

Н.Н. Афонин

Эскадренные миноносцы типа «Буйный»





Издается при участии Российского государственного архива
Военно-морского флота

Эскадренные миноносцы типа «Буйный»

Н.Н. Афонин

Содержание:

Проектирование первых эскадренных миноносцев и техническое содействие фирмы Ярроу.....	3
Эскадренный миноносец в 350 тонн водоизмещения ...	9
Постройка и испытания	42
Кронштадт — Порт-Артур. Первый опыт дальнего похода	51
В составе отряда адмирала Вирениуса	55
На защите Порт-Артура	63
В составе 2-й Тихоокеанской эскадры.....	67
В Цусимском сражении.....	78
В составе Сибирской флотилии	84
Эскадренный миноносец «Видный». Неудавшийся эксперимент	92
«Невки» на Дальнем Востоке.....	104



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 “Грозящий”», «Эскадренные миноносцы типов “Касатка” и “Инженер-механик Зверев”», «Порт-Артурские миноносцы “Боевой” и “Лейтенант Бураков”», «Эскадренные миноносцы типа “Лейтенант Пущин”», «Владивостокские миноносцы в Русско-японской войне 1904–1905 гг.», «Эскадренные миноносцы типа “Лейтенант Шестаков”», «Эскадренные миноносцы типа “Деятельный”», 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. — эскадренные миноносцы типа «Буйный» в составе 2-й Тихоокеанской эскадры перед уходом на Дальний Восток; на 2-й стор. — эскадренный миноносец «Бойкий»; на обороте титула — эскадренные миноносцы типа «Буйный» в составе отряда адмирала А.А. Вирениуса перед уходом на Дальний Восток; на 3-й стор. — эскадренный миноносец «Буйный»; на 4-й стор. — эскадренный миноносец «Буйный» (репродукция с почтовой карточки издательства Н. Апостоли).

Фотографии из собрания автора, Д.М. Васильева и сети Internet.

