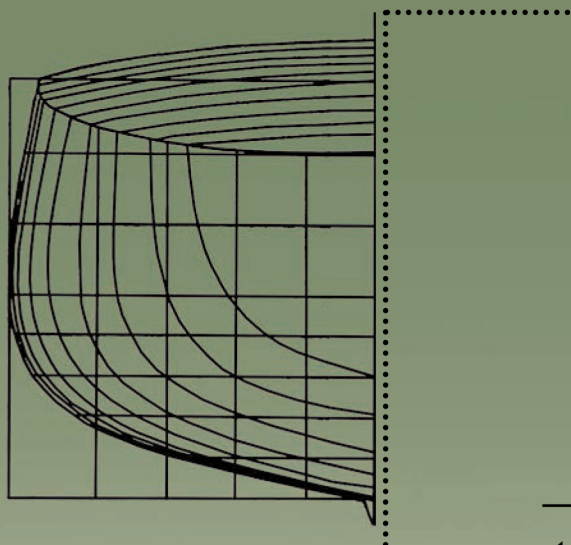
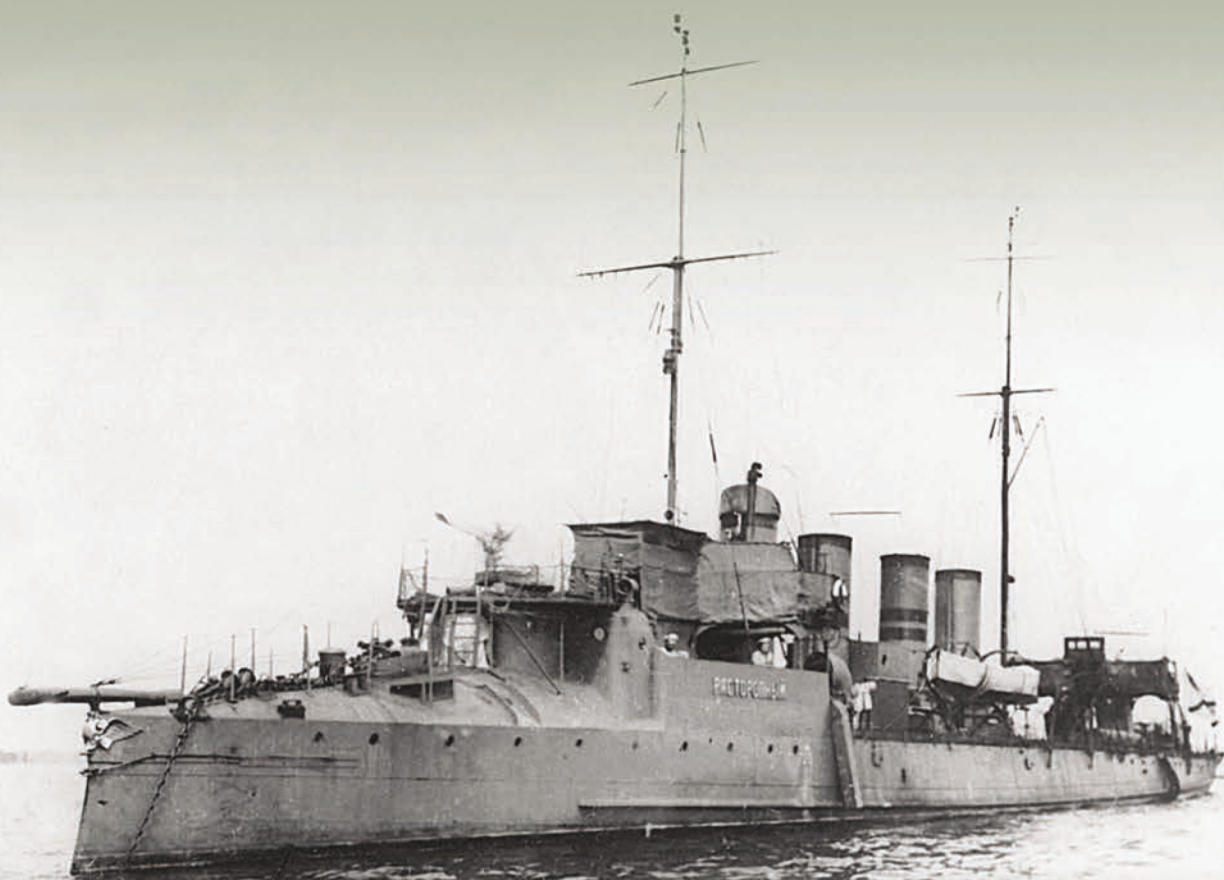




