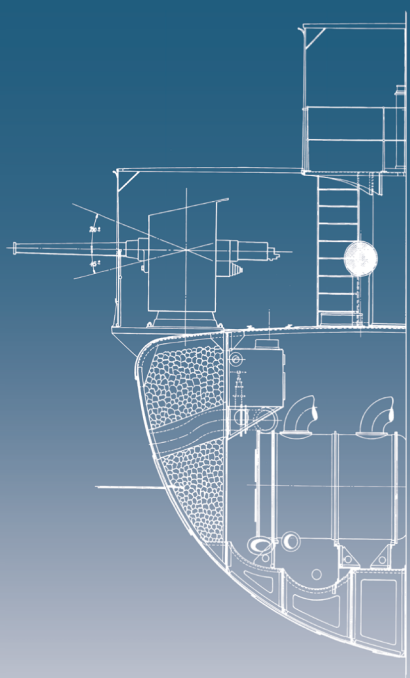
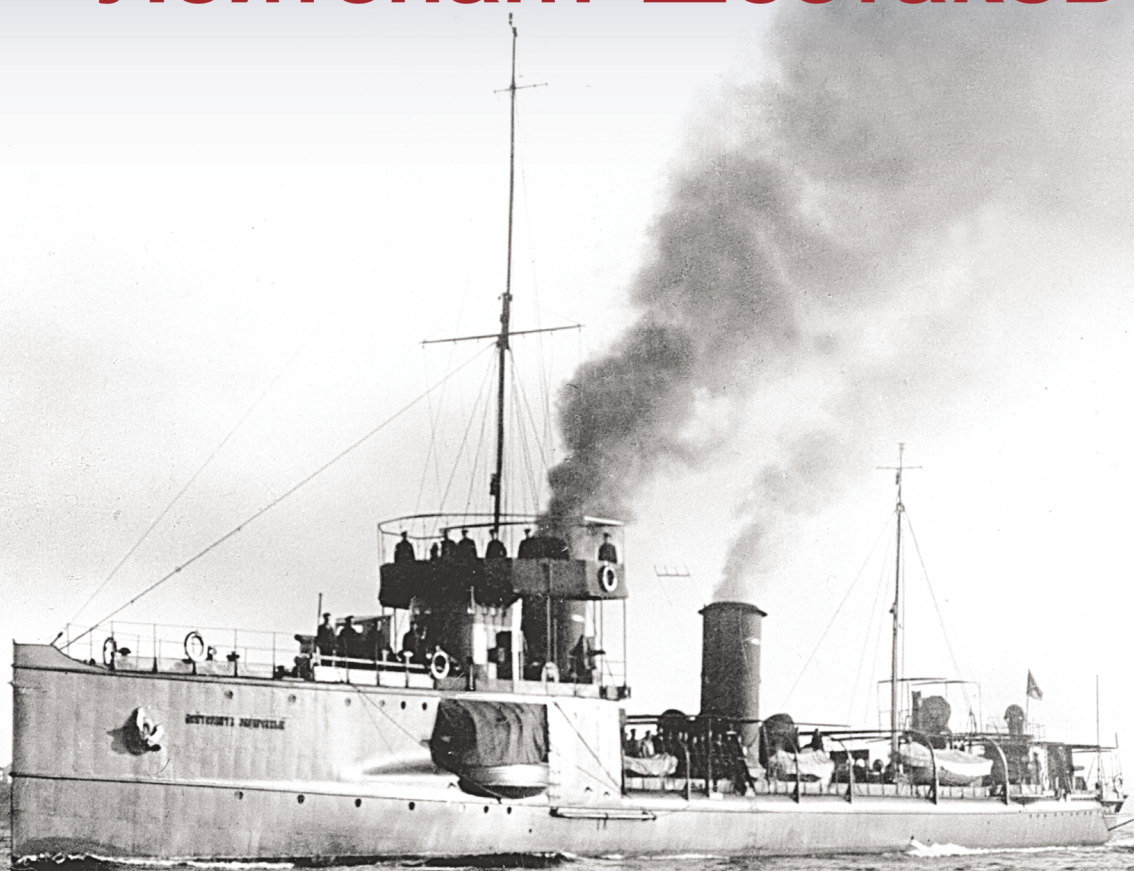




Н.Н. Афонин

**Эскадренные
миноносцы типа
«Лейтенант Шестаков»**





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Эскадренные миноносцы типа «Лейтенант Шестаков»

Н.Н. Афонин

Содержание:

Минные крейсера для Черноморского флота	3
Эскадренные миноносцы в 605 тонн. Общее устройство	10
Постройка и испытания	43
В составе Черноморского флота.....	81
В войне Гражданской. Новороссийск и Бизерта.....	95



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”», «Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 гг.», 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 «Сталь», подготовленных издательско-торговым домом «ЛеКо».

Обложка: на 1-й стор. — эскадренный миноносец «Лейтенант Зацаренный»;
на 2-й стор. — эскадренный миноносец «Капитан-лейтенант Баранов»;
на обороте титула — эскадренные миноносцы 3-го дивизиона; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Капитан Сакен»;
на 4-й стор. — минный крейсер типа «Лейтенант Зацаренный»

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

Автор благодарит А.Н. Одайника и В.П. Лемоносу (оба г. Одесса) за предоставленные фотографии и их атрибуцию, А.Л. Сидоренко (Санкт-Петербург) за подборку чертежей, В.П. Заблочного (г. Киев) и В.А. Левицкого (г. Николаев) за консультативную помощь при подготовке издания

