



Александр Митрофанов

Корабли и история

Книга третья

Nova Totius
TERRARUM
ORBIS
TABULA
ex officina G. a Schagen
Amstelredami

12+

Александр Федорович Митрофанов

Корабли и история.

Книга третья

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=33508470

SelfPub; 2020

ISBN 978-5-532-12214-7

Аннотация

В третьей книге серии «Корабли и история» читатель узнает о малоизвестном эпизоде Первой мировой войны – боях на африканском озере Танганьика, о действиях финских подводных лодок в ходе советско-финской и Второй мировой войн, истории подводной лодки «Лембит» и шхуны канадской полиции «Сен Рок», вписавшей значимые страницы в историю освоения Арктики. А также о гибели пассажирских судов «Вильгельм Густлов» и «Армения», австралийского крейсера «Сидней» и германского вспомогательного крейсера «Корморан». И о многом другом.

Содержание

Глава первая	4
Глава вторая	42
Создание подводного флота Финляндии	42
Финские подводные лодки в советско-финской войне 1939–1940 гг	62
Финские подводные лодки в «Продолжительной войне» 1941–1944 гг	70
Глава третья	89
Конец ознакомительного фрагмента.	119

Глава первая

Сражения за озеро Танганьика

Хотя сражения первой мировой войны велись в основном на европейском и азиатском театрах, в стороне от этих бурных событий не остались и другие уголки земного шара. Одним из них была Германская Восточная Африка – огромная территория, в три раза превышавшая площадь метрополии и входящая в настоящее время в состав Танзании, Руанды и Бурунди.

Думаю, что многим читателям этот эпизод Великой войны неизвестен, поэтому вкратце остановлюсь на его истории. К началу военных действий на этой территории с населением 7 млн. человек Германия располагала более чем скромными вооруженными силами. Они состояли из Schütztruppe в составе 216 немецких офицеров и старшин и 2540 солдат-африканцев. Большинство солдат были вооружены допотопными ружьями (еще на черном порохе), а артиллерия состояла из нескольких полевых орудий образца 1873 года. Местная полиция насчитывала 45 немцев и 2154 африканца.

Однако, Schütztruppe обладала серьезным преимуществом – своим командиром. Сорокачетырехлетний полковник Пауль Эмиль фон Леттов-Форбек (Paul Emil von Lettow-Vorbeck) имел 25-летний опыт военной службы и вобрал

в себя лучшие черты настоящего прусского офицера. Его служба прошла в различных уголках земного шара – Германии, Китае, Германской Юго-Западной Африке. Ему удалось создать на территории Германской Восточной Африки хорошо обученные профессиональные подразделения из числа местных жителей (“askari”), бойцы которых с огромным уважением и преданностью относились к своему командиру. Их максимальная численность достигла 11 000 человек. Интересно отметить, что когда в 1953 году фон Леттов-Форбеку довелось снова посетить Восточную Африку, его ожидал восторженный прием африканцев-ветеранов немецкой армии. После начала войны была проведена мобилизация среди немецких поселенцев, а позднее к ним присоединились 450 моряков с затопленного в дельте реки Руфиджи крейсера “Königsberg”, а также члены экипажа гидрографического корабля “Möwe”. Таким образом число военнослужащих-немцев достигло 3000 человек.



Фон Леттов-Форбек (Википедия)

И хотя полковник (позднее генерал) фон Леттов-Форбек считал эту эрзац-армию “пародией на военную организацию”, ей в течение более чем четырех лет удавалось противостоять мощи Британской империи, перебросившей на этот

театр до 300 000 британских, южноафриканских и индийских солдат. Общие потери этих войск составили около 60 000 человек. Немцам пришлось вести боевые действия на территории не только Германской Восточной Африки, но и соседних британских, бельгийской и португальской колоний за тысячи километров от баз снабжения. В ходе этой кампании только два судна-блокадопрорывателя смогли доставить из Германии небольшое количество оружия и боеприпасов, а попытка снабжения с помощью дирижаблей успехом не увенчалась. Немецким войскам приходилось довольствоваться в основном трофеями, хотя они смогли в ограниченных масштабах наладить и собственное производство некоторых видов вооружения и боеприпасов. Удалось также демонтировать орудия с “Кенигсберга” и “Möwe” и использовать их на суше и на судах озера Танганьика.

Последний бой *Schütztruppe* вела 12 ноября 1918 года в Родезии и только 25 ноября (через две недели после конца войны в Европе) она с честью сложила оружие. В марте 1919 года единственное непобежденное подразделение армии Германской империи торжественным маршем прошло по улицам Берлина.

Военные действия в Восточной Африке велись также на водных просторах озера Танганьика, расположенного в самом сердце континента за сотни километров от ближайшего океана и разделявшего германскую колонию и Бельгийское Конго. Южный берег входил в состав британской Север-

ной Родезии. Это самое длинное в мире пресноводное озеро (680 км), хотя его ширина не превышает 72 км. Глубина Танганьики (1430 м) уступает только Байкалу, его площадь составляет 32 890 км².

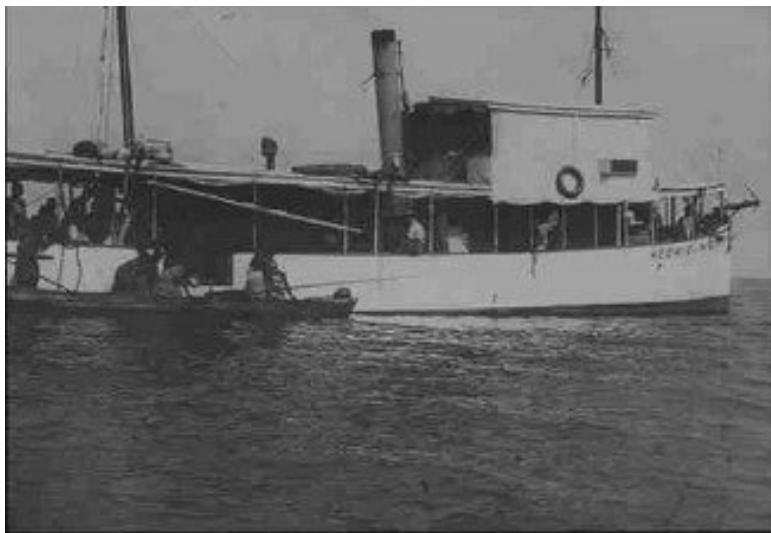
В связи с удобным географическим положением озера и слабо развитой сетью путей сообщения в этом районе Африки, Танганьика имела важное значение для транспортировки войск, военного снаряжения и проведения десантных операций. Не следует забывать, что к озеру прилягала богатая горнорудными ресурсами провинция Бельгийского Конго Катанга – важный источник снабжения военной машины стран Антанты.



Район боевых действий у озера Танганьика 1914-1918
(из архива автора)

Однако, к моменту начала первой мировой войны будущие противники располагали здесь только двумя пароходами. Это был бельгийский “Alexandre Delcommune” (90

тонн) и немецкий “Hedwig von Wissmann” (57 т). Последний был построен в 1897 году на гамбургской верфи Jansenn & Schmilinsky и в разобранном виде доставлен в порт Дар-эс-Салам. Так как строительство железной дороги, соединившей этот город с портом Кигома на берегу Танганьики (Mittellandbahn) началось только в 1904 году, то доставка частей парохода легла на плечи 5000 африканских носильщиков. “Hedwig von Wissmann” был собран в Кигоме и вступил в строй в сентябре 1900 года. Длина судна составляла 36,6 м, ширина 6,1 м, паровая машина мощностью 60 лошадиных сил позволяла развивать скорость 6–7 узлов.



“Hedwig von Wissmann” (из архива автора)

К середине августа 1914 года численность германских гарнизонов в районе озера Танганьига составляла всего 176 человек, в то время как бельгийские силы достигали 1300. Поэтому фон Леттов-Форбек принял решение добиться полного контроля над озером, направив сюда дополнительные силы и уничтожив бельгийский пароход. В Кигому была направлена группа моряков со взорванного экипажем в Дар-эс-Саламе 8 августа гидрографического корабля “Möwe” в составе 7 офицеров и 95 нижних чинов. Подразделение, получившее на-именование Marine-Expeditionskorps (позднее Abteilung “Möwe”), была вооружена демонтированными со своего корабля двумя 88-мм орудиями SKL30 (боезапас 400 выстрелов) и четырьмя 37-мм револьверными пушками. Командовал им командир “Möwe” Kapitän zur See Gustav Zimmer.

12 августа первая группа моряков из Abteilung “Möwe” численностью около 30 человек под командованием Oberleutnant zur See Horn прибыла в Кигома и приступила к ремонту и вооружению парохода “Hedwig von Wissmann”. На нем были установлены четыре (по другим данным – три) 37-мм орудия. Так как 88-мм орудия были слишком велики для этого судна, то было принято оригинальное решение для их размещения. В сентябре был построен плот из трех слоев толстых деревянных брусьев, на котором и были установле-

ны оба орудия. Плот продемонстрировал отличную мореходность и удобство обслуживания пушек, однако при его буксировке скорость парохода падала до 1,8 узлов. Были также предприняты меры по усилению береговой обороны порта для отражения возможного десанта бельгийцев.

Уже в ночь с 14 на 15 августа новый “боевой” корабль кайзеровского флота приступил к боевой деятельности. Высадившаяся с него десантная партия уничтожила телеграфную линию в районе Увира в Конго, было потоплено несколько мелких плавсредств. Однако, основной задачей немцев было уничтожение “Alexandre Delcommune”. После долгих поисков, 22 (по другим данным 23 или 25) августа бельгиец был обнаружен в районе Мпала, но, пользуясь превосходством в скорости, он попытался от боя уклониться и устремился под прикрытие береговой батареи с орудиями калибром 75 и 47-мм, расположенных в устье реки Лукуга – единственного стока озера Танганьика. Эти орудия англичане поставили бельгийцам для вооружения 1200-тонного парохода “Baron Dhanis”, доставленного к берегам озера в разобранном виде. Так как дальность стрельбы 37-мм орудий “Hedwig von Wissmann” не превышала 2400 метров, то немцам пришлось вести бой в пределах досягаемости береговых батарей. Бой длился два часа. “Alexandre Delcommune”, получив попадания в котел и дымовую трубу, выбросился на берег. Благодаря искусному маневрированию немецкий пароход отделался моральным ущербом – пробоиной в кормовом флаге.

30 августа в Кигома прибыли остальные члены экипажа “Möwe” во главе с Zimmer, который был назначен командующим всеми германскими силами в районе озер Танганьика и Киву. По железной дороге на Танганьику были доставлены также два промерных паровых катера с затопленного гидрографа, моторные катера “Peter”, принадлежавший Gesellschaft für Schlafkrankheitsbekämpfung (Общество по борьбе с сонной болезнью) и “Benz” Германской восточноафриканской железнодорожной компании. Наиболее ценным пополнением озерного флота стал казенный пароход “Kingani”, прибывший в середине октября. Судно было построено в 1894 году судостроителем Meuer в Папенбурге и использовалось для различных нужд в порту Дар-эс-Салам. Длина “Kingani” составляла 17,1 м, ширина 4,6 м, водоизмещение 20 т (по другим данным – 45 т). Машина мощностью 60 л.с. обеспечивала скорость до 8 узлов. Флоту это судно у гражданской администрации пришлось “выбивать” в буквальном смысле с боем – отряд аскари занял резиденцию вице-губернатора. 10 ноября пароход вступил в строй, вооруженный одной 37-мм револьверной пушкой, снятой с “Hedwig von Wissmann”.



“Kingani”

(из архива автора)

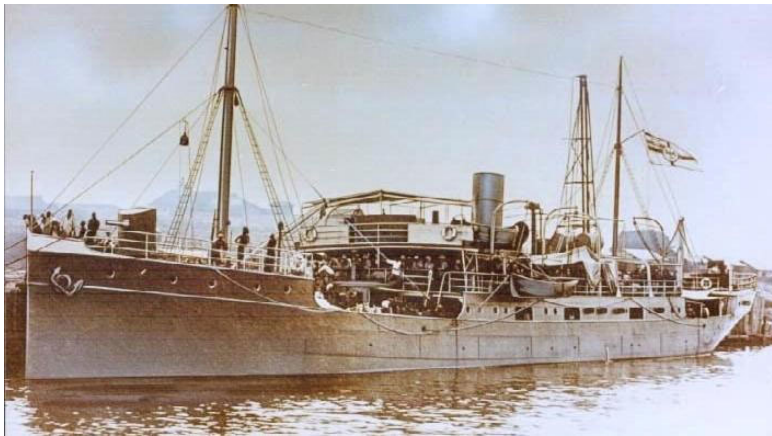
В это же время в Кигома велась сборка парохода-колосса (по меркам Танганьики) “Graf von Götzen” водоизмещением 1200 т. Этот грузопассажирский пароход для Восточноафриканской железнодорожной компании был заказан по предложению самого кайзера Вильгельма II в январе 1913 года. Контракт стоимостью 406 000 германских марок был подписан с судостроителем Meueg в Папенбурге. Строительство продвигалось быстро и уже к концу ноября 1913 года было завершено, включая испытания паровых машин и котлов. Главные размерения “Графа фон Гетцена” составляли 67,1 × 9,1 × 2,3 метра, грузоподъемность 480 т, двухвальная паросиловая установка общей мощностью 500 л.с. должна была

обеспечить скорость до 10 узлов. Судну был присвоен класс классификационного общества Германский Ллойд 100 А4 Tanganjikasee. Так как судно предполагалось транспортировать к берегу Танганьики в разобранном виде, то его корпус соединялся не заклепками, а болтами. После окончания испытаний пароход был разобран и его части упаковали в пять тысяч ящиков, которые доставили в гамбургский порт по железной дороге. Здесь ящики погрузили на четыре судна, следовавших к далеким берегам Восточной Африки. Было начато строительство еще двух однотипных пароходов, но начавшаяся война помешала осуществлению этого амбициозного плана.

По иронии судьбы, несмотря на явные признаки приближения войны, страхование нового судна осуществлялось двенадцатью компаниями со всех концов Британской империи. В полисы был включен и пункт, предусматривавший страхование “от всех последствий враждебных или военных действий как до, так и после объявления войны”.

В Дар-эс-Саламе детали судна начали свое 700-мильное путешествие в Кигома, сначала по железной дороге, а последние 20 миль (к тому времени строительство дороги еще не было закончено) на плечах нескольких тысяч носильщиков, что заняло долгих три месяца. Не обошлось без приключений-в железнодорожных вагонах вспыхнул пожар, вызвавший повреждение ряда деталей нового парохода, включая гребной вал. В Кигома под надзором трех специалистов

Meierwerft началась сборка судна, которая была закончена 1 июня 1915 года. Фактическая стоимость “Graf von Götzen” составила 750 000 марок. С началом войны судно было передано военным властям. Его экипаж составлял 40 человек, имелась возможность перевозки еще 1000 человек. В первое время вооружение состояло из 88-мм орудия, демонтированного с плота и двух 37-миллиметровок с “Hedwig von Wissmann”, который взамен получил 47-мм трофейное британское орудие. В августе “Graf von Götzen” был перевооружен – на носу установили 105-мм пушку с погибшего “Königsberg”, на корме 88-мм, а на миделе 37-мм револьверное орудие.



“Graf von Götzen” (Википедия)



Расчет 105-мм орудия «Графа фон Гётцен» (Википедия)

Тем временем военные действия на Танганьике шли своим чередом. Получив информацию о том, что бельгийцы снова спустили поврежденный “Alexandre Delcommune” на воду и отбуксировали его для ремонта, немцы предприняли очередную попытку найти и уничтожить судно врага. 4 октября 1914 года из Кигома на его поиск вышли “Hedwig von Wissmann” с орудийным плотом на буксире, моторный катер “Peter” и два паровых катера. В районе Барака один из катеров попал под обстрел бельгийцев. Подоспевший “Hedwig” выпустил по позициям противника три десятка 88-мм снарядов, добившись ряда попаданий.

Один из высланных на разведку катеров обнаружил

“Alexandre Delcommune” в Альбертвиле. Было принято решение захватить бельгийский пароход и отбуксировать его к немецкому берегу или уничтожить. В ночь с 8 на 9 октября 30 немецких десантников с парового катера и шлюпки высадились на берег вблизи предполагаемого местоположения судна противника. Оказалось, что “Alexandre Delcommune” был вытаснен для ремонта на берег и защищен от волн земляным валом, его охрана осуществлялась ротой бельгийских аскари. Немцам удалось незамеченными пробраться на борт и успеть заложить два ящика с динамитом в машинном отделении и поджечь их бикфордовы шнуры. Установить оставшиеся заряды не удалось-десантники были обнаружены и им пришлось с боем прорываться к своим плавсредствам. Благодаря темноте и неразберихе в рядах бельгийских аскари немцам удалось уйти без потерь.

