

РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II АЛЕКСАНДРОВИЧ  
ОСНОВАТЕЛЬ ПЛАВАННОГО ФЛОТА РОССИИ

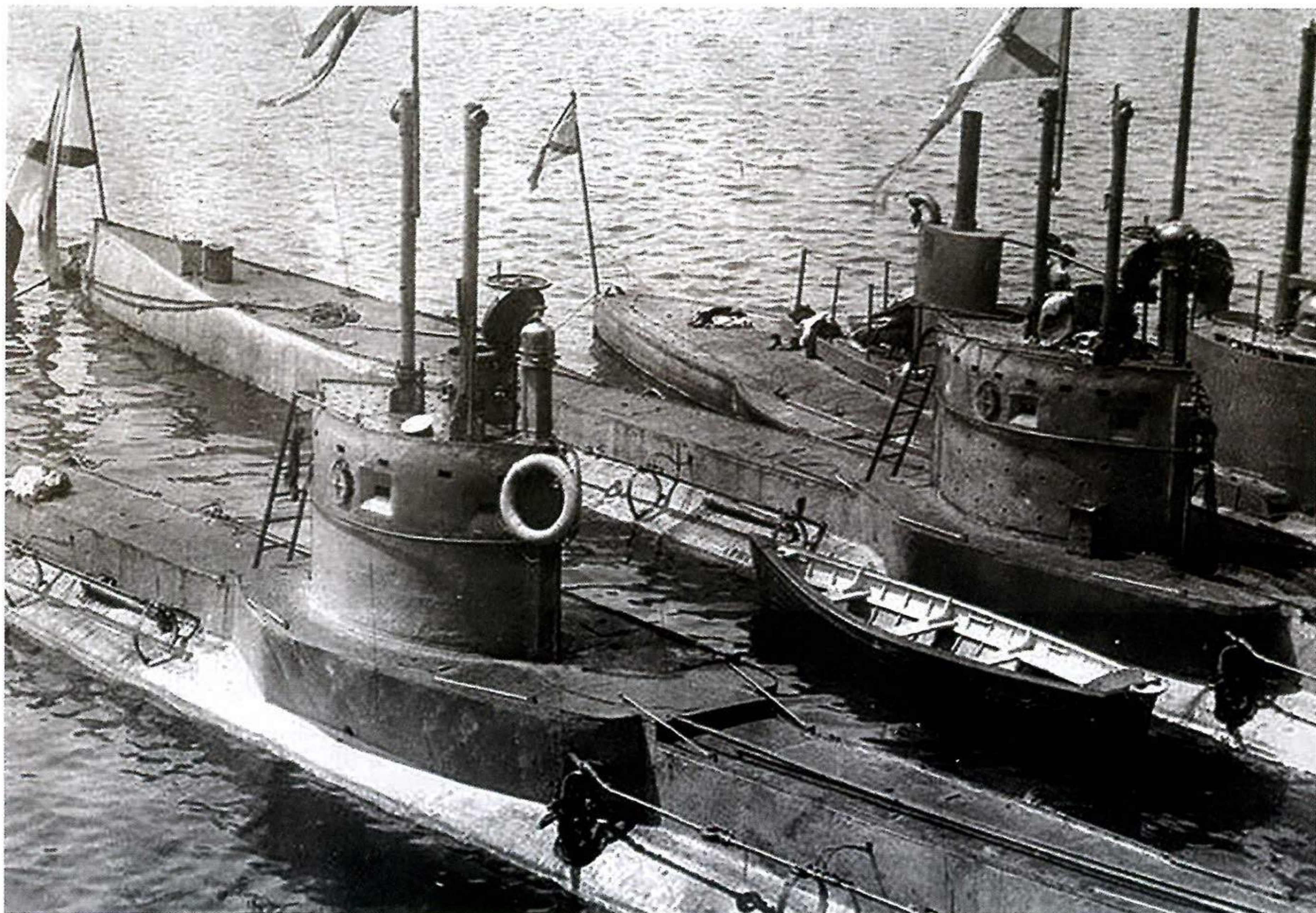


150-ЛЕТИЮ СО ДНЯ РОЖДЕНИЯ И 100-ЛЕТИЮ СО ДНЯ МУЧЕНИЧЕСКОЙ КОНЧИНЫ  
ГОСУДАРЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II АЛЕКСАНДРОВИЧА ПОСВЯЩАЕТСЯ



**По указу Императора Николая II 19 марта 1906 года в Российском Императорском флоте появился новый класс судов — подводные лодки**

Подводный флот — гордость и слава России, ее надежный и верный щит. Этот передовой род войск был создан в нашей стране Государем Императором Николаем II, при его деятельнейшем участии, вопреки мнению большинства военачальников, правительственных и думских чиновников. Все важнейшие дела и приказы по флоту утверждал Император лично. За кратчайший срок Ему удалось не только создать этот род войск, но и вывести его на первое место в мире! С 1903 по 1917 год практически с нуля Государь Николай II организовал постройку 67 и покупку 11 подводных лодок, (78 единиц). Свыше 70 подводных лодок было создано за 14 лет, а к 1914 году Российская империя располагала первым по численности подводным флотом (78 лодок).



## **65,5% ПОДВОДНОГО ФЛОТА БЫЛИ РУССКИМИ РАЗРАБОТКАМИ**

Современные успехи в области подводного кораблестроения обязаны, в том числе, и достижениям Императора Николая II, при котором не только был создан этот тип войск, но и заложена техническая база, создавшая боевые единицы, некоторые из которых прошли две мировых войны. Приказ № 52, по Морскому ведомству от 6 (19 марта) 1906 года России гласил:

**«Государь Император Николай II Александрович в 6-ой день марта сего года высочайше повелеть соизволил:**

1) Включить в высочайше установленную в 30-й день декабря 1891 г. классификацию судов военного флота разряды: а)... б) подводных лодок.

Указом Императора Николая II в составе русского флота был создан новый род сил — подводные, имевшие на вооружении подводные лодки, в строй вошли 20 субмарин. Таким образом, начиная с 1906 года подводные лодки в Российском флоте впервые были определены в самостоятельный класс боевых кораблей, а Россия становится одной из немногих стран в мире, имеющих в составе флота боевые подводные лодки и учебную базу для подготовки подводников.

День 6 (19) марта стал официальным праздником моряков-подводников. Придя к власти в 1917 году и уничтожив почти весь подводный флот, большевики отменили праздник. Он вернется в Россию только в 1996 году.

За пару лет до Первой Мировой войны были построены три крупные верфи в русском старинном русском городе Ревеле (ныне — эстонский Таллин). Там и теперь остаются развалины имперского завода подводных лодок.

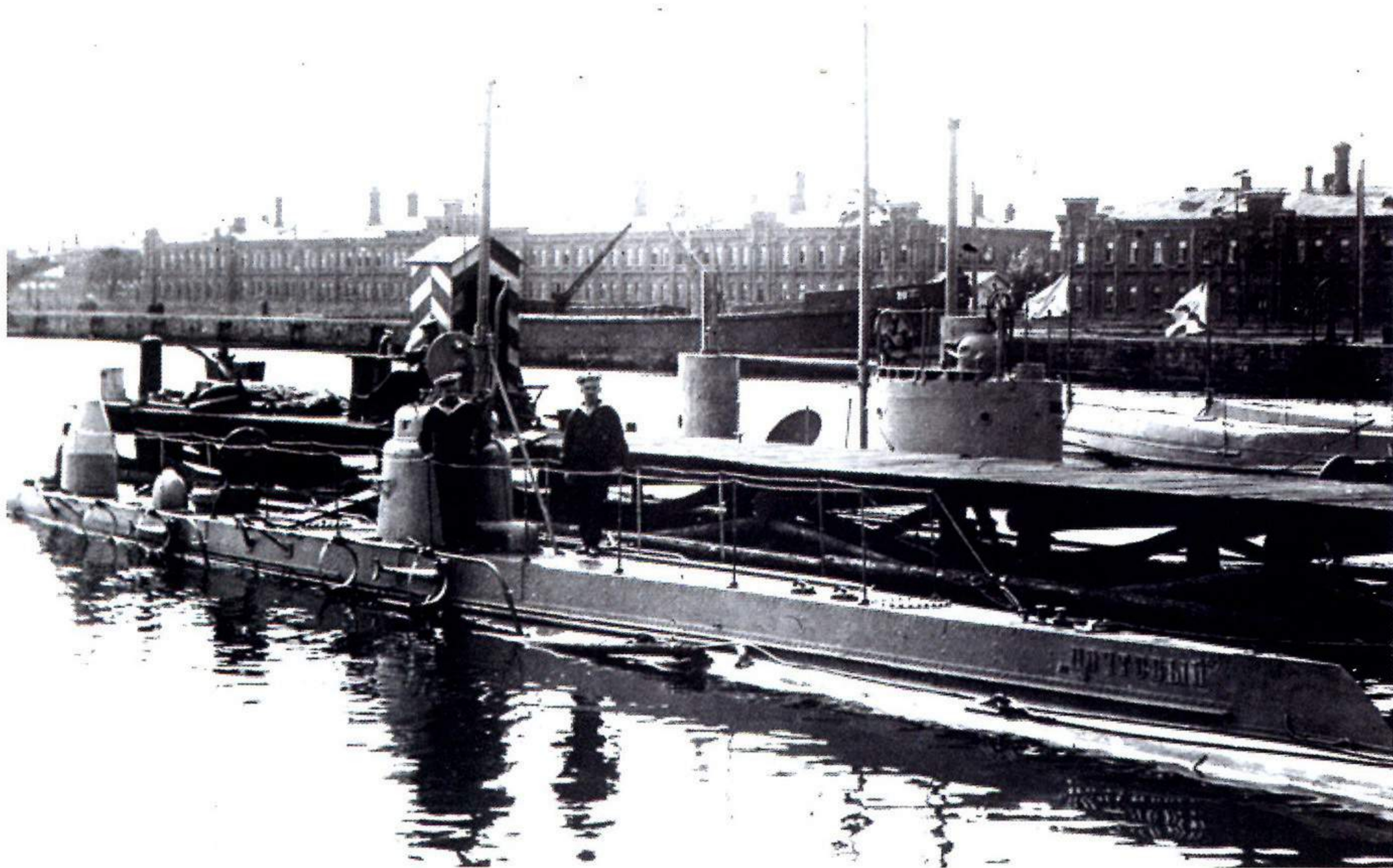


Работа Царя Николая II по созданию подводного флота началась гораздо раньше. К проектированию подводных лодок Морское министерство России приступило в 1900 году. В 1900 году состоялись переговоры о возможности постройки фирмой Holland Torpedo Boat Co. подводных лодок для России. Поставленное Голландом условие – купить не менее 10 кораблей оказалось неприемлемым. Сделка не состоялась. Тогда Государь Николай II Александрович принимает решение строить свои собственные подводные лодки.

За период с 1903 по 1917 год было организовано не только производство первых опытных образцов (в общей сложности 11 штук), но и налажено серийное производство полностью отечественных подводных лодок. Уже 19 октября 1900 года Морским ведомством была создана комиссия, в состав которой для разработки проекта подводной лодки избрали старшего помощника судостроителя Ивана Григорьевича Бубнова, помощника старшего инженер-механика И. С. Горюнова и капитана 2 ранга М. Н. Беклемишева. Все работы надлежало вести в отдельных помещениях при «Опытовом судостроительном бассейне», работы велись в строжайшей тайне. Руководству предписывалось оказывать комиссии всяческое содействие.



4 января 1901 года Государь утвердил «Строительную комиссию подводных лодок», которую возглавил талантливый инженер-кораблестроитель И. Г. Бубнов. Комиссия разработала проект первой отечественной боеспособной подводной лодки «Дельфин». В 1901 году И. Г. Бубнов был назначен ее строителем при Балтийском заводе, руководил ее испытаниями и сдачей флоту в эксплуатацию. Так было положено начало созданию подводных сил Российского флота.



27 марта (9 апреля) 1906 года Высочайшим утверждением Государя Императора Николая II указа № 27614 в Либаве был создан первый в России и мире учебный отряд подводного плавания. Целью отряда была подготовка кадров подводников, приемка подводных лодок от промышленности, их укомплектование, ввод в строй.

Отряд включал: обучающий состав, офицерский класс и школу для нижних чинов. В состав отряда вошли все наличные подводные лодки Балтийского флота: учебное судно «Хабаровск», подводные лодки «Пескарь», «Белуга», «Сиг», «Стерлядь», «Минога», «Окунь», «Макрель». На этих подводных лодках начали проходить подготовку 7 офицеров и 20 матросов. В 1907 году был произведен первый выпуск 68 офицеров, которым впервые циркуляром Главного морского штаба было присвоено звание офицера подводного плавания

Начальником отряда был назначен Э. Н. Щенснович. 27 марта определен штат отряда, а 3 июня 1906 года приказом по Морскому ведомству утверждено «Положение об Учебном отряде подводного плавания», которым предусматривалось формирование при отряде: командования отряда, Офицерского класса и Школы рядовых.

Адмирал Э. Н. Щенснович, вел поистине подвижническую деятельность по созданию на Балтике первого отряда подводников. Был сооружен бассейн для стоянки двадцати лодок, пирсы, станция для пополнения запасов электрической энергии и сжатого воздуха. Установлен опреснитель, элинг с док-мостом для подъема с воды лодок на зиму.

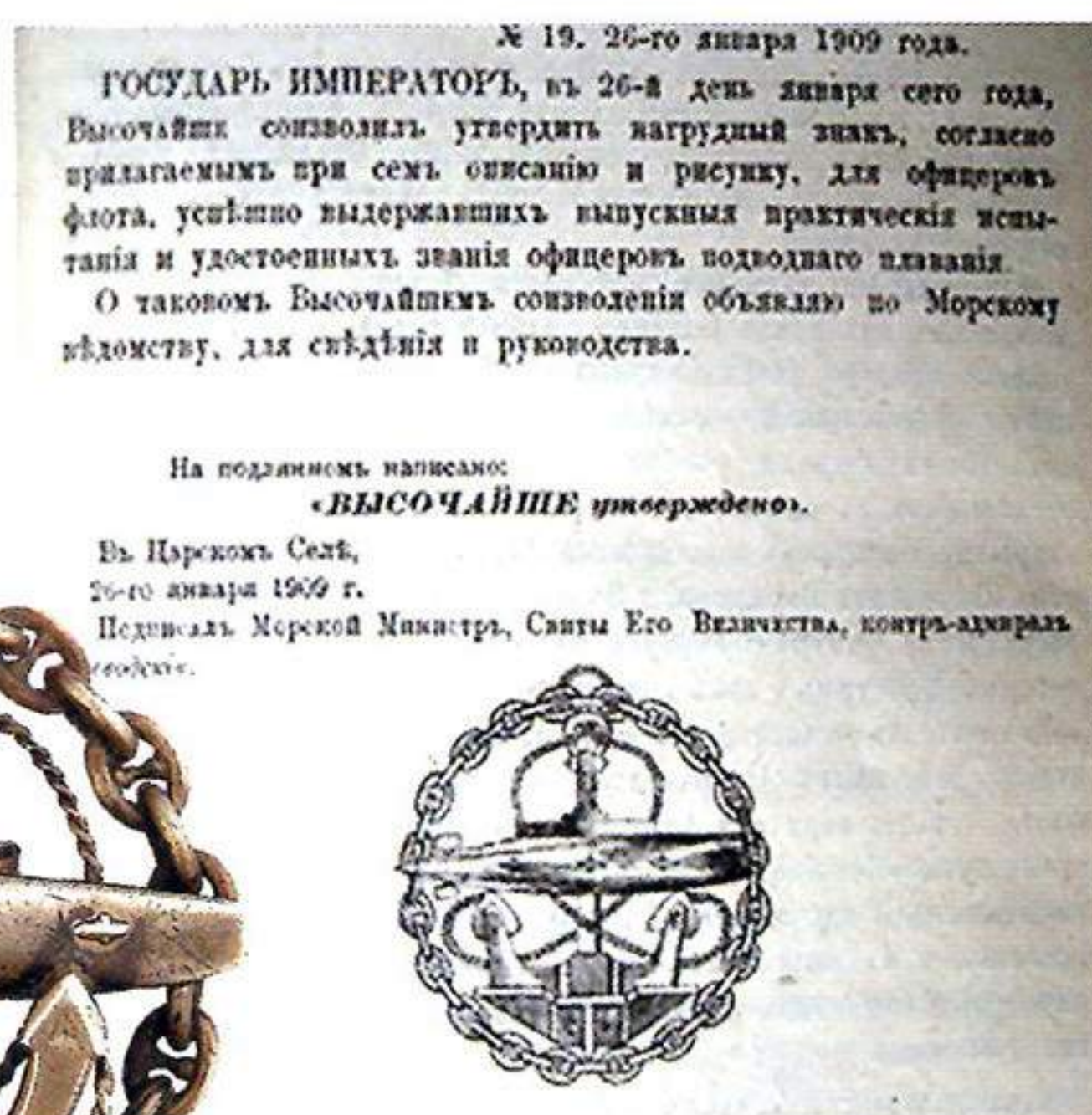
В свой Учебный отряд подводного плавания Э. Н. Щенснович отобрал семь офицеров и двадцать матросов, руководствуясь такими критериями: «Каждый человек, выбранный на службу на лодках, должен быть высоконравственный, не пьющий, бравый, смелый, отважный, не подверженный действию морской болезни, находчивый, спокойный, хладнокровный и отлично знающий дело».



Общая продолжительность обучения офицеров составляла 10 месяцев. Они учились не в классах, а прямо на подводных лодках, учились в море. Тонули, горели, садились на мели, уточняя инструкции и правила для тех, кто поведет потом свои «Барсы» и «Пантеры» в боевые походы. Благодаря интенсивной деятельности Учебного отряда, были подготовлены квалифицированные специалисты, сумевшие достойно представить русский подводный флот в первую мировую войну.

В 1907 году был произведен первый выпуск 68 офицеров. Всем выпускникам впервые циркуляром Главного морского штаба № 269 было присвоено звание офицера подводного плавания. 7 июня 1907 года начальником отряда подводного плавания на Балтийском море был назначен капитан 1 ранга П. П. Левицкий, который исполнял эту должность до 1911 года.