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 34

Николай Николаевич Афонин
**Эскадренные миноносцы
типа «Лейтенант Шестаков»**

ISBN 978-5-904180-73-7

© 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

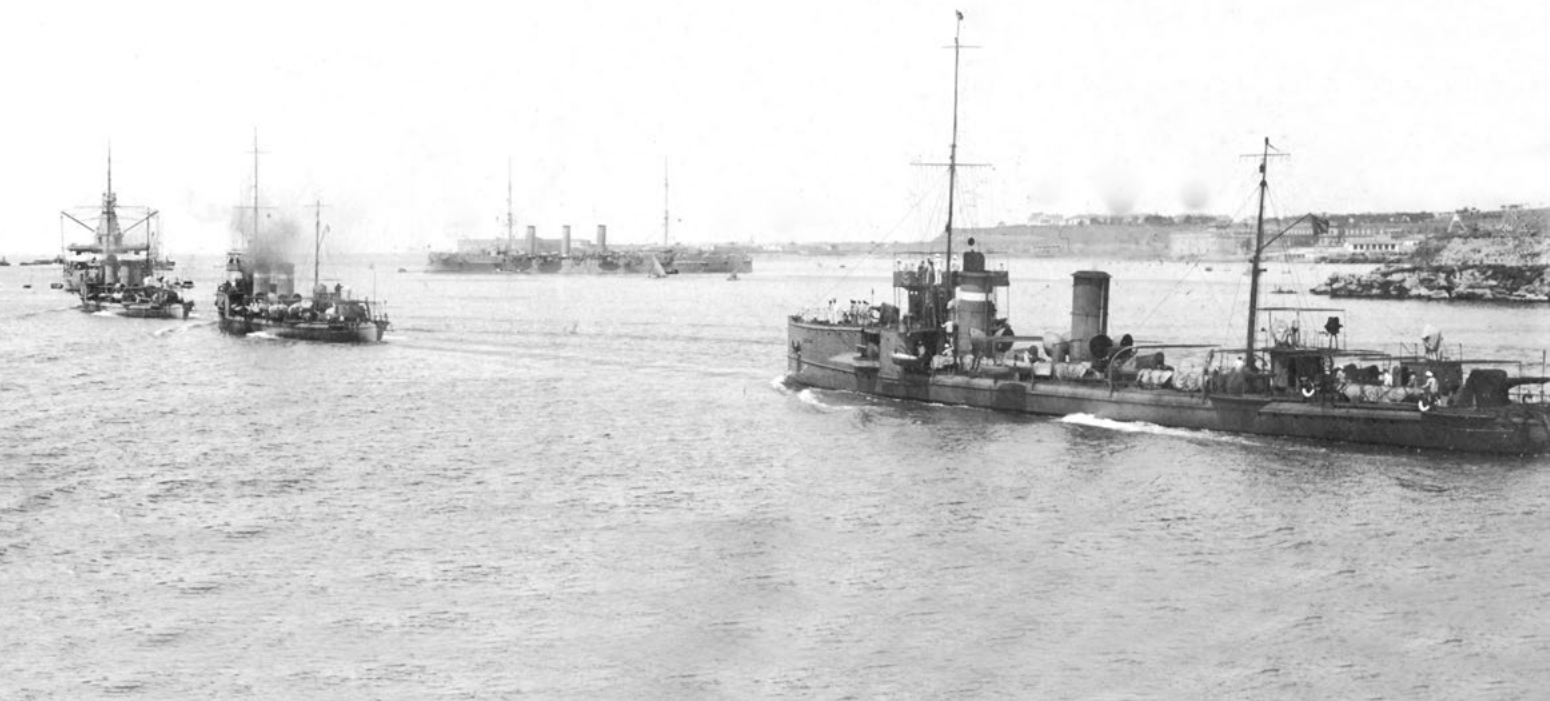
Подписано в печать 23.08.2013.

Формат 60×84/8. Бумага мелованная.

Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.

Тираж 500 экз. Изд. № 454.

ООО «Издательско-полиграфический комплекс “Гангут”».
Адрес: Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офис-центр 3, офис 10.
Адрес для писем: 191024, Санкт-Петербург, а/я 71.
Тел. / факс: (812) 336-50-24, 325-28-21.
e-mail: gangutprint@yandex.ru; info@a-print.spb.ru
www.gangut.su; a-print.spb.ru
Заказ № 322



Эскадренные миноносцы типа «Лейтенант Шестаков» —

«Lieutenant Shestakov» class destroyers became the last destroyers on the Black Sea with the steam-engines. Possessing the most powerful artillery systems for the ships of this class in the Russian fleet, including 120-mm guns, they were successfully used in an initial stages of operations on the Black Sea in the years of World War I, 1914–1918.

стали последними на Черном море эскадренными миноносцами с паровыми машинами. Обладая самым мощным для российских кораблей этого класса артиллерийским вооружением, включавшим 120-мм орудия, они успешно использовались в начальный период боевых действий на черноморском театре в ходе Первой мировой войны 1914–1918 годов. По мере вступления в строй новых эскадренных миноносцев — «новиков» задачи, решаемые миноносцами типа «Лейтенант Шестаков», несколько сузились, но они по-прежнему участвовали в минных постановках, обстрелах неприятельского побережья, борьбе с каботажными перевозками у турецких берегов.

Но в знаковом для России 1917 году военное счастье отвернулось от них. Первым на германской mine погиб «Лейтенант Зацаренный». Через год по приказу Совнаркома в Новороссийске были затоплены «Лейтенант Шестаков» и «Капитан-лейтенант Баранов», а еще через два года при эвакуации белогвардейских войск генерала П.Н. Врангеля в составе кораблей и судов Черноморского флота ушел в Константинополь «Капитан Сакен». Навсегда покинув воды Черного моря, он закончил свои дни под жарким солнцем далекой Бизерты...

Минные крейсера для Черноморского флота

Высочайше утвержденной в январе 1904* года судостроительной программой для Черноморского флота предусматривалась постройка в городе Николаеве четырех эскадренных миноносцев водоизмещением по 350 т, на что было отпущено 2,8 млн руб.

Но уже в марте Морской технический комитет (МТК) признал, что «тип миноносца в 350 т не удовлетворяет боевым требованиям и морским качествам» (что уже становилось ясно из печального опыта Русско-японской войны), и предложил перейти к постройке минных крейсеров «от 570 до 600 т водоизмещения».

При этом свой выбор минная часть МТК остановила на минных крейсерах водоизмещением 570 т, заказанных для Балтийского флота заводу Ф. Круппа «Германия» в Киле (будущие «Всадник» и «Гайдамак», ставшие в определенной степени прототипами аналогичных черноморских кораблей).

Считая эти корабли «наиболее пригодными для Черного моря», МТК предложил передать их спецификации Обществу судостроительных, механических и литейных заводов в городе Николаеве.

