

**Г. М. Трусов**

**Подводные лодки в русском и  
советском флоте**

**Москва  
«Книга по Требованию»**

УДК 93  
ББК 63.3  
Г11

Г11 **Г. М. Трусов**  
Подводные лодки в русском и советском флоте / Г. М. Трусов – М.: Книга по Требованию, 2013. – 387 с.

**ISBN 978-5-458-32033-7**

В книге на основе изучения многочисленных архивных документов и литературных источников систематизирован и обобщен обширный материал по истории развития отечественного подводного кораблестроения. Рассчитана на широкого читателя, работников судостроительной промышленности, студентов кораблестроительных институтов, учащихся техникумов и средних школ.

**ISBN 978-5-458-32033-7**

© Издание на русском языке, оформление  
«YOYO Media», 2013

© Издание на русском языке, оцифровка,  
«Книга по Требованию», 2013

Эта книга является репринтом оригинала, который мы создали специально для Вас, используя запатентованные технологии производства репринтных книг и печати по требованию.

Сначала мы отсканировали каждую страницу оригинала этой редкой книги на профессиональном оборудовании. Затем с помощью специально разработанных программ мы произвели очистку изображения от пятен, клякс, перегибов и попытались отбелить и выровнять каждую страницу книги. К сожалению, некоторые страницы нельзя вернуть в изначальное состояние, и если их было трудно читать в оригинале, то даже при цифровой реставрации их невозможно улучшить.

Разумеется, автоматизированная программная обработка репринтных книг – не самое лучшее решение для восстановления текста в его первоизданном виде, однако, наша цель – вернуть читателю точную копию книги, которой может быть несколько веков.

Поэтому мы предупреждаем о возможных погрешностях восстановленного репринтного издания. В издании могут отсутствовать одна или несколько страниц текста, могут встретиться невыводимые пятна и кляксы, надписи на полях или подчеркивания в тексте, нечитаемые фрагменты текста или загибы страниц. Покупать или не покупать подобные издания – решать Вам, мы же делаем все возможное, чтобы редкие и ценные книги, еще недавно утраченные и несправедливо забытые, вновь стали доступными для всех читателей.



Серия Книжный Ренессанс

[www.samizday.ru/reprint](http://www.samizday.ru/reprint)



|  |            |
|--|------------|
| <b>Глава девятая. — Деятельность русских подводных лодок в период I мировой войны . . . . .</b>                  | <b>252</b> |
| На Балтийском море . . . . .   | —          |
| На Черном море . . . . .   | 263        |
| Примеры боевых подвигов русских подводников . . . . .  | 270        |
| Некоторые выводы . . . . .   | 283        |
| <b>Глава десятая. — На пороге новой эпохи . . . . .</b>  | <b>287</b> |
| Стратегическая операция по перебазированию Балтийского флота из портов Эстонии и Финляндии в Кронштадт . . . . . | 291        |
| Использование подводных лодок в период гражданской войны . . . . .   | 296        |
| <b>Глава одиннадцатая. — Развитие подводного кораблестроения в период восстановления флота . . . . .</b>         | <b>301</b> |
| Строительство советского подводного флота . . . . .  | 305        |
| Появление полуторакорпусных подводных лодок . . . . .  | 312        |
| <b>Глава двенадцатая. — Дальнейшее совершенствование техники подводного кораблестроения . . . . .</b>            | <b>325</b> |
| <b>Глава тринадцатая. — Использование подводных лодок в период Великой Отечественной войны . . . . .</b>         | <b>337</b> |
| На Балтийском море . . . . .   | —          |
| На Черном море . . . . .   | 344        |
| На Баренцовом море . . . . .   | 347        |
| Борьба за живучесть подводных лодок . . . . .  | 352        |
| <b>Глава четырнадцатая. — Развитие подводного флота в послевоенные годы . . . . .</b>                            | <b>358</b> |
| Заключение . . . . .   | 362        |
| Приложение . . . . .   | 367        |
| Именной указатель . . . . .  | 377        |
| Литература . . . . .   | 380        |

---

---

## О Т А В Т О Р А

Содержание предлагаемой вниманию читателя книги основано на архивных документах и литературных источниках по подводному кораблестроению и охватывает три периода:

- 1) С древних времен до начала XX столетия.
- 2) С 1900 г. до Великой Октябрьской социалистической революции 1917 г.
- 3) С 1918 по 1945 гг.

