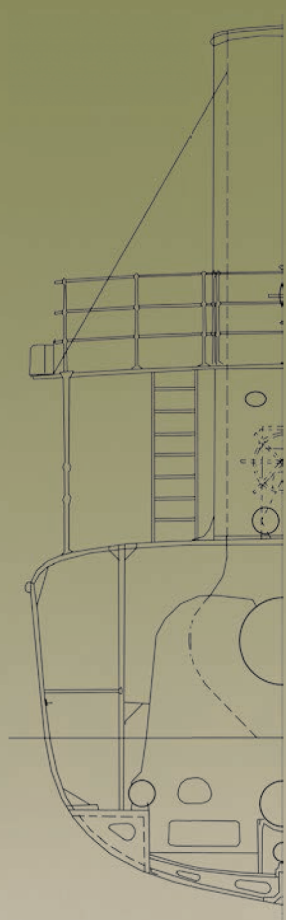




Н. Н. Афонин

Эскадренные миноносцы типов

«Касатка»
и «Инженер-механик
Зверев»





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Эскадренные миноносцы типов «КАСАТКА» и «ИНЖЕНЕР-МЕХАНИК ЗВЕРЕВ»

Н.Н. Афонин

Содержание:

Эскадренные миноносцы типа «Касатка». Постройка и переход на Дальний Восток.....	3
Эскадренные миноносцы типа «Инженер-механик Зверев». Заказ, постройка, испытания	11
Эскадренные миноносцы 1-й и 2-й серий. Общее устройство и конструктивные различия	17
В составе 1-й Тихоокеанской эскадры	42
В составе Балтийского флота в Первой мировой войне	52
В Сибирской флотилии.....	58
В составе флотилии Северного Ледовитого океана.....	62
В Рабоче-Крестьянском Красном Флоте	65



Издательство об авторе



Николай Николаевич Афонин родился в 1951 году. В начале 1990-х годов после десяти лет работы на Ленинградском судостроительном заводе им. А.А. Жданова (ныне ОАО СЗ «Северная верфь») он принял непосредственное участие в создании сборника «Гангут» и организации одноименного издательства, главным редактором которого работал до июля 2003 года.

С 1993 года Н.Н. Афонин ведет раздел «История судостроения» в научно-техническом журнале «Судостроение», а со второй половины 2009 года является ответственным редактором научно-производственного сборника «Вестник технологии судостроения и судоремонта».

Н.Н. Афонин — автор вышедших в издательстве «Гангут» в серии «Мидель-шпангоут» монографий «Миноносцы российского флота» (в соавторстве с В.В. Яровым), «Лидер “Ташкент”», «Миноносец “Сокол” и “соколы”», «Эскадренные миноносцы типа “Изяслав”» и «Французские “торпиллеры” в русском флоте», «Канонерские лодки типов “Сивуч” и “Грозный”», а также большого числа статей по истории отечественного флота и судостроения, опубликованных в журнале «Судостроение», «Морском историческом сборнике», сборнике «Гангут» и в таких изданиях, как «Морская коллекция» и «Корабли и сражения». Кроме того, под его общей редакцией вышло несколько выпусков серии «Стапель», подготовленных издательско-торговым домом «ЛеКо».

Обложка: на 1-й стор. — эскадренный миноносец «Инженер-механик Зверев»; на 2-й стор. — миноносец «Бдительный» в Порт-Артуре; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Бдительный»; на 4-й стор. — миноносец типа «Касатка» (репродукция из рекламного буклета германского завода Ф. Шихау, предоставлена Р. Ендрусиком).

Фотографии из собрания автора, чертежи из фондов РГАВМФ.

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь при подготовке рукописи к печати К.П. Губера, Д.М. Васильева, А.А. Логинова, В.Б. Очередина, А.Л. Сидоренко и потомков капитана 2 ранга П.Ф. Гаврилова.