Н.Н. Афонин

**Эскадренные
миноносцы типа
«Деятельный»**





Издается при участии Российского государственного архива
военно-морского флота

Эскадренные миноносцы типа «Деятельный»

Н.Н. Афонин

Содержание:

Миноносцы для пополнения Тихоокеанской эскадры	3
Переговоры с Невским заводом. Контракт на восемь миноносцев	6
Эскадренные миноносцы по типу 1904 года. Описание конструкции	9
Постройка и испытания	41
Первая кампания. Работа над ошибками	47
В составе 2-й минной дивизии	51
«Дым, дым, дым»	60
Военные будни	66
Моонзунд. Под Андреевским флагом в последний раз	77
За власть Советов	83



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 Пушин”», «Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 гг.», «Эскадренные миноносцы типа “Лейтенант Шестаков”», 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 «Расторопный»; на 2-й стор. — эскадренный миноносец «Дельный»; на обороте титула — эскадренные миноносцы 5-го дивизиона. На первом плане «Стройный»; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Разящий»; на 4-й стор. — эскадренный миноносец «Дельный» 2-й минной дивизии. Художник И. Берг (репродукция с почтовой карточки издательства бр. Минерт)

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

Автор благодарит за предоставленные материалы и помощь при подготовке рукописи к печати Д.М. Васильева, К.П. Губера, А.Ю. Емелина, В.Б. Очередина и А.Л. Сидоренко

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 35

Николай Николаевич Афонин
**Эскадренные миноносцы
типа «Деятельный»**

ISBN 978-5-904180-76-8

© 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. И. Щербина
Компьютерная верстка, оформление
обложки и подготовка иллюстраций
Н.Г. Комова

Подписано в печать 11.11.2013.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура Arial Narrow. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 458.

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 № 327



Class destroyers «Deyatelnyy» were actively used in operations in the Baltic Sea during the First World War 1914–1918, leaving a bright trace in the history of the Russian Navy. Some of them took an active part in the Civil War, ending his service on the Caspian Sea.

Эскадренные миноносцы типа «Деятельный» —

завершили вторую по численности (30 единиц) серию эскадренных миноносцев типа «Буйный» и его модификаций (после кораблей типа «Сокол» — 32 единицы) в русском флоте.

При их создании не последнюю роль сыграли события Русско-японской войны 1904–1905 годов, вынудившие Морское министерство в целях ускорения постройки кораблей воспользоваться уже устаревшим проектом. Эскадренные миноносцы типа «Деятельный» активно использовались в боевых действиях на Балтике в годы Первой мировой войны 1914–1918 годов, оставив яркий след в истории Российского флота.

Некоторые из них приняли активное участие и в Гражданской войне, закончив свою службу на Каспийском море.

Миноносцы для пополнения Тихоокеанской эскадры

Несмотря на все старания, предпринятые Морским министерством накануне Русско-японской войны 1904–1905 годов, усилить Тихоокеанскую эскадру миноносцами, их количество, как показали первые боевые действия, оказалось все же недостаточным. Из 25 миноносцев, базировавшихся на Порт-Артур, в строю к началу военных действий находилось лишь 18 кораблей. Семь миноносцев или ремонтировались («Бесшумный», «Бдительный», «Бойкий» и «Бурный»), или еще не прошли ходовые испытания («Страшный», «Стройный» и «Статный»). Несмотря на постепенный ввод их в строй, потери и повреждения ряда кораблей этого класса в ходе развернувшихся военных действий, частые их неисправности и, главное, острый недостаток миноносцев, способных «к отдаленным от берегов экспедициям», делали пополнение эскадры новыми миноносцами первоочередной задачей.

