



International Naval Journal

Has been issued since 2013.
ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596
2016. Vol.(10). Is. 2. Issued 4 times a year

EDITORIAL BOARD

Mitiukov Nicholas – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation (Editor in Chief)

Anca Alejandro – Ministry of Defence of Spain, Spain

Crawford Kent – Gunnery Fire Control Group, USA

Freivogel Zvonimir – German Society for the Maritime and Naval History, Germany

Katorin Yuri – Admiral Makarov State University of Maritime and Inland Shipping, Saint-Petersburg, Russian Federation

Kurochkin Dmitrii – Company "Northern Design Bureau", Russian Federation

Mamadaliyev Anvar – International Network Center for Fundamental and Applied Research, Sochi, Russian Federation

Menjkovsky Vaycheslav – Belarus State University, Minsk, Belarus

Rozhkov Andrei – Independent researcher, Zhlobin, Belarus

Journal is indexed by: **Cross Ref** (USA), **DOAJ** (Sweden), **Electronic scientific library** (Russian Federation), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Spain), **OAJI** (Russian Federation).

All manuscripts are peer reviewed by experts in the respective field. Authors of the manuscripts bear responsibility for their content, credibility and reliability.

Editorial board doesn't expect the manuscripts' authors to always agree with its opinion.

Postal Address: 26/2 Konstitucii, Office 6
354000 Sochi, Russian Federation

Website: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

Founder and Editor: Academic Publishing
House *Researcher*

Passed for printing 10.06.16.
Format 21 × 29,7/4.

Headset Georgia.
Ych. Izd. I. 4,5. Ysl. pech. I. 4,2.

Order № INJ-10.

© International Naval Journal, 2016

International Naval Journal

2016

№

2



International Naval Journal

International Naval Journal

2016

№ 2

Издается с 2013 г.

ISSN 2411-3204, E-ISSN 2413-7596

2016. № 10 (2). Выходит 4 раза в год.

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ

Митюков Николай – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация (Главный редактор)

Анка Алехандро – Институт военно-морской истории, Испания

Каторин Юрий – Санкт-Петербургский национальный университет информационных технологий, механики и оптики, Санкт-Петербург, Российская Федерация

Крауфорд Кент – Группа управления артиллерийским огнем, США

Куручкин Дмитрий – ОАО "Северное проектно-конструкторское бюро", Российская Федерация

Мамадалиев Анвар – Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Сочи, Российская Федерация

Меньковский Вячеслав – Белорусский государственный университет, Минск, Беларусь

Рожков Андрей – независимый исследователь, Жлобин, Беларусь

Фрифогель Звономир – Немецкое общество по морской и военно-морской истории, Германия

Журнал индексируется в: **Cross Ref** (США), **DOAJ** (Швеция), **Electronic scientific library** (Российская Федерация), **MIAR** – Information Matrix for the Analysis of Journals (Испания), **ОАИ** (Российская Федерация).

Статьи, поступившие в редакцию, рецензируются. За достоверность сведений, изложенных в статьях, ответственность несут авторы публикаций.

Мнение редакции может не совпадать с мнением авторов материалов.

Адрес редакции: 354000, Россия, г. Сочи,
ул. Конституции, д. 26/2, оф. 6
Сайт журнала: <http://ejournal37.com/>
E-mail: sochi003@rambler.ru

Подписано в печать 10.06.16.
Формат 21 × 29,7/4.

Учредитель и издатель: ООО "Научный из-
дательский дом "Исследователь"
Academic Publishing House *Researcher*

Гарнитура Georgia.
Уч.-изд. л. 4,5. Усл. печ. л. 4,2.
Заказ № INJ-10.

© International Naval Journal, 2016

CONTENTS

Commentary

- To the article «Sail-ship "Juan Sebastián de Elcano"»**
Antonio G. Erce Lizarraga 58

Articles and Statements

- Floating Bombs
Yuri F. Katorin 61
- «Competitor's» Incident**
Nicholas W. Mitiukov 68
- Alfred Von Tirpitz and Construction of the Navy
in the German Empire in 1865-1916
Lesya L. Goncharenko, Tatyana S. Altyntsevaya 74
- Finnish Ladoga Flotilla on «Winter» War (November 1939 – March 1940)**
Roman V. Lapshin 83
- Nuclear Intelligence Gathering Ship "Ural" (Project 1941)**
Alexander F. Mitrofanov 115

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 58-60, 2016

www.ejournal37.com



Commentary

To the article «Sail-ship "Juan Sebastián de Elcano"»

Antonio G. Erce Lizarraga

Naval museum San Fernando, Cádiz, Spain
Capitan de Corbeta (ret.)

«International Naval Journal» в № 3 2015 опубликовал статью А.Ф. Митрофанова «Парусник "Juan Sebastián de Elcano"». Хотелось бы указать на орфографическую ошибку в названии: не «**Juan Sebastián de Elcano**», а «**Juan Sebastián de Elcano**». И пользуясь случаем хотелось бы отметить, что сегодня 5 марта парусник с гардемаринами на борту снова ушел в дальнее плавание. Высылаю несколько сделанных мною фотографий.







References:

Mitrofanov A.F. Sail-ship "Juan Sebastián de Elcano" // International Naval Journal. 2015. № 3. P. 158–166.

К статье «Парусник "Juan Sebastian de Elcano"»

Антонио Х. Эрсе Лисаррага

Военно-морской музей Сан-Фернандо, Кадис, Испания
Капитан 3 ранга (в отст.)

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 61-67, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.61
www.ejournal37.com



Articles and Statements

UDC 78.09.09

Floating Bombs

Yuri F. Katorin

State university of the sea and river fleet of the name of the Admiral S.O. Makarov,
Russian Federation
198035, Saint Petersburg, Dvinskaya street, 5/7
Dr. (Military), Professor
E-mail: katorin@mail.ru

Abstract

In this article one of the episodes of the siege of Antwerp is described, by duke of Parma in 1585–1586 the years during the Dutch fighting for independence (1568–1648) – of application by those precipitated of fire ships for the purpose of the destruction of the pontoon bridge, which partitioned Shelda river and which made impossible the supply of garrison and population of city, is given the description of the device of fire ships, and also damage substituted by them to Spaniards, is analyzed the influence of this event on the outcome of Gravelin battle, occurred 8 August 1588 of year.

Keywords: fire ship, Invincible Armada, siege of Antwerp, duke Parma, Dutch Fighting for Independence (1568–1648), Gravelin battle, mine with the clockwork.

Введение

Пожалуй, самый известный прецедент, в котором брандеры серьезно повлияли на исход боя, произошел 8 августа 1588 года – это было легендарное Гравелинское сражение, в котором британский флот наголову разгромил считавшуюся непобедимой Великую армаду. Армада была собрана Испанией для вторжения в Британию, но британцы нашли слабое место массивного флота – его неповоротливость и пробелы в организации. В итоге к финальному сражению при Гравелине английские пираты и легкие флотилии порядком «понадкусывали» плавучее чудовище. А в ночь перед битвой Чарльз Говард, граф Ноттингемский (Charles Howard, 1st Earl of Nottingham; 1536–1624), главнокомандующий британского флота, приказал начинить восемь потрепанных в боях кораблей смолой, порохом, соломой и хворостом, поджечь и вслепую отправить в сторону сгрудившихся в кучу испанцев. Физического ущерба брандеры принесли немного, но вызвали страшную панику: чтобы избежать столкновения с пылающими кораблями, испанцы рубили якоря (их просто не успевали поднять), многие корабли пострадали от столкновений.

Панику среди испанских капитанов можно объяснить тем, что они приняли обыкновенные брандеры, груженные хворостом, смолой и соломой, за начиненные порохом «адские машины», с которыми они уже встречались во время войны в Нидерландах. Испанцы слы-

шали, что итальянский инженер Федерико Джамбелли, якобы разрабатывал подобные «плавающие мины» для английского флота.

Материалы и методы

В ходе анализа источников и литературы, а также в выводах, являющихся итогом исследования, автор, используя метод историко-сравнительного анализа, стремится к научной объективности, непременным условием которой выступает фундаментальный методологический принцип историзма. Материалами для исследования послужила российская и зарубежная специализированная историография и справочная литература. В методологии широко применен историко-описательный метод.

Предыстория вопроса

С появлением взрывчатых веществ, их разрушительное действие нашло самое широкое применение в военном деле. На суше они, вначале, использовались при штурме крепостей. Например, в 1552 году Казань была осаждена Иваном Грозным и отрезана от источников воды, ибо реку Казанку отвели от города. Между тем татары не подавали никаких признаков того, что они сколько-нибудь страдают от жажды. От пленных выпытали, что имеется скрытый подземный ключ, а к нему тайный ход, здесь жители и берут воду. Царь, по совету наемного немецкого инженера* (розыска, как говорили тогда), приказал подвести под тайник подкоп, заложить 11 восьмипудовых бочек с порохом (около 1,5 т) и взорвать его [1, 2].

4 сентября 1552 года взрыв был произведен. О его последствиях знаменитый русский историк Соловьев писал так: «Тайник взлетел на воздух вместе с казанцами, шедшими за водой, поднялась на воздух часть стены, и множество жителей города было перебито камнями и бревнами, падающими с огромной высоты» [3].



Диорама «Штурм Казани» (фрагмент)

* В документах того времени, описывающих осадные работы, не раз упоминалось словосочетание «немчин розмысл». Отдельные историки полагают, что это имя конкретного немецкого специалиста Немчина Розмысла. Это утверждение сомнительно.

Через некоторое время под руководством того же немца были сделаны еще два подкопа под стены. Успешные взрывы были произведены 1 октября, войска пошли на штурм, через образовавшиеся бреши, и Казань была взята. Каковы были заряды и каково разрушение – не указано, сказано лишь, что камни, люди, бревна летели на воздух [1]. Эту сцену, выполненную с соблюдением почти всех деталей и участием тысяч миниатюрных фигурок, можно увидеть на превосходном макете, установленном в музее Артиллерии Инженерных войск и Войск связи Санкт-Петербурга.

Применение взрывчатых веществ в полевом сражении было крайне затруднено, ибо порох давал более-менее сильный взрыв только тогда, когда был в достаточно большом количестве, а с тяжелыми бочками очень трудно обращаться. Совсем другое дело, когда война шла на море: ибо пороха на судно загрузить можно было очень и очень много. Поэтому, когда из корабля намеренно делали плавучую мину, то наступали очень серьезные последствия.

Обсуждение

В 1585 году испанский наместник Нидерландов Алессандро Фарнезе (Alessandro Farnese; 1545—1592; герцог Пармский) осадил Антверпен. Чтобы отрезать сообщение города с морем, он решил построить через реку Шельда мост. Задача была очень непростая, ибо ширина реки в этом месте составляла 2200 м, а максимальная глубина 22 м. Однако под руководством двух опытных итальянских инженеров, Батиста Плато и Проперцио Барочно, менее чем в годичный срок был построен деревянный мост [4].

Его смонтировали на понтонах и укрепили прочными деревянными блокгаузами, оснащенными мощной артиллерией и пуленепробиваемыми брустверами для стрелков. Построенный мост представлял собой шедевр инженерной техники, имея в длину около 730 метров, он был подкреплён фортами с обоих берегов. В городе, лишенном снабжения с моря, возникла угроза голода. Голландцы несколько раз пытались поджечь мост, спуская на него по течению реки горящие плоты и мелкие суда, но брандеры легко перехватывались испанцами. Вместе с тем, в Антверпене тоже был искусный итальянский инженер Федерико Джамбелли (Frederic Zambelli, Gianibelli), родом из Мантуи. Любопытно, что он за несколько лет перед тем предлагал свои услуги испанцам, но просимый гонорар показался королю чрезмерным и ему было отказано. Тогда обиженный искатель приключений, из принципа, поступил на службу к восставшим голландцам [4].

Для прорыва блокады Джамбелли предложил построить два «адских брандера», для чего использовать самые большие суда – «Удачу» в 70 т. и «Надежду» в 80 т. – из имеющихся в распоряжении горожан. На каждом из них устроили прочный, со стенами и сводами в шесть футов (183 см) толщиной каменный погреб. В эти погреба было заложено по 7000 английских фунтов (3500 кг) черного пороха, а поверх и по сторонам этих своеобразных крыйт-камер навалены булыжники, старые цепи, железный лом, бревна, были использованы даже старые надгробия. Над основной палубой сделали легкую надстройку, загруженную щепой, дровами, смоляной паклей, чтобы придать судам вид обычных брандеров [5].



Герцог Пармский Алессандро Фарнезе (слева), атака испанского моста брандерами (справа)

Сооружение на судах этих своего рода блокаузов, говорит о том, что Джаамбелли был действительно знаток своего дела: поскольку черный порох, представляющий собой механическую смесь трех веществ, а не их химическое соединение, не обращается в газ мгновенно, а горит с поверхности каждого зерна, причем скорость горения прямо пропорциональна давлению. Таким образом, действие пороха тем эффективнее, чем прочнее оболочка заряда. Поэтому, если бы голландцы просто положили порох в трюм брандера, или ограничились простым деревянным коробом, то получили бы сравнительно ничтожный эффект [5].

Для производства взрыва на «Удаче» из погреба был выведен длинный фитиль, а на «Надежде» в самом погребе был помещен своеобразный часовой механизм (именно после этого случая и появилось название «адская машинка»), для изготовления которого Джаамбелли пожертвовал собственный будильник. Однако будильник вместо того, чтобы звонить, приводил в действие запальный механизм из кремней и огнив, окруженных пороховой мякотью. Учитывая, какой редкостью были по тем временам даже простые карманные часы, можно только удивиться такой расточительности инженера. Но эта жертва оказалась не напрасной [5].

Результаты

В ночь на 4 апреля 1585 года, вниз по течению Шельды было пущено тридцать обыкновенных горящих брандеров, а с ними и два «адских», которые внешне отличались от остальных только большими размерами. Для отражения столь массивной атаки на мосту собралось множество солдат во главе с самим герцогом Парма. Все более легкие брандеры были успешно перехвачены и либо отбуксированы к берегу, либо потоплены. Более массивные и прочные «Надежда» и «Удача», не смотря на все усилия испанцев, достигли моста, под которым и застряли. Их начали спешно тушить, при этом на «Удаче» заметили горящий фитиль, который тотчас уничтожили. Однако присутствие часового механизма на «Надежде» обнаружено не было. Вскоре раздался действительно адский взрыв, который, по воспоминаниям современников, был слышен по всей Западной Фландрии, т.е. километров на 80 [6].

Последствия его были поистине ужасны: мост разрушен на протяжении 700 м, более 800 испанцев убито, несколько тысяч ранено падающими сверху булыжниками, обломками камня, железа и дерева. Даже сам герцог Парма был тяжело контужен бревном. Поднятая взрывом, 10-метровая придонная волна перекинулась через береговые дамбы и затопила прилегающие поля и луга [6].

Впрочем, смелый и энергичный герцог даже после такого коварного удара не пал духом. Немного отлежавшись, он привел в порядок свою армию, вновь восстановил мост, и Антверпен был все-таки вынужден сдаться. После капитуляции города Джаамбелли отправился в Англию, где служил короне с 1585 до 1602 годы, что и стало причиной распространения слухов об оснащении английского флота «адскими брандерами». Скончался он в Лондоне, но дата его смерти неизвестна [7].

Правда, перед этим защитники построили корабль «Фен де ла Герр» («Fin de la guerre» – «Конец войны») – огромную плавучую платформу с мощным казематом в центре, укомплектованном большим количеством пушек и мушкетов. Согласно некоторым источникам, корабль был защищен толстой железной броней. Защитники города возлагали большие надежды на строительство этого монстра, для снятия осады. Именно эти надежды и побудили дать ему такое имя. Когда корабль ввели в строй, оказалось, что он слишком тяжел для неглубоких водных путей. В первый же выход судно село на мель, и его миссия с треском провалилась [8].

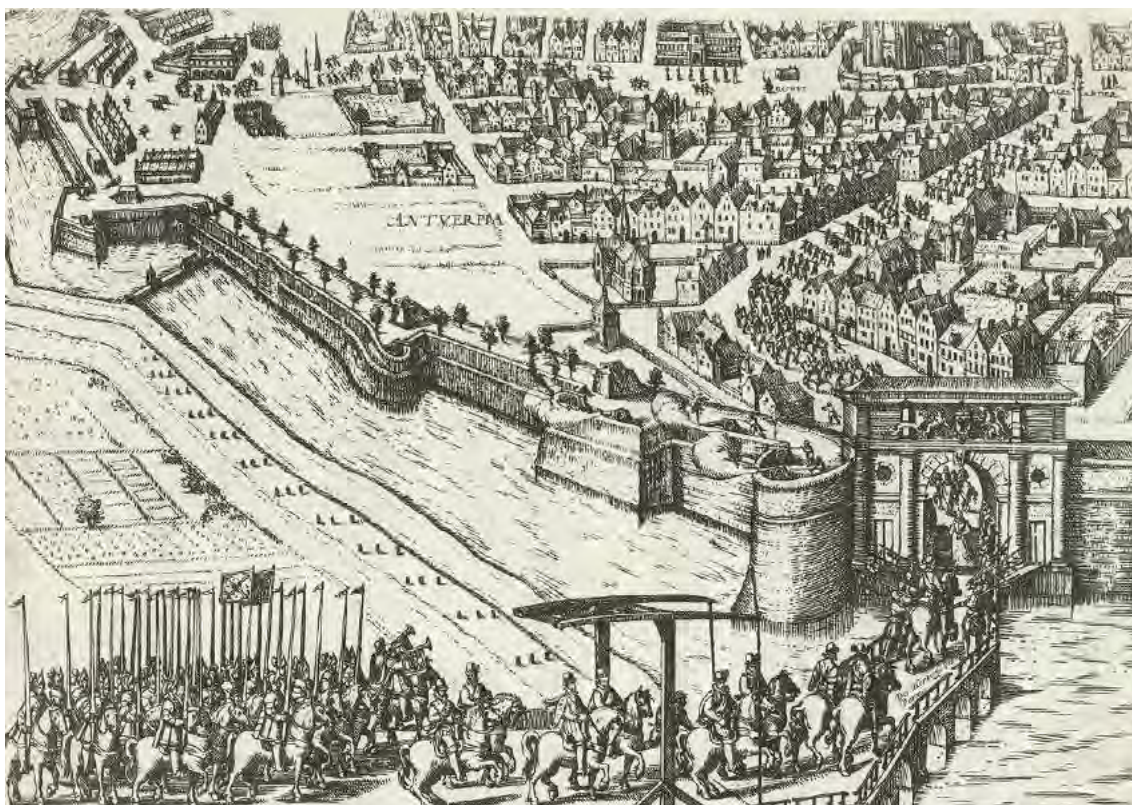
Тем не менее, осада Антверпена продолжалась в течение 13 месяцев и стала одной из самых знаменитых в военной истории. 17 августа 1585 года самый богатый город Европы капитулировал. За год до этого был убит главный противник Фарнезе — Вильгельм Оранский (Willem Hendrik, Prins van Oranje; 1650–1702), что, очевидно, имеет прямое отношение к успешному исходу осады, тем более что Вильгельм нигде не сумел проявить свои полководческие дарования [8].



Взрыв «Надежды» (гравюра XVIII века)



Плавучий форт «Fin de la guerre»



Вступление войск герцога Алессандро Фарнезе в Антверпен

Заключение

В военную историю упомянутый взрыв вошел не только потому, что принес огромный ущерб противнику. Кроме упомянутых прямых последствий, он имел еще несравненно более важные последствия косвенные: команды испанских военных судов в каждом брандере стали видеть «адский» и впадали в панику. В 1587 году король Филипп II снарядил «Непобедимую армаду» из 130 кораблей, вооруженных 2431 орудием, и множества гребных судов, посадил на них 19.197 человек десантных войск и отправил завоевывать Англию. Однако десант не удался, и испанцы отошли к берегам Фландрии на соединение с герцогом Парма. В воскресенье, 31 июля 1588 года, испанский флот стоял, расцвеченный флагами, на открытом рейде у Кале. В ночь с юга показались горящие английские брандеры, пущенные по ветру [9].

На «Армаде» началась невообразимая паника, суда рубили якорные канаты, ставили паруса, сваливались между собой и бежали по ветру вдоль фландрского побережья на север, не обращая внимания на команды и сигналы адмирала. Плавание в этом районе очень затруднено из-за обилия мелей, на которых многие суда и погибли. Ни один брандер цели не достиг, ни одно судно не пострадало от огня, всех незваных пришельцев раскидало по берегу, где они тихо догорели без всяких взрывов. С флагмана раздался орудийный сигнал: всем встать на якорь. Несколько ближайших кораблей замерли возле флагмана, но, когда занялась заря нового дня, 8 августа, командующий напрасно искал глазами свой флот: корабли рассеялись от Кале до Гравлина.

Брандеры англичан хотя и не подожгли ни одного «испанца», но безнадежно разбили строй Армады и разом лишили ее семидесяти станowych якорей... Это было началом окончательной гибели «Армады», из которой, в конечном счете, на родину вернулись лишь 21 большой и 21 малый корабль [9].

Примечания:

1. Жеребов Д.К., Майков Е.И. Русское военно-инженерное искусство в XVI—XVII вв. // Из истории русского военно-инженерного искусства. М., 1952.

2. Зимин А.А. Участник взятия Казани 1552 г. литвин Розмысл Петров // Вопросы военной истории России XVIII и первой половины XIX в. М.: Наука, 1969. С. 273—278.

3. *Соловьев С.М.* История России с древнейших времен. Том 6. 2-е изд, СПб., 1896.
4. *Parker G.* The Dutch revolt. 2-nd ed. London: Penguin books, 1990.
5. *Боярский А.Г.* Морское минное оружие: история создания и боевого применения до 1877 г. Эволюция за рубежом и в Российской империи идей, конструкций и тактики боевого применения морских мин от истоков до 1877 года. СПб.: Издательство: Санкт-Петербург, 2014. 283 с.
6. *Thurston R.H.* The Earliest Iron-Clad // *Cassier's Magazine*. 1891, Vol. 6. P. 312–314.
7. *Каторин Ю.Ф.* Уникальная и парадоксальная военная техника. Книга 1. СПб.: «Полигон», 2006.
8. *Israel Jonathan I.* The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477–1806. Oxford: Clarendon Press, 1998.
9. *Стеню П.* Сокровища Непобедимой армады. М.: Мысль, 1979.

References:

1. *Zherebov D.K., Majkov E.I.* Russkoe voenno-inzhenernoe iskusstvo v XVI—XVII vv. // *Iz istorii russkogo voenno-inzhenernogo iskusstva*. M., 1952.
2. *Zimin A.A.* Uchastnik vzjatija Kazani 1552 g. litvin Rozmysl Petrov // *Voprosy voennoj istorii Rossii XVIII i pervoj poloviny XIX v.* M.: Nauka, 1969. S. 273–278.
3. *Solov'ev S.M.* Istorija Rossii s drevnejshih времен. Том 6. 2-е изд, СПб., 1896.
4. *Parker G.* The Dutch revolt. 2-nd ed. London: Penguin books, 1990.
5. *Bojarskij A.G.* Morskoe minnoe oruzhie: istorija sozdanija i boevogo primenenija do 1877 g. Jevoljucija za rubezhom i v Rossijskoj imperii idej, konstrukcij i taktiki boevogo primeneni-ja morskij min ot istokov do 1877 goda. SPb.: Izdatel'stvo: Sankt-Peterburg, 2014. 283 s.
6. *Thurston R.H.* The Earliest Iron-Clad // *Cassier's Magazine*. 1891, Vol. 6. P. 312–314.
7. *Katorin Ju.F.* Unikal'naja i paradoksal'naja voennaja tehnika. Kniga 1. SPb.: «Poligon», 2006.
8. *Israel Jonathan I.* The Dutch Republic. Its Rise, Greatness, and Fall 1477–1806. Oxford: Clarendon Press, 1998.
9. *Stenju R.* Sokrovishha Nepobedimoj armady. M.: Mysl', 1979.

