

Формування підводного флоту російської імперії на чорному морі напередодні першої світової війни

Formation of the Russian empire submarine fleet in the Black sea before World war

Євген Вдовиченко¹

Eugene Vdovychenko

¹ Херсонський державний аграрний університет, Херсон, Україна,
evgenvdv82@meta.ua

Ключові слова:

Підводний флот, Російська імперія, субмарина, Перша світова війна, Південь України, Чорноморський флот.

Анотація: У статті проаналізовано особливості формування та функціонування підводного флоту Російської імперії напередодні Першої світової війни 1914-1918 років, акцентовано увагу на реалізацію конструкторських новацій у галузі підводного кораблебудування. Показано відношення чиновницького апарату до створення нового класу бойових кораблів. Вказано на технічні недоліки перших субмарин (велика тривалість занурення, мала живучість при наявності течій, ненадійність торпедних апаратів, відсутність водонепроникних переборок, тощо). Відтворено динаміку поповнення бойового підводного флоту та його експортну складову. Звернуто увагу на вітчизняний проект – першого у світі підводного загороджувача – «Краб». Сфокусовано погляд на тактичний та стратегічний складових використання субмарин напередодні Першої світової війни на Півдні України.

Key words:

submarine, Russian Empire, submarine, World War, South Ukraine, the Black Sea Fleet.

Abstract— The paper analyzes the features of the formation and operation of submarine of the Russian Empire before World War of 1914-1918. The attention is focused on the implementation of design innovations in the field of submarines. Showing related bureaucracy to create a new class of warships. Specified in the technical shortcomings of the first submarines (long duration dives had survivability in the presence of currents torpedo unreliability, lack of watertight bulkheads, etc.). Reproduced dynamic replenishment combat submarine and its export component. Attention is paid to the national project - the world's first underwater-layer - "Crab". Focused look at the tactical and strategic component implementation using submarines before World War I in the South of Ukraine.

Технічний прогрес у суднобудуванні в кінці XIX - початку XX століть вніс значні зміни не лише в тактико-технічні елементи надводних кораблів. Безумовним його досягненням стає поява у військово-морських флотах світу підводних човнів. Напевно, жоден тип корабля в історії світового суднобудування не привертав до себе такої пильної уваги, як субмарини. Поворотним етапом у пошуку можливих конструкційних рішень підводних човнів є 80-90-ті роки XIX століття стала поява електричних двигунів, акумуляторів, бензинових і газових моторів, що дозволило вирішити головну технічну проблему – створити двигуни для плавання як у надводному положенні, так і під водою. Завдяки зусиллям цілого ряду конструкторів у Великобританії, Італії, Німеччині, Росії, США, Франції з'явилися підводні судна, що стали прообразом сучасних субмарин. Нові плавучі засоби поєднували в собі, з одного боку, невеликі габарити й відносну простоту обладнання, з іншого боку – потайність дії при порівняно потужному озброєнні. Наприкінці XIX – початку XX століття конструктори-новатори А. Лобеф (Франція), Д. Голланд

(США) і С. Лек (Лейк, США) створили три боєздатні підводні човни принципово різних типів, відповідно: «Narval» (1898), «Fulton» (Holland-9) (1901), «Protector» (1902) [1]. Згодом у більшості промислово розвинених країн інженери-суднобудівники, орієнтуючись на конструкційні рішення ентузіастів-новаторів, створили нові типи човнів.

Як бойова сила підводні човни поступово здобувають повне визнання серед керівного складу військових флотів морських країн. Початок XX століття якраз позначений введенням серійного будівництва підводних човнів. У 1900 році у Франції було закладено чотири вдосконалені човни типу «Narval». В Англії, за кресленнями Д. Голланда, розпочалось будівництво п'яти кораблів нового типу. У США закладається серія із семи човнів [2].

Щодо позиції Морського міністерства Російської імперії, то вона була характерною для більшості чиновників військових відомств провідних морських країн того часу. Відсутність досвіду використання підводних човнів, їхня технічна недосконалість, низька

мореплавність не дозволяли командуванню флотів сприймати їх як перспективний бойовий клас кораблів.

Російсько-японська війна продемонструвала доцільність включення підводних човнів до складу бойових флотів і відповідно спонукала суднобудівні заводи до їхнього виробництва. У розглянутий період підводне суднобудування перестало бути приватною справою окремих конструкторів-ентузіастів. Найбільш розвинені економічно й технічно країни перейшли від експериментів до планомірного створення нового класу бойових кораблів [3].