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

Научно-популярное издание
«Мидель-шпангоут», выпуск 37

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

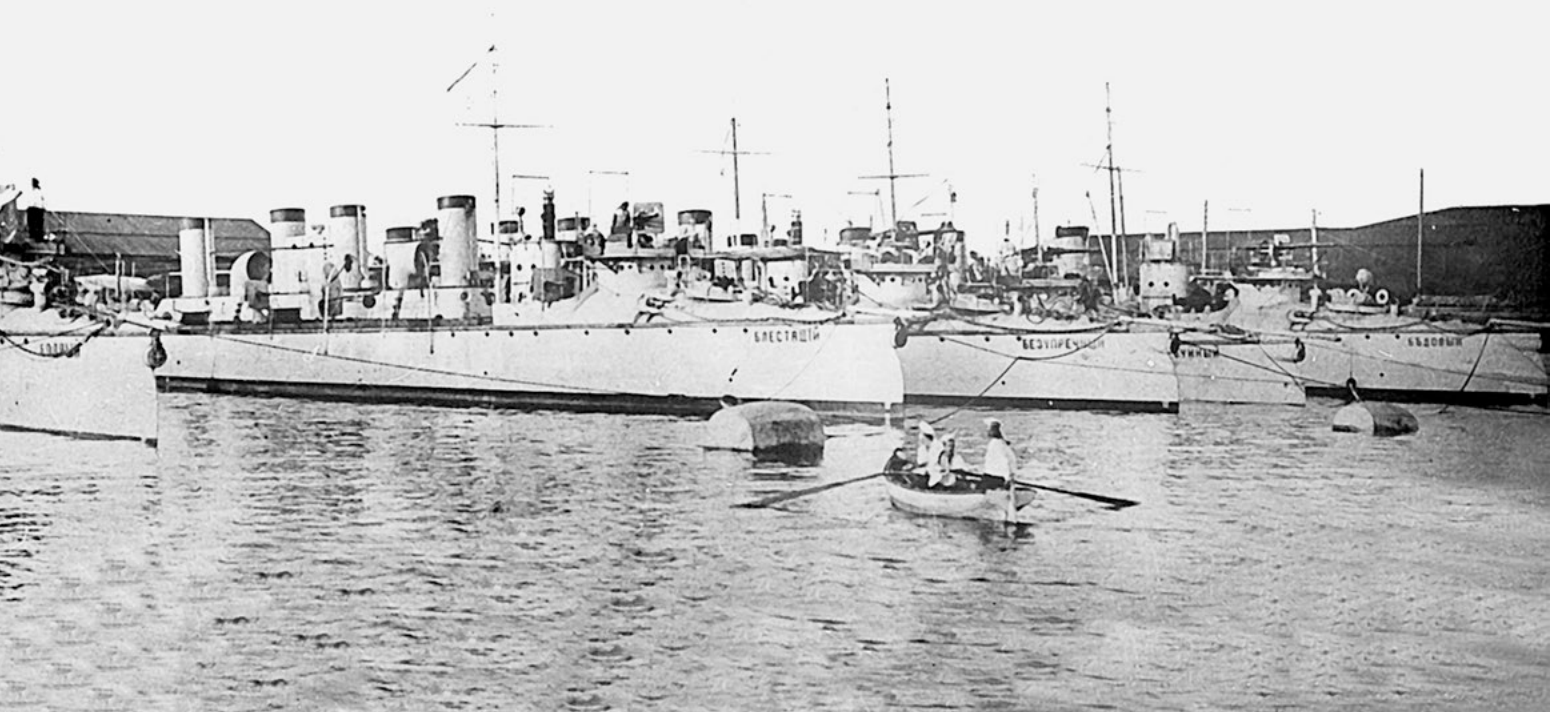
ISBN 978-5-904180-62-1

© Н.Н. Афонин, 2014

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 17.04.2014.
Формат 60×84/8. Бумага мелованная.
Гарнитура HeliosCond. Печать офсетная.
Тираж 500 экз. Изд. № 465.

ООО «Издательско-полиграфический комплекс “Гангут”».
Адрес: Санкт-Петербург, ул. Большая Монетная, д. 16,
офис-центр 3, офис 10.
Адрес для писем: 197022, Санкт-Петербург, а/я 91.
Тел. / факс: (812) 336-50-24, 325-28-21.
e-mail: gangutprint@yandex.ru
www.gangut.su
Заказ № 334



The destroyers of type «Buijnyj» became the first Russian Navy destroyers. They took an active part in the combat actions, in the defense of Port Arthur, in the Battle of Tsushima during the Russian-Japanese war of 1904–1905. After the war, the three remaining ships «Bojkij», «Bodryj» and «Bravyj» served in the Siberian flotilla. Tenth destroyer of this type «Vidnyj» became a part of the Baltic Fleet. All four destroyers participated in the First World War of 1914–1918, and the Civil War, finishing the service in the mid 20-ies of XX century.

Эскадренные миноносцы типа «Буйный» —

стали первыми эскадренными миноносцами русского флота отечественной постройки, т. е. миноносцами, способными действовать в составе эскадр крупных кораблей для их защиты от миноносцев противника. В то же время эти эскадренные миноносцы положили начало второй по численности (30 единиц) серии кораблей этого типа различных модификаций в русском флоте.

Первые девять кораблей типа «Буйный» приняли активное участие в боевых действиях как по защите Порт-Артура, так и в Цусимском сражении в ходе Русско-японской войны 1904–1905 годов.

После окончания войны три оставшихся корабля «Бойкий», «Бодрый» и «Бравый» несли службу в Сибирской флотилии. Десятый эскадренный миноносец этого типа «Видный» вошел в состав Балтийского флота. Все четыре эскадренных миноносца принимали участие в Первой мировой войне 1914–1918 годов, а затем Гражданской, закончив свою службу в середине 20-х годов XX века.

Проектирование первых эскадренных миноносцев и техническое содействие фирмы Ярроу

Среди кораблей разных классов, включенных в кораблестроительную программу 1898 года, получившую наименование «для нужд Дальнего Востока», самыми многочисленными были большие, или эскадренные, миноносцы, которых катастрофически не хватало в дальневосточных водах. Всего планировалось построить 30 таких кораблей, в том числе 20 — в экстренном порядке, с вводом в строй в ближайшее время.

В России на предложение принять участие в проектировании и последующей постройке этого нового класса кораблей первым откликнулось правление Московского товарищества Невского судостроительного и механического завода. Этот завод, основанный в 1857 году в Санкт-Петербурге англичанином Томсоном как «Невский литейный и механический завод» на протяжении своей истории несколько раз менял свою специализацию. Менялись и владельцы завода. Так, с 1870 года завод принадлежал Русскому обществу механических и горных заводов, а в 1891 году перешел под юрисдикцию правления Московского товарищества Невского судостроительного и механического завода.

На развитие предприятия наложило отпечаток его расположение. Шлиссельбургское

шоссе (ныне пр. Обуховской обороны) делило территорию завода на две части. Стапели размещались на берегу Невы по одну сторону шоссе, а производственные мастерские и склады — по другую. Невские мосты, допускавшие тогда в разводных проемах проход кораблей лишь малого и среднего водоизмещения, не позволяли строить на этом заводе суда водоизмещением более 8000 т. Это и определило специализацию завода в конце XIX — начале XX века — строительство миноносцев, легких крейсеров и вспомогательных судов.