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 25

Николай Николаевич Афонин
**Эскадренные миноносцы
типов «Касатка»
и «Инженер-механик Зверев»**

ISBN 978-5-904180-44-7

© Н.Н. Афонин, 2011

Директор издательства Ю.А. Жильцов
Коммерческий директор В.М. Хитров
Шеф-редактор И.В. Козырь
Главный редактор Л.А. Кузнецов
Научный редактор Р.В. Кондратенко
Редактор Е.П. Смирнова
Компьютерная верстка, оформление
обложки и подготовка иллюстраций
Н.Г. Комова

Подписано в печать 20.09.2011.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 421.
ООО «Издательско-полиграфический
комплекс “Гангут”».
191024, Санкт-Петербург, а/я 71;
тел.: (812) 336-50-24
e-mail: gangutprint@yandex.ru; www.gangut.su

Типография ООО «А-Принт».
Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офисный центр 2, офис 16,
тел. (812) 325-28-21, 336-50-08
e-mail: info@a-print.spb.ru; www.a-print.spb.ru
Заказ № 216



Destroyers «Kasatka» and «Engineer-mechanic Zverev» types, built at the F. Schichau warf on the eve of the Russo-Japanese War 1904-1905 stood out among other torpedo boats of the Russian Navy in the end of XIX — beginning of XX century. Because successful general arrangement they were armed with three turntable torpedo tubes, and her forecabin construction made better her seagoing. It is safe to say, that Destroyers «Kasatka» and «Engineer-mechanic Zverev» types initiated the right evolution ships of this class in the Russian Emperor Navy, culminated with famous «Noviks».

Эскадренные миноносцы типов «Касатка» и «Инженер-механик Зверев» —

построенные фирмой Ф. Шихау накануне и в ходе Русско-японской войны 1904–1905 годов, заметно выделяются среди миноносных кораблей Российского флота конца XIX — начала XX века.

В основу при проектировании кораблей были положены требования технического задания, разработанного Морским техническим комитетом в апреле 1898 года.

Если сравнивать между собой миноносцы русского флота, построенные по этому заданию как на отечественных, так и зарубежных верфях, то самыми прогрессивными по конструкции следует признать корабли типа «Касатка».

Благодаря удачной общей компоновке они имели торпедное вооружение из трех поворотных аппаратов, а наличие полубака улучшало их мореходность.

Не удивительно, что родоначальник нового семейства «добровольцев» — минный крейсер «Эмир Бухарский» — по архитектуре представлял собой увеличенный тип «Касатки».

Можно утверждать, что именно с кораблей типов «Касатка» и «Инженер-механик Зверев» началась прямая ветвь эволюции эсминцев Российского императорского флота, завершившаяся знаменитыми «новиками».

Эскадренные миноносцы типа «Касатка». Постройка и переход на Дальний Восток

5 августа 1898 года* уполномоченный германского завода Ф. Шихау (F. Schichau), инженер Рудольф Александрович Цизе и начальник Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКиС) вице-адмирал Владимир Павлович Верховский (по морской традиции нередко его фамилия писалась и произносилась через «о» с ударением на последнем слоге) подписали контракт на постройку для «Российско-Императорского правительства» четырех эскадренных миноносцев «с окончательной отделкой и полным изготовлением их к службе».

