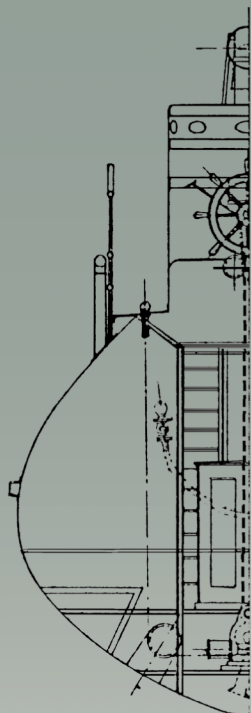




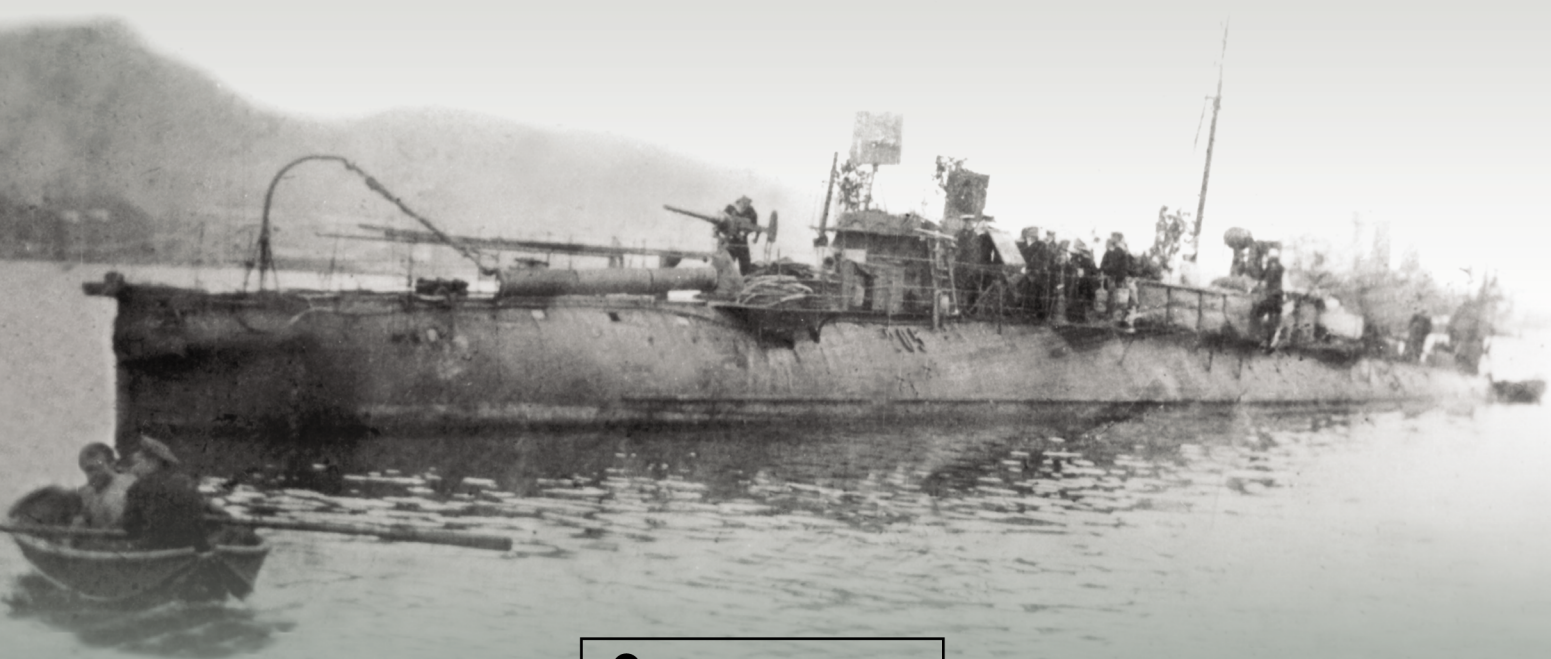
Мидель-
Шпангоут

№ 32 2013

Н.Н. Афонин



**Владивостокские
МИНОНОСЦЫ
в Русско-японской войне
1904–1905 гг.**





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 гг.

Н.Н. Афонин

Содержание:

Первые на Дальнем Востоке. Миноносцы «Янчихэ» и «Сучена»	3
Курсом на Тихий океан. Миноносцы «Гогланд» и «Наргэн».....	15
Для пополнения морских сил на Дальнем Востоке. Миноносцы «Свеаборг», «Ревель», «Котка» и «Борго»..	29
В составе морских сил на Тихом океане	52
Разборные «перновки». Миноносцы № 208, 209, 210 и 211	60
Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 гг.	85
Миноноски в Русско-японской войне	98



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 «Миноноски российского флота» (в соавторстве с В.В. Яровым), «Лидер “Ташкент”», «Миноносец “Сокол” и “соколы”», «Эскадренные миноносцы типа “Изяслав”», «Французские “торпиллеры” в русском флоте», «Канонерские лодки типов “Сивуч” и “Грозный”», «Эскадренные миноносцы типов “Касатка” и “Инженер-механик Зверев”», «Порт-Артурские миноносцы “Боевой” и “Лейтенант Бураков”», «Эскадренные миноносцы типа “Лейтенант Пушкин”», 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. — миноносец № 205 в годы Русско-японской войны; на 2-й стор. — миноносцы типа «Пернов» в Порт-Артуре; на обороте титула — во Владивостокском порту в годы Русско-японской войны;
на 3-й стор. — миноносец № 203; на 4-й стор. — миноносцы на пути в Гензан
(репродукция с рисунка периода Русско-японской войны 1904–1905 гг.)