УДК 78.09.09

Плавучие бомбы

Юрий Федорович Каторин

Государственный университет морского и речного флота имени адмирала С.О. Макарова,
Российская Федерация
198035, Санкт-Петербург, ул. Двинская, 5/7
Доктор военных наук, профессор
E-mail: katorin@mail.ru

Аннотация. В данной статье описывается один из эпизодов осады Антверпена, герцогом Пармским в 1585–1586 годах во время голландской войны за Независимость (1568–1648) – применения осажденными брандеров с целью разрушения понтонного моста, перегородившего реку Шельда и сделавшего невозможным снабжение гарнизона и населения города, приводится описание устройства брандеров, а также ущерб нанесенный ими испанцам, анализируется влияние этого события на исход Гравелинского сражения, произошедшего 8 августа 1588 года.

Ключевые слова: брандер, Великая Армада, осада Антверпена, герцог Пармский, война за Независимость Нидерландов (1568–1648), Гравелинское сражение, мина с часовым механизмом.

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 68-73, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.68
www.ejournal37.com



UDC 94(460).085

«Competitor's» Incident

Nicholas W. Mitiukov

International Network Center of Fundamental and Applied Research, Russian Federation
Head of the Laboratory of Military Studies
Associate Professor
E-mail: nico02@mail.ru

Abstract

On the basis of the American, Spanish and Cuban materials there was a reconstruction the **incident with the schooner «Competitor», and possible harmonization** of contradictions sources. It is shown that indecision of **gunboats «Mensajera's» command given the opportunity to hold** a greater number of smugglers. A hesitant Spanish politicians – to pressure on the part of the US trial. All this eventually led to the victory of anti-Spanish forces in the United States.

Keywords: Spain, United States, Cuban war, insurgency, navy, gunboat.

Введение

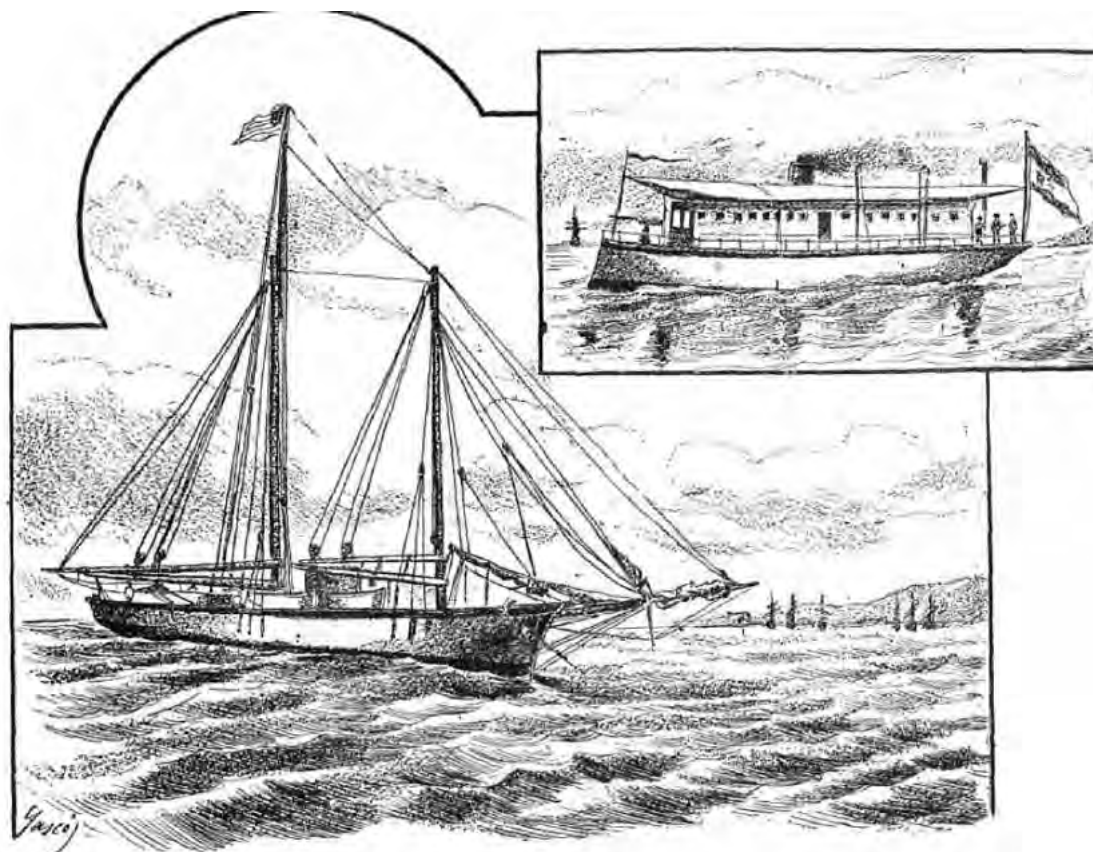
Инцидент со шхуной «Competitor» сыграл заметную роль в истории инсургенции на Кубе. Он послужил своеобразным водоразделом между происпанской позицией США до инцидента и явной антииспанской после. Вероятно, что немаловажную роль в смене общественного мнения и организации антииспанской истерии в американской прессе могла играть неуверенность в своих поступках испанской кубинской администрации.

Захват «Competitor»

В конце апреля испанцы получили информацию, что на северном побережье Кубы, в районе провинции Пинар дель Рио, инсургенты предпримут очередную операцию по переброске оружия и живой силы. К сожалению, информаторы не могли указать точного времени и места прибытия контрабанды. В связи с этим командиру канонерской лодки «Mensajera» мичману Бутрону (Butron) была поставлена задача патрулировать в почти 100-мильной полосе побережья между Кайо Жулиа (Cayo Julia) и Моррильо (Morrillo). Во второй половине дня 25 апреля у мыса Пунта Берракос (Punta Berracos), неподалеку от Сан Каэтано (San Cayetano), сигнальщики заметили подозрительное судно, которое пыталось доставить на берег какой-то груз [1].

Незадолго до того, весной 1896 г., после неудачного рейса на шхуне «Perla», кубинские инсургенты под руководством полевого командира, так называемого «полковника Монсона» (Monzón) более основательно взялись за подготовку следующей экспедиции. В качестве судна доставки была выбрана 70-тонная шхуна «Competitor», которая прошла ремонт под руководством его капитана Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde). Покинув Ки-Уэст, после небольшой остановки у Кайя Сабле (Cayo Sable), судно направилось к берегам Кубы. На борту шхуны

находилось около полусотни человек, 75 винтовок и 24 тысячи патронов. «Competitor» достиг Кубы у побережья Вуэльта Абахо (Vuelta Abajo) и начал поиск удобного места для разгрузки. Именно в это время со шхуны заметили испанскую канонерку «Mensajera», не придав ей особого значения. Однако, когда у мыса Пунта Берракос (Punta Berracos) испанцы начали перехват шхуны, пассажиры поняли, что это неприятель. К несчастью инсургентов, испанцы были вооружены автоматической пушкой. Понимая, что шхуне не уйти, пассажиры бросились к шлюпкам. Те, кто не поместился, попытались достичь берега вплавь [2].



Шхуна «Competitor» и канонерская лодка «Mensajera», захватившая шхуну (репродукция [8])

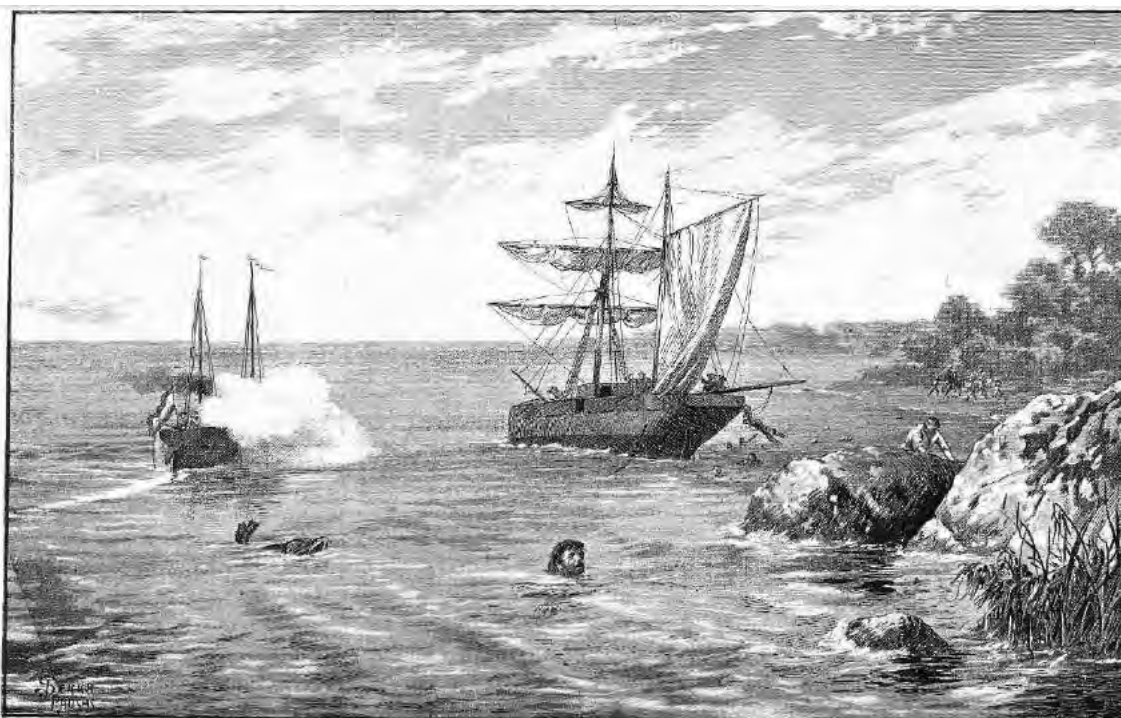
Сравнивая эти две точки зрения можно сделать вывод, что у инсургентов просто не выдержали нервы. Если бы они не начали экстренно покидать шхуну, испанцы, может быть, и не заинтересовались бы ей. Но с другой стороны, в ходе этой экстренной эвакуации, большинство инсургентов смогло достичь земли и впоследствии влиться в армию Антонио Масео. Желая пресечь эвакуацию, «Mensajera» открыла огонь из своей автоматической пушки. Понятно, что ответить на него инсургентам было нечем.

Несколько иную трактовку причин эвакуации дает Трамбул Вайт (Trumbull White). По его информации один из удачно попавших снарядов вызвал детонацию патронного ящика (!) на борту шхуны. Опасаясь, что дальнейший обстрел вызовет детонацию находившегося на борту динамита, команда шхуны кинулась за борт [3]. Даже если предположить, что детонировал не патронный ящик, а ящик с динамитом, это все равно кажется маловероятным, учитывая размеры шхуны и практически полное отсутствие повреждений на ней, зафиксированные фотографиями и показаниями журналистов, побывавших на ее борту.

Сблизившись на достаточную дистанцию, испанцы начали ружейный огонь. Т. Вайт сообщает, при этом в воде было убито три человека. Здесь он, скорее всего, прав, несмотря на то, что в соответствии с ним на берегу испанцы убили еще двоих и, непонятно откуда взявшуюся лошадь. Испанцы упоминают лишь о четырех убитых, среди которых оказался полевой командир Кесада (Quesada) [1]. Но учитывая, что Т. Вайт скорее всего использовал

данные инсургентов, речь у него может идти об общем количестве убитых, а испанцы сообщают лишь о доставленных в Гавану трупах инсургентов.

Высадившейся на борт «Competitor» досмотровой партии без боя сдались три человека, среди которых оказались двое иностранных подданных Оуэн Милтон (Owen Milton), редактор газеты «Key West Mosquito» и имевший американское гражданство капитан шхуны Альфредо Лаборде (Alfredo Laborde). Желая придать больший героизм его действиям, кубинский историк Эмитерио Сантовенья (Emeterio Santovenia) упоминает, что тот повторно (!) взобрался на борт шхуны, чтобы спасти боеприпасы. Учитывая скоротечность боя в этом можно сильно усомниться. Тем более что по данным Т. Вайта, он отказался назвать свое имя, о котором стало известно лишь в Гаване. А капитану судна попадать в плен было никак нельзя! Он был внуком контр-адмирала Анхеля Лаборде (Angel Laborde), имя которого, по странной иронии судьбы, непродолжительное время носила в качестве наименования «Mensajera» [11]. Отец Альфредо, сын Анхеля также сделал карьеру военного в Испании, дослужившись до чина полковника [4]. Сам факт пленения Лаборде давал испанцам громадные политические дивиденды.

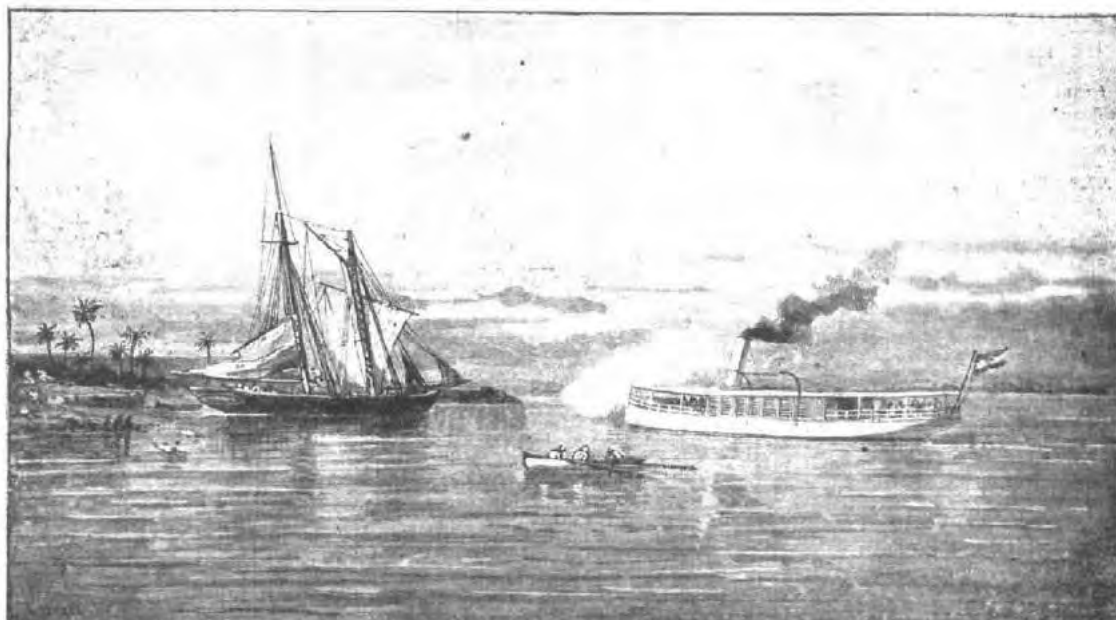


«Mensajera» открыла огонь по «Competitor», пассажиры которой пытаются вплавь добраться до берега (репродукция [9])

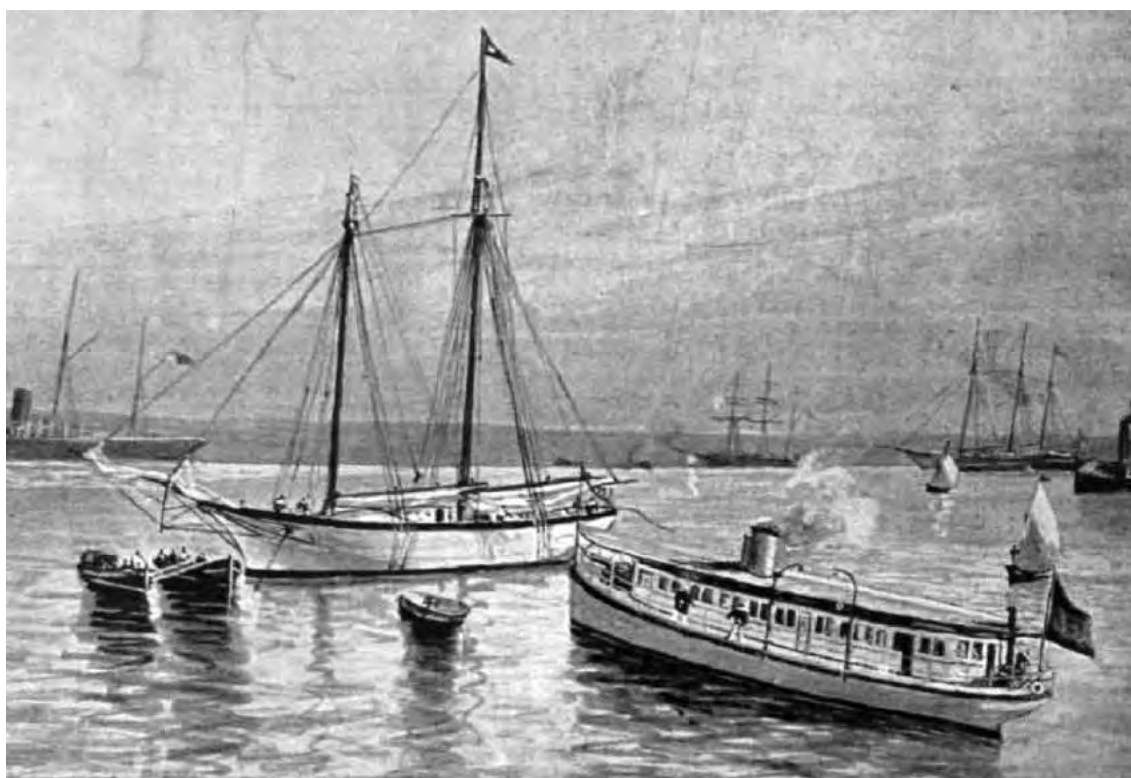
Но в одном Э. Сантовенья прав, уделив слишком много времени захвату шхуны, испанцы в итоге не смогли организовать преследования высадившихся на берег беглецов. И большинству, во главе с «полковником» Монсоном (Monzón) удалось спастись [2].

Лишь спустя некоторое время Бутрон отправил на берег десантную партию, сумевшую на берегу взять в плен еще двоих: гражданина Великобритании и полевого командира, так называемого «майора Меса» (comandante Mesa). Вскоре десантники вместе с пленными, телами убитых инсургентов и несколькими трофейными ящиками с патронами вернулись на борт «Mensajera». Кроме того, на борту «Competitor» испанцам достались винтовки, динамит и пачки отпечатанных в США прокламаций [1]. В официальной сводке, направленной генералом Вейлером в Мадрид указывалось, что захваченный груз шхуны составлял: «динамит, 100 ружей Ремингтона, 32 ящика с патронами, три шлюпки» [5, P.1]. Впрочем, уже на странице 2 та же газета сообщает о трофеях – «около сотни ружей Маузера и Ремингтона», что вполне согласуется с данными Э. Сантовени.

Поскольку канонерка была слишком маленькая, чтобы отбуксировать столь большой трофей, она ушла в Гавану, доставив на своем борту пленников. 29 апреля в три часа дня на буксире минного крейсера «Vicente Yáñez Pinzón» «Competitor» вошел в Гавану. Шхуна вызвала большое внимание журналистов и местных зевак, ведь это был первый трофей, захваченный в ходе этой войны. Толпы любопытных стремились всеми правдами и неправдами попасть на борт, и например, 30 апреля любопытные находились у борта «Competitor» уже с раннего утра [5, P.2].



На шхуну отправляется досмотровая партия (репродукция [10])



Катер «Mensajera» и шхуна «Competidor» на рейде Гаваны
(фрагмент гравюры П. Каулы) [4]

Политическая ситуация вокруг захвата шхуны

8 мая из Гаваны был отправлен отчет о ходе трибунала, проходившего в Гаванском арсенале, также широко обсуждаемом в международной прессе. Кроме А. Лаборде из Нового Орлеана и О. Милтона из Канзаса на скамье подсудимых оказались захваченные на борту шхуны или на берегу англичанин Уильям Кинли (William Kinlea) и два кубинца Элиас Ведия (Elias Vedia) и Теодор де ла Меса (Teodore de la Meza). Председательствующий капитан Руис (Ruiz) вызвал в качестве свидетелей девять офицеров. Все указывало на то, что четыре пленника будут расстреляны (О. Милтону удалось доказать, что он участвовал в экспедиции по заданию газеты для подготовки репортажа). Однако, как водится, в ход событий вмешалась политика, и под давлением американского генерального консула дело приняло совсем другой оборот.



Командир канонерской лодки «Mensagera» лейтенант Карлос Будрон (репродукция [12])

Заключение

Парадокс ситуации заключался в том, что инцидент пришелся как раз на период потепления взаимоотношений двух государств, и США в это время строго придерживались нейтралитета по поводу конфликта на Кубе. Мало того, что американские власти в этот период не санкционировали ни единой экспедиции, напротив корабли ВМС США осуществляли патрулирование своих территориальных вод, для пресечения контрабанды. А в некоторых случаях, американцы даже сотрудничали с испанцами в поимке нарушителей. История с «Competitor» имела широкий резонанс. Так в американской прессе новости о ней появлялись на первых колонках. Первоначально суть американских претензий состояла в том, что к задержанным следует применять нормы гражданского судопроизводства, а не военного трибунала. В итоге, поскольку в Америке началась настоящая антииспанская истерия, испанские власти пошли на попятную, и передали дела на иностранцев в гражданский суд. Всех их в октябре 1896 г. освободили из-под стражи и разрешили вернуться домой. Что касается кубинцев, то их судьба описана крайне противоречиво, но скорее всего их тоже освободили. Но в итоге, инцидент с «Competitor», а самое главное позиция уступок со стороны

Испании, спровоцировали более жесткие действия США, в конце концов вылившиеся в испано-американскую войну [6].

Тем не менее, за свои действия 35-летний командир «Mensagera» Бутрон был произведен в лейтенанты и вскоре ушел на повышение, кроме того, его удостоили Крестов Морской Славы и Марии Кристины (Merito Naval, Maria Cristina) [7].

Reference:

1. Apresamiento de la goleta pirata «Competitor» // *La Ilustración Española y Americana*. 1896. 30 de Mayo. P. 315.
2. *Santovenia E.S. La Goleta «Competitor»* // Un día como hoy 366 fechas en la historia de Cuba. Habana: Editorial Tropic, 1946. P. 245-246.
3. *White T.* Our War with Spain for Cuba's Freedom: Chicago (Ill.), Philadelphia (Pa.): Monarch book company, [1898]. 486 p.
4. Apresamiento de la Goleta «Competitor» // *Nuevo mundo*. 1896. 7 de Mayo. P. 12.
5. *El Correo militar*. 1896. 30 de Abril. P. 1–2.
6. *Pierpaoli P.G.* Competitor Incident // *The Encyclopedia of the Spanish-American and Philippine-American Wars. A Political, Social, and Military History*. T. 1. Santa Barbara (Ca), Denver (Co), Oxford (England): ABC-CLIO, 2009. P. 132-133.
7. *Archivo General de Marina «Álvaro de Bazán»*, fondo «Ministerio de Marina», serie «Expedientes de recompensas», doc. № 23. 16.5.1896 – 1.7.1896.
8. *La Ilustracion Iberica*. 1896. 30 de Mayo. P. 7.
9. *La Ilustracion Iberica*. 1896. 16 de Mayo. P. 8.
10. *Nuevo mundo*. 1896. 7 de Mayo. P. 13.
11. *Mitiukov N.W.* New-York «Water buses» – the «Intrépida» and «Mensajera» gunboats // *Bylye gody*. 2015. № 2 (36). С. 303–308.
12. *Ilustracion artistica*. 1896. 15 de Junio. P. 10.

УДК 94(460).085

Инцидент с «Competitor»

Николай Витальевич Митюков

Международный сетевой центр фундаментальных и прикладных исследований, Российская Федерация
 Заведующий лабораторией военных исследований
 Доктор технических наук, доцент
 E-mail: nico02@mail.ru

Аннотация. На основе американских, испанских и кубинских материалов делается попытка реконструкции инцидента со шхуной «Competitor», и возможного согласования противоречий этих источников. Показано, что нерешительность командира канонерки «Mensajera» не дала возможность задержать большее количество контрабандистов. А нерешительность испанских политиков – к давлению на судебный процесс со стороны США. Все это в итоге привело к победе антииспанских сил в США.