Следующей ночью восемь немецких моряков под командованием оберлейтенанта цур зее Одебрехта добрались вплавь, несмотря на обилие крокодилов в местных водах, до берега для оценки повреждений, нанесенных “Alexandre Delcommune”. К их разочарованию, были оторваны только несколько листов обшивки. Зато бельгийцы стали намного бдительнее и разведчикам с трудом удалось оторваться от преследователей и вплавь достичь “Hedwig von Wissmann”. Вскоре немцы перехватили бельгийскую радиограмму об атаке их позиций сотней (!) немцев.

19 октября Циммер решил предпринять комбинирован-

ную атаку на бельгийские войска в районе Увиры на северном побережье озера. Наземные войска продвигались вдоль побережья, в то время как “Hedwig von Wissmann” с орудийным плотом в сопровождении двух паровых катеров вели артиллерийский обстрел вражеских позиций, уничтожив склад боеприпасов. Взять хорошо укрепленные позиции не удалось и наземная операция была прекращена.

23 октября “Hedwig von Wissmann” с плотом подошел к Альбертвиллю, пытаясь в очередной раз уничтожить “Alexandre Delcommune”, но попал под огонь 76-мм береговой батареи. Бельгийцы открыли огонь с дистанции 4 тысячи метров, но немцы ответили только приблизившись на 2300 метров, как для экономии 88-мм снарядов, запас которых был крайне ограниченным, так и для возможности использования 47-мм орудий. Вскоре бельгийские орудия замолчали и огонь был перенесен на “Alexandre Delcommune”, стоявший на якоре у берега. Одновременно Циммер направил паровой катер для захвата и буксировки вражеского парохода. Эта попытка окончилась провалом – катер сел на мель и попал под плотный ружейный огонь бельгийских аскари. Однако немцам удалось заделать пробоины, сняться с мели и выйти из под обстрела. Был ранен немецкий машинист – первая потеря Abteilung Möwe в этой кампании. Бельгийский пароход получил 46 попаданий 88-мм снарядов и был окончательно выведен из строя. Таким образом, немцы установили полный контроль над озером, что на какое-то время

предотвратило наступление бельгийцев вглубь Германской Восточной Африки.

Во второй половине ноября “Hedwig von Wissmann” и “Kingani” под командованием капитан-лейтенанта Кендрика совершили рейд к южному берегу Танганьики, входившему в состав британской Северной Родезии. Их задачей был захват или уничтожение находившихся здесь двух английских пароходов, в течение ряда лет ржавевших без применения на пляже. Этот район практически обезлюдел из-за угрозы сонной болезни, вызываемой мухой це-це.

18 ноября у Китуну был обнаружен “Good News” – первый пароход на озере (1886 год), принадлежавший London Missionary Society. Из-за сильной коррозии судно оказалось непригодным к дальнейшему использованию и было взорвано вместе с находившимися рядом двумя стальными шлюпками. На следующий день у Касалакаве моряки нашли “Cecil Rhodes”. Пароход был в хорошем состоянии и немедленно начались работы по стаскиванию его на чистую воду. Ночью немцы были атакованы противником (одна бельгийская и одна британская роты при двух пулеметах) и хотя атаку удалось отбить, “Cecil Rhodes” пришлось взорвать. Однако морякам достались весьма ценные трофеи – 230 километров телеграфного провода и большое количество стальных телеграфных столбов, которые были использованы для прокладки телеграфной линии на германской территории.

В конце 1914-начале 1915 года немцы провели ряд рейдов

на западный берег Танганьики, нарушая линии телеграфной связи и наземные коммуникации бельгийцев, вели артиллерийский обстрел их прибрежных позиций. Неоднократно вспыхивали ожесточенные боевые столкновения. Однажды “Hedwig von Wissmann” оказался на краю гибели – 40 снарядов 76-мм бельгийских орудий разорвались буквально в паре метров от него – настолько близко, что загорелся палубный тент.

Тем временем налаживалось все более тесное англо-бельгийское военное сотрудничество в этом районе восточной Африки с целью разгрома сил фон Леттов-Форбека. Однако, абсолютное господство германского флота на Танганьике весьма осложняло успешное выполнение этой задачи. Это привлекло внимание местного охотника на крупных африканских животных – британского гражданина Джона Ли (John Lee), в голове которого созрел план уничтожения немецких судов. 21 апреля 1915 года ему удалось добиться приема у Первого морского лорда сэра Генри Джексона.

Несколько попохивавший авантюрой план Д. Ли состоял в переброске на далекое африканское озеро двух небольших вооруженных моторных катеров. Малые размеры катеров давали возможность перевезти их без разборки и ввести в строй сразу же после прибытия к месту назначения. Конечным пунктом назначения должна была служить Лукуга, расположенная на незначительном расстоянии от базы немецких судов в Кигоме. Предлагался следующий маршрут до-

ставки катеров общей протяженностью 9310 миль:

Лондон-Кейптаун (морем) – 6100 морских миль

Кейптаун-Фунгуруме в Бельгийском Конго (по железной дороге) – 2700

Фунгуруме-Санкисия (через буш и джунгли) – 120

Санкисия-Букама (по железной дороге) – 15

Букама-Кабало (по реке) – 200

Кабало-Лукуга (по железной дороге) – 175



ROUTE OF THE NAVAL AFRICA EXPEDITION 1915

Путь Naval Africa Expedition, 1915 год (рисунок Matilda Hunt)

Первый морской лорд на удивление быстро утвердил этот план, исходя из следующего принципа: “It is the duty and the tradition of the Royal Navy to engage the enemy wherever there is water to float a ship” (Следуя долгу и традициям, Королевский флот должен вступать в бой с врагом повсюду, где достаточно воды, чтобы корабль был на плаву). Выполнение задачи, получившей название Морской африканской экспедиции (Naval Africa Expedition) было возложено на 39-летнего капитан-лейтенанта Спайсер-Симсона (Lieutenant Commander Geoffrey Basil Spicer-Simson), скромного сотрудника одного из отделов военно-морской разведки. Выбор пал на него отнюдь не благодаря выдающимся качествам, а просто из-за нехватки офицеров.

Spicer-Simson был весьма оригинальной и колоритной фигурой и, вероятнее всего, самым старым капитан-лейтенантом на действительной службе в британском флоте. Он любил демонстрировать свое тело, сплошь покрытое замысловатейшей татуировкой и хвастаться фантастическими подвигами и приключениями. То он, не имея элементарных понятий в технике, становился старшим механиком крейсера, то охотился на гиппопотамов в Гамбии, где они никогда не водились, и даже пытался обучить Королевского астронома Кейптауна основам... астрономии. Одним из его “великих

подвигов” было мифическое потопление немецкого крейсера у британских берегов. Увы, на самом деле карьера Спайсер-Симсона была явно неудачной.

Он стал кадетом Royal Navy в возрасте 14 лет и продолжал свою службу в отечественных водах, в Гамбии и Китае, где впервые произвел гидрографическую съемку реки Янцзы. Однако, серия катастрофических ошибок положила конец его дальнейшей карьере. Так в 1905 году во время маневров в Ла-Манше он предложил оригинальную идею поиска подводной лодки, буксируя трос, протянутый между двумя миноносцами, что едва не привело к гибели лодки. В ходе других маневров корабль под командованием Спайсер-Симсона выскочил на пляж, что закончилось военным трибуналом. Вскоре незадачливый командир снова попал под суд, утопив прогулочный катер. Были человеческие жертвы. В августе 1914 года Спайсер-Симсон получил под свое начало флотилию прибрежных сторожевых кораблей в составе двух канонерских лодок и шести буксиров. Он наслаждался командованием, наблюдая за вверенными ему судами из окна прибрежного отеля, где поселился вместе с женой и знакомыми женщинами. Беспечная жизнь быстро закончилась – немецкая подводная лодка торпедировала один из его кораблей буквально под окнами отеля и Спайсер-Симсон продолжил свою службу в маленьком кабинетике в здании Адмиралтейства.

Теперь судьба давала ему возможность проявить себя

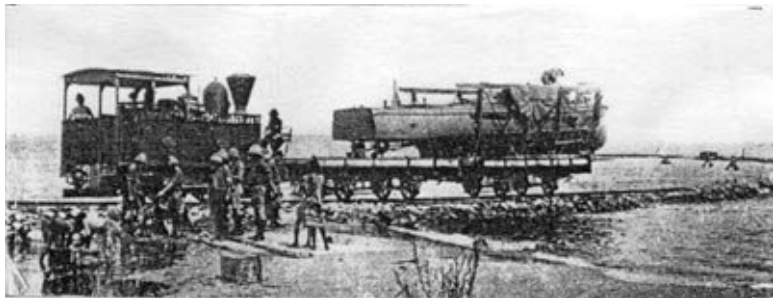
на новом поприще. Вдобавок ко всему вечный Lieutenant Commander получил повышение в чине – ему было присвоено временное звание Commander. Его заместителем был назначен Джон Ли, который вместе с передовой партией отправился в Африку для подготовки наземного маршрута для доставки катеров к Танганьике.

Для боевых действий на африканском озере были выбраны два катера, построенных известной фирмой Thornycroft для Греции. Их корпуса длиной 12,2 и шириной 2,4 метра были выполнены из красного дерева, два бензиновых двигателя суммарной мощностью 200 л.с., работавшие на два винта, обеспечивали скорость до 19 узлов. Катера подверглись некоторой модификации – был удален полубак, бензобаки защитили стальными листами, в носовой части было установлено 47-мм (3-фунтовое) орудие Hotchkiss, на корме – пулемет Максима. Высоко расположенное орудие снижало остойчивость, поэтому для повышения метацентрической высоты орудийный станок был обрезан и наводчику приходилось вести огонь, стоя на коленях.

Свои катера Спайсер-Симсон решил назвать “Cat” и “Dog” (“Кошка” и “Собака”), принимая во внимание их малые размеры. Эта идея поддержки в Адмиралтействе не нашла и катера стали именоваться HMS “Mimi” и HMS “Toutou”, что по-французски соответствует русскому “Мямя” и “Гав-гав”. Личный состав африканской экспедиции (четыре офицера и двадцать четыре старшины и матроса)

был собран с миру по нитке и подавляющее его большинство не имело опыта морской службы.

8 июня на Темзе были проведены ходовые испытания катеров и их артиллерии. Первый же выстрел из трехфунтовки “Mimi” сбросил за борт орудие вместе с наводчиком – крепления к палубе оказались ненадежными. На следующий день оба катера, установленные на специально изготовленных верфью Торникрофт трейлерах, были погружены на борт лайнера “Llanstephen Castle”, следовавшего в Кейптаун.



Транспортировка “Toutou“ по африканской железной дороге

(из архива автора)

2 июля 1915 года Naval Africa Expedition достигла берегов Южной Африки, где трейлеры с катерами были погружены на железнодорожные платформы. После пополнения запасов и необходимой подготовки специальный поезд напра-

вился на север к железнодорожной станции Фунгуруме на крайнем юге Бельгийского Конго. Отсюда начинался короткий, но наиболее сложный участок пути через горный хребет Митумба (высотой до 2000 метров) и труднопроходимые буш и джунгли. Серьезную опасность представляли обычные для этой местности тропические болезни, такие как малярия, дизентерия, сонная болезнь и множество иных, дикие животные и ядовитые змеи.

Обустройство дороги для транспортировки катеров и десятков тонн бензина, боеприпасов, продовольствия и других запасов была поистине циклопической задачей. Взрывами динамита с пути удалялись скалы, многовековые деревья, через многочисленные реки, ручьи и ущелья было построено полторы сотни мостов. Для буксировки трейлеров с катерами из Северной Родезии были доставлены два огромных паровых трактора, а из Южной Африки пригнали полсотни быков. Вдоль всего пути были созданы запасы дров, использовавшихся в качестве топлива для котлов тракторов. Для транспортировки припасов наняли 1400 носильщиков-африканцев. Для охраны экспедиции местные бельгийские власти выделили подразделение аскари.

15 августа процессия длиной в несколько миль двинулась из Фунгуруме к Санкисия. 120-мильный путь давался путем невероятных усилий участников экспедиции и только 28 сентября караван достиг узкоколейки длиной в 15 миль, связывавшей Санкисию с Букамой на берегу реки Луала-

ба. 1 октября поезд с экспедицией прибыл на станцию Букама и катера спустили на воду. Река была мелководной и изобиловала песчаными перекатами, поэтому для уменьшения осадки к бортам катеров закрепили по восемь пустых бочек из-под бензина. Во избежание повреждения винторулевых комплексов на наиболее сложных участках реки катера буксировались гребными баржами, а припасы и разобранные трейлеры транспортировались местными каноэ, выдолбленными из цельных стволов деревьев, их грузоподъемность достигала трех тонн. На конечном участке пути катера были погружены на борт лихтера, буксировавшегося местными грузопассажирскими пароходами. 22 октября 1915 года экспедиция прибыла в Кабало, где начиналась железная дорога к берегу Танганьики. Рядом с железнодорожной станцией Кабало виднелись ржавые части большого судна. Это был “Baron Dhanis” водоизмещением 1200 (по другим данным-800) тонн, детали которого были доставлены сюда еще год назад, но сборка судна задерживалась из-за отсутствия парового котла.

В качестве базы для “Mimi” и “Toutou” был выбран маленький порт Катемие неподалеку от Альбертвиля. Отсюда начинала свой путь река Лукуга, единственный сток великого афри-канского озера. Здесь был расквартирован небольшой бельгийский гарнизон с береговыми орудиями и базировался “флот” – вооруженная двумя орудиями (47 и 57-мм) моторная баржа с прямоугольными обводами “Dix-Tonne”,

глицсер “Netta” с пулеметом и вельбот с подвесным мотором.

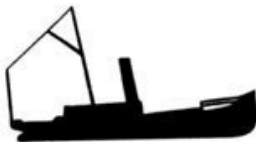
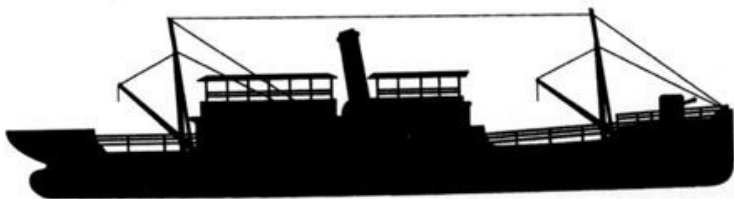


“Mimi” на озере Танганьика
(архив автора)

Сгруженные с железнодорожных платформ “Mimi” и “Toutou” были укрыты в кустарнике буша – для них еще предстояло построить защищенный от немецких кораблей и озерных волн причал. Эти работы заняли почти два месяца, в них кроме британских моряков участвовали также два сотни африканских рабочих. Тем временем Спайсер-Симсон делился со своими подчиненными и местными бельгийскими офицерами баснями о своих невероятных приключениях в различных уголках земного шара, демонстрировал свою татуировку и ... юбку цвета хаки, в которую он облачился после прибытия на берег Танганьики. Все это вы-

зывало явные или скрытые насмешки британцев и бельгийцев и нескрываемое восхищение африканцев, в первую очередь женщин. Один из участников экспедиции писал: “Толпа женщин, детей, аскари и их близких, удерживаемая на почетительном расстоянии местным капралом, целый день любовалась им с возгласами удовольствия и восхищения”.

28 октября члены Naval Africa Expedition впервые увидели противника-в четверти мили от берега продефилировал пароход “Kingani” с орудием, направленным на толпу удивленных британских моряков. Для них это было явным сюрпризом— британское Адмиралтейство считало, что немцы располагают здесь только одним пароходом-“Hedwig von Wissmann”. А ведь к этому времени в строй вошел еще и “Graf von Götzen”!



Относительные размеры судов, действовавших на озере Танганьика (сверху вниз): „Graf von Götzen“, „Hedwig von Wissmann“, „Kingani“/„Fifi“, „Mimi“ и “Toutou“

(из архива автора)

Циммер довольно быстро узнал о британской экспедиции и об ее продвижении к Танганьике, но серьезного значения этому не придал-его больше интересовал “Baron Dhanis”. Разведывательные группы, неоднократно высаживавшиеся с немецких пароходов пытались найти место его сборки. Им удалось обнаружить только строившийся на берегу слип длиной 80 метров.