Фотографии из собрания автора и Д.М. Васильева, чертежи из фондов РГАВМФ

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь при подготовке рукописи к печати
А.Л. Сидоренко, К.П. Губера и В.В. Ярового

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 32

Николай Николаевич Афонин
**Владивостокские миноносцы
в Русско-японской войне
1904–1905 гг.**

ISBN 978-5-904180-66-9

© Н.Н. Афонин, 2013

Директор издательства Ю.А. Жильцов
Главный редактор Л.А. Кузнецов
Научный редактор Р.В. Кондратенко
Корректор Е.П. Смирнова
Перевод на англ. Ю.А. Жильцов
Компьютерная верстка, оформление
обложки и подготовка иллюстраций
Н.Г. Комова

Подписано в печать 06.03.2013.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 441.
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, Большая Монетная ул., д. 16,
офисный центр 3, офис 10,
тел. (812) 325-28-21.
e-mail: info@a-print.spb.ru; www.a-print.spb.ru
Заказ № 302



Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 годов —

Vladivostok torpedo boats during the Russian-Japanese War 1904–1905 did daring raids to the Japanese coast, remained forever in the annals of the Russian Navy.

были кораблями, для которых рейды к чужим берегам стали повседневной службой, и их смелые набеговые операции на японское побережье навсегда остались в боевой летописи Российского флота.

Немалую роль сыграли эти корабли и в истории отечественного судостроения. Миноносцы «Янчихэ» и «Сучена» стали первыми в русском флоте разборными миноносцами, доставленными из европейской части России на Дальний Восток. Впоследствии этот опыт неоднократно использовался при постройке и перевозке на Дальний Восток более крупных кораблей, а первый самостоятельный переход во Владивосток миноносцев «Наргэн» и «Гогланд» положил начало длительным плаваниям миноносцев из Кронштадта в Порт-Артур накануне Русско-японской войны.

Когда война с Японией закончилась, владивостокские миноносцы еще долгие 2 года участвовали в ликвидации минных заграждений на подходах к порту и лишь после этого начали выводиться из строя.

Первые на Дальнем Востоке. Миноносцы «Янчихэ» и «Сучена»

В связи с выбором в начале 1886 года Владивостока основной базой русской крейсерской эскадры на Тихом океане остро стал вопрос о подвижной минной обороне на подходах к Владивостокскому порту. Доставка миноносцев в разобранном виде на торговых судах оказалась единственным приемлемым способом их транспортировки в тех условиях. Такой опыт уже существовал в Германии, поэтому находившемуся на заводе Ф. Шихау капитану 2 ранга А.А. Вирениусу было поручено собрать все необходимые материалы по этому вопросу. На их основании временно управляющий Морским министерством в середине февраля 1886 года предложил Морскому техническому комитету (МТК) как можно скорее приступить к разработке проектного задания разборных миноносцев по типу тех, которые строились заводом Ф. Шихау.

В качестве прототипа МТК выбрал вначале миноносец «Поти», построенный французским заводом О. Нормана, как «наиболее удовлетворяющий предложенной цели — защиты подступов к Владивостокскому порту»; однако после вступления в строй миноносцев типа «Або», построенных германской фирмой Ф. Шихау и имевших лучшие тактико-технические элементы, изменил свое решение. Приняв за образец именно этот новый корабль, МТК предложил разделить его корпус на «меньшее количество» отсеков, каждый из которых начинался и заканчивался бы водонепроницаемой переборкой и представлял собой своеобразную изолированную секцию. Поэтому при сборке в местах соединений получались двойные переборки. Оговаривалось также, что габариты и масса отсеков не должны были «препятствовать погрузке их в трюм судна».

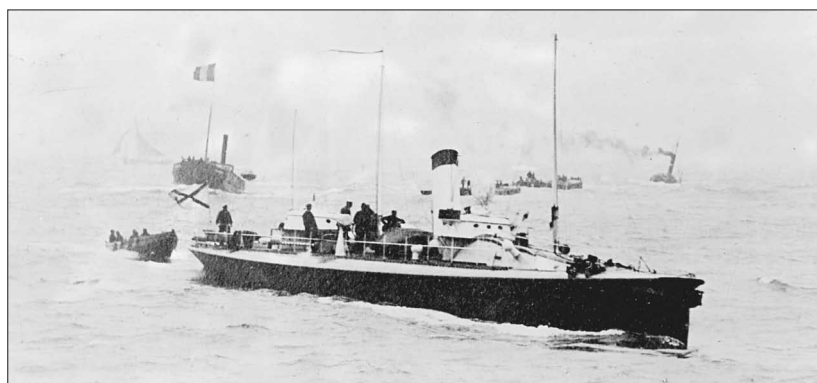
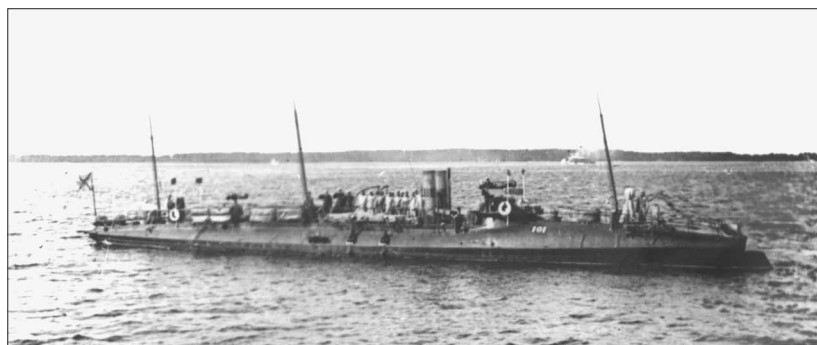
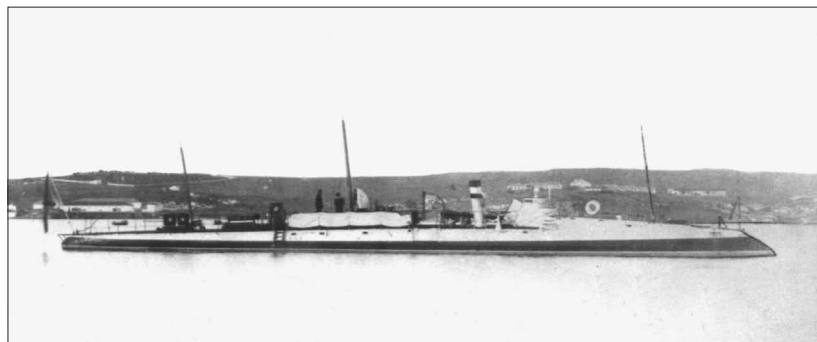
По предварительным расчетам достаточным для удобства транспортировки оказывалось разделение корпуса на шесть секций, причем наибольшую массу (13 т) при длине 6,7 м имела та из них, в которую входило котельное отделение (самая легкая — носовая: масса 5 т при длине 5,7 м).

