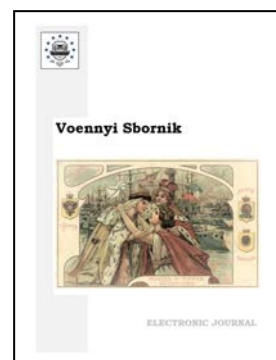




Published in the USA
Voennyi Sbornik
Has been issued since 1858.
E-ISSN: 2409-1707
2025. 13(2): 68-74

DOI: 10.13187/vs.2025.2.68
<https://vs.cherkasgu.press>



The “Ferré” Submarine Incident, October 15, 1915

Lewis Mejia Prada ^a

^a Journal “Revista Perú Defensa & Seguridad”, Lima, Peru

Translated from Spanish by N.W. Mitiukov

Abstract

In 1911, the Ferré and Palacios submarines were commissioned into the Peruvian Navy for the first time in South America. They belonged to the French Labeuf class. Despite the abundance of literature on these submarines, their service was largely routine. They became training grounds for future Peruvian submariners, and years later, they contributed to the creation of the Diving School, where many Latin American sailors were trained. The most serious incident involving this type of submarine occurred on October 15, 1915, when the Ferré collided with the German freighter Omega while submerged on a training mission. Contemporary periodicals remain virtually the only source for this incident. The author introduces the memoirs of submarine engineer David Maurer von Hagen, given to the newspaper El Comercio in 1971, into scholarly circulation. A number of interesting details of the incident are reported.

Keywords: submarine construction, Peru, Ferré, collision.

1. Введение

15 октября 1915 г. стал самым критическим днем для перуанского подводного флота. В этот день субмарина ВМС Перу столкнулась с кораблем, стоявшим на якоре порта Кальяо.

В начале XX в. перуанские ВМС постепенно восстанавливались после катастрофической Тихоокеанской войны 1879 г. Первыми флот пополнили небольшие транспортные суда «Vilcanota» (1884) и «Perú» (1885), на борту которых возобновила работу Военно-морская академия. В 1888 г. в Перу прибыл крейсер «Lima», тайно построенный в Германии еще в 1880 г., но оставшийся в Англии до окончания кризиса. Еще позднее к ним присоединились грузовые суда «Iquitos», «Chalaco», «Santa Rosa» и «Constitución». Затем благодаря народным пожертвованиям правительство приняло решение заказать в Великобритании два крейсера-скаута «Almirante Grau» и «Coronel Bolognesi». Наконец, в 1904 г. был заключен контракт с французской военно-морской миссией (Misión Naval francesa), результаты работы которой оказались довольно плодотворными. Во многом благодаря ей удалось приобрести во Франции в 1910 г. подводные лодки «Teniente Ferré» и «Teniente Palacios» (первые в своем классе в Южной Америке), а также миноносец «Teniente Rodríguez».

Первый опыт подводного судостроения в Перу получили еще в 1866 г., когда немецкий инженер Федерико Блюм Отон (Federico Blume Othon) спроектировал подводную лодку. Ее построили в Пьюре (Piura) в 1879 г. Судно несколько раз испытывали в режиме подводного плавания, используя как паровую машину, так силу сжатого воздуха и мускульную силу человека. Но в боевых действиях лодка участия не принимала. После падения Лимы в январе 1881 г. ее затопил собственный экипаж, чтобы предотвратить захват противником.

Тридцать лет спустя, 19 августа 1911 г., подводные лодки «Ferré» и «Palacios» были получены от французской верфи «Шнайдер дю Шалон» (Schneider du Chalons) из Соне (Sur Saone). Названия были даны в память о Диего Ферре Сосе (Diego Ferré Sosa) и Энрике

Паласиосе Мендибуру (*Enrique Palacios Mendiburu*), морских офицерах, служивших на мониторе «*Huáscar*» и погибших вместе со своим командиром Мигелем Грау (*Miguel Grau*) в сражении у Ангамоса 8 октября 1879 г. После официального ввода в строй и поднятия красно-белого флага корабли погрузили на судно «*Kangaroo*» и под наблюдением лейтенанта 1 ранга Хуана Альтауса Дартнелла (*Juan Althaus Dartnell*) и при техническом консультировании инженер-механика Анхеля Теллерии Гандольфо (*Ángel Tellería Gandolfo*) их доставили в Кальяо.

