**Действия подводных лодок в войне с Японией 1904-1905 гг.**

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 г. в чине капитана 2 ранга он был направлен в длительную командировку за рубеж для изучения подводного флота и минного оружия. В 1900 г. 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 лодках Джевецкого с педальным приводом постройки 1881 г. торпедные аппараты и прислать их на Дальний Восток. Причем доставку предлагалось осуществить на пароходе Добровольного флота с обязательным заходом в Японию, так чтобы лодки были замечены японцами. В конце года пароход "Дагмар" доставил "посылку". Расчет адмирала оправдался. Когда в апреле 1904 года у Порт-Артура на минах подорвались броненосцы "Ясима" и "Хацусе", японцы посчитали что их атаковали субмарины, 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 лодки Джевецкого в крепость была доставлена, вероятно в 1903 г. на броненосце "Цесаревич", лодка французского конструктора Т. Губэ (водоизмещение - 10 т, экипаж - 3 человека, скорость хода - 5 узлов в течение 6-7 час, вооружение - 2 торпеды). В первые же дни войны со специальным эшелоном отправился на Дальний Восток начальник рабочего отряда Балтийского завода Н.Н. Кутейников. Он был строителем подводной лодки "Петр Кошка" и, вероятно, в числе прочих грузов по железной дороге следовала тогда и эта субмарина. Она обладала одним очень большим преимуществом - разбиралась на 9 частей и могла транспортироваться в стандартном вагоне.

Адмирал С.О. Макаров, как один из инициаторов применения торпедного оружия, хорошо представлял степень подводной угрозы. Приказом от 28 февраля 1904 г. 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 лодок. Кораблям вменялось в обязанность стрелять по обнаруженной лодке, а 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 подлодку, японцы не смогли бы так спокойно вести тесную блокаду базы. С другой стороны, имей лодки Япония, ей бы не пришлось посылать в атаку 26 января 1904 г. большое число миноносцев, достигших меньшего результата, чем ожидалось.

В России по программе 1903 г. планировалось построить до 1914 г. 10 лодок. В рамках этой программы 2 января 1904 г. Балтийскому заводу была заказана лодка типа "Касатка" - улучшенная "Дельфин". До этого 22 декабря 1903 г. Невский завод, откупивший право на постройку лодок Голланда, предложил изготовить одну для образца. Это предложение обдумывалось до начала войны. Но сразу после первых неудач на море ситуация в корне изменилась. Лихорадочно начали заказывать и покупать, где только можно, подводные лодки. 10-11 февраля заказали еще 4 "Касатки" и 5 "Голландов". 1 марта Путиловскому заводу был выдан заказ на специальный железнодорожный транспортер для отправки лодок на Восток. Позднее приобрели и заказали еще несколько субмарин. Причем покупали все, что только можно было купить. Лодку Лэка "Protector" флот США на вооружение не принял, а Россия приобрела ее, что называется "не глядя", и более того - заказала еще 5 таких лодок. Лэк же, получив взятку от Японии, затянул постройку до конца войны, причем не потерял при этом ни копейки, так как срыв срока поставки не наказывался финансовыми мерами. Вдобавок лодки получились весьма неудачными.

Единственную русскую лодку "Дельфин" ее командир капитан 2 ранга М.Н. Беклемишев предложил отправить "на фронт" сразу же после начала войны. С такой же просьбой обратился наместник царя на Дальнем Востоке адмирал Алексеев. Однако сразу отправка не состоялась. Сначала боялись, что лед на Байкале не выдержит вес груза, потом субмарину пришлось оставить на Балтике по другой причине: матросов, набранных в экипажи новых лодок, можно было учить только практическим показом и пробными погружениями, а никакой другой лодки просто не существовало в тот момент. Пытаясь как можно быстрее "оморячить" новых подводников, на борт "Дельфина" принимали до 45 человек, хотя штатный экипаж составлял 13 человек. Чрезмерная спешка привела к катастрофе 16 июня 1904 г. После того как "Дельфин" подняли и снова ввели в строй, дорога на Порт-Артур оказалась уже блокированной.

Новые лодки в ходе постройки испытывались и отправлялись во Владивосток. Время подгоняло, и испытания лодок "Налим", "Скат", "Фельдмаршал граф Шереметев" ограничили всего двумя пробными погружениями.