Последнее, со своей стороны, информировало Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС), занимавшееся размещением заказов на постройку кораблей, что «проект 570-тонных миноносцев, изготавливаемых

заводом Круппа», ему в «своих главных частях известен», и Общество согласно новые корабли «строить в общем по проекту завода Круппа», но предлагает вместо 3-цилиндровой паровой машины снабдить их 4-цилиндровой, изменив при этом расположение золотников, и вместо трех котлов Шульца «попытаться» установить четыре котла Нормана как «более простые» в обслуживании. Подобная замена позволит при индикаторной мощности машины около 6500 л. с. достичь требуемой скорости 25 уз.

В феврале 1905 года эти предложения в МТК были одобрены. Однако ассигнований по смете кредитов, отпущенных на постройку черноморских миноносцев водоизмещением по 350 т, явно не хватало для строительства четырех минных крейсеров водоизмещением уже по 570 т. Завод затребовал за один корабль 1060 тыс. руб. (корпус и механизмы — 800 тыс. руб., артиллерийское и минное вооружение — 260 тыс. руб.). Таким образом, денег хватало лишь на два корабля. А решение о дополнительном финансировании могло принять лишь Особое совещание, которое еще требовалось провести.

Учитывая все эти обстоятельства, начальник отдела сооружений контр-адмирал А.Р. Родионов предложил выдать наряд пока на постройку только двух минных крейсеров, мотивируя такое предложение тяжелым положением



Эскадренный миноносец
(до 1908 года минный крейсер)
«Гайдамак»

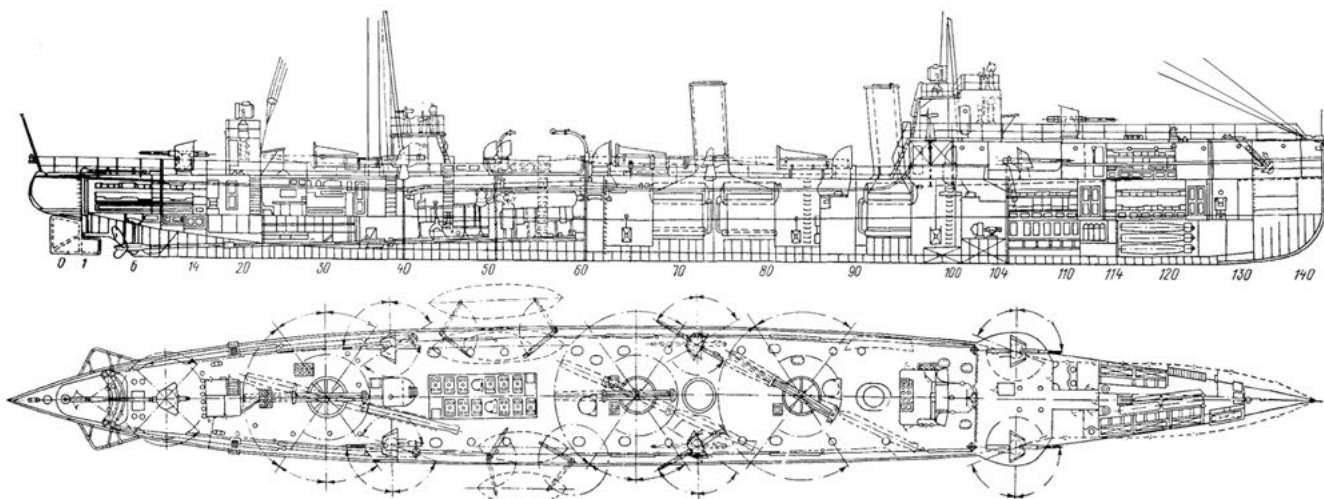
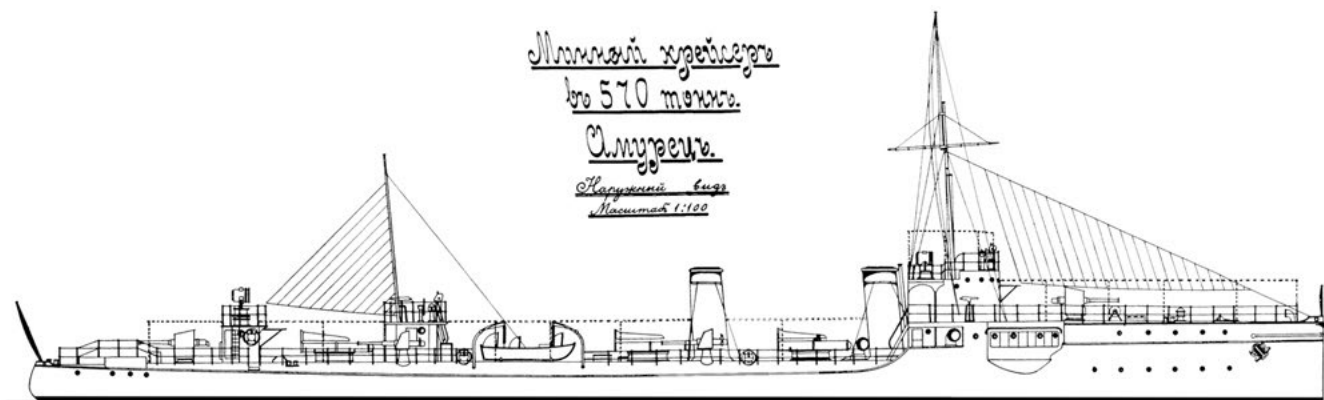
Destroyer «Gajdamak»
(before 1908 — mine cruiser)

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

Минный крейсер
в 570 тонн.

Амурец.

Наружный вид
Масштаб 1:100



Минный крейсер «Амурец». Чертежи общего расположения.

27 апреля 1904 года фирма «Фридрих Крупп» акционерного общества «Германия» предложила чертежи минного крейсера водоизмещением 570 т за достаточно умеренную плату, что сыграло не последнюю роль при заключении 11 сентября контракта на постройку двух минных крейсеров (впоследствии эскадренных миноносцев) «Всадник» и «Гайдамак». Еще два таких корабля («Амурец» и «Уссуриец») собирались на Машино-

и мостостроительном заводе в Гельсингфорсе из деталей, изготовленных Круппом. При водоизмещении по чертежу 570 т корабли имели длину 72, ширину 7,2 и наибольшее углубление с винтами 3,05 м. Их скорость составляла 25 уз. Первоначальный состав вооружения включал два 75-мм, и шесть 57-мм орудий. Причем две 57-мм пушки располагались под полубаком на спонсонах. На верхней палубе стояли три 45-см однотрубных торпедных аппарата. Вооружение дополняли четыре 3-линейных пулемета «Максим».