Ключевые слова: Испания, США, Кубинская война, инсургенция, флот, канонерская лодка.

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 74-82, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.74
www.ejournal37.com



UDC 94:355.462:355.322(430)"1865/1916"

Alfred Von Tirpitz and Construction of the Navy in the German Empire in 1865–1916

¹Lesya L. Goncharenko
²Tatyana S. Altyntsevaya

¹Sumy State Pedagogical University named after A.S. Makarenko, Ukraine
PhD (History), Associate Professor
E-mail: alesjazabltnaja@rambler.ru

²Sumy State Pedagogical University named after A.S. Makarenko, Ukraine
Master student
E-mail: Altyntsevat@mail.ru

Abstract

This article deals with the main activities of A. von Tirpitz in the Imperial German Navy related to its technical re-equipment, the development of the new line of battle and the principles of the squadron organization. As part of implementation of the German Empire colonial policy the admiral founded the imperial outpost, a naval defense base in Qingdao, in the south-east Asia. Much attention is given to the role of A. von Tirpitz in the adoption by Reichstag of naval bills that later became the legislative framework for the modern navy with new ships – dreadnoughts as the basic force. Due to this Germany became equal in naval weapons with England.

Keywords: the German Empire, the navy, A. von Tirpitz, the dreadnoughts, the Naval Bills.

Введение

Морские силы всегда играли важную роль в истории международных отношений. При этом флот выступал как внешний показатель военного экономического потенциала державы. В ряде крупных мировых конфликтов господство на море давало возможность в значительной степени парализовать внешнюю торговлю, а иногда и всю экономическую жизнь противника. С течением времени значение морского оружия все больше увеличивалось. Современное повышенное внимание к ресурсам Мирового океана ведёт к обострению территориальных споров между государствами и дестабилизирует систему морского права, соответственно возрастает роль военно-морского флота, особенно для тех государств, которые имеют выход к морю. Наличие сильного флота является одним из приоритетных заданий в сфере национальной безопасности многих государств. Поэтому стоит обратиться к историческому опыту строительства флота отдельными государствами, в частности, Германской империей в конце XIX – начале XX вв. Именно кайзеровский флот, благодаря организационным усилиям А. фон Тирпица стал одним из боеспособных и современных в свое время.

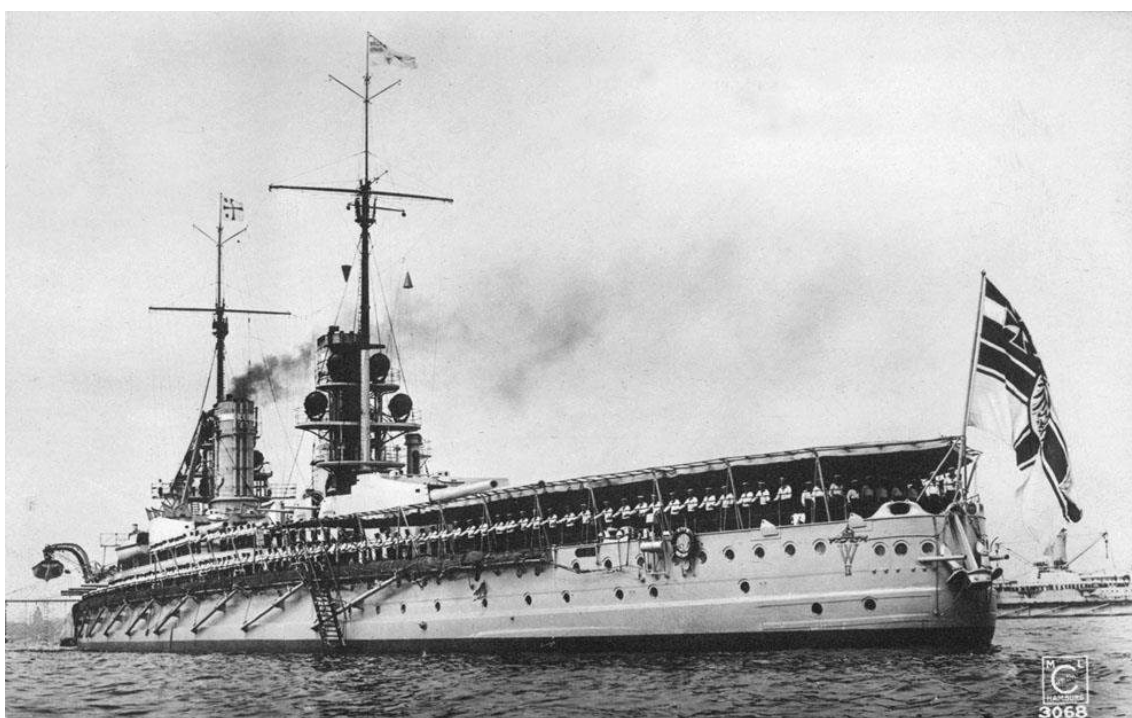
Исследованием военно-морской деятельности А. Тирпица занимались, российские историки В. Алафузов [1], Б. Бонвеч [2], К. Залесский [3], Н. Сокольская [4], Б. Туполев [5],

В. Убилава [6], Н. Федоров [7], С. Шилов [8]. Упомянутые авторы исследовали отдельные аспекты военно-морской деятельности А. Тирпица, рассмотрели его роль в создании Информационного бюро немецкого военно-морского ведомства, определили его роль в принятии морских законов, способствовавших строительству современного кайзеровского флота.

Среди украинских историков данная тема является мало исследованной. Частично этот вопрос был раскрыт в работах А. Задворной [9] и С. Трояна [10]. В частности, они изучили роль А. Тирпица в формировании современной военно-морской политики конца XIX – начала XX в.

Документальная база статьи опирается на воспоминания кайзера Вильгельма II [11], рейхсканцлеров Германской империи Т. Бетман-Гольвега [12] и Б. Бюлова [13] и непосредственно на воспоминания самого адмирала А. Тирпица [14].

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что вышеперечисленные авторы не представили целостной картины строительства флота и роли в этом процессе А. Тирпица. В этой связи цель исследования состоит в том, чтобы на основе историографических работ и документальной базы комплексно изучить роль А. фон Тирпица в формировании современного кайзеровского флота в конце XIX – начале XX в.



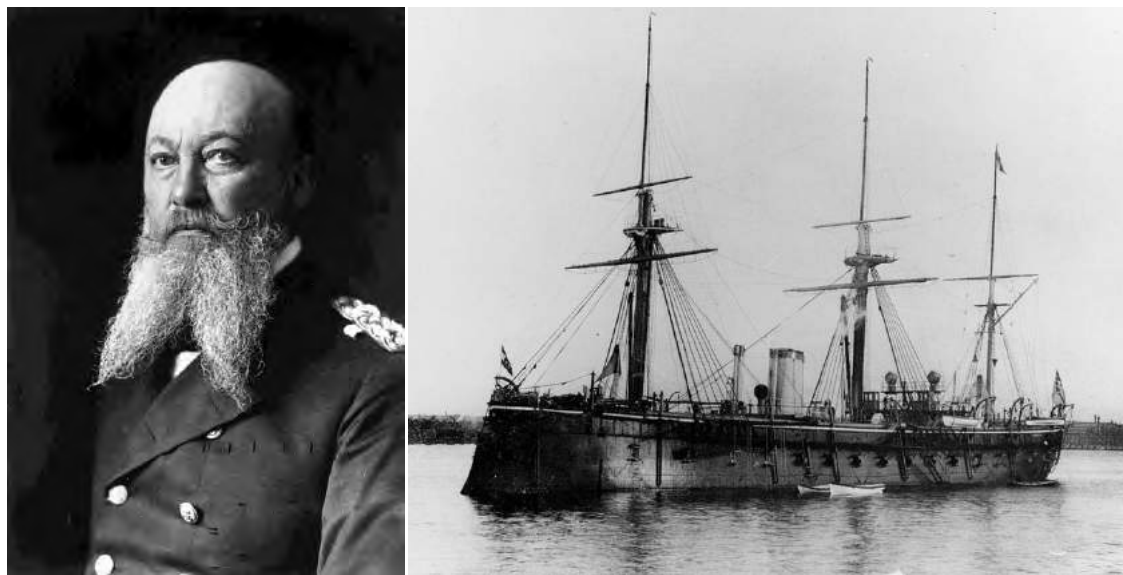
Линейный корабль «Кайзер» во время военно-морского парада в Киле

Военно-морская деятельность Альфреда фон Тирпица

Деятельность А. Тирпица совпала с формированием единого Немецкого национально-государства. Экономика будущей империи была ослабленной и это отражалось на качестве ее обороноспособности, особенно в военно-морской сфере. Об этом свидетельствует авария 1861 г., связанная с гибелью каравеллы «Амазонка», когда вместе с ней погибли 82 гардемарина. Авария показала, что на флоте не хватало опытных специалистов по военному делу [3, с. 587].

Обращает на себя внимание тот факт, что кадровая подготовка офицеров для флота в этот период находилась на низком уровне. Дело в том, что частично на флот брали офицеров из подразделения сухопутных войск, иногда командный состав приходил из немецкого или датского торгового флота или получал подготовку во время учебы в Великобритании, Голландии или Соединенных Штатах Америки. Ситуация изменилась к лучшему только в 1870 г., когда из четырех немецких кораблей была создана первая броненосная эскадра. К тому времени А. Тирпиц служил младшим лейтенантом на ее флагманском корабле

«Король Вильгельм». В то же время в немецких гаванях еще не было доков для кораблей с большой водотоннажностью. При строительстве судов не учитывали, что железные корабли нужно ежегодно ставить в доки для чистки [14, с. 4-5].



А. Тирпиц и броненосец «Фридрих Карл», на котором он начинал свою службу



Аviso «Цитен»

В 1871 г. А. Тирпиц начал служить лейтенантом в охранном корабле «Блиц», а с 1873 г. продолжил службу вахтенным офицером на корабле «Фридрих Карл». Во время своей службы будущему адмиралу было с кого брать пример. Одним из известных и уважаемых командующих кайзеровским флотом был А. Штош. В частности, под его руководством была создана морская академия в Киле, где изучались дисциплины общеобразовательного уровня: математика, философия, обществоведение, астрономия, история морских войн, политическая экономия. Сам А. Тирпиц считал систему А. Штоша по подготовке офицеров флота с широ-

ким кругозором достаточно эффективной. Во время службы А. Тирпиц обращал внимание на все военно-технические изобретения того времени. Он увидел повышение эффективности действий флота при использовании торпед. Поэтому с мая 1878 г. в качестве командира корабля «Цитена» А. Тирпиц стоял во главе разработки торпедного дела. Ему удалось добиться создания государственного торпедного завода, что способствовало созданию торпед нового поколения, которые могли попадать в цель на расстоянии 400 метров, а зимой 1915-1916 гг. немецкие торпеды уже могли уничтожать цель на расстоянии до 12000 м [14, с.16].

А. Тирпиц также видел эффективность использования в будущей войне миноносцев. Это способствовало тому, что с помощью главы имперского адмиралтейства Л. Каприви в 1886 г. была создана минная инспекция, которой были подчинены все отрасли минного дела. Руководство минной инспекцией было поручено А. Тирпицу. В январе 1892 г. А. Тирпиц был назначен на должность начальника штаба верховного командования. Он получил личное поручение кайзера Вильгельма II разработать тактику флота открытого моря. В то же время он получил задание разработать тактику для нового типа кораблей – миноносцев и сделал вывод, что высший тактический принцип для миноносцев состоит в том, чтобы «идти на сближение и стрелять внутрь». А. Тирпиц также разработал второй общий принцип стратегического порядка, который отмечал «действовать по обстоятельствам» [14, с. 21-23].



Германская эскадра в Циндао

К осени 1892 г. Германия объединила все свои корабли в единый флот под непосредственным руководством верховного командования. Начиная с 1892 по 1894 гг. штаб А. Тирпица разрабатывал линейную тактику, ее цель заключалась в том, что независимо от передвижения противника он должен всегда находиться против центра линии. План создания немецкого линейного флота был составлен не в расчете на войну с Великобританией. Разработанный весной 1895 г. оперативный план имел в виду войну на два фронта и в своих деталях базировался на нейтралитете Великобритании. А. Тирпиц исходил из того, что война против Франции не может быть крейсерской и ее нужно начать с морского боя. Весной 1896 г. А. Тирпиц был назначен на должность командующего восточноазиатской крейсерской эскадрой. Он получил от руководства задание найти на китайском побережье пункт, в котором Германия должна была создать экономическую и военную базу [14, с. 32-33]. Для этого была выбрана местность в Циндао, там находилась закрытая бухта и была возможность построить укрепления.

А. Тирпиц понимал, что защита немецких колоний, морских коммуникаций и гражданских кораблей от действий враждебных государств не возможна без строительства современного флота. Однако это требовало разработки и принятия соответствующих законопроектов. По настоятельной просьбе Вильгельма II А. Тирпиц стал автором морского законопроекта. В конце ноября 1897 г. перед открытием сессии рейхстага морской законопроект был опубликован. По нашему мнению, это было сделано для того, чтобы оппозиция не имела времени опубликовать весомые контраргументы. Правда, забегаая вперед, отметим, что на первых порах А. Тирпиц не сумел реализовать свой замысел. Законопроект предусматривал увеличение германского флота до конца 1904 г. до 19 линейных кораблей (две эскадры по восемь кораблей, один флагманский и два резервных корабля), 8 броненосцев, 12 больших и 30 малых крейсеров. Для поддержки торговых интересов Германия должна иметь в заграничном плавании до 23 боевых единиц. Ассигнования на создание такого флота выросли почти в два раза. Численность экипажей кораблей увеличивалась от 1818 до 26637 человек. Законотворческая деятельность А. Тирпица была одобрительно оценена императором Вильгельмом II, также он отмечал упорное сотрудничество адмирала с судостроителями, которые на верфях строили современный военно-морской флот [11, с. 114].

28 марта 1898 г. законопроект о флоте был принят рейхстагом в третьем чтении, за него проголосовали 212 депутатов, в том числе от Германской консервативной партии, Имперской партии, Национал-либеральной партии, партии Центра и Объединения свободомыслящих [4, с. 77].



Германские корабли на параде в Киле

Новая морская программа А. Тирпица по усовершенствованию флота вызвала большие дебаты, но ее быстрой реализации неожиданно помог внешнеполитический фактор. В конце декабря 1899 г. и в начале января 1900 г. британские военные корабли задержали три немецких парохода – «Бундесрат», «Генерал» и «Герцог» – по подозрению в провозе контрабандных товаров для буров. Б. Бюлов зачитал это сообщение кайзеру и закончил его словами: «Нет такого ветра, который не принес бы ничего хорошего». Тирпиц добавил: «Это тот самый ветер, который нам необходим, чтобы привести наш корабль в гавань. Теперь флотский закон пройдет. Ваше Величество должны наградить английского командира орденом с благодарностью за проведение нашего флотского закона». В Германии развернулась бурная антианглийская и профлотская кампания. Б. Бюлов даже высказывал опасе-

ния о том, не собирается ли Великобритания компенсировать свои неудачи в сухопутной войне против буров успешной морской войной против Германии [5, с. 8].

В основе планов А. Тирпица лежала так называемая «идея риска». Германии необходимо было построить военно-морской флот, который должен был достичь такого могущества, что нападение на нее со стороны Великобритании было бы рискованным [4, с. 78].

С осени 1899 г. в Германии развернулась широкая кампания за принятие нового морского закона. Он был принят рейхстагом 14 июня 1900 г. парламентским большинством в 201 голос. Второй закон служил основой для создания в Германии флота, который должен был состоять из 38 линейных кораблей, 14 больших и 38 малых крейсеров. За период между 1901-1917 гг. было запланировано строительство 28 линейных кораблей, 12 больших и 38 малых крейсеров. При смете одного линкора 25 млн. марок, одного большого крейсера – 18 млн. марок, одного малого крейсера – 5,5 млн. марок. Выполнение этой судостроительной программы должно было обойтись в 11125 млн. марок.

Закон 1900 г. на несколько лет вперед определил масштабы судостроительной программы, срок службы и замену каждого корабля. По сути, закон имел определенную антибританскую направленность. Следует отметить, что реализация программы адмирала А. Тирпица вызвала ответную реакцию в Великобритании, которая начала строительство броненосцев нового типа – дредноутов, имевших большие технические преимущества. В 1905 г. Великобритания располагала 65 броненосцами старого образца, а Германия – 26 [15, с. 80]. Таким образом, Германия хотела достичь первенства великой военно-морской державы, а Британия всеми силами старалась оставить этот статус за собой.



Строй кораблей германского флота

После получения звания гросс-адмирала в 1911 г., А. Тирпиц ведет активную работу по дальнейшему развитию военно-морского флота. В частности, он лично поддержал новый проект строительства подводных лодок с большим радиусом действия на море. Это позволило Германии контролировать морские и океанские просторы, а в случае военных действий нарушать в будущем морские торговые коммуникации, особенно такой страны, как Великобритания.

Следующим шагом в развитии мощного флота Германии было выступление гросс-адмирала за принятие нового морского законопроекта в 1912 г. Он рекомендовал создать третью активную эскадру линейных кораблей, которая состояла из части резерва, а также дополнительно строительство в Киле 5 линкоров и больших крейсеров. По данным российских дипломатических источников Германия планировала ассигновать на строительство флота 350 млн. марок сроком на 7 лет [4, с. 96].

В феврале 1912 г. был опубликован новый законопроект о флоте. Он предусматривал увеличение строительства немецкого флота на три линейных корабля, которые должны были строиться с интервалом в два года, то есть 1912, 1914 и 1916 гг. Также было указано о со-

здании третьей эскадры и укомплектование личного состава флота. 14 мая 1912 г. немецким парламентом было принято новое дополнение к закону о флоте, с точки зрения непосредственной подготовки к войне. Активный немецкий флот был увеличен почти на 60 % крупных боевых единиц [4, с. 98].

Теоретические взгляды А. Тирпица на роль флота в мировой политике базировались на идеях Альфреда Мэхэна, который был офицером флота США, военно-морским теоретиком и автором стратегии «военно-морской силы». Идеи Мэхэна, которые устанавливали связь между флотом, колониальной экспансией и экономическим развитием, могли быть использованы для оправдания военно-морских программ. По мнению российского исследователя М.В. Федорова, А. Тирпиц сознательно выбрал теоретические постулаты Т. Мэхэна, как идеолога империалистической экспансии [7, с. 162].

Следует отметить, что накануне Первой мировой войны немецкий флот открытого моря состоял из трех эскадр линейных кораблей, крейсерской эскадры и флотилии истребителей. В Тихом океане немецкие суда были частью у своей базы – Циндао в Юго-Восточной Азии, а легкая эскадра адмирала Шпее состояла из шести новых крейсеров и находилась у Каролинских островов [3, с. 38-39].

В свою очередь, гросс-адмирал оценивал возможности немецкого флота следующим образом: «наши морские силы в 1914 году были весьма значительны, но они еще недостаточно созрели для того, чтобы сделать войну с нами несомненно рискованной, а мир – выгодным; эти силы находились еще в разгаре процесса развития, когда им пришлось столкнуться с флотами пяти великих морских держав, а к некоторым в 1917 году присоединилась еще и Америка» [14, с. 159].

Кроме того, адмирал положительно отзывался о действиях немецких подводных лодок на морском театре военных действий и рассматривал перспективы увеличения их строительства, однако император Вильгельм II довольно скептически относился к идеям А. фон Тирпица по данному вопросу. В своих мемуарах он писал: «Тирпиц полагал, что все типы подводных лодок, с которыми делали испытания другие государства, слишком малы и годятся лишь для защиты берегов. Германия же должна построить подводные лодки, «шныряющие по морю» и могущие держаться в открытом море. Для этого необходим более усовершенствованный тип подводной лодки, но его нужно еще сперва систематически развивать, что требовало много времени и многочисленных испытаний с моделями» [11, с. 118].

Как следствие, намерения А. Тирпица по ведению подводной войны не были осуществлены, кайзер Вильгельм II вообще отстранил А. Тирпица от участия в обсуждении планов войны на море с участием верховного командования флотом. Это было связано с тем, что Вильгельм II придерживался позиций оборонительных боев немецкого флота, в то время как А. Тирпиц поддерживал позицию наступательной тактики военно-морских сил. Гросс-адмирал посчитал это личным оскорблением и 8 марта 1916 г. подал рапорт об отставке. В результате А. Тирпиц получил отставку 17 марта 1916 г. Его преемником стал адмирал фон Капелле [14, с. 195].

Заключение

Таким образом, А. Тирпиц прошел ряд должностей немецкого военно-морского флота от лейтенанта и до гросс-адмирала в период 1865-1911 гг. Он был инициатором технического перевооружения флота, при непосредственном его участии были приняты на вооружение новые торпеды. А. Тирпиц был одним из разработчиков новой линейной тактики и принципа эскадренной организации. Пребывая на должности статс-секретаря Имперского морского ведомства, он был инициатором четырех законов о флоте в рейхстаге, принятых в 1900, 1906, 1910 и 1912 гг., которые позволили создать современный кайзеровский военно-морской флот.

Примечания:

1. *Алафузов В.А.* Доктрины германского флота. М.: Воениздат, 1956. 191 с.
2. *Бонвеч Б.Ю.* История Германии: учеб. пособие в 3-х т. М.: КДУ, 2008. Т. 2: Документы и материалы. 672 с.
3. *Залесский К.А.* Кто был кто в Первой мировой войне. М.: АСТ, 2003. 896 с.

4. *Сокольская Н.Ф.* Строительство военно-морского флота в Германии и англо-германские противоречия конца XIX – начала XX века // Ежегодник Германской истории. 1987. С. 74-110.
5. *Туполев Б.М.* Германский империализм в борьбе за «Место под солнцем». Германская экспансия на Ближнем Востоке, в Восточной Африке и в районе Индийского океана в конце XIX – XX вв. М.: Наука, 1991. 294 с.
6. *Убилава В.Д.* Создание информационного бюро германского военно-морского ведомства // Вестник Тюменского гос. ун-та. 2008. № 1. С. 31–34.
7. *Федоров Н.В.* Идеи адмирала А.Т. Мэхэна и военно-морская политика великих держав в конце XIX – начале XX века. СПб.: СПбГУ, 2010. 239 с.
8. *Шилов С.П.* Курс на создание большого военно-морского флота и пропаганда его строительства в Германии (1898-1900 г.) // Вестник Ленинградского университета. 1986. Сер. 2. Вып. 1. С. 103-105.
9. *Задворна О.* Особливості формування зовнішньополітичного курсу Німеччини за часів А. Тірпіца в умовах переходу до «світової політики» // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії. 2009. № 17. С. 62-65.
10. *Троян С.С.* Німеччина на шляхах «світової політики»: адмірал А. фон Тірпіц і програма будівництва військово-морського флоту // Актуальні проблеми вітчизняної та всесвітньої історії: Збірник наукових праць. Рівне: Вид. О.Зень, 2011. Вип. 21. С. 444-453.
11. *Вильгельм II.* Мемуары. События и люди. 1878-1918. М.–Пг.: Издательство Л.Д. Френкель, 1923. 178 с.
12. *Бетман-Гольвег Т.* Мысли о войне. М.: Гос. изд-во, 1925. 133 с.
13. *Бюлов Б.* Воспоминания. М.-Л.: Гос. соц.-экон. изд-во, 1935. 562 с.
14. *Тирпиц А.* Мемуары. М.: Воениздат, 1957. 228 с.
15. *Тарле Е.В.* Европа в эпоху империализма, 1871-1919 гг. М.: Политиздат, 1927. 483 с.

