

Владимир Бойко

**ТРАГЕДИИ  
БАЛТИЙСКОГО  
ПОДПЛАВА**



2015

Бойко Владимир Николаевич  
«Трагедии Балтийского Подплава»  
– Севастополь, издатель ИП Бакулин В.А., 2015 г.  
– 296 стр. с илл.

*В книге ветерана-подводника ВМФ РФ Владимира Бойко рассказывается о погибших подводных лодках Балтийского Подплава и исчерпывающе описаны все известные случаи гибели подводных лодок на Балтийском флоте. Книга «Трагедии Балтийского Подплава» является второй в концепции создания книг о гибели подводных лодок четырех флотов России.*

*Книга предназначена для подводников ВМФ РФ и широкого круга читателей, интересующихся морской тематикой и историей Подводного Флота Отечества.*

© Бойко В.Н., 2015

## Уважаемый читатель!



Книга «Трагедии Балтийского Подплава» является уникальным изданием, содержащим сведения обо всех погибших подводных лодках Балтийского флота не вернувшихся из Боевых походов в период с 1913-го по 1957 года. В книге по каждой погибшей подводной лодке указаны: название подводной лодки, наименование флота (флотилии), в состав которой подводная лодка входила, дата, время, место и вероятная причина гибели подводной лодки. В качестве дополнительной

информации указываются даты обнаружения погибшей подводной лодки на дне моря и ее подъема, приведены фотографии погибших подводных лодок. Созданию данной книги предшествовало несколько лет работы, результатом которой явилось систематизированное и подробное изложение информации по погибшим подводным лодкам Балтийского флота.

За всю столетнюю историю Российского Подводного Флота свет увидели многочисленные мемуары и исследования, но по вполне понятным причинам эти работы содержали ряд искажений и умолчаний, продиктованных необходимостью прийти к выводу, что у нас все было хорошо. Несколько других фундаментальных трудов уходило от вопросов, не связанных с Боевой деятельностью подводных лодок, способствовали возникновению больше вопросов, чем ответов.

Автор книги, ветеран-подводник ВМФ РФ В. Бойко, постарался изучить основные документы и дал цельную и правдивую картину гибели подводных лодок Балтийского Подплава. Указаны случаи гибели подводных лодок как аварийного, так и Боевого характера. Приведенные данные не претендуют на полноту и абсолютную достовер-



ность, поскольку получены из анализа открытых и небольших архивных источников. Книга написана по материалам отечественной и иностранной литературы: проектной документации подводных лодок, очеркам по истории конструкторских бюро и подводных лодок, справочной и мемуарной литературе, журнальным статьям и др. Использована информация из Центрального Военно-Морского Музея России, иностранных военных музеев и мемориалов. Большое количество уникальных фотографий подводных лодок является несомненным украшением книги.

Книга «Трагедии Балтийского Подплава» предлагает новый интереснейший материал, позволяющий дополнить свои знания о Подводных Силах Балтийского флота сведениями нестандартными, необычными и неожиданными. В данной книге впервые приведены интересные тактические эпизоды, иллюстрирующие Боевые возможности подводных лодок с точки зрения автора, подводника – профессионала, отдавшего атомному Подводному Флоту ВМФ СССР и Российской Федерации тридцать лет.

Автор использует свой, особый способ изложения самого материала, время от времени, дает читателю возможность возвращаться к уже изложенным событиям, действиям и техническим деталям с тем, чтобы читатель мог еще раз понять их многообразие и рассмотреть под разными углами зрения. Так же, как и в предыдущих трудах, автор дает читателю возможность убедиться в том, что балтийские подводники всегда отличались практичностью, творческим подходом к использованию опыта, бесстрашием и беззаветной преданностью своему делу, своей Родине.





Книга «Трагедии Балтийского Подплава» рассчитана на широкий круг читателей, интересующихся историей Подводных Сил Военно-морского флота России, является уникальной по содержанию, открывает для читателя неизвестные страницы истории Подводных Сил Балтийского флота.

Книга, несомненно, займет достойное место на полках домашних библиотек любителей военной истории, подводников ВМФ, ветеранов флота, а также будет интересна и тем, кто только начинает свое знакомство с историей Подводного Флота Отечества.

Лев Чернавин  
контр-адмирал  
директор филиала  
ЦВММ – крейсер «Аврора»  
председатель Президиума РОО  
ветеранов-подводников  
Санкт-Петербурга  
Командир 4-й эскадры  
подводных лодок Северного Флота  
(1974–1979)



## От автора



Не так давно на Балтике была завершена первая поисковая стадия одной из целевых исследовательских программ, выполняемых российскими специалистами в рамках проекта «Тайны затонувших кораблей». Общей целью этого первого в России проекта по поиску, идентификации и обследованию затонувших объектов является составление государственного реестра кораблей и судов, лежащих в водах северо-запада России.

В рамках общей задачи была разработана специальная программа работ по поиску подводных лодок Российского Императорского и Красного Рабоче – Крестьянского Флота, погибших в Боевых походах на Балтике.

Как известно, в XX веке в ходе Первой Мировой, Советско-финской и Великой Отечественной войн на Балтийском море в Боевых походах погибли в общей сложности сорок шесть российских и советских подводных лодок. Судьба двадцати семи из них неизвестна до сих пор, причем двадцать четыре пропали без вести в 1941–1944 годах.

К сожалению, их поискам в СССР уделялась слишком мало сил. За все послевоенные годы Аварийно-Спасательная Служба КБФ обнаружила и подняла на поверхность корпуса всего двух подводных лодок, место гибели которых были известны. В 1955 году к 10-летию Победы была поднята подводная лодка С-11, погибшая на донной магнитной mine в проливе Соэло-Вяйн 2 августа 1941 года. Спустя 10 лет – к 20-летию Победы была поднята кормовая часть подводной лодки М-81, погибшей 1 июля 1941 года. Носовая ее часть из-за наличия торпед была взорвана на дне.

Начиная с середины 90-х годов прошлого века, с развитием техники и технологии поисков и ростом объемов подводных поисковых работ произошел прорыв в раскрытии



судеб пропавших подводных лодок. За короткий срок на дне Балтики было найдено семь русских подводных лодок:

- в 1993 году шведы обнаружили подводную лодку «Барс», пропавшую без вести в мае 1917 года;
- в 1997 году финны нашли и обследовали разрушенную подводную лодку, идентифицированную как подводная лодка М-97, пропавшую без вести в сентябре 1942 года;
- в 1998 году шведы разыскали подводную лодку С-7, потопленную финнами 21 октября 1942 года;
- в 1999 году сначала шведы обнаружили еще одну подводную лодку тип «С» – вероятно, подводная лодка С-6, пропавшую без вести в августе 1941 года, а потом эстонские дайверы нашли подводную лодку М-103, судьба которой была неизвестна с августа 1941 года;
- в 2000 году совместная шведско-латвийская экспедиция обнаружила и частично обследовала подводную лодку М-78, погибшую в ночь с 22 на 23 июня 1941 года;
- в 2003 году шведы случайно наткнулись на корпус подводной лодки, предположительно идентифицированный как подводная лодка АГ-14, пропавшая без вести в июле 1916 года.

К сожалению, все подводные лодки найдены в водах государств по различным причинам не расположенным к сотрудничеству с Россией. Между тем, изучение архивных источников позволяет предполагать, что и в российских водах могут лежать на дне останки советских подводных лодок, до сих пор считающихся пропавшими без вести. Семь или даже восемь подводных лодок предположительно погибли в современных российских водах восточной части Финского залива. При этом семь из них, вероятно, погибли при форсировании Гогландского рубежа немецко-финской противолодочной обороны. Это подводные лодки М-95, М-96, Щ-302, Щ-304, Щ-311, Щ-320, С-9. Еще одна подводная лодка – Щ-405 пропала без вести на переходе между Кронштадтом и о.Лавенсари (о. Мощный).

В ходе исследовательской программы специалистами «Тайны затонувших кораблей» были проведены целенаправленные поисковые работы вдоль линий постановки немецких минных заграждений «Seeigel» и



финских – «Rukajarvi». При поисках использовался созданный в рамках проекта комплекс на основе гидролокатора бокового обзора, интегрированного с навигационно-картировочной системой. Одновременно с получением и обработкой гидроакустических сигналов осуществлялся и прием сигналов от GPS-приемника в формате и ввод в компьютер. Схема маневрирования поискового плавсредства автоматически отображалась в реальном времени на электронной карте, куда оператор помещал те или иные значки в случае обнаружения целей.

В результате первой стадии поисков на дне Финского залива было обнаружено довольно много целей. К сожалению, большие глубины в районах работ и плохие погодные условия не всегда позволяли получать сонарограммы необходимого качества. Тем ни менее ряд объектов с разной степенью уверенности могут быть интерпретированы как корпуса подводных лодок. Ясность в идентификацию найденных целей могут внести только водолазное обследование.

При подготовке этой книги была проделана большая исследовательская работа, просмотрена масса печатных источников, но автор хочет предупредить читателя, что достоинства предлагаемой его вниманию книги, если таковые имеются, это, прежде всего, достоинства источников, по которым она написана; в то же время ответственность за ошибки и неточность в этой работе автор целиком берет на себя.

Память о погибших подводных лодках и подводниках навсегда останется в людских сердцах, будет бережно храниться подводниками новых поколений. Навечно останутся в нашей памяти подвиги балтийских подводников в годы Великой Отечественной войны. Действуя в неимоверно тяжелых условиях, которые и не снились никаким другим подводникам стран, участвовавших во Второй мировой войне, подводники Балтийского Подплава показали образцы мужества, отваги и хороший уровень оперативно-тактического мастерства.

После Великой Отечественной войны Балтийский Подплав также не избежал трагедий: в 1956 году подводная лодка М-200 («Месь») столкнулась с эсминцем «Статный»





в районе Таллинна; в 1957 году подводная лодка М-256 затонула в результате пожара в районе Таллинна.

Данная книга предназначена подводникам ВМФ и широкому кругу читателей, интересующихся Военно-морской историей Отечества, создана в целях военно-патриотического воспитания молодежи, и является познавательной и полезной для ее изучения.

Владимир Бойко  
капитан I ранга  
Президент  
Союза ветеранов-подводников  
Республики Крым  
член Российского Союза писателей



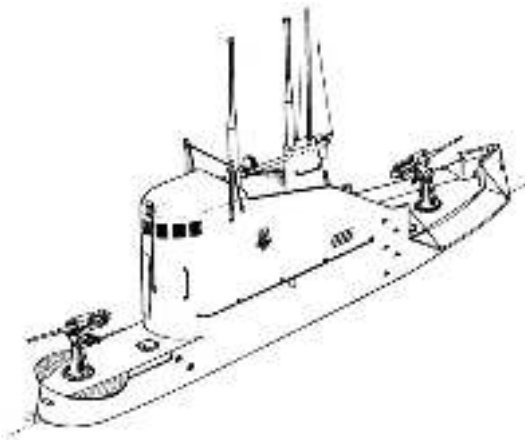


**Владимир Бойко и Лев Чернавин во время работы над книгой.  
Санкт-Петербург. Крейсер «Аврора». 2013 год, февраль**





**МАРТИРОЛОГ  
ПОГИБШИХ ПОДВОДНЫХ  
ЛОДОК  
БАЛТИЙСКОГО ФЛОТА**





**23 марта 1913 года**

**Подводная лодка «Минога».** Затонула в районе Либавы в результате попадания воды внутрь корпуса. 24.03.1913 года подводная лодка поднята и после ремонта введена в строй.

**25 февраля 1918 года**

**Подводная лодка «Единорог».** Повреждена льдом при буксировке и затонула в результате попадания воды внутрь корпуса при переходе из Ревеля в Гельсингфорс.

**25 февраля 1918 года**

**Подводные лодки «Белуга», «Пескарь», «Стерлядь», «Щука», «Дракон», «Кайман», «Крокодил»** захвачены германскими войсками в Ревеле и вывезены на слом в Германию.

**25 февраля 1918 года**

**Подводные лодки АГ-11, АГ-12, АГ-15, АГ-16.** Взорваны в Ханко (Ханко) во избежание захвата германскими войсками.

**27 марта 1920 года**

**Подводная лодка «Угорь».** Затонула на Неве в Петрограде в результате поступления воды внутрь корпуса. Была поднята спасательным судном «Коммуна», но 23 сентября 1924 года во время наводнения выброшена нагонной волной на берег острова Котлин, после чего отправлена на слом.

**22 мая 1931 года**

**Подводная лодка «Рабочий» (№-9, «Ёрш»).** Столкнулась в Финском заливе на траверзе Эрандсгрунда с ПЛ «Красноармеец» и затонула от пробоины в корме. 27 июля 1933 года поднята и сдана на слом.

**25 июля 1935 года**

**Подводная лодка «Большевик» (Б-3, «Рысь»).** Таранена линкором «Марат» при учебной атаке в Финском заливе. 20 августа 1935 года поднята и сдана на слом.



**3 января 1940 года**

**Подводная лодка С-2.** Подорвалась на минном заграждении, выставленном в декабре 1939 года финским минным заградителем в проливе Южный Кваркен в 1 миле восточнее острова Маркет (Аландское море). Летом 1999 года обнаружена на дне шведскими дайверами.

**23 июня 1941 года**

**Подводная лодка М-78.** При переходе из Либавы в Усть-Двинск в паре с М-77 близ Виндавы торпедирована германской подводной лодкой U-144. В 1999 году обнаружена совместной латвийско-шведской экспедицией на глубине 60 метров.

**23 июня 1941 года**

**Подводные лодки М-71, М-80, С-1, «Ронис», «Спидола».** Находились в ремонте на заводе «Тоосмаре» в Либаве. Были взорваны экипажами из-за опасности захвата противником.

**24 июня 1941 года**

**Подводная лодка С-3.** Около 23 часов 23 июня не закончив ремонт и не имея возможности погружаться, вышла из Либавы. 24 июня С-3 была перехвачена германскими торпедными катерами S35 и S60 и после полуторачасового артиллерийского боя потоплена.

**25 июня 1941 года**

**Подводная лодка М-83.** 25 июня в результате атаки германской авиации получила повреждение перископа и вынуждена была вернуться на базу, когда в Либаве уже шли уличные бои. Вторично получив повреждения и не имея возможности уйти, приняла артиллерийский бой, а по окончании боезапаса была взорвана экипажем на глазах у противника.

**27 июня 1941 года**

**Подводная лодка М-99.** Торпедирована в районе острова Утё германской подводной лодкой.



**29 июня 1941 года**

**Подводная лодка С-10.** Пропала без вести. Вероятно, погибла в результате полученных повреждений, нанесенных силами ПЛО противника, или подрыва на mine.

**1 июля 1941 года**

**Подводная лодка М-81.** При следовании с отрядом кораблей в кильватере плавбазы «Иртыш» из Куйвасте в Пальдиски подорвалась на mine в районе банки Лайне в проливе Мухувяэ. Поднята в 1965 году.

**21 июля 1941 года**

**Подводная лодка М-94.** Торпедирована германской подводной лодкой в проливе Соэла Вяйн южнее маяка Ристна.

**2 августа 1941 года**

**Подводная лодка С-11.** При возвращении из похода подорвалась на магнитной донной mine в проливе Соэла Вяйн. Поднята в 1957 году.

**Конец августа 1941 года**

**Подводная лодка С-6.** Пропала без вести. Возможно, погибла на mine в Финском заливе или потоплена авиацией в конце августа 1941 года в бухте Тагалахт (у западного побережья острова Саарема). В июле 1999 года обнаружена на грунте.

**28 августа 1941 года**

**Подводная лодка Щ-301.** Подорвалась на mine при прорыве из Таллинна в Кронштадт в районе мыса Юминда. Затонула после снятия части экипажа.

**28 августа 1941 года**

**Подводная лодка С-5.** Подорвалась на mine при прорыве из Таллинна в Кронштадт в районе острова Вайндло при следовании в составе Отряда главных сил.

**25–28 августа 1941 года**

**Подводная лодка М-103.** Погибла на mine в восьми милях севернее острова Вормси. В 1999 году обнаружена на грунте.



**9–10 сентября 1941 года**

**Подводная лодка П-1 («Правда»).** Пропала без вести. Вероятно, подорвалась на mine западнее острова Гогланд.

**Конец сентября 1941 года**

**Подводная лодка Щ-319.** Пропала без вести. Вероятно, погибла на mine в Финском заливе или в районе Либавы.

**23 сентября 1941 года**

**Подводная лодка М-74.** Потоплена при налете немецкой авиации у выхода из средней гавани Кронштадта.

**5 октября 1941 года**

**Плавучие зарядовые станции** (бывшие подводные лодки тип «Барс») **Б-7 «Красноармеец», и «Товарищ».** Затонули в результате огня немецкой полевой артиллерии в Ораниенбауме. В 1944 году подняты и сданы на слом.

**Октябрь 1941 года**

**Подводная лодка С-8.** Погибла на mine заграждения в 10 милях юго-восточнее маяка Несбю (южная оконечность острова Эланд). Найдена в июле 1999 года.

**12 октября 1941 года**

**Подводная лодка Щ-322.** Погибла на mine западнее острова Гогланд в Финском заливе.

**30 октября–1 ноября 1941 года**

**Подводная лодка «Калев».** Пропала без вести. Вероятно, подорвалась на mine западнее острова Найссар.

**9 ноября 1941 года**

**Подводная лодка Л-1 («Ленинец»).** Повреждена при артиллерийском обстреле и затонула от повреждений в прочном корпусе. В 1944 году поднята и сдана на слом.

**6–10 ноября 1941 года**

**Подводная лодка Щ-324.** Пропала без вести. Вероятно, погибла на mine в западной части Финского залива.



**14 ноября 1941 года**

**Подводная лодка Л-2 («Сталинец»).** Подорвалась на mine в районе острова Кери в Финском заливе.

**14 ноября 1941 года**

**Подводная лодка М-98.** Погибла на mine в районе острова Кери в Финском заливе, находясь в охранении четвертого конвоя на Ханко.

**24 апреля 1942 года**

**Подводная лодка Щ-411.** Затонула в Неве в Ленинграде в результате полученных повреждений от артиллерийского огня противника.

**13 июня 1942 года**

**Подводная лодка Щ-405.** Подорвалась на mine в районе острова Сескар при переходе в надводном положении из Кронштадта на Лавенсаари, или погибла в результате аварии.

**15 июня 1942 года**

**Подводная лодка М-95.** Подорвалась на mine и погибла в районе острова Суурсари или, получив повреждения от подрыва, и не имея возможности погрузиться, была добыта финским самолетом.

**12 июля 1942 года**

**Подводная лодка Щ-317.** Потоплена глубинными бомбами шведского эсминца севернее острова Эланд. Обнаружена на грунте в 1999 году.

**2–11 сентября 1942 года**

**Подводная лодка М-97.** Подорвалась на mine заграждения юго-западнее Порккалан-Каллбода. В 1997 году обнаружена на грунте.

**3–6 октября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-320.** Пропала без вести. Возможно, подорвалась на mine в Финском заливе, или потоплена германскими кораблями ПЛО вечером у острова Гогланд.





**11–13 октября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-302 («Окунь»).** Подорвалась на mine заграждения севернее острова Суур Тутрсаари.

**15 октября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-311 («Кумжа»).** Потоплена артиллерийским огнем финских сторожевых катеров VMV13 и VMV15.

**21 октября 1942 года**

**Подводная лодка С-7.** Торпедирована финской подводной лодкой в 10–15 милях севернее маяка Содерарм в Аландском море. В 1993 обнаружена на грунте и обследована шведскими водолазами.

**Октябрь 1942 года**

**Подводная лодка Щ-308 («Семга»).** Пропала без вести.

**После 29 октября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-304 («Комсомолец»).** Пропала без вести. Вероятно, погибла на mine в Финском заливе.

**5 ноября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-305 («Линь»).** Таранена финской подводной лодкой северо-восточнее Симпнаса в Аландском море.

**12–16 ноября 1942 года**

**Подводная лодка Щ-306 («Пикша»).** Пропала без вести.

**1 мая 1943 года**

**Подводная лодка Щ-323.** Подорвалась на донной mine в Морском канале Ленинграда.

**23 мая 1943 года**

**Подводная лодка Щ-408.** После длительного преследования потоплена группой финских кораблей и авиацией в районе маяка Вайндло.

**1 июня 1943 года**

**Подводная лодка Щ-406.** Пропала без вести.



**После 1 августа 1943 года**

**Подводная лодка С-12. Пропала без вести.**

**После 12 августа 1943 года**

**Подводная лодка С-9. Пропала без вести.**

**7–9 сентября 1944 года**

**Подводная лодка М-96. Пропала без вести.**

**4 января 1945 года**

**Подводная лодка С-4. Погибла в результате случайного столкновения с германским миноносцем у маяка Брюстерорт в Данцигской бухте.**

**21 ноября 1956 года**

**Подводная лодка М-200 («Мечь»). Столкновение с эсминцем «Статный» в районе Таллинна.**

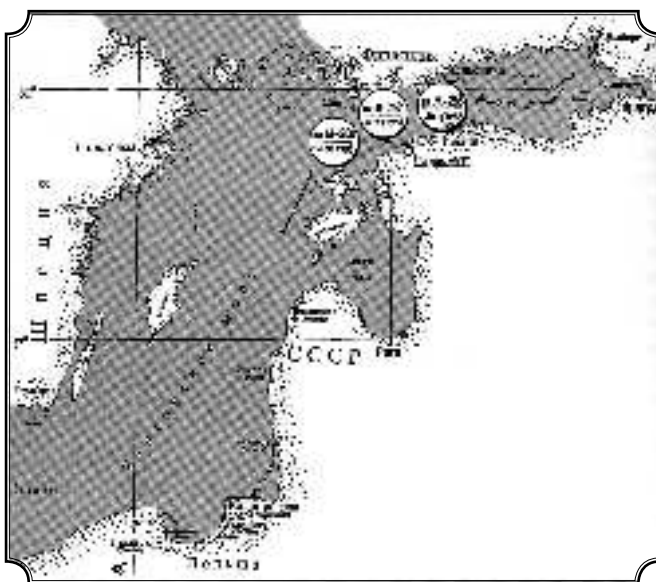
**26 сентября 1957 года**

**Подводная лодка М-256. Затонула в результате пожара в районе Таллинна.**





**Координаты предполагаемых мест гибели подводных лодок  
Балтийского флота в годы Великой Отечественной войны**



**Координаты мест гибели подводных лодок  
Балтийского флота в мирное время**



**Форма одежды подводников ВМФ СССР периода  
Великой Отечественной войны.**

*Верхний ряд (слева направо):* старший краснофлотец, старший лейтенант (оба – 1943 год), краснофлотец (1944 год), подводник в рабочем комбинезоне.

*Нижний ряд:* капитан 2 ранга в тужурке (1942 год), капитан 3 ранга в кожаном реглане (1941 год), капитан-лейтенант (1942 год), старшина 1 статьи (1942 год).



**ПОГИБШИЕ  
ПОДВОДНЫЕ ЛОДКИ  
БАЛТИЙСКОГО ПОДПЛАВА**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «МИНОГА»



6 сентября 1906 года подводная лодка заложена на эллинге Балтийского судостроительного и механического завода в Санкт-Петербурге. 14 июня 1907 года

приказом по Морскому ведомству зачислена в списки судов Балтийского флота в класс подводных лодок с присвоением наименования «Минога». 23 октября 1907 года проведены гидравлические испытания прочного корпуса. 11 октября 1908 года подводная лодка спущена на воду.

23 октября 1908 года «Минога» совершила первый выход в Морской канал под одним из двигателей Дизеля (второй еще не был доставлен и установлен). 26 октября 1908 года подводная лодка, выйдя из дамб Морского канала, встретила сплошной лед и вынуждена была вернуться на завод. 7 ноября 1908 года, несмотря на сильные морозы, удалось произвести пробное погружение у причальной стенки.

В апреле 1909 года «Минога» была поднята на стенку для установки свинцового кия. В мае 1909 год подводная лодка была спущена на воду после необходимых доработок. 7 июня 1909 года «Минога» выходила на предварительные пробеги под дизелями в Морской канал. С июля по сентябрь 1909 года подводная лодка ушла в Бьерке на заводские испытания, продолжавшиеся около двух месяцев. По окончании испытаний был сменен гребной винт, и в конце сентября подводная лодка ушла на торпедные стрельбы. В октябре 1909 года «Минога» прошла приемные испытания и вошла в состав Балтийского флота.

В 1913 году «Минога» вошла в состав 4 дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. 23 марта 1913 года при выходе из Либавы в практическое плавание, в момент отхода от пирса задним ходом подводная лодка ударилась об угольную баржу и потеряла укрепленный на ахтерштев-



не золоченый герб. Около четырех часов дня командир приказал боцману Гордееву передать конвоирующему судну по семафору о своем намерении погрузиться. Боцман, передав сигнал, свернул семафорные флажки и засунул их под настил мостика рубки, причем флажки попали в открытый клапан шахты судовой вентиляции. При подготовке подводной лодки к погружению не обратили внимания на то, что клапан вентиляции не закрылся, вода начала поступать по трубе вентиляции в машинное отделение и «Минога» затонула – легла на грунт на глубине тридцать метров. Продуть главный балласт командир запоздал и приказал отдать спасательный буй. Буй всплыл, к нему подошла шлюпка с конвоира, но никто не знал, как пользоваться телефоном, и связь установили только после изучения инструкции. После получения известия, что подводная лодка всплыть не может, конвоир отправился с тревожными гудками в гавань. Трубу вентиляции разрубили, после чего попытались забить ее – пошел в ход китель командира, одежда и белье команды, но полностью прекратить поступление воды не удалось. Командир принял решение продуть кормовую балластную цистерну, что и было выполнено. Облегченная корма поднялась, на поверхности моря стал виден кормовой флаг. Вода залила аккумуляторы, размещенные в носовой части лодки и выделение хлора из аккумуляторов уменьшилось. На место аварии прибыли подъемный кран, килектор, буксиры с водолазами. Водолазы завели стропы под корму подводной лодки. Около 01.00 ночи корма подводной лодки была поднята, и на поверхности воды оказался кормовой входной люк. Через открытый люк моряки были эвакуированы из подводной лодки и отправлены в госпиталь. Боцман Гордеев, оказавшийся в момент погружения в рубке, оставался там и вышел оттуда только около 05.00 утра, когда подводная лодка была поднята выше, и можно было открыть рубочный люк. Причем его состояние оказалось лучше, чем у остальной команды. После откачки воды «Минога» была отбуксирована в порт и восстановлена.

Подводная лодка приняла участие в Первой мировой войне: несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам, прикрытие набеговых и минно-



заградительных действий легких сил флота, совершила в общей сложности 14 Боевых походов, несколько раз пыталась атаковать неприятельские корабли, но безуспешно. В августе 1914 года при возвращении «Миноги» из похода в штормовых условиях должна была определиться по маяку Люзерорт. Однако открывшийся маяк не походил на нужный. Командир решил подойти поближе, чтобы уточнить свое место. Неожиданно с хода подводная лодка выползла на мель и легла почти на бок. Винт повис в воздухе. Оказалось, что подводная лодка вышла к маяку Фильзанд у островава Эзель. В том районе плавание запрещалось, поэтому с острова срочно вылетел аэроплан, чтобы разобраться в обстановке. Гидросамолет долго кружил, пытаясь рассмотреть флаг на корме. Наконец, пилот разглядел Андреевский крест и сел на воду, но так неудачно, что сломал один из поплавков самолета. Летчик рассказал подводникам, куда они попали, и «Минога» подняла нужный сигнал, по нему с острова Эзель пришел катер и увел самолет на буксире. Командир подводной лодки дал радио о происшествии и попросил прислать на помощь миноносец. Однако погода начала свежеть и, наполнив кормовую цистерну, команда добилась того, что винт ушел в воду. Дав реверс дизелям, «Минога» сползла на глубокую воду, затем малым ходом вернулась в базу и вскоре встала в ремонт.

Зимой 1914–1915 гг. подводная лодка прошла капитальный ремонт. В июне 1915 года приняла участие в обороне Виндавы. В августе 1915 года приняла участие в обороне Рижского залива. В феврале 1917 года подводная лодка перешла в Петроград, где часть команды приняла участие в Февральской событиях.

25 октября 1917 года «Минога» была зачислена в состав Красного Балтийского флота. Осенью 1917 года подводная лодка была поставлена на капитальный ремонт. 31 января 1918 года выведена из боевого состава, законсервирована и сдана Петроградскому военному порту на хранение. 10 ноября 1918 года отправлена по железной дороге из Петрограда в Саратов, откуда на буксире по Волге доставлена в Астрахань для участия в боевых действиях в ходе Гражданской войны на Каспийском море.





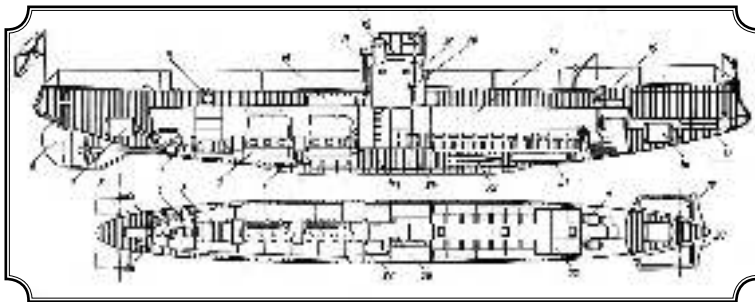
18 ноября 1918 года подводная лодка была перечислена в состав Военной флотилии Астраханского края. 21 мая 1919 года приняла участие в бою в Тюб-Караганском заливе. 31 июля 1919 года перечислена в состав Волжско-Каспийской Военной флотилии. 5 июля 1920 года была перечислена в состав Морских Сил Каспийского моря, но после окончания Боевых действий вновь передана к порту Баку на хранение.

21 ноября 1925 года подводная лодка «Минога» исключена из состава Рабочее – Крестьянского Красного флота в связи с передачей «Комгосфонду» для демонтажа и впоследствии разделана на металл в Бакинском военном порту.

### **ТТД подводной лодки «МИНОГА»:**

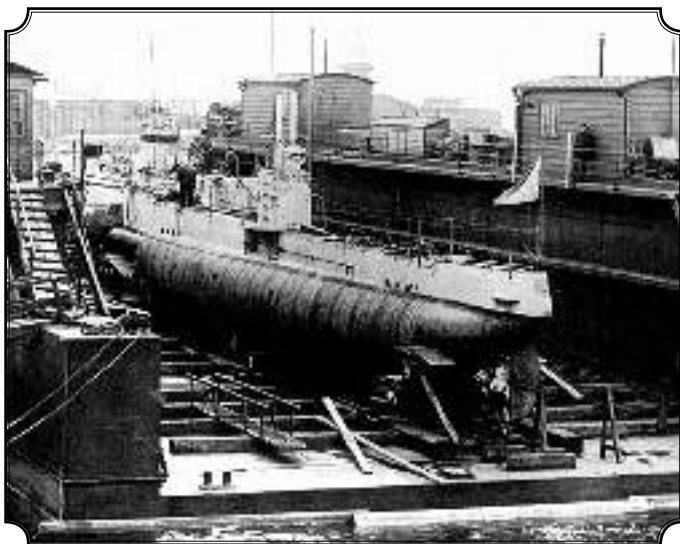
Водоизмещение: надводное/подводное – 120/140 тонн. Главные размерения: длина – 32.6 метра, ширина – 2.8 метра, осадка – 2.7 метра. Силовая установка: 2 группы батарей по 33 элемента – 2,200 А.ч., 2 дизельных двигателя «Нобель» суммарной мощностью 240 л.с., электромотор мощностью 70 л.с., 1 винт. Скорость: наибольшая (надводная/подводная) – 11.0/5.5 узла, экономическая (надводная/подводная) – 8.0/3.5 узла. Дальность плавания: надводная – 630/960 миль (10.5/8 узловым ходом), подводная – 38.5/90 миль (5.5/4.5 узловым ходом). Запас топлива: 2.8 тонны (солярка). Глубина погружения: рабочая – 30 метров, время погружения – 2.5 минуты. Запас плавучести – 24%. Артиллерийское вооружение: в годы первой мировой войны – 37-мм орудие, минно-торпедное вооружение: 2х1457-мм носовых торпедных аппарата (боекомплект – 2х1 торпеды), клептоскоп и перископ Герца. Экипаж: офицеры/кондукторы/нижние чины – 2/2/18 человек.





**Компоновочный чертеж подводной лодки «Минога»:**

1-свинцовый киль; 2-двигатель Дизеля; 3-гребной электродвигатель; 4-центробежные помпы; 5-опорный подшипник; 6-кормовые горизонтальные рули; 7-кормовая дифферентная система; 8-вертикальный руль; 9-спасательный буй; 10-газовыхлопной коллектор; 11-шахта газоотвода; 12-рубочный люк; 13-боевая рубка; 14-штурвал вертикального руля; 15-носовое отделение; 16-тросовая вышка; 17-торпедные аппараты; 18-носовая дифферентная система; 19-носовые горизонтальные рули; 20-ограждение рулей; 21-воздухохранители для торпедной стрельбы; 22-аккумуляторы; 23-воздухохранители для продувания цистерн; 24-носовая средняя цистерна; 26-помещение для офицеров; 27-топливные цистерны.



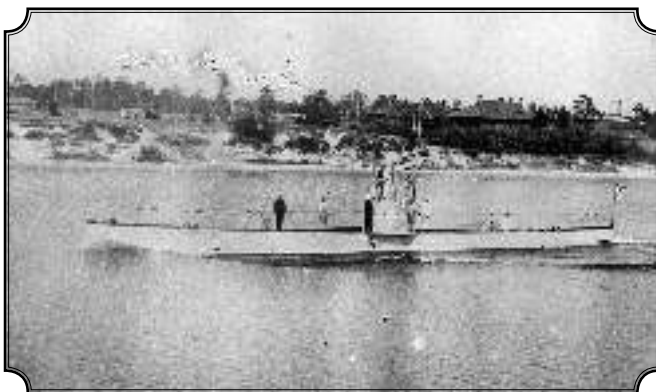
**Подводная лодка «Минога» в ДОКе**



**Спуск  
подводной лодки «Минога»  
на воду**



**Подводные лодки «Минога» и «Акула»  
у стенки Балтийского завода.  
1909 год**



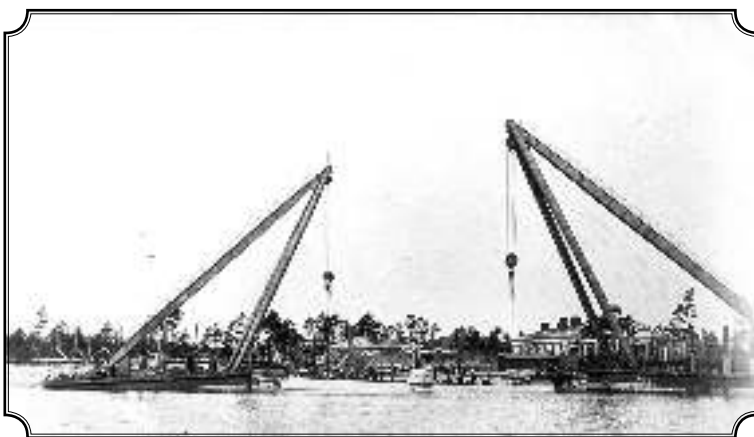
**Подводная лодка «Минога» во время прохождения Либавским каналом**



**Подводная лодка «Минога»**



**Подводная лодка «Минога»  
поднята в ходе спасательных работ после аварии**



**Стоящее позади подводной лодки «Минога» судно «Аванпортъ»  
откачивает воду из подводной лодки через шланг,  
пропущенный через рубочный люк**



Подводная лодка «Минога», поднята на стенку верфи



Командир и команда подводной лодки «Минога». 1913 год

*Сидят:* 1-минный машинист Бак, 2-старший минный машинный унтер-офицер Монаев, 3-электрик унтер-офицер Николаев, 4-боцман Гордъев, 5-лейтенант фон-Герсдорф, 6-рулевой унтер-офицер (2-й боцман) Лемков, 7-старший машинный унтер-офицер Толапин, 8-машинный унтер-офицер Сигунов.

*Стоят:* 9-машинный унтер-офицер Янсон, 10-минный машинист Крючков, 11-моторный унтер-офицер Мясников, 12-электрик боцманмат Обремский, 13-моторист Лялин, 14-электрик унтер-офицер Христофоров, 15-электрик унтер-офицер Назаревский.



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ЕДИНОРОГ»



Подводная лодка тип «Барс» 18 марта 1914 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 27 февраля 1915 года перечислена в состав Балтийского флота. 1 августа 1915 года заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. В июле 1916 года «Единорог» спущена на воду. 22 февраля 1916 года вступила в строй и вошла в состав Дивизии подводных лодок Балтийского моря с базированием на Ревель. Приняла участие в Первой мировой войне, совершила два Боевых похода. Часть экипажа подводной лодки приняла участие в Февральских событиях 1917 года.

25 сентября 1917 года около 11.00 «Единорог» под командой лейтенанта фон Эльснера с экипажем, сочувствующим большевикам, вышла из гавани острова Эрэ полуострова Гангэ на боевую позицию в Балтийское море. После выхода из шхер должна была произвести дифферентовку и направиться в море. Плохо ориентируясь в сложной навигационной обстановке либо специально, чтобы не выходить на позицию, подводная лодка совершила преждевременный поворот у острова Эрэ. На скорости хода 13 узлов «Единорог» наскочил на подводные камни с острыми краями и проползла по ним всей длиной своего корпуса. Постепенно замедляя ход, подводная лодка с креном на правый борт и с небольшим дифферентом на корму, остановилась. От первого удара до посадки на камни кормовой оконечностью прошло не более минуты. Первый удар был настолько сильным, что в машинном отсеке сорвало с фундаментов двигателя Дизеля, и они по инерции продвинулись несколько вперед, наклонившись к диаметральной плоскости подводной лодки, а затем уперлись друг в друга. Носовая балластная цистерна оказалась полностью разрушенной. Подводная лодка получила большую пробоину в



носовой оконечности корпуса, обшивку его нижней части разорвало во многих местах, вырвав целые ряды заклепок. Деревянный подкильный брус, расколовшись на несколько частей, всплыл на поверхность воды. От последующих ударов о камни подводная лодка получила еще ряд пробоин и вмятин в прочном корпусе в районе носовой оконечности и аккумуляторных батарей, выбило днища аккумуляторных баков в местах разрыва прочного корпуса. Размеры трех крупных пробоин в носовой оконечности достигали 500–750х200–300 мм. В обшивке днища имелись многочисленные разрывы. Лопастя гребных винтов оказались обломанными, а гребные валы – погнутыми. Баллер руля был частично вырван и изогнут, а перо вертикального руля смято. Под влиянием интенсивного поступления забортной воды в носовой трюм и носовую аккумуляторную яму первоначальный дифферент на корму начал переходить на нос. Несмотря на попытки откачать воду мощной центробежной помпой в носовом отсеке и в центральном посту, вода прибывала. Подводная лодка с увеличивающимся дифферентом на нос постепенно сползала с камней вперед и уходила на глубину. Водоотливные средства с откачиванием воды не справлялись, и через некоторое время дифферент на нос стал резко увеличиваться. После затопления аккумуляторных батарей на подводной лодке погас свет и появился запах хлора. В 11.10 экипаж покинул подводную лодку, предварительно открыв клапаны подачи ВВД для создания противодействия внутри прочного корпуса и, заdraив за собой рубочный люк, собрался на кормовой части надстройки, а затем перешел на случайно проходивший мимо буксир. Однако надежда на создание внутри прочного корпуса противодействия с помощью ВВД с целью дальнейшего предотвращения поступления воды не оправдалась, и через пятнадцать минут после посадки на камни подводная лодка затонула на глубине 14 метров.

18 октября 1917 года «Единорог» была снята с камней буксирами, доставлена в Гельсинфорс, где затонула в порту. Вскоре была поднята спасательным судном «Волхов» и доставлена в Ревель. 25 октября 1917 года зачислена в состав Красного Балтийского флота. 25 марта 1918 года с





целью превращения захвата наступающими в Эстонии германскими войсками, подводную лодку, не успевшую закончить ремонт, спустили на воду и вместе с другими кораблями вывели из Ревеля. Во время перехода в Гельсингфорс подводная лодка шла на буксире учебного корабля «Петр Великий», так как после аварии с нее демонтировали для ремонта все двигатели. При сжатии во льдах в прочном корпусе подводной лодки разошлись швы, и внутрь корпуса началась фильтрация забортной воды, а из-за отсутствия электроэнергии осушительные помпы не работали. Из-за поступления забортной воды в прочном корпусе появился дифферент на корму, который постепенно увеличивался. Не имея возможности спасти подводную лодку, экипаж покинул ее и по льду перешёл на «Петр Великий». В районе маяка Кокшер, примерно на середине Финского залива, «Единорог» встала почти вертикально и затонула на виду многих кораблей, следовавших из Ревеля в Гельсингфорс.