Знак состоял из серебра 84-й пробы и носился на правой стороне груди. Он представлял собой круг, образованный якорной цепью. Внутри круга – вертикально поставленный, обвитый канатом якорь Холла и горизонтально расположенный силуэт подводной лодки.



*«...Государь Император в день 26 января сего года Высочайше соизволил утвердить нагрудный знак <...> для офицеров флота, успешно выдержавших выпускные практические испытания и удостоенных звания офицеров подводного плавания. О таком Высочайшем соизволении объявляю по Морскому ведомству для сведения и руководства».*



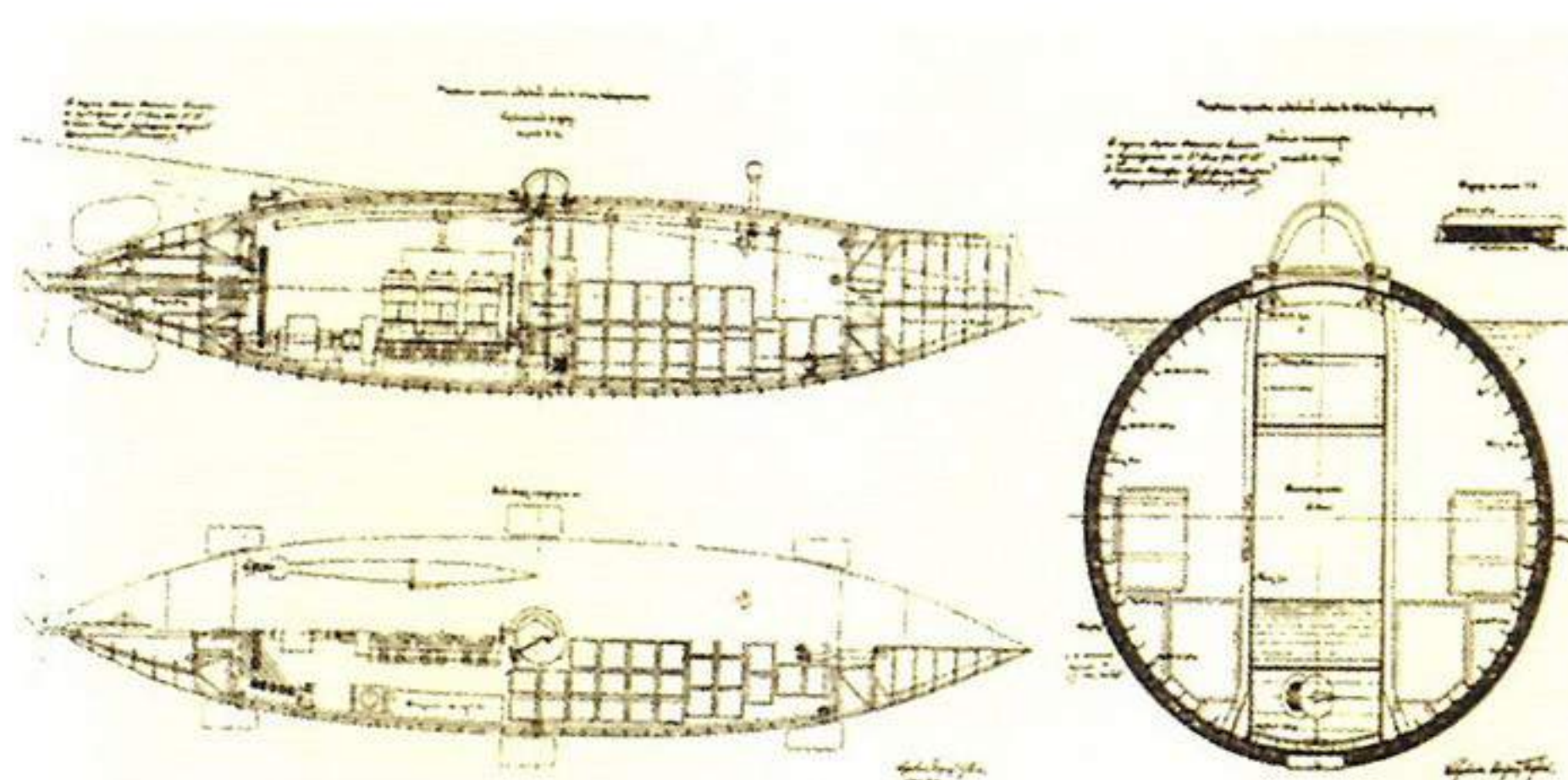
*Капитан 2 ранга М. Н. Беклемишев отдаёт рапорт Императору Николаю II (стоит в центре и опирается на морскую саблю). В группе на пристани: Великий князь Алексей Александрович, И. Г. Бубнов, вице-адмирал Ф. К. Авелан. 1903 год*

Первая русская боевая подводная лодка «Дельфин» была построена в 1904 году на Балтийском заводе в Петербурге по проекту выдающегося ученого-кораблестроителя И. Г. Бубнова в соавторстве с капитаном 1-го ранга М. Н. Беклемишевым и инженер-механиком И. С. Горюновым. 29 августа 1903 года практически полностью готовую и стоявшую у достроечной стенки завода первую подводную лодку «Дельфин» посетил Император Николай II. Он заслушал доклад И. Г. Бубнова и пожелал «успеха при дальнейших постройках». Это послужило началом финансирования проекта подводной лодки.

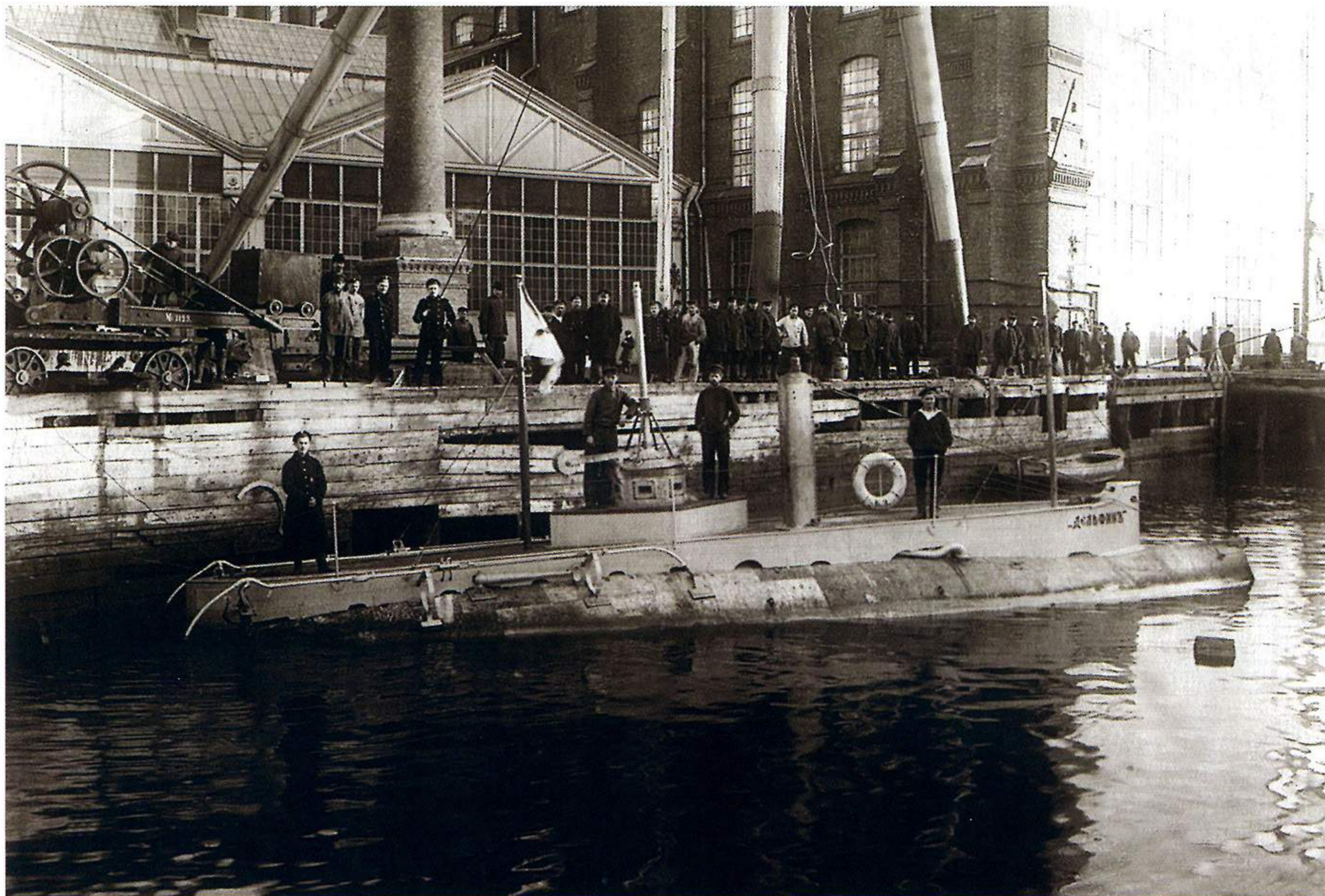
«Дельфин» проплавал почти пятнадцать лет. Прошел воды Балтики и Тихого океана, Белого и Баренцева морей, участвовал в русско-японской и Первой Мировой войне. По проектам И. Г. Бубнова было построено в общей сложности 32 подводные лодки, в том числе таких знаменитых типов, как «Барс», а также «Минога» и «Акула» — первые русские дизельные подводные лодки. Но именно в ходе создания подводной лодки «Дельфин» были заложены те принципы проектирования, которые последовательно развивались вплоть до проектов 1915 года. Кроме того, «Дельфин» стал первой школой для многих российских подводников, вписавших много ярких страниц в историю отечественного флота. В ноябре 1904 г. подводная лодка была перевезена по железной дороге из Санкт-Петербурга во Владивосток и зачислена в состав Сибирской флотилии. Во время русско-японской войны несла позиционную и дозорную службы на подходах к заливу Петра Великого.



*Инженер И. Г. Бубнов*



*Чертежи И. Г. Бубнова*



*Подводная лодка «Дельфин», Балтика, 1904 год*

Все работы по созданию как первой подводной лодки, так и последующих разработок велись при поддержке Государя Императора Николая II Александровича. Именно после того, как в создании подводных лодок морским ведомством было отказано (против строительства подводных лодок выступали такие известные деятели флота, как адмирал А. В. Колчак, вице-адмирал З.П. Рожественский), минуя морского министра, Э.Н. Щенснович обратился напрямую к Царю. Государь поддержал подводников и теперь, благодаря Государю Николаю II, мы имеем такую мощную защиту, как русский подводный флот. Жаль только, что, пользуясь этим достижением, мы забываем благодарить и вспоминать тех, кто создавал и стоял у истоков этого грозного оружия.



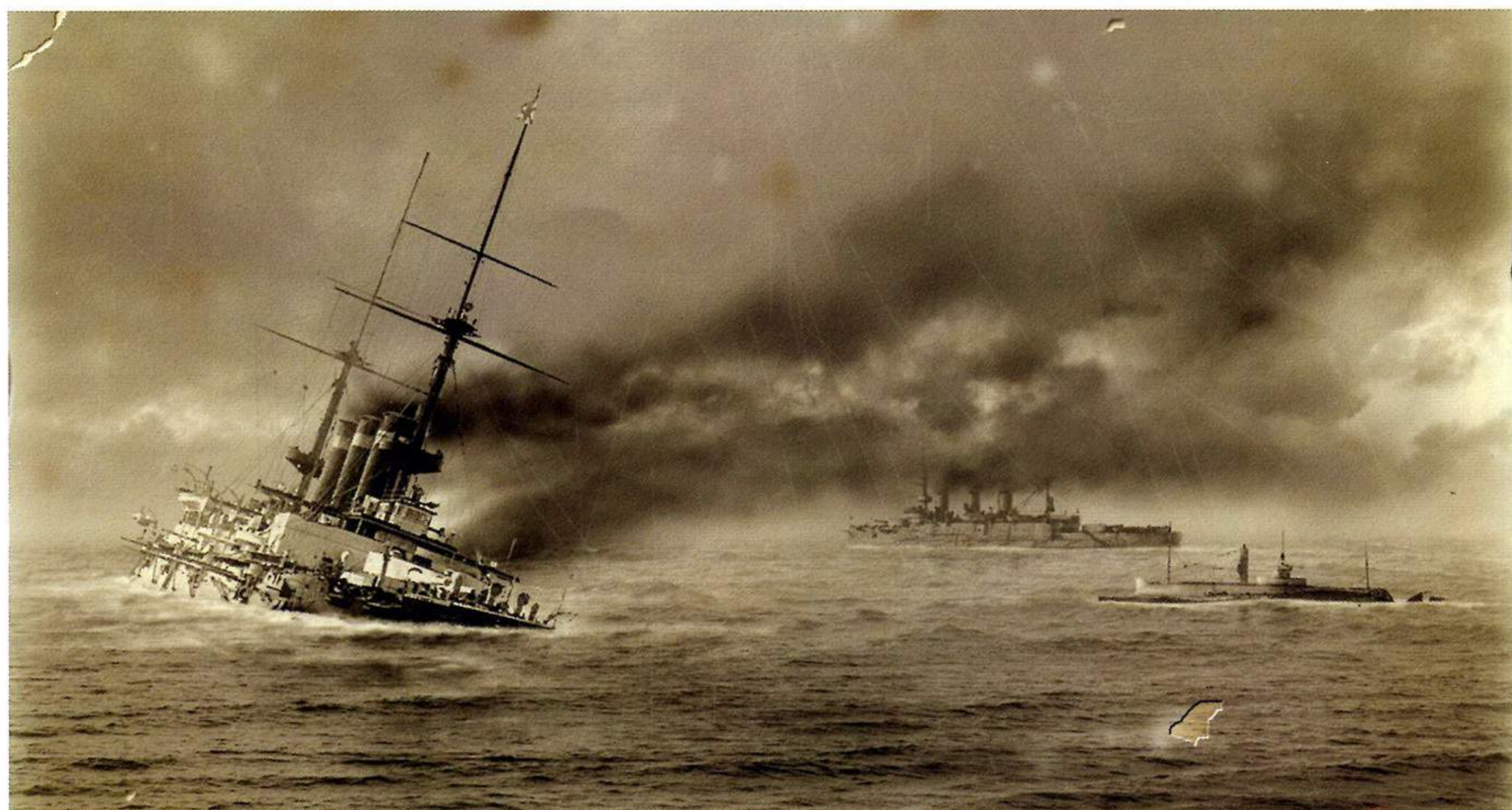
*Подводная лодка «Дельфин», Балтика, 1904 год*

В конце 1904 года «Дельфин» был перевезен по железной дороге во Владивосток. За время русско-японской войны 17 дней провел в море, в том числе, совершил боевой поход продолжительностью 8 суток, что считалось почти пределом для подлодок. В июне 1916 года корабль был перевезен в Мурманск, в августе 1917 года исключен из списков кораблей, а в двадцатых годах корпус «Дельфина» был разделан на металл.





Боевая история российского подводного флота взяла старт немного раньше официального признания субмарин боевыми кораблями, и начиналась она во Владивостоке, где со времен русско-японской войны и до 1916 года существовало первое в России боевое соединение подводных сил, состоявшее из 13 подводных лодок. Первая подлодка появилась во Владивостоке осенью 1904 года. 29 сентября электрическая подлодка «Форель» весом в 16 тонн железной дорогой была доставлена во Владивосток в собранном виде. А уже 2 октября она была введена в строй Сибирской военной флотилии, став первой боеспособной субмариной России на Тихом океане. Затем еще четыре первые однотипные российские подводные лодки, построенные в Петербурге по проекту русского инженера-судостроителя И.Г. Бубнова — 100-тонные субмарины «Касатка», «Фельдмаршал граф Шереметьев», «Налим», «Скат», «Сом» и «Дельфин». Эти семь субмарин были первыми и на Дальнем Востоке. Владивосток вписал себя в историю как колыбель российского подводного флота.



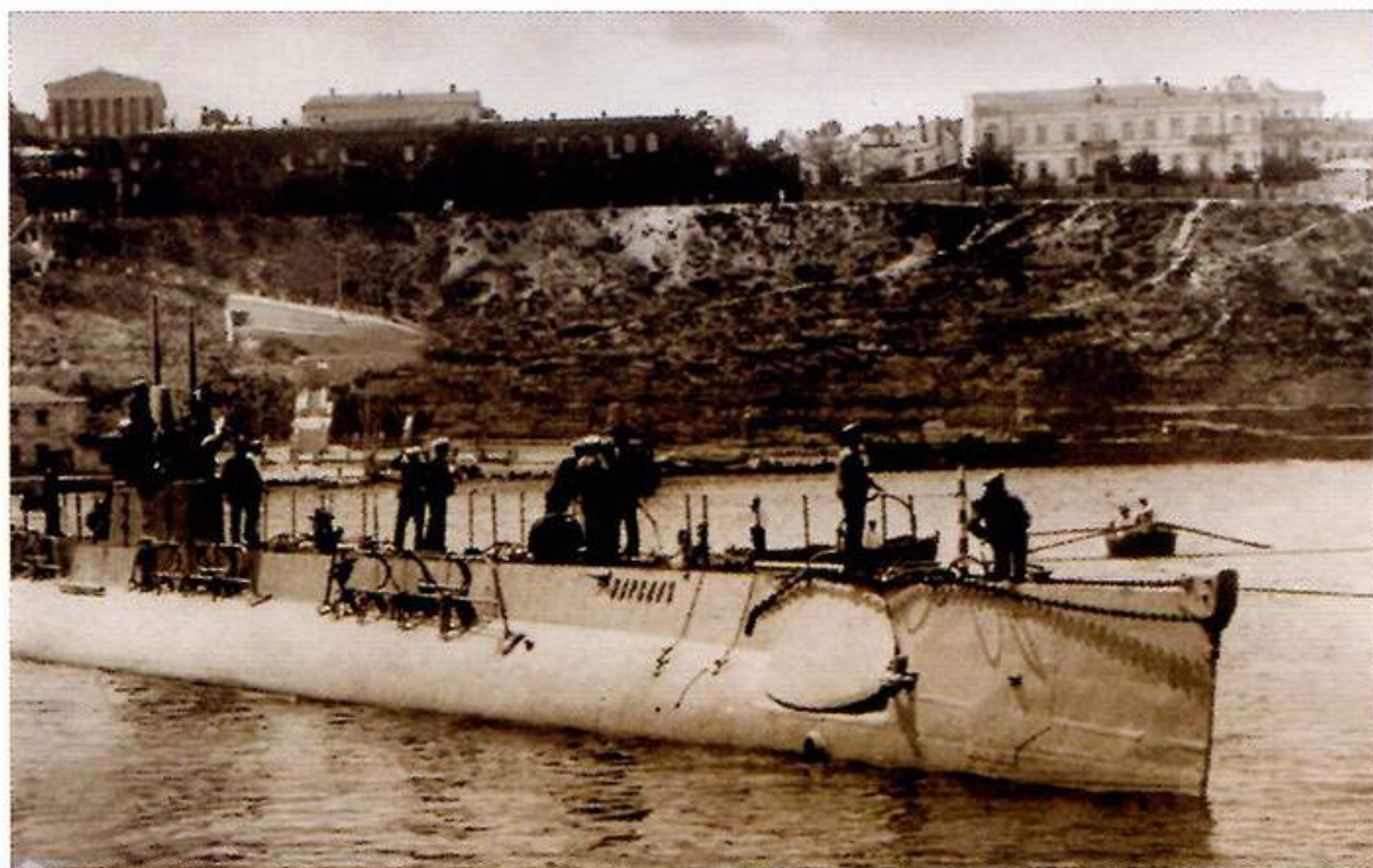
*Подводная лодка «Дельфин» добивает повреждённый «Пересветом» японский броненосец «Хатцузе»*

Японцы знали о наличии подводных лодок в Порт-Артуре. Слухи о них появились и в газетах. Когда в апреле 1904 года у Порт-Артира на минах подорвались броненосцы «Ясима» и «Хацусе», адмирал Витгефт приказал дать радиограмму, что адмирал благодарит подводные лодки за удачное дело. Японские радисты перехватили это сообщение и «приняли к сведению». Уже самим фактом своего существования первые подводные лодки удержали японцев от штурма Владивостока, защитили от вторжения русскую землю и воспретили им плавание в Амурском лимане.

