

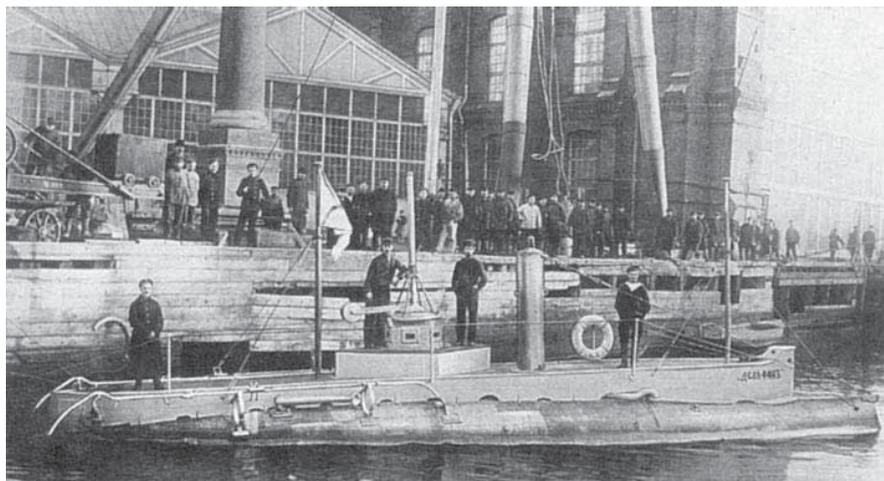
Игорь Шугалей, г. Владивосток

# «ДЕЛЬФИН»

## СТАВИТ РЕКОРДЫ НА СУШЕ

**АГОНИЯ ИМПЕРИИ  
В БИОГРАФИИ  
ОДНОГО КОРАБЛЯ**

С началом Первой мировой войны для прикрытия морских перевозок на севере от атак германского флота потребовалось создание военно-морских сил в Заполярье. Поскольку на оба моря – Белое и Баренцево – имелся только один вооруженный корабль – сторожевик «Бакан»\*, пришлось отправлять туда корабли с Тихого океана и прибегнуть к закупкам за границей.



«Дельфин» у стенки Балтийского завода. Фото 1904 г.

**М**ожно напомнить, что именно тогда за 15 млн. золотом были приобретены погибшие во время русско-японской войны, а затем поднятые японцами два эскадренных броненосца и крейсер «Варяг». Хуже всего было положение с подводными лодками, а их необходимость уже считалась доказанной опытом войны. Одну небольшую (35 т) лодку кое-как перевезли с Балтики (Беломорканала тогда не было!), другую – срочно закупили у фирмы «Фиат», и ей еще предстоял поистине фантастический переход из Италии в Белое море вокруг Европы. Третьей должен был стать «Дельфин», находящийся на Дальнем Востоке в составе Сибирской флотилии (остальные лодки флотилии или уже демонтировали, или они оказались вне досягаемости).

Вот короткая – не более чем 15-летняя – биография «Дельфина», в которой нашло яркое отражение бурное начало XX века в истории России, и будет темой нашего рассказа.

В историю российского флота эта подводная лодка надводным водоиз-

мещением 113 т вошла как самый первый по-настоящему введенный в строй подводный корабль (поначалу числившийся, кстати сказать, «миноносцем» № 113, а затем № 150). Построили ее в 1902–1903 гг. по проекту известных кораблестроителей-новаторов И. Г. Бубнова и М. Н. Беклемишева на Балтийском заводе, но характерно, что все электрооборудование пришлось заказывать во Франции, а 300-сильный бензиновый двигатель – в Германии (автомобильной фирме «Даймлер»). Как написано во втором томе «Истории отечественного судостроения», 20 августа 1903 г. «Дельфин» в присутствии императорской семьи и высших чинов флота проходил ходовые испытания – маневрировал на Кронштадтском рейде между стоящими на якорях царскими яхтами.

Теперь можно сказать, что никаких подвигов во славу российского флота «Дельфин», оказавшийся, по мнению моряков-подводников, довольно невезучим кораблем, не совершал (на его счету всего три боевых выхода, причем «встреч с противником не было»). Известен он в основном тем, что был первым и служил учебной базой для

подготовки экипажей других, новых, лодок и, пожалуй, благодаря еще двум обстоятельствам. Во-первых, аварией, происшедшей при тренировочном погружении еще у стенки родного завода (погибло 25 человек); впрочем, и в дальнейшем аварий с ней происходило немало. А во-вторых тем, что за годы своей корабельной жизни подводная лодка «Дельфин» «наездила» по суше больше километров, чем любой другой боевой корабль мира.

Судите сами. Сначала в составе подводной флотилии из восьми единиц «Дельфин» срочно и «особо секретно» перебросили железной дорогой из Петербурга во Владивосток. О том, какое значение придавалось этой переброске целого соединения лодок на Дальний Восток, можно судить хотя бы по тому, что команда «Дельфина» была принята государем.