На рассвете 1 декабря “Hedwig von Wissmann” (по другим данным “Kingani”) в очередной раз вышел на разведку. До Лукуги оставалось всего пара сотен метров, когда бельгийцы обнаружили корабль и открыли по нему огонь из 76 и 105-мм орудий. Немцам с трудом удалось выйти из под обстрела. Однако, следующей ночью они повторили попытку и Oberleutnant zur See J. Rosenthal вплавь направился к берегу (отчаянная смелость, ведь озеро кишело крокодилами), но в полусотне метров от него был обстрелян бельгийскими часовыми. Ночью 3 декабря обер-лейтенанту наконец удалось незамеченным высадиться на вражеском берегу рядом со строившейся гаванью. Здесь он обнаружил два военных лагеря, над одним из которых развевался бельгийский флаг, над другим, к удивлению Розенталя, флаг вице-адми-

рала британского флота. После нескольких часов поисков немецкий моряк заметил в тени деревьев два укрытых брезентом катера. Это были “Mimi” и “Toutou”.

Доложить о своей находке разведчику не удалось – по какой-то причине он не смог найти ожидавшее его судно и был взят в плен местными аскари. После допроса Розенталя отправили в Кабало, где он увиден поржавевшие части “Baron Dhanis”. Располагая столь важной информацией, пленный обер-лейтенант нашел оригинальный способ передать ее своему командованию. Он упробил охрану отправить в Кигома записку с просьбой прислать его личные вещи. Безобидный на вид перечень предметов имел сюрприз – на обратной стороне записки соственной мочой, послужившей в качестве симпатических чернил, Розенталь сообщал о своих находках. Увы, Циммер получил это послание только в феврале 1916 года, когда оно уже не имело какой-либо ценности.

Прошло семь месяцев с тех пор как африканская экспедиция британского флота покинула родные берега, и вот наконец HMS “Toutou” 22 декабря 1915 года закачался на волнах Танганьики, а на следующий день за ним последовал “Mimi”. Катера были готовы к бою. Утром 26 декабря англичане заметили в 20 милях от своей базы приближающийся пароход. Это был “Kingani” под командованием Leutnant zur See R. Junge, следовавший в очередной раз к Лукуге для поиска “Baron Dhanis”. Спайсер-Симсон отдал приказ выйти на перехват противника, приняв командование “Mimi”. Ко-

мандром “Toutou” был назначен лейтенант Arthur Darville Dudley. За ними следовал бельгийский глиссер “Netta”, которому была поставлена задача спасения людей в случае гибели катеров.

Выждав, пока “Kingani” окажется на траверсе Лукуги, катера ринулись вперед, стараясь, пользуясь огромным превосходством в скорости, отрезать противнику пути отхода к своему берегу. После двухчасовой погони англичанам удалось сблизиться с немецким кораблем на дистанцию 2000 метров. Бой проходил в присутствии сотен болельщиков, собравшихся на прибрежных скалах – англичан, бельгийцев и африканцев племени Холо-Холо. Перевес был явно на стороне англичан-дальность стрельбы их орудий (47-мм) значительно превышала немецкие (37-мм). Вскоре “Kingani” получил несколько попаданий лиддитовыми снарядами, в живых осталось только два члена экипажа – немец-механик и кочегар-африканец. Видя бессмысленность дальнейшего сопротивления, механик спустил военно-морской флаг. “Kingani” оказался в руках неприятеля и в полузатопленном состоянии выброшен на прибрежную отмель. Англичане отделались поврежденным носом “Mimi”, таранившего немецкий пароход. Немцы оставались в неведении – по сообщениям их шпионов-африканцев, “Kingani” стал жертвой бельгийских береговых батарей.

Уже через несколько дней трофей был отремонтирован и введен в строй под британским флагом – впервые в исто-

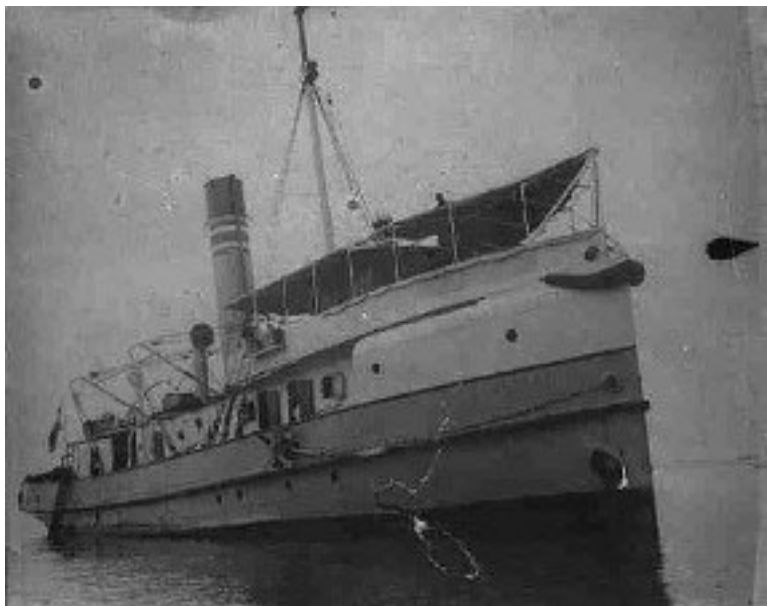
рии германского ВМФ! Верный своим оригинальным принципам, Спайсер-Симсон назвал его “Fifi”, что созвучно русскому “Чик-чирик”. В свою очередь, бельгийцы в конце-концов восстановили “Alexandre Delcommune” (переименован в “Vengeur”) и раздобыли котел для “Baron Dhanis”. Первый из этих кораблей был вооружен пушкой с “Kingani”, которому бельгийцы взамен презентовали одно из своих 76-мм береговых орудий, кроме того он был оснащен 37-мм. Вскоре бельгийцы получили два британских гидросамолета, вооруженных четырьмя пулеметами, 16 и 65 фунтовыми бомбами, а также 30000 патронов и 950 бомб для них. С 13 марта они базировались на небольшом озере в районе Альбертвиля.

9 февраля 1916 года произошло очередное столкновение между судами противников. Утром того дня союзники заметили у конголезского берега “Hedwig von Wissmann” под командованием лейтенанта J. Odebrecht и решили атаковать его. Их силы состояли из “Mimi”, “Fifi”, “Dix Tonne” и моторного вельбота. В ходе трехчасового боя немецкий пароход получил тяжелые повреждения, включая попадание в паровой котел, в машинном отделении вспыхнул пожар. Лейтенант Odebrecht приказал покинуть корабль. Чтобы исключить захват противником, “Hedwig von Wissmann” был затоплен подрывными зарядами. Немцы потеряли семь человек убитыми и трех ранеными.

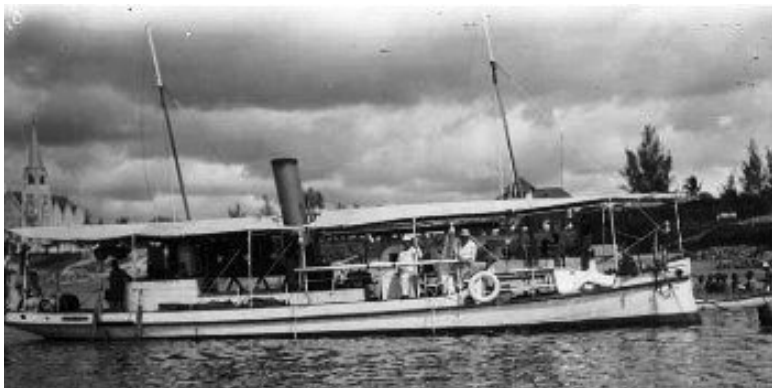
На следующий день англичане заметили “Graf von Götzen”, занятого поисками пропавшего немецкого судна.

На этот раз Спайсер-Симсон вступить в бой отказался, несмотря на требования своих офицеров. То ли его испугала мощная артиллерия “Графа”, то ли он считал свою миссию уже выполненной.

Потеря двух судов поставила под сомнение дальнейшее господство немцев над озером Танганьика-в их распоряжении оставался только “Graf von Götzen”. Поэтому Циммер потребовал перебросить сюда еще два парохода – “Wami” и “Adjutant”, действовавших ранее в дельте Руфиджи совместно с крейсером “Königsberg”. Первый из них был однотипным с “Kingani”, построен в 1891 году верфью Meyer, доставлен в Кигома по железной дороге в феврале 1916 года. Вооружение парохода состояло из 37-мм револьверной пушки. Большие размеры “Adjutant” (150 тонн) потребовали его разборки для перевозки и затем сборки в Кигома.



“Adjutant” (из архива автора)



“Wami” (из архива автора)

В середине мая “Graf von Götzen” лишился своих 105 и 88-мм орудий, которые были переданы армии. Для устрашения врага вместо них были установлены деревянные макеты. Оставшееся 37-мм орудие было переоборудовано для стрельбы по воздушным целям – со второго июня бельгийские самолеты начали осуществлять налеты на Кигома и базировавшихся там немецкие суда. Существенного ущерба эти налеты не нанесли.

Активные боевые действия на озере уже не велись. Спайсер-Симсон под всякими предлогами уклонялся от стычек с немецкими судами, даже с невооруженными доу, перевозившими аскари, а затем вернулся в Англию, сославшись на болезнь. Тем не менее, 16 участников британской африканской экспедиции были удостоены различных воинских на-

град Британской империи.

В середине апреля 1916 года союзные войска начали наступление вглубь Германской Восточной Африки. 26 июля Циммер отдал приказ об эвакуации Кигома. “Graf von Götzen” был затоплен немцами, при этом его механизмы были тщательно законсервированы. В 1927 году англичане подняли судно и после небольшого ремонта снова ввели его в строй под названием “Liemba”. После модернизации, включая замену паровых машин дизелями, оно до настоящего времени осуществляет грузопассажирские перевозки по озеру Танганьика. Так, в 1997 году после окончания гражданской войны в Конго, на борту “Liemba” из Танзании на родину вернулось 75 000 конголезских беженцев. “Adjutant” был выведен немцами из строя на стапеле в Кигома, а 27 июля командой был затоплен “Wami”, последней миссией которого была переброска подразделения немецких войск к южным берегам озера.



“Liemba”, 2011 год
(Википедия)

“Mimi” и “Fifi” закончили свою службу в 20-х годах, а “Toutou” был доставлен в Кейптаун, где демонстрируется в Victoria Docks с мемориальной табличкой, гласящей: “Этот катер использовался в ходе Восточно-Африканской кампании в качестве вооруженного крейсера. При содействии однотипного катера “Mimi” им захвачены или потоплены два немецких боевых корабля.”

Глава вторая

Финские подводные лодки в войнах

Создание подводного флота Финляндии

В первые годы своего существования ВМФ независимой Финляндской республики состоял из небольшого числа мелких боевых кораблей и вспомогательных судов, ранее входивших в состав российского флота и в апреле 1918 года захваченных немцами. В мае того же года наиболее ценные корабли немцы вернули РСФСР и финнам достались только корабли, не представляющие особой боевой ценности, часть из которых были переданы РСФСР согласно Юрьевскому мирному договору 1920 года.

Начиная с 1919 года финское правительство начало разрабатывать планы по усилению своего военного флота. В них предусматривалось и строительство подводных лодок. Согласно первому плану военного кораблестроения, разработанному командующим ВМФ капитаном I ранга Я. фон Бонгсдорфом (Hjalmar von Bongsdorff), бывшим офицером

российского флота, предлагалось строительство четырех ПЛ (300 т, 15/10 уз., 6 ТА) и огромного количества надводных кораблей. План был явно нереальным и был отклонен правительством. В 1920 году была образована комиссия по делам флота во главе с капитаном I ранга Г. фон Шульцем (G. von Schoultz), также бывшим российским офицером. Ею был предложен новый план развития флота, предусматривавший также строительство четырех ПЛ (750/900 т, 18 уз., 1х75-мм орудие, 4 ТА) и плавбазы для них. И этот план был отклонен.

В марте 1921 года начала работу новая комиссия, возглавлявшаяся генералом О. Энкелем (O. Enckell). В 1921–1923 годах ею были рассмотрены ряд программ военного кораблестроения, согласно которым предлагалось построить также и подводные лодки: первый вариант – 4 большие (345/400 т, 15/9 уз., 1х75-мм орудие, 4 ТА) и 2 малые (100/127 т, 10/7 уз., 1х47-мм орудие, 1 ТА); второй – 9 больших подлодок (400/525 т, 14,5/8 уз., 1х100-мм орудие, 2 пулемета, 4х533-мм ТА), 3 подводных минных заградителя (400/525 т, 1х100-мм, 2 пулемета, 3х533-мм ТА, 12 мин) и 4 малых ПЛ (99/120 т, 10/7 уз., 2 пулемета, 1х450-мм ТА). В мае 1923 года комиссия разработала сокращенный вариант программы, включавший три больших и одну малую ПЛ.

В дальнейшем программы развития ВМФ Финляндии рассматривали различные комитеты и комиссии, пока наконец 22 декабря 1927 года сеймом не был принят «Закон об основах флота береговой обороны». В частности, предпола-

галось строительство трех больших ПЛ по 400 т, общей стоимостью 90 млн. финских марок, и одной 100-тонной малой лодки (8 млн. марок).

Кроме строительства новых подводных лодок, финны пытались пополнить свой флот за счет затопленных 3 апреля 1918 года у Ганге (Ханко) перед вторжением немцев четырех российских ПЛ типа АГ (American Holland). В 1924 году были подняты две лодки (АГ-12 и АГ-16). АГ-16 признали пригодной к восстановлению, но средства на это так и не выделили и в 1929 году она была списана.

В конце 1925 года финское правительство направило ряду британских, голландских, французских, датских, шведских и финских судостроительных заводов приглашение на участие в конкурсе для проектирования и строительства подводных лодок для ВМФ Финляндии. К этим лодкам предъявлялись следующие требования:

Большие подводные лодки.

Двухкорпусные с надводным водоизмещением 350–400 тонн. Корпус должен иметь подкрепления для плавания во льдах. Предельная глубина погружения 75 метров. Надводная скорость 13,5-14,0, подводная – 8–9 узлов. Надводная дальность плавания 1500 миль, подводная-75 миль при четырех узлах. Время срочного погружения не более 30 секунд, всплытия с глубины 9 метров-двух минут.

Вооружение-по два носовых и кормовых ТА, 75-мм ору-

дие и 12,7-мм пулемет, 18–20 мин с зарядом взрывчатого вещества 200 кг и возможностью их постановки из подводного положения.

Малая подводная лодка.

Однокорпусная с надводным водоизмещением не более 99 тонн. Это ограничение было вызвано тем, что лодку планировалось использовать и на Ладожском озере, где согласно Юрьевскому мирному договору запрещалось иметь боевые корабли водоизмещением более 100 тонн. Для перевозки железнодорожным транспортом должна была предусмотрена разборка лодки на три части. Предельная глубина погружения 75 метров. Скорость 8–9/6 узлов. Дальность плавания надводная 700 миль, подводная—50 при четырех узлах. Время срочного погружения не более 15 секунд, всплытия с глубины 5 метров не более двух минут.

Вооружение – один носовой 450-мм ТА, один 12,7-мм пулемет или 25-мм орудие, 8-10 мин с зарядом 80 кг и возможностью постановки из подводного положения.

Свои предложения представили 22 фирмы, включая четыре финские, а также такие известные строители ПЛ, как американская Electric Boat Co. и шведская Kockums Mekaniska Verkstad. Все финские судоверфи действовали в кооперации с иностранными фирмами. Nietalahden Laivatelakka совместно с Electric Boat Co. предложили проекты обоих типов ПЛ,

Crichton-Vulcan с I.v.S.-только большой лодки, Kone ja Silta Oy с I.v.S.-только малой, Viipurin Höyryvene Oy совместно с эстонской Peetri Tehas-большой.

Статьи 181 и 191 Версальского договора категорически запрещали иметь в составе германского военно-морского флота, строить или приобретать любые типы подводных лодок, включая торговые. Однако, судостроительные фирмы и военно-морское руководство Германии пытались в обход этого договора любыми средствами сохранить и развивать опыт проектирования и строительства подводных лодок и быть готовыми возобновить их поставку флоту в случае необходимости.

С этой целью в июле 1922 года фирмы Vulcan, Krupp, GW и AG Weser для проектирования, оказания помощи в строительстве и проведении испытаний подводных лодок создали в Голландии совместную фирму N.V. Ingenieurskantoor voor Scheepsbouw (I.v.S).

После рассмотрения представленных проектов техническим комитетом, были подписаны контракты на строительство больших лодок с фирмой Crichton-Vulcan (1926 год), а малой – с Kone ja Silta Oy (1928 г.), которая передала это право Nietalahti Laivatelakka, контрольным пакетом акций которой она владела с декабря 1926 года. Несомненно, важную роль в этом выборе сыграл советник финского ВМФ капитан III ранга Карл Бартенбах (Korvettenkapitän Karl Bartenbach), в годы Первой мировой войны командовавший флотилией

немецких подлодок во Фландрии, настойчиво проталкивавший проекты I.v.S.

