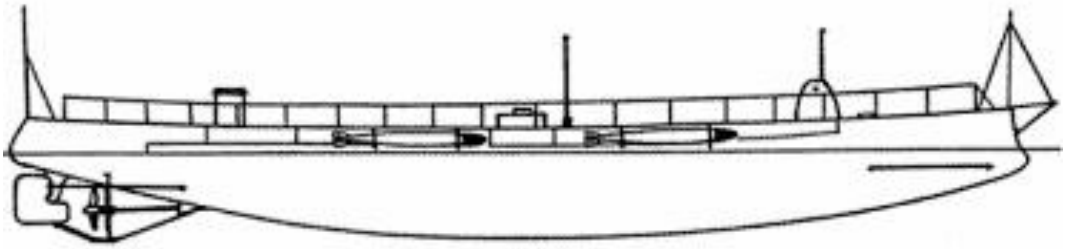
1,2 – кормовая главного балласта и кормовая дифферентная цистерны; 3 – генератор (динамо – машина); 4 – бензиномотор системы «Панар»; 5 – гребной электродвигатель; 6 – перископ; 7 – входной люк; 8 – штурвал; 9 - минный аппарат системы Джевецкого с миной Уайтхеда; 10,11 – носовая главного балласта и носовая дифферентная цистерна; 12 – штурвал носовых горизонтальных рулей; 13 – баллоны сжатого воздуха; 14 – аккумуляторные батареи; 15 – подводный якорь; 16 – средняя (отрывная) цистерна; 17 – гребной винт; 18 – перо руля; 19 – кормовые горизонтальные рули; 20 – топливные цистерны; 21 – носовые горизонтальные рули; 22 – деревянная обшивка корпуса; 23 – проницаемая надстройка.



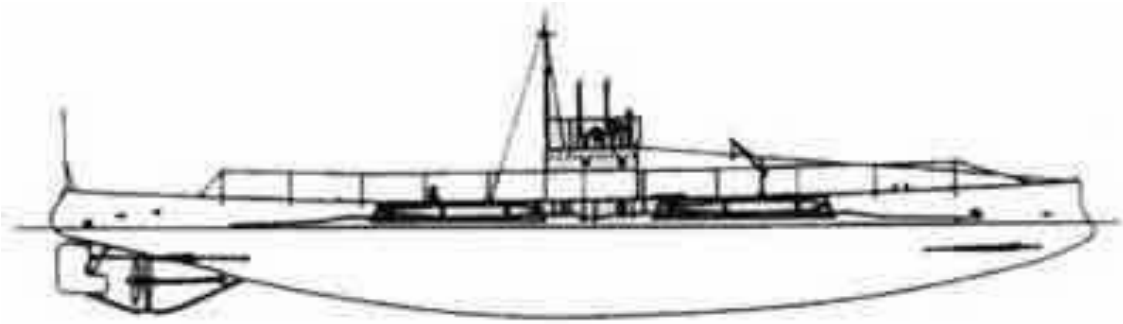
Укладка
1-го листа обшивки
на подводной лодке
«Касатка»



Подводная лодка «Касатка»
на стапеле
во время постройки

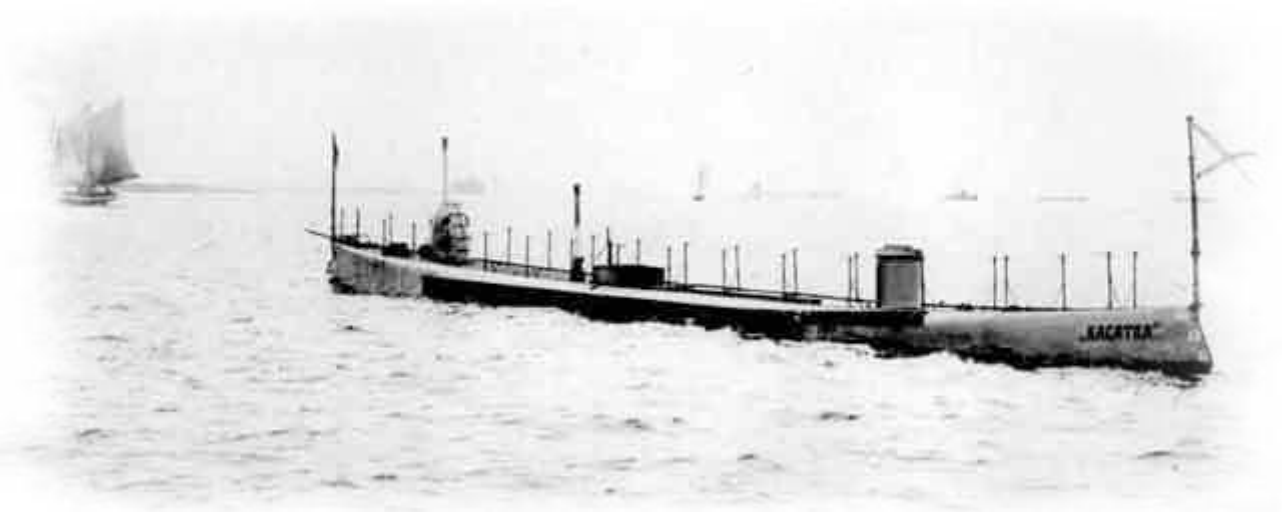


Подводная лодка «Касатка»
до 1905 года

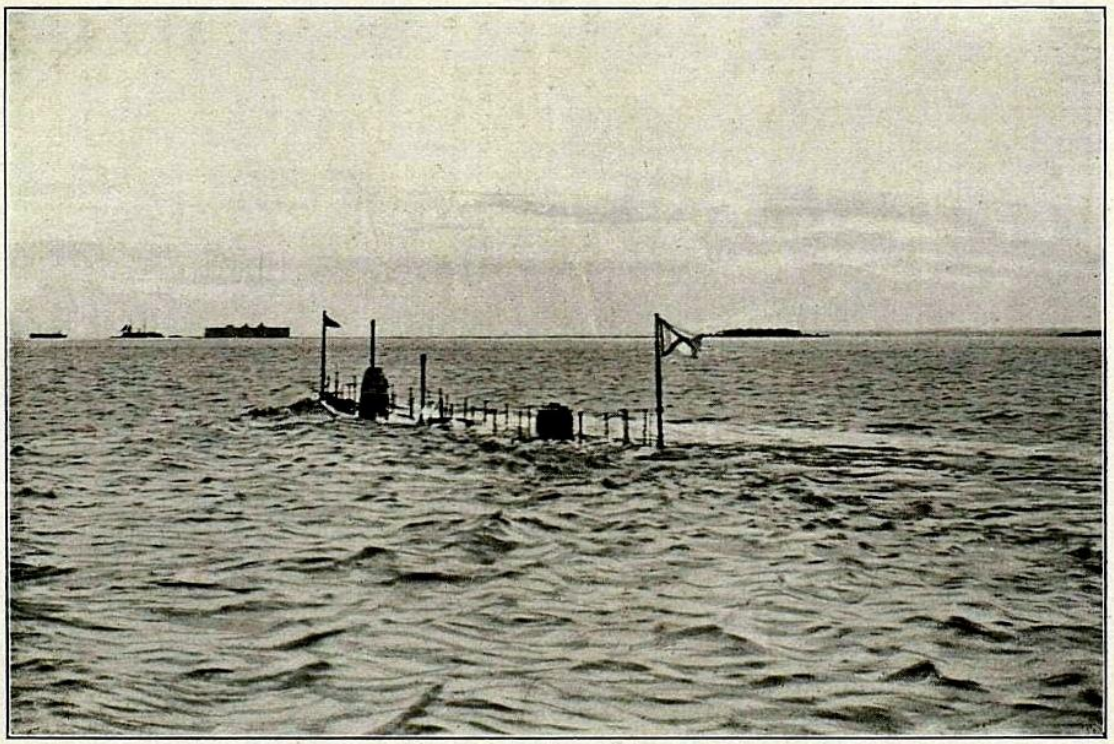


Подводная лодка «Касатка»
после 1905 года

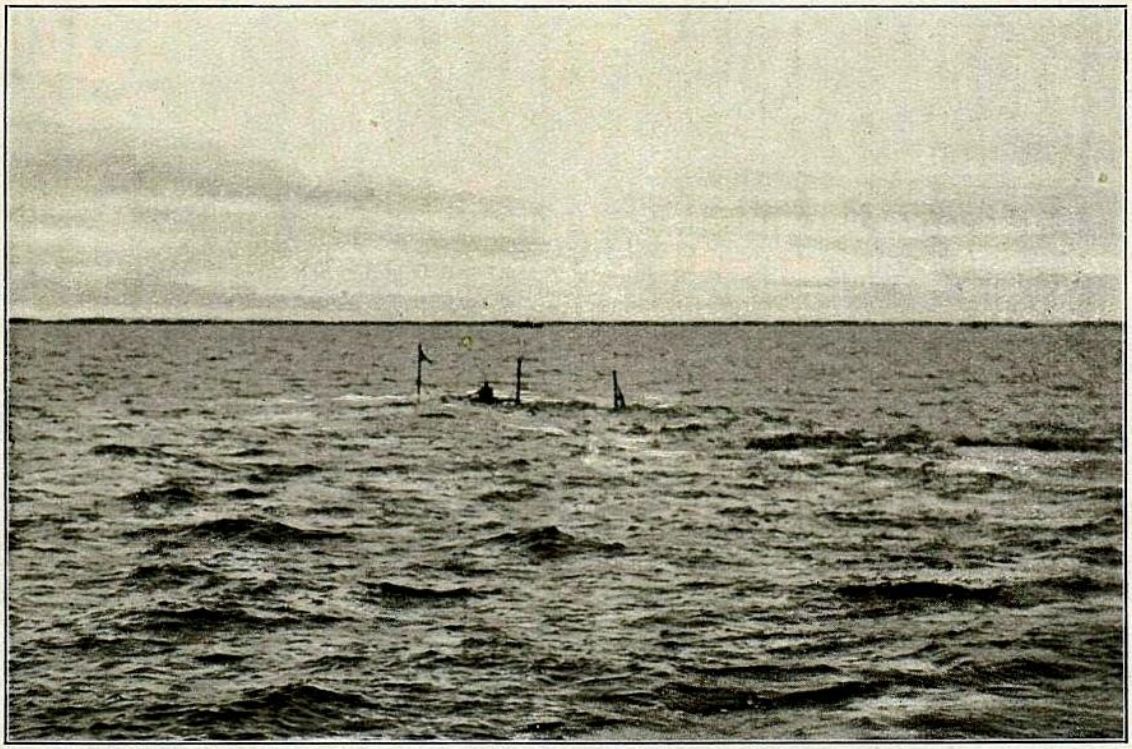
Подводная лодка «Касатка»
на стапеле завода



Миноносец «Касатка»
на испытаниях
1904 год, октябрь



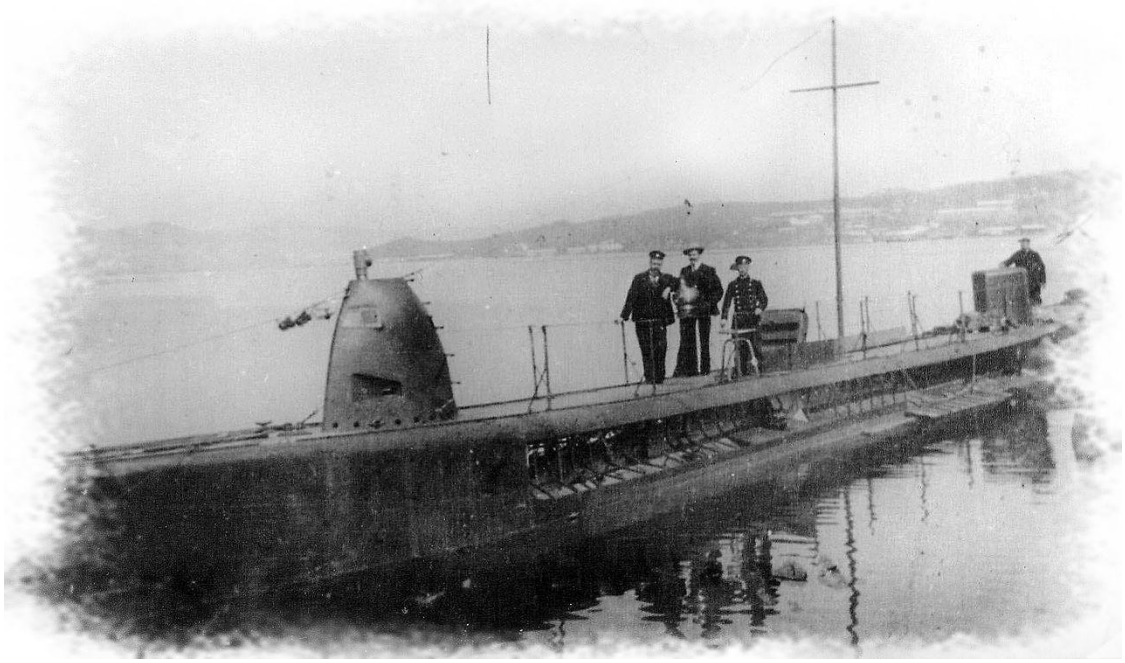
I. Погруженіе подводной лодки.
Приведеніе лодки въ боевое положеніе.



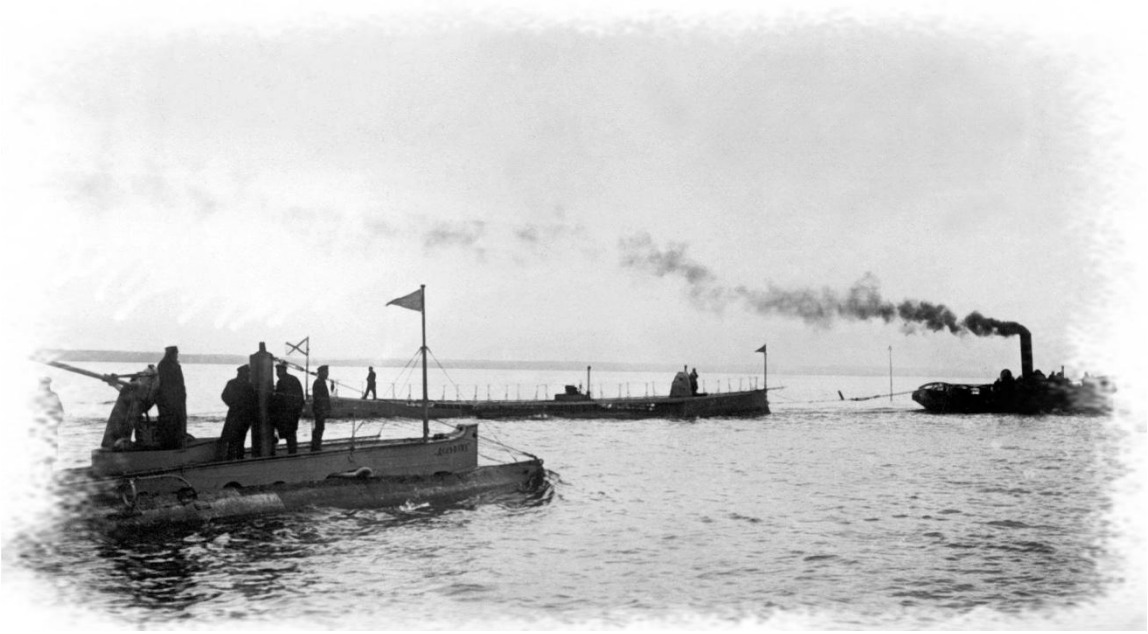
II. Погруженіе подводной лодки.
Боевое положеніе.

Миноносец «Касатка» на испытаниях
1904 год, октябрь

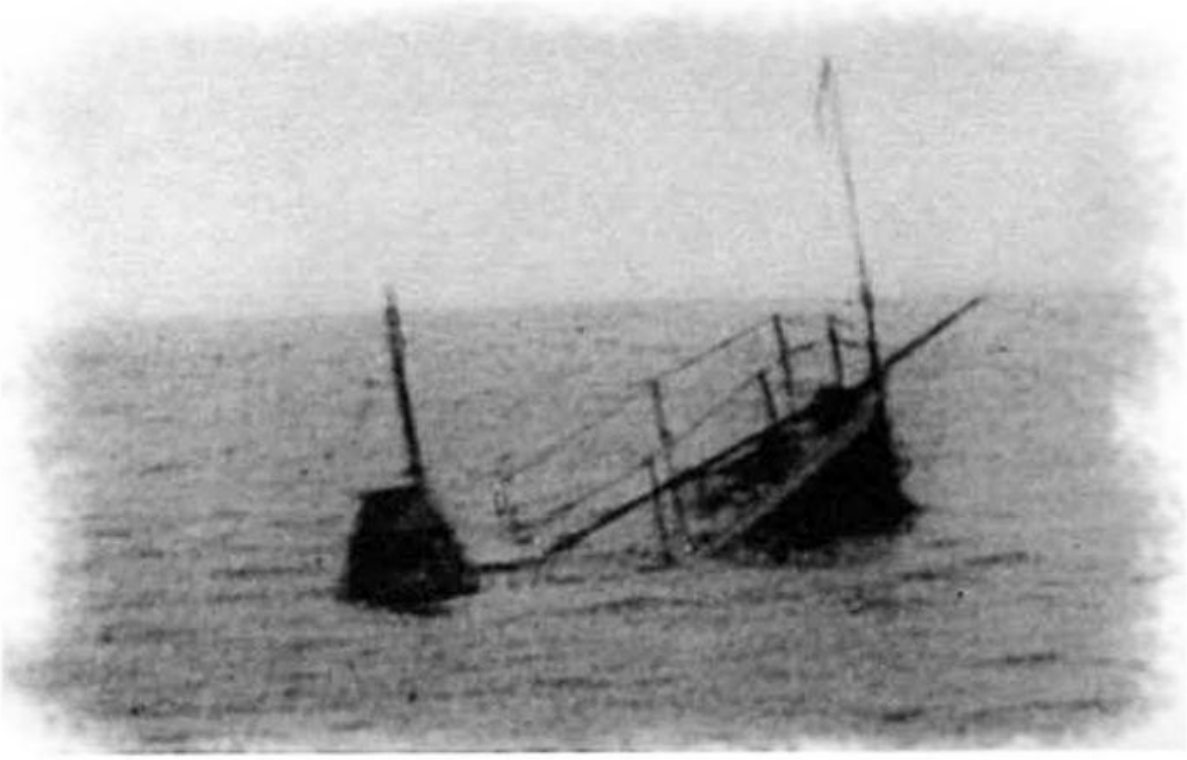
Миноносец «Касатка» на испытаниях
1904 год, октябрь



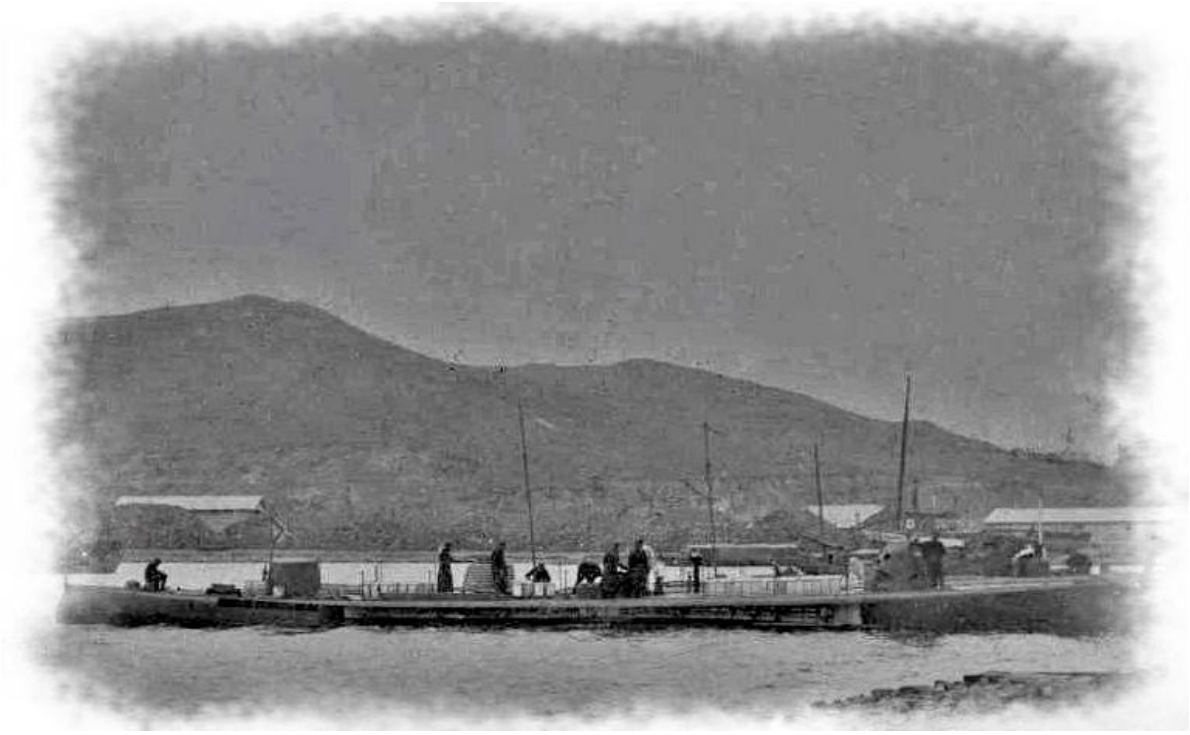
Подводная лодка «Касатка»
Первоначальный облик

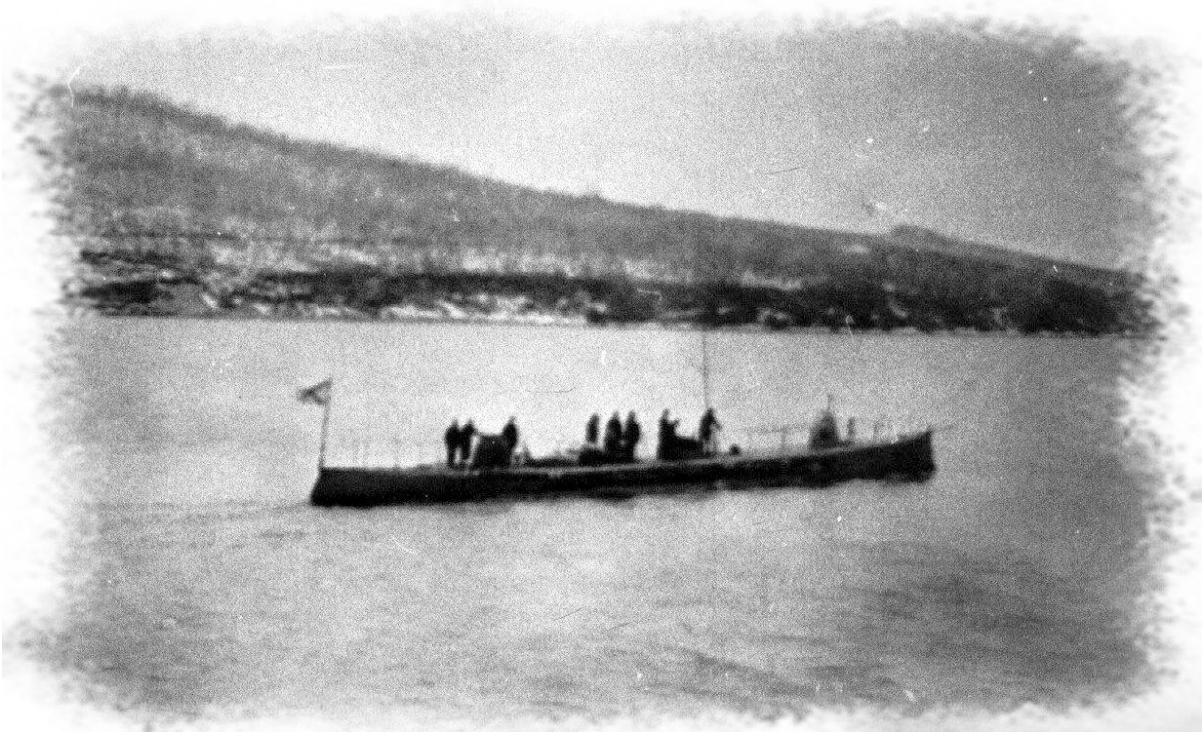


Подводные лодки «Дельфин» и «Касатка» (на буксире)
на переходе в Кронштадт
1904 год, сентябрь

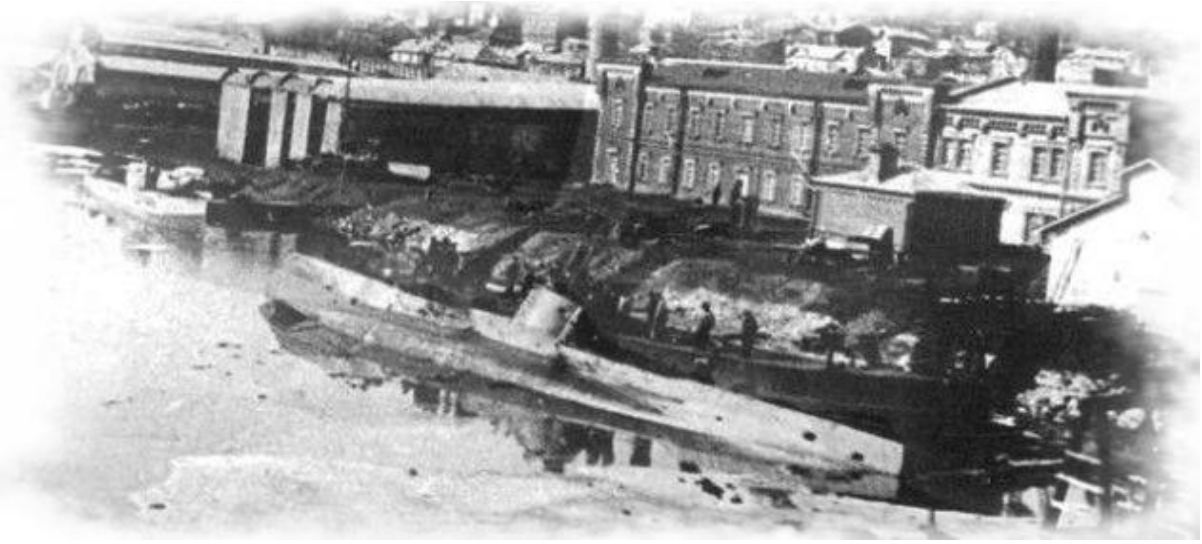


Подводная лодка «Касатка»
во время дифферентовки

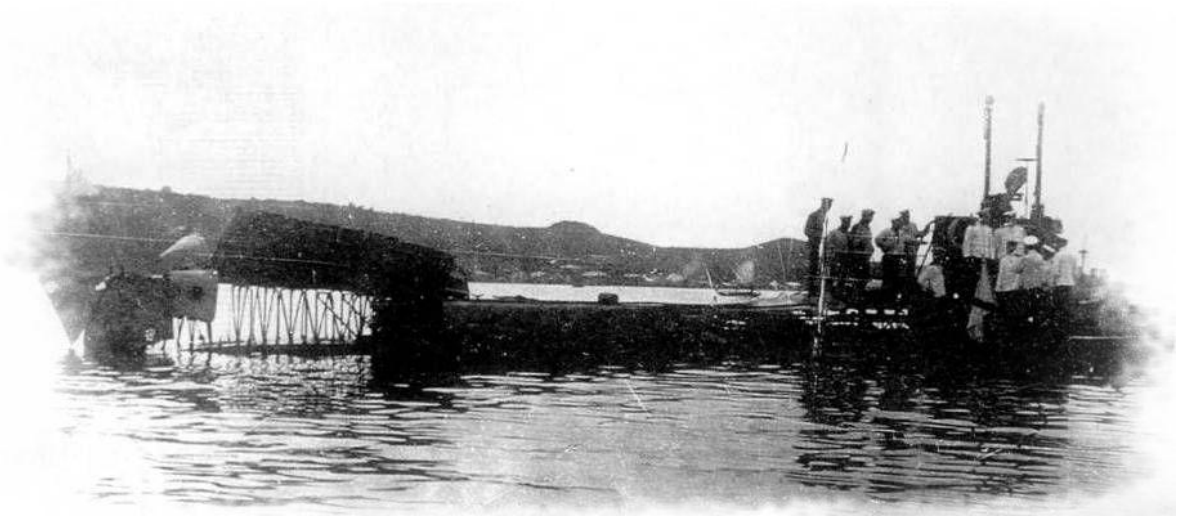




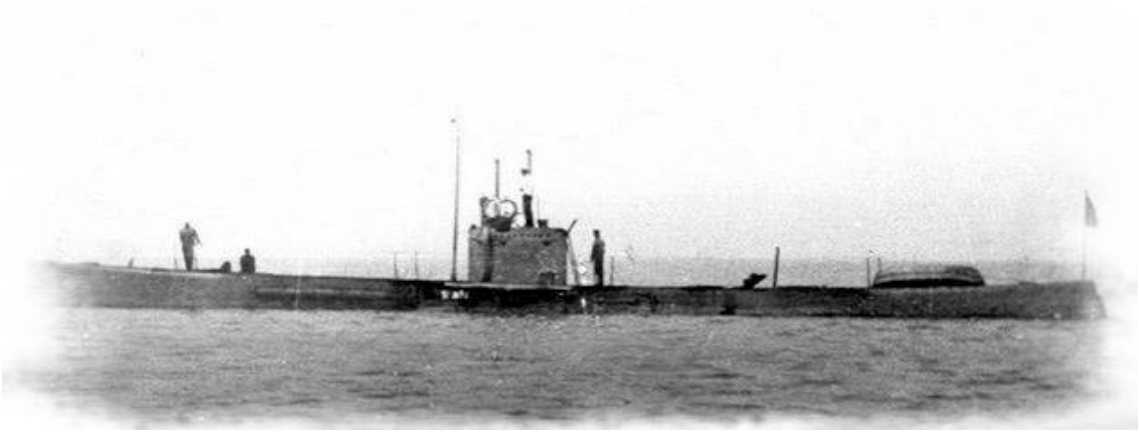
Подводная лодка «Касатка»
на Дальнем Востоке

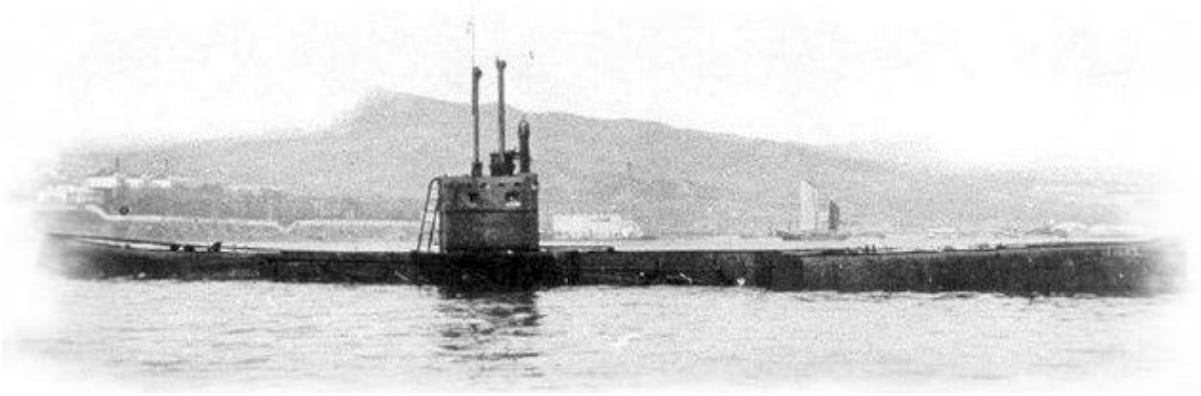


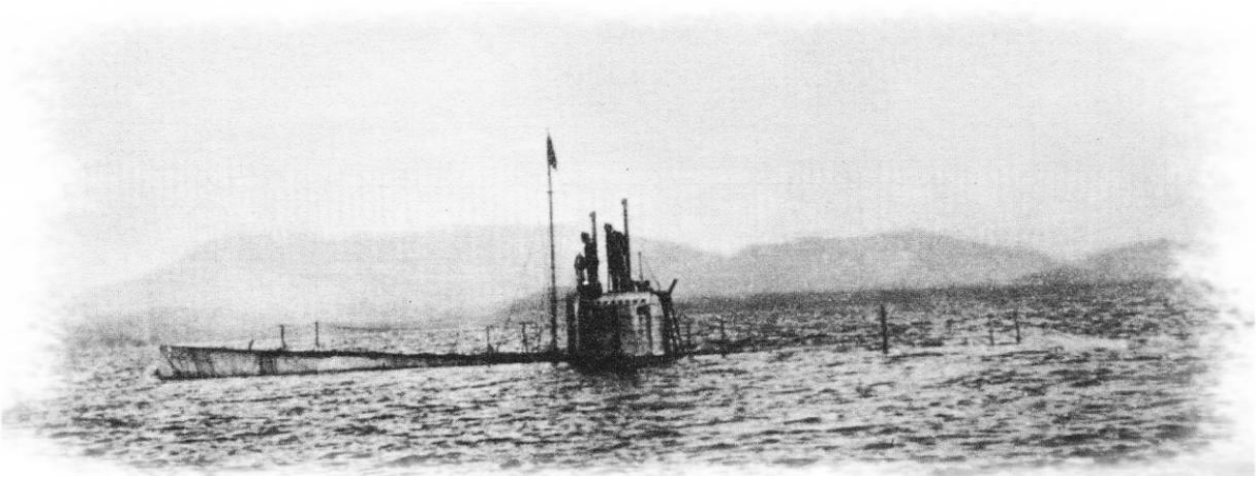
Подводная лодка «Касатка»
после потери остойчивости во время выгрузки аккумуляторов.
1905 год



Подводная лодка «Касатка»
после взрыва бензиновых паров в носовой топливной цистерне
Взрывом подняло надстройку и стали видны шпангоуты (в центре)
1909 год







Подводная лодка «Касатка»
после ремонта

Историческая справка
подводной лодки «Касатка»

1904 год 2 января
Балтийском заводу выдан наряд на строительство «миноносца № 140»

1904 год 18 марта
Заложена на Балтийском заводе как миноносец

1904 год 31 мая
Получила наименование «Касатка»

1904 год 5 июня
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 24 июля
Спущена на воду

1904 год 6 сентября
Закончен монтаж

1904 год сентябрь – октябрь
Частичное проведение испытаний. Первые испытания оказались неудачными. При погружении у подводной лодки создавался большой дифферент на корму. Для ликвидации дифферента на подводную лодку в кормовой части установили поплавок, симметричный с рубкой, расположенной в носовой части. Попутно с этим увеличили площадь горизонтальных рулей. При испытаниях обнаружились и другие дефекты, которые решено было устранять во Владивостоке

1904 год 2 октября
Проведена проверка маневренности на Кронштадском рейде членами МТК

1904 год 17 октября
Совместно с подводной лодкой «Дельфин» произведена стрельба двумя торпедами. Торпеды вышли нормально

1904 год 26 - 27 октября
Погружена на транспортеры
1904 год 4 ноября
Отправлена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток

1904 год 2 декабря
Прибытие во Владивосток

1905 год 1 января
Зачислена в Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров;
1905 год март Спуск на воду и продолжение испытаний

1905 год 9 апреля
Вошла в строй

1905 год 9 мая

Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта;
1905 год Участвовала в русско-японской войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого

1905 год 10 - 16 апреля

Боевой поход по заливам и бухтам побережьям залива Петра Великого на восток от бухты Золотой Рог. В 10.20 10.4 вышла от Эгершельда. В 16.10 встала на якорь у о. Рикорд. В 02.00 11.4 снялась с якоря. В 09.00 прошла мыс Гамова, затем перешла в б. Постовую, где встала на якорь. Вскоре из-за ветра снялась с якоря и встала на бакштов к ТР "Якут", стоявшему на якоре в той же бухте. В 08.50 12.4 снялась с бакштова. В 17.00 вошла в залив Гошкевича и встала на якорь. Экипаж занимался ремонтом штока бензиномотора. В 05.30 13.4 снялась с якоря. В 14.00 прошла м. Энквиста. В 16.00 отказал бензиномотор. В 08.00 14.4 встала на якорь в заливе Гошкевича. С усилением ветра перешла в бухту Панова, а затем вышла в залив и перешла в бухту Мютин где в 13.10 встала на якорь. В 06.50 15.4 снялась с якоря и вышла в море. В 08.00 командир ПЛ осмотрел мины - по крайней мере одна из них оказалась неисправной (оборжавление). Командир решил возвращаться во Владивосток. Обойдя м. Башенный и бар в устье р. Ялу-Тюмень (Тумень-Ула), легла на курс к мысу Гамова. На переходе ветер достигал 5 баллов, а бортовая качка - 20 градусов. В 16.00 пройдя мыс Гамова в 17.45 встала на ночевку в бухте Астафьева на оба якоря. В 22.00 задул свежий ветер и якоря поползли - пришлось сняться с якорей и следовать дальше. В 04.00 16.4 встала на якорь в бухте Бойсмана. В 07.00 снялась с якоря и начала переход во Владивосток. Всего за поход было пройдено 310 миль

1905 год 28 апреля - 4 мая

27.4 командир ПЛ получил приказание командира Владивостокского порта возглавить отряд подводных лодок из трех единиц **(**«Касатка»**,** «Дельфин» и «Сом»**)** для похода в район мыса Поворотный с целью поиска и атаки при обнаружении по пути следования судов противника. В 08.10 28.4 снялась со швартовов у Эгершельда. В 09.00 встретилась с подводной лодкой «Дельфин» и позже у мыса Ахлестшева с подводной лодкой «Сом». В 11.00 у о. Аскольд ПЛ разошлись. В 15.45 вместе с подводной лодкой «Сом» прошла о-в Аскольд. В 22.35 прошли мыс Поворотный и направилась в район, расположенный в 5 милях к югу от б. Судзухе, где ожидали встречи с неприятелем. Ночью ПЛ патрулировала район. В 07.30 29.4 ошибочно приняла остров за миноносец и пыталась уклниться погружением, которое заняло 7 минут. В 10.00 вошла в б. Судзухе. К 14.00 29.4 зыбь достигла 7 баллов. После 15.30 вошла в залив Америка, осмотрела бухты Кузьмина, Врангеля и Находка. В 19.45 встала на якорь у дачи Линдгельма в б. Находка (там уже находилась подводнаялодка «Сом»). В 16.15 30.4 обе ПЛ снялись с якоря и пошли в залив Стрелок. Около 19.00 было обнаружено судно (предположительно транспорт), который вскоре скрылся в тумане. После захода в залив Стрелок были осмотрены все бухты о-ва Путятина. Противника не обнаружили. В 00.20 1.5 обе ПЛ встали на якорь в бухте Абрек. В 05.00 сменили стоянку и перешли в бухту Назимова. Вечером на якорную стоянку пришла подводная лодка «Дельфин». В 08.00 2.5 снялись с якорей. При съеме с якоря подводная лодка «Касатка»приткнулась к мели у мыса Фалькерзама. С помощью подводной лодки «Дельфин»вскоре снялась с мели. В кильватерной колонне ПЛ пошли на Владивосток. Но через 10 миль из-за сильной зыби все ПЛ были вынуждены вернуться в б. Назимова где в 15.00 встали на якорь. В 22.00 3.5 ПЛ начали переход во Владивосток. В тяжелых условиях (туман и ветер) в 06.00 4.5 ПЛ повернули в пролив Старка и в 07.40 прошли его, но через 20 минут подводная лодка «Касатка» опять села на мель около камня Святого Матвея по соседству с сидящей на мели подводной лодки «Сом». Подводная лодка «Дельфин» была

отправлена во Владивосток за помощью. В 10.00 обе подводные лодки были сняты с мели буксиром «Павел». В 12.30 подводная лодка отшвартовались в порту Владивостока;

1905 год 4 июня

Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня

Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 20 - 26 июля

Отработка совместного плавания подводных лодок отряда в Славянском заливе

1905 год

При выгрузке АБ потеряла остойчивость и легла на борт

1905 год - 1906 год зима

Зимовка во Владивостоке

1906 год 6 марта

Отнесена к классу подводных лодок

1906 год

Модернизирована (установлены усовершенствованные средние рубки с командным мостиком, изготовленные Балтийским заводом)

1906 год 16 октября

Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1906 год - 1907 год зима

Зимовка во Владивостоке

1907 год весна

Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря

Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима

Зимовка во Владивостоке

1908 год весна

Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля

Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето

Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября
На маневрах не смогла занять позицию для учебной атаки крейсера «Аскольд» из-за плохих погодных условий

1908 год 11 ноября
Произошел взрыв паров бензина от открытого огня. Погиб минный машинист

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год 29 июля
Подводная лодка находилась у борта транспорта «Ксения». В 14.00 в кормовой части подводной лодки произошел взрыв паров бензина, что привело а разрушению обшивки кормовой части корпуса и пожару. Подводную лодку быстро отбуксировали от стоявших кораблей. Пожар удалось погасить силами экипажа. Ремонт подводной лодки занял 20 дней

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок
1909 год 2 декабря
Поднята на плавучий док для зимовки во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок
1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке
1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 26 торпед, в цель попало – 23

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 39 торпед (10 - в двухторпедных залпах), в цель попало – 15

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 2-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год - 1915 год зима
Зимовка во Владивостоке, прошла срочный капитальный ремонт

1915 год 2 декабря
Доставлена по железной дороге из Владивостока в Петроград и переведена в состав БФ. Зачислена в 4-ый Дивизион Дивизии подводных лодок Балтийского моря с последующим базированием на Мариенхамн (Аландские шхеры)

1915 год - 1917 год
Участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам). Для усиления вооружения подводной лодки был установлен пулемет. В течение 1917г. совершила 6 кратковременных боевых походов и 1 торпедную атаку немецкого транспорта (безуспешную). Команда участвовала в Февральской революции;
1916 год Вошла в состав 6-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря с базированием в Мариенхамне, затем в Аренсбурге

1917 год 25 октября
Вошла в состав Красного БФ

1917 год осень
Нуждалась в капитальном ремонте, переведена в Петроград

1918 год 31 января
Выведена из боевого состава, законсервирована и сдана к Петроградскому военному порту на хранение

1918 год 31 мая
Переформирована в состав 1-го дивизиона (резервный дивизион) Дивизии ПЛ БМ

1918 год 4 августа
Переформрована в состав дивизиона хранения Дивизии ПЛ БМ

1918 год осень
Отремонтирована на СС «Волхов» перед отправкой на Каспий

1918 год 10 ноября
Отправлена по железной дороге из Петрограда в Саратов (прибыла - 18.11), оставлена на зимовку

1918 год 18 ноября
Вошла в состав Волжской Военной Флотилии (АКВФл)

1919 год 22 - 27 мая
На буксире переведена по Волге до Астрахани

1919 год 3 июня
Начало перехода из Астрахани в Нижний Новгород

1919 год 31 июля
Вошла в состав дивизиона ПЛ МС Каспийского моря Волжско-Каспийской Военной Флотилии

1919 год 3 августа
По пути в Нижний Новгород задержана вместе с другими подводными лодками под Казанью из-за мелководья. Осталась зимовать базируясь на Казань близ Паратского затона

1920 год весна
В составе дивизиона перешла в Астрахань

1920 год июнь
В составе дивизиона перешла в Баку

1920 год 5 июля
Вошла в состав Морских Сил Каспийского Моря

1920 год 10 июля
С окончанием боевых действий на Каспийском море поставлена на прикол. Команды отправлены на Черное море

1920 год 14 сентября
Начало разборки механизмов для отправки их в Николаев. Разборка механизмов продолжалась и в течении всего 1921 года

1922 год 25 мая
Передана к Бакинскому военно-морскому порту на хранение

1925 год 21 ноября
Исключена из состава РККФ в связи с передачей Комгосфондов для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту

Подводная лодка
«Фельдмаршал граф Шереметев»

Российская подводная лодка тип «Касатка», входившая в состав флота в 1905 - 1919 годах. Последний корабль в серии был дозаказан на средства, собранные «Особым комитетом по усилению военного флота на добровольные пожертвования», причём значительную сумму внесла семья Шереметевых, благодаря чему корабль был назван в честь генерала-фельдмаршала графа Бориса Шереметева, соратника Петра I.

Миноносец был заложен на Балтийском заводе в 1904 году. В августе того же года спущен на воду, и после пробного погружения отправлен железной дорогой во Владивосток.

В мае 1905 года подводная лодка была собрана и введена в строй, успела принять участие в Русско-японской войне, выходила в дозоры к заливу Петра Великого. В 1906 году «Фельдмаршал Граф Шереметев» переклассифицирован в подводную лодку, прошёл модернизацию — получил среднюю рубку, прибывшую с завода-изготовителя. В 1909 - 1910 годах на подводной лодке испытывалось воздухозаборное устройство, прообраз шнорхеля.

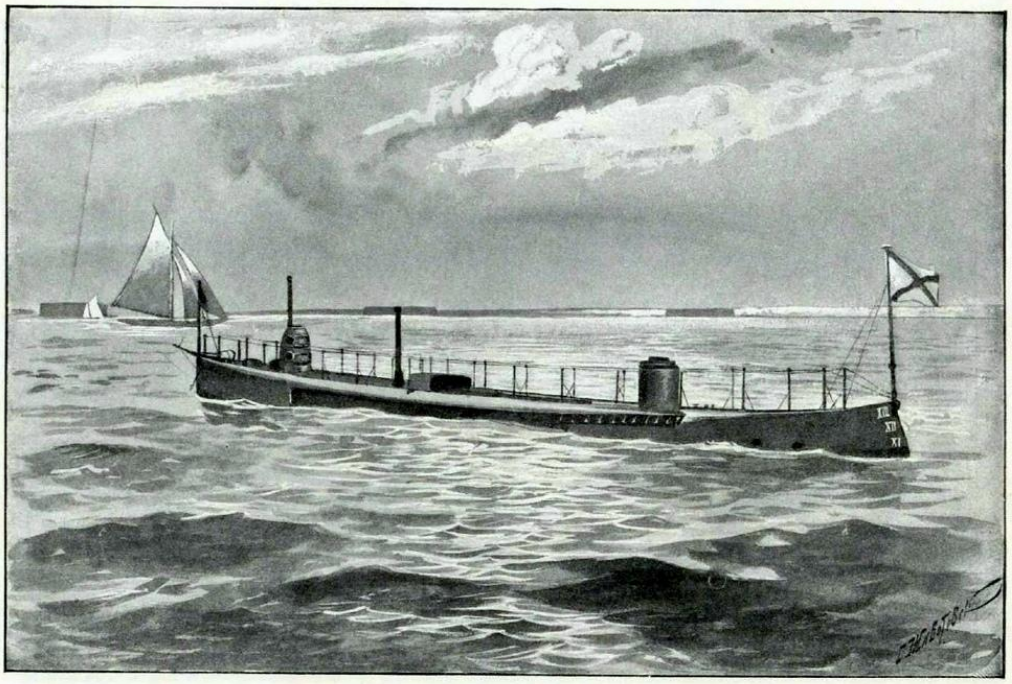
В 1910 - 1914 годах подводная лодка базировалась на Владивосток, в ходе летних кампаний совершала переходы в бухту Разбойник и далее в залив Стрелок. В 1913 году во Владивостоке прошла капитальный ремонт с заменой бензиновых двигателей на 160-сильный дизель, в том же году по неосторожности командира подводной лодки при маневрировании разбила перископ о плавбазу «Ксения».