В 1918 году подводная лодка «Единорог» исключена из списков кораблей Балтийского флота.

#### **ТТД подводной лодки «Единорог»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 650/780 тонн. Главные размерения: длина – 67.97 метра, ширина – 4.47 метра, осадка – 3.94 метра. Скорость: надводного/подводного хода – 13/8.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходами: 1700/30 миль. Мощность двигателей: надводного/подводного ходов – 2x420/2x450 л.с. Вооружение: 1x37 мм артиллерийское орудие, 1x57 мм артиллерийское орудие, 1 пулемет, 2НТА, 2КТА (4 торпеды), 8 торпедных аппаратов Джевецкого (8 торпед). Глубина погружения: 50 метров. Экипаж: 28 человек.







**P.S.** В мае 2009 года научно-исследовательское судно Морского музея Эстонии «Mare» обнаружило на дне Финского залива затонувшую подводную лодку «Единорог». Подводная лодка лежит на глубине 85 метров на линии Таллинн – Хельсинки.

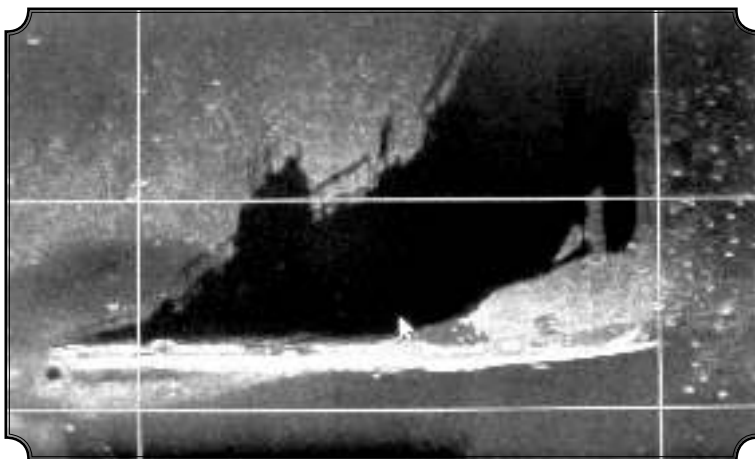
Научный сотрудник подводной археологии Морского музея Эстонии (капитан научно-исследовательского судна «Mare» Vello Mass) считает, что необходимо совершить погружение к «Единорогу», изучить его и произвести кино- и фотосъемки, поскольку имеются только лишь снимки, сделанные с помощью сонара.

Vello Mass который в 2003 году обнаружил погибший около ста лет назад броненосец «Русалка», считает, что, несмотря на сильные повреждения от долгого нахождения в соленой морской воде, подъем подводной лодки принципиально возможен, *«но после подъема ее нужно будет как следует законсервировать, что в нынешних условиях нереально».*

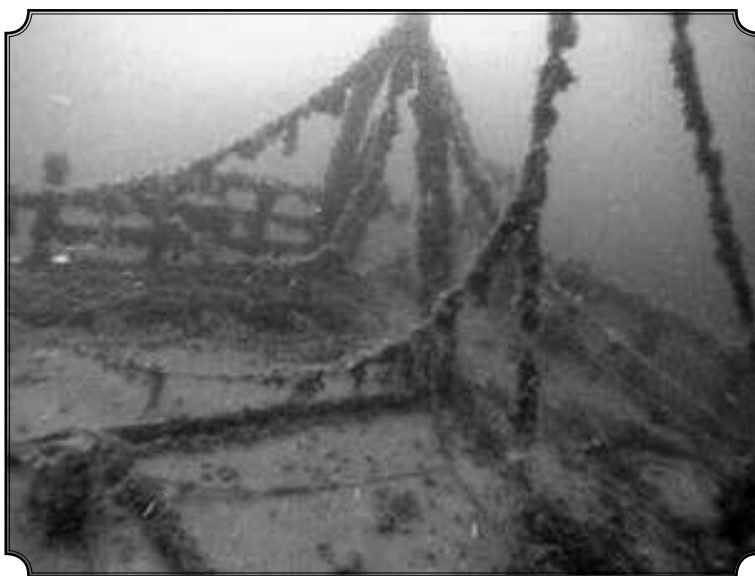


Научно-исследовательское судно Морского музея Эстонии «Mare» оборудовано всем необходимым для поисковых экспедиций на море. Есть сонар, эхолоты, подводный робот с дистанционным управлением «Lion Sea», гидравлический кран «Fisksrs», воздушный компрессор и т.п. На судне созданы все условия для комфортабельного размещения восьми исследователей и экипажа. До реконструкции это был серийный тральщик МСТБ.

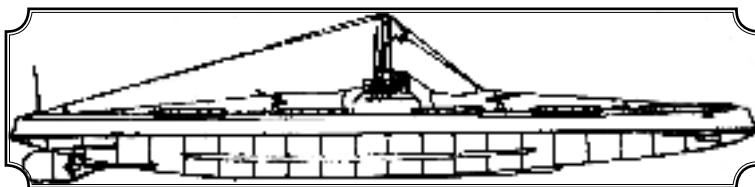




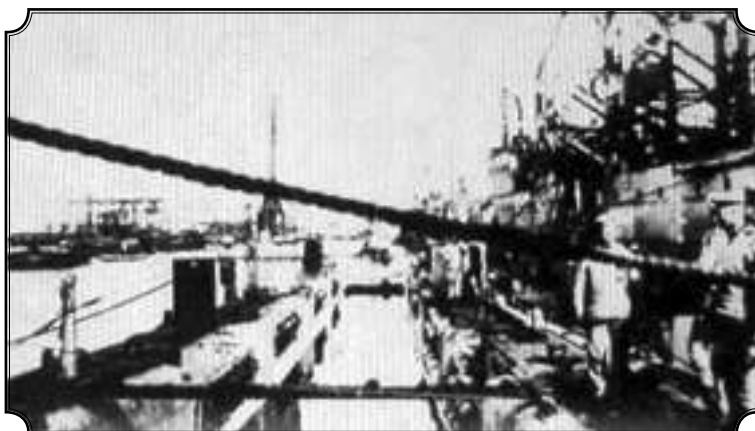
**Скрин – отметки подводной лодки «Единорог» на грунте**



**Фрагмент подводной лодки «Единорог» на грунте**



**Предполагаемый внешний вид с расположением наружных торпедных аппаратов подводной лодки «Единорог». Подводная лодка имела наружные торпедные аппараты и две 57-мм артиллерийских установки**



**Подводные лодки «Единорог» (слева) и «Рысь» у борта спасательного судна «Волхов»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «БЕЛУГА»



10 мая 1904 года подводная лодка заложена на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге. 5 июня 1904 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. В октябре 1905 года «Белуга» спущена на воду. 1 ноября 1905 года совместно с подводной лодкой «Лосось» своим ходом в сопровождении кораблей перешла из Петербурга в Либаву для окончательной достройки и проведения сдаточных испытаний.

19 марта 1906 года «Белуга» отнесена к классу подводных лодок. 2 мая 1906 года подводная лодка вошла в строй и была зачислена в состав Учебного Отряда подводного плавания с базированием на Либаву, в котором интенсивно использовалась для обучения личного состава. В 1908 году при совместной буксировке учебным судном «Хабаровск», подводная лодка «Стерлядь» навалилась на «Белугу». Результаты контрольного погружения на глубину 17 метров показали, что нет необходимости проводить срочные ремонтные работы. В 1909 году «Белуга» находилась на капитальном ремонте, после окончания которого, активно использовалась для отработки учебных атак. В 1912 году с подводной лодки было выпущено 18 торпед (в цель попало 10). В 1913 году «Белуга» вошла в состав 5-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря.

В 1914 году подводная лодка продолжала интенсивно использоваться в учебных целях и особенно для тренировок в стрельбах торпедами – совершила сорок пять выходов в море и произвела сорок восемь выстрелов торпедами. С началом Первой мировой войны «Белуга» вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции, несколько раз выходила для Боевого патрулирования. В компанию

В 1914 году подводная лодка продолжала интенсивно использоваться в учебных целях и особенно для тренировок в стрельбах торпедами – совершила сорок пять выходов в море и произвела сорок восемь выстрелов торпедами.

С началом Первой мировой войны «Белуга» вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции, несколько раз выходила для Боевого патрулирования. В компанию



1915 года совершила три выхода на позиции для Боевого патрулирования. В 1917 году базировалась в Мариенхамне (Аландские шхеры). 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского Флота. Осенью 1917 года подводная лодка перешла в Ревель и была сдана в порт на хранение.

В начале 1918 года подводная лодка находилась в Ревеле с разобранными механизмами, где 24–25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками. Впоследствии «Белуга» была вывезена в Германию и разобрана на металл.

### **ТТД подводной лодки «Белуга»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 105/124 тонны. Главные размерения: длина – 20,42 метра, ширина – 3,53 метра, осадка – 2,9 метра. Скорость: наибольшая надводная – 9 узлов, подводная – 6 узлов; экономичная надводная – от 7,2 до 8 узлов, подводная – 4,5 узла. Силовая установка – 1 двигатель керосиновый (2Т; 4Ц) – 146 л.с.; 1 электродвигатель – 60 л.с. Запас топлива – 2,08 тонны (керосин). 2 аккумуляторные батареи по 22 элемента – 3500 А.ч. Время всплытия – 2 минуты. Время погружения – 3,5 минуты. Дальность плавания – в надводном положении – от 320 до 380 миль при 9 узлах; 450 миль при 7,5 узлах; в подводном положении – от 35 миль при 6 узлах; до 45 миль при 4,5 узлах. Вооружение – носовой торпедный аппарат 457 мм; 1 клетоскоп Герца; прожектор – 30 см. Глубина погружения – предельная – 30 метров. Экипаж – 2 офицера/2 кондуктора/18 нижних чинов.





**Подводная лодка «Белуга»  
проходит Либавский канал**



**Подводная лодка «Белуга» в Либаве**



**Подводная лодка «Белуга»**



**Подводные лодки «Белуга» и «Пескарь»  
у пирса Балтийского Подплава**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ПЕСКАРЬ»

Подводная лодка тип «Сом» заложена 10 мая 1904 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге. 20 июня 1904 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. В октябре 1905 года спущена на воду. 1 ноября 1905 года совместно с подводными лодками «Белуга» и «Лосось» своим ходом в сопровождении кораблей перешла из Петербурга в Либаву для окончательной достройки и проведения сдаточных испытаний. В период достроечных работ в ночь на 5 февраля 1906 года «Пескарь» стояла у борта транспорта «Хабаровск». Со стоящей рядом подводной лодки «Сиг» было замечено, что у подводной лодки «Пескарь» образовался необычно большой дифферент на корму. Причиной образования дифферента явилось поступление забортной воды через неисправный клапан вспомогательной помпы (дежурный моторист заснул). Была вызвана команда подводной лодки «Пескарь», затопление подводной лодки было предотвращено.



19 марта 1906 года подводная лодка была отнесена к классу подводных лодок. 25 мая 1906 года вошла в строй и была зачислена в состав Учебного Отряда подводного плавания с базированием на Либаву. В июле–августе 1907 года подводная лодка интенсивно использовалась для обучения личного состава и боевой подготовки.

В мае 1908 года подводная лодка использовалась для проведения опытов: по приказанию морского министра были проведены опыты *«взрыва пироксилина близ подводной лодки для определения действия такового на самую лодку»*. 16 мая 1908 года на «Пескарь» были погружены два барана, два кролика и собака. Подводная лодка стала на якорь вблизи установленного накануне на грунте на глубине 10 метров мертвого якоря весом около 10 тонн. После заполнения балластных цистерн личный состав покинул



подводную лодку, крышка боевой рубки была закрыта, на подводную лодку был дополнительно установлен груз весом 1 тонна. Погружение подводной лодки, имеющей небольшую положительную плавучесть, осуществлялось при помощи выбирания стального троса, укрепленного на корпусе подводной лодки и продетого через шкив мертвого якоря и поданного на килектор. «Пескарь» была погружена под воду на глубину 6–7 метров. Взрывное устройство было помещено на глубине 4 метра на расстоянии от подводной лодки в 100 и 60 метров. Сразу после взрыва трос с килектора стравливали и подводная лодка всплывала. В результате двух опытов никаких видимых повреждений подводная лодка и животные не получили. Таким образом, на практике было подтверждено, что на расстоянии возможного торпедного выстрела с подводной лодки по кораблю, взрыв торпеды не окажет разрушительного действия на атакующую подводную лодку.

1909 год 18 ноября 1909 года «Пескарь» была перечислена в 1-й дивизион Бригады подводных лодок. 1 ноября 1910 года после окончания летней кампании 1910 года вступила в вооруженный резерв. В 1911 году находилась в капитальном ремонте. После выхода из ремонта подводная лодка вновь была зачислена в Учебный Отряд Подводного Плавания. В 1912 году с подводной лодки было выпущено 20 торпед (в цель попало 12). В 1913 году подводная лодка вошла в состав 5-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. 13 июля 1913 года подводная лодка на буксире у транспорта «Хабаровск» следовала из Либавы в Ревель. При шторме в 5–6 баллов близ маяка Бакгофен подводная лодка неожиданно зарылась носом в воду. Причиной зарывания подводной лодки явилась остановка хода транспорта «Хабаровск», вследствие чего горизонтальные рули, положенные на всплытие при нормальном ходе, перестали поддерживать нос подводной лодки, и она получила дифферент на нос. Волной были смыты за борт и погибли командир подводной лодки и слушатель Учебного Отряда Подводного Плавания. На палубе остался только привязанный около рубки рулевой, управляющий вертикальными рулями. Хлынувшая на палубу вода усилила дифферент, и





подводная лодка начала погружаться. Когда уровень воды поднялся до рубочного люка, вода стала поступать в подводную лодку. Затопление ее было предотвращено находчивостью унтер-офицера Леонова, который бросился в рубку и, преодолевая поток воды, сумел закрыть рубочный люк.

В 1914 году продолжала интенсивно использоваться в учебных целях и особенно для тренировок в стрельбах торпедами – совершила 39 выходов в море и произвела 38 выстрелов торпедами. В 1915 году вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции, несколько раз выходила для Боевого патрулирования. В 1917 году базировалась в Мариенхамне (Аландские шхеры).

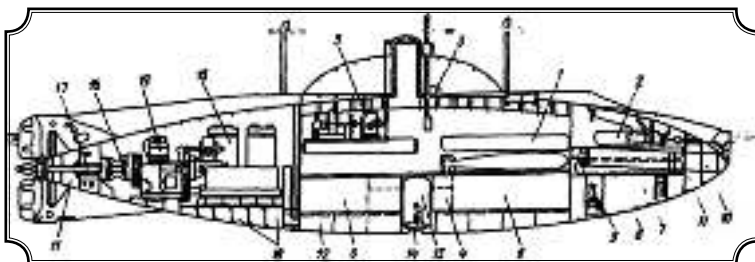
25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского Флота. Осенью 1917 года «Пескарь» перешла в Ревель и была сдана в порт на хранение.

В начале 1918 года подводная лодка находилась в Ревеле с разобранными механизмами, где 24–25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и впоследствии вывезена в Германию, где была разобрана на металл.

#### **ТТД подводной лодки «Пескарь»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 105/124 тонн. Главные размерения: длина – 19.8 метра, ширина – 3.6 метра, осадка – 2.9 метра. Мощность двигателей: надводного/подводного хода – 1х160, 1х170 л.с. Скорость: надводного/подводного хода – 8.5/6.0 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом – 500/30 миль. Глубина погружения: 30 метров. Вооружение: одно 37 мм артиллерийское орудие (установлено время войны), одна Торпеда в носовом трубчатом торпедном аппарате. Экипаж – 2 офицера/7 нижних чинов.





**Компоновочный чертеж подводной лодки «Пескарь»:**

1, 8, 9 – резервуары воздуха высокого давления; 2 – торпедозаместительная цистерна; 3 – компас; 4 – главная балластная цистерна; 5 – трюмный насос; 6 – аккумуляторная яма; 7 – топливная цистерна; 10 – торпедный аппарат; 11 – дифференциальная цистерна; 12 – уравнительная цистерна; 13, 18 – вспомогательная цистерна; 14 – кингстон; 15 – бензиновый двигатель Отто-Дейц; 16 – муфта; 17 – упорный подшипник; 19 – гребной электромотор.



**Подводная лодка «Пескарь»**



**Подводная лодка «Пескарь» в Либаве. 1905 год**



**Подводная лодка «Пескарь» на ремонте. 1911 год**



**На верхней палубе подводной лодки «Пескарь»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «СТЕРЛЯДЬ»



Подводная лодка тип «Сом» заложена 10 мая 1904 года на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге. В июне 1904 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. В 1905 году спущена на воду. В ноябре 1905 года после окончания основных работ на Невском заводе «Сом» отправлена по железной дороге в Либаву для окончания строительства и сдаточных испытаний.

В мае 1906 года «Сом» вошла в строй. 29 мая 1906 года вошла в состав Учебного Отряда Подводного Плавания с базированием на Либаву. В мае 1906 года совместно с подводной лодкой «Белуга» совершила самостоятельное плавание без сопровождения кораблей.

4 октября 1906 года в девятом часу вечера на стоящей у борта плавбазы «Хабаровск» подводной лодке произошел взрыв аккумуляторных газов. Пострадало пять нижних чинов – один погиб, два оказались в тяжелом положении и двое были легко обожжены. Подводная лодка осталась на плаву, течи в прочном корпусе не обнаружено, из строя была выведена аккумуляторная батарея. В 1907–1910 гг. использовалась в учебных целях, принимала участие в маневрах флота.

18 ноября 1909 года подводная лодка перечислена в 1-й дивизион Бригады подводных лодок. В 1912 году являлась учебной подводной лодкой при Учебном Отряде Подводного Плавания. В 1912–1914 гг. использовалась для обучения экипажей подводных лодок. В 1913 году вошла в состав 5-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В 1914 году совершила 45 выходов в море, произвела 45 выстрелов торпедами.



С началом Первой мировой войны «Стерлядь» вошла в состав сил Або-Оландской шхерной позиции, несколько раз выходила для Боевого патрулирования. В 1917 году базировалась в Мариенхамне (Аландские шхеры). 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского Флота. Осенью 1917 года подводная лодка перешла в Ревель и была сдана в порт на хранение.

В начале февраля 1918 года «Стерлядь» находилась в Ревеле с разобранными механизмами, где 24–25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и впоследствии вывезена в Германию, где была разобрана на металл.

### **ТТД подводной лодки «СТЕРЛЯДЬ»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 105/124 тонны. Главные размерения: длина – 20,42 м етра, ширина – 3,53 метра, осадка – 2,9 метра. Скорость: наибольшая надводная – 9 узлов, подводная – 6 узлов; экономичная надводная – от 7,2 до 8 узлов, подводная – 4,5 узла. Силовая установка – 1 двигатель керосиновый (2Т; 4Ц) – 146 л.с.; 1 электродвигатель – 60 л.с. Запас топлива – 2,08 тонны (керосин). 2 аккумуляторные батареи по 22 элемента – 3500 А.ч. Время всплытия – 2 минуты. Время погружения – 3,5 минуты. Дальность плавания: в надводном положении – от 320 до 380 миль при 9 узлах; 450 миль при 7,5 узлах; в подводном положении – от 35 миль при 6 узлах; до 45 миль при 4,5 узлах. Вооружение: носовой торпедный аппарат 457 мм; 1 клептоскоп Герца; прожектор – 30 см. Глубина погружения: предельная – 30 метров. Экипаж – 2 офицера/2 кондуктора/18 нижних чинов.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ЩУКА»



Подводная лодка тип «Сом» заложена на Невском судомеханическом заводе в Санкт-Петербурге. 5 июня 1904 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 15 октября 1905 года спущена на воду. 17 июня 1905 года прошла ходовые испытания в Бьерке-Зунде, подписан приемный акт, вошла в строй. 26 июня 1905 года совершила самостоятельный переход из Бьерке-Зунде в Кронштадт. Это плавание дало возможность выявить недостатки подводной лодки и принять меры к их устранению, как на подводной лодке «Щука», так и на других строящихся подводных лодках этой серии. В июле 1905 года после перехода в Петербург подводная лодка была погружена на железнодорожную платформу и отправлена во Владивосток.

4 ноября 1905 года «Щука» окончательно собрана во Владивостоке и вошла в Отдельный Отряд миноносцев Владивостокского Отряда крейсеров. В 1905 году вместе с другими подводными лодками использовалась для несения дозора в районе островов Русский и Аскольд и разведки в бухтах. 19 марта 1906 года отнесена к классу подводных лодок. 21 ноября 1907 года подводная лодка при сильном морозе погружалась и ходила подо льдом. Погружение производилось на чистой воде в полынье, подо льдом подводная лодка ходила в положении под перископом, которым разрезала лед. В результате этих опытов было показано, что плавание в зимнее время и подо льдом возможно и получены некоторые рекомендации по подготовке подводной лодки к такому плаванию. В 1913 году прошла капитальный ремонт. В декабре 1914 года подводную лодку погрузили на железнодорожную платформу и вместе с командой отправили на Черноморский флот в Севастополь, куда она прибыла в первой половине января 1915 года. Че-



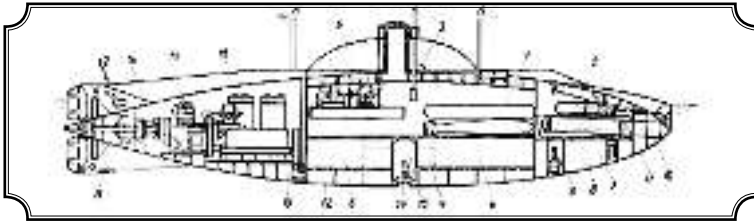
рез неделю подводная лодка была готова к выходу в море. В 1915 году совершила самостоятельный переход из Севастополя в Одессу, где несла дозорную службу на дальних подступах к порту. Боевую службу на подходах к Одессе подводная лодка несла до июля 1915 года. В июле 1915 года была вновь погружена на железнодорожную платформу и отправлена на Балтийский флот в Петроград. Из Петрограда своим ходом перешла в Мариенхамн (Аландские шхеры). В 1915–1916 гг. использовалась для несения дозорной службы, совершила ряд выходов в южную часть Ботнического залива, где обычно дежурили по 3–4 подводные лодки. Со второй половины 1916 года использовалась в учебных целях.

25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского Флота. В ноябре-декабре 1917 года находилась без механизмов в капитальном ремонте в Ревеле. 24–25 февраля 1918 года из-за невозможности вывода оставлена в Ревеле, где была захвачена германскими войсками. Впоследствии вывезена в Германию и разобрана на металл.

#### **ТТД подводной лодки «Щука»:**

Водоизмещение: надводное/подводное 105/124 тонны. Главные размерения: длина – 19.8 метра, ширина – 3/6 метра, осадка – 2.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 8.5/6.0 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 500/300 миль. Глубина погружения: 30 метров. Вооружение: один трубчатый торпедный аппарат (3 торпеды), одно 37-мм орудие (установлено по прибытию на Балтику). Экипаж 2 офицера, 10 матросов.



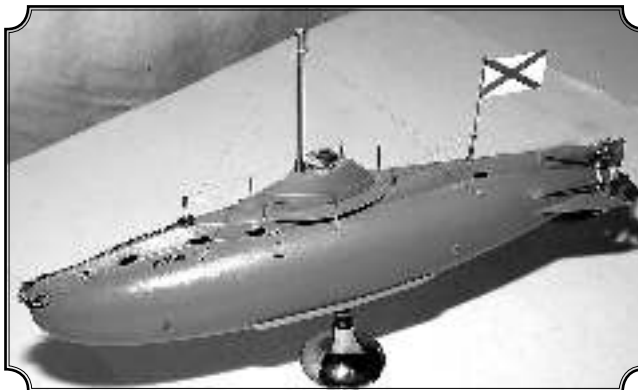


**Компоновочный чертеж подводной лодки «Щука»:**

1 – резервуар воздуха высокого давления. 2 – торпедозаместительная цистерна. 3 – компас. 4 – главная балластная цистерна. 5 – трюмный насос. 6 – аккумуляторная яма. 7 – топливная цистерна. 8,9 – воздушные баллоны. 10 – торпедный аппарат. 11 – дифферентовочные цистерны. 12, 13 – уравнительная и вспомогательные цистерны. 14 – трюмная помпа. 15 – главный двигатель. 16 – муфта сцепления. 17 – опорный подшипник. 18 – водонепроницаемое отделение. 19 – гребной электродвигатель.



**Подводная лодка «Щука»**



**Модель подводной лодки «Щука»**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «ДРАКОН»

Подводная лодка тип «Кайман» в октябре 1905 года заложена на судовой верфи завода «В. Крейтон и Ко» на Охте в Санкт-Петербурге. 14 июня 1907 года зачислена в списки судов Балтийского флота, присвоено наименование «Дракон».



14 июня 1908 года спущена на воду. 1 августа 1909 года из-за небрежности команды произошел взрыв паров бензина во время погрузки топлива. Взрыв повредил ряд механизмов, что задержало строительство подводной лодки более чем на год. В аварии погибло трое подводников и пятнадцать получили ожоги. В октябре 1910 года подводная лодка принята в казну для достройки под наблюдением командира П.Л. Вошла в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Балтийского моря и оставлена на Балтийском заводе. Зимой 1910–1911 гг. была осуществлена переделка подводной лодки. Для ее облегчения пришлось срубить наружный киль, уменьшить вес сбрасываемого балласта, демонтировать колеса с приводами, переделывать 8-цилиндровые моторы в 4-цилиндровые путем снятия передних четырех цилиндров. Вместо пушки в корме установили два торпедных аппарата Джевецкого. Была изменена и кормовая надстройка – за рубкой установили стальную надстройку, в которой разместили спасательный буй, моторную шлюпку, устройство для погрузки торпед, глушитель и другое оборудование. Топливные цистерны из деревянной надстройки перенесли в стальную, что привело к снижению запаса бензина. Для увеличения плавучести в корме были установлены три пустотелых цилиндра. 11 июля 1911 года после окончания достроечных работ проходила приемно-сдаточные испытания. 17 ноября 1911 года зачислена в состав кораблей действующего флота. В 1911 году



использовалась для обучения личного состава Учебного отряда Подводного Плавания, двадцать раз погружалась, прошла под водой 57 миль. В 1912 году принимала участие в маневрах флота. В 1913 году отработывала тактику позиционной службы. В составе дивизиона была перечислена в состав 3-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В период первой мировой войны на подводную лодку была установлена радиостанция и 37-мм орудие. «Дракон» несла позиционную и дозорную службу на подходах к портам и базам, осуществляла поисковые действия на коммуникациях противника в Ботническом заливе. Совершила восемнадцать краткосрочных Боевых походов, тридцать семь суток находилась на переходах, двадцать семь суток провела на боевых позициях, совершила шесть Боевых походов.

6 сентября 1914 года германская эскадра во главе с крейсером «Blücher», обнаружив подводные лодки «Дракон» и «Минога» покинула район, охраняемый подводными лодками. 12 октября 1914 года «Дракон» вынудила отступить германский крейсер «Lubek». 14 мая 1915 года дважды безрезультатно атаковала крейсер «Tetis». 30 апреля 1915 года встретила неприятельский крейсер в сопровождении миноносцев и подводной лодки. «Дракон» подверглась жестокому обстрелу миноносцев, но провела атаку с выпуском одной торпеды по крейсеру. После всплытия был обнаружен другой крейсер, который также был атакован. 1 июля 1915 года неудачно атаковала крейсер «Бремен». Крейсер пытался таранить подводную лодку, но ей удалось уклониться подводным маневрированием. 13 августа 1915 года неудачно атаковала крейсер «Kolberg», который дважды пытался таранить подводную лодку.

9 октября 1916 года ввиду малой боевой ценности и «*заветхостью*» приказом командующего флотом «Дракон» переведена в блокшив. 2 ноября 1916 года выведена из боевого состава флота, поднята на стенку и сдана порту Императора Петра Великого в Ревеле (Таллинн) на хранение.

25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и вывезена в Германию для разборки на металл.



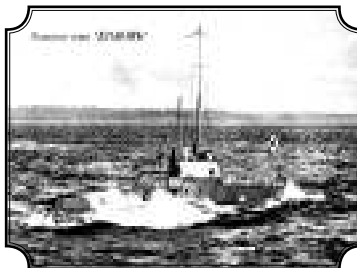
### **ТТД подводной лодки «Дракон»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 410/480 тонн. Главные размеры: длина – 40.8 метра, ширина – 4.3 метра, осадка – 5.0 метра. Силовая установка: 3 группы батарей по 20 элементов – 6900 А.ч., 2 восьмицилиндровых бензиновых мотора суммарной мощностью 800 л.с. (с 1911 года – 2 четырехцилиндровых бензиновых мотора суммарной мощностью 400 л.с., 2 электродвигателя суммарной мощностью 200 л.с., 2 винта. Скорость наибольшая: надводная/подводная – 7.8–9.0/7.0–7.5 узла; экономическая (надводная/подводная) – 5.0–8.0/5.0–5.75 узла. Дальность плавания: надводная/подводная – 600–750 миль (9.5 узловым ходом)/20 миль (5.75 узловым ходом). Запас топлива: 15.2 тонны (бензин). Глубина погружения: до 45 метров. Время погружения – 5 минут. Время всплытия – от 3-х до 5 минут. Запас плавучести: 17%. Артиллерийское вооружение: 1х147-мм орудие, 1х137-мм орудие. Минно-торпедное вооружение: 2 носовых 457-мм торпедных аппарата, 2 кормовых 457-мм торпедных аппарата, 2 торпедных аппарата Джевецкого (боекомплект – 6 торпед), клетоскоп и перископ Герца, прожектор диаметром 30 см, радиотелеграф: станция мощностью 0.5 кВт (Маркони). Экипаж: 32 человека.





**Подводная лодка «Дракон»  
г. Санкт-Петербург. 1910 год**



**Открытие периода 1-й мировой  
войны**



**Подводные лодки «Аллигатор»  
(первая справа) и «Дракон»  
(вторая слева) в море**



**Подводная лодка «Дракон»**



**Подводная лодка «Дракон».  
1916 год**





**Подводная лодка «Дракон»**



**Обложка вахтенного журнала  
подводной лодки «Дракон»**



**Увольнительный жетон  
нижних чинов подводной лодки  
«Дракон»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «КАЙМАН»



16 сентября 1905 года подводная лодка заложена на судостроительном заводе «В. Крейтон и Ко» на Охте в Санкт-Петербурге. 14 июня 1907 года зачислена в списки судов Балтийского флота, присвоено наименование «Кайман». 28 ноября 1907 года спущена на воду. В конце октября 1908 года перешла в Петербург к Новому Адмиралтейству, затем в Кронштадт, где продолжились заводские испытания.

20 ноября 1909 года «Кайман» вошла в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Балтийского моря. В июне 1910 года прошла сдаточные испытания в Кронштадте и Бьерке-Зунде. 29 октября 1910 года перешла из Кронштадта в Ревель.

25 августа 1911 года «Кайман» была зачислена в состав кораблей действующего флота. В 1911 году использовалась для обучения личного состава Учебного отряда Подводного Плавания. Совершила 49 погружений, прошла 228 миль в подводном положении, пробыв под водой 38 часов. В 1912 году принимала участие в маневрах флота. В 1913 году отработывала тактику позиционной службы. В составе дивизиона перечислена в состав 3-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря.

В период Первой мировой войны на подводную лодку была установлена радиостанция и 47-мм орудие. «Кайман» несла позиционную и дозорную службы на подходах к портам и базам в Финском заливе. Действовала на коммуникациях противника в Ботническом заливе. Совершила 18 Боевых походов, выполнила одну атаку, захватила два парохода. В 1914 году совершила 6 Боевых походов. В 1915 году совершила 12 Боевых походов. 15 июля и 10 августа 1915 года принимала участие в атаке на германский



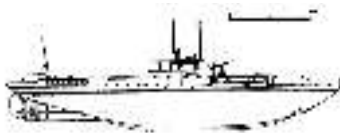
линейный крейсер. 16 октября 1915 года захватила в качестве трофея германский пароход «Fraskatto» и по призовому праву привела его в Або. 29 октября 1915 года захватила германский грузовой пароход «Shtalek» и сдала его для конвоирования эсминцу «Ретивый».

9 октября 1916 года ввиду малой боевой ценности и «за ветхостью» поднята на стенку и сдана к порту Императора Петра Великого в Ревеле (Таллинн) на хранение. 2 ноября 1916 года выведена из боевого состава флота.

25 февраля 1918 года подводная лодка «Кайман» была захвачена германскими войсками и вывезена в Германию для разборки на металл.

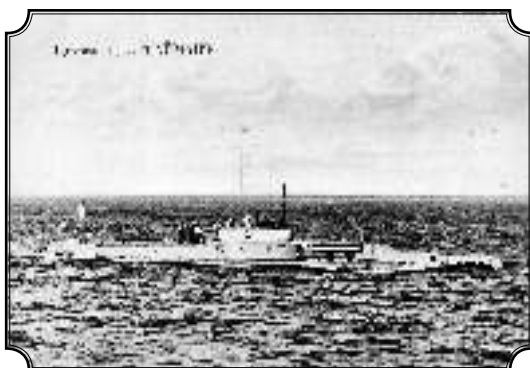
### **ТТД подводной лодки «КАЙМАН»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 409/482 тонн.  
Главные размерения: длина – 40,8 метра, ширина – 4,3 метра, осадка – 5,02 метра. Два бензиновых мотора по 400 л.с., два электромотора по 200 л.с. Скорость: надводная/подводная – 7,8–9/7/7,5 узлов. Дальность плавания в надводном положении (на 8 узлах) – 750 миль. Дальность плавания в подводном положении (на 4,5 узлах) – 40 миль. Вооружение: 6 торпедных аппаратов 456 мм (4 трубчатых, 2 палубных решетчатых Джевецкого); 1–47 мм, 1 пулемет 7,62 мм (с 1914 г.). Экипаж: 28 человек.





**Подводная лодка «Кайман» в море**



**Открытие периода 1-й мировой войны**



**Подводная лодка «Кайман»**





АТТЕСТАТЪ

Данъ снѣ отъ Старшаго Помощника Командира подводной лодки 2-го ранга \* КАЙМАНЪ \* рулевому боцману Трутову ИГНАТОВУ въ томъ, что онъ на время своего пребывания на эскадренной лодкѣ къ продолженію полученаго имъ образованія на эту специальность : боцмана в старшемъ звѣнѣ выполнялъ . . . . .

Осуществлено . . . . . въ службѣ откомандированнаго *Игнатова* . . . . .  
Исполнено . . . . . в переводѣ имъ *Игнатова* . . . . .

Чемъ и даются имъ право респондировать его Игнатова, какъ въ плавании, такъ и въ частныхъ учрежденіяхъ какъ членомъ *Каймана* . . . . .

*26*

Въ чемъ свидѣательствуется выпискою съ приложеніемъ служебной печати . . . . .

г.Кронштадтъ 26. Сентября 1910 года.

Старшій Помощникъ Командира подводной лодки 2-го ранга \* КАЙМАНЪ \* *Игнатова*

Подпись руки *Игнатова* Кронштадта.  
Самодѣльства Командиръ подводной лодки \*КАЙМАНЪ\*  
Кавалера 2-го Ранга *Трутовъ*



Аттестация рулевого боцманмата И. Жигалова с подводной лодки «Кайман»



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «КРОКОДИЛ»



В октябре 1905 года заложена на судовой верфи завода «В. Крейтон и Ко» на Охте в Санкт-Петербурге. 14 июня 1907 года зачислена в списки судов Балтийского флота, присвоено наименование «Крокодил». 10 июля 1908 года спущена на воду. 20 ноября 1909 года была принята в казну для достройки под наблюдением командира подводной лодки и вошла в состав 2-го дивизиона Бригады подводных лодок Балтийского моря.

В 1908–1910 гг. проводила достроечные работы. В июле 1910 года начались сдаточные испытания, которые проводились в Кронштадте и Бьерке-Зунде. 7 октября 1910 года погрузилась в Бьерке-Зунде на 34,7 метра. 9 октября 1910 года выполнила стрельбу из торпедных аппаратов.

29 октября 1910 года перешла из Кронштадта в Ревель. Зимой 1910–1911 гг. была осуществлена переделка подводной лодки: для облегчения «Крокодила» пришлось срубить наружный киль, уменьшить вес сбрасываемого балласта, демонтировать колеса с приводами, переделывать 8-цилиндровые моторы в 4-цилиндровые путем снятия передних четырех цилиндров. Вместо пушки в корме установили два торпедных аппарата Джевецкого. Была изменена и кормовая надстройка – за рубкой установили стальную надстройку, в которой разместили спасательный буй, моторную шлюпку, устройство для погрузки торпед, глушитель и другое оборудование. Топливные цистерны из деревянной надстройки перенесли в стальную, что привело к снижению запаса бензина. Для увеличения плавучести в корме были установлены три пустотелых цилиндра. 11 июля 1911 года завершила проведение дополнительных



испытаний и была зачислена в состав кораблей действующего флота. В 1911 году использовалась для обучения личного состава Учебного отряда Подводного Плавания, 40 раз погружалась, прошла под водой 199 миль. В 1912 году принимала участие в маневрах флота. В 1913 году отрабатывала тактику позиционной службы и в составе дивизиона была перечислена в состав 3-го дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря.

В период Первой мировой войны на подводной лодке была установлена радиостанция и 47-мм орудие. «Крокодил» несла позиционную и дозорную службу на подходах к портам и базам, осуществляла поисковые действия на коммуникациях противника в Ботническом заливе и прикрытие минно-заградительных действий легких сил флота. Совершила шесть краткосрочных Боевых походов. 28 июля 1914 года во время зарядки АБ лопнул коленчатый вал правого бензинового двигателя. 11 августа 1914 года из-за ненадежной работы бензиновых моторов оказалась не в состоянии выйти в море под собственными двигателями, была выведена на позицию на буксире канонерской лодкой «Храбрый». 15–16 октября 1914 года вышла на позицию самостоятельно, но от паров бензина и выхлопных газов командир подводной лодки и часть экипажа «угорели». После всплытия подводная лодка попала в шторм и была вынуждена прервать поход. Утром 16 октября «Крокодил» возвратилась в Либаву.

В 1914 году вышла на позицию вместе с подводными лодками Е-1 и Е-9. В 1915 году совершила четыре Боевых похода, восемь суток находилась на переходах, семь суток провела на позициях. В 1915 году пыталась атаковать германские крейсеры «Kolberg» и «Fon der Tann», но атаки не удались из-за потери плавучести («Крокодил» всплывала и обнаруживала себя). 29 апреля 1915 года на подводной лодке произошел взрыв бензиновой цистерны, два матроса в тяжелом состоянии были госпитализированы. 20 сентября 1915 года при переходе в Ганге из-за отсутствия на фарватере навигационных знаков села на мель, получив при этом крен 57 градусов на левый борт. Для снятия с мели был привлечен буксирный пароход «Аркона». В резуль-



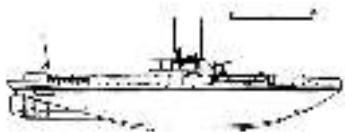
тате аварии были поломаны три шпангоута в районе средней цистерны, слегка помят киль, лопнуло три аккумуляторных бака. 6 августа 1916 года, находясь в крейсере в районе Седергамна, захватила в качестве трофея германский пароход «Desterro» с грузом руды, который находился в шведских территориальных водах и шел под шведским флагом. Правительство Швеции заявило протест и командир подводной лодки был снят с должности.

8 октября 1916 года ввиду малой боевой ценности и «*заветхостью*» была поднята на стенку и сдана к порту Императора Петра Великого в Ревеле (Таллинн) на хранение. 2 ноября 1916 года выведена из боевого состава флота и переведена в класс портовых судов и использовалась в качестве плавучей зарядовой станции.

25 февраля 1918 года была захвачена германскими войсками и вывезена в Германию для разборки на металл.