Обе лодки относились к типу «*Labeuf*» и имели водоизмещение 300 и 400 т. (надводное и подводное). Они оснащались носовым торпедным аппаратом, дизелями «Шнайдер Карел» (*Schneider Carels*) номинальной мощностью 400 и 200 л.с., надводной скоростью 12 и 9 уз., подводной 7 и 5 уз., с теоретической дальностью плавания 2000 миль при 10 уз. Экипажи лодок состояли из 19 чел. Они предназначались главным образом для обороны портов и атак у побережья. Лодки несли свою службу до 28 сентября 1921 г., когда их вывели из эксплуатации из-за полной устарелости аккумуляторных батарей и нехватки запчастей.

2. Обсуждение

Информации о службе лодок крайне мало. Однако несомненно, что каждая из них стала настоящим полигоном для подготовки будущих перуанских подводников, а спустя годы внесли свой вклад в создание Школы подводного плавания (*Escuela de Submarinos*), где прошли обучение многие латиноамериканские моряки. Кроме того, мало что известно и об единственном серьезном инциденте, сопровождавшем службу «*Ferré*», когда туманным утром 15 октября 1915 г. после выхода из военно-морской базы Кальяо с обычным учебным заданием, она столкнулась с килем немецкого грузового судна.

Одной из ранних работ, в которых автор попытался прописать биографии подводных лодок «*Ferré*» и «*Palacios*» стала работа Р.Л. Шейны. Но, несмотря на ряд интересных деталей, они рассматривают лодки в контексте всей истории флота Перу (*Scheina, 1978*), (*Scheina, 1987*). В работе Педро Сапунар подробно описана история первой перуанской подводной лодки Блюма. Но более поздние она упоминает лишь тезисно (*Sapunar Peric, 1970*). В 2000 г. увидела свет отдельная статья, посвященная подводным лодкам типа «Лабейф» Х. Торреса Чаверы (*Torres Chavera, 2000*), а в 2011 г. вышла монография по этим лодкам Х. Родригеса Асти (*Rodríguez Asti, 2011*). Несмотря на большой объем информации, ряд эпизодов авторы обходят молчанием. Поэтому можно сказать, что наиболее подробное описание инцидента 15 октября 1915 г. содержится лишь периодике того времени, типа газеты «*Cronica*» (*Cronica, 1915, 16 de octubre*).

3. Результаты

Разбирая свои архивы я нашел старое приложение к лимской газете «*El Comercio*» от 8 октября 1971 г., посвященное годовщине создания перуанского флота. Пожелтевшие страницы, украшенные чёрно-белыми фотографиями, содержали серию статей о работе моряков той эпохи, в частности, в период Революционного правительства вооружённых сил под руководством генерала Хуана Веласко Альварадо (*Juan Velasco Alvarado*).

Разнообразные статьи о Промышленной службе флота (*Servicio Industrial de la Marina*), о подвигах Грау при Ангамосе, о первых кораблях страны и других темах были представлены без обычной помпы, словом ничто не предвещало обнаружения небольшого исторического сокровища, хранившегося на последних страницах этого простого и строгого издания.

Это было интервью с инженером-механиком Дэвидом Маурером фон Хагеном (*David Maurer von Hagen*) (*Рисунок 1*), в то время отставным капитаном 2 ранга. На момент интервью ему было 82 года, но он всё ещё находился в здравом уме и твердой памяти. Он был первым настоящим корабельным инженером новой эпохи перуанского флота и одним из последних оставшихся в живых членов экипажа, переживших событие у Кальяо.