В 1914 году, после начала Первой мировой войны, перешла во Владивосток, приняла полные запасы и боеприпасы. В 1915 году прошла капитальный ремонт во Владивостоке, затем доставлена по железной дороге в Петроград. Совершала Боевые походы, была дооборудована пулемётом.

В августе 1917 года получила имя «Кета». С 1918 года хранилась в порту, в 1924 году во время наводнения затонула у стенки. Была поднята и разделана на металл.

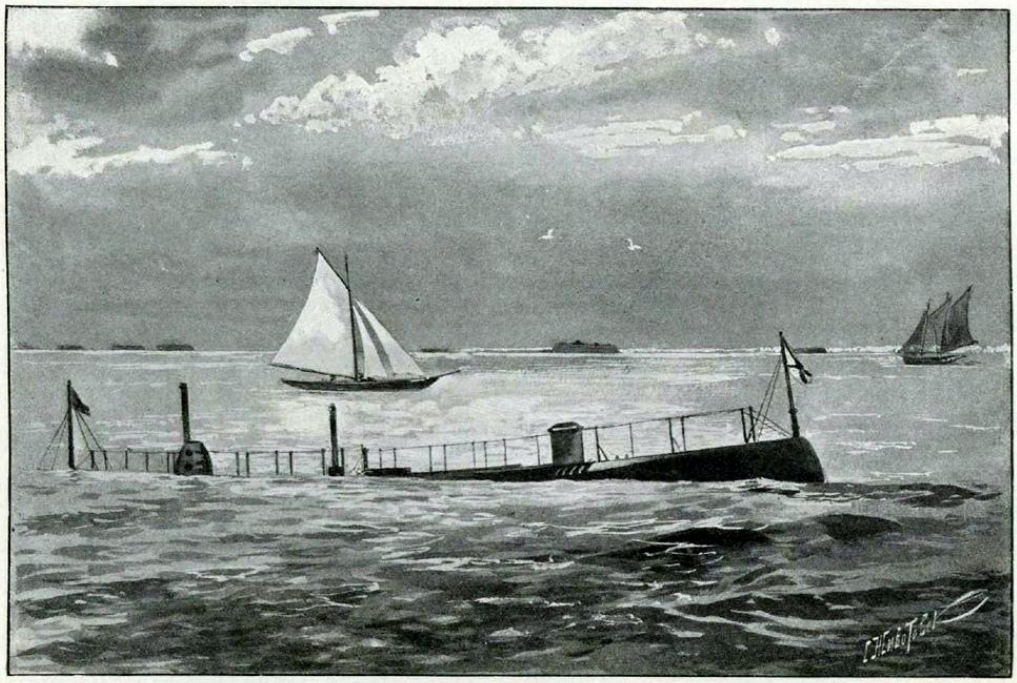
Подводная лодка „Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ“.

(Балтійскій судостроительный и механическій заводъ).

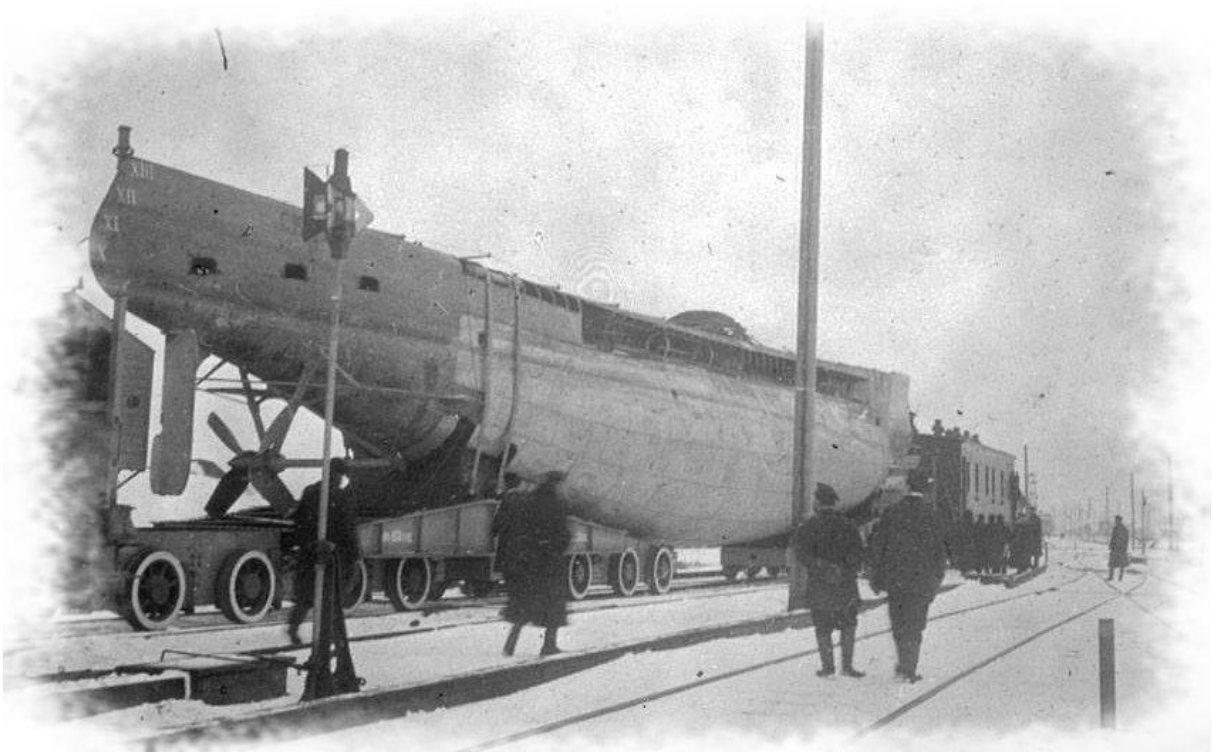


Лодка на поверхности воды.

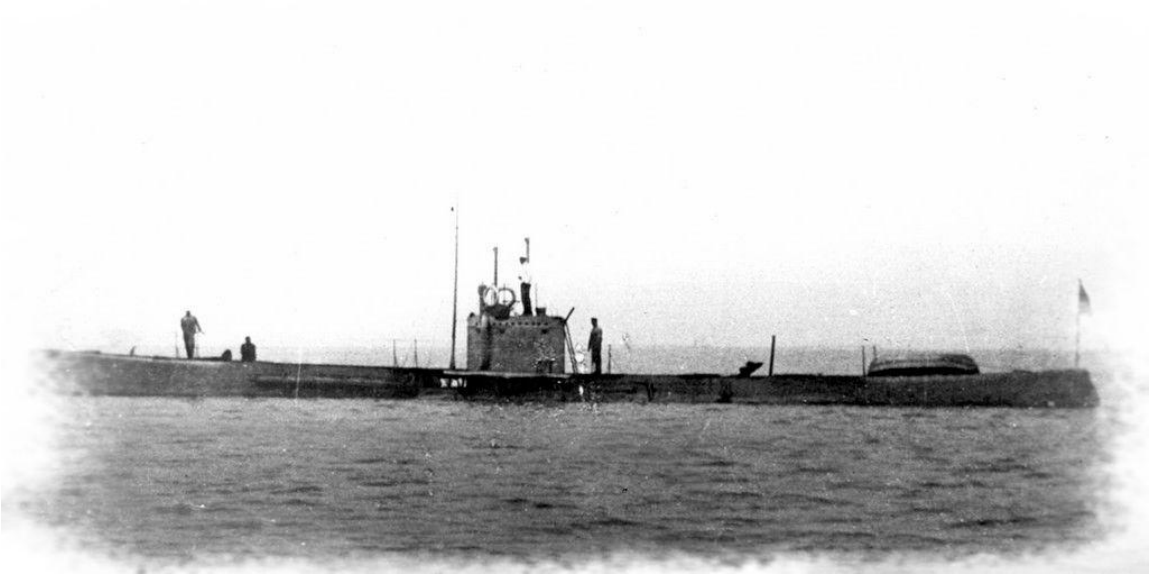
Подводная лодка „Фельдмаршалъ Графъ Шереметевъ“.



Лодка въ полупогруженномъ состояніи.



Транспортировка
подводной лодки «Фельдмаршал Граф Шереметев» во Владивосток
1904 год



Подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев»
во Владивостоке
1914 год

Подводная лодка «Фельдмаршал граф Шереметев»
Художник В.Овчинников

Историческая справка
подводной лодки
«Фельдмаршал граф Шереметев»

1904 год апрель
Заложена на Балтийском заводе как миноносец.
Строилась на средства, собранные «Особым комитетом по усилению военного флота на добровольные пожертвования».
Получила наименование «Фельдмаршал граф Шереметьев»

1904 год 18 августа
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 8 августа
Спущена на воду

1904 год октябрь
С 6.10 начались занятия (на ПЛ без аккумуляторов, которые были отправлены уже во Владивосток). Пробное погружение

1904 год 26 - 27 октября
Погружена на транспортеры

1904 год 4 ноября
Отправлена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток

1904 год 12 - 13 декабря
Прибытие во Владивосток

1905 год 1 января
Зачислена в Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров

1905 год март – апрель
Окончательно собрана. Продолжение испытаний

1905 год 1 мая
Введена в строй. В начале мая начала выходить в море

1905 год 9 мая
Вышла из строя динамо-машина, ремонт занял 10 дней

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год
Участвовала в русско-японской войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого

1905 год май – июнь
Боевая подготовка. В июне опробовала минные аппараты в б. Улисс тремя выстрелами. Результаты стрельбы оказались хорошими.
С большими трудностями пройдя испытания на подводном ходу в б. Парис, отправилась к о. Аскольд для несения сторожевой службы, пробыв там 14 суток

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 20 - 26 июля
Отработка совместного плавания подводных лодок отряда в Славянском заливе

1905 год 5 августа
По ошибке молодого машиниста при продувании сжатым воздухом носовой ЦГБ е разгерметизировали. Подводная лодка встала в ремонт в док и весь август провела в ремонте

1905 год - 1906 год зима
Зимовка во Владивостоке

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 (предположительно) год
Модернизирована (установлены усовершенствованные средние рубки с командным мостиком, изготовленные Балтийским заводом)

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта;
1906 год - 1907 год зима Зимовка во Владивостоке

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке. Сальяр Б.Е. и Гудим Н.А. разработали устройство, позволявшее при нахождении лодки на перископной глубине использовать двигатель надводного хода, изготовил его в мастерских транспорта «Ксения».
Им, в качестве эксперимента, оборудовали подводную лодку

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год 19 октября
На сравнительных испытаниях в Амурском заливе испытывала устройство для работы двигателя на перископной глубине.
Устройство было проверено и получило положительную оценку

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 37 торпед, в цель попало – 25

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 42 торпеды (18 - в двухторпедных залпах), в цель попало – 35

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год 7 мая
При отходе от ТР «Ксения» разбила свой перископ об один из его кормовых швартовых

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 2-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год - 1915 год зима
Зимовка во Владивостоке

1915 год
Прошла капитальный ремонт во Владивостоке

1915 год 3 июля (
Доставлена по железной дороге из Владивостока в Петроград и переведена в состав БФ. Зачислена в 4-й Дивизион Дивизии подводных лодок Балтийского моря с последующим базированием на Мариенхамне (Аландские шхеры) и Або

1916 год - 1917 год
Участвовала в Первой мировой войне (несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам). На ПЛ дополнительно был установлен пулемет. Экипаж участвовал в Февральской революции

1916 год
Вошла в состав 6-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря с базированием в Мариенхамне, затем в Аренсбурге

1917 год 4 августа
Переименована в «Кета»

1917 год осень
Нуждалась в капитальном ремонте, переведена в Петроград

1917 год 25 октября
Вошла в состав Красного БФ

1918 год 31 января
Выведена из боевого состава, законсервирована и сдана к Петроградскому военному порту на хранение

1918 год 31 мая
Переформирована в состав 1-го дивизиона (резервный дивизион) Дивизии подводных лодок Балтийского моря

1918 год 4 августа
Переформрована в состав дивизиона хранения Дивизии подводных лодок Балтийского моря

1919 год 1 февраля
Начата подготовка к сдаче в порт

1919 год 15 марта
При реорганизации Дивизии подводных лодок Балтийского моря перечислена во второй резерв (как подлежащая сдаче в порт). В дальнейшем полностью разукомплектована

1924 год 23 сентября
Затонула при наводнении в Петрограде на Неве (по другим данным затонула в 1922 году)

1924 год
Поднята и сдана в ОФИ для разборки на металлолом

Подводная лодка
«Скат»

Подводная лодка тип «Касатка» в марте 1904 года заложена на эллинге Балтийского судостроительного - механического завода в Санкт-Петербурге как подводный миноносец.

31 мая 1904 года Высочайшим Указом присвоено наименование «Скат». 5 июня 1904 года подводная лодка зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 21 августа 1904 года «Скат» спущена на воду. 6 октября 1904 года, несмотря на то, что штатные аккумуляторы были уже отправлены во Владивосток, на подводной лодке начались испытания с выполнением пробного погружения. 27 октября 1904 года подводная лодка была погружена на транспортеры и 2 ноября отправлена по железной дороге во Владивосток. 13 декабря 1904 года эшелон прибыл во Владивосток, где в ожидании навигации подводная лодка была поднята на берег.

1 января 1905 года «Скат» была зачислена во вновь сформированный Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров Тихого океана с базированием на мыс Эгершельд. 29 марта 1905 года на подводной лодке были закончены монтажные работы. В марте 1905 года «Скат» спущена на воду, вошла в кампанию. 3 апреля 1905 года подводная лодка совершила первый выход в море с учебными целями. 13 июня 1905 года на подводной лодке были начаты упражнения по торпедной стрельбе, в результате чего выпущено десять мин, из них шесть удачно, три мины пошли по дуге, а одна - затонула.

С октября 1905 года по февраль 1906 года «Скат» провела зимовку в порту Владивостока. 6 марта 1906 года высочайшим Указом перечислена в разряд подводных лодок. В 1906 году на Механическом заводе во Владивостоке был выполнен ремонт и модернизационные работы: установлена усовершенствованная средняя прочная рубка с командным мостиком, изготовленная на Балтийским заводе.

С октября 1906 года по февраль 1907 года, с 1907 по 1908 гг., с 1908 по 1909 гг. и с 1909 по 1910 гг. «Скат» находилась на зимовке в порту Владивостока в плавучем ДОКе. Подобие «Shnorxel» было изобретено командиром подводной лодки «Скат» Н.Гудимом и заведующим плавмастерской транспорта «Ксения» Б.Сальяром в 1910 году. Одно из первых устройств изготовили в мастерской «Ксении» и установили на «Скате», испытав его в том же году 19 октября.

Документ ЦГАВМФ, свидетельствующий о бесспорном приоритете России в важнейшем деле:

«14 января 1915 года. Секретно. Флаг-капитану оперативной части штаба командующего Черноморским флотом.

Рассмотрев чертежи устройства труб вентиляторной и отработанных газов для лодок типа «Касатка» Сибирской флотилии, составленные инженером-механиком 2-го дивизиона старшим лейтенантом Сальяром, нахожу, что устройство это вполне обеспечивает плавание лодки в позиционном и погруженном положении под дизель-мотором. Поэтому прошу разрешения немедленно приступить к изготовлению этого устройства средствами мастерских транспорта «Кронштадту, после чего установить это устройство на лодках «Налим» и «Скат»... Что же касается лодок строящихся типа «Кит» и «Нерпа», то для них... чертежи упомянутого устройства должны быть выработаны Главным управлением кораблестроения. По имеемым сведениям чертежи также еще не выработаны, так как встретились некоторые технические затруднения. Ныне в проекте старшего лейтенанта Сальяра все затруднения разрешены благополучно, почему прошу распоряжения о выработке Главным управлением чертежей на основе идеи старшего лейтенанта Сальяра и о заказе на изготовление устройства.

Флаг – офицер».

С 1911 года по 1912 год – «Скат» провела зимовку в порту Владивостока. С 1912 года по 1913 год в ходе зимовки на Механическом заводе во Владивостоке был выполнен капитальный ремонт. С 1913 года по 1914 год - зимовка в порту Владивостока.

С 1914 года по 1915 год подводная лодка «Скат» была подготовлена к транспортировке и доставлена в Севастополь по железной дороге. В январе 1915 года подводная лодка перечислена в состав Черноморского флота, вошла в кампанию и приняла участие в Боевых действиях на Черном море: несла дозорную службу у берегов Крыма, для усиления вооружения на подводной лодке было установлено 47-мм орудие.

15 – 27 января 1916 года совершила плавание из Одессы по Черному морю до Очаковского гирла Дуная, по Дунаю со стоянками в Вилково, Килии, Измаиле до Рени и обратно. Подводная лодка шла на буксире разных судов - от канонерских лодок до речного катера, иногда помогая им своей машиной. Целью похода было определить боевые возможности подводной лодки при плавании в реке. Определены как неудовлетворительные - сильное течение, малые глубины, узкий фарватер.

24 – 27 июня 1916 года вышла на позицию у Восточного Анатолийского побережья в районе Гиресуна. Уничтожила артиллерийским огнем барк и пять фелюг.

16 декабря 1917 года подводная лодка зачислена в состав Красного Черноморского флота. В феврале 1918 года «Скат» выведена из действующего состава, законсервирована и сдана к Севастопольскому военному порту на хранение. 1 мая 1918 года после вступления германских частей в Севастополь подводная лодка перешла в небоеспособном состоянии под контроль германского оккупационного командования. 24 ноября 1918 года после капитуляции Турции и Германии и оставления Севастополя германскими частями, «Скат» перешла под контроль союзного англо - французкого командования. 16 апреля 1918 года в ожидании эвакуации из Севастополя и во избежание внезапного захвата подводной лодки частями Красной Армии, по распоряжению союзного командования «Скат» была выведена на рейд в Северную бухту и вместе с другими двенадцатью подводными лодками поставлена на бочку.

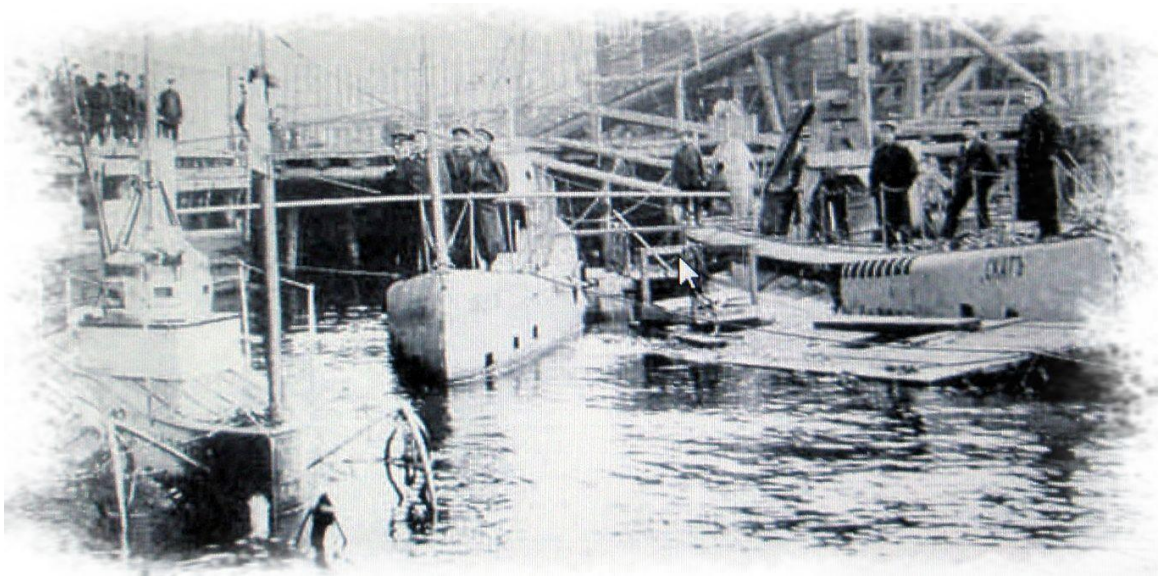
26 апреля 1919 года без ведома командования русской Добровольческой армии, по приказу союзного командования вместе с подводными лодками «Орлан», «Гагара», «Кит», «Кашалот», «Нарвал», «АГ-21», «Краб», «Судак», «Лосось» и «Налим», «Скат» была выведена буксирами из порта и затоплена подрывными патронами на внешнем рейде Севастополя.

В 2008 году проводя серию технических погружений на Севастопольском рейде, дайверы А.Быков и А.Спиридонов обнаружили несколько подводных лодок, лежащих на грунте. Первые погружения весной 2009 года напомнили о незаконченной идентификации одной из подводных лодок. Прежде всего, она привлекала своим внешним видом и пропорциями корпуса. Подводная лодка лежит на ровном киле, корпус замыт в грунт и выступает над грунтом на высоту менее метра. При взгляде на подводную лодку сверху привлекали необычные очертания палубы в кормовой и носовой оконечностях. Узкий корпус в районе прочной рубки переходил в плоские, каплевидные очертания носа и кормы. Штурвал находился снаружи рубки. Высоко над прочной рубкой поднимался перископа. Рубка была затянута сетями тралов, корпус сильно оброс.

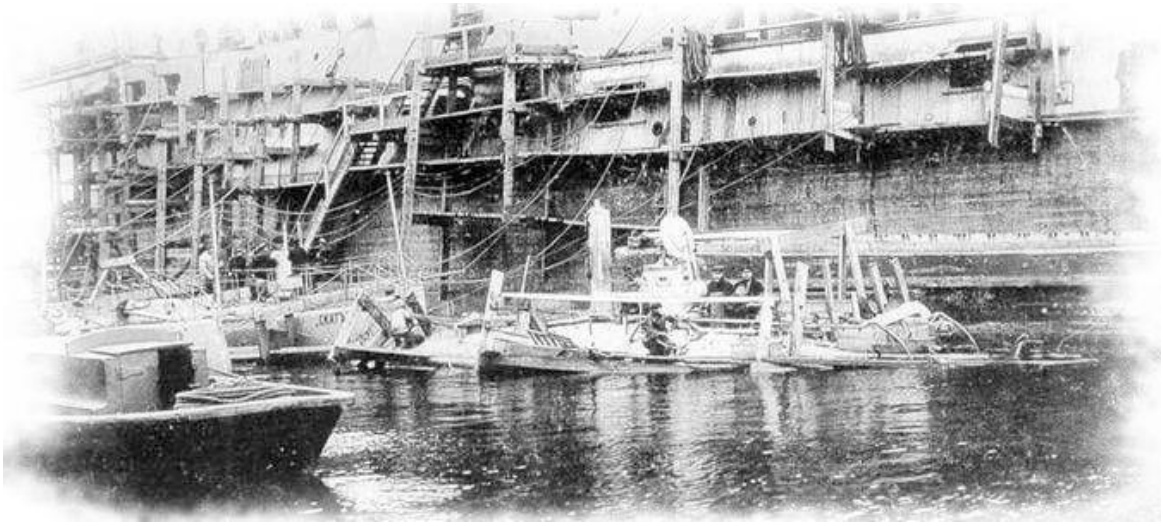
Для идентификации подводной лодки необходимо было расчистить носовую часть, где согласно старым фотографиям должны быть выпуклые бронзовые буквы наименования подводной лодки. Эту работу удалось выполнить только в конце сентября, в рамках Черноморского этапа экспедиции на судне «Картеш», которое в Крыму работало под эгидой Департамента подводного наследия АН Украины. На правой части корпуса некоторые буквы не сохранились. Но на левом борту в свете фонаря, отчетливо проступили буквы старой кириллицы – «Скат».

В марте 2012 года в СМИ появилась информация о предполагаемом подъеме с 70-метровой глубины подводной лодки Русского Императорского Флота «Скат». Для подъема подводной лодки планировалось привлечь силы и средства Черноморского флота РФ. Подводную лодку «Скат» планировалось сделать музеем и разместить в Балаклаве.

По состоянию на начало 2021 года подводная лодка «Скат» к подъему не планировалась.

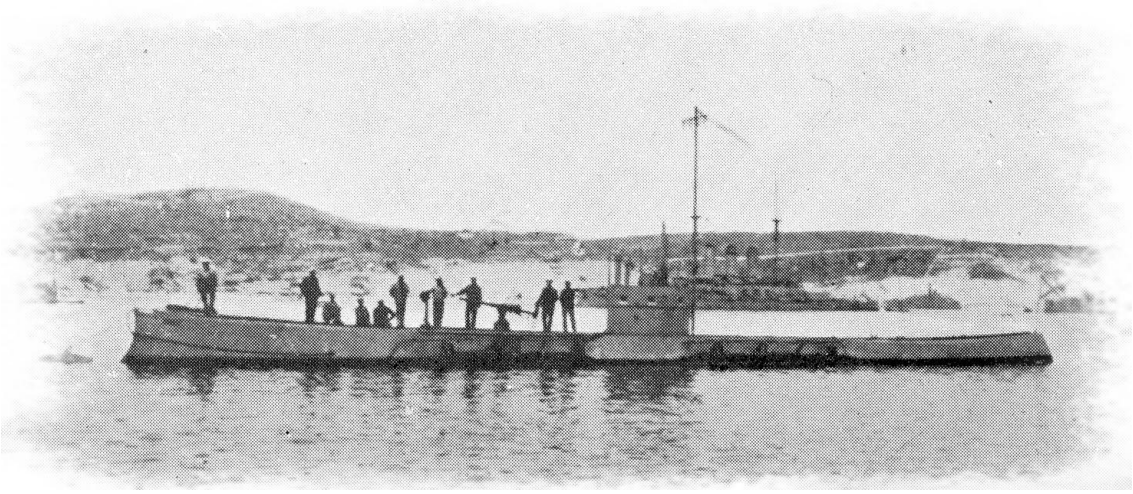


Миноноски «Дельфин», «Налим» и «Скат».
Балтийский завод.
1904 год

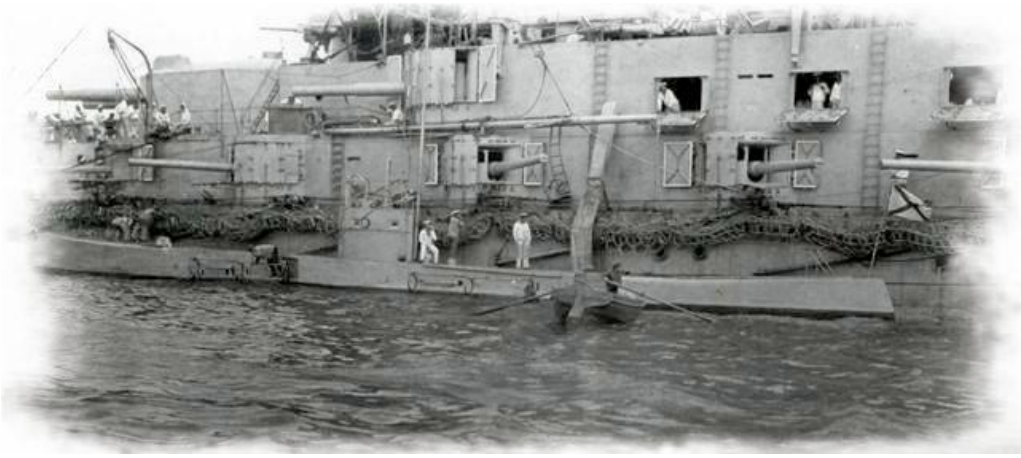


Миноноски «Дельфин» и «Скат» (слева)
Балтийский завод
1904 год

Подводные лодки «Скат» и «Налим».
Сибирская флотилия.
1911 – 1912 гг.

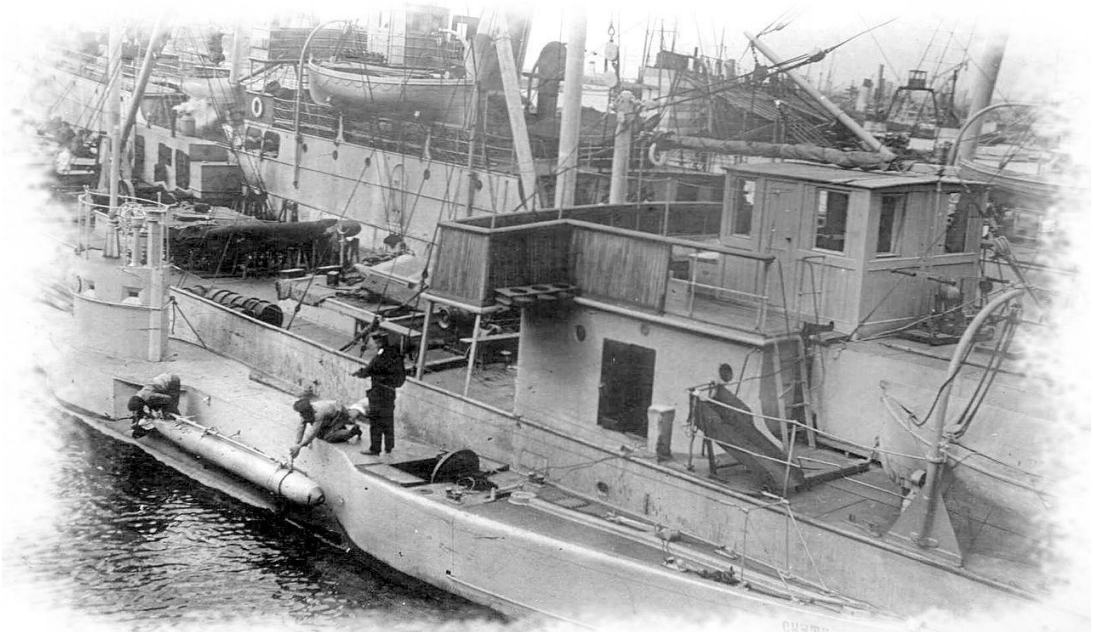


Подводная лодка «Скат» на рейде Севастополя.
1915 год, январь.



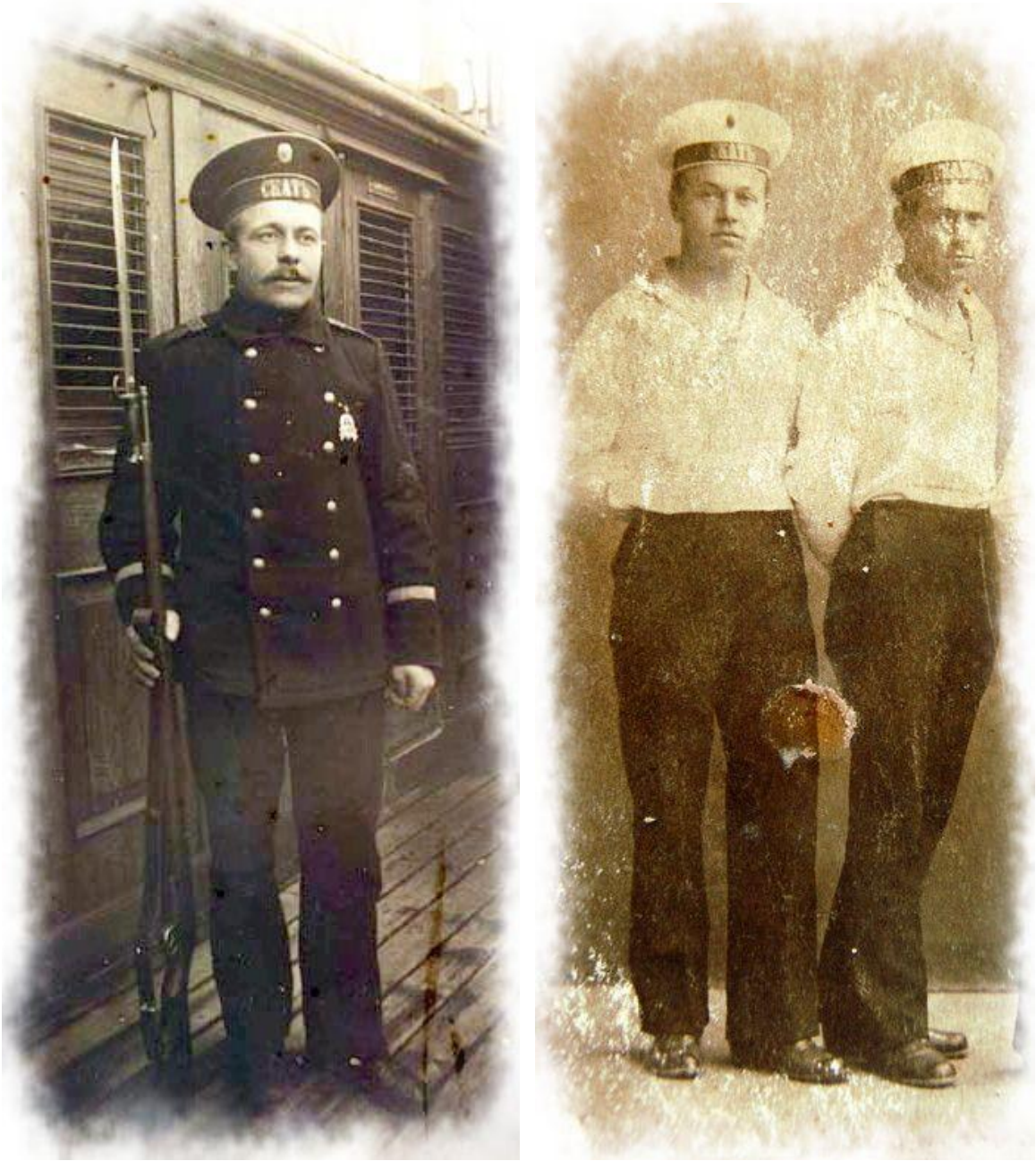
Подводная лодка «Скат» у борта линкора «Иоанн Златоуст»
Севастополь
1915 год

Подводная лодка «Скат» у борта линейного корабля.
(на прочной рубке накрашен Андреевский флаг, как опознавательный знак)
1916 - 1917 гг.



Подводная лодка «Скат» у плавбазы «Днестр»
Установка торпед
Севастополь
1916 год

Обед офицеров подводной лодки «Скат»
Справа – командир пл лейтенант М.М.Тьедер
Слева – поручик М.И.Горазеев
1915 год



Нижние чины
подводной лодки «Скат»

Подводная лодка «Скат» на грунте

Подводная лодка «Скат» на грунте

В корпусе подводной лодки «Скат»
на грунте

Историческая справка
подводной лодки
«Скат»

1904 год март
Заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге как миноносец

1904 год 31 мая
Получила наименование «Скат»

1904 год 5 июня
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 21 августа
Спущена на воду

1904 год октябрь
С 6.10 начались занятия (на ПЛ без аккумуляторов, которые были отправлены уже во Владивосток). Пробное погружение

1904 год 26 - 27 октября
Погружена на транспортеры;

1904 год 1 - 2 ноября
Отправлена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток

1904 год 12 - 13 декабря
Прибытие во Владивосток

1905 год 1 января
Зачислена в Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров

1905 год 29 марта
Окончательно собрана

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год
Участвовала в Русско-японской войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого

1905 год 3 апреля
Введена в стой. Первый выход в море с целями учебно-боевой подготовке

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 13 июня
Начало торпедной подготовки. За все время подготовки было выпущено 10 торпед (6-удачно, 3-пошли по кривой, 1-зарылась)

1905 год - 1906 год зима
Зимовка во Владивостоке

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год
Модернизирована на Механическом заводе во Владивостоке (установлены усовершенствованные средние рубки с командным мостиком, изготовленные Балтийским заводом)

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1906 год - 1907 год зима
Зимовка во Владивостоке

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября
На маневрах произвела успешную учебную атаку крейсера "Аскольд" в заливе Стрелок

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год 2 декабря
Поднята на плавучий док для зимовки во Владивостоке

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год 19 октября
На сравнительных испытаниях в Амурском заливе совместно «Фельдмаршал граф Шереметьев» обеспечивала испытания устройства для работы двигателя на перископной глубине

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 24 торпеды

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке в плавдоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год
Прошла модернизацию и капитальный ремонт во Владивостоке на Механическом заводе (снятие бензонасосов и установка дизелей)

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 1-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год осень - зима
Подготовка к транспортировке и доставка в Севастополь по железной дороге

1915 год январь
Перечислена в состав ЧФ

1915 год июнь
Вошла в состав 3-го Дивизиона Бригады ПЛ ЧФ

1915 год - 1917 год 3 декабря
Участвовала в 1-й мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма и на подходах к Севастополю). Была довооружена одним 47-мм орудием Уничтожила 6(7?) парусников;

1915 год 25 - 28 июня
Находилась на позиции у о-ва Фидониси

1915 год 12 - 15 июля
Находилась на позиции у Фиолента

1915 год 23 - 24 июля
Находилась на позиции у Ялты

1915 год 29 июля
Находилась на позиции у Фиолента

1915 год 2 - 8 августа
Совершила переход из Севастополя к Зунгулдаку на буксире судна обеспечения (элпидфора) с задачей блокады порта. В районе порта действовала самостоятельно. Судов противника не встретила и вернулась в базу также на буксире

1915 год 18 - 19 августа
Находилась на позиции у Зунгулдака

1915 год 19 - 30 сентября
Находилась на позиции у Ялты

1915 год 1 - 3 октября
Находилась на позиции у Ялты

1915 год 8 - 18 октября
Находилась на позиции у Ялты

1916 год 15 - 27 января
Совершила плавание из Одессы по Черному морю до Очаковского гирла Дуная, по Дунаю со стоянками в Вилково, Килии, Измаиле до Рени и обратно. ПЛ шла на буксире разных судов - от канлодк до речного катера, иногда помогая им своей машиной. Целью похода было определить боевые возможности ПЛ при плавании в реке. Определены как неудовлетворительные (сильное течение, малые глубины, узкий фарватер)

1916 год 22 июня
Вышла на позицию перед главной базой флота на буксире портового судна «Днепровец»

1916 год 23 - 24 июня
Переведена совместно с ПЛ **"Налим"** из Ризе в Трапезунд для постоянного базирования

1916 год 24 - 27 июня
Вышла на позицию у Восточного Анатолийского побережья в районе Гиресуна. Уничтожила артогнем барк и 5 фелюг

1916 год август
В конце месяца совместно с подводной лодкой «Налим» возвращена в Севастополь. Буксировка осуществлялась попутными транспортами

1916 год осень
Входила в состав 4-го Дивизиона Бригады подводного плавания ЧФ. Базировалась на Балаклаву. Обеспечивала филиал УОПП

1917 год 26 октября
Перешла в подчинение Черноморскому Центрофлоту

1917 год 3 декабря
Между Россией и германо-турецким командованием было заключено перемирие на Черном море. Прекращение военных действий

1918 год февраль
Выведена из боевого состава, законсервирована и сдана к Севастопольскому военному порту на хранение

1918 год 1 - 2 мая
Захвачена в Севастополе германскими оккупантами. Поступила в управление Германского Адмиралтейства

1918 год 24 ноября

После капитуляции Турции и Германии, и оставления Севастополя германскими частями, захвачена в Севастополе англо-французскими интервентами. Перешла под контроль союзного англо-французкого командования

1918 год ноябрь

Передана союзниками представителям Белого движения. Предназначалась к ликвидации

1919 год 16 апреля

В ожидании эвакуации из Севастополя и во избежание внезапного захвата ПЛ частями Красной Армии, по распоряжению союзного командования выведена на рейд в Северную бухту и вместе с другими 11 подводными лодками поставлена на одну бочку

1919 год 26 апреля

Без ведома командования русской Добровольческой армии, по приказу английского командования затоплена на внешнем рейде Севастополя

2008 год

После технических погружений дайверов на Севастопольском рейде, было обнаружено несколько подводных лодок, лежащих на грунте

2009 год сентябрь

Для точной идентификации ПЛ было необходимо расчистить носовую часть, где согласно старым фотографиям должны быть выпуклые бронзовые буквы с наименованием корабля. Эту непростую работу удалось выполнить только в конце сентября, в рамках Черноморского этапа экспедиции на судне "Картеш", которое в Крыму работало под эгидой Департамента подводного наследия АН Украины, и в организации которого принимал самое активное участие дайв-клуб "Black Sea Wreck Club" (Севастополь, Украина). Расчистку носовой части корпуса и фотосъёмку на 70-метровой глубине выполнили дайверы клуба «Black Sea Wreck Club» А.Быков и А.Бондарь. На правой части корпуса некоторые буквы не сохранились, но на левом борту удалось прочитать название подводной лодки и однозначно ее идентифицировать как подводная лодка «Скат»

2012 год март

В СМИ появилась информация о том, что в г.Севастополе в районе мыса Фиолент состоится поднятие с 76-метровой глубины подводной лодки Российского императорского флота «Скат». По данным директора департамента подводного наследия Института археологии НАН Украины Сергея Воронова, в виду того, что лодка сохранилась хорошо, из нее запланировано сделать музей. Проект музея уже находится на рассмотрении у Президента Украины, осталось согласовать некоторые технические вопросы. Стоимость проекта - около миллиона гривен. Для подъема подводной лодки предполагается привлечь силы и средства Черноморского флота России, а разместить Подводную лодку-музей планировалось в Балаклаве.

Подводная лодка
«Налим»

Подводная лодка в апреле 1904 года заложена на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге как подводный миноносец. 31 мая 1904 года Высочайшим Указом присвоено наименование «Налим».

В мае 1905 собрана и введена в строй. Несколькими днями позже произошёл взрыв одного из аккумуляторов из-за искрения при смене предохранителя. В 1906 году «Налим» переклассифицирован в подводную лодку, прошла модернизацию — получила среднюю рубку, прибывшую с завода-изготовителя.

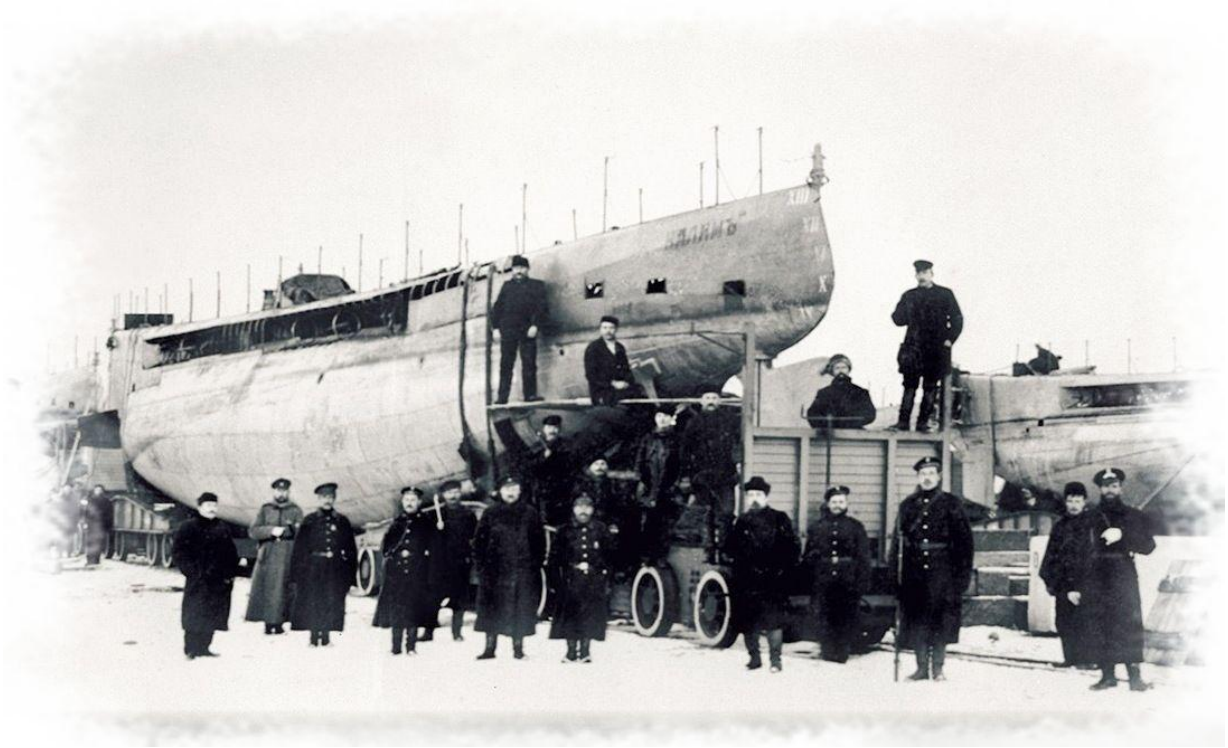
20 апреля 1906 года на подводной лодке произошёл взрыв бензиновых паров и пожар, жертв не было.

В 1910 - 1914 гг. подводная лодка базировалась на Владивосток, в ходе летних кампаний совершала переходы в бухту Разбойник и далее в залив Стрелок. В 1913 году во Владивостоке прошла капитальный ремонт с заменой бензиновых двигателей на 160-сильный дизель.

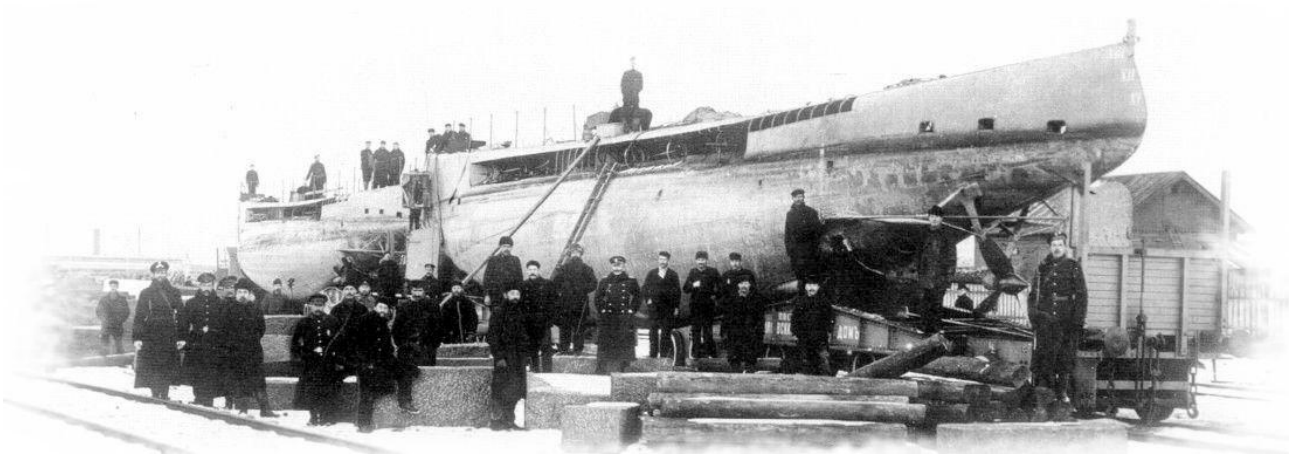
В 1914 году, после начала Первой мировой войны, перешла во Владивосток, приняла полные запасы и боеприпасы. Осенью - зимой переведена на Чёрное море, в июне 1915 года вошла в состав 3-го дивизиона подводных лодок Черноморского флота. Получила пятиствольное 47-мм зенитное орудие системы Гочкиса, выходила на патрулирование и дозорную службу у берегов Крыма. В июне 1915 года совершила две безрезультатные торпедные атаки.

В 1916 - 1918 годах использовалась в качестве учебной, с февраля 1918 года выведена из боевого состава, сдана на хранение. В том же году была захвачена англо-французскими войсками, потом передана Вооруженным Силам Юга России, предназначалась к утилизации. В 1919 году затоплена близ Севастополя.

