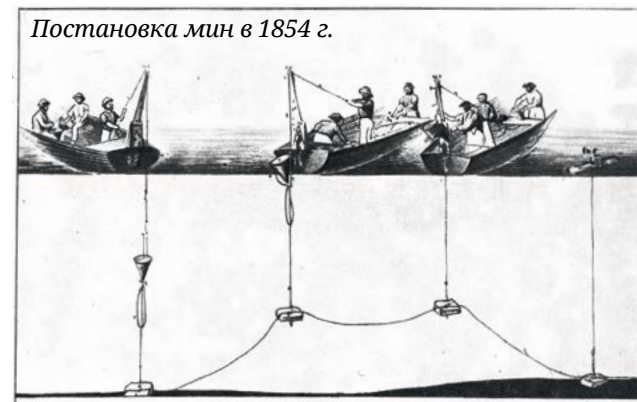


«АМУР» и «ЕНИСЕЙ»

ЛЕОНИД АМИРХАНОВ

«В присутствии членов Комитета [о подводных опытах] опустили шесть деревянных просмоленных ящиков с порохом. Гальванические проводники выходили на поверхность льда и простирались на протяжении около ста сажен к берегу. Воспламенение мин произошло мгновенно и совершенно удовлетворительно». Речь идет о первом подрыве подводного фугаса «с помощью гальванической батареи, устроенной профессором Якоби». Случилось это 27 января 1840 г. на Большой Невке в Санкт-Петербурге. Подобные опыты проводились и раньше, но именно с этого дня в России началась планомерная работа по созданию нового вида оружия — подводных мин заграждения.

Минный заградитель «Енисей»



Постановка мин в 1854 г.

С началом Крымской войны Кронштадт готовился к возможной атаке англо-французского флота. Одним из средств обороны стали выставленные в 1854 г. 105 гальванических мин Б. С. Якоби и 200 пиротехнических Э. Нобеля, который активно работал и в этом направлении. Однако эффективным это оружие называть было рано.

К концу XIX в. появились разработки новых конструкций мин и способов их постановки. Модернизированная мина обр. 1898 г. с зарядом пироксилина 56–64 кг получила наименование мины обр. 1906 г. В 1908 г. она прошла еще одну модернизацию и, соответственно, стала называться миной обр. 1908 г. Она стала лучшей гальваноударной миной своего времени и состояла на вооружении флота и в годы Великой Отечественной войны.

Работы по созданию ударно-механической мины без гальваноударных колпаков завершились получением мины обр. 1909 г. Эта мина имела корпус шаровой формы, ударный взрыватель, расположенный внутри корпуса, заряд 64–128 кг тротила. На заданное углубление мина устанавливалась автомати-

чески так называемым штерто-грузовым способом системы Н. Н. Азарова, которая позволяла проводить постановку мин на ходу, но процесс этот был еще весьма сложным. В 1910 г. В. Я. Доскин разработал способ установки мины на заданное углубление при всплытии с грунта. Мина имела гидростатический прибор, в нужный момент останавливавший разматывание минрепа, что позволяло ставить мины на определенную глубину. Кроме того, такой способ давал возможность производить установку с подводных лодок. Эта мина с системой Доскина получила название мины обр. 1912 г., и они также были на вооружении российского флота в Первую мировую войну.

Одновременно с совершенствованием мин разрабатывались и корабли, специально для этого предназначенные. Первоначально для постановки мин использовались миноносцы и разные небольшие суда, пока в конце 1897 г. Балтийский завод не представил в Морской технический комитет проект нового минного транспорта (так назывались до 1907 г. минные заградители). В окончательном варианте корабль водоизмещением 2800 т имел длину 92,7 м, ширину 14,9 м и углубление 4,4 м и мог принять на борт 300 мин заграждения, располагавшихся в трех минных погребах: носовом, кормовом и среднем. Постановка производилась

через специальные люки для сбрасывания мин, которые подавались туда по подвесным минным рельсам. Артиллерийское вооружение состояло из пяти 75-мм пушек системы Г. Канэ и семи 47-мм скорострельных пушек Гочкиса.

По этим чертежам построили два корабля — «Амур» и «Енисей». Их закладка на Балтийском заводе в Петербурге состоялась в 1889 г., а спуск на воду — в 1899-м. В строй минные транспорты вступили в 1901 г. и вскоре отправились на Дальний Восток. Они ставили минные заграждения, защищавшие стоянки российских кораблей у Талиенваня и Порт-Артура. На минах, выставленных «Амуром», подорвались японские броненосцы «Хатсусе» и «Ясима». Но, к сожалению, в действиях нашего флота тогда было много, мягко говоря, неудачного. На собственных минах у порта Дальний 29 января 1904 г. погиб «Енисей». Командир корабля капитан 2-го ранга В. А. Степанов остался на тонущем корабле, успев крикнуть: «Спасайтесь, ребята, кто может, обо мне не заботьтесь!». «Амур» взорвали свои же моряки 2 января 1905 г., перед тем как японцы заняли Порт-Артур. »



Гибель японского броненосца «Хатсусе»

По чертежам первых минных транспортов в 1905 г. на том же Балтийском заводе заложили два корабля, получивших в память о погибших предшественниках имена «Амур» и «Енисей». В строй они вступили в 1910 г. уже в ранге минных заградителей. Они имели ту же скорость хода (17 узлов) и измененный состав артиллерии: пять 120-мм пушек, две 75-мм и восемь пулеметов.