#### **ТТД подводной лодки «Крокодил»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 409/482 тонн.  
Главные размерения: длина – 40,8 метра, ширина – 4,3 метра, осадка – 5,02 метра. Два бензиновых мотора по 400 л.с., два электромотора по 200 л.с. Скорость: надводная/подводная – 7,8–9/7/7,5 узлов. Дальность плавания в надводном положении (на 8 узлах) – 750 миль. Дальность плавания в подводном положении (на 4,5 узлах) – 40 миль. Вооружение: 6 торпедных аппаратов 456 мм (4 трубчатых, 2 палубных решетчатых Джевецкого); 1–47 мм, 1 пулемет 7,62 мм (с 1914 г.). Экипаж: 28 человек.





**Подводная лодка «Крокодил».  
Открытка периода Первой мировой войны**



**Подводная лодка «Крокодил».  
Фото периода Первой мировой войны**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА АГ-11



Построена в в 1915 году для ВМС Великобритании на судовой верфи «Barnet Yard» в Ванкувере (Канада). 18 августа 1915 года приобретена заводом «Ноблесснер» по заказу Морведа России и в том же году в разобранном виде доставлена морским путем во Владивосток, а оттуда по железной дороге на Балтийский завод в Петроград для достройки. 2 апреля 1916 года перезаложена на Балтийском заводе. 4 июня

1916 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. В августе 1916 года АГ-11 спущена на воду. С 24 августа по 2 сентября 1916 года прошла сдаточные испытания, которые проводились в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле и закончились успешно.

2 сентября 1916 года АГ-11 вступила в строй. 6 сентября 1916 года подняла Военно-морской флаг и начала кампанию, вошла в состав 4-го Дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В ноябре–декабре 1916 года после обучения личного состава с 4 ноября 1916 года находилась в получасовой готовности в Ревеле. В период с 1 по 5 декабря отрабатывала торпедные стрельбы.

В зимний период 1916–1917 гг. на заводе «Ноблесснер» в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. В компанию 1917 года участвовала в Первой мировой войне (поисковые действия на коммуникациях противника, несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам; совершила 5 Боевых походов). Участвовала в Февральской революции 1917 года. 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского флота.



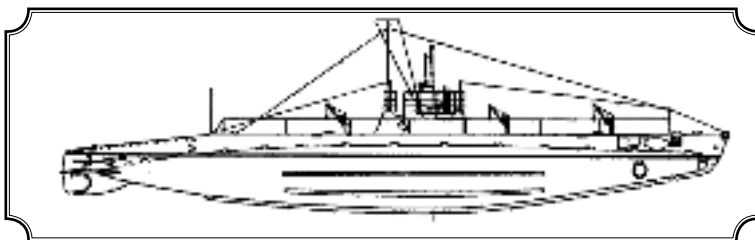
С декабря 1917 года боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период АГ-11 базировалась на Ганге (Финляндия) вместе с другими подводными лодками 4-го Дивизиона и плавбазой «Оланд». 3 апреля 1918 года германские корабли, преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести подводную лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола, экипаж вынужден был взорвать подводную лодку. Команда подводной лодки выехала поездом в Гельсингфорс.

Впоследствии АГ-11 поднята финскими спасателями, демонтирована и сдана на слом.

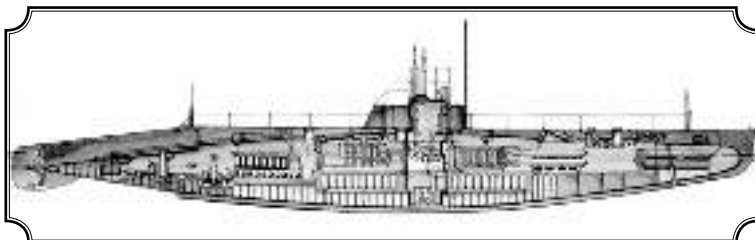
#### **ТТД подводной лодки АГ-11:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 355,7/467 тонн. Главные размерения: длина – 45.8 метра, ширина – 4.81 метра, осадка 3.76 метра. Глубина погружения: 50 метров. Количество и мощность двигателей: дизели/электродвигатели, л.с. – 2240/2160. Скорость: надводная/подводная – 13/10.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом – 1750/25 миль. Вооружение: орудия – 147-мм (устанавливалось в России); 4 носовых торпедных аппарата, (8 торпед).





Схематический чертеж подводной лодки тип АГ. Проекция корпус

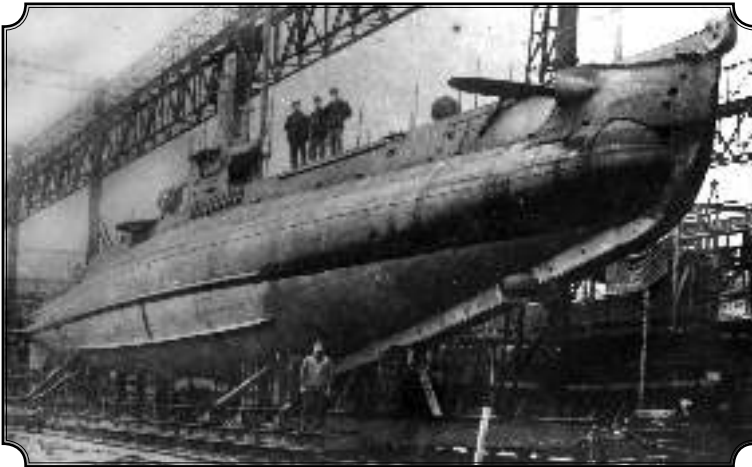


Разрез по диаметральной плоскости подводной лодки тип АГ



Закладная доска подводной лодки АГ-11





Подводная лодка АГ-11 на стапеле



Подводная лодка АГ-11



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА АГ-12



Построена в 1915 году для ВМС Великобритании на судовой верфи «Barnet Yard» в Ванкувере (Канада). 18 августа 1915 года приобретена заводом «Ноблесснер» по заказу Морведа России и в разобранном виде доставлена морским путем во Владивосток, а оттуда по железной дороге на Балтийский завод в Петроград для достройки. 2 апреля 1916 года перезаложена на Балтийском заводе. 4 июня 1916 года зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 19 августа 1916 года спущена на воду. С 8 по 16 сентября 1916 года прошла сдаточные испытания, которые проводились в Ревеле.

16 сентября 1916 года АГ-12 вступила в строй. 17 ноября 1916 года подняла Военно-морской флаг и начала кампанию, вошла в состав 4-го Дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В ноябре–декабре 1916 года после обучения личного состава с 4 ноября 1916 года находилась в получасовой готовности в Ревеле. В зимний период 1916–1917 гг. на заводе «Ноблесснер» в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний.

В кампании 1917 года участвовала в Первой мировой войне (поисковые действия на коммуникациях противника, несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам; совершила 4 Боевых похода). Участвовала в Февральской революции 1917 года.

25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского флота. С декабря 1917 года боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период базировалась на Ганге (Финляндия) вместе с другими подводными лодками 4-го Дивизиона и плавбазой «Оланд». 3 апреля 1918 года германские корабли, преодолев плотные



льды, высадили в Ганге десант. Вывести подводную лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола. Чтобы АГ-12 не досталась Германии, экипаж вынужден был взорвать подводную лодку. Команда АГ-12 выехала поездом в Гельсингфорс.

Впоследствии подводная лодка была поднята финскими спасателями, демонтирована и сдана на слом.

### **ТТД подводная лодка АГ-12:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 355,7/467 тонн. Главные размеры: длина – 45.8 метра, ширина – 4.81 метра, осадка 3.76 метра. Глубина погружения: 50 метров. Количество и мощность двигателей: дизели/электродвигатели, л.с. – 2240/2160. Скорость: надводная/подводная – 13/10.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом – 1750/25 миль. Вооружение: орудия – 147-мм (устанавливалось в России); 4 носовых торпедных аппарата, (8 торпед).





**Спуск на воду подводной лодки тип АГ**

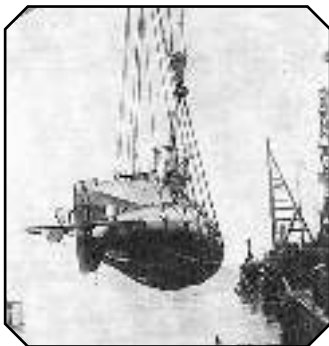


**Подводные лодки АГ-11, АГ-12, АГ-15 и АГ-16 Балтийского Подплава.  
1916 год**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА АГ-15

Построена в 1915 году в Канаде для ВМС Великобритании. 18 августа 1915 года была приобретена заводом «Ноблеснер» по заказу Морведа России. 4 июня 1916 года подводная лодка зачислена в состав Морских Сил Балтийского моря с обозначением АГ-15. 10 июня 1916 года АГ-15 зачислена в состав 4-го дивизиона Дивизии подводных лодок МСБМ. 11 ноября 1916 года подводная лодка вступила в строй. Зимой 1916–1917 гг. проводила устранение замечаний выявленных при испытаниях на заводе «Ноблеснер».



8 июня 1917 года в районе Ганге АГ-15 проводила учебное погружение. В момент погружения кок, не предупредив Центральный пост, открыл люк для проветривания камбуза. Подводная лодка ушла под воду. На поверхности осталось четыре человека: командир, штурман, боцман и рулевой. Штурман не умел плавать и утонул. Подводная лодка легла на грунт на глубине двадцать семь метров с открытыми кормовым и рубочным люками. Через час на подводную лодку были спущены водолазы. Из Ревеля было вызвано спасательное судно «Волхов», но подойти оно могло только через сутки. Через три часа с АГ-15 была выпущена учебная торпеда, в которой лежала записка, сообщающая, что в носовом отсеке находится шесть человек и просьбу о помощи. Через десять часов после катастрофы подводники сравняли давление с забортным, открыли рубочный люк и начали выход из подводной лодки. На поверхность выплыло шесть человек. В результате аварии погибло восемнадцать человек. Спасательное судно «Волхов» прибыл к месту аварии утром 10 июня. 13 июня 1917 года



в 13 часов дня начали подъём подводной лодки. 16 июня 1917 года АГ-15 была поднята на поверхность.

22 июня 1917 года АГ-15 была приведена в Ревель и за один месяц отремонтирована. Зимой 1917–1918 гг. АГ-15 в составе 4-го дивизиона подводных лодок была на стоянке в Ганге у плавбазы «Оланд». 3 апреля 1918 года немецкие войска высадили в Ганге десант и из-за невозможности прохода через ледовые поля, экипаж взорвал АГ-15.

Впоследствии подводная лодка АГ-15 была поднята и разобрана на металл.

### **ТТД подводной лодки АГ-15:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 355,7/467 тонн. Главные размерения: длина – 45.8 метра, ширина – 4.81 метра, осадка 3.76 метра. Глубина погружения: 50 метров. Количество и мощность двигателей: дизели/электродвигатели, л.с. – 2240/2160. Скорость: надводная/подводная – 13/10.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом – 1750/25 миль. Вооружение: орудия – 147-мм (устанавливалось в России); 4 носовых торпедных аппарата, (8 торпед).



**Р.С.** Из рассказа племянника одного из спасшихся подводников с АГ-15, профессора Польской академии наук С. Ракуса-Суцевски: *«Подводные корабли АГ-15 и АГ-11 производства американской фирмы Холланда, смонтированные на Санкт-Петербургской верфи, характеризовались нестандартной конструкцией входных люков, предусматривающей возможность аварии или затопления. К входному люку вел цилиндрический колодец, благодаря*



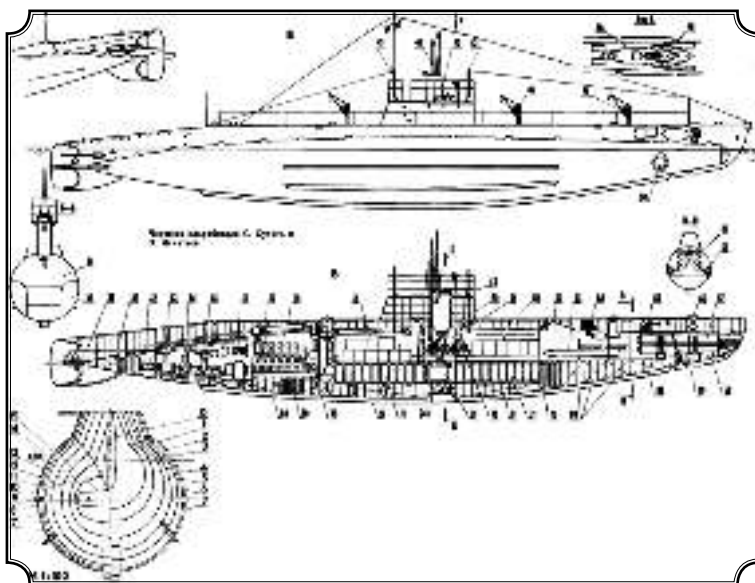
чему в случае потопления между нижним краем цилиндра и потолочной частью корабля образовывалась воздушная подушка. Эта техническая особенность, в конце концов, оказалась судьбоносной для спасшихся моряков. Авария подводной лодки АГ-15 произошла 8 июня на рейде Ревеля. «Агниха» стояла в учебном положении, балластные баки заполнены наполовину, главный люк открыт. Команда проводила тренировки – отработку действий по тревоге. В 14:25, после того, как матросы доложили о готовности, лодка отшвартовалась от транспортного корабля «Олянд» и пошла на учебное погружение. Через 10 минут после погружения АГ-15 начала неожиданно крениться на корму. Команда командира «Всплытие!» оказалась безрезультатной. Сильная струя воды ворвалась внутрь лодки через неплотно закрытый люк. Рванув рычаг, люк закрыли, однако вода успела попасть в машинное отделение, которое вместе с 18-ю матросами тут же отрезали захлопывающиеся герметические двери. Из донесения команды «Олянда» известно, что в первые минуты аварии четверых человек выбросило на поверхность воды через главный люк. Они были подняты на борт – командир подводной лодки и три матроса. Внутри «агнихи» остались 24 человека. Среди них – Константин Мацевич, поляк по происхождению, окончивший Морской кадетский корпус в 1911 году и в 1913 году служивший на крейсере «Рюрик», участник боя с немецким кораблем «Роон». Его мечтой, как и большинства молодых кадетов в те времена, была служба на подводных лодках. В составе команды АГ-15 в 1916 году фамилия Мацевича стояла на втором месте после капитана. Теперь он оказался в затопленной лодке самым старшим по званию. На поверхности начались спасательные работы. В лодке оставалось еще около 3-х кубометров воздуха в баллонах под давлением 160 атмосфер. С палубы «Олянда» спустили водолаза, он постучал ключом в районе носа и получил ответ изнутри. Константин Мацевич решил уменьшить вес затонувшей лодки, отстрелив торпеды. Одну из торпед втянули внутрь, вынули детонатор, вместо него Мацевич поместил сообщение, написанное на клеенке. Торпеду отстрелили, и со-



общение удалось получить на поверхности. Однако, из-за недостатка воздуха и огромного давления условия внутри лодки были слишком тяжелые, поэтому операцию с торпедами повторять не стали. У 18-ти людей, запертых в машинной части лодки, надежды на спасение не оставалось. Один из моряков взял на себя миссию закончить мучения, воспользовавшись 6-ти зарядным маузером. К нему подходили поочередно, последним патроном он убил себя. В это время над водой пробовали зацепить лодку тросом и стянуть на мелководье. Мациевич же предложил оставшимся подводникам свой план спасения. Он приказал разорвать пробковые матрацы и набить ими одежду, эти примитивные спасательные жилеты должны были удерживать тела на поверхности воды. Затем он максимально увеличил давление воздуха, открыв баллоны с остатками чистого кислорода. Люди собрались возле главного люка. Мациевич установил очередность выхода, сам шел последним. Возле цилиндрического люка образовалась воздушная подушка. Под влиянием нарастающего давления клапан люка был сорван, и люди начали всплывать. В 23:04 на поверхности воды в районе затопления появились буруны активно выходящего воздуха, а за ними – моряки. Из 24-х человек спаслось шесть: Мациевич, Артамонов, Пигунов, Соколов, Бахвалов и Константин Ракус-Суцевски. Погибших моряков похоронили в Ревеле, тело одного матроса так и не было найдено».







Схематический чертеж подводной лодки тип АГ.  
Проекция корпус



Подводная лодка АГ-15



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА АГ-16



В 1915 году построена в для ВМС Великобритании на судовой верфи «Barnet Yard» в Ванкувере (Канада). 18 августа 1915 года приобретена заводом «Ноблесснер» по заказу Морведа России и в этом же году в разобранном виде доставлена морским путем во Владивосток, а оттуда по железной дороге на Балтийский завод в Петроград для достройки. 2 апреля 1916 года была перезаложена на Балтийском заводе. 4 июня 1916 года подводная лодка зачислена в списки кораблей Балтийского флота. 31 августа 1916 года спущена на воду. С 24 сентября по 17 ноября 1916 года прошла сдаточные испытания в Кронштадте, Бьерке-Зунде и Ревеле. В связи с тем, что переход из Петрограда в Ревель осуществлялся только военной командой, по ходатайству флота на еще не принятой в состав флота подводной лодке 11 октября 1916 года был поднят Военно-морской флаг. 1916 года вступила в строй.

17 ноября 1916 года начала кампанию, вошла в состав 4-го Дивизиона Дивизии подводных лодок Балтийского моря. В ноябре–декабре 1916 года после обучения личного состава с 4 ноября 1916 года находилась в получасовой готовности в Ревеле. В зимний период 1916–1917 гг. на заводе «Ноблесснер» в Ревеле устранялись замечания, отмеченные при проведении сдаточных испытаний. В кампанию 1917 года участвовала в Первой мировой войне (поисковые действия на коммуникациях противника, несение позиционной и дозорной службы на подходах к портам и базам; совершила три Боевых похода). Участвовала в Февральской революции. 8 июля 1917 года переименована в АГ-16. 25 октября 1917 года вошла в состав Красного Балтийского флота.



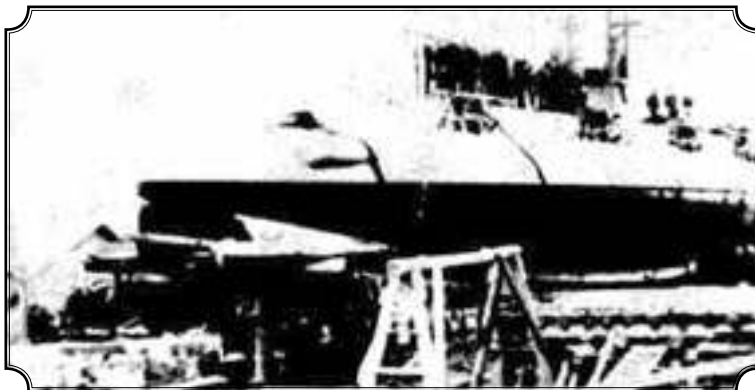
С декабря 1917 года боевые выходы русских подводных лодок были прекращены. В зимний период базировалась на Ганге (Финляндия) вместе с другими лодками 4-го Дивизиона и плавбазой «Оланд». 3 апреля 1918 года германские корабли, преодолев плотные льды, высадили в Ганге десант. Вывести подводную лодку из Ганге не было возможности из-за тяжелой ледовой обстановки и отсутствия ледокола, экипаж вынужден был взорвать подводную лодку. Команда АГ-16 выехала поездом в Гельсингфорс.

Впоследствии подводная лодка АГ-16 поднята финскими спасателями, демонтирована и сдана на слом.

#### **ТТД подводной лодки АГ-16:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 355,7/467 тонн. Главные размерения: длина – 45.8 метра, ширина – 4.81 метра, осадка 3.76 метра. Глубина погружения: 50 метров. Количество и мощность двигателей: дизели/электродвигатели, л.с. – 2240/2160. Скорость: надводная/подводная – 13/10.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходом – 1750/25 миль. Вооружение: орудия – 147-мм (устанавливалось в России); 4 носовых торпедных аппарата, (8 торпед).





**Подводная лодка АГ-16 на стапелях завода «Ноблессер»**



**Подводные лодки тип «АГ» у борта плавбазы в Ревеле**



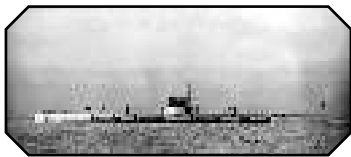
## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «УГОРЬ»

Подводная лодка тип «Барс» 18 марта 1914 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 3 июля 1914 года была заложена на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. Заказ на строительство подводной



лодке был получен заводом «Ноблесснер» в Ревеле. 24 ноября 1915 года в связи с опозданием завода «Ноблесснер» в строительстве подводных лодок тип «Барс» заказ на строительство этой подводной лодки был передан Балтийскому заводу. На подводной лодке были установлены двигатели Дизеля американской фирмы «Нью Лондон». 1915 год 27 февраля 1915 года подводная лодка перечислена в состав Балтийского флота. 22 октября 1916 года спущена на воду. 1 мая 1917 года «Угорь» вступила в строй и вошла в состав дивизии подводных лодок Балтийского флота с базированием на Ревель.

В 1917 году приняла участие в Первой мировой войне, совершив 2 Боевых выхода. В годы войны в основном использовалась в учебных целях. В 1917 году часть экипажа подводной лодки приняла участие в Февральских событиях. 1917 год 25 октября 1917 года подводная лодка вошла в состав Красного Балтийского флота. В феврале 1918 года «Угорь» совершила переход из Ревеля в Гельсингфорс. С 9 по 16 апреля 1918 года в ходе «Ледового похода» подводная лодка в перешла из Гельсингфорса в Кронштадт совместно с другими кораблями флота на буксире транспорта «Иже» и в мае 1918 года выведена в резерв.



27 марта 1920 года «Угорь» затонула на реке Неве во время ледохода, но была поднята Госсудоподъемом, разоружена и сдана к Кронштадскому



военному порту на хранение. 29 мая 1925 года сдана «Комгосфонду» для демонтажа и реализации.

18 июля 1925 года подводная лодка «Угорь» исключена из списков кораблей Рабочее – Крестьянского Красного флота.

#### **ТТД подводной лодки «УГОРЬ»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 650/780 тонн.  
Главные размерения: длина – 67.97 метра, ширина – 4.47 метра, осадка – 3.94 метра. Скорость: надводного/подводного хода – 13/8.5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходами: 1700/30 миль. Мощность двигателей: надводного/подводного ходов – 2х420/2х450 л.с. Вооружение: 1х37 мм артиллерийское орудие, 1х57 мм артиллерийское орудие, 1 пулемет, 2НТА, 2КТА (4 торпеды), 8 торпедных аппаратов Джевецкого (8 торпед). Глубина погружения: 50 метров. Экипаж: 28 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «РАБОЧИЙ»

Подводная лодка тип «Барс» 18 марта 1914 года зачислена в списки кораблей Сибирской флотилии. 3 июля 1914 года номинально заложена на заводе «Ноблесснер» в Ревеле. Постройка подводной лодки производилась на Балтийском заводе в Санкт-Петербурге. 27 февраля 1915 года подводная лодка перечислена в состав Балтийского флота. 11 ноября 1916 года был получен подряд по переоборудованию подводной лодки по типу «Ёрш». Весной 1917 год подводная лодка спущена на воду.



В 1917 году часть экипажа подводной лодки приняла участие в Февральских событиях. 25 октября 1917 года зачислена в состав Красного Балтийского флота. В феврале 1918 года перешла из Ревеля в Гельсингфорс. 22 июля 1921 года возвращена на Балтику и перечислена в состав Морских Сил Балтийского моря. 1 октября 1921 года подводной лодке присвоен номер 9, 31 декабря 1922 года присвоено новое наименование – «Рабочий».

22 мая 1931 года при следовании в кильватер «Рабочий» была протаранена ограждением правых носовых горизонтальных рулей подводной лодки «Красноармеец» и затонула в Финском заливе во время совместных учений. В прочном корпусе появилась пробоина величиной с ладонь в недоступном для заделки месте. Старания команды заделать пробоину не увенчались успехом, и подводная лодка, потеряв плавучесть, затонула через пять минут со всей командой из 45 человек.

В 1932 году подводная лодка обнаружена на дне Финского залива, несмотря на то, что место затопления подводной лодки было приблизительно известно. «Рабочий» лежала на глубине 84 метра без крена, с дифферентом на корму. С марта по 21 июля 1933 года был произведен



подъем подводной лодки силами Балтийской экспедиции ЭПРОН. В районе затопления был илистый грунт, поэтому представилась возможность завести подъемные стропы под корпус подводной лодки методом подрезки. В основу проекта положили ступенчатый метод подъема с величинами ступени около 12–15 метров. Такая величина определялась высотой подъема гака гиней спасательного судна «Коммуна» от поверхности воды. В этом случае исключался водолазный труд по закладке огонов подъемных стропов на гаки гиней, поскольку эта работа выполнялась без водолазов на уровне поверхности воды. Подъем был осуществлен за 4 месяца и 21 июля подъем подводной лодки был окончен.

Летом 1933 года ввиду нецелесообразности восстановления подводная лодка «Рабочий» исключена из состава ВМФ и передана «Рудметаллторгу» для демонтажа и разделки на металл.

#### **ТТД подводной лодки «РАБОЧИЙ»**

Водоизмещение – надводное – 105 тонн, подводное – 124 тонны. Главные размерения: длина – 20,42 метра, ширина – 3,53 метра, осадка – 2,9 метра. Скорость: надводная/подводная – 9/6 узлов. Силовая установка: 1 двигатель керосиновый 146 л.с., 1 электродвигатель 60 л.с., 2 аккумуляторные батареи по 22 элемента – 3500 ампер/час. Дальность плавания: надводная/подводная – от 320 до 380/от 35 до 45 миль. Вооружение – носовой торпедный аппарат 457 мм. Глубина погружения: 30 метров. Экипаж – 24 человека.







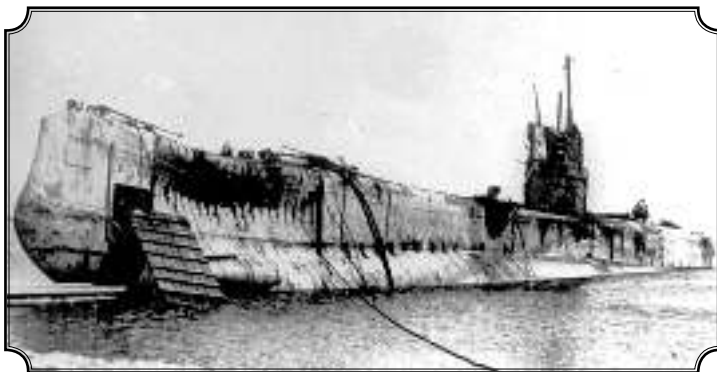
**Подводная лодка «Ерш».  
Заводе «Ноблеснер». 1917 год**



**Спуск пл «Ерш» на воду.  
Заводе «Ноблеснер».  
27 апреля 1917 года**



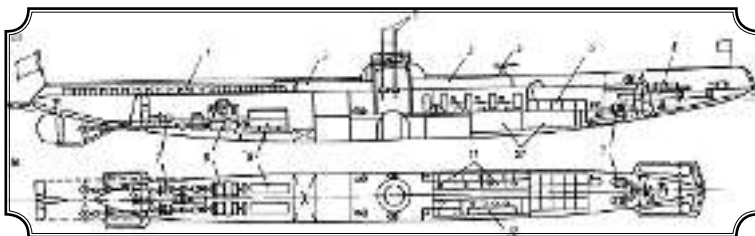
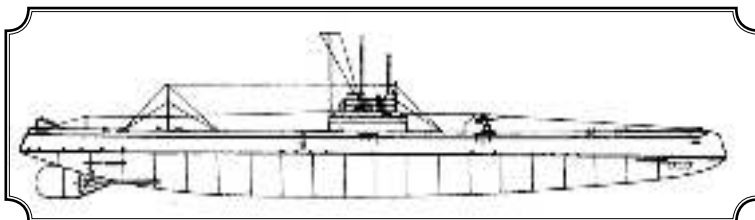
**«Ерш» – подводный минный заградитель**



**Подводная лодка «Рабочий» поднятая после гибели 22 мая 1931 года**



Памятник погибшим на подводной лодке «Рабочий»



Подводный минный заградитель «Ерш».

Компоновочный чертеж:

1 – мины тип «ПЛ». 2 – палубные цистерны главного балласта. 3 – перископы. 4 – 57-мм орудие. 5. рундуки команды. 6 – трубчатый минный аппарат. 7 – центробежная помпа. 8 – главный гребной электродвигатель. 9 – главный дизель. 10 – аккумуляторная батарея. 11 – офицерские каюты. 12 – кают-компания.



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

**Б-3** («Рысь», №-7, «Большевик», №-14)

Первая подводная лодка, полностью построенная заводом «Ноблесснер» была заложена 3 июля 1914 года. 13 апреля 1916 года спущена на воду. 4 ноября 1916 года вступила в строй. Участвовала в Первой мировой войне на Балтийском флоте, совершила шесть Боевых походов. 23 ноября 1916 года при выходе из гавани Ревеля таранила подводную лодку «Тигр» и поломала ее горизонтальные рули. В феврале 1918 года перешла из Ревеля в Гельсингфорс, откуда вышла в Кронштадт 4 апреля 1918 года, но не смогла пробиться сквозь льды. 7–16 апреля шхерами Финского залива в тяжелых ледовых условиях совершила переход в Кронштадт, участвовала в боевых действиях в Финском заливе. В конце 1918 года находилась на Ладожском озере, в 1919 году приняла участие в Гражданской войне и обороне Петрограда. Входила в состав Действующего отряда судов флота Балтийского моря.



В 1922–1924 годах прошла капитальный ремонт. С 1 октября 1921 года именовалась ПЛ-7, с 1923 года – «Большевик», с 1931 года – ПЛ 14, с 1934 г. – Б-3, штатный экипаж – 48 человек.

25 июля 1935 года в Финском заливе во время маневров Морских Сил Балтийского моря в присутствии на мостике линкора «Марат» Народного Комиссара Обороны СССР К. Ворошилова и начальника штаба КБФ флагмана флота 2-го ранга И. Исакова при проведении зачётного учения по подныриванию под линкор «Марат» после проведения учебной торпедной атаки подводная лодка Б-3 была таранена линкором и затонула со штатным экипажем в составе 48 человек и семью курсантами военно-морского училища на глубине 52 метра. При проведении упражнения подводной лодке требовалось погрузиться из перископного положения на глубину не менее девяти метров (осадка линкора



«Марат» на тот момент составляла 8,4 метра). Однако Б-3 не успела осуществить этот маневр и попала под таранный удар линкора.

В результате удара на Б-3 была разрушена надстройка и передняя часть ограждения рубки, в прочном корпусе образовалась пробоина с размерами 2,5х3 метра. Принимая во внимание отсутствие на подводной лодке поперечных переборок прочного корпуса можно считать, что гибель экипажа была почти мгновенной. В посвященной этому печальному событию мемуарной литературе стало традицией винить в катастрофе присутствующего на мостике линкора «Марат» Наркома Обороны К. Ворошилова. Будто бы он отдал командиру линкора не ту команду, а заробевший в присутствии Наркома бывший офицер царского флота автоматически повторил её рулевому. Достаточно привести два примера. В журнале «Подводный флот» №-5 написано: «...из-за некомпетентного вмешательства в управление кораблём наркома Ворошилова». В журнале «Тайфун» №-3 от 1999 года сообщалось: *«...25 июля в Финском заливе в результате столкновения с линкором «Марат», происшедшего во время маневров (25 июля – 4 августа) по вине Наркома Обороны К. Ворошилова, находящегося на мостике линкора и вмешавшегося в управление кораблём, затонула шедшая в надводном положении Б-3. Погиб весь экипаж и проходившие практику курсанты – всего 55 человек. Ответственность за трагическое происшествие взял на себя Начальник штаба КБФ И. Исаков...»*. Однако надо учитывать, что линкор водоизмещением в 23 000 тонн при скорости хода 12–15 узлов в силу своей инерции ни по чьей команде не может в считанные минуты изменить ни курса, ни скорости хода. Он пройдёт ещё несколько сотен метров, прежде чем удастся это сделать. Так что Нарком Обороны К. Ворошилов здесь непричём.

Предпосылка к катастрофе была заложена при планировании показательных учений начальником штаба КБФ флагманом флота 2-го ранга И. Исаковым и командующим КБФ флагманом флота 2-го ранга Л. Галлером. Согласно этому плану к сложному и опасному виду упражнений



привлекли устаревшую подводную лодку тип «Барс», построенную почти 19 лет назад, хотя к этому времени в составе КБФ, кроме L-55, имелось ещё восемь лодок новой постройки: Л-1, Л-2, Л-3, Щ-301, Щ-302, Щ-303, Щ-304, Щ-305.

Из документов комиссии по расследованию гибели Б-3: *«...Несчастье случилось 27 июля, во время учения подлодка Б-3, подныривая под идущий «Марат», попала под таранный удар. Однокорпусная подводная лодка не имела водонепроницаемых переборок. Команда погибла... На мостике линкора в тот момент находился начштаба флота И. Исаков. Вёл он себя благородно – при расследовании правительственной комиссии вину взял на себя... Вины, конечно, ни у кого из бывших на мостике «Марата» не было, но с командира Б-3 не спросишь... Исаков был снят с должности, назначен преподавать в Военно-морскую академию. Тяжело переживал командующий КБФ Л. Галлер. В тот выход на линкоре его не было, но он винил себя: «Не добился вовремя исключения «Барсов» из числа действующих кораблей».*

Через восемь суток после катастрофы, 2 августа 1935 года спасательное судно «Коммуна» («Волхов») ступенчатым способом подняло Б-3 и под эскортом эсминцев привело в Кронштадт. 4 августа в Кронштадте состоялись торжественные похороны погибших подводников, на которых присутствовали: Заместитель Наркома Оборона Тухаческий, начальник МС РККА Орлов, секретари Ленинградского обкома ВКП(б) Чудов и Ирклис, секретарь Ленинградского горкома партии Угаров, командующий КБФ Галлер, начальник Пубалта Гришин. В речи на траурном митинге Тухаческий выразил глубокое соболезнование семьям погибших и личному составу КБФ от имени ЦК ВКП(б), Совета Народных Комиссаров и Народного Комиссара Оборона СССР.

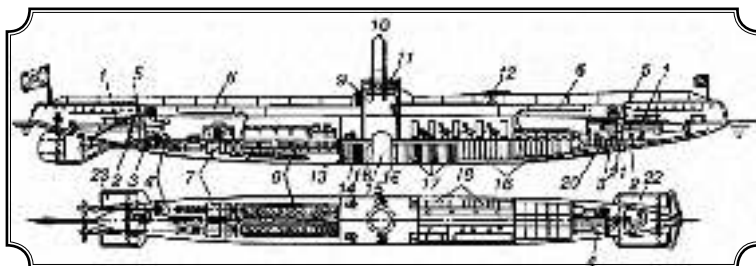
В 1951 году подводная лодка Б-3 на базе «Главторчермета» на Туруханских островах в Ленинграде разделана на металл.



### **ТТД подводной лодки Б-3:**

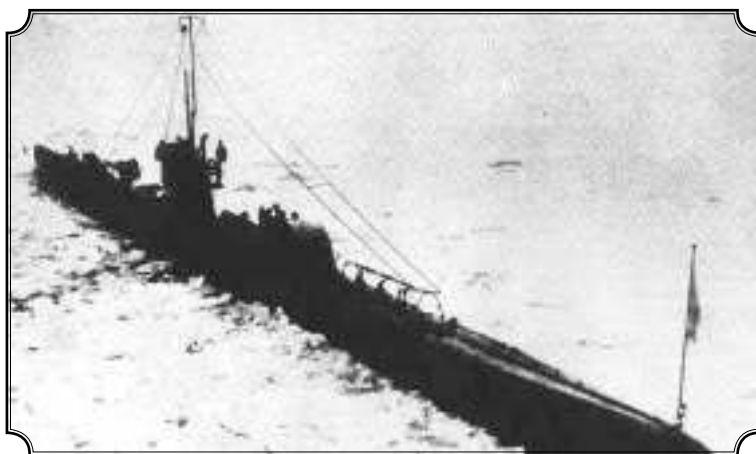
Водоизмещение: надводное/подводное – 650/780 тонн. Главные размеры: длина – 68 метров, ширина – 4.5 метра, осадка – 3.9 метра. Глубина погружения: 50 метров. Количество и мощность двигателей: надводного/подводного хода – 2250/2450 л.с. Скорость хода: надводная/подводная – 11,5/8,5 узлов. Дальность плавания: надводным/подводным ходами – 2500/30 миль. Вооружение: одно 57-мм орудие, один 37-мм пулемет, два носовых трубчатых торпедных аппарата, два кормовых трубчатых торпедных аппарата, восемь наружных решетчатых торпедных аппаратов (демонтированы при прохождении капитального ремонта в 1922–1924 гг.). Экипаж: 48 человек.



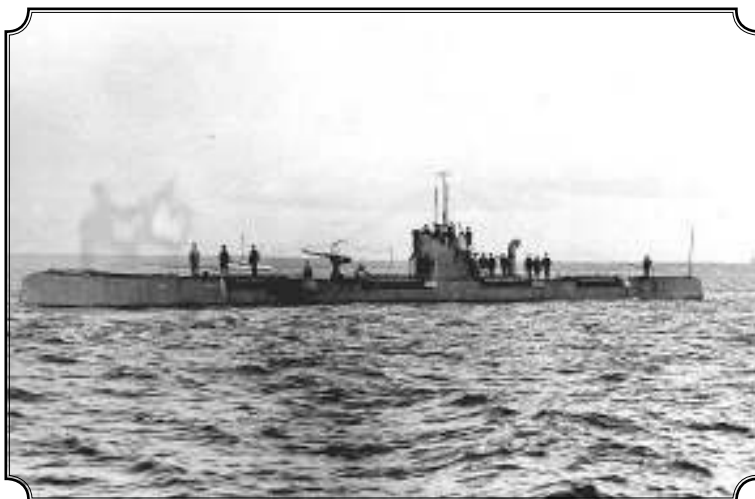


**Компоновочный чертеж подводной лодки Б-3:**

1 – трубчатый торпедный аппарат; 2 – кормовой и носовой подводные якоря; 3 – заместительные цистерны подводных якорей; 4 – центробежная помпа; 5 – дифференциальная цистерна; 6 – наружные решетчатые торпедные аппараты Джевецкого; 7 – главные гребные электродвигатели; 8 – главные двигатели; 9 – боевая рубка; 10 – перископы; 11 – штурвал вертикальных рулей; 12 – нактоуз съемного компаса; 13 – масляная цистерна; 14 – заместительная цистерна; 15 – уравнивательная цистерна; 16 – отрывная цистерна; 17 – топливная цистерна; 18 – офицерские каюты; 19 – аккумуляторы; 20 – компрессор; 21 – цистерна пресной воды; 22 – носовые горизонтальные рули; 23 – кормовые горизонтальные рули.



**Подводная лодка «Рысь» во льдах. Балтийское море.  
1918 год, апрель**



**Подводная лодка «Рысь» (впоследствии «Большевик»)**



**Подводная лодка «Большевик»**





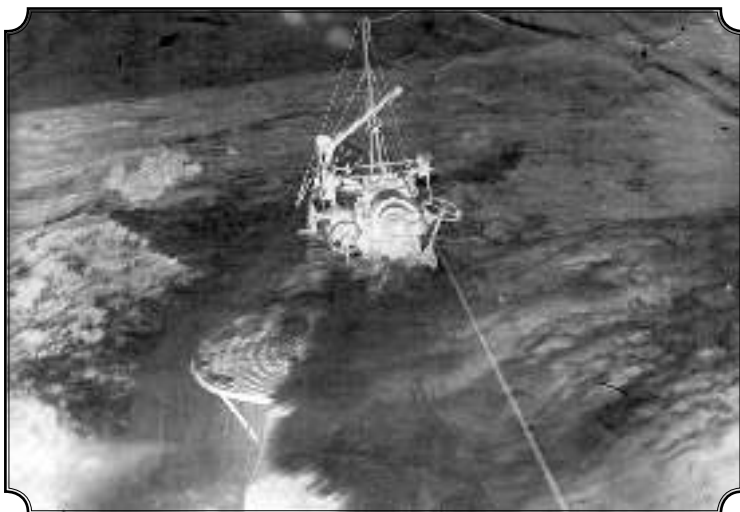
**Подводная лодка №-7 («Большевик») на Неве  
после капитального ремонта 1924 года**



**Экипаж подводной лодки №-7 («Большевик»)**



**Экипаж подводной лодки Б-3 незадолго до гибели**



**Подводная лодка №-7 («Большевик») в море. Негатив фотографии**



Подводная лодка Б-3 на спасательном судне «Коммуна» («Волхов»).  
2 августа 1935 года

### Сообщение ТАСС

35 миль с. в. в Финском заливе во время ураган. Подводного флота при эвакуации основного минерального на пашпортную полу-миллионную в доклады полком-ная имело название в-робин, Лидра задержан. В две не вывезены 65 чм. оном ам курганте марская уа-тены. Лишь все асшибе. Лид-ка Б-3 старая типа «Цар» постройки завода высерейко-дической войны (построена в год в 1917 г.)