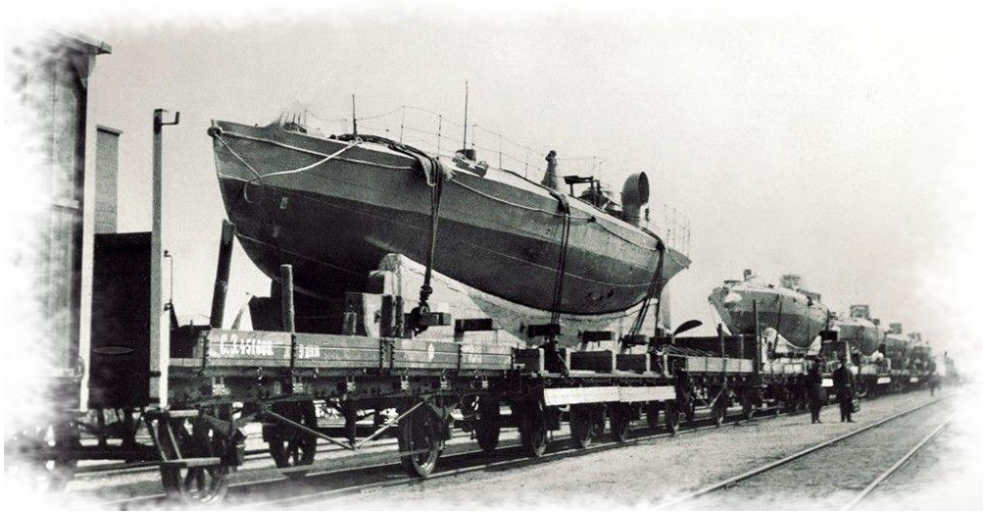
Обнаружена ЭПРОНом в 1932 году, поднята в целях тренировки водолазов и испытания новых понтонов, в 1933 году разделана на металл.



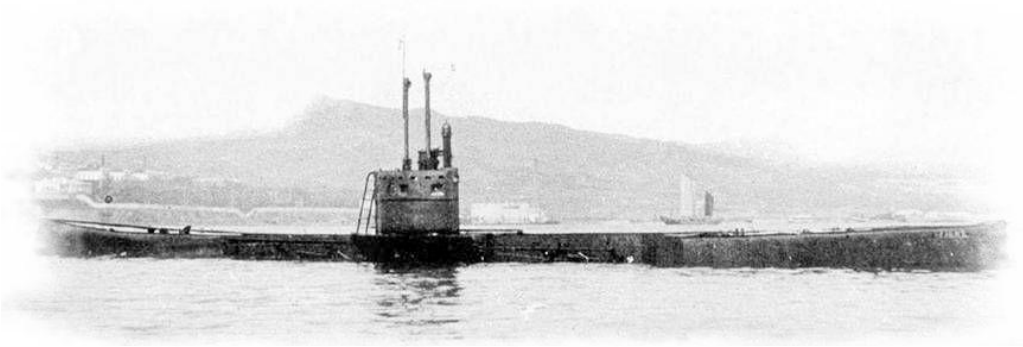
Миноноска «Налим» перед отправкой на Дальний Восток
1904 год

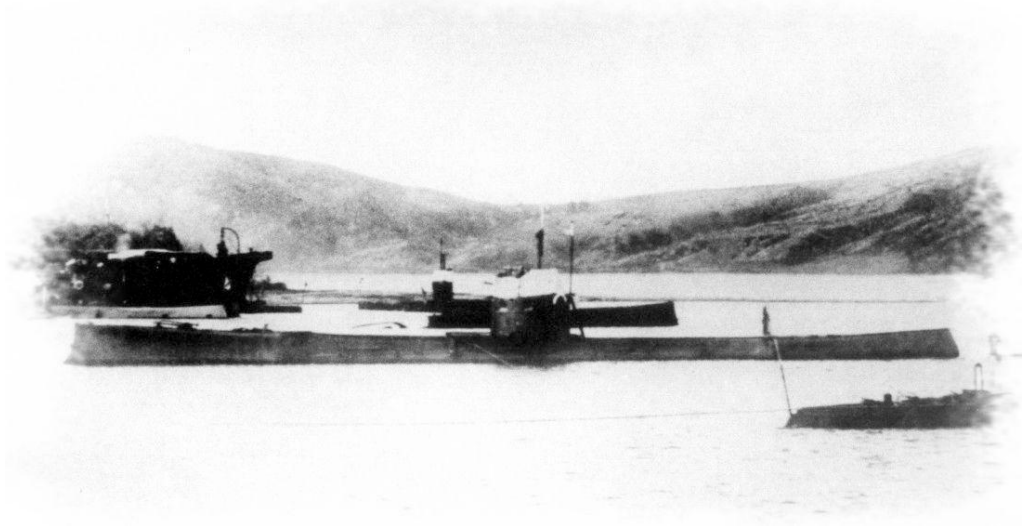


Миноноски «Налим» и «Касатка»
перед отправкой на Дальний Восток
1904 год



Миноноски на железнодорожных платформах
по пути на Дальний Восток





Подводная лодка «Налим»
во Владивостоке

Историческая справка
подводной лодки
«Налим»

1904 год апрель
Заложена на Балтийском заводе как миноносец

1904 год 31 мая
Получила наименование «Налим»

1904 год 17 июля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 26 августа
Спущена на воду

1904 год октябрь
С 6.10 начались занятия (на ПЛ без аккумуляторов, которые были отправлены уже во Владивосток). Пробное погружение

1904 год 26 - 27 октября
Погружена на транспортеры

1904 год 1 - 2 ноября
Отправлена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток

1904 год 12 - 13 декабря
Прибытие во Владивосток

1905 год 1 января
Зачислена в Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров

1905 год 7 мая
Окончательно собрана и введена в строй. Начала учебно-боевая подготовку

1905 год 9 мая
Взорвался один из аккумуляторов (от искры, возникшей при смене предохранителя)

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год май - август
Разрушения оказались настолько значительными, что ПЛ встала в ремонт на 4 месяца. Участия в боевых действиях не принимала

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год - 1906 год зима
Зимовка во Владивостоке

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год
Модернизирована (установлены усовершенствованные средние рубки с командным мостиком, изготовленные Балтийским заводом)

1906 год 20 апреля
При стоянке во Владивостоке произошел взрыв паров бензина, перешелший в пожар. Обошлось без жертв и серьезных последствий

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1906 год - 1907 год зима
Зимовка во Владивостоке

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября
На маневрах не смогла занять позицию для учебной атаки крейсера «Аскольд» из-за плохих погодных условий

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 30 торпед, в цель попало – 17

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год
Прошла модернизацию и капитальный ремонт во Владивостоке (снятие бензомоторов и установка дизелей)

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 1-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год осень - зима
Подготовка к транспортировке и доставка в Севастополь по железной дороге

1915 год январь
Перечислена в состав ЧФ

1915 год июнь
Вошла в состав 3-го Дивизиона Бригады ПЛ ЧФ

1915 год - 1917 год 3 декабря
Участвовала в 1-й мировой войне (несение позиционной и дозорной службы у берегов Крыма и на подходах к Севастополю). Была довооружена одним 47-мм орудием

1915 год 7 - 10 июня
Находилась в крейсерстве у Анатолийского берега в районе Кимели-Меленсу. 9.6 находясь под ружейным обстрелом с берега, промахнулась торпедой по пароходу в районе селения Акче-Шары. 10.6 также не попала в другой пароход

1915 год 18 - 20 августа
Находилась на позиции у Зунгулдака

1915 год 21 сентября
При нахождении в боевом походе безуспешно пыталась атаковать подводную лодку противника (ПЛ уклонилась погружением)

1916 год 23 - 24 июня
Переведена совместно с подводной лодкой «Скат» из Ризе в Трапезунд для постоянного базирования

1916 год август
В конце месяца совместно с подводной лодкой «Скат» возвращена в Севастополь. Буксировка осуществлялась попутными транспортами

1916 год осень
Входила в состав 4-го Дивизиона Подводной Бригады ЧФ. Базировалась на Балаклаву. Обеспечивала филиал УОПП

1917 год 26 октября
Перешла в подчинение Черноморскому Центрофлоту

1917 год 3 декабря
Между Россией и германо-турецким командованием было заключено перемирие на Черном море. Прекращение военных действий

1918 год февраль
Выведена из боевого состава, законсервирована и сдана к Севастопольскому военному порту на хранение

1918 год 1-2 мая
Захвачена в Севастополе германскими оккупантами. Поступила в управление Германского Адмиралтейства

1918 год 24 ноября
Захвачена в Севастополе англо-французскими интервентами. Перешла под их контроль

1918 год ноябрь
Передана союзниками представителям Белого движения. Предназначалась к ликвидации

1919 год 16 апреля
В ожидании эвакуации из Севастополя и во избежание внезапного захвата ПЛ частями Красной Армии, по распоряжению союзного командования выведена на рейд в Северную бухту и вместе с другими 11 подводными лодками поставлена на одну бочку

1919 год 26 апреля
Без ведома командования русской Добровольческой армии, по приказу английского командования затоплена на внешнем рейде Севастополя

1932 год
Обнаружена водолазами ЭПРОНа при проведении тренировочных спусков на глубине 57 метров вместе с лежащими недалеко лодками «Судак» и «Лосось». Корпуса лодок почти до половины находились в грунте. Подъем «Налима», также как и подъемы «Судака» и «Лосося», проводился с учебными целями для тренировки водолазов и отработки технологии использования новых 40-тонных мягких понтонов. Подъемный вес «Налима» оценили в 100 тонн и для его подъема требовалось четыре 40-тонных понтона (с учетом силы присоса). В отличие от «Судака» и «Лосося» на этой подводной лодке не было подъемных рымов, поэтому для закрепления понтонов использовали входной, торпедопогрузочный и рубочный люки. Все они находились в носовой части лодки. Для закрепления кормового понтона использовали обнаруженный водолазами стальной строп, видимо применявшийся ранее для подъема лодки на стенку. Сначала решили проверить прочность этого стропа, который из-за длительного нахождения в воде покрылся ржавчиной. Для испытания стропа к нему закрепили на небольшой глубине 40-тонный понтон и несколько раз полностью продули его. Строп все испытания выдержал и его признали годным к использованию. Первые три попытки подъема оказались неудачными. Понтоны всплывали на поверхность и, продержавшись некоторое время, тонули. Успеха удалось добиться только после того, как изменили порядок продувки понтонов, сместив центр подъемных сил в кормовую оконечность лодки

1932 год декабрь
Отбуксирована в Севастополь на прибрежную отмель

1933 год весна
Сдана «Рудметаллторгу» для демонтажа и разделки на металл

Подводная лодка
«Дельфин»

Первая русская боевая подводная лодка 5 июля 1901 года заложена на вновь оборудованном стапеле Балтийского завода в Санкт-Петербурге как «миноносец № 113». В 1902 году подобрана первая команда и зачислена в состав 8-го флотского экипажа;

В марте 1902 года «Миноносец №-113» был зачислен в списки флота как «Миноносец №-150».

В мае 1903 года «Миноносец № -150» был спущен на воду и начал подготовку к испытаниям на электромоторах.

8 июня 1903 года начались ходовые испытания, была развита скорость в пять узлов. Во время первого погружения удержать подводную лодку на заданной глубине не удалось и она воткнулась в грунт. После успешного всплытия по свидетельству мастерового М.В.Стецюра вышедшие из лодки Бубнов и Беклемишев сняли фуражки, перекрестились и кто-то из них произнёс: *«Ну, вот, слава Богу, и поплавали под водой…».*

По результатам испытаний гребной винт был заменён на винт регулируемого шага, увеличили площадь горизонтальных рулей. 21 июня Бубнов подал рапорт главному инспектору кораблестроения о результатах испытаний, на котором сделал пометку: *«К сведению господ членов и к делу. Начало сделано прекрасное».*

4 июля - 9 августа на миноносец были установлены бензиновый двигатель надводного хода, дополнительная осушительная помпа, рулевой мотор, рубочный люк был оборудован противовесом. 11 августа подводная лодка вышла на ходовые испытания под бензиновым двигателем, в результате чего сразу же была установлена необходимость переделки или замены гребного винта.

7 октября «Миноносец №-150» был отнесён к судам III ранга и вошёл в состав Балтийского флота.

14 октября 1903 года ходовые испытания были окончены, «Миноносец №-150» был поставлен на суше на территории Балтийского завода для зимовки. Во время зимнего периода продолжались доработки как корпуса, так и механизмов корабля.

31 мая 1904 года «Миноносец №-150» получил наименование «Дельфин».

16 июня 1904 года производились очередные занятия с подводниками у западной стенки Балтийского завода. Оставшийся за командира лейтенант А.Н.Черкасов, два офицера и тридцать четыре члена команды подводной лодки должны были пробыть три часа в подводном положении на глубине около 7 метров (22 фута). В конструкции «Дельфина» имелись недоработки. При погружении воздух, вытесняемый из подводной лодки, стравливался через рубочный люк. Командир подводной лодки держал крышку наготове и определял на глаз момент, когда пора ее захлопывать. В 9.30 после команды «Наполнить цистерны!» Черкасов опоздал с задраиванием люка, так как не учел, что корабль перегружен. Из-за его ошибки миноносец ушел под воду с незакрытым люком и затонул. Наверх успели выскочить три матроса, четвертый был прижат крышкой к комингсу, застрял и погиб, при этом через щель около 80-мм вовнутрь поступала вода. Попытка продуть цистерны не привела к всплытию, т.к. подводная лодка уже почти полностью заполнилась водой. Убрав тело погибшего, удалось закрыть люк, воздушная подушка составляла около трети метра. два офицера и семь членов команды сумели открыть люк и выплыть из подводной лодки. Лейтенант Черкасов и двадцать четыре нижних чина погибли. Черкасов имел возможность спастись, но отказался. Все спасенные матросы изъявили желание продолжить службу в Подплаве.

16 – 18 июня 1904 года к затонувшей подводной лодке был подведен подъемный кран. Во время подъема произошло два взрыва гремучей смеси (в 17.30 и 22.30), после второго взрыва работы прекратили и осушку и подъем корабля на поверхность для выгрузки тел произвели

уже утром 17 июня. 18 июня подводную лодку поставили на берег для аварийного ремонта. Погибшие подводники были похоронены на Смоленском православном кладбище.

В июне – августе 1904 года ремонт и доработка подводной лодки.

В сентябре – октябре 1904 года - испытания в Финском заливе и кронштадском рейде.

18 октября 1904 года после испытаний и учебной стрельбы минами подводная лодка перешла к Балтийскому заводу. Началась непосредственная подготовка к перевозке на Дальний Восток. 15 ноября 1904 год «Дельфин» отправлена по железной дороге во Владивосток для участия в Русско-японской войне.

Вместе с подводными лодками «Сом» и «Касатка», «Дельфин» неоднократно принимала участие в Боевом патрулировании в районе бухты Преображения, но встреч с японскими кораблями не было.

5 мая для проведения ремонтных работ на подводной лодке производили вентиляцию (для удаления паров бензина), тем не менее произошёл взрыв и «Дельфин» затонула (погиб один человек). При подъеме лодки произошёл взрыв гремучих газов и при следующих подъемах эти взрывы повторялись. Капитальный ремонт подводной лодки закончился в конце 1905 года, уже после окончания Русско-Японской войны.

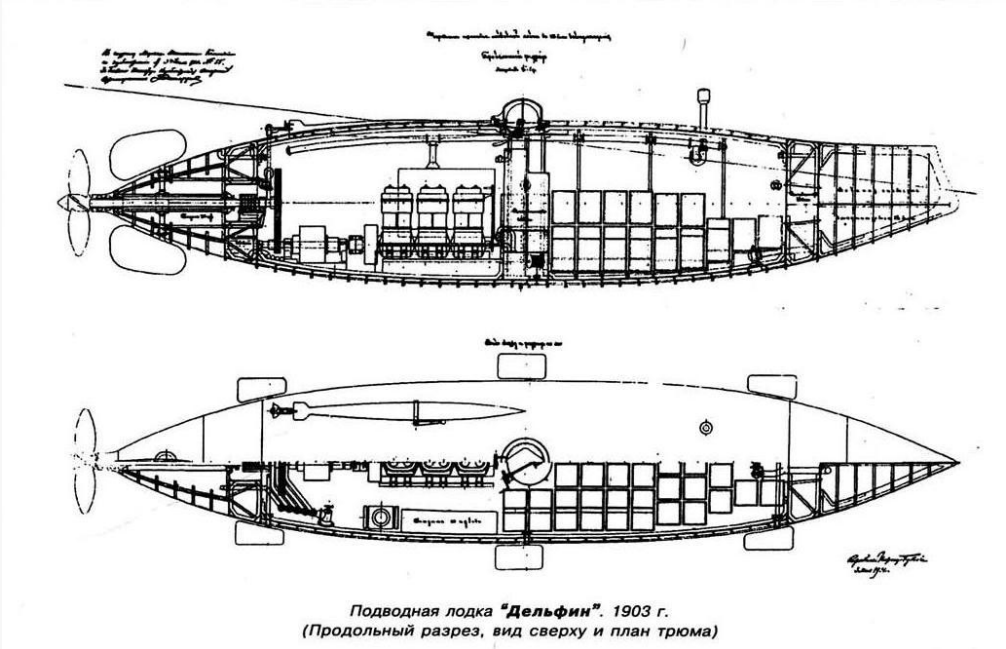
9 декабря 1914 года при зарядке аккумуляторных батарей транспорта «Ксения» на подводной лодке произошёл взрыв. До мая 1916 года подводная лодка была в составе отряда подводных лодок Сибирской флотилии.

22 мая подводную лодку отправили из Владивостока в Вологду по железной дороге, перегрузили на баржу и доставили в Александровск (Полярный).

4 июня 1916 года подводная лодка «Дельфин» прибыла по железной дороге из Владивостока в Котлас, 9 июня её перевезли в Архангельск на барже. 9 июля «Дельфин» на буксире парохода была переведена из Архангельска в Александровск. В сентябре «Дельфин» вместе с подводной лодкой №-1 прибыла в распоряжение флотилии Северного Ледовитого океана и с 8 сентября была зачислена в её состав.

С 16 февраля 1917 года «Дельфин» зачислен в отряд судов охраны Кольского залива, 20 апреля командование приняло решение перевести подводную лодку в разряд учебных и использовать для подготовки команд заказанных в США подводных лодок проекта «АГ».

2 августа подводная лодка «Дельфин» закончила кампанию 1917 года и 10 августа в связи с полным износом большинства механизмов подводной лодки её разоружили, корпус сдали порту для разделки на металл. Несколько лет корпус подводной лодки «Дельфин» пролежал на осушке и был утилизирован в 1920 году.



Подводная лодка **"Дельфин"**. 1903 г.
(Продольный разрез, вид сверху и план трюма)

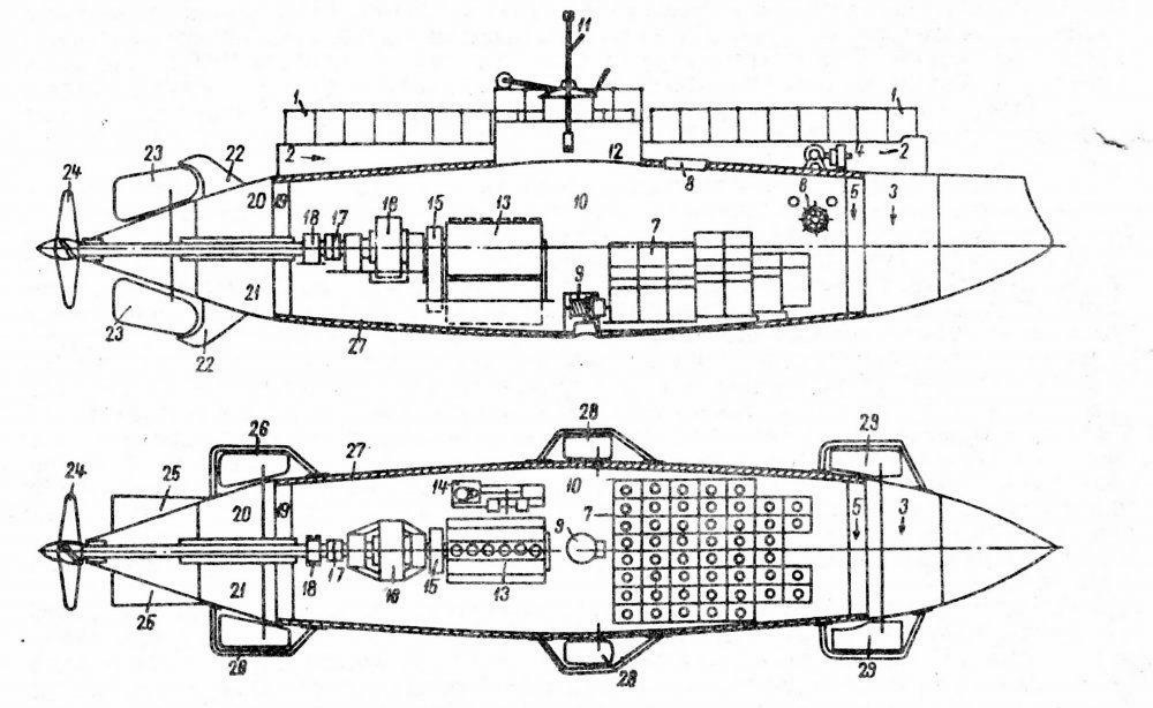
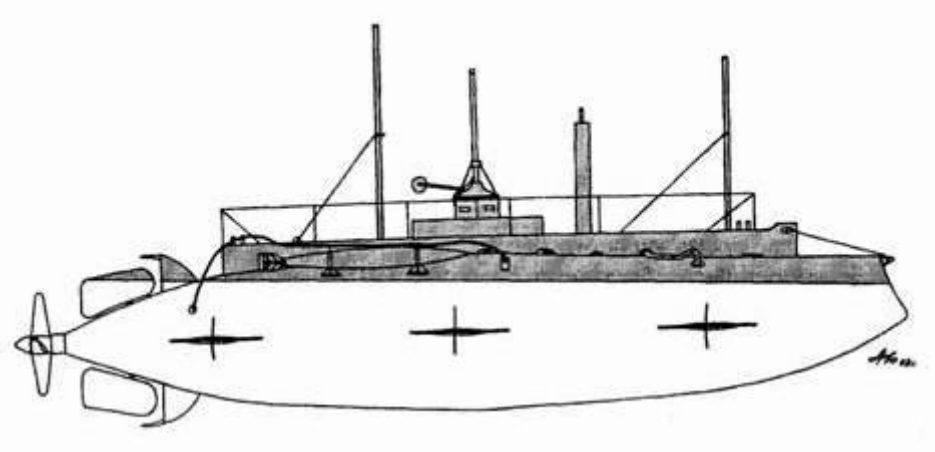
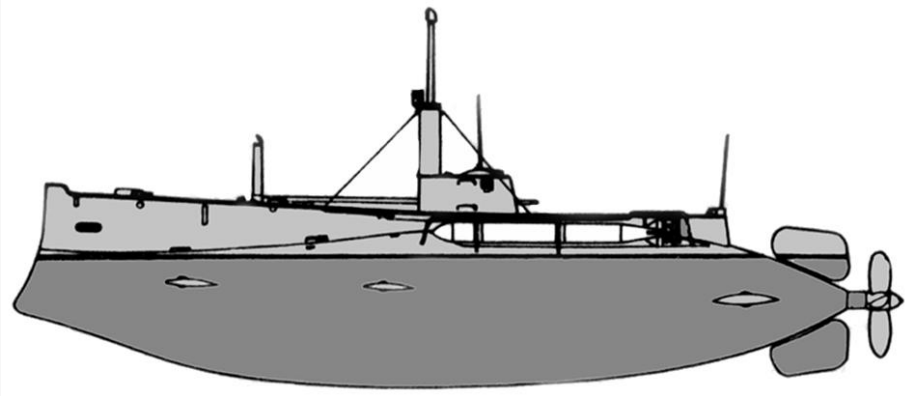


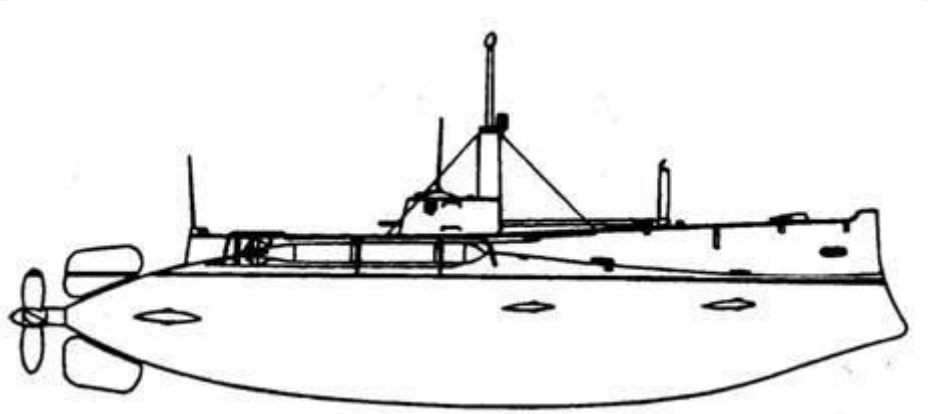
Схема общего расположения подводной лодки «Дельфин»:

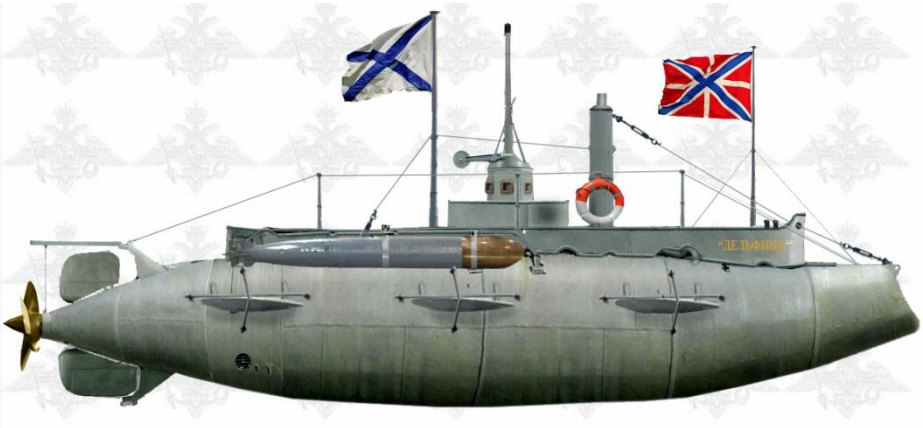
1 – леера; 2 – надстройка; 3 – носовая цистерна главного балласта; 4 – шпиль надводного якоря; 5 – носовая дифферентная цистерна; 6 – пост управления носовыми горизонтальными рулями; 7 – аккумуляторная батарея; 8 – люк для погрузки аккумуляторов; 9 – выгородка для подводного якоря; 10 – внутренний объем прочного корпуса; 11 – перископ; 12 – прочная рубка; 13 – бензиновый мотор; 14 – компрессор и трюмная помпа с общим электроприводом; 15 – передача на вал от моторов; 16 – гребной электродвигатель; 17 – кулачковая муфта; 18 – упорный подшипник; 19 – кормовая дифферентная цистерна; 20 – дейдвудная труба; 21 – кормовая цистерна главного балласта; 22 – ограждение вертикального руля; 23 – вертикальный руль; 24 – гребной винт; 25 – горизонтальный стабилизатор; 26 – кормовые горизонтальные рули; 27 – прочный корпус; 28 – средние горизонтальные рули;29 – носовые горизонтальные рули.



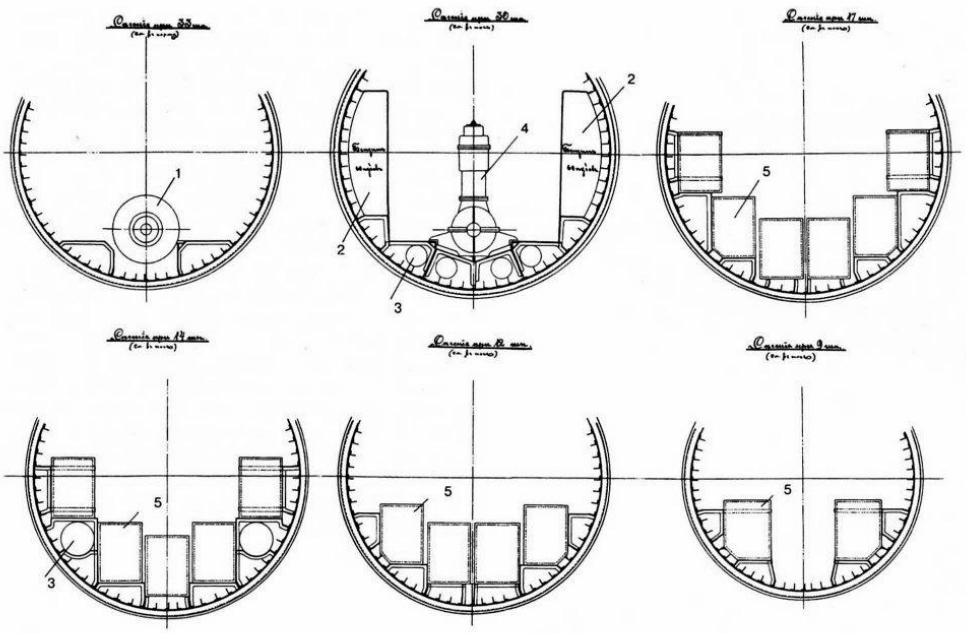
1903 год



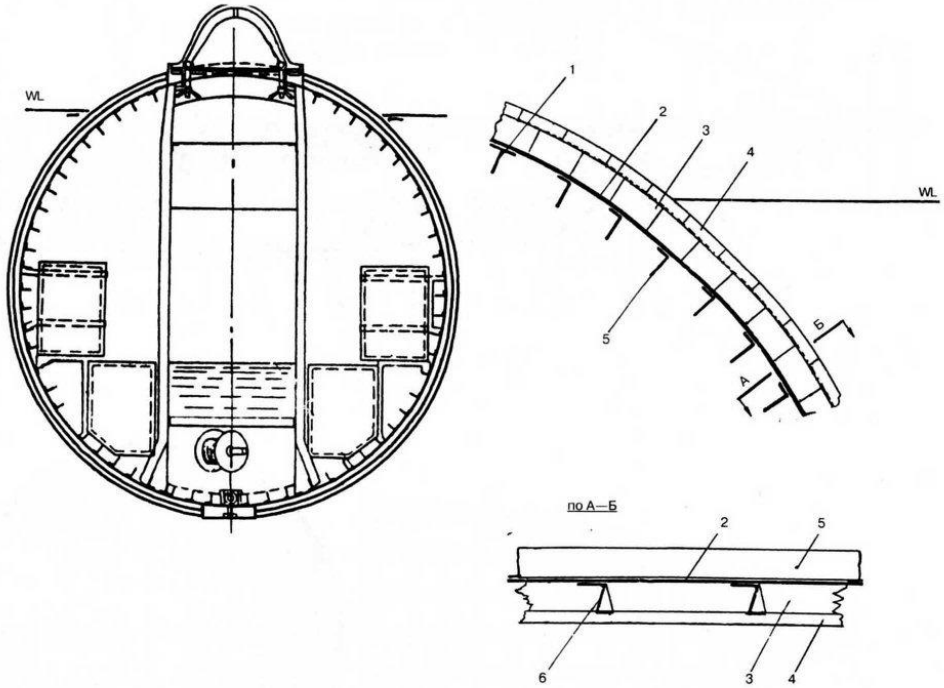




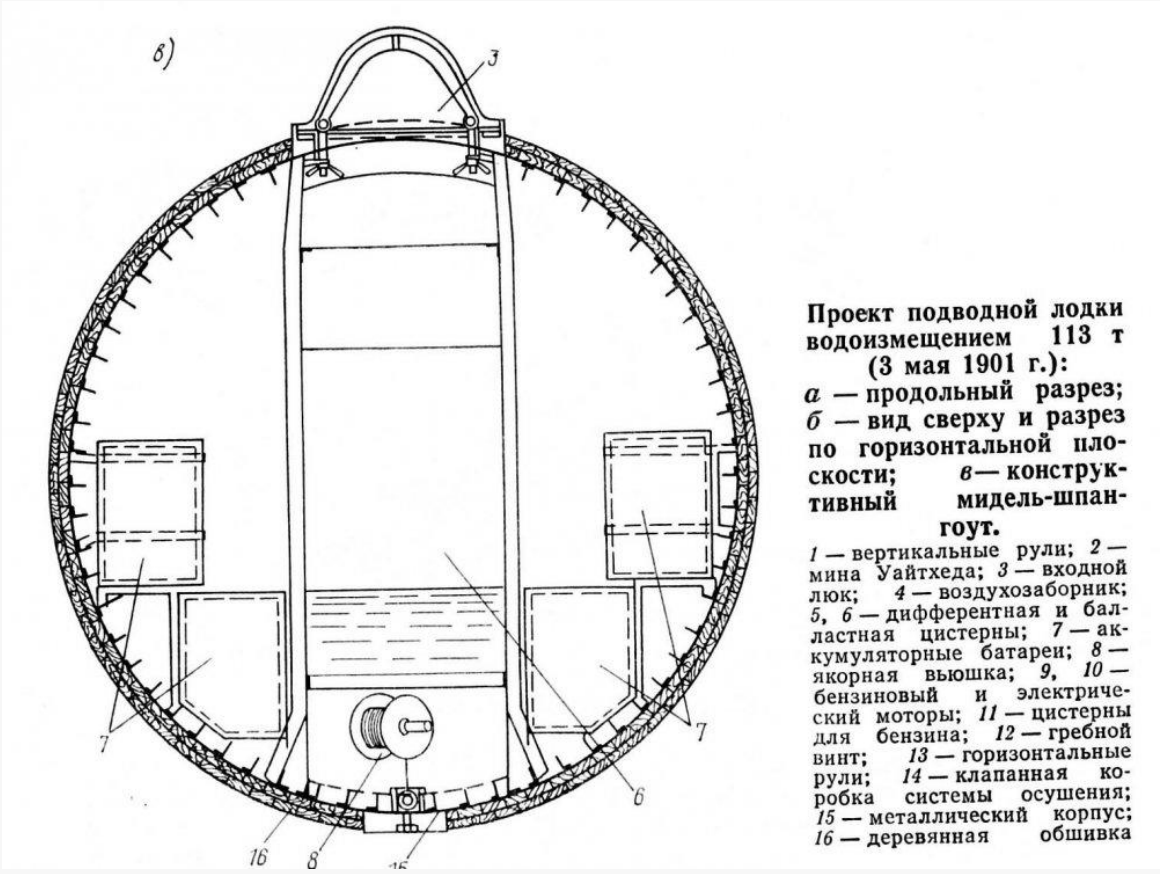
1914 год



Эскизный проект «подводной лодки в 113 тонн водоизмещения» («Дельфин»): поперечные сечения.
1 — гребной электродвигатель; 2 — бортовая топливная цистерна; 3 — баллоны воздуха высокого давления; 4 — бензиновый мотор; 5 — аккумуляторы типа «Моноблок».

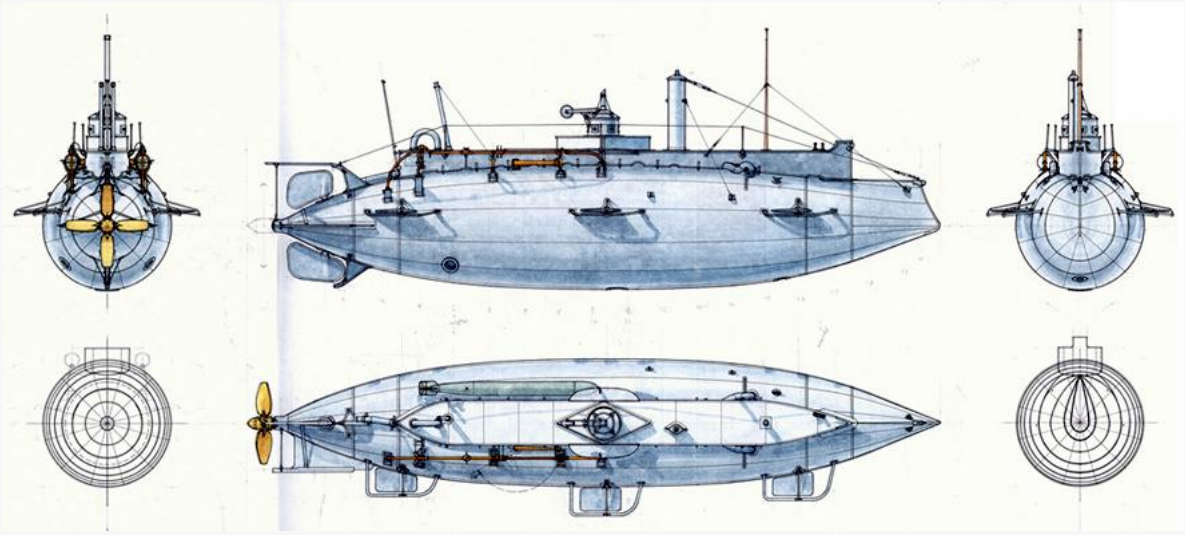


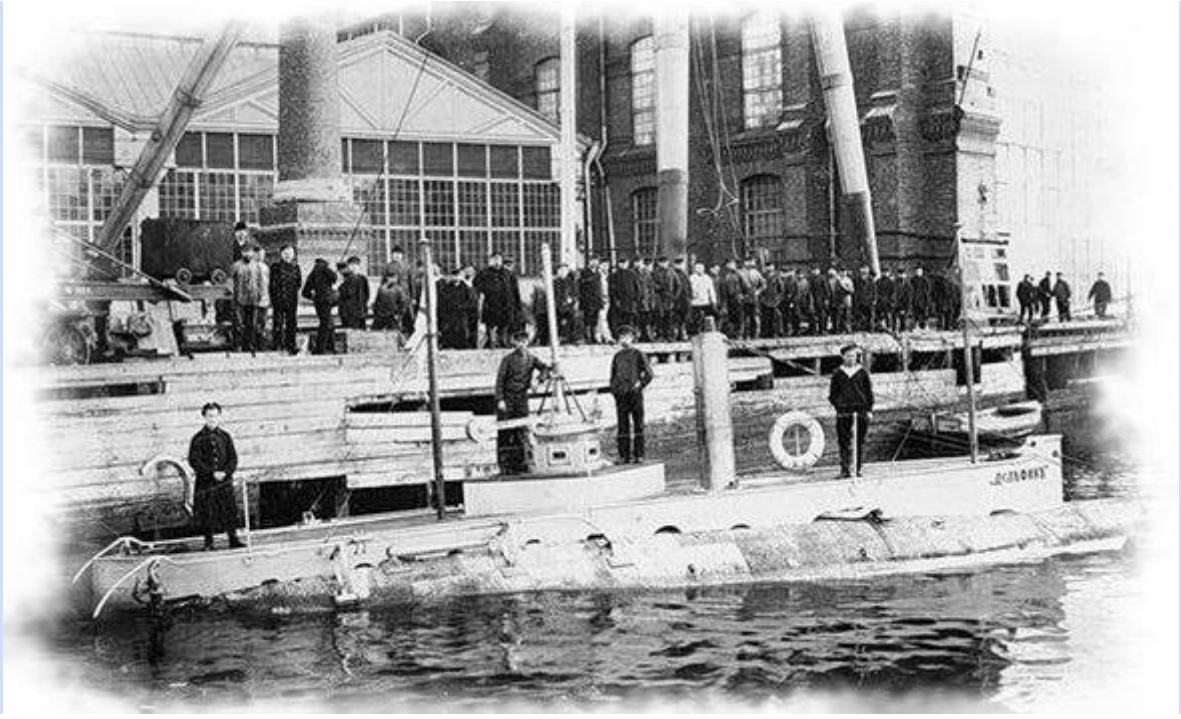
Эскизный проект «подводной лодки в 113 тонн водоизмещения» («Дельфин»): мидель-шпангоут и конструкция обшивки корпуса.
1 — усиленный стрингер таврового профиля; 2 — обшивка прочного корпуса; 3 — внутренний слой деревянной обшивки; 4 — наружный слой деревянной обшивки; 5 — внутреннее продольное ребро; 6 — наружный шпангоут Z-образного профиля



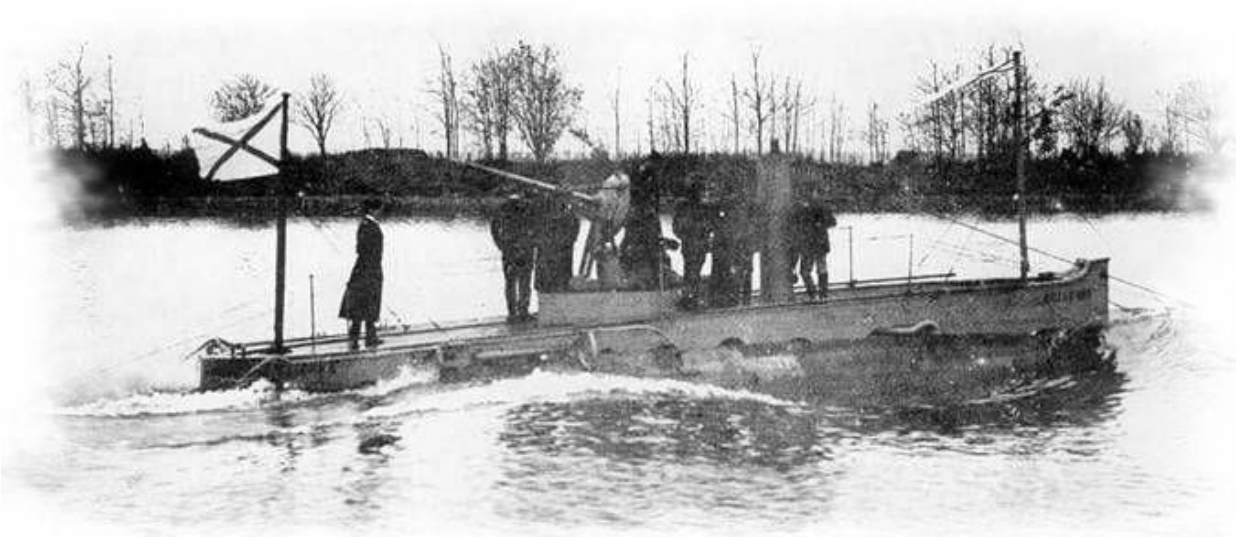
Проект подводной лодки водоизмещением 113 т (3 мая 1901 г.):
***а* — продольный разрез; *б* — вид сверху и разрез по горизонтальной плоскости; *в* — конструктивный мидель-шпангоут.**

1 — вертикальные рули; *2* — мина Уайтхеда; *3* — входной люк; *4* — воздухозаборник; *5*, *6* — дифферентная и балластная цистерны; *7* — аккумуляторные батареи; *8* — якорная вьюшка; *9*, *10* — бензиновый и электрический моторы; *11* — цистерны для бензина; *12* — гребной винт; *13* — горизонтальные рули; *14* — клапанная коробка системы осушения; *15* — металлический корпус; *16* — деревянная обшивка

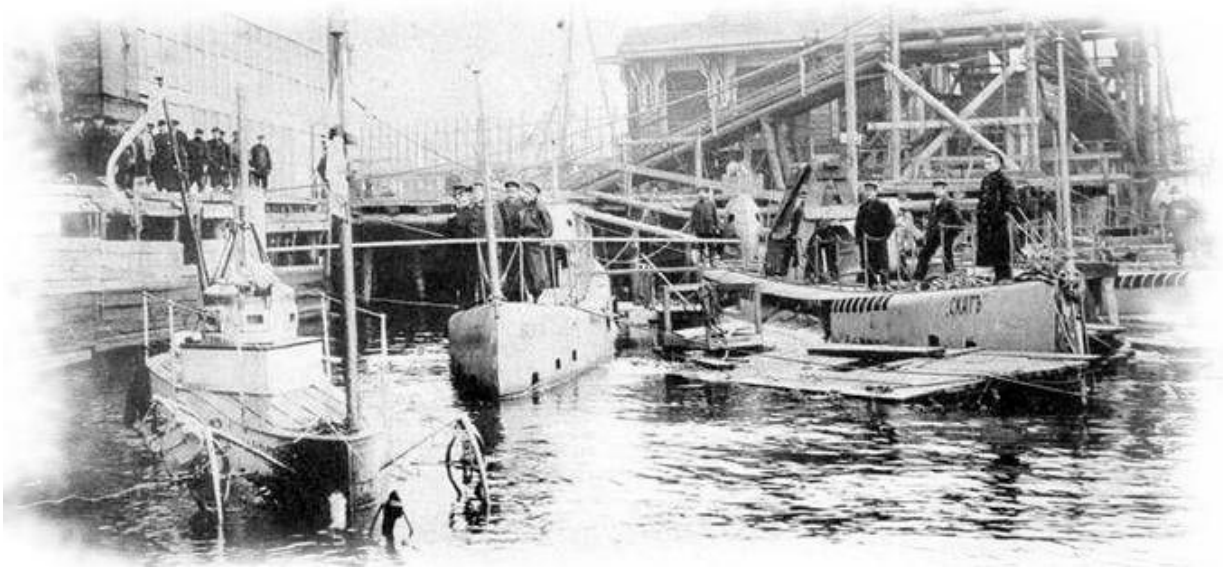


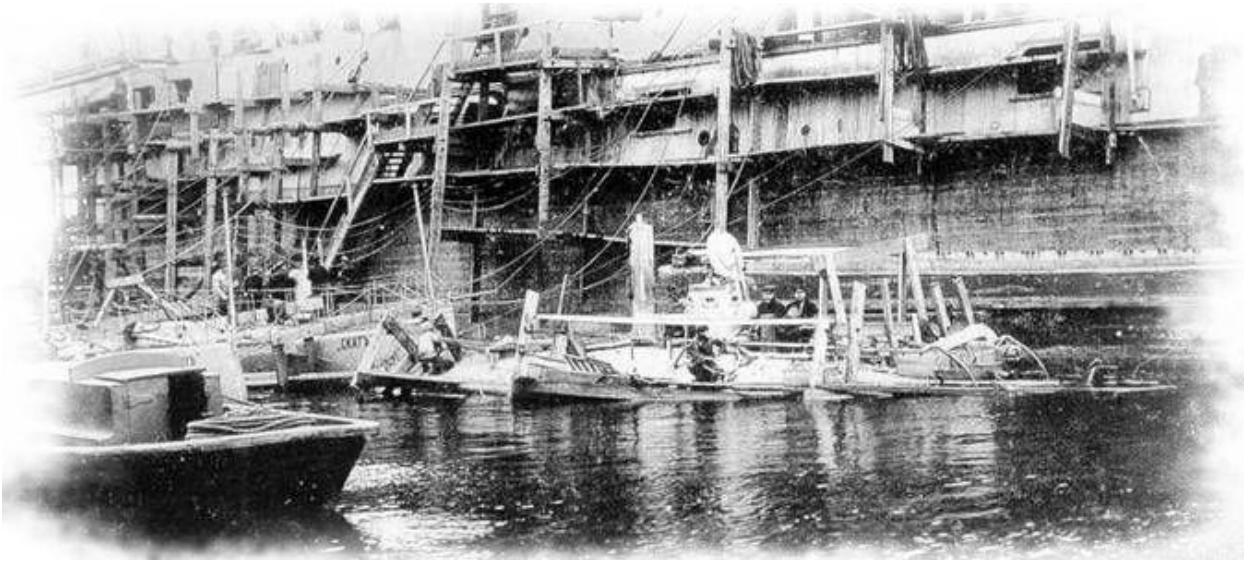


Подводная лодка «Дельфин»
у стенки Балтийского завода после спуска на воду
1903 год, май