References:

1. *Alafuzov V.A.* Doktriny germanskogo flota. M.: Voenizdat, 1956. 191 с.
2. *Bonvech B.Yu.* Istoriya Germanii: ucheb. posobie v 3-kh t. M.: KDU, 2008. T. 2: Dokumenty i materialy. 672 s.
3. *Zaleskiy K.A.* Kto byl kto v Pervoy mirovoy voyne. M.: AST, 2003. 896 s.
4. *Sokol'skaya N.F.* Stroitel'stvo voenno-morskogo flota v Germanii i anglo-germanskie protivorechiya kontsa XIX – nachala XX veka // Ezhegodnik Germanskoy istorii. 1987. S. 74-110.
5. *Tupolev B.M.* Germanskiy imperializm v bor'be za «Mesto pod solntsem». Germanskaya ekspansiya na Blizhnem Vostoke, v Vostochnoy Afrike i v rayone Indiyского океана v kontse XIX – XX vv. M.: Nauka, 1991. 294 s.
6. *Ubilava V.D.* Sozdanie informatsionnogo byuro germanskogo voenno-morskogo vedomstva // Vestnik Tyumenskogo gos. un-ta. 2008. № 1. S. 31–34.
7. *Fedorov N.V.* Idei admirala A.T. Mekhena i voenno-morskaya politika velikikh derzhav v kontse XIX – nachale XX veka. SPb.: SPbGU, 2010. 239 s.
8. *Shilov S.P.* Kurs na sozdanie bol'shogo voenno-morskogo flota i propaganda ego stroitel'stva v Germanii (1898-1900 g.) // Vestnik Leningradskogo universiteta. 1986. Ser. 2. Vyp. 1. S. 103-105.
9. *Zadvorna O.* Osoblyvosti formuvannya zovnishn'opolitychnoho kursu Nimechchyny za chasiv A. Tirpitsa v umovakh perekhodu do «svitovoyi polityky» // Aktual'ni problemy vitchyznyanoi ta vsesvitn'oyi istoriyi. 2009. № 17. S. 62-65.
10. *Troyan S.S.* Nimechchyna na shlyakhakh «svitovoyi polityky»: admiral A. fon Tirpits i prohrama budivnytstva viys'kovo-mors'koho flotu // Aktual'ni problemy vitchyznyanoi ta vsesvitn'oyi istoriyi: Zbirnyk naukovykh prats'. Rivne: Vyd. O. Zen', 2011. Vyp. 21. S. 444-453.
11. *Vil'gel'm II.* Memuary. Sobytiya i lyudi. 1878-1918. M.–Pg.: Izdatel'stvo L.D. Frenkel', 1923. 178 s.
12. *Betman-Gol'veg T.* Mysli o voyne. M.: Gos. izd-vo, 1925. 133 s.
13. *Byulov B.* Vospominaniya. M.-L.: Gos. sots.-ekon. izd-vo, 1935. 562 s.
14. *Tirpits A.* Memuary. M.: Voenizdat, 1957. 228 s.
15. *Tarle E.V.* Evropa v epokhu imperializma, 1871-1919 gg. M.: Politizdat, 1927. 483 с.

УДК 94:355.462:355.322(430)”1865/1916”

**Альфред фон Тирпиц и строительство военно-морского флота
Германской империи в 1865–1916 гг.**

¹ Леся Леонидовна Гончаренко
² Татьяна Сергеевна Алтынцевая

¹ Сумский государственный педагогический университет имени А.С. Макаренко, Украина
Кандидат исторических наук, доцент
E-mail: alesjazabltnaja@rambler.ru

² Сумский государственный педагогический университет имени А.С. Макаренко, Украина
E-mail: Altyntsevat@mail.ru

Аннотация. В статье рассматриваются основные направления деятельности А. фон Тирпица на должностях в кайзеровском военно-морском флоте, связанные с его техническим перевооружением, разработкой новой линейной тактики и принципа эскадренной организации. В рамках реализации колониальной политики кайзеровской Германии адмирал стал организатором форпоста империи в юго-восточной Азии, чем являлась военно-морская база в Циндао. Отдельно рассматривается вопрос о роли А. фон Тирпица в принятии морских законов, которые были одобрены рейхстагом и в дальнейшем послужили законодательной базой для развития современного флота, основу которого составляли корабли нового класса – дредноуты. Это позволило Германии догнать в военно-морских вооружениях своего соперника – Англию.

Ключевые слова: кайзеровская Германия, военно-морской флот, А. Тирпиц, дредноуты, законопроекты о флоте.

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*



Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 83-114, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.83
www.ejournal37.com



UDC 94(480)

Finnish Ladoga Flotilla on «Winter» War (November 1939 – March 1940)

Roman V. Lapshin

Independent investigator, Zaporozhie, Ukraine

Abstract

About the formation and the operations of the Soviet Ladoga Flotilla during the so-called «winter» Soviet-Finnish war of 1939–1940 years in the national publications was told repeatedly. About the actions of the enemy – the Finnish Navy on the lake is known less to the same publication, along with a number of errors in structure and size of the force, did not cover their participation in hostilities, the causes and the actual amount of losses and the effect of the Finnish fleet on the course of the fighting on the lake. If you rely solely on these publications, it seems as if due to winter freeze-up and early-war Finnish ships did not take a serious part in the events and had no impact on the course of the fight - but this is not so. As events unfolded and what they brought, and told in the proposed publication.

Keywords: Finland, Winter War, Lake Ladoga, Flotilla, fighting.

Предвоенный период (январь 1918 – октябрь 1939 года)

По административно-территориальному делению Российской империи северная часть Ладожского озера относилась к Великому княжеству Финляндскому. В ходе Гражданской войны, уже в январе 1918 года, эти земли с зимовавшими в портах Сортавала (рус. Сердоболь) и Лахденпохья судами без боя заняли белофинские отряды.



Пароходы в Салми

В их числе находилось свыше 30 различных пароходов, катеров и парусно-моторных шхун, а также свыше 150 парусных судов и некоторое число барж. Кроме того, финские от-

ряды заняли несколько переброшенных с Балтики черпалок землечерпательного каравана и начали создавать береговую оборону. Под их контролем оказалось и около десятка речных судов плававших на реке Вуокса в северной части Карелии.



«Tampere» (бывшая «Рыбка» и «Нева» Шлиссельбургского пароходства) и катера у пристани



«Вяйнемайнен», будущий «Wiipurii» (слева), «Koito» на Валааме (справа)

Уже к началу апреля 1918 года (еще до открытия навигации) и государственные и частные суда подчинили Ладожскому флоту (Laatokan Laivasto). Штаб этой структуры находился на пассажирском пароходе «Otava» (1896 г.) в Сортавала.

Довольно быстро она начала принимать военизированную форму – 7 мая командующим формируемой Обороны Ладоги (Laatokan Puolustus) назначили капитан-лейтенанта У. Росс (Yrje Roos). Структура объединяла как армейские, так и флотские силы в регионе, а первым командиром Ладожской флотилией (Laatokan Laivue) стал егерский лейтенант Э. Экман (Evert Ekman).

После вооружения бывшими под рукой морскими и полевыми орудиями в середине мая флотилия включала четыре канонерские лодки: однотипные «Tampere» и «Wiipurii» (обе 1877 г.), «Muurman» (1889 г.) и «Rautu» (1913 г.), два минных заградителя «Yrjö»

(1895 г.) и «Sortavala» (1912 г.), для которых из захваченных в Гельсингфорсе запасов русского Балтийского флота срочно доставили 120 мин.



«Viipuri» (бывший «Георгий», Шлиссельбургского пароходства)
затем буксир «Ostro»



«Kannas», «Ernie» и «Otava»

В Сортавала же, в качестве плавучего штаба армейских сил в регионе (так называемой Карельской армии) до весны 1921 года стоял крупнейший пароход финской части Ладожского озера – двухпалубный «Walamo» (1877 г.), ранее принадлежавший Валаамскому монастырю.

К началу навигации на Ладоге гражданская война в Финляндии закончилась, и пришлось налаживать мирную жизнь. В результате, к середине мая 1918 года больше половины подчиненных военным судам вернули хозяевам, и к 22 мая под их контролем в Сортавале

оставалось одиннадцать пароходов, пять землечерпалок, одну из которых («Libau»; 1888 г.), в сентябре, после вооружения, стали использовать как минный заградитель, две баржи и столько же катеров.



Финский земснаряд на Ладоге в 30 е гг.



Пароход «Alexander» и баржа

1 ноября 1918 года Оборону Ладоги переформировали в III-й батальон береговой артиллерии, а для связи между создаваемыми батареями и постановки мин в устьях и на мелководье из Гельсингфорса (ставшего Хельсинки) и Выборга (Виипури) перевезли ряд минных катеров, прежде входивших в крепостные отряды русского военного ведомства.

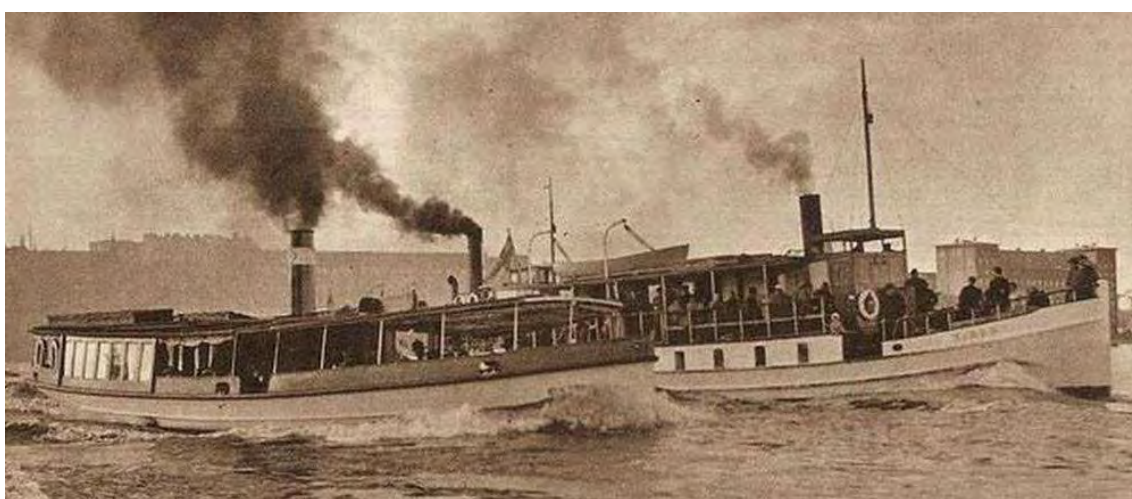
В мае 1919 года батальон развернули в 3-й полк береговой артиллерии, включив в его состав Морскую роту (Merikomppania), которой кроме десятка катеров подчинялись канонерские лодки «Tampere», «Murman» и минный заградитель «Libau» (вскоре переименованный в «Ahvola»).

Второй заградитель («Ygjö») после снятия вооружения подчинили Инженерному управлению Военного министерства (Kaakkois – Suomen Etappivirasto). В ходе попыток белофинских отрядов занять русскую часть Карелии в 1919–21 годах флотилия серьезного участия в боях и перевозках не принимала и столкновений с более сильным русским отрядом на озере усиленным рядом кораблей с Балтики не имела.

Попытка командования финского отряда в ходе десанта красных у Видлицы вызвать корабли для поддержки по радио завершилась ничем. Использовать легковооруженные грузопассажирские пароходы и землечерпалки против эсминцев было самоубийством – в Сортавале это понимали и в авантюру не ввязывались.



«Kannas», «Utu», «Ernie» и «Otava»



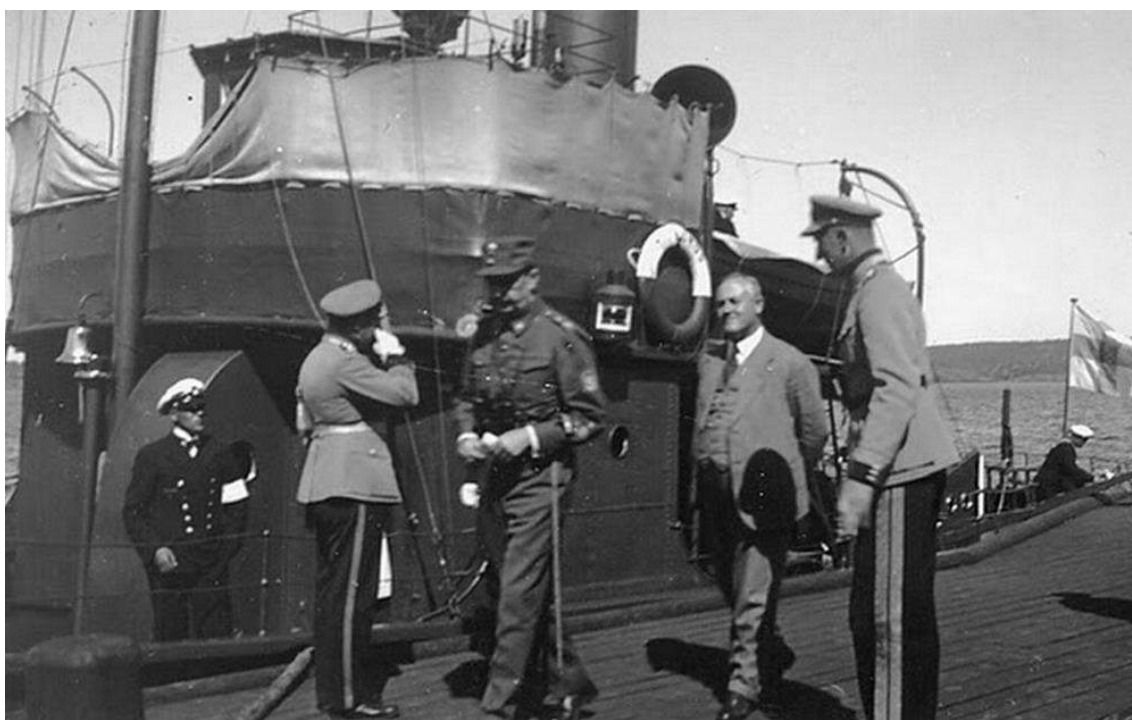
Грузопассажирские теплоходы «Senta» и «Sibbo»(будущий «Janaslahti»)

В соответствии с мирным Тартуским договором между Советской Россией и Финляндией, значительное количество судов из финских портов осенью 1922 года возвратилось в Кронштадт. Коснулся этот процесс и Ладожского озера – так, в числе судов землечерпательного каравана, вначале в Петроград, а позднее в Латвию ушел после разоружения «Libau». В результате в Морской роте кроме все тех же катеров к июлю 1924 года числились канонерские лодки «Aunus» (1899 г.; два 47-мм, 20 мин) и «Tampere» и заградитель «Ygjö» (6 июля 1921 г. его вернули военным морякам).

В соответствии с договором калибр артиллерийского вооружения судов на озере не должен был превышать 47-мм. Ограничения на использование минного или торпедного оружия отсутствовали.

Понимая слабость собственных сил, состоящих из бывших гражданских судов и небольших военных катеров, и возможность быстрого усиления советской флотилии на Ладоге за счет переброски крупных кораблей (миноносцев или тральщиков) с Балтики, как это уже имело место в 1918–19 годах, финское военно-морское командование в апреле 1928 года заложило на верфи «Hietalahden SulkuTelakka ja Konepaja» в Хельсинки по немецкому проекту Ru110 (прототип быстросборной мини-субмарины) под заводским номером SA 241 малую подводную лодку специально для действий на Ладоге, получившей наименование «Saukko» (по-фински – выдра).

Для перевозки по железной дороге эта лодка могла разбираться на две части, а по своему надводному и подводному водоизмещению (по проекту 99 и 125 т соответственно) она на тот момент являлась самой маленькой из боевых подводных лодок. Причем её легкий корпус даже имел ледовую защиту.



Карл Маннергейм у канонерской лодки «Tampere», 1934 г.

Спуск «Saukko» на воду состоялся 2 июля 1930 года, а 16 декабря того же года она вошла в строй. Однако в реальности её надводное водоизмещение составляло 114 т, а подводное – 142 т. Разборка лодки на практике оказалась чрезвычайно сложной, а скорость всего в 7 уз, не позволяла реально противостоять кораблям противника. В итоге подлодка на озеро не попала и служила в Финском заливе.

Забегая вперед следует отметить, что советское командование знало о её существовании и учитывало возможную переброску «Saukko» в Лахденпохья. Так в числе задач, стоявших перед Ладожской военной флотилией перед началом Зимней войны, согласно приказа командующего Балтийским флотом № 7/оп от 23 ноября 1939 года, являлась и организация противолодочной обороны в советской части озера.

На 1932 год минная рота имела такую структуру: командир, штаб, флотилия, учебная рота, минный склад на о. Ойто (200 русских мин образца 1908 г. и 150 финских – HIS), механические мастерские в Сортавале и госпиталь. Общая численность служащих в ней моряков и обслуживающего персонала не превышала 220–250 человек в разные годы.

Отношения между СССР и Финляндией в конце 1920–30-х годов были ровные и даже визит в 1934 году на озеро маршала К. Маннергейма, посетившего Морскую роту и ненадолго вышедшего в Ладогу на борту канонерки «Tampere», к каким-то планам по усилению ее

состава не привел. Основная роль в обороне берегов уделялась береговой артиллерии на островах – флотилия выполняла при ней вспомогательную функцию.

30 апреля 1937 года «Tampere» из-за плохого технического состояния и возраста сдали на слом и в следующем году разобрали, а на смену, в случае войны, готовились призвать недавно построенный в Сортавале для Министерства транспорта ледокол «Aallokas». Большое водоизмещение (свыше 300 т) значительно превышало лимит на боевые корабли установленный для озера в 100 т, и поэтому использовать его в военных целях планировался лишь при начале мобилизации.

На 1939 год Морскую роту составляли канонерская лодка «Aunus» (два 47-мм орудия, один пулемет, 30 мин, эк. 48 чел.), заградитель «Yrjö» (два 47-мм орудия, 50 мин, эк. 19 чел.), буксир «Vakava» (1901 г.) и два бывших стальных катера русского военного ведомства («N.K. af Klercker» и S 1), служивших в роли посыльных судов.

По плану войны из них образовывалось звено тральщиков для работ вблизи баз. Еще четыре деревянных сторожевых катера (А-31, А-32, А-37 и А-38) построенных в годы Первой мировой войны для русского Балтийского флота были вооружены пулеметами и могли нести тралы. Кроме того, имелось пять малых посыльных катеров РМ-31 – РМ-35 (1925–26 гг.; длина 8–9 м).

Общая численность экипажей не превышали 95–100 человек. В целом же личный состав роты насчитывал около 150 моряков и служащих. Основной базой считалась Лахденпохья. Также финны создали мобилизационный резерв на случай войны и, помимо мин на складах хранилось до десяти 75–47-мм орудий и порядка пяти пулеметов.

Потенциальный резерв был весьма пестрым и насчитывал до 30 пассажирских, грузо-пассажирских и буксирных пароходов, около 20 моторных и парусно-моторных шхун и галесасов и значительное количество (по разным данным от 100 до 200) небольших моторных катеров или шлюпок. Основная масса крупных судов (свыше 50 брт.) была русской постройки и среди них попадались довольно старые «посудины» 1860–70-х гг. Новопостроенных единиц имелось немного – всего шесть.



Самоходная баржа «Kannas» и пассажирский пароход «Otava»

Объектов для мобилизации могло быть меньше, если бы осенью 1938 года СССР не перекрыл возможность вывода судов с озера для зимнего ремонта в материковую часть Финляндии.

По Тартусскому договору финны имели возможность, при наличии преждевременного оповещения, выводить суда с озера по внутренним водным путям СССР через Ленинград в Финский залив на ремонт с последующим возвратом, но со второй половины 1930-х годов

такую возможность снизили, а накануне зимы 1938–39 годов вообще прекратили, сославшись на технические работы на приладожских каналах. Последним финским судном, ушедшим с Ладоги в июле 1939 года, стал грузовой пароход «Altai» (1920 г.) – владелец продал его в Эстонию и новому хозяину удалось получить разрешение на вывод его в Балтику незадолго до начала Второй мировой войны.

Мобилизация и структура к началу войны (октябрь – ноябрь 1939 года)

Развитие ситуации в приграничных регионах и усиление советской группировки в Ленинградском военном округе после разгрома Польши осенью 1939 года не укрылось от внимания финских военных и в середине ноября прошли скрытые мероприятия по приведению в боевую готовность пограничных и армейских частей. Существовавший 3-й полк береговой артиллерии развернули в Морскую оборону Ладоги (Laatokan Meripuolustus), а готовившуюся принять пополнение Морскую роту стали называть Военная флотилия (Laivasto-osasto).



«Otava» в Салми, 1920 г.

По мобилизационным планам готовились к вооружению, с переводом в соответствующий класс кораблей: в канонерские лодки – ледокол «Aallokas» (два 75-мм орудия; в начале 1940 г. довооружен двумя зенитными пулеметами), буксиры «Tarmo» (1911 г.), «Vulcan» (1901 г.; на каждом по одному 75-мм орудию) и «Herkules» (1876 г.; одно 75-мм орудия и два пулемета); под минные заградители – «Kiviniemi» (1912 г.) и «Voima» (1887 г.; по одному 47-мм орудию и 30 мин на каждом).

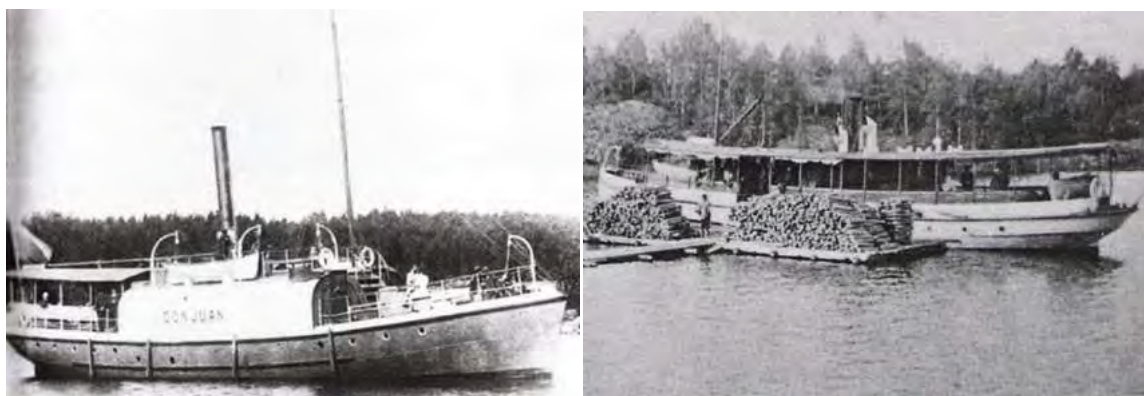
В качестве маневренных минных складов к последним придавались четыре баржи. В транспортный отряд флотилии причислялись грузопассажирские пароходы «Laatokan Saaristo» (1904 г.), «Otava», «Valamon Luostari» (1862 г. – старейший из находящихся на озере), «Voima» (1907 г.), буксир «Lokki» (1914 г.) и девять барж.

Базе в Лахденпохья, в качестве дозорных, передались три сторожевых катера и грузопассажирский пароход «Vapaus» (1913 г.; планы переоборудования в канонерскую лодку в связи с ранней гибелью реализовать не удалось), а также 28 катеров и моторных лодок. Различным береговым батареям и штабам на островах подчинили 75 призванных от частных мотолодок. На озере находились два катера шокюра SP 6 и 17. В мирное время их ис-

пользовали для допризывной подготовки и временами для поддержки пограничников, а в случае войны готовили к вооружению и включению во флотилию.



Пароход «Ostra Skargarden», в будущем «Laatoka Saaristo»



«Дон Жуан» постройки 1876 г. (слева), грузопассажирский теплоход «Janaslahti» (справа)

Небольшой грузопассажирский пароход «Sergij» (1866 г.) и катер «Nikolaj» (1912 г.) Валаамского монастыря остались в распоряжении монастыря и до начала войны увезли монахов и часть утвари вглубь Финляндии. На Валааме в безнадежном ремонте еще с апреля 1934 года стоял монастырский пароход «Sofia» (1864 г.), тут же находился и перестроенный в 1937 году в баржу, бывший крупнейший пароход в регионе «Walamo».