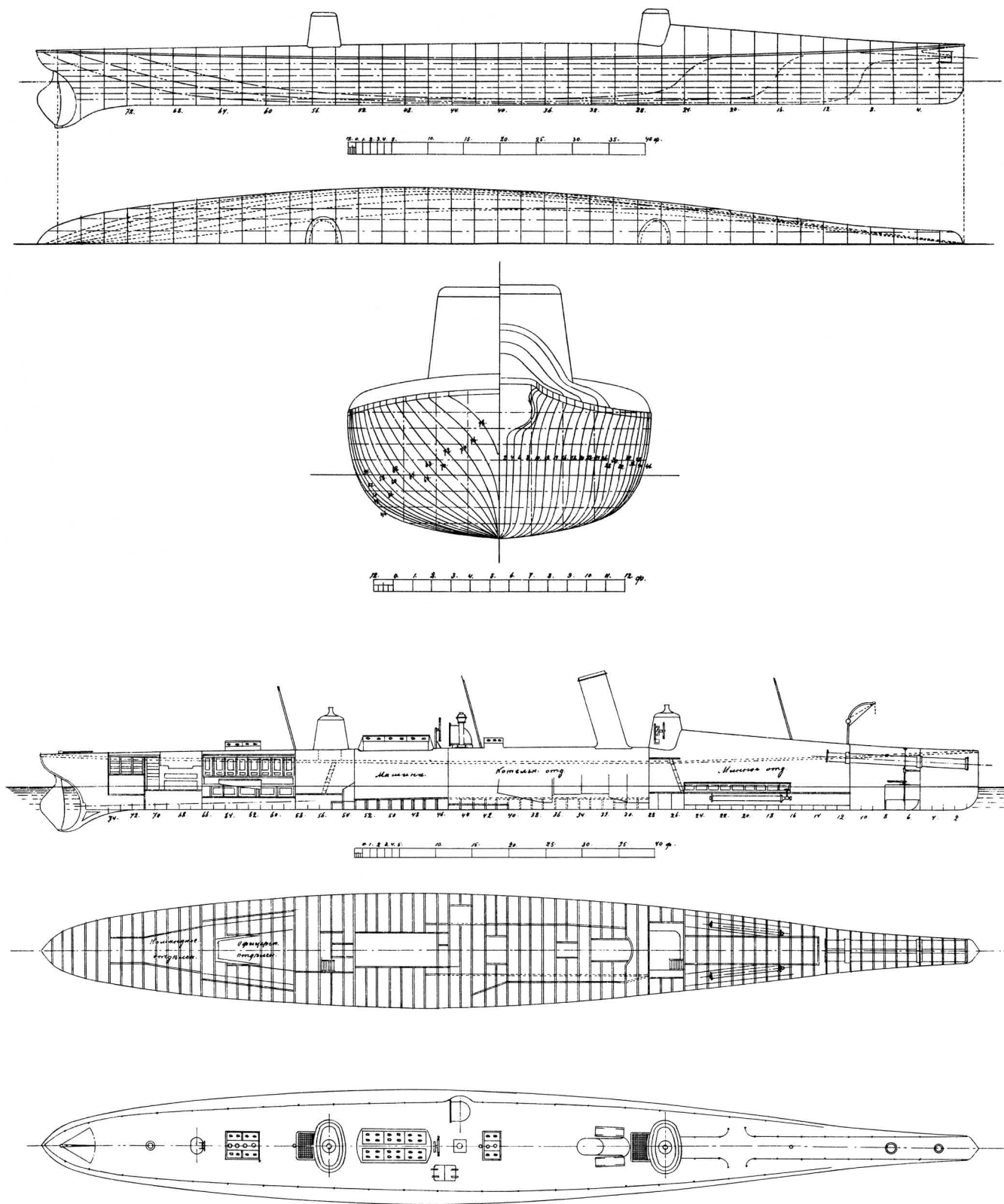
На основании полученных с завода Ф. Шихау рабочих чертежей в МТК были составле-

ны «Таблицы размерения и приблизительного веса миноноски типа Шихау из шести отдельных частей», после чего Морское министерство обратилось к отечественным заводам с предложением «взять на себя постройку двух разборных миноносцев для Владивостокского порта с механизмами компаунд или тройным расширением пара», а также представить в МТК до 16 сентября 1886 года сведения о том, «какую заводы могут гарантировать» миноносцам наибольшую скорость, и предло-

Миноносцы «Поти», «Котлин» и «Виндава» (типа «Або»), рассматривавшиеся как прототип для постройки разборных миноносцев для Дальнего Востока