Русско-японская война стала первой в мировой истории, в которой приняли участие подводные лодки. Ни в одной из стран мира тогда еще не было выработано осмысленных взглядов на роль подводных лодок в составе их флотов. Поэтому Морскому ведомству России приходилось разрабатывать планы использования своих подводных лодок в войне на море, не имея никакого опыта. Командир «Сома» лейтенант князь Владимир Владимирович Трубецкой писал: «Все приходилось делать впервые, даже придумывать командные слова для управления лодкой». В основном их разработал командир подводной лодки «Скат» лейтенант М. М. Тьедер и командир «Щуки» лейтенант И. И. Ризнич. Многие из этих «командных слов» сохранились и до нашего времени: «По местам стоять. К всплытию», «По местам стоять. К погружению», «Продуть балласт», «Осмотреться в отсеках» и другие. К концу лета 1905 года во Владивостоке уже действовало 13 подлодок.



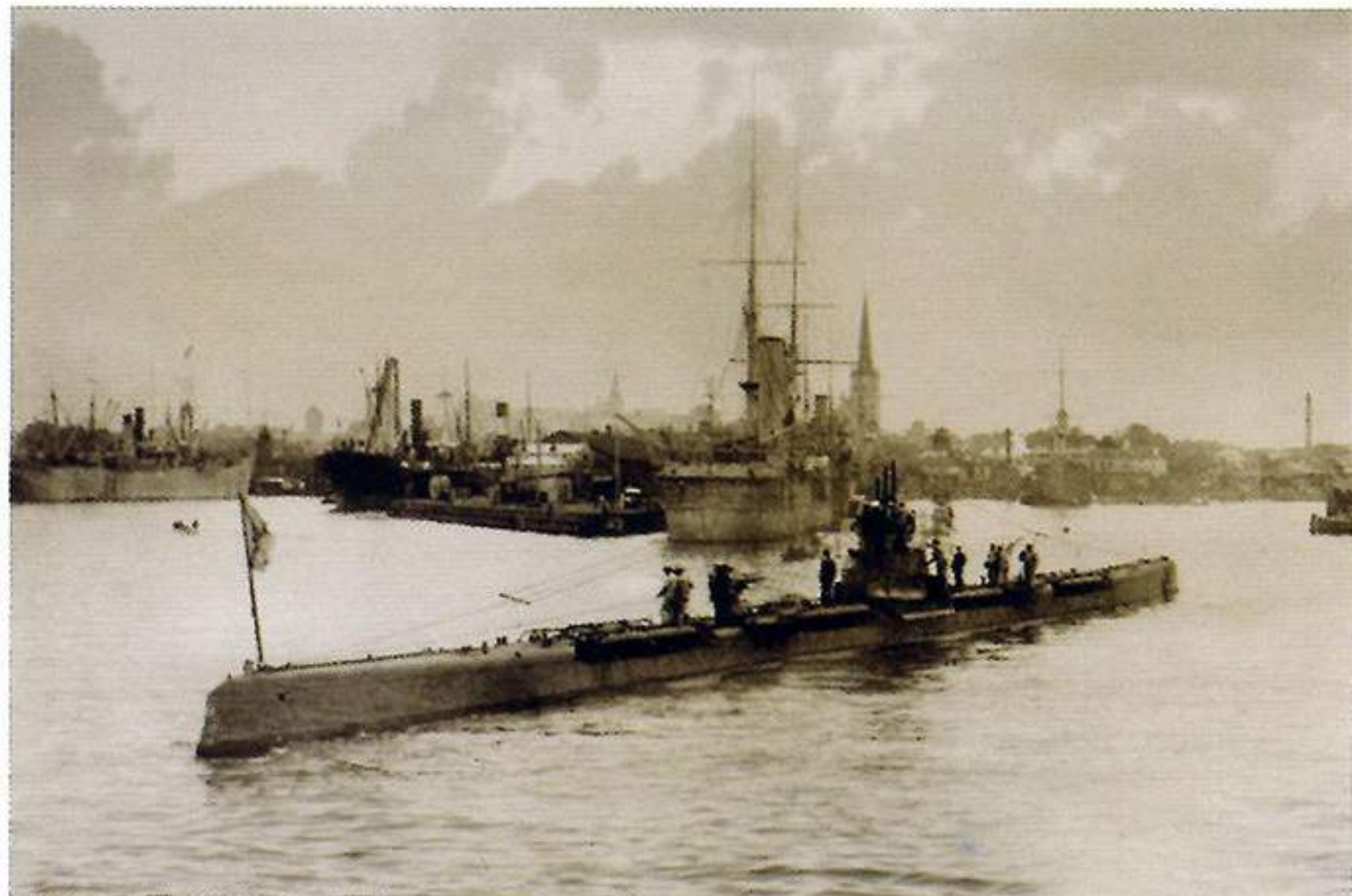
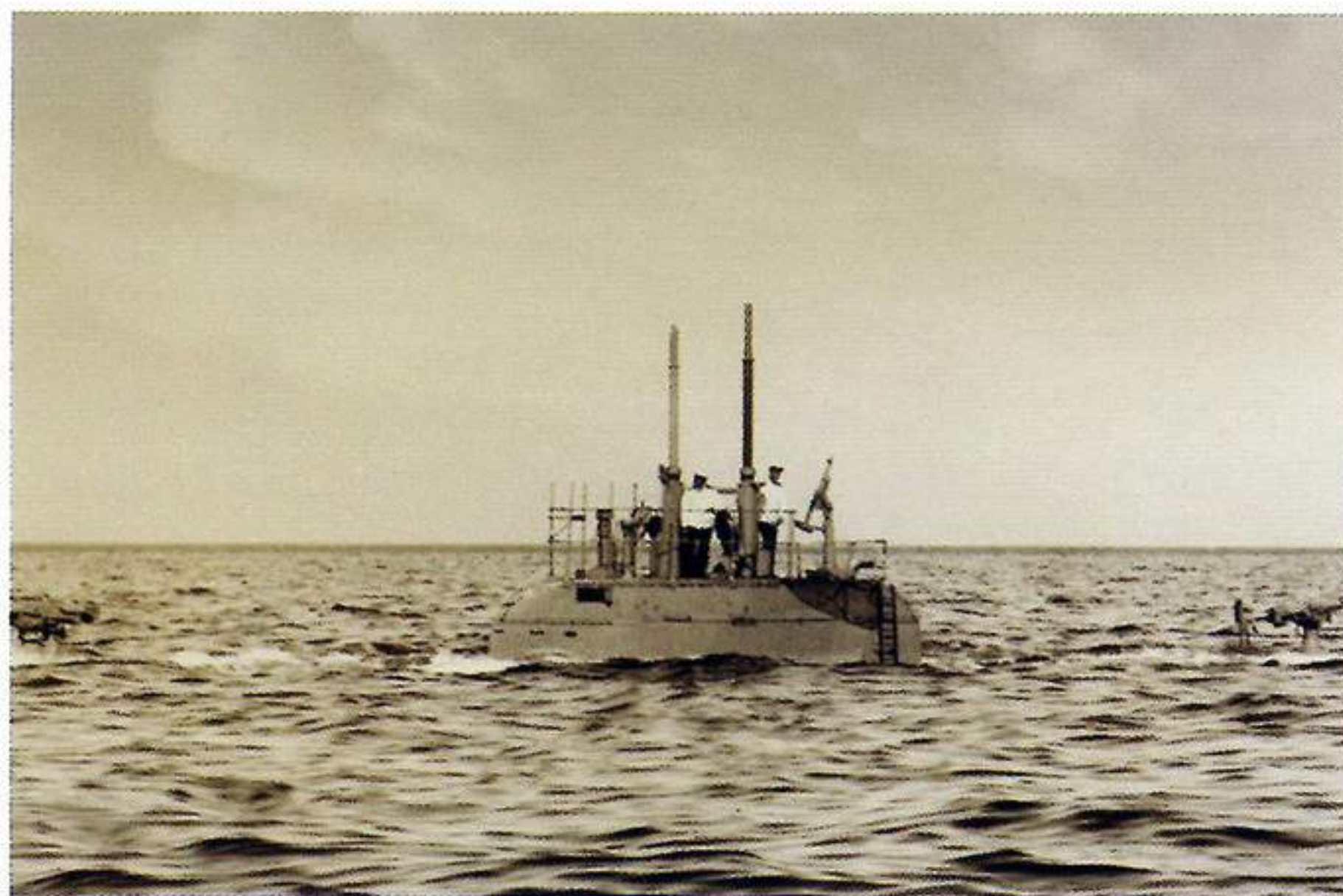
*Подводные лодки Сибирской флотилии во Владивостоке, 1908 год*



27 мая 1911 года, на основании Положения о командовании морскими силами, приказ по Морскому ведомству 150 предписывал: «Командование военно-морскими силами в Тихом океане вверяется командующему Сибирской флотилией». С этой даты дивизион подводных лодок Тихого океана стал именоваться «дивизионом подводных лодок Сибирской флотилии». С таким названием он просуществовал до своей полной ликвидации.



Русские инженеры разрабатывают 13 типов подводных лодок, из которых 5 становятся серийными: Касатка, Карп, Кайман, Морж, Барс. В 1912 г. Балтийский судостроительный завод заложил первую дизельную подводную лодку типа «Барс»: эта серия стала самой многочисленной из всех российских проектов субмарин тех лет. Было построено 24 подводные лодки этого типа: Барс • Вепрь • Волк • Гепард • Единорог • рш • Змея • Кугуар • Леопард • Львица • Пантера • Рысь • Тигр • Тур • Угорь • Форель • Ягуар • Язь. Они представляли собой наиболее совершенную модификацию русских подводных лодок, созданных по проектам И. Г. Бубнова. Во время первой мировой войны лодки этого типа принимали активное участие в боевых операциях на Балтийском море.



А уже в 1915 году была создана подводная лодка с 12 торпедными аппаратами (калибра 457мм), крупнокалиберными пулеметами, и двумя артиллерийскими установками.

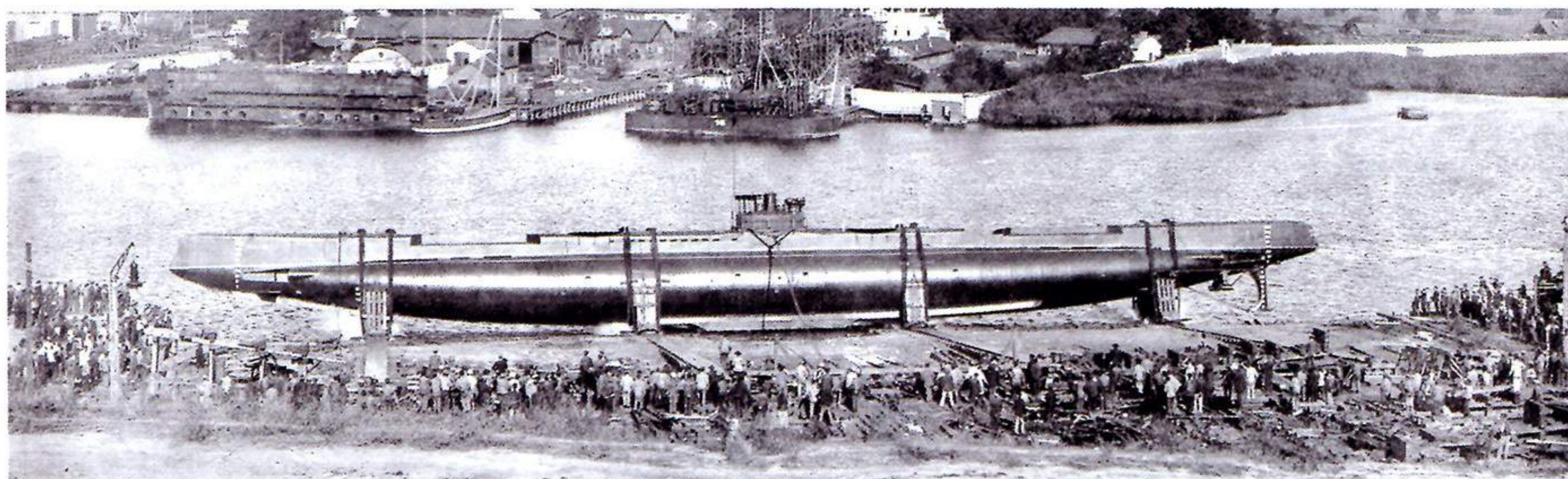


*Подводная лодка «Барс» перед спуском на воду*

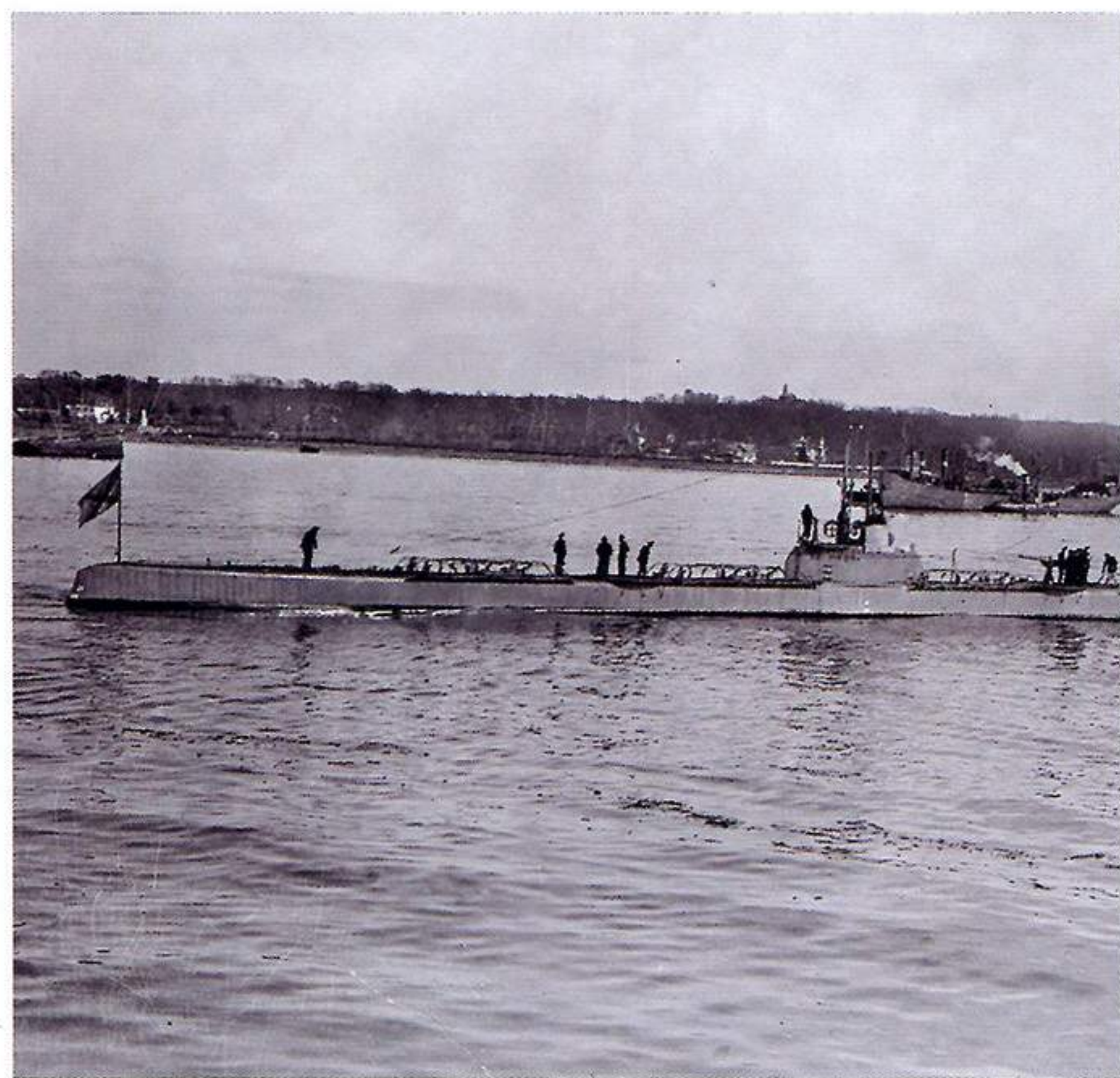
Технологии эпохи Императора Николая II, безусловно, опередили время. Подводная лодка типа «Барс» оказалась одной из наиболее совершенных подводных лодок своего времени. На подводных лодках этого типа был установлен радиотелеграф, состоящий из складной мачты для радиосети английского образца и 5-киловаттный приемник. Помимо этого подводные лодки «Тигр», «Рысь», «Пантера», «Ягуар» и «Тур» получили новейшие приборы ультразвуковой подводной сигнализации. Перископов было 2 — оба с гидравлическими приводами.