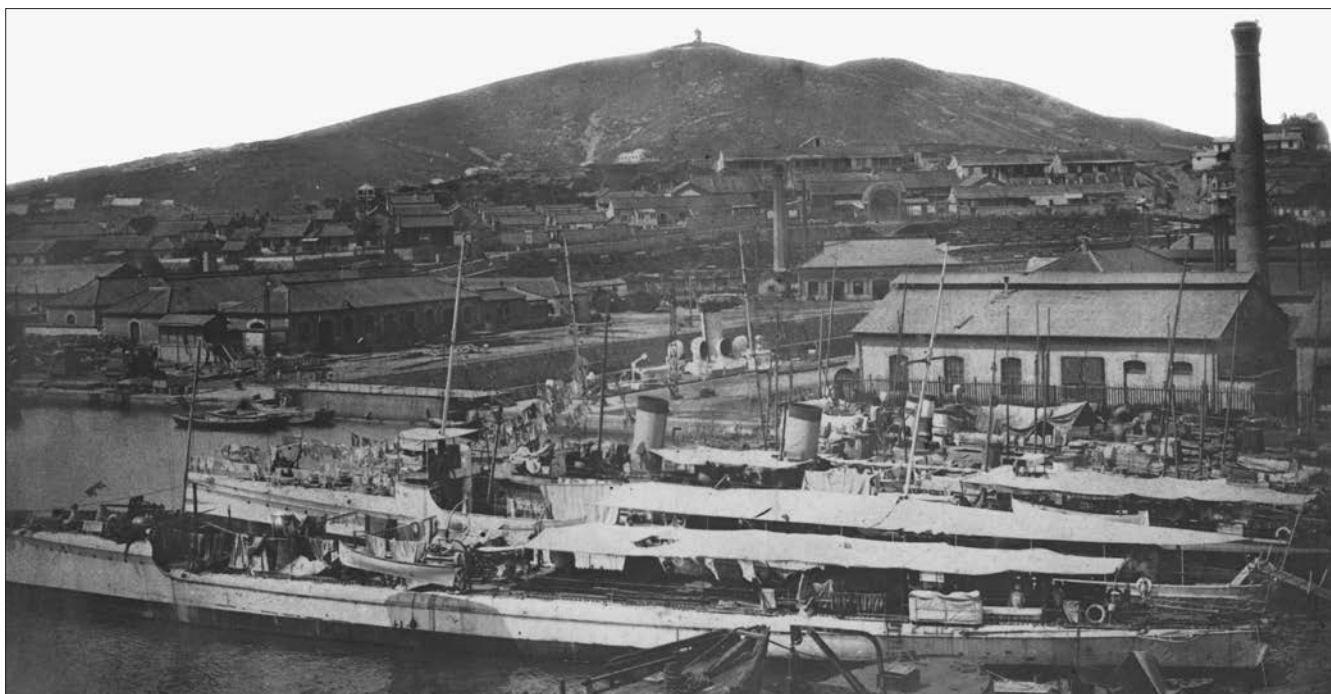
Первую попытку увеличить в ходе войны миноносные силы на Тихом океане предпринял назначенный командующим флотом адмирал С.О. Макаров. По прибытии в Порт-Артур он потребовал пересылку (в разобранном виде по же-

лезной дороге) с Балтики на Дальний Восток как минимум восьми миноносцев типа «Циклон». Но из-за проблем, связанных с таким способом доставки миноносцев, предложение С.О. Макарова пришлось отклонить: «...для пересылки "Циклонов" оказывается необходимость разбирать их вдоль и поперек, ибо ширина не допускает перевозки». При этом Морской технический комитет (МТК) справедливо опасался, «что после такой разломки не представилось бы возможным собрать корпуса в Порт-Артуре».

Адмирал Е.И. Алексеев, после трагической гибели С.О. Макарова принявший на себя командование флотом, ознакомившись с состоянием миноносцев, вынужден был констатировать: «Из 22 оставшихся миноносцев только 12 исправны. Остальные 10 требуют капитального ремонта котлов и исправления подводной части в доке с выводом всех из строя на один месяц» — и это всего через два с небольшим месяца после начала войны. Мало того, из 10 миноносцев 1-го отряда, включавшего в себя большие 350-тонные корабли заграничной постройки, только шесть могли пройти от 100 до 200 миль со скоростью не менее 15 уз и

*Минные крейсера и миноносцы
в Порт-Артуре накануне
Русско-японской войны*

*The mine cruisers and destroyers
at Port Arthur just before
the Russian-Japanese War*