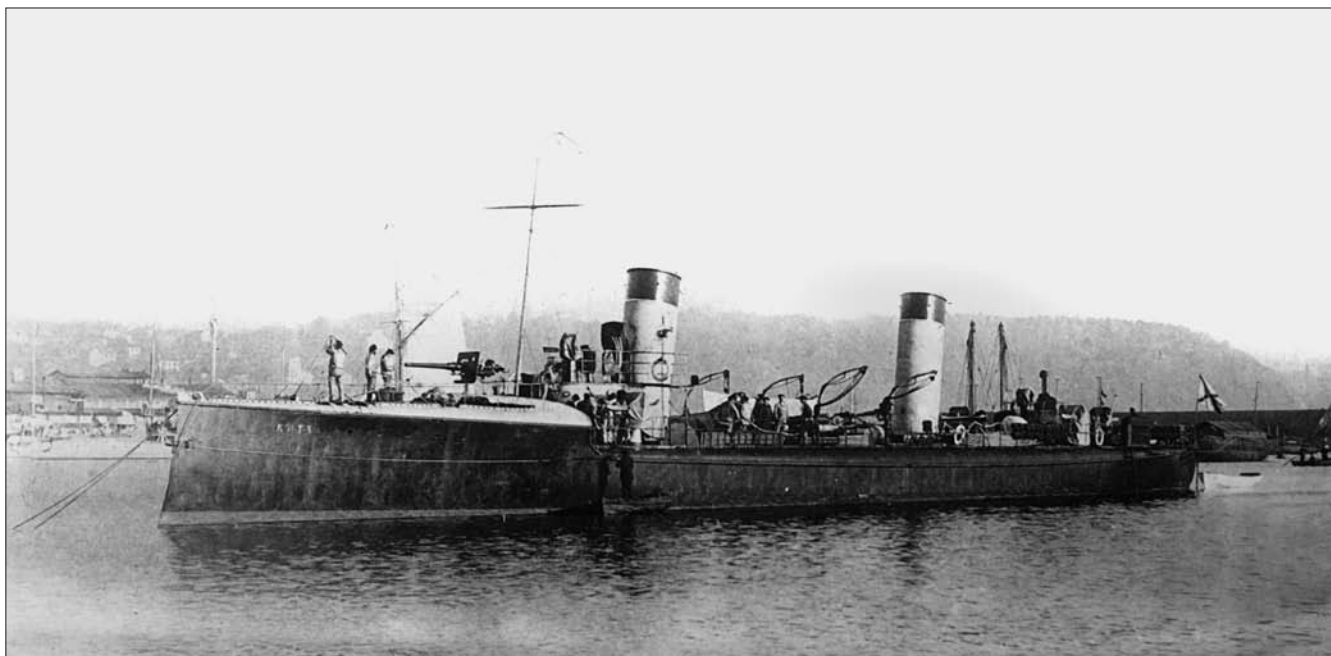
Этому событию предшествовали длительные переговоры, которые вело русское Морское министерство с целым рядом зарубежных фирм, пытаясь решить непростую задачу размещения заказов на новые миноносцы по программе «для нужд Дальнего Востока», принятой в 1898 году, а также обеспечения высокого качества их постройки при соблюде-

нии очень жестких сроков выполнения самой программы.

Из германских заводов определенный интерес представляли фирмы Ф. Шихау, «Ховальдтсверке» и Круппа (быв. завод «Германия» в Киле) Сотрудничая с ними, специалисты Морского технического комитета (МТК), определявшего техническую политику в отечественном кораблестроении, надеялись (как говорилось в докладе, составленном на имя управляющего Морским министерством вице-адмирала П.П. Тыртова), «получить последние образцы» различных кораблей и «путем их сравнения выработать свой лучший тип». Естественным было и желание заказать новые миноносцы на тех заводах, которые «занимаются их постройкой и сами создают типы с полным успехом в отношении морских качеств». Последнему требованию в полной мере отвечал завод Ф. Шихау, с которым у Морского министерства были давнишние связи.

«Кит» — первый миноносец типа «Касатка», заложенный на верфи Ф. Шихау

«Kit» — the first destroyer «Kasatka» type, laid at the F. Schichau warf



* Все даты до 1 февраля 1918 года приведены по старому стилю.



Русские морские офицеры
на заводе Ф. Шихау

Russian naval officers
at the F. Schichau warf

Не удивительно, что и в этот раз Морское министерство возлагало на завод Ф. Шихау определенные надежды, тем более что завод «Ховальдтсверке» от участия в конкурсе вскоре отказался, а проект фирмы Круппа хоть и был рассмотрен на заседании МТК в июне 1898 года, но по решению управляющего Морским министерством отложен «до получения проектов от других зарубежных заводов».