К 1912 г. на Балтике под командованием контр-адмирала М. Ф. фон Шульца сформировался Отряд минных заградителей, состоявший из шести единиц: «Амур», «Енисей», «Волга», «Ладога» (бывш. «Минин»), «Нарова» (бывш. «Генерал-Адмирал») и «Онега» (бывш. «Герцог Эдинбургский»). Учебные постановки проводились весьма активно. По окончании кампании проводились призовые постановки мин, в которых учитывались время и точность, а также количество всплывших и утонувших мин. Переходящим призом была большая серебряная ваза, которую победитель хранил в кают-компании.

Первая постановка минного заграждения в начавшейся Первой мировой войне была



Контр-адмирал
Михаил Фёдорович фон Шульц

осуществлена на Центральной позиции крепости Императора Петра Великого, по линии Нарген — Поркалауд. Отряд заградителей, по словам одного из участников, «блестяще выполнил свою задачу, сбросив около 2200 мин с секундомерной точностью, с незначительным количеством взорвавшихся под кормой мин, всего около 10 штук». Затем начались планомерные постановки мин, которые по-

степенно продвигались все дальше на запад. Например, в ночь на 29 декабря 1914 г. минзаг «Амур» перешел в Абосские шхеры, где крейсера «Россия», «Богатырь» и «Олег» приняли с него по сто мин каждый. После этого крейсера направились к острову Борнхольм и поставили там свои мины.

Мины в Финском заливе ставили и германские корабли — неспроста эти воды называли супом с клецками. И плавание здесь было опасным еще в 1950-е гг. Кроме того, все активнее заявлял о себе новый тип боевых кораблей — подводные лодки. 28 сентября 1914 г. в 12.30 в устье Финского залива германская подводная лодка U-26 капитан-лейтенанта фон Беркхайма с расстояния примерно в три кабельтовых атаковала возвращавшиеся из дозора крейсера «Паллада» и «Баян». Одна торпеда попала в «Палладу», вызвав детонацию боезапаса. Крейсер водоизмещением 7800 т затонул за пару минут. Из 597 человек команды никто не спасся. К сожалению, практические выводы из этой трагедии сделаны не были, и 22 мая 1915 г. из Ревеля в Рижский залив вышел минный заградитель «Енисей». Вышел один, без кораб-

лей охранения. Примерно в 10 милях от острова Оденсхольм минзаг был торпедирован той же германской подводной лодкой U-26. Через десять минут корабль затонул, унеся с собой жизни 298 человек. При погружении корабля в воду команда пела гимн «Боже, Царя храни!». Командир, капитан 1-го ранга Прохоров и вахтенный начальник не желали покидать корабль и погибли вместе с ним. Случайно оказавшемуся в семи милях от места трагедии миноносцу «Рябный» через 20 минут после взрыва удалось спасти одного офицера и 19 матросов. Позднее рыбаки подобрали из воды еще одного матроса.

Но U-26 не долго совершала свои черные дела. В конце августа 1915 г. она пропала без вести со всем экипажем во время очередного похода в Балтийском море.

Огромным успехом минных постановок была гибель новейших германских эсминцев 10-й флотилии. Вечером 28 октября (ст. ст.) 1916 г. 11 новейших эсминцев вышли из Либавы (ныне Лиепая), «имея назначение» найти и уничтожить русские корабли. Это были однотипные корабли, обозначавшиеся буква-

ми «S», «V» и «G», определявшими названия верфей, где их строили: «S» — «Шихау», «V» — «Вулкан» в Штеттине, а «G» — «Германия» в Киле. Еще до полуночи командующий флотилией фон Виттинг потерял на минах V-75 и S-57. После двухчасового безрезультатного поиска русских кораблей Виттинг направил свои эсминцы к Балтийскому порту (Палдиски). Обстреляв город, флотилия стала поспешно уходить домой. Располагая координатами гибели V-75 и S-57, немцы решили идти севернее, но уже через час в конце кильватерного строя раздался взрывы и орудийная стрельба. Предполагая, что появились русские крейсера, Виттинг развернул головные корабли для боя. Но оказалось, что подорвался шедший седьмым V-72. V-77 не удалось взять его на буксир, и пришлось, сняв с него команду, топить своего «собрата» артиллерией, что Виттинг и принял за атаку русских.

Вскоре все встало на свои места: сразу после поворота G-90 тоже налетел на мину. Тогда Виттинг решил нарушить режим радиомолчания, чтобы разобраться в обстановке и собрать эсминцы в строй. В ответ посыпались

тревожные доклады о том, что вокруг наблюдаются мины заграждения. Еще три эсминца: S-58, S-59 и V-76, — отправились на дно Финского залива.

Почему же 10-я флотилия так смело пошла на минное поле? Четыре тысячи мин здесь были поставлены в мае 1916 г. При подготовке этой операции в «общую диспозицию» включили и часть минного заграждения, выставленного германским флотом еще в августе 1914 г. По одной из версий, на южной оконечности «диспозиции» мины ставили «демонстративно открыто», чтобы дезориентировать немцев, которые якобы решили, что русские оставили проход между заградительным полем 1914 г. и своим новым заграждением.

Еще одна версия говорит о целенаправленной дезинформации, осуществленной таинственной русской разведчицей Анной из Либавы, подсунувшей немцам карту с ложной схемой минных постановок. Как бы то ни было, очевидно одно: минные заградители свою работу выполнили на «отлично». «III

Минный заградитель «Амур»