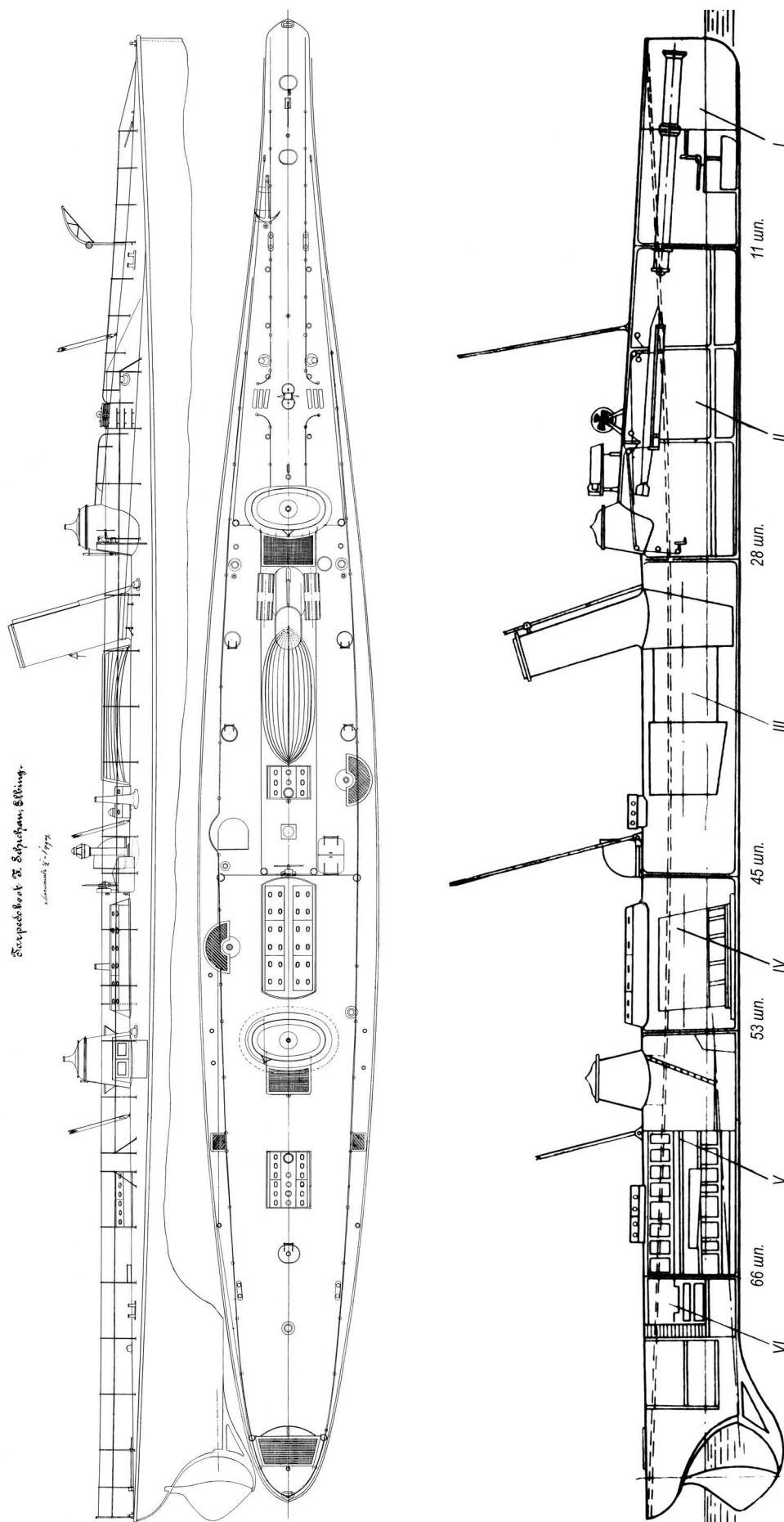
Torpedo boats «Poti», «Kotlin» and «Vindava» («Abo» type), being considered as a prototype for building collapsible destroyers for the Far East





Миноносец «Або», выбранный за прототип при постройке разборных миноносцев для Дальнего Востока. Теоретический и практический чертежи (Линдестрем В.В. Чертежи миноносцев русского флота. СПб., 1893)

Torpedo boat «Abo» chosen as the prototype while building prefabricated destroyers for the Far East. Theoretical and practical drawings (V.V. Lindestrem Russian Navy Destroyers Drawings. SPb, 1893)