Важным усовершенствованием обзавелся центральный пост — сюда вынесли управление носовыми и кормовыми горизонтальными рулями, которые получили электроприводы.

Часть «Барсов» была оснащена винтами изменяемого шага, а некоторые лодки были дополнительно оборудованы деревянным килем для «лежания на грунте». Улучшилась и обитаемость — была увеличена кают-компания за счет одной офицерской каюты, а для лодок Балтийского флота устанавливали паровое отопление и пробковую изоляцию внутренней поверхности прочного корпуса.



Одна из лодок этого типа «Пантера» пережила в составе флота своих создателей, участвовала в 2 мировых войнах и выведена из состава флота только в 1955 году, уже в ядерную эпоху.



*Подводная лодка «Пантера»*



*Личный состав подводной лодки «Барс»*



Тихоокеанский подводный флот был создан Государем Императором Николаем II Александровичем. Высочайшим приказом № 878 от 22 декабря 1908 года капитан 2 ранга К.П. Иванов-Тринадцатый был назначен заведующим отрядом подводных лодок Владивостокского порта, а с 1 апреля 1908 года подводные лодки, зачисленные в разряд судов действующего флота, получили наименование «Отряд подводного плавания Тихого океана». Так на Тихом океане начал писать свою героическую историю императорский русский подводный флот. После революции подводники здесь появились только через 16 лет в 1932 году.

Из русско-японской войны, несмотря на все потери, родился и вырос новый высокотехнический русский флот, один из сильнейших в мире, который сумел обеспечить победу в Первой мировой войне, если бы не революция...

Малоизвестный факт о русско-японской войне – в осажденном Порт-Артуре шло строительство подводных лодок.

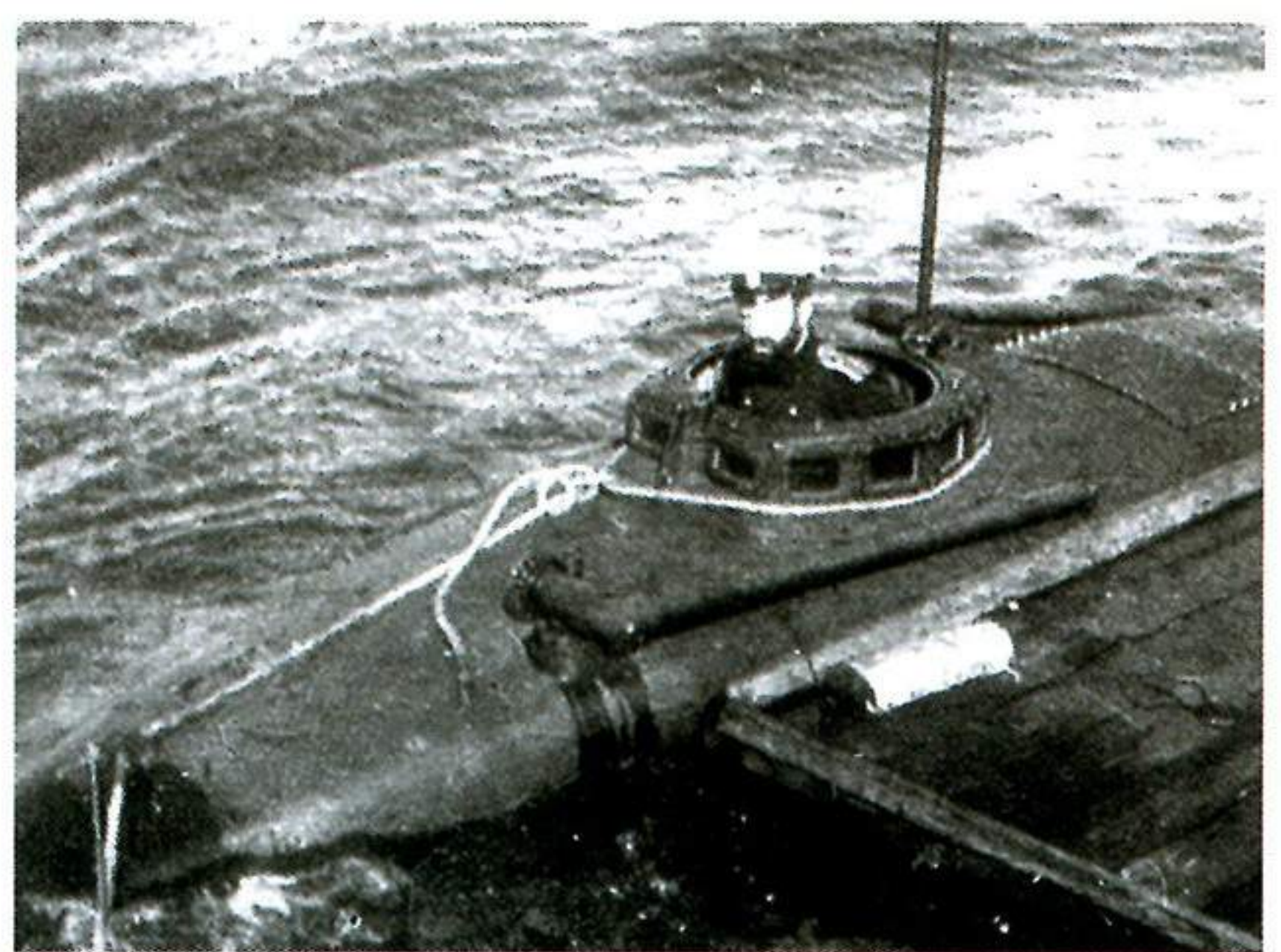
Лейтенант С.А. Янович совместно с изобретателем Е.В. Колбасьевым, работая над проектом подлодки «Петр Кошка», разработали интересное решение полупогружающейся лодки малой видимости. Переоборудование осуществлялось на заводе Лесснера на средства «Особого комитета по усилению военного флота на добровольные пожертвования», созданного по инициативе графа Л.М. Кочубея и утвержденного «Высочайшим соизволением» Государя 6 февраля 1904 года.



*Е. В. Колбасьев*



*С. А. Янович*



*Подводная лодка «Кета»*

Впервые в мире на подводной лодке была установлена труба для подачи воздуха в полупогруженном состоянии. Это был прообраз знаменитого «шнорхеля» времен второй мировой войны. На лодке установили два торпедных аппарата под русские торпеды и внутри корпуса поместили пулемет. В случае необходимости он быстро извлекался и устанавливался на рубке. Позже боевую мощь лодки еще усилили, установив 37-мм морское орудие. В марте 1905 года эту лодку зачислили в списки российского императорского флота как «катер малой видимости «Кета». 31 июля 1905 года экипаж лодки участвовал в отражении попытки японского диверсионного отряда высадиться у мыса Лазарева. 1 августа 1905 года при нахождении в море на траверзе мыса Погби обнаружила 2 японских миноносца. Лодка немедленно пошла в атаку, но на близком расстоянии от цели села на необозначенную мель. Тем не менее, эта атака встревожила японцев, и больше их корабли не делали попыток зайти в Амурский лиман.

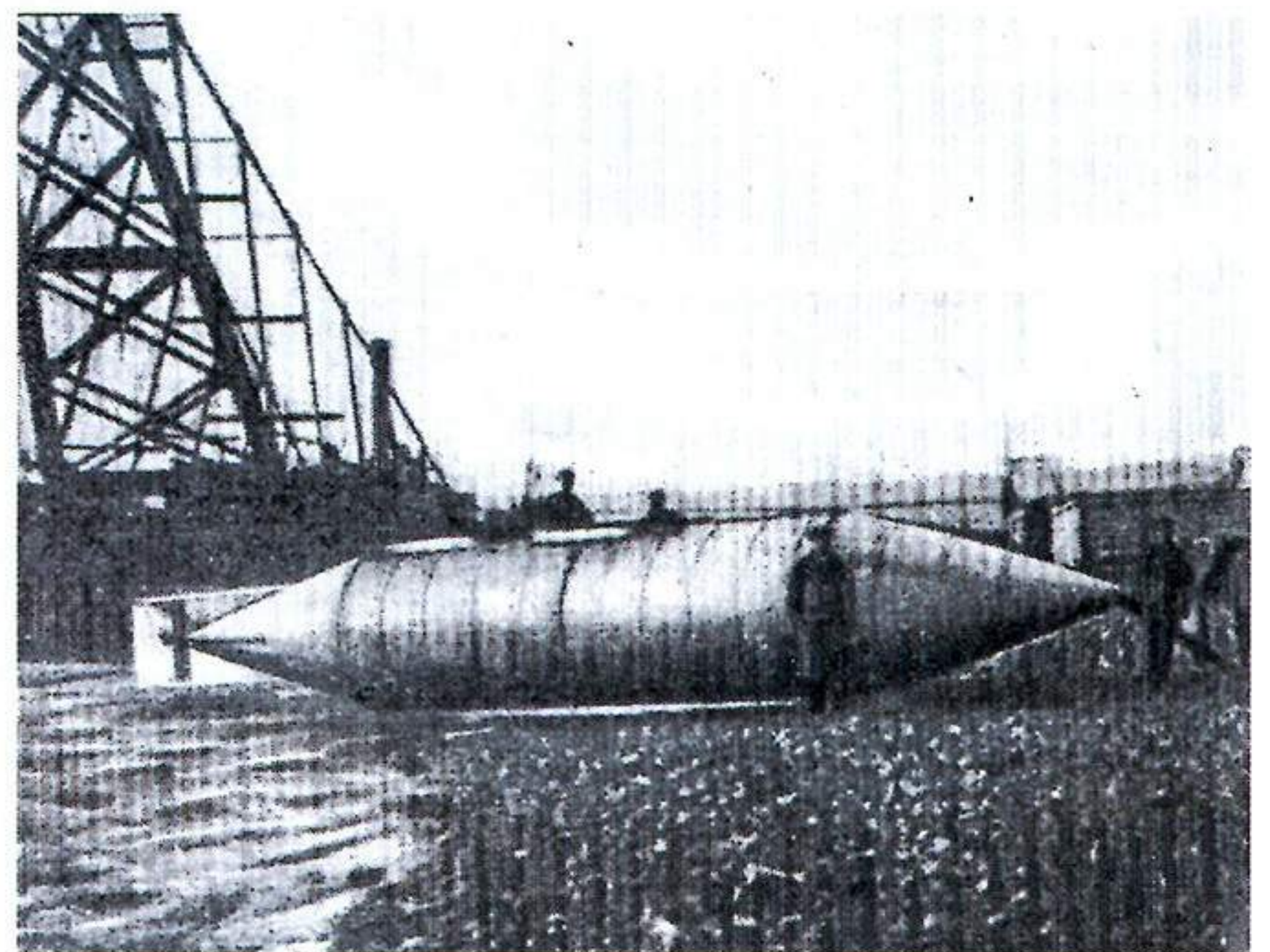
М. П. Налетов (1869 – 1938) построил подводный минный заградитель по собственному проекту в мастерских Невского завода на полуострове Тигровый Хвост. Командиром подводного минного заградителя, который получил рабочее название «Портартурец», стал мичман Б. А. Вилькицкий.



*Б. А. Вилькицкий*



*М. П. Налетов*



*Подводная лодка «Кета»*

В 1907 году М. П. Налетов представил Морскому техническому комитету новый усовершенствованный проект подводного минного заградителя.

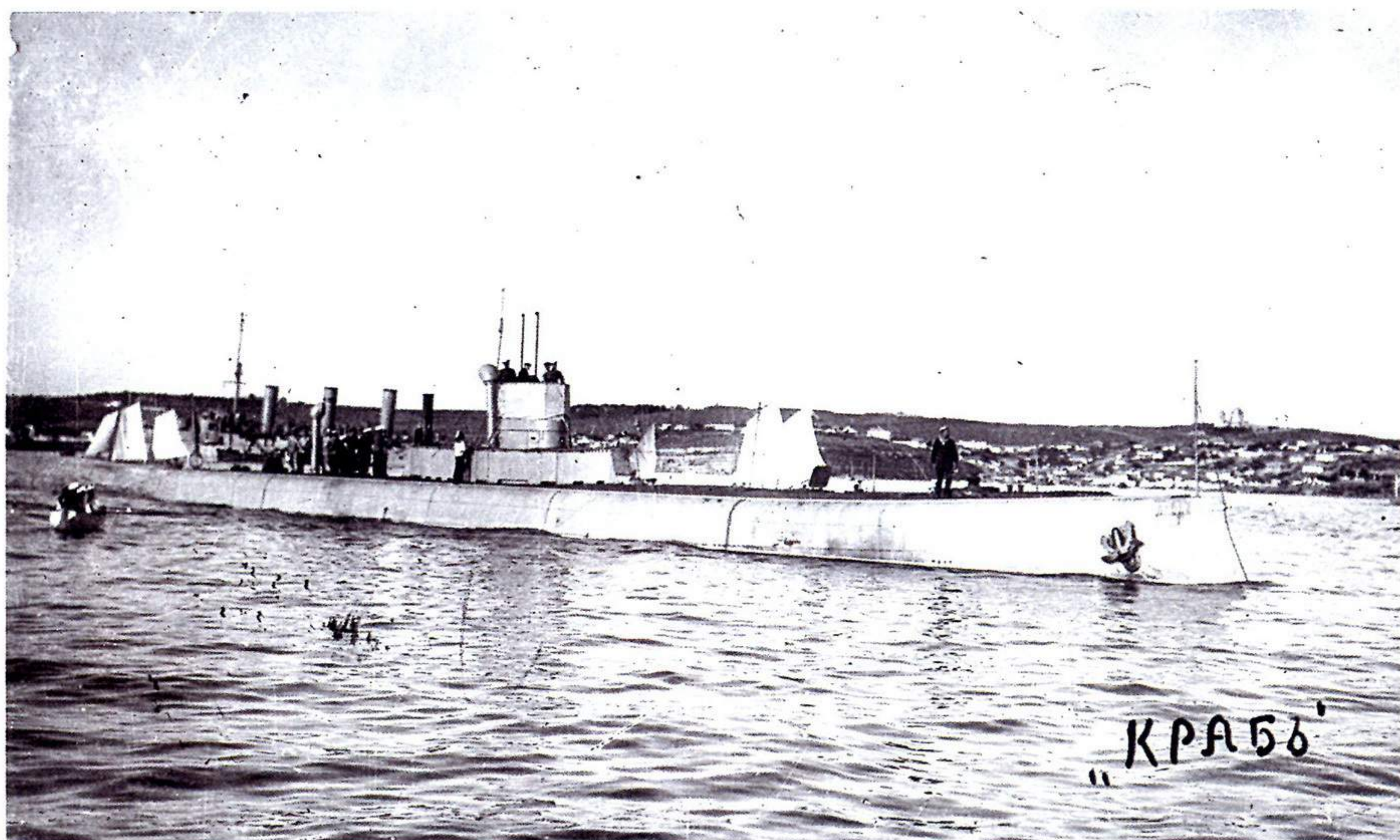
Параллельно с постройкой подводного заградителя велись изготовление и испытания мин, сконструированных М. П. Налетовым.

В 1913 году на заводе Лесснера в Петербурге для ПМЗ «Краб» были изготовлены мины заграждения ПЛ-100 с якорем переменной плавучести системы М. П. Налетова. «Краб» мог принимать на борт 60 якорных мин.



Лодка вошла в состав действующего Черноморского флота в 1915 года. Первый боевой поход подводный минный заградитель «Краб» совершил 25 июня 1915 года. С 58 минами и 4 торпедами «Краб» вышел в сопровождении подводных лодок «Морж», «Нерпа» и «Тюлень» к Босфору. 27 июня мины были выставлены в районе маяков Анатоли-Фенер и Румели-Фенер и на них подорвалась турецкая канонерская лодка «Иса-Рейс», а затем и германский крейсер «Бреслау».

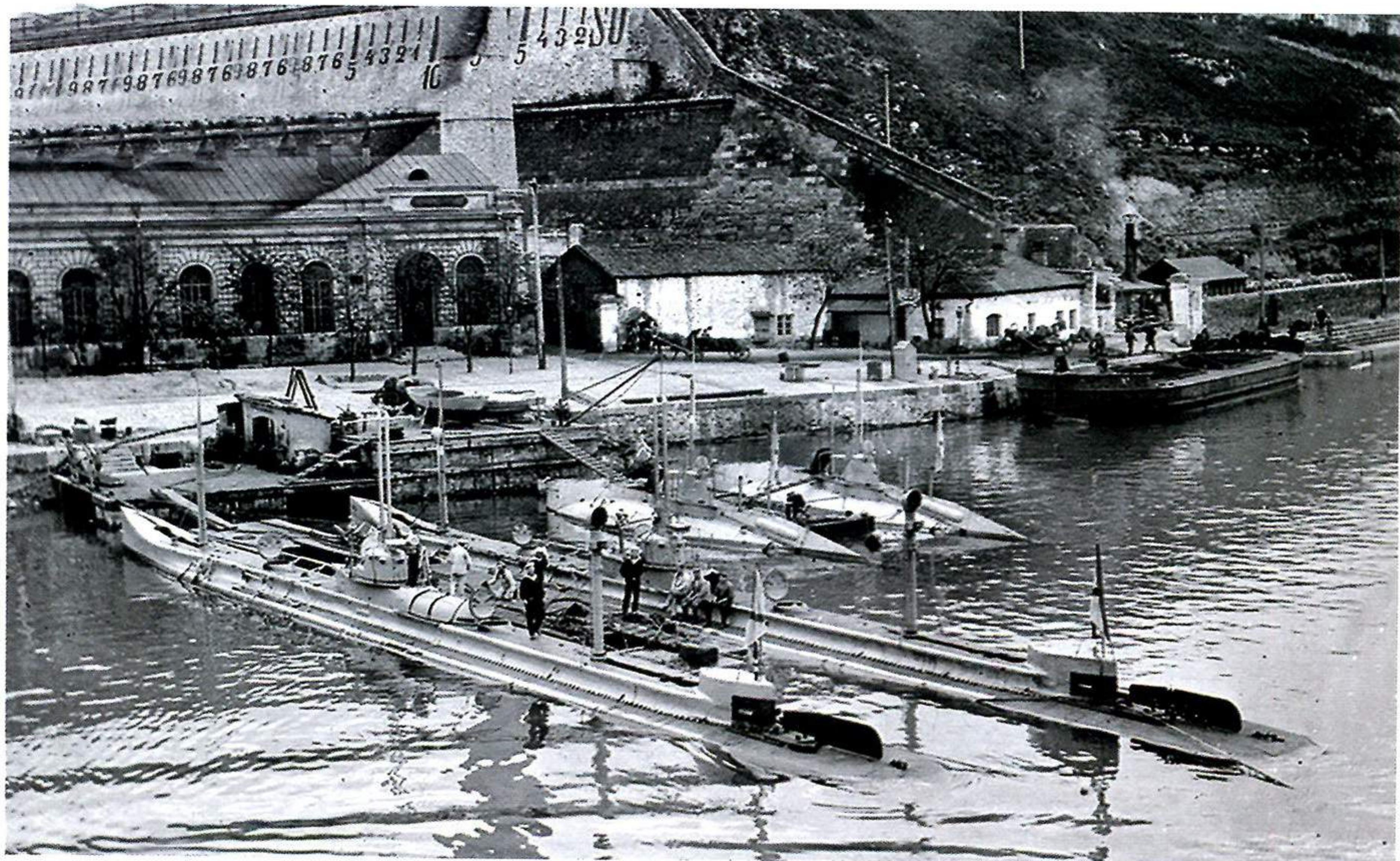
В ходе Первой Мировой войны подводным минным заградителем «Краб» под командованием капитана 2 ранга Л. Феншоу была успешно создана серьезная преграда для прорыва опаснейших германо-турецких кораблей, которые с той поры не пытались прорваться в Черное море.