Экипаж насчитывал 77 человек

In April 27, 1904 the «Friedrich Krupp» company offered the drawings of mine cruiser with a displacement of 570 tons for rather moderate payment, which played an important role at the conclusion of the contract on September 11, for the construction of the two mine cruisers (later destroyers) «Vsadnik» and «Gajdamak». Two more ships («Amurets» and «Ussuriets») were built on the plant in Helsingfors from parts manufactured by Krupp.

At a displacement of 570 tons these ships have a length of 72 m, and the maximum width of 7.2 m, draught of 3.05 m. Their speed were 25 knots. The original armament consisted of two 75-mm and six 57-mm guns. And two 57-mm cannons were placed at the forecastle on the spurs. On the upper deck were three 45-cm single-tube torpedo launchers. Armament complement four 3-line machine guns «Maxim». The crew consisted of 77 people

завода, охваченного забастовками в ходе первой русской революции 1905–1907 годов. Однако переговоры с заводом грозили затянуться на продолжительное время, так как его директор не мог приехать в Петербург сначала «из-за обратного приема мастеровых после забастовки», а затем «ввиду тревожного времени», предпочитая с завода «не отлучаться до упокоения умов».

Прошло полтора месяца, и в середине мая на Особом совещании, наконец, было решено построить для Черного моря четыре минных

крейсера «в 570 т каждый», и управляющий Морским министерством адмирал Ф.К. Авелан приказал заказать эти корабли Обществу николаевских судостроительных заводов (как в то время в переписке нередко именовали Общество судостроительных, механических и литейных заводов в городе Николаеве). Постройку их было решено вести на принадлежащем Обществу Николаевском судостроительном заводе, известном в обиходе как «французский судостроительный завод» или «Наваль» (от франц. Naval — морской). Дело в том, что пер-

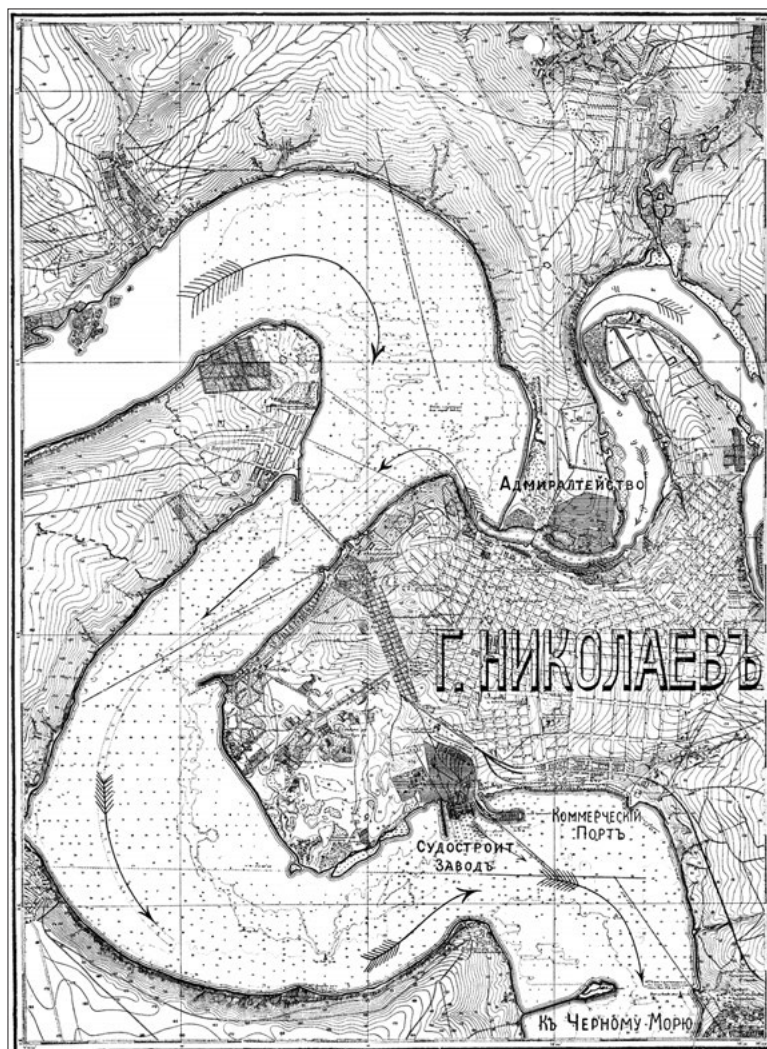
вые директора завода (бельгийский инженер Эдмунд Генрихович Гаррис и сменивший его в 1897 году инженер из Тулона Людвиг Густав Ролланд не владели русским языком и отдавали все распоряжения на французском. На французском языке велась отчетность, деньги считались во франках, по французски говорило и большинство нанятых в первое время за границей инженеров, мастеров и бригадиров.

Для своего времени этот завод был довольно современным предприятием, построенным по так называемому «веерному типу». Заводские цехи, или, как говорили в то время, мастерские были связаны общим рельсовым путем и имели удобный доступ к берегу реки Буг. Административно завод делился на отделы, из которых наиболее крупным был судостроительный. В его состав входили судостроительная мастерская с кузницей, плаз, стапель, крытый эллинг и бассейн для достройки судов. Для постройки малых судов имелось семь открытых стапелей. В 1900 году завершилась постройка единственного в то время в России крытого двойного металлического эллинга, предназначавшегося для постройки двух крупных или четырех средних кораблей одновременно. Этот эллинг был оборудован четырьмя мостовыми трехтонными кранами решетчатой конструкции. Для ремонта судов имелся Мортонев эллинг. Достроечный бассейн завода имел длину 135, ширину 35 и среднюю глубину 22,5 м.