Материалы, касающиеся отечественного подводного кораблестроения даны в связи с историей военно-морского флота и политико-экономическим состоянием нашего государства на различных этапах.

Наряду с этим автор уделит внимание истории подготовки кадров специалистов-подводников в русском флоте, боевой деятельности наших подводных лодок в период русско-японской, I мировой войн, а также во время Великой Отечественной войны Советского Союза.

Автор выражает признательность рецензентам Я. Ф. Мансурову, И. Н. Соловьеву, В. В. Екимову, М. М. Четвертакову, Н. А. Залесскому и С. А. Базилевскому за помощь и ценные указания, данные в процессе работы над рукописью.

Отзывы об этой книге просьба направлять по адресу издательства: Ленинград, Д-65, ул. Дзержинского, 10.

---

## Глава первая

### ВОЗНИКНОВЕНИЕ ПОДВОДНОГО КОРАБЛЕСТРОЕНИЯ В РОССИИ

Подводное плавание зародилось значительно позднее надводного морского судоходства. Ко времени появления подводных лодок надводные корабли имели многовековую историю.

Буржуазные историки обычно относят возникновение русского флота к созданию Петром I постоянного боевого флота. Подобные утверждения ошибочны, исторически неверны. Изучение архивных документов позволяет сделать достоверный вывод о том, что морское судостроение начало развиваться в нашей стране за несколько столетий до Петра I, а речное — еще раньше.

Летописи сохранили названия древних русских речных судов: ладья, или лодья, струг, стружок, челн. В зависимости от способов изготовления и материалов русские суда назывались: дубки, липы, трубы, ушкун, шитки, карбасы, досчаники, чайки. В зависимости от места постройки и района плавания русские речные суда получали различные названия: унжаки, коломенки, мокши, гусяны, маринки, тизянки, фонтанки. Типы судов приспосабливались к режимам рек, совершенствовались на основе приобретенного опыта постройки и эксплуатации.

В XVI столетии было завершено создание единого централизованного русского государства, охватившего впоследствии территорию от Балтийского моря до Тихого океана и от Северного Ледовитого океана до Черного моря.

В борьбе русского народа за свою независимость создавалось, крепло и развивалось военное искусство, в том числе и военно-морское. Летопись свидетельствует, что в 1151 году киевский князь Изяслав Мстиславич «исхитрил (т. е. изобрел — Г. Т.) лодье дивно: беша в них гребцы гребуть невидимо, токмо весла видети, а человека бяше не видеть...»

Из описания летописца видно, что это были солидные для своего времени военные гребные суда, покрытые палубой, под которой сидели гребцы. Верхняя палуба предназначалась для бойцов, «стояще горе во бронех и стреляюще». Разумеется, русские воины могли стрелять только из луков, так как огнестрельного оружия тогда еще не существовало.

Оригинальность конструкции судов дополнялась наличием в носу и корме рулей, благодаря которым можно было менять направление движения судна без поворота на обратный курс, что увеличивало маневренность судов, особенно при плавании на реках.

По литературным источникам первая подводная лодка была построена голландским механиком Корнелием Ван-Дреббелем в Англии в 1620 г. и испытана на Темзе. С помощью весел она могла перемещаться на некоторое расстояние в подводном положении. В лодке помещалось 12 гребцов и 8 пассажиров. Она могла находиться под водой в течение нескольких часов на глубине от 4 до 5 м. Лодка была построена из дерева, корпус ее обтянут снаружи просмоленной кожей. Вооружение на лодке отсутствовало. Смерть Ван-Дреббеля в 1634 г. прервала начатые опыты.

Однако есть основания утверждать, что еще до Ван-Дреббеля плавание под водой удалось осуществить запорожским казакам. Так, например, французский историк Монжери<sup>1</sup> в своей книге «О подводном мореплавании и войне» писал: «По крайней мере, нет сомнения, что такого рода суда были употребляемы в Европе в XIII веке. В конце XVI и последующих столетиях Украинцы часто избегали от преследования Турецких галер с помощью больших подводных лодок» (рис. 1).