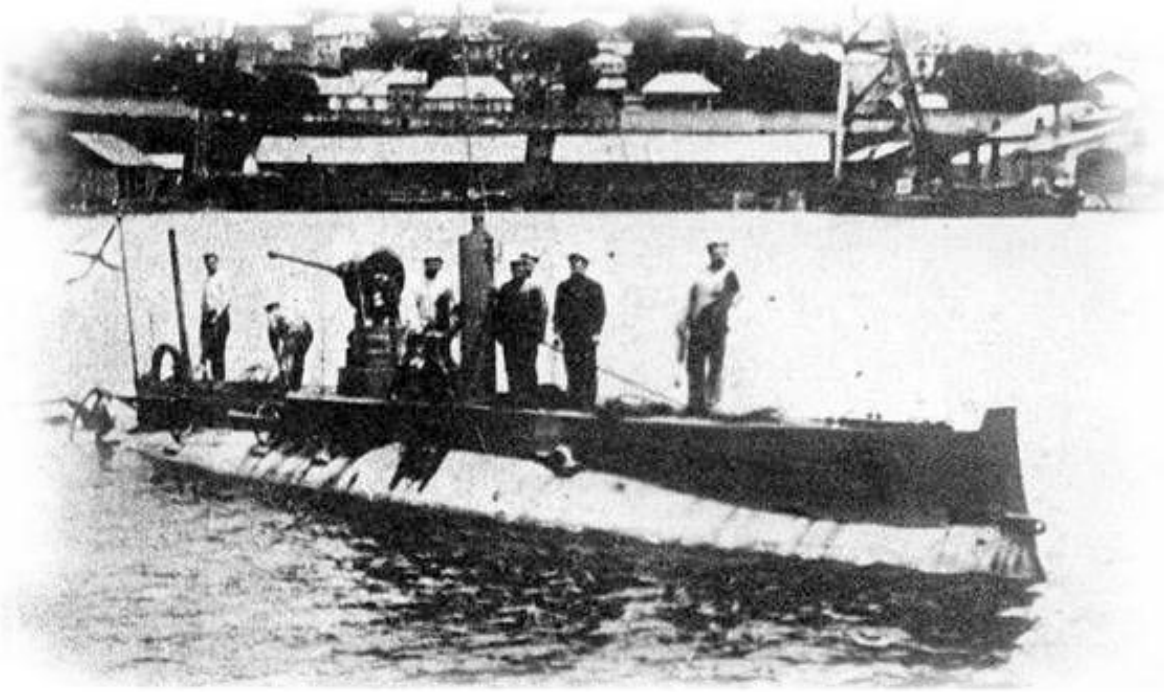


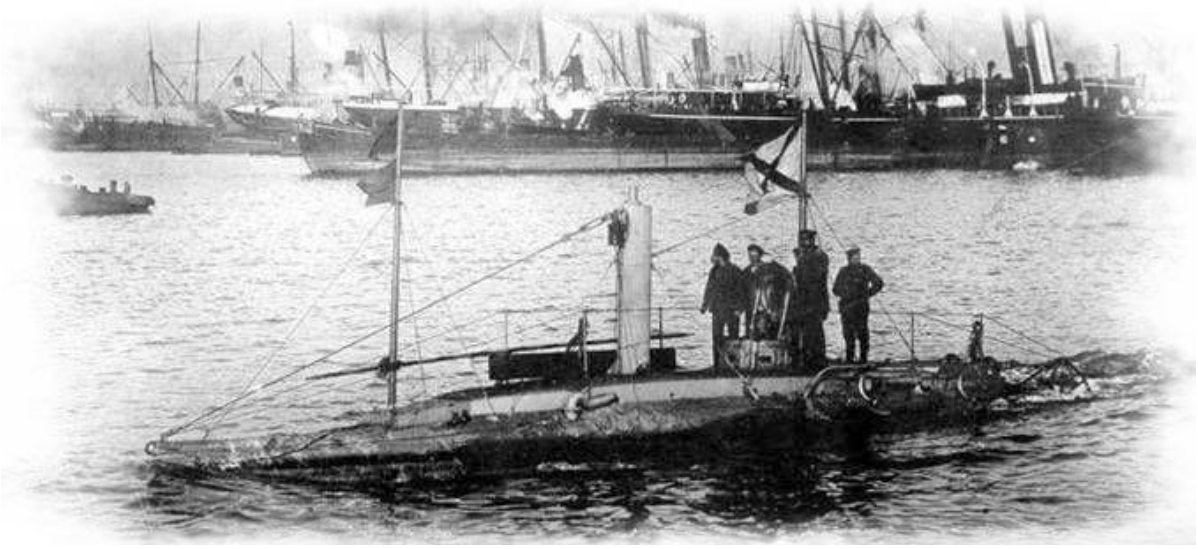
Подводная лодка «Дельфин»
уходит на ходовые испытания
1903 год, июнь



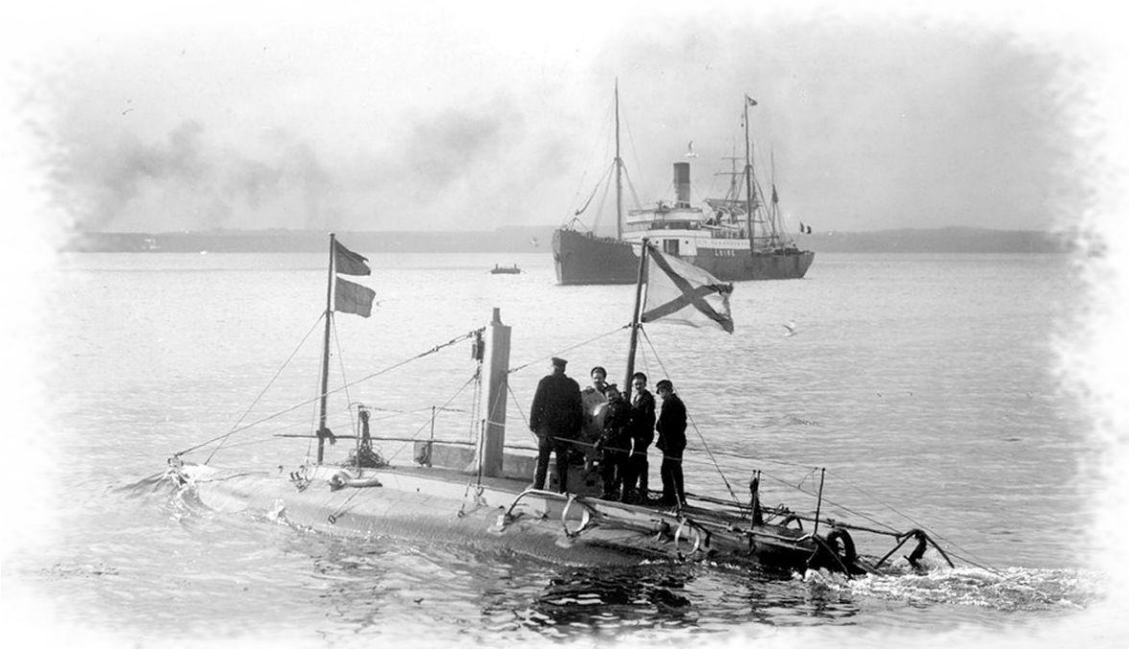


Подводная лодка «Дельфин»
на испытаниях
1903 год, июнь





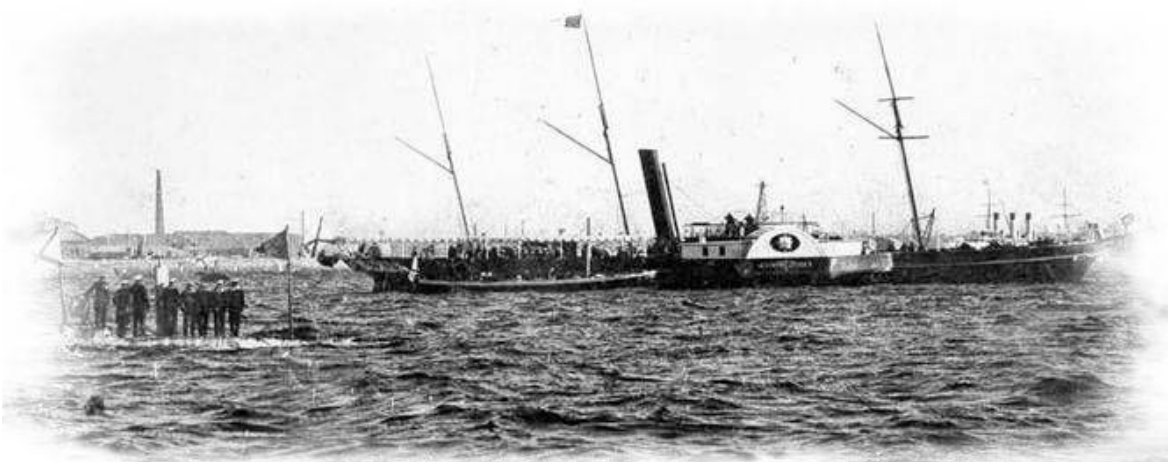
Подводная лодка «Дельфин»
на испытаниях
1904 год, лето

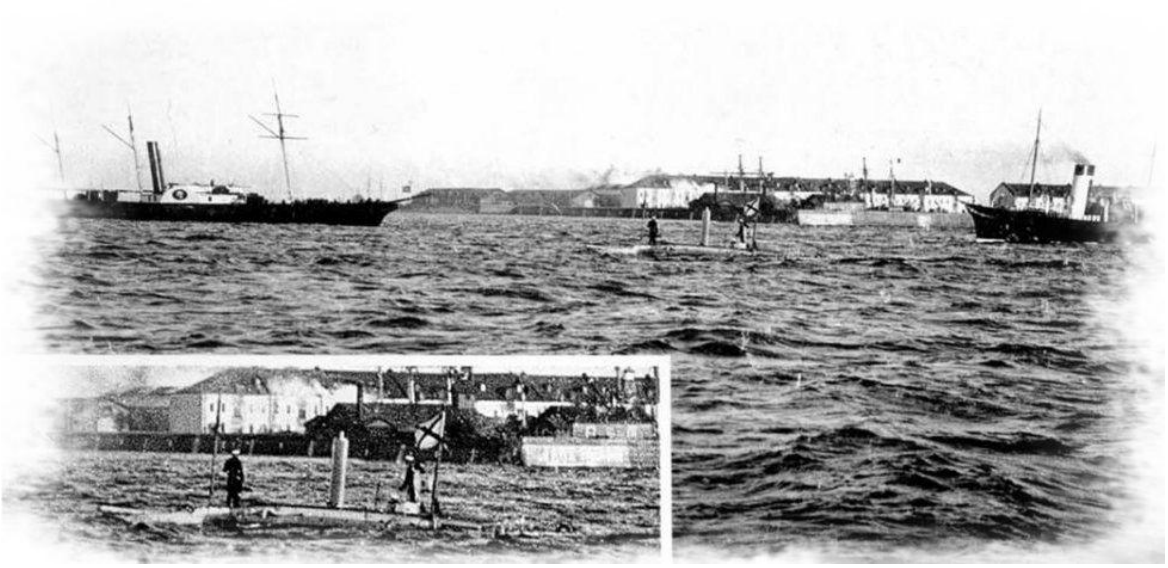


Подводная лодка «Дельфин» после модернизации
1904 год

Российский император Николай II
осматривает первую русскую подводную лодку «Дельфин»
и слушает доклад капитана II ранга М.Н.Беклемишева
16 августа 1903 года

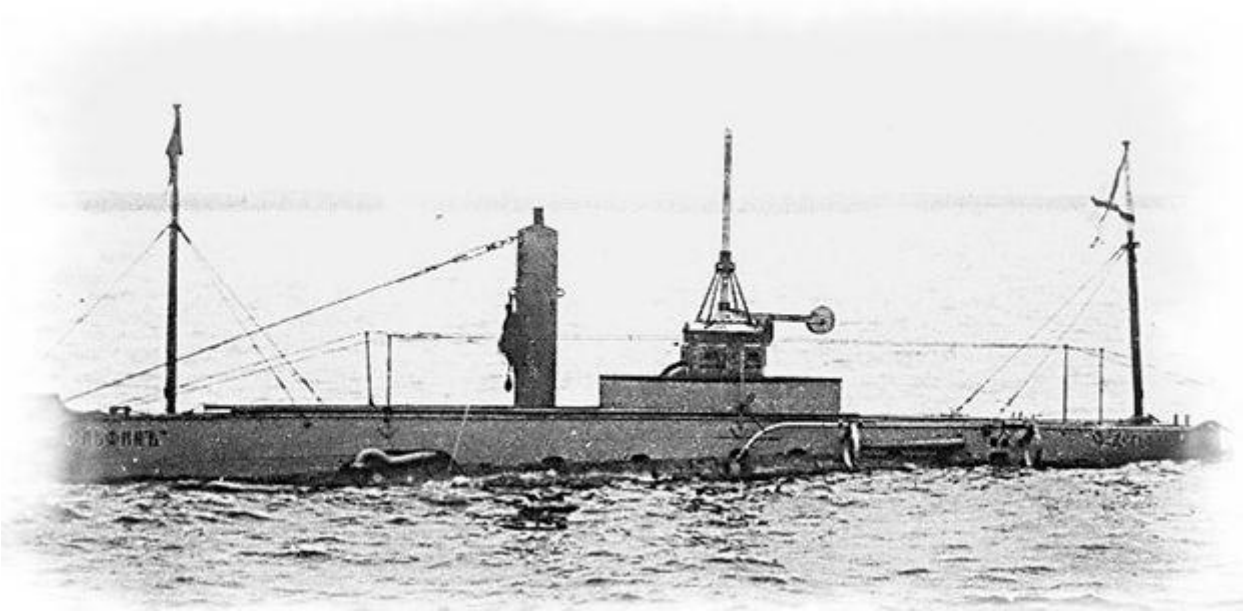
Подводные лодки «Дельфин» и «Касатка» на переходе в Кронштадт
1904 год, сентябрь



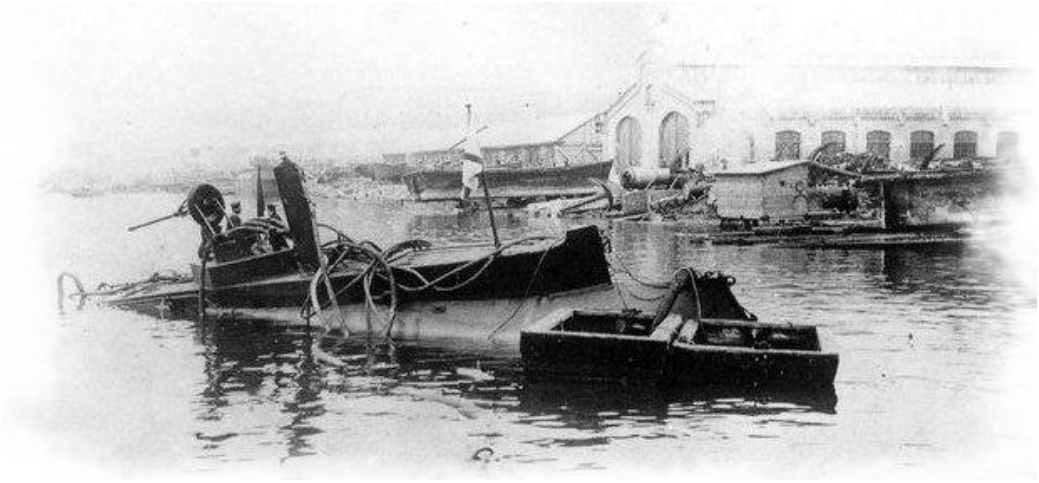


Подводная лодка «Дельфин»
на Кронштадском рейде
1904 год, август

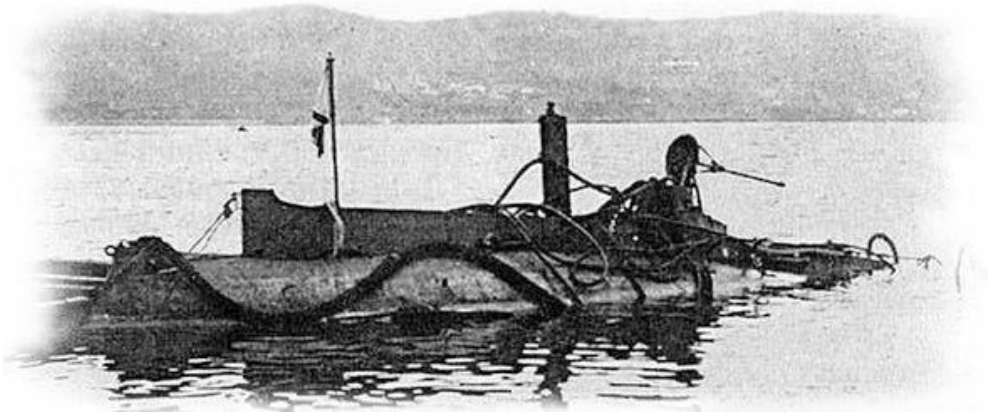
Подводная лодка «Дельфин»
после прибытия во Владивосток
1904 год, декабрь

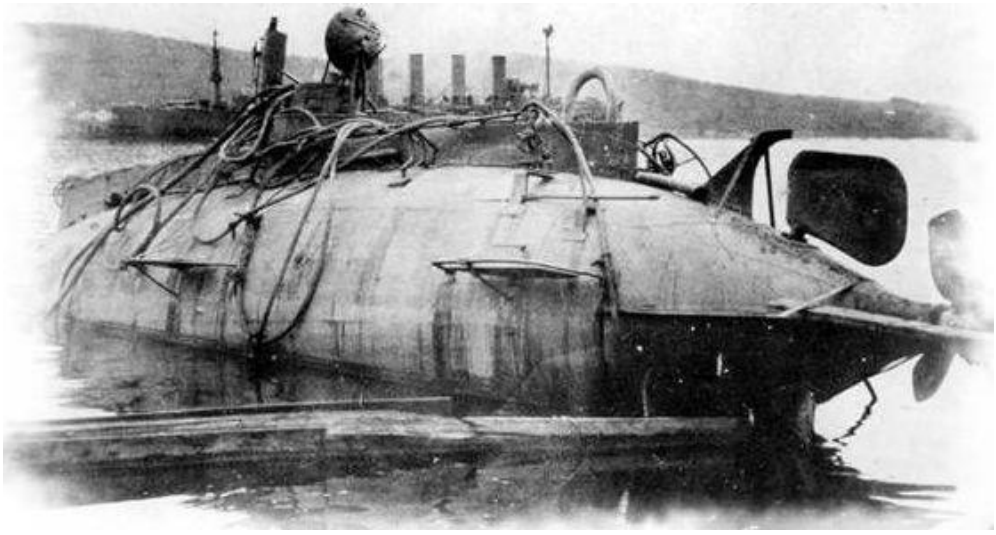


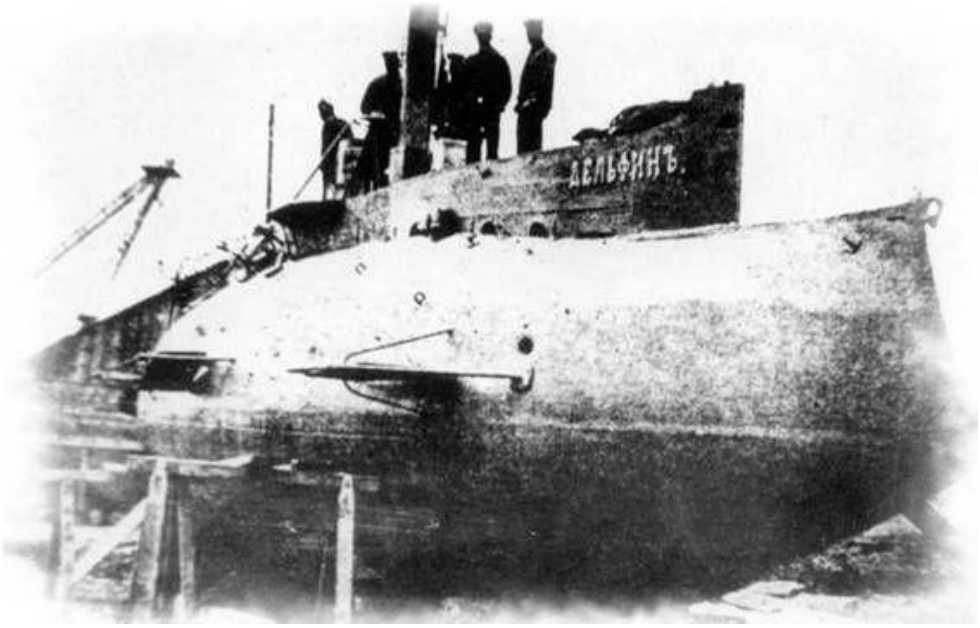
Подводная лодка «Дельфин» на Дальнем Востоке
Весна 1905 года



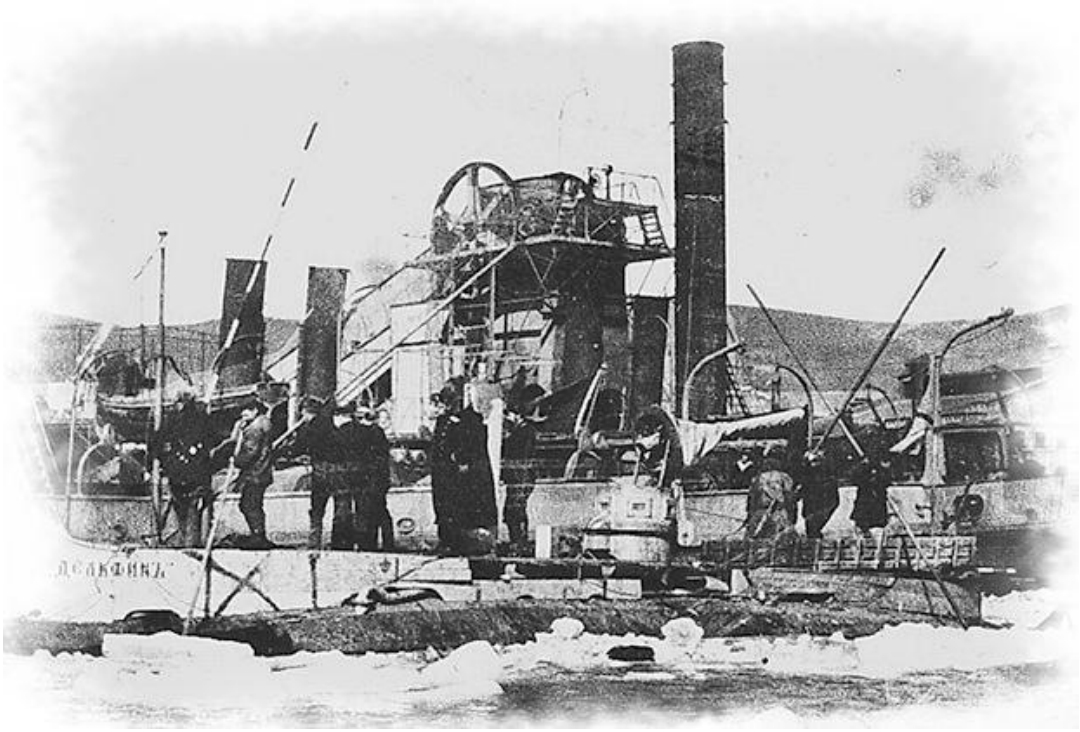
Подводная лодка «Дельфин» после аварии и подъема
Владивосток
5 мая 1905 года



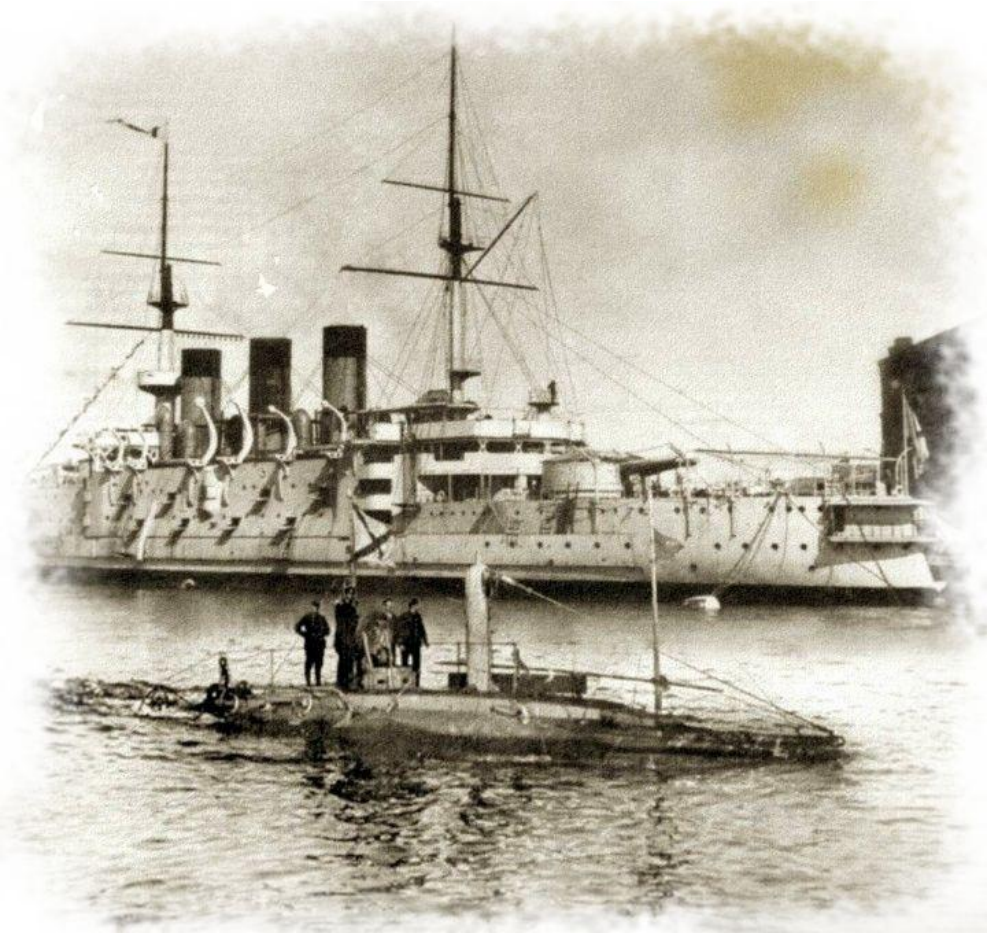




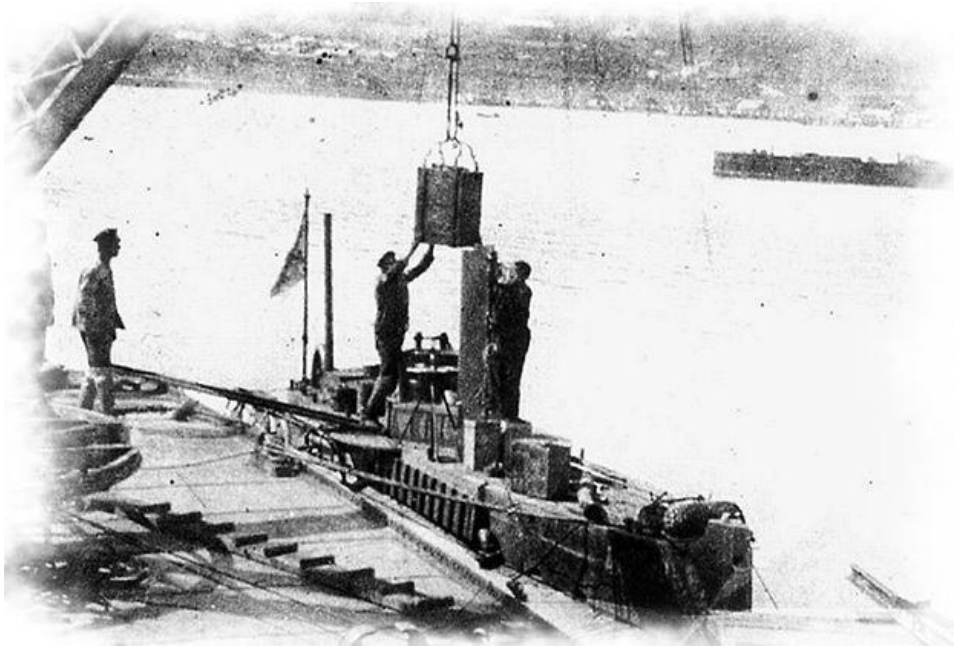
Подводная лодка «Дельфин» после аварии 5 мая 1905 года



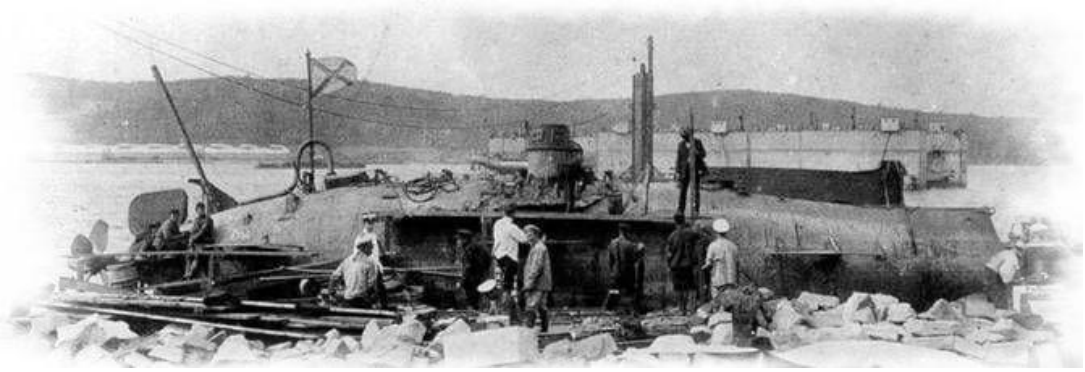
Подводная лодка «Дельфин» во время очередного ремонта
1905 год



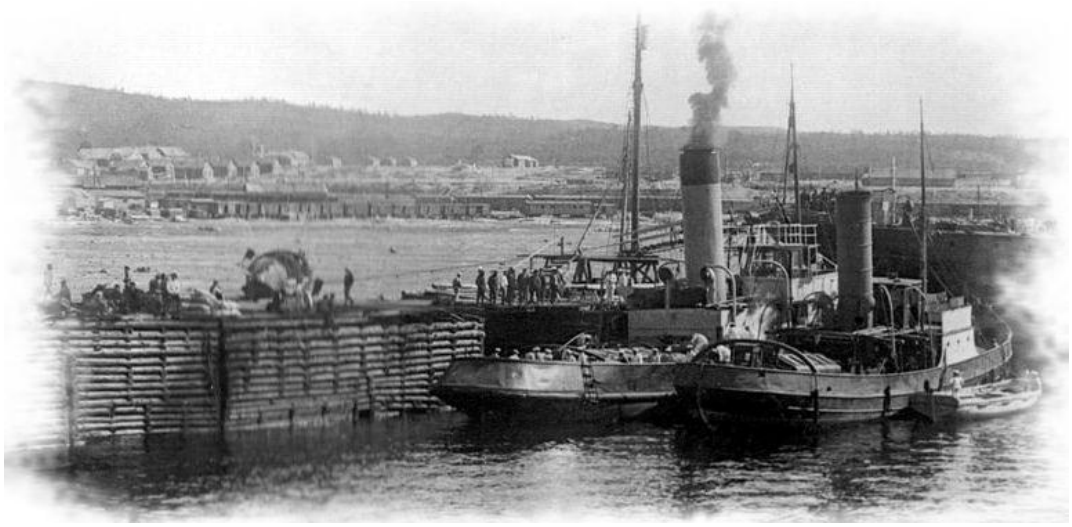
Подводная лодка «Дельфин» и броненосец «Победа»
Порт-Артур



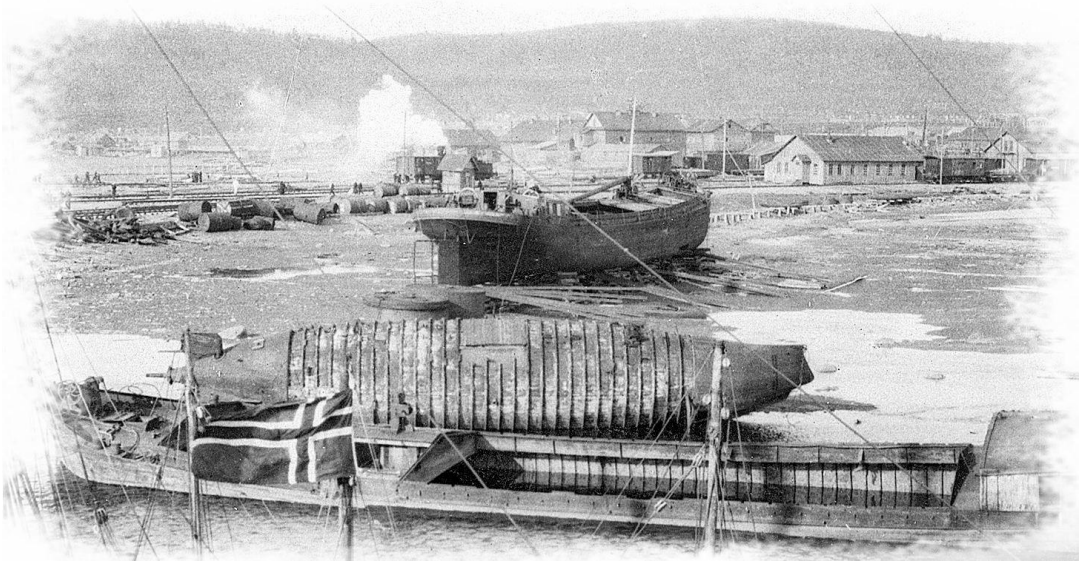
Установка аккумуляторов на подводную лодку «Дельфин»
Владивосток
1905 год



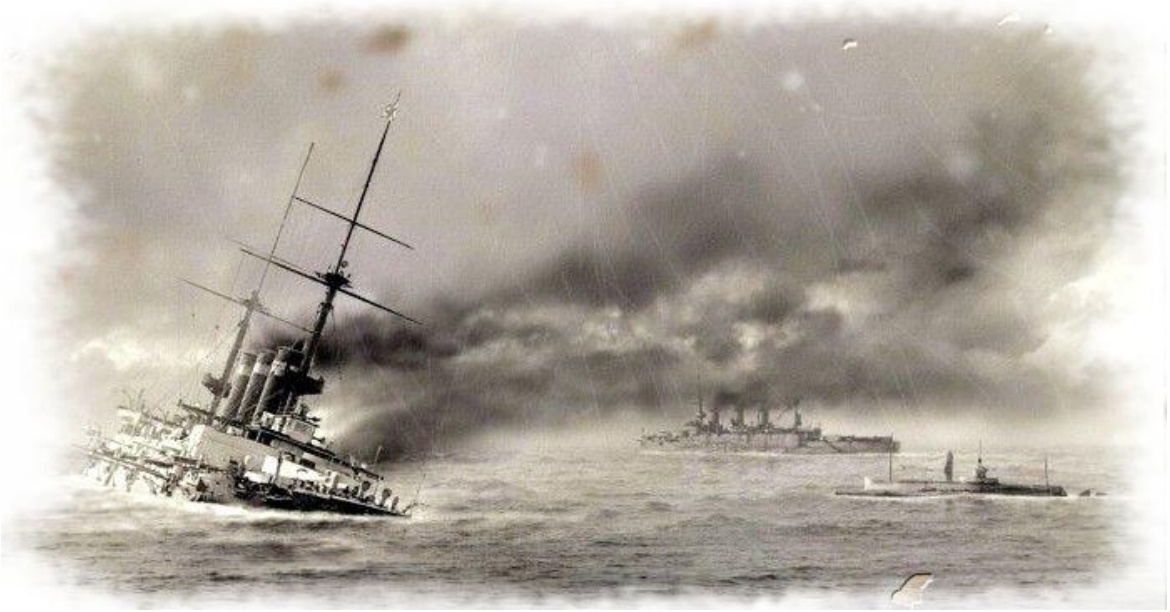
Подводная лодка «Дельфин» во время разоружения
1917 год, осень



Мурманский порт. 1919 год.
Корпус первой русской боевой подводной лодки «Дельфин»
на осушке за деревянным пирсом.
Мурманск, 1919 год



Мурманский порт. 1919 год.
Корпус первой русской боевой подводной лодки «Дельфин»
на осушке за деревянным пирсом.
Мурманск, 1919 год



Подводная лодка «Дельфин»
добивает повреждённый броненосцем «Пересвет»
японский крейсер «Хатцузе»
Неизвестный художник

Подводная лодка «Дельфин»
В.Овчинников

Историческая справка
подводной лодки
«Дельфин»

1901 год 5 июля
Заложен на вновь оборудованном стапеле Балтийского завода в Санкт-Петербурге как «Миноносец 113»

1902 год
Подобрана первая команда и зачислен в состав 8-го флотского экипажа

1902 год 14 сентября
Зачислен в списки судов флота под названием «Миноносец №-150»

1903 год май
Спущен на воду

1903 год 8 июня
Начало ходовых испытаний, первый выход в Финский залив

1903 год 21 июля
Завершение предварительного этапа испытаний

1903 год июль - август
Продолжение испытаний

1903 год 16 августа
Осмотр корабля на Неве Императором

1903 год 20 августа Демонстрация возможностей высочайшим особам на кронштадском рейде

1903 год 7 октября
Приказом по Морскому ведомству № 176 миноносец зачислен в III ранг судов и причислен к 8-му флотскому экипажу Балтийского флота

1903 год 14 октября
Окончание ходовых испытаний. Корабль закончил компанию и был поставлен на клетки на Балтийском заводе

1903 год осень - 1904 год весна
Устранение недостатков и доработка на Балтийском заводе. Установлен гребной винт с поворотными лопастями, увеличена площадь горизонтальных рулей с изменением формы носовой оконечности, увеличена высота рубки, установлен подводный гальюн. Также был заказан второй перископ

1904 год 31 мая
Высочайшим повелением переименован в «Дельфин»

1904 год 6 июня
Вошла в кампанию как учебный корабль

1904 год 6 - 16 июня
Произвела несколько погружений, имея на борту от 30 до 45 человек, чтобы приучить людей к обстановке подводного плавания

1904 год 16 июня
Производились очередные занятия с подводниками у западной стенки Балтийского завода. Оставшийся за командира лейтенант Черкасов, 2 офицера и 34 человека команды должны были пробыть 3 часа в подводном положении на глубине около 7 м (22 фут). В конструкции «Дельфина» имелись недоработки. При погружении воздух, вытесняемый из подводной лодки, стравливался через рубочный люк. Командир лодки держал крышку наготове и определял на глаз момент, когда пора ее захлопывать. В 9.30 после команды "наполнить цистерны" Черкасов опоздал с задраиванием люка, так как не учел, что корабль перегружен. Из-за его ошибки миноносец ушел под воду с незакрытым люком и затонул. Наверх успели выскочить три матроса, а четвертый был прижат крышкой к комингсу, застрял и погиб, при этом через щель около 80 мм вовнутрь поступала вода. Попытка продуть цистерны не привела к всплытию, т.к. лодка уже почти полностью заполнилась водой. Убрав тело погибшего, удалось закрыть люк, воздушная подушка составляла около трети метра. 2 офицера и 7 человек команды сумели открыть люк и выплыть из лодки. Лейтенант Черкасов и 24 нижних чина погибли. Черкасов имел возможность спастись, но отказался. Все спасенные матросы изъявили желание продолжить службу в подплаве

1904 год 16 - 18 июня
К затонувшему кораблю был подведен подъемный кран. Во время подъема произошло два взрыва гремучей смеси (в 17.30 и 22.30), после второго взрыва работы прекратили и осушку и подъем корабля на поверхность для выгрузки тел произвели уже утром 17.6. 18.6 корабль поставили на берег для аварийного ремонта. Погибшие подводники были похоронены на Смоленском православном кладбище

1904 год июнь – август
Ремонт и доработка корабля

1904 год сентябрь - октябрь
Испытания в Финском заливе и кронштадском рейде

1904 года 18 октября
После испытаний и учебной стрельбы минами перешла к Балтийскому заводу. Началась непосредственная подготовка корабля к перевозке на Дальний Восток

1904 год начало ноября
Установлена на клетки в ожидании погрузки

1904 год 15 ноября
Отправлена по железной дороге во Владивосток для участия в русско-японской войне

1904 год 11 декабря
Переправа через Байкал, вместе с транспортером, на пароме-ледоколе

1904 год 29 декабря
Эшелон благополучно прибыл во Владивосток

1905 год 1 января

Зачислена в Отдельный отряд миноносцев Владивостокского отряда крейсеров с базированием на мыс Эгершельд под Владивостоком

1905 год 14 января
Спущена на воду, начало сборочных и наладочных работ

1905 год 6 февраля
Корабль подготовлен к использованию

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год
Участвовала в русско-японской войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого

1905 год 12 февраля
Пробное погружение в полынье бухты

1905 год 16 февраля
Переход совместно с подводной лодкой «Сом» и транспортом «Камчадал» в бухту Патрокл для отработки подводного плавания

1905 год 21 февраля
Выход совместно с подводной лодкой «Сом» на поиск неприятеля. Дошли до мыса Гамова, после чего были возвращены во Владивосток, так как донесение о противнике оказалось ложным

1905 год 13 - 16 марта
Выход к острову Аскольд для изучения театра

1905 год 21 марта
Выход к острову Рейнеке для изучения театра

1905 год 28 марта - 4 мая
Боевой поход в район мыса Поворотный с целью поиска и атаки при обнаружении по пути следования судов противника в составе отряда подводных лодок из трех единиц. В 00.15 28.4 ПЛ снялась со швартовов у Эгершельда. Не найдя прохода в бонах и минных заграждениях, встала на якорь у мыса Поспелова. В 11.00 у о. Аскольд ПЛ разошлись «Дельфин» обогнула остров и в 17.30 повернула в бухту Гайдамак для ночевки, где встала на швартовы у пристани мыса Сотка близ китобойной фактории Кейзерлинга. Вечером 1.5 прибыла на якорную стоянку в бухту Назимова. В 08.00 2.5 снялись с якорей. В кильватерной колонне ПЛ пошли на Владивосток. Но через 10 миль из-за сильной зыби все подводные лодки были вынуждены вернуться в б. Назимова где в 15.00 встали на якорь. В 22.00 3.5 подводные лодки начали переход во Владивосток. В тяжелых условиях (туман и ветер) в 06.00 4.5 подводные лодки повернули в пролив Старка. Вскоре, после того как в 07.40 прошли его, обнаружила подводные лодки «Сом» и «Касатка»на мели около камня Св. Матвея. Подводная лодка «Дельфин» была отправлена во Владивосток за помощью. На помощь подводным лодкам был отправлен буксир «Павел», который и снял их с мели. После возвращения во Владивосток обнаружена неисправность привода вертикального руля;
1905 год 4 мая

Приступила к ремонту привода вертикального руля на стоянке в бухте Золотой Рог (г.Владивосток)

1905 год 5 - 12 мая
Для устранения возникшей неисправности вертикального руля потребовалось вскрытие горловин кормовых бензиновых цистерн. После возвращения в порт были сданы торпеды и началась подготовка к ремонту привода (перекачали топливо и вскрыли горловины цистерн). Людей удалили с корабля и начали вентилирование переносными вентиляторами. На борту остались машинный квартирмейстер Сюткин и минер Хамченко. Они еще раз получили строгий приказ проявлять повышенную осторожность. В 10:20 10.5 к подводникам пришел унтер-офицер с одного из миноносцев. Он хотел перейти на службу к подводникам, и ему интересно было узнать все подробнее. По случайному совпадению он оказался земляком Хамченко, и это решило все. Они оба спустились вовнутрь, а через 20 секунд грянул взрыв. Наверх смог выскочить только полуобгоревший Хамченко. Из люка повалил густой черный дым и, хотя в порт прибыло все начальство, никто ничего сделать не мог. Через 2-3 минуты последовал второй взрыв, после которого корабль затонул (впоследствии было обнаружено, что в районе кормовых бензиновых цистерн было выбито 29 заклепок прочного корпуса). Корабль погрузился кормой вперед в воду на глубину 13-14 м. Вероятной причиной взрыва могла послужить искра от включения рубильника для освещения. При подъеме корабля произошел взрыв гремучих газов, после чего корабль опять притонул, при следующих подъемах 10, 11 и 12 мая взрывы повторились 5 раз. После разгазовки батарей вытащена на берег и поставлена в аварийный ремонт. Однако повреждения оказались достаточно серьезными и корабль ремонтировался капитально

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 8 октября
Окончание капитального ремонта

1905 год - 1906 год зима
Зимовка проходила в порту Владивостока у блокшкива «Абрек»

1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год июнь
Совместно с другими подводными лодками перешла в бухту Новик на острове Русском. По мере возможностей (из-за нехватки офицеров и матросов) на подводной лодке проводилась тренировка команд

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта; **1907 год осень** Проводила тренировки в Славянском заливе

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год зима
В конце года встала в ремонт во Владивостоке. Помимо обычных работ требовалась переделка надстройки, изменение масляной системы и изготовление нового газоотвода;
1908 год 1 апреля Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана;
1908 год лето Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 2 сентября
Проведены маневры с участием подводных лодок. ПЛ успешно атаковала крейсер «Аскольд» у мыса Бартнева (остров Путятин)

1908 год ноябрь
Перешла во Владивосток, выгрузила батареи и стала на ремонт

1908 год - 1909 год зима
Ремонт во Владивостоке. Закончена переделка надстройки, сменена деревянная обшивка корпуса, ремонт бензомотора и замена части электропроводки

1909 год май
После докования совершила испытательный переход в бухту Житкова и обратно. За ним последовали минные стрельбы в бухте Улисс, поход вокруг островов Рейнеке и Рикорда;
1909 год июль В конце июля перешла в бухту Разбойник, откуда проводила тренировочные походы вдоль побережья

1909 год октябрь
Возвратилась во Владивосток

1909 год ноябрь
После нескольких походов по бухтам острова Русский и Славянского залива, выгрузила батарею

1909 год 2 декабря
Поднята на плавучий док для зимовки и проведения ежегодного зимнего ремонта

1910 год 1 январ
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год апрель
Получена новая батарея (старая прослужила с 1902 года)

1910 год май
Окончание ремонта

1910 год июнь
Начала компанию и вскоре перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Произвела 43 минных выстрела из погруженного положения

1910 год сентябрь
Отработка вместе с другими ПЛ учебных атак по крейсеру «Аскольд» в проливе Стрелок
1910 год 19 сентября

Возвратилась во Владивосток и после выхода в Славянский залив перешла к месту зимней стоянки в порт

1910 год ноябрь
После выгрузки батарей поднята на берег и установлена на блоках для зимовки и ремонта

1911 год апрель
В начале апреля закончен текущий ремонт

1911 год апрель – май
Проведены испытания и первые тренировочные выходы в Амурский залив

1911 год 8 мая Перешла в бухту Разбойник

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год 28 июня
После приема полного запаса топлива в лодке появился запах бензина. Провентилировав лодку и промыв трюм, старшина Старовойтов спускаясь к трюмной помпе с лампой без защитного колпака, вызвал пожар. Батарею успели закрыть мокрым брезентом, лодку загерметизировали. Огонь погас, ничего существенного не повредив

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 16 торпед

1911 год август
Перешла во Владивосток

1911 год октябрь
Выгрузила батареи и была поставлена для зимней стоянки и ремонта в док

1912 год апрель
В начале апреля закончила ремонт и в середине месяца перешла с другими ПЛ в бухту Разбойник

1912 год лето
На тренировках совершала учебные атаки на приданные дивизиону суда. Некоторые атаки выполняла в чисто подводном положении, используя установленный на лодке гироскоп. За время походов был замечен большой расход масла, что указывало на сильную изношенность мотора

1912 год сентябрь
С другими ПЛ дивизиона участвовала в маневрах Сибирской флотилии;
1912 год - 1913 год зима Зимовка проходила на берегу. Для выгрузки валов бензомотора и электродвигателя пришлось снять рубку. В крышке рубки врезали ниппели для аварийной подачи воздуха от водолаза, а рубку связали с машинным отделением звонковой сигнализацией

1913 год июнь
Спущена на воду после окончания ремонта

1913 год август
В начале августа вступила в кампанию и вскоре перешла в бухту Разбойник

1913 год 7 августа
Участвовала в маневрах Сибирской флотилии. При попытке атаки противника в заливе Восток вышел из строя гирокомпас, и, потерявшей управление, ПЛ пришлось всплыть и быть причисленной к «уничтоженным» кораблям

1913 год октябрь
Вернулась во Владивосток, практиковалась в Славянском заливе
1913 год - 1914 год За время зимнего ремонта на ПЛ установили нактоуз с компасом рядом с выносным штурвалом вертикального руля и изменили проводку вентиляционных труб, убрав высокий воздухозаборник

1914 год май
Вступила в кампанию. Входила в состав 2-го отделения ДнПЛ

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год лето – осень
Учебные минные стрельбы в бухтах Житкова, Новик и Разбойник

1914 год ноябрь
Встала в ремонт на плаву у мастерских Владивостокского порта

1914 год 9 декабря
Произошел взрыв газов при зарядке аккумуляторов с транспорта «Ксения». Причиной взрыва посчитали искру между электролампочкой и патроном, возникшую при задевании электрика шапкой за лампочку. Пострадала большая часть аккумуляторов, а вахтенный электрик А.Сивалев получил легкие ожоги лица

1915 год весна
Во время ремонта переделана вентиляция балластных цистерн

1915 год лето
Испытания и продолжение боевой подготовки с минными стрельбами у острова Путятина и в Славянском заливе. Ознакомительные выходы в море с гардемаринами Морского корпуса

1915 год - 1916 год зима
Зимовка в доке во Владивостокском порту

1916 год 17 марта
Приказ об отправке в Архангельск, а затем в Александровск

1916 год март
Выведена из дока, начата подготовка к транспортировке

1916 год 30 апреля
Подготовлена к транспортировке

1916 год 23 мая
Отправлена на транспортере по железной дороге в Котлас (первоначально планировалось в Вологду)

1916 год 20 июня
Прибыла в Котлас, погружена на баржи и отправлена по Северной Двине в Архангельск

1916 год 25 июня
Прибыла в Архангельск, где была произведена сборка корпусных конструкций, сборку механизмов планировалось производить в Александровске

1916 год 30 июня
Включена в состав отряда судов обороны Кольского залива. Экипаж прикомандирован к Архангельскому военному порту

1916 год 22 июля
На буксире парохода «Сума» под конвоем ледокола «Вайгач» отправлена в Александровск

1916 год август
Прибыла в Александровск

1916 год 16 сентября
После шторма оказались поврежденными носовые и средние горизонтальные рули. Ремонт занял несколько дней;
1916 год 8 октября Перечислена в Дивизион особого назначения в составе флотилии Северного Ледовитого океана

1916 год сентябрь - 1917 год март
Сборка механизмов и ремонт. Длительные сроки обусловлены ожиданием поисков ошибочно отправленного оборудования и замены компрессора. К началу весны приведена в боеспособное состояние

1917 год 16 февраля
Зачислена в отряд судов охраны Кольского залива. Место стоянки - Александровск-на-Мурмане. Плавбаза - ПМ "Ксения"

1917 год 26 апреля
В ночь на 26 апреля 1917 года подводная лодка «Дельфин»стоявшая рядом с подводной лодкой №1, была сильно повреждена штормом - швартовы ослабли, служба неслась небрежно (экипаж занимался приведением в порядок других кораблей, а службу обеспечивал экипаж базы "Ксения"), ударами о подводную лодку №1 расшатало сальники рулей, и в «Дельфин» поступило большое количество воды, а подводная лодка №1 затонула

1917 год 2 августа
Окончила кампанию

1917 год 10 августа

Учитывая техническое состояние обеих поврежденных лодок, Морской штаб принял решение лодки не восстанавливать и сдать их к порту. Сдана в порт. Исправное имущество и механизмы отправлены в Петроград

1917 год 23 августа
Исключена из списков флота

1921 год февраль
В ответ на просьбу начальника ДиПЛ Балтийского моря Я.К. Зубарева о сохранении ПЛ **"Дельфин"** как исторического памятника, от командующего флотом был получен ответ, что ПЛ уже продана Латвии и введении Моркома не находится

после 1922 года
Передана Госсудоподъему, затем - Беломорской партии ЭПРОН и перестроена в судоподъемный понтон

1932 год 16 марта
Решением Совета труда и обороны при Совнаркоме СССР исключена из списков плавсредств Наркомвода в связи с передачей «Рудметаллторгу» для разделки на металл.

