**Подводная лодка В. Бауэра**

В 1854 году баварский уроженец Вильгельм Бауэр (Bauer, Sebastian Wilhelm Valentin, р. 23 дек. 1822, Диллинген, Германия - ум. 20 июня 1875, Мюнхен, Германия) обратился к русскому правительству с предложением построить подводную лодку (он называл ее гипонавтический аппарат) и подводный корвет с 24 пушками.

Обращению к русскому правительству предшествовала довольно долгая история. Токарь по первоначальной специальности, Бауэр служил в баварской армии сначала в кавалерии, затем в артиллерии, где дослужился до капрала. Во время войны между Германией и Данией, когда датский флот нанес серьезные удары по немецким берегам, Бауэр загорелся идеей создания подводных судов, способных из-под воды препятствовать нападению неприятельских судов.

В 1850 году на средства, предоставленные шлезвиг-гольштинской армией, несколькими адмиралами и частными лицами, в Киле была построена 1-я подводная лодка Бауэра Der Brandtauscher (подводный брандер). Вследствие недостаточных технических знаний изобретателя опыт оказался неудачным - в 1851 году подводная лодка Бауэра затонула в Кильской гавани. Поднятая впоследствии, она хранится ныне в музее морского училища.

Попытки Бауэра заинтересовать своим изобретением Пруссию и Австрию не имели успеха. Затем Бауэр обратился в Англию, где пользовался несколько лет покровительством принца Альберта (супруга королевы Виктории), но и в Англии отказались от его услуг. Потерпев неудачу и в США, Бауэр решил попытать счастья в России, где нашел, наконец, применение своим изобретениям.

"Нижеподписавшийся имеет у себя модель изобретенного им гипонавтического снаряда (способного двигаться под поверхностью моря), имеющего целью подводные военные действия. Такой снаряд... в виде тюленя движется посредством газовой силы, вместо паров со скоростью, равной скорости парохода по всем направлениям, как на воде, так и под поверхностью воды, этот снаряд, управляемый находящимися в нем людьми, может подходить невидимо для неприятеля под килем его кораблей... По сделанным мною самим опытам, снаряд представляет достаточное количество атмосферного воздуха для пяти человек на 8 часов, причем нет надобности в сообщении с наружным воздухом или в химическом воспроизведении кислорода. Когда же пришлось бы (например, при блокаде) пробыть более осьми часов на глубине до 150 футов, тогда можно возобновить воздух помощию поднятого кожаного рукава длиною в шестьдесят футов, причем не требуется, чтобы снаряд поднимался на поверхность, да и самый находящийся у рукава поплавок таким образом окутан морскою травою, что не может послужить указателем присутствия снаряда; когда по истечении 20 минут возобновление воздуха свершится, то рукав вдвигают, впредь до надобности, в снаряд.

У снаряда находится шесть петард, заряженных каждая 600 фунтами пороху, да одиннадцать бомб, установленных таким образом, что сам управляющий снарядом, не выходя из него, прикрепляет их к килю неприятельского корабля, посредством механизма, приводимого в действие изнутри снаряда. Прикрепление же происходит без шума или удара, в пятнадцать секунд, в течение которых снаряд, посредством двух крюков, находящихся на передней и задней его частях, так прикрепляется к килю неприятельского корабля, что не отстанет ни при перемене курса корабля, ни от волнения... Снаряд снабжен ракетными поплавками, выбрасывающими от 170 до 300 ракет разом в коническо-спиральном виде; эти поплавки производят страшное действие, но неприятелю их на воде нелегко распознать".

(Из докладной записки, "гипонавта" Вильгельма Бауэра в Морское министерство России 13 марта 1853 года.)

Бауэру была предоставлена возможность построить на гальваническом заводе герцога Лейхтенбергского свою подводную лодку и изготовить модель подводного корвета с 24-мя пушками в 1/12 натуральной величины в собственной мастерской. Бауэр потребовал, чтобы ему, кроме денежного вознаграждения, было присвоено звание подводного инженера, он был зачислен на действительную службу в морское ведомство и получил мундир вольного инженер-механика.

2 ноября 1855 года лодка была доставлена на берег Обводного канала, 3 ноября спущена - положена боком на баржу и в таком положении проведена под мостом. Баржа села на мель, треснула, заполнилась водой. Попытки снять баржу с мели из-за сильных морозов не удались и подводная лодка вместе с баржей зазимовала в Обводном канале. На подводную лодку для ее охраны и последующего обслуживания был назначен экипаж, первым командиром которого стал лейтенант Крузенштерн, которого сменил лейтенант Федорович (при нем и прошли основные испытания подводной лодки Бауэра).

20 мая 1856 года подводная лодка Бауэра была направлена в Кронштадтский порт для испытаний. В книге Д. Голова "Подводное судоходство" эта подводная лодка называется "Морской черт", но архивными документами это название не подтверждается. Прообразом своей подводной лодки Бауэр считал дельфина, поэтому корпус лодки в поперечном сечении был эллиптическим.