Следует заметить, что завод в это время практически завершил сдачу флоту построенных им по контракту от 23 февраля 1894 года десяти миноносцев типа «Пернов» и приступил к постройке более крупных миноносцев типа «Сокол» (контракты от 8 и 15 октября 1898 года на шесть и семь кораблей соответственно), а также с 1 мая 1898 года добивался получения заказа на постройку «десяти или более миноносцев в 150 т» (типа «Циклон») и вскоре получил на это принципиальное согласие управляющего Морским министерством П.П. Тыртова.

Для размещения заказов на новые миноносцы как в России, так и за границей Морской технический комитет (МТК) еще в апреле



Судостроительные эллинги
Невского завода.
Спуск на воду миноносца
типа «Циклон»

Slipways of Nevskij shipbuilding
plant. Launching a destroyer
«Cyklone»

Эскадренные миноносцы, построенные для русского флота за рубежом. Сверху вниз: «Сом» (Англия), «Грозовой» (Франция) и типа «Касатка» (Германия)

Destroyers, built for the Russian Navy abroad. From the top to the bottom: «Som» (England), «Grozovoj» (France) and «Kasatka» (Germany)

1898 года представил в Главное управление кораблестроения и снабжений (ГУКиС) так называемую «Программу для составления проектов эскадренного миноносца», или, выражаясь современным языком, тактико-техническое задание. Любопытно, что новые миноносцы в документах изначально называли эскадренными, хотя официально в российском флоте этот класс кораблей появился лишь в 1907 году.

Основные требования технического задания МТК сводились к следующему: водоизмещение корабля — 350 т, нормальный запас угля — не менее 17% от этой величины; скорость в «непрерывном плавании на все время, какое возможно по нормальному запасу топлива и с увеличенным количеством машинной команды за счет других грузов, во избежание чрезмерного утомления» — не менее 27 уз.

Толщина стальных листов переборок и внутренних палуб выбиралась соразмерно с «давлением столба воды под верхнюю палубу». Особое внимание обращалось на подкрепление носовой части корпуса железными кницями «или иным способом», что позволяло наносить таранный удар. Предлагалось также минимально возможное применение дерева для отделки внутренних помещений.

Главная энергетическая установка предусматривалась двухвальная, паровые котлы — системы Ярроу или Нормана. Вооружение: два 75-мм и пять 47-мм орудий с боезапасом соответственно по 160 и 270 патронов на ствол, а также три минных (торпедных) аппарата и шесть мин Уайтхеда (торпед). Правда, «в крайнем случае» допускалось уменьшение вооружения на одно 75-мм орудие и один минный аппарат.

Руководству ГУКиС предстояло решить непростую задачу размещения заказов, обеспечить высокое качество постройки и при этом уложиться в очень жесткие сроки. Тем не менее ему удалось разместить заказы на новые эскадренные миноносцы в Англии («Сом»), Франции (типов «Форель» и «Осетр») и Германии (типа «Касатка»).

Выразив желание «выстроить на Невском заводе 10, а если Морское министерство пожелает, то и более истребителей в 350 т, по чертежам Ярроу или Лейрда», правление Невского завода, получив принципиальное согласие министерства, в мае 1898 года обратилось за помощью к английским фирмам Э. Ярроу и Модслея с целью установления «технически надежного судостроения на Невском заводе», обязавшись выплачивать им за техническое содействие и проект по 2% с договорной стоимости построенных кораблей.

Первоначально завод рассчитывал построить не более шести миноносцев, но после того как выяснилось, что процент от их стоимости слишком мал, чтобы заинтересовать английские фирмы «в судьбе постройки и исходе ее», стал добиваться заказа на десять таких кораблей, оценив каждый в 510 000 руб. Однако Морское министерство, расходуя огромные средства на постройку кораблей на казенных заводах и предвидя большие затраты при за-