Французский философ Фурнье, побывавший в конце XVI века в Константинополе, писал: «Здесь мне рассказывали совершенно необыкновенные истории о нападении северных славян на турецкие города и крепости, — они являлись неожиданно, они поднимались прямо со дна моря и повергали в ужас всех береговых жителей и воинов. Мне и раньше рассказывали, будто славянские воины переплывают море под водой, но я почитал рассказы выдумкой. А теперь я лично говорил с теми людьми, которые были свидетелями подводных набегов славян на турецкие берега».

---

<sup>1</sup> См. Н. И. Адамович, Подводные лодки, их устройство и история, СПб, 1965, стр. 30.

Комментируя записки Фурнье, Монжери писал в 1820 г.: «...запорожские казаки пользовались гребными судами, способными погружаться под воду, покрывать в погруженном состоянии большие расстояния, а затем уходить в обратный рейс под парусами»...

## О ПОДВОДНОМЪ МОРЕПЛАВАНІИ И ВОЙНѢ.

*Монжери.*

Многіе Писатели XIII-го столѣтія, основываясь на нѣкоторыхъ сомнительныхъ свидѣтельствахъ, утверждаютъ, что *Александръ Македонскій* плывалъ на какомъ-то подводномъ суднѣ. По крайней мѣрѣ, нѣтъ сомнѣнія, что такого рода суда были употребляемы въ Европѣ въ XIII вѣкѣ. Въ концѣ XVI и послѣдующихъ столѣтіяхъ, Украинцы (\*) часто избѣгали отъ преслѣдованія Турецкихъ галерѣ, съ помощію большихъ подводныхъ лодокъ.

---

(\*) Сочинитель сего разсужденія разумѣлъ здѣсь Дояскихъ и Запорожскихъ Козаковъ. В.

**САНКТПЕТЕРБУРГЪ.**

1827.

Рис. 1. Фотокопия страницы из книги Монжери.

Монжери, приписывая запорожским казакам первенство в осуществлении подводного плавания, дал предположительное описание устройства запорожских челнов, обладавших способностью плавать под водой.

Из этого описания видно, что запорожцы обшивали челны кожей; палуба их была герметична. Над палубой возвышалась шахта, внутри которой находился командир-наблюдатель, который мог обозревать горизонт и управлять

судном. Шахта служила для доступа воздуха внутрь челна в надводном и полупогруженном положениях.

Движение челнов в погруженном состоянии производилось при помощи весел. Герметичность судов в местах прохода весел через борты обеспечивалась наличием кожаных манжет.

К сожалению, никаких других документальных данных об этих челнах пока не найдено.

В Англию в 1774 г. Симонс из Тотнеса в Девоншире построил подводную лодку из дерева (рис. 2) и применил

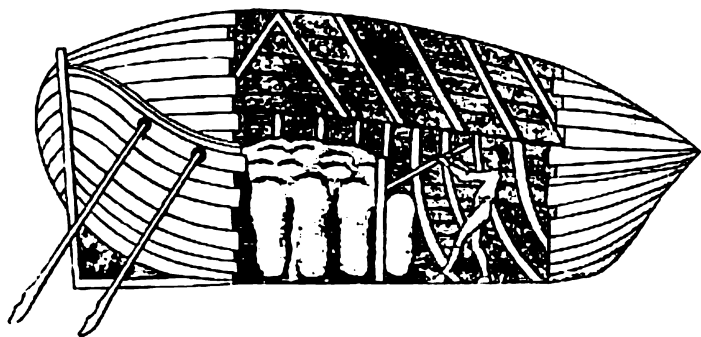


Рис. 2. Подводная лодка Симонса.

на ней кожаные мешки для приема в них водяного балласта, благодаря чему лодка погружалась под воду. Для всплытия лодки вода из мешков выдавливалась посредством рычагов. Устройство весел на лодке Симонса было такое же, как и на челнах запорожских казаков.