15 июня техническая контора Р.А. Цизе, представлявшая «Машино- и судостроительные заводы Ф. Шихау в Эльбинге и Данциге» представила начальнику ГУКиС вице-адмиралу В.П. Верховскому чертежи и спецификацию «эскадренного миноносца со скоростью 27 уз-

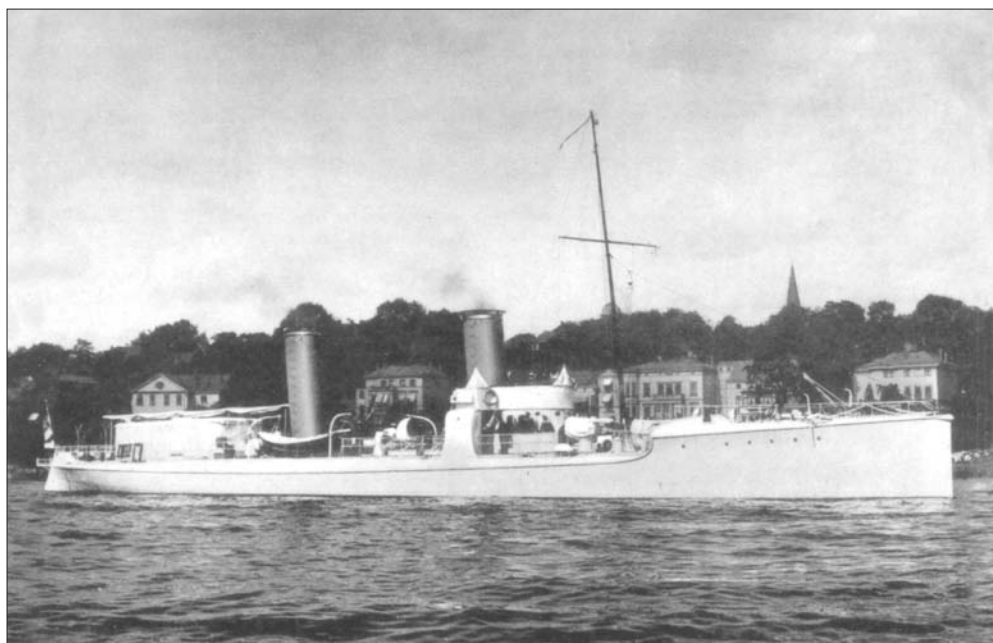
лов»*, которые 30 июня на заседании МТК под председательством вице-адмирала Дикова получили полное одобрение, как наилучшим образом отвечавшие требованиям МТК.

Согласно условиям контракта стоимость каждого из четырех миноносцев составляла 1 млн 200 тыс. немецких марок, или 472 тыс. руб. и выплачивалась при достижении им во время трехчасового пробега скорости не менее 27 узлов. В противном случае завод подвергался штрафу, а при скорости ниже 25 узлов Морское министерство имело право вообще отказаться от приемки миноносцев, потребовав возвращения платежей с начислением 3,5% годовых.

Испытания миноносцев требовалось провести в Пиллау. Недостающие предметы вооружения и снабжения замещались «добавочным грузом» (104,7 т). Кроме того завод обещал провести дополнительное испытание для определения циркуляции.

Право отказаться от приема миноносцев сохранялось за Морским министерством и при четырехмесячном опоздании в сроках их готовности, определенных контрактом: для головного корабля не позднее 1 января 1900 года, для трех остальных — через 21 месяц после подписания документов. При этом «непреодолимыми препятствиями», дававшими право на продление контрактных сроков считались лишь: пожар, наводнение, землетрясение, ураган и «морская язва».

Наблюдать за ходом работ по постройке миноносцев было поручено капитану 2 ранга



Одновременно с миноносцами типа
«Касатка» проходил испытания
конвоир императорских яхт
«Слейпнер»

At the same time with destroyers
«Kasatka» type, the Royal yachts
escort ship «Sleipner» were
on sea trials

* Новые миноносцы в документах изначально называли эскадренными, хотя официально в Российском флоте этот класс кораблей появился лишь в 1907 году.

П.Ф. Гаврилову, который прибыл в Эльбинг 6 декабря 1898 года. Он же был назначен командиром строившегося на заводе Ф. Шихау крейсера водоизмещением 3000 т (впоследствии «Новик»). Помощником к П.Ф. Гаврилову назначили младшего судостроителя Н.Н. Пушина.