Командующий Морскими силами
на Тихом океане адмирал
Е.И. Алексеев

*The Commander-In-Chief
of the naval forces in the Pacific,
Admiral E.I. Alekseev*



в случае необходимости 3–4 ч поддерживать 20-узловую скорость, да и то после выщелачивания котлов. На остальных требовалось менять котельные трубки и устранять различные неисправности. Что касается миноносцев 2-го отряда, в который входили миноносцы отечественной постройки (типа «Сокол» и 350-тонные миноносцы «Бойкий» и «Бурный»), то, по словам заведующего 2-м отрядом капитана 2 ранга М.В. Бубнова, «...до сих пор не было перехода, после которого не выходили бы из строя один или два миноносца».

Не удивительно, что при таком положении дел адмирал Е.И. Алексеев неоднократно поднимал вопрос «о скорейшем усилении минной

флотилии до наступления полной непригодности к дальнейшей службе».

Считая, что такое решение «не допускает промедления», 2 июня 1904 года* он в очередной раз высказался в пользу немедленного заказа миноносцев за границей (отечественные предприятия и без того были перегружены военными заказами) и необходимости срочной сборки миноносцев во Владивостоке, практически лишенном подвижной минной обороны, и в конце концов добился своего.

Через месяц на совещании в Санкт-Петербурге высшие чины морского ведомства приняли решение о пополнении Тихоокеанской эскадры 21 миноносцем, распределив заказы между русскими и некоторыми иностранными предприятиями с таким расчетом, чтобы построенные корабли могли сделать переход на Тихий океан зимой 1905–1906 годов «в благоприятное время плавания в Индийском океане».

С целью сокращения сроков постройки миноносцев их предписывалось строить «уже известных типов и по существующим чертежам и спецификациям, по которым заводы строили прежние миноносцы». Впрочем, отдел сооружений Главного управления кораблестроения и снабжений (ГУКИС) в своем отношении на имя председателя Морского технического комитета допускал внесение изменений в проектную документацию, вызванных «обозначившимися недостатками и требованиями последних успехов техники».

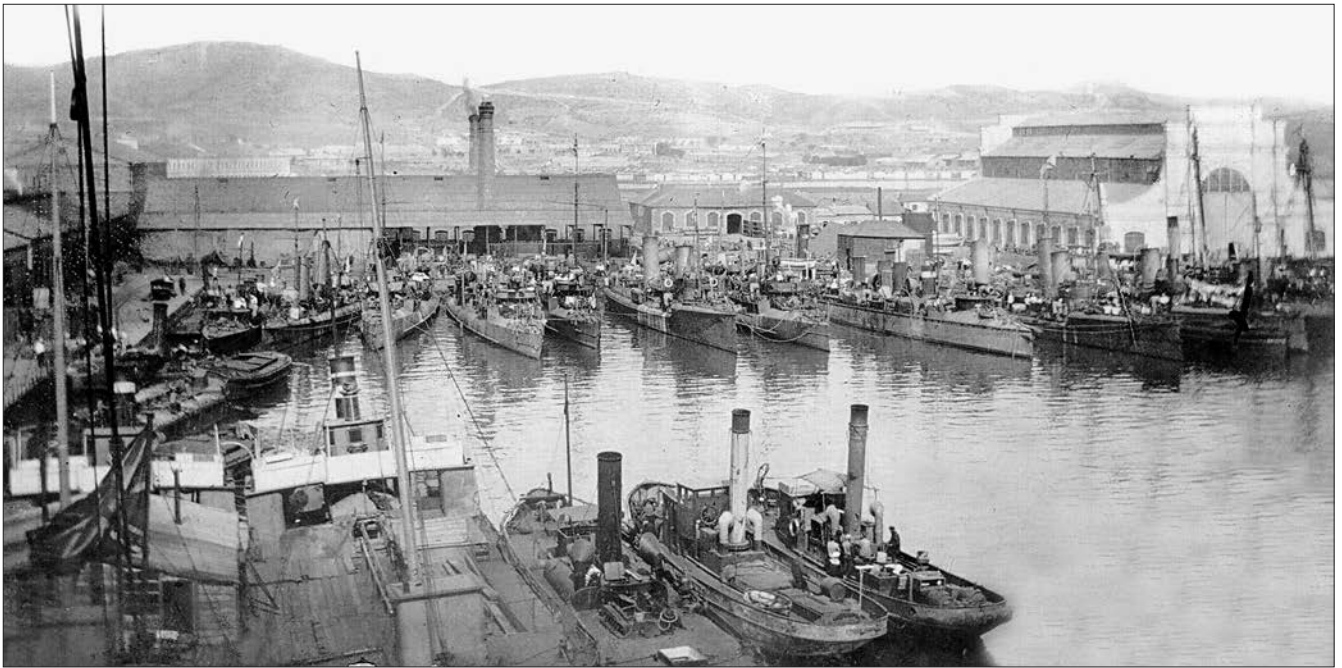
Исходя из этих условий для постройки новых 350-тонных миноносцев из отечественных заводов был выбран Невский судостроитель-