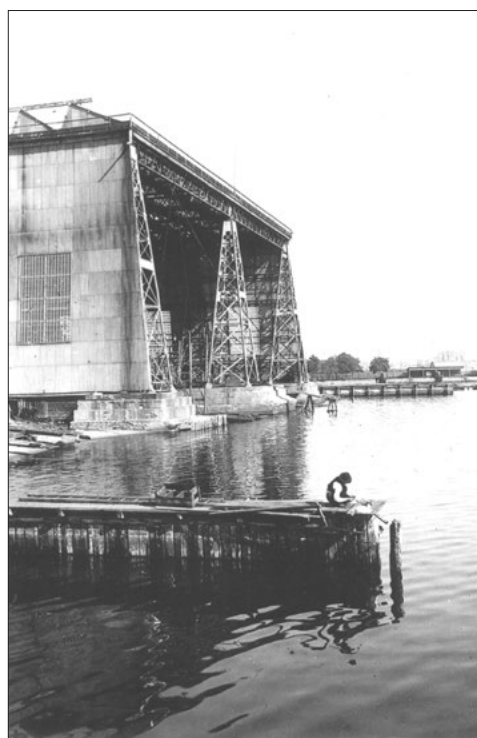
Постройка и сборка механизмов осуществлялась в главной машиносборочной мастерской с самыми различными станками. Ее обслуживала механическая кузница, оборудованная тремя гидравлическими прессами и молотами различной массы. Чугунолитейная мастерская могла отливать изделия массой до 2500 пудов (40 т). Котельная мастерская завода по своему оборудованию считалась одной из лучших.

По отзывам таких видных специалистов своего дела, как главный инженер-механик Адмиралтейского завода в Петербурге Н.И. Дмитриев и преподаватель петербургской Николаевской инженерной академии и училища В.В. Колычев, Николаевский завод являлся «крупнейшим из частных судостроительных заводов в России и одним из значительных механических заводов».

После длительных и непростых переговоров с Обществом стоимость новых минных крейсеров была снижена до 790 тыс. руб. за корабль, и 21 мая отдел сооружений ГУКиС выдал конторе Николаевского завода наряд № 3597 на постройку четырех минных крейсеров по 570 т.



Генеральный план Николаевского завода по плану 1897 года, со стороны в. Инженер.

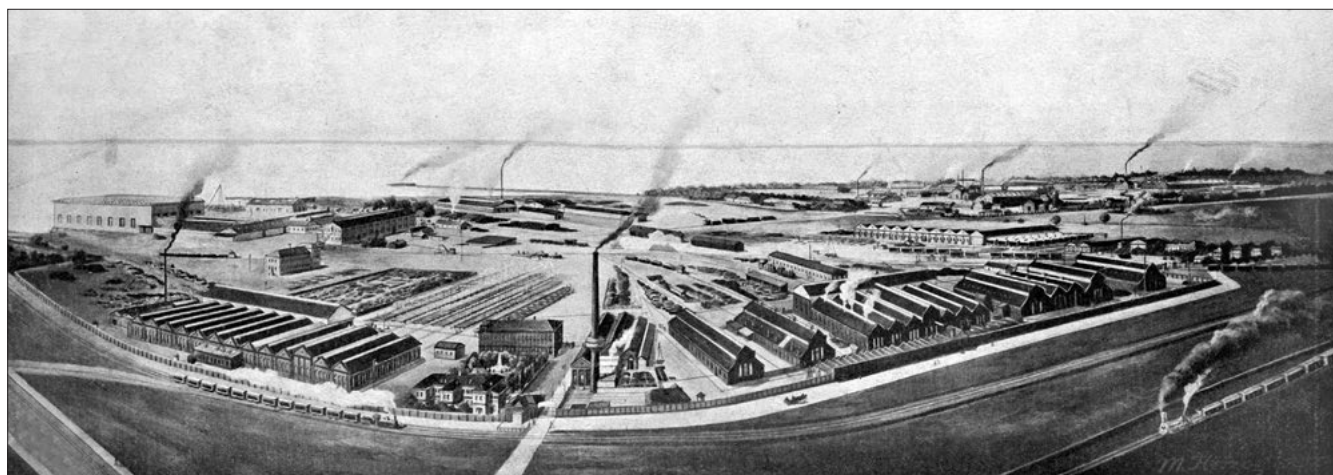


Город Николаев.
Расположение Николаевского
судостроительного завода
(«Наваль»)

Nikolaev city.
Location of the Nikolaev shipyard
(«Naval»)

Крытый эллинг Николаевского
судостроительного завода

Nikolaev shipyard slipway



Николаевский судостроительный завод. Начало XX века

*Nikolaev shipyard.
Beginning of the XX century*

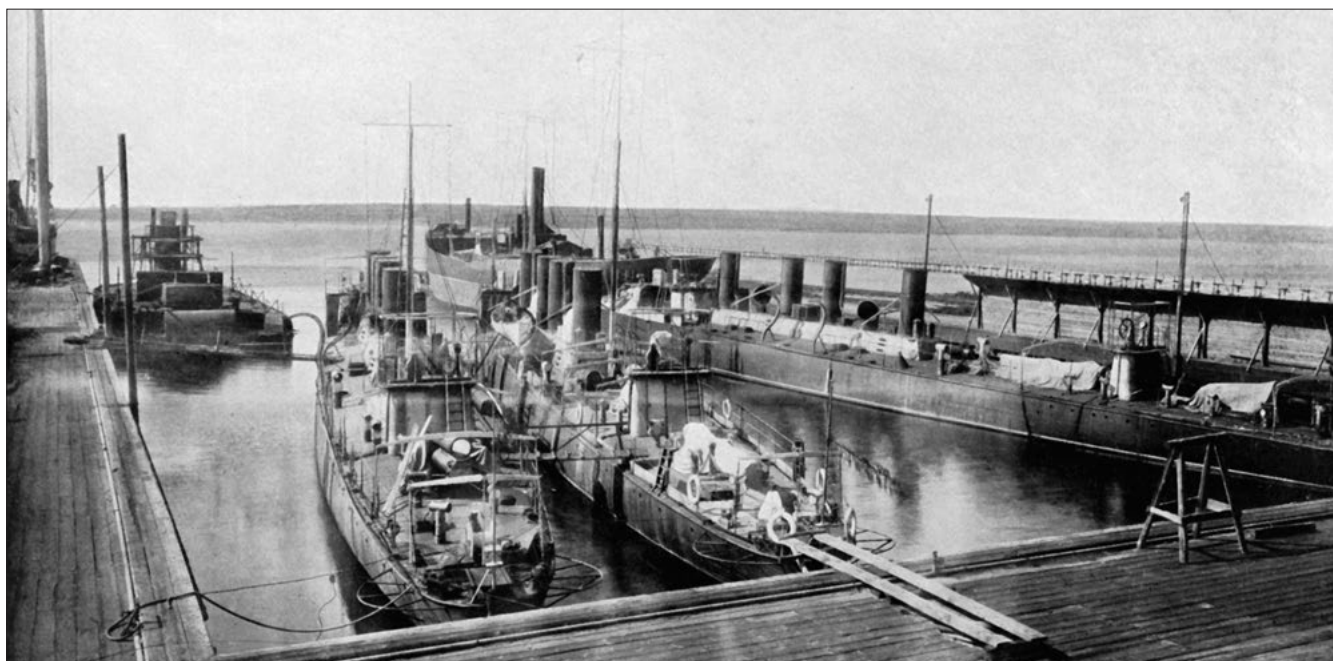
*Достроечная набережная
Николаевского судостроительного завода*