*Подводный минный заградитель «Краб»*

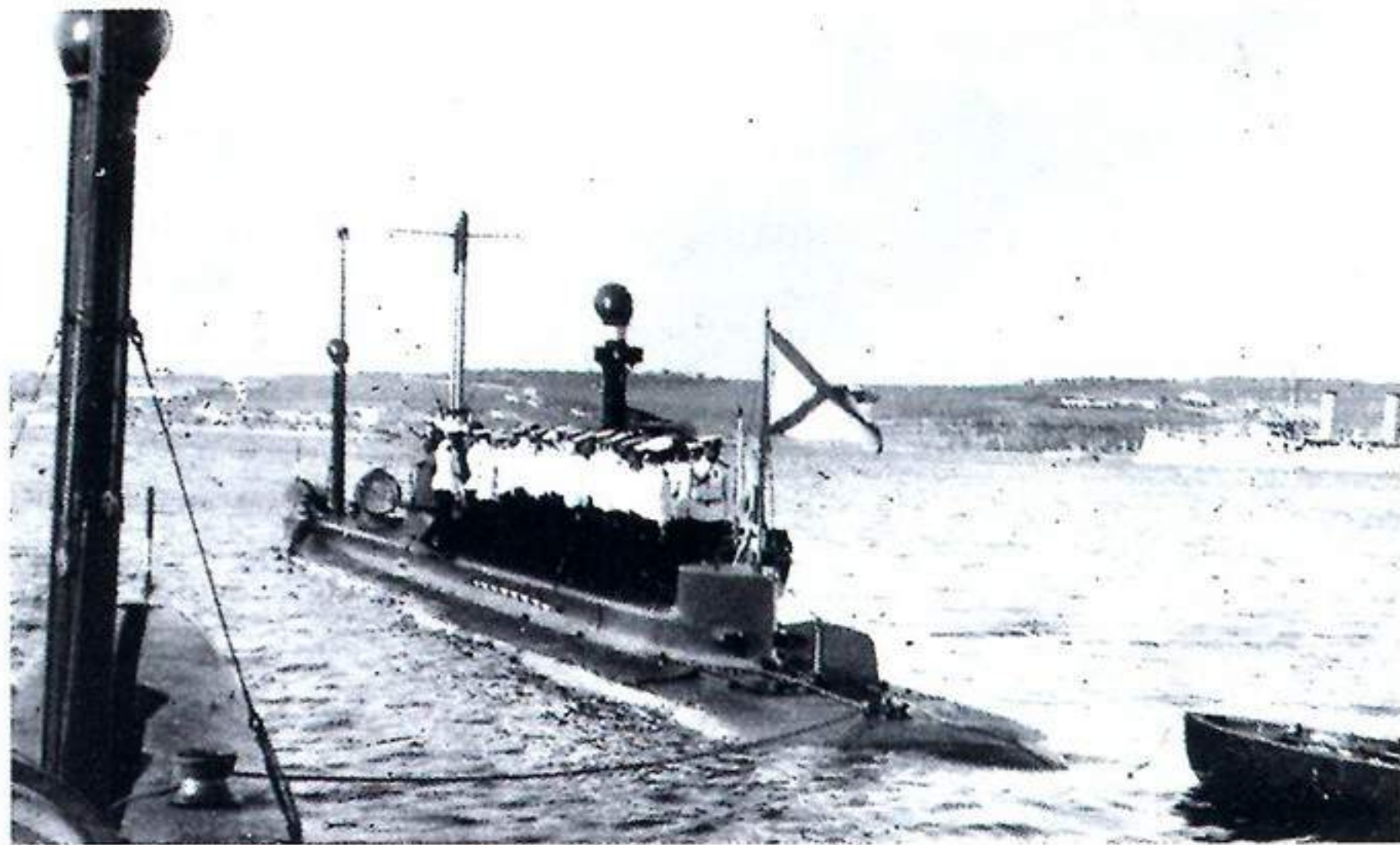
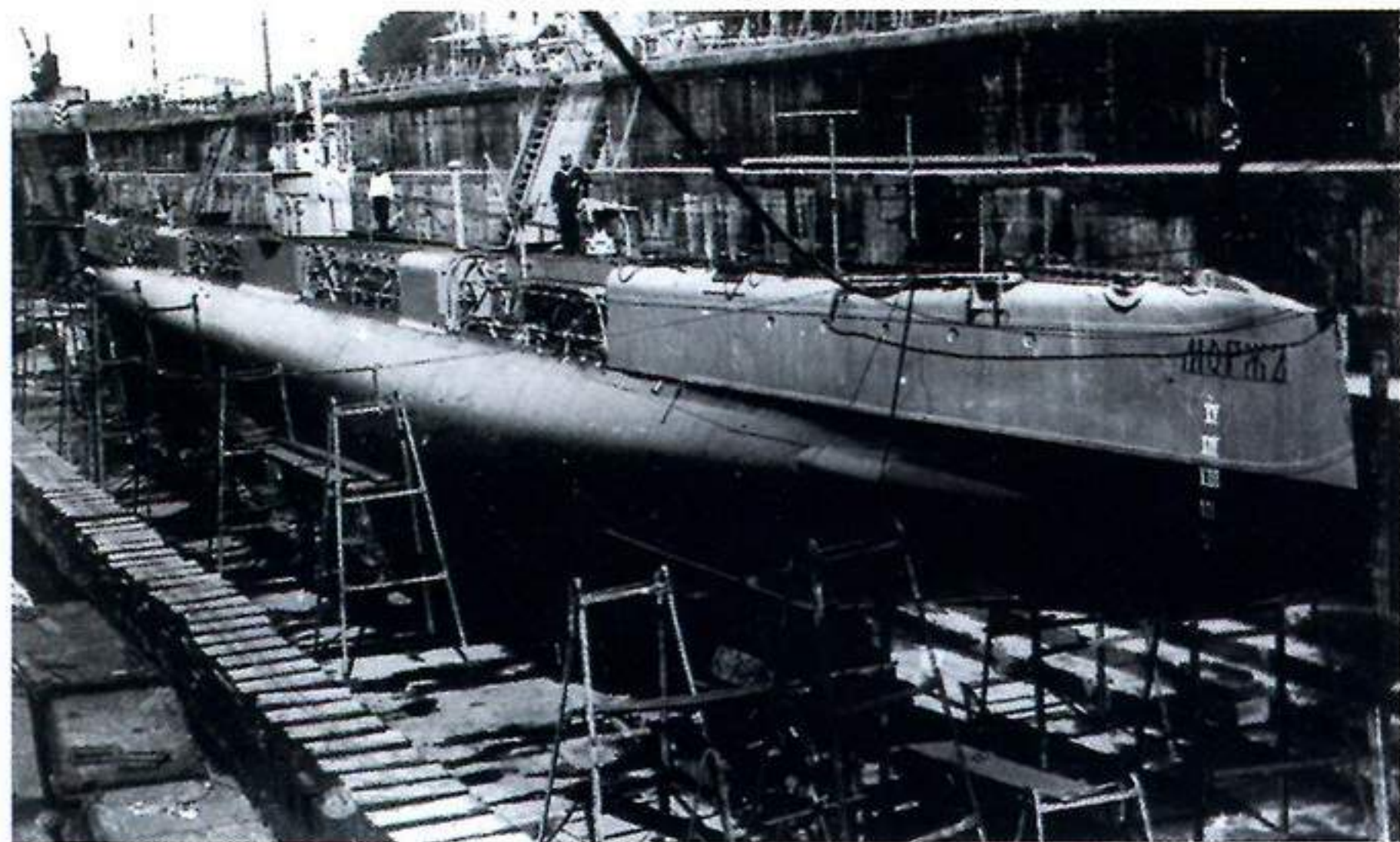


12 июля 1907 года Императором Николаем II была утверждена «малая кораблестроительная программа», согласно которой кроме постройки наводных судов различных классов предусматривалось строительство для Черноморского флота трех подводных лодок. 1 сентября 1909 года Император Николай II посетил Севастополь и произвел смотр Подводным Силам Черноморского флота. Мероприятие проходило в Северной бухте Севастополя. Результатами смотра император остался доволен. В благодарность каждый подводник получил от Императора денежное вознаграждение, офицерам было объявлено «высочайшее благоволение» монарха.





История использования подводных кораблей на Черном море начинается в 1907 году, с приказа № 273 Морского ведомства о формировании подразделения подплава. Состоял отряд из плавучей базы «Пендераклия» и подлодок «Судак» и «Лосось». Весной 1908 года отряд пополнился подлодками «Карась», «Камбала» и «Карп». В том же году началась отработка совместных действий, как в составе подразделения, так и с кораблями, базирующимися в городе Севастополь. Россия начинает закладку своих новых подводных лодок, и в 1911 году Николаевский завод начинает работу над подводными кораблями «Нерпа», «Морж» и «Тюлень». До 1915 года эти подлодки вошли в состав Черноморского флота. В 1913 году начинается строительство подводных кораблей «Кит», «Кашалот» и «Нарвал», и до конца 1916 года подлодки стали в строй Черноморского флота России. В 1915 году начинается производство подлодок «Утка», «Гагара» и «Буревестник». В апреле 1914 года Дивизион подводных лодок выделили в самостоятельную часть, а 15 сентября на его основе сформировали Бригаду подводных лодок в составе двух Дивизионов.



К началу войны подводные лодки «Карась» и «Карп» являлись самыми совершенными подводными лодками Черноморского флота.

В 1909 году на «Карпе» была установлена «опытная станция подводной беспроволочной связи с использованием всплываемого буя».

9 августа 1912 года прибывший в Севастополь Император Николай II произвел смотр Черноморскому флоту. Государь поздоровался с командами подводных лодок, и по результатам смотра остался «вполне доволен блестящим состоянием судов, порядком на них, бодрым и молодецким видом команд». Приказом по Морскому ведомству 48 от 13 августа он «изъявил монаршее благоволение начальнику Дивизиона подводных лодок и командирам подводных лодок «Карась», «Карп», «Лосось» и «Судак».

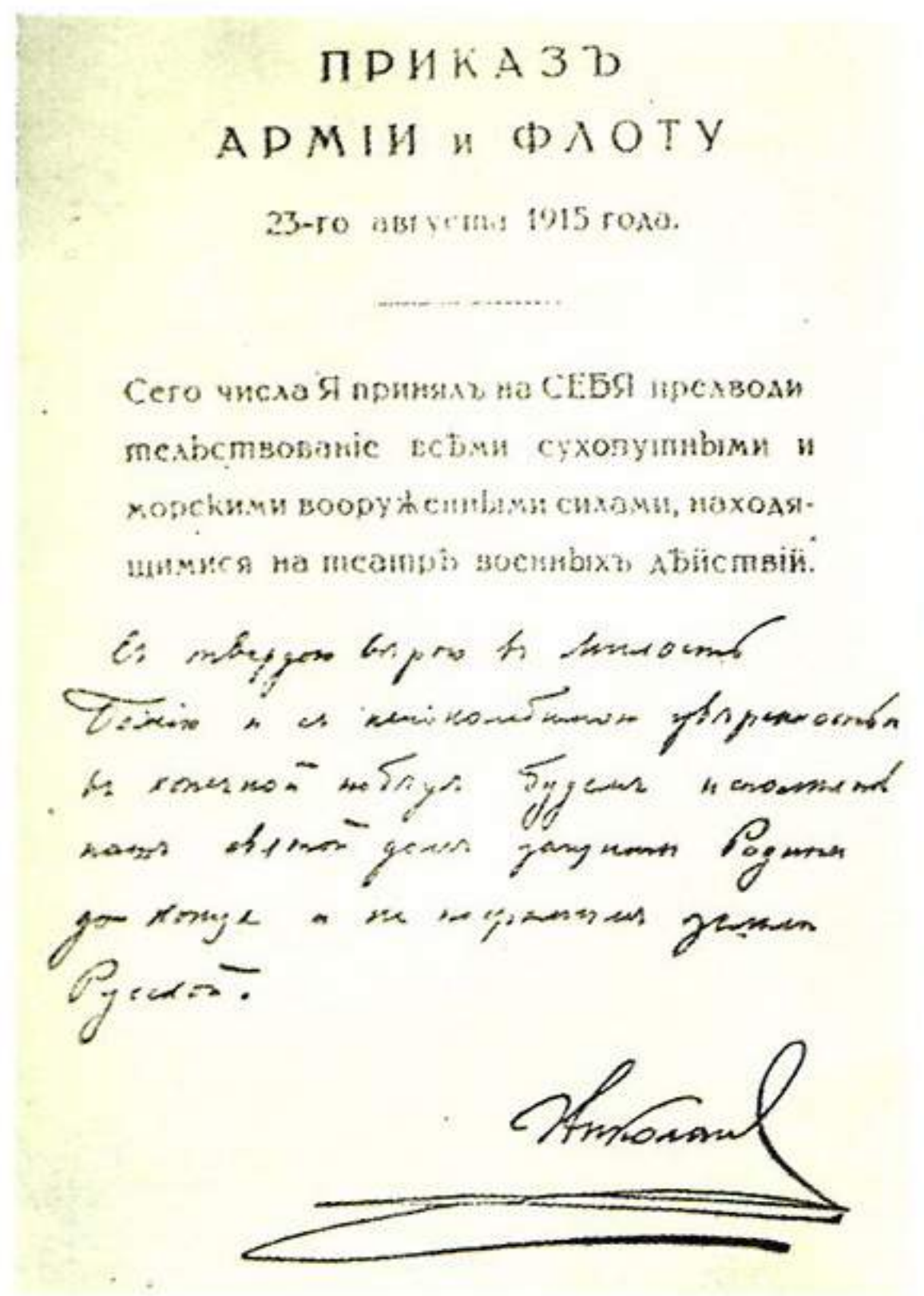


*Маневры Черноморского флота. Посещение Императором Николаем II подводной лодки «Рысь» в Севастополе, 1908 год*



1 августа 1914 года Германия объявила войну России. Впервые как род сил ВМФ подводные лодки заявили о себе именно в период Первой мировой войны. К ее окончанию русские подводные силы имели вполне сложившуюся организацию и тактику боевого использования. Отважные русские подводники только в кампанию 1915 года совершили 78 военных походов, уничтожили 2 крейсера и 16 транспортов противника, а за два года войны общий тоннаж потопленных ими боевых кораблей составил более 105 тысяч тонн.

