# Подводные лодки малого тоннажа

В 1910 г. был одобрен проект реконструкции Кронштадтской крепости. Для обороны проходов в минных заграждениях было решено применить "малые крепостные немореходные лодки". Опыт использования малых подводных лодок для обороны крепостей у России уже имелся. По заказу Военно-инженерного ведомства строились подводные лодки Герна, Джевецкого. Проектом было предусмотрено строительство шести малых подводных лодок. Главное инженерное управление в 1910 г. разработало основные требования к таким подводным лодкам, предусмотрев одновременно и создание плавбазы для них. Морское министерство отказалось финансировать постройку этих лодок, считая, что в связи с ограниченным радиусом действия, особенно в подводном положении, малой скоростью хода и плохой мореходностью, их боевая деятельность "сводится к минимуму - почти к нулю". Переговоры о строительстве лодок велись с Балтийским и Невским заводами, которые во второй половине 1910 г. представили эскизные проекты лодок.

Морским техническим комитетом лучшим был признан проект "Голланд-27В", представленный Невским заводом. 2 апреля 1911 г. Военное министерство выделило средства на заказ трех лодок, плавбазы и 10 торпед. Лодки должны были быть готовы к 1 сентября 1912 г. Комплектующее оборудование изготавливалось и поставлялось отечественными и зарубежными фирмами. Двигатели надводного хода разрабатывались заводом "Людвиг Нобель" (ныне завод "Русский дизель"), электродвигатели - Русским обществом "Шуккерт и Ко", торпедные аппараты - Обществом Путиловских заводов, осветительная аппаратура - Всеобщей компанией электричества в Петербурге. Большую часть комплектующего оборудования поставляла фирма Голланда из США. Разработка окончательного проекта и подготовка к строительству затянулась более чем на год. Подготовительные работы начались 29 марта 1911 г., а закладка лодок на стапелях - лишь в апреле-мае 1912 г. Судостроительные работы на стапелях после забастовок возобновились в ноябре 1912 г. К середине 1914 г. лодки еще находились на стапелях. В этот период МГШ, испытывая недостаток в подводных лодках, решил войти в соглашение с Военным министерством о передаче этих трех подводных лодок в Морское министерство и выделил средства на ускорение их постройки. 15 августа 1914 г. лодки зачислили в список флота с присвоением вместо наименований номеров "№ 1", "№ 2" и "№ 3". В августе-октябре 1914 г. лодки были спущены на воду. Испытания проводились на Ладожском озере сдаточной командой, состоявшей из 5 американских и 5 русских специалистов.

В октябре 1914 г. лодки вступили в строй. Командующий Балтийским флотом адмирал Н.О. Эссен предлагал перебазирование лодок на флот осуществить своим ходом, полагая что если лодки окажутся немореходными, то они и флоту будут не нужны. Однако МГШ настоял на перевозке лодок железнодорожным транспортом. В начале ноября лодки были перевезены в Ревель. Командующий флотом, осмотрев лодки, пришел к заключению, что они маломореходны, поэтому временной базой для лодок дивизиона особого назначения был определен Балтийский порт (Палдиски), куда они и были отправлены в конце ноября 1914 г.

Малые лодки типа "№ 1" были однокорпусными. Корпус имел веретенообразную форму с утолщенной носовой частью и узкими обводами кормовой части. Прочный корпус водонепроницаемой переборкой делился на два отсека. Балластные цистерны располагались вне прочного корпуса в оконечностях лодки, дифферентные и уравнительные внутри прочного корпуса. Над верхней частью прочного корпуса была установлена плоская надстройка, образовывавшая в надводном положении палубу и служившая для улучшения мореходности поводной лодки. Литая бронзовая рубка приклепывалась к прочному корпусу над центральным постом, где было сосредоточено управление подлодкой. С двух сторон от рубки устанавливались полутораметровые трубы воздухозаборников для вентиляции отсеков в надводном положении. При погружении трубы демонтировались, а отверстия закрывались специальными крышками. Носовые горизонтальные рули в надводном положении заваливались.