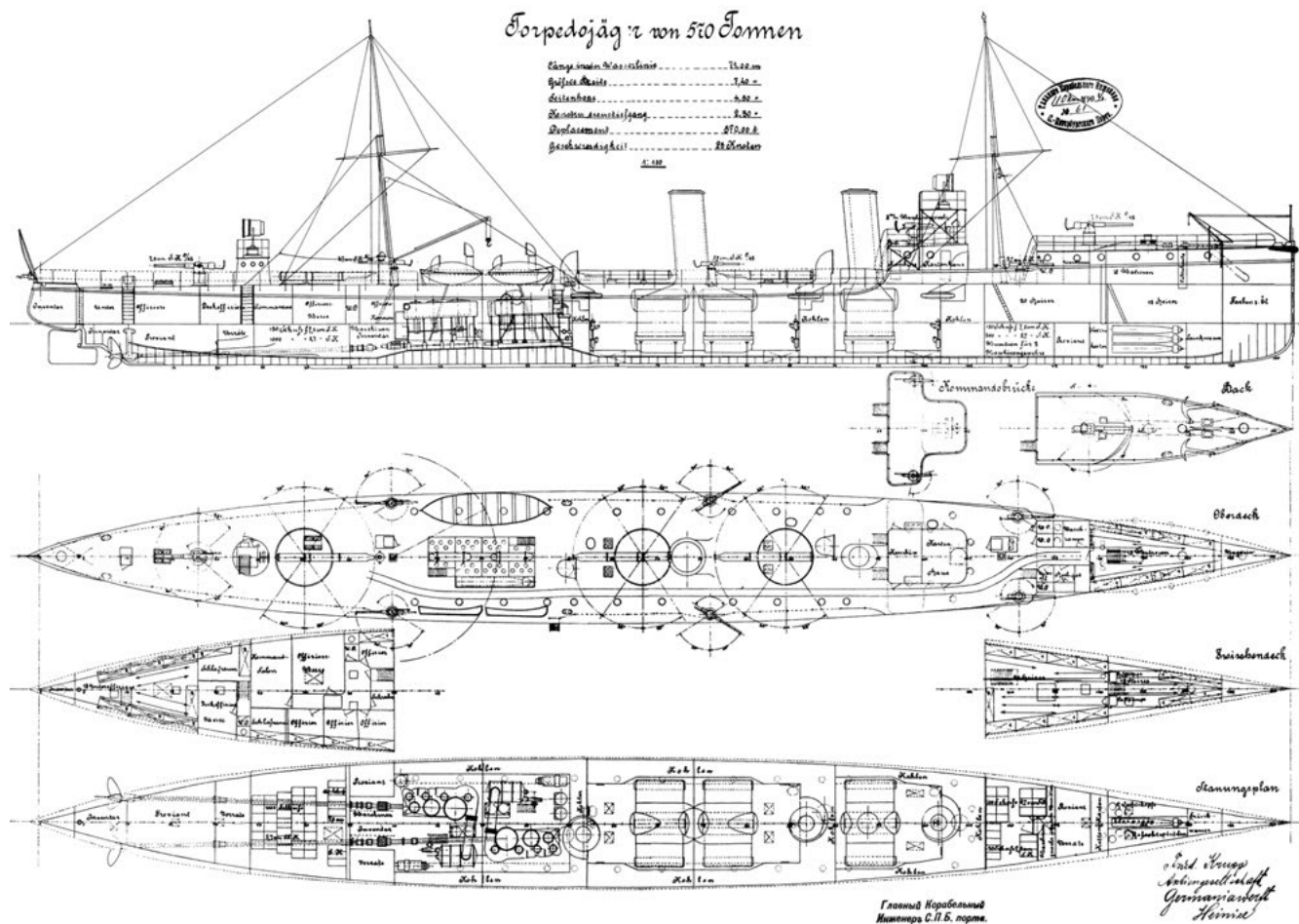
Nikolaev shipyard wharf

К этому времени завод уже имел некоторый опыт постройки кораблей класса эскадренный миноносец. Летом 1904 года вступили в свою первую кампанию два построенных на заводе эскадренных миноносца «Заветный» и «Задорный», а на стапелях в различной степени готовности находились еще три миноносца водоизмещением по 350 т: «Задорный», «Звонкий» и «Зоркий». Но если при заказе этих кораблей предписывалось строить их по чертежам Невского судостроительного и механического завода и любое отступление от них без письменного на то разрешения ГУКиС запрещалось, то при постройке новых минных крейсеров, а по существу эскадренных миноносцев (что и было узаконено принятой в 1907 г. новой классификацией кораблей российского флота), заводу уже предоставлялась некоторая, хотя и относительная, свобода выбора.