Грузопассажирские пароходы «Dockan» (1891 г.) и «Pitkäranta» (1865 г.), грузопассажирский теплоход «Janaslahti» (1892 г.), пассажирские паровые катера «Siro» (1907 г.) и «Sukkela» (1904 г.), ледокольные буксиры «Karjala» (1936 г.) и «Waldhof I» (1922 г.), буксиры «Aalto» (1919 г.), «Ahti» (1914 г.), «Rauha» (1867 г.), «Teodor» (1901 г.) занимались перевозкой леса и пассажиров и после начала войны.

Ледокольный буксир «Buij» (1889 г.) трудился при лесоразработках в устье реки Ляскелян-йоки вблизи Питкяранты. Из обслуживающего флота у Лахденпохьи работала землечерпалка-элеватор «Laatoka» (1936 г.) с парой грунтоотвозных шаланд и вблизи границы на отмели у устья р. Тайпаленйоки стоял плавучий маяк «Taipalenjoki» (1936 г.).



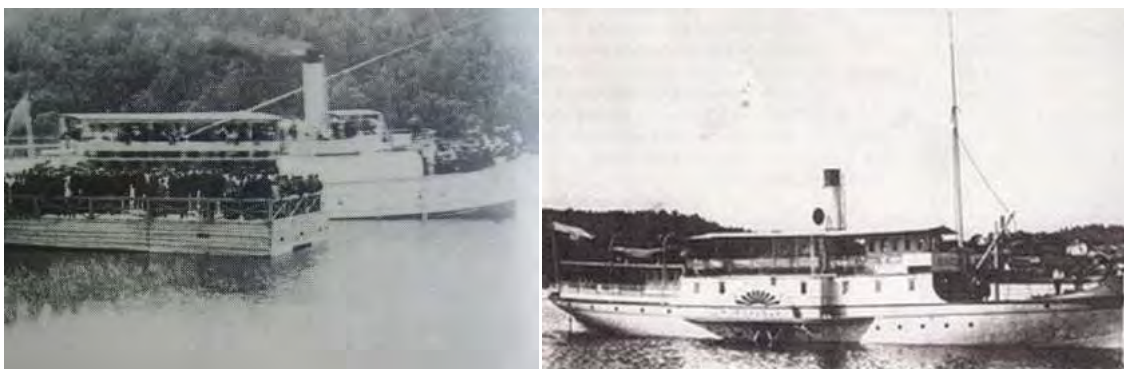
Буксир «Аhti»



Пассажирский катер «Николай»



Ледокольный буксир «Вуй»

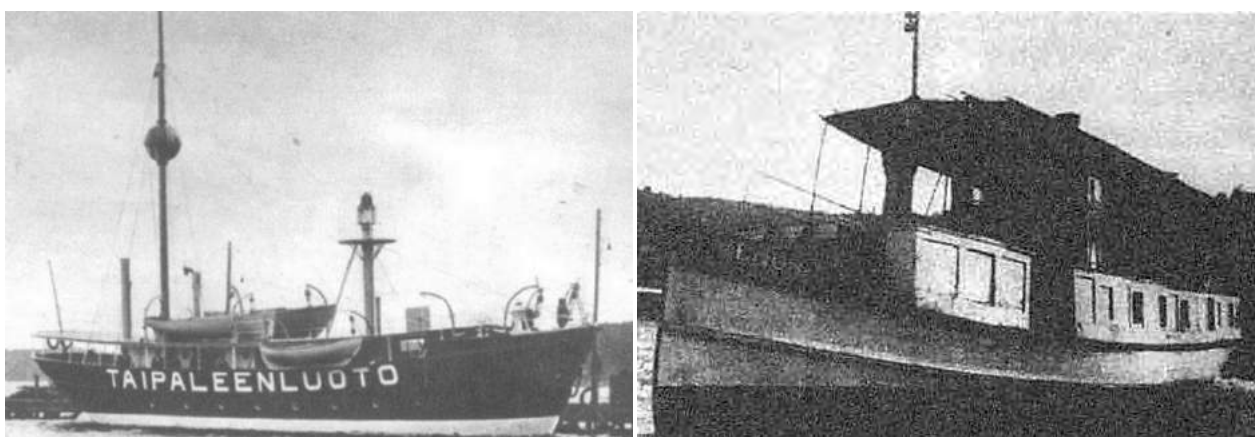


Финский пассажирский пароход идет из Курийоки на Валаам 1930 г. (слева), ледокольный буксир «Karjala» (справа)



Ледокольный буксир «Pohjola» (будущий «Karjala»), 1936 г.

Эксплуатировавшиеся на реке Вуокса вблизи Какисалми (Кексгольм) пассажирские пароходы «Alla Vuoksi» (1915 г.), «Koivisto» (1896 г.), «Vuoksi I» (1914 г.), катера «Saimaa I» (1906 г.), «Käkisalmi» (1933 г.), «Suvanto» (1893 г.) и буксир «Vuoksi» (1908 г.) во флотилию в ходе войны не мобилизовывались.



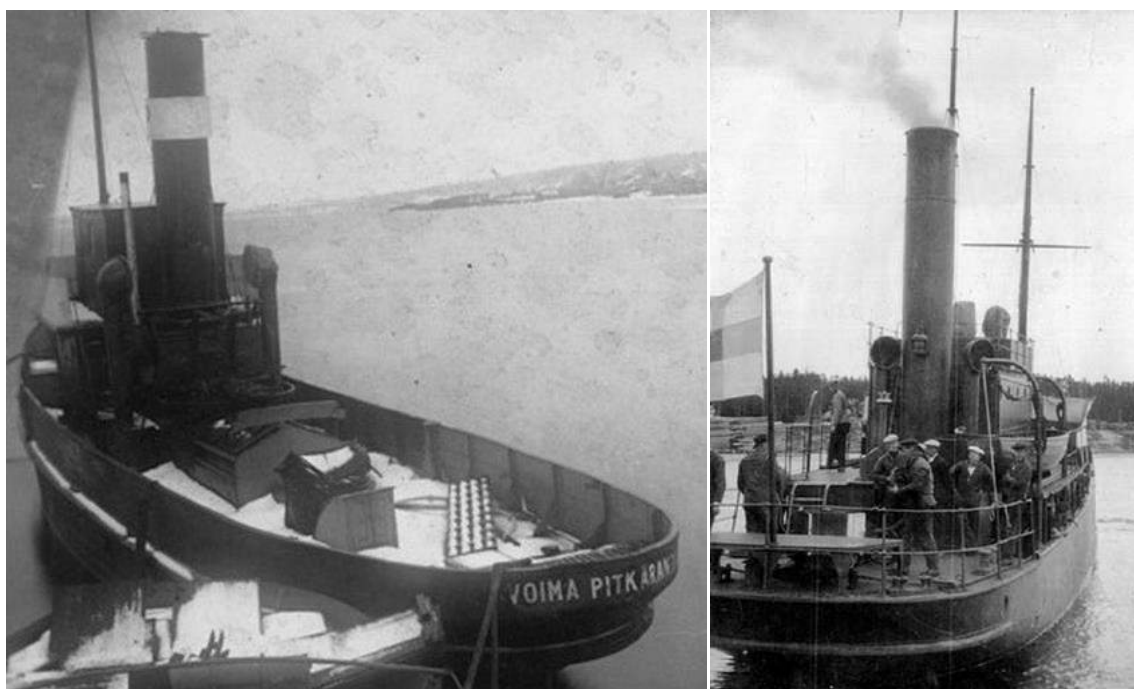
Плавучий маяк «Taipaleenluoto» (слева), пассажирский катер «Venus» (справа)

Первую потерю финны понесли ещё до начала войны с СССР – 19 ноября 1939 года транспорт «Vaurus» вышел из Лахденпохья с грузами для береговой батареи к Ялайсаари и вскоре сел на камни у Рахмансаари. Оперативно сообщить о случившемся на базу не сумели из-за отсутствия на судне радиостанции и помощь ему не послали. В итоге, уже в ходе войны, к началу февраля 1940 года, корпус его полностью разбило штормами. К счастью, обошлись без человеческих потерь и, даже удалось снять на берег часть груза.

В 10 ч 30 мин 30 ноября 1939 года, в штаб морских сил на Ладогое пришел приказ Генерального штаба № 68 о срочной мобилизации и начале вооружения гражданских судов. Сразу после этого поступило распоряжение о подготовке к постановке мин в сектора Салми и Каннас с участием заградителей «Yurjo» и «Kiviniemi».

К концу дня вооружение окончили и готовая к боевым действиям флотилия, которой командовал капитан-лейтенант Копонен, выглядела следующим образом:

- в составе флотилии канонерских лодок капитан-лейтенанта Асикайнена числились пять боевых единиц: «Aallokas» (флагман), «Aunus», «Herkules», «Tarmo» и «Vulcan»;
- минная флотилия старшего лейтенанта Карстена включала заградители «Yrjö», «Kiviniemi» и «Voima»; ее обеспечивали три минных баржи;
- звено траления состояло из катеров «N.K. af Klercker» и S 1;
- для посыльных целей и связи использовали катера РМ 31-35.



«Voima», в будущем «Kihno» и «Работник» (слева), минный заградитель «Yrjö» (справа)

Первые походы и потери (30 ноября – 31 декабря 1939 года)

Боевые действия на озере начались с оборонительных минных постановок в своих водах. Ночью 30 ноября из базы ушел «Yrjö» для постановки заграждения № 1 в западной части и, выполнив задачу, 1 декабря вернулся в Лахденпохья. Там он взял мины и поставил заграждение № 2 в 300 м южнее Хейнялуото.

Также 30 ноября «Kiviniemi» пошел ставить мины в восточной части, но зацепив днищем камень у Вярьянкоукки западней Мантси выполнить задание не смог и ушел исправлять повреждения в Питкяранта. Работы окончили оперативно, и уже 2 декабря он выставил заграждение № 2 из 30 мин.

Но в следующем выходе ему вновь не повезло – уйдя ночью 3 декабря ставить 20 мин у Питкяранты при сбросе в 23 ч 10 мин первой мины типа НМ/С, та взорвалась под кормой (четыре человека погибло, один тяжело ранен). Поврежденное рулевое управление исправили быстро, и заградитель вновь ушел на ремонт в базу.

В постановках заграждений под берегом участвовали и моторные катера. Так в ночь с 4 на 5 декабря две банки по пять мин выставили мобилизованные КМ-36 (у Йлляпяянлахти) и КМ-37 (вост. о. Пуиккомаансаари), а с 4 по 9 декабря у о. Коневец 40 мин – РМ-31 и РМ-32 (за один рейс они также принимали по пять мин).

6 декабря очередной раз не повезло только вышедшему из ремонта «Kiviniemi» – ведя к Питкяранта минную баржу TVH-33, в 15 ч они оба сели на каменную банку южнее Раутасари. В 17 ч 30 мин к ним на помощь направилась канонерка «Aunus», шедшая на минную постановку к Питкяранта, но, не выполнив эту задачу из-за начинавшегося шторма, ушла отстояться под прикрытие о-вов архипелага Хаавио. Переждав непогоду ночью 6–7 декабря «Aunus» поставила 16 мин у о. Вуратсу.

7 декабря в 10 ч утра для снятия «Kiviniemi» из базы ушли канонерская лодка «Tarmo» с моторным катером, а вечером на помощь подошел «Aunus». Работы по снятию затянулись и более того – 10 декабря «Tarmo» штормом снесло на камни у Раутаваара и из-за повреждений при ударе о них ему пришлось срочно идти на ремонт в Сортавалу. На месте из спасателей остался лишь один «Aunus». В тот же день для постановки 30 мин 30 НМ/S у Сортавалы прибуksировали баржу «Doris».



Баржа «Doris» в 1944 г.

Утром 11 декабря канонерская лодка «Herkules» с тральщиком S-1 вышли на охранение от Кельпя до Юкансаари и от Юкансаари до Сиикасаари. Вышедшая с ними канлодка «Aallokas» к 14 ч 45 мин находилась южнее Ялая. Тральщик «N.K. af Klercker» стоял в дозоре у Килписаари. В 8 ч 50 мин 12 декабря «Aallokas» зашел в Раухала. Каких-то особых событий в походе не произошло.

В этот же день, в 16 ч 30 мин, по завершению ремонта «Tarmo» ушел из Сортавалы снимать все еще сидевший на камнях «Kiviniemi». Работы там шли тяжело – 13 декабря в 7 ч 49 мин на «Aunus» вышли из строя сразу два насоса откачивавших поступавшую в корпус заградителя воду и с перебоями работал третий.

В 14 декабря 11 ч под охранением «Aallokas» четыре транспорта увезли с Валаама на о. Мантси отдельный батальон № 23 и отдельную велосипедно-разведывательную роту № 4 (Er.P.23 и Er.PPK 4). Проведя конвой, «Aallokas» затем ушел к Питкяранте, и с большой дистанции обстрелял позиции, наступавших в этом районе, частей Красной армии. Огонь вели без корректировки с берега и какого-либо урона частям он не нанес.

Также в 11 ч продолжили работу по снятию с мели «Kiviniemi» и в 18 ч, стянули с каменной сидевшую с ним баржу, уведя ее на ремонт на верфь в Хаавусе близ Сортавалы.

В 9 ч 30 мин 15 декабря «Aallokas» снова вел беспокоящий обстрел Питкяранты, а в 16 ч 30 мин повторил его, выпустив еще 15 снарядов. В 15 ч инспекция в Лахденпохья проверила причины задержки работ по вооружению канлодки «Vulcan» и установила срок ввода ее в действие к утру. В 19 ч из штаба сектора Салми по телефону в штаб флотилии сообщили о скором снятии «Kiviniemi» и что после полной заделки пробоин его отправят на ремонт в базу.

Едва выйдя в первый свой поход 16 декабря, с «Vulcan» около 8 ч 15 мин сообщили на базу, что он зацепил камень у Мёкериккё западнее Ялаянсаари и ему требуется буксировка. В 9 ч к нему на помощь вышла канлодка «Hercules». Но опасность оказалась преувеличенной – течь была небольшая и в 11 ч 15 мин оба корабля прибыли в Раухала.

В 15 ч 35 мин «Kiviniemi» наконец сняли с мели, и в сопровождении «Aunus» и «Tarmo» он пошел на ремонт в Сортавалу, куда все корабли с присоединившимся к ним по пути «Aallokas» прибыли в 19 ч. Там заградитель поставили в док, а на двух последних приступили к профилактическим работам по артиллерии.



Тральщик ТЩ-100 (бывший «Aunus»)

В 17 ч штаб установил районы ночного патрулирования для «Vulcan» между Раутсаари и Vuoratsy (в 20 ч 30 мин с большого расстояния он десять минут стрелял по Питкяранте). «Herkules», в свою очередь, охранял район Килписарет – Пуутсаари.

По завершению работ «Aunus» уже 17 декабря ушел в Раухалу для буксировки баржи компании «Aumalan Saha Oy», а в 11 ч того же дня пришел приказ об отправке «Aallokas», «Tarmo» и «Vulcan» в сектор Салми, а заградителя «Yrjö» на прокладку кабеля между овами Ристисаари и Мастинсаари. Попутно на него возлагалось забрать военные грузы и амуницию в Раухала и доставить их на Мантси.

18 октября на озере прошел сильный шторм и единственной операцией стал выход канонерской лодки «Tarmo» для эвакуации жителей о. Мякисало на континент (операция была проведена утром следующего дня).

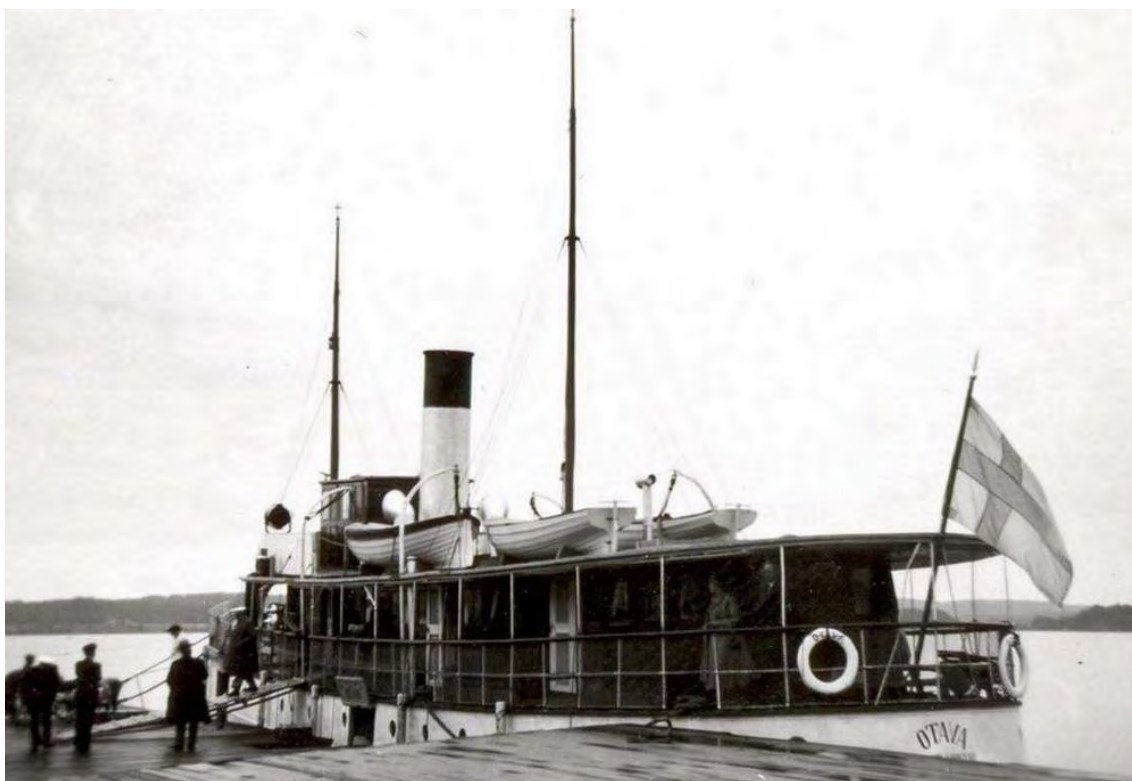
В результате того же шторма, около 17 ч 20 мин вблизи Валаама, сорвало, шедшего на буксире транспорта «Otava», рыболовный мотобот «Frisky» и он вскоре затонул. К счастью экипаж шел на транспорте, и никто не пострадал.

Минные постановки в зимних условиях привели к новой аварии. 19 декабря в 8 ч утра «Voima», с минами на борту, вышла в Кивисалми для приема угля с последующей задачей выставить их в северной части озера. Но уже через полтора часа (около 9 ч 30 мин) заградитель северо-восточнее Петаянсаари у о. Веняянсаари сел на камень, повредил днище и затонул за пять минут на глубине 4–5 м. Из-за малой глубины нос возвышался на 1,5 м над во-

дой, а корма находилась вровень с ней. Потерь в экипаже удалось избежать, и он благополучно перебрался на берег.

Канонерки же продолжали свои ставшие уже постоянными обстрелы Питкяранты и в с 10 ч 20 мин в течение 40 минут «Aallokas» и «Vulcan» из района южнее Пусунсаари выпустили 23 снаряда.

Отойдя в озеро и пробыв там почти сутки, утром 20 декабря первый из них из района севернее Vuoratsу обстрелял фабрики города еще тремя десятками снарядов, а также бараки в районе Хунтила. В последнем случае с корабля видели попадания в постройки и разрушения на берегу.



Пароход «Otava»

Затем вместе с «Vulcan» он снова отошел в озеро. В 22 ч 30 мин «Aallokas» выпустил десять снарядов по шоссе у Кяшняоя, а спустя 15 минут еще четыре – по Хунтила. В свою очередь «Vulcan» в 22 ч 30 мин произвел несколько залпов в районе Максимансаари, затем восемь снарядов отправил по баракам в Питкяранте и еще четыре через четверть часа – в Хунтила.

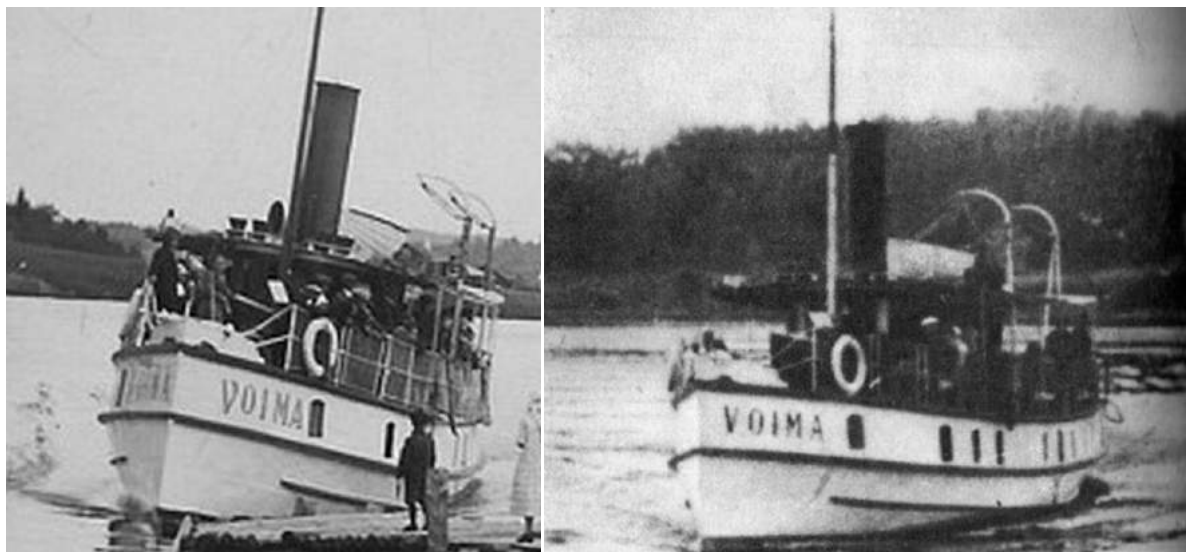
Утром (в 9 ч 50 мин) 20 декабря стоявший в доке «Kiviniemi» осмотрел инженер – лейтенант-коммандор Пиппониус, составивший отчет о повреждениях и давший рекомендации об ускорении работ по ремонту. В 11 ч он убыл к месту посадки на камень заградителя «Voima» для организации его спасения, но, в связи с поздним прибытием (20 ч 45 мин), начало этих работ перенесли на утро следующего дня.

Пока шла подготовка к спасению «Voima», 21 декабря затонул, от повреждений льдом, деревянный посыльный катер РМ-34 и из катеров этого типа в строю осталось четыре.

В тот же день (21 декабря) при ветре в 9–10 баллов при буксировке баржи с Валаама в Сортавала у парохода «Sergij» близ Мёкериккё в 22 ч 30 мин оборвался и намотался на винт буксирный трос, суда потеряли ход и их стало сносить. Попытка подошедшего вскоре транспорта «Valamon Luostari» оказать им помощь не удалось, и на подмогу вышли канлодка «Aunus» и буксир «Aalto».

В 11 ч утра следующего дня «Sergij» с баржей взял на буксир «Aallokas» и отвел к Маркатсима, откуда их «Aunus» отбуксировал в Раухала, где водолаз и освободил винт.

Пароход вскоре вернулся на Валаам, однако в новом рейсе в Мантси 2 января 1940 года на нем в 2 ч 40 мин вышла из строя машина. Впрочем, неисправность оказались незначительной и уже в 9 ч 10 мин «Sergij» вышел оттуда на Валаам.



Пассажирский пароход, будущий минный заградитель «Voima»



Грузопассажирский теплоход «Janaslahti»

Давно известно – беда не приходит одна. Справедливость этой поговорки пришлось испытать и финнам. Так в ночь с 21 на 22 декабря 1939 года выбросило волнами на песчаный пляж о. Пеллотсаари (открытая на юг бухта, у которой один берег скала, другой камни, в конце песчаный пляж) близ Кякисалме грузопассажирский теплоход «Janaslahti».