Лодки русской постройки имели на вооружении 38-сантиметровые торпеды образца 1898 г., которые имелись в достаточном количестве. Для лодок Голланда, Лэка и Круппа заказали 75 торпед 8/50 Шварцкопфа калибром 45 см. Они отличались от обычных меньшей длиной (3500 мм) и более слабым зарядом взрывчатки. Перевозка подлодок водоизмещением более 100 т на такое огромное расстояние осуществлялась впервые в мире. Несмотря на специальный транспортер, лодку можно было перевозить по железной дороге, только сняв с нее аккумуляторную батарею, надстройку, часть механизмов - фактически необходимо было произвести полуразборку корабля. Это серьезно затрудняло быстрый ввод подводных лодок в строй на театре военных действий. К тому же спешность постройки и минимальные испытания привели к появлению массы недоделок, обнаруженных только на месте. Исключение составила лодка "Форель", построенная в 1903 г. фирмой Крупп в рекламных целях по проекту испанского инженера Р. Эквилея. В мае 1904 г. Крупп, по случаю заказа его фирме трех подводных лодок для России, согласился с предложением подписавшего контракт капитана 2 ранга М.Н. Беклемишева и подарил корабль России. "Форель" имела всего 17 т водоизмещения и размещалась на обычной железнодорожной платформе, ее и привезли из Германии в Либаву по железной дороге. К июлю 1904 г. флот имел четыре субмарины: "Дельфин", "Форель", "Осетр" ("Protector") и "Сом" ("Fulton"). Две последние - американские лодки Лэка и Голланда.

К концу лета на скорую руку обучили экипажи, опробовали транспортеры, и началась отправка подводных кораблей в район боевых действий. Из-за блокады Порт-Артура все лодки везли во Владивосток. Первой 25 августа ушла "Форель", прибывшая на место 29 сентября. Ее командир очень просил выслать торпеды вместе с лодкой. Его заверили, что они будут высланы немедленно, но прибыл боезапас только 29 марта 1905 г. Таким образом на доставку ушло более семи месяцев, и все это время лодки были только "моральным оружием".

Одна за другой субмарины прибывали во Владивосток. Их собирали, испытывали и в очень большом объеме вели ремонт и наладку. К концу декабря 1904 г. там собрались "Форель", "Сом", "Дельфин", "Касатка", "Налим". "Скат" и "Шереметев".

1 января 1905 г. по приказу командира Владивостокского порта из лодок был сформирован "отдельный отряд миноносцев" и зачислен во Владивостокский отряд крейсеров. Начальником отряда стал командир "Касатки" лейтенант А.В. Плотто. 29 января на крейсере "Громобой" состоялось первое в мире совещание по вопросу боевого использования подводных лодок. Председательствовал начальник отряда крейсеров контр-адмирал Карл Петрович Иессен. Лейтенант Плотто доложил, что полностью готова к походам лодка "Сом", почти готова "Дельфин", остальные войдут в строй к марту. Совещание приняло два варианта использования лодок. По первому две лодки на буксире парохода "Эрика" идут в залив Святой Ольги, куда заранее приходит транспорт "Шилка". При необходимости во льду пробивается канал. Пополнив запасы, лодки на буксире миноносцев следуют к Сангарскому проливу. Там отряд разделяется - миноносцы идут к порту Отару, а лодки на рассвете атакуют порты Хакодате и Аомори. По второму - все боеготовые субмарины идут на буксире миноносцев к корейским берегам, пополняя запасы с приданного парохода. Базируясь на порт Шестакова, лодки должны были вести операции против судоходства в Корейском проливе. Первый план приводился в действие по получении торпед лодкой "Сом", второй - по готовности всех лодок. Подготовка масштабных операций наступательного характера была смелым и решительным шагом, но не соответствовала уровню подготовки экипажей и техническому состоянию подлодок того времени. По этим причинам оба плана не были претворены в жизнь. Никто реально не представлял, на что способны лодки и как они должны действовать. Командир "Сома" лейтенант князь В.В. Трубецкой писал, что по-существу лодками никто не руководил, а инициативу командиров подавляли.

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 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 г. японский отряд из крейсера и большого числа миноносцев показался в районе Владивостока. Комендант крепости приказал всем 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 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 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 подлодок о выделении 24 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.

Даже в таких труднейших условиях отряд подводных лодок выполнял свои задачи. 14 февраля "Дельфин" вышла в море на испытания вместе с "Сомом". 21 февраля выполнен боевой выход на поиски неприятеля. 13-16 марта "Дельфин" выходил к острову Аскольд. 9 апреля "Касатка" совершила семидневный поход к берегам Кореи. Командование, понимая, что Япония, купив несколько 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 лодок. Расчет строился на том, что лодка, пытаясь освободиться от сети, будет вынуждена маневрировать на минном поле.