Киль первой финской лодки “Vetehinen” (строительный номер CV702) был заложен на верфи Crichton-Vulcan в Турку в сентябре 1926 года. Проект этой лодки основывался на разработанном I.v.S. проекте Pu89, в свою очередь базировавшимся на сконструированной еще в годы первой мировой войны ПЛ – минных заградителей типа UBIII. В начале 1927 года для оказания помощи в строительстве лодок I.v.S. направил в Турку трех немецких специалистов в области кораблестроения и торпедного оружия (Georg Behrmann, Hugo Peine, Edgar Rickmeyer и Wilhelm Ertzbach). Вскоре на той же верфи были заложены еще две однотипные лодки – “Vesihisi” (CV703) и “Iku-Turso” (CV704). Названия лодок происходят от имен сказочных водяных – героев финского эпоса «Калевала».

Строительство этих подлодок продвигалось медленно и заняло около трех с половиной лет по ряду причин: неопытность рабочих верфи, длинные и холодные зимы, задержки с поставками комплектующих, а также девятимесячная забастовка. 13 октября 1930 года в строй вступила “Vetehinen”, 2 декабря – “Vesihisi”, а 13 октября следующего года – “Iku-Turso”.

Основные тактико-технические характеристики ПЛ типа “Vetehinen”

Длина наибольшая, м – 63,5

Длина прочного корпуса, м – 47,1

Ширина наибольшая, м – 6,2

Осадка, м – 3,2

Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 10-15

Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 3,5–4,0

Толщина ледового пояса, мм – 6

Водоизмещение надводное, т – 493

Водоизмещение подводное, т – 715

Главная энергетическая установка – дизель-электрическая, двухвальная

Двигатели надводного хода – 2 × 580 л.с. / 515 об/мин, шестицилиндровые четырехтактные дизели Polar-Atlas (Швеция)

Электродвигатели подводного хода – 2 × 360 л.с. / 420 об/мин, Brown-Boveri (Швейцария)

Аккумуляторные батареи – 2 группы по 62 элемента, 6350 А-ч.

Скорость надводная, узлов – 14 (12,6*)

Скорость подводная, узлов – 8 (8,5*)

Дальность плавания надводная, миль / при скорости, узл. – 1500 / 10

Дальность плавания подводная, миль / при скорости, узл. – 75 / 3

Запас топлива, т – 20 (16 *)

Глубина погружения рабочая, м – 75

Вооружение – 4 × 533-мм ТА (2 носовых, 2 кормовых), 6 торпед;

1 × 76-мм/48 Vofors, 1 × 20-мм/60 Madsen, 1 × 12,7-мм;

20 мин в шахтах (по пять на борт)

Экипаж, чел. – 30 (3 офицера, 14 старшин, 13 матросов)

* – по другим данным

Почти все оборудование, стальные профили и листы для корпуса лодок были закуплены за границей.



Лодка типа “Vetehinen”
(Википедия)

Так как финские верфи не имели специалистов для проведения сдаточных испытаний лодок, то испытания были организованы I.v.S. с помощью германского ВМФ. Испытаниями руководил отставной офицер Oberleutnant zur See Hans Schottky. В них участвовали и офицеры действительной службы Рейхсмарине Kapitänleutnant Karl Topp (позднее стал командиром линкора «Тирпиц»), Kapitänleutnant (Ing.) Heinrich Papenberg, Kapitänleutnant (Ing.) Karl Thannemann, Oberleutnant zur See Hans Rudolf Rösing (впоследствии, один из известнейших асов-подводников), Oberleutnant (Ing.) Bartels, а также отставные офицеры Leutnant zur See Plaas, Leutnant (Ing.) Lorek и конструктор I.v.S. Watje. В состав экипажей входили также немецкие рабочие-судостроители и моряки финского ВМФ. К этому времени группа финских офицеров получила соответствующую подготовку в Италии, Франции, Дании, США и Великобритании. В 1929 году были организованы курсы подводников и в Финляндии.

Испытания головной лодки продолжались около полутора месяцев и были закончены 6 сентября 1930 года. В своем отчете об испытаниях Н. Schottky писал: «Принимая во внимание способность к погружению, мореходность и боевые качества относительно водоизмещения, мы с капитаном I ранга Бартенбахом пришли к мнению, что эти качества выше, чем у любой из иностранных лодок». Аналогичным образом проводились и испытания остальных лодок. Надводные испытания последней лодки серии «Ику-Турсо» проводи-

лись летом 1931 года уже полностью финской командой, хотя к подводным испытаниям снова были привлечены немецкие специалисты.

Строительство малой однокорпусной лодки “Saukko” (SA241) на верфи Hietalahden Laivatelakka в Хельсинки также велось с большими трудностями, пока не были наняты немецкие рабочие. Проект этой лодки для Ладожского озера (“Saukko” там побывать так и не довелось) был разработан I.v.S. под обозначением Pu109/110. Планировалось перевезти ее в Ланденпохья (Landenpohja) по железной дороге, для чего корпус ПЛ мог разбираться на две части, а боевая рубка демонтироваться. Этот же проект в 1926 году тайно рассматривался германским военным руководством в качестве прототипа для лодок, строящихся по так называемому «мобилизационному плану», но был отклонен. Главной причиной этому были низкие мореходные качества и автономность (всего 48 часов). “Saukko” была спущена на воду 2 июля 1930 года, ее испытания до декабря того же года немецкой командой под руководством Н. Schottky. Испытания затянулись, в частности, из-за частых поломок дизеля, являвшегося опытным образцом. Окончательно довести двигатель так и не удалось.

Главные тактико-технические характеристики ПЛ “Saukko”

Длина наибольшая, м – 32,4

Ширина наибольшая, м – 4,1

Осадка, м – 3,1

Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 8,5-10

Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 5,5

Толщина ледового пояса, мм – 6

Водоизмещение надводное, т – 114

Водоизмещение подводное, т – 142

Глубина погружения, м – 75

Скорость надводная, уз. – 10

Скорость подводная, уз. – 6,25

Главная энергетическая установка – дизель-электрическая одновальная

Двигатель надводного хода – 1 × 200 л.с. дизель Krupp-Germaniawerft

Электродвигатель подводного хода – 1 × 120 л.с.

Аккумуляторная батарея – 1 группа из 32 элементов

Запас топлива, т – 1,8

Дальность плавания надводная, миль/ при скорости, уз. – 500 (375*) / 8.

Дальность плавания подводная, миль/уз. – 50 (45*) / 4

Торпедное вооружение – 2 носовых 450-мм ТА, 2 торпеды

Минное вооружение – 3 носовых шахты, 9 × 650 кг или 3 × 850 кг и 3 × 650 кг мин

Экипаж, чел. – 15 (2 офицера, 5 старшин, 7 матросов)

Имелось два основания для установки 12,7-мм пулемета (перед и позади ограждения рубки), но пулемет установлен не был.

* – по другим данным.

А в Германии продолжались дискуссии об оптимальном проекте «мобилизационной» лодки. В секретном меморандуме (весна 1926 года) говорилось: «К» (конструкторское бюро флота – прим. автора) разработает предварительный проект, который будет передан I.v.S. для окончательного проектирования. Большим преимуществом явилось бы строительство подобной лодки в какой-нибудь дружественной стране согласно проекта I.v.S., что позволило бы приобрести необходимый опыт и разработать полный комплект рабочих чертежей.»

20 февраля 1930 года Н. Schottky, к тому времени возглавивший отдел А Шу (под этой аббревиатурой скрывался отдел германского флота, занятый разработкой подводных лодок), писал:

«Наиболее важным является разработка проекта малой, простой и требующей малых затрат времени на постройку подводной лодки. Мы предлагаем однокорпусную лодку

водоизмещением около 200 тонн, надводной скоростью 12 узлов и торпедным вооружением из трех носовых 533-мм торпедных аппаратов. Необходимо спроектировать, построить и провести испытания такой лодки за рубежом в кратчайшие сроки... Создание экспериментальной 200-тонной лодки позволит конструкторам I.v.S. приобрести ценнейший опыт. Постройка лодки позволит обеспечить подготовку подводников как действительной службы, так и резервистов и даст нам существенный опыт в этой области кораблестроения..., а также проведения ходовых испытаний, что сыграет важную роль, когда мы начнем строительство подобных лодок для нас, позволит избежать связанных с этим трудностей, аварий и ошибок экипажей.»

9 октября 1930 года I.v.S. подписала контракт с фирмой Crichton-Vulkan на строительство на верфи в Турку подводной лодки нового типа (кодовое название проекта – “Lilliput”), стоимостью 1,5 млн. немецких марок. В отличие от предыдущих лодок, заказанных финским правительством, эта ПЛ считалась коммерческим заказом судовой верфи. Однако, в марте следующего года было достигнуто соглашение между министерством обороны Финляндии и Crichton-Vulkan, согласно которому финское правительство получало право приобрести эту подводную лодку до конца 1937 года.

Строительство ПЛ (строительный номер CV707) началось 1 августа 1931 года. Это был прототип немецких лодок II серии, известных также под прозвищем

“Einbäume” («челн»). 10 мая 1933 года лодка была спущена на воду, а в июне начались ее испытания.

Хотя в качества прототипа и использовались проекты лодок конца Первой мировой войны (UBII и UF), использовалось и ряд технических новинок. Так, использование новой стали марки St 52 позволило увеличить рабочую глубину погружения до 100 метров, а применение быстроходных (1000 об/мин.) дизелей фирмы MWM (Motoren-Werke Mannheim) позволило разместить в ограниченном объеме двигателя повышенной мощности.

Сдаточные испытания проводились немецкой командой из 14 человек под командованием капитан-лейтенанта Werner Fürbringer (позднее его сменил капитан-лейтенант Robert Bräutigam), в состав которой входили как моряки действительной службы, так и отставные офицеры. 10 членов экипажа были выпускниками открытых в январе 1933 года во Фленсбург-Мюрвике трехмесячных курсов подводников – первых в послевоенной Германии.

Испытания лодки затянулись до января 1936 года – немцы пользовались возможностью подготовки кадров для своего зарождающегося подводного флота, а также опробывания торпедного вооружения (включая новые электроторпеды G7e) и гидроакустического оборудования. Испытания показали ряд недостатков проекта: большое время погружения (45 секунд на глубину 9,3 метра), малую дальность надводного плавания и высокую шумность быстроходных дизелей.

Затем подлодка была продана Финляндии за 15 млн. финских марок и 13 января вошла в состав ее ВМФ. 1 мая ей было присвоено название “Vesikko”.

Основные ТТХ ПЛ “Vesikko”

Длина наибольшая, м – 40,9

Ширина наибольшая, м – 4,1

Осадка, м – 4,2

Диаметр прочного корпуса, м – 3,9

Толщина обшивки прочного корпуса, мм – 12-15

Толщина обшивки легкого корпуса, мм – 3

Глубина погружения рабочая, м – 100

Глубина погружения предельная, м – 150

Водоизмещение надводное, т – 254

Водоизмещение подводное, т – 303

Тип энергетической установки – дизель-электрическая, двухвальная

Мощность дизелей, л.с./частота вращения, об/мин/тип – 2 × 350/1000/ четырехтактные фирмы MWM типа RS 127S

Мощность главных электромоторов, л.с./частота вращ., об/мин./ 2 × 180/360 Siemens тип PGVV 322/326

Аккумуляторная батарея, количество групп × кол. Элементов – 1 × 62 типа MAD 580

Разрядный ток батареи, А-ч. / время разряда – 5850 / 10, 6350 / 20

Запас топлива, м³ – 11,15

Скорость хода надводная, узл. – 13

Скорость хода подводная, узл. – 7 (8*)

Дальность плавания надводная, миль / скорость,
узел. – 1050/12; 1500/10; 1960/8

Дальность плавания подводная, миль / скорость,
узел. – 122,6/2; 61,1 (50*)/4; 15,5/7

Вооружение торпедное – 3 × 533-мм носовых ТА, 5
торпед

Вооружение артиллерийское – 1 × 20-мм/60 Madsen

Численность экипажа, чел. – 17-20

* – по другим данным





“Vesikko” в музее Суоменлинна
(фото музея)

В 1929 году финский парламент выделил скромную сумму в 5 миллионов марок на закупку первой партии торпед и мин для строящихся ПЛ. В 1930–1931 годах итальянская фирма Silurificio Whitehead (Фиуме) поставила четыре 533-мм торпеды (тип Т/30), а шведы (АВ Lindholmen-Motala)-130 мин без боевого заряда. Кроме того, в 1918 году в наследство от российского флота финнам досталось значительное количество 450-мм торпед Whitehead (тип Т/12). В 1933 году была закуплена партия 533-мм торпед в Великобритании (Т/33), а в ходе советско-финской войны – итальянские 450-мм торпеды (Т/40). В 1942 году немцы передали финскому флоту трофейные 533-мм советские торпеды, получившие там обозначение Т/38. Однако, использовать их

подводники Суоми смогли только в 1944 году, так как для этого потребовалось увеличить длину торпедных аппаратов. В 1936 году в Германии было приобретено 220 мин типа S/36.

Торпеды финских ПЛ

Тип	Страна-производитель	Диаметр, мм	Длина, м	Вес, кг	Вес ВВ, кг
T/12	Россия	450	5,7	820/850	116
T/30	Италия	533	6,6	1461	250
T/33	Великобритания	533		1455	250
T/35		533			
T/38	СССР	533	7,2	1615	300
T/40	Италия	450			

Мины финских ПЛ

Тип	Страна-производитель	Вес, кг	Вес ВВ, кг	Примечание
S/30 I	Швеция	860		Для ПЛ типа "Vetehinen"
S/30 P	Швеция	660		"Saukko"
Практическая I	Швеция	830-850		Для ПЛ типа "Vetehinen"
Практическая P	Швеция	640-650		"Saukko"
S/36	Германия	880	200	Для ПЛ типа „Vetehinen“
S/R-42		850		

Для обеспечения деятельности ПЛ в качестве плавучих баз сначала использовались канонерская лодка "Klas Horn" и минный заградитель "M 1" (бывший российский «Воин», с 1936 года – "Louhi"). В 1939 году в строй вступил ди-

зель-электрический ледокол “Sisu” (64,2×14,3×5,1 м, 2070 тонн, 4000 л.с., 15,8 узла, 2×102-мм орудия), предназначенный так-же для использования в качестве плавбазы, для чего имелись специализированные мастерские и помещения для экипажей ПЛ).

Основным назначением подлодок было совместно с береговой артиллерией и надводными силами противодействовать высадке сил противника на побережье Финляндии или его артобстрелу, а также ведение разведки в Финском заливе и на подходах к нему. С этой целью финские подводники проводили активную боевую подготовку – учебные торпедные стрельбы и постановку минных заграждений, а также совместные упражнения с броненосцами береговой обороны, выступавших в роли учебных целей. Имеются сведения, что на протяжении 30-х годов финское и эстонское военные командования разработали совместный план блокирования Краснознаменного Балтийского флота в Финском заливе в случае начала военных действий. Это обезопасило бы финские морские коммуникации на Балтике. Предполагалось, что финские и эстонские 203-305-мм береговые батареи и минное заграждение Найссаар-Макилуото не допустят прорыва советских кораблей. Для поддержки минно-артиллерийской позиции намечалось использовать 5 финских и 2 эстонские ПЛ. С этой целью в 1933–1939 годах регулярно проводились совместные финско-эстонские учения. Однако к концу 30-х годов из-за недостатка финансирования 1–

2 финские подводные лодки ежегодно выводились в резерв или ставились на ремонт и модернизацию.

Финские подводные лодки в советско-финской войне 1939–1940 гг

30 ноября 1939 года разгорелся вооруженный конфликт между СССР и Финляндией, получивший в последней название «Зимняя война». Хотя боевые действия велись в основном на сухопутном фронте, участие в них принимали и ВМФ обеих воюющих сторон, включая и подводные лодки.

Финская флотилия подводных лодок (Sukellusvenelaivue) организационно входила в состав Флота побережья (Rannikolaivasto), являвшегося частью ВМС. В ее состав входили ПЛ и ледокол-плавбаза “Sisu”. Флотилией, базировавшейся на Хельсинки, командовал капитан-лейтенант (Karteenilluutnantti) Arto Kivikuru. В начале кампании 1939 года в строю числились “Vetehinen”, “Vesihiisi” и “Vesikko”, “Ику-Турсо” находилась в резерве, а “Saukko” проходила испытания после модернизации.