Миноносцы в порт-артурском доке

The destroyers in the Port Arthur dock



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



ный и механический завод в Санкт-Петербурге, построивший в 1900–1904 годах две серии таких кораблей (типов «Буйный» и «Громкий»). Одним из существенных отличий предполагаемых к заказу новых миноносцев от ранее построенных стала замена котлов системы Ярроу усовершенствованными котлами системы Нормана. Дело в том, что еще в апреле 1903 года при рассмотрении и согласовании проекта миноносцев типа «Громкий» инспектор механической части В.И. Афонасьев предложил на одном из кораблей использовать «для опыта» котлы системы Нормана, имевшие несколько меньшую высоту, что позволило бы отказаться от основательно загружавшего верхнюю палубу котельного кожуха.

Проведенные в августе 1904 года расчеты показали, что общая масса котлов системы Нормана окажется на 5,468 т больше массы котлов Ярроу, а их центр тяжести на «9 дюймов» (0,23 м) ниже. Поэтому для сохранения величины заданного водоизмещения придется на 5,5 т уменьшить запас топлива. Впрочем, по мнению главного инспектора механической части МТК генерал-лейтенанта Н.Г. Нозикова, из-за большей экономичности котлов Нормана «ожидаемая дальность плавания не уменьшится». Однако взгляды наблюдающего за постройкой миноносцев на Невском заводе Л.Л. Коромальди были не столь оптимистичны.

В начале сентября 1904 года в своей докладной на имя главного инспектора кораблестроения генерал-лейтенанта Н.Е. Кутейникова он обращал внимание на хроническую перегрузку миноносцев постройки Невского завода.

Если первые 10 миноносцев типа «Буйный» вместо 350 т по спецификации имели в действительности водоизмещение 430–440 т, а у следующих трех типа «Громкий» из-за доработки проекта (носовой и кормовой мостики, новые мачты, галюнные рубки, рубки для радиотелеграфов и пр., включая отделку деревом внутренних помещений) оно уже в процессе постройки возросло до 450 т, то водоизмещение новых миноносцев, по его мнению, явно превысит 460 т, т.е. их перегрузка окажется более 30%, что вызовет уменьшение скорости с 26 до 23 уз и отрицательно скажется на их мореходности.

С этими доводами было трудно не согласиться, и 18 сентября кораблестроительный отдел МТК, посчитав, что «идти теперь далее на увеличение калибра артиллерии, замену котлов более тяжелыми» при том же теоретическом чертеже невозможно, предложил перенацелить Невский завод на постройку новых миноносцев водоизмещением по 600 т, тем более, что определенные работы в этом направлении уже велись «на заводе Сандвигского дока в Гельсингфорсе». Однако резолюция управляющего Морским министерством вице-адмирала Ф.К. Авелана от 29 сентября была однозначной: «Постройку начатых на Невском заводе 8 миноносцев в 350 т продолжить, с тем неизменным условием, чтобы они были вполне готовы к плаванию осенью будущего 1905 года», и уже на следующий день завод получил наряд на постройку восьми миноносцев водоизмещением 350 т, хотя из-за отсутствия утвержденной спецификации стоимость их на этот момент «обусловлена не была».

*Миноносцы в Порт-Артуре
в период Русско-японской войны*

*The destroyers at Port Arthur during
the Russian-Japanese War*

Переговоры с Невским заводом. Контракт на восемь миноносцев

При разработке спецификации на новые миноносцы завод взял за основу документацию «эскадренного миноносца проекта 1903 года», использовавшуюся ранее при строительстве эскадренных миноносцев «Громкий», «Грозный» и «Громящий», с учетом всех внесенных в нее изменений.