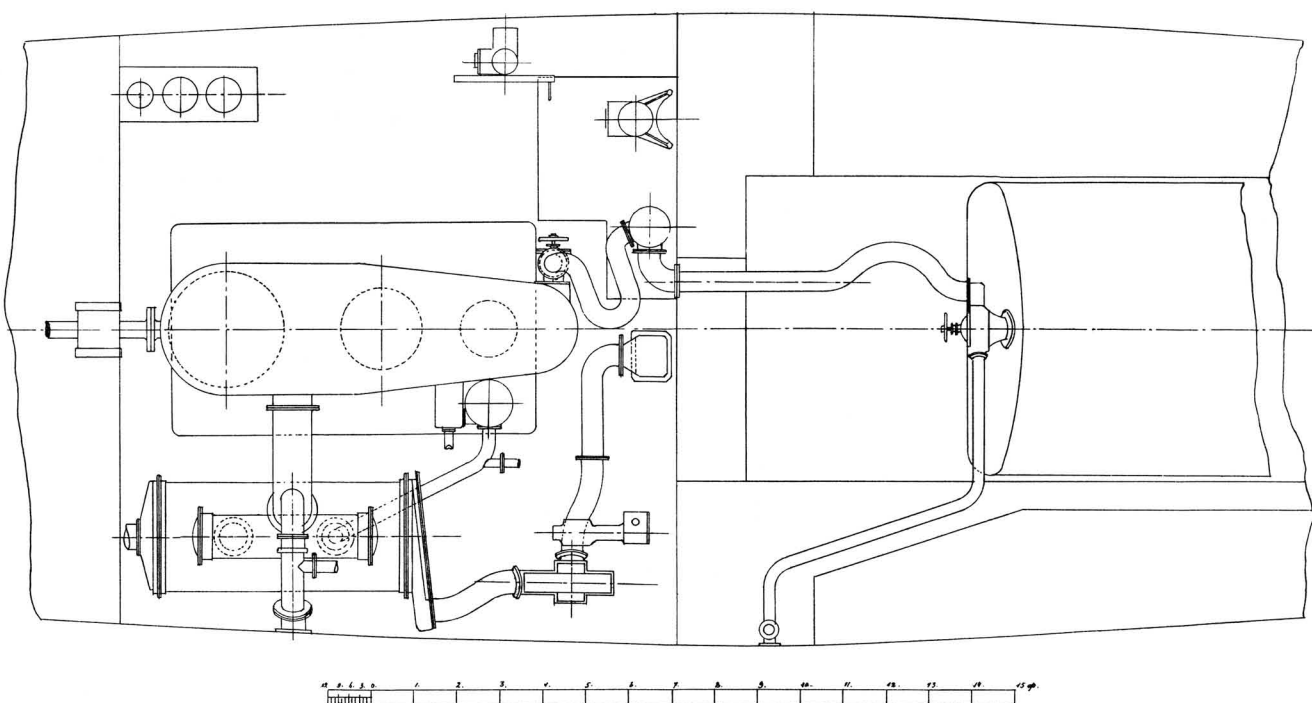
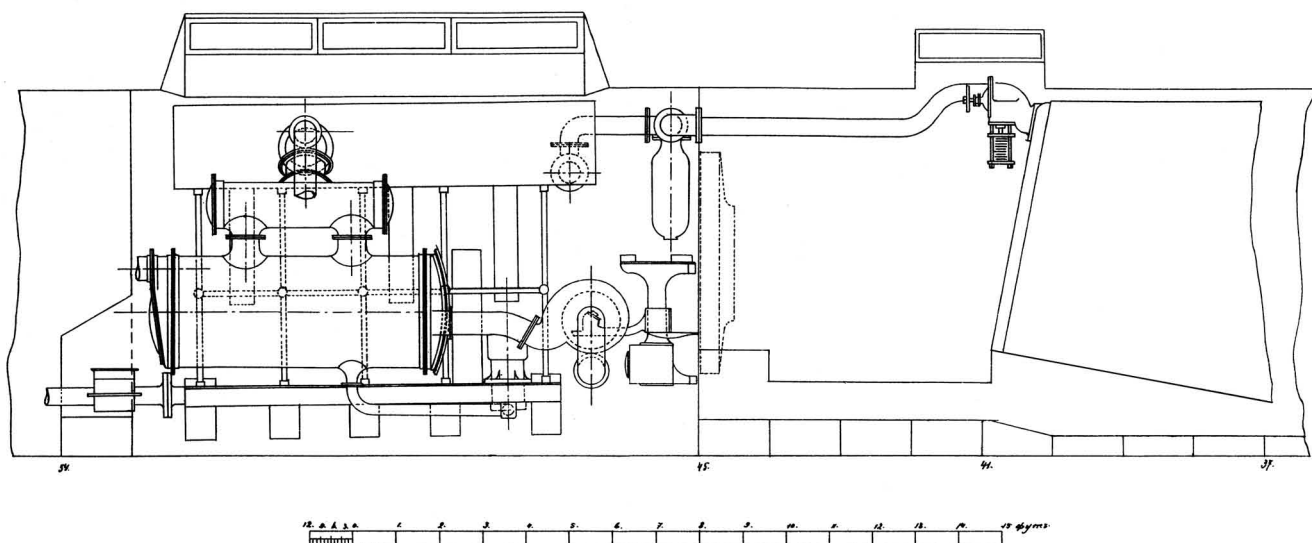


Чертежи миноносца постройки завода Ф. Шихау («Або») и схема его разделения на секции — отсеки при постройке разборных миноносцев «Янчихэ» и «Сучена».

I — носовая, II — минная, III — котельная, IV — машинная, V — офицерская, VI — кормовая

F. Schichau factory torpedo boat drawings («Abo») and the scheme of its division into sections. Sections in the construction of prefabricated torpedo boats «Yanchikhe» and «Suchena».

I — bow part, II — torpedos, III — boilers, IV — machinery, V — officers, VI — aft



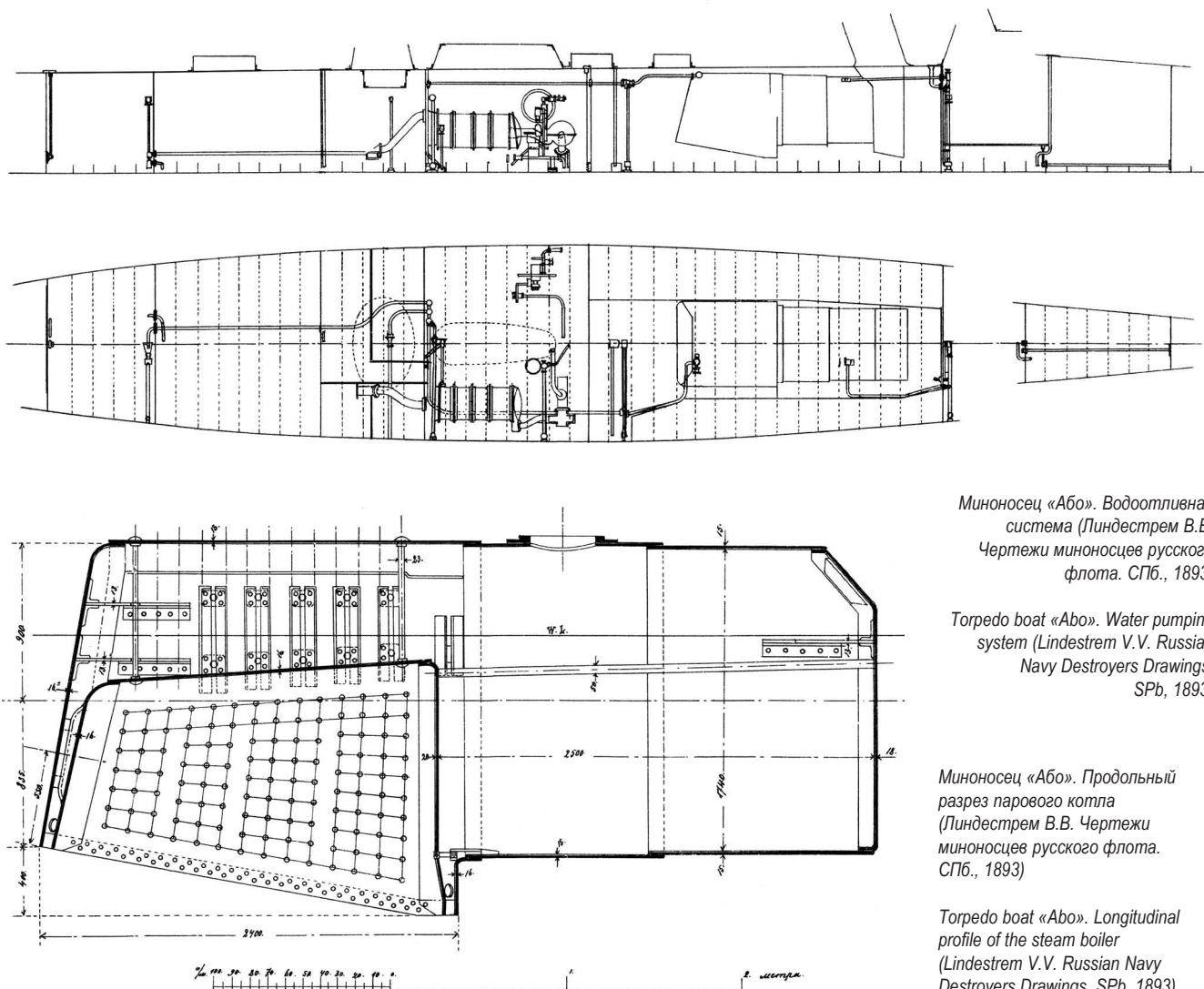
Миноносец «Або».
Продольный разрез
и план машинного отделения
(Линдестрем В.В. Чертежи
миноносцев русского флота.
СПб., 1893)