Саме в цей час на човнах починають використовуватися дизельні двигуни. У 1892 році Рудольф Дизель (1858-1913) запропонував двигун внутрішнього згоряння – із самозайманням від стиснення повітря в циліндрі. З використанням дизеля (замість бензомоторів) човен став більш безпечним, а дальність підводного руху збільшилася вдвічі. Вперше дизель встановлено на підводному човні «Aigrette» за проектом А. Лобефа (спущено на воду у 1904 році) [4]. Хронологія появи дизельних підводних човнів у складі військово-морських флотів така: «Aigrette» (1905); російська – «Минога» (1909); британська – D-1 і шведська – №2 (1911). Згодом дизелі стають основним двигуном всіх бойових кораблів такого класу [5].

На суднобудівних підприємствах Півдня України підводні човни не будувалися, що позбавляло можливості накопичувати належний досвід в цьому перспективному напрямку кораблебудування. Варто зазначити, що підводні човни взагалі ніколи не були у числі улюбленців адміралів царського флоту. Вони більше тяжіли до могутніх, багатогарматних панцерників, ніж до сірих, приземистих субмарин. Таке відношення іноді призводило до анекдотів. Перед першою світовою війною, для залучення добровольців у підводний флот, було порушено питання про підвищення платні офіцерам підводникам. Реакція чинів Адміралтейства була позитивною, але досить своєрідною: «Можна і додати, всеодно всі потонуть» [6].

Все це призвело до того, що на початок війни Чорноморський флот мав лише шість підводних човнів різних конструкцій, але фактично не знав, що з цими кораблями робити.

Керівництво Чорноморського флоту традиційно замовляло кораблі різних модифікацій за кордоном, нехтуючи вітчизняним виробником. Так німецькій фірмі «Круп» було доручено побудувати три субмарини типу «Е». Побудова даних човнів (що в Росії отримали назву «Карась», «Карп», «Камбала») на жаль підтвердило роками перевірену істину – поспішні рішення замовлень виробникам без достатнього досвіду рідко приносять гарні результати. Так, вже при пробному зануренні підводний човен «Карась» ліг на дно на глибині 30 метрів. При піднятті на стапель для огляду човна «Карп» виявили велику кількість недоліків. Потрібно було збільшити об'єм паливних цистерн, удосконалити систему занурення та вентиляції, змінити конструкцію рубки, збільшити діаметр вхідного люку, доробити рульовий пристрій.

Варто зазначити, що одночасно із підводним човном для Росії фірма «Круп» заклала першу німецьку субмарину «U – 1» майже того ж тонажу. У порівнянні із «російськими» човнами німецький будували повільно. Причина була простою, на прикладі російського зразка з його недоліками – вносились поправки у власну субмарину. Наприклад, носовий торпедний апарат на російських човнах був зміщений до низу під кутом по відношенню до ватерлінії, як на старих міноносцях. На малих глибинах стрільба неможлива – торпеда вріжеться у ґрунт. З'ясувавши цю обставину, німецькі конструктори встановили торпедні апарати на своїй субмарині горизонтально. А у трьох підводних човнах Чорноморського флоту цей кут було збережено. Також на відміну від німецького аналога, рубки на російських човнах були негерметичними [7].

Доля третього човна німецької побудови «Камбала» закінчилася трагічно. 29 травня 1909 року у ході навчань Чорноморського флоту, субмарина здійснювала учбову атаку ескадри, що поверталася з Євпаторії, біля входу у Південну бухту. У результаті зіткнення із панцирником «Ростислав» підводний човен був розрізаний на дві частини і затонув на глибині 56 метрів. Загинув 21 член екіпажу. Це стало найважчою катастрофою в історії підводного флоту Російської імперії [8].

Іншим іноземним виробником підводних човнів стала американська фірма Holland-VII Джона Філіпа Голанда. Чорноморський флот використовував 3 із 7 одиниць побудованих заокеанськими майстрами човнів (в Росії отримали назву «Судак», «Лосось» та «Нарвал»). З одного боку простота та надійність конструктивних рішень, висока надійність систем і механізмів дозволила човнам типу Holland XXXIA знаходитися у строю 3 роки і стати своєрідним довгожителем російського підводного флоту. З іншої сторони серйозним недоліком цих субмарин було використання бензомоторів, особовому складу доводилось дихати чадними випаровуваннями, підвищувалася вогне та вибухо небезпечність, та й бензин коштував дорого. Завод «Л. Нобель» спроектував полегшений дизельний двигун, однак він не мав достатнього запасу міцності – часто виходили із ладу різноманітні вузли та деталі; особовому складу часто було потрібно витратити багато часу на ремонт. Так наприклад, човен «Лосось» після аварії під час навчань у серпні 1909 року, знаходився у капітальному ремонті аж до початку війни [9].