Подводная лодка «Сом»

Подводная лодка заложена на верфи Льюиса Никсона в США под названием «Fulton». Спущена на воду 2 июня 1901 года. 28 апреля 1902 года подводная лодка вышла из Нью-Йорка в Вашингтон в сопровождении парохода «Норфолк». В самом начале этого перехода на подводной лодке произошел взрыв, при котором пострадали несколько членов команды. Подводная лодка повреждений не получила.

Испытания подводной лодки в рекламных целях продолжались до 1904 года. По свидетельству современников, эта подводная лодка «обладала большими достоинствами… Она в течение восьми с половиной часов прошла девяносто верст в такую сильную бурю, что матросам пришлось себя привязать к судну, так как они не в состоянии были держаться на ногах. При этом подводная лодка находилась в море около 12 часов».

28 апреля 1904 года с Невским заводом, как с представителем фирмы Голланд, был заключён договор на покупку подводной лодки «Fulton» с доставкой её в готовом и исправном виде без торпедного оружия в один из портов Балтийского моря. 31 мая 1904 года приказом Морского ведомства подводная лодка получила название «Сомъ». Она была отправлена из Америки на пароходе «Менатик» под названием «паровой котел» 13 июня 1904 года и прибыла в Кронштадт 1 июля в адрес директора Невского завода. Из Кронштадта груз отправили в Петербург на Невский завод, где на подводную лодку были установлены аккумуляторы и снятые при транспортировке механизмы. Сборка подводной лодки закончилась 6 сентября.

26 сентября «Сом» перешла в Бьерке-Зунд, где были проведены ходовые испытания. Комиссия признала подводную лодку годной «для прибрежной обороны». 10 октября «Сом» перешла в Морской канал, где началось обучение экипажей.

15 ноября подводная лодка была погружена на специальную железнодорожную платформу и отправлена во Владивосток, куда прибыла 29 декабря 1904 года. Во Владивостоке подводная лодка была окончательно собрана, испытана и готова к плаванию 1 февраля 1905 года, однако её боевое использование задержалось из-за отсутствия торпед. Русским правительством для подводных лодок иностранного производства были заказаны на заводе Шварцкопфа в Берлине 75 торпед калибром 45 см и длиной 355 см.

9 февраля к Владивостоку близко подошли японские корабли. «Сому» был дан приказ выйти в море и атаковать неприятеля, но из-за отсутствия торпед приказ пришлось отменить. В этот период подводная лодка отрабатывала боевые задачи, принимала участие в учении по преодолению противолодочных сетей.

Командир «Сома» в рапорте писал: *«27 марта снялся с якоря, погрузился на глубину 16 футов и, идя со скоростью 6 узлов, прорвал сеть, причем лодка быстро стала подниматься, не слушая горизонтальных рулей, но, увеличив ход до 7 узлов, заставил слушаться рулей. Всплыв по своему желанию на поверхность, оказалось, что я сеть прорвал и всю её вместе с буйками тащил за собой…».*

Торпеды прибыли во Владивосток только 29 марта. Боевая деятельность «Сома», как и других подводных лодок, сводилась к несению дозорной службы, ведению ближней разведки и охране побережья в районе Владивостока. «Сом» за шесть месяцев боевых действий прошла 1318 миль над водой и 93 мили под водой, удалялась от Владивостока на расстояние до 120 миль. Наибольшая продолжительность пребывания подводной лодки в море составила восемь суток, из них под водой 16 часов 35 минут при наибольшей продолжительности пребывания под водой до полутора часов.

При ведении разведки и несении дозорной службы русским подводным лодкам в районе Владивостока лишь в одном случае удалось обнаружить японские военные корабли. Это

произошло 28 апреля 1905 года, когда подводные лодки «Дельфин», «Касатка» и «Сомъ» находились в районе бухты Преображения, расположенной в 70 милях от Владивостока.

«Сом», несколько отставший от других подводных лодок, обнаружил два японских миноносца. Во время погружения для начала атаки «Сом» был обнаружен и обстрелян одним из миноносцев. Попаданий в подводную лодку не было. Погрузившись на глубину 12 метров, «Сом» начал маневрировать для выхода в атаку. Подняв через несколько минут перископ, командир увидел, что миноносцы уходят. Подводная лодка всплыла, чтобы продолжить атаку в позиционном положении, но неожиданно опустившийся туман скрыл миноносцы

В декабре 1914 года подводные лодки «Сом» и «Щука» срочно погрузили на железнодорожные платформы и вместе с командами отправили в Севастополь, куда прибыли в первой половине января. «Сом» и «Щука» совершили переход из Севастополя в Одессу, где их включили в систему обороны порта. «Сом» и «Щука» поочередно несли дозорную службу на дальних подступах к порту вплоть до июля 1915 года.

В июле 1915 года подводная лодка «Сом» была по железной дороге перевезена в Петроград и спущена в воды Балтийского моря. Из Петрограда своим ходом пришла на Аландские острова к новому месту базирования — город Мариехамн (Маарианхамина). «Сом» неоднократно выходила на дежурство утром на рассвете, с темнотой возвращаясь на базу.

10 мая 1916 года в 4 часа утра подводная лодка «Сом», осуществлявшая патрулирование в Аландском море, погибла при подводном столкновении со шведским пароходом «Онгерманланд». Столкновение произошло между маяком Svartklubben и островом Архольма. Как засвидетельствовал капитан парохода, он заметил перископ, возвышающийся над водой на 1 метр, на расстоянии 150 метров. Подводная лодка шла параллельным курсом, затем повернула к пароходу. Решив, что корабль хотят осмотреть, капитан застопорил ход. Перископ внезапно скрылся под воду, подводная лодка ударила пароход в подводной части. Больше подводная лодка не показывалась. Вместе с подводной лодкой погибла команда — два офицера и шестнадцать нижних чинов.

По другой версии подводная лодка была намеренно протаранена шведским пароходом для того, чтобы избежать досмотра груза.

Подводная лодка «Сом» была обнаружена в июле 2015 года шведской поисковой командой Ocean X Team на дне Аландского моря западнее острова Эккерё (Аландские острова) в территориальных водах Швеции. Информацию о находке передали в Министерство обороны Швеции, которое подтвердило обнаружение подводной лодки Российского Императорского Флота.

15 июля 2015 года проведено обследование подводной лодки. По размерам и характерным особенностям можно идентифицировать этот рэк как подводную лодку «Сом». Подводная лодка не имеет видимых повреждений на корпусе, ее люки закрыты. Дайверы оповестили о своей находке Вооруженные силы Швеции в понедельник, 27 июля. По данным шведских СМИ, военные уже изучают предоставленные им материалы. Ocean X Team намерена продолжить изучение находки вместе с ними;

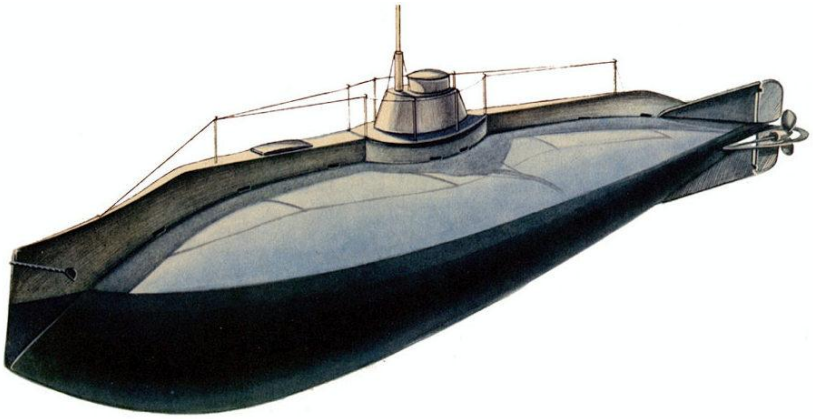
1 августа 2015 года проведено первое обследование подводной лодки дайверами Ocean X Team. Окончательно идентифицирована как подводная лодка «Сом». По словам руководителя проекта «Поклон кораблям Великой Победы» водолазного исследовательского РГО Константина Богданова, участники проекта готовы присоединиться к исследованию и помочь увековечить память погибших моряков;

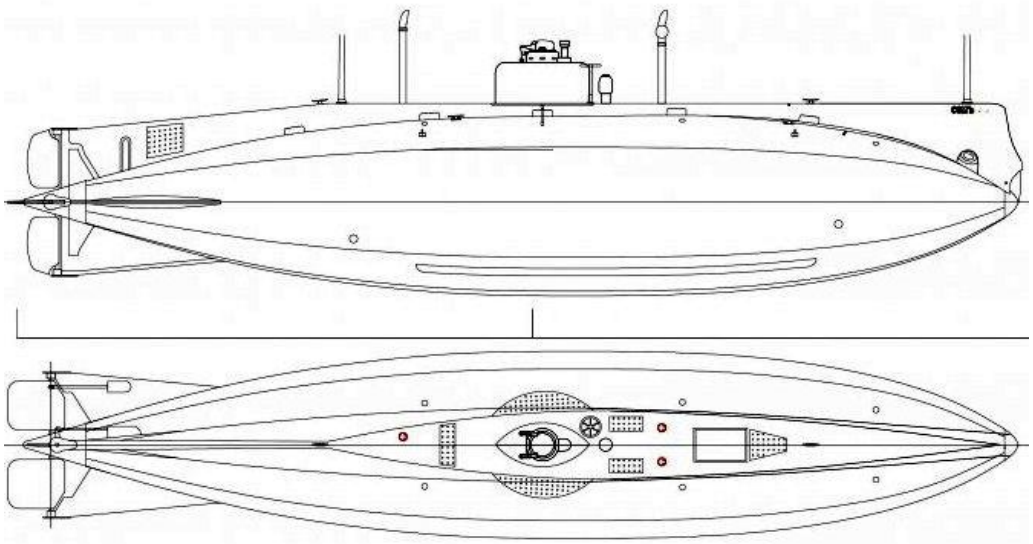
23 сентября 2016 года произведен осмотр подводной лодки с участием представителей Русского Географического Общества, Министерства обороны России и Службы береговой охраны Швеции. Операция проходила семь часов. Она была осуществлена на корабле СБО KBV031 с восемью членами команды с помощью телеуправляемого необитаемого подводного аппарата. Целью проведения работ были локализация подводной лодки, ее

обследование в многолучевом режиме, всесторонняя съемка и съемка представляющих особый интерес участков посредством ТНПА на расстоянии минимум два метра. Было проведено несколько погружений ТНПА. В результате эксперты сделали вывод о том, что подводная лодка лежит на грунте практически прямо и серьезных повреждений на корпусе нет. Внешние признаки обследуемого объекта (размеры, очертания, надпись на борту) указывают на то, что это действительно подводная лодка Российского Императорского Флота «Сомъ». Визуальный осмотр подводной лодки и ее положение на грунте позволяют сделать предварительный вывод о возможности ее безаварийного подъема в случае принятия соответствующего решения.

2 февраля 2021 года Российская Федерация готова запустить проект подъёма подводной лодки Русского Императорского Флота «Сом», которая затонула в шведских водах в период Первой мировой войны. Об этом 2 февраля заявил глава МИД РФ Сергей Лавров на пресс-конференции по итогам переговоров с министром иностранных дел Швеции Анн Линде в Москве.

По состоянию на окончание 2021 года подводная лодка к подъему не планировалась.





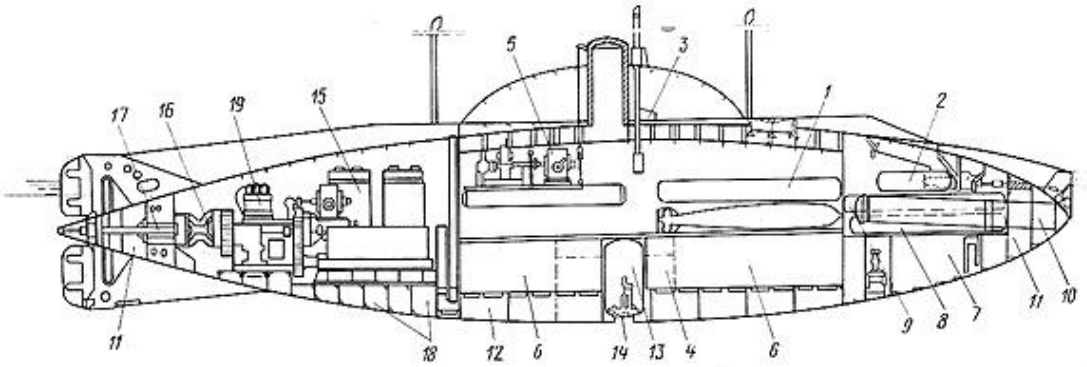
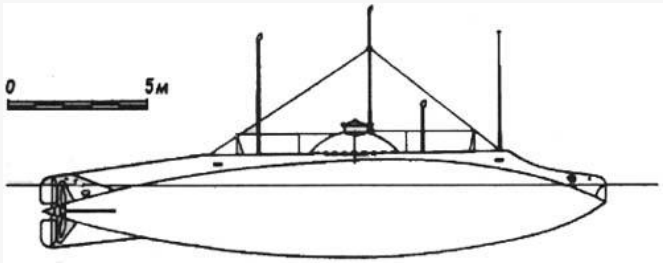
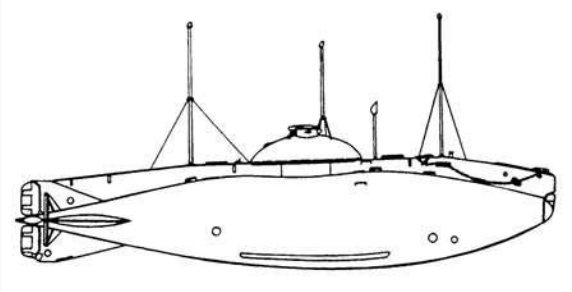


Схема устройства подводных лодок тип «Сом»:

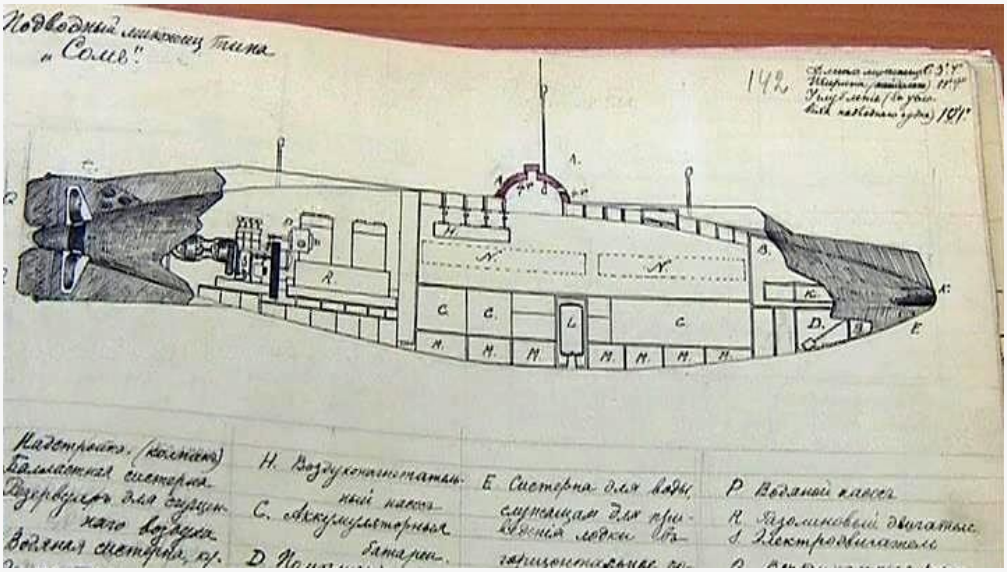
1, 8, 9 – резервуары воздуха высокого давления; 2 – торпедозаместельная цистерна;3 – компас; 4 – главная балластная цистерна; 3 – трюмный насос; 6 – аккумуляторная яма;7 – топливная цистерна; 10 – торпедный аппарат; 11 – дифферентная цистерна; 12 – уравнительная цистерна;13, 18 – вспомогательная цистерна; 14 – кингстон; 15 – бензиновый двигатель Отто-Дейц; 16 – муфта;17 – упорный подшипник; 19 – гребной электромотор.

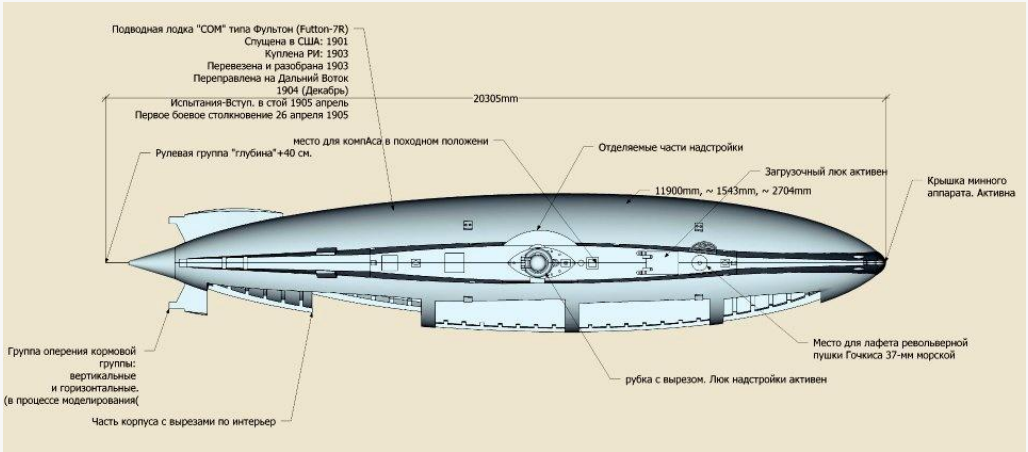


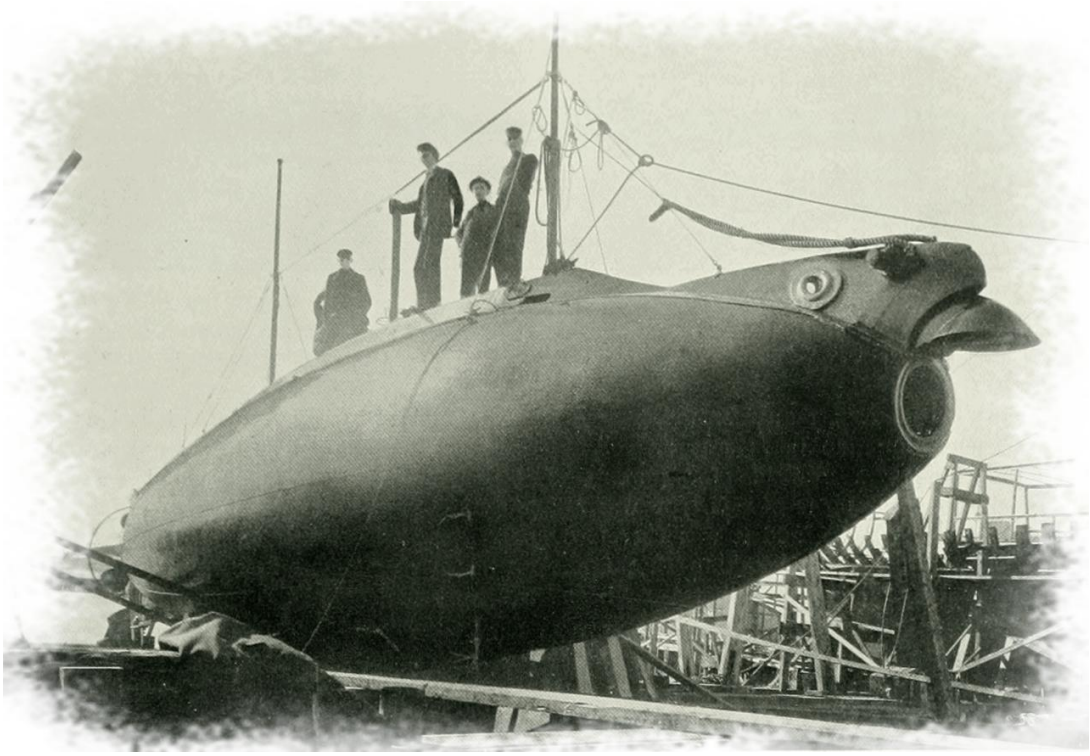
Подводная «Сом»
до зимы 1908 – 1909 гг.



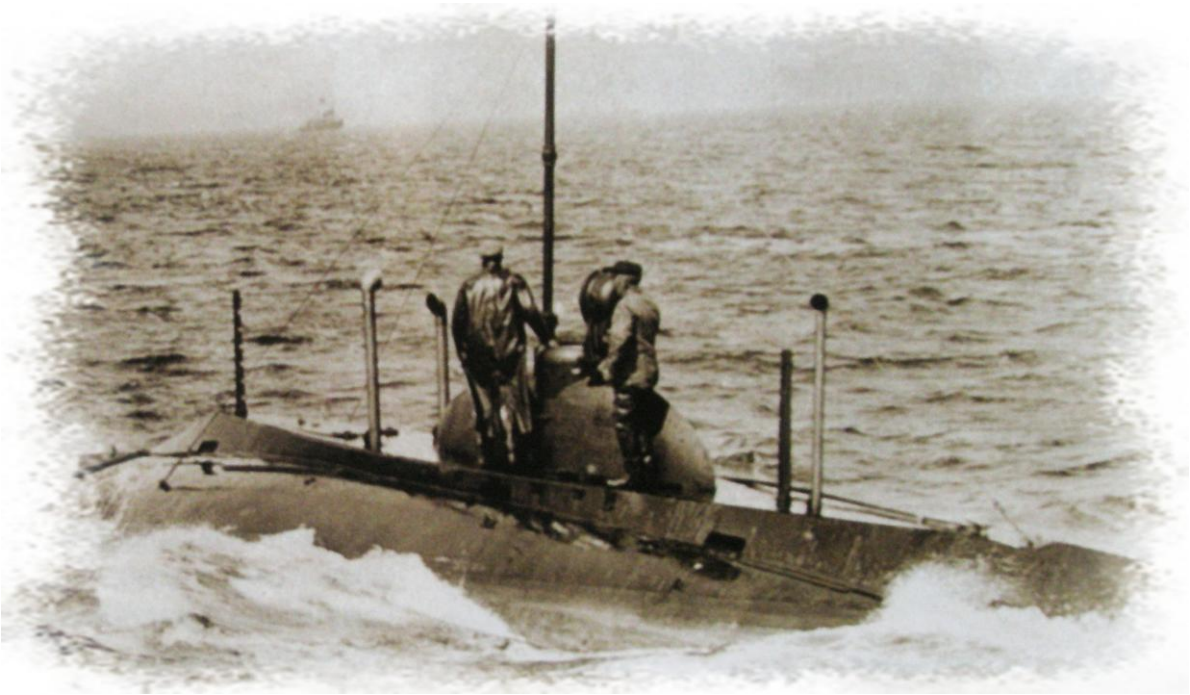
Подводная лодка «Сом»
после модернизации


Подводный миноносец типа
„Сомъ"!
142
Надстройка. (колпаки)
Балластная цистерна.
Резервуаръ для сгущенного воздуха.
Водяная цистерна, ку.
Н. Воздухонагнетательный насосъ.
С. Аккумуляторныя батареи.
Е. Цистерна для воды, служащая для приведенія лодки въ
Р. Водяной клапанъ.
R. Бензиновый двигатель.
S. Электродвигатель

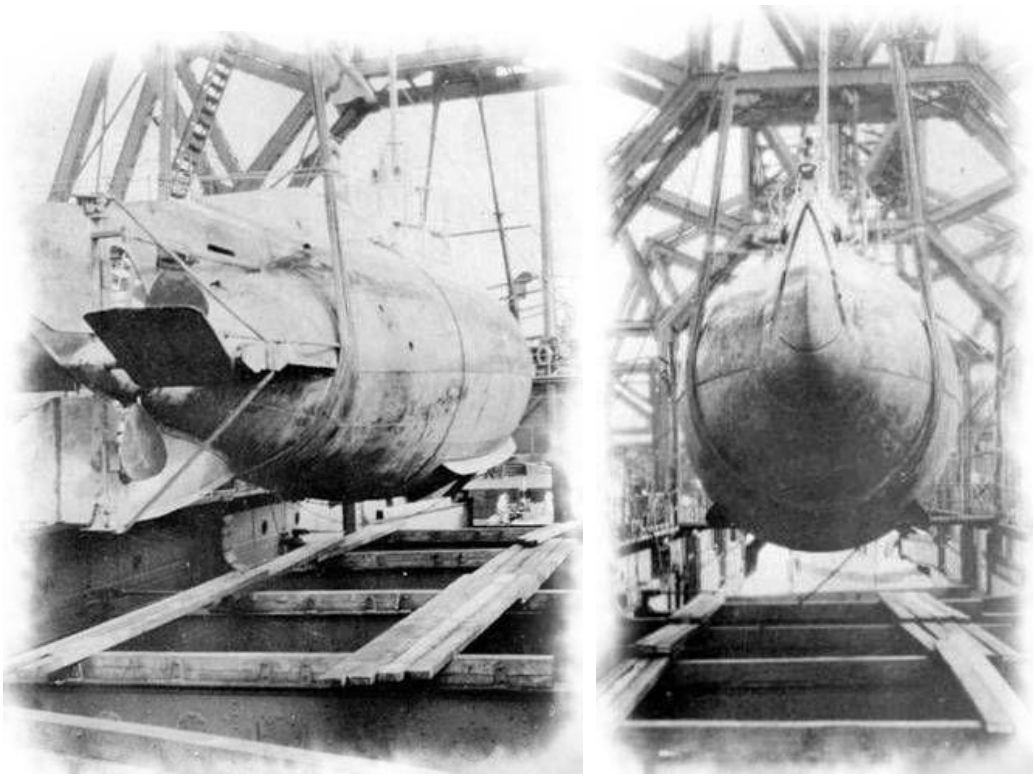

Подводная лодка "СОМ" типа Фультон (Futton-7R)
Спущена в США: 1901
Куплена РИ: 1903
Перевезена и разобрана 1903
Переправлена на Дальний Воток
1904 (Декабрь)
Испытания-Вступ. в стой 1905 апрель
Первое боевое столкновение 26 апреля 1905
20305mm
место для компАса в походном положени
Рулевая группа "глубина"+40 см.
Отделяемые части надстройки
Загрузочный люк активен
11900mm, ~ 1543mm, ~ 2704mm
Крышка минного аппарата. Активна
Группа оперения кормовой группы:
вертикальные
и горизонтальные.
(в процессе моделирования(
Часть корпуса с вырезами по интерьер
Место для лафета револьверной пушки Гочкиса 37-мм морской
рубка с вырезом. Люк надстройки активен



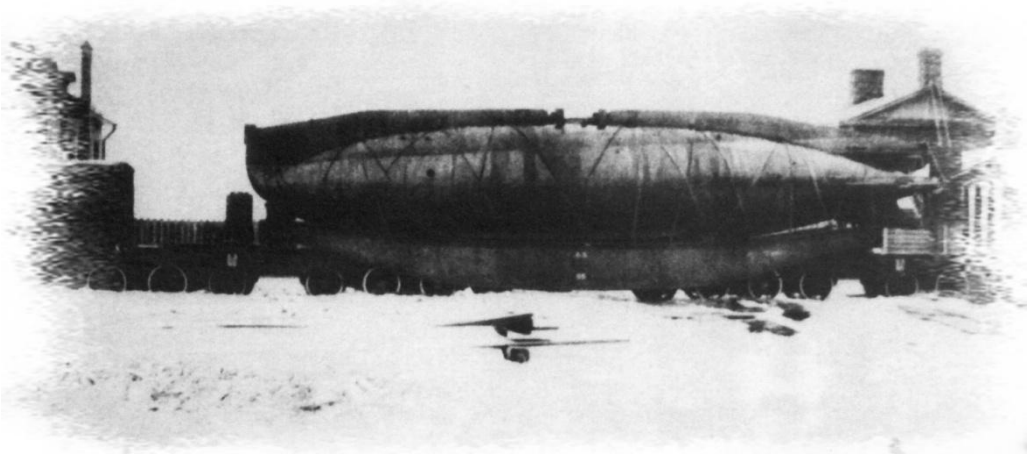
Подводная лодка «Fulton» (будущая «Сом») перед спуском на воду
Сан-Франциско
1901 год



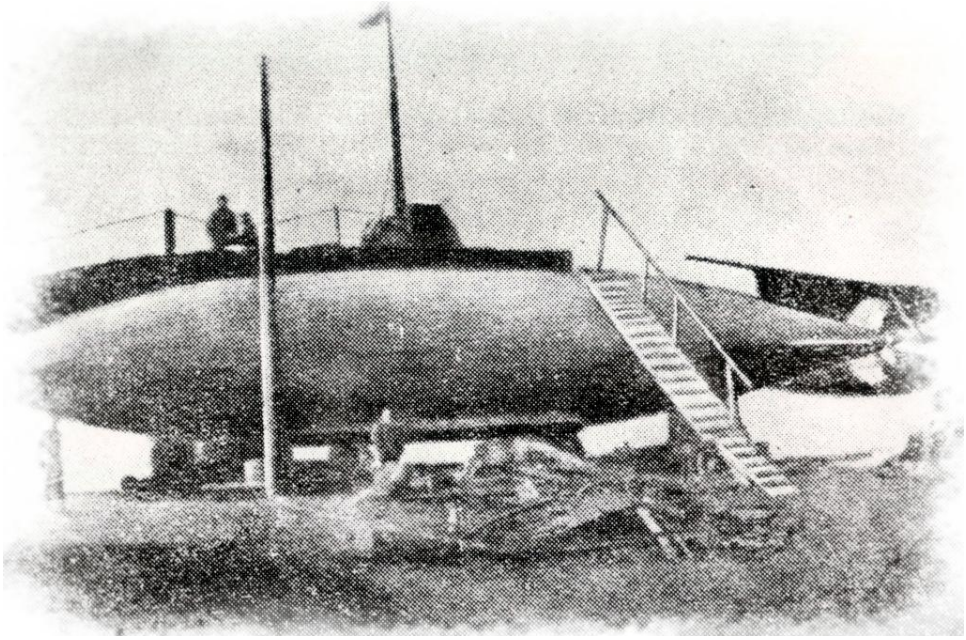
Подводная лодка «Fulton» на переходе Нью-Йорк – Вашингтон
На заднем плане пароход «Norfolk»
28 апреля 1902 года

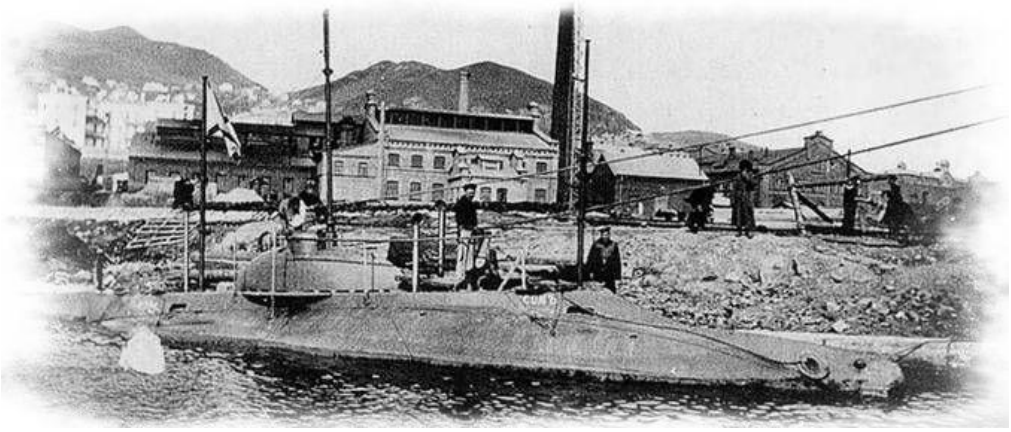


Подводная лодка «Сом» на спасательном судне «Волхов»



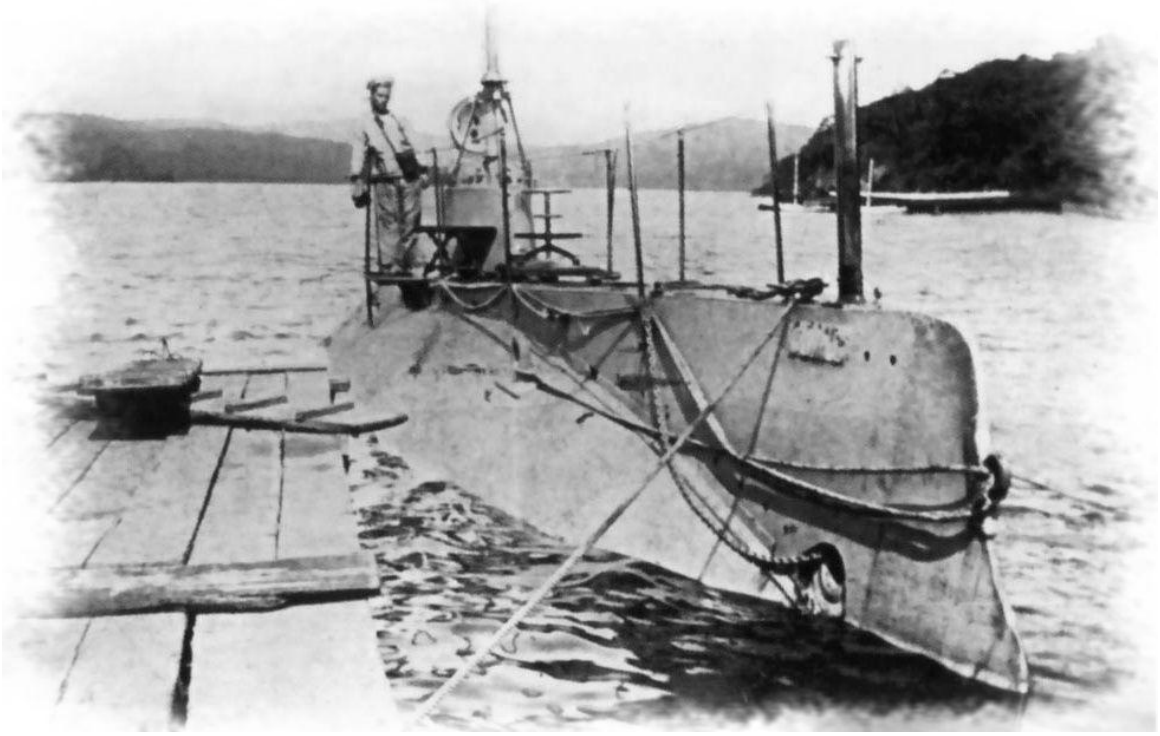
Подводная лодка «Сом» на железнодорожном транспортере во время транспортировки на Дальний Восток



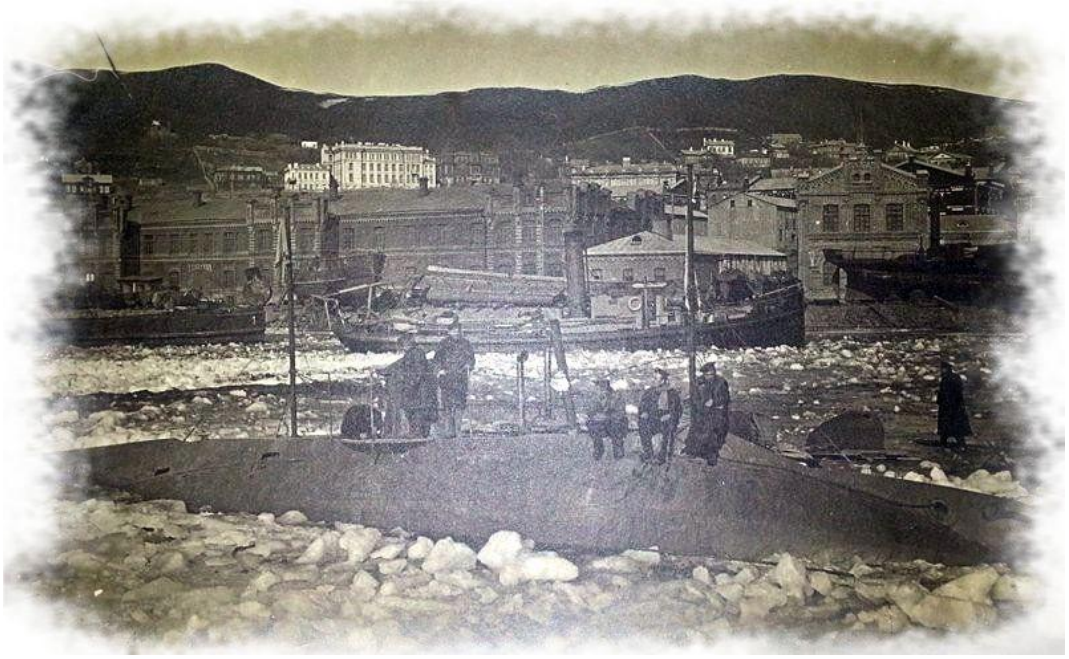


Подводная лодка «Сом» во Владивостоке

Подводная лодка «Сом»
после учений по прорыву противолодочной сети



Подводная лодка «Сом» на Дальнем Востоке
1905 год

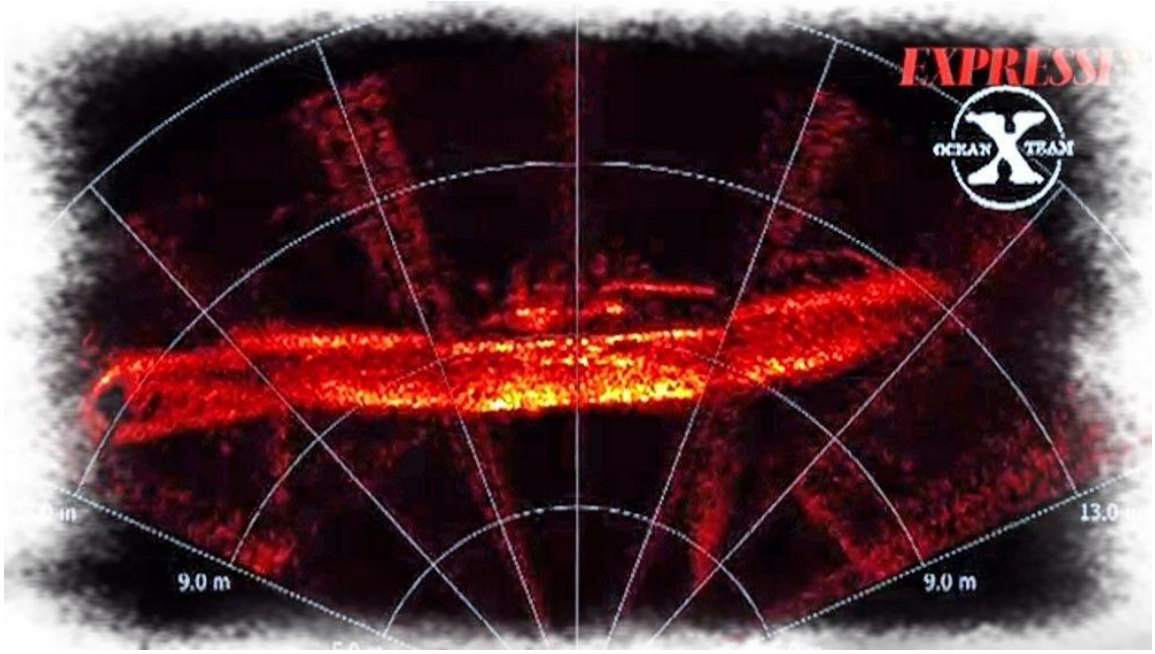


Подводная лодка «Сом»
Владивосток

Подводная лодка «Сом»
Либава

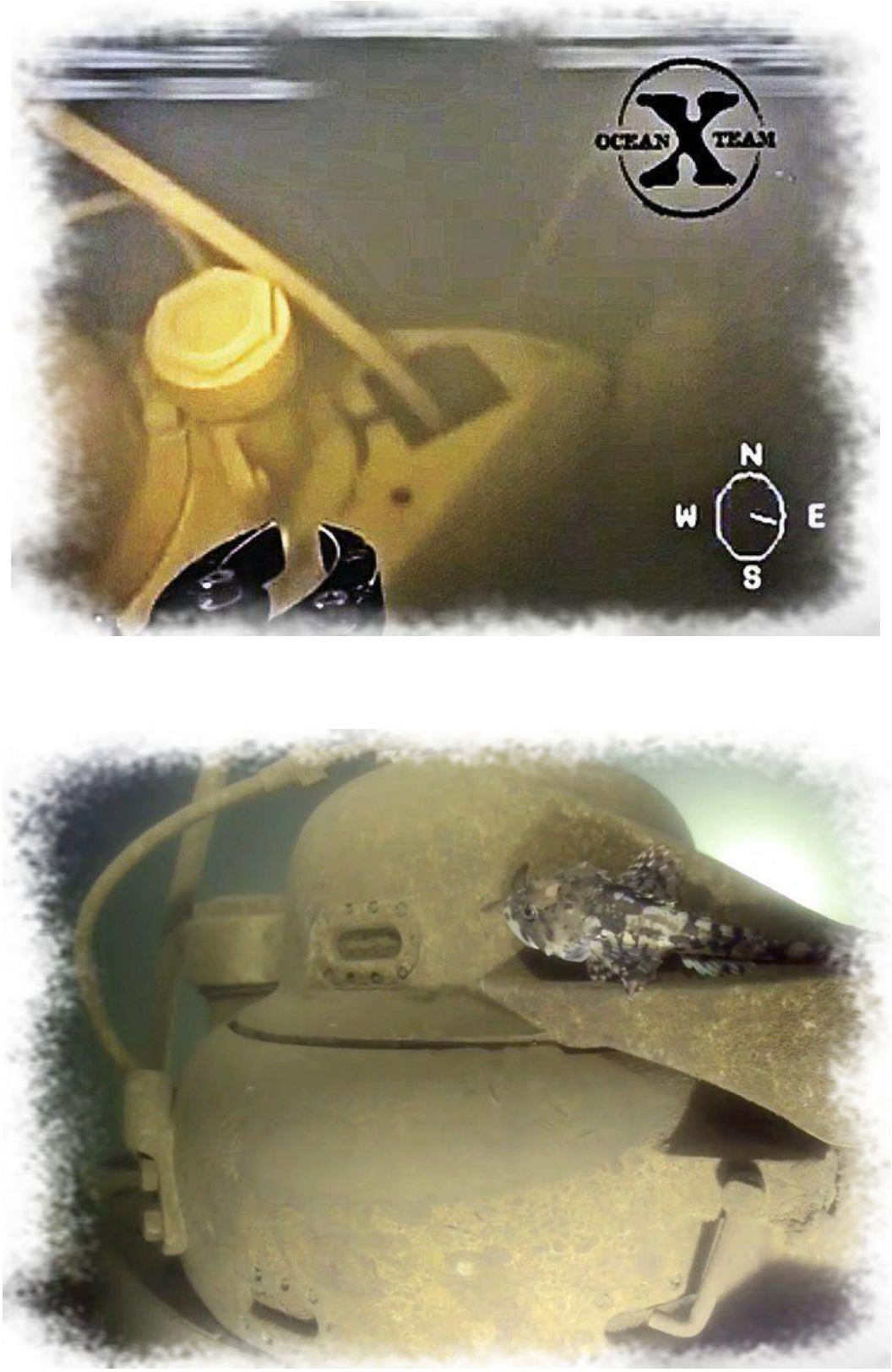
Подводная лодка «Сом»