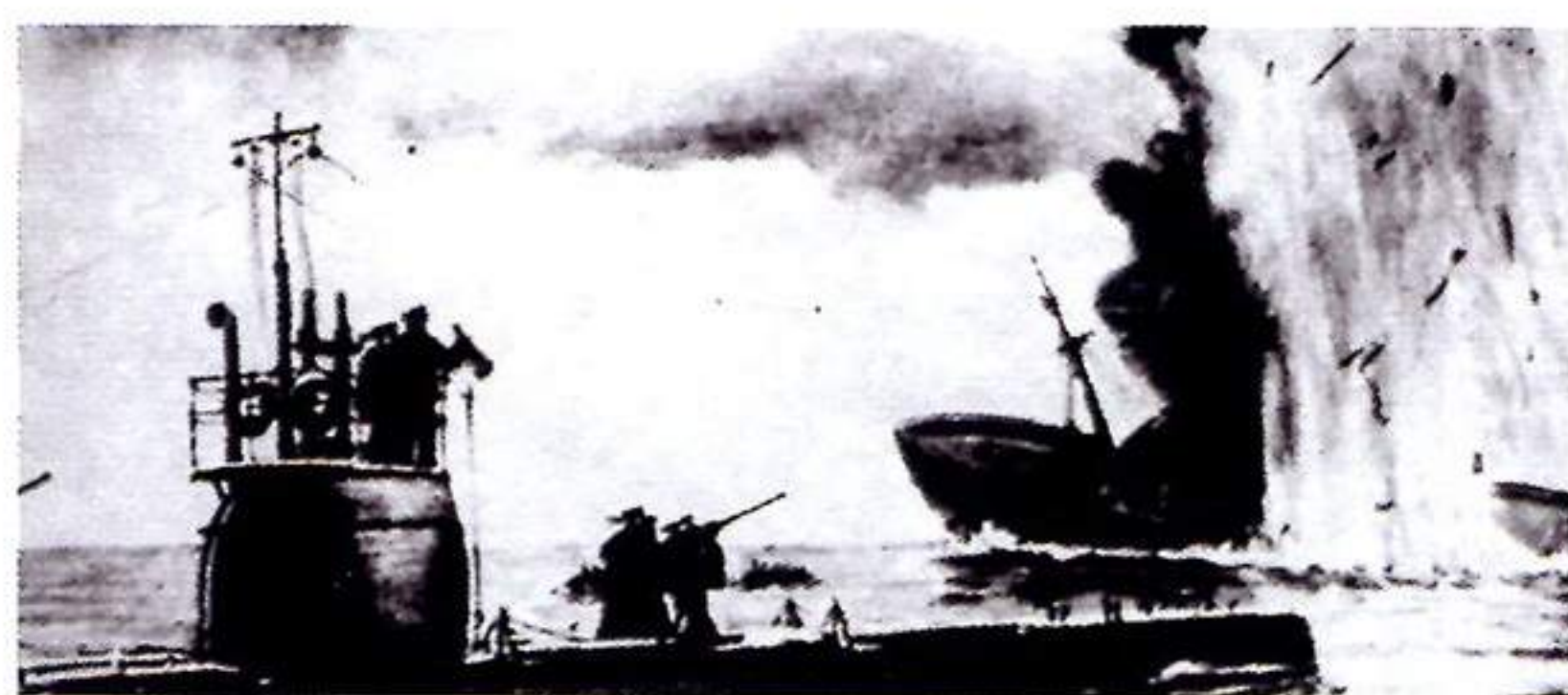
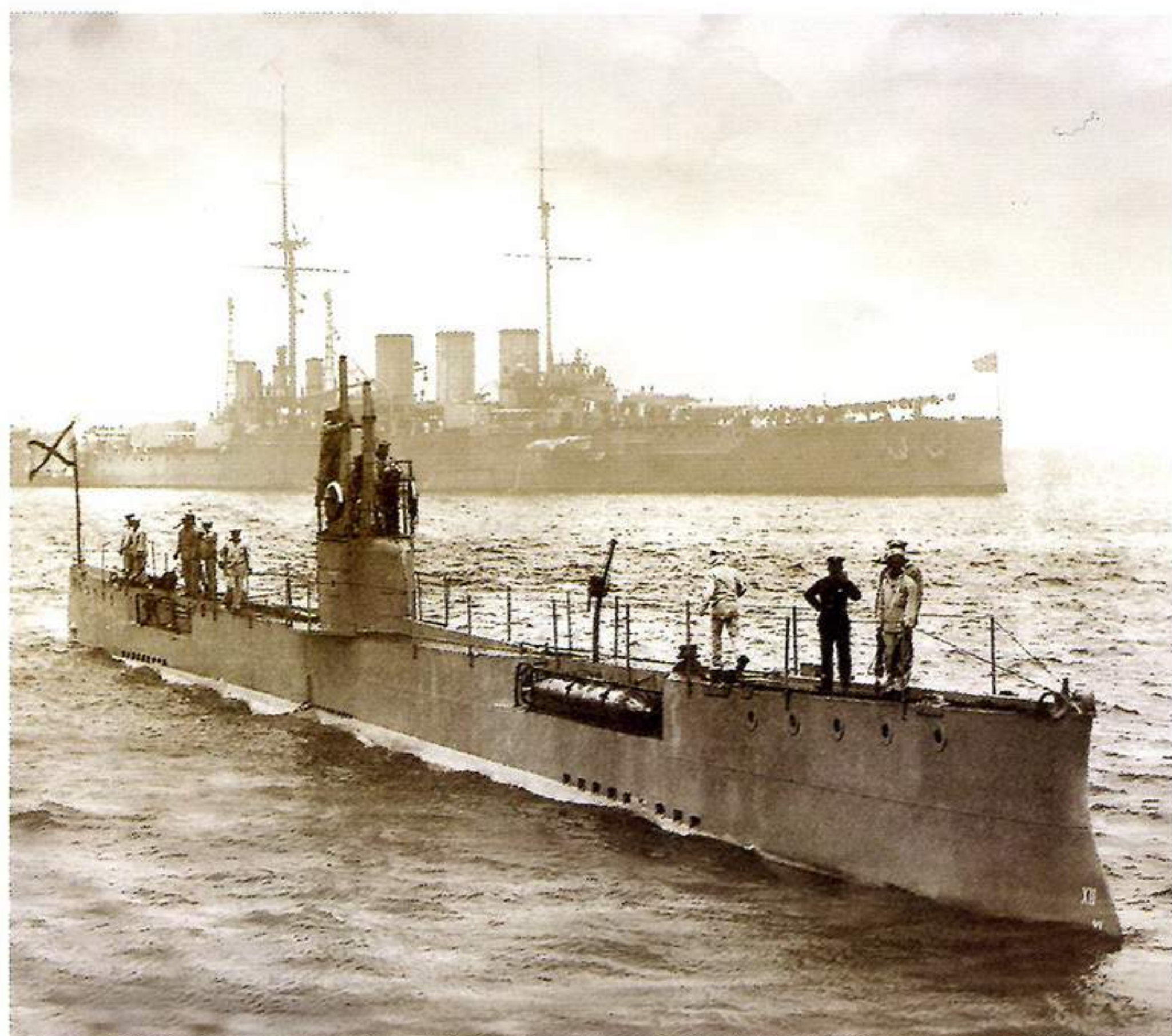
В тяжелые для фронта дни лета 1915 года Государь Николай II принял на себя командование армией, в том числе, и флотом. После этого ситуация не просто выправилась. Победой на море Россия обеспечила себе победу в Первой Мировой войне. Если бы не революция, сегодня проливы Средиземного моря были бы русскими, а на Айю-Софию в Стамбуле (Константинополе) вернулся православный крест.



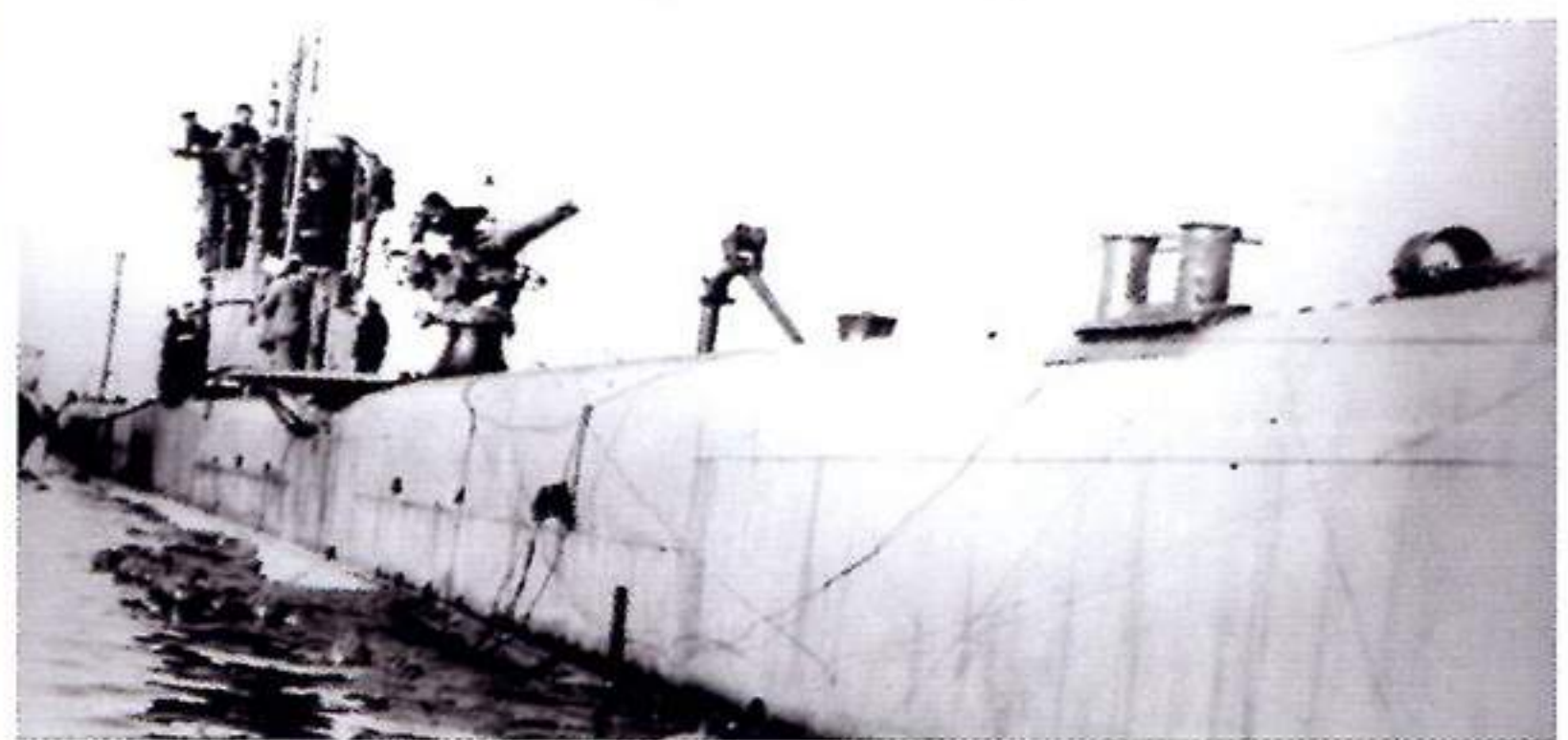
В конце октября 1915 года был посещен Ревель (Император наградил команды русских и английских подводок) и Рига (где провел смотр сибирским стрелковым частям). 29 октября Николай II провел смотр войск Рижского укрепленного района.

К Первой Мировой войне в состав Балтийского флота входила уже бригада подводного флота, имеющая самые современные подводные лодки для того времени. Такой субмариной стала легендарная «Акула». В боевых столкновениях «Акула» участвовала трижды, на ее счету 16 боевых походов, постановка минных заграждений, она первой из российских лодок применила тактику поиска цели в море вместо ожидания цели на фиксированной позиции. В ноябре 1915 года «Акула» погибла при выполнении задания, подорвавшись на mine. Ее остатки были обнаружены только в 2014 году на дне Балтийского моря.

За период боевых действий с 1914 по начало 1917 годов до февральского переворота русские подводники, активно участвовавшие в боевых действиях, потеряли только две подводные лодки – «Акулу» и «Сом». За несколько первых революционных месяцев погибли сразу 5 подводных лодок.

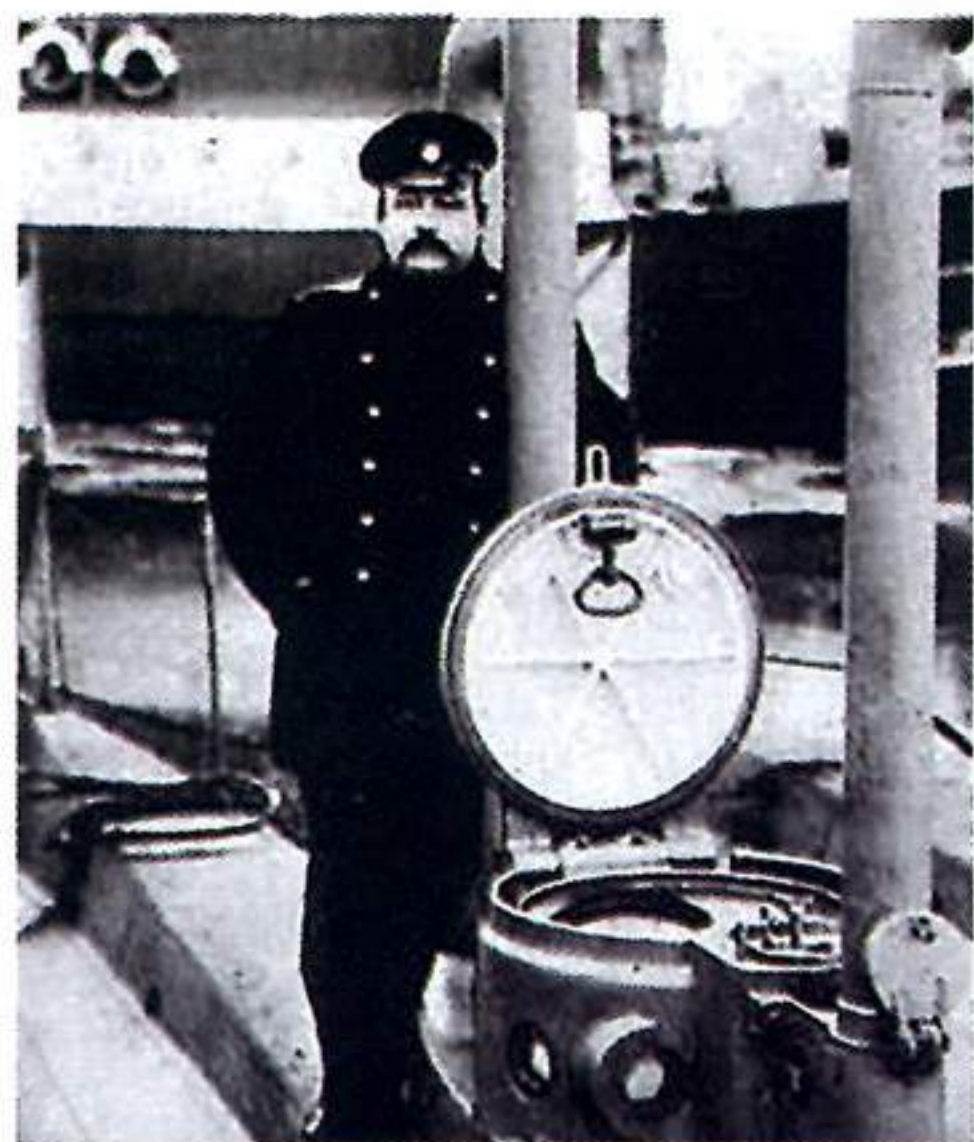


Подводная лодка «Волк» топит германский корабль «Гера», 1916 год

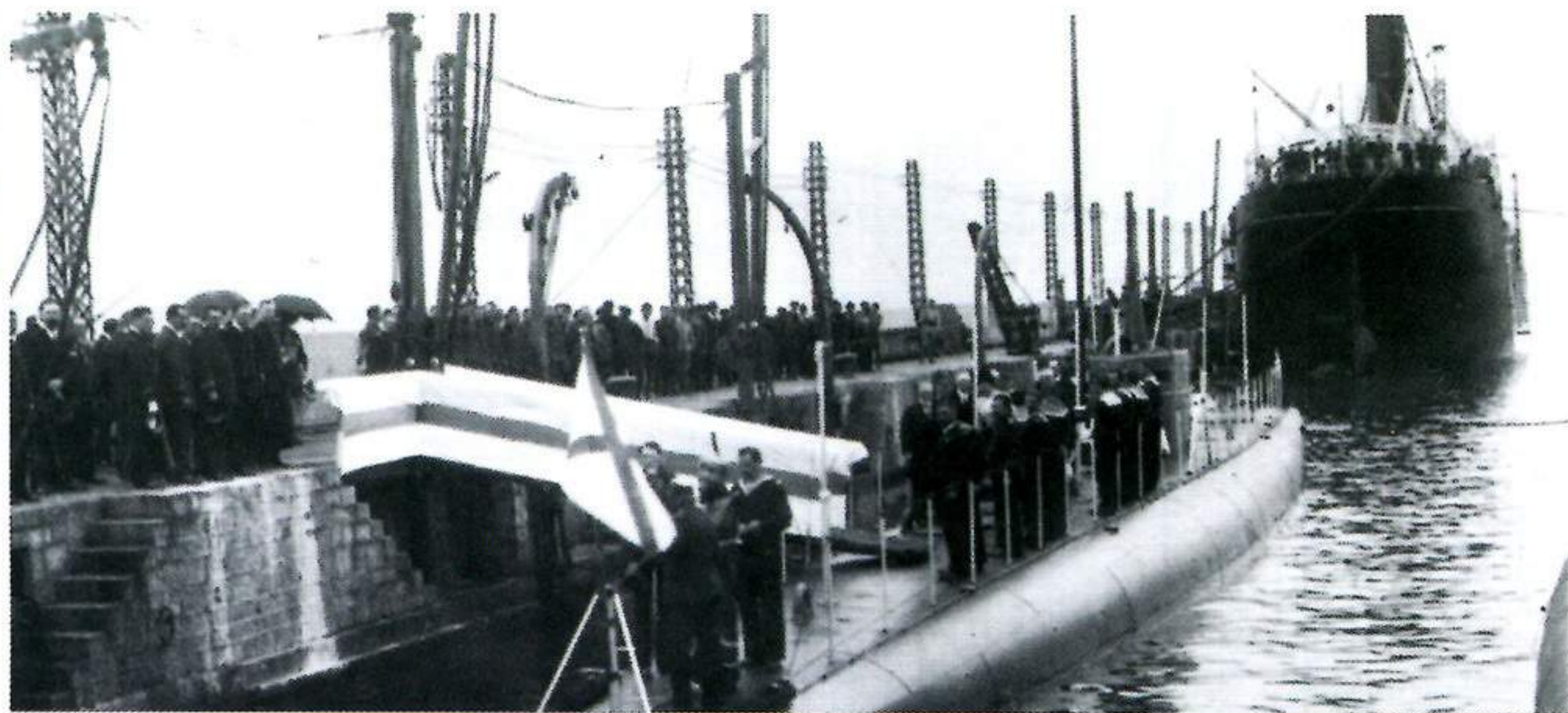


Подводная лодка «Волк»

4 мая 1916 года подводка «Волк» под командованием старшего лейтенанта Ивана Мессера стала самой результативной на Балтийском флоте всего за один день, уничтожив сразу три германских транспорта: пароходы «Гера», «Кольга» и «Бианка».



*Старший лейтенант  
И. И. Ризнич*



*Подводная лодка «Святой Георгий»*

Подводная лодка «Святой Георгий» совершила океанское плавание. Оно было первым в истории отечественного подводного флота! Команда во главе со старшим лейтенантом Иваном Ризничем прошла из Специи в Архангельск – через Средиземное море, Атлантику, Северный Ледовитый океан, пересекая районы боевых действий, в Архангельск. В январе 1920 года капитан 2 ранга И. И. Ризнич был расстрелян в лагере ВЧК под Холмогорами вместе с сотнями других русских офицеров.