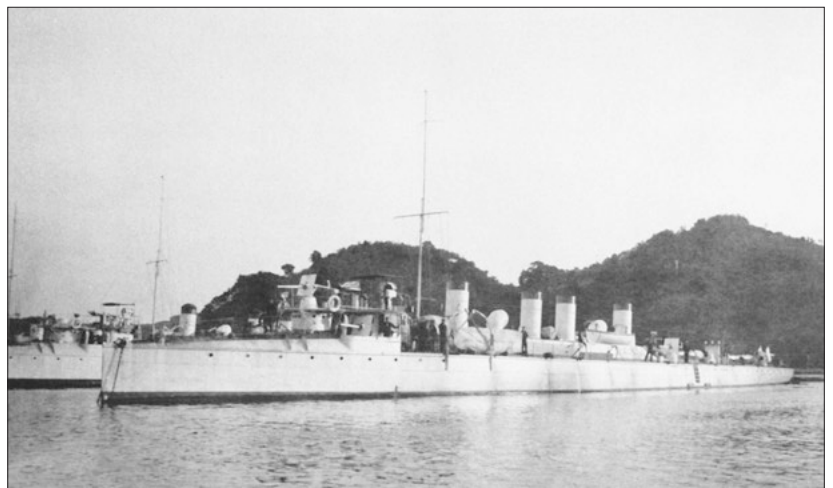
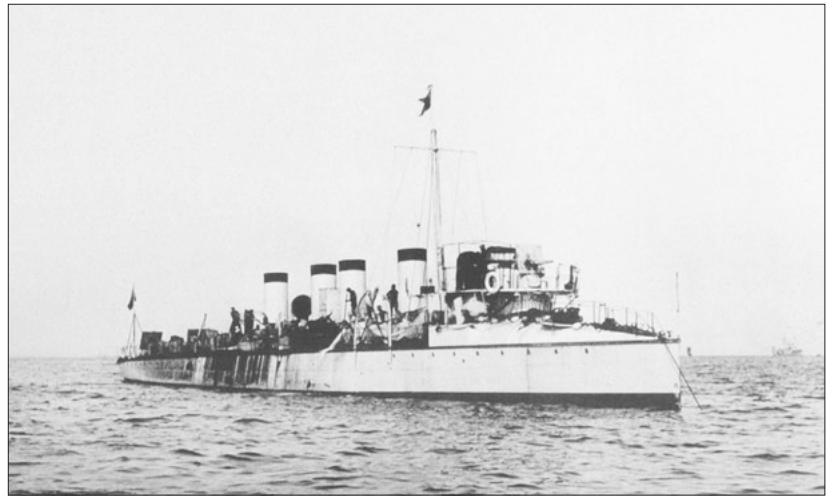
казе кораблей за границей, урезало эту сумму до 483 000 руб. и только после длительных переговоров согласилось заплатить за каждый миноносец 493 340 руб., компенсировав те 10 340 руб., которые завод должен был выплатить английской фирме Э. Ярроу, взявшейся за разработку проекта.

При разработке проекта эскадренного миноносца для российского флота фирма Э. Ярроу использовала чертежи и спецификации строившихся на ее заводе японских «истребителей» — эскадренных миноносцев типа «Икадзути», заложенных в 1897 году.

Эти корабли имели полное водоизмещение 410 т, главные размеры 68,4 (67,3 между перпендикулярами) x 6,27 x 1,58 м; мощность механизмов составляла 6000 л. с., обеспечивая кораблям скорость 31 уз; вооружение состояло из одного 76-мм, пяти 57-мм орудий и двух 457-мм торпедных аппаратов. Неудивительно, что в результате по силуэту и общему расположению миноносцы Невского завода разительно походили на эти корабли. В период 1904–1905 годов на японских миноносцах заменили одно 57-мм орудие на 76-мм, что дало им значительное огневое преимущество.

Специалисты фирмы Э. Ярроу внесли в чертежи и спецификации ряд требований, определенных «Программой» МТК, после чего препроводили их в Россию.

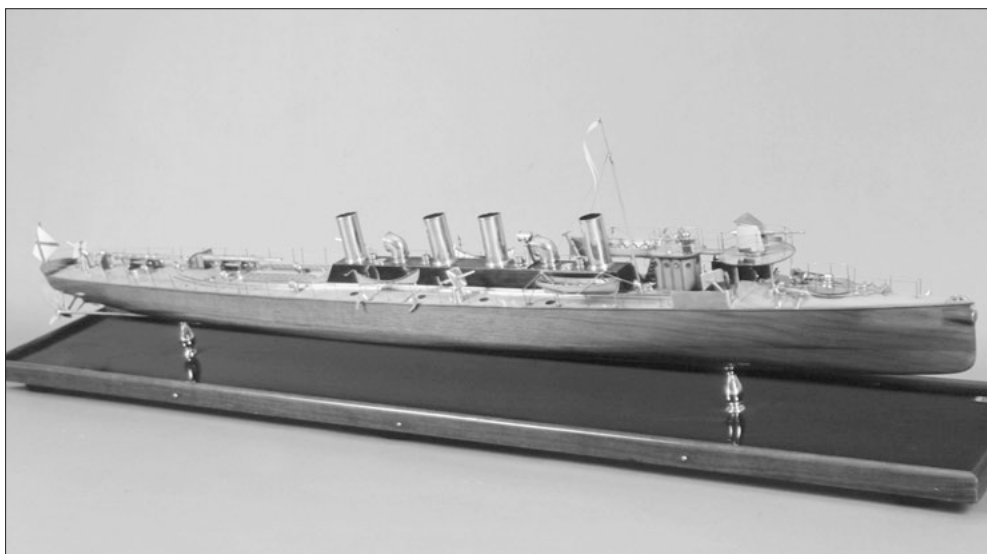
9 июня 1898 года эскизный проект «эскадренного миноносца в 350 т» был рассмотрен в МТК и на следующем заседании 18 июня одобрен, после чего было решено заказать Невскому заводу десять таких кораблей. На следующем этапе завод представил уже более подробные чертежи и спецификации, но МТК настоял на увеличении минного вооружения на один носовой аппарат, чего не было



в первоначальном проекте. В результате пришлось снова отправлять чертежи в Англию на корректировку их разработчику — заводу Э. Ярроу.