Нижние чины подводной лодки «Сом»



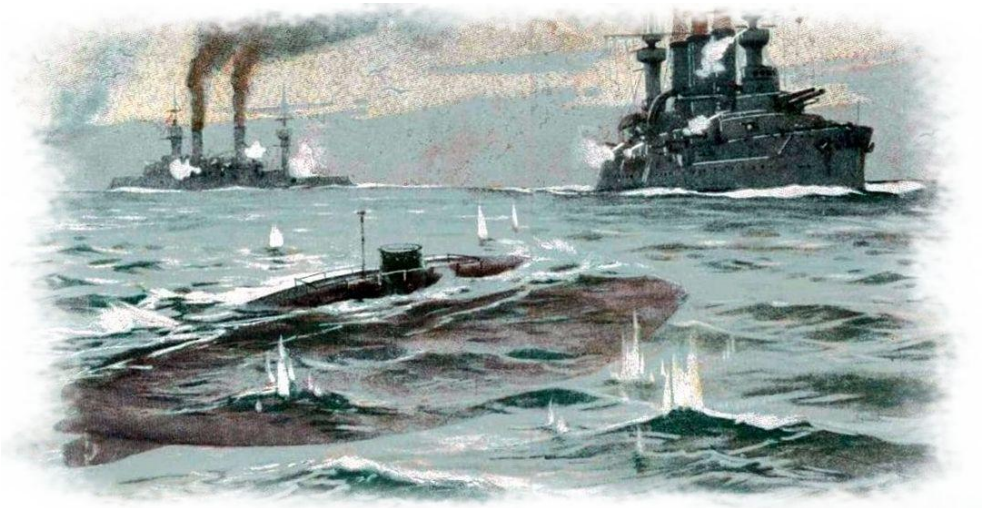
Скан нахождения подводной лодки «Сом» на грунте

Хорошо различимый фрагмент «…МЪ» названия подводной лодки
Обращает внимание также расположение шпигатного отверстия рядом

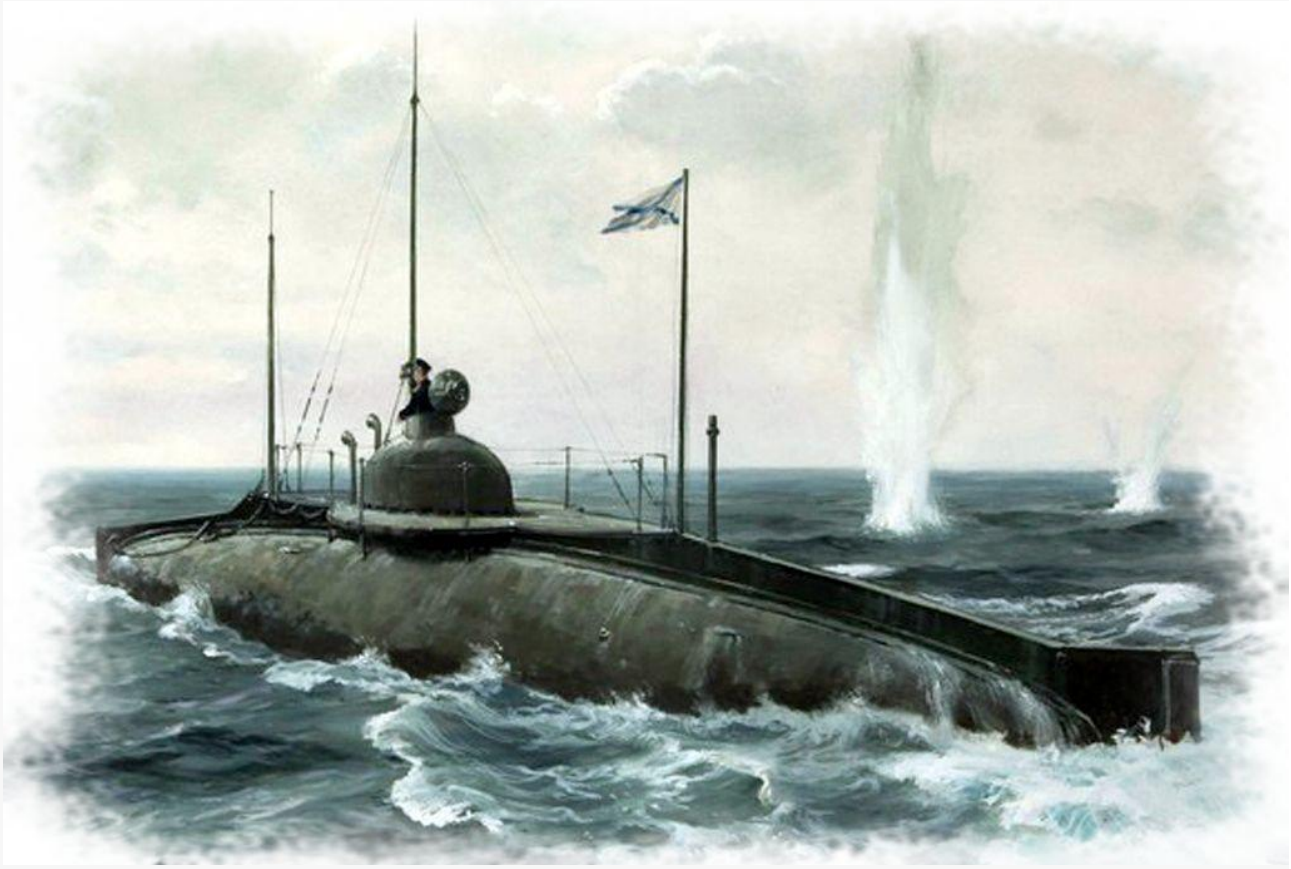


Характерный колпак-крышка рубочного люка и расположенный перед ним перископ подводной лодки «Сом»

Подводная лодка «Сом»
выходит в атаку на японский крейсер
Неизвестный художник



Подводная лодка «Сом» в момент погружения
Неизвестный художник



Подводная лодка «Сом» в бою
Неизвестный художник

Историческая справка
подводной лодки
«Сом»

1901 год
Заложена компанией "Holland Torpedo Boat C" на верфи Nixon's Crescent Shipyard в г.Элизабет (Нью-Джерси, США) под наименованием «Fulton»

1901 год 12 июня
Спущена на воду

1902 год 28 апреля
Вышла из Нью-Йорка в Чесапикскую бухту в сопровождении парохода "Норфолк". В самом начале этого перехода на лодке произошел взрыв скопившегося в прочном корпусе "гремучего газа", вызванный электрической искрой. Корабль серьезных повреждений не получил, но через выбитые заклепки соленая забортная вода попала в АБ, вызвав образование ядовитого хлорного газа. Командир, четверо подводников и австрийский морской офицер получили ожоги. Экипаж был отравлен хлорным газом

до 1904 года
Испытания подводной лодки в рекламных целях

1904 год 28 апреля
С Невским заводом, как с представителем фирмы "Голланд", был заключен договор на покупку ПЛ с доставкой ее в готовом и исправном виде без торпедного оружия в один из портов Балтийского моря

1904 год 31 мая
Приказом Морского ведомства получила название «Сом». Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 13 июня
Была отправлена из Америки на пароходе "Менатик" под названием "паровой котел"

1904 год 1 июля
Прибыла в Кронштадт в адрес директора Невского завода. Из Кронштадта "груз" отправили в Петербург на Невский завод, где на лодку были установлены аккумуляторы и снятые при транспортировке механизмы

1904 год 6 сентября
Завершение сборки подводной лодки

1904 год 26 сентября
Перешла в Бьерке-Зунд, где были проведены ходовые испытания. Комиссия признала лодку годной "для прибрежной обороны". Вступила в строй

1904 год 10 октября
Перешла в Морской канал, где приступила к обучению экипажей

1904 год 15 ноября - 29 декабря
Погружена на специальную железнодорожную платформу и доставлена в г.Владивосток

1905 год 1 января
Зачислена в Отдельный отряд миноносцев в составе Владивостокского Отряда крейсеров

1905 год 1 февраля
Во Владивостоке подводная лодка была окончательно собрана, испытана и готова к плаванию, однако ее боевое использование задержалось из-за отсутствия торпед. Русским правительством для подводных лодок иностранного производства были заказаны на заводе Шварцкопфа в Берлине 75 торпед калибром 45 см и длиной 355 см

1905 год
Во время Русско-японской войны боевая деятельность подводной сводилась к несению дозорной службы, ведению ближней разведки и охране своего побережья в районе Владивостока. ПЛ за 6 месяцев боевых действий прошла 1318 миль над водой и 93 мили под водой, удалялась от Владивостока на расстояние до 120 миль. Наибольшая продолжительность пребывания лодки в море составила 8 суток, из них под водой 16 час. 35 мин., при наибольшей продолжительности пребывания под водой до 1,5 часов

1905 год 9 февраля
К Владивостоку близко подошли японские корабли. ПЛ был дан приказ выйти в море и атаковать неприятеля, но из-за отсутствия торпед приказ пришлось отменить. В этот период лодка отрабатывала боевые задачи

1905 год 16 - 19 февраля
16.2 совместно перешла в бухту Патрокл для отработки экипажей. Вышла в Уссурийский залив за о. Скрыплева. 19.2 вернулась во Владивосток

1905 год 21 февраля
Вышла без торпед совместно в сопровождении двух миноносцев на поиск японских кораблей. Около м. Гамов была возвращена обратно, т.к. информация о появлении кораблей японского флота оказалась ложной

1905 год 2 марта
Вышла к южным бухтам Амурского залива, но из-за поломки машины вернулась от о. Рикорд

1905 год 11 - 13 марта
Еще один поход в Амурский залив. На этот раз удалось дойти до о. Римского-Корсакова. После возвращения во Владивосток стала в плавдок для ремонта и замены прогоревших насквозь газовых труб

1905 год 27 марта
В Бухте Владивостока участвовала в учениях по прорыву противолодочной сети на рейде Владивостокска. Прорвав сеть ПЛ всплыла, произвела условный пуск торпеды и с частью сети, которая опутала корпус дошла до пристани порта

1905 год 29 марта
Прибытие во Владивосток торпед

1905 год 13 апреля
Произвела первую практическую стрельбу, торпеды вышли нормально
1905 год 19 - 24 апреля

Боевой поход с целью освоения плавания по бухтам к югу от о-ва Русского и создания на одном из островов топливной базы. Запас бензина для топливной базы в 25 банках по 20 литров каждая был размещен снаружи на корпусе лодки (банки принайтованы к рубке). Выйдя 19.4 из пролива Босфор Восточный из-за сильного вера была вынуждена идти в бухту Патрокл и встать там на якорь до утра 20.4. К 20.00 20.4 подошла к о. Рикорда, встала на якроь и выгрузила бензин на сигнально-наблюдательный пост. В 05.00 21.4 проследовала мимо о-вов Римского-Корсакова на мыс Гамова. В 09.00 вошла в бухту Желяковского и встала на якорь. На берегу был организован отдых и обед. В 05.30 22.4 ПЛ направилась в залив Посьет. К 10.00 вошла в бухту Постовую, где пополнили запасы бензина. Отойдя от Владивостока на 120 миль начал барахлить двигатель. Командир решил не рисковать и в 18.00 23.4 начал возвращение во Владивосток. В 05.00 24.4 прошла мыс Гамова и в 19.00 отшвартовалась во Владивостоке

1905 год 28 апреля - 4 мая

Боевой поход в район мыса Поворотный с целью поиска и атаки при обнаружении по пути следования судов противника в составе отряда подводных лодок из трех единиц. Подводная лодка снялась со швартовов у Эгершельда позже других подводных лодок из-за необходимости пополнить запасы. После 09.00 у мыса Ахлестшева встретилась с ПЛ «Касатка» и «Дельфин». В 11.00 у о. Аскольд ПЛ разошлись, «Сом» обогнула остров с юга. В 15.45 вместе с ПЛ «Касатка» прошла о-в Аскольд. В 22.35 прошли мыс Поворотный и направилась в район, расположенный в 5 милях к югу от б. Судзухе, где ожидали встречи с неприятелем. Ночью ПЛ провела у залива Америка зарядку АБ. В 06.00 29.4 на траверзе мыса Сысоева, последовательно, одно за другим обнаружила два судна, идущих на пересечение курса. Установив, что перед ней два двухтрубных японских миноносца, ПЛ погрузилась на 30 футов и начала выход в атаку, сближаясь с первым кораблем. Подвсплыв под перископ, командир обнаружил, что миноносцы изменили курс и большим ходом удаляются на юг. Некоторое время ПЛ шла за миноносцами, но они быстро скрылись в тумане. В некоторых источниках говорится о том, что во время погружения для начала атаки ПЛ была обнаружена и обстреляна одним из миноносцев, и, что попаданий в лодку не было. В 11.30 всплыла и перешла в бухту Находка где в 18.20 встала на якорь. Позже туда подошла ПЛ «Касатка». В 04.00 30.4 ПЛ снялась с якоря и попыталась выйти из залива, но из-за сильной зыби в 06.00 вернулась. В 16.15 30.4 обе ПЛ снялись с якоря и пошли в залив Стрелок. Около 19.00 было обнаружено судно (предположительно транспорт), который вскоре скрылся в тумане. После захода в залив Стрелок были осмотрены все бухты о-ва Путятина. Противника не обнаружили. В 00.20 1.5 обе ПЛ встали на якорь в бухте Абрек. В 05.00 сменили стоянку и перешли в бухту Назимова. Вечером на якорную стоянку пришла ПЛ «Дельфин». В 08.00 2.5 снялись с якорей. В кильватерной колонне ПЛ пошли на Владивосток. Но через 10 миль из-за сильной зыби все ПЛ были вынуждены вернуться в б. Назимова где в 15.00 встали на якорь. В 22.00 3.5 ПЛ начали переход во Владивосток. В тяжелых условиях (туман и ветер) в 06.00 4.5 ПЛ повернули в пролив Старка.
ПЛ «Сом» сменила головную ПЛ «Касатка» (так как ты была вынуждена закрыть рубочный люк). Вскоре после того как в 07.40 прошли его, подводная лодка Сом» села на мель около камня Св. Матвея, чуть позже рядом с ней села на мель ПЛ «Касатка». ПЛ «Дельфин» была отправлена во Владивосток за подмогой. В 10.00 обе ПЛ были сняты с мели буксиром "Павел". В 12.30 ПЛ отшвартовались в порту Владивостока

1905 год 9 мая

Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 20 - 26 июля
Отработка совместного плавания подводных лодок отряда в Славянском заливе

1905 год 9 - 19 августа
Находилась в крейсерстве у Киенчена. 10.8 во время запуска на полном газу бензодвигателя произошел локальный взрыв паров бензина. Серьезных повреждений и последствий не было (по другим данным авария с бензиновым двигателем произошла 16.8 или 19.8, причем по вине экипажа)

1905 год август - октября
Ремонт двигателя
1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта
1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок
1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке. Надстройка ПЛ была переделана по образцу ПЛ постройки Невского завода и немного модернезирована (для улучшения мореходности)

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 6 торпед

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке
1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год
Прошла капитальный ремонт (снятие бензомоторов и установка дизелей)

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 1-го отделения ДнПЛ
1914 год 20 июля

После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год декабрь - 1915 год январь
В декабре подводную лодку погрузили на железнодорожную платформу и вместе с командой отправили на Черноморский флот в Севастополь, куда она прибыла 2 января 1915 г. Вошла в состав 4-го дивизиона бригады подводного плавания Черноморского Флота

1915 год 15 февраля
Окончательно собрана и приведена в полную боевую готовность. Вышла в море совместно с ПЛ «Щука» на позицию в 30 милях от Балаклавы

1915 год 15 марта
Совместно с ПЛ «Щука» совершила переход из Севастополя в Одессу и вошла в состав специального отряда судов, сформированного для обороны Одессы

1915 год 21 марта
Совместно с ПЛ «Щука» вышла на разведку сил германо-турецкого отряда кораблей. Были обнаружены только торчащие из воды мачты и трубы турецкого крейсера "Меджидие", который ранее подорвался на минах

1915 год март – июль
Находилась в Одесском порту в одночасовой готовности к выходу в море. Неоднократно выходила на позиции на дальних подступах к порту на сроки до пяти суток

1915 год 29 июля
Совместно с ПЛ "Щука" перешла в Николаев для подготовки к отправке в Петроград по железной дороге

1915 год 17 августа
ПЛ была погружена на железнодорожную платформу и отправлена в Петроград

1915 год 23 августа
Прибыла в Петроград. Включена в состав Балтийского флота. Вошла в состав 5-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря

1915 год 27 августа
Началась сборка и ремонт

1915 год 26 сентября
Приступила к испытаниям

1915 год 1 октября
Закончила испытания. Из Петрограда своим ходом пришла к новому месту базирования - базу Мариенхамн. Вошла в состав отряда судов Або-Оландской шхерной позиции

1915 год осень - 1916 год весна
Использовалась для несения дозорной службы, совершила ряд выходов в южную часть Ботнического залива, где обычно дежурили по 3-4 подводные лодки

1915 год 18 - 20 октября

Совершила боевой поход (командир - л-т Копьёв М.В.). 18 октября вышла к шведским берегам. Заняв около полудня позицию южнее маяка Свартклубб, лодка стала крейсеровать с норда на зюйд и обратно в трех милях от берега. В 16 ч. 40 м. обнаружила отряд из пяти-шести немецких пароходов, идущих с норда на зюйд. Подпустив их на дистанцию около трех миль, ПЛ пошла на пересечение курса, заметив в то же самое время, что с норда параллельно курсу пароходов идет корабль, показавшийся одной из подводных лодок типа «Кайман». Полагая, что с помощью подходящей подводной лодки все пароходы будут захвачены, ПЛ стала сближаться до дистанции ружейного выстрела, командир вызвал стрелков наверх, но в это время заметил клуб дыма над мнимой подводной лодкой и обнаружил, что к ПЛ полным ходом идёт шведский миноносец. Не дожидаясь подхода миноносца, ПЛ погрузилась на глубину 10 м и вынырнула в трех милях от берега. Минут через десять к ПЛ подошел миноносец, стал рядом и передал, что лодка находится в нейтральных шведских водах. Спустя 20 минут подошел еще миноносец, шедший у концевого парохода. Таким образом, оказалось, что немецкие пароходы конвоируются шведскими миноносцами, идущими в одной миле к осту от пароходов, сами же пароходы идут вплотную к берегу. Когда все немецкие пароходы прошли на зюйд, оба миноносца ушли вслед за ними. Погода в это время стала сильно свежеть и ветер усилился с 3 до 5 баллов. Командир решил отстаиваться в открытом море в виду маяка Симпнесклубб. Ввиду того что лодку все время сносило к норду, он прибег к следующему приему: заполнив кормовую систерну, подставлял корму под ветер, спускался с застопоренными машинами около часа по зыби, а затем разворачивался против нее и шел под электромоторами тоже около часа, не теряя из виду маяка. Дизельмотор работать не мог, так как лодка на большом ходу зарывалась. Рубочный люк был затянут парусиной и все же к утру оказалось, что в трюме было около 50 ведер воды. Ее выбрали ведрами вручную, так как помпы не брали, поскольку она представляла собою густую жидкость с большим количеством сбившегося с водой масла. Утром 19 октября, так как зыбь не уменьшалась, а электроэнергии оставалось всего на 3 часа последовательного хода, ПЛ направилась в Мариэхамн, держа нос против зыби, заполнив главную систерну. Вскоре пошел снег с дождем, дальность горизонта была не больше 7-8 каб. Считая, что при такой погоде лодке до своих берегов не дойти, командир повернул на вест, решив найти маяк Симпнесклубб и держаться в его видимости, дабы не терять обсервации. Электроэнергии к этому времени оставалось не более чем на 1 ч. 30 м. Около 14 часов, открыв маяк, лодка стала заржаться около него, то спускаясь по волне, то поднимаясь под электромоторами против нее. К 18 часам энергия батареи иссякла и командир решил заряжаться, но так как при этом было необходимо находиться на видимости маяка, приходилось производить зарядку в то время, когда лодку несло по волне и затем, останавливая зарядку, выгребать к маяку. К 7 часам 20 октября лодка окончила зарядку, не потеряв обсервации. 20 октября ветер ослабел. Воспользовавшись этим, лодка смогла вернуться в Мариэхамн

1915 год ноябрь

Из-за того, что 14 ноября в районе Аландских островов было обнаружено появление германской подводной лодки U-17, находившиеся в Мариэхамне подводные лодки «Сом» и «Пескарь» получили приказание нести ежедневное дежурство в Оландсгафе на подходах к Мариэхамну с целью уничтожить немецкую лодку в случае появления ее в этом районе. Лодки по очереди выходили на рассвете в море и, продержавшись под водой целый день, с наступлением темноты возвращались обратно для зарядки батареи, которая производилась с базы "Оланд", чтобы не напрягать весьма ненадежные двигатели лодок. Ввиду отсутствия в Мариэхамне угля, "Оланд", а с ним и лодки вынуждены были 18 ноября перейти для погрузки угля в Дегербю и лишь 23 ноября вернулись обратно

1915 год 25 декабря

Командир ПЛ л-т Копьёв М.В. убыл во Владивосток для приемки ПЛ тип АГ. Возвратился обратно в апреле 1916 года, но в командование ПЛ «Сом» уже больше не вступал

1915 год декабрь - 1916 год апрель
Зимовка в Ревеле (предположительно)

1916 год
В начале года перечислена в состав 6-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря

1916 год 10 мая
В 4 часа утра ПЛ «Сом»**,** осуществлявшая патрулирование в районе Оландсгафа, погибла при подводном столкновении (в некоторых источниках это столкновение называется - тараном) со шведским пароходом "Ингерманланд" ("Ангерманланд"). Как засвидетельствовал капитан парохода, он заметил перископ, возвышающийся над водой на 1 м, на расстоянии 150 м. Лодка шла параллельным курсом, а затем повернула к пароходу. Решив, что его хотят осмотреть, капитан застопорил ход. Перископ внезапно скрылся под воду, а лодка ударила пароход в подводной части. Больше лодка не показывалась. Вместе с лодкой погиб и ее экипаж - 2 офицера и 16 нижних чинов. Возможно, что командир парохода преднамеренно протаранил ПЛ. Однако скорее всего причина аварии в маневрировании ПЛ из-за недостаточной подготовки офицеров ПЛ. Командир (ВРИД, вместо Копьёва М.В., который находился в командировке) Бугураев Х.К. (с 10.04.1916 - лейтенант, стаж службы в подплаве - 3,5 года) обязанности командира ПЛ исполнял с конца апреля 1916 года, последний выход в море ПЛ "Сом" был его первым в качестве командира (до этого он был старшим офицером ПЛ "Волк" и ПЛ "Крокодил" - ПЛ с гораздо большим водоизмещением). Старший офицер Саско Б.В. вообще почти не имел опыта плавания на ПЛ и ранее служил на эсминцах (22.03.1915 - лейтенант, стаж службы в подплаве - 0,3 года), а с 01.1916 по 04.1916 прошел краткие курсы офицеров подплава (в конце апреля участвовал в краткосрочном практическом плавании ПЛ "Белуга"**).** Последний выход в море ПЛ "Сом" был для него первым в должности на этой ПЛ

2015 год 15 июля
Проведено обследование подводной лодки, обнаруженной на дне у восточного побережья Швеции в полутора морских милях от берега, в зоне активного мореплавания (по сообщению Expressen.se со ссылкой на организацию Ocean X Team, занимающуюся поиском исторических артефактов под водой). По размерам и характерным особенностям можно идентифицировать этот корабля как ПЛ **"Сом"**. Подводная лодка не имеет видимых повреждений на корпусе, ее люки закрыты. Дайверы оповестили о своей находке Вооруженные силы Швеции в понедельник, 27 июля. По данным шведских СМИ, военные уже изучают предоставленные им материалы. Ocean X Team намерена продолжить изучение находки вместе с ними

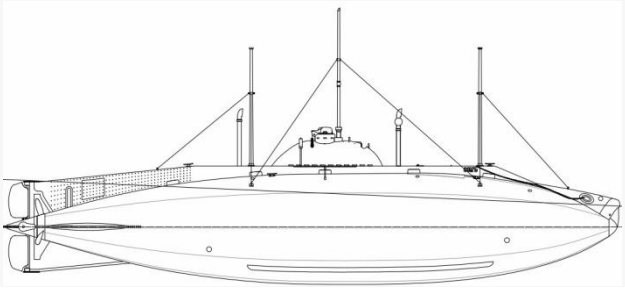
2015 год 1 августа
Проведено первое обследование подводной лодки дайверами Ocean X Team. Окончательно идентифицирована как ПЛ "Сом"**.** По словам руководителя проекта "Поклон кораблям Великой Победы" водолазного исследовательского РГО Константина Богданова, участники проекта готовы присоединиться к исследованию и помочь увековечить память погибших моряков

2016 год 23 сентября

Произведен осмотр подводной лодки с участием представителей Русского географического общества (РГО), Минобороны России и Службы береговой охраны (СБО) Швеции. «Операция проходила семь часов. Она была осуществлена на корабле СБО KBV031 с восемью членами команды с помощью телеуправляемого необитаемого подводного аппарата (ТНПА). Целью проведения работ были локализация субмарины, ее обследование в многолучевом режиме, всесторонняя съемка и съемка представляющих особый интерес участков посредством ТНПА на расстоянии минимум два метра», – рассказал советник российской дипмиссии Роман Миронов. Было проведено несколько погружений ТНПА. В результате эксперты сделали вывод о том, что подлодка лежит на грунте практически прямо и серьезных повреждений на корпусе нет. «Внешние признаки обследуемого объекта (размеры, очертания, надпись на борту) указывают на то, что это действительно подлодка Российского императорского флота «Сомъ». Визуальный осмотр субмарины и ее положение на грунте позволяют сделать предварительный вывод о возможности ее безаварийного подъема в случае принятия соответствующего решения», – подчеркнул Миронов

2021 год 2 февраля

Россия готова запустить проект подъёма подводной лодки Русского императорского флота «Сом»**,** которая затонула в шведских водах в период Первой мировой войны. Об этом 2 февраля заявил глава МИД РФ Сергей Лавров на пресс-конференции по итогам переговоров с министром иностранных дел Швеции Анн Линде в Москве.



Подводная лодка
«Осетр»

Подводная лодка «Protector» была заложена в 1901 году на верфи компании Lake Torpedo Boat Company в Бриджпорте, США. Спуск на воду состоялся 1 ноября 1902 года. По результатам испытаний, прошедших в июле-ноябре 1903 года, в конструкцию подводной лодки были внесены некоторые изменения.

В состав ВМС США подводная лодка не принималась. 24 мая 1904 года был заключен контракт на покупку подводной лодки Российской Империей, 5 июня подводная лодка была включена в списки кораблей Сибирской флотилии. 13 июня 1904 года подводная лодка была доставлен из США на борту парохода «Fortuna» на Санкт-петербургский завод Лесснера.

18 июня 1904 года «Protector» была принята в состав Российского Императорского Флота под именем «Осётр». 25-28 сентября того же года «Осетр» прошла приёмные испытания, а в декабре отправлена по железной дороге во Владивосток.

12 мая 1905 года «Осётр» спущена на воду во Владивостоке, 11 июня вошла в состав Отряда подводных лодок. Ввод в строй был задержан в связи с полным выходом из строя аккумуляторных батарей, хранившихся зимой 1904 - 1905 гг. в неправильных условиях. 8 июля работы на подводной лодке были закончены, 24-25 июля прошли приёмные испытания.

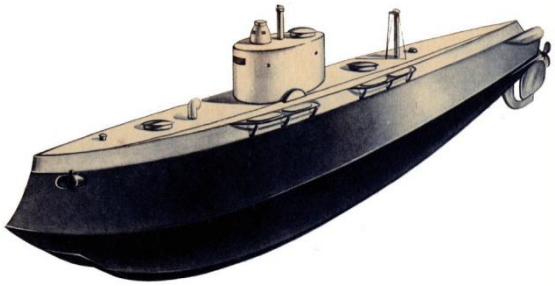
2 августа «Осётр» совершила свои первые погружения на Дальнем Востоке, после чего совершила поход в Славянский залив. По возвращении из похода из-за сильных волн во избежание заливания рубочный люк был задраен, после чего из-за неплотностей в газоотводах выхлопные газы стали поступать подводной лодки, что привело к отравлению команды. Погибших не было.

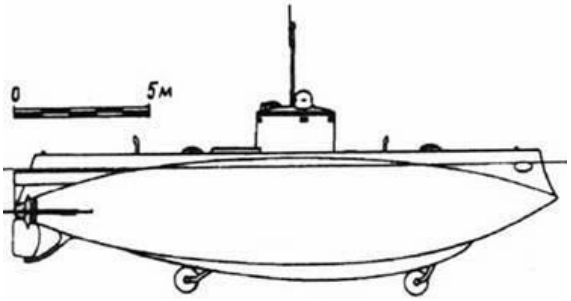
С августа по сентябрь «Осетр» принимала номинальное участие в Русско-японской войне - несла позиционную и дозорную службу у островов Русский и Аскольд, в заливе Петра Великого

В 1906 - 1913 годах подводная лодка служила в составе Сибирской флотилии, зимовала во Владивостоке, летом проходила Боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник.

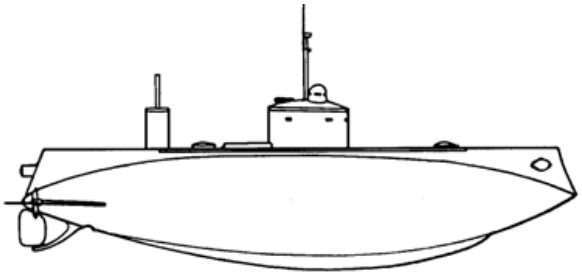
27 июля 1913 года «Осётр» была выведена из боевого состава флота, 4 августа — исключёна из списков кораблей.

10 марта 1914 года подводная лодка была сдана к порту для разборки, в 1922 году была разделана на металл.

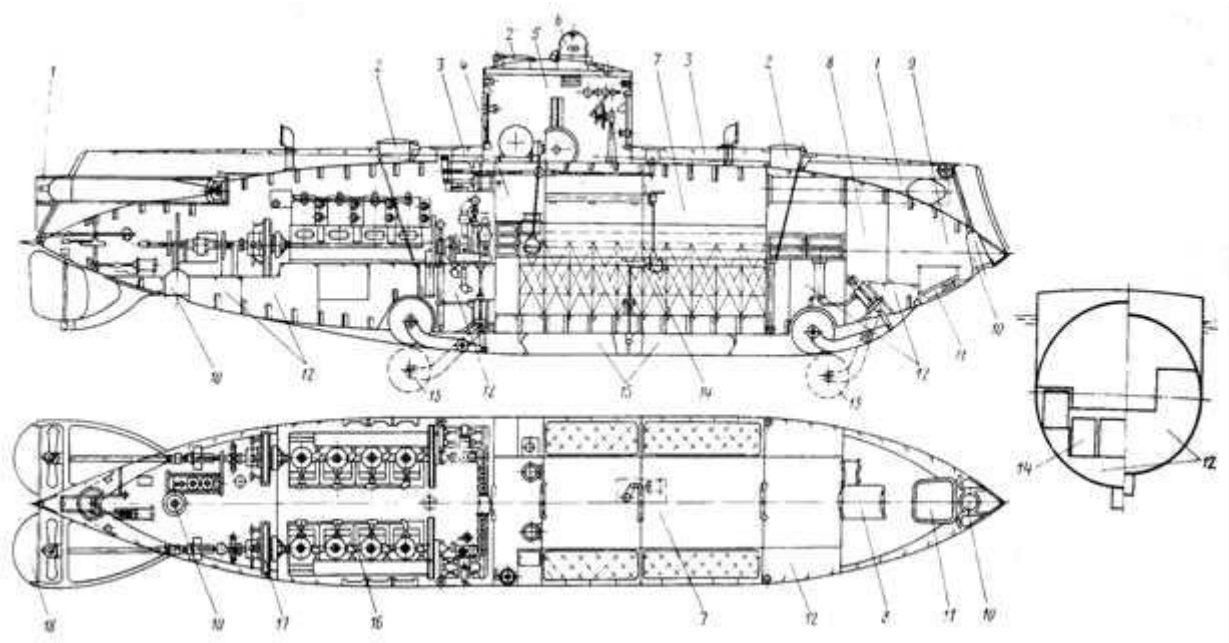




Подводная лодка «Protector»

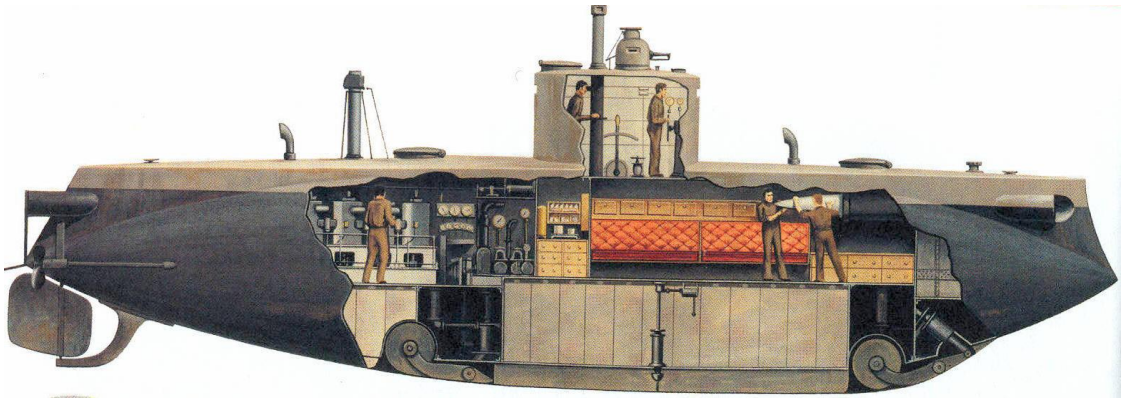


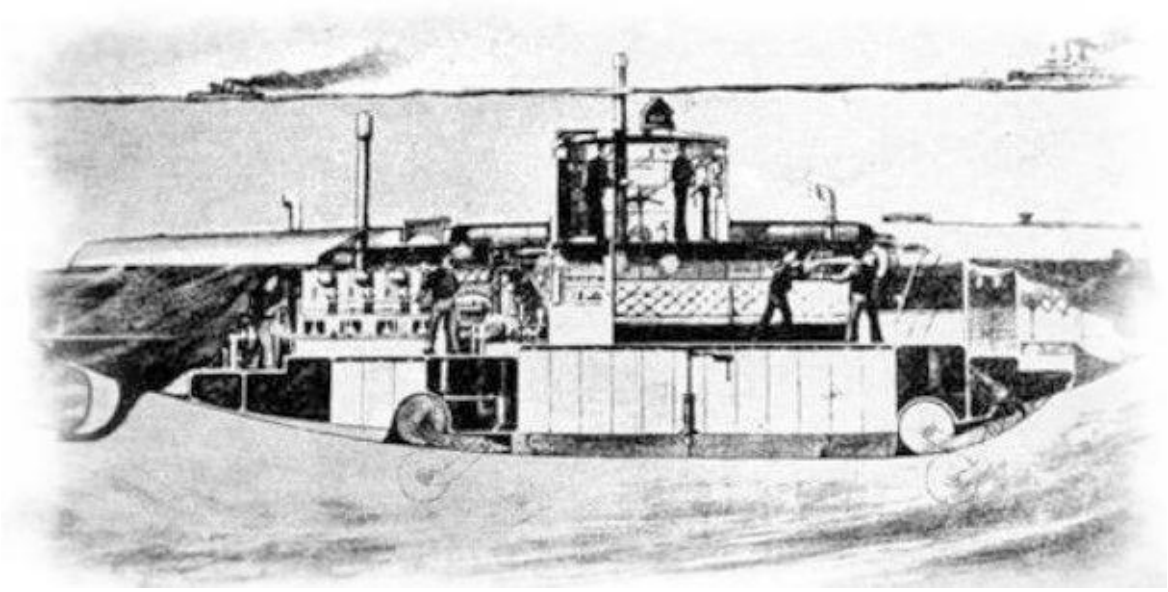
Подводная лодка «Осетр»



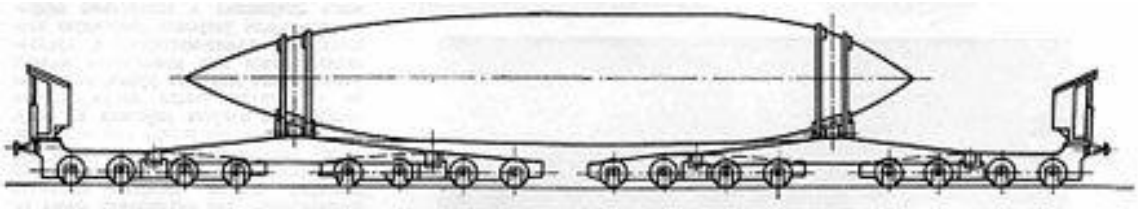
Продольный разрез, план по трюму, схематическое поперечное сечение подводной лодки «Осетр»:

1 - минный аппарат: 2 - входной люк; 3 - топливная цистерна; 4 - камбуз; 5 - боевая рубка; 6 - командирская башенка; 7 - жилое помещение;8 - воздушная (шлюзовая) камера; 9 - водолазная камера; 10 - клюз подводного якоря; 11 - люк водолазного отделения; 12 - балластная цистерна;13 - колесо; 14 - аккумуляторная батарея; 15 - сбрасываемый киль; 16 - бензиновый двигатель; 17 - гребной вал; 18 - горизонтальный руль.

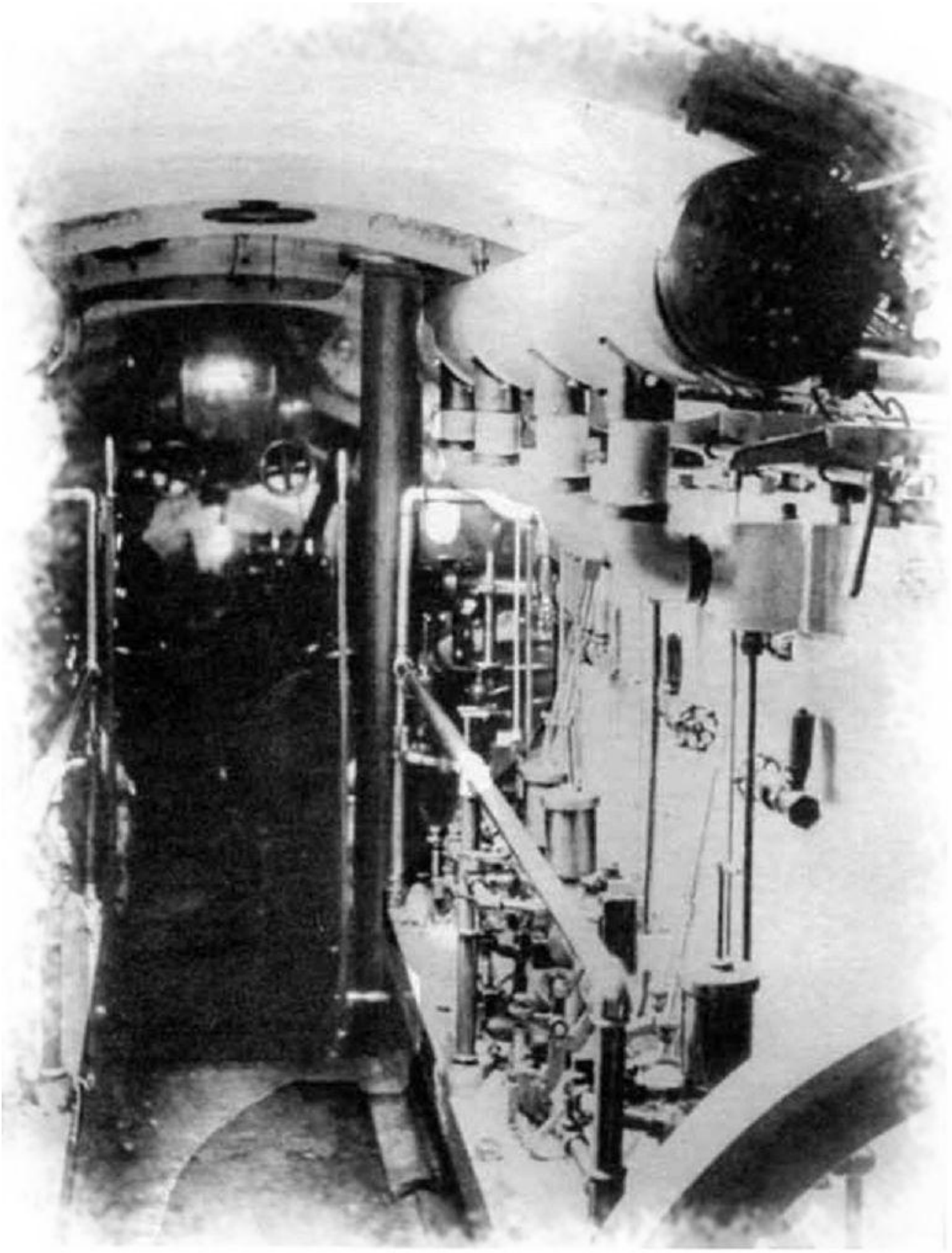




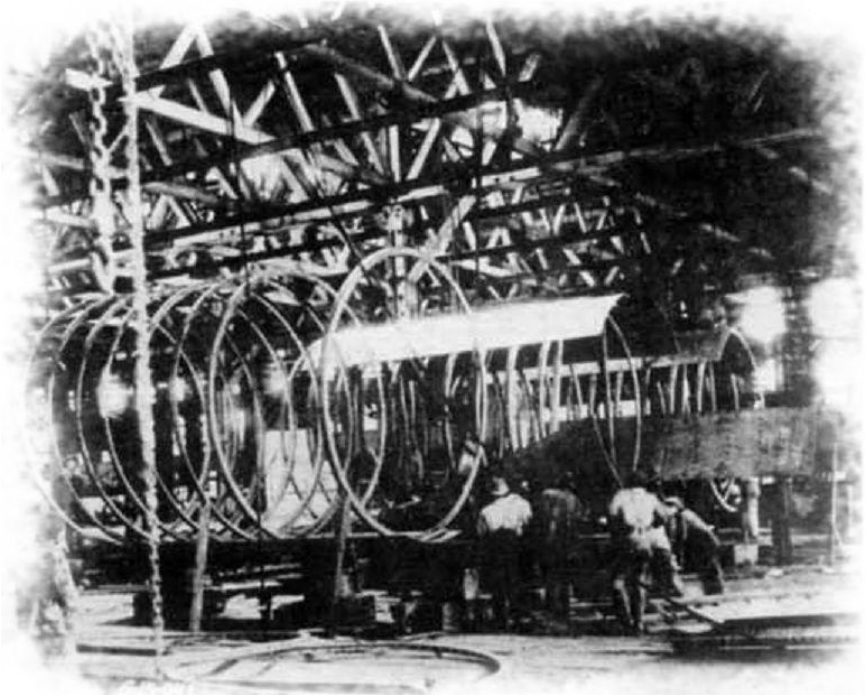
Подводная лодка «Осетр»



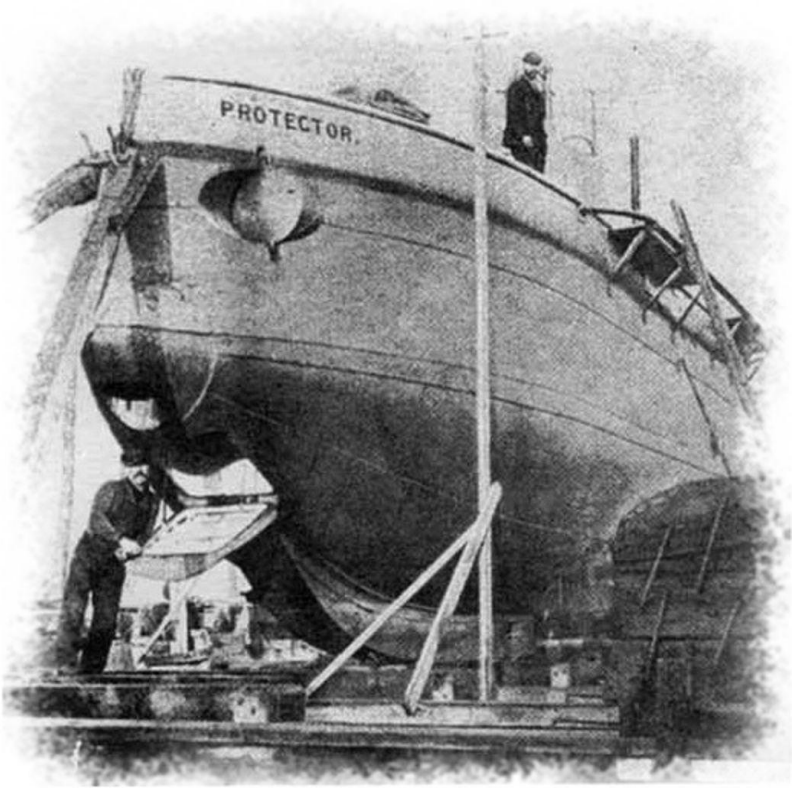
Железнодорожный транспортер
для перевозки подводной лодки «Осетр»