*Император Николай II сходит с подводной лодки «Нарвал». На втором плане корпус спущенного на воду ЛК «Александр III»*

Первая Мировая на Черном море началась 16 октября 1914 года, когда германо-турецкие силы осуществили внезапное нападение на русские порты Севастополь, Одессу, Феодосию и Новороссийск. В этот день подводные лодки «Карп» и «Карась» приняли боевое крещение.

В 1916 году Черноморский флот находился под особым контролем Императора Николая II. В периоды инспекций Государя проверялись боеспособность войск, настрой и боевой дух представителей генералитета, офицерства и рядового состава. Император, внимательно слушая доклады командующих, вставлял замечания, которые доказывали, что он прекрасно знает все подробности действий войск – вплоть до отдельных частей и представителей комсостава. И кое-кому из высших чинов штаба это «видимо не очень нравилось» (Спиридович А. И.)

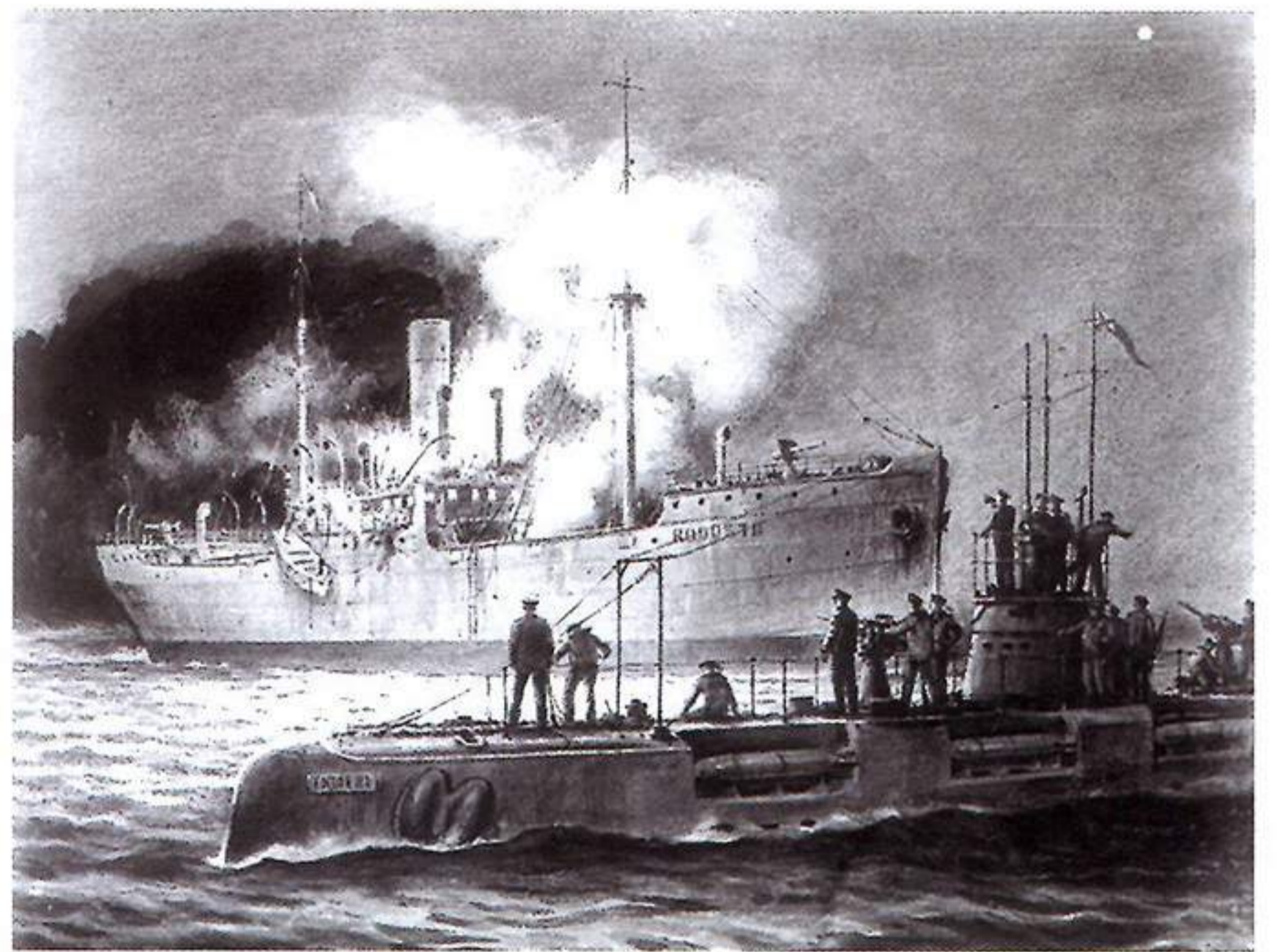
Во время поездок на фронт Император стремился посетить все части в инспектируемых войсках, во время смотра здоровался со всеми военными служащими (с офицерами – лично). На Празднике Георгиевских кавалеров 26 ноября 1915 года Государь обошел всех 170 офицеров-кавалеров и с каждым пообщался. Хоть это и заняло полтора часа времени, но произвело на присутствующих огромное впечатление.



*Беседа Царя Николая II с офицерами Черноморского флота, май 1916 год.*



*Подводная лодка «Тюлень» буксирует в Севастополь турецкий парусник*



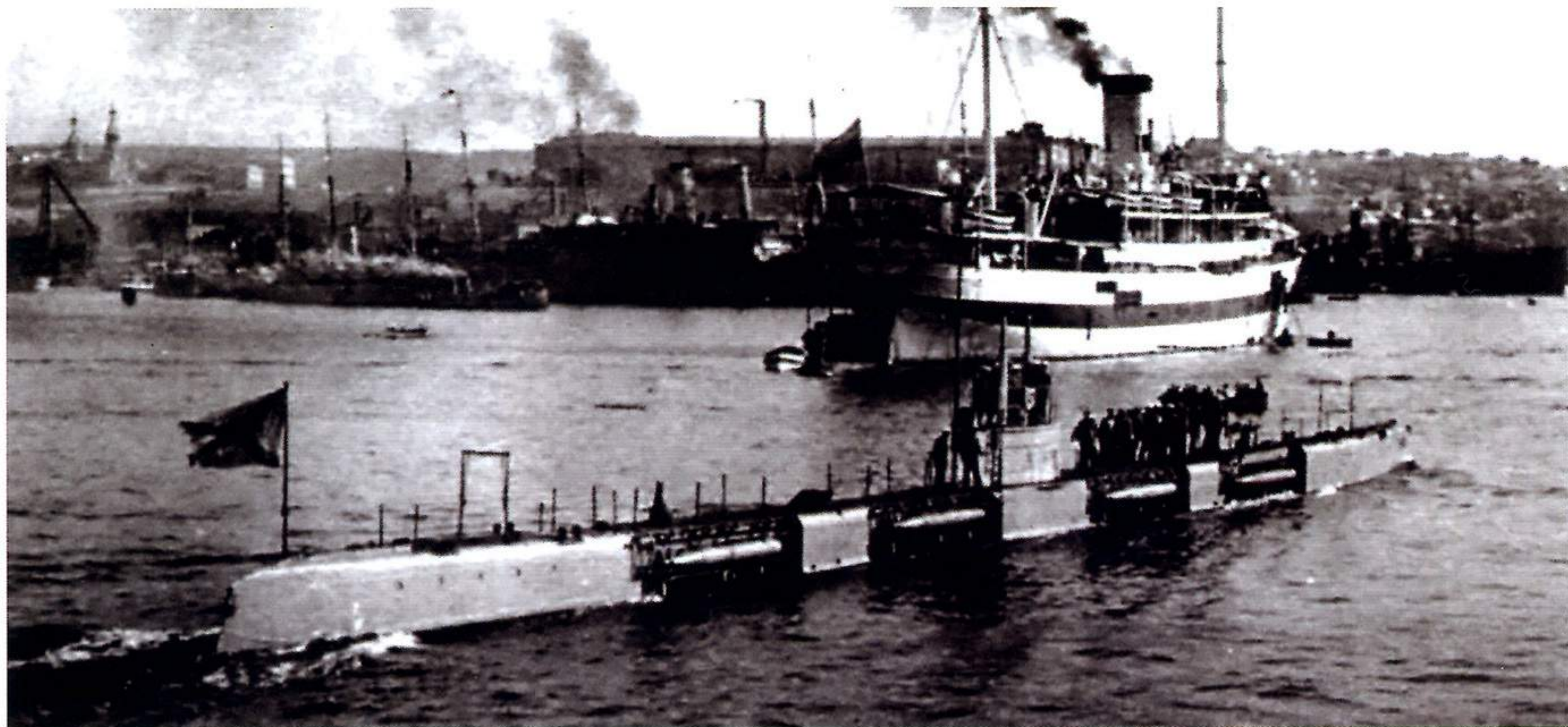
*Захват турецкого судна «Родосто»*



*Михаил Александрович Кितिцын*

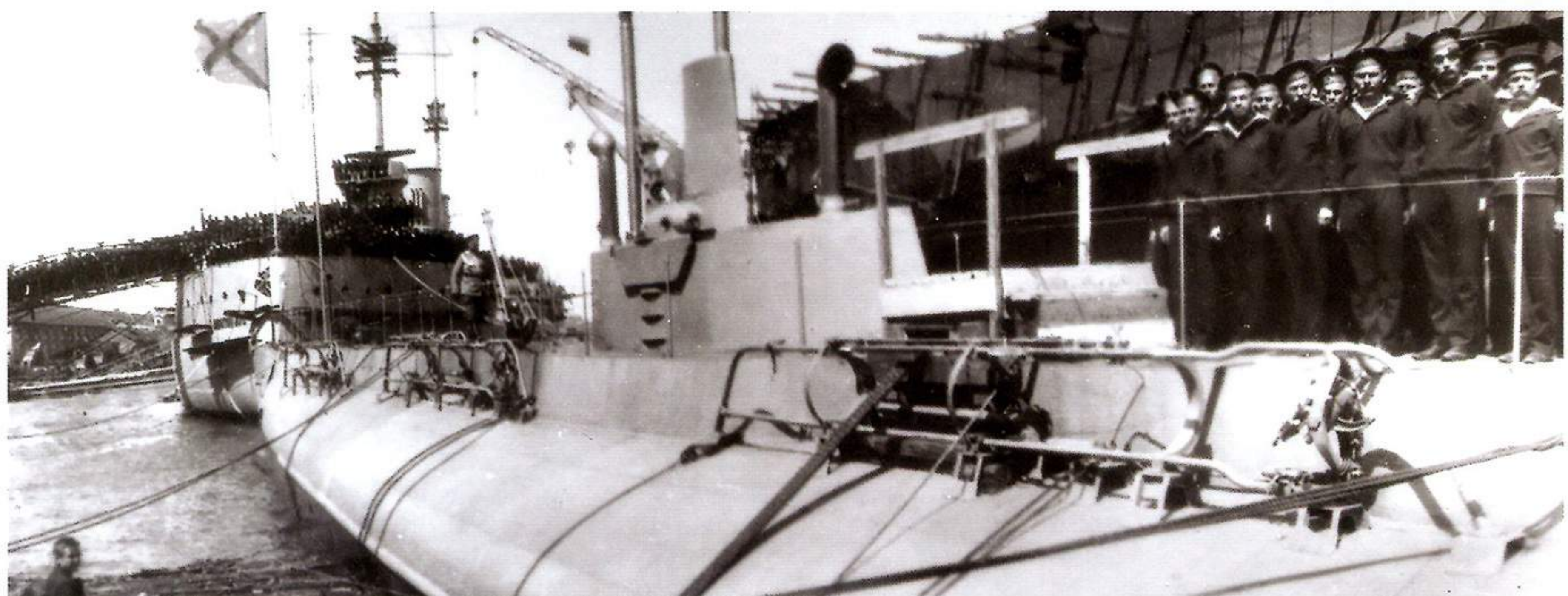
М. А. Кितिцын первым из русских подводников был награжден орденом Святого Георгия, а затем получил и Георгиевское оружие за бой с вооруженным неприятельским пароходом «Родосто», который он сумел захватить и привести в Севастополь как трофей. Вслед за «Тюленем» и подводная лодка «Морж» захватила и привела в Севастопольский порт турецкий бриг «Бельгузар», направлявшийся в Константинополь. Подводные лодки типа «Морж» стали еще одним удавшимся проектом Ивана Бубнова.

«Морж», «Тюлень» и «Нерпа» изначально создавались с расчетом на действия в Черном море. Для их создания даже было открыто специальное отделение Балтийского завода. Принимая участие в Первой мировой войне, лодки этого типа, действовавшие на Черном море, стали одними из самых результативных лодок Российского флота.

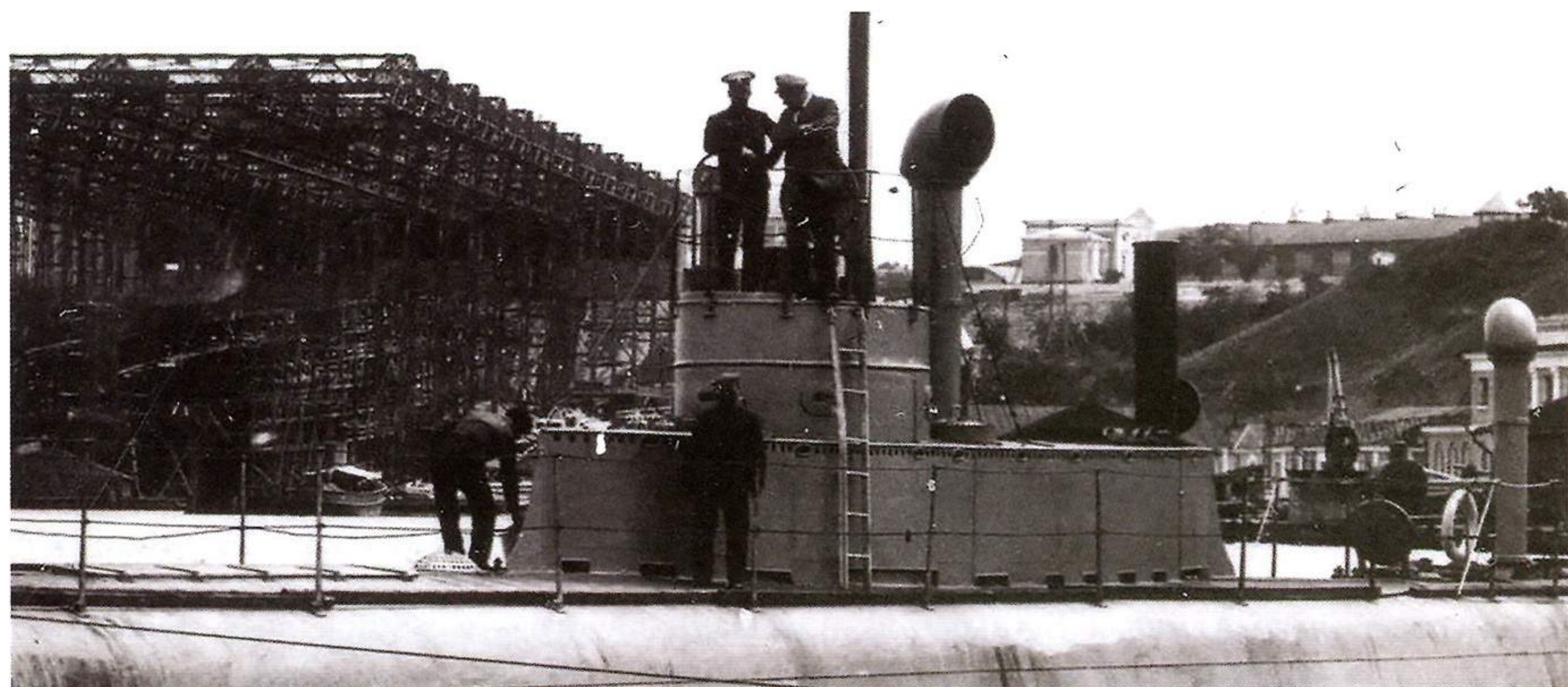


*Подводная лодка «Морж», Севастополь, 1915 год*

10 октября 1913 года была произведена торжественная закладка трех подводных лодок, получивших названия «Кашалот», «Кит» и «Нарвал», а в 1915 году они уже принимали участие в боевых действиях и стали важным этапом в истории отечественного кораблестроения.



*Экипаж подводной лодки «Нарвал» провожает Государя Николая II*



*Император Николай II осматривает ПЛ «Краб»*



Уникальный свидетель блистательной эпохи правления Императора Николая II, ее технологических достижений – спасательное судно-катамаран «Волхов», которое с 1913 года и по сей день находится в составе ВМФ России. Это старейшее в мире действующее стало одним из самых совершенных в мире судов в своем классе. Восемнадцатиметровые грузоподъемные фермы позволяли «Волхову» поднимать затонувшие подводные лодки, осуществлять их обслуживание, ремонт и водолазные работы. За время его пребывания в составе флота им было поднято более 150 затонувших объектов, включая десять подводных лодок. В 1944 году «Волхов» поднял 14 затонувших объектов общим водоизмещением 11 767 тонн, оказал помощь 34 аварийным кораблям и судам. Спасательное судно подводных лодок «Волхов» было заложено для Российского Императорского флота 12 ноября 1912 года в Санкт-Петербурге на Путиловской верфи Общества Путиловских заводов под руководством полковника А. П. Шершова. В тот же день проходили торжественные церемонии, посвященные закладке эскадренных миноносцев «Капитан Конон-Зотов» и «Капитан Керн» на территории Путиловского завода, а также закладке на территории Путиловской верфи легких крейсеров «Адмирал Бутаков» и «Адмирал Спиридов» и эскадренных миноносцев «Капитан Изыльметьев», «Лейтенант Ильин», «Капитан Белле» и «Лейтенант Дубасов». Таковы были темпы строительства судов в Царской России.