Маурер вспоминал, что командование подводными лодками того времени регулярно отдавало приказы обоим подводным лодкам на выполнение серий манёвров у гавани Кальяо в рамках программы подготовки. Это были обычные навигационные учения и учебно-боевое маневрирование, которые завершились до обеда.



Рис. 1. Дэвид Маурер фон Хаген в зрелые годы (слева) и среди экипажа «Ferré» (справа)

Интервьюент вспомнил, как рано утром того дня ему позвонил его начальник, лейтенант 1 ранга Сесар Вальдивьесо Кастро (César Valdivieso Castro), и спросил, всё ли готово на борту «Ferré» (Рисунок 2) к отплытию.

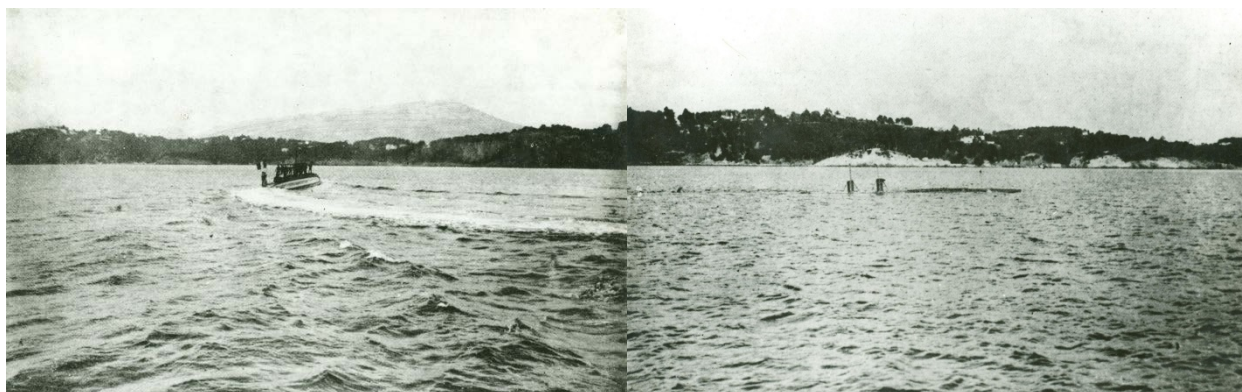


Рис. 2. «Ferré» во время испытаний в Тулоне летом 1912 г.

«Как главный механик корабля, я отвечал за дизели, – рассказывает ветеран-моряк. – Это было в годы Мировой войны, бушевавшей тогда в Европе, и, как следствие, запасных частей и комплектующих для наших боевых кораблей тогда было мало, особенно французских аккумуляторов. Эта ситуация вынудила перуанское командование быть осторожным при разворачивании своих подразделений, чтобы избежать ненужного износа механизмов и систем».

После получения приказа на отплытие и производство традиционной проверки оборудования, корабль дал ход. Маурер фон Хаген отмечает, что в тот момент экипаж насчитывал 22 человека, т.е. на три больше обычного. Обстановка была совершенно

нормальной. Вода в заливе Калья стояла спокойная, но очень холодная. Кроме того, в ранние часы местность обычно окутывалась туманом, что ограничивало видимость для наблюдателей всего несколькими милями.

Вскоре «Ferré» прошёл сквозь группу неподвижно стоявших торговых судов. Некоторые из них ранее ходили под германским флагом и потому с начала войны их вывели из эксплуатации по приказу властей Лимы. Среди прочих судов там было и четырёхмачтовое немецкое судно «Omega», оставленное командой годом ранее.

После долгого плавания командир Вальдивьесо приказал заглушить дизели и переключиться на электрогенераторы. Немедленно последовал и второй приказ (стандартная процедура перевода в подводное положение): все люки и отсеки корабля герметично задраить. *«Когда клапаны балластных цистерн открылись, лодка слегка накренилась, и можно было услышать шелест воды под надстройкой, медленное вращение винта и гул волн, словом все то, что мы называем фоновым шумом»*, – продолжает Маурер, которому на этот момент было 25 лет, и он прослужил во флоте уже пять лет после окончания училища в Швейцарии.