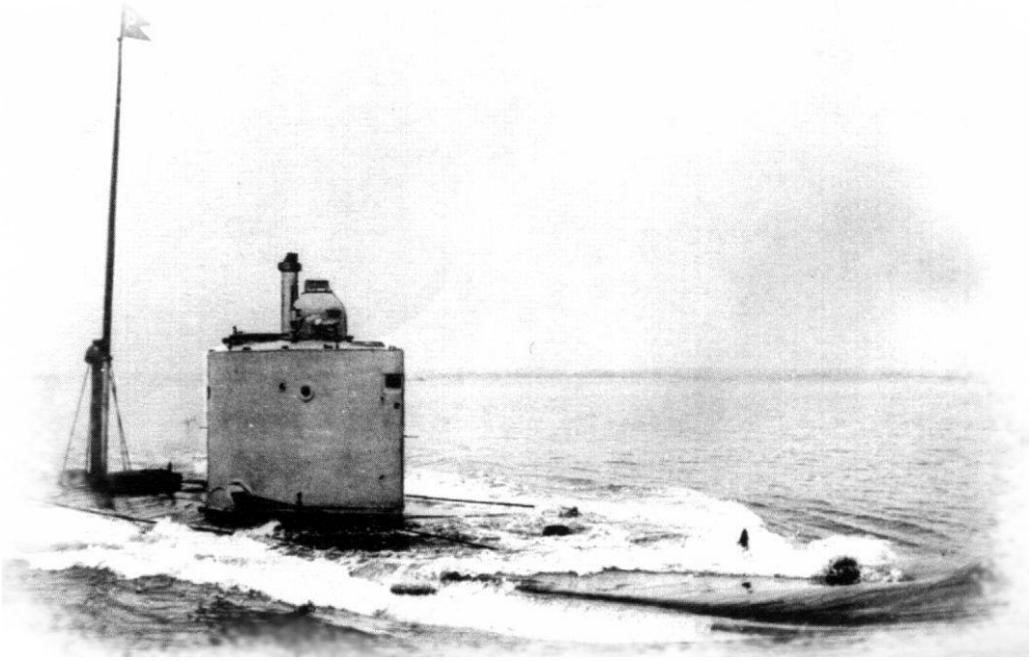
Машинное отделение
подводной лодки «Осетр»

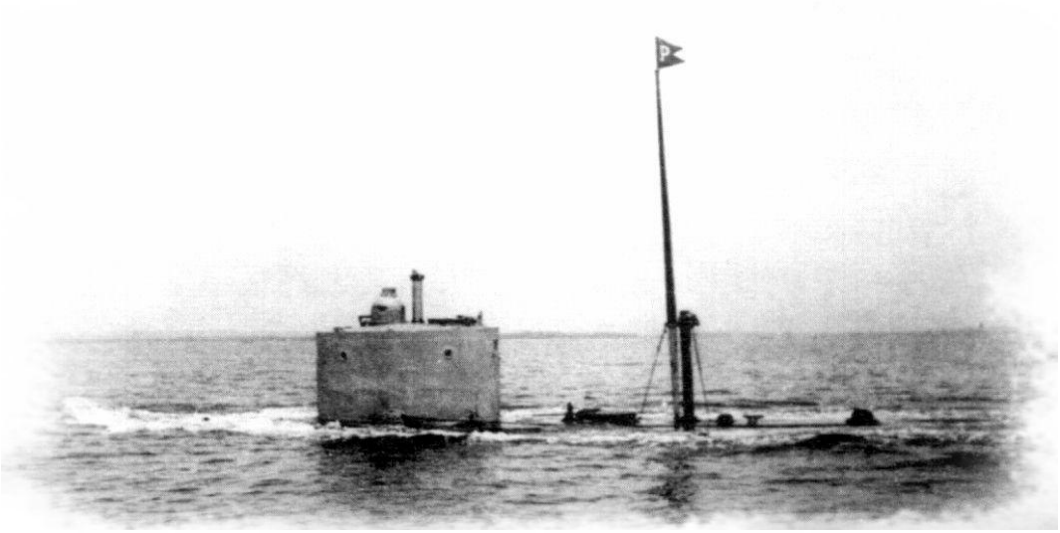


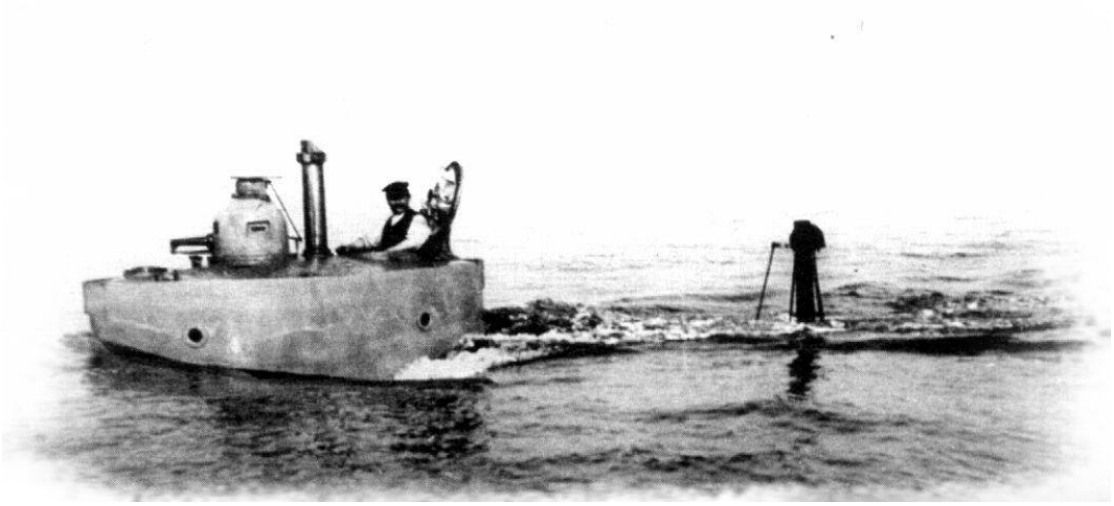
Силовые шпангоуты
корпусов подводных лодок тип «Осетр» в процессе сборки
США
1904 год



Подводная лодка «Protector»
Бриждпорт,
1901 год

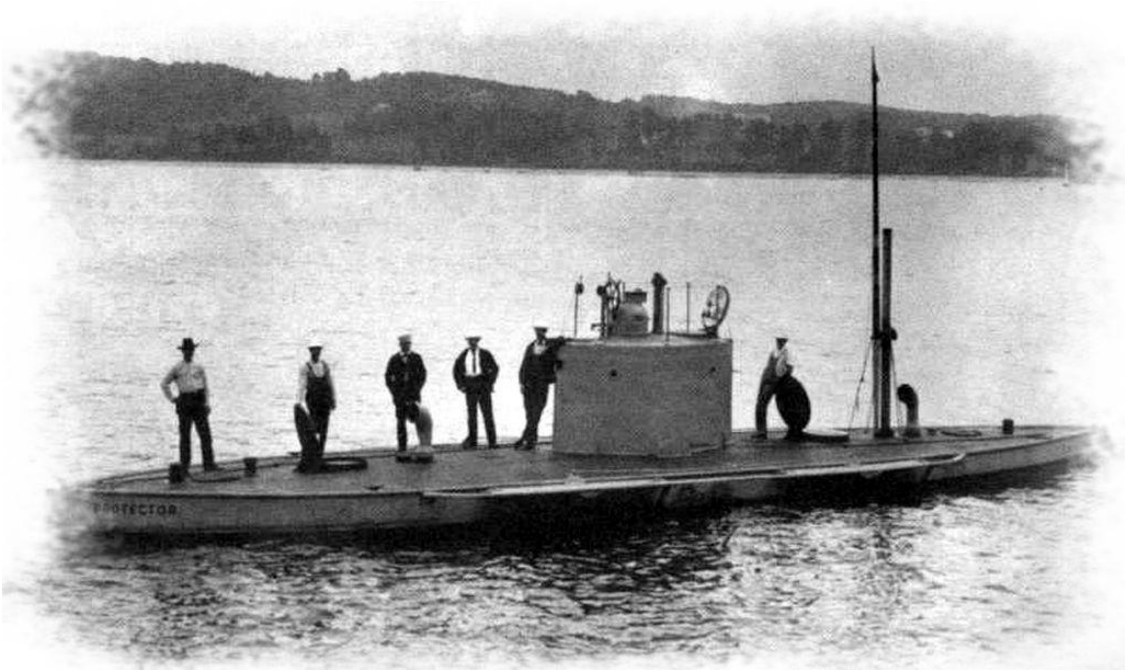




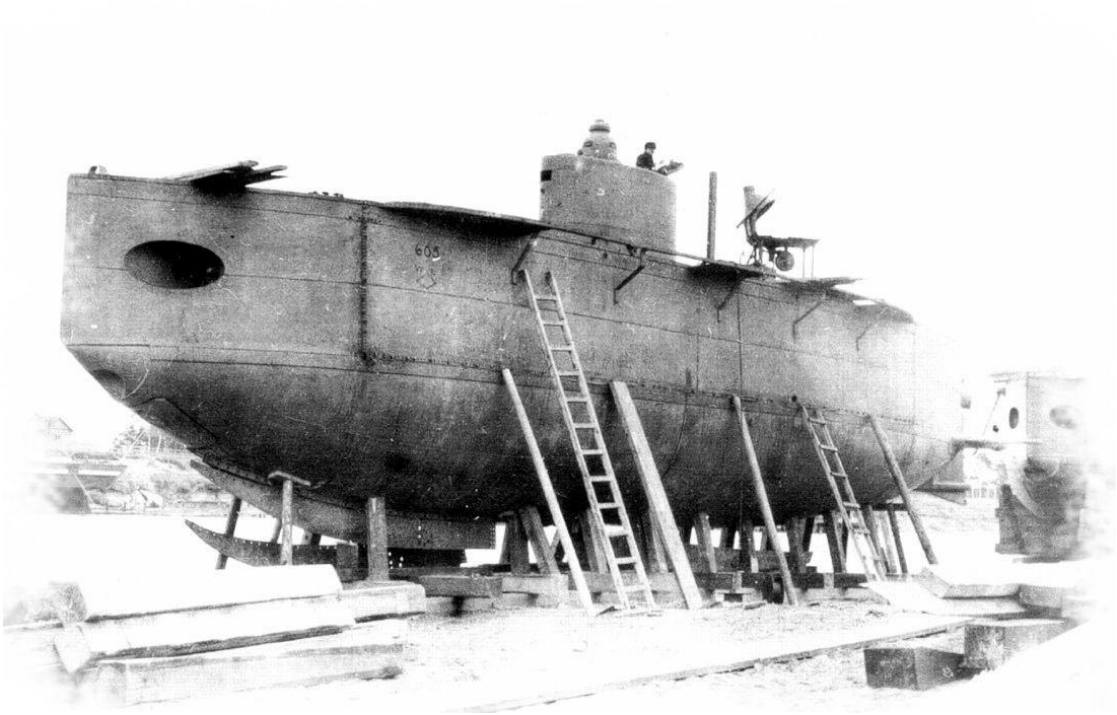


Подводная лодка «Protector»
во время испытаний

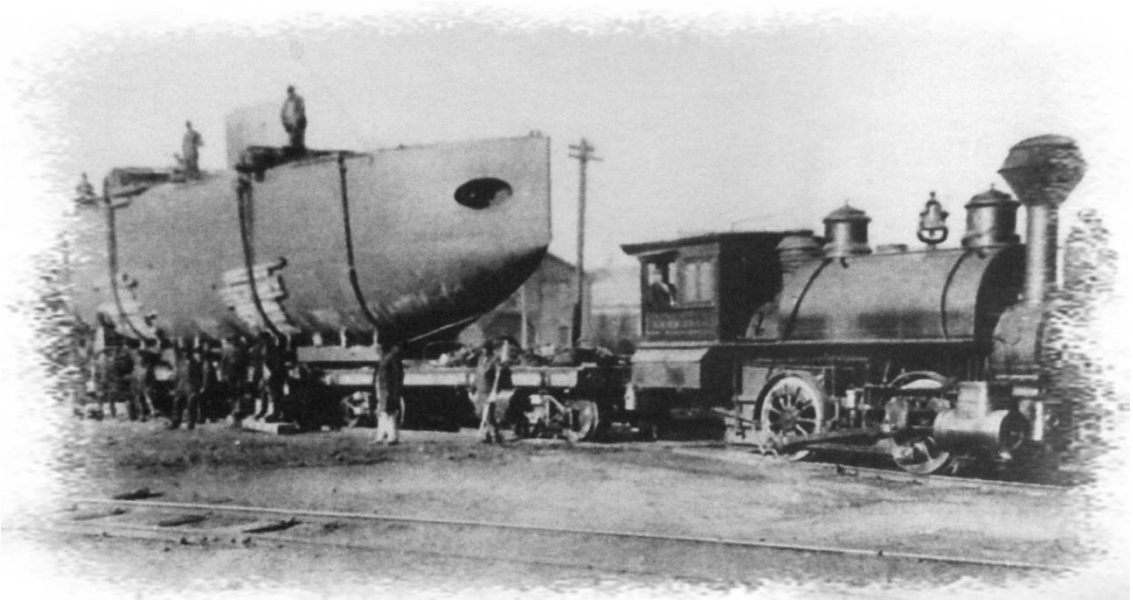
Интерьер подводной лодки «Protector»



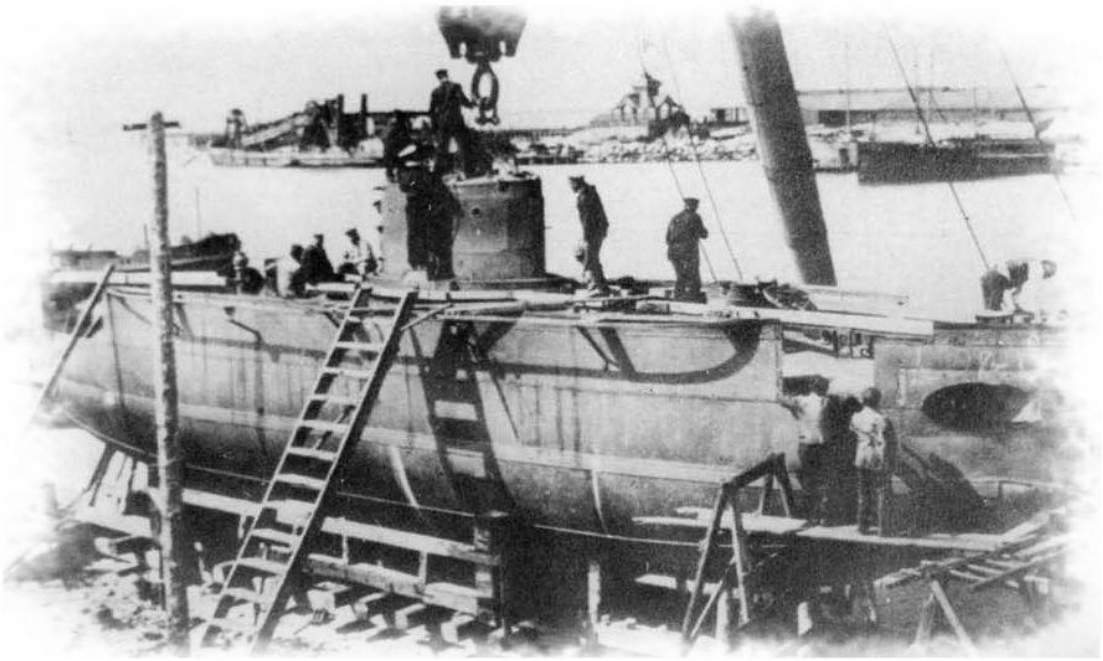
Подводная лодка «Protector»



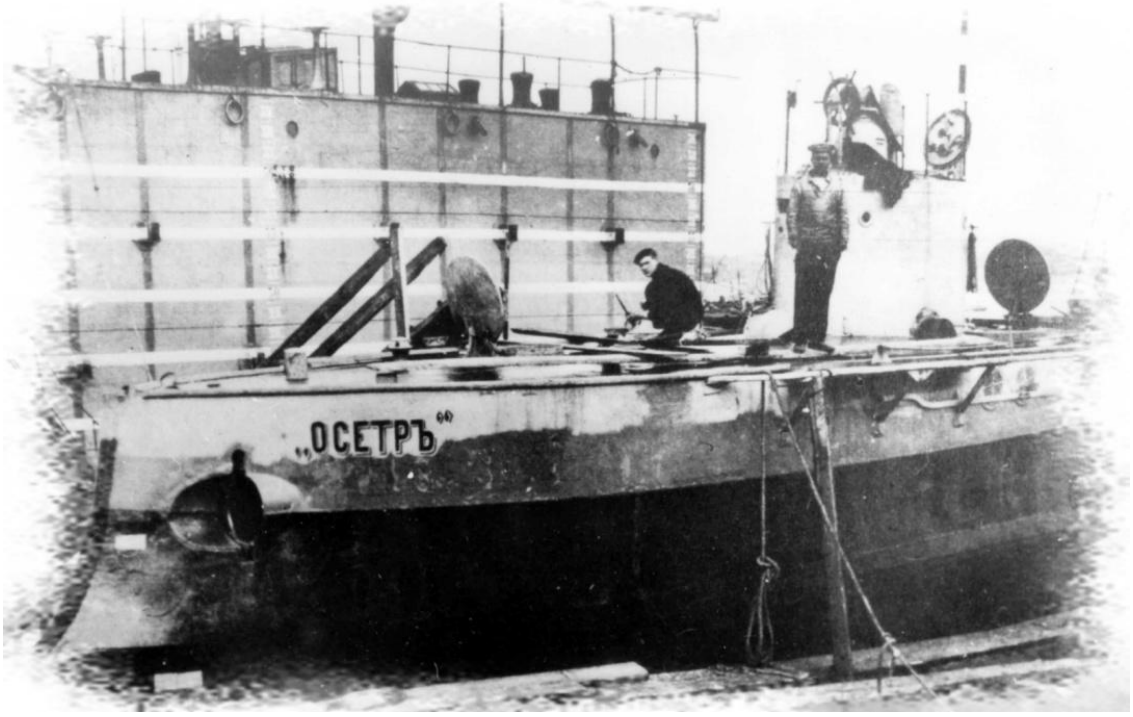
Подводная лодка «Осетр»
на Санкт-Петербургском заводе Лесснера
13 июня 1904 года



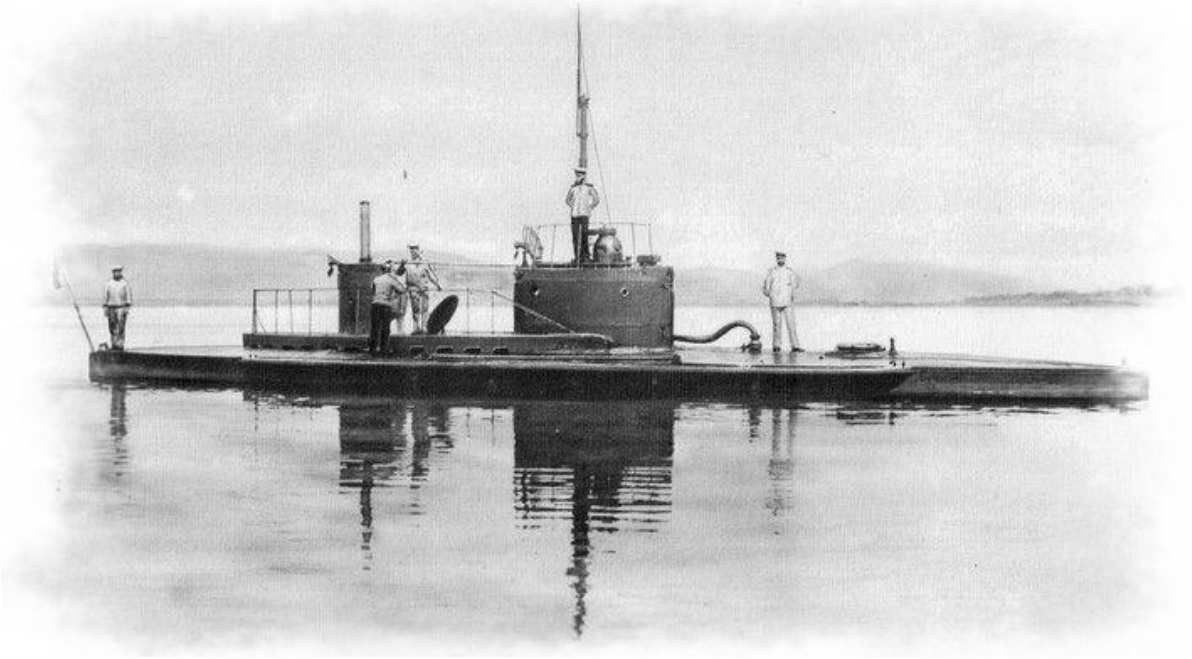
Подводная лодка «Осетр»
перед отправкой на Дальний Восток



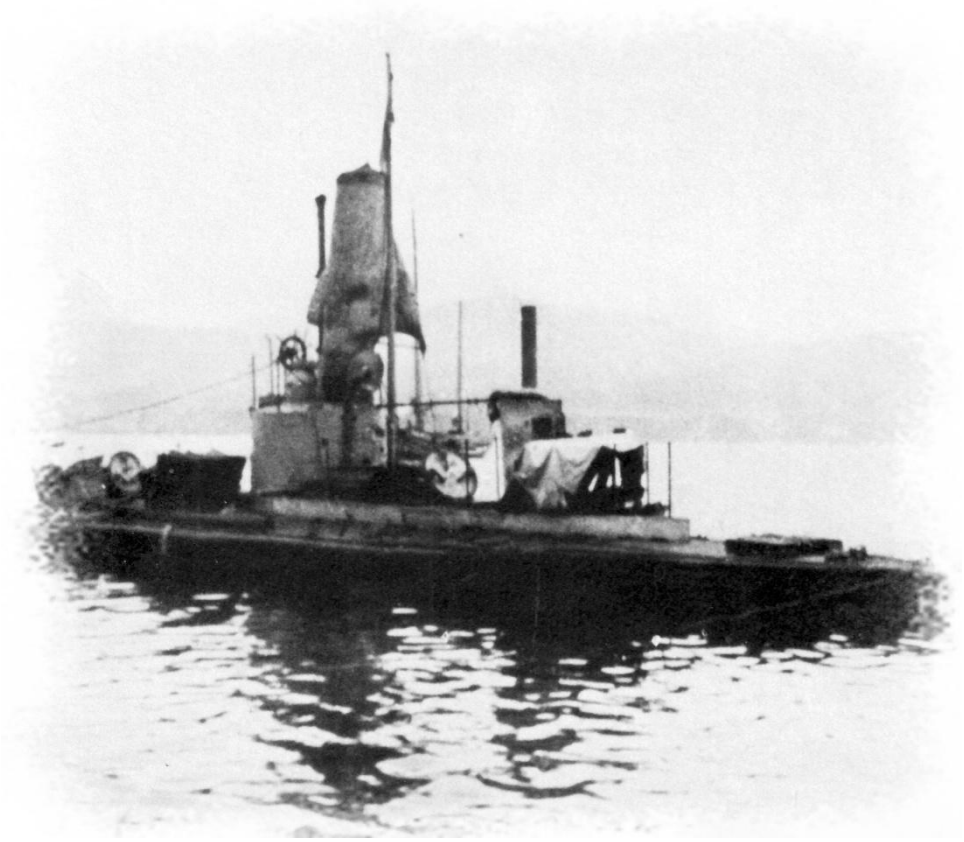
Подводная лодка «Осетр»
во время сборки
Владивосток
1905 год



Подводная лодка «Осетр»
в ДОКе во Владивостоке



Подводная лодка «Осетр»
на дальнем Востоке



Подводная лодка «Осетр»

Подводная лодка «Осетр»
во время швартовки
Владивосток

Историческая справка
подводной лодки «Осетр»

1901 год
Заложена на верфи Лэка в Бриджпорте (США, «Lake Torpedo Boat Co») под наименованием «Protector»

1902 год 1 ноября
Спущена на воду

1903 год июль - ноябрь
Испытания. По их результатам Лэк произвел незначительную перестройку корабля

1904 год 24 мая
Заключен контракт на закупку Россией

1904 год 5 июня
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1904 год 13 июня
Доставлена на борту парохода "Fortuna" из США на завод Г.А. Лесснера в Санкт-Петербурге для достройки

1904 год 18 июня
Зачислена в списки флота России под наименованием «Осетр»

1904 год 25 - 28 сентября
Прошла приемочные испытания

1904 год декабрь
Погружена на транспортер и отправлена на дальний Восток, однако через неделю возвращена обратно, так как транспортер не выдержал перегрузки и сломался

1905 год 15 марта - 18 апреля
Перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток. Вошла в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского отряда крейсеров

1905 год 9 мая
Переформирована в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год 12 мая
Спущена на воду

1905 год 4 июня
Переформирована в состав Отряда миноносцев Отдельного отряда судов для охраны вод Уссурийского края

1905 год 11 июня
Подчинена Сибирскому флотскому экипажу

1905 год 14 июня
Выяснилось, что все аккумуляторы испорчены (прибыли во Владивосток зимой 1904 года и хранились в недопустимых условиях)

1905 год 8 июля
Окончание достроечных и ремонтных работ

1905 год 24 - 25 июля
Прошла приемочные испытания

1905 год 2 августа
Осуществила первые погружения

1905 год август
При возвращении во Владивосток из Славянского залива команда отравилась выхлопными газами: выйдя в свежую погоду из залива, ПЛ подверглась сильной качке и входной люк пришлось задраить, в результате чего через неплотности в газоотводах выхлопные газы стали поступать в подводную лодку

1905 год август – сентябрь
Участвовала в Русско-японской войне, осуществляла несение позиционной и дозорной службы на подходах к заливу Петра Великого (у островов Русский и Аскольд)

1905 год 21 сентября
Первая учебная стрельба торпедами

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 20 торпед, в цель попало – 14

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

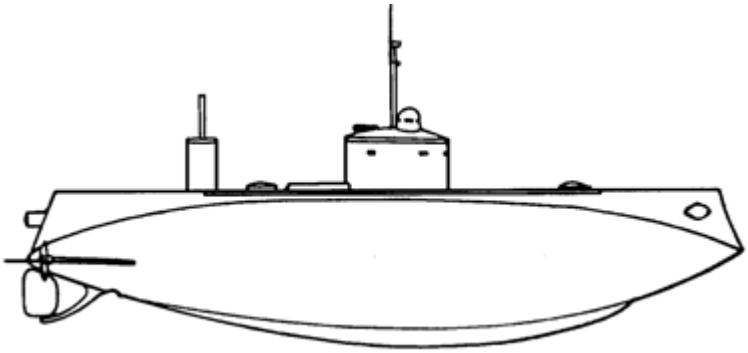
1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год 27 июля
Выведена из боевого состава, разоружена

1913 год 4 (5?) августа
Исключена из списков кораблей Сибирской флотилии

1914 год 10 марта
Сдана к Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации

1922 год
Разделана на металл.



Подводная лодка
«Кефаль»

Подводная лодка «Кефаль» была заложена в 1904 году на верфи Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company в Ньюпорт-Ньюс, США. В ноябре 1904 года в разобраном виде была доставлена в Либаву (Россия), где на заводе по сути не собиралась, а строилась заново из-за низкого качества поставляемых частей корпуса.

Сборка была закончена 22 апреля 1905 года, после чего «Кефаль» была отправлена по железной дороге во Владивосток к месту службы. Эшелон прибыл на место 7 июля того же года. 5 августа подводная лодка спущена на воду во Владивостоке.

В октябре 1905 вошла в строй, 12 октября совершила первые погружения, 14 октября выходила на разведку по бухтам. 15 ноября из-за попадания постороннего предмета сломалась помпа, ремонт продлился до 21 ноября. 25-26 ноября совершала учебные погружения.

Зиму 1905 - 1906 года провела в бухте Новик, остров Русский. В 1906 - 1916 годах подводная лодка служила в составе Сибирской флотилии, зимовала во Владивостоке, летом проходила Боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник.

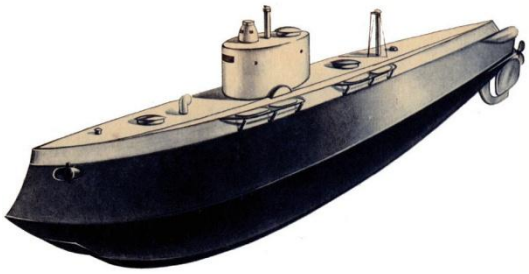
В сентябре 1906 года совершила две успешных учебных атаки крейсера «Жемчуг».

В феврале 1907 года во время стоянки во Владивостоке из-за оплошности матроса на подводной лодке произошёл взрыв газов, вызвавший пожар. Часть аккумуляторов вышла из строя.

15-21 декабря 1908 года совершала выходы в акваторию Босфора Восточного. 19 декабря совершила успешное подлёдное плавание, пройдя за 1 час 35 минут 4 мили подо льдом.
Команда:

С 1914 года подводная лодка использовалась в учебных целях.

13 апреля 1916 года «Кефаль» была выведена из Боевого состава флота, исключена из списков кораблей, была сдана к порту для разборки. В 1922 году была разделана на металл.



Подводная лодка «Кефаль»
во Владивостоке

Историческая справка
подводной лодки «Кефаль»

1904 год
Заложена в Ньюпорте (США) на верфи «Newport News Shipbuilding Dry Dock Company»

1904 год 8 ноября
В разобранном виде доставлена морским путем в мастерские ЛибавскогоИ(Лиепайского) военного порта для достройки

1905 год 6 февраля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год 22 апреля
Закончена сборка

1905 год 3 июня - 7 июля
Перевезена по железной дороге из Либавы во Владивосток

1905 год 5 августа
Спущена на воду

1905 год октябрь
Вступила в строй, зачислена в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год 12 октября
Начало погружений

1905 год 14 октября
Выходила в море для разведки по бухтам

1905 год 15 - 21 ноября 15.11
сломался зубец шестерни помпы вследствии поподания постороннего предмета. 21.11 повреждение исправлено

1905 год 25 - 26 ноября
Практические погружения

1905 год - 1906 год зима
На зимовку самостоятельно перешла в бухту Новик на Русском острове

1906 год
Прошла 382 мили в надводном положении, погружалась 37 раз

1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта
1906 год 22 сентября

Осуществила учебною торпедную атаку крейсера "Жемчуг". Имитировала залп трех торпед. Атаку признали успешной

1906 год 26 сентября
Осуществила ночную учебную атаку крейсера "Жемчуг" в б. Новик. Атаку признали успешной

1907 год февраль
Во время стоянки в гавани Владивостока от электрической искры, вызванной оплошностью одного из матросов, произошел взрыв аккумуляторных газов и пожар. В результате аварии вышла из строя часть АБ

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 15 - 21 декабря
Совершила несколько выходов на акваторию Босфора Восточного. 19.12 за 1 час 35 минут подо льдом пройдено 4 мили. По итогам походов был сделан вывод о возможности зимнего плавания при специальной подготовке экипажа и корабля

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
На зимовку перешла во Владивосток, была поднята на берег и установлена на блоки;
1911 год 27 мая Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год
Выведена в резерв

1912 год
Прошла во Владивостоке капитальный ремонт

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 2-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год июнь – июль
Использовалась в учебных целях

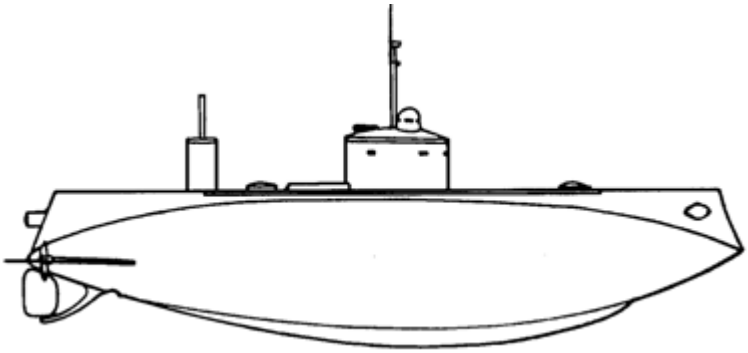
1914 год - 1915 год зима
Зимовка во Владивостоке

1915 год лето
Ознакомительные выходы в море с гардемаринами Морского корпуса

1915 год - 1916 год зима
Зимовка во Владивостоке

1916 год 13 апреля
Выведена из боевого состава, разоружена, сдана к Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации

1922 год
Разделана на металл.



Подводная лодка
«Бычок»

Подводная лодка «Бычок» была заложена в 1904 году на верфи Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company в Ньюпорт-Ньюс, США. В ноябре 1904 года в разобраном виде была доставлена в Либаву, где на заводе по сути не собиралась, а строилась заново из-за низкого качества поставляемых частей корпуса.

Сборка была закончена в июне 1905 года, после чего «Бычок» была отправлена по железной дороге во Владивосток к месту службы. Эшелон прибыл на место 8 сентября того же года. 9 ноября подводная лодка спущена на воду во Владивостоке.

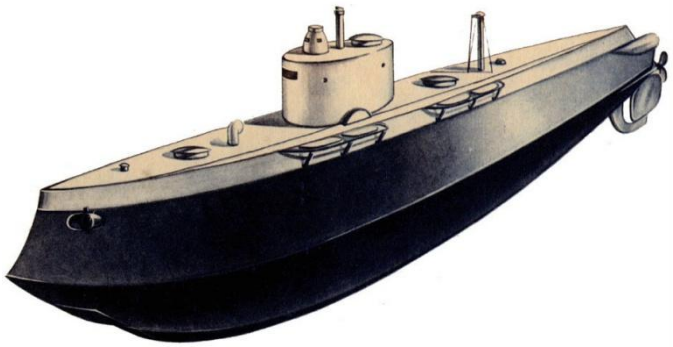
Зиму 1905 - 1906 года провела в бухте Новик, остров Русский. В 1907 - 1913 годах подводная лодка служила в составе Сибирской флотилии, зимовала во Владивостоке, летом проходила Боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник.

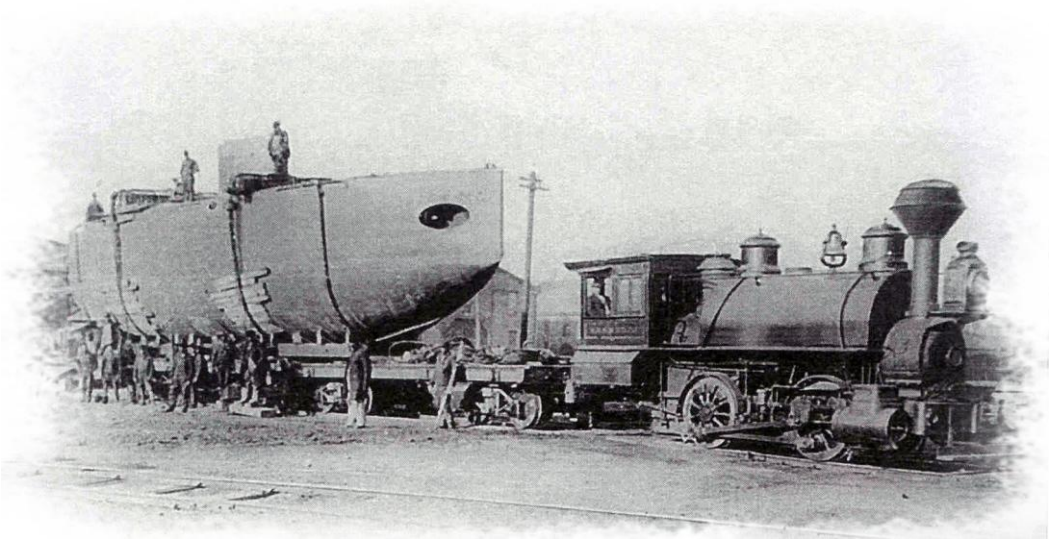
17 мая 1910 года, когда «Бычок» буксировал маломореходную подводную лодку «Форель», та стала зарываться носом в воду и в итоге затонула из-за поступления воды внутрь через рубочный люк. Командир «Форели», два матроса и рулевой спаслись, перейдя на «Бычок».

11 ноября 1913 года «Бычок» была выведена из Боевого состава флота, 16 ноября — исключёна из списков кораблей.

10 марта 1914 года подводная лодка была сдана к порту для разборки.

В 1922 году «Бычок» была разделана на металл.





Подводная лодка «Бычок»
на усиленном транспорте Путиловского завода

Подводная лодка «Бычок»
выходит в море

Историческая справка
подводной лодки «Бычок»

1904 год
Заложена в Ньюпорте (США) на верфи "Newport News Shipbuilding Dry Dock Company"

1904 год ноябрь
В разобранном виде доставлена морским путем в мастерские Либавского (Лиепайского) военного порта для достройки

1905 год 6 февраля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год июнь
Закончена сборка

1905 год 31 июля - 8 сентября
Перевезена по железной дороге из Либавы во Владивосток, вошла в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год 9 ноября
Спущена на воду

1905 год - 1906 год
На зимовку отбуксирована в бухту Новик на Русском острове

1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября

На маневрах произвела успешную учебную атаку крейсера "Аскольд" в заливе Стрелок

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год 17 мая
Буксировала в базу подводную лодку «Форель» с разряженными аккумуляторами. При буксировке подводная лодка стала зарываться носом, и напором воды входной люк открыло. Командир подводной лодки «Форель» и два матроса успели спасти рулевого и перебраться на палубу подводной лодки «Бычок», но сама подводная лодка «Форель» затонула на глубине 26 метров

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 20 торпед

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

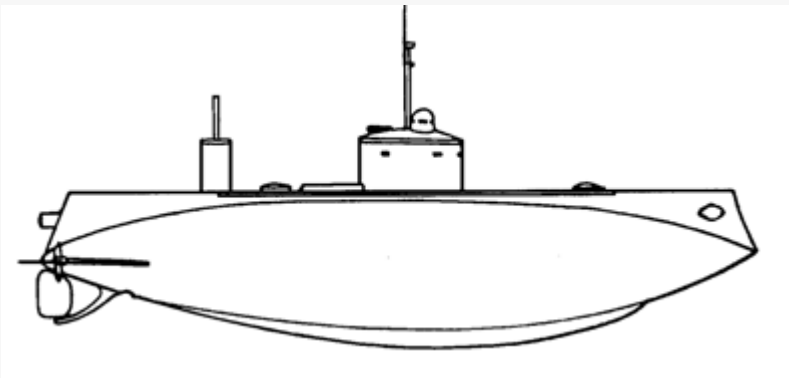
1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год 11 ноября
Выведена из боевого состава, разоружена

1913 гол 16 ноября
Исключена из списков кораблей Сибирской флотилии

1914 год 10 марта
Сдана к Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации

1922 год
Разделана на металл



Подводная лодка
«Палтус»

Подводная лодка «Палтус» была заложена в 1904 году на верфи Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company в Ньюпорт-Ньюс, США. В марте 1905 года в разобраном виде была доставлена в Либаву (Россия), где на заводе по сути не собиралась, а строилась заново из-за низкого качества поставляемых частей корпуса.

Сборка была закончена 1 августа 1905 года, после чего «Палтус» была отправлена по железной дороге во Владивосток к месту службы. Эшелон прибыл на место 24 сентября того же года. 29 ноября подводная лодка спущена на воду во Владивостоке.

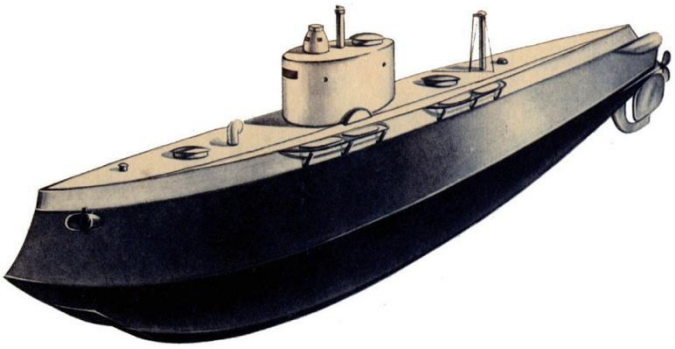
Зиму 1905 - 1906 года подводная лодка провела в бухте Новик, остров Русский. В 1906 году вошла в строй. До 1913 года подводная лодка служила в составе Сибирской флотилии, зимовала во Владивостоке, летом проходила Боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник.

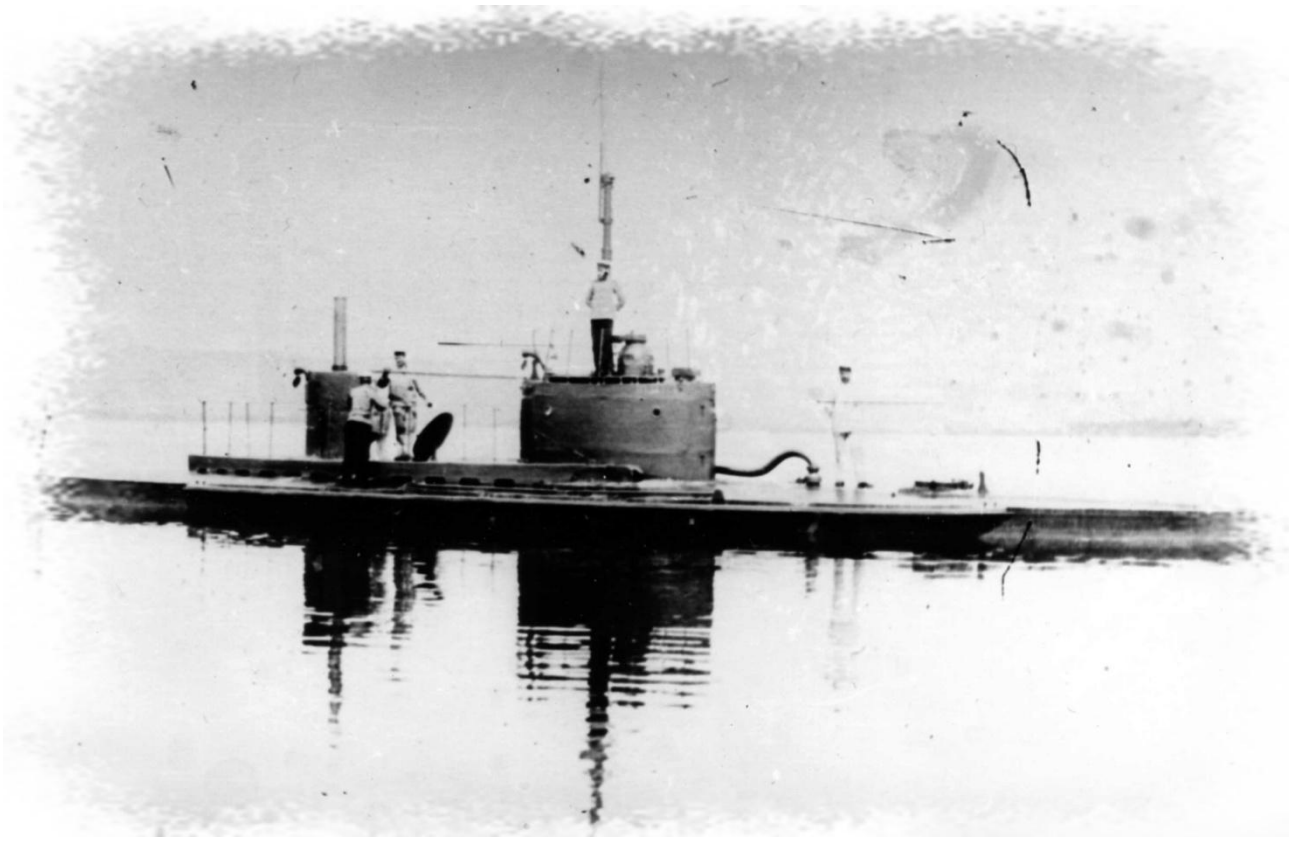
В июле 1907 года на подводной лодке произошёл взрыв газов, аккумуляторная батарея полностью вышла из строя.

11 ноября 1913 года «Палтус» была выведена из Боевого состава флота, 16 ноября исключёна из списка кораблей Сибирской флотилии.

10 марта 1914 года подводная лодка была сдана к порту для разборки. Возможно, использовался как блокшив.

В 1922 году подводная лодка «Палтус» была разделана на металл.





Подводная лодка «Палтус»
на Тихом океане

Историческая справка
подводной лодки «Палтус»

1904 год
Заложена в Ньюпорте (США) на верфи "Newport News Shipbuilding Dry Dock Company"

1905 год март
В разобранном виде доставлена морским путем в мастерские Либавского (Лиепайского) военного порта для достройки

1905 год 1 августа
Закончена сборка

1905 год 6 февраля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год 24 сентября
Перевезена по железной дороге из Либавы во Владивосток

1905 год 29 ноября
Спущена на воду

1905 год зима
Вступила в строй, зачислена в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 - 1906 год зима
На зимовку отбуксирована в бухту Новик на Русском острове

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год июль
Из-за незамеченной вовремя неисправности произошел взрыв аккумуляторных газов, в результате чего была уничтожена вся аккумуляторная батарея подводной лодки

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 29 октября
При переходе из бухты Разбойник во Владивосток в условиях сильного шторма экипаж сильно угорел. Освежить воздух удалось только после подхода ТР "Ксения", кторый взял ПЛ, на которой заглушили двигатель, на буксир

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана;

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 24 торпеды

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

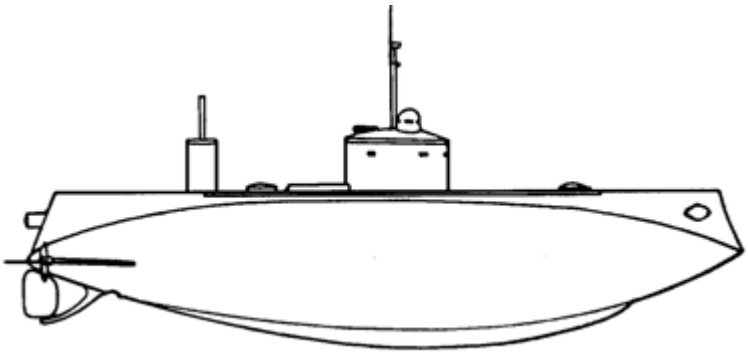
1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год 11 ноября
Выведена из боевого состава, разоружена

1913 год 16 ноября
Исключена из списков кораблей Сибирской флотилии

1914 год 10 марта
Сдана к Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации. В некоторых источниках упоминается переоборудование в блокшкив

1922 год
Разделана на металл



Подводная лодка «Плотва»

Подводная лодка «Плотва» была заложена в 1904 году на верфи Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company в Ньюпорт-Ньюс, США. 10 февраля 1905 года в разобраном виде была доставлена в Либаву, где на заводе по сути не собиралась, а строилась заново из-за низкого качества поставляемых частей корпуса.

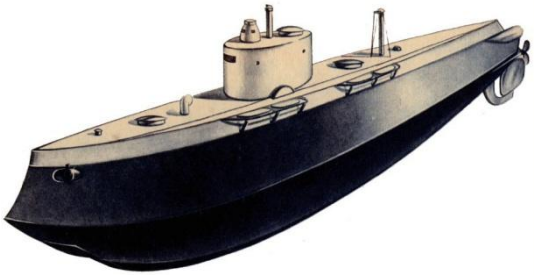
Сборка была закончена в июле 1905 года, после чего «Плотва» была отправлена по железной дороге во Владивосток к месту службы. Эшелон прибыл на место 9 октября того же года. 9 ноября подводная лодка спущена на воду во Владивостоке.