Покровительница  
«Волхова» Великая княжна  
Мария Николаевна



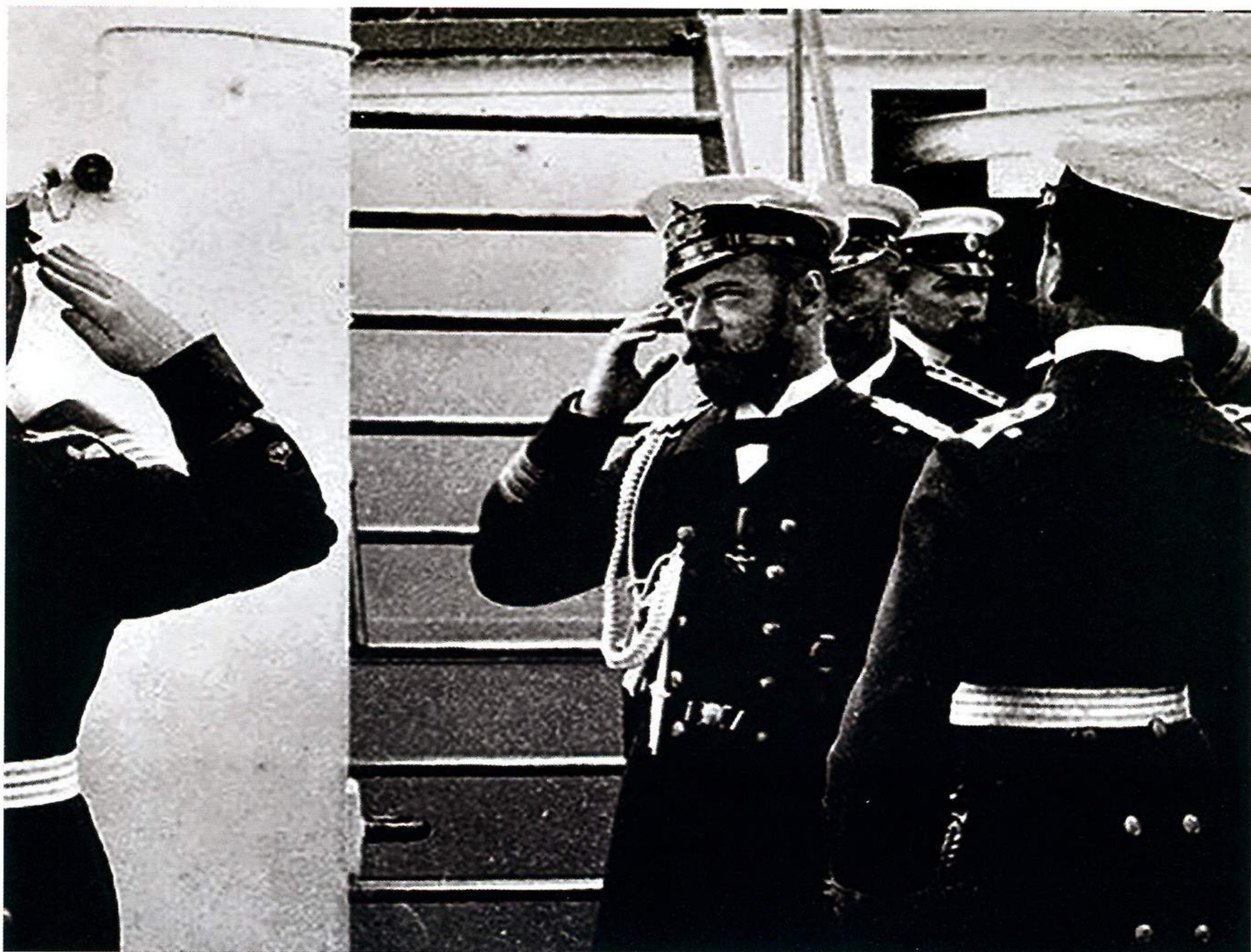
При создании спасательного судна кораблестроители использовали все самые совершенные технологии того времени. Интересно, что при создании корпуса судна применялась особая вязкая ковкая корабельная сталь, секрет изготовления которой на сегодня утерян. В 1990 году износ большинства стальных листов не превышал 3%.

Состояние корпуса спасательного судна «Волхов» и по сей день остается почти идеальным – путиловская сталь не ржавеет и ни одно заклепочное соединение не ослабло и не потекло! По одной из корабельных легенд, стальные листы несколько лет были выдержаны в пинских болотах и затем подвергали дополнительной холодной прокатке. СПС «Волхов» продолжает служить флоту и поныне, участвуя почти во всех учениях и походах.



Современные успехи подводного кораблестроения базируются, на достижениях эпохи Императора Николая Второго, при котором не только был создан этот вид военных кораблей, но и заложена техническая база, создавшая боевые единицы, некоторые из которых прошли две мировые войны. Тогда же были заложены тактические основы подводной войны. Эти успехи признаны во всем мире, вот только мы об этом не помним.





«Не стоит село без праведника и город без святого». Святым мучеником Государем Николаем II были основаны в России города и порты, некоторые из которых тесно связаны с судьбой подводного флота:

1. Город и морской порт Романов-на-Мурмане (Мурманск);
2. Порт Александровск (город Полярный);
3. Порт Александра III в Либаве;
4. Морская крепость Императора Петра Великого;
5. Порт Дальний;
6. Морской порт Потти;
7. Феодосийский коммерческий порт;
8. Морской порт Туапсе;
9. Был реконструирован порт Новороссийск.

Военный порт (морская крепость) Александра III в Либаве (ныне Лиепая) строился с 1890 года. Тогда этот порт был единственным почти незамерзающим портом Империи на Балтийском море, а обстановка требовала постоянного присутствия кораблей Балтийского флота в Мировом океане.

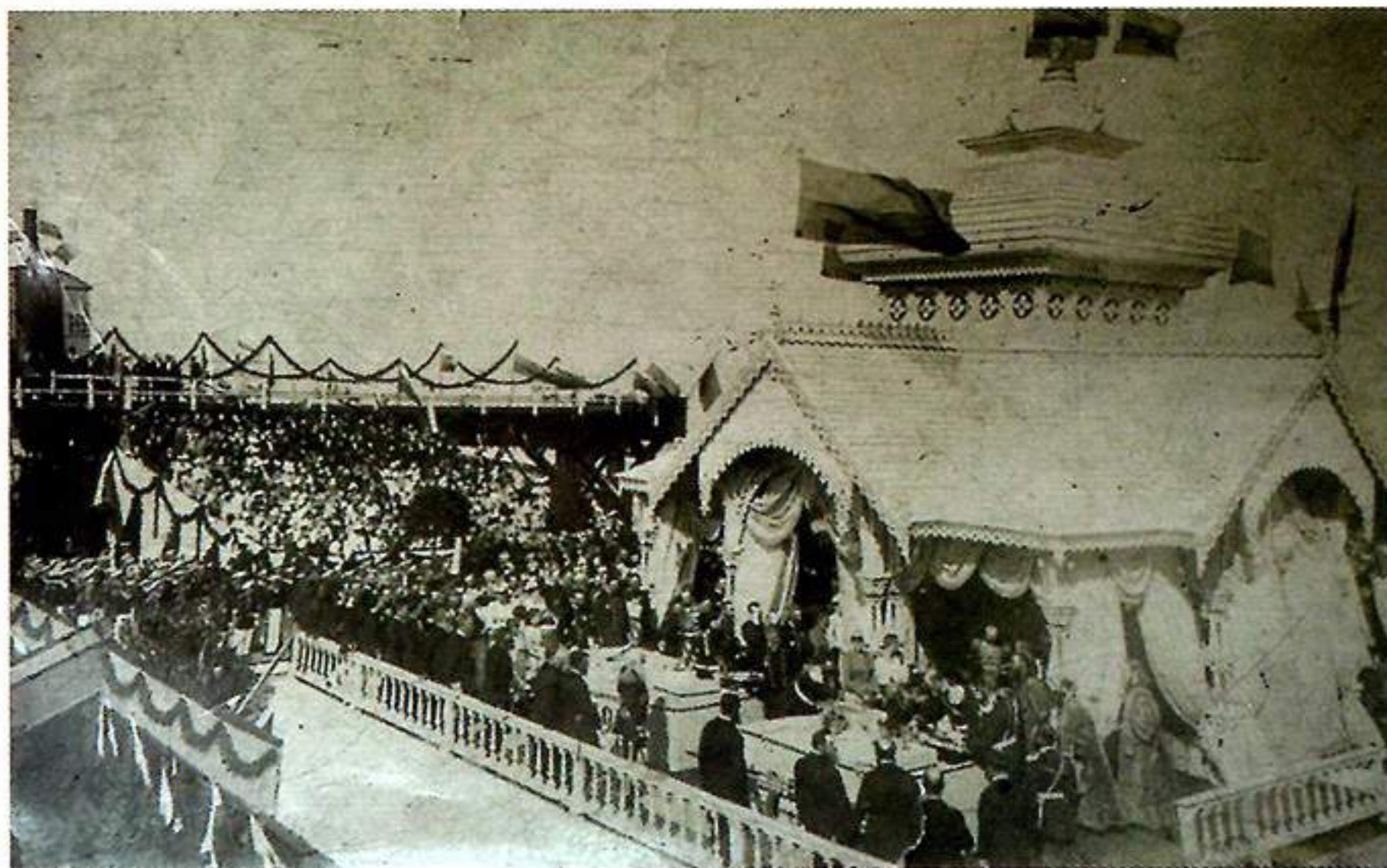
Церемония закладки порта происходила 12 августа 1893 года. В аванпорт вошли военные корабли и императорская яхта «Полярная звезда». Царь Александр III в сопровождении императрицы и Цесаревича Николая заложил закладные камни и доски, которые были уложены в основание Северного мола. После смерти Царя Александра III в 1894 году, вступивший на престол Император Николай II достроил порт и издал указ от 5 декабря 1894 года, по которому будущей передовой военно-морской базе присваивалось имя его отца.

27 марта 1906 года указом царя Николая II № 27614 в Либаве был создан первый в России и мире учебный отряд подводного плавания. В 1906 году в порту была оборудована первая радиостанция системы «Телефункен» с дальностью действия радиусом в 100 миль.

К 1907 году было завершено строительство разводного моста над портовым каналом. С марта 1907 года начались выходы в море субмарин и боевых кораблей Особого отряда Балтфлота.



*Порт в Либаве. Разводной мост через канал*



*Закладочный павильон во Временной гавани*

## ПОРТ ИМПЕРАТОРА ПЕТРА ВЕЛИКОГО

**29 июня 1912 года** в русском городе Ревеле (сейчас Таллин) состоялась закладка военного порта. Николай II назвал его портом Императора Петра Великого. На Ревельском рейде был собран весь Балтийский флот, и под гром салюта его артиллерии император Николай II заложил первый камень в основание нового мола. Прогремел салют из 21 орудия.

Император сделал запись в своем дневнике:

*«Яхта «Штандарт», Ревельский рейд, 29-го июня 1912 года.*

*В 29-й день июня 1912 года Мною произведена закладка военного порта в Ревеле, наименованного портом Императора Петра Великого и долженствующего служить столь необходимой базой для воссоздаваемого Балтийского флота. Как бы ни был искусно сооружен новый оплот наших вооруженных сил на побережье Балтийского моря, неприступность его будет покоиться первейшим образом на крепости духа тех чинов флота, на долю коих, в годину грозных испытаний, выпадет задача, в сознании священного долга пред Родиной, противопоставить нападению врага непоколебимую воинскую доблесть». (Запись № 1114)*



*Император Александр III*



*Порт Императора Петра Великого*

Первые портовые сооружения – Береговой и Рейдовый молы на Кавказском побережье Черного моря начали возводиться в 1896 году, положив начало созданию морского порта Туапсе. В 1897 года через бывший Вельяминовский посад было построено шоссе Новороссийск — Сухум. В декабре 1898 года в Туапсинской бухте было завершено строительство первого гидротехнического сооружения — оградительного мола, образовавшего небольшую акваторию. Первое коммерческое судно зашло в порт 26 декабря 1898 года. После чего именно эту дату принято считать днем рождения Туапсинского морского порта. В 1909—1917 годах порт был в несколько раз расширен, достигнув внушительных размеров искусственной гавани, которые не увеличивались впоследствии не менее 100 лет. Проект был тесно связан со строительством железной дороги Армавир — Туапсе. В 1916 году Туапсе получил статус города.



*Порт Туапсе, 1916 год*



*Феодосийский Коммерческий Порт, 1916 год*

С 1892 по 1906 год осуществлено строительство в Феодосии крупного коммерческого порта: был установлен маяк, построены широкий и защитный молы, ветка железной дороги (официальное открытие дороги состоялось 3 августа 1892 года), созданы многочисленные городские сооружения.



Летом 1896 года был заложен порт Александровск, названный в честь императора Александра III (ныне город Полярный).

7 июня 1899 года вступили в действие утвержденные царем «Временные правила» по управлению городом. Государь повелел: «Городскому поселению и порту при Екатерининской гавани присвоить название «Александровск», а Кольский уезд в нынешних его границах переименовать в Александровский».

24 июня 1899 года состоялась торжественная церемония открытия города и порта на Кольском заливе, названного в честь императора Александра III Александровск-на-Мурмане.

Здесь же, в Екатерининской гавани, в годы войны появилось соединение, положившее начало подводным силам Севера. Для обороны портов с Дальнего Востока сюда доставили подводную лодку «Дельфин», а с Балтики перевезли две малых субмарины «1» и «2». Уже в первом проекте структуры флотилии Северного Ледовитого океана, разработанном к февралю 1916 года четко указывалось место подводных лодок в отряде судов обороны Кольского залива. 26 августа 1916 года приказом морского министра по Управлению Беломорским и Мурманским районами «на время военных действий» был объявлен табель комплектации Дивизиона подводных лодок.



*Порт Александровск-На-Мурмане*



*Порт Романов-На-Мурмане*

## ГОРОД И ПОРТ РОМАНОВ-НА-МУРМАНЕ

Строительство города началось по личному указу Царя Николая II 3 апреля 1915 года. С его основанием Россия получила выход в Северный Ледовитый океан через незамерзающий залив, чтобы бесперебойно доставлять военные грузы от союзников в условиях блокады Черного и Балтийского морей. Император Николай II 6 июля 1916 года подписал указ: назвать новое городское поселение в конце железнодорожного пути от Петрограда до Северного Ледовитого океана Романов-на-Мурмане. Официальное открытие состоялось 21 сентября 1916 года. В этот день был заложен храм во имя святителя Николая Чудотворца.

Город стал последним городом, основанным в Российской империи. Главной магистрали города присваивалось название Николаевский проспект (в честь Царя-основателя), намечались Алексеевский проспект (по имени наследника), Ольгинская, Мариинская улицы (по имени царских дочерей). Ни этих названий, ни самого исторического названия города мы не найдем на карте. Нет памятников Государю как основателю порта.

## ЗЕМЛЯ ИМПЕРАТОРА НИКОЛАЯ II

Последнее великое географическое открытие было совершено 4 сентября 1913 года командиром первого подводного минного заградителя «Портартурец» Б. А. Вилькицким, который был руководителем этой гидрографической экспедиции. 10 января 1914 года были присвоены официальные названия: архипелаг был назван «Земля Императора Николая II», а острова – в честь Святых покровителей членов Его Семьи.



Название это было дано не только в связи 300-летием Дома Романовых, но еще и потому, что именно при Николае II Россия всерьез начинает заниматься обустройством тихоокеанских и североморских (Романов-на-Мурмане) рубежей, и сама щедро финансируемая Государем Гидрографическая экспедиция Северного Ледовитого океана (ГЭ СЛО) Б. А. Вилькицкого была нацелена на прокладку Северного морского пути, по которому и было совершено тогда первое в России сквозное плавание. Ведь именно в царствование Николая II впервые в мире был создан ледокольный флот, благодаря которому и смогла быть осуществлена экспедиция. Но в 1926 году архипелаг лишился своих исторических названий, как и основанные Царем города Романов-на-Мурмане (Мурманск) и Александровск-на-Мурмане (Полярный), Николаевск (Новосибирск) и многие другие точки на карте России.

В 1917 году был отменен и день моряка-подводника, его вернут тем, кто все эти годы обеспечивал защиту рубежей России, только в 1996 году. На памятных плитах подводного флота вы не увидите имен его основателей и героев, о которых мы рассказывали.

Им нет памятников, как и нет памятника Государю Императору Николаю II Александровичу – основателю подводного флота России. Их имена не звучат на парадах в День военно-морского флота. Их подвиги и славу присвоили другие. Народ, не чтущий своего прошлого, не имеет будущего. Необходимо исправлять ошибки, допущенные в последние 100 лет. Нужно вернуть исторические названия и отдать должное памяти тех, кто отдал свою жизнь во славу России.

## Дорогие друзья!

Мы рады представить вам серию буклетов, посвященных 150-летию со дня рождения и 100-летию со дня мученической смерти величайшего правителя – Государя Императора Николая II Александровича. В годы Его царствования были проведены реформы, беспрецедентные по своим масштабам и результатам. О них мы и расскажем Вам в наших 17 выпусках. В ближайшее время выйдут следующие издания:

- Русский Царь Николай – основатель подводного флота России.
- Русский Царь Николай – основатель авианосного и военно-воздушного флотов России.
- Русский Царь Николай – основатель ледокольного флота.
- Русский Царь Николай – основатель авиации России.
- Русский Царь Николай – основатель автомобильной промышленности России.
- Русский Царь Николай – основатель бесплатной медицины в России.
- Русский Царь Николай – основатель лучшего в мире образования. Царская школа.
- Русский Царь Николай – основатель энергетики в России. Электрификация всей России.

РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II АЛЕКСАНДРОВИЧ  
ОСНОВАТЕЛЬ ПОДВОДНОГО ФЛОТА РОССИИ



РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ  
АВИАНОСНОГО И АВИАЦИОННОГО  
ФЛОТОВ РОССИИ



РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ  
ЛЕДОКОЛЬНОГО ФЛОТА



РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ  
АВИАЦИИ РОССИИ



РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ  
АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ  
РОССИИ



РУССКИЙ ЦАРЬ НИКОЛАЙ II – ОСНОВАТЕЛЬ  
БЕСПЛАТНОЙ МЕДИЦИНЫ В РОССИИ



По вопросам приобретения буклетов обращайтесь в группу [vk.com/tsarnicolai2](https://vk.com/tsarnicolai2)

ОО «Образовательно-просветительский центр  
им. Царя Николая II Александровича»

Автор проекта: Трушина И. А.

Выражаем глубокую благодарность Бацовой Е. В. за содействие  
в осуществлении данного проекта