Несколько минут спустя, когда прямо по курсу возникла «Omega» (Рисунок 3), командир отдал приказ рулевым увеличить глубину погружения. Однако из-за ограниченной мощности уже изношенных аккумуляторов двигатели среагировали недостаточно быстро, и потому погружение происходило слишком медленно. В этот момент в лодке установилась абсолютная тишина. Все члены экипажа сохраняли внимание и находились на своих боевых постах, ожидая получения новых команд. Внезапно в носовой части лодки раздался мощный удар, сопровождавшийся ужасным треском, чем-то напоминающим звуки землетрясения, и она сотряслась всем корпусом. Электричество отключилось, и подводники погрузились во тьму.



Рис. 3. Судно «Omega»

От удара на пол машинного отделения обрушились куски металла, трубы, обшивки и кабели, на ничего не подозревавшую команду на корме. Некоторые матросы получили травмы различной степени тяжести, раздались крики боли. В результате столкновения лодка (Рисунок 4) слегка накренилась, а экипаж был совершенно потрясен. Маурер

вспоминает: «Воцарилась полная тишина, все думали, что настал конец, настал час вечной тьмы для наших душ, а мы не можем даже предупредить близких. Кровь застыла в жилах, дыхание стало прерывистым. Мы стояли, окаменев, не в силах пошевелиться, слушая бурлящий шум воды, затопляющей корабль...»