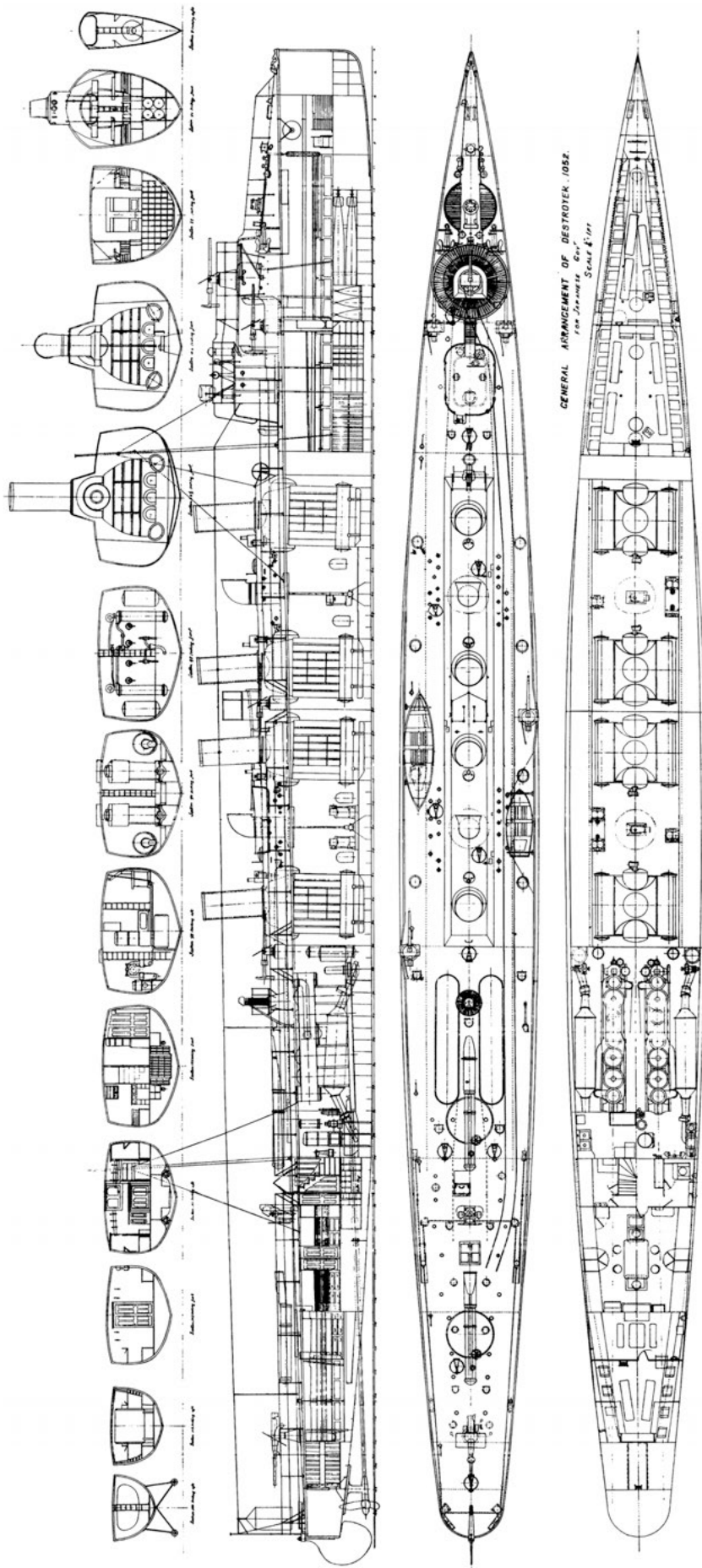
Эскадренные миноносцы «Икадзути» (вверху) и «Акебоно», построенные английской фирмой Э. Ярроу для японского флота

Destroyers «Ikazuti» (at the top) and «Akebono», built by English firm E. Yarrow for the Japanese fleet