При попытке «Tarmo» (по дороге к месту аварии он попал в ледовое поле вблизи Паролы южнее Хииденселкя и севернее Пеллотсаари) и «Vulcan» в шторм 22 декабря снять его с мели, стихия, словно издеваясь над спасателями, забросила теплоход на скалу.

Экипаж «Janaslahti» удалось снять без потерь, а сам теплоход под утро 23 декабря с камней сняло волнами и от дополнительных повреждений он затонул на мелководье.

Вдобавок к вышеизложенным происшествиям, в 19 ч 30 мин вблизи Сортавалы загорелось топливо (газолин) на шлюцкорском катере SP-17. Пожар быстро потушили и повреждения оказались незначительны, однако катер ушел в базу на профилактику.

Рано утром 22 декабря к сидящему на камне «Voima» из Кивисалми* пришла канлодка «Herkules» со спасателями. Днем того же дня с заградителя удалось снять вооружение, а также основную часть оборудования, но сложные погодные условия не позволяли его спасти.

23 декабря «Aallokas» прибыл в Сортавалу, где приступили к профилактическому ремонту его орудий, а «Herkules» – в Кивисалми для буксировки минной баржи в Ойтто.

По окончании работ, «Aallokas» 24 декабря в 8 ч вышел с баржами TVH-16 и TVH-17, к Раухала, где к 13 ч 30 мин уже находились и «Tarmo» с «Vulcan». Ровно через час из-за тяжелого шторма в эту бухту, не имея возможности продолжать поход, зашел и «Aunus».

С утра 25 декабря волнение утихло и в 9 ч 30 мин «Aunus» увел баржи, приведенные накануне «Aallokas», к Кивисалми, для работ на «Voima», прибыв туда в 17 ч 30 мин.

«Herkules» наконец смог увести минную баржу, доставив ее в Ойтто в 20 ч. Но из-за ухудшавшейся ледовой обстановки ему приказали стать на зимовку в базе. «Aallokas» с «Vulcan» отправились к Хуннука, а «Tarmo» – в Сортавалу на ремонт орудия.

26 декабря озеро снова штормило, да к тому же впервые проявила себя советская авиация – несколько ее самолетов появились в зоне работ на «Voima» и не имевшие даже зенитных пулеметов спасатели бросили работы, отойдя северней.



Канонерская лодка «Buij» на зимовке

Под утро 27 декабря «Aallokas» и «Vulcan» обстреляли шоссе у Коириноя и небольшую местную верфь. Потери на берегу вряд ли были значительны, однако от сотрясений, вызванных стрельбой собственного орудия, на «Vulcan» сильно потек паровой котел и пришлось идти в Сортавалу на ремонт.

Возвращаясь, «Aallokas» в 14 ч 30 мин встретил поле льда между Хуннука и Лопинниemi вблизи бухты Мурсула. В районе бухты его толщина достигала 8–10 см и канонерская лодка, замедлив ход, в 17 ч 48 мин – 17 ч 55 мин севернее Vuoratsу с неё выпустили четыре снаряда по шоссе и еще столько же по группе домов у берега.

Вечером спасатели продолжили работы на «Voima» и им удалось заделать несколько небольших пробоин в корпусе. Хотя к утру 30 декабря они практически полностью откачали воду, но имевшуюся в корпусе «Voima», крупную трещину заделать не смогли и из-за начавшегося ледостава. А потому заградитель пришлось оставить в месте посадки на камень с надеждой возобновить работы весной.*

* «Herkules» прибыл туда накануне вечером для буксировки минной баржи, но был срочно переключен для выполнения данной задачи. – Авт.

* Из-за окончания войны и оставления финнами региона, продолжили и завершили работы по подъему корабля летом 1940 года уже советские специалисты. – Авт.

Ледовая обстановка продолжала ухудшаться – вечером 27 декабря у Сортанлахти во льду потерял руль и с трудом добрался в Каннас небольшой буксирный катер «Löytö». Утром следующего дня в том же районе застряли во льду и остались на зимовку парусно-моторная шхуна «Aleksander» и моторный катер AV-100, а их экипажи сошли на берег.

Севернее устья реки Ляскелян-йоки остался на зимовку буксир «Buij». Чтобы как-то продлить судоходство в тот же день мобилизовали ледокольный буксир «Valdhof I» и телефонограммой из штаба флотилии в 13 ч 45 мин его подчинили штабу в Куркийоки.



Пассажирский катер «Nikolaj»



«Syd» (бывший «Зюйд»)

29 декабря канонерская лодка «Aallokas» с 06 ч 40 мин до 12 ч 30 мин снова вела беспокорящий обстрел по пяти различным целям в районе Питкяранты. В том же районе она находилась и утром 30-го числа, однако из-за тумана у берега огонь не открывала, а из-за заканчивающегося угля ушла для бункеровки в Сортавалу, куда прибыла в 20 ч 30 мин.

Ровно в 10 ч утра 30 декабря тральщик «N.K. af Klercker» и катер КМ-36, получив на вооружение новые тралы типа MRK/3 and 4, вышли на учебное траление в район южнее Мауринсаари.

В 9 ч 55 мин утра следующего дня вышел приказ по флотилии о переходе «Aallokas» с «Vulcan», который должен был вести не окончивший ремонт заградитель «Kiviniemi», из Сортавала в Никкана, а оттуда в Раухала. Это связывалось с необходимостью полностью освободить док из-за усилившихся морозов (при оставлении в нем корабля, за зиму он мог выйти из строя). Вывод заградителя провели в спешке, даже не установив снятое вооружение.

В 20 ч 30 мин караван с трудом шел во льду вблизи Кельосаари. «Tarmo» отправился в Раухала за двумя баржами, привлекавшихся к спасению «Voima» и, зайдя по дороге назад в Саммалахти, присоединить к каравану моторный катер «Esko», прибыть совместно в Ойтто.

Распределение мобилизованных катеров и моторных шлюпок по секторам и пунктам на конец декабря 1939 года выглядело следующим образом:

– сектор Валамо (Валаам): Никкана – 2 ед. на плаву и 7 – на берегу на зимовке; Раутаверья – 2 ед. на плаву и 1 – на берегу; Мёккериккё – 2 ед.; Никольский скит – 5 ед. (в их числе катер «Nikolaj» Валаамского монастыря); Ристисаари – 1 ед.; Валаам – 1 ед.; Мантси – 7 ед.;

– сектор Куркийоки: Куркийоки – 4 ед. на плаву и 1 – на берегу. Хейнясенмаа – 3 ед. на плаву и 1 – на берегу.; Кивисалми – 4 ед.;

– сектор Салми: Хуннукка – 1 ед.; Хаавус – 5 ед.; Таркиелланлахти – 1 ед.; Катискалахти – 13 ед.;

– сектор Яааккима: Келпя – 11 ед.; Ойтто – 1 ед.; Раухала – 1 ед. на плаву и 2 – на берегу;

– сектор Сортавала: Хакала – 3 ед.; Самматсаари – 1 ед. на плаву и 1 – на берегу; Хонкасало – 2 ед.; Пеллотсаари – 2 ед. на плаву и 2 – на берегу.; Хакала – 2 ед.; Кельосаари – 1 ед.; Пеллотсаари – 2 ед.;

– сектор Каннас: Сортанлахти – 1 ед. на плаву и 9 – на берегу.

Всего 102 небольших моторных плавсредства, но без вооружения.



«Aunus»

К концу декабря 1939 года общая численность поставленных финнами мин в озере достигла 264, из них, чуть более половины (133), от выставленных за всю войну (в 1940 г. из-за погодных условий мины не ставились), на счету заградителя «Yurjo».

Основную их массу составляли старые русские мины обр. 1908 года, на долю более совершенных – обр. 1912 года и разработанных финнами типа НМ/5 приходилось не более

20 %. Эффективность постановок оказалась нулевой – советские корабли потерь от них не понесли.

В целом финнам, с начала войны, потребовалось чуть более месяца, чтобы без проблем провести мобилизацию и выполнить развертывание своих озерных сил.

В ходе минных постановок и обстрелов берега боевые потери, как впрочем и столкновений с кораблями советской Ладожской флотилии, отсутствовали. Не сильно досаждала и авиация, которая при практически полном отсутствии на флотилии ПВО (орудия и почти все пулеметы для стрельбы в воздух не предназначались) могла осложнить жизнь.

Все потери явились следствием навигационных или погодных причин. В целом число аварий оказалось достаточно велико, что говорит о слабой навигационной подготовке финских капитанов к действиям в условиях войны в зимнее время, но безвозвратных было немного (по одному заградителю и посыльному катеру и транспорту, потерянным перед войной) и на боеспособности оставшихся они особо не отразились.

Гибель одного теплохода и рыболовного мотобота не сказались и на интенсивности военных или гражданского перевозок. Более важным фактором становилась погода – усиление морозов и начавшийся ледостав грозили осложнить действия кораблей после нового года, а многие из них и вовсе пришлось вывести на зимний отстой до начала новой навигации.

Война во льду (1 января – 12 марта 1940 года)

1 января 1940 года в 11 ч «Aallokas» с «Vulcan» и «Kiviniemi» вышли из Никкана в Раухалу (второй из них уже 3 января в 13 ч 15 мин убыл оттуда обратно в Никкану). В 15 ч поступил приказ «Tarmo» убыть в 18 ч из Раухалы в Ванха Никкана за снарядами.

Утром следующего дня буксир «Aalto» вышел на Мантси, а в 6 ч 10 мин из Кивисалми ушел «Aunus» с баржами TVH-16 и TVH-17, прибыв с ними 3 января в 16 ч в Раухалу, где последние поставили на зимовку между Папинсаари и Саролансаари.

С начала года из-за ледовой обстановки в отстой в различных местах северной части озера вывели основную массу гражданских и малых боевых кораблей, судов и катеров.

Утром 4 января продолжились обстрелы Питкяранты: в 9 ч 17 мин – 9 ч 20 мин «Aallokas» и «Tarmo» с 37 кб вместе выпустили по городу 30 снарядов. «Vulcan» в то время, покинув бухту Мурсула, шел во льду южнее, между Вуоратсу и Ранкамонсаари.



«Valamon Luostari», в последствии «Сергей»

В 9 ч 55 мин примерно 1,5 км от последней точки вблизи канлюдки разорвались десять снарядов, вероятно выпущенных полевыми батареями Красной Армии. На «Vulcan» их калибр оценили как 120–150 мм. Повреждений и потерь при этом не было.

В 9 ч 58 мин шесть советских бомбардировщиков СБ-2 под прикрытием трех истребителей появились в секторе Салми. По кораблям, стоявшим в том районе, они не работали, но при пролете «Aallokas» выпустил 28, «Tarmo» 10 и «Vulcan» 4 снаряда.

4 января в 15 ч «Vulcan» получил приказ выйти из Никкана с заходом в Кельо к Мяки-сало. Спустя час служба радиоперехвата штаба флотилии прочитала советскую радиограмму, что 168-я стрелковая дивизия наблюдает движение нескольких финских кораблей вблизи Питкяранты. «Tarmo» в этот день вышел с Валаама, конвоируя транспорт «Valamon Luostari» с грузами из Никкана в Наутси и назад.

Утром 5 января пришел приказ уничтожить маяк Вуоратеу и снять систему навигационных знаков в Ранкамонсаари. Для выполнения задачи туда ушел «Vulcan». Поход проходил в тяжелых ледовых условиях, более того – в 19 ч 15 мин был поврежден киль, зацепившись за подводный камень у Пуутсаари между Кельо и Раухалой. На палубе образовалось две 40-см трещины, но пробойн корпус не получил и движение продолжили.

К 8 января ледовая обстановка продолжала стабильно ухудшаться – вблизи Мантси стояло сплошное поле плотностью от 15 до 25 см. В самой бухте местами оно достигало 40 см. В северной части Ладоги лед, толщиной 5–15 см, лежал практически повсеместно.

9 января в 17 ч 45 мин на «Aallokas» поступил приказ выйти с Никканы к Импииниеми, что он и сделал через 45 мин. В 22 ч 32 мин канонерская лодка прибыла на место, идя местами в 35-см льду. Около 1 ч 35 мин ночи следующего дня поход продолжили к деревне Тейса, оттуда корабль направился к Никкане, обстреляв по дороге в 7 ч утра 14 снарядами Питкяранту с дальней дистанции. В пункт назначения «Aallokas» прибыл в 9 ч 30 мин, причем кое-где лед уже доходил до полуметра.

В 15 ч «Tarmo» с «Valamon Luostari» убыли с грузами в Мёкериккё, а «Aallokas» доставил на Мантси амуницию, патроны и несколько лошадей. Приступив к разгрузке в 17 ч 30 мин, он намеревался затем идти в Никкану, но в 23 ч 30 мин на канлодку поступил приказ с рассветом перейти к о. Ритсисаари и быть готовой к обстрелу Питкяранты.

Сложные погодные условия и, вероятно, усталость команды начали играть злые шутки – в 2 ч 52 мин 11 января с «Aallokas» в штаб пришла радиограмма о наблюдении в 18 ч 20 мин вблизи Раутаверяйя на расстоянии в 10 км советского эсминца в камуфляже. Причем его видели до 21 ч, из-за чего канлодка отошла к Мунатсу. Здесь стоит напомнить об отсутствии в составе советской Ладожской флотилии в ходе «зимней» войны эсминцев, и вообще к тому времени она стояла на зимовке в южной части озера.

В 3 ч 15 мин «Aallokas» с трудом пробирался южнее Тиитанлуото в паковых льдах. В 8 ч 20 мин он находился вблизи Мантси. Но поскольку на его борту оставалось всего 11 т угля, то в 13 ч 40 мин, кораблю пришлось отправиться от Ритсисаари в Нииккану для пополнения запасов топлива, куда он и пришел в 22 ч 10 мин.

12 января в 5 ч утра «Aallokas» снова вышел в озеро, в 9 ч 20 мин он находился на пути к Импииниеми, а в 10 ч 10 мин с расстояния 4 км выпустил 33 снаряда по берегу юго-восточнее Пусунсаари вблизи Питкяранты.

В 11 ч 55 мин на подходе к Ритсисаари «Aallokas» атаковали пулеметным огнем и большими бомбами два советских самолета – бомбы упали на лед в 40 м от корабля, но потерь не было, хотя несколько пуль попали в борт и разбили ряд иллюминаторов.

Спустя чуть более часа (в 13 ч), его атаковало уже три самолета и пришлось отстреливаться из всего имеющегося на борту оружия. Орудия произвели 12 выстрелов, зато расход патронов к недавно установленным зенитным пулеметам превысил 2000 шт. Визуально наблюдалось попадание в один из самолетов и тот, выйдя из боя и сильно дымя, направился со снижением на юг.

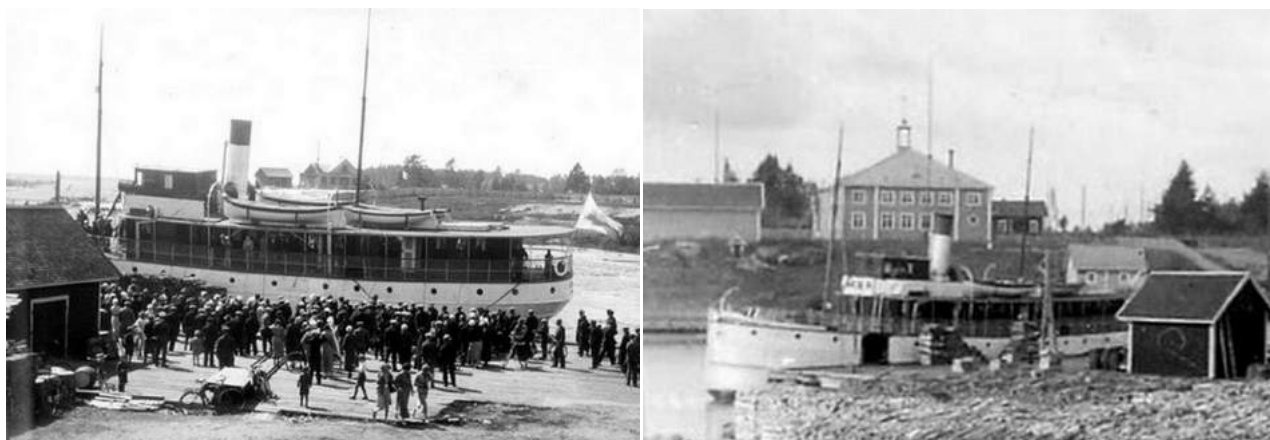
Немного приведя себя в порядок «Aallokas» около 18 ч 50 мин получил приказ выйти к Паавониemi, где, по сообщениям армейских отрядов, упал на лед и разломился ранее подбитый им самолет. Однако ледовые условия не позволили это выполнить и, около 9 ч 13 января, канлодка зашла в Никкану.

В 14 ч того же дня поступил приказ: «Tarmo» через час выйти из Никканы в Наутси для конвоирования транспорта «Otava» с грузом.

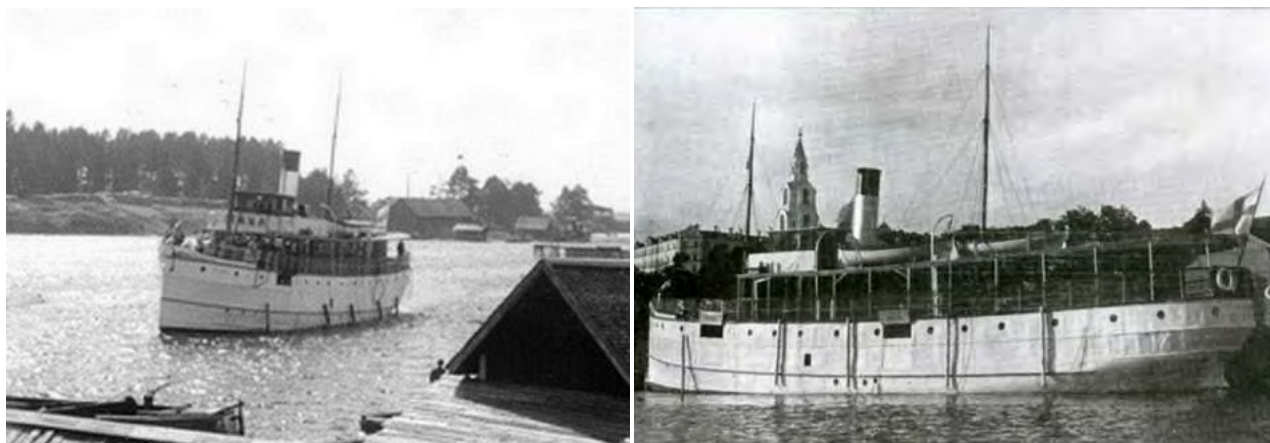
Утром 14 января этот конвой, следуя назад, должен был зайти в Раухала. Однако из-за приемки угля они вышли только в 16 ч, в 20 ч 10 мин прибыли в Наутси, а уже утром (в 5 ч 45 мин) 15 января отправились обратно.

К 16 ч в Раухала находились «Tarmo» и «Aunus», заградитель «Yrjö» и транспорт «Otava», причем «Tarmo» и «Yrjö» погрузили уголь.

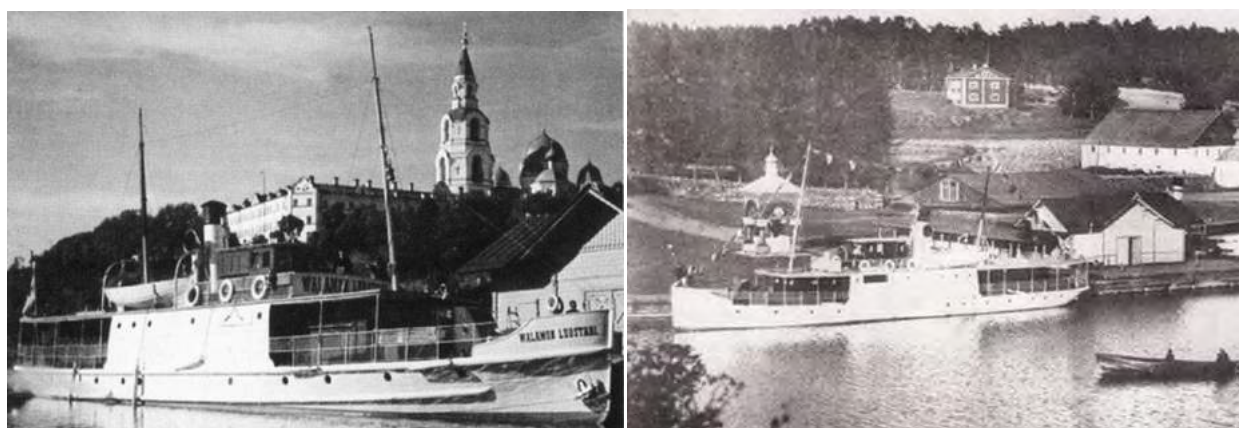
В районе Валаам – Раухала шла значительная подвижка льда, и выход из бухты в озеро представлял серьезную трудность. В 20 ч 15 мин, на помощь «Tarmo» в проводке «Otava» на острова, с Валаама к Раухала ушел «Aallokas». В 22 ч транспорт застрял во льду вблизи Келшпя и ждал помощи.



Пароход «Otava» в 1936 г.



Пароход «Otava» на Валааме



Пароход «Valamon Luostari»

Утром 16 января «Tarmo» шел к Хейнясенмаа за грузом амуниции в Нииккана. К 12 ч 45 мин «Otava» сдрейфовал во льду к Сиикасари по пути на Валаам. К 17 ч 20 мин уже «Tarmo» вблизи Келшпя застрял во льду, местами достигавшему 40 см.

В 18 ч 03 мин «Aallokas», оков лед вокруг транспорта «Otava», смог продолжить с ним движение, спустя чуть более 20 минут он помог «Tarmo» и все три пошли к Никкане. В 22 ч 10 мин последний отстал и пошел отдельно южнее Мёкериккё, а в половине первого ночи 17 января «Aallokas» и «Otava» наконец прибыли на Валаам.

Этот день ознаменовался окончательным установлением ледового покрова в финской части Ладожского озера. В результате могли выходить в него менее десяти кораблей, имевших ледовое усиление корпуса. Прочие находились на зимовке, а экипажи сошли на берег.

17 января в 3 ч утра «Aallokas» ушел в озеро и через четыре часа прибыл в Мантси. В 8 ч 30 мин «Tarmo» вышел в Хейнясенмаа (прибыл в 11 ч) во льду толщиной 15–20 см, а через десять минут из Мантси ушел «Aallokas», прибыв в 10 ч 45 мин в Никкану. На этом переходе толщина льда не превышала 10 см.



Замаскированная «Vakava» (бывший «Петр»)

В 13 ч он отправился в Раухалу, в 17 ч находился в Келпянниemi, а в 20 ч 07 мин, продолжая переход, канлодка с трудом шла в тяжелом льду толщиной до 40 см. Забрав с берега 12 больных для перевозки в госпиталь на Мантси, «Aallokas» в 22 ч 15 мин покинул Раухалу.

В 22 ч 30 мин оставил Раухалу и «Tarmo», имея горизонтальную пробойную шириной 10 см, у ватерлинии полученную при столкновении с льдиной. Но попадание воды внутрь корпуса было невелико.

К вечеру 17 января дислокация оставшихся в кампании кораблей была следующая: «Aallokas» и «Tarmo» находились в озере, там же вблизи Валаама находился и «Otava»; «Aunus» стоял в Ойтто, «Vulcan», «Yrjö» и «Kiviniemi» – в Раухале (все четыре под парами); «Valamon Luostari» готовился к выходу с Валаама; буксиры «Aalto» и «Waldhof I» работали в озере, а транспорт «Vakava» выполнял прибрежный рейс у Куркийоки. Лед в районе Валаам – Мантси достигал 35–40 см. Температура воздуха утром на Валааме была -30° , в Раухала и Мантси -37° мороза.