Параллельно с разработкой документации Правление товарищества Невского судостроительного и механического завода разместило заказы на котельную арматуру (стальные цельнотянутые трубы для котлов Нормана, трубы обратной воды и пр.) на заводах в Германии и Франции, провело заготовку материалов, и к 1 февраля 1905 года на стапелях уже высились остовы первых двух миноносцев: все 119 шпангоутов были собраны и установлены по месту, поставлены все поперечные переборки, установлены фор- и ахтерштевни. Для остальных миноносцев велась отливка цилиндров главных машин и заготовка материалов для постройки котлов.

7 марта 1905 года спецификация новых миноносцев после рассмотрения в МТК была утверждена, что позволило заводу, наконец, определиться с их стоимостью. 15 марта правление заявило «цену» одного миноносца — 516 тыс. руб., что более чем на 31 тыс. руб. превосходило стоимость миноносцев проекта

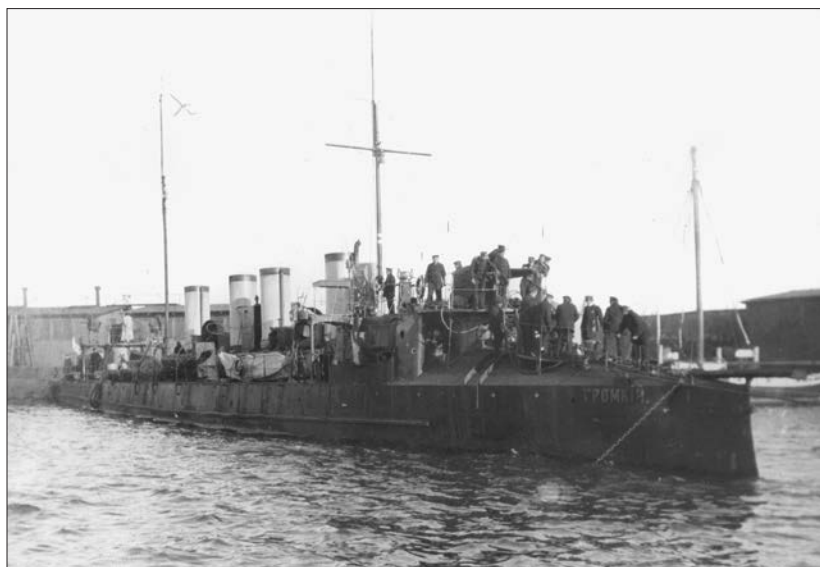
1903 года (485 тыс. руб.). Такое резкое повышение стоимости завод объяснял возросшим объемом работ, связанных с изменениями, внесенными в спецификацию миноносцев проекта 1903 года (15 тыс. руб.), «большой дорогой» паровых котлов Нормана (9 тыс. руб.) и выплатой О. Норману «особого вознаграждения» (7 тыс. руб.) за полученную Невским заводом привилегию на постройку его котлов в России.