Дело в том, что к моменту переговоров с Обществом в распоряжении МТК находился «единственный, по словам инспектора минного дела генерал-майора Ковальского — разработанный проект», а именно разработанный германской фирмой Круппа «Германия» проект минного крейсера водоизмещением 570 т (впоследствии — «Всадник» и «Гайдамак»). Его и решили положить в основу при разработке контракта и спецификации. Тем более, что на этом настаивал и кораблестроительный отдел МТК в лице главного инспектора кораблестроения Н.Е. Кутейникова, прямо предложивший в начале февраля 1905 года вести постройку новых минных крейсеров на юге России по «спецификации, если возможно, то и по чертежам завода «Германия»».

15 июня 1905 года, спустя ровно месяц после Цусимского боя, по приказанию уп-





руководящего Морским министерством адмирала Ф.К. Авелана начальник отдела ГУКИС контр-адмирал А.Р. Родионов и уполномоченный Общества судостроительных, механических и литейных заводов в городе Николаеве И.И. Идельсон подписали контракт на постройку «4-х эскадренных миноносцев в 570 тонн». Как видно, при разработке проектной и рабочей документации частный Николаевский завод не особо придерживался принятой в то время официальной классификации кораблей русского флота, впрочем, и в переписке ГУКИС и МТК эти корабли чаще именовались эскадренными миноносцами, нежели минными крейсерами.

Срок готовности определялся для первой пары через 23, для второй через 24 месяца «со дня окончательного утверждения главных чертежей». Окончательная сдача кораблей планировалась в течение одного месяца со дня начала испытаний, после чего их надлежало передать в казну «с окончательной отделкой, окраской, снабжением и полным изготовлением их к службе».

Николаевскому заводу предоставлялась определенная свобода в части проектирования корабля, вплоть до увеличения его водоизме-

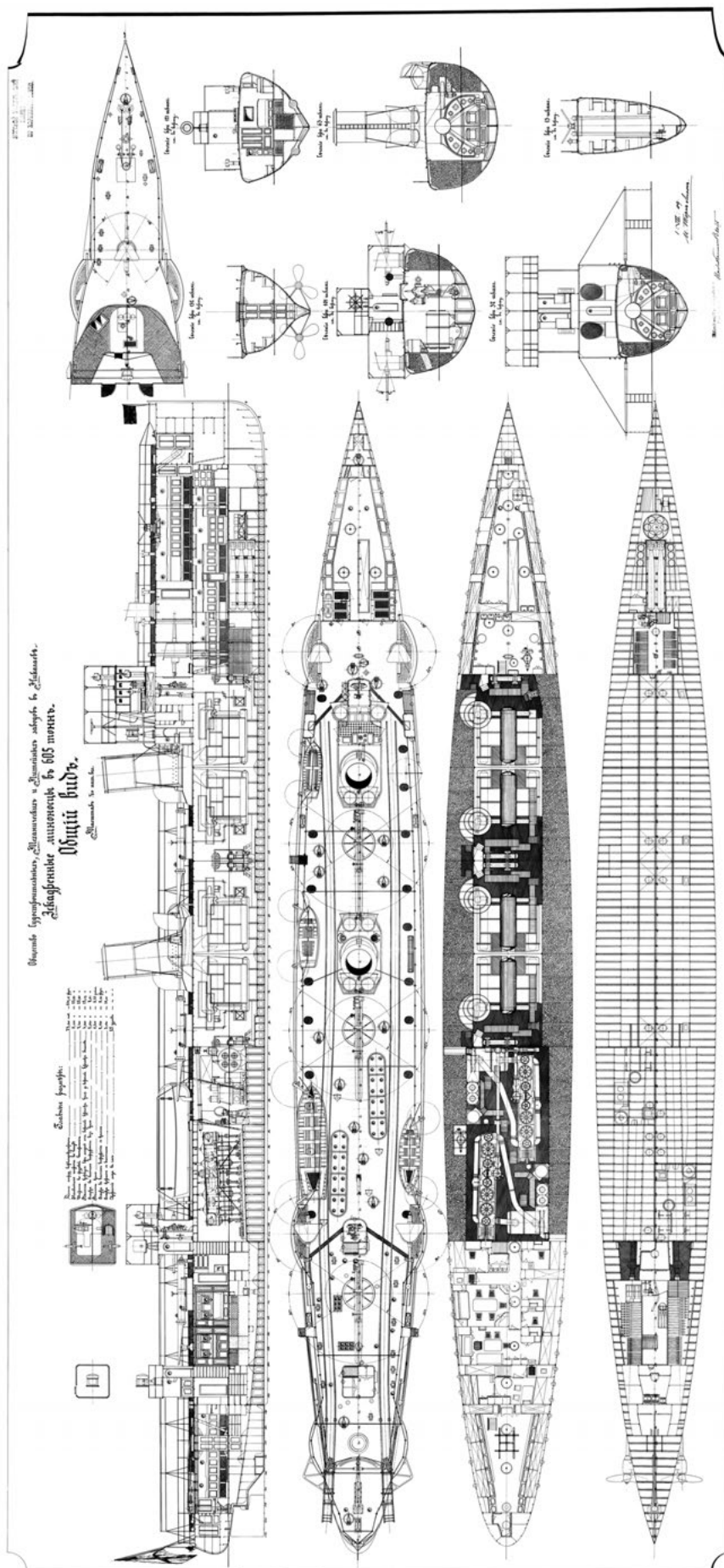
щения до 600 т. Так, минный отдел МТК прямо заявил, что «не следует стеснять Николаевский завод требованием строить миноносцы точно по проекту завода “Германия”», рекомендовав лишь придерживаться общего расположения, а также состава артиллерийского и минного вооружения. Что касается скорости хода, то ее предлагалось довести до 26,5–27 уз.

Эти предложения были рассмотрены отделами МТК, давшими в августе 1905 года свои заключения. Так, кораблестроительный отдел заявил, что препятствий к постройке новых миноносцев «не встречается» при условии ответственности завода за скорость, начальную стойчивость и осадку. При этом особое внимание обращалось на прочность крепления всех поперечных переборок (особенно в районах, где отсутствовала жилая палуба, а точнее, заканчивались носовая и кормовая платформы).