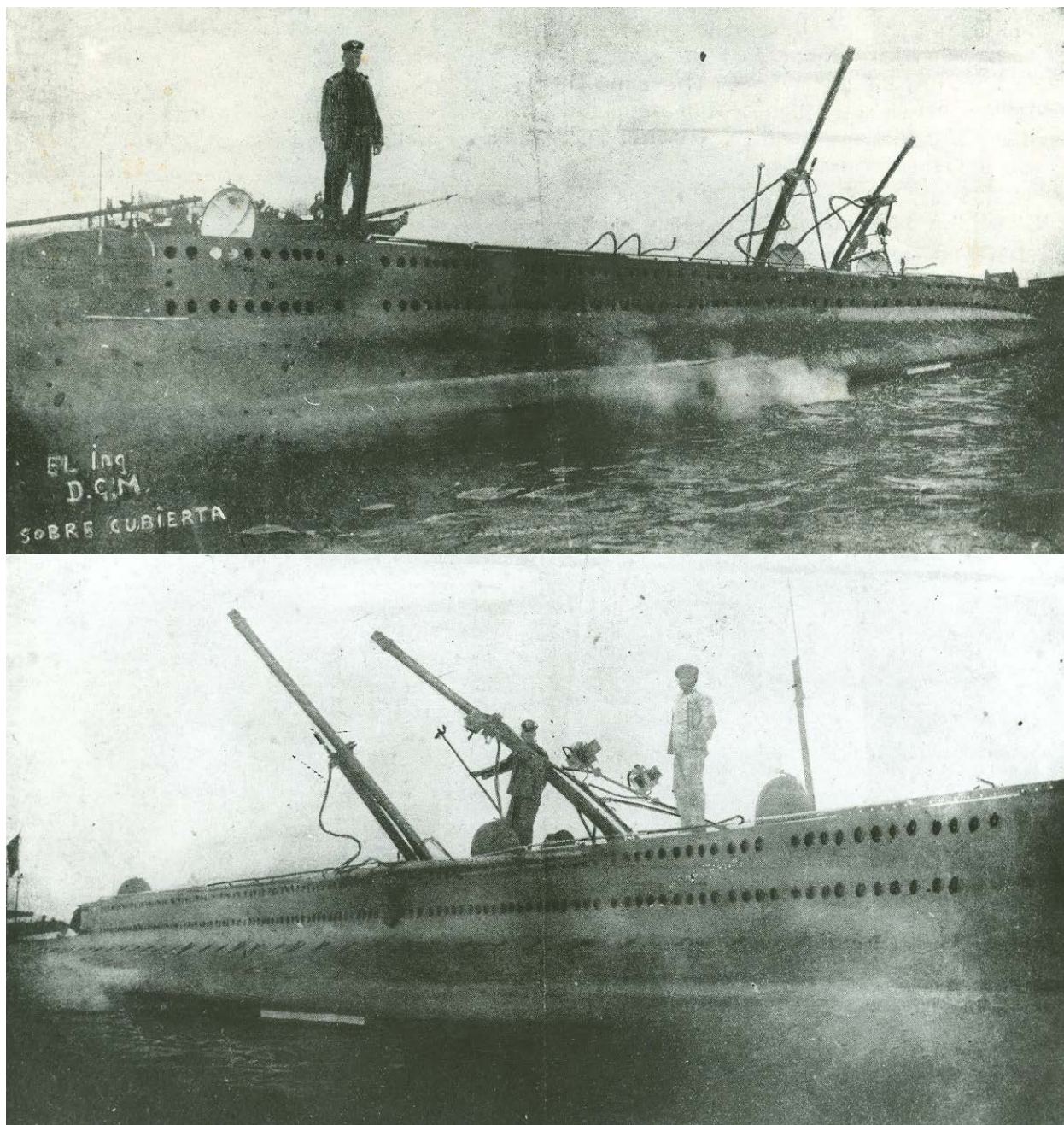


Рис. 4. Подводная лодка «Ferre» с повреждениями в результате столкновения
(Cronica, 1915, 16 de octubre)

Затем раздался голос командира Вальдивьесо, отдавший приказ: «Никому ничего не трогать, всем стоять по своим постам!». Он первый оправился от шока и теперь восстанавливал контроль над повреждённым кораблем. Члены экипажа незамедлительно отреагировали. Спотыкаясь об упавшие предметы, они, несмотря на кромешную тьму попытались добраться до своих боевых постов. Инженер-механик Дэвид Маурер фон Хаген, отбросив страх, принялся искать на ощупь выключатели электрической сети. Но у него ничего не выходило, поскольку рычаги, активирующие электропитание, от удара сорвались со своих креплений и упали непонятно куда.

Нащупывая руками благословенные части, разбросанные по полу, покрытому инструментами и осколками посуды, Маурер понял, что если ему удастся восстановить электроснабжение, то все они смогут считать себя спасенными... Но он также знал, что в противном случае их ждет смерть в безмолвных, холодных глубинах моря.

К счастью, аварийное освещение удалось восстановить, принеся глоток свежего воздуха морякам. Вскоре после этого быстро был отдан приказ осушить балластные цистерны, включив центробежные насосы. Тем временем командир отдал еще ряд приказов, предписывая рулевым погрузиться немного глубже, чтобы избежать нового столкновения.

Через несколько минут лодка приготовилась к всплытию. Но она делала это совершенно вслепую, поскольку перископ оказался разбит. С трудом удалось всплыть, но, оказавшись на плаву, возникла другая проблема: никто не мог выйти наружу, поскольку люки оказались зажаты искореженным металлом леерного ограждения, а часть боевой рубки, мачт и перископов загнута вдоль палубы.

Весь экипаж застыл в тревожном ожидании, когда напряженными усилиями пытались открыть путь к эвакуации. И обессиленные, шатающиеся люди смогли наконец выбраться на палубу и увидеть впечатляющие разрушения. Инженеру-механику в этой истории показалось как будто лодка попала под глубинную бомбу.

Вскоре увидели, что к аварийной лодке на полной скорости приближается быстроходный катер. Это была спасательная партия, высланная с транспорта «Chalaco» его командиром Салаверри (Salaverry), который случайно наблюдал за маневрами подводной лодки. Увидев, что она всплыла с явно выраженными повреждениями, он сразу понял, что произошла авария.