С началом Второй мировой войны в строй были введены все подлодки. В связи с ростом напряженности в советско-финских отношениях, 9 октября “Vetehinen” (командир капитан-лейтенант К. Pakkala) и “Ику-Турсо” (капитан-лейтенант Virkki) были перебазированы в Сааристомери (юго-западная Финляндия), где действовали как отдельное соединение до 12 декабря. Остальные лодки с плавбазой – минным заградителем “Louhi” базировались на Хельсинки. Ин-

интересно отметить, что в качестве плавбазы ПЛ использовалось также учебное парусное судно ВМФ “Suomen Joutsen” (в настоящее время – экспонат морского музея в Турку).

После начала вооруженного конфликта финские ПЛ получили приказ атаковать только крупные надводные корабли противника, а при атаке торговых судов руководствоваться положениями Лондонского протокола 1936 года о правилах ведения подводной войны. С 24 декабря финское правительство разрешило лодкам действовать и в эстонских территориальных водах, так как советские боевые корабли и самолеты согласно соглашениям от 11 октября 1939 года использовали военные базы в Таллине, Палдиски и на Моонзундских островах и тем самым Эстония нарушала условия нейтралитета. В боевых действиях участвовали и советские корабли, базировавшиеся в Латвии (в Лиепае и Вентспилсе).

Действия финских ПЛ особой активностью и смелостью не отличались, хотя имелось достаточное количество целей для них. Это были как надводные корабли и подводные лодки КБФ, действовавшие в Финском заливе и северной Балтике, так и транспортные суда. Практически единственной артерией снабжения новых баз в Прибалтике была морская коммуникация Главная база-Таллин-Лиепая. Только по линии наркомата ВМФ с 1 октября 1939 года по 1 марта 1940 года по ней было перевезено 41 046 человек и 45 658 тонн грузов на 83 арендованных судах. Противолодочная оборона новых баз практически отсутствовала. Так, база в Либаве

(Лиепая) не имела даже бонов с противолодочными сетями! А ведь здесь базировались новейшие корабли Отряда легких сил во главе с крейсером «Киров».

Всего в ходе «Зимней» войны финские ПЛ совершили 12 боевых походов, поставили 39 (по другим данным-36) мин и не выпустили ни одной торпеды. На поставленных ПЛ минах подорвалось и затонуло немецкое судно “Dietrich Hasseldieck” (138 БРТ). Этим и ограничились победы финских подводников.

Боевые походы финских ПЛ в «Зимней войне»

Название лодки	Период участия в боевых походах	Число походов	Общая продолжительность походов, суток	Примечания
Vetehinen	До 14.01.1940	4	18	Поставила мины у мыса Юминда
Vesihiiisi	До 07.01.1940	2	9	Поставила мины у Палдиски
Iku-Turso	До 16.01.1940	3	16	
Vesikko	До 03.01.1940	2	12	
Saukko	До 03.01.1940	1	8	

Во время войны большие лодки типа “Vetehinen” действовали в основном в северной Балтике, а остальные – в Финском заливе. В первый же день войны корабли Отряда легких сил КБФ в составе крейсера «Киров» и двух ЭМ вышли из Лиепая для обстрела финской береговой батареи (6 × 254-мм, 6 × 75-мм) на острове Руссарэ (Russarö). Узнав об этом, финское командование направило из Хельсинки навстречу советским кораблям ПЛ “Vesihiiisi” (капитан-лей-

тенант Routiainen) и “Vesikko” (лейтенант Pekkanen). Из-за бомбардировки порта лодки смогли выйти в море только в 03.00 1-го декабря и принять участие в этом бою не успели – артиллерийская перестрелка у Руссарэ длилась всего 15 минут (09.55–10.10). Лодки оставались на позиции у полуострова Ханко до 4 декабря.

4 декабря финское консульство в Гетеборге (Швеция) сообщило, что советский ледокол «Ермак», следуя из Мурманска на Балтику, прошел пролив Зунд. Появление этого судна в Финском заливе значительно повысило бы эффективность действий кораблей КБФ в зимних условиях и поэтому в тот же день на охоту за ним в район Лиепай вышла “Vetehinen”. 5 декабря она была обнаружена в надводном положении советской ПЛ «Щ-324», но командир «щуки» капитан-лейтенант А. Коняев ее не атаковал, опасаясь потопить свою «С-1», предположительно находившуюся в том же районе. Шестого декабря “Vetehinen” занял позицию на подходах к Лиепае и на следующий день в 4–5 милях от порта финские подводники обнаружили «Ермак», но из-за плохой видимости выйти в атаку не смогли. Вскоре высокие трубы знаменитого ледокола уже виднелись у причала порта и на следующий день “Vetehinen” начала переход в базу. 9 декабря ее снова обнаружила в чрезвычайно выгодных для себя условиях «Щ-324», но атаковать не сумела. Ведь советские подводники учебные торпедные стрельбы проводили в основном сжатым воздухом, а не реальными торпедами, что не

замедлило сказаться в боевой обстановке. Из-за неправильной подготовки торпедного аппарата к выстрелу лодка резко провалилась на глубину, а когда смогла подвсплыть под перископ, противник уже был далеко. В тот же день финская лодка вернулась в базу. А. Коняев четыре дня караулил ее у опушки шхер, но тщетно. Во время своего следующего похода 12–15 декабря к западу от острова Даго “Vetehinen” снова пыталась перехватить «Ермака», но столь желанную цель обнаружить так и не удалось.

7-10 декабря “Iku-Turso”, выйдя из Flisö, патрулировала у Сандхамна в ожидании вышедшего шестого декабря из шведского порта парохода «Иван Папанин». Финны утверждают, что советское судно ускользнуло, используя латвийский флаг.

7-13 декабря “Saukko” (лейтенант Aittola) и 17–22 декабря “Vesikko” патрулировали в восточной части Финского залива у архипелага Койвисто, где советские корабли обстреливали береговую батарею (6 × 254-мм) противника на Сааренпяя (Saarenpää). 8 декабря “Saukko” пыталась атаковать лидер «Минск», но из-за малой скорости не смогла занять удобную позицию. Попытка же атаковать 10 декабря линкор «Октябрьская революция» едва не закончилась для этой лодки-малютки трагически. К этому времени температура воздуха упала до -10°C и обмерзание клапана вентиляции балластной цистерны правого борта вызвало опасный крен лодки при погружении.

18 декабря «Октябрьская революция», а на следующий день линкор «Марат» вели огонь по батарее Сааренпяя. «Vesikko» атаковать их не смогла, так как прибыла в этот район только к вечеру 19 декабря. Вскоре из-за тяжелой ледовой обстановки операции ПЛ в восточной части Финского залива были прекращены.



Финские ПЛ зимой
(Википедия)

25-27 декабря «Vesihäisi» совершила поход из Örö (Эрэ)

с целью постановки наступательного минного заграждения на подходах к порту Палдиски, где базировались подводные лодки 3-й бригады ПЛ КБФ с плавбазой «Кронштадт». 27 декабря в районе маяка Пакри финская субмарина выставила 19 мин типа S/30 I с углублением 3 метра (одна мина не вышла из шахты номер IV). В 22 часа 11 января 1940 года в 50 каб. от маяка на этом заграждении подорвался и затонул немецкий пароход “Dietrich Hasseldieck” (138 брт).

Следующую минную постановку произвела “Vetehinen” в ходе боевого похода с 30 декабря по 5 января. 1 января она выставила 20 мин S/30 I с углублением 3 метра у мыса Юминда на подходах к Таллину. При отходе из района постановки, лодка в надводном положении обнаружила советский корабль. Из-за сильного обледенения надстройки финнам с трудом удалось погрузиться. Лодка получила повреждения ограждения рубки в результате таранного удара. Затем “Vetehinen” патрулировала в северной Балтике, но целей не обнаружила.

Ю. Майстер утверждает, что на финских минах у Палдиски и Юминды погибли по два немецких и эстонских судна, однако подтверждений этому нет.

К середине января 1940 года финские ПЛ прекратили активные боевые действия. Все три большие лодки были вынуждены стать в ремонт—“Vetehinen” и “Ику-Турсо” из-за аварий силовых установок, а “Vesihiiisi” повредила винты при плавании во льдах. 76-мм орудия Бофорс лодок были демон-

тированы и использованы для усиления ПВО Турку.

Финские подводные лодки в «Продолжительной войне» 1941–1944 гг

25 июня 1941 года Финляндия вступила в войну с Советским Союзом, а тем самым и во Вторую мировую войну, на стороне Германии. В Суоми ее называют «продолжительной войной» или «войной-продолжением» (“Jatkosota”), считая ее попыткой реванша за поражение в «зимней войне».

Хотя финские власти и утверждали, что Финляндия объявила войну СССР в ответ на его агрессивные действия, факты говорят обратное. В марте-июне 1941 года на финско-германских переговорах в Зальцбурге и Берлине были согласованы вопросы сотрудничества финского и германского ВМФ в ходе операции «Барбаросса». Еще до начала войны в базы Финляндии перебазировались ряд соединений минных заградителей и кораблей охранения Кригсмарине. А финские ПЛ фактически начали боевые действия вечером 21 июня.

Численный состав финского подводного флота к этому времени не изменился. Флотилия ПЛ под командованием капитана 1-го ранга Arto Kivikuru в составе “Vetehinen” (командир-капитан-лейтенант Pakkala), “Vesihisi” (капитан-лейтенант Kijanen), “Iku-Turso” (капитан-лейтенант Pekkanen), “Vesikko” (капитан-лейтенант Aittola), “Saukko” (капи-

тан-лейтенант Leino) и плавбазы ледокола “Sisu” базировались к востоку от Ханко.



Подводные лодки типа “Vetehinen” у борта ледокола “Sisu”
(Википедия)

Со второй половины июня началось рассредоточение лодок к новым местам базирования в шхерных районах к востоку от Хельсинки. ПЛ имели на борту полный комплект боезапаса, включая мины.

Около 22-х часов 21 июня большие лодки типа “Vetehinen” вышли в море и направились в намеченные районы минных постановок в советских территориальных во-

дах у эстонского побережья. В 07.38–08.26 двадцать второго июня “Vetehinen” выставила минное заграждение номер 5 из 20 мин в районе Louna-Uhti-Letipea. “Vesihiiisi” поставила заграждение № 3 (20 мин) в 09.05–10.25 в районе Vaidlo-Kalkgrund, а “Iku-Turso” № 4 также из 20 мин к северу от Mohni в 08.15–09.06. Все использованные мины были типа S/36. Вечером того же дня лодки вернулись к местам базирования.

24 июня “Iku-Turso” и “Vesihiiisi” продолжили необъявленную минную войну, выставив заграждения № 10 и 7 (38 мин S/36) в районе острова Ruuskeri. А на следующий день Финляндия «в ответ на налеты советской авиации на ее территорию» объявила войну восточному соседу.

26-28 июня все лодки типа “Ventehinen” ставили заграждения 6, 11, 12 (всего 53 S/36) у Vaindlo, Suursaari, Pien-Tyttarsaari (Малый Тютерс). Утром 28 июня “Vetehinen” была неудачно атакована советской ПЛ «Щ-305» (командир-капитан-лейтенант А.М. Серeda), выпустившей одну торпеду из подводного положения-это была первая торпедная атака ПЛ КБФ в Великой Отечественной войне. В 22.56 28 июня “Iku-Turso” в 10 милях к юго-западу от банки Stenskjari атаковала одной торпедой советскую подводную лодку «Щ-305», но промахнулась.

До 5 июля финские ПЛ патрулировали в Финском заливе к востоку от немецко-финских минных заграждений. В 14.30 2 июля между островами Суурсаари и Сомерс “Vesihiiisi”

неудачно атаковала одной торпедой транспорт противника, следовавший в охранении двух тральщиков. На следующий день “Vetehinen” в районе острова Вайндло с дистанции 3000 метров открыла артиллерийский огонь по советскому транспорту, но корабли охранения заставили ее погрузиться. Согласно финским источникам, лодке удалось добиться двух попаданий в транспорт.

Своей первой победы финские подводники достигли 3 июля южнее острова Сомерс. Вышедшая из Котки вечером второго июля “Vesikko” около полудня следующего дня обнаружила следовавший со скоростью 12 узлов крупный транспорт и в 13.25 в подводном положении с дистанции 700 метров выпустила торпеду Т/40. Транспорт «Выборг» (3183 брт) получил попадание в корму, потерял ход и начал крениться на правый борт. В 13.34 финны выстрелили еще одну торпеду, но она прошла за кормой цели. В это время вышедшие с Суурсаари три противолодочных катера атаковали лодку глубинными бомбами. Преследование продолжалось до 16.30. Поврежденный транспорт затонул в 14.15-это было единственное торговое судно советского флота, потопленное ПЛ противника на Балтийском театре.

В тот же день “Saukko” пыталась атаковать два советских сторожевые катера, стоявших у причала о. Сомерс. В 04.10 лодка выпустила по ним 450-мм торпеду, которая взорвалась при ударе о причал. В течение нескольких часов “Saukko” подвергалась атакам советских катеров. Ее экипаж подверг-

ся серьезному испытанию – двигатель торпеды запустился еще в аппарате и его выхлопные газы проникли в отсек. Система регенерации воздуха отсутствовала, поэтому, когда лодка всплыла, из тринадцати членов экипажа в сознании оставалось только пять (по другим данным – два).

С 5 июля до начала августа все финские лодки находились в своих базах в шхерах и только “Iku-Turso” 11 июля выставила минное заграждение 13 (18 мин типа S/36) у эстонского побережья в районе мыса Лобинеем. Однако, по советским данным, шестого июля в районе Шепелевского маяка «Щ-305» была неудачно атакована финской ПЛ. Лишь 2 августа ПЛ возобновили действия, при этом большие лодки, базируясь на Барэ (Barö), действовали на советских коммуникациях Палдиски-Ханко (16 походов до конца августа), а “Vesikko” и “Saukko” из Кирконмаа патрулировали к востоку от Гогланда. Обычно на позиции находилось по одной лодке, продолжительность похода не превышала двух суток.

“Vesihisi” 2 августа выставили минное заграждение (18 мин S/30) между островом Осмуссар и материком. В 06.31 следующего дня патрулировавшая у Палдиски “Vetehinen” у маяка Пакри выпустила торпеду по ПЛ типа «Щ», но промахнулась. 5 августа в 12.53 у Пакри “Vesihisi” неудачно атаковала двумя торпедами советский конвой в составе транс-порта «Хильда», тральщика «Менжинский» и сторожевых катеров МО-212 и МО-142. Корабли охранения контратаковали лодку глубинными бомбами. “Vesihisi”

оторвалась от преследователей, погрузившись на глубину 78 метров, но получила повреждения забортной арматуры и по возвращению в базу на две недели стала в док. 8 августа “Vetehinen” неудачно атаковала торпедами конвой, следовавший из Ханко. 28 августа “Saukko” у Нармаја вблизи Хельсинки столкнулась с немецким торпедным катером “S 28”, получила тяжелые повреждения и была на волосок от гибели. Лодка стала в ремонт.



Погрузка мины на “Saukko”
(Википедия)

В связи с окончанием эвакуации Таллина в конце августа все финские ПЛ вернулись в Хельсинки. В августе “Vetehinen” совершила 6 боевых походов, “Vesihisi” и “Iku-Turso” – по пять, а “Vesikko” один. Было использовано семь итальянских торпед Т/40 и две британских Т/33, ни одна из которых не попала в цель. Позднее обнаружили, что итальянские торпеды имели дефекты многих систем.



Погрузка торпеды на “Vesikko”
(Википедия)

26 октября началась эвакуация советского гарнизона Хан-

ко. Это стало неожиданностью для финского командования, поэтому в строю находились только “Vetehinen”, “Iku-Turso” и “Saukko” – остальные ПЛ уже стали на зимнее техобслуживание. Лодки начали действовать на советских коммуникациях с 30 ноября между Хельсинки и маяком Кэри. При этом “Saukko” патрулировала в дневное время, а ночью ее сменяли “Vetehinen” и “Iku-Turso”, первая из которых патрулировала в северной, а вторая в южной части позиции.

В ночь на 30 ноября “Vetehinen” пыталась атаковать конвой, следовавший в Ханко, но неудачно. Эта же лодка в ночь с 3 на 4 декабря у Порккала в надводном положении с дистанции 15000 метров атаковала четырьмя торпедами советский конвой на переходе из Ханко в Кронштадт, но попаданий не достигла. Интенсивный артиллерийский кораблей охранения отогнал финнов – ближайший разрыв был всего лишь в паре десятков метров от лодки. В связи с окончанием эвакуации Ханко 5 декабря все финские ПЛ вернулись в базы. В 1941 году подводные лодки Финляндии совершили 27 боевых походов, достигнув весьма скромных успехов.