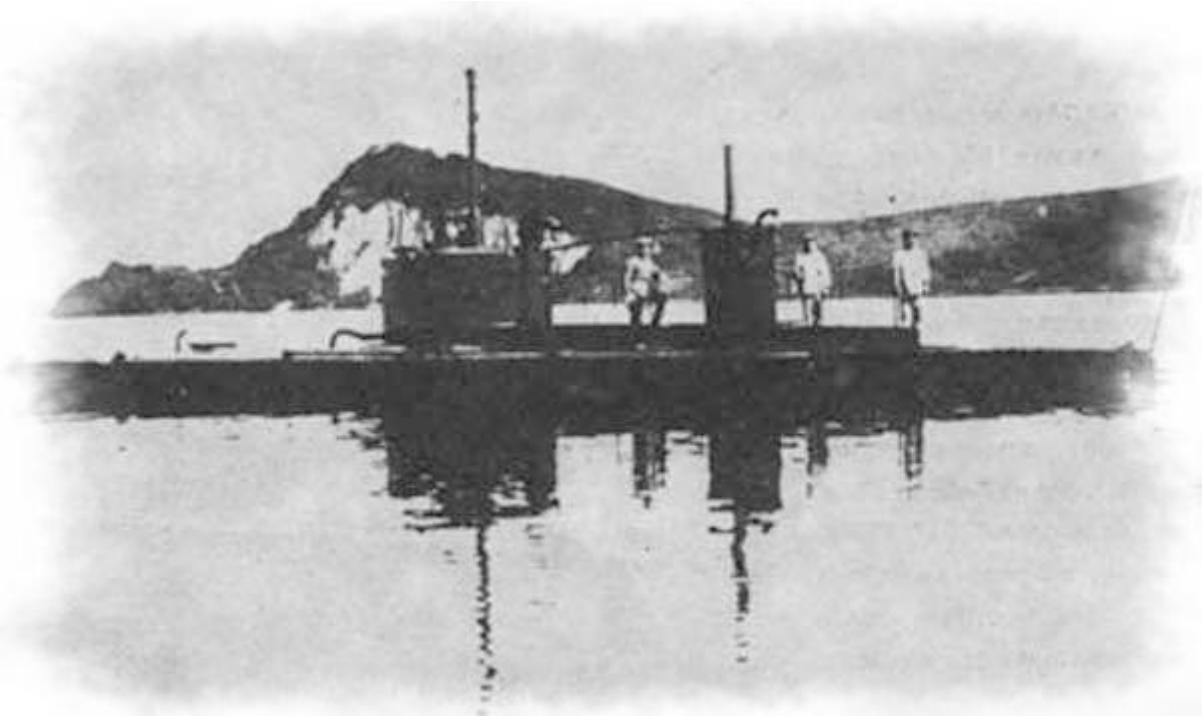
В 1906 году вошла в строй. Зиму 1905 - 1906 года провела в бухте Новик, остров Русский. В 1906 - 1913 годах подводная лодка служила в составе Сибирской флотилии, зимовала во Владивостоке, летом проходила Боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник.

3 сентября 1908 года во время учений атаковала крейсер «Аскольд», но из-за плохой погоды не смогла занять позицию для атаки. Летом 1911 года на «Плотве» впервые была выполнена операция погрузки торпеды без разборки, с наружней стороны торпедного аппарата.

11 ноября 1913 года «Плотва» была выведена из Боевого состава флота, 16 ноября исключена из списков кораблей, 10 марта 1914 года была сдана к порту для разборки. Возможно, использовалась как блокшив.

В 1922 году подводная лодка «Плотва» была разделана на металл.





Подводная лодка
«Плотва»

Историческая справка
подводной лодки «Плотва»

1904 год Заложена в Ньюпорте (США) на верфи "Newport News Shipbuilding & Dry Dock Company"

1905 год 6 февраля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год 10 февраля
В разобранном виде доставлена морским путем в мастерские Либавского (Лиепайского) военного порта для достройки

1905 год июль
Закончена сборка

1905 год 6 февраля
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год 9 октября
Перевезена по железной дороге из Либавы во Владивосток

1905 год 9 ноября
Спущена на воду

1905 год зима
Вступила в строй, зачислена в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год - 1906 год зима
На зимовку отбуксирована в бухту Новик на Русском острове

1906 год 6 марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября
На маневрах не смогла занять позицию для учебной атаки крейсера "Аскольд" из-за плохих погодных условий

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 25 торпед, из них 10 на контр-курсах. Впервые выполнила погрузку торпеды в ТА без ее разборки со стороны передней крышки

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

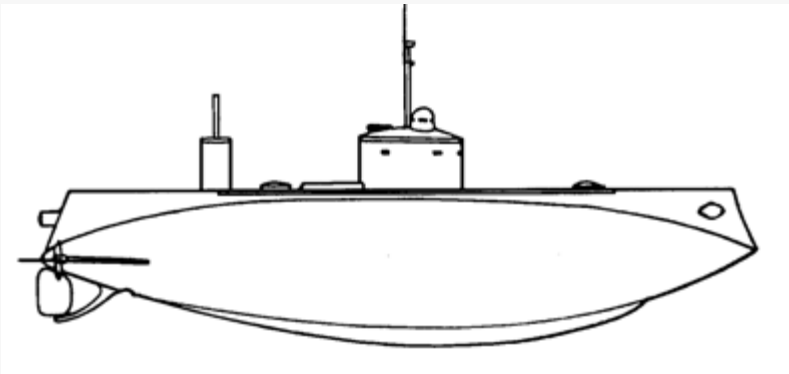
1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год 11 ноября
Выведена из боевого состава, разоружена

1913 год 16 ноября
Исключена из списков кораблей Сибирской флотилии

1914 год 10 марта
Сдана к Владивостокскому военному порту для демонтажа и реализации. В некоторых источниках упоминается переоборудование в блокшкив

1922 год
Разделана на металл.



Подводная лодка «Щука»

Российская подводная лодка начала XX века, второй корабль проекта Holland-VIIR (тип «Сом») была заложена 10 мая 1904 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге и стала первой подводной лодкой постройки этого завода. Спуск на воду состоялся 15 октября 1904 года.

В июне 1905 года «Щука» проходила испытания, в том числе 26 июня самостоятельно перешла из пролива Бьеркезунд в Кронштадт, что позволило выявить ряд недостатков и внести улучшения в конструкцию подводных лодок этого типа. 5 - июля производила учебные атаки судов, стоящих на якоре.

В конце июля отправлена по железной дороге во Владивосток. К 4 ноября 1905 года вошла в состав Отряда подводных лодок Владивостокского порта, до конца года несколько раз выходила в дозор к островам Русский и Аскольд.

В течение последующих лет в составе отряда подводных лодок проходила летнюю боевую подготовку в заливе Стрелок, бухта Разбойник, зимовала - во Владивостоке.

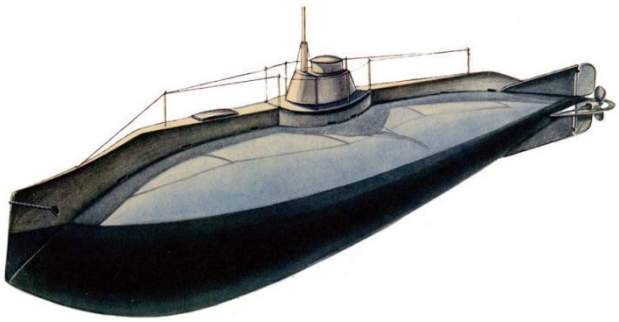
21 ноября 1907 года, во время сильных морозов, «Щука» использовалась для получения опыта подлёдного плавания. После погружения на чистой воде заходила под тонкий лёд, разрезая его перископом. По итогам плаваний сделаны выводы о возможности плавания подо льдом и о некоторых мерах по подготовке подводных лодок к подобным походам.

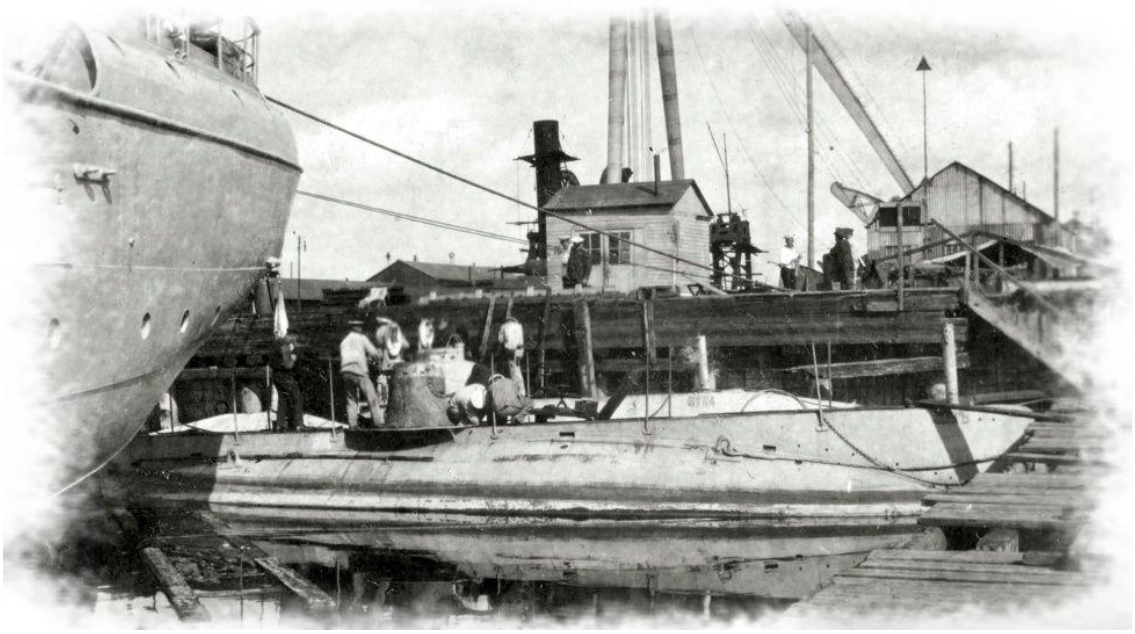
3 сентября 1908 года во время манёвров «Щука» успешно произвела учебную атаку крейсера «Аскольд».

После начала Первой мировой войны подводная лодка приняла во Владивостоке полные запасы топлива и продовольствия, на «Щуку» были погружены боевые торпеды. В декабре 1914 - январе 1915 года перевезена по железной дороге в Севастополь. В феврале 1915 года выходила в море в район Балаклавы, в марте вместе с подводной лодкой «Сом» перешла в Одессу, в июле - перешла в Николаев, откуда в течение 17-24 августа по железной дороге перевезена в Петроград.

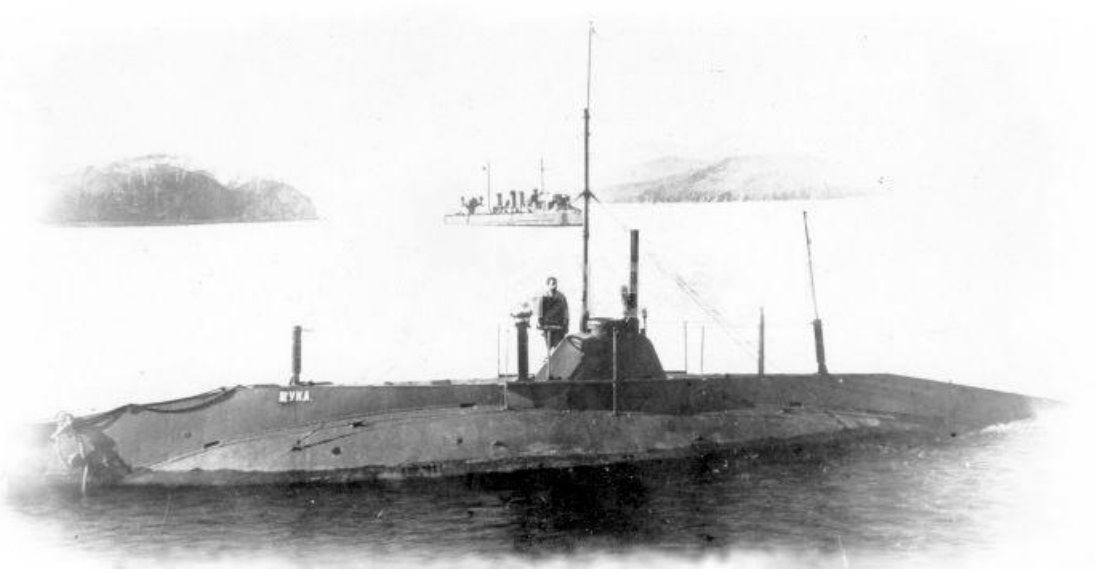
К 26 сентября собрана, приступила к испытаниям. До 1 мая 1916 года использовалась для дозорной службы в южной части Ботнического залива, базировалась на Мариехамн. Затем, с некоторыми перерывами, входила в состав Учебного Отряда Подводного Плавания, базировалась на Ревель.

Октябрьский переворот 1917 года встретила в Ревеле, находилась в капитальном ремонте. 24 - 25 февраля 1918 года в разобранном виде захвачена в Ревеле германскими войсками, после чего была вывезена и разделана на металл.





Подводная лодка «Щука» (на заднем плане) во Владивостоке



Подводная лодка «Щука»

Подводная лодка «Щука»

Команда подводной лодки «Щука»

Историческая справка
подводной лодки «Щука»

1904 год 10 мая
Заложена на Невском судомеханическом заводе в г.Санкт-Петербург

1904 год 5 июня
Зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии

1905 год 15 октября
Спущена на воду

1905 год 17 июня
Ходовые испытания проводились в Бьерке-Зунде. Подписан приемный акт. Вступила в строй

1905 год 26 июня
Совершила самостоятельный переход из Бьерке-Зунде в Кронштадт. Это плавание дало возможность выявить недостатки лодки и принять меры к их устранению, как на подводной лодке «Щука», так и на других строящихся подводных лодках этой серии

1905 год 5 - 7 июля
Участвовала в опытах по выслеживанию ПЛ, атакующей суда на якоре. «Щука» в 23.40 5.7 выйдя из-за острова Тупорансари всплыла в 1,5 каб. от УС "Европа". 6.7 1,5 часа маневрировала вокруг отряда кораблей не показывая перископа. 7.7 в 21.15 атаковала суда Минного отряда, пройдя в непосредственной близости от УС "Африка" и УС "Европа"

1905 год июль
После перехода в Санкт-Петербург лодка была погружена на железнодорожную платформу и отправлена во Владивосток

1905 год 4 ноября
Окончательно собрана во Владивостоке. Вошла в состав Отдельного отряда миноносцев Владивостокского порта

1905 год
Вместе с другими лодками использовалась для несения дозора в районе островов Русский и Аскольд и разведки в бухтах

1906 год 6 (11?) марта
Отнесена к классу подводных лодок

1906 год 16 октября
Переформирована в состав Отдельного отряда подводных лодок Владивостокского порта

1907 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1907 год 21 ноября
Лодка при сильном морозе погружалась и ходила подо льдом. Погружение производилось на чистой воде в полынье, подо льдом лодка ходила в положении под перископом, которым

разрезала лед. В результате этих опытов было показано, что плавание в зимнее время и подо льдом возможно и получены некоторые рекомендации по подготовке лодки к такому плаванию

1907 год 8 декабря
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Владивостокского порта

1907 год - 1908 год зима
Зимовка во Владивостоке

1908 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1908 год 1 апреля
Переформирована в состав Отряда подводного плавания Тихого Океана

1908 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1908 год 3 сентября
На маневрах произвела успешную учебную атаку крейсера "Аскольд" в заливе Стрелок

1908 год - 1909 год зима
Зимовка во Владивостоке

1909 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1909 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1909 год - 1910 год зима
Зимовка во Владивостоке

1910 год 1 января
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Тихого океана

1910 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1910 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок. Выпустила 16 торпед

1910 год - 1911 год зима
Зимовка во Владивостоке

1911 год 27 мая
Переформирована в состав Дивизиона подводных лодок Сибирской флотилии

1911 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1911 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1911 год - 1912 год зима
Зимовка во Владивостоке

1912 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1912 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1912 год - 1913 год зима
Зимовка во Владивостоке

1913 год
Прошла капитальный ремонт (снятие бензомоторов и установка дизелей)

1913 год весна
Перешла в бухту Разбойник

1913 год лето
Боевая подготовка в заливе Стрелок

1913 год - 1914 год зима
Зимовка во Владивостоке

1914 год июнь
Переход в бухту Разбойник и начало летнего периода боевой подготовки. Входила в состав 1-го отделения ДнПЛ

1914 год 20 июля
После объявления военного положения перешла вместе с другими ПЛ во Владивосток, приняла боевые мины и полные запасы

1914 год декабрь - 1915 год январь
В декабре подводную лодку погрузили на железнодорожную платформу и вместе с командой отправили на Черноморский флот в Севастополь, куда она прибыла 2 января 1915 г. Вошла в состав 4-го дивизиона бригады подводного плавания Черноморского Флота

1915 год 15 февраля
Окончательно собрана и приведена в полную боевую готовность. Вышла в море совместно с подводной лодкой «Сом» на позицию в 30 милях от Балаклавы

1915 год 15 марта
Совместно с подводной лодкой «Сом» совершила переход из Севастополя в Одессу и вошла в состав специального отряда судов, сформированного для обороны Одессы

1915 год 21 марта
Совместно с подводной лодкой «Сом» вышла на разведку сил германо-турецкого отряда кораблей. Были обнаружены только торчащие из воды мачты и трубы турецкого крейсера "Меджидие", который ранее подорвался на минах

1915 год март – июль
Находилась в Одесском порту в одночасовой готовности к выходу в море. Неоднократно выходила на позиции на дальних подступах к порту на сроки до пяти суток

1915 год 29 июля
Совместно с подводной лодкой «Сом» перешла в Николаев для подготовки к отправке в Петроград по железной дороге

1915 год 17 августа
ПЛ была погружена на железнодорожную платформу и отправлена в Петроград

1915 год 23 августа
Прибыла в Петроград. Включена в состав Балтийского флота. Вошла в состав 5-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря

1915 год 27 августа
Началась сборка и ремонт

1915 год 26 сентября
Приступила к испытаниям

1915 год 1 октября
Закончила испытания. Из Петрограда своим ходом пришла к новому месту базирования - базу Мариенхамн. Вошла в состав отряда судов Або-Оландской шхерной позиции

1915 год осень - 1916 год
Использовалась для несения дозорной службы, совершила ряд выходов в южную часть Ботнического залива, где обычно дежурили по 3-4 подводные лодки

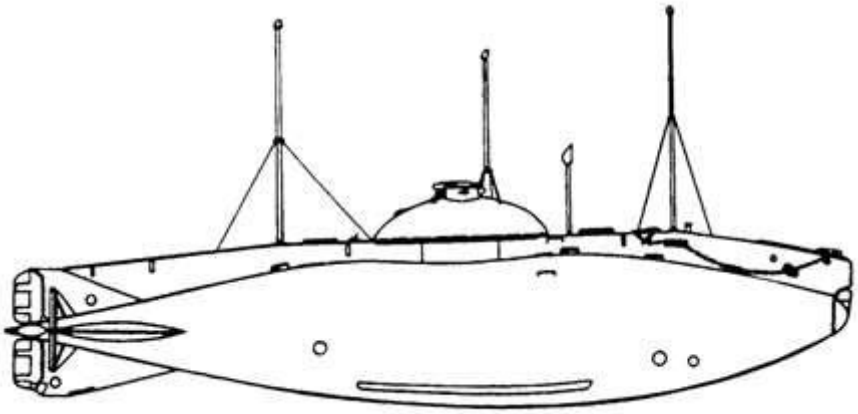
1916 год 1 мая
Откомандировна к УОПП

1916 год 7 июля
Откомандирована от УОПП

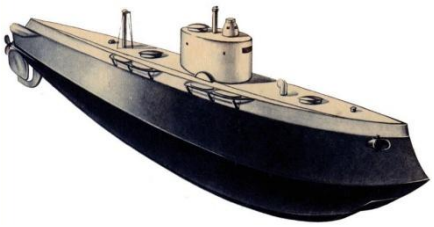
1916 год 2 декабря
Переведена в Ревель и вошла в состав УОПП. В дальнейшем использовалась в учебных целях, базировалась на Новый порт (Ревель)

1917 год 25 октября
Вошла в состав Красного Балтийского Флота

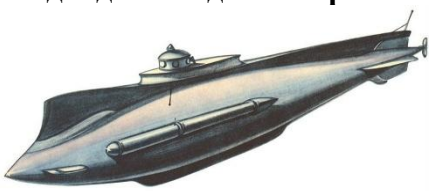
1917 год ноябрь – декабрь
Находилась без механизмов в капитальном ремонте в Ревеле;
1918 год 24 - 25 февраля
Находилась в Ревеле с разобранными механизмами, где была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металлолом.



Тактико-Технические Данные подводных лодок Сибирской военной флотилии



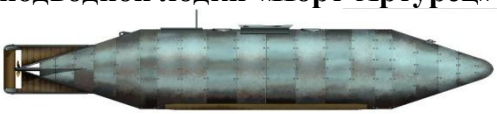
Тактико-Технические Данные
подводной лодки «Форель»



Водоизмещение: надводное/подводное - 17/18 тонн. Главные размерения: длина – 12.5 метра, ширина – 1.65 метра без съемных торпедных аппаратов, осадка – 1.1 метра. Силовая установка: электрическая: один электромотор мощностью 65 л.с. Скорость надводного/подводного хода – 4.5 (6 узлов без торпедных аппаратов)/3.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом: 20/18 миль. Глубина погружения: 30 метров. Вооружение: два съмных торпедных аппарата, две торпеды Уайтхеда. Команда: 4 подводника.

***

Тактико-Технические Данные
подводной лодки «Порт-Артурец»



Водоизмещение: 25 тонн. Главные размерения: длина – 10 метров, ширина – 1.9 метра. Двигатель: керосиновый, ? л.с. Скорость хода: нет данных. Дальность плавания: нет данных. Вооружение: два 356-мм трубчатых бортовых торпедных аппарата (две торпеды Шварцкопфа **C35/84B)** или четыре мины заграждения. Глубина погружения: 9 метров. Команда: два - три подводника (предположительно).

***

Тактико-Технические Данные
подводной лодки Le Goubet II

Водоизмещение: надводное/подводное – 4.5/5 тонн. Главные размерения: длина – 8 метров, ширина - 1.8 метра, осадка - 1.8 метра. Вооружение: отсутствует. Силовая установка: электродвигатель - 4 л.с., один винт. Дальность плавания надводным ходом: 20.5 миль на полном ходу. Скорость хода: надводная/подводная - 6 узлов/нет данных. Команда: три подводника.

***

Тактико – Технические Данные
подводной лодки «Касатка»
и
подводной лодки
«Фельдмаршал граф Шереметев»

Водоизмещение: надводное/подводное, - 140-142/170 тонн. Главные размерения: длина – 33.4 метра, ширина – 3.39 метра, осадка - 2.8 метра. Силовая установка: два бензиновых двигателя «Панар» по 60 л.с., один электромотор 100 л.с., один дизель 120 л.с. (после 1911 года на пл «Окунь» и «Макрель»). Скорость хода: полная надводная/полная подводная – 14/8.5 узлов; экономическая надводная/экономическая подводная – 8.5/5.5 узлов. Дальность плавания (при скорости хода в узлах): надводная – 300 (14), 1200 (7) миль, подводная – 25 (8.5), 70 (5) миль. Глубина погружения: рабочая/предельная - 50/100 метров. Вооружение: один 7.62 мм пулемет (после 1914 года на пл «Касатка» и «Кета»), одно 47-мм орудие (после 1914 года на пл «Скат» и «Налим»), четыре 457-мм бортовых рамочных торпедных аппарата системы Джевецкого. Команда: 25 подводников.

Тактико – Технические Данные
подводных лодок
«Скат» и «Налим»

Водоизмещение: надводное/подводное - 140/170 тонн. Главные размерения: длина – 33.5 метра, ширина – 3.66 метра, осадка - 3.28 метра. Силовая установка: два бензиновых двигателя «Панар» по 60 л.с., один электромотор 100 л.с. Скорость хода: надводная/подводная – 8.5/5.5 узлов. Дальность плавания: надводная - 600 миль на 6.5 узлах, подводная - 35 миль на 3 узлах. Глубина погружения: рабочая/предельная - 50/100 метров. Вооружение: одно 47-мм орудие (установлено в начале Первой мировой войны), четыре 457-мм бортовых рамочных торпедных аппарата системы Джевецкого. Команда: 24 подводника.

Тактико – Технические Данные
подводной лодки «Сом»

Водоизмещение: надводное/подводное – 105/7124 тонн. Главные размерения: длина – 19.8 метра, ширина – 3.60 метра, осадка - 2.90 метра. Силовая установка: керосин – электрическая, один бензомотор 160 л.с., один электромотор 70 л.с., две группы аккумуляторных батарей по 20 элементов, одна линия вала. Скорость хода: надводная/подводная – 8.5/6.0 узлов. Глубина погружения: рабочая/предельная – ?/30 метров. Вооружение: один носовой 457-мм торпедный аппарат (три торпеды), одно 37-мм орудие (в 1915 году только на подводных лодках Балтийского флота). Автономность: 8 суток. Время пребывания под водой: 15 часов. Команда: 18 – 22 подводника.

Тактико – Технические Данные
подводной лодки «Осетр», «Кефаль», «Палтус», «Бычок» и «Плотва»:

Водоизмещение: надводное/подводное – 153/187 тонн. Главные размерения: длина – 22 метра, ширина – 3.5 метров, осадка – 3.7 метра. Силовая установка: ДВС – электрическая, два бензинвых мотора по 120 л.с., два электромотора по 65 л.с. Скорость хода: надводная/подводная – 8.3/5.0 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 250-350/17-30 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная - ?/30 метров. Вооружение: два 457-мм носовых торпедных аппарата, один 457-мм кормовой торпедный аппарат (пять торпед). Команда:12 подводников.

Об авторе

Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, Академик Петровской академии наук и искусств, Почетный Президент ТРС «Ветераны ВМФ», Советник Президента Ассоциации моряков-подводников им.А.И.Маринеско г.Одессы и Одесской области, член «International Submariners Association Great Britain», член Русского Географического Общества, член Российского Союза писателей, лауреат национальной литературной премии «Щит и меч Отечества».

Родился в г.Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского ВВМИУ проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии ПЛАРБ Северного Флота. Участник 16 Боевых Служб. После увольнения в запас с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и Федеральной службе занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор многочисленных публикаций по истории Подводного Флота и книг Памяти подводников ВМФ, погибших в XX веке, «Книги Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», книг «Севастопольский Морской Кадетский Корпус - Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Не служил бы я на флоте…», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Подводные лодки Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Черноморский Подплав 1907-2014», «Трагедии Черноморского Подплава», «Морской Е.И.В.Н.Ц.Корпус в Севастополе», «А.И.Маринеско.100 лет со дня рождения», «И.И.Фисанович.100 лет со дня рождения», «Бухта Голландия», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор реконструкции памятника погибшим подводникам пл «Камбала» в Севастополе.

За активную общественную деятельность и работу по увековечиванию памяти погибших подводников Военно – Морского флота, в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды - ордена «Золотая Звезда», в 2012 году награжден медалью МО РФ «За заслуги в увековечении памяти погибших защитников Отечества». За заслуги и отличия, проявленные при обеспечении безопасности мероприятий, связанных с защитой прав и жизни граждан Крыма, в 2014 году награжден медалью Министерства Обороны Российской Федерации «За возвращение Крыма» и медалью общественной организации «За заслуги в возвращении Крыма России».

Участник Международных Конгрессов Подводников проводимых в Москве, Шербуре, Париже, Стамбуле, Катаньи (Италия), Афинах (Греция), Гданьске (Польша), Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе, Одессе, Санкт – Петербурге.

Литература и источники

«Русские подводные лодки 1834-1923гг."» т.1, ч.1, Санкт-Петербург, 1994г.
Александров Ю.И. "Отечественные подводные лодки до 1918 года", ВТС Бастион, ООО "Восточный горизонт", 2002г.
Тарас А.Е. "Подводные лодки Великой войны (1914-1918)", Харвест, Минск, 2003г.
Трусов Г.М. "Подводные лодки в русском и советском флоте", ГСИСП, Ленинград, 1957г.
Мужеников В.Б. "Аварии и катастрофы подводных лодок" ч.1, Галея Принт, Санкт-Петербург, 2003г.
Ковалев Э.А. "Командиры первых российских подводных лодок", ИИА "Подводник России", №2, 2003г.
Ковалев Э.А. "Рыцари глубин. Хроника зари российского подплава", Центрполиграф, Москва - Санкт-Петербург, 2005г.
Календарь "Подводные лодки России 2006", ФГУП "СПМБМ "Малахит", 2005г.
Ковалев Э.А. "Короли подплава в море червоных валетов", Центрполиграф, Москва, Санкт-Петербург, 2006г.
Трусов Г.М. "Подводные лодки России", ч.1, Санкт-Петербург, 2006г.
Пожарский А.М. "Подводное плавание в России 1834-1918гг.", Блиц, Санкт-Петербург, 2011г.
А.А.Алилуев. Подводные лодки в Порт-Артуре. СПб. 1996.
В.Ю.Грибовской. Российский флот Тихого океана.1896-1905. Москва. 2001.
А.Е.Тарас. Подводные лодки Великой войны 1914-1918. Мн. Харвест, 2003.
А.А.Алилуев. Подводные лодки «Кета» и «Форель».Судостроение.Л., 1990.
М.Э.Морозов., К.Л.Кулагин. Первые подлодки СССР. «Декабристы» и «Ленинцы».
М.: Коллекция, Яуза, Эксмо, 2010.
М.Э.Морозов., К.Л.Кулагин. «Щуки». Легенды Советского подводного флота.
М.: Яуза, Эксмо, 2008.
С.С.Бережной. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. М.Воениздат, 1988.
В.И.Дмитриев. Советское подводное кораблестроение. М.: Воениздат, 1990.
А.В.Платонов. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941-1945. СПб. ООО Издательство «Полигон», 2004.
Боевой путь Советского Военно-морского флота,3 изд., М., 1974; Тихоокеанский флот, М., 1966.
М.Э.Морозов. Советский подводный флот 1922-1945 гг. О подводных лодках и подводниках.
М.Э.Морозов, К.Л.Кулагин. М.: АСТ: АСТ МОСКВА: Транзиткнига, 2006.
Ю.Г.Самко. История создания и развития подводных сил Тихоокеанского флота.
А.И.Сорокин., В.Н.Краснов. Корабли проходят испытания. Л., Судостроение, 1982.
Мы — тихоокеанцы. Владивосток, 1977.
Советская военная энциклопедия. М., 1980. Т. 8;
Краснознаменный Тихоокеанский флот. 3-е изд. М., 1981.
Боевой путь советского Военно-морского флота. 4-е изд. М., 1988.
Г.Ю.Илларионов. Г.П.Турмов. Подводные лодки в Русско-японской войне 1904-1905 г. г.
Изд. Владивосток 2003.
Х. Такусиро. Япония в войне 1941—1945 гг. СПб., Полигон, 2003.
Журнал «Моделист-Конструктор» №10-1973. Выпуск 1: Подводная лодка Джевецкого.
Водобронный миноносец С. К. Джевецкого (1897—1910 гг.)Третий вариант подводной лодки С. К. Джевецкого. Подводные лодки С. К. Джевецкого
А.Н.Крылов. Мои воспоминания, Л., Судостроение, 1984.
В.Н.Лавров. Первые российские подводные плаватели. СПб. «Судостроение», 2006.
М. Наука, 2008.

Александровский, «Исследование качеств подводной лодки». «Морской сборник», 1878.
«Опыты подводного плавания» (прибавление газете «Яхта» за 1878 г.);
«Описание П. минного аппарата Джевецкого» (литографированные записки Электротехнической части Инженерного корпуса, 1879);
В. Кремницкий, «Заметки по подводному плаванию» (Одесса, 1892);
Бр. Карышевы «П. плавание»; Норденфельт, доклад его в Лондоне, читанный 5 февраля 1896 г.;
«КБ им. Академика В.П.Макеева». Юбилейное издание к 60-летию КБ.
М. ООО «Военный Парад», 2007.
Podvig Pavel Russian Strategic Nuclear Forces. Cambridge, Massachusetts: MIT Press, 2001.
Sewell Kenneth Red Star Rogue. 1230 Avenue of the Americas, New York, NY 10020: Pocket Books,a division of Simon & Schuster, Inc, 2005.
Sontag Sherry Blind Man's Bluff: The Untold Story of American Submarine Espionage. — Harper
Paperbacks, 2000.
А. фон-Шварц, Ю. Романовский. Оборона Порт-Артура. 1908.
А.И.Сорокин А. И. Героическая оборона Порт-Артура 1904 - 1905 гг. М. ДОСААФ, 1955.
А.И.Сметанин А. И. Оборона Порт-Артура. М.Воениздат. 1991.
В.Шацилло. Русско-японская война: 1904—1905. М. Молодая гвардия, 2004.
М.М.Горинов М. М.История России XX века. М. Росмэн. Просвещение, 2004.
А.В.Шишов. Неизвестные страницы Русско - японской войны: 1904—1905 гг. М. Вече, 2004.
Б.Норригаард. Великая осада (Порт-Артур и его падение).
Э.П. Игнатьев. Статья «Первые ПЛ во Владивостоке». По материалам ЦГАВМФ. ф. 418.
Н.Каланов. Статья «Имена подводных кораблей России».
Г.А. Амон. Морские памятные даты. Москва 1987.
Материалы рассылки «Вести из Кубрика». Март 2006.
М.Тьедер «На подводной лодке» из книги «Из бездны вод». М. 1990.
В.Н.Лавров Первые российские подводные плаватели. СПб. «Судостроение», 2006.
Приказ по Морскому ведомству № -166 от 14 (27) сентября 1902 года. РГА ВМФ. Ф.249.
Журнал «Морской сборник». 1992-1998.
Очерки военно-морской истории. Харьков. 1997.
Д.Миллер. Д.Уордан. Иллюстрированная энциклопедия «Okrety podwodne». Варшава. 1993.
Русские подводные лодки. СПб. Издательство «Рубин». 1994.
«Корабли и судьбы»- Амурскому судостроительному заводу 70 лет.
«Невский бастион» №1 1996г. «Мировое атомное подводное кораблестроение».
Сажаев М.И., Литковец Н.М. Ушедшим навечно в морские глубины. Книга памяти подводников Тихоокеанского флота, Владивосток: Боевая вахта, 2007.
Сажаев М.И. Память о них останется в веках, Владивосток: Восток-Контракт, 2010.
Зуев А. С. Русские и аборигены на крайнем северо-востоке Сибири во второй половине XVII – первой четверти XVIII вв. Новосибирск: Новосиб. гос. ун-т., 2002.
Ломоносов М. В. Краткое описание разных путешествий по северным морям и показание возможного прохода Сибирским океаном в Восточную Индию //в кн.: Перевалов В. А.. Ломоносов и Арктика. М.- Л.: Изд. Главсевморпути, 1949.
Соколов А. Первый поход русских к Америке. С.-Пб.: Записки Гидрографического департамента Морского министерства, 1851.
Раздолгин А. А., Фатеев М. А. На румбах морской славы.Л.: Судостроение, 1988.
Лаксман, Адам Эрикович // Большая русская биографическая энциклопедия (электронное издание). М.: Бизнессофт, ИДДК, 2007.
Русская Америка. По личным впечатлениям миссионеров, землепроходцев, моряков, исследователей и других очевидцев. М.: Мысль, 1994.

Голик А. А. Государственная политика России в отношении дальневосточного казачества в 1851—1917 гг : Диссертация на соискание ученой степени кандидата исторических наук. — СПб., 2015.
Платонов А. В. «Советские мониторы, канонерские лодки и бронекатера» Часть 2 —— Галея Принт, 2004.
Березовский Н. Ю. и др. Российский императорский флот. 1696-1917.. — М.: "Русский мир", 1993.
Афонин Н. Н. Эскадренные миноносцы типа «Касатка» (1898—1925). Серия «Боевые корабли мира». — Самара: АНО «Истфлот», 2005. — 88 с.: илл. ISBN 5-98830-011-1
Аллилуев А. А., Богданов М. А. «Крейсеры „Жемчуг“ и „Изумруд“» СПб.: изд-во: ЛеКо; 2004 г.
Крестьянинов В. Я., Молодцов С. В. «Крейсер „Аскольд“» СПб.; изд-во: Велень; 1993 г.
Н. А. Залесский Флотилия Северного Ледовитого океана в гражданскую войну (Исторические записки т.71)
Лихачёв П. В. Эскадренные миноносцы типа «Форель» (1898—1925). Серия «Боевые корабли мира». — СПб.:АНТТ-Принт, 2004.
Е. Н. Наземцева. Сибирская флотилия в Шанхае: Проблема «белого наследства» в советско-китайско-японских отношениях на Дальнем Востоке (1922—1926 гг.) Военно-исторический журнал. 2015. № 9.
С. Е. Захаров, В. Н. Багров, С. С. Бевз, М. Н. Захаров, М. П. Котухов. Краснознаменный Тихоокеанский флот. — М., Воениздат, 1973. — 320 с. — Изд. 2-е, испр. и доп.
И. В. Панисяк. Сибирская флотилия — предшественница Тихоокеанского флота. // Военно-исторический журнал. — 1999.
Веселаго Ф. Ф. Общий морской список от основания флота до 1917 г.. — СПб.: Типография В. Демакова, 1885. — Т. I / От основания флота до кончины Петра Великого. (Военно-историческая библиотека).
Дивин В. А. К берегам Америки. — М.: Государственное издательство географической литературы, 1956.
Дивин В. А. Русские мореплаватели на Тихом океане в XVIII веке. — М.: Мысль, 1971.
Русские мореплаватели / Под ред. В. С. Лупача. — М.: Воениздат, 1953.
Русские экспедиции по изучению Северной части Тихого океана в первой половине XVIII в.: Сб. / Сост. Т. С. Федорова, Л. В. Глазунова, Г. Н. Федорова и др. — М.: Наука, Главная редакция восточной литературы, 1984.
Ципоруха М. И. Первопроходцы. Русские имена на карте Евразии. — М.: Энас-Книга, 2012.
Л. Е. Шаховской. Основание Гижигинской крепости, «Вестник Европы», № 24, 1818.
А. Е. Шаховской. Взгляд на торговлю, производимую через Охотский порт, Северный архив, ч. VII, 1823.
ЦГАДА, ф. XXIV, д. 68, лл. 11 и 11—об.
С. Марков. Летопись Аляски, Главсевморпуть, 1948, стр.84.
В. В. Щеглов. Хронологический перечень важнейших данных из истории Сибири, стр. 462.
«Морской сборник», № 12, 1869, стр. 25.
Lawrence Sondhaus The Great War at sea : a naval history of the First World War, Cambridge : Cambridge University Press, 2014.
Новиков Н. «Операции флота против берега на Черном море в 1914–1917 гг». — М.: Воениздат НКО СССР, 1937.
Русский флот в Первой мировой и его боевая эффективность. Ч. 3. 1915 год - Черное море и Дунай.
Русский флот в Первой мировой и его боевая эффективность. Ч. 1. 1914 год - Балтика, Черное море и Дунай.

Русский флот в Первой мировой и его боевая эффективность. Ч. 4. 1916 год - Балтика и Черное море.
1. Русский флот в Первой мировой и его боевая эффективность. Ч. 6. Весомая лепта.
О совместных действиях российского флота и английских подводников против флота Германии на Балтийском море в 1914-1917 гг.
В борьбе за вторые Дарданеллы. Североевропейский театр мировой войны (недоступная ссылка)
Русский флот в Первой мировой и его боевая эффективность. Ч. 5. О Северном морском театре и потерях противника в 1914 - 1917 г.г..
2 РГА ВМФ. Ф. 1219, оп. 1, д. 19. Тактический формуляр ПЛ «Дельфин».
РГА ВМФ. Ф. 467, оп. 1, д. 47, л. 3.
РГА ВМФ. Ф. 469, оп. 1, д. 149, л. 29.
Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении. Л.: Судостроение, 1977. С. 171.
РГА ВМФ. Ф. 967, оп. 1
РГА ВМФ. Ф. 432, оп. 5, д. 8715, Послужной список В.К Витгефта.
Деятельность вице-адмирала С.О. Макарова в судостроении... С. 166.
РГА ВМФ. Ф. 421, оп. 1, д. 987, л. 12.
Алиллуев А.А. Подводные лодки в Порт-Артуре // События, корабли, люди. Вып. 4, СПб,: Нордмед-издат, 1997, с. 8.
РГА ВМФ. Ф. 967, оп. 1, д. 241, л. 166.
SUMMARY: On March, 6, 1906 the Russian Emperor Nikolas II signed a decree on the creation of the Russian Submarine Fleet. Some articles are devoted to the Centenary of his event. The article by a Navy officer I.Shugaley is about the first submarines on the Pacific.
Валентин Поликарпов. Герои Русско-Японской войны. Константин Иванов-Тринадцатый (рус.) // Кронштадтский Вестник : Газета. — Кронштадт: НП «Кронштадтский Вестник», 2016.
Хромов В. В. Крейсера типа «Жемчуг» (рус.) // Моделист — Конструктор / Рагузин А. С.. — М.: Моделист-конструктор, 2005.
Мельников Р. М. Броненосцы типа «Пересвет». — М.: Военная книга, 2006.
К. Иванов-Тринадцатый Константин Петрович // Российское Зарубежье во Франции, 1919 — 2000. Биографический словарь в 3-х томах = L'Émigration russe en France, 1919 — 2000 / Под общ. ред. Л. Мнухина, М. Авриль, В. Лосской. — М.: Дом-музей Марины Цветаевой, 2008.
Ильин Ю. Н. Предсмертная исповедь дипломата. — М.: издательство Стрельбицкого, 2016.
Поликарпов В., Слесаревский Н. Последний командир крейсера «Рюрик». // Морской сборник. — 2016.
Справочник «Офицеры флота, Корпусов, Гражданские и Медицинские чины, Судовые священники Морского ведомства — участники Русско-японской войны 1904—1905 г.г.»
Пушкин В. А. Русско-японская война 1904–1905 г. С рисунками и планами.. — М.: Типография Русского Товарищества, 1910.
Быков П. Д. Русско-японская война 1904–1905 гг. Действия на море.. — М.: 1942.
Грибовский В. Ю. Российский флот Тихого океана, 1898–1905 гг. История создания и гибели. — М.: ООО Военная Книга, 2004.
Мельников Р. М. «Рюрик» был первым. — Л.: Судостроение, 1989.
Налетов М.П. Подводный минный заградитель 1904 г. Рукопись, б/д.
Быков П.Д. Русско-японская война 1904 - 1905 гг.: Конспект. Л., 1938. (ВВМУ им. М. В. Фрунзе).
Налетов М.П. Указ. соч.
Глинка С. Подводная лодка г. Налетова // Новое время. Иллюстрир. прилож 1905, 10 авг. № 574
Дудоров Б.П. Крепость сдана / Сб. Порт-Артур: Воспоминания участников. note 1 Нью-Йорк, 1955.

Во время русско-японской войны Россия заказала заводу Шварцкопфа в Берлине 75 торпед для подводных лодок. Эти торпеды имели диаметр 45 см. а длину - только 3550 мм (против 5100-5200 ми тогдашних торпед). Небольшой заряд взрывчатого вещества, излишняя сложность приборов и прочее ставили их ниже торпед других марок

Глинка С. Подводная лодка г. Налетова / Новое время. Иллюстрир. прилож. 1905. 10 авг. № 574

Федяевский К. К. Изобретатель и строитель первого в мире подводного минного заградителя - М. П. Налетов. Рукопись, 1948

О подводном плавании. Лекции, читанные лейтенантом Ризничем. СПб, 1908.

Хромов В. В. Крейсера типа «Жемчуг» (рус.) // Моделист — Конструктор / Рагузин А. С.. — М.: Моделист-конструктор, 2005.

Мельников Р. М. Броненосцы типа «Пересвет». — М.: Военная книга, 2006.

Справочник «Офицеры флота, Корпусов, Гражданские и Медицинские чины, Судовые священники Морского ведомства — участники Русско-японской войны 1904—1905 г.г.»

Сайты Интернета: «Музей морского флота России»; www.deepstorm;

http://www.people.su/youtube_video-podvodnaya-lodka-k-129-operaciya-dzhenifer;

http://sexik.narod.ru/cursk/book/k-129.htm;

http://heroesship.ru/tag/podvodnaya-lodka-k-129;

http://republic.com.ua/article/22307-old.html;

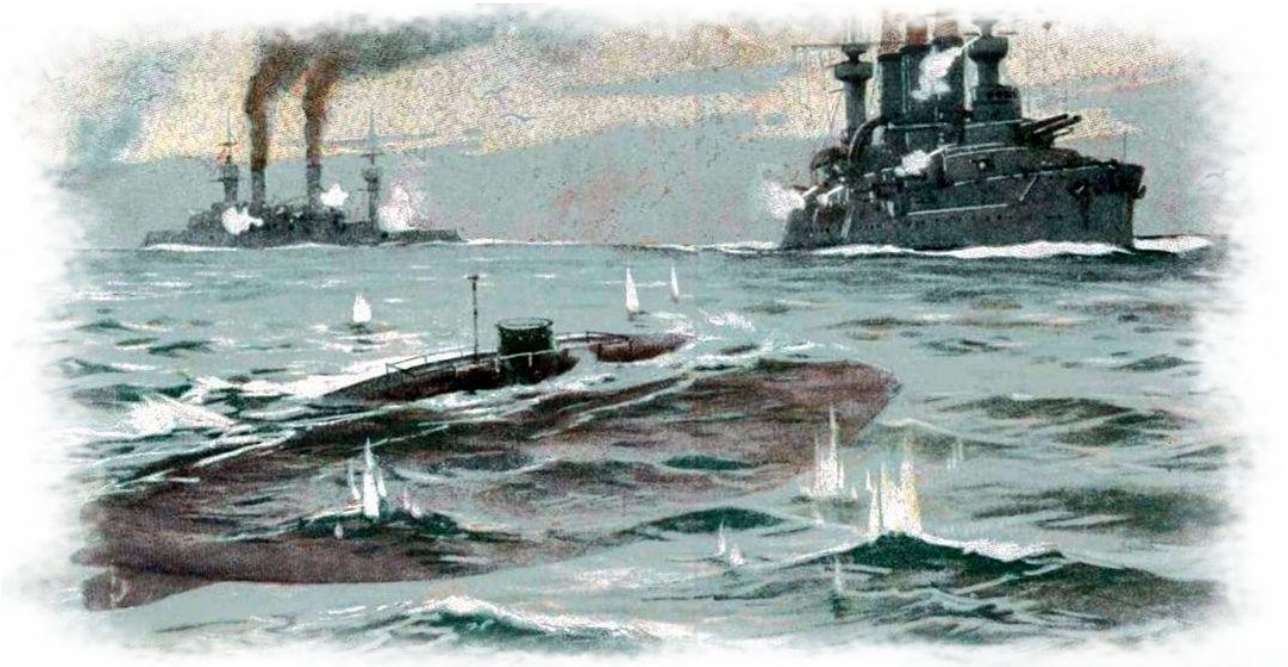
http://crash.worldwebspot.com/korablekrusheniya/podvodnaya-lodka-k-129.html;

http://oosif.ru/gibel-k-129pr.629a;

http://www.navy.su/daybyday/march/08/index.htm;

http://shturman-tof.ru/Morskay/kniga_pamyti/kp_00_soderzhany.htm;

www.submarines.narod.ruwww.podlodka.su.

Содержание

От автора……..5
Сибирская военная флотилия……12
Подводные лодки
Сибирской военной флотилии…….……66
Судьба тринадцати первых
подводных лодок СВФ……91
Тактико-Технические Данные
ПЛПЛ СВФ……..…271
Об авторе……..…..275
Литература и источники……..…….276
Содержание……281