### Похороны подводников Б-3

Похороны подводников Б-3 проводились в Худавгаге с участием представителей воен-ных властей.

Сообщение ТАСС и сообщение о похоронах подводников Б-3



Братская могила подводников Б-3 на Кронштадтском кладбище



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «RONIS» («РОНИС»)



Подводная лодка «Ronis» («Тюлень») была заказана правительством Латвийской Республики во Франции. Подводную лодку заложили в 1925 году на судовой верфи «Ateliers et Chantiers de la Loire» в Нанте (Франция). 6 октября 1926 года подводная лодка спущена на воду, в 1927 году всту-



пила в строй и вошла в состав флота Латвийской Республики. После вхождения Латвии в состав СССР, 19 августа 1940 года подводная лодка вошла в состав ВМФ СССР. В составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота подводная лодка встретила начало Великой Отечественной войны. 22 июня 1941 года подводная лодка находилась в военной гавани Либавского порта, готовясь к проведению капитального ремонта на заводе «Tosmare» (по другим данным на подводной лодке планировалось провести средний ремонт). В любом случае, по свидетельству командира дивизиона, бывшие латвийские подводные лодки по техническому состоянию были признаны комиссией непригодными для боевого использования и в скором времени предназначались к переоборудованию в плавучие зарядовые станции. На подводной лодке отсутствовала аккумуляторная батарея, топливо и боеприпасы были сданы на склад. Вечером 23 (или в ночь на 24) июня 1941 года подводная лодка «Ронис» была взорвана экипажем во избежание захвата германскими войсками.

В 1942 году подводная лодка «Ронис» поднята немцами и разобрана ими на металл.



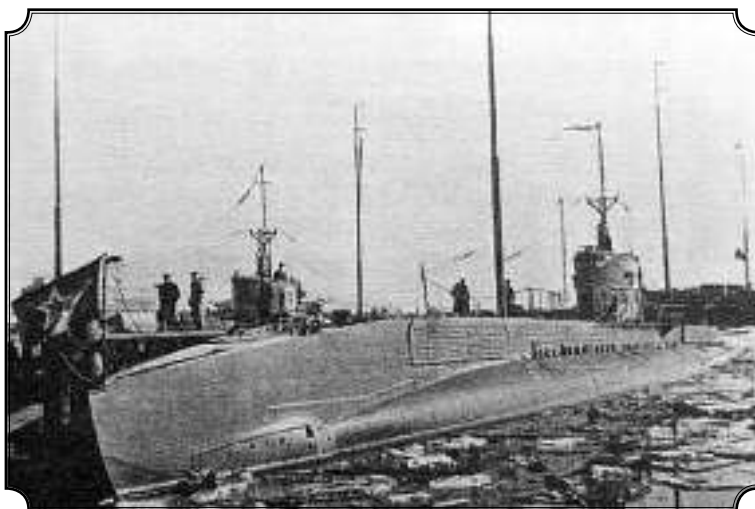
### **ТТД подводной лодки «РОНИС»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 390/514 тонн. Главные размерения: 55.0х4.6х3.9 метров. Скорость: надводная/подводная – 14/9 узлов. Глубина погружения: 70 метров. Силовая установка: 2 дизеля «Zulser» по 650 л.с., 2 электродвигателя «Simonet» по 350 л.с., два винта. Вооружение: артиллерия 1х76,5 мм «Шкода», 2 носовых ТА 450 мм, 4 (2х2) поворотных ТА, 8 торпед (одна учебная), ПВО – 2 пулемёта калибра 7,71 мм. Экипаж: 32 человека.





**Подводная лодка «Ронис» под эстонским флагом**



**Подводная лодка «Ронис» под флагом ВМФ СССР**





Подводная лодка «Ронис» в разные года





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «SPIDOLA» («РУСАЛКА»)

Постройка подводной лодки «Spidola» («Русалка») была заказана правительством Латвийской Республики во Франции. Подводная лодка была заложена в 1925 году на судовой верфи «Ateliers et Chantiers de la Loire» в Нанте. 1 июля 1926 года подводная лодка была спущена на воду, и в 1927 году вошла в состав флота Латвийской Республики. После вхождения Латвии в состав СССР, 19 августа 1940 года на подводной лодке подняли советский Военно-Морской флаг и включили в состав Краснознаменного Балтийского флота с сохранением прежнего имени (изменения коснулись только написания – латинское сменили на кириллицу).



22 июня 1941 года «Спидола» встретила в составе 3-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота и находилась в военной гавани Либавского порта, готовясь к проведению капитального ремонта на заводе «Tosmare» (по другим данным на подводной лодке планировалось провести средний ремонт). В любом случае, по свидетельству командира дивизиона, «Спидола» по техническому состоянию была признана комиссией непригодной для боевого использования и в скором времени предназначалась к переоборудованию в плавучую зарядовую станцию. На подводной лодке отсутствовало топливо, боеприпасы были сданы на склад. Вечером 23 (или в ночь на 24) июня 1941 года, когда бои шли на ближних подступах к городу и ввиду невозможности эвакуации «Спидола» была взорвана личным составом.

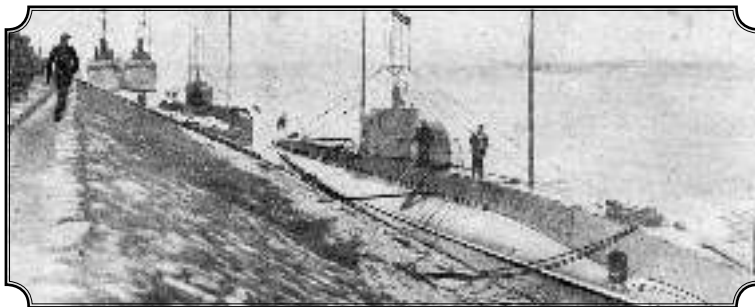
В 1942 году подводная лодка «Спидола» поднята немцами и разобрана ими на металл.



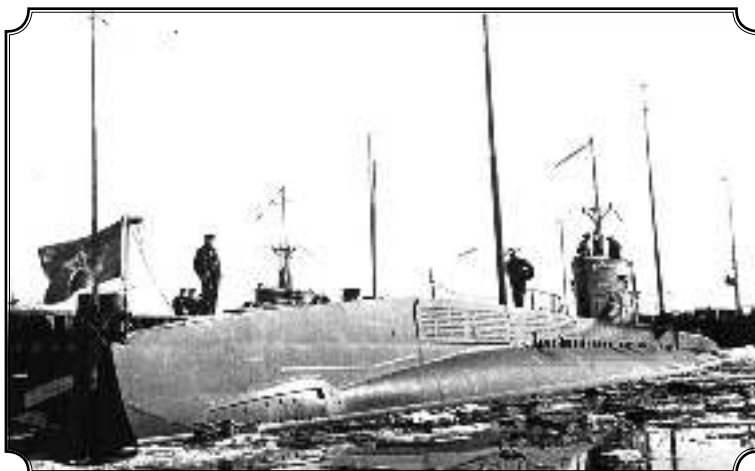
### **ТТД подводной лодки «SPIDOLA»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 390/514 тонн.  
Главные размерения: 55.0x4.6x3.9 метров. Скорость: надводная/подводная – 14/9 узлов. Глубина погружения: 70 метров. Силовая установка: 2 дизеля «Zulser», 2 электродвигателя «Simonet», два винта. Вооружение: артиллерия 1x76,5 мм «Шкода», 2 носовых ТА 450 мм, 4 (2x2) поворотных ТА, 8 торпед Уайтхеда, ПВО-2 пулемёта калибра 7,71 мм. Экипаж: 32 человека.

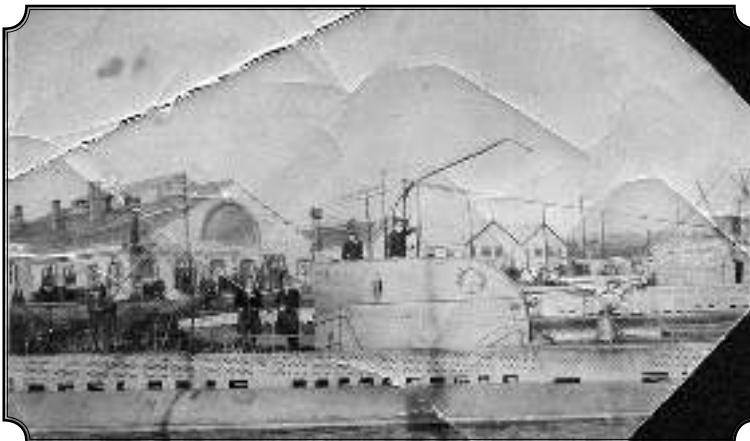




**Подводная лодка «Spidola» под эстонским флагом**



**Подводная лодка «Spidola» под флагом ВМФ СССР**



Подводная лодка «Spidola» в разные года



**Подводные лодки «Ронис» и «Spidola»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА «KALEV» («КАЛЕВ»)



Заложена в мае 1935 года на судовой верфи «Vickers Armstrong Ltd» в Барроу (Великобритания). Спущена на воду 7 июля 1936 года. 12 марта 1937 года вступила в строй, а в мае 1937 года вошла в состав ВМС

Эстонской Республики. 19 августа 1940 года с вхождением Эстонии в состав СССР включена в состав Краснознаменного Балтийского флота. 22 июня 1941 года «Калев» находилась в составе 3 Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок в Либаве. 23 июня 1941 года подводные лодки «Калев», «Лембит» и подводная лодка С-7 в сопровождении тральщика «Фугас» и двух катеров тип «МО» покинули осажденный город. 4 июля «Калев» прибыла в Кронштадт, где встала на ремонт, который продлился до начала августа 1941 года.

В первый Боевой поход подводная лодка вышла 8 августа 1941 года. Вечером 11 августа «Калев» прибыла в назначенный район. 13 августа западнее мысы Сарнасте, юго-западнее маяка Ужава, подводная лодка произвела минную постановку – поставлено 10 мин в трех минных банках по 3,3 и 4 мины с интервалом 60, и углублением 30 метров. Мины были выставлены в 5 милях мористее указанного района, в стороне от судоходного фарватера, поэтому загрязнение не имело успеха. 18 августа подводная лодка обнаружилась конвоем противника, но выйти в атаку из-за противодействия сил эскорта не смогла.

21 августа 1941 года «Калев» вернулась в Таллинн, когда город был уже на осадном положении. 28–29 августа 1941 года подводная лодка в составе Отряда Главных Сил совершила прорыв из Таллинна в Кронштадт. На переходе была обстреляна с немецкого самолета, в результате чего один матрос был убит, а командир ранен. Несмотря на это, подводная лодка прибыла в Кронштадт.



В последний Боевой поход «Калев» вышла 29 октября 1941 года из базы. В её задачи входило высадка разведывательной группы на побережье противника, а также минная постановка в районе Таллинна. После выхода с Гогланда 30 октября 1941 года подводная лодка на связь не вышла и на базу не вернулась. О высадке разведывательной группы неизвестно. Объективных данных о выставленных «Калевом» в районе Таллинна минах так же нет.

Вероятно, «Калев» погибла на mine заграждения «Юминда» восточнее острова Прангли 30 октября – 1 ноября 1941 года, либо, подводная лодка погибла на плавающей mine или из-за навигационной ошибки на советском минном заграждении. Вместе с подводной лодкой погибло 38 членов экипажа и 3 сотрудника разведывательного отдела КБФ.

#### **ТТД подводной лодки «Калев»:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 665,5/853,4 тонн. Главные размерения: 59,5x7,24x3,5 метров. Силовая установка: два дизеля суммарной мощностью 1200 л.с., 2 электродвигателя суммарной мощностью 790 л.с., запас топлива (полный) – 40 тонн. Скорость: надводная/подводная – 13,5/8 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 2600/80 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 70/90 метров. Вооружение: 4–533 мм ТА, 10 торпед 20 мин, 1–40 мм зенитный автомат (1000 выстрелов), 1–7,62 пулемет. Автономность: 20 суток. Экипаж: 38 человек.



P.S. Исследователи Морского музея Эстонии в июле 2010 года обнаружили предположительно подводную лодку «Калев». *«После долгих поисков «Калева» мы сосредоточились этим летом на минном поле Юминда, где*



*подводная лодка погибла предположительно в октябре 1941 года»,* – сообщил ученый и подводный археолог Велло Мясс в опубликованной в понедельник статье в газете «Ээсти Пяевалехт». По словам археолога, занимающегося поисками морских объектов уже 33 года, подводная лодка лежит на глубине 85 метров близ полуострова Юминда. находка отличается большей шириной корпуса по сравнению с другими подводными лодками той поры, что, по мнению Мясса подтверждает, что найдена именно «Калев». Ученый надеется, что в ближайшее время удастся привлечь современную технику и более подробно исследовать затонувшую подводную лодку.

Если подтвердится, что подводная лодка – это действительно «Калев», для Мясса, долгие годы искавшего ее, она станет третьей значительной находкой за последние годы. В 2003 году ему удалось обнаружить в Финском заливе броненосец «Русалка» Российского военно-морского флота, затонувший в шторм 6 сентября 1893 года. До этого корабль безуспешно искали несколько экспедиций. Ранее исследователи Морского музея Эстонии обнаружили в Финском заливе затонувшую подводную лодку «Единорог» Военно-морского флота России времен Первой мировой войны.



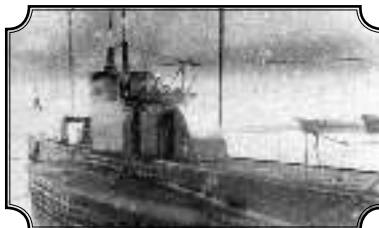




**«Kalev» на ходовых испытаниях. Барроу, Великобритания.  
1936 год, июль**



**«Калев» под эстонским флагом.  
Таллинн. 1937 год, май**



**Подводная лодка «Калев»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА П-1 («ПРАВДА»)

Подводная лодка V серии заложена 21 мая 1931 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде. Строительный номер 218. 30 января 1934 года



подводная лодка спущена на воду, 9 июня 1936 года вступила в строй, и 23 июля 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В ходе строительства выявлена масса недостатков подводных лодок этого проекта, которые исключали их боевое использование, поэтому подводная лодка служила в качестве учебного корабля. С декабря 1937 по 6 ноября 1939 года подводная лодка прошла капитальный ремонт. В ноябре 1940 года «Правда» вместе с подводными лодками П-2 и П-3 совершила групповое плавание по Балтийскому морю, с заходом в Таллинн, Ригу, Либаву.

22 июня 1941 года П-1 находилась в составе Отдельного учебного дивизиона ПЛ в Ораниенбауме. В сентябре 1941 года подводную лодку привлекли для снабжения гарнизона Ханко. 9 сентября 1941 года П-1 вышла из Кронштадта, имея на борту груз продовольствия, боеприпасов и медикаментов. Переход предполагалось совершить в надводном положении со скоростью 18 узлов. До Гогланда П-1 шла в сопровождении БТЩ-211 и сторожевого катера, далее – самостоятельно. Однако на связь подводная лодка больше не выходила и в точку rendezvous не прибыла. П-1 погибла около полуночи 10 сентября. Причиной гибели подводной лодки стала одна из плавающих мин сорванных с заграждения «Umind». На борту подводной лодки погибло 55 подводников.

### **ТТД подводной лодки П-1:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 931/1685 тонн.  
Главные размерения: длина – 90 метров, ширина – 8 метров,



осадка – 2,83 метров. Число и мощность главных дизельных двигателей: 2х2700 л.с. Число и мощность главных электродвигателей: 2х550 л.с. Полная надводная скорость: 20,2 узлов. Полная подводная скорость: 10,9 узлов. Дальность плавания полной скоростью: 1880 миль. Дальность плавания экономической надводной скоростью: 5535 миль. Дальность плавания экономической подводной скоростью: 96 миль. Автономность 28 суток. Рабочая глубина погружения 50 метров. Предельная глубина погружения 70 метров. Вооружение: 4х533-мм НТА, 2533-мм КТА, общий боезапас – 10 торпед; 2 орудия калибра 100-мм (227 снарядов), одно орудие калибра 45-мм (460 снарядов). Автономность плавания: 28 суток. Экипаж: 54 человека.



**Р.С.** Летом 2008 года корпус подводной лодки П-1 был найден на глубине 75 метров при проведении работ по прокладке газопровода «Северный поток». В 2011 году П-1 обследована финской дайверской группой. Подводная лодка лежит на дне с креном на левый борт около 25° и легким дифферентом на корму таким образом, что нос подводной лодки полностью над грунтом, а кормовая оконечность на протяжении 10–15 метров под ним. За ограждением рубки, приблизительно на стыке дизельного и электромоторного отсеков, поперек корпуса идет рваная трещина. В мае 2012 года на месте гибели подводной лодки «Правда» состоялись торжественно-траурные мероприятия. Водолазы совершили погружение к корпусу погибшей подводной лодки и закрепили на нем специальную мемориальную табличку. По благословению святейшего патриарха Московского и Всея Руси Кирилла отслужили панихиду по погибшему экипажу подводной лодки на месте гибели в Финском заливе Балтийского моря. Подводная лодка П-1 признана братской могилой.





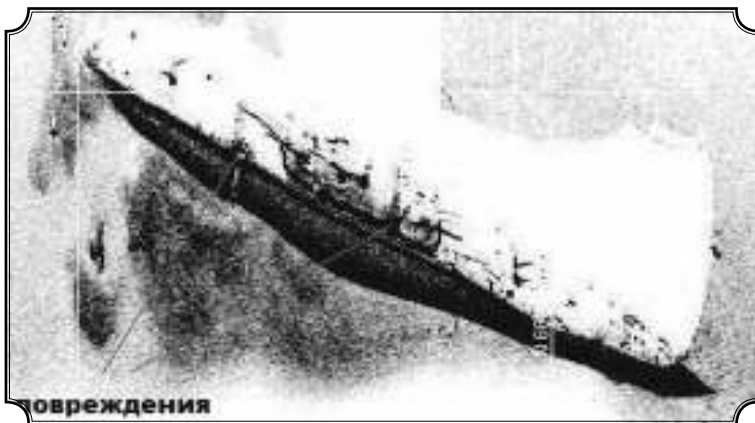
## Подводная лодка П-1



На довоенном параде в Ленинграде. В Финском заливе. 1935–1936 гг.



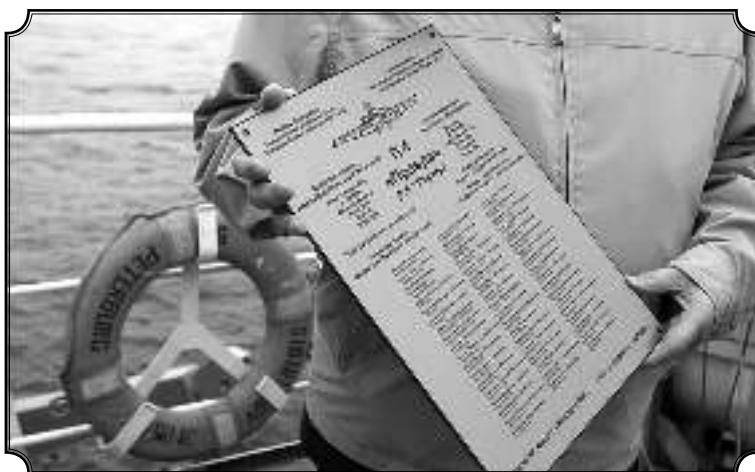
Подводная лодка П-1 («Правда») в сухом ДОКе на ремонте. 1940 год



Корпус подводной лодки П-1 на грунте



**Фрагменты подводной лодки П-1 на грунте**



**Специальная мемориальная табличка для установки на корпусе подводной лодки П-1**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-71



Подводная лодка тип «М» VI-бис серии заложена 10 марта 1934 года на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве под стапельным номером 289. Сек-

циями по железной дороге подводная лодка перевезена на завод №-190 (им. Жданова) в Ленинград, где производилась ее окончательная сборка. 31 декабря 1934 года М-71 спущена на воду и 24 августа 1935 года вступила в строй. 13 сентября 1935 года подводная лодка вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Начало Советско-финской войны М-71 встретила в составе 24-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок КБФ. С началом боевых действий М-71 вышла в море для прикрытия десанта на острова Сейскари, Лавенсари, Большой Тютерс и Гогланд. Вечером подводная лодка уходила в южную часть Финского залива для зарядки аккумуляторов. Несмотря на шторм в восемь баллов подводная лодка держалась на позиции. Невозможность определиться привела к тому, что М-71 была снесена штормом к финским шхерам, где в ночь на 4 декабря села на камни. Точное место было потеряно настолько, что командир и штурман предположили, что подводная лодка находится у эстонского побережья в районе Мухувяйна. Самостоятельно снявшись с камней, М-71 до утра простояла на якоре у побережья противника, но даже с наступлением дня точное место посадки на мель не было установлено. Подводная лодка взяла курс на северо-восток, и только вечером определилась по маяку Тахкуна, имея невязку в пятьдесят миль. Ночью 5 декабря М-71 прибыла в Пальдиски. Повреждения подводной лодки были настолько велики, что она была направлена на ремонт в Кронштадт и в Боевых действиях больше участия не принимала.

Великую Отечественную войну М-71 встретила на капитальном ремонте, на заводе «Тосмаре» в Либаве. Под-





водная лодка входила в состав 4-го дивизиона 1-й Бригады ПЛ КБФ. С началом боевых действий командир подводной лодки был отправлен командованием на обеспечение похода подводной лодки М-79.

Вечером 23 июня 1941 года подводная лодка М-71 была взорвана личным составом по приказу командира базы из-за угрозы захвата противником и невозможности дать ход и уйти из города. Почти весь личный состав подводной лодки пропал без вести в боях за Либаву.

В Советско-финскую войну подводная лодка М-71 совершила один Боевой поход. В Великую Отечественную войну Боевых походов не совершала, в торпедные атаки не выходила.

#### **ТТД подводной лодки М-71:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн. Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-74



Подводная лодка тип «М» VI-бис серии заложена 10 марта 1934 года на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве под стапельным номером 290. Секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на завод №-190 в Ленинград, где производилась ее окончательная сборка. 31 декабря 1934 года М-74 спущена на воду и 13 сентября 1935 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 23-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота в Ораниенбауме. 5 декабря дивизион перебазировался в Пальдиски, и спустя три дня подводная лодка вышла на позицию в район западнее Ханко. С 18 по 22 декабря М-74 патрулировала у маяка Юссаре. 18 декабря М-74 попала в сильный шторм, но продолжала оставаться на позиции. Командиру пришлось все это время бесменно стоять на вахте, так как штурман укачался. Из-за сильного крена на подводной лодке пролился электролит, и 22 декабря она была отозвана в базу.

В январе 1940 года М-74 действовала на внутреннем шхерном фарватере с целью разведки. Сложные метеоусловия не позволили подводной лодке выполнить задачу, и 3 января она вынуждена была вернуться. 12 января М-74 вновь вышла на позицию в район Ханко. 15 января на подводной лодке льдиной сбило стойку антенны. Под тяжестью льда оборвало вторую антенну, лишив лодку связи, обмерзший рубочный люк не закрывался. Действуя в суровых ледовых условиях, М-74 вернулась в базу с изуродованным форштевнем и до конца февраля находилась в аварийном ремонте.

Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 9-го дивизиона учебной Брига-



ды подводных лодок на ремонте в Кронштадте. В августе 1941 года ремонт прекращен, подводная лодка М-74 поставлена на консервацию.

23 сентября 1941 года подводная лодка М-74 потоплена у выхода из Средней гавани Кронштадта во время массированного налета немецкой авиации на город и порт. В 1942 году М-74 поднята и сдана тылу флота на хранение. 2 декабря 1944 года сдана на слом. В Советско-финскую войну подводная лодка М-74 совершила три Боевых похода.

#### **ТТД подводной лодки М-74:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн.  
Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/ для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-78



Подводная лодка VI-бис серии заложена 20 марта 1934 года на заводе №-196 (Судомех) в Ленинграде. Строительный номер 62/301. 21 марта 1936 года подводная лодка спущена на воду и 25 июня 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Советско-финской войны М-78 встретила в составе 24-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ в Таллинне. Утром 30 ноября 1939 года подводная лодка заняла указанный район в западной части Финского залива у Юссаре с задачей прикрытия Ханко. Все светлое время суток подводная лодка осуществляла патрулирование района, находясь под водой. С наступлением темноты она отходила в среднюю часть залива, где в надводном положении осуществляла зарядку батарей. 1 декабря на юго-восточных подходах к Ханко подводная лодка обнаружила большое минное заграждение противника, о чем донесла командованию. Противник встречен не был, и 3 декабря М-78 вернулась в базу. Следующий выход на позицию проходил в тяжелых погодных условиях. Подводной лодке предстояло действовать в районе Порккалан-Калбода. 18 декабря ветер развил волну 6–7 баллов. Подводная лодка не могла держаться в указанном районе и укрылась от шторма в бухте Какумез-Лахт, расположенной к западу от Таллинна. 19 декабря подводная лодка вновь вышла на позицию, но шторм усилился, и она снова укрылась в бухте. Через два дня при всплытии, о льдину был погнут перископ, и М-78 вынуждена была вернуться в базу. До конца января 1940 года подводная лодка простояла в аварийном ремонте.

22 июня 1941 года М-78 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й бригады ПЛ КБФ в Либаве. В этот же день из-за угрозы захвата города вместе с подводной лодкой М-77 покинула Либаву и направилась в Усть-Двинск. Согласно



инструкции подводные лодки шли в надводном положении, но налет авиации противника заставил их идти под водой. Вскоре батареи М-78 разрядились, и подводная лодка всплыла и была торпедирована германской подводной лодкой U-144. М-78 стала первой подводной лодкой ВМФ СССР, погибшей в Великой Отечественной войне. На борту М-78 погибло 16 подводников.

Подводная лодка М-78 в Советско-финскую войну совершила четыре Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки М-78:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн. Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/ для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.



**P.S.** В 1999 году совместной латвийско – шведской экспедицией корпус подводной лодки М-78 был найден примерно в 9 милях от берега почти напротив латвийского города Вентспилс в море на глубине 60 метров. Корпус подводной лодки разломан на две части. Обе части подводной лодки опутаны рыбацкими сетями и тралями. Подводную лодку М-78 удалось найти благодаря ранее собранным сведениям о произошедшем в самые первые дни войны морском бое в том месте, где она затонула. В официальных советских военно-исторических материалах гибель подводной лодки не отражена.



За первую неделю работы экспедиция обнаружила недалеко от затонувшей подлодки М-78 остов еще одного пока не идентифицированного корабля, глубоко погружившийся в песок на дне моря. Обнаружено и обследовано несколько больших лежащих на морском дне камней, которые рыбаки принимали за остовы затонувших судов и о которые часто рвали свои сети.

12 мая 2013 года было организовано погружение на затонувшую подводную лодку М-78 с целью сделать фото и видео материалы. На корпусе М-78 аквалангистами была установлена мемориальная доска.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-80

Подводная лодка тип «М» VI-бис серии заложена 25 августа 1934 года на заводе №-198 (им. Марти) в Николаеве под строительным номером 303. Секциями по железной дороге подводная лодка перевезена на завод №-190 в Ленинград, где производилась ее окончательная сборка.



15 сентября 1935 года М-80 спущена на воду и 22 июля 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало советско-финской войны встретила в составе 24-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота в Таллине. В середине декабря 1939 года подводная лодка выходила на позицию в районе Хельсинки, где попала в шторм, от которого 19 декабря укрылась в бухте Хара-Лахт. На следующий день М-80 отозвана в базу. 5 января 1940 года подводная лодка вышла в район Порккалаудда с заданием разведки шхерного фарватера. На подходах к шхерам подводная лодка встретила лед, и поэтому от разведки пришлось отказаться. Утром 8 января подводная лодка М-80 с острова Макилуото была обстреляна финской береговой батареей безрезультатно. 9 января подводная лодка вернулась в базу.

22 июня 1941 года М-80 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок в ремонте на заводе Тосмаре в Либаве. 24 июня 1941 года подводная лодка М-80 была взорвана личным составом из-за угрозы захвата противником.

В Советско-финскую войну подводная лодка М-80 совершила два Боевых похода.



### **ТТД подводной лодки М-80:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн. Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.







**Подводная лодка М-80 на параде в честь Дня ВМФ.  
1940 год, июль**



**На заднем плане фотографии поднятая на стенку одна из  
подводных лодок VI-бис серии (М-71, М-80 или М-83?),  
захваченная германскими войсками в Либаве**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-81



Подводная лодка VI-бис серии заложена 25 августа 1934 года на заводе №198 (им. Марти) в Николаеве под заводским номером 304. По железной дороге подводная лодка перевезена в Ленинград на завод №190, где 15 сентября 1935 года была спущена на воду. 15 июля 1936 года М-81 вступила в строй и 22 июля 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

В составе 24-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок КБФ подводная лодка участвовала в Советско-финской войне. После первого Боевого похода в Финский залив в начале декабря 1939 года М-81 стала на ремонт, по окончании которого еще три раза посылалась на позиции. В начале января 1940 года М-81 вышла в море в район юго-восточнее Ханко у Тверминне с задачей ведения разведки. 5 января на подходе к башне Сегельпер подводную лодку застиг туман. Продвигаясь в нем, М-81 несколько раз садилась на камни. Днем М-81 в очередной раз наскочила на банку. В этот момент на расстоянии 5–6 кабельтовых от подводной лодки показался торпедный катер противника, но он не заметил подводной лодки и скрылся в тумане. М-81 самостоятельно снялась с мели и вышла на чистую воду. 9 января на подводной лодке было обнаружено повреждение в коллекторе, и М-81 под электромоторами вернулась в Пальдиски.

22 июня 1941 года подводная лодка находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ в Либаве, и в этот же день заняла позицию на подходах к базе. 27 июня по приказу командира бригады подводная лодка покинула позицию, а так как в Либаве уже были германские войска, М-81 направилась в Усть-Двинск, где застала бригаду на переходе в Куйвасту. 1 июля 1941 года подводная лодка шла в составе отряда кораблей в кильватере



плавбазы «Иртыш». У банки Лайне в районе острова Вормси М-81 подорвалась на mine и затонула, переломившись в районе центрального поста. На борт тральщика Т-216 были подняты трое, в момент взрыва находившиеся на мостике. Командир М-81 погиб, был тяжело ранен командир БЧ-5, командир группы рулевых почти не пострадал. Одним из спасенных оказался старшина группы мотористов В. Преображенский. В момент взрыва он спал в IV отсеке. В. Преображенский сумел добраться до отсечного люка и, открыв его, вместе с пузырем воздуха всплыл на поверхность. В 1965 году М-81 была поднята Аварийно-Спасательной Службой флота с глубины 20 метров. Экипаж подводной лодки был похоронен в Риге, М-81 была разделана на металл в Таллинне.

В Советско-финскую войну подводная лодка М-81 совершила четыре Боевых похода. В Великую Отечественную войну – один Боевой поход.

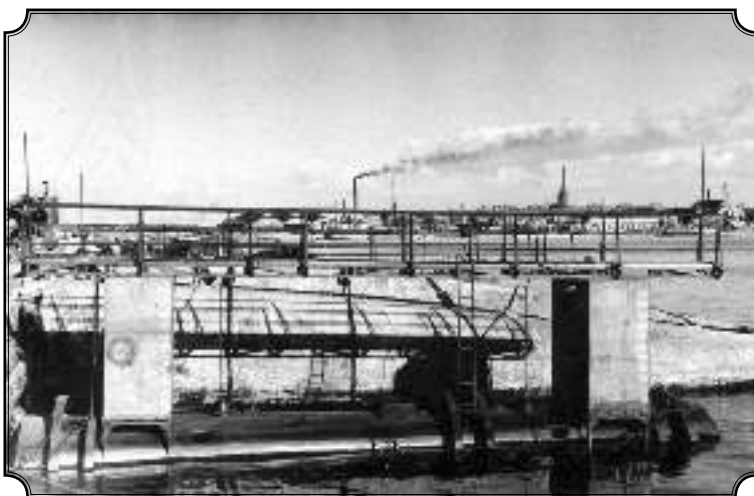
#### **ТТД подводной лодки М-81:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн.  
Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/ для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.

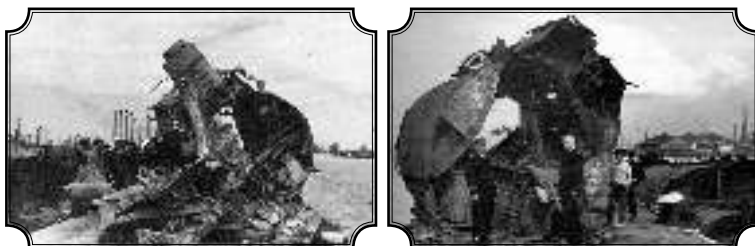




**Подъем подводной лодки М-81. 1965 год, июнь**



**Корма подводной лодки М-81 после подъема**



Поднятые фрагменты корпуса подводной лодки М-81



Братская могила подводников М-81



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-83



Подводная лодка VI-бис серии заложена 10 февраля 1934 года на заводе №-196 (Судомех) в Ленинграде под заводским номером 59. 1 июня 1934 года подводная лодка спущена на воду, 6 ноября 1935 года вступила в строй и 8 ноября 1935 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. К началу Советско-финской войны подводная лодка входила в состав 23-го дивизиона 3-й Бригады подводных лодок КБФ. В течение всей войны подводная лодка находилась в Ораниенбауме, где завершала текущий ремонт.

22 июня 1941 года М-83 находилась в составе 4-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок. В этот же день подводная лодка заняла дозорную позицию на подходах к Либаве. Находясь в море, в результате атаки самолета М-83 получила повреждение перископа и 24 июня была вынуждена вернуться в базу. К этому времени Либавя была блокирована с суши, на заводе «Тосмаре» взорваны эсминец «Ленин» и подводные лодки, по техническим причинам не имеющие возможность покинуть город. Германскими войсками и в результате паники была частично уничтожена инфраструктура базы. М-83 пришла в Либаву, когда в пригороде шли уличные бои. Подводная лодка была поставлена к берегу в Морском канале, притоплена и замаскирована ветвями кустарника и включена в оборону города, расстреляв за 25–26 июня 1770 снарядов (из них 150 по воздушным целям). Когда закончился боезапас, в ночь на 27 июня личный состав подводной лодки взорвал ее, а сам влился в ряды защитников города. В боях за Либаву значительная часть экипажа подводной лодки во главе с командиром погибла, пропала без вести или попала в плен.



Подводная лодка М-83 совершила один Боевой поход.

**ТТД подводной лодки М-83:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 160/196 тонн.  
Главные размерения: длина – 36.6 метра, ширина – 3.1 метра, осадка – 2.6 метра. Мощность механизмов: для надводного хода/ для подводного хода – 685,240 л.с. Максимальная скорость хода: надводная/подводная – 13.2/8.2 узлов. Дальность плавания: в надводном положении/в подводном положении – 1540/5 миль. Вооружение: два носовых 533 мм торпедных аппарата; одно 45 мм орудие, один 7.62 мм пулемет. Экипаж: 17 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-94



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 25 декабря 1938 года на заводе №196 в Ленинграде под строительным номером 118. 11 сентября 1939 года подводная лодка спущена на воду, 20 ноября 1939 вступила в строй, и 12 декабря 1939 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. На момент начала Советско-финской войны подводная лодка входила в состав 26-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ, но в Боевых действиях участия не принимала.

Начало Великой Отечественной войны М-94 встретила в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ. Совершила два Боевых похода.

В ночь на 21 июля М-94 вышла на позицию и у маяка Кыпу была торпедирована германской подводной лодкой U-140. Так как глубина в этом районе не превышала 20 метров, М-94 уперлась в грунт с дифферентом на корму 60°. Нос и надстройка подводной лодки возвышались над водой. Находившиеся в момент взрыва на мостике командир, штурман, командир отделения рулевых и старшина мотористов были выброшены в воду, штурман был ранен и утонул, остальные сумели забраться на возвышающуюся над водой носовую часть. Видя гибель подводной лодки, и предположив, что М-94 погибла на mine, на М-98 застопорили ход и стали спускать резиновую лодку. В этот момент с М-94 заметили перископ германской подводной лодки, которая выпустила торпеду по М-98. Подводная лодка уклонилась от торпеды. Сняв с тонущей подводной лодки командира и двух краснофлотцев, М-98 передала их на подошедшие катера. Старшим на борту стал командир БЧ-5, который оценив обстановку, принял решение покинуть подводную лодку через люк боевой рубки. По показаниям





приборов, которые в момент взрыва вышли из строя, вышло, что подводная лодка лежит на глубине 40 метров, поэтому решено было для выхода из аварийного корабля использовать приборы ИСА-М, но выяснилось, что некоторые члены экипажа М-94 не умеют им пользоваться. Был проведен краткий инструктаж и объяснено устройство аппарата. Весь личный состав с трудом поместился в боевой рубке, после чего люк, ведущий в центральный пост, был захлопнут. Чтобы открыть верхний люк, необходимо было открыть клапан затопления, который находился под ногами, но в рубке было настолько тесно, что никто не мог наклониться к нему. Вернуть часть личного состава в центральный пост было уже невозможно. Трюмный матрос ногами сумел открыть клапан, и рубка стала заполняться забортной водой. Давление сравнялось, подводники смогли открыть люк и покинуть подводную лодку. Подошедший с мыса Ристна баркас подобрал вышедших на поверхность моряков. Вскоре М-94 окончательно затонула. Вместе с подводной лодкой погибло восемь подводников.

#### **ТТД подводной лодки М-94:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн. Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2хНТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-95



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 25 декабря 1938 года на заводе №-196 в Ленинграде под стапельным номером 119. 11 сентября 1939 года подводная лодка была спущена на воду, 20 ноября 1939 года вступила в строй, и 12 декабря 1939 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны «М-95» встретила на Ханко и входила в состав 8-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ. В первый день войны подводная лодка перешла в Пальдиски, а затем в Таллинн.

19 июля подводная лодка прибыла в Триги, 21 июля М-95 вышла в море для несения дозора в районе острова Рухну. Вечером того же дня при срочном погружении из-за дефекта конструкции клапана газоотвода на подводной лодке залило дизель, и ей пришлось вернуться. 31 июля М-95 вышла в район Усть-Двинска, но встреч с кораблями противника не имела. Из-за минной опасности (мины были выставлены советской авиацией и сторожевыми кораблями), подводная лодка имела указание не подходить к берегу ближе, чем на 5 миль. Утром 6 августа М-95 вернулась в Куйвасте, где, постоянно подвергаясь налетам немецкой авиации, простояла до 12 августа. 13 августа М-95 перешла в Таллинн.

В ходе прорыва флота из Таллинна в Кронштадт М-95 была включена в состав отряда прикрытия, и 30 августа завершила переход. Опасаясь прорыва гитлеровского флота к Ленинграду, советское командование выделило часть подводных лодок для развертывания на подступах к Кронштадту. Вечером 10 октября М-95 вышла в Нарвский залив. В ходе патрулирования подводная лодка двадцать раз касалась корпусом о грунт. М-95 продолжала оставаться на позиции до 19 октября, после чего самостоятельно вернулась



в Кронштадт. В этот же день М-95 перешла в Ленинград, где на заводе №-196 («Судомех») встала на ремонт. 15 декабря 1941 года при стоянке у стенки завода от близкого разрыва авиационной бомбы подводная лодка получила пробоины в прочном корпусе. В ночь с 9 на 10 июня 1942 года М-95 перешла из Ленинграда в Кронштадт. На переходе подводная лодка и сопровождавший ее бронекатер БКА №-212 были обстреляны артиллерией противника.



Вечером 12 июня М-95 прибыла на Лавенсари, откуда утром 13 июня вышла в район Западно-Гогландского плеса. Не пробыв на позиции и суток, подводная лодка разрядила торпедные аппараты по стоящему на камнях еще с 1941 года транспорту «Шауляй», который был потоплен в ходе Таллиннского прорыва германской авиацией 29 августа. Оставшись без боезапаса, подводная лодка вынуждена была вернуться на Лавенсари. Загрузив торпеды, 14 июня 1942 года М-95 снова вышла в море. На следующий день наблюдательные посты противника на острове Гогланд и советские на острове Лавенсари, а так же катера дозора отметили большой силы двойной подводный взрыв по маршруту следования подводной лодки. Масляное пятно в этом месте держалось до 11 июля 1942 года. Вероятно, М-95 подорвалась на mine финского заграждения «Rurajrvi». По одной из версий, подводная лодка, получив тяжелые повреждения после подрыва, смогла удержаться на плаву, и через некоторое время была добита финской авиацией. На М-95 погибло 20 подводников.