В конце апреля русское командование получило агентурные сведения о готовящемся походе японских крейсеров к бухте Преображения. 29 апреля туда срочно направились лодки "Дельфин", "Касатка" и "Сом". Две первые шли вместе, а третья немного отстала и двигалась самостоятельно. В 70 милях от Владивостока у мыса Поворотный сигнальщик с "Сома" заметил сначала один, а затем второй японский миноносец. Князь Трубецкой приказал погружаться, на что требовалось около 5 мин. Миноносцы обнаружили лодку и, открыв огонь, пошли на нее. В 10.45 лодка наконец ушла на глубину 12 м. Трубецкой начал маневрировать для выхода в атаку, видя в перископ, что миноносцы отходят к югу. Подвсплыв в позиционное положение и приготовив торпеды, "Сом" продолжила атаку. Внезапно на море опустился туман, а когда он рассеялся, миноносцы были уже далеко, уходя из опасного района. Это боевое столкновение, хотя и не принесло победы, однако сыграло свою роль - японцы убедились, что русские лодки выходят далеко в море. Подводники постепенно приобретали бесценный опыт, совершая все более смелые походы. 8 мая "Скат" погрузилась и пробыла на дне 5 часов. "Сом" провела в море 8 суток, из них под водой 16 часов, но подряд не более полутора. Зная о техническом состоянии и качестве постройки субмарин, командиру того же "Ската" Тьедеру, провожая его в боевой поход, в устной форме "посоветовали" "без нужды не погружаться". Начальники предоставляли подводникам действовать на свой страх и риск, чтобы в случае неприятностей сослаться на отданные распоряжения, которые командирами субмарин, естественно, не исполнялись. Отношение офицеров к "советам" своих начальников передавалось матросам и привело 5 мая к новой трагедии на подводной лодке "Дельфин". Сильно поврежденная лодка повторно была введена в строй только 8 октября 1905 г., уже после окончания боевых действий.

В июне было проведено учение, в ходе которого "противник", гнавшийся за отступающими кораблями, попал на засаду подлодки. С этого же месяца подводники начали регулярно выходить на боевое патрулирование в район островов Русский и Аскольд. Интенсивность использования лодок нарастала, и они все больше времени проводили в море, но встреч с противником не было. Отсутствие реального результата в виде уничтоженных кораблей и непонимание специфики подводных сил приводили к досадным неприятностям. Так, генерал Линевич послал Николаю II телеграмму, в которой заявил, что несмотря на многочисленную подводную флотилию, она крепости почти никакой пользы принести не может. Для решения этого вопроса Морской министр вынужден был назначить особую комиссию.

К концу войны во Владивостоке находилось 13 подводных лодок. Они часто простаивали на ремонте, и количество боеспособных кораблей было, конечно, меньше тринадцати, но, благодаря усилиям экипажей и командиров, как минимум две лодки всегда были готовы выйти в море.

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 лодка, построенная им на свои средства и с помощью добровольных помощников, погибла при пробном погружении без экипажа. Налетов начал строить вторую лодку - "Портартурец" в 25 т водоизмещением, вооружаемую двумя торпедами или 4 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 г., но из-за сдачи крепости недостроенную лодку взорвали. Позднее предложение Налетова реализовано в минном заградителе "Краб". Всего в Порт-Артуре было 4 субмарины: "Петр Кошка", лодка Губэ, лодка Джевецкого и "Портартурец". Боевого успеха достичь они не могли из-за очень низкого технического уровня, тем более, что все упомянутые лодки относились к экспериментальным типам. Японцы после капитуляции Порт-Артура длительное время разыскивали подлодки, пока не обнаружили все четыре на дне у пустынного берега западного бассейна Порт-Артура.

Помогая изобретателю Колбасьеву в работе над проектом подлодки "Петр Кошка", лейтенант С.А. Янович разработал интересное решение полупогружающейся лодки малой видимости. В марте 1905 г. лодку зачислили в списки российского императорского флота как "катер малой видимости "Кета". По железной дороге "катер" довезли до Амура, где Яновичу выделили деревянную баржу, приспособленную под плавбазу. На ней и отправили лодку в устье Амура. Задачей "Кеты" стала защита подступов к Николаевску-на-Амуре. 3 июня 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 подлодкой. 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. 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 лодки, которая через две минуты после приказа отошла от баржи и выполнила все назначенные маневры. 16 июня лодка с баржей перешла в Татарский пролив для охраны судоходства. 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 лодку. Причем "Кета" пошла сама и повела на буксире... свою плавбазу. Поэтому движение шло очень медленно - 30 миль одолели за 2 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 лодка действовать не могла, поэтому Янович с 2 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 40 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 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 5 кабельтовых от цели "Кета" села на необозначенную на карте мель. Большой проблемы не возникло, 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 лодка прекрасно показала силу "морального оружия". Затем 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 лодки, но его "положили под сукно". В сентябре лодка попала в шторм и выдержала его, а плавбаза затонула. Всего "катер" прошел в 1905 г. без аварий и поломок 948 миль. В 1908 г., когда корабль полностью износился, его исключили из списков флота.

Подводные лодки за время войны не одержали сколь-нибудь значительного успеха. То, что они самим фактом своего существования удержали японцев от штурма Владивостока и воспретили им плавание в Амурском лимане, 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. Хотя еще в 1907 г. 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 лодка - "Акула", а все остальные относились к кораблям, заказанным еще в 1904-1905 гг., и к моменту готовности морально устарели.

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