В те дни, буксир «Waldhof I» выполнил ряд рейсов из Сортанлахти с боеприпасами, продуктами, подкреплением и почтой к о. Коневец, вблизи которого он к 18 января вмёрз в лед и команда замаскировала судно лапником. Пробыв несколько дней на борту и не дождавшись помощи, она 23 января по приказу командира Э. Копонена сошла на берег, где оставалась до весны. Спустя несколько дней подвижки льда повредили корпус и к концу января, оставшись без присмотра, буксир утонул в месте стоянки.

18 января в 4 ч утра «Aallokas» прибыл в Раухала, в 8 ч 30 мин он покинул ее, прибыв в 16 ч 30 мин того же дня в Никкану.



Минный заградитель «Yrjö»

Под утро (в 4 ч 45 мин) следующего дня канлодка шла во льду до 20 см толщиной, находясь в 5 км от Мантси. В 10 ч 30 мин она прибыла в Никкану, в 12 ч 05 мин вышла в озеро, а в 18 ч 30 мин находилась в Раухале. К тому времени на расстояние 5–6 км от Мантси имелись торосы льда и снега толщиной местами до 3 м. В таких условиях даже ледокольные суда работать не могли и вскоре судоходство полностью прекратилось.

20 января, в одном из последних рейсов, «Aallokas», вышедший в 16 ч 37 мин 19 января в Никкану, подвергся в 9 ч 30 мин утра (за час до прибытия туда) атаке одиночного бомбардировщика, но потерь и повреждений снова не имел.

На следующий день в 13 ч 30 мин на «Aallokas» пришло распоряжение о совместном переходе с «Tarmo» в район Келшпя, где должны они были остаться на зимовку. Покинув Никкану в 17 ч 30 мин, они в 22 ч 30 мин прибыли в район Мустасаари.

Этим походом фактически и завершилось участие флотилии в «зимней» войне. Хотя на следующий день финны понесли первую и единственную в кампании боевую потерю.

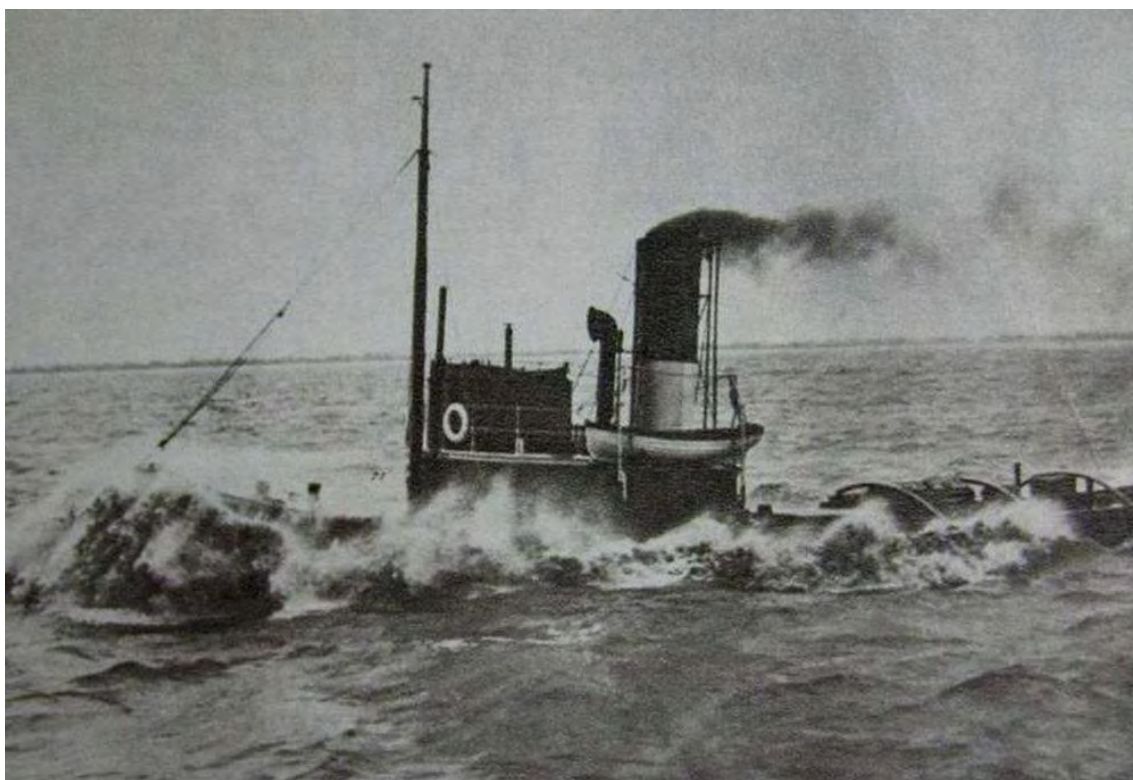
22 января в 11 ч 40 мин в Монастырской бухте на о. Валаам при налете советских бомбардировщиков СБ-2 из состава 41-й эскадрильи Ладожской флотилии, от четырех сбро-

шенных бомб выгорел и в 13 ч 25 мин затонул на глубине 7–9 м транспорт «Valamon Luostari». При этом его мачта на метр возвышалась над водой.

Одна из бомб взорвалась на расстоянии 1–2 м от борта, вторая – попала в корму и разбила рулевое управление, а третья – угодила в носовую часть. В результате образовались вздутия палубы и борта. Большинство команды находилось на берегу, а потому и потерь она не понесла. Все, что удалось спасти – только судовую книгу.



«Aunus» и «Yrjö» в финском флоте



Финский буксир на Ладоге в 30 е гг.

24 января канлодки «Aallokas» и «Tarmo» вставшие в узости у о. Петяясаари на входе в залив, ведущий к Лахденпохья начали окрашивать в зимний камуфляж. С них выгрузили на берег все лишние грузы и топливо, оставив лишь самое необходимое и сокращенный экипаж. На берегу установили выделенные армейцами две 40-мм зенитки для прикрытия от авианалетов. Одновременно на «Aallokas» начали чистку котлов.

2 февраля с 12 ч 25 мин до 15 ч 35 мин оба корабля попали под ряд авианалетов. СБ-2 41-й эскадрильи заходили волнами группами по 2–4 самолета (в сумме финны насчитали их 12). Однако отбомбились они неудачно, лишь разбив лед в месте стоянки. Правда одна бомба разорвалась примерно в 10 м от борта «Aallokas». Повреждений тот не получил, но несколько человек на палубе получили легкие ранения разлетевшимися осколками. В то же время советские летчики сообщили о повреждении транспорта и прямом попадании в портовые сооружения.

8 февраля самолеты той же эскадрильи неудачно бомбили суда, зимовавшие в Монастырской бухте Валаама.

До конца войны новых происшествий со стоявшими на зимовке финскими кораблями и гражданскими судами не произошло – основная масса (не считая утонувшего от ледовых повреждений «Waldhof I») к моменту перемирия осталась в местах отстоя, а многие катера и вовсе для безопасности их деревянных корпусов подняли на берег.

Последние дни финской флотилии (13–22 марта 1940 года)

13 марта 1940 года в 10 ч из Хельсинки пришло распоряжение из-за заключения мирного договора и грядущего оставления приладожских земель срочно готовиться к затоплению стоявших в разных местах кораблей и судов. Для сравнения: штаб советской флотилии получил приказ Ставки Военного Совета о заключении мира в 6 ч 15 мин 13 марта, с сообщением о прекращении боевых действий с 12 ч следующего дня.

Уже в 9 ч 30 мин 14 марта финский министр обороны отменил собственный приказ, распорядившись оставить все, что невозможно увезти на плаву, из строя не выводить, а снять лишь только вооружение.

Эту информацию передали по телефону капитану Оянне в Сортавалу и лейтенанту Карстену в Раухалу, однако в ряде мест уже приступили частично выполнять первый приказ.

Так на Валаама пароход «Sergei» и буксир «Aalto» затопили в Монастырской бухте, транспорт «Otava» – в Никкане (в бухте Никоновская) на глубине 15 м, а катер «Nikolaj» сожгли на берегу у Никольского скита.

Стоявшие в архипелаге и вмержшие в лед старый пароход «Sofia» и баржу «Walamo» финны при уходе с островов 17 марта бросили и через два дня их взяли советские войска. На берегу в исправном состоянии остались паровой катер «Sukkela» и свыше 20 небольших деревянных катеров и мотолодок.

14 марта, вблизи дока на Хаавусе, в месте зимовки, после подрыва, затопили несамоходную землечерпалку-элеватор «Laatoka», грузопассажирские пароходы «Pitkäranta» и «Voima», буксир «Ahti» и паровые катера «Astra» и «Töysä», а также посыльный катер шлюпки SP-17.

Утром следующего дня любые попытки уничтожения кораблей или имущества прекратили и, сняв оставшееся вооружение, колонна моряков став на лыжи отправилась из Лахденпохья в Савонлинну, куда и прибыла 20 марта.

Все прочие военные и часть гражданских плавсредств достались советским войскам неповрежденными, занявшим 20–22 марта 1940 года оставленные территории. Правда лейтенант Карстен попытался уничтожить в Раухале военные корабли, но выполнить свой замысел он не сумел и те достались в советские руки на плаву.

Наиболее организованно проходила эвакуация минной базы, о ходе работ на которой известно практически по часам. Так, еще накануне заключения мира с СССР, в 10 ч 13 марта, по распоряжению командующего флотилией капитан-лейтенанта Копонена, на базе в Ойтто начали разгрузку хранилища и перевозку имущества на станцию Хууханмяки.

14 марта в 8 ч утра приступили к освобождению капсюльной кладовой – капсулы вместе со взрывателями мин топили в озере, а минные столы, телефоны и измерительные приборы упаковали для транспортировки. В 11 ч пришла грузовая автомашина, начавшая вывоз

имущества из хранилища. Через два часа пришел приказ о затоплении мин хранившихся в трех баржах (одна из них, «Doris») в озере.



Землечерпалка «Laatoka» затопленная финнами 14 марта 1940 г.



Паровой катер «Astra»

Для выполнения этой тяжелой задачи с Кельпя прибыло 50 человек, которые вели работу без перерывов всю ночь. Одновременно в спешке шла разгрузка хранилища, из которого всё наиболее ценное имущество упаковали и увезли.

К 16 ч 15 марта разгрузили минные баржи, а мины, их предохранительные устройства и рога также утопили, как и имевшиеся на одной из барж шесть барабанов троса. Траловое оборудование увезли на станцию Хууханмяки для погрузки на поезд. К 17 ч 50 мин хранилище полностью опустело.



«Металлист» (бывший «Вуй», будущий «Эрки») захвачен финнами 5 декабря 1941 г.

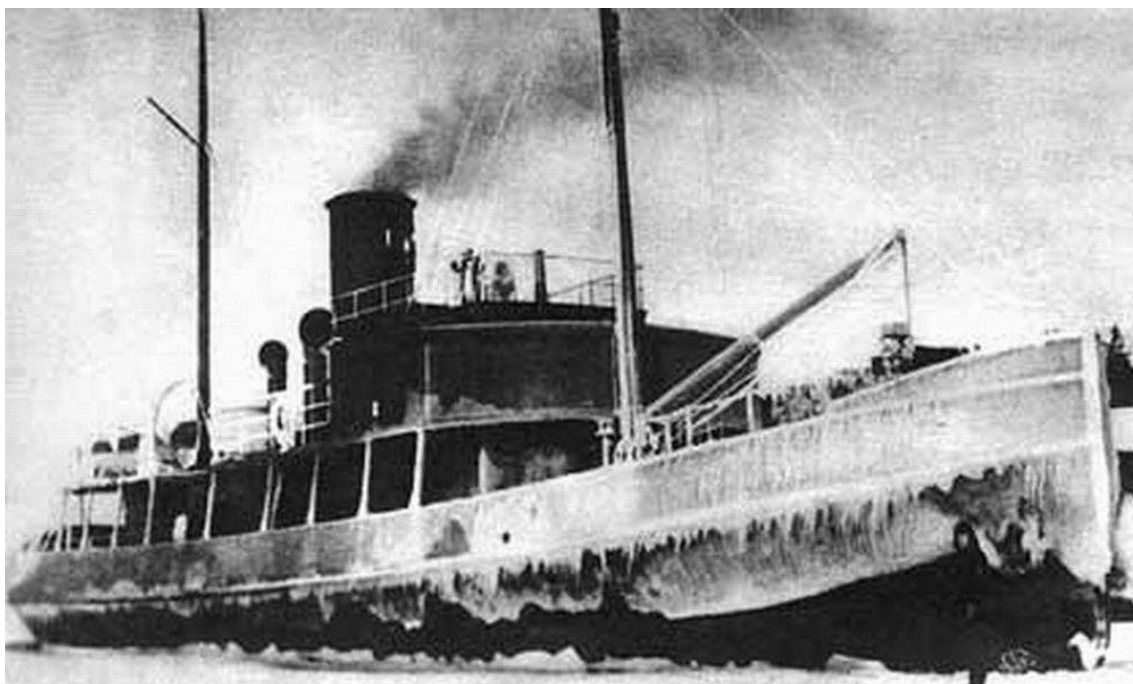
16 марта в 8 ч закончилась упаковка казарменной и кухонной утвари. Личный состав укладывал имущество и готовился к убытию из хранилища. В 14 ч его погрузили на машину и две конные подводы, а еще через полчаса остров-хранилище был оставлен и его финский гарнизон двинулся на север.

Стоявшие в заливе Ярсева три минные баржи финны бросили на отмели. Из-за зимнего времени и развития событий после заключения мира из состава флотилии удалось вывезти вглубь страны лишь четыре моторных лодки и 60 моторов снятых с других.

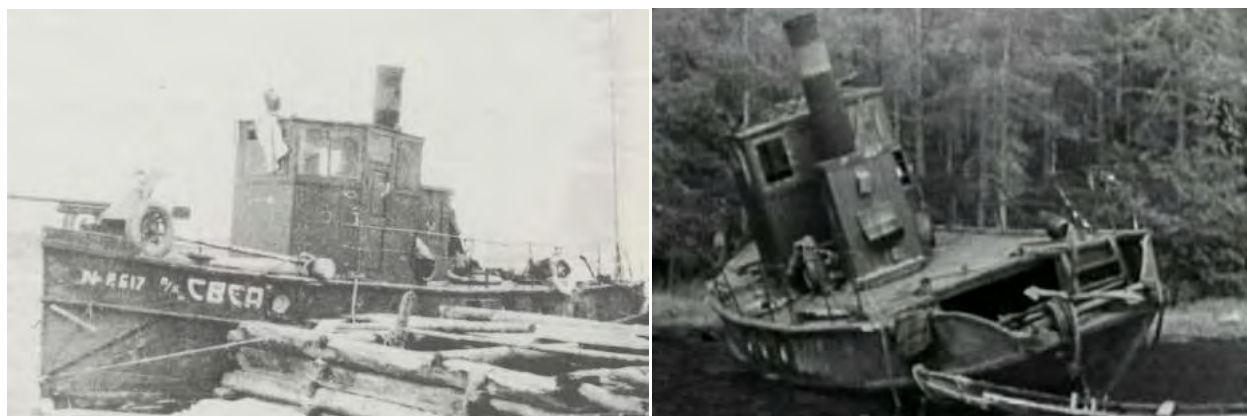
С 18 марта 1940 года отряды моряков советской Ладожской флотилии, действовавшие на сухопутье, начали занятие оставленных финнами островов в северной части озера. Утром 19 марта на о. Валаам они взяли восемь разбездных катеров без моторов, четыре баркаса без моторов и столько же требующих ремонта буксиров и баржу.

В этот же день была занята Сортавала, а утром 22 марта – Лахденпохья. Наступил мир. Финская флотилия на озерах прекратила свое существование. Причем за весь период войны, несмотря на определенные навигационные потери и редкие столкновения с противником, боевых потерь практически не было, за исключением единственного погибшего от налета советской авиации на Валааме старого транспорта «Valamon Luostari».

Противостоявшая советская Ладожская флотилия в ходе боев потеряла три тральщика (№№ 30, 32 и 37) и два сторожевых катера (Р-413 и Р-416). Однако финские корабли к этому не имели отношения и большая часть потерь, как и у финнов, связывалась с навигационными причинами.



«Aallokas» в советском флоте «Шексна»



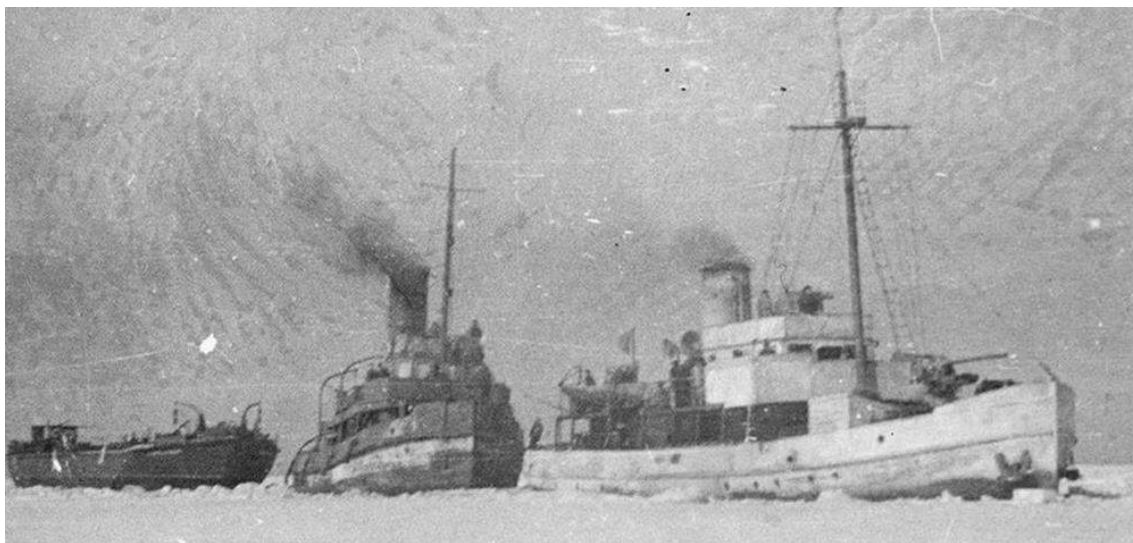
«Свеа» взят финнами на озере Пиа в 1941 г.

Новые хозяева территории, после схода льда, приступили к подъему затопленных и ремонту брошенных кораблей и судов. Всем им, в той или иной степени, придется через год с небольшим, участвовать в новой войне, а некоторые в ходе боевых действий даже вновь поднимут финские флаги, но это совершенно другая история.

Интересно отметить, что долгое время после окончания Великой Отечественной войны (по некоторым сведениям до конца 1980-х гг.) в Монастырской бухте архипелага Валаам на малой глубине находились так и не поднятые корпуса пароходов «Sofia», «Valamon Luostari» и баржи «Walamo».

Их остатки никому не мешали и были разобраны, вероятно, уже в наше время жадными к бесхозному «железу» металлстами. Корпус минной баржи «Doris», которая попала к финнам летом 1941 года и была брошена осенью 1944 года при окончательном уходе фин-

ских войск с озера просуществовал до XXI века и ее остатки можно было видеть на берегу даже летом 2010 года. В последние годы вероятно и их разобрали на металл.



«Шексна» (бывший «Aallokas») и «Орел» на Ладого



Останки «Doris» летом 2010 г.



ТШ-100 – корабль-памятник

До наших дней из героев статьи дожил один «Aunus» (в составе советского флота под обозначениями: с 24.08.1940 по 03.08.1941 г. – УК-100; с 21.10.1944 г. – Т-100), в качестве памятника советской Ладожской флотилии, установленный в Новой Ладоге.

Примечания:

Бережной С.С. и др. Корабли и вспомогательные суда ВМФ СССР (1928–1945). М.: Воениздат, 1988.

Гайдук А. Лапшин. Р. Военно-морские силы Прибалтийских республик. 1918–1940 гг. СПб., 2009.

Дашьян А. Корабли Второй мировой войны. ВМС Польши и стран Скандинавии (Дании, Норвегии, Швеции и Финляндии). Серия «Морская коллекция». 2005. № 3 (72).

Дашьян А. и др. Флоты Второй мировой. М.: Коллекция; Яуза; Эксмо, 2009.

Лапшин Р.В., Коробейников А.В. Забытый военный флот России. Ижевск, 2013.

Петров П.В., Степаков В.Н. Советско-финляндская война 1939–1940. Т. 1. СПб., 2003.

Петров П.В. Военно-морские силы Финляндии 1918–1939 гг. // Тайфун. 2000. № 4.

Петров П.В. Ладожская военная флотилия в советско-финляндской войне 1939–1940 гг. // Тайфун. 2001. № 1.

Список речных паровых судов Европейской России по переписи 1906 г. СПб., 1908.

Список речных паровых судов Российской Империи по переписи 1912 г. СПб., 1914.

All the World's Fighting Ships 1922–1946. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1980.

Joutsen J. Leijonalippu Laatokalla. 1918–1939 // *Laiva*. 2010. № 4.

Kuujo E. Laivat Latokalla. 1987.

Koponen P. Laatokka Karjalan meri. 1986.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1921. 1922.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1922. 1923.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1939. 1940.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1940. 1941.

Suomen Laivasto Sodassa 1939-45. 1988.

<http://heninen.net/laatokka-war/saukko/>

<http://kotisivut.fonet.fi/~aromaa/Navygallery/index.html>

<http://sa-kuva.fi/>

References:

Berezhnoj S.S. i dr. Korabli i vspomogatel'nye suda VMF SSSR (1928–1945). М.: Voenizdat, 1988.

Gajduk A. Lapshin. R. Voенно-морские sily Pribaltijskih respublik. 1918–1940 gg. SPb., 2009.

Dash'jan A. Korabli Vtoroj mirovoj vojny. VMS Pol'shi i stran Skandinavii (Da-nii, Norvegii, Shvecii i Finljandii). Serija «Morskaja kollekcija». 2005. № 3 (72).

Dash'jan A. i dr. Floty Vtoroj mirovoj. М.: Kollekcija; Jauza; Jeksmo, 2009.

Lapshin R.V., Korobejnikov A.V. Zabytyj voennyj flot Rossii. Izhevsk, 2013.

Petrov P.V., Stepakov V.N. Sovetsko-finljandskaja vojna 1939–1940. T. 1. SPb., 2003.

Petrov P.V. Voенно-морские силы Финляндии 1918–1939 гг. // *Tajfun*. 2000. № 4.

Petrov P.V. Ladozhskaja voennaja flotilija v sovetsko-finljandskoj vojne 1939–1940 гг. // *Tajfun*. 2001. № 1.

Spisok rechnyh parovyh sudov Evropejskoj Rossii po perepisi 1906 g. SPb., 1908.

Spisok rechnyh parovyh sudov Rossijskoj Imperii po perepisi 1912 g. SPb., 1914.

All the World's Fighting Ships 1922–1946. London: Conway Maritime Press / US Naval Institute Press, 1980.

Joutsu J. Leijonalippu Laatokalla. 1918–1939 // *Laiva*. 2010. № 4.

Kuujo E. Laivat Latokalla. 1987.

Koponen P. Laatokka Karjalan meri. 1986.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1921. 1922.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1922. 1923.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1939. 1940.

Suomen Kauppalaivasto (Finlands Handelsflotta) 1940. 1941.

Suomen Laivasto Sodassa 1939-45. 1988.

<http://heninen.net/laatokka-war/saukko/>

<http://kotisivut.fonet.fi/~aromaa/Navygallery/index.html>

<http://sa-kuva.fi/>

УДК 94(480)

Финская Ладожская флотилия в «зимнюю» войну (ноябрь 1939 – март 1940 гг.)