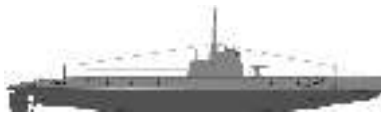
Подводная лодка М-95 совершила четыре Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки М-95:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн.  
Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводно-



го/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положение – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2НТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.



**Р.С.** В 1989 году гидрографической службой Ленинградской ВМБ восточнее острова Гогланд на глубине 42 метра была обнаружена цель. Предположительно она была определена как разрушенный корпус подводной лодки. В 1993 году съемка в этом районе с помощью локатора ГБО-100 подтвердила наличие цели. В 2004 году в рамках работ по поиску подводных лодок, погибших в Великой Отечественной войне, была проведена съемка объекта современным гидролокатором бокового обзора с рабочей частотой 500 кГц, было получено изображение удовлетворительно-го качества, которое было предварительно идентифицировано как корпус подводной лодки тип «М» с оторванным носом. Изучение архивных материалов позволило предположить, что это может быть подводная лодка М-95. Из-за того, что район осенью 2004 года был закрыт ВМФ для плавания, водолазное обследование найденного объекта проведено не было.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-96

Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 26 июля 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком. Заводской номер 247. 20 июля 1938 года подводная лодка была спущена на воду, и 20 ноября 1939 года вступила в строй.



Начало Советско-финской войны М-96 встретила в составе 26-го дивизиона подводных лодок КБФ, проходя ходовые испытания, поэтому участия в Боевых действиях не принимала. 12 декабря 1939 года подводная лодка вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

22 июня 1941 года М-96 находилась в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ, совершив за годы войны семь Боевых походов.

В свой последний Боевой поход М-96 вышла 7 сентября 1944 года. В базу подводная лодка не вернулась. Вероятно, М-96 погибла, подорвавшись на mine заграждения «Zeeigel» в Нарвском заливе 7–9 сентября 1944 года. Вместе с М-96 погибло 22 подводника.

Подводная лодка М-96 совершила семь Боевых походов.

### **ТТД подводной лодки М-96:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн. Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2НТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.





**Подводная лодка М-96**



**Подводная лодка М-96 на гинях спасательного судна «Коммуна»**



**Члены команды подводной лодки М-96:**

*Сидят (слева направо):* старшина группы мотористов мичман И.Т. Петровский, помощник командира старший лейтенант Л.П. Ефременков, (впоследствии старший помощник командира ПЛ С-13), старшина 2 ст. командир отделения электриков В.А. Кудрявцев, стоят: командир группы мотористов П.С. Фролаков и акустик В.А. Гухаров. 1942 год, осень.



**Группа моряков с подводной лодки М-96. Лето 1941 – осень 1942 гг.**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-97



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 26 июля 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком под строительным номером 249. 20 сентября М-97 была спущена на воду, 10 октября 1939 года подводная лодка вступила в строй, после чего вместе с М-96 была поставлена в плавДОК для транспортировки на Балтику, но осенью 1939 отправка не состоялась, и подводные лодки остались зимовать на Волге, хотя уже 12 ноября 1939 года М-97 формально вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота, но на Балтику подводная лодка прибыла только весной 1940 года.

22 июня 1941 года М-97 находилась в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ. Подводная лодка М-97 совершила пять Боевых походов.

В последний Боевой поход М-97 вышла вечером 25 августа 1942 года. В ночь на 1 сентября подводная лодка в сопровождении тральщиков вышла с Лавенсари в точку погружения на Восточном Гогландском плесе для следования на позицию между Таллинном и Хельсинки. Больше подводная лодка на связь не выходила и в базу не вернулась. По финским данным около полуночи 2 сентября южнее Тисскери М-97 была потоплена артиллерийским огнем и глубинными бомбами сторожевых катеров VMV1 и VMV2. На подводной лодке погибло 20 подводников.

### **ТТД подводной лодки М-97:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн.  
Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/





подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2НТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.



**P.S.** В 1990 году подводная лодка М-97 была обнаружена на дне Финского залива южнее Хельсинки. Подводная лодка погибла на mine заграждения «Nashorn».

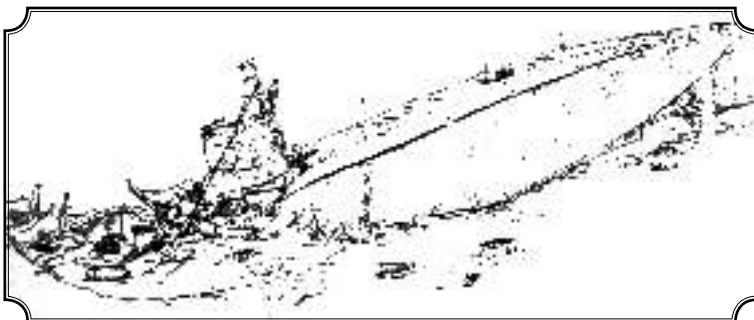




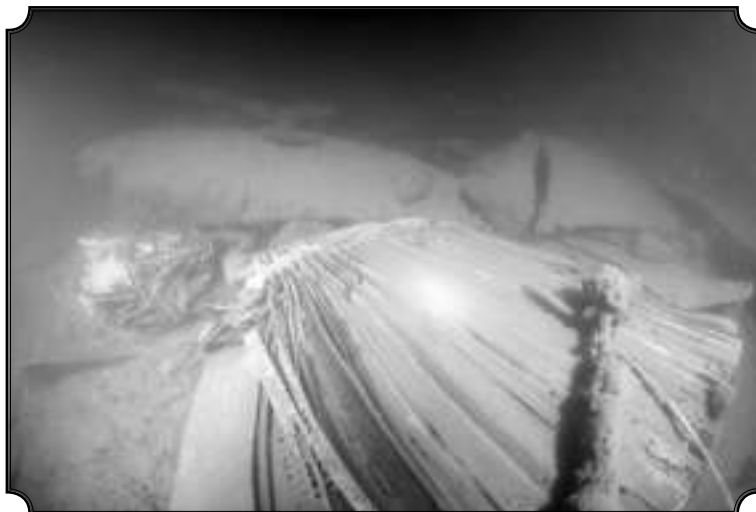
**Артиллерийский расчет  
подводной лодки М-97**



**Подводники М-97  
после награждения.  
1941 год, ноябрь**



**Положение подводной лодки М-97 на грунте**



**Фрагменты подводной лодки М-97 на грунте**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-98



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 22 июня 1939 года на заводе №-196 в Ленинграде под строительным номером 120. 15 апреля 1940 года подводная лодка спущена на воду, 10 июля 1940 вступила в строй и 1 августа 1940 года во-

шла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Начало Великой Отечественной войны М-98 встретила в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ на Ханко. 19 июля 1941 года М-98 прибыла в Триги, откуда около 00.00 часов 21 июля вышла для несения дозора вместе с М-94 северо-западнее мыса Ристна под эскортом катеров-тральщиков. Пройдя Соэло-Вяйн, эскорт оставил подводные лодки, и они продолжили движение самостоятельно. Около 8 часов в районе маяка Кыпу М-94 была потоплена торпедой германской подводной лодкой U-140. М-98 избежала попадания, после чего приняла участие в спасении части экипажа М-94. Большую часть времени патрулирования на позиции М-98 лежала на грунте, и лишь ночью на короткое время всплывала на поверхность для вентиляции отсеков. В оптическую систему перископа просочилась вода, и М-98 вернулась в базу, куда прибыла 26 июля. В конце июля 1941 года М-98 пришла в Таллинн, где прошла докование. 28 августа советские войска покинули столицу Эстонии. М-98 входила в Отряд прикрытия. В районе острова Аэгна подводная лодка покинула караван и направилась на позицию в район восточнее маяка Порккалан-Каллбода с задачей прикрытия перехода кораблей и судов. До 2 сентября подводная лодка находилась на позиции, но встреч с противником не имела и 4 сентября самостоятельно вернулась в Кронштадт. В ночь на 28 сентября М-98 вышла в Боевой поход в Нарвском заливе. Большую часть времени



подводная лодка провела на грунте и встреч с противником не имела. 9 октября М-98 вернулась в Кронштадт. 13 ноября 1941 года М-98 вышла в Боевой поход для действия на коммуникации Таллинн-Хельсинки. До меридиана острова Найссар подводная лодка должна была следовать в составе конвоя на Ханко. В ночь на 14 ноября в районе острова Кери караван попал на плотное минное поле. На минах подорвались эсминец «Суровый» и подводная лодка Л-2. Около 01.20 М-98 вышла из состава конвоя, и, взяв курс на северо-запад, погрузилась. Больше ее никто не видел и не слышал. В 01.57 на кораблях конвоя в направлении М-98 были услышаны два сильных взрыва. Вероятно, подводная лодка погибла на mine заграждения D35 или D46. Не исключена возможность гибели подводной лодки на плавающей mine в районе Таллинна, или ошибка личного состава или отказ техники. На М-98 в ее последнем походе было погибло 18 подводников.

Подводная лодка М-98 совершила четыре Боевых похода. В торпедные атаки не выходила.

#### **ТТД подводной лодки М-98:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн. Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2хНТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-99



Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 26 июня 1939 года на заводе №-196 (Новое Адмиралтейство) в Ленинграде. Заводской номер 121. 15 апреля 1940 года подводная лодка спущена на воду, 3 июля 1940 года вступила в строй и 23 июля вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

22 июня 1941 года М-99 находилась в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ с базированием на Ханко. 21 июня подводная лодка вернулась из дозора в устье Финского залива, но с началом войны М-99 вновь вышла в указанный район, где пробыла около суток. Не обнаружив противника, подводная лодка вернулась в Таллинн, откуда уже в ночь на 25 июня снова вышла в район южнее острова Утё. 28 июня дежурившая в соседнем секторе М-103 донесла, что в районе нахождения М-99 наблюдала сильный взрыв. Подводную лодку потопила двумя торпедами германская ПЛ U-149. Вместе с М-99 погибло 20 подводников.

Подводная лодка М-99 совершила два Боевых похода. В торпедные атаки не выходила.

### **ТТД подводной лодки М-98:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн.  
Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2хНТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-103

Подводная лодка тип «М» XII серии заложена 31 мая 1940 года на заводе №-196 в Ленинграде под заводским номером 137. 12 октября 1940 года подводная лодка была спущена на воду, 5 декабря 1940 года вступила в строй, и 19 декабря 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.



Начало Великой Отечественной войны М-103 встретила в составе 8-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ, за время боевых действий совершила два Боевых похода

25 августа 1941 года наблюдатель поста СНиС маяка Осмуссаар зафиксировал на дистанции восемь миль по пеленгу 240° рубку подводной лодки, идущей в позиционном положении на зюйд-вест. Через десять минут подводная лодка изменила курс на 237° и погрузилась под перископ, а затем скрылась из вида. Это могла быть только М-103. Через несколько часов подводная лодка погибла на mine заграждения D2. Вместе с подводной лодкой погибло 20 подводников.

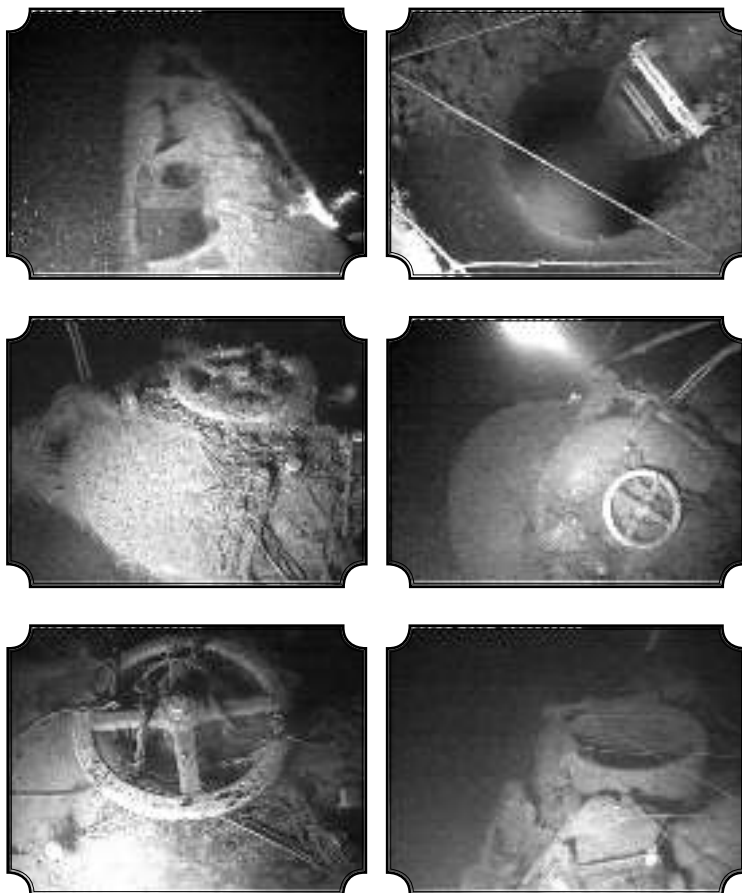
### ТТД подводной лодки М-103:

Водоизмещение: надводное/подводное – 203/254 тонн. Главные размерения: длина – 45 метров, ширина – 3.5 метра, осадка – 2.8 метра. Мощность механизмов: надводного/подводного ходов – 800/400 л.с. Скорость: надводная/подводная – 14/8–8.4 узлов. Дальность плавания: надводное/подводное положения – 3440/110 миль. Глубина погружения: 50–60 метров. Вооружение: 2хНТА, 1х45 мм орудие. Экипаж: 22 человека.





**Р.С.** В ноябре 1999 года подводная лодка М-103 обнаружена и обследована на дне бельгийским тральщиком М-923 («Narcise»), проводящим работы в районе бывшего советского минно-торпедного полигона у побережья Эстонии. Подводная лодка лежит на глубине 53 метра в 8 милях севернее острова Вормси.



**Фрагменты подводной лодки М-103 на грунте**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-301 («ЩУКА»)

Подводная лодка тип «Щ» III серии заложена 5 февраля 1930 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 199.



1 декабря 1930 года подводная лодка спущена на воду. 11 октября 1933 года Щ-301 вступила в строй и 14 октября 1933 года вошла в состав Морских сил Балтийского моря. В сентябре 1939 года Щ-301 принимала участие в патрулировании Финского залива. Осенью 1939 года подводная лодка встала на капитальный ремонт и модернизацию. Ремонтные работы завершились перед началом Великой Отечественной войны.

22 июня 1941 года подводная лодка находилась в составе Отдельного учебного дивизиона Подводных лодок КБФ в Ораниенбауме. 10 августа 1941 года подводная лодка вышла в свой первый Боевой поход к Стокгольмским шхерам. 12 августа Щ-301 заняла назначенный район. 17 августа обнаружила транспорт, но атака сорвалась из-за того, что подводная лодка провалилась на глубину в результате заполнения водой торпедного аппарата. 19 августа 1941 года Щ-301 обнаружила конвой, но была освещена прожектором и подверглась атаке корабля эскорта. Всплыв через сорок минут, командир подводной лодки увидел тот же транспорт, стоящий на якоре, и удаляющийся эсминец. Была произведена торпедная атака, на подводной лодке слышали взрывы, и командир посчитал транспорт потопленным, но безрезультатной атаке подвергся германский транспорт. Щ-301 23 и 24 августа 1941 года выходила в атаки, но в первом случае торпеда заработала в торпедном аппарате, а во втором, хотя на подводной лодке и слышали взрывы, подтверждения потопления транспорта нет. 25–27 августа Щ-301 наблюдала за маневрами шведского флота, однако не атаковала, имея указания на это. В ночь на



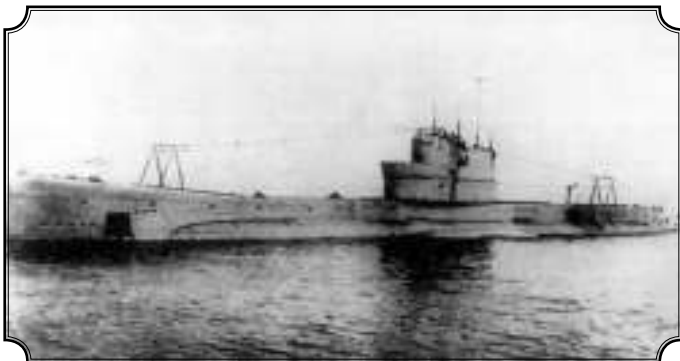
27 августа 1941 года подводная лодка была отозвана с позиции и 28 августа вернулась в Таллинн в тот момент, когда наши войска уже оставили город. Вместе с флотом Щ-301 направилась в Кронштадт в составе эскорта. Около 21.15 28 августа 1941 года в районе острова Кери Щ-301 кормой подорвалась на mine заграждения F22, выставленного финскими минными заградителями, но осталась на плаву. Командир, осмотрев повреждения, пришел к выводу, что борьба за живучесть подводной лодки бесполезна (гребные валы загнуты вверх, IV отсек вскрыт, из кормового аппарата вывалилась торпеда), отдал приказ покинуть Щ-301. Подошедшие сторожевые катера сняли с подводной лодки 14 человек и передали их на штабное судно «Вирония». Через две минуты после этого Щ-301 ушла под воду. Вместе с подводной лодкой погибло 22 подводника.

Подводная лодка Щ-301 совершила один Боевой поход.

#### **ТТД подводной лодки Щ-301:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 572/672 тонны. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 57 метров, ширина – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 3.8 метра. Скорость: надводная/подводная – 11.6/8.5 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4533 мм НТА, 2533 мм КТА, 10 торпед; одно 45 мм орудие 21К, 500 выстрелов; два пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Экипаж: 41 человек.





Подводная лодка Щ-301



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-302 («ОКУНЬ»)



Подводная лодка тип «Щ» III серии заложена в 5 февраля 1930 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 200. 6 ноября 1931 года подводная лодка спущена на воду и 11 октября 1933 года вступила в строй.

14 октября 1933 года Щ-302 вошла в состав Морских сил Балтийского моря. В сентябре 1939 года в составе 14-го дивизиона подводных лодок КБФ Щ-302 принимала участие в патрулировании Финского залива. С октября 1939 года по июнь 1941 года Щ-302 на заводе №-194 (Кронштадтский морзавод) прошла капитальный ремонт и модернизацию.

22 июня 1941 года подводная лодка встретила в составе отдельного учебного дивизиона ПЛ КБФ, за время боевых действий совершила один Боевой поход.

10 октября 1942 года в составе третьего эшелона ПЛ КБФ, Щ-301 вышла в Боевой поход. В ночь на 11 октября Щ-302 под эскортом канонерской лодки «Москва» и базовых тральщиков достигла Лавенсаари. Из-за сильного ветра корабли эскорта укрылись в бухте Ногге-Каппельлахт. Щ-302 не заметив сигналов, продолжила движение. Больше подводную лодку никто не видел. На связь она не вышла. В базу в назначенный срок так же не вернулась. Вероятно, Щ-302 погибла, подорвавшись на mine заграждения 11–13 октября 1942 года. Вместе с подводной лодкой погибло 37 подводников.

### ТТД подводной лодки Щ-302:

Водоизмещение: надводное/подводное – 572/672 тонны. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 57 метров, ширина – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 3.8



метра. Скорость: надводная/подводная – 11.6/8.5 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4533 мм НТА, 2533 мм КТА, 10 торпед; одно 45 мм орудие 21К, 500 выстрелов; два пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Экипаж: 41 человек.



**P.S.** В результате поисковых работ, проведенных севернее острова Большой Тютюерс в 2003 году, на глубине 55 метров был обнаружен объект длиной около 58 метров с характерной рубкой по центру корпуса. Предположительно он был идентифицирован как подводная лодка Щ-302. В 2012 году подъем подводной лодки не планировался и обследование не производилось.





**Подводная лодка Щ-302 во время Военно-морского парада.  
Довоенное фото**



**Подводные лодки Щ-302, Щ-303 и Щ-304**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-304 («Язь», «УДАРНИК», БАРЖА №-550, «КОМСОМОЛЕЦ» (БОРТОВОЙ №-44)

Подводная лодка тип «Щ» III серии заложена 23 февраля 1930 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород). На церемонии закладки корабля присутствовали заместитель Наркомвоенмора и председателя РВС С. Каменев и секретарь ЦК ВЛКСМ С. Салтанов. В это время в обращении ЦК ВЛКСМ к молодежи говорилось: *«В день 12-й годовщины РККА в целях укрепления обороноспособности Советского Союза – отечества международного пролетариата Центральный Комитет Всесоюзного Ленинского Коммунистического Союза Молодежи, выражая волю миллионов комсомольцев, молодых пролетариев и крестьян берет на себя обязательство перед Рабочее – Крестьянской Красной Армией построить к её 13-й годовщине одну подводную лодку, наименовав её «Комсомолец». На закладной доске подводной лодки было написано: «Подлодка «Комсомолец» заложена в период осуществления пролетарской страной грандиозного плана индустриализации и социалистической стройки, в период жестокой борьбы рабочего класса под руководством Коммунистической партии с капиталистическим элементом города и деревни за социалистическую перестройку деревни, за колхозы и обобществление сельского хозяйства. Год закладки лодки был годом роста влияния СССР на мировой арене: на западе Великобритания вынуждена была восстановить с нами дипломатические отношения, преступно разорванные в 1927 году, на Востоке была разбита Китайская военщина, пытавшаяся выступить против нас с оружием в руках. Настоящая лодка строится на средства шефа морских сил – ВЛКСМ. Задача её – охранять морские подступы к городу Ленина».* При постройке подводная лодка полу-





чила имя «Язь», позже была переименована в «Ударник», некоторое время из соображений секретности называлась «Баржа № 550», а после спуска получила окончательное имя «Комсомолец». Щ-304 стала первой подводной лодкой, построенной на заводе «Красное Сормово». На строительство подводной лодки комсомольцами и молодежью страны было собрано 2,5 миллиона рублей.

2 мая 1931 года «Комсомолец» был спущен на воду и в транспортном доке по Мариинской водной системе переведен на завод №-189 (Балтийский завод) в Ленинград для достройки и сдачи флоту. 15 августа 1934 года подводная лодка вступила в строй, и 25 августа 1934 года вошла в состав Морских сил Балтийского моря.

22 июня 1941 года подводная лодка находилась в составе Учебной Бригады подводных лодок КБФ в Кронштадте. В свой первый Боевой поход Щ-304 вышла 9 июня 1942 года. 11 июня была на Лавенсари, откуда приступила к форсированию противолодочного рубежа противника, первой из подводных лодок КБФ, преодолев его в 1942 году. 14 июня подводная лодка была в районе Таллинн – Хельсинки. На следующий день Щ-304 в районе маяка Поркклан – Калбода атаковала транспорт. Через сорок восемь секунд после выпуска торпед на подводной лодке услышали два взрыва и посчитали судно потопленным, но торпеды не попали в цель. На Щ-304 решили всплыть, чтобы уничтожить судно артиллерией, но противник начал обстреливать подводную лодку из двух орудий, и Щ-304 совершила срочное погружение. 20 июня при попытке уйти от противника Щ-304 на глубине сорок метров столкнулась с каменной грядой или затонувшим судном и получила повреждения. За время своего первого похода Щ-304 в общей сложности преследовалась противником около 90 часов, 22 раза форсировала минные заграждения, выдержала 7 атак с воздуха, 14 атак сил ПЛО противника, который сбросил на нее свыше 150 глубинных бомб. Кроме того, подводная лодка три раза подверглась обстрелу береговой артиллерии, которая выпустила по Щ-304 около 100 снарядов. За проявленное мужество и героизм весь экипаж подводной лодки был удостоен правительственных наград. Утром 23 августа Щ-304





прибыла на Лавенсари. Через неделю подводная лодка должна была занять позицию перед Ирбенским проливом и проливом Соэла-Вяйн, но из-за поломки дизеля Щ-304 вернулась в Кронштадт.

В свой последний Боевой поход Щ-304 вышла 27 октября 1942 года. 29 октября подводная лодка покинула Лавенсари. На связь Щ-304 больше не выходила и в базу не вернулась. Вероятно, подводная лодка погибла на mine в северной части минного заграждения «Nashorn» после 29 октября 1942 года. На подводной лодке Щ-304 погибло 40 подводников.

Подводная лодка Щ-304 совершила два Боевых похода, 2 безуспешные торпедные атаки.

#### **ТТД подводной лодки Щ-304:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 572/672 тонны. Главные размеры: длина наибольшая (по КВЛ) – 57 метров, ширина – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 3.8 метра. Скорость: надводная/подводная – 11.6/8.5 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4533 мм НТА, 2533 мм КТА, 10 торпед; одно 45 мм орудие 21К, 500 выстрелов; два пулемета. Автономность плавания: 20 суток. Экипаж: 41 человек.

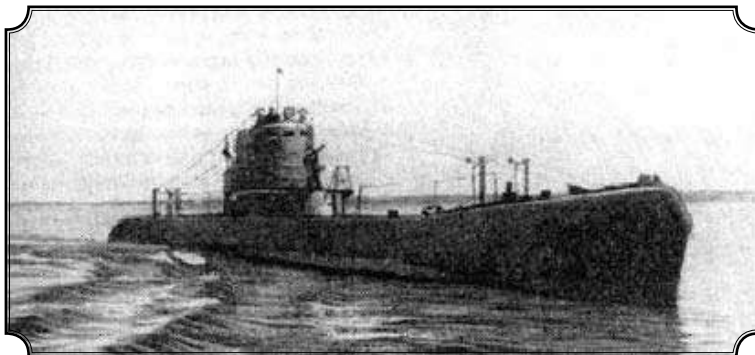


**P.S.** Подводная лодка Щ-304 была обнаружена финнами в 2002 году в районе Porkkala при сканировании дна, в 2004 году подводная лодка осмотрена и опознана. Щ-304 лежит носом на юг; носовая часть задрана вверх под углом 35–40° и возвышается над грунтом на 10 метров; корма ушла в грунт. В районе ограждения рубки палуба возвышается над грунтом около метра, перископы убраны, оба люка (верхний рубочный и в центральный пост) открыты, в тамбуре у нактоуза открыта крышка. Вероятно, в момент



зарядки аккумуляторов Щ-304 подорвалась на mine кормовой частью и затонула, так как больше половины корпуса от носа видно полностью и повреждений там нет никаких. На палубе мостика найдены останки верхней вахты; видимо моряки были пристегнуты тросами к ограждению рубки. По состоянию на 2013 год дополнительной информации нет, подъем подводной лодки не планировался.





**Подводная лодка Щ-304 при возвращении в базу.  
1942 год, июль**



**Военком подводной лодки Щ-304 старший политрук В. Быко-Янко,  
командир ПЛ капитан 3 ранга Я. Афанасьев и  
помощник командира капитан-лейтенант В. Силин.  
Лето 1942 года**



**Фрагменты подводной лодки Щ-304 на грунте**



**Фрагменты подводной лодки Щ-304 на грунте**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-305 («Линь»)



Головная подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена в ноябре 1932 года на заводе №-194 в Ленинграде (стапельный номер 186) под именем «Воинствующий безбожник», так как строилась на средства от добровольных взносов членов этого общества. 31 декабря 1933 года подводная лодка спущена на воду, 3 декабря 1934 года, переименованная в «Линь», вступила в строй, а 19 июля 1935 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В 1938–

1939 годах подводная лодка прошла капитальный ремонт.

22 июня 1941 года Щ-305 находилась в составе Отдельного учебного дивизиона ПЛ КБФ в Ораниенбауме. 25 июня 1941 года подводная лодка вышла в свой первый Боевой поход в район острова Оренгрунд. 28 июня безрезультатно атаковала одной торпедой финскую подводную лодку «Vesihisi».

В Кронштадте 23 сентября в ходе массированного налета немецкой авиации на город и порт Щ-305 получила легкие повреждения корпуса и механизмов от близкого разрыва авиационных бомб. 31 октября подводная лодка перешла в Ленинград на ремонт.

31 мая 1942 года на стоянке у стенки завода №-189 от близкого разрыва снаряда Щ-305 получила повреждение легкого корпуса. В следующий Боевой поход на позицию в район Аландских островов Щ-305 вышла 17 октября 1942 года в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. Днем 5 ноября при попытке атаковать конвой Щ-305 была обнаружена сторожевым кораблем «Visko», который сбросил на нее две глубинных бомбы. Сторожевик дал оповещение по флоту, и на перехват вышли финские подводные лодки «Vetehinen» и «Iku Tyrso». Ночью 5 ноября во



время зарядки аккумуляторных батарей северо-восточнее Симпнаса Щ-305 была безрезультатно атакована двумя торпедами с «Vetehinen». Торпеды прошли мимо и финская подводная лодка пошла на таран. В результате столкновения Щ-305 сразу затонула со всем экипажем. «Vetehinen», получив серьезные повреждения, ушла.

Подводная лодка Щ-305 совершила два Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки Щ-305:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн. Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 245-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4533-мм НТА, 2533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Экипаж: 40 человек.



**Р.С.** Подводная лодка Щ-305 была обнаружена 3 июля 2007 года в территориальных водах Швеции, неподалеку от Аландских островов.

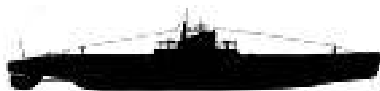
Подводная лодка обнаружена группой поисковиков с Аландских островов с помощью телекамеры с дистанционным управлением и обследована на глубине 136 метров телеуправляемым роботом. Полученные изображения показали, что корпус подводной лодки зарыт носом в грунт примерно на четверть, а корма задрала вверх. Корпус подводной лодки хорошо сохранился.

30 октября к месту гибели Щ-305 вышел корабль, на борту





которого были родственники погибших, шведские и российские корреспонденты, а так же настоятель Сергиевского прихода в Стокгольме, пресс-атташе и военный атташе Посольства России. На месте гибели, на воду был спущен венок и протоиерей совершил панихиду о погибших моряках. Под проржавевший от времени и заросший водорослями корпус была опущена табличка на двух языках: «Щ-305. 31.XII.1933 – 5.XI.1942. Вечная память подводникам». В воды Балтики родственники погибших моряков бросили горсть земли, привезенную с родных берегов.







**Подводная лодка Щ-305 на рейде Кронштадта.  
Лето 1937 года**



**Подводная лодка Щ-305  
у стенки Петроградской набережной в Ленинграде.  
Зима 1941–1942 гг. Сейчас на этом месте стоит крейсер «Аврора»**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-306 («ПИКША»)



Подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена 6 ноября 1933 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде. Строительный номер 250. 1 августа 1934 года подводная лодка спущена на воду. 4 августа 1935 года Щ-306 вступила в строй и 17 августа 1935 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В 1938–1939 году подводная лодка прошла на заводе №-189 капитальный ремонт и модернизацию. В событиях Советско-финской войны Щ-306 участия не принимала.

22 июня 1941 года Щ-306 находилась в составе Отдельного учебного дивизиона подводных лодок. За время боевых действий совершила два Боевых похода.

Во второй Боевой поход западнее острова Борнхольм Щ-306 вышла 20 октября 1942 года в составе третьего эшелона подводных лодок КБФ. На переходе к Лавенсаари конвой подвергся атаке финских торпедных катеров. Утром следующих суток подводная лодка вышла в точку погружения. Больше Щ-306 никто не видел. 25 октября подводная лодка доложила о форсировании Финского залива. Вероятно, по пути на позицию южнее острова Утё Щ-306 атаковала германский конвой, но результата не добились. Вечером 31 октября на Щ-306 была послана радиограмма о смене района патрулирования (подводной лодке предписывалось идти в Данцигскую бухту), но ответа не последовало. На запрос командования от 5 ноября Щ-306 также ответила молчанием.

Вероятно, Щ-306 погибла, подрывшись на mine в районе Наргенской минной позиции 12–16 ноября 1942 года. Вместе со Щ-306 погибли 39 подводников. Подводная лодка Щ-306 совершила два Боевых похода. Возможно, потоплено одно судно.



### **ТТД подводной лодки Щ-306:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн. Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 245-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4533-мм НТА, 2533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Экипаж: 40 человек.





Подводная лодка Щ-306 при переходе из Кронштадта на Лавенсари.  
За ней в кильватер подводная лодка Щ-406. 20 октября 1942 года



Подводная лодка Щ-306. Большая приборка.  
Довоенное фото



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-308 («СЕМГА»)

Подводная лодка тип «Щ» V-бис серии заложена 10 ноября 1930 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижегород) под строительным номером 550/2. 28 апреля 1933 года Щ-308 спущена на воду, 14 ноября 1935 года вступила в строй и 20 ноября 1935 года включена в состав Краснознаменного Балтийского флота. К началу Советско-финской войны подводная лодка входила в состав 15-го дивизиона подводных лодок и заканчивала капитальный ремонт и модернизацию на заводе №-189 в Ленинграде, участия в боевых действиях не принимала.



22 июня 1941 года Щ-308 находилась в составе отдельного учебного дивизиона подводных лодок, совершив за время боевых действий два Боевых похода.

15 сентября 1942 года Щ-308 совместно с подводной лодкой С-9 в охранении тральщиков и малых охотников вышла из Кронштадта на Лавенсаари, откуда 18 сентября вышла в Боевой поход. 22 сентября подводная лодка заняла позицию в районе острова Утё. 20 октября 1942 года командир подводной лодки доложил по радио, что Щ-308 уничтожила три транспорта противника, но имеет повреждения и просит «Добро!» на возвращение. Начальник штаба Бригады ПЛ в двух радиogramмах приказал Щ-308 возвращаться, но подводная лодка в Кронштадт так и не вернулась. Вместе со Щ-308 погибло 40 подводников.

По поводу гибели Щ-308 существует несколько версий:

– подводная лодка погибла от торпед финской подводной лодки «Ику Турсо» на переходе к проливу Серда-Кваркен 27 октября 1942 года;

– Щ-308 была потоплена ударом противолодочного корабля «Shiff-47», который 19 октября 1942 года в районе Утё атаковала подводная лодка;



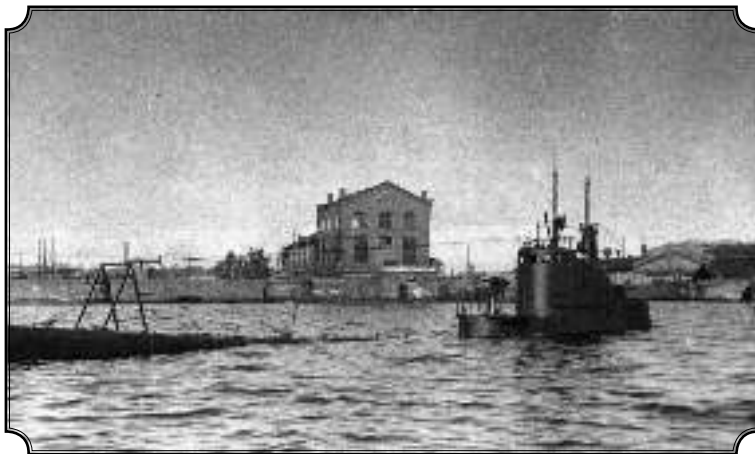
– Щ-308 могла погибнуть у острова Тайкесаари от глубинных бомб и артиллерийского огня финского сторожевого катера VMV2 20 октября 1942 года.

– не исключен подрыв подводной лодки на mine заграждения «Nashorn», «Umind» или «Zeeigel».

### **ТТД подводной лодки Щ-308:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн.  
Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 245-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4533-мм НТА, 2533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Экипаж: 40 человек.





**Подводная лодка Щ-308.  
Дифферентовка**



**Подводная лодка Щ-308.  
Тренировка артиллерийских расчетов**



**Подводная лодка Щ-308.  
Таллинн. Весна 1941 года**



**Экипаж подводной лодки Щ-307 на борту плавбазы «Полярная»**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-311 («КУМЖА»)



Подводная лодка тип «Щ» V-бис-2 серии заложена 6 ноября 1933 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под заводским номе-



ром 550/5. 10 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду и 21 августа 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 17 сентября 1936 года Щ-311 вступила в строй. Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 21-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ в Кронштадте. 6 декабря 1939 года Щ-311 вышла к месту новой дислокации в Таллинн, но на переходе села на мель в районе Деманстейнских банок и смогла сняться с камней только при помощи эсминца «Карл Маркс». 9 декабря подводная лодка была в Таллинне, а 12 декабря Щ-311 прибыла в Либаву. 25 декабря Щ-311 вышла в Аландское море. 26 декабря при форсировании Южного Кваркена в районе острова Маркет Щ-311 ударилась о грунт, показав над водой рубку и поднятый перископ. На исходе 28 декабря подводная лодка обнаружила судно, которое, потушив огни, двигалось к берегам Финляндии. Спустя восемь минут Щ-311 открыла огонь из обоих орудий, выпустив за час шестьдесят семь 45-мм снарядов. Через несколько часов подводная лодка атаковала финский пароход «Vilpas», который, получив многочисленные попадания, выбросился на прибрежные камни у маяка Норршер, где был окончательно добит торпедой с подводной лодки.

7 февраля 1940 года подводная лодка была награждена Орденом Красного Знамени. 5 января 1940 года в районе маяка Зюйдостброттен Щ-311 обнаружила шведский пароход «FenriksФенрис» и повредила его артиллерийским огнем. 8 января 1940 года Щ-311 форсировала Южный Кваркен,



в пути обнаружив сторожевик и транспорт, но из-за большой дистанции атаковать не стала. На переходе надстройки подводной лодки представляли собой сплошную глыбу льда, освобождаясь от которого Щ-311 вынуждена была периодически уходить под воду. 10 января Щ-311 прибыла в Либаву. По итогам похода весь экипаж подводной лодки был награжден орденами и медалями, а командир Щ-311 был удостоен звания Героя Советского Союза.

Начало Великой Отечественной войны Щ-311 напиходилась в составе 6-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ в Таллинне. С 3 по 11 июня 1941 года подводная лодка несла дозор в устье Финского залива, а в ночь на 22 июня возвращалась в Таллинн с учений в Рижском заливе. Во второй день войны Щ-311 вышла к Норчепингской бухте, на переходе в район патрулирования была безрезультатно атакована германской ПЛ U145.

В следующий Боевой поход к западу от острова Гогланд Щ-311 вышла 27 сентября 1941 года. П 9 ноября 1941 года подводная лодка вышла на позицию в районе маяка Эландсрев. С конвоем на Ханко подводная лодка дошла до острова Кери и далее продолжила движение самостоятельно. 15 ноября у маяка Каппельудден Щ-311 обнаружила ходовые огни одиночного судна. Подводная лодка четырежды безрезультатно атаковала его. 17 ноября во время шторма у подводной лодки оказались повреждены кормовые горизонтальные рули и Щ-311 вернулась в базу. В конце ноября подводная лодка перешла в Ленинград, где встала на ремонт на заводе №-194. Весной 1942 года в результате артиллерийского обстрела подводная лодка получила повреждения, что задержало ее ввод в строй.

В следующий Боевой поход в район между островами Готланд и Эланд Щ-311 вышла 10 октября 1942 года. В полночь 12 октября на Восточном Гогландском плесе подводная лодка погрузилась, и больше ее никто не видел. На связь Щ-311 также не выходила. Вероятно, подводная лодка подорвалась на mine заграждения «Nashorn-11» 14 октября 1942 года и вынуждена была всплыть. Взрыв был зафиксирован шумопеленгаторной станцией противника, и поднятый по тревоге финский самолет SB10 эскадрильи



Lelv-6 обнаружил Щ-311 и сбросил в место ее погружения две глубинные бомбы. Вместе с подводной лодкой погибло 40 подводников.

В Советско-финскую войну подводная лодка Щ-311 совершила один Боевой поход, потопила два транспорта, один транспорт повредила. В Великую Отечественную войну подводная лодка Щ-311 совершила четыре Боевых похода, повредила один транспорт.

### **ТТД подводной лодки Щ-311:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 592/715 тонн. Главные размерения: длина – 58.5 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 3.9 метра. Скорость: надводная/подводная – 12/8 узлов. Вооружение: 245-мм орудия 21-К (1000 выстрелов), 4533-мм НТА, 2533-мм КТА, (10 торпед), ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Экипаж: 40 человек.