Torpedo boat «Abo».
Longitudinal profile and plan
of the engine compartment
(Lindestrem V.V. Russian Navy
Destroyers Drawings. SPb, 1893)

жения по методам их разборки. Оговаривалось, что после сдаточных испытаний, проведенных заводом-строителем, корабли в срок до 15 июня 1887 года требовалось разобрать и подготовить к транспортировке.

Победителем объявленного конкурса стало Русское общество механических и горных заводов, бравшееся за сравнительно невысокую цену (218 000 руб.) построить на принадлежавшем ему Невском заводе в Санкт-Петербурге два разборных миноносца, которые при той же, что и для прототипа, программе испытаний покажут такие же хорошие результаты.

Уже 29 сентября 1886 года Невский завод приступил к заготовке материала. При рассмотрении представленных заводом чертежей МТК счел нужным обратить внимание «на недостаточную плавучесть носовой части миноносцев типа Шихау», предложив облегчить ее, «удалив... якоря и помещения для патронов Гочкиса», и переделать по образцу миноносца «Котлин» при условии, что это не повлечет за собой уменьшения скорости. Что касается детальных чертежей механизмов, которые собирались скопировать с машин «Або», то комитет предупредил, что за «всякое отступление от этого образца» будет отвечать сам завод,



Миноносец «Або». Водоотливная система (Линдестрем В.В. Чертежи миноносцев русского флота. СПб., 1893)

Torpedo boat «Abo». Water pumping system (Lindestrem V.V. Russian Navy Destroyers Drawings. SPb, 1893)

Миноносец «Або». Продольный разрез парового котла (Линдестрем В.В. Чертежи миноносцев русского флота. СПб., 1893)

Torpedo boat «Abo». Longitudinal profile of the steam boiler (Lindestrem V.V. Russian Navy Destroyers Drawings. SPb, 1893)

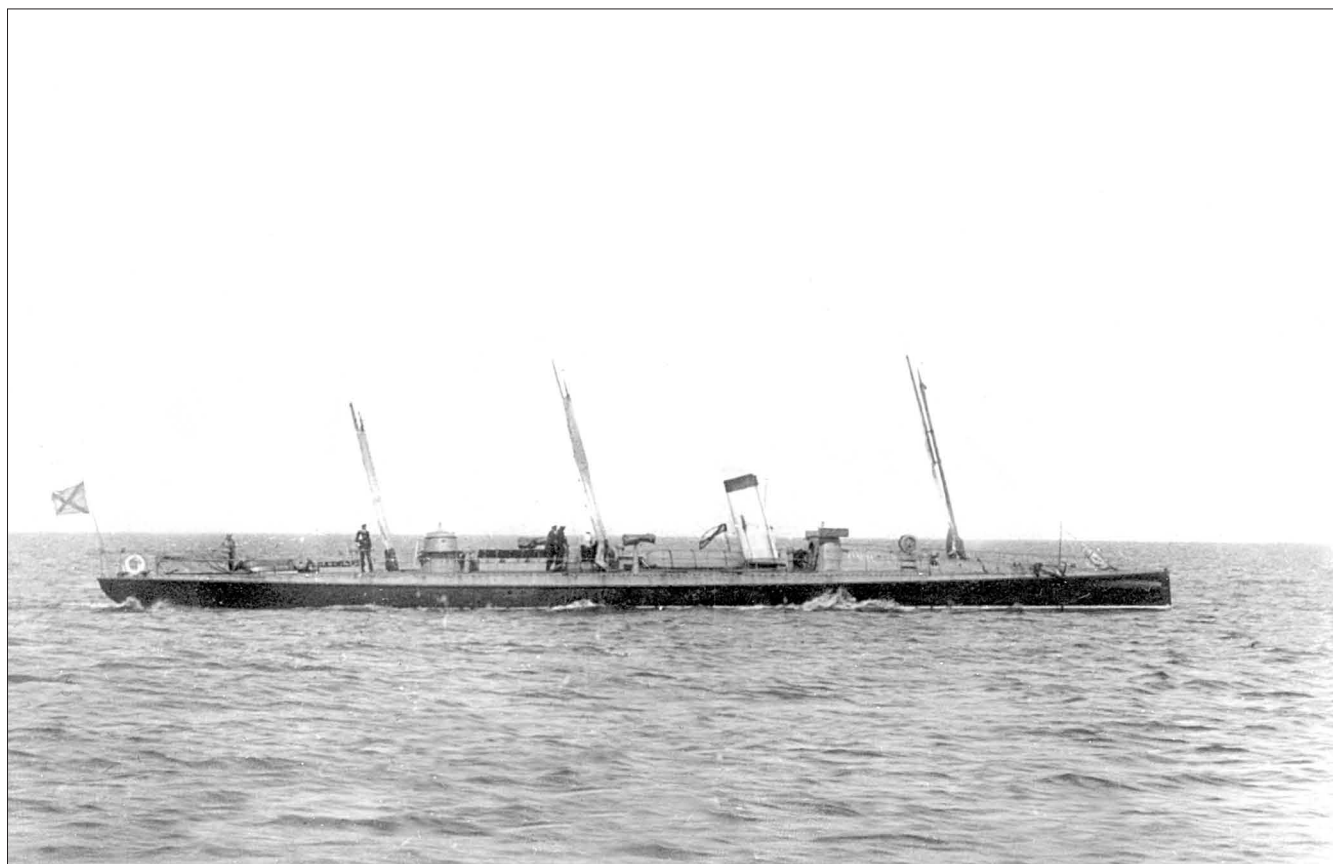
если построенные им миноносцы покажут на испытаниях худшие результаты [1].