Если бы в процессе постройки миноносцев выявились отступления от чертежей или спецификации, не согласованные с Морским министерством или с П.Ф. Гавриловым и Н.Н. Пушиным, то заводу вменялось в обязанность по первому их требованию «все недостатки или неудовлетворительности в работе исправить или переделать во всем согласно с требованием на свой счет и без всякой за то платы».

Фирма «Ф. Шихау» для постройки русских миноносцев заложила четыре новых стапеля, одновременно заготавливая материалы для последующей сборки корпусов миноносцев, которым по представлению Главного морского штаба были присвоены наименования «Кит», «Скат», «Дельфин» и «Касатка», и в январе 1899 года они были включены в списки судов Российского флота. Однако неблагоприятные погодные условия зимы 1898/99 года задержали работы по сооружению спусковых фундаментов. Первый миноносец «Кит» заложили только 26 февраля, остальные начали строить позже. К сборке «Ската» приступили 5 марта, «Дельфина» — 17 марта. Сборка корпуса последнего миноносца «Касатка» началась после установки блоков на четвертом стапеле в конце марта. Однако со временем они обогнали головной, и первым 31 июля на воду был спущен «Дельфин». Несмотря на эти обстоятельства в переписке тех лет эти миноносцы чаще относили к типу «Касатка» или просто к типу Шихау.

Церемонию спуска на воду «Дельфина» завод провел весьма торжественно, так как на ней присутствовал находившийся в это время в Германии управляющий Морским министерством вице-адмирал П.П. Тыртов. По такому случаю Р.А. Цизе, разбив о штевень миноносца бутылку шампанского, произнес подобающую случаю речь. Вместе с рапортом об этом событии Гаврилов препроводил в Главный морской штаб ее перевод. В его, правда, далеко не литературном изложении она звучала так: «Ты — первенец нашей новой верфи, — начал, обращаясь к стоящему на стапеле миноносцу, Цизе, — по воле его императорского величества русского императора над тобой с любовью и прилежанием трудились сотни работников!» Далее, сообщив собравшимся о присутствии на церемонии управляющего Морским минис-

терством вице-адмирала П.П. Тыртова, Цизе продолжил: «Пусть обращенный на тебя в эти минуты взор твоего будущего начальника принесет тебе благополучие во всех плаваниях! Счастливого плавания! Гордо неси по всем морям свой флаг... Повелением его императорского величества русского императора дается тебе имя «Дельфин!» Свою речь он закончил здравицей в честь Николая II, после чего «Дельфин» благополучно сошел на воду.

В августе на миноносец погрузили паровые котлы и холодильники (конденсаторы), и в мастерских завода приступили к сборке механизмов. Командиром «Дельфина» назначили лейтенанта Е.П. Елисеева.

Несмотря на определенные трудности подготовительного периода, работы на заводе велись четко и быстро. 12 октября сошел на воду «Скат», 18 ноября — «Кит». Задержка произошла лишь со спуском «Касатки»: из-за сильных морозов он состоялся лишь 4 марта 1900 года.

Неудачно выбранный срок испытаний головного корабля (декабрь 1899 года), на что при заключении контракта не обратили внимание ни заказчик, ни завод-строитель, пришлось перенести на весну. 8 мая первой в Пиллау прибыла «Касатка», где ее сразу поставили

Испытания миноносцев начались в Пиллау весной 1900 года

The destroyers sea trials started at Pillau in spring, 1900





На палубе одного из миноносцев
типа «Касатка» в период приемо-
сдаточных испытаний

*On the deck of the destroyer
«Kasatka» type in the period
of her delivery trials*



в док для монтажа гребных винтов и окраски подводной части. Но из-за неблагоприятных погодных условий испытания несколько раз откладывались. 18 мая корабль вышел, наконец, на мерную милю, однако первый пробег оказался неудачным — один из котлов вышел из строя. После замены части котельных труб миноносец 26 мая вновь вышел в море и

достиг скорости 27,4 узла — на 0,4 узла больше контрактной.

Сравнив «Касатку» с переделанным под конвойр императорских яхт миноносцем «Слейпнер» («Sleipner»), присутствовавшие на испытаниях германские военно-морские специалисты признали, что распределение грузов на русском корабле более рациональное,