Этот рейс не был бесполезным: считается, что появление на Дальнем Востоке наших подводных лодок заставило японцев отказаться от планов блокады Владивостока.

Но прошло десять лет, и ту же лодку опять-таки по сверхсекретному приказу снова погрузили на тот же

\* С четырьмя пушками калибром 45 и 37 мм.



Подводная лодка «Дельфин». Фото модели, хранящейся в ЦВММ.

16-осный железнодорожный транспортер и отправили теперь уже из Владивостока на запад и далее – на север. Вот об этом, втором, сухопутном рейсе мы и расскажем подробнее, опираясь на материалы судебного дела\* и книжку (очень интересную) И. Р. Рассола «Подводная лодка “Дельфин”».

Предстояло провезти «Дельфин» сначала по китайской территории – по КВЖД, а затем уже по российской земле – через Читу, Иркутск, Красноярск и Вятку до станции Котлас. Здесь лодку должны были погрузить на баржу и снарядить в 650-километровый путь по Северной Двине до Архангельска и далее, уже морем, вести ее на буксире до одной из спешно создаваемых баз на Кольском заливе. Шел 1916-й год – третий год войны. В условиях существовавшей тогда разрухи и перегрузки путей сообщения представить, сколько времени займет переброска лодки по такому протяженному и сложному маршруту, было трудно. Когда в 1904–1905 гг. лодки перевозили на восток, один из эшелонов двигался 47 дней. Было ясно, что теперь рассчитывать надо на два – два с половиной месяца.

Далеко не простую задачу представляло снабжение экипажа (2 офицера и 20 нижних чинов). Сложно сказать, что думало по этому поводу начальство, но практически решена эта задача была оригинальным способом: в качестве универсальной СКВ для закупки всего необходимого в пути использовали приобретенный в Китае спирт, крайне дефицитный в российских условиях, ибо действовал сухой закон военного времени.

Как только поезд вышел из зоны, подчиненной командованию Сибир-



Первый командир «Дельфина» капитан 2 ранга М. Н. Беклемишев отдает рапорт Николаю II

ской флотилии, пересек государственную границу и оказался на территории Китая, командир «Дельфина» (и он же – начальник спецэшелона) старший лейтенант Н. М. Ломан-5-й вздохнул спокойно. Занялись делом: используя выданные на пропитание деньги (а частично – и сумму, собранную в складчину), закупили «на всю дорогу» спирта более 100 ведер! Чтобы «огненную воду» не обнаружили таможенники, ее основной запас загрузили в балластные цистерны, благо таможня устройства подводной лодки не знала и в цистерны забраться не могла. Не могли нанести урон запасам спирта и лихие люди – лодка на стоянках находилась под бдительной охраной часовых.

От нечего делать – от скуки – и из-за плохих бытовых условий пьянство и связанные с ним безобразия так и не прекращались. Офицеры своих прямых обязанностей по поддержанию порядка не выполняли, службой не интересовались. В конце рейса самые серьезные обвинения были предъявлены Ломану-5-му: хватило и одного разрешения подчиненным пьянствовать, так что халатное исполнение своих обя-

занностей уже считалось на этом фоне «мелочью».

Впрочем, имел Ломан-5-й и свежий выговор за то, что «лично не проверял действия нижних чинов» (чем объяснялись причины очередной аварии лодки).

Попутно упомянем, что до него на «Дельфине» уже сменилось, по крайней

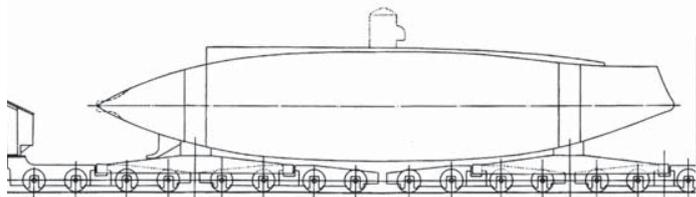
мере, десять (!) командиров. Об одном из них, застрелившемся из-за карточных долгов, начальство выразилось кратко – «слишком много пил». Другой получил строгий выговор «за легкомысленное отношение к службе».

Стоит подчеркнуть, что к началу 1916 г. опытных и добросовестных подводников в составе флотилии практически не осталось. Этому способствовали и скверные бытовые условия, и революционные брожения. Начальник отряда подводного плавания еще несколькими годами раньше докладывал: «Слово “подводник” стало во Владивостоке ругательным. Команда представляет из себя толпу людей, не имеющих никакого понятия о подводных лодках».

Любопытно отметить, что «пьяные безобразия» на пути поезда неожиданно для всех сыграли положительную роль: железнодорожное начальство, стараясь как можно быстрее отделаться от нарушителей спокойствия, давало «Дельфину» зеленую улицу в ущерб всем другим срочным перевозкам. Только этим можно объяснить, что спецэшелон, вышедший из Владивостока 23 мая, прибыл в Котлас

\* «О продаже спирта на ст. Котлас нижними чинами подводной лодки “Дельфин”».

Схема транспортера  
для перевозки минносца «Дельфин»  
№ п. в.