Зимой-весной все финские лодки прошли ремонт, ограждение рубок ПЛ типа “Ve-tehinen” было модифицировано, “Vesihäisi” получила новые аккумуляторные батареи. Британские торпеды Т/33 заменили ненадежные итальянские Т/40. В качестве плавбазы флотилии использовался минный заградитель “Louhi”. Новым командиром флотилии стал капитан 3 ранга К. Pakkala.

К началу июля 1942 года все финские подлодки были введены в строй. К этому времени крупные советские надводные корабли и торговые суда были надежно блокированы в Кронштадте и Ленинграде. Единственную угрозу немецко-финскому флоту представляли подводные лодки и действовавший в восточной части Финского залива «москитный флот» КБФ. В связи с этим немецкое военно-морское командование предложило использовать большие лодки типа “Vetehinen” в Арктике, но финны с этим не согласились, ссылаясь на то, что автономность этих лодок не превышала двух недель.

Основной задачей подводников Суоми стала борьба с советскими подводными лодками, которые в мае-ноябре тремя последовательными эшелонами (11, 9 и 15 единиц соответственно) действовали на коммуникациях противника на Балтике. Сначала “Vesikko” вела поиск ПЛ между Таллином и Хельсинки, но безрезультатно. Начиная с 9 августа, перебазируемые в Мариенхамн (Аландские острова) лодки типа “Vetehinen” и “Vesikko” начали охоту за советскими субмаринами. Первоначально предполагалось атаковать обнаруженные средствами гидроакустики в подводном положении ПЛ глубинными бомбами, для чего на корме лодок “Vetehinen” были установлены бомбосбрасыватели с четырьмя бомбами. Однако оказалось, что в надводном положении эффективность шумопеленгаторных станций с 12 приемниками финских подлодок резко снижалась при волнении мо-

ря более 4 баллов, что практически исключало возможность обнаружения лодок противника. Поэтому была разработана другая тактика борьбы с советскими ПЛ. Их предполагалось уничтожать торпедами в надводном положении в основном в районах зарядки аккумуляторных батарей. Шумопеленгаторы погруженных финских лодок позволяли «слышать» шумы надводных кораблей на дистанции до 40–50 миль.

Первой победы финские подводники достигли только 21 октября, когда “Vesihäisi” (командир-капитан-лейтенант О. Aittola) потопила «С-7». Советская лодка вышла из Кронштадта 17 октября и начала переход на позицию № 8 в южной части Ботнического залива (Аландское море). В 04.00 21 октября «С-7» донесла об успешном форсировании Финского залива, а в 19 часов в пяти милях от пролива Седер всплыла и взяла курс на север. В 19.26 в 12 милях к SW от островка Lågskär сигнальщик финской лодки на фоне ярко освещенного луной горизонта обнаружил «С-7». Советская лодка шла курсом 320° со скоростью 12 узлов на дистанции 8000 метров. “Vesihäisi” идя для скрытности под электромоторами со скоростью 8 узлов начала сближение с противником и в 19.41 с дистанции 2000 метров выпустила торпеду, а через две минуты открыла огонь из 76-мм орудия. В кормовой части «С-7» был виден взрыв и она затонула в точке с координатами 59°50'7N / 19°32'2 E. Погибли 43 члена экипажа, а четверо, включая командира лодки капитан-лейтенанта С.П. Лисина попали в плен (23 октября ему было присво-

ено звание Героя Советского Союза).



Командир «С-7» С.П. Лисин
(Википедия)

В ночь на 24 октября разведотдел КБФ информировал штаб бригады подводных лодок о том, что «по данным шведского радио, в Аландском море финской подводной лодкой утоплена наша подлодка, с которой спасены и взяты в плен

четыре человека, в том числе командир». 1 декабря, в связи с истечением срока автономности, «С-7» была признана погибшей. К этому времени лодка совершила 6 боевых походов, потопив 4 транспорта (9164 брт) и повредив один (1938 брт). В июле 1998 года затонувшая «С-7» была обнаружена группой шведских аквалангистов-любителей.

В 12.06 26 октября в точке с координатами 59°54N / 19°36E «Щ-307» потопила финский транспорт “Betty N”, следовавший в составе конвоя. На поиск «щуки» были направлены “Vetehinen” и “Iku-Turso”. В 14.27 в 10 милях к западу от Långskär они установили гидроакустический контакт с «Щ-307» и следовали за ней около четырех часов. В 15.50 советские подводники заметили лодки противника, но их командир от атаки отказался, приняв их за нейтральные – ведь это происходило в шведских территориальных водах... В 20.44 «щука» разошлась на контркурсах с “Iku-Turso” (командир-капитан-лейтенант Е. Pakkala) на расстоянии всего лишь 20 метров. Финны успели выпустить 50 снарядов из 20-мм пушки, но советская ПЛ повреждений не получила. Следуя данным гидроакустики “Iku-Turso” снова сблизился с «Щ-307», в 00.51 ее обнаружили визульно, а в 00.58 27 октября финны выпустили две торпеды по «Щ-307», но промахнулись – сигнальщики советской лодки своевременно заметили следы торпед и командир «щуки» капитан 3 ранга Н.О. Момот ухитрился вписаться между ними – одна торпеда прошла в 30 метрах за кормой, другая – в 20 метрах по

носу. Финские же источники утверждают, что одна из этих торпед, выпущенная с дистанции 4200 метров попала в цель (по ней было выстрелено также 5 снарядов) и в 01.01 советская лодка, предположительно «Щ-320», затонула. Однако, вышедшая в поход из Кронштадта 1 октября «Щ-320» очевидно погибла еще 3 октября в западной части Финского залива, так как на связь она больше не выходила. Некоторые западные источники считают, что жертвой финнов могла быть «Щ-308», однако, она действовала намного восточнее и пятью сутками ранее получила разрешение вернуться в базу. Скорее всего, «Щ-308» погибла в результате подрыва на mine при попытке форсировать противолодочные рубежи «Насхорн» и «Зееигель».

Вскоре финские подводники добились еще одной победы. Днем 5 ноября «Щ-305» атаковала вражеский конвой, но была обнаружена и контратакована финским сторожевым кораблем, о чем лодка донесла командованию в 20.00. Вероятно, это донесение было запеленговано противником, выславшим в этот район (между островами Gisslan и Simpnäs) лодки “Vetehinen” и “Iku-Turso”. В 22.18 с “Vetehinen” в точке с координатами 60°01'N / 19°11'E заметили «Щ-305», идущую в надводном положении на запад. Через 10 минут советская лодка погрузилась, но финны продолжали сохранять с ней гидроакустический контакт. В 23.50 «щука» всплыла в 1000 метрах от “Vetehinen”, которая в 23.55 с дистанции всего лишь 250 метров выпустила две торпеды, которые ве-

роятно прошли под целью, но выпущенный из 76-мм орудия снаряд попал в ограждение рубки советской субмарины. Капитан-лейтенант Antti Leino принял смелое решение идти на таран. На скорости 6 узлов усиленный для плавания во льдах форштевень и массивный сетепрорезатель “Vetehinen” врезались в корпус «щуки» позади ограждения рубки (по другим данным – в левый борт чуть позади носовых горизонтальных рулей). В 23.56 «Щ-305» затонула на глубине 136 метров в точке с координатами 60°033 N / 19°125 E со всем экипажем (38 человек). Финская лодка получила значительные повреждения: правый горизонтальный руль был заклинен и согнут, обшивка корпуса в носовой части получили глубокие вмятины, открылась водотечность одной из балластных цистерн, форштевень треснул, а сетепрорезатель потерян. “Vetehinen” стала на ремонт на верфи Crichton Vulkan в Турку и вернулась в Мариенхамн только 22 ноября.

Весной 2008 года шведско-финская поисковая группа, используя данные финских военных архивов, гидролокатор и подводную телекамеру, обнаружили затонувшую подводную лодку «Щ-305» ... в шведских территориальных водах. На подводных снимках на ограждении рубки лодки ясно видны буква «Щ» и цифры «05», а на месте «тройки» зияет пробоина – след попадания 76-мм снаряда. Место гибели «Щ-305» еще раз свидетельствует, что обе воюющие стороны явно не питали уважения к нейтралитету Швеции (хотя иногда тоже весьма условному).

В начале декабря 1942 года все лодки вернулись в Хельсинки, но позднее совершили еще несколько походов в западную часть Финского залива и Аландское море, при этом „Vetehinen“ и „Iku-Turso“ сели на мель и получили повреждения. К Новому году лодки стали на ремонт в Хельсинки.

В период с 12 апреля до 29 мая 1943 года все ПЛ финского ВМФ вступили в строй и были готовы к боевым действиям. Начиная с мая, подводные лодки КБФ пытались прорвать мощную финско-немецкую противолодочную оборону в Финском заливе и выйти на оперативный простор в Балтийском море, однако нарген-порккалауддскую позицию преодолеть им не удалось. Поэтому весь 1943 год для финских подводников стал относительно «мирным». Лодки занимались боевой подготовкой в Финском заливе к западу от минного заграждения „Seeigel“ и в Ботническом заливе, а также служили учебными целями для немецких и финских противолодочных сил. В сентябре от подрыва на магнитной мине получил повреждения ледокол “Sisu” и функции плавбазы ПЛ стал выполнять учебный парусник “Suomen Joutsen”. К 25 января 1944 все лодки закончили кампанию.

10 июня 1944 года войска Ленинградского фронта начали наступление на позиции финских войск на Карельском перешейке и 20 июня захватили Выборг. Однако, финские войска продолжали удерживать острова Бьёркского архипелага, оказавшиеся в тылу советских войск. Для противодействия кораблям КБФ, осуществлявшим артиллерийскую

поддержку советских войск и ведущим десантные операции на островах архипелага, с 17 июня все финские ПЛ, за исключением “Saukko” начали действовать в этом районе, базируясь в шхерах северо-восточной части Финского залива (Virolahti, Risholm, Tormoo). Дизель “Saukko”, изготовленный фирмой Krupp-Germaniawerft, отличался крайне низкой надежностью, а к зиме 1943–1944 года окончательно пришел в полную негодность и в январе был демонтирован для капитального ремонта.

До начала июля 1–2 финские субмарины постоянно патрулировали у северного входа в пролив Бьёркезунд, но подходящих целей не обнаружили – здесь действовали только мелкие катера КБФ. Действия лодок осложнялись белыми ночами и господствующей в воздухе советской авиацией. В начале июля в связи с падением Бьёркского архипелага район действия финских ПЛ переместился в Выборгский залив.

3 июля “Vesihiisi”, приняв на борт 20 мин, вышла в район к востоку от Peninsulaari для постановки минного заграждения. В 10.50 следующего дня на подходах к месту постановки она была обнаружена советскими кораблями. Тральщики и катера МО преследовали ее в течение двух часов, сбросив около 20 глубинных бомб. В 13.05–13.47 лодка выставила заграждение “Ека 1” и в 02.30 пятого июля вернулась в базу, непрерывно пробыв под водой около 20 часов.

Последней финской лодкой, действовавшей в Выборгском заливе, была “Vetehinen”, поставившая минное заграждение

дение “Екго 1” в Бьёркезунде 5 июля. Во время операции она была обстреляна противником, отдельные осколки упали на палубу. Позднее финские ПЛ патрулировали западнее линии Хуовари-Сескар. Начиная с 26 июня в восточной части Финского залива, включая Выборгский залив, стали действовать немецкие подлодки типа VIIIС. Они добились ряда успехов, но одна из них была потоплена (U 250).

8 июля „Vesihiiisi“ выставила минное заграждение “Ека 2” (18 мин) к северу от острова Лавенсаари. Ввиду отсутствия подходящих целей, дальнейшая деятельность финских лодок в основном ограничивалась ведением разведки к северу от Лавенсаари. 23 августа “Ику-Турсо” пыталась атаковать суда, стоявшие в гавани этого острова. Лодка подошла к гавани в подводном положении, имея под килем всего 1–2 метра и, при развороте для стрельбы из кормовых аппаратов, попала в противолодочную сеть. В результате взрыва подрывного патрона “Ику-Турсо” получила ряд повреждений – вышли из строя оба перископа, баки около 20 аккумуляторных батарей треснули и в трюм начал вытекать электролит. Лодка вернулась в базу.

Поход “Vetehinen” 31 августа-2 сентября к Лавенсаари стал последней операцией финских лодок в войне с СССР. Из-за штормовой погоды лодка вернулась в базу. В 07.00 четвертого сентября финские вооруженные силы прекратили военные действия и все подводные лодки оставались у острова Emäsalo восточнее Хельсинки.

Согласно условиям прекращения огня все немецкие войска должны были покинуть территорию Финляндии к 15 сентября, однако в этот день они предприняли неудачную попытку выбить финский гарнизон с острова Suursaari (Гогланд). Планы оккупации Гогланда («Танне-Ост») и Аландских островов («Танне-Вест») на случай выхода Финляндии из войны были разработаны Германией еще в марте. Опасаясь нападения немцев на Аландские острова, финское командование срочно перебросило подводные лодки в этот район. Однако, Германия, озабоченная возможной реакцией Швеции, от операции «Танне-Вест» отказалась.

После подписания Московского соглашения о перемирии 19 сентября 1944 года, финские ПЛ оставались в своих базах, в конце ноября они перешли в Турку, а в декабре-январе 1945 года в Суоменлинну (Свеаборг), где и простояли долгих восемь лет. В ходе войны с СССР финские субмарины потопили две подлодки противника («С-7» и «Щ-305») и один транспорт («Выборг», 3183 брт) не понеся потерь.

Согласно условиям мирного договора с Финляндией, подписанному в Париже 10 февраля 1947 года, ей запрещалось иметь подводные лодки. В мае 1953 года финское правительство приняло решение о продаже лодок (за исключением “Vesikko”) на слом и 1 июля того же года был подписан контракт с фирмой “Etablissement Pascal de Saedeleir” на их разделку в Бельгии.

12-31 августа 1953 года “Vesihisi” и “Iku-Turso” были от-

буксированы немецким буксиром “Stein” в Антверпен. 15 сентября туда же отправились “Vetehinen” и “Saukko”, но во время шторма в Северном море «малютка» была потеряна и “Stein” прибыл в порт 1 октября только с одной лодкой на буксире. Вскоре дрейфующую “Saukko” обнаружило голландское судно и привело ее в Антверпен. В ожидании разделки лодок предприимчивая бельгийская компания решила получить дополнительный доход. На ограждении рубки “Vesihisi” появилась надпись “U 17” и ее стали выдавать за немецкую субмарину то первой, то второй мировой войны, а доверчивые туристы платили по 20 франков за возможность посетить лодку. И только вмешательство финского посольства остановило этот «бизнес».

“Vesikko” ожидала более счастливая судьба. В 1955 году из Суоменлинны ее перевели на судовой верфь Valmet в Katajanokka, а в октябре 1959 года решили отправить слом. Однако, благодаря усилиям подводников-ветеранов лодку удалось спасти. Ее по частям доставили в Суоменлинну, смонтировали и установили на берегу к 1962 году. После длительного процесса реставрации “Vesikko” была открыта для посетителей 9 июля 1973 года в День финского военно-морского флота как экспозиция Военного музея (Sota Museum) крепости Суоменлинна. Это единственная уцелевшая лодка типа II.

Глава третья

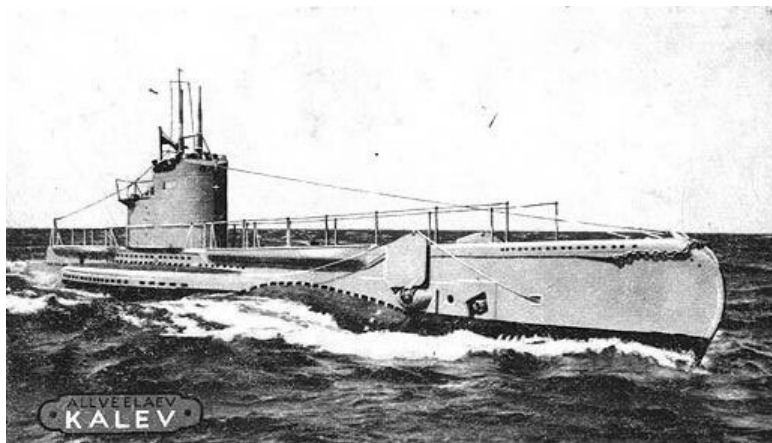
“Lembit” – будь достойн имени своего

В ангаре бывшей Гидрогавани, ныне Эстонском морском музее в Таллинне, демонстрируется подводная лодка «Лембит». Более чем восьмидесятилетняя история этого корабля весьма интересна. Эстонские националисты-«патриоты» помнят только трехлетнюю, ничем не знаменитую, биографию этого корабля в составе их флота, но полностью игнорируют 52-летнюю в составе советского ВМФ, а их советско-российские коллеги приписывают лодке уйму фиктивных побед.