Єдиним підводним човном, що був на озброєнні Чорноморського флоту вітчизняного зразка напередодні Першої світової війни, стала субмарина проекту «Морж». Дані човни були побудовані по проекту І. Бубнова і не поступалися за багатьма параметрами кораблям іноземного виробництва. Разом з тим, треба відмітити, що у субмарин «російського типу» були серйозні недоліки. Так, наприклад, їх міцний корпус не розділявся на відсіки водонепроникними переборками. І. Бубнов помилково вважав, що вони можуть бути неефективними, а тому в інтересах кращого внутрішнього розташування і проживання вирішив зовсім від них відмовитися. Пізніше практика показала

глибоку помилковість цього рішення, коли три човни, що потрапили у аварію (типу «Барс») загинули, отримавши відносно незначні пошкодження. Іншим недоліком субмарин «російського типу» була невдала система занурення човна (досить повільно – до трьох хвилин і більше). Хоча варто зазначити, що дані недоліки пропонувалося нівелювати ще при проектуванні суден даного типу.

Приймаючи участь у Першій світовій війні човни типу «Морж», що діяли на Чорному морі, стали одними із самих результативних субмарин російського флоту. Напередодні Першої світової війни колектив миколаївського заводу «Наваль» завершував реалізацію проекту – першого у світі підводного мінного загороджувача, що отримав назву «Краб». Його будівництво у повному обсязі відбиває суперечливість державної суднобудівної політики Російської імперії того часу [11]. Проектні розробки човна створив у 1906 році М. Налетов (1869-1938), винахідник-конструктор, який не мав спеціальної кораблебудівної освіти (будівництвом підводного човна конструктор займався в роки російсько-японської війни). 1907 року Морський технічний комітет схвалив подані М. Налетовим варіанти проекту, що дозволило міністерству запропонувати бельгійському «Товариству суднобудівних, механічних і ливарних заводів у Миколаєві» побудувати човен [12]. «Наваль» як осередок створення загороджувача, обрав безпосередньо сам конструктор. М. Налетов уклав із керівництвом підприємства угоду, згідно з якою заводу передавалися усі права на побудову човна [13]. Технічна контора «Навалю» разом з автором підготувала основні креслення й пункти договірної специфікації. Розробка документації проходила у складний для заводу період, бо в цей час (1905-1909 роки) підприємство майже не мало кораблебудівних замовлень. Відтак дирекція «Навалю», підготувавши проект контракту, у випадку вдалої його реалізації розраховувала продовжити роботи у цьому напрямку. У вересні 1908 року завод підписав із Морським міністерством контракт на побудову мінного загороджувача «водотонажністю близько 500 т. для підводного плавання». Ціна човна з 60 мінами без зарядів і запалів складала 1 млн. 375 тис. рублів, тривалість виконання замовлення – 22 місяці від дня укладення контракту [14].

Перший підводний мінний загороджувач, спорудження якого на «Навалі» почалося у кінці 1909 року, розглядався Морським міністерством як експериментальне судно. «Техніка останнього часу, - писав П. Белавенець, - висула нову зброю – підводні мінні судна, зброя досить могутня, але поки ще ніколи й ніде не виявляла своєї бойової здатності» [15]. У зв'язку з таким сприйняттям човна, в процесі його створення надходили нескінченні зауваження чиновників відомства. Заважали роботі й конфлікти заводських фахівців з офіцерами Миколаївського військового порту, які здійснювали нагляд за реалізацією проекту. Будівельником корабля спочатку призначили автора ідеї М. Налетова, але згодом ентузіаста-новатора

незаслужено звільнили. Негативно позначалися на організації виробничо-технічних робіт і відсутність досвіду проектування й будівництва підводних човнів. Усе разом взяте призвело до зриву виконання планових завдань. У 1911 році Морське міністерство поставило під сумнів доцільність проекту, а в січні 1912 року припинило його фінансування, анулювавши контракт.

Проте необхідність завершення будівництва човна, що тривало вже понад три роки, постало знову. Напередодні Першої світової війни подальше посилення мілітаристської доктрини, в тому числі щодо позицій на Чорному морі, об'єктивно стимулювало до цього Морське міністерство. 11 серпня 1912 року уже з російським акціонерним «Товариством Миколаївських заводів і верфей» укладено новий контракт, згідно з яким термін здачі загороджувача (9 серпня він отримав назву «Краб») призначався на 1 липня 1913 року. Вартість замовлення з урахуванням уже виконаних робіт складала 1 млн. 720 тис. руб. [16]. Наступного дня після підписання контракту – 12 серпня 1912 року – відбувся спуск «Краба» на воду. У червні 1913 року, після 11 місяців добудовчих робіт, пройшло заводське випробовування підводного човна [17].