Петр I, создав регулярную национальную армию и первоклассный русский боевой флот, успешно разрешил задачу исторической важности — утверждение России на Балтийском море. Петр I и его сподвижники многому учились у европейцев, в том числе и строительству кораблей. Но перенесение иностранного опыта в Россию не было слепым, рабским подражанием. Русское военно-морское дело развивалось, в основном, самостоятельно. Новаторство русских кораблестроителей петровской эпохи выразилось, например, в создании знаменитого галерного флота, одержавшего блестящую победу над шведским флотом в Северной войне.

Используя передовой опыт иностранных мастеров, Петр I вырастил своих специалистов по кораблестроению — «мастеров доброй пропорции», среди которых сам занимал ведущее место. Петр I поднял русское кораблестроение на небывалую для того времени высоту. У русских мастеров стали учиться иностранные специалисты, перенимавшие, между прочим, метод секционной постройки кораблей. Организация такой постройки была осуществлена Петром I еще в конце XVII столетия.

В 1694 г. Петр заказал в Голландии 32-весельную галеру и велел доставить ее по частям через Архангельск в Москву. В селе Преображенском, на лесопильном заводе, по этому образцу были изготовлены отдельные части для 22 галер и 4 брандеров, а в Воронеже была основана судостроительная верфь, где в течение трех месяцев собрали галеры из готовых частей.

Подобная организация постройки кораблей была осуществлена и в Петербурге. Корабли собирались в Адмиралтействе из готовых частей, которые изготовлялись на Галерном дворе, находившемся на левом берегу Невы, у впадения в нее реки Мойки. На Галерный двор доставлялись по водным путям лесоматериалы для постройки отдельных частей корабля, которые в готовом виде отправлялись потом на верфи для сборки кораблей на стапелях.

Для ускорения постройки кораблей Петр I приказал вырыть вокруг Адмиралтейства каналы (ныне засыпанные). Такие же каналы были вырыты около Новой Голландии (они сохранились донныне). Каналы соединяли склады Новой Голландии с Галерным двором. Подобные водные пути имелись и в Кронштадте. После спуска кораблей (корпусов) они переходили по каналу от одного склада к другому и постепенно достраивались и вооружались на плаву до полной готовности.

Постройка кораблей, собираемых из готовых частей, расширяла фронт строительных работ, позволяла привлекать к постройке корабля большое число работников из крепостных крестьян. Лучших из них отбирали для работ на верфях. Так создавались кадры русских подмастерьев и мастеров-кораблестроителей.

Подготовка и обучение мастеров и подмастерьев были организованы Петром I следующим образом. Опытный мастер строил корабль и был обязан обучить менее опытного, который одновременно вел строительство такого же корабля на соседней площадке.

Для подготовки офицеров флота в 1701 г. в Москве была открыта школа «навигационных наук», а в 1716 г. в Петербурге, на месте, где теперь стоит Зимний дворец, открыта Морская Академия.

Из числа руководящих деятелей русского боевого флота укажем таких выдающихся кораблестроителей, как Апраксин Федор Матвеевич, генерал-адмирал, главный распорядитель кораблестроения; Головин Иван Михайлович — президент Адмиралтейств-коллегии и главный инженер (обер-сарваер); Скляев Феодосий Моисеевич, крупнейший кораблестроитель, под руководством которого были построены 80-пушечный корабль «Старый Орел», корабль «Полтава», двухпалубные корабли «Нарва» и «Ревель», трехпалубный 88-пушечный корабль «Фридемахер» и другие корабли.

Из русских кораблестроителей петровской эпохи известны также Меншиков, Верещатин, Немцов, Иван Рамбург. Ближайшими помощниками Апраксина являлись замечательные командиры кораблей: Змаевич, Наум Сенявин, Мятлев, Мордвинов, Голицын, Мишуков и другие.

Созданный Петром I русский боевой флот в многочисленных сражениях полностью оправдал свое назначение.

Благодаря ему Россия стала великой морской державой.

К концу царствования Петра I русский флот состоял из 48 стальных кораблей и фрегатов, 787 галер и других судов. Численность личного состава на кораблях доходила до 28 000 человек. Русский флот по качеству кораблей и боевому опыту являлся одним из лучших флотов мира.

В период создания русского боевого флота в России впервые была изобретена подводная лодка — «потопное судно» — для атаки неприятельских кораблей. Его создателем являлся плотник Ефим Никонов.