В начале 30-х годов прошлого века правительство Эстонской республики приняло решение о модернизации военно-морского флота, состоявшего к тому времени в основном из кораблей, ранее входивших в состав российского императорского флота. Предполагалось, в частности, построить две подводных лодки-минных заградителя. Для этого требовались весьма значительные для крошечной республики средства. Около 50 % необходимой суммы (2,314 млн. эстонских крон) получили, продав эсминцы типа «Новик» “Wambola” (построен в 1915 году) и “Lennuk” (1913 год) Перу, где они получили названия “Almirante Villar” и

“Almirante Guise”. Кроме того, велся сбор добровольных пожертвований – в 1934-39 годах они дали 500 000 крон. Однако, на эти средства в 1939 году был построен сторожевой корабль “Pikker”. Недостающие деньги на строительство ПЛ были выделены из государственного бюджета.

В декабре 1934 года был заключен контракт с известной британской судостроительной компанией Виккерс-Армстронг (Vickers Armstrong) в Барроу (Barrow-in-Furness), имевшей большой опыт строительства подводных лодок, на строительство двух ПЛ на общую сумму 6,6 млн. крон (360 000 фунтов стерлингов). Лодкам были присвоены названия “Kalev” в честь богатыря-героя эстонского эпоса и “Lembit” – в честь вождя эстов, возглавившего в XII веке борьбу с немецким крестоносцами. Крестной матерью «Лембита» была Алиса Шмидт, жена эстонского посла в Великобритании.

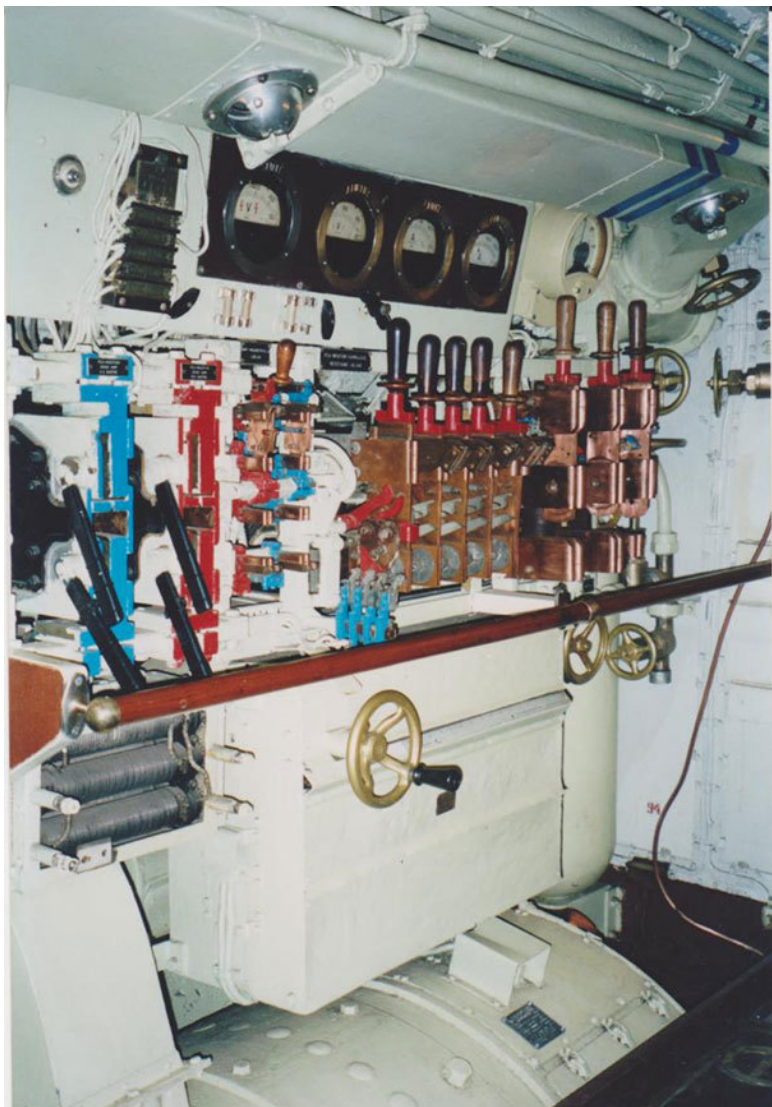


«Калев» (из архива автора)

На лобовой части ограждения рубки «Лембита» красовалась эмблема подлодки: голубой круг в золоченом обрамлении, с черно-белым крестом внутри (цвета национального флага). Над крестом трезубец Нептуна и надпись: “LEMBIT”, а внизу: “VÄÄRI OMA NIME” – “Будь достоин имени своего”.

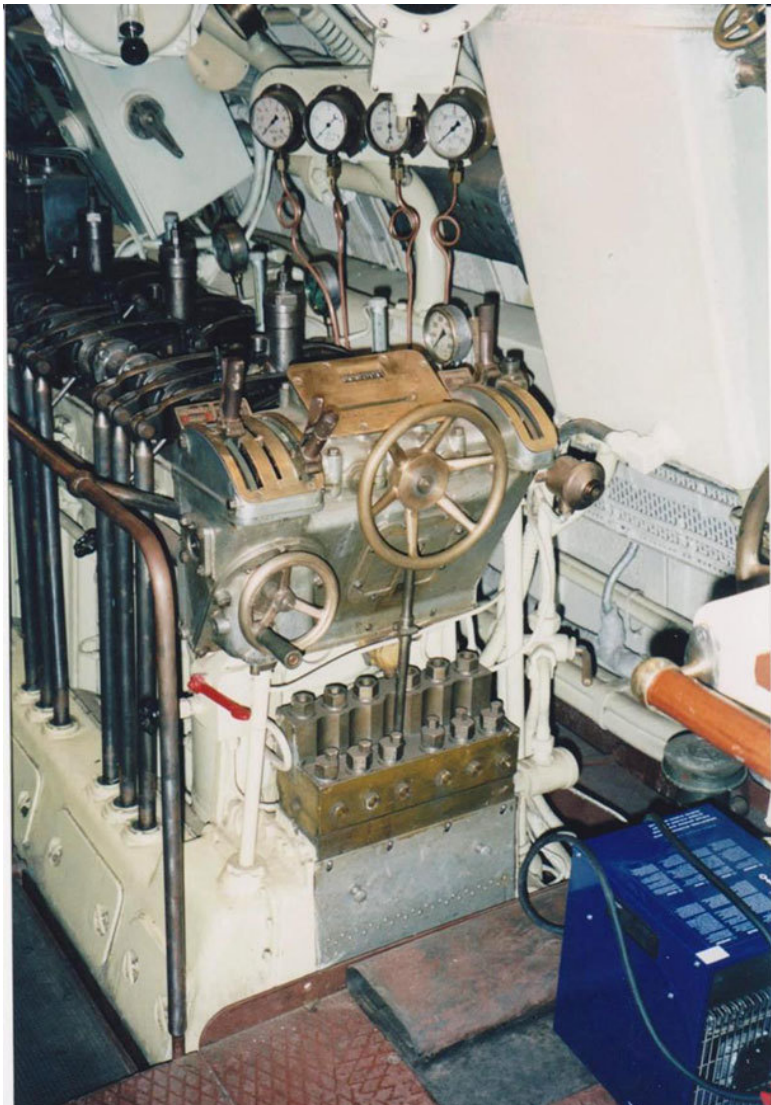
События	“Kalev”	“Lembit”
Закладка киля	Май 1935	19 июня 1935
Спуск на воду	7 июля 1936	7 июля 1936
Вступление в строй	12 марта 1937	14 мая 1937
Прибытие в Таллин	1 июня 1937	9 июля 1937

ют-компания и койки офицеров, отделенные от общего помещения шторами, в отдельной выгородке – каюта командира. В третьем отсеке – центральный пост, вторая группа аккумуляторных батарей, баллоны ВВД, в выгородке – радио-рубка и гидроакустическая аппаратура, а также камбуз и несколько коек для команды. Камбуз располагался не в отдельной выгородке, а непосредственно между койками. Для доступа к аккумуляторам имелось по три люка на батарею, вентиляция батарей – общеямовая. В четвертом отсеке – дизели и главные электромоторы, в пятом – жилое помещение старшин, механизмы управления рулями и другое вспомогательное оборудование. Выходные люки концевых отсеков снабжены резиновыми тубусами и могли использоваться для аварийного выхода личного состава на поверхность. Погрузка торпед производилась через расположенный в первом отсеке торпедоперегрузочный люк.



Пост управления главным электромотором (фото автора)

Главные дизели производства фирмы Vickers Armstrong – шестицилиндровые, реверсивные, четырехтактные, безкомпрессорные с четырьмя клапанами на цилиндр и насос-форсунками. Гребные электродвигатели фирмы Metropolitan-Vickers-двухъякорные. Дизели соединялись с электромоторами и моторы с гребными валами кулачковыми муфтами. Вспомогательные механизмы – с электроприводами. Аккумуляторные батареи – трубчатого типа. Для пополнения запасов сжатого воздуха служили два компрессора типа «Равель» производительностью 3,7 л/мин, для продувания цистерн главного балласта – два компрессора низкого давления производительностью 12,75 м³/мин. Функции трюмных и дифферентовочных насосов выполняли два центробежных насоса производительностью по 10 т/ч.



Дизель «Лембита» (фото автора)

Система гидравлических приводов служила для управления рулями, клапанами вентиляции и кингстонами балластных цистерн, подъема перископов, открытия крышек торпедных аппаратов и артиллерийской шахты, отдачи стопоров минно-сбрасывающего устройства и подъема-опускания радиомачт. Арматура и трубопроводы всех систем были изготовлены из меди или бронзы.



Пост управления горизонтальными рулями
(фото автора)

Четыре носовых торпедных аппарата калибра 533-мм-пневматические с системой безпузырной стрельбы с выпуском воздуха в отсек. Путем установки специальных вкладывшей можно было вести стрельбу английскими 457-мм торпедами. Штатными торпедами лодок в эстонском флоте являлись парогазовые британские Mk VIII (поставлялись и в СССР в 1944 г.), в составе советского ВМФ использовались также 53–27 (первая советская торпеда, созданная на основе старой 450-мм торпеды 45–15 образца 1915 года). В советском акте обследования бывших эстонских ПЛ упоминаются и 457-мм британские торпеды, но их тип не указывался. Ниже приводятся ТТХ этих торпед:

Тип торпеды	Калибр, мм	Длина, м	Общий вес, кг	Вес ВВ, кг	Дальность хода, км (скорость хода, узл.)
53-27	533	7,0	1710	265	3,7 (45)
Mk VIII	533	6,7	1505	340	4,57 (45,5)

В большинстве источников торпедный боезапас оценивается в 8 штук (4 в аппаратах и 4 на стеллажах), но многие приводят 10 торпед (скорее всего дополнительные торпеды могли размещаться на настиле первого отсека).



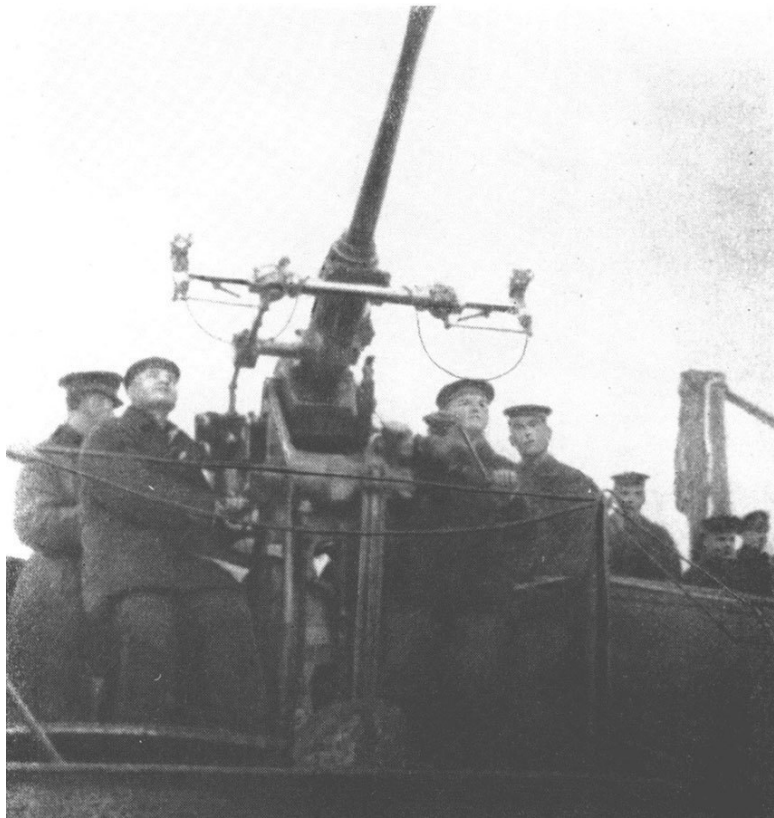
Торпедные аппараты «Лембита»

Особый интерес представляет минное вооружение этих лодок. На протяжении многих лет в российском и советском флотах искали оптимальную конструкцию минно-бросавшего устройства для ПЛ, при этом крайне критически относились к так называемым «мокрым» системам хранения мин. К их удивлению (и к полному удовлетворению подводников), такая система «Лембита» оказалась весьма удачной. В булевых цистернах располагалось по пять вертикальных минных шахт с каждого борта. В них хранилось

по две мины, удерживаемых стопорами с гидроприводом. Верхняя часть шахты закрывалась откидными листами, нижние крышки отсутствовали, то-есть постоянно сообщались с забортным пространством. Стопора отдавались из прочного корпуса и мины выпадали из шахт под действием их отрицательной плавучести. В отличие от советских лодок-минных заградителей типа «Л» или «К» эта система отличалась высокой надежностью. Насколько мне известно, при постановке мин с лодок типа «Калев» отказов не наблюдалось. Штатной миной этих кораблей являлись якорные гальваноударные немецкие мины ЕМА образца 1912 года с якорем фирмы Виккерс, называвшихся в советском фоте БГЛ (большая германская лодочная мина). Вероятно, в эстонском флоте обозначали как тип «Мотала». Вес ВВ-120 кг, глубина постановки до 120 метров. На складах эстонского ВМФ находилось около 200 мин ЕМА, но якорей поставили только 40, остальные якоря планировалось изготовить в Эстонии. Для пополнения запаса в 1943-44 годах по ленд-лизу были поставлены 352 британские противолодочные мины типа Т MkIV. Мины якорные, гальваноударные, с установкой на заданное углубление гидростатическим стопором, глубина постановки до 150 м. Время перехода в боевое положение 15–18 минут. Вес ВВ-233 кг.

Артиллерийское вооружение состояло из «скрывающейся» 40-мм зенитной артустановки фирмы «Бофорс» (установлена в сентябре 1938 года), размещенной в прочной шах-

те, подъем – электроприводом с червячной передачей (для этого требовалось всего около 1,5 минут) со следующими ТТХ: длина ствола 36 калибров, максимальный угол возвышения 90° , начальная скорость снаряда 700 м/с, дальность стрельбы горизонтальная 8000 м, потолок 4000, скорострельность 120 выстр/мин, масса снаряда 0,9 кг. Кроме того имелся пулемет Lewis калибра 7,71-мм.



Орудие «Лембита», 1942 год
(из архива автора)

Для радиосвязи с берегом на перископной глубине служили две заваливающиеся 10-метровые радиомачты с приводом из прочного корпуса. В системе регенерации воздуха

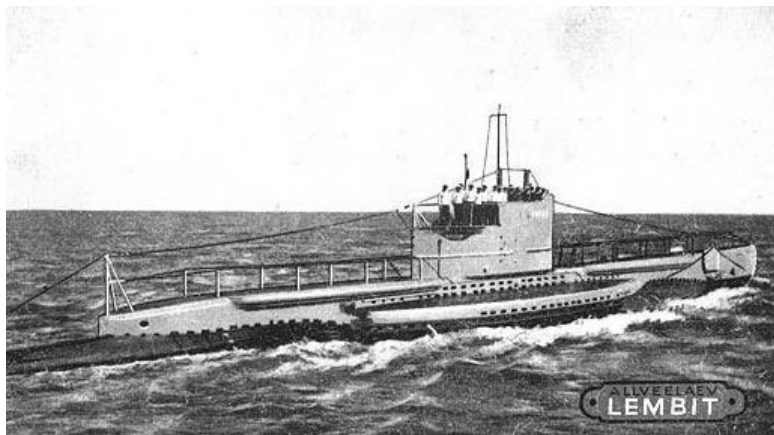
для удаления углекислого газа использовался содовый раствор, кроме того испорченный воздух перекачивался в баллоны и замещался кислородом, хранившимся в специальных баллонах.