На корпусе имелись боковые кили для уменьшения качки и специальный сбрасываемый киль массой 810 кг, отдававшийся в аварийных ситуациях. Для обеспечения хода в подводном положении были применены никель-щелочные аккумуляторы Эдисона. К основным недостаткам следует отнести тот факт, что при стрельбе торпедами лодку сильно подбрасывало вверх. При эксплуатации подводной лодки типа "№ 1" выявилась ненадежная работа основных механизмов - дизелей, главных помп, аккумуляторных батарей.

Проектирование плавбазы для подводных лодок типа "№ 1" велось в течение 1911-1912 гг., но было прекращено из-за недостаточного финансирования.

**\*\*\***

**"№ 1"**

Заложена в апреле 1912 г. на Невском заводе в С.-Петербурге. Спущена на воду 3 августа 1914 г. Сдаточные испытания проводились на Ладожском озере, куда лодка была доставлена на барже. 23-29 сентября 1914 г. лодка вступила в строй в дивизион подводных лодок особого назначения. Командиром лодки был назначен лейтенант Н.К. Нордштейн. В конце ноября подлодка железнодорожным транспортом была перевезена в Ревель, откуда перешла в Балтийский порт к месту базирования.

Летом 1915 г. было принято решение о перебазировании подводных лодок "№ 1" и "№ 2" на Белое море для защиты Архангельска. После непродолжительного ремонта во второй половине июня своим ходом перешли из Балтийского порта в Петроград, затратив на переход 25 часов. Возглавлял этот переход И.И. Ризнич, командир лодки "№ 2" и командир дивизиона особого назначения. 9 июля подлодка "№ 1", поднятая на железнодорожную платформу, прибыла в Вологду, где была перегружена на баржу. 4 августа подлодка прибыла в Архангельск и была включена в состав обороны Архангельского порта. Базировалась лодка на село Взглавье в устье Северной Двины. В качестве базы использовался пароход "Феодосий Черниговский", а затем "С. Витте".

В сентябре-октябре 1915 г. было принято решение о перебазировании подлодок в Кольский залив. 11 октября подводные лодки "№ 1", "№ 2" и плавбаза "С. Витте" под конвоем вспомогательного крейсера "Василий Великий" в штормовую погоду начали переход в Кольский залив. После выхода в Белое море подводная лодка "№ 1" была взята на буксир вспомогательным крейсером "Василий Великий". Экипаж лодки перешел на корабль-буксировщик. 15 октября 1915 г. после выхода из горла Белого моря и поворота к Мурманску из-за штормовой погоды лодку "№ 1" вернули в Архангельск. В июне 1916 г. подлодку "№ 1" на ледокольном пароходе "Айсланд" (впоследствии "Семен Челюскин") перевезли в Александровск (Полярное).

29 июня 1916 г. подводная лодка "№ 1" была исключена из Дивизиона подводных лодок особого назначения и зачислена в отряд обороны Кольского залива. Лодка стояла или у причала, или у борта плавмастерской "Ксения" и сохранялась для обеспечения подготовки подводников. 26 апреля 1917 г. во время шторма подлодка "№ 1" затонула в базе, получив серьезные повреждения от стоявшей рядом лодки "Дельфин". Летом 1917 г. поводная лодка "№ 1" была поднята. После осмотра ее признали негодной и 17 августа 1917 г. предписали сдать в порт. 25 августа 1917 г. подводная лодка "№ 1" была исключена из списков флота.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 20,5 |
| Ширина, м | 2,3 |
| Осадка, м | 1,8 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 33,1 / 43,6 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х50 / 1х35 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,0 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 150 / 18 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах | 2 |

**\*\*\***

**"№ 2"**

Заложена в апреле-мае 1912 г. на Невском заводе. Спущена на воду 21 августа 1914 г. Сдаточные испытания проводились на Ладожском озере, куда лодка была доставлена на барже. Вступила в строй 23-29 сентября 1914 г. Командиром лодки был назначен лейтенант И.И. Ризнич. Лодка вошла в состав дивизиона особого назначения. В конце ноября 1914 г. железнодорожным транспортом была перевезена в Ревель, откуда перешла в Балтийский порт к месту базирования.

