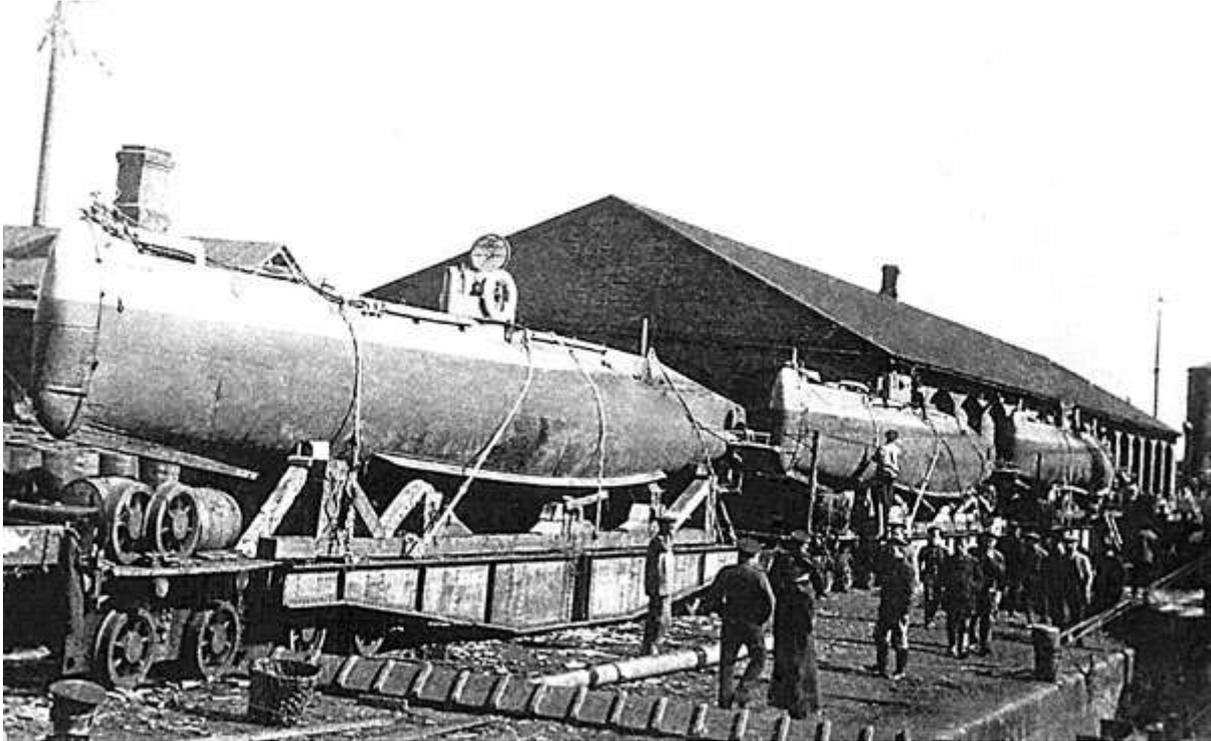


«Не стоит тратить деньги»



Без году век назад подводные лодки № 1 и № 2 были перевезены по железной дороге из Петрограда в Вологду. Дальнейший путь до Архангельска они проделали по рекам. Фото из архива Олега Химаныча

Решил морской министр, прочитав отчет о деятельности одной из первых русских подлодок на Севере.

9 сентября 1916 года подводная лодка «Святой Георгий», построенная на итальянской верфи по заказу России, прибыла в Архангельск. Этому предшествовал ее трансокеанский переход в более чем 5000 миль из Генуи под командованием лейтенанта И.И. Ризнича. На последнем этапе этого долгого пути ее сопровождал английский минный тральщик Island. Ошвартовалась лодка к набережной Северной Двины у Соборной площади «при великом стечении горожан и в присутствии властей»...