Водоизмещение надводное, т	665,4
Водоизмещение подводное, т	853,4
Размерения максимальные, м	
длина	59,51
ширина	7,49
осадка	3,48
Запас плавучести, %	28
Вооружение торпедное	
количество аппаратов / калибр, мм	4 носовых/533
запас торпед	8 (10?)
Вооружение минное	
количество шахт	10
запас мин	20
Вооружение артиллерийское	
количество стволов-калибр, мм	1-40
боекомплект	1000
Скорость максимальная, уз	
надводная	13,7 (13,5?)
подводная	8,5

Дальность плавания, миль/скорость, уз	
надводная	2000/10 2600/9 3757/6,9
подводная	80/4 100/2,5 150/2
Количество дизелей x мощность, л.с.	2 x 600
Запас топлива, т	20 (макс. 40)
Количество электродвигателей x мощность, л.с.	2 x 395
Количество групп аккумуляторов/число элементов	2 /120
Продолжительность полной зарядки батарей, ч	8,3
Тип аккумуляторной батареи	EI
Глубина погружения, м	
рабочая	75 (70?)
предельная	90
Автономность, сут	20 (30?)
Время непрерывного пребывания под водой, ч	72
Численность экипажа в эстонском флоте, чел.	
офицеры	4
старшины	27
матросы	1
Численность экипажа в советском флоте, чел.	
офицеры	6
младшие командиры	15
краснофлотцы	16

Эстонский экипаж в подавляющем своем большинстве состоял из профессиональных военных и только одного матроса срочной службы-кока и был значительно меньше со-

ветского. За время службы под эстонским флагом «Лембит» только в 1939 году проводил учебные торпедные стрельбы, а постановка мин не отработывалась вообще. Лодка совершила три заграничных похода в Хельсинки и Ригу.



«Лембит» в море, 30-е годы
(из архива автора)

6 августа 1940 года Эстония была принята в состав СССР, а 19 августа на эстонских кораблях подняли советские военно-морские флаги и они вошли в состав Краснознаменного Балтийского флота. Однако обе лодки могла постичь и другая судьба – 24 февраля 1940 года Германия, испытывавшая острую нехватку лодок в ходе битвы за Атлантику, обратилась к эстонскому правительству с предложением о продаже

«Калева» и «Лембита», но оно было отклонено.

Экипаж «Лембита» встретил смену власти в стране настороженно или даже враждебно. Командир лодки Фердинанд Шмидехельм (немец по происхождению) покинул ее, сдав дела старшему офицеру Рихарду Кокку (29 июня 1941 года бывший командир «Лембита» был арестован НКВД и позднее расстрелян). В октябре в командование лодкой вступил 35-летний капитан-лейтенант Владимир Антонович Полещук. С 1924 года он был моряком торгового флота, а в 1935 стал подводником, окончил командирский класс УОПП (учебный отряд подводного плавания) в 1937 году. Во время советско-финской войны командовал «Щ-322». В советских источниках утверждалось, что он «умело и решительно атаковал и потопил вражеский транспорт водоизмещением 12 тыс. т.». На самом деле это был следовавший из Ленинграда нейтральный немецкий пароход «Райнбек» (2804 брт).

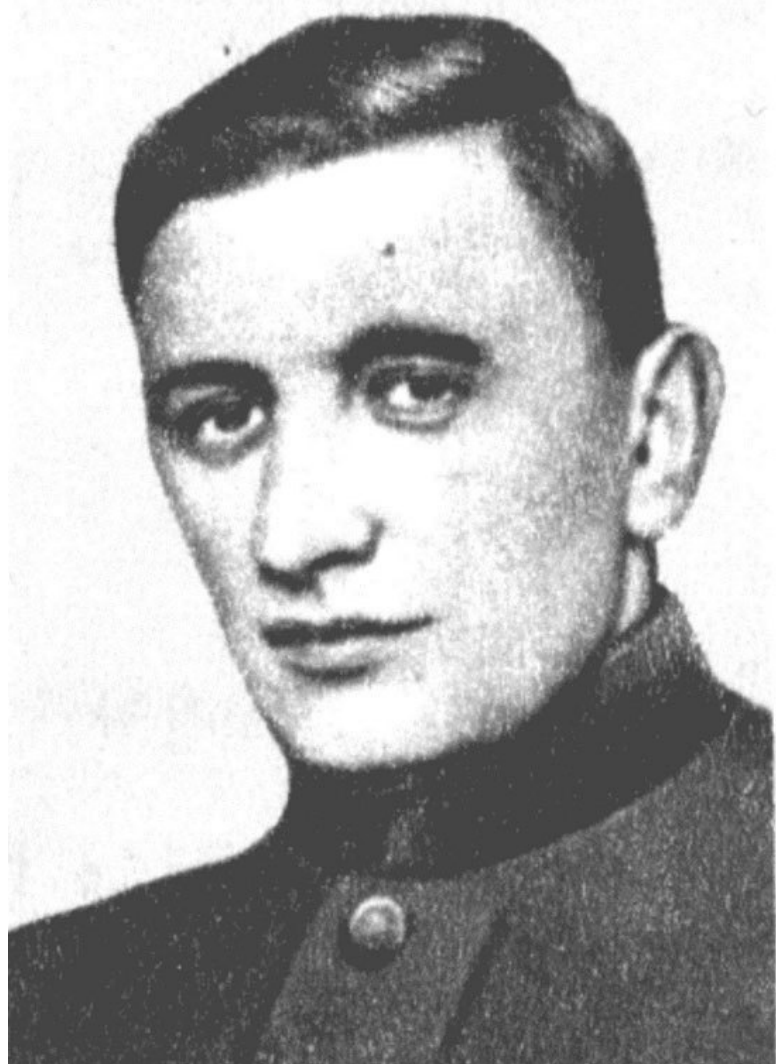
Из состава бывшего эстонского флота остались служить пять старшин групп: боцман, торпедистов, мотористов, электриков, трюмных. Всем им было присвоено мичманское звание, а в феврале 1941 года привели к присяге. Мичманы-эстонцы оказались замечательными воспитателями. Они составили тот костяк команды, вокруг которого налаживалась боевая и специальная подготовка прибывших для дальнейшей службы на «Лембит» краснофлотцев.

Штат экипажа «Лембита» в составе КБФ

Должность	Численность
Командиры (офицерский состав)	
Командир	1
Комиссар	1
Старпом	1
Командир БЧ-1-4 (штурманская-связи)	1
Командир БЧ-2-3 (артиллерийская-минно-торпедная)	1
Командир БЧ-5 (электромеханическая)	1
Младшие командиры/краснофлотцы	
Боцман	1
Командир отделения рулевых	1
Рулевой	1
Штурманский электрик	1
Старшина группы радистов	1
Радист	1
Командир отделения акустиков	1
Командир отделения СКС (шифровальщик)	1
Командир отделения комендоров	1
Старшина группы торпедистов	1

Командир отделения торпедистов	1
Торпедист	2
Старшина группы мотористов	1
Командир отделения мотористов	2
Моторист	4
Старшина группы электриков	1
Командир отделения электриков	1
Электрик	2
Старшина группы трюмных	1
Командир отделения трюмных	1
Трюмный	2
Санинструктор	1
Кок	1
Строевой краснофлотец	1

Эстонский командир лодки передал Полещуку только список на двух страницах забортных отверстий, подлежащих закрытию при погружении-другая документация отсутствовала. Офицеры лодки наладили организацию службы с соответствии с уставами советского флота, составили таблицу боевых постов и командных пунктов, написали боевые надводные и подводные расписания, выработали инструкции по обязанностям на боевых постах, составили расписания повседневной службы. Велось освоение новой для советских подводников иностранной техники, проводились боевые учения.



В.А. Полещук
(из архива автора)

«Лембит» считался кораблем второго ранга и был включен в состав второй бригады ПЛ КБФ. Ее оценивали как вполне современную лодку с мощным вооружением, но в то же время указывалось на ее малые надводные скорость и дальность плавания, малую глубину погружения. Из всего этого можно согласиться только с малой надводной дальностью плавания по сравнению с аналогичными отечественными лодками, но при этом следует учесть, что ПЛ типа «Лембит» предназначались для боевых действий в Финском заливе и прилегающих районах восточной Балтики. Скорость же надводного хода и глубина погружения незначительно отличались от ПЛ советской постройки.

В начале 1941 года «Калев» и «Лембит» перешли для базирования в Либаву (Лиепая), где вошли в состав 3 дивизиона 1 бригады подводных лодок КБФ. Для них из Таллина доставили 10 практических и 80 боевых мин БГЛ. Уже в первый день войны «Лембит» покинул базу, где осталось большое количество этих мин. 23 июня подводная лодка прибыла в Виндаву (Вентспилс), 25-перешла в Усть-Двинск, 27-в Кувайсте, 1 июля субмарина была уже в Палдиски. 5 июля «Лембит» прибыл в Кронштадт, где до конца месяца проходил докование. 3 августа лодка переходит в Таллин, где приняла мины и 10 августа вышла в свой первый боевой поход.

Цель похода – постановка мин в районе мыса Аркона. До меридиана мыса Ристна лодка эскортировалась пятью базовыми тральщиками и четырьмя сторожевыми катерами, а далее самостоятельно. Утром 15 августа во время шторма вышла из строя система гидравлики и только через три часа экипаж частично ввел ее в строй. Причиной неполадки было повреждение трубопровода привода носовых горизонтальных рулей, проходивший в надстройке вне прочного корпуса. Поврежденный трубопровод отключили и использовать носовые рули стало невозможным.

Эти рули в надводном положении обычно зафиксированы в вертикальном положении, но теперь свободно болтались вверх-вниз, сотрясая ударами носовую часть лодки. В подводном же положении открылась сильная течь через ослабленные в этом районе заклепки прочного корпуса. Экипажу удалось устранить течь и, несмотря на штормовую погоду, зафиксировать стальным тросом носовые горизонтальные рули в поднятом положении.

Утром 17 августа лодка прибыла на заданную позицию и в 18.02–19.50 в подводном положении выставила минное заграждение (5 банок по 4 мины, интервал между банками 8,6–11,5 кабельтов, минный интервал 60 м, углубление 2,5 м) в 13,5–15 милях севернее мыса Аркона. Вечером «Лембит» начал возвращение в базу, так как не имел возможности уверенно выходить в торпедные атаки, используя только кормовые горизонтальные рули. Днем 21 августа в устье Финского

залива лодку встретили 5 БТЩ и 4 СКА и вечером она пришла в Минную гавань Таллина.

Минное заграждение было выставлено в стороне от судоходного фарватера и, скорее всего, не привело к потерям противника. Советские источники утверждали, что на этих минах подорвались учебное судно «Дойчланд», железнодорожный паром и транспорт, однако подтверждений этому нет.

Схема Финского залива

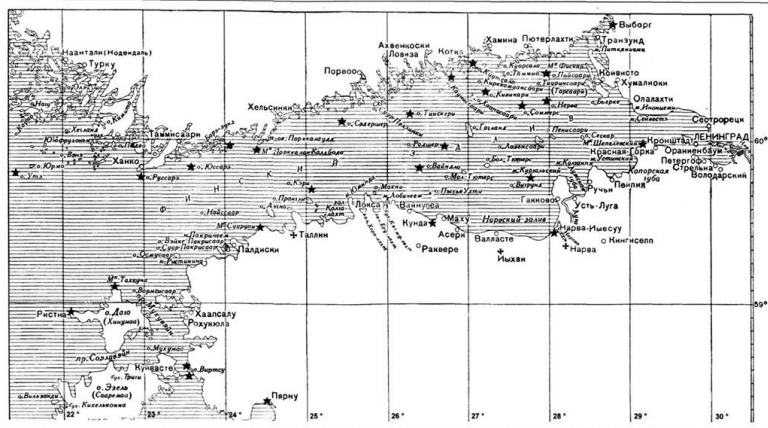


Схема Финского залива
(из архива автора)

28 августа «Лембит» в составе отряда главных сил начал переход в Кронштадт и вечером следующего дня благопо-

лучно его достиг (из 7 ПЛ, участвовавших в переходе, погибли две). Здесь на Морском заводе был выполнен ремонт ряда механизмов. 23 сентября вражеская авиация начала массированные налеты на Кронштадт, в отражении которых принимал участие и «Лембит», используя 40-мм орудие.

А.М. Матиясеви́ч вспоминал: «бомбы...падали вблизи лодки; взрываясь, поднимали столбы грязи и воды. Корпус лодки содрогался и временами качался от взрывной волны. Лодка покрылась слоем ила и песка. Мы тоже были все в грязи.»

Во избежание потерь, Военный совет флота приказал вывести лодки на открытый рейд у Толбухина маяка. На «Лембите» прервали ремонт и после пополнения запасов перешли в заданную точку. Семь суток – ночью над водой, днем – под водой провела здесь лодка. Перед выходом из Кронштадта поступил приказ командования бригады ПЛ о списании с лодки нескольких моряков, включая всех эстонцев, для направления их на другие лодки. Причины списания мичманов-эстонцев и их дальнейшая судьба стали поводом для различных спекуляций в послеперестроичных средствах массовой информации, в первую очередь эстонских. А вот что писал в своих мемуарах А.М. Матиясеви́ч:

«... следует сказать, что группа моряков-эстонцев с подводных лодок «Лембит» и «Калев» не успела выехать из Ленинграда до его окружения. Позже они были отправлены самолетом в тыл на специальные курсы и затем вошли в состав

национальной эстонской части Красной Армии, участвовали в боях за освобождение своей родной Эстонии от фашистских захватчиков.

Особо отличился в боях Эдуард Михайлович Аартее (бывший старшина группы торпедистов – прим. автора). Он командовал партизанским отрядом в тылу врага. В 1943 году Аартее вступил в члены ВКП(б). За смелые боевые действия он был награжден орденом Ленина, орденами Отечественной войны I и II степеней, медалью «Партизан Отечественной войны» I степени и другими медалями. По окончании войны Аартее демобилизовался в звании старшего лейтенанта. Будучи отличным спортсменом, стал председателем Таллинского комитета физкультуры и спорта, затем много лет работал начальником цеха Таллинского рыбокомбината. В июне 1963 года после тяжелой болезни Э.М. Аартее умер в Таллине.

На сухопутном фронте отличился также Тойво Бернгардович Сумера (старшина группы электриков – прим. автора). Еще до выезда из Ленинграда во время работ в Угольной гавани порта он был ранен осколком фашистского снаряда. После излечения в мае сорок второго года он был направлен в эстонскую национальную часть, участвовал в освобождении от фашистов Таллина, вступил в члены партии. Из армии демобилизовался в звании старшего лейтенанта и стал работать в военном отделе ЦК КПЭ. Затем до ухода на пенсию работал на руководящих хозяйственных должностях в

Таллине.»

4 (по другим данным – 6) октября лодка пришла в Ленинград, где поступила в распоряжение начальника укрепленного района. Из членов экипажа был сформирован стрелковый взвод для участия в уличных боях в случае прорыва противника в город. 14 октября В.А. Полещук, который с конца августа занимал также должность командира дивизиона ПЛ, передал командование старпому Матияевичу.



А.М. Матиясевич, 1943 год
(из архива автора)

Алексей Михайлович Матиясевич родился 17 сентября 1905 года в городе Смоленске. Член ВКП(б) с 1942 года. В 1921-22 годах работал матросом на пароходе «Амстердам» Сибирского округа путей сообщения. В 1927 году окончил Киевский водный техникум, а в 1931 году – Ленинградский морской техникум водных путей сообщения.

В 1931–1934 годах плавал помощником, старшим помощником капитана и капитаном на судах Дальневосточного, а в 1934–1940 годах – Балтийского морских пароходств. В апреле—июле 1934 года был старшим инженером отдела эксплуатации Народного комиссариата морского флота. В июле-октябре 1936 года Алексей Матиясевич участвовал в экспедиции особого назначения, возглавляемой академиком О.Ю. Шмидтом, по переводу эскадренных миноносцев «Сталин» и «Войков» из Кронштадта во Владивосток Северным морским путём. За успешное выполнение правительственного задания 25 февраля 1937 года А.М. Матиясевич награждён орденом «Знак Почёта».

В мае-июле 1940 года капитан-орденоносец участвовал в приёмке и переводе закупленных в Голландии судов из Роттердама в Ленинград, по маршруту, проходящему через зоны воюющих государств, в этом пути караван судов подвергался обстрелу и бомбардировке самолётами.

В Военно-Морском флоте с ноября 1940 года. В 1941 году окончил Высшие специальные курсы командного состава подводного плавания Краснознамённого учебного отряда подводного плавания (КУОПП) имени С.М. Кирова. С июля по октябрь 1941 года А.М. Матиясевич – помощник командира «Лембита».

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.