**Р.С.** Летом 2012 года подводная лодка Щ-311 была найдена на дне финской драйверской группой. По данным обследования подводная лодка имеет повреждения верхней палубы в районе носовых антенных стоек, вероятно, полученные в результате подрыва на mine, а также большие повреждения боевой рубки, возможно, полученные в результате взрыва авиационной глубинной бомбы. Верхний рубочный люк подорван, а аварийный кормовой приоткрыт. Очевидно, часть экипажа подводной лодки после того, как центральный пост был затоплен, пыталась покинуть затонувшую подводную лодку.





**Подводная лодка Щ-311 в Таллине.  
17 мая 1941 года**



**Подъем Краснознаменного флага  
на подводной лодке Щ-311.  
1940 год**



**Артиллерийский расчет  
подводной лодки Щ-311.  
1940 год**



**В Центральном посту подводной лодки Щ-311**



**Командир Ш-311 Ф.Г. Вершинин  
среди членов экипажа подводной лодки. 1940 год**



**Командир БЧ-5 воентехник 2 ранга И.П. Шаблов и  
капитан 3 ранга Ф.Г. Вершинин.  
Весна 1940 года**



**Фрагменты подводной лодки Щ-311 на грунте**



**Фрагменты подводной лодки Щ-311 на грунте**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-317

Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 23 июля 1934 года на заводе №-194 (им. Марти) в Ленинграде под стапельным номером 295. 24 сентября 1935 года подводная



лодка спущена на воду, и 1 ноября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В апреле 1936 года подводную лодку предполагалось назвать «Волк». Щ-317 приняла участие в Советско-финской войне, совершив два Боевых похода.

22 июня 1941 года Щ-317 находилась в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ в Таллинне. В Великую Отечественную войну совершила два Боевых похода, потопила три транспорта, один транспорт повредила

11 июня 1942 года подводная лодка вышла с Лавенсари для следования в район Карлскроны. 16 июня Щ-317 донесла о форсировании Финского залива и только 10 июля вышла на связь с докладом об уничтожении пяти транспортов противника и израсходовании боезапаса. Подводной лодке было дано «Добро!» на возвращение, но, в назначенный срок Щ-317 не вернулась. Вместе со Щ-317 погиб 41 подводник. Вероятно, что Щ-317 погибла от подрыва на mine 15–18 июля 1942 года в Финском заливе.

Подводная лодка Щ-317 в Советско-финскую войну совершила два Боевых похода в Великую Отечественную войну – два Боевых похода, потопила три транспорта, один транспорт повредила.

### **ТТД подводной лодки Щ-317:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96



метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узлов Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров Вооружение: 4 x 533-мм НТА; 2x533-мм КТА; 10 торпед; 2x45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Экипаж: 40 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-319

Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-194 в Ленинграде под строительным номером 367. 15 февраля 1935 года подводная лодка спущена на воду, и 29 ноября 1936 года вступила в строй. В апреле 1936 года подводную лодку предполагалось назвать «Кашалот» в честь подводной лодки тип «Нарвал» Черноморского флота постройки 1916 года. 11 декабря 1936 года Щ-319 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 17-го дивизиона 2-й бригады подводных лодок в Таллинне, совершив в годы войны два Боевых похода.



В день нападения Германии на Советский Союз подводная лодка входила в состав 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок., совершив в Великую Отечественную войну один Боевой поход.

В начале июля подводная лодка перешла в Ленинград, и с 18 августа находилась в Кронштадте в готовности к выходу в море. Вечером 20 сентября Щ-319 вышла в район Либавы. До маяка Родшер подводная лодка должна была идти в паре со Щ-320, но при выходе с Большого Кронштадского рейда она оторвалась от нее и продолжила поход самостоятельно. Больше Щ-319 никто не видел. На запросы по радио подводная лодка не отвечала. Не доложила она и об окончании форсирования Финского залива. Однако, утром 28 сентября соединение кораблей противника, возвращающиеся после бомбардировки полуострова Сырве в Мемель, зафиксировали атаку подводной лодки. Крейсера сумели уклониться от торпед, а подводная лодка была контратакована миноносцами Т7 и Т11. На следующий день безуспешной атаке подводной лодки подверглась группа герман-



ских тральщиков. Щ-319 достигла назначенного ей района действий и погибла от подрыва на mine сорванной с немецкого заграждения «Vartbyrg» в южной части позиции в начале октября 1941 года. Летом 2012 года подводная лодка, лежащая на дне в 16 милях западнее Паланги, обследована группой латвийских драйверов. Корпус подводной лодки перебит взрывом на две части и покоится на глубине 43 метра. На подводной лодке Щ-319 погибли 38 подводников.

#### **ТТД подводной лодки Щ-324:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров. Вооружение: четыре 533-мм НТА; два 533-мм КТА; 10 торпед; 2х45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Экипаж: 40 человек.

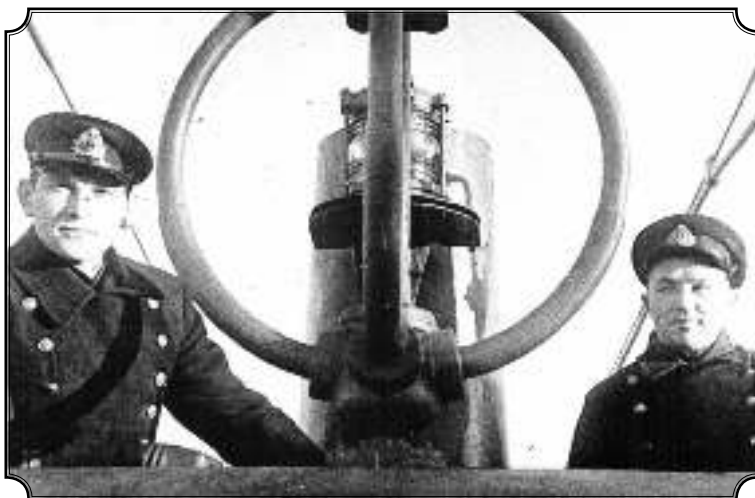




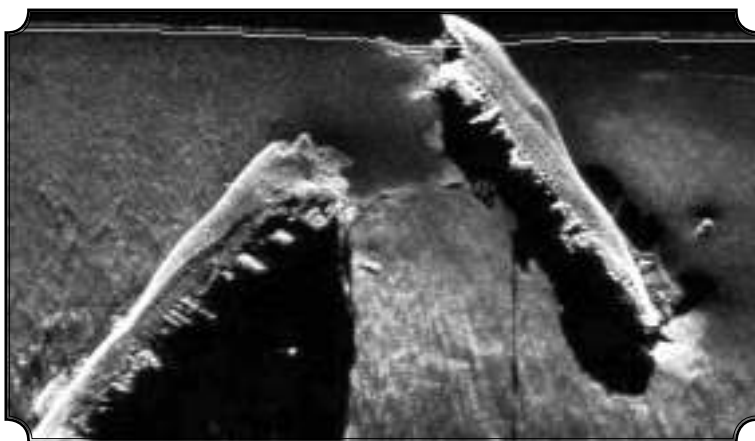
**Подводная лодка Щ-319**



**Маскировка подводной лодки Щ-320. Кронштадт.  
Лето 1942 года**



Командир Щ-319 Н.С. Агашин и помощник командира Н.И. Карташев.  
1940 год



Подводная лодка Щ-319 на грунте



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-320



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-194 в Ленинграде под стапельным номером 368. 12 февраля 1935 года



подводная лодка спущена на воду, 29 ноября 1936 года вступила в строй и 11 декабря 1936 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В апреле 1936 года подводную лодку предполагалось назвать «Рысь». Начало Советско-финской войны Щ-320 встретила в составе 17-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ, совершив за время боевых действий два Боевых похода Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ, совершив за время боевых действий четыре Боевых похода.

1 октября 1942 года Щ-320 вышла на позицию в район к западу от острова Борнхольм. В течение похода Щ-320 на связь так и не вышла и дальнейшая ее судьба неизвестна. Предположительно, подводная лодка погибла 3–10 октября 1942 года на mine. Некоторые источники указывают, что Щ-320 подрывалась на плавающей mine в районе зарядки аккумуляторов к северо-западу от острова Вайндло 3 октября 1942 года. Вероятно, что Щ-320 потопили германские корабли ПЛЮ вечером 3 октября у острова Гогланд (вышедшая одновременно со Щ-320 подводная лодка Щ-303 слышала в этом направлении взрывы глубинных бомб). На подводной лодке Щ-320 погибло 40 подводников.

### **ТТД подводной лодки Щ-320:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая – 58,7 ме-



тра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров. Вооружение: 4x533-мм НТА; 2x533-мм КТА; 10 торпед; 2x45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Экипаж: 40 человек.



**Погрузка торпед  
на подводную лодку Щ-320**



**В дизельном отсеке  
подводной лодки Щ-320**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-322

Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (ныне Нижний Новгород) под строительным номером 550/6. 10 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду. 3 ноября



1936 года Щ-322 вступила в строй и на следующий день вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Советско-финской войны подводная лодка встретила в составе 22-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ в Таллинне. Уже вечером 29 ноября 1939 года Щ-322 вышла в назначенный район южнее Хельсинки. Все светлое время суток Щ-322 вела патрулирование, и только ночью для зарядки батарей подводная лодка отходила к эстонскому побережью. 2 декабря Щ-322 прервала поход и вернулась в базу. Отзыв с позиции Щ-322 связан с визитом в Хельсинки германского парохода «Donau», на котором 5 декабря в Таллинн прибыли советский посол в Финляндии и персонал посольства. Опасаясь возможных инцидентов с «Donau», штаб КБФ вернул на базу подводные лодки, дежурившие в Финском заливе.

8 декабря Советский Союз объявил о блокаде побережья Финляндии. Из пяти позиций подводных лодок в Финском заливе в зоне блокады находились только две: у Юссаре и у маяка Бенгтшер. Щ-322, вышедшей на позицию 8 декабря, границы зоны блокады по вине связистов были переданы с искажениями и включали район действий подводной лодки в блокадную зону. Командир Щ-322, получивший приказ действовать против транспортов, вечером первых суток похода пытался атаковать на подходах к Хельсинки неизвестное судно. Из-за невыгодного курсового угла командир решил уничтожить транспорт артиллерийским



огнем, но так как орудия подводной лодки обмерзли и не были готовы к немедленному действию, атака сорвалась, и судно удалось уйти. 9 и ночь 10 декабря в районе действия Щ-322 стоял густой туман, видимость не превышала 5 кабельтовых. Подводная лодка вынуждена была значительное время пролежать на грунте. Днем 10 декабря туман рассеялся, но ввиду того, что финские маяки не горели, Щ-322 вынуждена была для определения своего места вернуться к южному берегу Финского залива. Около 22 часов с подводной лодки был замечен транспорт, шедший в западном направлении. Через двадцать минут со Щ-322 потребовали у транспорта застопорить ход. Судно не ответило и прибавило ход. Погоня продолжалась более часа. Щ-322 обогнала судно, и, развернувшись, выпустила по нему торпеду. Судно быстро затонуло. 12 декабря Щ-322 обнаружила неизвестный транспорт. Подводная лодка легла на курс сближения и сигналами потребовала застопорить ход, но не получила ответа. Щ-322 выпустила по транспорту торпеду, которая прошла мимо цели. Открыть артиллерийский огонь не удавалось, так как обледеневшие замки орудий не открывались. Приведя орудия в боеготовое состояние, подводная лодка открыла огонь, успев сделать четыре выстрела. Судно застопорило ход, и после осмотра было отпущено.

Начало Великой Отечественной войны Щ-322 встретила в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады подводных лодок КБФ. 30 июня Щ-322 перешла в Таллинн. Днем 13 июля подводная лодка вышла в район северо-восточнее Готланда. До 31 июля Щ-322 находилась на позиции, но встреч с кораблями противника не имела. 1 августа в 14 часов Щ-322 обнаружила два транспорта, следующих без охраны. Мелководье помешало подводной лодке произвести торпедный залп. 2 августа Щ-322 была отозвана в базу. За полторы недели нахождения подводной лодки в Триги Щ-322 неоднократно подвергалась налетам авиации противника. Погружением или маневрированием подводная лодка уходила из-под атак немецких самолетов. 13 августа Щ-322 перешла в Таллинн, откуда в составе отряда прикрытия 28–30 августа, вместе с флотом произвела извест-



ный прорыв в Кронштадт. В ходе сентябрьских налетов немецкой авиации на Кронштадт подводная лодка получила незначительные повреждения корпуса. После ремонта на Морском заводе в Кронштадте Щ-322 11 октября перешла к острову Гогланд, откуда ей предстояло идти в устье Финского залива в район мыса Овизи. Вместе с Щ-322 на позиции направлялись С-8 и Щ-323. Подводные лодки шли под охраной шести сторожевых катеров за тралами пяти тральщиков, которые должны были провести подводные лодки через минное поле в районе мыса Юминда. При построении в походный ордер Щ-322 врезалась в борт катера МО-310. Подводная лодка получила незначительные повреждения, но продолжила движение. Выяснилось, что 12-узловой ход конвоя велик для Щ-322. Караван снизил скорость до 11 узлов, но подводная лодка продолжала отставать. Достигнув меридиана острова Кери, эскорт предоставил возможность подводным лодкам продолжать движение самостоятельно. Тральщики и сторожевые катера развернулись и легли на обратный курс. Вскоре они встретили Щ-322, идущую несколько севернее протраленного фарватера. Они были последние, кто видел Щ-322. В дальнейшем подводная лодка на связь не выходила, хотя уже утром 13 октября ей был отдан приказ об атаке кораблей противника у побережья острова Хийумаа, но подтверждения от Щ-322 о получении радиограммы командование так и не получило. Вероятно, Щ-322 погибла на mine германского заграждения «Korbeta». Вместе с подводной лодкой погибло 37 подводников.

Подводная лодка Щ-322 в Советско-финскую войну совершила три Боевых похода, потопила один транспорт. В годы Великой Отечественной войны совершила два Боевых похода.

#### **ТТД подводной лодки Щ-322:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и



2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узлов Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров Вооружение: 4х533-мм НТА; 2х533-мм КТА; 10 торпед; 2х45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Экипаж: 40 человек.



**Р.С.** В июне 2012 года отделом гидрографических наблюдений Эстонии было объявлено, что Щ-322 найдена в ходе работ, проводимых поисковой группой Морского музея Эстонии, на глубине 96 метров в районе северо-западнее Пальдиски.



Подводная лодка Щ-322.  
Таллинн. 1939 год



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-323



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний



Новгород). Заводской номер 550/7. 10 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду и 3 ноября 1936 года вошла состав Краснознаменного Балтийского флота. В составе 22-го дивизиона ПЛ КБФ Щ-323 приняла участие в Советско-финской войне. 5 декабря 1939 года подводная лодка вышла в Боевой поход к острову Уте. Вечером Щ-323 обнаружила германское судно «Oliva», следующее в Мянтилуото. Световыми сигналами судно остановить не удалось, был открыт огонь из 45-мм орудия и судно остановилось. Капитан парохода на спущенной шлюпке доставил на подводную лодку судовые документы, составленные на немецком и английском языках, которыми на подводной лодке, включая командира, никто не владел. Посмотрев бумаги, командир отпустил судно. Щ-323 патрулировала позицию до вечера 9 декабря. Ночью 10 декабря покинула район действий, чтобы определить свое место по маякам острова Хиума. 11 декабря в 28,5 милях от маяка Ристна подводная лодка обнаружила огни неизвестного судна. В ответ на требование остановиться на нем погасили ходовые огни, но не выключили гака-бортный огонь. Ориентируясь по нему, Щ-323 сблизилась с эстонским транспортом «Kassari», шедшим вне зоны объявленной блокады из шведского Сундсвалля в Таллинн. По пароходу был открыт артиллерийский огонь, судно затонуло. Один из членов команды судна был убит, остальные, пользуясь темнотой, начали скрываться на шлюпке. Командир подводной лодки, пытаясь захватить и опросить спасшихся, приказал поднять наверх пулемет «Максим». В резуль-



тате пулеметного огня получили ранения еще два моряка транспорта. Проектор на подводной лодке внезапно погас и сигнальщики подводной лодки потеряли шлюпку из вида. Вскоре подробности инцидента стали достоянием эстонских газет. В штабе КБФ действия Щ-323 также оценили как «дикие» и «зверские», что не помешало наградить командира ПЛ орденом Красной Звезды. 19 декабря, встретив внутри блокадной зоны шведское судно, Щ-323 ограничилось только уточнением его национальности. Второй Боевой поход Щ-323 прошел в Аландском море. Подводная лодка имела несколько встреч с транспортами (два из них досмотрены) вне зоны блокады, и лишь однажды неудачно атаковала неизвестный транспорт одной торпедой. Щ-323 находилась на позиции до 20 января 1940 года, после чего прибыла в базу и стала на ремонт.

Начало Великой Отечественной войны Щ-323 встретила в составе 7-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ в Таллинне. 13 июля 1941 года подводная лодка вышла в море в район Стокгольма. 4 августа в охранении базовых тральщиков БТЩ-210 и БТЩ-215 подводная лодка вернулась в базу. 10 октября Щ-323 вышла в Боевой поход в район Норчёпигской бухты, однако по пути следования на позицию подводная лодка получила приказ найти и атаковать корабли противника, обстреливающие советские позиции на полуострове Кыпу. 13 октября у мыса Ристна подводная лодка обнаружила корабли соединения «Ostproisen» (крейсер, миноносцы и группу тральщиков). Щ-323 вышла на боевой курс для атаки крейсера, но из-за ошибки личного состава подводная лодка потеряла дифферентовку и легла на грунт. Через полчаса всплыв под перископ, Щ-323 кораблей противника не обнаружила. 15 октября Щ-323 провела две безрезультатные атаки по одиночным транспортам. 30 октября Щ-323 выпустила торпеду по одиночному транспорту. На подводной лодке был слышен сильный взрыв, что дало основание считать судно потопленным. Зарубежных данных по результатам этой атаки нет. Проведя еще две атаки, в результате чего, был потоплен еще один танкер противника, Щ-323 прибыла в базу 10 ноября 1941 года. Командир ПЛ был награжден орде-



ном Ленина, экипаж подводной лодки также был награжден орденами и медалями, Щ-323 17 января 1942 года была награждена орденом Красного Знамени, став первой Краснознаменной подводной лодкой Балтики в Великую Отечественную войну.

28 ноября 1941 года при стоянке в Ленинграде у борта плавбазы «Ока» рядом с подводной лодкой взорвались три авиационных бомбы, нанеся подводной лодке повреждения. 23 августа Щ-323 вышла из Кронштадта в третий Боевой поход. 1 сентября Щ-323 подорвалась на антенной мине заграждения «Zeeigel», получив серьезные повреждения, ограничивающие глубину погружения двадцатью метрами. Щ-323 пришлось вернуться в базу и встать на ремонт. 28 ноября 1942 года при стоянке в Ленинграде Щ-323 получила новые повреждения. Осколками авиационной бомбы пробито прочный корпус и вывело из строя аккумуляторную батарею.

В ночь с 30 апреля на 1 мая 1943 года группа подводных лодок начала переход из Ленинграда в Кронштадт. Подводные лодки должны были выйти на позиции в Балтийском море. Головной шла Щ-406, за ней Щ-323. У выхода из огражденной части Морского канала на Щ-406 вышел из строя гирокомпас. Не задерживая перехода всей группы лодок, старший в группе подводных лодок на Щ-406, приказал Щ-323 занять место в голове колонны. В условиях плохой видимости, из-за ошибки счисления своего места и отсутствия в назначенном месте судна контролера Щ-323 прошла точку поворота протраленного фарватера почти на полмили, подорвалась на донной мине и затонула – на поверхности осталась лишь тумба перископа. Катер, следовавший рядом со Щ-323 подобрал из воды трех тяжелораненых. Еще пятеро, в том числе и командир подводной лодки, которые находились в момент взрыва на мостике, погибли. Корпус подводной лодки был сильно разрушен. Потери экипажа подводной лодки составили 39 подводников. Летом 1944 года обе части корпуса Щ-323 были подняты и доставлены к набережной Невы в район 12–13 линий Васильевского острова. После извлечения тел погибших, которые были захоронены на



Смоленском кладбище, корпус в 1949 году разделан на металл.

В Советско-финской войне подводная лодка Щ-323 совершила два Боевых похода. В ходе Великой Отечественной войны подводная лодка Щ-323 совершила два Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки Щ-323:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн.  
Главные размерения: длина – 58.8 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4х533-мм НТА, 2х533-мм КТА. Боекомплект: 10 торпед. 2х45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; ПВО – 2 пулемета.







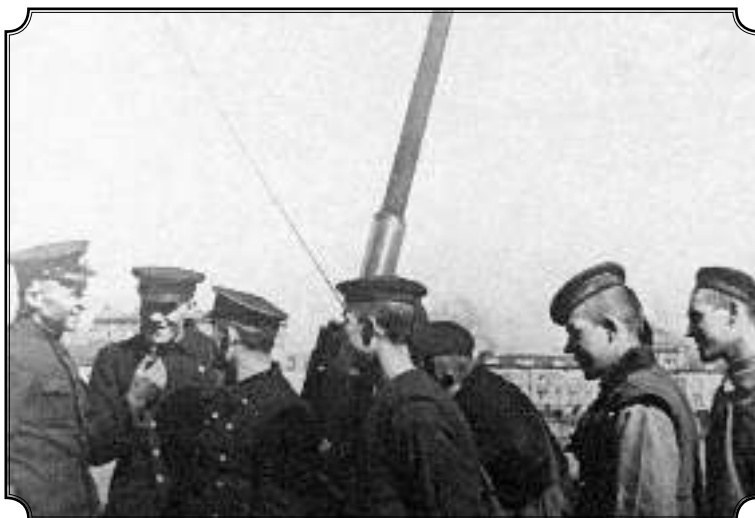
Подводная лодка Щ-323



Подводная лодка Щ-323. Кадр из х/ф «Четвертый перископ».  
Ленфильм. 1939 год



**Командир подводной лодки Щ-323 Ф.И. Иванцов**



**Военком подводной лодки Щ-323 старший политрук А.Ф. Круглов  
беседует с личным составом. Весна 1942 года**



**Подводная лодка Щ-323  
после подъема. 1944 год**



**Командир подводной лодки  
Щ-323 кап. л-т Ф.И. Иванцов и  
л-т Г.Т. Кудряшев. Ноябрь 1941 года**



**Неизвестный художник.  
Гибель «Kassari»**



Экипаж подводной лодки Ш-323.  
 Бюллетень Политуправления КБФ и Ленинградского отделения ТАСС:  
 «Балтийцы в боях за Родину»



Памятная доска мемориала погибшим подводникам Ш-323  
 Смоленское кладбище. Санкт-Петербург



**Памятник экипажу подводной лодки Щ-323.  
Воинский участок Смоленского кладбища. Санкт-Петербург**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-324



Подводная лодка тип «Щ» Х серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-112 (Красное Соромово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером



550/8. 10 апреля 1935 года подводная лодка спущена на воду, 31 октября 1936 года вступила в строй и 4 ноября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. К началу Советско-финской войны Щ-324 находилась в составе 22-го дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ. За время боевых действий совершила два Боевых похода, потопила СКР. 21 апреля 1940 года Щ-324 стала Краснознаменной, весь её экипаж награжден орденами и медалями, а командир удостоен звания Героя Советского Союза.

22 июня 1941 года лодка находилась в составе 7-го Дивизиона 2-й Бригады ПЛ КБФ. В середине июня Щ-324 завершила средний ремонт и находилась в бухте Локса в организационном периоде. 24 июля 1941 года подводная лодка вышла из Таллинна в Померанскую бухту. За время патрулирования Щ-324 трижды встречала одиночные суда противника, но атаки срывались из-за неправильного маневрирования. 12 августа Щ-324 вернулась в Пальдиски. 15 августа подводная лодка перешла в Кронштадт, откуда вечером 2 ноября вышла на позицию у входа в Финский залив с целью прикрытия эвакуации Ханко. С 10 ноября Щ-324 должна была действовать в районе Мемель-Виндава. До утра 4 ноября подводная лодка шла совместно с конвоем на Ханко. В ночь на 5 ноября с неё получено донесение о выходе в указанный район. Больше подводная лодка на связь не выходила, в базу она не вернулась. Вероятно, что Щ-324 погибла, подорвавшись на mine в западной части Фин-



ского залива 6–10 ноября 1941 года. Вместе со Щ-324 погибло 39 подводников.

В Великую Отечественную войну Щ-324 совершила два Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки Щ-324:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 584/707,8 тонн. Главные размерения: длина наибольшая – 58,7 метра, ширина наибольшая – 6,2 метра, осадка средняя – 3,96 метра. Силовая установка: 2 дизеля по 1600 л.с. и 2 электродвигателя по 800 л.с., 2 группы аккумуляторных батарей по 112 батарей КСМ-2, 2 винта. Скорость: надводная/подводная – 14.1/8,5 узлов. Дальность плавания: надводная/подводная – 1200/100 миль. Глубина погружения: рабочая/предельная – 50/90 метров. Вооружение: 4х533 мм НТА; 2х533-мм КТА; 10 торпед; 2х45/46 артиллерийских установки 21-К; 1000 45-мм выстрелов. Автономность: 40 суток. Экипаж: 40 человек.







**Подводная лодка Щ-324.  
День Военно-морского флота. 1939 год**



**Подводная лодка Щ-324. Кронштадт.  
Лето 1940 года**





**Ограждение рубки подводной лодки Щ-324**



**Командир Щ-324 Г.И. Тархнишвили (справа) и боцман Г.Я Назаров**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-405

Подводная лодка тип «Щ» Х-бис серии заложена 31 декабря 1938 года на заводе №194 в Ленинграде под строительным номером 510. 16 декабря 1939 года подводная лодка спущена на воду, 7 июня 1941 года вступила в строй и 28 июня 1941 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны Щ-405 встретила в составе Учебной Бригады подводных лодок, совершила два Боевых похода.



В ночь на 8 июня Щ-405 перешла в Кронштадт, откуда вечером 11 июня вышла к Лавенсари для дальнейшего следования в район Норчёпингской бухты. До Шепелевского маяка подводную лодку сопровождал сторожевой катер. Здесь подводная лодка легла на грунт, переживая светлое время суток. С наступлением темноты Щ-405 всплыла и в надводном положении продолжила движение. В ночь на 13 июня подводная лодка наблюдалась постом СНИС на острове Сескар. На Лавенсари подводная лодка так и не прибыла. Днем 15 июня в четырех милях западнее Сескара сторожевые катера подобрали из воды тела помощника командира подводной лодки и старшего рулевого. Спустя сутки к берегу Сескара прибило труп командира Щ-405. Учитывая то, что на всех погибших были надеты капковые бушлаты, можно сделать вывод, что подводная лодка погибла, находясь в надводном положении. Так как ни финны, ни немцы не претендуют на потопление Щ-405, а сама подводная лодка до сих пор не найдена, можно лишь предполагать о причинах ее гибели. Поиск подводной лодки, проведенный силами авиации, показал наличие большого масляного пятна в трех милях северо-западнее банки Нагаева, в месте, где, как выяснилось после войны, немцы уста-



новили минное заграждение. На подводной лодке Щ-405 погибло 39 подводников.

### **ТТД подводной лодки Щ-405:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн.  
Главные размерения: длина – 58.8 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4х533-мм НТА, 2х533-мм КТА. Боекомплект: 10 торпед. 2х45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; ПВО – 2 пулемета.





**Подводная лодка Щ-405**



**Мемориал «Маргышкино». Ломоносов.  
Место захоронения трех подводников с подводной лодки Щ-405**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-406



Головная подводная лодка Х-бис серии заложена 31 декабря 1938 года на заводе №-194 в Ленинграде под стапельным номером 511. 17 декабря 1939 года



спущена на воду и 7 мая 1941 года под заводским флагом передана Краснознаменному Балтийскому флоту. Через месяц подводная лодка вступила в строй и 28 июня 1941 года официально вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе Учебной бригады подводных лодок в Кронштадте, где завершала программу испытаний.

Подводная лодка Щ-406 совершила четыре Боевых похода. По официальным данным потопила пять судов. По подтвержденным данным потопила два судна, одно судно повредила.

В ночь на 1 мая 1943 года Щ-406 совместно с Щ-323 начала переход в Кронштадт. У выхода огражденной части Морского канала на Щ-406, которая шла головной, вышел из строя гирокомпас. Подводные лодки поменялись местами. Вскоре Щ-323 подорвалась на неконтактной mine и затонула. Щ-406 прибыла в Кронштадт. В ночь на 25 мая подводная лодка перешла на Лавенсари для выхода на позицию, расположенную в северной части Данцигской бухты. 29 мая тральщики и сторожевые катера проводили Щ-406 до точки погружения на Восточном Гогландском плесе...

Место гибели Щ-406 неизвестно. На Щ-406 в ее последнем походе погибло 40 подводников.



### **ТТД подводной лодки Щ-406:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 58.8 метра, ширина наибольшая – 6.2 метра, средняя осадка (по КВЛ) – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Вооружение: артиллерия – 245-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; торпедно-минное – Носовые ТА: 4х533 мм, кормовые ТА: 2х533 мм, боекомплект 10 торпед); ПВО – 2 пулемета. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Автономность: 20 суток. Экипаж: 37 человек.





**Подводная лодка Щ-406. Ленинград. Апрель 1943 года**



**Погрузка торпед на подводную лодку Щ-406**



**В Центральном посту Щ-406  
командир ПЛ Е. Осипов  
и инженер-механик К. Максимов**



**Командир Щ-406 Е. Осипов  
со старшинами команд подводной  
лодки**



**Нарком ВМФ СССР Н. Кузнецов и командующий КБФ В. Трибуц  
среди членов экипажа подводной лодки Щ-406**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-408



Подводная лодка тип «Щ» Х-бис серии заложена 23 апреля 1939 года на заводе №-194 (им. Марти) в Ленинграде и 4 июня 1940 года спущена на воду. Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе Учебной Бригады ПЛ КБФ в Кронштадте. 10 сентября 1941 года Щ-408 без проведения испытаний вступила в строй и 22 сентября вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 26 сентября 1941 года при переходе из Кронштадта в Ленинград подводная лодка столкнулась в Морском канале с сетевым заградителем «Онега». В результате аварии на подводной лодке был пробит прочный корпус, погнута тумба перископов. Щ-408 вернулась и стала на ремонт.

22 июня 1942 года у стенки завода №-194 подводная лодка была повреждена в результате попадания двух снарядов. Через образовавшиеся пробоины внутрь подводной лодки поступила вода. Пятый отсек был затоплен. Второй снаряд нанес повреждения в надстройке. Подводная лодка снова стала на ремонт. 16 октября Щ-408 перешла в Кронштадт. 25 октября у борта подводной лодки взорвался 210-мм снаряд. Щ-408 вновь получила две осколочные пробоины в прочном корпусе.

В свой первый Боевой поход подводная лодка вышла 7 мая 1943 года. При форсировании Нарген – Поркалаудского заграждения Щ-408 19 мая была обнаружена, обстреляна и повреждена немецким самолетом, 22 мая по масляному следу обнаружена в районе острова Вайндло силами ПЛО противника и подверглась преследованию пяти противолодочных катеров. Утром 22 мая с подводной лодки поступило донесение с просьбой о помощи. Вылетевшие с Лавенсари на помощь Щ-408 восемь истребителей И-16



и И-153, вернулись на аэродром. Спустя восемь часов на помощь подводной лодке командование ВВС КБФ выслало десять самолетов Ла-5, но, потеряв два самолета, не добились успеха. Щ-408 вынуждена была всплыть и принять артиллерийский бой с кораблями противника. По данным финской стороны утром 22 мая подводную лодку обнаружили сторожевые катера и минный заградитель «Riilaxti». После трехчасового преследования на поверхности воды были обнаружены куски дерева и масляные пятна. Атаки противолодочных сил продолжались. К утру 23 мая группа финских кораблей была усилена авиацией. 24 мая после неоднократных бомбежек на поверхности воды появилось большое количество масла и пузырей. 25 мая подводная лодка посчиталась уничтоженной. Вместе со Щ-408 погибло 40 подводников.

Подводная лодка Щ-408 совершила один Боевой поход.

#### **ТТД подводной лодки Щ-408:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн.  
Главные размерения: длина – 58.8 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4x533-мм НТА, 2x533-мм КТА. Боекомплект: 10 торпед, 2x45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; ПВО – 2 пулемета. Автономность: 20 суток. Экипаж: 37 человек.





Подводная лодка Щ-408 в блокадном Ленинграде



Подводная лодка Щ-408  
после аварии 26 сентября 1941 года



Штурман подводной лодки Щ-408  
старший лейтенант И.М. Орлов  
(слева)



Подводная лодка Щ-408 с пробоинами от авиационного снаряда  
25 октября 1942 года



Подвиг экипажа подводной лодки Щ-408. Художник И. Родионов



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Щ-411

Подводная лодка тип «Щ» Х-бис серии заложена 29 июня 1939 года на заводе №-194 в Ленинграде под стапельным номером 546. 31 мая 1941 года спущена на воду. 25 июня 1941 года постройка подводной лодки была прекращена, подводная лодка законсервирована.

24 апреля 1942 года подводная лодка была потоплена артиллерийским огнем противника в Неве, но вскоре поднята Аварийно-Спасательной Службой КБФ. 20 сентября 1945 года подводная лодка Щ-411 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 9 июня 1949 года подводная лодка получила обозначение С-411.

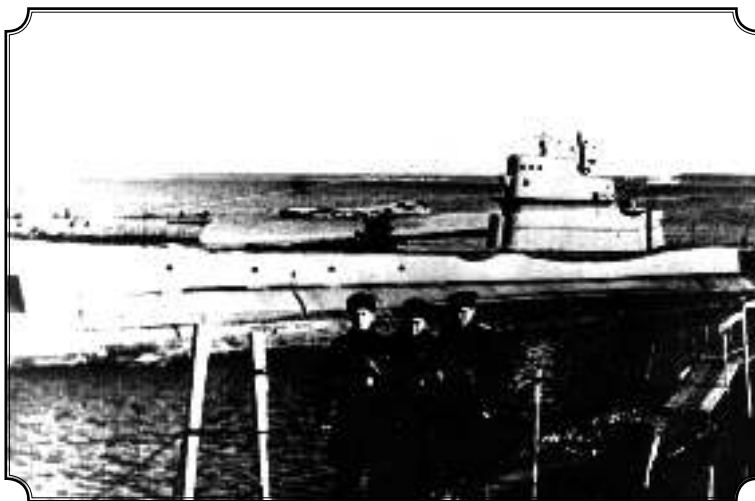
29 марта 1957 года подводная лодка выведена из Боевого состава, разоружена и переформирована в плавучую зарядовую станцию ЗАС-11.

3 июля 1960 года подводная лодка исключена из списков ВМФ СССР и вскоре сдано на разборку.

### **ТТД подводной лодки Щ-411:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 590/705 тонн.  
Размерения: длина – 58.8 метра, ширина – 6.2 метра, осадка – 4 метра. Скорость: надводная/подводная – 13.6/7.9 узлов. Рабочая глубина погружения: 75 метров. Предельная глубина погружения: 90 метров. Вооружение: 4х533-мм НТА, 2х533-мм КТА. Боекомплект: 10 торпед. 2х45-мм орудия 21-К, 1000 выстрелов; ПВО – 2 пулемета. Автономность: 20 суток. Экипаж: 37 человек.





**Плавучая зарядовая станция ЗАС-11  
незадолго перед сдачей на слом. 1960 год**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-1

Подводная лодка тип «С» IX серии заложена 25 декабря 1934 на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под заводским номером 266 и литерным обозначением Н-1. 8 августа 1935 года подводная лодка спущена на воду и 23 сентября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 20 октября 1937 подводная лодка получила литерное обозначение С-1. Советско-финскую войну подводная лодка встретила в составе 13-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота и базировалась на Таллинн. Во время Советско-финской войны подводная лодка С-1 совершила два Боевых похода, потопила один транспорт, возможно, сбила 1 самолет.



22 июня 1941 года С-1 встретил в Либаве на заводе Тосмаре в составе 1-го дивизиона подводных лодок КБФ. Вечером 23 июня 1941 года, когда германские войска были на подступах к городу, экипаж взорвал С-1 и перешел на подводную лодку С-3, на которой и ушел из Либавы. После занятия Либавы подводная лодка поднята немецкими водолазами, и так как прочный корпус С-1 не получил значительных повреждений, подводная лодка была отбуксирована в Киль, где использовалась как опытовое судно Кригсмарине. 7 августа 1943 года в результате ряда испытаний, в ходе которых изучалось воздействие глубинных бомб, корпус подводной лодки затонул.

### ТТД подводной лодки С-1:

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размеры: длина 77,7 метра, ширина



6,4 метра, осадка 4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), 1100-мм, 145-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**Подводная лодка С-1 поднята германскими водолазами.  
Либава. 1941 год, июль**





**Подводная лодка С-1 на ходовых испытаниях.  
1936 год**



**Подводная лодка С-1.  
1938–1940 года**



**Подводная лодка С-1.  
1940 год**



**Командир подводной лодки С-1  
капитан-лейтенант  
А.В. Трипольский**



**Артиллерийский расчет  
подводной лодки С-1**



**Экипаж подводной лодки С-1 после награждения.  
1940 год, февраль**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-2



Подводная лодка тип «С» IX серии заложена 31 декабря 1934 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под заводским номером 267 и литерным обозначением Н-2 (Н-немецкая – строилась по немецкому

проекту, дизеля на ней стояли немецкие, другое оборудование на ней было также немецким). 21 декабря 1935 года подводная лодка спущена на воду и 11 сентября 1936 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. 20 октября 1937 года подводная лодка получила обозначение С-2.

К началу Советско-финской войны подводная лодка входила в состав 13-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ. 28 ноября 1939 года С-2 вышла на позицию у северной оконечности острова Готланд, но ничего, кроме германских транспортов, обнаружить не удалось, и 6 декабря подводная лодка вернулась в Либаву, где встала на ремонт, который затянулся до 24 декабря.

1 января 1940 года С-2 вышла в Боевой поход и вечером 2 января 1940 года достигла Аландских островов и получила разрешение на форсирование Южного Кваркена. 3 января 1940 года в 04.20. была получена последняя квитанция с С-2. Больше подводная лодка на связь не выходила, о ее судьбе и судьбе 50 членов ее экипажа до последнего времени достоверно ничего не было известно. Вероятно, подводная лодка погибла 3 января 1940 года на минах, выставленных в 9–14 декабря 1939 года финским минным заградителем «Louhi» в проливе Южный Кваркен у острова Маркет. Раннее также считалось вероятным, что С-2 стала жертвой льдов или мины, когда уже возвращалась в базу. 14 января плавбаза «Смольный», а 21 января лидер «Минск» якобы принимали сигналы с С-2, но связь наладить так и не смогли. Подводная лодка С-2 стала единственным кораблем



Рабоче – Крестьянского Красного Флота, погибшим в Советско-финской войне, совершив два Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки С-2:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: длина-77,7 метра, ширина-6,4 метра, осадка-4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), 1100-мм, 145-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



*Р.С. Летом 1999 года остов подводной лодки был обнаружен у Аландских островов, но только в марте 2007 года в соответствии с Законом РФ №-4292–1 от 1993 года в адреса МИД и Минобороны РФ Президентом Российской Федерации были даны необходимые указания, в результате которых финские ВМС создали рабочую группу, которая извлекла из военных архивов времён Советско-финской войны документы.*

*Все они свидетельствовали, что подводная лодка С-2 подорвалась и погибла на mine 3 января 1940 года. Летом 2007 года несколько южнее от предполагаемого места обнаружения подводной лодки группа шведских драйверов во главе с Б. Розенлёфом обнаружила на глубине 150 метров советскую подводную лодку Щ-305, тараненную 5 ноября 1942 года финской подводной лодкой «Vetexinen». На состоявшихся осенью 2007 года похоронах погибших подводников Щ-305 Б. Розенлёф сообщил, что ему известно примерное место, где лежит С-2. Выяснилось, что*





ещё 10 лет назад смотритель маяка Меркет Й. Экерман, вероятно, наблюдавший уничтожение С-2, показал своему внуку Ингвальду направление со словами: «Там лежит русский». Поиск С-2 группа Б. Розенлёфа начала ещё в апреле 1999 года. Искали там, где по данным финских архивов 3 января 1940 был взрыв мины. С 2005 года поиск стали вести в новом направлении, указанном Й. Экерманом. В итоге останки подводной лодки были обнаружены 5 августа 2008 года, а первое погружение состоялось в феврале 2009 года. Обозначения С-2 на рубке драйверы не нашли и от публикации открытия пока воздержались. «Поиски заняли так много времени, так как была противоречивая информация о месте происшествия, и финские военные круги отказывали нам в разрешении использовать последнюю технологию подводного сканирования в районе Маркетовых островов. Если бы нам это было позволено, то поиски С-2, вероятно, завершились в течение месяца», – сказал Б. Розенлёф. Между тем рабочая группа финских ВМС, не найдя подводную лодку в месте взрыва мины и, очевидно, не зная о поисках шведских драйверов, через Начальника Протокола Оборонительных Сил Финляндии 18 июня 2008 года сообщила в наше посольство, что С-2 затонула в «...шведских территориальных водах, и, к сожалению, Финляндия не может выступить инициатором начала какой-либо поисковой операции, а все вопросы по получению информации о причинах и координатах гибели С-2 необходимо решать со шведскими властями». Для шведских поисковиков это был карт-бланш на опубликование своего открытия, но не хватало только подтверждения идентификации С-2 и официального разрешения финских властей. В апреле 2009 года при очередном погружении П. Пальм сумел разглядеть на винте подводной лодки номер 267 – это был заводской номер С-2.