Весь ноябрь и первая половина декабря 1886 года ушли на согласование различных вопросов. Согласившись на внесение в чертежи и спецификации незначительных изменений, направленных на облегчение носовой части, завод отказался от переделки ее «по образцу миноносца «Котлин»».

24 декабря председатель правления Русского общества механических и горных заводов отставной полковник В.А. Полетика и начальник Главного управления кораблестроения и снабжений вице-адмирал Н.Н. Андреев подписали контракт на постройку «двух стальных разборных миноносок для Владивостокского порта по образцу построенных на заводе Шихау в Эльбинге, с механизмами тройного расширения, с окончательной отделкой и полным изготовлением их к службе». Основные положения контракта полностью повторяли

требования, предъявлявшиеся в свое время к миноносцам типа «Або», с той лишь разницей, что строиться они должны исключительно из отечественных материалов. Кроме того, МТК настоял на внесении в контракт пункта о дополнительном 20-часовом испытании для более точного определения расхода угля и дальности плавания. За каждый корабль при условии «форсированного давления пара» и достижения на трехчасовом пробеге «не менее 19 уз» Морское министерство обязывалось заплатить 109 тыс руб. Однако в том случае, если скорость даже на 0,5 уз окажется меньше контрактной, оно оставляло за собой право вообще отказаться от заказа и потребовать возвращения платежей с начислением 6% годовых.

Конструкцией корпуса, внутренним расположением, устройством энергетической установки разборные миноносцы практически повторяли те технические решения, какие принимались при постройке миноносцев как



Миноносец «Сучена»

Torpedo boat «Suchena»

в России, так и за рубежом, вплоть до миноносцев типа «Пернов» включительно.

При длине по ватерлинии 39, наибольшей ширине 4,8 и углублении 2,05 м они имели проектное водоизмещение 87,5 т (при запасе угля 17 т).

Горизонтальный киль имел толщину 3–4,5 мм. Толщина листов обшивки в районе машинного отделения, также как и борта в носовой части, составляла 4 мм, в корме уменьшаясь до 3 мм.

На верхней палубе располагались две рубки, имевшие «эллиптическую форму» (толщина обшивки 4–6 мм). Кроме иллюминаторов они для улучшения обзора имели подъемные крыши. В носовой боевой рубке находились штурвал, машинный телеграф и компас. Впрочем, из-за его большой девиации им практически не пользовались.