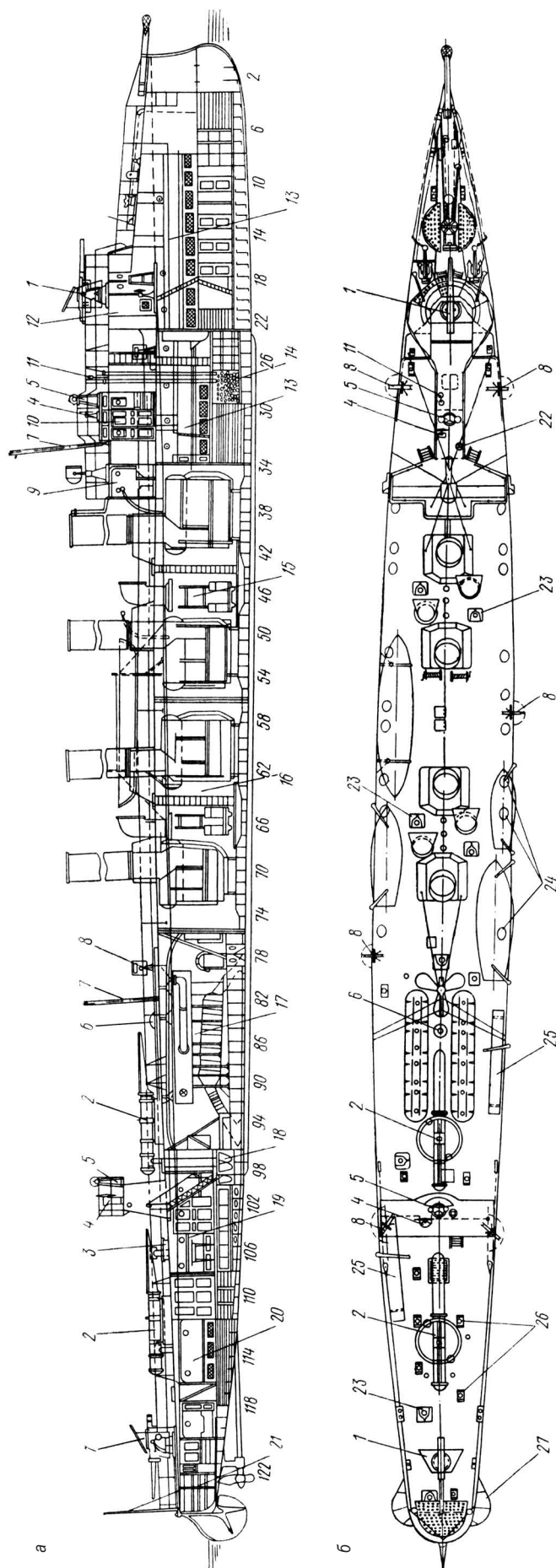
Однако начальник отдела сооружений ГУКИС контр-адмирал А.Р. Родионов с таким раскладом был категорически не согласен. Стоимость дополнительных работ, вызванных изменениями в спецификации, он считал завышенной более чем в три раза, а предложение о выплате премии О. Норману за счет Морского министерства вообще неприемлемым: «Завод должен принять этот расход на свой счет, — утверждал он, — так как право постройки котлов уступлено только Невскому заводу и, следовательно, при постройке в будущем подобных котлов он будет получать выгоду». Единственное, с чем вынужден был согласиться начальник отдела сооружений, так это с разницей в стоимости котлов Нормана и Ярроу, признав в конце концов заявленную заводом сумму 9 тыс. руб. приемлемой. В итоге, учитывая, что заводу заказаны восемь миноносцев, причем «по имеемым чертежам и моделям», Родионов стоимость одного миноносца определил «кругло» в 495 тыс. руб., «каковую цену отдел сооружений предлагает предложить Невскому заводу».

В начале апреля эти выкладки были доложены управляющему Морским министерством вице-адмиралу Ф.К. Авелану, который посчитал «возможным соответственно увеличить прежнюю контрактную стоимость» на 13 600 руб. из расчета заявленной Родионовым стоимости дополнительных работ (4600 руб.) и разницы в стоимости котлов (9000 руб.). Что касается «премии» О. Норману, то адмирал в этом вопросе стал на позиции начальника сооружений ГУКИС и «не признал возможным удовлетворить это ходатайство». Таким образом, заводу предлагалось получить за каждый миноносец 498 600 руб.

Эскадренный миноносец «Громкий»

The destroyer «Gromkij»





Эскадренный миноносец типа 1904 года: а — продольный разрез; б — вид сверху.