Транспортер для перевозки «Дельфина» по железной дороге.  
Спроектирован И. Г. Бубновым, построен на Путиловском заводе.



Подводные лодки Сибирской флотилии на железной дороге

уже 20 июня. Команде пришлось торопиться с реализацией остатков спирта. В результате по прибытии эшелона в Котлас, где подводную лодку должны были готовить для дальнейшего следования уже по реке, «в этом ранее тихом городе водворились пьянство и скандалы», – именно так записано в следственном деле.

Существующий к тому времени на флоте всеобщий развал и беспорядок даже в важнейших делах хорошо характеризует такой эпизод. При подготовке «Дельфина» к отправке и облегчении лодки до 73 т ряд снятых важнейших узлов, включая крышку люка, отправили почему-то не в Архангельск, а в Петроград. Теперь, когда лодку перед спуском на воду уже стали укомплектовывать снятым снаряжением, многие узлы нигде не могли найти. С великим трудом обнаружив, их сверхсрочно привезли на север и здесь... снова потеряли. Безусловно, способствовали этому и «сверхсекретность» операции, и полное безразличие исполнителей.

Для проверки положения дел с подготовкой «Дельфина» для дальнейшей транспортировки, в Котлас прибыл адъютант морского министра капитан 1 ранга Рощаковский. Мало того, что о готовности корабля не могло быть и речи, с жалобой на безобразия моря-

ков к нему обратился местный житель – отставной кочегарный унтер-офицер Паламозов. Рощаковский доложил по команде, вот тогда-то и началось следствие, осложненное огромным расстоянием, на которое оказались разбросаны свидетели по делу, да и явным общим нежеланием начальства продолжать его. Напомним, что кончался 1916 г., и на фоне происходящих в России событий нарушения сухого закона и вульгарное пьянство уже не казались чем-то особо важным.

С одной стороны, морской министр дал согласие на привлечение офицеров и кондуктора Чернышева в качестве обвиняемых в нарушении сухого закона. А с другой, убедившись в том, что ввести «Дельфин» в строй в существующей обстановке невозможно, начальство приняло решение экипаж лодки расформировать и использовать на других кораблях. Вот и вышло, например, что вахтенного начальника

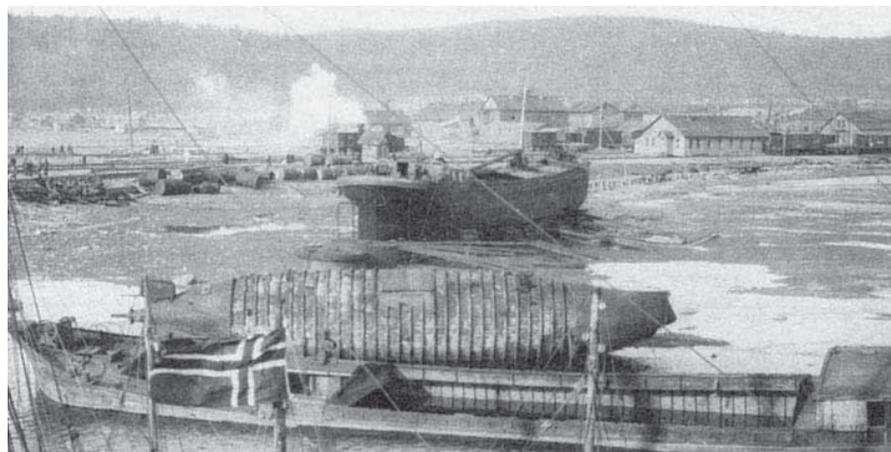
подпоручика по адмиралтейству Михаила Мычелкина, которого должны были судить\*, срочно командировали в Италию на лодку «Св. Георгий». Такие же крутые повороты произошли в биографиях других «дельфиновцев». Часть «подсудимых» вернули в Сибирскую флотилию, часть распределили по другим экипажам...

Пока суд да дело, саму подводную лодку «Дельфин», так до конца и не укомплектованную, официально признали негодной для службы в Ледовитом океане, и в следующем году она «была сдана к порту».

Свершилась Февральская революция. Рощаковский, волею судеб ставший командующим флотилией Северного Ледовитого океана, написал ходатайство о прекращении следственных действий, вполне справедливо подчеркнув, что «команда и офицеры в данном случае – лишь частные выражения общей разрухи, повлекшей за собой новую эру».

Остается добавить – и сама печальная судьба первой русской подводной лодки тоже является выражением той же общей разрухи.

*Часть иллюстраций заимствована из книг И. Р. Рассола: «Подводная лодка „Дельфин“», СПб, «Гангут», 2000 г., и «Иван Григорьевич Бубнов – жизнь и творчество. 1872–1919 гг.», СПб, «Элмор», 1999.*



Бесславный конец. Корпус «Дельфина» на прибрежной полосе Мурманского торгового порта. Фото 1919 г.

\* Один из немногих, кто на контрабанде попался официально: у него «под протокол» конфисковали три ведра спирта.