Что касается спонсонов для 57-мм орудий, предложенных Николаевским заводом для увеличения их углов обстрела, то отдел предлагал их несколько уменьшить, впрочем, оставляя окончательное решение до момента рассмотрения их чертежей. Что же касается

Чертежи минного крейсера
в 570 т, разработанные
германской фирмой Ф. Круппа
и взятые за основу
при проектировании минных
крейсеров для Черного моря

The drawings of the mine cruiser with the 570 tons displacement, developed by F. Krupp German company and taken as a basis for designing the mine cruisers for the Black Sea



Чертежи общего расположения эскадренного миноносца водоизмещением 605 тонн. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 77. Д. 1. Публикуется впервые

General arrangement drawings of the Destroyer with a displacement of 605 tons. From the Russian State Naval Archive. Published for the first time

расположения динамо-машин в машинном и командирском отделениях, то, по мнению специалистов МТК, это было «неудобно».

Артиллерийский отдел «препятствий не имел», пожелав лишь довести сектора обстрелов носовых 57-мм орудий от 75 до 90 градусов.

Что касается механического отдела, то он рекомендовал паровые котлы системы Норман как «наилучшие для судов этого типа».

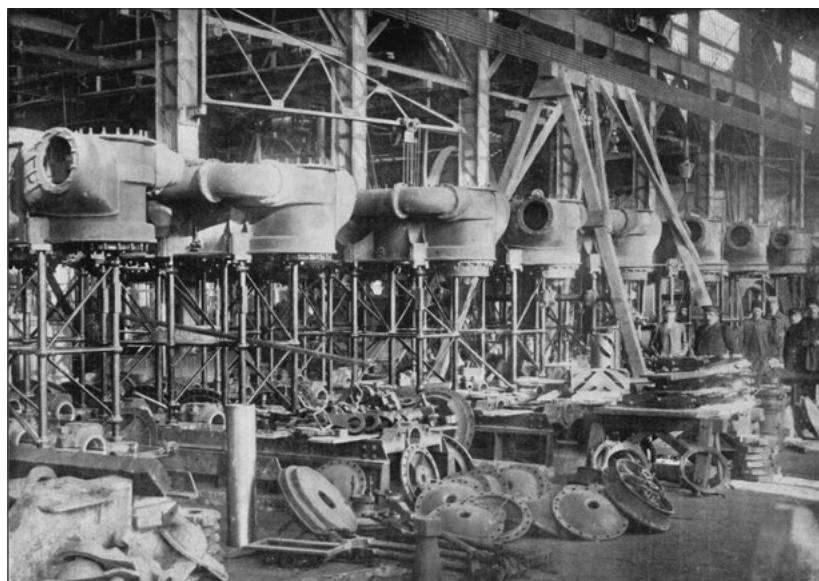
Компасная часть потребовала лишь несколько изменить расположение динамо-машин, уменьшив их влияние на главный компас.

К этому следует прибавить, что несколько ранее, в августе 1905 года, главный командир Черноморского флота и портов Черного моря вице-адмирал Г.П. Чухнин уведомил МТК, что, по роду своей службы ознакомившись со спецификацией новых эскадренных миноносцев в 570 т для Черного моря, он обратил внимание, что «нумерация шпангоутов этих миноносцев начинается с кормы, т. е. обратно тому, как это практикуется на всех существующих судах русского флота», а посему «имея в виду, что подобное изменение нумерации влечет за собой значительные неудобства в смысле ознакомления судового состава с отсеками при переходе с одного судна на другое» настоятельно попросил «распоряжения о том, чтобы нумерация на означенных миноносцах начиналась с носа, как на прочих судах флота». В результате Николаевскому заводу было предложено изменить нумерацию шпангоутов.

3 сентября 1905 года главный инспектор минного дела генерал-майор А.А. Ковальский служебной запиской поставил отдел сооружений ГУКиС в известность, что при составлении Обществом николаевских судостроительных заводов чертежей заказанных ему четырех миноносцев водоизмещением в 570 т для удовлетворения внесенных в спецификацию требований механического отдела МТК «об усилении механизмов и котлов, противу 570-тонных миноносцев Круппа» потребовалось изменение в «спецификации размеров и тоннажа миноносцев», обусловленного контрактом с Обществом от 15 июля 1905 года.

После всех корректировок водоизмещение проектируемых миноносцев возросло до 605 т, вследствие чего предлагалось именовать их «увеличенными миноносцами типа 570 тонн» и соответственно внести исправления в чертежи и спецификации там, «где упоминается водоизмещение в 570 т».

Заводу был выдан «для руководства» представленный им и утвержденный еще 20 августа чертеж общего расположения нового «увели-



ченного эскадренного миноносца в 570 тонн» при условии соблюдения требований отделов МТК и компасной части.

Последнее дало основание директору-распорядителю Николаевского завода надворному советнику У.С. Каннегисеру впоследствии заявить: «Чертежи миноносцев были разработаны во всех деталях нашим заводом, что является первым в России случаем, так как до сих пор все миноносцы строились по иностранным чертежам...»

Что касается МТК, то еще в июле 1905 года его специалисты высказали мнение, что «постройку минных крейсеров типа уже построенных и строящихся водоизмещением от 500 до 615 тонн» продолжать «нежелательно». По их мнению, такие корабли, «возросши в водоизмещении до 615 тонн вместо 350–400, какое имеют истребители всех флотов», обладают артиллерией «очень мало превосходящей» артиллерийское вооружение 350–400-тонных миноносцев, «одинаково с последними беззащитны» и вдобавок обладают меньшей скоростью хода — 25 уз, вместо 28–30 уз у 400-тонных эскадренных миноносцев и, кроме того, «велики для действий как миноносцы».

Для успешной борьбы с вражескими эскадренными миноносцами требовались корабли «во всех отношениях имевшие преимущество» над ними, а чтобы минный крейсер «приблизительно удовлетворял» этим требованиям, его водоизмещение «по предварительным подсчетам» возрастало до 1400 т. Но эти предложения удалось реализовать лишь через пять лет при проектировании и постройке в 1910–1913 годах эскадренного миноносца «Новик», ставшего одним из лучших кораблей в своем классе.

*Сборочная мастерская
Николаевского судостроительного
завода. Паровые машины для
строящихся минных крейсеров*

*Adjusting shop of the Nikolaev
shipyard. The steam engines for the
mine cruisers*