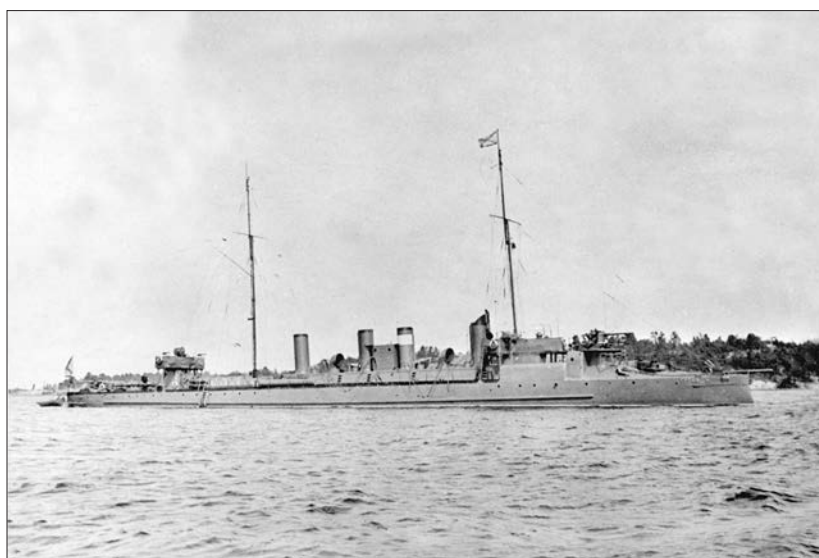
1 — 75-мм орудие; 2 — минный (торпедный аппарат); 3 — световой люк кают-компания; 4 — штурвал; 5 — компас; 6 — вентиляционная головка; 7 — мачта; 8 — пулемет; 9 — камбузная рубка; 10 — штурманская рубка; 11 — механическая подача 75-мм снарядов; 12 — боевая рубка; 13 — кубрик; 14 — погреб боезапаса 75-мм снарядов; 15 — носовое котельное отделение; 16 — кормовое котельное отделение; 17 — машинное отделение; 18 — погреб зарядных частей мин Уайтхеда (торпед); 19 — кают-компания; 20 — каюта кондукторов; 21 — кладовые; 22 — машинный телеграф; 23 — сходной люк; 24 — горловины угольных ям; 25 — кранцы мин Уайтхеда; 26 — эжекторный вентилятор; 27 — ограждение гребного винта

Destroyer type 1904: a — longitudinal section, б — top view.

1 — 75-mm gun; 2 — torpedo tube; 3 — deck light of mess; 4 — wheel; 5 — compass; 6 — fan head; 7 — mast; 8 — gun; 9 — caboose; 10 — chart room; 11 — manual feed of 75 mm shells; 12 — conning tower; 13 — steeage; 14 — 75-mm ammunition shells cellar; 15 — bow boiler compartment; 16 — aft boiler compartment; 17 — the engine room; 18 — cellar charging units of Whitehead torpedoes; 19 — mess; 20 — conductors cabin; 21 — store-rooms; 22 — telegraph machine; 23 — companion hatch; 24 — neck coal pits; 25 — ejector fan 27 — propeller guard

Эскадренный миноносец «Грозный»

The destroyer «Groznyj»


 Эскадренный миноносец
«Громящий»

The destroyer «Gromyashij»

В конечном же итоге эту сумму уменьшили еще на 600 руб., доведя ее до 498 тыс. руб. Из этого расчета была определена стоимость всех восьми миноносцев — 3 984 000 руб, что и было утверждено официальным контрактом на постройку «эскадренных миноносцев типа миноносцев в 350 тонн» «Достойный», «Дельный», «Деятельный», «Расторопный», «Разящий», «Сильный», «Сторожевой» и «Строительный», заключенным 30 апреля 1904 года Морским министерством в лице начальника отдела сооружений ГУКиС контр-адмирала А.Р. Родионова с Правлением товарищества Невского

судостроительного и механического завода в лице директора М.О. Альберта.

Первые четыре миноносца завод обещал предъявить к испытаниям и сдаче не позднее 15 октября 1905 года, четыре оставшихся — 20 апреля следующего года. За каждый день просрочки из стоимости каждого миноносца вычиталось бы по 15 руб. в течение первого месяца и по 25 руб. — второго и последующих. По истечении четырех месяцев Морское министерство было «вправе совсем отказаться от приемки миноносцев». При этом завод обязывался возратить все полученные от Морского министерства платежи с «начислением 6% годовых».

При водоизмещении 382 т миноносцы должны были достичь на испытаниях скорости не менее 25 уз, испытание на скорость хода 26 уз предусматривалось при водоизмещении 350 т.

Если бы на испытаниях скорости оказались ниже заявленных, то из четвертого платежа удерживались неустойки в размере 6 тыс. руб. «за каждую недостающую четверть узла» в пределах от 25 до 24 уз и от 26 до 25 уз соответственно. Если скорости окажутся меньше 24 уз в первом случае и 25 — во втором, то неустойка возрастала до 10 тыс. руб. «за каждую четверть узла». При скоростях меньших 23,5 и 24,5 уз Морское министерство было вправе отказаться от приемки миноносцев, потребовав возврата платежей с начислением также 6% годовых.