Подальшим дообладнанням боєздатного мінзагу займалися фахівці Лазаревського адміралтейства у Севастополі, куди підводний човен відбуксировали для офіційних випробовувань. Під час їх проведення виявлено недоробки, які усувалися вже у Севастополі. Зокрема, у грудні 1913 року мінний загороджувач поставили на Великий мортонів елінг Лазаревського адміралтейства, де добудовчі роботи тривали ще півтора року. І тільки у червні 1915 року після повторних випробовувань підводний човен здали флоту [18]. Визнаючи безперечну етапну інноваційну особливість «Краба» – першого у світі мінного загороджувача, – слід зауважити, що тривалий термін побудови (1909-1915 роки) не дозволив вважати його у період Першої світової війни останнім словом техніки за основними тактико-технічними елементами [19]. Разом з тим, сама ідея підводного мінного загороджувача й принцип пристрою для встановлення мін стали винаходом свого часу і одержали подальший розвиток у більш досконалих за своїми тактико-технічними елементами човнах, але вже не на Півдні України (тип «Ерш» – Балтійського заводу, С-Петербург) [20].

Отже, навіть досвід використання субмарин не дав відповіді на запитання – як використовувати підводні човни у майбутніх бойових діях на Чорному морі. До серпня 1914 року моряки Чорноморського флоту вважали, що підводні човни – це специфічна зброя берегової оборони, на кшталт рухомого мінного корабля. Істотним недоліком підводного флоту Російської імперії на Чорному морі стала значна різноманітність субмарин, а також технічна та моральна застарілість майже половини з них. Всі ці проблеми прийшлося вирішувати вже під час реальних бойових дій.

Джерела та література

1. Абрамсон Я. В. Стефенсон и Фултон: (Изобретатели паровоза и парохода): Их жизнь и научно-практическая деятельность: биогр. очерки // Я. В. Абрамсон. – СПб. – Типогр. литогр. фотогр. Штейна В. И. – 1893. – С. 70.
2. Дебу К. И. Подводное плавание (История подводного плавания, современные успехи техники субмарин и значение их в военно-морском деле и для научных изысканий) // К. И. Дебу. – СПб. – Изд-во Нового журнала литературы, искусства и науки. – 1905. – С. 14-15, 205-210.
3. Подводное кораблестроение в России (1900-1917 гг.). Сборник документов. – Ленинград. – Судостроение. – 1965. – С. 15-38.
4. Крючков Ю. С. Подводные лодки и их создатели. 1900-2000 гг.: Драмы людей, кораблей и идей // Ю. С. Крючков. – Николаев. – ИИП «Степь – Инфо» . – 2007. – С. 30-33.
5. Тарас А. Е. Подводные лодки Великой войны 1914-1918 / А. Е. Тарас. – М. – АСТ. – Мн. – Харвест. – 2003. – С. 17.
6. Русские подлодки в первой мировой войне [Электронный ресурс]: http://flot.com/users/lapin/Imperial/great_war.htm
7. Там же...
8. Подлодка «Камбала». Первая потеря [Электронный ресурс]: <http://kr-eho.info/index.php?name=News&op=article&sid=2505>
9. Тарас А. Е. Подводные лодки Великой войны 1914-1918.. – С. 102.
10. Алексеев И. В., Гончаров А. С., Заблоцкий В. П. Подводные лодки типа «Морж» / И. В. Алексеев., А. С. Гончаров., В. П. Заблоцкий. – М. – ООО «Коллекция». – 2006. – С. 7-12
11. Залесский Н. А. «Краб» - первый в мире подводный заградитель / Н. А. Залесский. – Л. – Судостроение. – 1967. – С. 142.
12. Державний архів Миколаївської області: Ф. 297. – Оп. 1. – Спр. 138. – Арк. 1, 15.
13. Подводное кораблестроение в России... – С. 386.
14. ДАМО: Ф. 297. – Оп. 1. – Спр. 138. – Арк. 1 – 1 звор., 2, 15-37.
15. Белавенец П. И. Нужен ли нам флот и значение его в истории России / П. И. Белавенец. – СПб. – 1910. – С. 274.
16. Всеподданнейший отчет по Морскому министерству за 1913 год. – С. 144.
17. ДАМО: Ф. 297. – Оп. 1. – Спр. 854. – Арк. 1 – 1 звор.
18. Корабельная летопись. – Севастополь. – Арт-Принт. – 2003. – С. 96-97.
19. Подводные лодки Великой войны 1914-1918.. – С. 124-125.
20. Там же. – С. 56-57, 76-78, 96-98, 146-149.



Вдовиченко Євген Володимирович - Херсонський державний аграрний університет, ст. викладач кафедри Філософії та соціально-гуманітарних дисциплін; кандидат історичних наук.