### **«Потопное судно» Ефима Никонова**

Ефим Никонов, уроженец подмосковного села Покровское, был опытным мастером-плотником. При рекрутском наборе его взяли на работы на верфях, где строились военные корабли. При знакомстве с их устройством у Никонова созрела мысль о постройке судна, способного плавать под водой, подходить незаметно к кораблям противника и уничтожать их. Мысль его оформилась в виде проекта «потопного судна». В 1718 г. Никонов подал челобитную на имя Петра I с предложением построить судно, «которым в море в тихое время будет из снаряду разбивать корабли. . .»

В 1719 г. Никонова вызвали в Петербург в Адмиралтейскую контору, где Петр I лично беседовал с ним и ознакомился с его проектом. Будучи выдающимся мастером кораблестроения Петр I оценил по достоинству изобретение Никонова и приказал Адмиралтейской конторе построить сначала небольшое образцовое судно (модель) «...не в такую меру, которым бы в море подойти под корабль, но ради показання и в реке испытания».

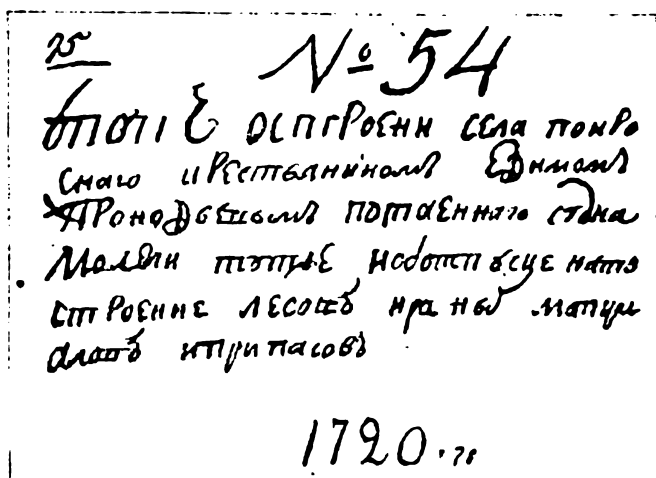


Рис. 3. Обложка «Дела» о постройке судна Ефима Никонова.

31 января 1720 г. было заведено «Дело» (рис. 3) о постройке «потаенного судна». Надпись на обложке гласит: «Дело о построении села Покровского крестьянином Ефимом Прокофьевым<sup>1</sup> потаенного судна модели, тут же об отпуске на построение лесов и разных материалов и припасов».

Адмиралтейств-коллегия в своем заседании определила: «Крестьянина Ефима Никонова отослать в контору генерал-майора Головина и велеть образцовое судно делать...»

Учитывая приказание Петра I — строить судно, «таясь от чужого глазу», Адмиралтейств-коллегия выделила для Никонова строительную площадку на Галерном дворе. Здесь Никонов соорудил сарай, где в феврале 1720 г. была начата постройка модели «потаенного судна», окончательная

<sup>1</sup> Фамилия Ефима Никонова здесь дается по имени его отца.

в 1721 г. Судно было испытано в присутствии Петра I, после чего Ефиму Никонову приказали начать постройку «потаенного огненного судна большого корпуса». Сооружение его закончили в 1724 г. (рис. 4).

Спуск судна состоялся осенью 1724 г. Тотчас начались его испытания. При одном из погружений («опускиваний») оказалось поврежденным деревянное днище судна, вода



Рис. 4. Постройка «потаенного судна» на Галерном дворе  
(с рис. худ. Ю. Иванова).

стала проникать внутрь корпуса; судно пришлось вытащить на берег. Присутствовавший при этом Петр I подбодрил Никонова и приказал исправить повреждения, чтобы продолжать опыты.

Но эти опыты не состоялись, так как осенью 1724 г. Петр I серьезно заболел, а 25 января 1725 г. — скончался. Никонов лишился своего вдохновителя.

Еще во время болезни царя, чиновники Адмиралтейств-коллегии стали притеснять Никонова. 18 декабря 1724 г. последовало такое решение:

«Крестьянина Ефима Никонова, который строил потаен-