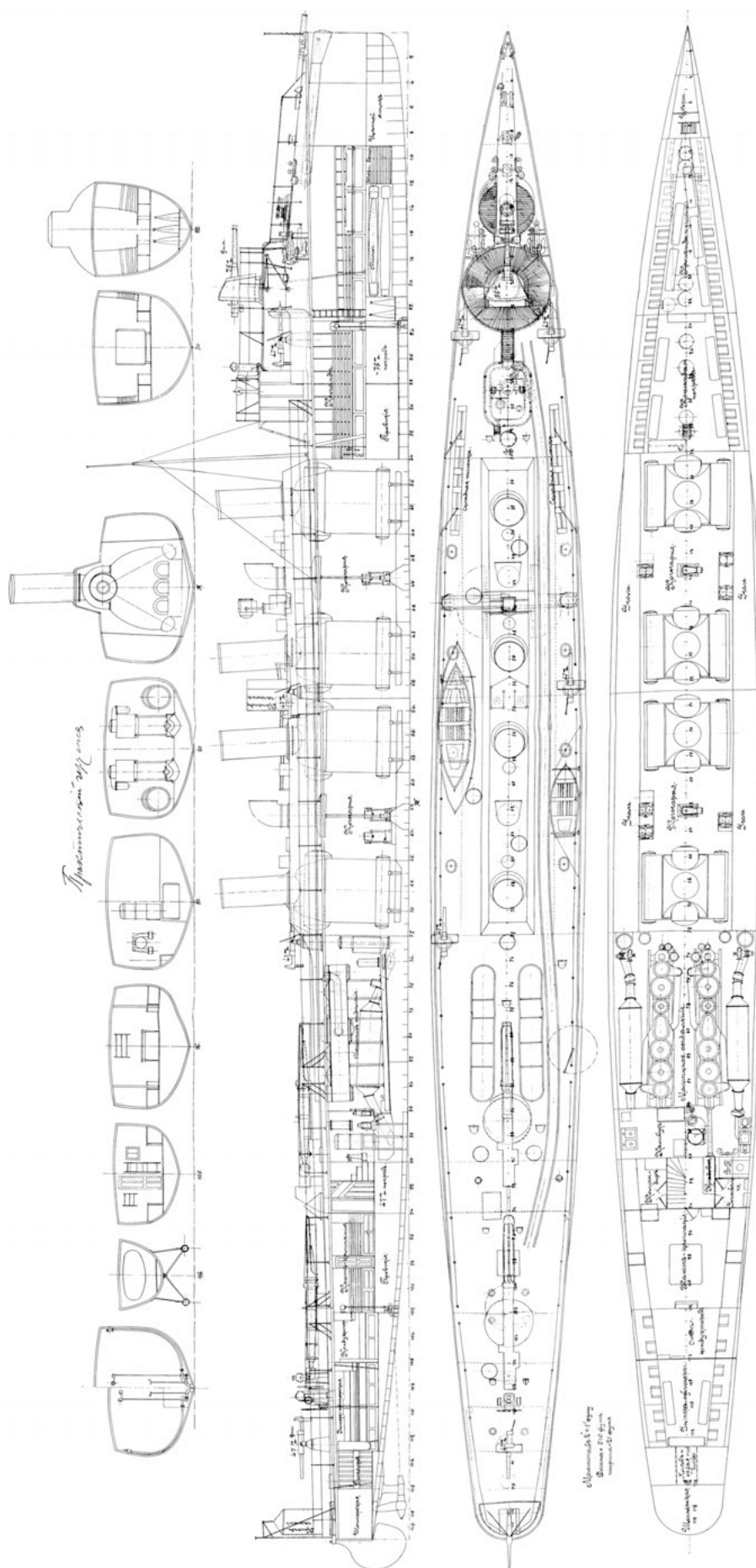


Модель эскадренного миноносца водоизмещением 350 т, спроектированного фирмой Э. Ярроу для русского флота (из фондов Центрального военного-морского музея)

Model of a destroyer with the displacement of the 350 tons, designed by E. Yarrow for the Russian fleet (Central Naval Museum funds)