СЕЙ ФАКТ местной истории зачастую преподносится краеведами как приход первой русской подлодки на Север. Однако до истины здесь очень далеко, поскольку до появления «Святого Георгия» в Архангельске на Северной Двине побывали три (!) подводных корабля, причем первым двум из них, судя по всему, не устраивалось никаких торжественных встреч.

Проще некуда...

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

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

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

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

Дополняли оборону

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

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

Еще любопытный момент: подлодки, как указал П.Д. Быков, «базировались на Взглавье устья Северной Двины». Но где это и что такое Взглавье – деревня, село, прочий населенный пункт? Позже другой исследователь русского подводного флота Первой мировой войны Э.А. Ковалёв интерпретировал наименование именно в таком ключе: «Базировались они в... селении Взглавье». И ошибся! Потому что конкретного села с таким наименованием близ Архангельска (и вообще в губернии) в 1914 году не было. Взглавьем обозначалась не одна, а группа деревень к северу от речного устья. В частности, сюда входили Кушкушара, Горки, Верховье, Наволок, Кадь и наиболее крупная - Патракеевка.

И еще об одной неточности: как удалось не без труда выяснить, подлодки вовсе не «базировались в селении» (для этого на островах не было причалов), а держались на местном рейде, у борта плавучей базы - бывшего товарного парохода «Сергей Витте». Впрочем, по свидетельству И.И. Ризнича, лодки часто совершали «походы для того, чтобы произвести демонстрацию». Что и кому пытались «продемонстрировать» русские подводники в Белом море на крохотных кораблицах, непонятно, но в начале октября обе лодки в сопровождении пароходов

«Сергей Витте» и «Василий Великий» отправились в Кольский залив для усиления (?!) флотилии Северного Ледовитого океана, или, как тогда писали, Студеного моря. На пятые сутки похода в горле Белого моря они попали в шторм и потеряли подлодку №2 – ее сорвало с буксирного троса. Тогда караван вернулся в Архангельск.

Ратной славы не снискали

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

Примерно в это же время к Котласу уже приближался эшелон с еще одной подлодкой, «Дельфин», - ее перебрасывали сюда по железной дороге из... Владивостока. Обращает внимание та оперативность, с какой действовали военные: 4 июня, уже в Котласе, лодку перегрузили на баржу, через пять дней доставили в Архангельск, а в начале июля на буксире у парохода она проследовала в Александровск-на-Мурмане. Сюда же, но месяцем раньше на палубе парохода доставили подлодку №1. Еще через месяц в Кольский залив прибыл транспорт «Ксения» - плавучая мастерская и база. Из этих кораблей и сформировали первое в истории русского флота соединение подлодок на Севере. Первым командиром его недолго был И.И. Ризнич, которого вскоре сменил Михаил Владимирович Славянский.

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

Подлодка №1 вскоре погибла у причала: во время одного из свирепых штормов на нее навалился «Дельфин» и полностью вывел из строя. Подлодку №1 подняли из воды и сдали на слом. Вскоре аналогично поступили и с «Дельфином» из-за полного износа его механизмов.

Особая речь о «Святом Георгии». Новейшая подлодка прибыла в Архангельск, но затем так и не вышла на боевые позиции. Неизвестно даже, отправлялась ли она в море, хотя бы на учения. Экипаж ее в феврале 1918-го перешел на сторону советской власти, через полгода лодку захватили белогвардейцы, но при эвакуации из Архангельска бросили. Весной 1920-го «Святой Георгий» переименовали в «Коммунара», но корабль так и не стал боевой единицей.

То есть фактически первая попытка русских моряков основать соединение подплава на Русском Севере завершилась неудачей еще в 1917-м. Этому в какой-то мере содействовало и заключение командования флотилии от 12 сентября 1917 года о... невозможности использования подводных лодок в холодных северных водах.

Однако ход истории часто трудно предсказать: через полвека после этого именно подлодки Северного флота стали главной ударной силой нашей страны в Мировом океане.

Олег ХИМАНЫЧ, морской историк