К счастью, вскоре удалось понять, что «Ferré» может дать ход и лодка без каких-либо происшествий возвратилась в базу Кальяо. Она бросила якорь ко всеобщему изумлению многочисленных моряков, собравшихся там после получения этой новости. Затем ошвартовавшись, командир приказал экипажу собраться. Он осмотрел каждого по отдельности, прежде чем произнести следующие слова, как вспоминает Маурер: *«Экипаж! Вы сохраняли спокойствие и подчинялись моим приказам во время этого трагического маневра. Благодарю вас, мои храбрые ребята. Разойдись»*.

Уже на следующее утро начался ремонт последствий этого выхода.

4. Заключение

Инцидент 15 октября 1915 г. стал самым тяжелым испытанием для перуанских подводников. Но сравнивая с аналогичными авариями и повреждениями подводных лодок в других странах, можно прийти к выводу о довольно незначительных повреждениях «Ferré». Тем не менее, эти события стали наиболее яркой деталью в биографии этих лодок.

Литература

- [Cronica](#) – Newspaper “Cronica”. 1915, 16 de octubre.
[Rodríguez Asti, 2011](#) – Rodríguez Asti J. Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú // *Suplemento de la Revista de Marina*. 2011. № 2.
[Sapunar, 1970](#) – Sapunar P. Los precursores submarinos chlleno-peruanos del siglo XIX // *Revista de Marina*. 1970. 87 (3): 176-180.
[Scheina, 1978](#) – Scheina R.L. The New Peruvian Navy 1885–1976 // *Warship International*. 1978. 15 (3): 204-211.
[Scheina, 1987](#) – Scheina R.L. Latin America: A Naval History 1810–1987. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press. 1987.
[Torres Chavera, 2000](#) – Torres Chavera J. Sumergibles Ferré y Palacios, crisol de submarinistas // *Revista de Marina*. 2000. 93(2): 123-129.

References

- [Cronica](#) – Newspaper “Cronica”. 1915, 16 de octubre.
[Rodríguez Asti, 2011](#) – Rodríguez Asti, J. (2011). Los sumergibles Laubeuf y los inicios del arma submarina en el Perú. *Suplemento de la Revista de Marina*. № 2.
[Sapunar, 1970](#) – Sapunar, P. (1970). Los precursores submarinos chlleno-peruanos del siglo XIX. *Revista de Marina*. 87(3): 176-180.

[Scheina, 1978](#) – *Scheina, R.L.* (1978). The New Peruvian Navy 1885–1976. *Warship International*. 15(3): 204-211.

[Scheina, 1987](#) – *Scheina, R.L.* (1987). Latin America: A Naval History 1810–1987. Annapolis, Maryland: Naval Institute Press.

[Torres Chavera, 2000](#) – *Torres Chavera, J.* (2000). Sumergibles Ferré y Palacios, crisol de submarinistas. *Revista de Marina*. 93(2): 123-129.

Инцидент с подводной лодкой «Ferré» 15 октября 1915 г.

Люис Мехайя Прада ^a

^a Журнал «Revista Perú Defensa & Seguridad», Лима, Перу

Перевод с испанского Н.В. Митюков

Аннотация. В 1911 г. впервые в Южной Америке в строй военно-морских сил Перу вошли подводные лодки «Ferré» и «Palacios». Они принадлежали к французскому типу «Labeuf». Несмотря на обилие литературы по лодкам этого типа, практически вся их служба прошла довольно рутинно. Они стали полигоном для подготовки будущих перуанских подводников, а спустя годы внесли свой вклад в создание Школы подводного плавания, где прошли обучение многие латиноамериканские моряки. Наиболее серьезный инцидент с подводными лодками этого типа произошел с «Ferré» 15 октября 1915 г., когда выполняя учебное задание она в подводном состоянии столкнулась с германским грузовым судном «Omega». Практически единственным источником, по этому инциденту до сих пор остается периодика того времени. Автором вводится в научный оборот воспоминания инженера-механика лодки Дэвидом Маурером фон Хагеном, данное им газете «El Comercio» в 1971 г. Сообщаются ряд интересных деталей происшествия.

Ключевые слова: подводное судостроение, Перу, «Ferré», столкновение.