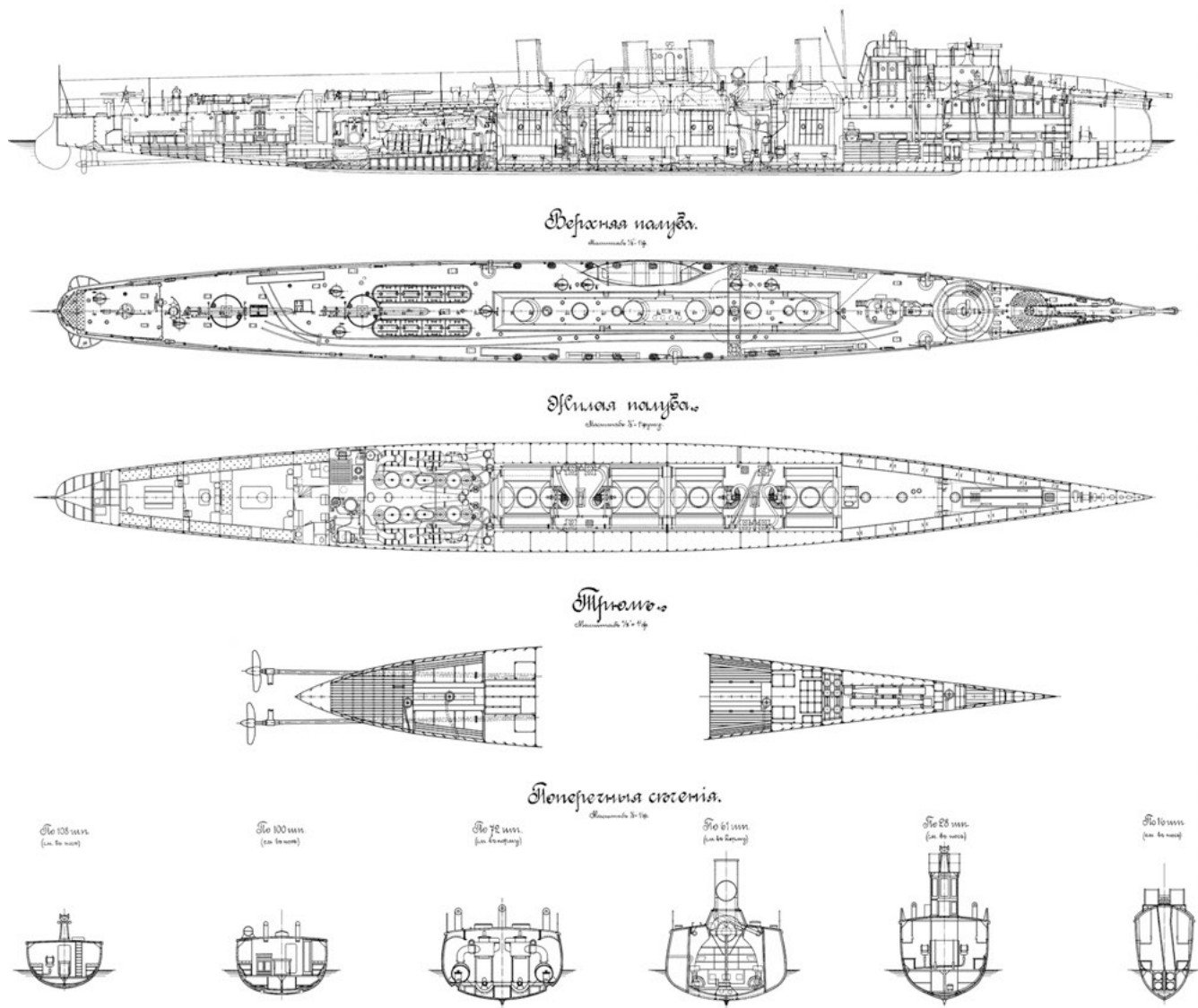


Чертежи общего расположения японского эскадренного миноносца «Акебон» (типа «Икадзуги»), спроектированного и построенного английской фирмой Э. Ярроу
The general arrangement drawings of the Japanese destroyer «Akebono» (type «Ikazuti»), designed and built by English firm E. Yarrow



Чертежи общего расположения эскадренного миноносца водоизмещением 350 т, спроектированного английской фирмой Э. Ярроу по заданию МТК для русского флота. РГАВМФ. Ф. 876. Оп. 99. Д. 13

The general arrangement drawings of a destroyer with the displacement of the 350 tons, designed by the British firm E. Yarrow by the request from MTK for the Russian Navy. From the Russian State Naval Archive



Чертежи общего расположения эскадренного миноносца водоизмещением 350 т, спроектированного английской фирмой Э. Ярроу, представленные Невским заводом и утвержденные МТК для постройки кораблей

The general arrangement drawings of a destroyer with the displacement of the 350 tons, designed by the British firm E. Yarrow, submitted and approved by Nevskij MTK

Последний, перегруженный собственными заказами и не имевший прямой заинтересованности в постройке миноносцев в России, выполнил корректировку чертежей крайне небрежно, задержав возвращение их до ноября 1898 года. Но и эти чертежи также не удовлетворили МТК и потребовали доработки. 6 февраля 1899 года завод представил новые более подробные чертежи и новую спецификацию (в прежней сталь для корпуса оказалась «не соответствующего качества, обусловленного Программой».

В апреле чертежи и спецификации новых миноносцев наконец утвердили и в последних числах июля приняли окончательное решение о строительстве кораблей.

16 августа контракт на постройку на Невском заводе десяти эскадренных миноносцев «согласно проекту фирмы Ярроу, пред-

ставленному Невским заводом и одобренному МТК» подписали от Невского завода председатель правления товарищества М.О. Альберт, а от ГУКиС — начальник ГУКиС вице-адмирал В.П. Верховский.