Летом 1915 г. было принято решение о перебазировании подлодки "№ 2" на Белое море для защиты Архангельского порта. После непродолжительного ремонта лодка "№ 2" во второй половине июня своим ходом перешла из Балтийского порта в Петроград, затратив на переход 25 часов. 9 июля подводная лодка "№ 2" по железной дороге прибыла в Вологду, где была перегружена на баржу. 4 августа подводная лодка прибыла в Архангельск и была включена в состав обороны Архангельского порта. Базировались лодки на село Взглавье в устье Северной Двины. В качестве базы использовались пароход "Феодосий Черниговский", а затем "С. Витте". В сентябре-октябре 1915 г. было принято решение о перебазировании подлодок в Кольский залив. 11 октября подводная лодка "№ 2", на буксире "С. Витте" вышла в Александровск. 15 октября 1915 г. после выхода из горла Белого моря и поворота к Мурманску разыгравшимся штормом в районе маяка Сосновец подводная лодка "№ 2" была сорвана с буксира и потеряна.

Весной 1916 г. подводная лодка была обнаружена в лагуне Святоносской бухты, куда она была выброшена волнами. В начале мая 1916 г. к месту нахождения лодки прибыла команда, возглавляемая лейтенантом Шмидтом. Лодка лежала на левом борту с креном 30 градусов, вертикальный и горизонтальные рули были сорваны, тяги их погнуты, с левого борта отогнуты листы прочного корпуса длиной около 2-х метров, по правому борту много вмятин. Внутри лодки до крыши входного люка оказалась замерзшая сверху вода. В бухте оказалось много битого льда, затрудняющего доступ к лодке. Лодку пытались поднять в течение всего года, однако все попытки оказались безуспешными. В итоге морской министр наложил резолюцию - "лодку надо исключить из списков - не стоит тратить деньги".

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 20,5 |
| Ширина, м | 2,3 |
| Осадка, м | 1,8 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 33,1 / 43,6 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х50 / 1х35 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,0 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 150 / 18 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах | 2 |

**\*\*\***

**"№ 3"**

Заложена в апреле-мае 1912 г. на Невском заводе в С.-Петербурге.

Спущена на воду 11 сентября 1914 г. Сдаточные испытания проводились на Ладожском озере, куда лодка была доставлена на барже.

Вступила в строй 23-29 сентября 1914 г. Командиром лодки был назначен лейтенант В.В. Сологуб. Лодка вошла в состав дивизиона особого назначения. В конце ноября 1914 г. железнодорожным транспортом была перевезена в Ревель, откуда перешла в Балтийский порт к месту базирования.

В конце 1915 г. лодка была отремонтирована и перевезена в Ревель, где была включена в систему обороны Моонзундского архипелага. По ходатайству экспедиции особого назначения, занимавшейся перевозкой грузов по Дунаю для сербской армии, МГШ принял решение о переброске в 1916 г. подводной лодки "№ 3" по железной дороге на Дунай для оказания морального воздействия на австро-венгерскую военную флотилию. Возглавил переброску подводной лодки на Дунай И.И. Ризнич. Лодка была включена в состав Дунайской транспортной флотилии. В июне 1917 г. переведена в состав сил Дунайской флотилии. Весной 1918 г. в неисправном состоянии попала в румынскую, а затем в венгерскую флотилии. Предпринимались попытки привести подводную лодку в рабочее состояние, окончившиеся неудачно. В 1921 г. лодку сдали на слом.

Тактико-технические элементы

|  |  |
| --- | --- |
| Длина, м | 20,5 |
| Ширина, м | 2,3 |
| Осадка, м | 1,8 |
| Водоизмещение надводное/подводное, т | 33,1 / 43,6 |
| Мощность двигателей надводного/подводного хода, л.с. | 1х50 / 1х35 |
| Скорость надводного/подводного хода, узл. | 8,0 / 6,0 |
| Дальность плавания надводным/подводным ходом, миль | 150 / 18 |
| Глубина погружения, м | 30 |

Вооружение

|  |  |
| --- | --- |
| Торпеды в носовых трубчатых аппаратах | 2 |