Корпус подводной лодки был изготовлен из железных листов толщиной 15 мм. Листы скреплялись толстыми эллиптическими железными шпангоутами. В носовой части перегородкой отделялась водолазная камера - для выхода из подводной лодки водолаза она заполнялась водой, после возвращения водолаза - продувалась воздухом. Движение подводной лодки осуществлялось мускульной силой матросов, вращавших 4 ступенчатых колеса, которые с помощью фрикционной муфты приводили в действие гребной винт. Бауэр предполагал, что скорость подводной лодки будет около 7 узлов, на испытаниях же скорость не превышала 1 узла, матросы быстро утомлялись и лодка из-за малой скорости переставала слушаться руля. Максимальный пробег со скоростью 1 миля в час составил 100 саженей (время - 17 минут). Для погружения и удержания на глубине использовались 4 цилиндрические цистерны, 3 из которых при погружении заполнялись полностью, а 4-я (меньших размеров) - регуляторная - предназначалась для удержания подводной лодки на заданной глубине. При всплытии вода откачивалась ручными насосами.

На носу подводная лодка несла большую мину, которая должна была прикрепляться к неприятельскому судну с помощью гуттаперчевых рукавиц. Для очистки воздуха от углекислого газа предлагался искусственный дождь, для создания которого насосом подавалась вода через 7 труб с мелкими отверстиями. 26 мая 1856 года в Кронштадте начались испытания подводной лодки, было произведено 5-6 погружений и всплытий. В этот день подводную лодку осмотрел великий князь Константин Николаевич. Несколько позднее в погружениях участвовал академик Ленц со своим помощником Фришем, интересовавшиеся влиянием погружения подводной лодки на работу компаса.

6 сентября 1856 года, в день коронования Александра II, Бауэр погрузился, взяв с собой, кроме экипажа, 4-х флотских музыкантов. С первым выстрелом салюта музыканты и экипаж начали петь гимн, который был приглушенно слышен на поверхности.

26 августа 1856 г. подводная лодка безуспешно пыталась подвести мину под надводный корабль (по условиям контракта за один рейс подводная лодка должна была поставить 6 мин). Испытания продолжались до 2 октября 1856 года, когда подводная лодка должна была пройти на Северном фарватере под надводным судном. Пытаясь пройти под надводным судном, подводная лодка на глубине 5,5 м зарылась носом в песчаную банку, а винт запутался в водорослях. Бауэр выкачал воду из цистерн, отстопорил чугунные балластины, служившие аварийным грузом, и носовая часть подводной лодки поднялась на поверхность. После этого открыли входной люк, и хотя через открытый люк в лодку начала поступать вода, весь экипаж сумел выйти через люк и был подобран гребными шлюпками винтового судна "Шмель", обеспечивавшего проведение испытаний. Подводная лодка затонула и была поднята только 18 февраля 1857 года, после чего была доставлена в Санкт-Петербург, сначала к Новому Адмиралтейству, а в ноябре того же года вытащена на малый эллинг Охтинской верфи. Лодку признали не удовлетворяющей условиям заключенного с Бауэром контракта - время погружения на 1,5 метра составляло 25 минут; начиная с глубины погружения 2,5 м, пазы начинали течь; предполагаемая глубина погружения 150 футов (46 метров) не могла быть обеспечена и т.д.

Бауэру предложили составить перечень исправлений, которые позволили бы продолжить испытания подводной лодки в 1858 году; вместо этого Бауэр обвинил участников испытаний в недоброжелательстве, потребовал, чтобы деньги на ремонт были бы вручены ему в собственные руки, от представления конкретного перечня исправлений отказался. После безуспешных переговоров Бауэр 25 февраля 1858 года был уволен со службы по Морскому ведомству, т.к. "изготовление подводной лодки и модели подводного корвета не исполнил". Недоделанная модель подводного корвета была оставлена Бауэру, подводная лодка 22 мая 1858 года была спущена на воду и сдана под расписку механику Бауэра. О дальнейшей ее судьбе сведений нет. Инженер-механик Д. Голов в своей книге пишет, что она осталась на Охте навсегда.

 Технические характеристики

 Длина, м 15,8 м (52 фута)

Ширина, м 3,8м (12 ф. 5 дюймов)

Высота, м 3,4 м (11 футов)

Глубина погружения, м 46 м (50 футов)

Экипаж, чел. 9

Пулемет (установлен в начале войны) 1

Торпеды в трубчатых торпедных аппаратах (2 носовых, 2 кормовых) 4

Торпеды в наружных решетчатых аппаратах Джевецкого 2

Глубина погружения по первоначальному заявлению Бауэра составляла 150 футов, но в 1858 году Бауэр заявил, что подводная лодка может погружаться на глубину не более 50 футов (15 м).