Вот так открытие и состоялось. Координаты его сейчас известны с точностью до метра. По пеленгу с маяка Меркета они отличаются более чем на 30 градусов от пеленга на взрыв мины, и это ещё одно доказательство, что 3 января 1940 года при взрыве мины подводная лодка С-2 не погибла, хотя и получила тяжелейшие повреждения. С ки-



нокамер шведских драйверов предстают фатальные разрушения, которые никак не могли быть нанесены одной миной (вероятно, русской времён 1908–1912 гг.).

*Подводная лодка расчленена на три части:*

– носовую, длиной около 20 метров (торпедный отсек), и наиболее разрушенную;

– центральную, длиной также около 20 метров (2, 3, 4 и 5-й отсеки);

– кормовую, длиной около 35 метров (6-й и 7-й отсеки).

*При этом каждая из частей отодвинута от соседней на 8–10 метров. На корпусе подводной лодки остались следы посетителей, пожелавших остаться неизвестными: аккуратно вскрыт верхний рубочный люк, в прочном корпусе зияет вырезанное прямоугольное отверстие, в которое свободно вливает аквалангист. Перископ сильно изогнут к корме (это могло произойти от воздействия ледового панциря при всплытии или под воздействием тарана, но никак не от взрыва мины). Около центральной части лежат стреляные гильзы 100-мм и 45-мм снарядов, свидетельствующие, что в последнем бою подводная лодка вела артиллерийский огонь.*

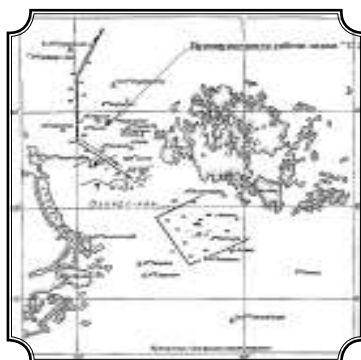
На ограждении выдвижных устройств (перископов) подводной лодки С-2 1 ноября 2010 года была установлена памятная плита. 16 марта 2013 года подводная лодка С-2 объявлена воинским захоронением.



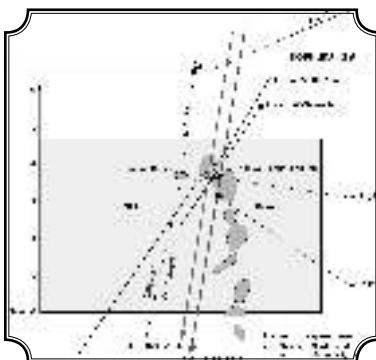


**Подводная лодка С-2.  
Снимок с финского судна**





**Место гибели  
подводной лодки С-2**



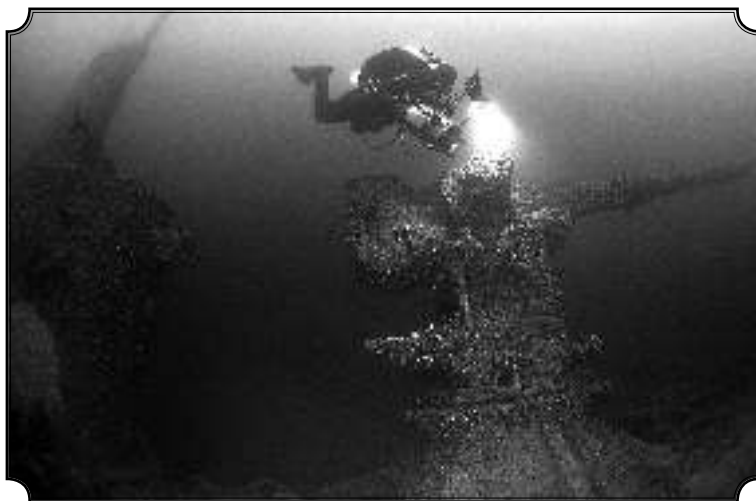
**Схема форсирования  
пролива Южный Кваркен**



**Среди курсантов Учебного отряда Подводного Плавания  
будущие подводники С-2**



**Фрагменты корпуса подводной лодки С-2 на грунте**



**Фрагменты корпуса подводной лодки С-2 на грунте**



**Подводная лодка С-2 на грунте**



**Памятная плита на ограждении выдвижных устройств  
подводной лодки С-2**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-3

Подводная лодка тип «С» IX серии заложена 25 апреля 1935 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под строительным номером 268 и литерным обозначением Н-3 (Н-немецкая – подводная лодка строилась по немецкому проек-



ту). 30 апреля 1936 года подводная лодка была спущена на воду. 20 октября 1937 года подводная лодка получила обозначение С-3, и 13 июля 1938 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Советско-финскую войну С-3 встретила в составе 13-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ. Подводная лодка С-3 в ходе Советско-финской войны совершила два Боевых похода.

22 июня 1941 года подводная лодка находилась в капитальном ремонте на заводе «Тосмаре» в Либаве. 23 июня немцы были уже на подступах к городу. Подводная лодка могла идти самостоятельно, но только в надводном положении, командир, в нарушение приказа, отказавшись взорвать корабль и, взяв на борт часть членов экипажа подводной лодки С-1, а также рабочих с завода «Тосмаре» (всего на борту подводной лодки было около 100 человек), покинул Либаву. В 02.32. 24 июня в районе маяка Ужава С-3 была обнаружена и атакована германскими торпедными катерами S60 и S35 из состава германской 3-й катерной флотилии, которые открыли артиллерийский огонь по подводной лодке. Ответным огнем с С-3 катера получили незначительные повреждения. С-3 продолжала уходить на север, и тогда катера атаковали ее ручными гранатами, а затем в 3.39. S60 сбросил прямо по курсу С-3 глубинную бомбу в непосредственной близости от нее. Подводная лодка затонула. Из воды немцы подобрали не менее 9 человек; тело командира С-3 прибило к острову Саарема, где было



похоронено. По неподтвержденным данным немцы в июне-июле вели на лодке спасательные работы в поисках документов.

Подводная лодка С-3 в ходе Советско-финской войны совершила два Боевых похода.

### **ТТД подводной лодки С-3:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: длина 77,7 метра, ширина 6,4 метра, осадка 4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), 1100-мм, 145-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





**Подводная лодка С-3**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-4



Подводная лодка тип «С» IX бис серии заложена 3 января 1936 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 277 как Н-4 (Н-немецкая – подводная лодка строилась по немецкому проекту). 17 сентября 1936 подводная лодка спущена на воду, 20 октября 1937 получила обозначение С-4. 27 ноября 1939 года С-4 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

Советско-финскую войну С-4 встретила в составе 16-го Дивизиона подводных лодок КБФ. Подводная лодка С-4 в Советско-финскую войну совершила два Боевых похода. 22 июня 1941 года С-4 находилась в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ, в Великую Отечественную войну совершила шесть Боевых походов.

В свой последний Боевой поход С-4 вышла 24 ноября 1944 года. В базу она не вернулась. По поводу гибели подводной лодки существуют две версии:

– С-4 стала жертвой таранного удара и глубинных бомб германского миноносца ТЗ в ночь на 4 января 1945 года (по другим данным столкновение с миноносцем произошло случайно в штормовую погоду, при этом носовая часть ТЗ была повреждена);

– по другой 6 января западнее Брюстерорта подводную лодку таранил и потопил миноносец ТЗЗ из состава 2-й боевой группы кораблей, прикрывающих приморский фланг обороны Вермахта. Вместе с С-4 погибло 48 подводников.

Подводная лодка С-4 в Советско-финскую войну совершила два Боевых похода, в Великую Отечественную войну – 6 Боевых походов.





### **ТТД подводной лодки С-4:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: длина-77,7 метра, ширина-6,4 метра, осадка-4,35 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 2000 л.с., 2 электромотора по 550 л.с. Вооружение: 4 носовых + 2 кормовых 533-мм торпедных аппарата (12 торпед), 1100-мм, 145-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**P.S.** На лето 2013 года были запланированы поиски подводной лодки С-4. Их должны были проводить сотрудники калининградского музея Мирового океана. По словам руководителя направления подводной археологии музея Д. Мамонтова, ранее сотрудники МЧС проводили исследование подводного дна в районе Балтийска при помощи гидролокатора и получили снимки, на которых есть объект, напоминающий подводную лодку. По состоянию на январь 2015 года сведений о поисках нет.



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-5



Подводная лодка тип «С» IX бис серии заложена 28 декабря 1935 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 278 и литерным обозначением Н-5 (Н-немецкая – подводная лодка строилась по немецкому проекту). 16 мая 1936 года подводная лодка спущена на воду. 20 октября 1937 года получила обозначение С-5. Накануне начала Советско-финской войны, 27 ноября 1939 года С-5 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота в составе 16-й дивизиона ПЛ КБФ в Либаве. В течение января 1940 года подводная лодка несла дозор у Либавы. 30 января 1940 года С-5 вышла в свой второй Боевой поход в устье Финского залива, но была затерта льдами, из которых освободилась лишь с помощью канонерской лодки «Красное Знамя». В Либаву С-5 вернулась 6 февраля 1940 года с тяжелыми повреждениями, нанесенными льдом. На подводной лодке была деформирована верхняя палуба и продавлен легкий корпус, повреждены балластные цистерны, погнуты шпангоуты легкого корпуса, форштевень и оба гребных винта, заклинило якорь, выведены из строя волнорезы.

Начало Великой Отечественной войны С-5 встретила в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады ПЛ КБФ в Усть-Двинске. 24 июня 1941 года подводная лодка вышла в район между островом Борнхольм и Карлскроной. Крейсерство закончилось безрезультатно, сама подводная лодка чуть было не стала жертвой атаки самолета противника, атаковавшего С-5 утром 8 июля. Две сброшенные бомбы разорвались в воде после срочного погружения подводной лодки. Получили повреждения прочный корпус, гирокомпас и один из главных электродвигателей. В этот же день подводная лодка получила приказ на возвращение. 10 июля



подводная лодка благополучно прибыла в бухту Кихелькюна. 14 июля С-5 перешла в Кронштадт, где встала в ДОК. По окончании ремонтных работ подводная лодка прибыла в Таллинн, откуда 6 августа вышла на позицию в район Данцигской бухты, где произвела торпедную атаку одиночно идущего транспорта. Торпеда прошла мимо цели. 24 августа С-5 прибыла в Таллинн. Подробной информации о последнем Боевом походе С-5 нет, так как по возвращении командир не успел сдать отчет в штаб бригады до гибели подводной лодки.

Подводная лодка шла в кильватере крейсера «Киров». 28 августа 1941 года в 20.11. подсеченная тралом мина ударилась о корпус подводной лодки, и она сразу затонула. Подоспевшими катерами было спасено не менее 14 человек. Вместе с С-5 погибло 33 подводника.

В Советско-финскую войну подводная лодка С-5 совершила два Боевых похода, в Великую Отечественную войну – два Боевых похода.

#### **ТТД подводной лодки С-5:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1090 тонн. Главные размерения: длина наибольшая (по КВЛ) – 77.7 метра, ширина – 6.4 метра, осадка средняя (по КВЛ) – 4 метра. Силовая установка: два дизеля 1Дх2000 л.с., два электродвигателя ПГ 72/35 по 550 л.с. АБ: 2 группы по 124 элемента тиа С. Скорость хода: надводная/подводная – 19.5/8/7 узлов. Рабочая глубина погружения: 80 метров. Предельная глубина погружения: 100 метров. Вооружение: артиллерия – 1х100/51 Б-24ПЛ, торпедное – 6х533 мм ТА (4 в носу и 2 в корме), 12 торпед, ПВО – 1х45/46 полуавтомат 21-К. Автономность плавания: 30 суток. Экипаж: 42 человека.



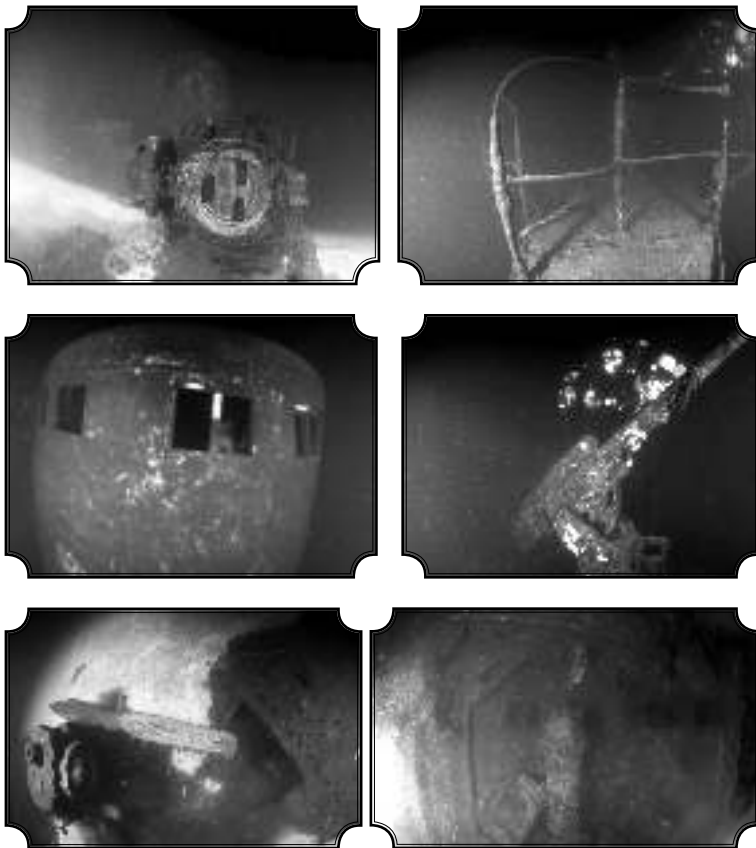
**P.S.** С-5 была найдена в ходе проведения совместной российско-финской экспедиции «Поклон кораблям Вели-



кой Победы». В мае 2012 года корпус подводной лодки был обследован на дне финскими драйверами. Подводная лодка лежит на грунте на глубине 82 метра в 3,5 милях к югу от места, где покоится подводная лодка П-1. Корпус С-5 переломлен на две части и лежит в положении «V» без крена, корма и нос задраны вверх. Первый фрагмент небольшой и составляет сильно разрушенную носовую оконечность и часть первого отсека, лежит в 10–15 метрах от остального корпуса. Между ними на дне находится сброшенное со своего места 100-мм орудие. Основная часть от кормы до рубки без видимых повреждений; остальное скрыто под илом.



**Фрагменты подводной лодки С-5 на грунте**



**Фрагменты подводной лодки С-5 на грунте**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-6



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 28 декабря 1935 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 279 и литерным обозначением Н-6. 20 октября 1937 года подводная лодка получила обозначение С-6. 31 марта 1938 года С-6 спущена на воду и 27 ноября 1939 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. В составе 16-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ в Либаве подводная лодка приняла участие в Советско-финской войне. В январе 1940 года С-6 несла дозор у Либавы.

22 июня 1941 года подводная лодка входила в состав 1-го дивизиона 1-й Бригады ПЛ КБФ в Усть-Двинске. 23 июня 1941 года подводная лодка вышла в район Поморанской бухты, где кроме тральщиков противника, осуществляющих траление прибрежного фарватера, ничего обнаружить не удалось, С-6 начала возвращение в базу. Днем 9 июля подводная лодка прибыла в бухту Кихелькона (северо-западное побережье острова Саарема), где встала для ожидания эскорта для перехода в Таллинн. Командир, считая себя в безопасности, разрешил купание личного состава. В 13.25 подводную лодку внезапно атаковал бомбардировщик Ju88. Две 250-кг бомбы разорвались в 100 метрах от подводной лодки. Самолет сделал еще три захода, обстреливая подводную лодку из пулеметов. В результате авиационного налета С-6 получила незначительные повреждения, но среди личного состава погибли три и ранены семь человек, в том числе командир (тяжело) и военком (легко). Несмотря на ранение, командир продолжал управлять подводной лодкой, перемещаясь по подводной лодке на руках у личного состава. На переходе в Триги подводная лодка вновь подверглась авиационному налету.



Уклонившись от атаки погружением, С-6 отстала от сопровождавшего ее эскорта и вскоре была атакована своими сторожевыми катерами. В ночь на 11 июля подводная лодка была обстреляна нашей береговой батареей с мыса Пангенук. Днем 11 июля подводная лодка была встречена катерами и сопровождена в бухту Триги, куда прибыла в ночь на 12 июля. Вскоре С-6 перешла в Таллинн, а затем убыла в Кронштадт.

В ночь на 6 августа 1941 года подводная лодка вышла из Таллинна в свой последний поход в район между островом Борнхольм и Карлскроной. В базу она не вернулась и на связь не выходила. Считалось, что С-6 погибла на mine в устье Финского залива, либо в результате атаки немецкого самолета в бухте Тагалахт (западное побережье острова Саарема) 30 августа 1941 года. Кроме того, среди возможных причин гибели подводной лодки называлась ошибка личного состава.

В Советско-финскую войну подводная лодка С-6 совершила один Боевой поход, в Великую Отечественную войну – два Боевых похода.

#### **ТТД подводной лодки С-6:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533 мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





**P.S.** Швеция официально передала Главнокомандующему ВМФ России письмо с сообщением о нахождении погибшей подводной лодки. В письме идет речь о погибшей в годы Второй мировой войны советской подводной лодке С-6, которая покоится в международных водах недалеко от острова Эланд. Об этом сообщил помощник по международным делам Командующего ВМС Швеции контр-адмирала Я. Тьернквиста капитан 1 ранга К. Аллерман. Со ссылкой на опубликованную на страницах Центрального Военно-Морского Портала информацию об обнаружении в августе 2012 года шведскими гражданскими водолазами в Балтийском море погибшей подводной лодки командующий ВМС Швеции в письме подтверждает ранее указанное местоположение затонувшего корабля времен Второй мировой войны – к юго – востоку от южного берега шведского острова Эланд. По данным ВМС Швеции подводная лодка находится в международных водах в шведской экономической зоне. Глубина местоположения – 46 метров, грунт – песчаный и гладкий. Кормовая часть подводной лодки лежит на грунте курсом 70 градусов. Корпус подводной лодки расколот на две части. Носовая часть длиной 20 метров лежит к северу от кормовой части. Кормовая часть длиной около 40 метров начинается перед носовой артиллерийской установкой. Рядом с другими обломками на грунте обнаружен торпедообразный объект.

*«Предположительно, подводная лодка является взрывоопасной, – сообщает Командующий ВМС Швеции. – Анализ наблюдаемых повреждений и их местоположение позволяют сделать вывод, что подводная лодка погибла на 3-й линии немецкого минного заграждения Wartburg».* По словам Я. Тьернквиста, осенью 2012 года спасательное судно подводных лодок ВМС Швеции «Velos» провело поисковые работы в предполагаемом месте гибели подводной лодки и обнаружило ее. Спасательное судно «Velos» подтвердило информацию о погибшей в этом районе советской подводной лодке тип «С». ВМС Швеции сведениями о судьбе экипажа не располагает.

*«Предположительно, найденной советской подводной лодкой является С-6, пропавшая без вести в сентябре*





*1941 года», – указано в письме. «За последние 10–15 лет в районах Балтийского моря, где во время Второй мировой войны велись боевые действия, обнаружены погибшие советские подводные лодки С-2, С-7, С-8 и Щ-305, – пишет контр-адмирал Я. Тьернквист. – Российская сторона каждый раз обращала особое внимание на эти находки, чтобы уточнить координаты местоположения подводных лодок для проведения мемориальных церемоний по погибшим экипажам в присутствии родственников и официальных представителей Вооруженных сил России».*

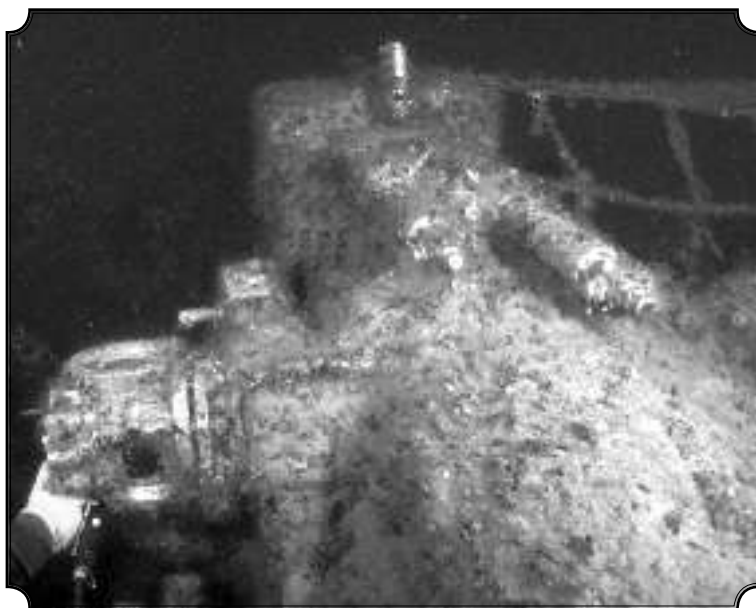




Место гибели подводной лодки С-6



Корма, правый винт затонувшей подводной лодки С-6



**Фрагменты подводной лодки С-6 на грунте**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-7



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 14 декабря 1936 года на заводе №112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижегород) под стальной номером 236 и литерным обозначением Н-7. 5 апреля 1937 года подводная лодка спущена на воду. 20 октября 1937 года получила литерное обозначение С-7. 30 июня 1940 года подводная лодка вступила в строй и 23 июля 1940 года вошла в состав 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок Краснознаменного Балтийского флота. 19 июня 1941 года С-7 вышла в море для несения дозора в западной части Ирбенского пролива. 22 июня командир подводной лодки получил сигнал о переводе флота на оперативную готовность №1, а в 15.45 поступил приказ *«о несении дозора по военному времени»*. О начале войны на подводной лодке узнали только в 19.59. Подводная лодка С-7 за время боевых действий совершила пять Боевых походов.

В свой последний Боевой поход подводная лодка вышла 17 октября 1942 года. 21 октября С-7 форсировала противолодочные заграждения, и вечером того же дня дала краткую радиограмму о выходе в Балтийское море. Службы радиоперехвата Kriegsmarine навела на С-7 финские подводные лодки. Ночью в 5 милях западнее маяка Содегарм в Аландском море С-7 была атакована финской подводной лодкой «Vesihisi». В 20.41 финская подводная лодка выпустила торпеду. Командир «Vesihisi» посчитал, что промахнулся и приказал открыть артиллерийский огонь, но спустя три минуты торпеда попала в район VII отсека С-7, и подводная лодка мгновенно затонула. Погибло 42 подводника. Четверых подводников, в том числе и командира, финны спасли.



### **ТТД подводной лодки С-7:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**P.S.** В 1998 году С-7 была найдена группой шведских аквалангистов-любителей в территориальных водах Швеции в районе маяка Седерарм вблизи пролива Южный Кваркен в Балтийском море на глубине 30–40 метров.





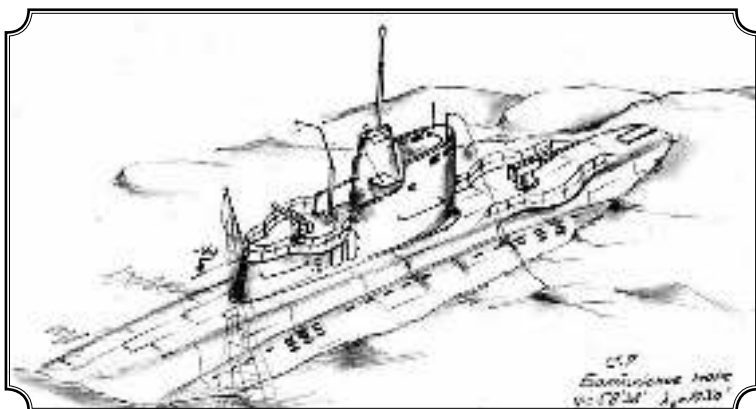
**Подводная лодка С-7**



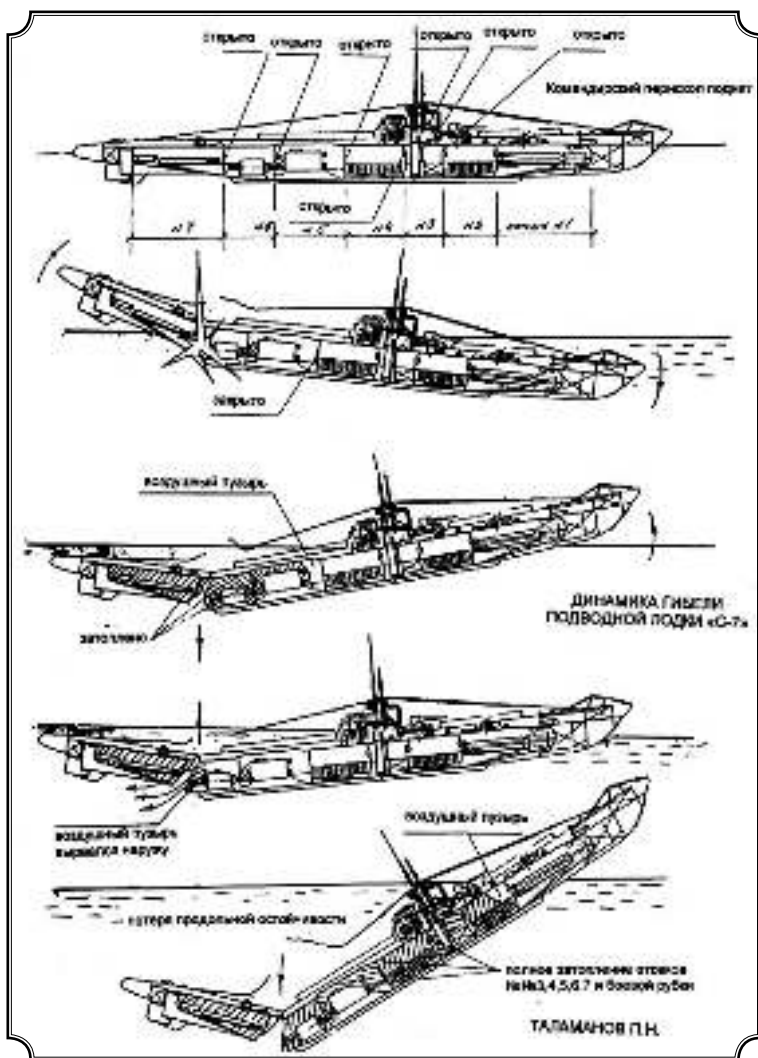
**Подводная лодка С-7 в гавани Кронштадта**



Подводники С-7 после награждения. Ленинград.  
26–27 августа 1942 года

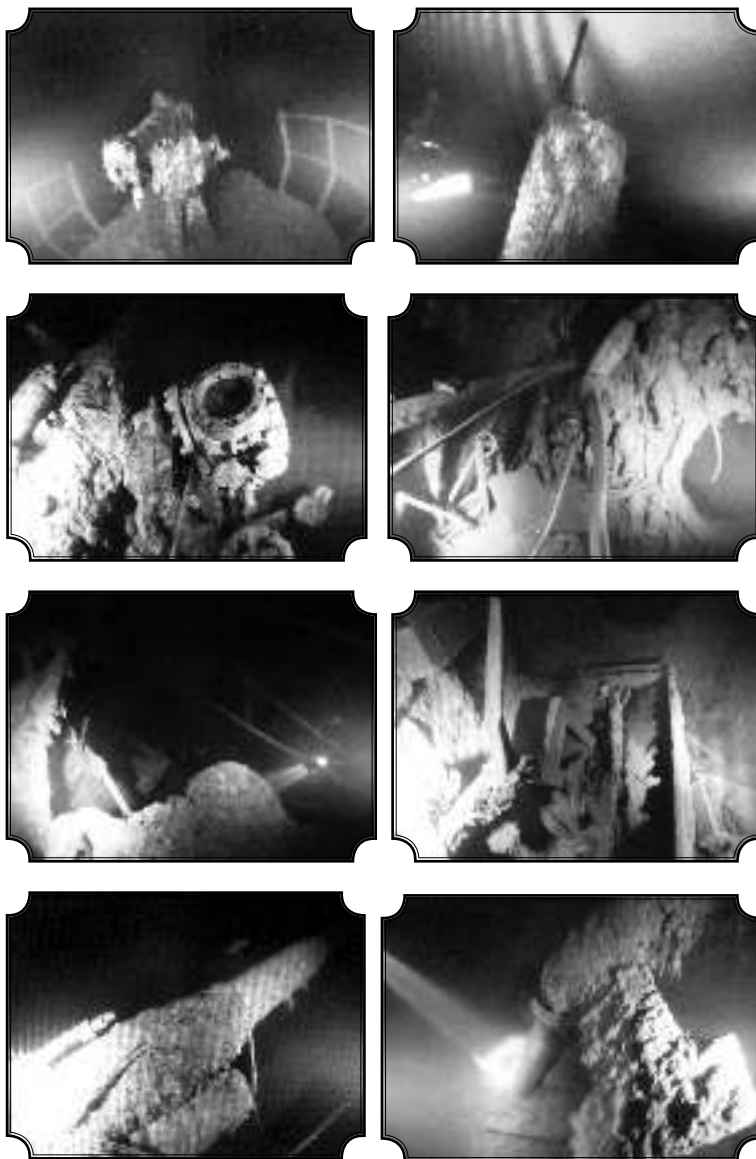


Положение подводной лодки С-7 на грунте



Динамика гибели подводной лодки С-7





**Фрагменты подводной лодки С-7 на грунте**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-8



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 14 декабря 1936 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 237 и литерным обозначением Н-8. 5 апреля 1937 года подводная лодка спущена на воду. 20 октября 1937 года она получила обозначение С-8. 30 июня 1940 года подводная лодка вступила в строй и 23 июля 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 1-го дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ, за время боевых действий совершила два Боевых похода.

10 октября 1941 года подводная лодка вышла из Кронштадта в юго-западную часть Балтийского моря и вероятно погибла на минном заграждении «Wartbyrg», которое было выставлено еще в июле 1941 года. На С-8 погибло 45 подводников.

### ТТД подводной лодки С-8:

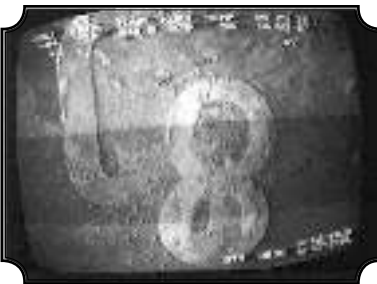
Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





**P.S.** Летом 1999 года на дне в 10 милях юго-восточнее маяка Несбю (южная оконечность шведского острова Эланд) подводная лодка С-8 была обнаружена тремя шведскими аквалангистами. Корабль удалось идентифицировать по массивным латунным обозначениям тактического номера на ограждении рубки. С-8 погибла в надводном положении (об этом говорят открытые рубочные люки) от взрыва в носовой части ниже ватерлинии. В том же году в ходе визита Командующего дважды Краснознамённым Балтийским флотом в Стокгольм ему была передана каска с подводными съёмками, сделанными на месте гибели подводной лодки С-8 шведским аквалангистом.





**Фрагменты подводной лодки С-8 на грунте**



Подводная лодка С-8 на грунте



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-9



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 26 июня 1936 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород), под стапельным номером 241 и литерным обозначением Н-9. 20 октября 1937 года подводная лодка получила обозначение С-9. 20 апреля 1938 года подводная лодка спущена на воду, 30 октября 1940 года вступила в строй и 19 декабря 1940 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.

22 июня 1941 года С-9 встретила в составе 1-го дивизиона 1-ой Бригады ПЛ КБФ в Либаве, совершив за время боевых действий совершила пять Боевых походов, повредила 2 судна.

В свой последний Боевой поход для разведки Нарген-Порккалаудского рубежа С-9 вышла 30 июля 1943 года. 7–9 августа подводная лодка обследовала противолодочные сети и сообщила об обстановке. Пытаясь прорваться, С-9 выпустила в сторону сетей торпеду, но была замечена силами ПЛО и атакована. В ночь на 12 августа подводная лодка сообщила о своем возвращении и запросила время и место встречи с эскортом. Больше С-9 на связь не выходила. 4 сентября к западному берегу острова Сескар прибило труп старшего рулевого подводной лодки с надетым прибором ИСА-М.

Вероятно, подводная лодка С-9 погибла на минном заграждении «Nashorn» в районе банки Негрунд-Намси 14–15 августа или в результате атаки финского эскортного корабля «Visko» северо-восточнее острова Кери 15 августа. Вместе с подводной лодкой погибло 46 моряков.



### ТТД подводной лодки С-9:

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533 мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**P.S.** В начале мая 2013 года С-9 была найдена на дне у острова Большой Тютерс в ходе проведения 9-й поисковой экспедиции «Поклон кораблям Великой Победы». Подводная лодка погибла на одной из неконтактных донных мин заграждения «Zeeïgel», подорвавшись на ней кормовой частью. Из отчета экспедиции по состоянию остова погибшего корабля: *«Лодка лежит в 9 милях юго-восточнее острова Большой Тютерс, на глубине около 45 метров, грунт – глина. Нос на север. Кренов нет, легкий дифферент на корму, так, что форштевень почти полностью над грунтом, а корма ушла в грунт по ватерлинию; винторулевая группа невидима. Носовые горизонтальные рули подняты «на всплытие». Имеющиеся повреждения: выломан (накренен) носовой меч гидроакустики. Легкий корпус мостика («немецкого стиля» с раздвижными створками) разрушен рыбацким тралом (который и сейчас закрывает всю рубку подводной лодки). Приборы, которые были на мостике, также смяты и сорваны сетями и лежат среди обломков ограждения мостика. Среди обломков была обнаружена латунная литера «С». Позади рубки видны повреждения, полученные от подрыва на mine. Разрушения в виде разломов поперек корпуса лодки: первый в 5 метрах от кормового среза рубки, второй в 20 и третий в 25 метрах. Через трещины видно, что разломы идут как по*



легкому, так и по прочному корпусу подводной лодки. Корпус подводной лодки имеет очень сильную деформацию, листы железа погнуты и задраны вверх. Можно предположить, что эпицентр взрыва был в районе 20–25 метров от рубки в сторону кормы. Детали: вдоль корпуса подводной лодки идет три деревянных пояса обрусовки на уровне палубы, еще и трубчатый металлический поручень, обмотанный резиновым

жгутом. Все леера, поручни и антенные стойки подводной лодки обмотаны резиновыми жгутами. Вдоль палубы подводной лодки также тянется двойная кабель в медной оплетке, толщиной примерно 20 мм. Вероятно, это электрообмотка активного противоминного устройства.

Аварийный буй на носовой палубе снят, отверстие не заварено. Оба орудия стоят «по походному», с заглушками на стволах. Оба перископа полностью опущены в тумбу. Зенитный перископ повернут на левый борт, командирский на корму. Рубочные и носовой люки закрыты и задраны.

Открыта труба торпедного аппарата 1 (правый нижний носовой аппарат), труба аппарата пуста (с помощью фонаря удалось осветить пространство на метр-полтора вглубь трубы). Выход экипажа осуществлялся, видимо, через этот аппарат».

В память погибших на корпусе подводной лодки С-9 дайверы установили мемориальную доску со списком всех членов экипажа. Подводная лодка С-9 была объявлена воинским захоронением, а место ее гибели будет нанесено на все морские карты. Теперь в этой точке будет запрещено проведение подводных работ, а корабли и суда ВМФ России, проходя в этом районе, должны приспускать флаги и отдавать воинские почести погибшим защитникам Родины.







**Подводная лодка С-9. Подготовка к Боевому походу**



**Подводная лодка С-9. Либава – Кронштадт.  
1941–1942 гг.**



**Фрагменты подводной лодки С-9 на грунте**



**Фрагменты подводной лодки С-9 на грунте  
и установленная табличка с фамилиями погибших подводников**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-10



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 10 июня 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 242 и литерным обозначением Н-10. 20 октября 1937 подводная лодка получила обозначение С-10. 20 апреля 1938 года спущена на воду и 25 декабря 1940 года вступила в строй. 31 декабря 1940 года С-10 вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны подводная лодка встретила в составе 2-го дивизиона 1-й Бригады ПЛ КБФ в Усть-Двинске. 23 июня подводная лодка вышла в Боевой поход для действий в северной части Данцигской бухты. На переходе С-10 подверглась безрезультатной атаке германской подводной лодки U-140. 24 июня С-10 было приказано разведать подходы к Пиллау. В ночь на 28 июня с нее пришло сообщение, что подводная лодка имеет повреждения, не может погружаться и утром будет в Либаве. Поскольку город был уже занят германскими войсками, С-10 получила приказ следовать в Усть-Двинск. Спустя несколько часов, штаб бригады принял донесение: *«Терплю бедствие. Нуждаюсь в немедленной помощи»*, по характеру работы ключа соответствующее почерку радиста С-10. Больше сигналов с подводной лодки не поступало, и в базу она не вернулась. По немецким данным утром 27 июня севернее мыса Брюстерорт находившийся в дозоре сторожевой корабль V307 был атакован подводной лодкой. В ответ было сброшено четыре глубинных бомбы, а вскоре к месту боя подошли тральщики, сторожевики, охотники, появление которых, возможно, было принято командиром С-10 за погоню.

Вероятно, подводная лодка погибла на минах в районе Либавы или подорвалась на mine и была замечена па-



трульными кораблями противника. Пытаясь уйти от них на полной скорости в надводном положении, подводная лодка потеряла запас плавучести и затонула в районе между Либавой и Виндавой. Вместе с подводной лодкой погиб 41 подводник.

Подводная лодка С-10 совершила один Боевой поход.

#### **ТТД подводной лодки С-10:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-11



Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 25 октября 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под стапельным номером 245. 20 апреля 1938 года подводная лодка спущена на воду. 22 июня 1941 года С-11 находилась в составе учебной Бригады подводных лодок в Кронштадте, где проходила швартовые испытания. 27 июня 1941 года был подписан приемный акт и С-11 вступила в строй, войдя в состав Краснознаменного Балтийского флота с переходом в оперативное подчинение командира 1-й Бригады ПЛ КБФ. 13 июля подводная лодка вышла в район Мемеля. Боевой поход прошел безрезультатно.

2 августа, возвращаясь с позиции, в проливе Созла-Вяйн в районе маяка Тоффи С-11 подорвалась на донной mine заграждения «Koburg», выставленного германскими торпедными катерами 2-й флотилии. С-11 затонула на 11-метровой глубине. С поверхности воды сопровождавшие подводную лодку катера подобрали тело командира дивизии и тяжелораненых командира и механика, которые умерли, не приходя в сознание. Тела погибшего при взрыве подводной лодки командира дивизии и умершего на берегу механика были похоронены близ Триги, скончавшийся несколько позже командир подводной лодки предан земле на госпитальном кладбище в Курессааре. В шестом отсеке подводной лодки в живых остались три подводника, а в кормовом седьмом – четверо. Людям из шестого отсека в седьмой перебраться не удалось, и они погибли. Спустя шесть часов после подрыва подводной лодки, троим морякам из седьмого отсека удалось покинуть аварийную подводную лодку через кормовой торпедный ап-



парат. В августе 1941 года море вынесло на берег острова Даго (Хийумаа) тела еще семерых членов экипажа С-11. Три человека похоронены в районе артиллерийской батареи у местечка Тохври, четверо покоятся в братской могиле в районе деревни Ойнику. На подводной лодке погибло 45 подводников.

Подводная лодка С-11 совершила один Боевой поход.

#### **ТТД подводной лодки С-11:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Основные размерения: 77,7 х 6,4 х 4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Дальность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533 мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.