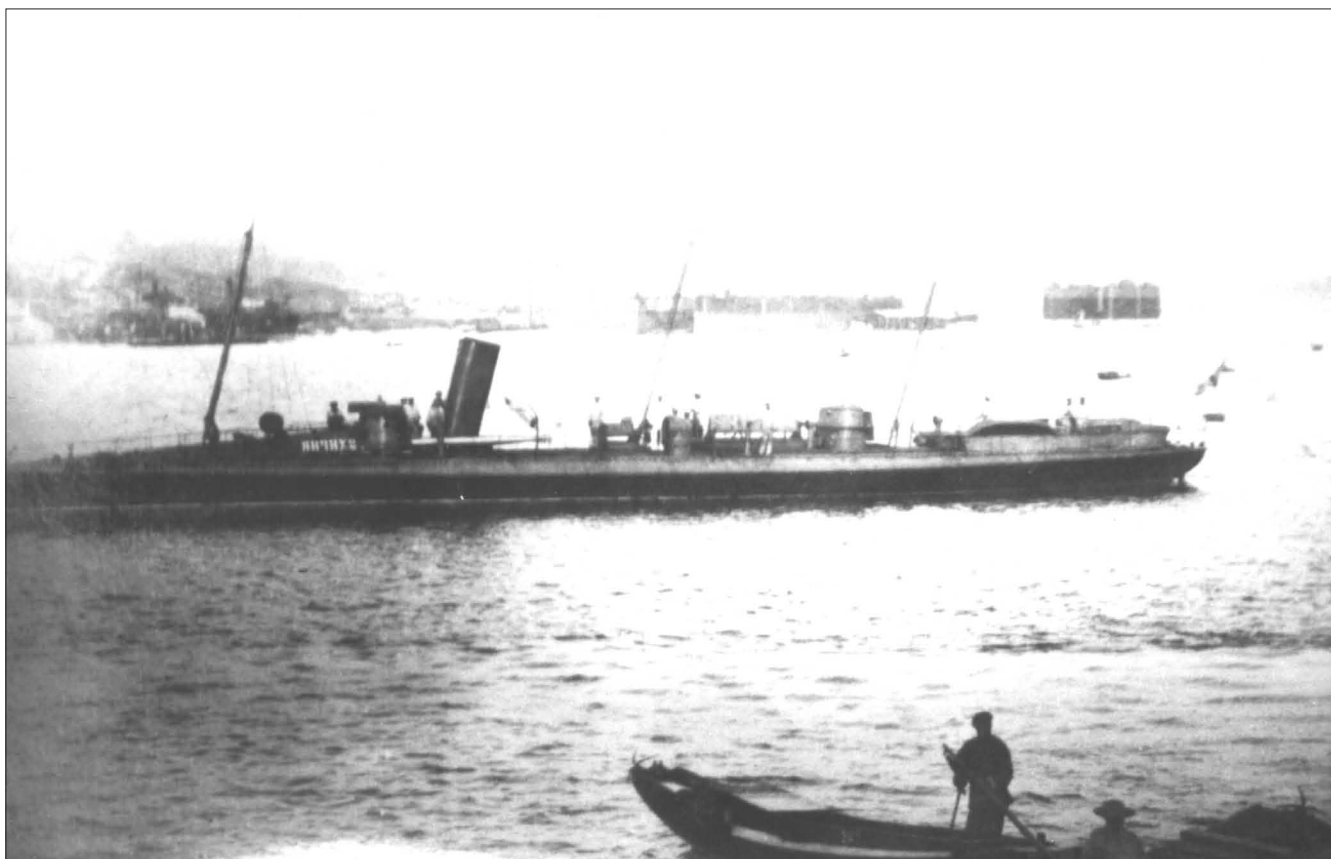
В кормовой рубке, служившей штурманской, висел барометр, хранились навигационные приборы и карты. Через эти рубки осуществлялся вход в минное (здесь жила команда) и офицерское отделения. Жилые условия на миноносце как для команды, так и для офицеров были спартанскими. Если команда жила в минном отделении на рундуках, то и офицеры в таких же условиях жили в «офицерской каю-

те» в корме миноносца. Спальными местами тем и другим служили рундуки вдоль бортов. За кормовой переборкой минного отделения в отдельной выгородке помещался камбуз. Причем он был настолько мал, что не позволял одновременно готовить пищу для офицеров и команды. Командный галюн находился также в отдельной выгородке по правому борту, офицерский «ватер-клозет» — в пятом отсеке, также по правому борту.

В офицерском отделении спальные места на ночь отделялись занавесками, которые днем «брались к переборкам», а у носовой переборки стоял камин со съемной дымовой трубой. Посредине каюты (под световым люком) стоял складной стол, на одной из переборок висело зеркало с часами над ним. В ходе эксплуатации миноносцев на левом борту вместо буфета (так именовали помещение со шкафами для посуды и офицерскую провизионную кладовую) была устроена каюта для командира.

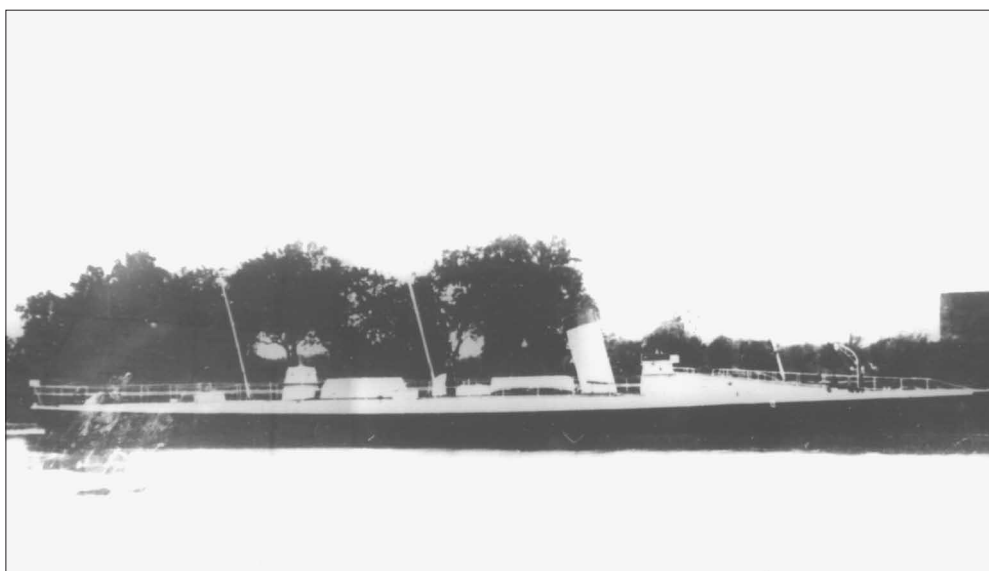
В остальные отсеки можно было попасть только с верхней палубы через герметически закрывающиеся люки с комингсами высотой до 400 мм.

В состав энергетической установки входил один локомотивный котел, рассчитанный на



Миноносец «Янчихэ»
на Дальнем Востоке

*Torpedo boat «Yanchikhe»
in the Far East*



давление 12 атм, и новая по тому времени машина «тройного расширения пара» индикаторной мощностью 900–1000 л. с. Она вращала медный трехлопастной гребной винт диаметром 1,79 и шагом 2 м.

Для наддува служил установленный на верхней палубе вентилятор. При полном сгорании израсходованного топлива суммарный КПД машинно-котельной установки достигал

12%, что считалось для тех лет неплохим показателем.

Угольные ямы общей вместимостью 18 т располагались по бортам и служили дополнительной защитой парового котла от неприятельских снарядов. Уголь в них загружался через угольные горловины (по две на яму) на верхней палубе. В котельном отделении уголь брался через четырехугольные отверстия, вы-