Роман Витальевич Лапшин

Независимый исследователь, Запорожье, Украина

Аннотация. О формировании и боевых действиях советской Ладожской военной флотилии в ходе так называемой «зимней» советско-финской войны 1939 – 1940 годов в отечественных публикациях рассказывалось неоднократно. О действиях противника – финских военно-морских сил на озере известно меньше, к тому же публикации наряду с рядом ошибок по структуре и численности сил, не освещали участие их в боевых действиях, причины и действительное количество потерь, а также влияние финской флотилии на ход боев на озере. Если ориентироваться только на эти публикации, создается впечатление, будто из-за зимнего периода войны и раннего ледостава финские корабли не принимали серьезного участия в событиях и не оказали влияния на ход борьбы – однако это не так. Как развивались события и к чему они привели, и рассказывается в предлагаемой публикации.

Ключевые слова: Финляндия, Зимняя война, Ладожское озеро, военная флотилия, боевые действия.

Copyright © 2016 by Academic Publishing House *Researcher*

Published in the Russian Federation
International Naval Journal
Has been issued since 2013.
ISSN: 2411-3204
E-ISSN: 2413-7596
Vol. 10, Is. 2, pp. 115-124, 2016

DOI: 10.13187/inj.2016.10.115
www.ejournal37.com



UDC 94(470)

Nuclear Intelligence Gathering Ship "Ural" (Project 1941)

Alexander F. Mitrofanov

Independent investigator, Klaipeda, Lithuania

Abstract

In 1972, the USSR continued to build the ships KIK of new generation. In accordance with the decree of the government of CDB "Iceberg" Ministry of shipbuilding industry and leading research and design organizations CSIA "Vympel" of the Ministry of radio industry was entrusted with the development of technical specifications for the creation of such ship.

History and design of Russian Nuclear Intelligence Gathering Ship "Ural" are described in this article. The article shows the difficulties being faced by the domestic fleet in the operation of the ship, as well as its future disposal problems.

Keywords: Soviet and Russian Navies, Nuclear Intelligence Gathering Ship "Ural".

Введение

Залогом успешного перехвата вражеской баллистической ракеты является своевременное обнаружение пуска и передача информации соответствующему подразделению. Ввиду своего географического и военно-политического положения Советский Союз не имел возможности размещать РЛС предупреждения за пределами своей территории. В результате немалая часть планеты оставалась «белым пятном». Решением этой проблемы должны были стать новые корабли, оснащенные соответствующим радиолокационным оборудованием. Благодаря своей мобильности они могли бы находиться в нужном районе мирового океана, а радиолокационная станция, системы радиоразведки и вычислительный комплекс позволили бы таким кораблям выполнять обнаружение и сопровождение целей, прежде всего баллистических ракет.

В южной части Тихого океана в районе атолла Кваджелейн, находился сверхсекретный полигон Соединенных Штатов. Межконтинентальные баллистические ракеты «Минитмен» и МХ, стартующие в испытательных целях из Калифорния, летели туда. А с 1983 года Кваджелейн стал одним из американских научно-исследовательских центров осуществления Стратегической оборонной инициативы, задуманной администрацией президента Рональда Рейгана с целью обезоружить СССР. Отсюда в рамках подготовки к «звездным войнам» стали запускать ракеты-перехватчики, призванные поражать советские ядерные боеголовки. Телеметрическая информация этих испытаний представляли огромный интерес для советских специалистов.

Проектирование и строительство

В 1972 году в СССР были продолжены работы по созданию кораблей КИК нового поколения. В соответствии с постановлением правительства ЦКБ «Айсберг» Министерства судо-

строительной промышленности и головной научно-исследовательской и проектно-конструкторской организации ЦНПО «Вымпел» Министерства радиопромышленности была поручена разработка тактико-технического задания на создание такого корабля.

В 1977 году ЦК КПСС и СМ СССР приняли Постановление о создании корабля проекта 1941 (шифр «Титан», при закладке получил название «Урал», «Kapusta» по классификации НАТО) с системой специальных технических средств разведки «Коралл». Проектантом корабля стало Ленинградское ЦКБ «Айсберг» (главный конструктор А.Н. Василевский, затем В.К. Тарасов), заводом-строителем – Балтийский завод имени С. Орджоникидзе (главный строитель Б.Д. Харламов, затем П.В. Елкин). Главным разработчиком системы «Коралл» было назначено ЦНПО «Вымпел» (главный конструктор М.А. Архаров). К созданию системы «Коралл» было привлечено более 200 НИИ, КБ, заводов-изготовителей и монтажно-настроечных организаций. Головной организацией по проведению монтажно-настроечных работ на комплексах и системе «Коралл» в целом, проведению заводских испытаний, обеспечению государственных испытаний и по сдаче системы Военно-морскому флоту было назначено Производственное объединение «Гранит».

В октябре 1979 года технический проект 1941 был утвержден, а 25 июня 1981 года состоялась официальная закладка корабля (строительный номер С-810). Уже 17 мая 1983 года «Урал» был спущен на воду, своеобразный рекорд, принимая во внимание, что Балтийский завод был одновременно занят строительством атомного ледокола проекта 10521 и атомного крейсера пр. 1144. «Урал» стал крупнейшим судном с ядерной энергетической установкой в советском флоте.



«Урал» на переходе в пункт базирования на ТОФ

6 января 1989 года после успешного завершения швартовных и ходовых испытаний корабль вошел в состав ВМФ, получив бортовой номер ССВ-33 (судно связи). Первым командиром был назначен капитан 1-го ранга И.М. Кешков. О надеждах, которые Министерство обороны СССР возлагало на новейший разведывательный корабль, говорит поистине уникальный факт: абсолютно гражданскому главному конструктору Архарову по окончании работ было сразу присвоено воинское звание «контр-адмирал», а также звание Героя Социалистического Труда. Планам постройки второго однотипного корабля-разведчика осуществиться не удалось.

Основные ТТХ ССВ-33 «Урал»:

Водоизмещение, т:

стандартное	31 600
полное	35 200

Основные размеры, наибольшие, м:

длина	265
ширина	30
осадка	7,5
Мощность главных двигателей, л.с.	2 x 23 000
Скорость, узлов	21,5
Дальность плавания	не ограничена
Автономность, суток	180
Экипаж, чел.	923

Вооружение: 2 x 1 – 76-мм АУ АК-176, 4 x 6 – 30-мм АК-630, 4 x 2 – 12,7-мм «Утес-М», 4 x 4 – ПУ ПЗРК «Игла», 4 x 4 – ПУ системы противодиверсионной обороны «Дождь».

Корпус «Урала» был аналогичен корпусам атомных крейсеров и делился на 16 отсеков, его увенчивали четырехъярусная надстройка, тянувшаяся почти на всю длину корпуса и три башеноподобные мачты, служившие для размещения различных антенн.





«Урал» на переходе в пункт базирования на ТОФ

Энергетическая установка корабля включала в себя две атомные паропроизводящие установки (АППУ) типа ОК-900Б мощностью по 171 МВт, хорошо зарекомендовавшие себя на атомных ледоколах. Каждый из двух атомных реакторов размещался в отдельной защитной оболочке, скомпонованных в центральном энергетическом отсеке (ЦЭО).

Главная силовая установка двухвальная, состоявшая из двух главных турбозубчатых агрегатов (ГТЗА) мощностью по 23 000 л.с. (17 155 кВт), размещалась в двух эшелонах – носовом и кормовом машинно-котельных отделениях. Автоматическое дистанционное управление АППУ и ГТЗА осуществлялось системой «Альмак-41». За время службы корабля АППУ проработала 2178 часов и в мае 1990 года была переведена в режим длительного хранения. За это время «Урал» прошел 32 296 миль.



«Урал» во время стоянки в ВМБ Камрань (Вьетнам, 1989 г.)



«Урал» на стоянке в бухте Стрелок

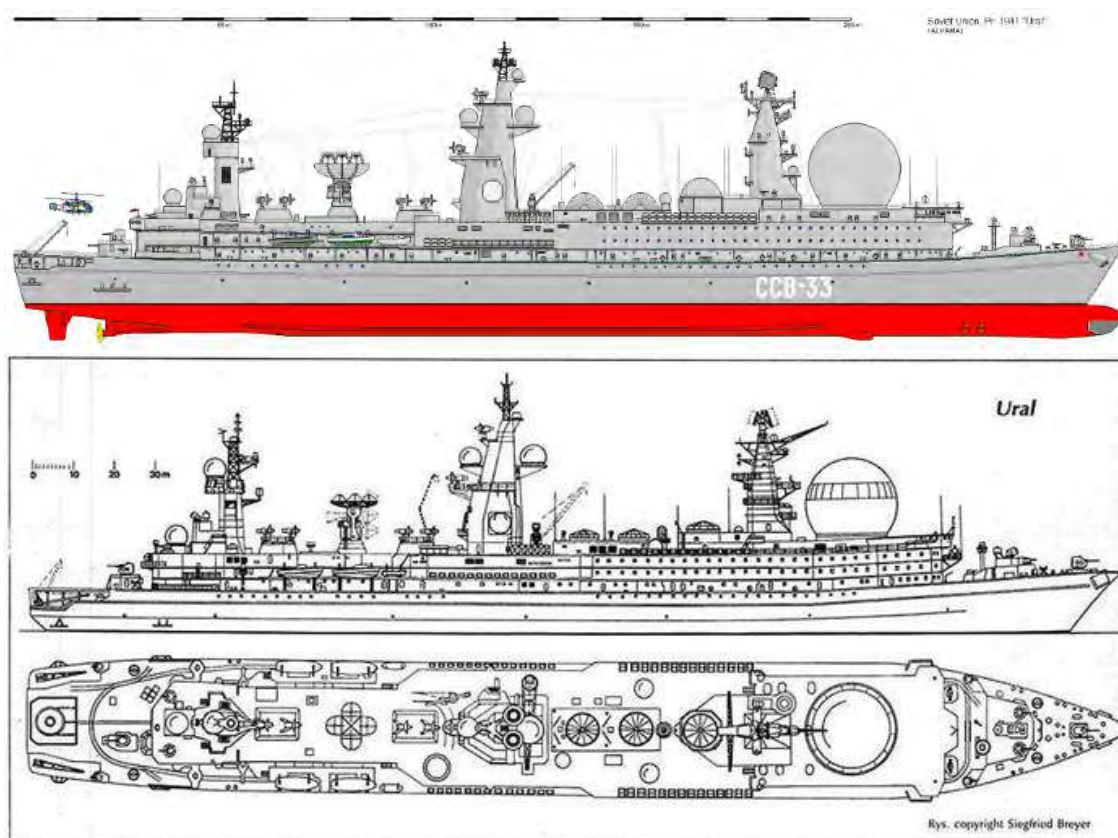
Вспомогательная котельная установка состояла из двух водотрубных паровых котлов КВГ-2, расположенных в МКО, и обеспечивала корабль паром на стоянке при неработающей АППУ. Суммарная мощность корабельной электростанции составляла 25 600 кВт. В ее состав входило восемь турбогенераторов мощностью по 3200 кВт, два резервных дизель-генератора (1000 и 1250 кВт) и два аварийных дизель-генератора мощностью по 200 кВт каждый.

Радиотехническое вооружение включало радиолокационную станцию (РЛС) обнаружения воздушных целей «Фрегат-МА», две РЛС управления огнем МР-123 «Вымпел» и три навигационных РЛС МР-212/201 «Выцегда-У». В состав гидроакустической системы корабля входили подкильная ГАС МГК-335МС «Платина-МС» и погружаемая ГАС МГ-747 «Амулет». «Урал» был оснащен навигационным комплексом «Андромеда-1941», комплексом космической связи «Кристалл-БК» и комплексом связи «Тайфун-2С».

На борту корабля могли базироваться вертолеты Ка-27 или Ка-32 в поисково-спасательном варианте. Для него был предусмотрен ангар, пост управления полетами и другие помещения для его обслуживания. Навигационное обеспечение вертолета осуществлялось РЛС «Привод-В».



«Урал» на стоянке в бухте Стрелок



Общее расположение БЗРК «Урал»

Для комфортного проживания экипажа из 923 человек, включая 233 офицера и 144 мичмана, было оборудовано 200 кают и 34 шестнадцатиместных кубрика. Был предусмотрен развитый комплекс общественных помещений: кают-компания, столовая, буфетная, видеосалон, салон природы, курительный салон, библиотека, спорткомплекс с бассейном и сауной, русская баня, помещение тренажеров, парикмахерская, телецентр. Комплекс медицинских помещений включал амбулаторию, рентгеновский и стоматологический кабинеты, кабинет функциональной диагностики, два изолятора, три лазарета.

Основой электронного оборудования являлся комплекс радиоразведки и радиолокации «Коралл». Его основу составляли семь мощнейших радиоэлектронных комплексов, включая РЛС специального назначения «Аргунь», «Неман-П», «Атолл», а также оптико-электронный комплекс «Лебедь» с диаметром зеркала 1,5 метра. Обработка полученной информации осуществлялась вычислительным комплексом с двумя ЭВМ типа «Эльбрус» и несколькими ЕС-1046. Полная информация об этой системе остается засекреченной и по сей день. С ее помощью можно было расшифровывать характеристики любого космического объекта на расстоянии до 1500 км. Комплекс «Лебедь» мог засечь пуск межконтинентальной ракеты с расстояния в несколько сотен километров и даже определить состав ракетного топлива по анализу спектра струи выхлопных газов.

Служба

В августе 1989 года корабль начал переход к постоянному месту базирования на Тихоокеанском флоте. Во время перехода система «Коралл» и ее разведывательные комплексы совместно эксплуатировались экипажем и членами экспедиции промышленности, начальником которой был О. Золотов (Ленинградское ПТП ПО «Гранит»). Научно-техническим руководителем экспедиции был первый заместитель главного конструктора системы «Коралл» А.Овсянников. В соответствии с заданием на поход, разведывательные средства системы «Коралл» вели постоянное наблюдение за иностранными РЛС, системами связи,

самолетами, кораблями, ИСЗ и космическим кораблем многоцелевого использования «Шаттл».



Разделка «Урала» на дальневосточном заводе «Звезда»

21 сентября 1989 года после 59-дневного перехода в сопровождении атомной подводной лодки с промежуточным заходом в Камрань (Вьетнам) «Урал» прибыл к месту постоянного базирования в Фокино (бухта Стрелок, Приморский край). Новый корабль вошел в состав 38-й бригады разведывательных кораблей Тихоокеанского флота.

Дальнейшая судьба «Урала» была трагической. Развал СССР и последовавшее резкое снижение финансирования Министерства обороны сделала новейший, насыщенный передовыми системами корабль ненужным, а еще вернее – обузой. Первый поход «разведчика» оказался и последним. Остаток своей жизни он провел на бочках или у пирса. Оборудование устаревало и постепенно приходило в негодность, тем не менее, «Урал» даже на стоянке продолжал освещать обстановку в северной части Тихого океана.

Вот как упоминают об этом периоде службы корабля участники интернет-форума Balancer.Ru:

«На «Урал» пришел в ноябре 1984 г., в завод (мичман-специалист, в составе радиотехнической службы). По количеству офицерского и мичманского состава на ноябрь 1988 г., когда с него перевелся во Владивосток, на бригаду, составляло около 600 офицеров и 400 мичманов (питались в две смены, согласно мест в кают-компаниях). За время стройки в Балтийском заводе не раз приходилось присутствовать на зачетах у разных спец-ядерщиков, химиков и др. Не скажу, что всегда комиссии хвалили нас, были такие закидухи (странные случаи – автор), что страшно становилось, что через некоторое время эти люди будут обслуживать супертехнику. Не раз приходилось с ними сталкиваться в коридорах корабля и показывать где, в какой части корабля и на какой палубе они находятся, и рисовать им пути выхода на воздух. Это хорошо было ребятам в главном Вычислительном Центре Корабля – тепло, светло и заблудиться сложно. А было много других должностей и постов, разбросанных по всему кораблю – мои были от вертолетной палубы и поста управления полетами до ходовой рубки. Вообще, весь вечер перечитывал наставления про «Урал» – уже тогда были мысли, что тяжело будет его обслуживать, так и случилось, но мы тогда не знали, что страна обречена на развал и такому кораблю нет в ней места.

Я уверен, что уничтожение корабля было сознательным в рамках «нового мышления» и вопрос по нему наверняка ставился конкретно. А уничтожить можно: не обязательно сразу разрезать, а, например, урезать финансирование ГРУ (Главное разведывательное управление – автор) или разведки ТОФ, а потом ещё и обвинить структуры или конкретных начальников в халатности за «плохое содержание материальной части». Да, корабль был неоднозначный, но это был точно технологический прорыв (одна элек-

тромагнитная совместимость всех средств чего стоит). Но Флот не в состоянии был содержать такие корабли.

По проекту это был корабль «на все случаи», с огромным запасом модернизации. И в отличие от многих боевых единиц, приносил бы конкретный результат и в мирное время. Десятилетиями».

В середине 1990 года на корабле ССВ-33 «Урал» произошел пожар. Предположительно в результате короткого замыкания загорелись кабельные трассы. Огонь перекинулся на агрегаты кормового машинного отделения. Пожар удалось потушить, но кормовая машина пришла в негодность. На ее ремонт уже не было денег. После этой аварии, ни о каких дальних походах речи уже не шло. В следующем году стгорело носовое машинное отделение, на которое после предыдущего пожара легла вся нагрузка по обеспечению корабля электроэнергией.

Теперь «Урал» потерял возможность выполнять какие-либо задачи. Реакторы стояли заглушенными, а питание жизненно важных систем шло от аварийных дизель-генераторов. Помимо пожаров на борту «Урал» подвергался другим опасностям. В 1990 году произошел пожар главных складов боезапаса Тихоокеанского флота. ССВ-33 в это время находился буквально в паре километров от складов, но экипажи корабля и подоспевшего на помощь буксира смогли отвести его на безопасное расстояние под градом падавших поблизости осколков. Осенью 1991 года пострадавший от пожара «Урал» во время шторма сорвался с бочки, и его стало дрейфовать. Корабль оказался в сотне метров от каменистого берега острова Путятин. Вернуть буксирам обездвиженный корабль на место удалось только через несколько часов.

На протяжении всех девяностых годов большой атомный разведывательный корабль ССВ-33 «Урал» стоял на бочках, а затем у пирса в заливе Стрелок и ждал своей участи. Из-за финансовых проблем и отсутствия всяких перспектив экипаж корабля постоянно сокращался. Со временем ССВ-33 сделали плавучей казармой. Такие «обязанности» уникальный разведывательный корабль выполнял в течение нескольких лет.

Для сохранения уникального корабля главный конструктор пр. 1941 В.К. Тарасов предлагал различные варианты его использования – в качестве плавучей электростанции, учебного корабля ВМФ, плавучей платформы для запуска спутников с экватора, но не нашел поддержки ни в одной инстанции.

Директивой Генерального штаба Вооруженных сил от 20 февраля 2002 года корабль был выведен из состава ВМФ. В 2008 году он был передан гражданскому экипажу завода «Звезда» для утилизации, которая началась в тот же год с расчетным сроком выполнения работ в два года. В связи с сокращением ассигнований, работы по его утилизации в 2009–2012 годах были прекращены, за исключением работ по выгрузке отработанного ядерного топлива (ОЯТ) и по обеспечению взрывопожаробезопасности и непотопляемости корабля. В ноябре-декабре 2009 года ядерное топливо из реакторов корабля было выгружено и вывезено на переработку. В мае 2014 года «Росатом» объявил первый конкурс на утилизацию корабля, ее планируется закончить в ноябре 2016 года.

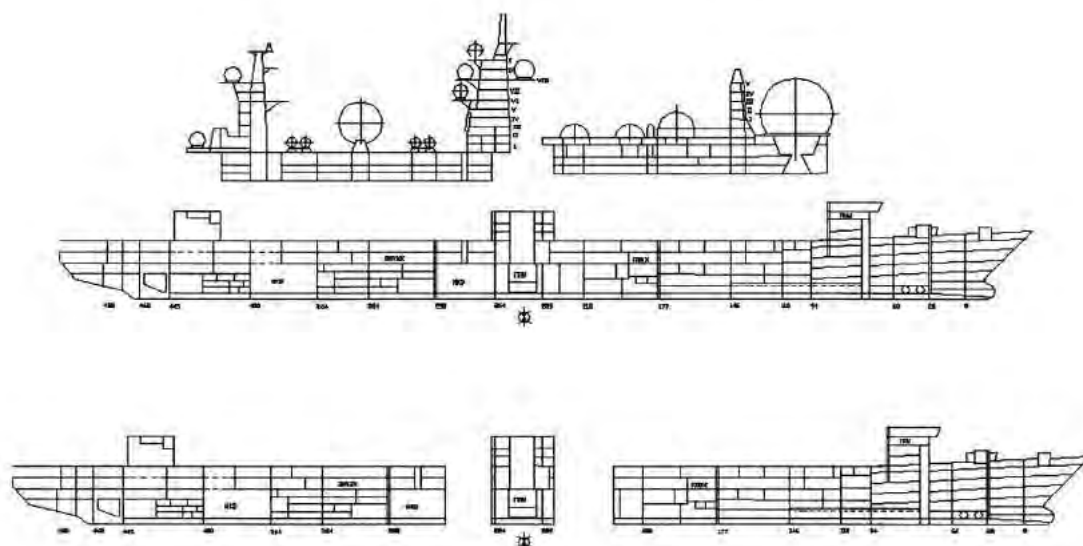


Схема разделки «Урала» для утилизации

Согласно техническому заданию, потенциальный победитель конкурса окажется вместе с «Уралом» в сложной ситуации. Дальневосточный завод «Звезда», где начиналась утилизация корабля, не способен поднять его на стапель для разделки – массогабаритные характеристики «Урала» превышают возможности верфи. Одновременно с этим увести его на другое предприятие не получится, так как уже проведенный демонтаж корпусных конструкций и оборудования отрицательно влияет на безопасность буксировки корабля морем. В качестве решения Росатом предлагает совместно с конструкторским бюро, где разрабатывали «Урал» (ЦКБ «Айсберг»), подготовить проект и провести отдельные подготовительные мероприятия к буксировке. Однако и перевод на другую верфь не решит всех проблем с крупнейшим атомным разведчиком. В Тихоокеанском регионе России отсутствуют подъемные краны грузоподъемностью более 1500 тонн, в результате чего при утилизации корабля проекта 1941 не обеспечивается выгрузка блоков атомных паро-производящих установок в сборе. Радиоактивное оборудование из корпуса придется вырезать и упаковывать в защитные комплекты. *«Аналогичные работы в Дальневосточном регионе ранее не выполнялись, а утилизация надводного корабля с ядерной энергетической установкой выполняется впервые»*, – подчеркивается в техническом задании.

Примечания:

1. Кузин В.П., Никольский В.И. Военно-морской флот СССР 1945-1991 гг. СПб., 1996.
2. История отечественного судостроения. Т. V / Под ред. акад. И.Д. Спасского. СПб., 1996.
3. Климов В.В., Старшинов В.А. Корабль командно-измерительного комплекса «Урал» // Судостроение. 2015. №1.

References:

1. Kuzin V.P., Nikol'skij V.I. Voenno-morskoy flot SSSR 1945-1991 gg. SPb., 1996.
2. Istorija otechestvennogo sudostroenija. T. V / Pod red. akad. I.D. Spasskogo. SPb., 1996.
3. Klimov V.V., Starshinov V.A. Korabl' komandno-izmeritel'nogo kompleksa «Ural» // Sudostroenie. 2015. №1.

УДК 94(470)

Атомный разведывательный корабль ССВ-33 «Урал» (проект 1941)

Александр Федорович Митрофанов

Независимый исследователь, Клайпеда, Литва

Аннотация. В 1972 году в СССР были продолжены работы по созданию кораблей КИК нового поколения. В соответствии с постановлением правительства ЦКБ «Айсберг» Министерства судостроительной промышленности и головной научно-исследовательской и проектно-конструкторской организации ЦНПО «Вымпел» Министерства радиопромышленности была поручена разработка тактико-технического задания на создание такого корабля.

В этой статье описаны история и конструкция российского атомного разведывательного корабля «Урал». Показаны трудности, с которым столкнулся отечественный флот при эксплуатации корабля, а также проблемы с его будущей утилизацией.

Ключевые слова: ВМФ СССР и России, атомный разведывательный корабль «Урал».