**P.S.** В 1955 году подводная лодка С-11 была поднята, тела остальной части членов экипажа подводной лодки похоронены в Риге. В 1957–1958 году корпус подводной лодки разделан на металл.



**Члены экипажа С-11, спасшиеся с затонувшей подводной лодки:  
краснофлотец В.В. Зиновьев, старший краснофлотец Н.А. Никишин,  
краснофлотец А.В. Мазнин. 1941 год**



**Братская могила подводников С-11 в Риге  
на территории Гарнизонного кладбища**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА С-12

Подводная лодка тип «С» IX-бис серии заложена 25 октября 1937 года на заводе №-112 (Красное Сормово) в Горьком (Нижний Новгород) под строительным номером 246. 20 апреля 1940 года подводная лодка спущена на воду, 24 июля 1941 года вступила в строй и 30 июля 1941 года вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота. Начало Великой Отечественной войны С-12 встретила в составе Учебной бригады подводных лодок в Кронштадте. 30 августа 1941 года С-12 была включена в состав 1-го дивизиона 1-й Бригады ПЛ КБФ.



Подводная лодка С-12 совершила два Боевых похода.

Зиму 1942–1943 года подводная лодка провела в Кронштадте. В ночь на 24 мая 1943 года С-12 перешла на Лавенсари для подготовки к прорыву на Балтику, но выход в море отставили, и подводная лодка вернулась в Кронштадт. В ночь на 29 июля С-12 вышла с Лавенсари в свой последний поход. Подводной лодке предстояло действовать в устье Финского залива и Аландском море. Связь с подводной лодкой поддерживалась до 1 августа, когда она доложила о зарядке у острова Кэри. Больше на связь С-12 не выходила. Вероятно, подводная лодка погибла на mine заграждения «Nashorn» севернее острова Найссар. Вместе с подводной лодкой С-12 погибло 42 подводника.

Подводная лодка С-12 совершила два Боевых похода.

### ТТД подводной лодки С-12:

Водоизмещение: надводное/подводное – 837/1084,5 тонн. Главные размерения: 77,7х6,4х4,35 метров. Скорость хода: надводная/подводная – 19,8/8,9 узлов. Даль-



ность плавания: над водой 8170 миль при 9,7 узлах, под водой 140 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: два дизеля по 2000 л.с., два электромотора по 550 л.с. Вооружение: четыре носовых и два кормовых 533мм торпедных аппарата (12 торпед), одно 100-мм, одно 45-мм орудия. Глубина погружения: до 100 метров. Экипаж: 46 человек.





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА Л-1 («ЛЕНИНЕЦ»)

Подводный минный заградитель II серии (головная подводная лодка II серии) заложена 6 сентября 1929 года на заводе №-189 (Балтийский завод) в Ленинграде под заводским номером 195. 28 февраля 1931 года подводная лодка спущена на воду. 22 октября 1933 года Л-1 вступила в строй и вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота.



Советско-финскую войну Л-1 встретила в составе 12-го Дивизиона 1-й Бригады подводных лодок КБФ. В момент объявления боевых действий подводная лодка вышла в указанный район в Аландском море. 1 декабря 1939 года Л-1 выставила на выходных фарватерах в шхерах у Ньюхамна две минных банки (6 и 14 мин), чтобы, по мнению советского командования, предотвратить уход финских броненосцев в Швецию. Продолжая наблюдать за районом, командир Л-1 обнаружил в финских шхерах активное движение судов противника (до двух десятков в день), но атаковать их не было возможности, а поставить мины на обнаруженных фарватерах было нельзя, так как все они, согласно приказу штаба КБФ, были выставлены у Ньюхамна. Подводная лодка находилась на позиции до 13 декабря, после чего была отозвана в базу.

22 июня 1941 года «Ленинец» находилась в составе 14-го Учебного дивизиона Бригады подводных лодок КБФ, находясь в капитальном ремонте на заводе №-196 в Ленинграде. Техническая готовность подводной лодки на 1 июля 1941 года составляла 64%.

В августе 1941 года ремонт прекратили, подводную лодку законсервировали, ее оборудование было частично демонтировано, а личный состав обращен на формирование морской пехоты. Л-1 отбуксировали в Торговый порт Ленинграда, где 8 ноября 1941 года подводная лодка полу-



чила повреждения прочного корпуса в результате близких разрывов снарядов немецкой артиллерии.

27 декабря при очередном осмотре, который проводился раз в несколько дней, обнаружено, что Л-1 в результате полученных повреждений села на грунт.

В 1944 году подводная лодка Л-1 поднята Аварийно-спасательной службой КБФ, но восстановлению не подлежала и 7 июля 1945 года Л-1 исключена из состава флота.

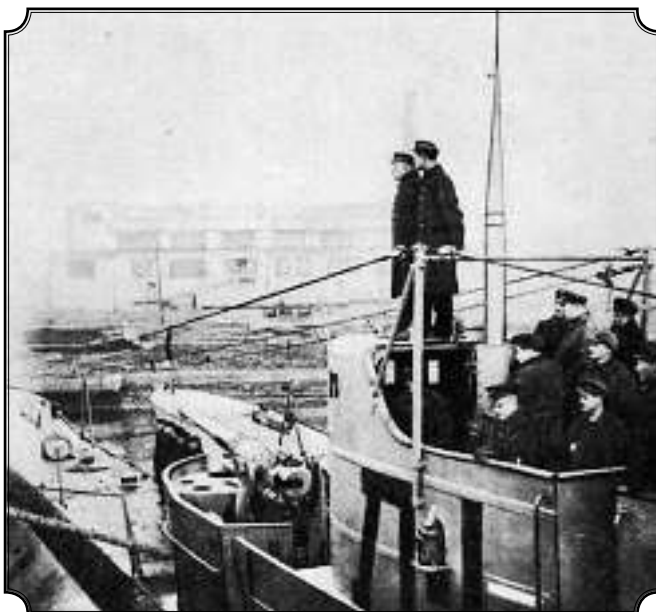
В 1949 году подводная лодка Л-1 сдана на слом.

В Советско-финскую войну подводная лодка Л-1 совершила один Боевой поход.

#### **ТТД подводной лодки Л-1:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 1038,3/1330 тонн. Главные размерения: длина – 78,5 метра, ширина – 7,2 метра, осадка – 4,2 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 12,5/8,22 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 1100 л.с., 2 электромотора по 650 л.с. Вооружение: 6 носовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 20 мин, 1100-мм орудие. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 55 человек.





**Подводная лодка Л-1. Митинг по случаю вступления в строй.  
1933 год, октябрь**



**Подводная лодка Л-1. Таллинн. 1940 год**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА

**Л-2** («Сталинец», до 1932 года «Марксист»)



Подводная лодка (подводный минный заградитель) заложена 6 сентября 1929 года на заводе № 189 (Балтийский завод) в Ленинграде под стапельным номером 196. 21 мая 1931 года подводная лодка спущена на воду. 24 октября 1933 года вступила

в строй и вошла в состав Морских Сил Балтийского моря.

5 сентября 1934 года, когда Л-2 отрабатывала задачи Боевой подготовки с целью определения предельной дальности плавания в подводном положении, из-за неправильного действия системы вентиляции аккумуляторных ям, приведшего к опасной концентрации водорода, на борту Л-2 произошел взрыв, в результате чего погибло четыре подводника (похоронены на кладбище Александро-Невской Лавры). Шесть подводников, в том числе командир корабля и штурман, получили ранения. Принявший на себя командование подводной лодкой дивизионный механик организовал борьбу за живучесть и приказал провести аварийное всплытие. За проявленное мужество и самообладание при ликвидации аварии он был награжден орденом Ленина. После этого случая необходимость конструктивных улучшений подводных лодок II серии стала очевидной.

За два дня до начала Советско-финляндской войны подводная лодка встала в Ленинграде на капитальный ремонт, что исключило ее участие в Боевых действиях.

22 июня 1941 года «Л-2» находилась в составе 14-го дивизиона учебной Бригады подводных лодок Краснознаменного Подводного флота. Л-2 находилась в ремонте на заводе №-196 и ее готовность на 1 июля 1941 года составляла 83,2%. После окончания ремонта 6 сентября 1941 года Л-2 была перечислена во 2-й дивизион подводных лодок КБФ.



13 ноября 1941 года подводная лодка вышла из Кронштадта с полным грузом мин для минных постановок в Данцигской бухте в составе 4-го конвоя на Ханко. В ночь с 13 на 14 ноября 1941 года у острова Кери корабли вошли в минное заграждение D46, выставленное минным заградителем «Kaizer»). На мины попали корабли конвоя: эсминцы «Гордый», «Суровый», тральщик Т-206, охотник МО-301. В 01.07 Л-2 подорвалась на мине, но осталась на плаву. Подводная лодка встала на якорь, а экипаж приступил к борьбе за живучесть.



Характер дна не давал возможности удержать подводную лодку на месте, сильный ветер начал сносить его в сторону, и через двадцать минут Л-2 подорвалась еще на одной мине. Проходившие мимо корабли конвоя участия в спасении людей не принимали. Выделенный для помощи подводной лодке тральщик Т-217 не сумел снять экипаж с аварийного корабля и ушел догонять конвой. С Л-2 удалось спастись только трем подводникам, которые успели перебраться на стоящий рядом эсминец «Суровый» во время случайного сближения кормовых оконечностей двух кораблей. В момент гибели «Сурового» они были сняты с корабля вместе с экипажем эсминца. Л-2 продолжала дрейф: вероятно, днем или вечером 14 ноября она была снесена на третью мину заграждения F27, выставленного минным заградителем «Riilaxti» 4 сентября 1941 и погибла со всем оставшимся экипажем.

#### **ТТД подводной лодки Л-2:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 1038,3/1330 тонн. Главные размерения: длина – 78,5 метра, ширина – 7,2 метра, осадка – 4,2 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 12,5/8,22 узлов. Дальность плавания: над водой 5300 миль при 9 узлах, под водой 135 миль при 2,5 узлах. Силовая установка: 2 дизеля по 1100 л.с., 2 электромо-



тора по 650 л.с. Вооружение: 6 носовых 533-мм торпедных аппарата (10 торпед), 20 мин, 1100-мм орудие. Глубина погружения: до 90 метров. Экипаж: 55 человек.



**P.S.** Остов подводной лодки Л-2 был найден в 2006 году сотрудниками Морского музея Эстонии под руководством В. Мяаса в точке 59°46' с.ш./25°16' в.д., а в июне 2012 года финская экспедиция под руководством М. Иванова провела обследование объекта. Подводная лодка лежит на глубине 88 метров; кормовая часть (на которую приходится район повреждений) полностью укрыта грунтом, что не дает возможность дать полную характеристику полученных повреждений.



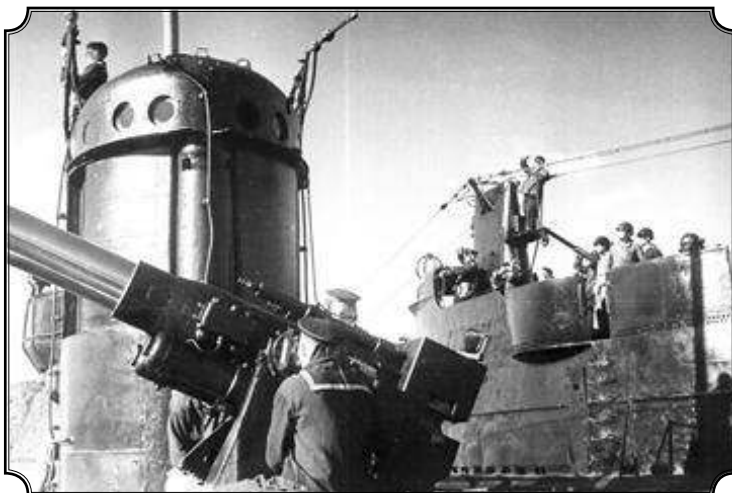




**Подводная лодка Л-2. Кронштадт, конец 30-х годов**



**Подводная лодка Л-2 на р. Неве**



**Тренировка артиллерийского расчета подводной лодки Л-2**



## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-200 («МЕСТЬ»)



Подводная лодка тип «М» XV серии заложена 31 марта 1940 года на заводе №-196 в Ленинграде. 17 июля 1941 года спущена на воду. В июле 1941 года по Мариинской водной системе и реке Волге переведена в Астрахань на судостроительный завод №-638, где протекала достройка на средства, собранные населением. 20 марта 1943 года вступила в строй, 28 мая 1943 года М-200 вошла в состав Северного флота. 2 июня 1943 года вошла в состав Отдельного Учебного Дивизиона подводных лодок Бригады подводных лодок Северного флота.

18 июня 1943 года Приказом Наркома ВМФ СССР присвоено наименование «Месть». За годы войны М-200 совершила шесть Боевых походов. 13 апреля 1945 года М-200 была перечислена в состав Краснознаменного Балтийского флота. В марте 1951 года подводная лодка «Месть» зачислена в состав 157-й Бригады подводных лодок 17-й Дивизии подводных лодок 8-го ВМФ.

21 ноября 1956 года подводная лодка М-200 («Месть») вышла из Таллинна в Лиепаяу под руководством нового командира, ранее не служившего на подводных лодках тип «М». На борту находился начальник штаба бригады капитан второго ранга Ю. Штыков. Сигнальщик на дистанции в 40 кабельтовых заметил огни эсминца «Статный», шедшего встречным курсом. По правилам корабли должны были разойтись левыми бортами, но командир М-200 отдал приказ расходиться правыми. Когда корабли сблизились, столкновения еще можно было избежать. На «Статном», видя неадекватность маневра подводной лодки, сбавили ход. Но командир неожиданно скомандовал «Лево на борт!», подставив лодку под таранный удар эсминца. В 19 часов 53 ми-



нута «Статный» врезался в правый борт М-200 в районе 5–6 отсеков. Подводная лодка стала быстро оседать кормой, в течение 6–10 минут дифферент достиг 80 градусов, после чего М-200 стремительно затонула. На поверхности остались восемь моряков, двое из которых вскоре утонули. Находившиеся в 5 и 6 отсеках шестеро подводников погибли в момент столкновения. На дне вместе с лодкой остались 28 членов экипажа.

В 20.00 по таллиннской ВМБ была объявлена «Боевая тревога!» и в район аварии начали выходить корабли Восточно-Балтийской флотилии. В 21.05 был обнаружен аварийный буй и установлена связь с 1-м отсеком, однако к этому времени моряки, находившиеся в 3 и 4-м отсеках, уже погибли. В течение ночи с 21 на 22 ноября в район аварии вышло 16 спасательных судов с двумя кранами. Первоначальный замысел Командующего КБФ завести под корпус стропы для буксировки на мелководье, с целью вывода экипажа на поверхность, осуществить не удалось. Не сумели также организовать подачу в 1-й отсек воздуха через забортные клапана. Ночью в 04.00 подводники сообщили, что они надели спасательное снаряжение и подготовили отсек для самостоятельного выхода на поверхность. Однако, вместо того, чтобы дать «Добро!», собравшиеся начальники всех рангов принялись совещаться, в итоге чего решение о выводе личного состава было принято спустя почти сутки с момента аварии – в 17.00 22 ноября. Подводную лодку планировалось поднять 250-тонным краном киллекторного судна и спасательного судна «Пулково». Начало работ определили на 18.00, однако из-за ухудшения погоды спасательные суда сдрейфовали, и телефонный кабель аварийного буя был оборван. Связь с подводной лодкой прекратилась. Возобновили спасательную операцию только 23 ноября. В 03.47 спущенные водолазы обнаружили подводную лодку, при осмотре корпуса в открытом верхнем люке 1-го отсека был обнаружен мертвый подводник, включенный в ИДА. Спасать уже было некого. После обрыва связи, оставшиеся в отсеке подводники, поняли, что надеяться не на кого и приняли решение выходить самостоятельно.



Однако после длительного пребывания в холодной воде, в условиях высокой концентрации углекислого газа, моряки лишились сил и мичман, первым вошедший в люк, умер от сердечной недостаточности, закрыв остальным путь к спасению.

29 ноября 1956 года М-200 поднята спасательным судном «Коммуна» и отбуксирована в Таллинн. По окончании расследования обстоятельств гибели подводной лодки М-200 командир подводной лодки и командир «Статного» получили по три года лагерей. Командование Краснознаменного Балтийского флота, руководившее бездарнейшей в истории спасательной операцией и 36 часов принимавшее решение о выводе на поверхность оставшихся в живых моряков, осталось в стороне. Жизни 28 подводников стали ценой человеческой беспечности. Подводники похоронены в г. Пальдиски.

В 1957 году М-200 поставлена на прикол. 29 марта 1957 года перестроена и переформирована в УТС. 17 апреля 1957 года переименована в УТС-69. 6 января 1958 года исключена из списков судов ВМФ в связи со сдачей в ОФИ для демонтажа и реализации. В 1958 году на Таллиннской базе «Главторчермета» на полуострове Пальяссаар была разделана на металл.

#### **ТТД подводной лодки М-200:**

Водоизмещение (надводное/подводное): 281/351 т.  
Главные размеры: длина – 50,5 м, ширина – 4,4 м, осадка – 2,81 м. Скорость хода (надводная/подводная): 15,5/7,9 узлов. Дальность плавания: над водой 4500 миль при 8 узлах, под водой 85 миль при 2,9 узлах. Силовая установка: 2 дизеля, 1200 л.с., 2 электродвигателя, 436 л.с. Вооружение: 4 носовых 533-мм торпедных аппарата (4 торпеды), 145-мм орудие 21-К. Глубина погружения: до 70 м. Экипаж: 32 человека.





**Р.С.** В 2007 году в Пальдиски состоялась церемония перезахоронения останков двадцати восьми советских подводников, погибших на подводной лодке М-200. В церемонии приняли участие более 600 человек, в том числе представители посольства России в Эстонии и ветеранских организаций.

В ходе спасательной операции в 1956 году не удалось найти тела трех моряков, и в могилу были опущены три пустых гроба. Вместе с погибшими тогда же был похоронен и военный врач, который участвовал в спасательной операции и умер почти сразу после ее завершения. Перенести останки подводников на Русское кладбище было решено после того, как планы расширения Южного порта в Пальдиски затронули их захоронение в двух километрах от города.

Останки всех погибших перезахоронили в новых гробах и в отдельных могилах, при захоронении были учтены пожелания родственников погибших. В ходе перезахоронения были перенесены на кладбище и три пустых гроба, в изголовье могил также установлены доски с именами погибших моряков. На кладбище перенесли и памятник морякам, обеспечив лучшую защиту мемориала и облегчение доступа к могилам.





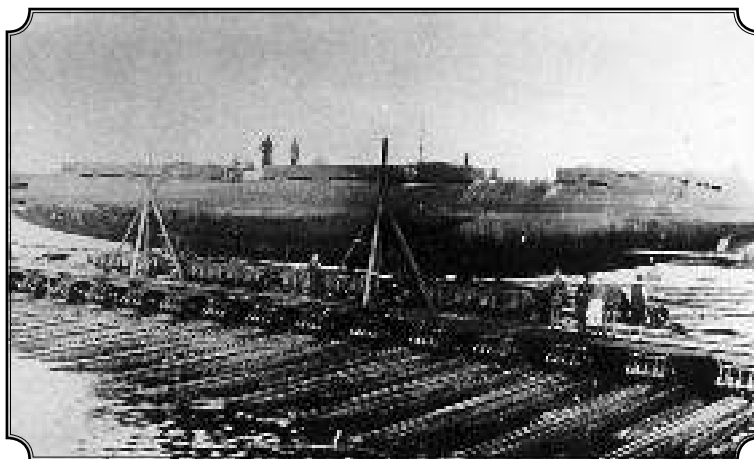
**Подводные лодки М-200 и М-201 на Северном флоте**



**Подводные лодки М-200 и М-201 после перебазирования на Балтику**



Место гибели подводной лодки М-200



Подводная лодка М-200.  
Лето 1945 года



**Мемориал в Пальдиски погибшим на подводной лодке М-200.  
(на территории Южного порта)**



**Мемориал в Пальдиски погибшим на подводной лодке М-200.  
(после переноса на территорию Русского кладбища)**





## ПОДВОДНАЯ ЛОДКА М-256

Подводная лодка тип «М» проекта А615 заложена 23 сентября 1953 на заводе «Судомех» (№-196), спущена на воду 15 сентября 1954, вступила в строй 21 декабря 1955 года. Проект 615 был разработан сразу после Великой Отечественной войны. Отличительной особенностью этого класса малых подводных лодок стало наличие единых воздухо – независимых двигателей для подводного хода. В качестве главного двигателя был принят дизель 32Д мощностью 900 л.с., для форсированных режимов предназначались два дизельных двигателя М50П по 700 л.с., высокооборотных, но с гораздо меньшим моторесурсом. Для подводного плавания на дизельных двигателях подводная лодка имела две цистерны с жидким кислородом общей массой 8.5 тонн и 14.4 тонны химического поглотителя известкового типа. На среднем валу имелся электродвигатель ПГ-106 мощностью 100 л.с. Было построено 29 подводных лодок проекта А615 и одна, опытная, проекта 615. Подводная лодка состояла из семи отсеков и имела шесть балластных цистерн, концевые цистерны были кингстонными. Энергоустановка на подводной лодке называлась – ЕДХПИ (Единый Двигатель с Химическим Поглотителем Известковым). Для работы двигателей под водой использовался жидкий кислород. Подводные лодки проекта А615 из-за высокой взрывопожароопасности называли «Зажигалки».



26 сентября 1957 года подводная лодка М-256 производила замеры подводных скоростей на мерной линии в полигоне, недалеко от Таллиннской Военно-морской базы. При работе среднего дизеля на малом ходу в подводном положении в кормовых отсеках возник пожар. После объявления аварийной тревоги докладов из четвертого, пятого и шестого отсеков не поступило. Открыть переборочную



дверь в четвертый отсек из третьего не удалось: за переборочной дверью, под рычагом кремальеры находилось тело погибшего моряка. Личный состав четвертого и пятого отсеков погиб мгновенно.

Подводная лодка всплыла в надводное положение и встала на якорь. Шторм достигал 6–7 баллов, но личный состав был выведен на верхнюю палубу – прочный корпус внутри подводной лодки был загазован. В пятом отсеке бушевал пожар, все ближе подбираясь к кислородной цистерне, вода начала заливать отсеки через открытые газоотводы. Остались открытыми и кингстоны кормовых отсеков. Через три часа сорок восемь минут после всплытия на поверхность подводная лодка затонула из-за утраты продольной остойчивости.

Погружение оказалось настолько стремительным, что погибла вся швартовая носовая команда: она была пристегнута страховыми концами к штормовому лееру, чтобы не смыло волной.

Вблизи от М-256 находились подошедшие к ней на помощь эсминец «Спокойный», спасательное судно «Чугуш» и подводная лодка С-354, действия которых были скованными из-за боязни взрыва на подводной лодке. Большая часть экипажа подводной лодки погибла, замерзнув в холодной воде, уцелело всего семь подводников.

Государственная комиссия по расследованию катастрофы на М-256, отметила две ошибки в действиях командования: – решение командира БЧ-5 о разгерметизации кормовых отсеков и сообщении их – через шестой отсек – с забортным пространством;

– командиром дивизиона не было принято решение дрейфовать подводную лодку на береговую отмель.

Комиссия отметила также пассивность прибывших к месту спасения кораблей. Помощь подводной лодке они фактически не оказали, личный состав с нее не сняли. Через некоторое время М-256 была поднята со дна спасательным судном «Коммуна». Однако причину возникновения пожара установить так и не удалось. Сошлись на версии, что





имелась неисправность электрооборудования. Не отвергала комиссия и предположения, что пожар возник из-за изменения состава газовой среды при работе дизеля по замкнутому циклу.

28 января 1958 года расформирован экипаж. 3 апреля 1958 года подводная лодка М-256 исключена из состава ВМФ СССР и на Таллиннской базе «Главвторчермета» разделана на металл.

К 1960 году строительство подводных лодок, оснащенных энергоустановками с работающими по замкнутому циклу тепловыми двигателями, было прекращено.

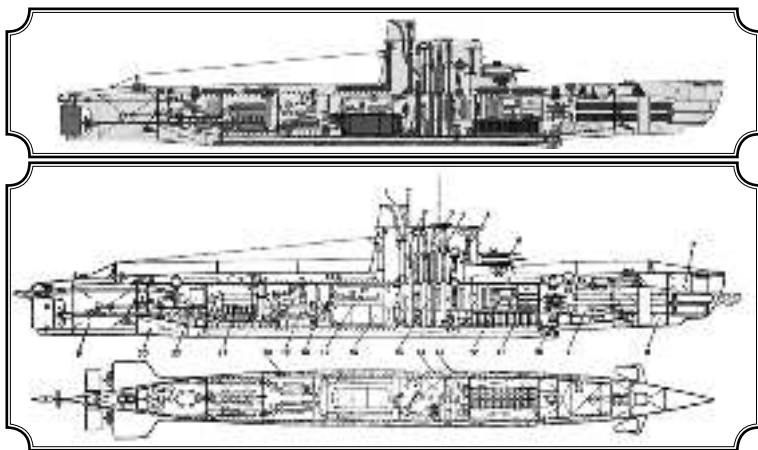
### **ТТД подводной лодки М-256:**

Водоизмещение: надводное/подводное – 392/490 тонн. Главные размерения: длина – 56,6 метра, ширина – 4,44 метра, осадка – 3.59 метра. Скорость хода: надводная/подводная – 16/15 узлов. Дальность плавания: над водой/под водой – 3150/56 миль. Силовая установка: дизель М-50 мощностью 900 л.с. при 1600 об/мин; дизель 32Д мощностью 900 л.с. при 675 об/мин; электродвигатель ПГ-106 мощностью 68 л.с. при 290 об/мин. Вооружение: торпедное: 4х533 мм ТА (без запаса); артиллерийское орудие 25-мм 2М-8. Глубина погружения: рабочая – 100 метров, предельная – 120 метров. Экипаж: 29 человек.



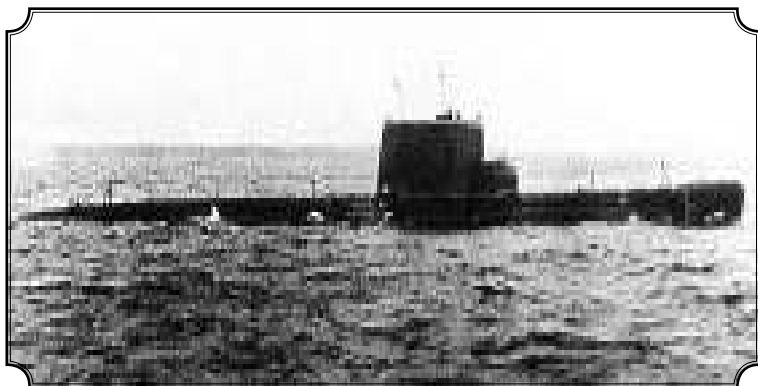
Р.С. 26 сентября 2012 года, в Санкт-Петербурге прошли мероприятия, посвященные памяти членов экипажа подводной лодки М-256. На панихиду в Николо-Богоявленском Морском соборе собрались оставшиеся в живых подводники с М-256, родные и близкие погибших членов экипажа подводной лодки, а также ветераны-подводники. После панихиды на братскую могилу подводников с М-256 в городе Кронштадте были возложены цветы.





**Компоновочный чертеж подводной лодки М-256:**

1 – устройство РДП; 2 – антенна РЛС; 3 – антенна радиостанции; 4 – зенитный перископ; 5 – прочная рубка; 6 – носовая 2х25 мм установка 2М-8; 7 – цистерна плавучести; 8 – цистерна главного балласта; 9 – 533 мм торпедные аппараты; 10 – антенна ГАС «Тамир-5Л»; 11 – аккумуляторы; 12 – жилые помещения; 13 – цистерна быстрого погружения; 14 – уравнительная цистерна; 15 – центральный пост; 16 – цистерна жидкого кислорода; 17 – газочиститель; 18 – испаритель кислорода; 19 – дизель замкнутого цикла; 20 – топливная цистерна; 20 – топливная цистерна; 21 – дизель 32Д; 22 – гребной электродвигатель.



**Подводная лодка М-256 в полигоне Боевой подготовки**



**Памятник погибшим членам экипажей подводных лодок М-256 и М-259.  
Кронштадт**



**Памятник подводной лодке проекта А615  
в мемориальном комплексе 411 батарея. г. Одесса**



**Одна из последних подводных лодок проекта А615.  
Лахденпохья, Ладожское озеро. 1982 год**



**Экипаж одной из подводных лодок проекта А615.  
(М-256?)**



**50 лет памяти подводной лодки М-256**



**P.S.** (к странице 233). Когда книга готовилась к печати, стало известно, что в районе мыса Таран обнаружена затонувшая подводная лодка времен Второй мировой войны, обнаруженная при обследовании морского дна на глубине 70 метров. При ее дополнительном осмотре с помощью подводных телеуправляемых аппаратов и последующем сравнении полученных данных с характеристиками советских подводных лодок было установлено, что внешний вид и вооружение соответствуют советским подводным лодкам тип «С». Как отмечают в Управлении поисковых и работ Балтийского флота, отсутствие данных о других подводных лодках, затонувших в этом районе, позволяет с высокой степенью вероятности предположить о том, что найдена подводная лодка Балтийского Подплава – С-4.





## Об авторе



Бойко Владимир Николаевич, капитан I ранга, ветеран-подводник Военно-Морского Флота России, Академик Петровской академии наук и искусств, почетный Президент Тверского Регионального Союза ветеранов Военно-морского флота «Ветераны ВМФ», Президент Союза ветеранов – подводников Республики Крым, Советник Президента Ассоциации моряков-подводников им. А.И. Маринеско г. Одессы и Одесской области, член «International Submariners Association Great Britain», член Российского Союза писателей.

Родился в г. Одесса в 1950 году в семье подводника ВМФ. После окончания Севастопольского ВВМИУ проходил действительную военную службу в офицерских должностях на атомных подводных лодках стратегического назначения III флотилии ПЛАРБ Северного Флота. Участник 16 Боевых Служб. После увольнения в запас с 1995 по 2007 года работал в сфере ЖКХ, МЧС и федеральной службе занятости населения в Мурманской и Тверской областях. Советник Государственной Гражданской Службы Российской Федерации I класса.

В общественной деятельности с 1996 года, руководил рядом общественных организаций ветеранов-подводников Военно-Морского Флота России. Автор многочисленных публикаций по истории Подводного Флота, книг Памяти подводников ВМФ, погибших в XX веке, «Книги Памяти выпускников Севастопольского ВВМИУ, погибших при исполнении служебных обязанностей», книг «Севастопольский Морской Кадетский Корпус – Севастопольское Высшее Военно-Морское Инженерное Училище», «Не служил бы я на флоте...», «Тринадцать подводных лодок, затопленных на рейде Севастополя», «Подводные лодки



Первой мировой войны», «Иностранные подводные лодки в составе ВМФ СССР», «Черноморский Подплав. 1907–2014», «Трагедии Черноморского Подплава», «Трагедии Тихоокеанского Подплава», «Трагедии Североморского Подплава», «Морской Е.И.В.Н.Ц. Корпус в Севастополе», «А.И. Маринеско. 100 лет со дня рождения», «И.И. Фисанович. 100 лет со дня рождения», «Не служил бы я на флоте...», «Бухта Голландия», инициатор и участник создания памятника подводникам ВМФ, уроженцам Верхневолжья, погибшим в годы Великой Отечественной войны, инициатор реконструкции памятника погибшим подводникам ПЛ «Камбала» в Севастополе.

За высокие достижения в Военно-морской общественной деятельности и работе по увековечиванию памяти погибших подводников ВМФ, в 2008 году удостоен высшей международной общественной награды – ордена «Золотая Звезда». Участник Международных Конгрессов Подводников проводимых в Москве, Шербуре, Париже, Стамбуле, Катаньи (Италия) и Афинах (Греция), Конгрессов ветеранов-подводников ВМФ, проводимых в Севастополе и Одессе.



## Литература и источники:

1. Е. Чирва. Подводная война на Балтике. 1939–1945. М. Яуза, Эксмо, 2009.
2. Буров А.В. Твои Герои, Ленинград. 2-е изд., доп. Л.: Лениздат, 1970.
3. Военные моряки – герои подводных глубин. Кронштадт. Кучково поле. 2006.
4. Герои войны. – Таллин, 1984.
5. Герои Советского Союза Военно-Морского Флота. 1937–1945. – М.: Воениздат, 1977.
6. Навечно в строю. Книга 3. М. Воениздат, 1961.
7. А. Платонов, В. Лурье. Командиры советских подводных лодок 1941–1945. Спб., 1999.
8. С. Гуров. По следам Балтийского Подплава. Калининград. Янтарный сказ, 2009.
9. Русские подводные лодки 1834–1923 гг. том 1, часть 1, Санкт-Петербург, 1994.
10. Ю.И. Александров. Отечественные подводные лодки до 1918 года, ВТС Бастион, ООО «Восточный горизонт», 2002.
11. А.Е. Тарас. Подводные лодки Великой войны (1914–1918), Харвест, Минск, 2003.
12. Г.М. Трусов. Подводные лодки в русском и советском флоте, ГСИСП, Ленинград, 1957.
13. Э.А. Ковалев. Командиры первых российских подводных лодок, ИИА «Подводник России», №2, 2003.
14. С. Бережной. «Подводные лодки России и СССР», рукопись.
15. Справочник «Русские подводные лодки 1834–1923 гг.», т.1, ч.1, изд. ЦКБМТ «Рубин», СПб, 1994.
16. А. Матиясевиц. В глубинах Балтики. 21 подводная победа. Переиздание книги «По морским дорогам». М.: Яуза, Эксмо, 2007.
17. М. Морозов, К. Кулагин. «Щуки». Легенды Советского подводного флота. М.: Яуза, Эксмо, 2008.
18. А. Платонов. Энциклопедия советских подводных лодок. 1941–1945. М.: ООО Издательство АСТ. 2004.



19. М. Морозов, К. Кулагин. «Англичане» в Красном флоте. Подводные лодки британской постройки в составе КБФ. Морская коллекция. 2008.
20. С. Бережной. Корабли и суда ВМФ СССР. 1928–1945. Справочник. М.: Воениздат, 1988.
21. М. Морозов. Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг. Летопись боевых походов. Часть 1. Краснознаменный Балтийский флот. М.: ПОЛИГОН, 2001.
22. Э. Ковалев. Короли Подплава в море червонных вальтов. Хроника начального периода советского подводного плавания. 1918–1941 гг. М.: ЗАО Центрполиграф, 2006.
23. И. Дмитриев. Советское подводное кораблестроение. М.: Воениздат, 1990.
24. J.Rohwer. Allied Submarine Attacks of World War Two (European Theatre of Operations 1939–1945). Annapolis, Maryland: Naval Institute Press, 1997.
25. Л. Емельянов. Советские подводные лодки в Великой Отечественной войне. М.: Воениздат, 1981.
26. В. Трибуц. Балтийцы сражаются. М.: Воениздат, 1985.
27. Великая Отечественная. День за днем. Морской сборник. 1991.
28. К. Стрельбицкий. Загадки последнего похода подводной лодки «Калев». Тайны подводной войны. Малоизвестные страницы подводной войны XX века. Львов, 2001.
29. С. Климовский. Подводные лодки типа «Кайман». Судостроение. Л., 1990.
30. М. Морозов, К. Кулагин. Первые подлодки СССР. «Декабристы» и «Ленинцы». М.: Коллекция, Язуз, Эксмо, 2010.
31. Е. Чирва, Д. Метелёв. «Л-2» «Сталинец» (до 1932 года «Марксист»). 2006.
32. А. Николаев. «Марксист», «Сталинец», № 32, Л-2. Тип «Л» II серии.
33. М. Морозов. Советский подводный флот 1922–1945 гг. О подводных лодках и подводниках. М.: АСТ, 2006.



34. В. Заблоцкий. Незнаменитые подлодки. Малые ПЛ VI и VI-бис серий. История создания, конструкция, боевая служба. Морская коллекция. 2009.
35. В. Мужеников. Аварии и катастрофы (случаи гибели) подводных лодок 1901–2001 гг. Часть 2. СПб. «Галея Принт», 2005.
36. А. Кочетов. Подводная лодка «Минога». Описание. СПб., 1910.
37. Э. Игнатъев. Подводные лодки «Минога» и «Акула». Судостроение. Л., 1990.
38. Авария подводной лодки «Минога». Кронштадтский вестник. Кронштадт, 1913.
39. Ю. Александров. «Отечественные подводные лодки до 1918 года», ВТС «Бастион», ООО «Восточный горизонт», 2002 г.
40. Э. Ковалев. «Командиры первых российских подводных лодок», альманах «Подводник России» № 2, Москва, 2003 г.
41. Справочник «Русские подводные лодки 1834–1923 гг.», т.1, ч.1, изд. ЦКБМТ «Рубин», СПб, 1994 г.
42. И. Рассол. Подводная лодка «Дельфин». СПб.: «Гангут», 2000.
43. И. Рассол. «Дельфин», первенец подводного флота России. СПб. «Галея принт», 2009.
44. В. Лавров. Первые российские подводные плователи. СПб. «Судостроение», 2006.
45. Н. Афонин. «Дельфин» – первая русская боевая лодка. Судостроение. Л., 1990. В.2.
46. В. Мужеников. «Аварии и катастрофы подводных лодок», ч.1, ООО «Галея Принт», СПб, 2003 г.
47. Справочник «Русские подводные лодки 1834–1923 гг.», т.1, ч.1, изд. ЦКБМТ «Рубин», СПб, 1994.
48. М. Морозов, К. Кулагин. «Эски» в бою. Подводные лодки Маринеско, Щедрина, Лисина. М.: Коллекция, Яуза, ЭКСМО, 2008.
49. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1941–1942. М. 1992.
50. В. Дмитриев. О. Чемесов О.Г. В глубинах Балтики. М., 1988.



51. Потери Вооруженных Сил СССР в войнах, боевых действиях и военных конфликтах. Статистическое исследование. М., 1993.
52. В. Вильдин «Эски» гибнут первыми... Гангуг. 1992.
53. Боевой путь Советского Военно-Морского Флота. Изд. 4-е, испр. и доп. М., 1988.
54. Дважды Краснознаменный флот. Изд. 2-е, испр. и доп. М., 1978.
55. В. Дмитриев. Атакуют подводники. М., 1973.
56. Морской Атлас: Военно-исторический. Описания к картам. Т.3. Ч.2. М., 1966.
57. Боевая летопись Военно-Морского Флота 1917–1941. М., 1993.
58. С. Бережной. «Корабли и суда ВМФ СССР 1928–1945 гг.» издательство «Военное издательство, М. 1988.
59. Морозов М.Э. «Подводные лодки ВМФ СССР в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.». М. 2003.
60. Лоция Балтийского моря, ч.1 № 1202 1976. ГУНИО-МО СССР.
61. В. Кожевников., Г. Турмов., Г. Илларионнов. Подводные лодки России: история и современность. Владивосток, «Уссури», 1996.
62. М. Морозов, К. Кулагин. «Щуки». Легенды Советского подводного флота. М.: Яуза, Эксмо, 2008.
63. А. Почтарёв. Тайна Щ-317. «Морской Сборник». 1999.
64. Сайты Интернета: <http://deepstorm.ru>; <http://town.ural.ru/ship>; [http://win.www.morflot.tsi.ru/rus\\_flot\\_1696-1917/podlodki/type\\_main.php](http://win.www.morflot.tsi.ru/rus_flot_1696-1917/podlodki/type_main.php); <http://blokada.otrok.ru/library/emel/11.htm>; [http://win.www.morflot.tsi.ru/rus\\_flot\\_1696-1917/podlodki/type\\_main.php](http://win.www.morflot.tsi.ru/rus_flot_1696-1917/podlodki/type_main.php);



## **Содержание:**

Обращение к читателям

3

От автора

6

Мартиролог погибших подводных лодок

Балтийского флота

11

Погибшие подводные лодки

Балтийского Подплава

21

Об авторе

289

Литература и источники

291

Литературно-художественное издание

**Бойко Владимир Николаевич**

**«ТРАГЕДИИ БАЛТИЙСКОГО  
ПОДПЛАВА»**

Редактор и корректор  
Бойко В.

Дизайн и компьютерная верстка  
Домбровская Е.

Формат 30х42/4. Бумага офсетная.  
Гарнитура SchoolBook. Печать офсетная.  
Усл. печ. л. 17,02  
Тираж 50 экз. Зак. № \_\_

Издатель и изготовитель ИП Бакулин В.А.  
bakulin\_va@rambler.ru