Согласно контракту, первый миноносец должен был быть готов к сдаче в казну через 14 мес после утверждения спецификации, т. е. в течение июня 1900 года, а остальные предъявлены к сдаче не позже 1 мая 1901 года.

На испытание каждого корабля отводился один месяц со дня «уведомления заводом об изготовлении миноносца».

В соответствии с достигнутой договоренностью все спорные вопросы по постройке кораблей должны были решаться управляющим Морским министерством адмиралом П.П. Тыртовым и его решение следовало считать «окончательным и безапелляционным».

Эскадренный миноносец в 350 тонн водоизмещения

Конструкция корпуса и надстроек

Что же представляли собой новые и по существу первые эскадренные миноносцы для русского флота отечественной постройки? При водоизмещении по чертежу 350 т длина каждого корабля составляла 64, ширина 6,4 и осадка (без киля) 1,78 м. При этом декларированное в контрактах и спецификациях «водоизмещение в 350 тонн» представляло собой так называемое «проектное водоизмещение» (или водоизмещение «при показанном углублении»), т. е. водоизмещение, которое корабль имел бы при проектной осадке, принятой за основную (по конструктивную ватерлинию), при нормальном запасе топлива (для миноносцев около 2/3 от полной вместимости угольных ям). В английском и русском кораблестроении в проектное водоизмещение входил так называемый «весовой запас», доходивший до 3%, «на могущие встретиться в течение постройки изменения».

В германском и французском флотах «проектное водоизмещение» кроме постоянных масс (корпуса механизмов, вооружения и т. п.) учитывало еще массу («от одной трети до двух пятых общего запаса») топлива и половину питательной и мытьевой воды (в том числе в котлах и трубах). Следовательно, полное водоизмещение кораблей оказывалось, как минимум, «на две трети или три пятых» массы топлива и на половину массы воды больше проектного.

В ходе согласования спецификации расчетная величина водоизмещения составила 363 т. В том числе:

Корпус со столярством, мебелью и дельными вещами 115 т (31,68%);

Артиллерия:

1 — 75-мм орудие со щитом 2,4 т
160 патронов к нему 1,6 т
5 — 47-мм орудий со щитами 3,5 т
1350 патронов к ним 0 5,0 т
Итого 12,5 т (3,44 %)

Минное вооружение:

три минных (торпедных) аппарата,
6 мин Уайтхеда (торпед),
воздушный насос, динамомашинка,
прожектор 10,09 т (2,77%)

Механизмы:

паровые котлы и машины
со вспомогательными механизмами,

запасными вещами, водой в котлах

и запасом пресной воды

в трюме 127,5 т (35,13%)

Топливо:

нормальный запас топлива 60 т (16,53%)

полная вместимость угольных ям 80,5 т

Экипаж и снабжение:

54 чел. команды

и 6 офицеров с багажом 7,0 т

провизия на 8 недель 8,2 т

пресная вода на 10 дней 4,0 т

шхиперские и навигационные запасы 2,0 т

мачта 0,5 т

якоря и цепи 4,45 т

гребные суда со шлюпбалками 1,5 т

Итого 27,65 т (7,62 %)

Запас водоизмещения 10,26 т (2,83%)

ИТОГО сумма всех грузов 363 т (100 %)

Наружная обшивка из стали Сименс-Мартена имела толщину 4—5 мм.

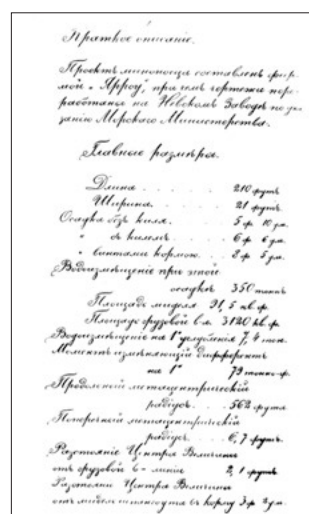
Вертикальные пазы обшивки в средней части корпуса соединялись тройным рядом заклепок. Такой же клепкой соединялись и горизонтальные пазы в районе котельных и машинных отделений, стыки настилки и бортовой стрингер в средней части. Вся остальная клепка была двойной (пазы палубы соединялись одним рядом заклепок).

Для защиты от коррозии подводная обшивка «до 1 фута (0,304 м. — Н.А.) над ватерлинией» и «вообще все низкие части» (шпангоуты, фундаменты под котлы, машины и т. д.) оцинковывались. Фор- и ахтерштевень изготавливались стальными коваными с приливами для испытаний, стальной кованой была и рулевая рама.

Десять стальных переборок, испытанных давлением «столба воды под верхнюю палубу», должны были обеспечить непотопляемость миноносца. Полубак имел форму «черепашьего щита», а от боевой рубки к корме шла поката стальная палуба толщиной 3,3—6,5 мм, покрытая линолеумом.

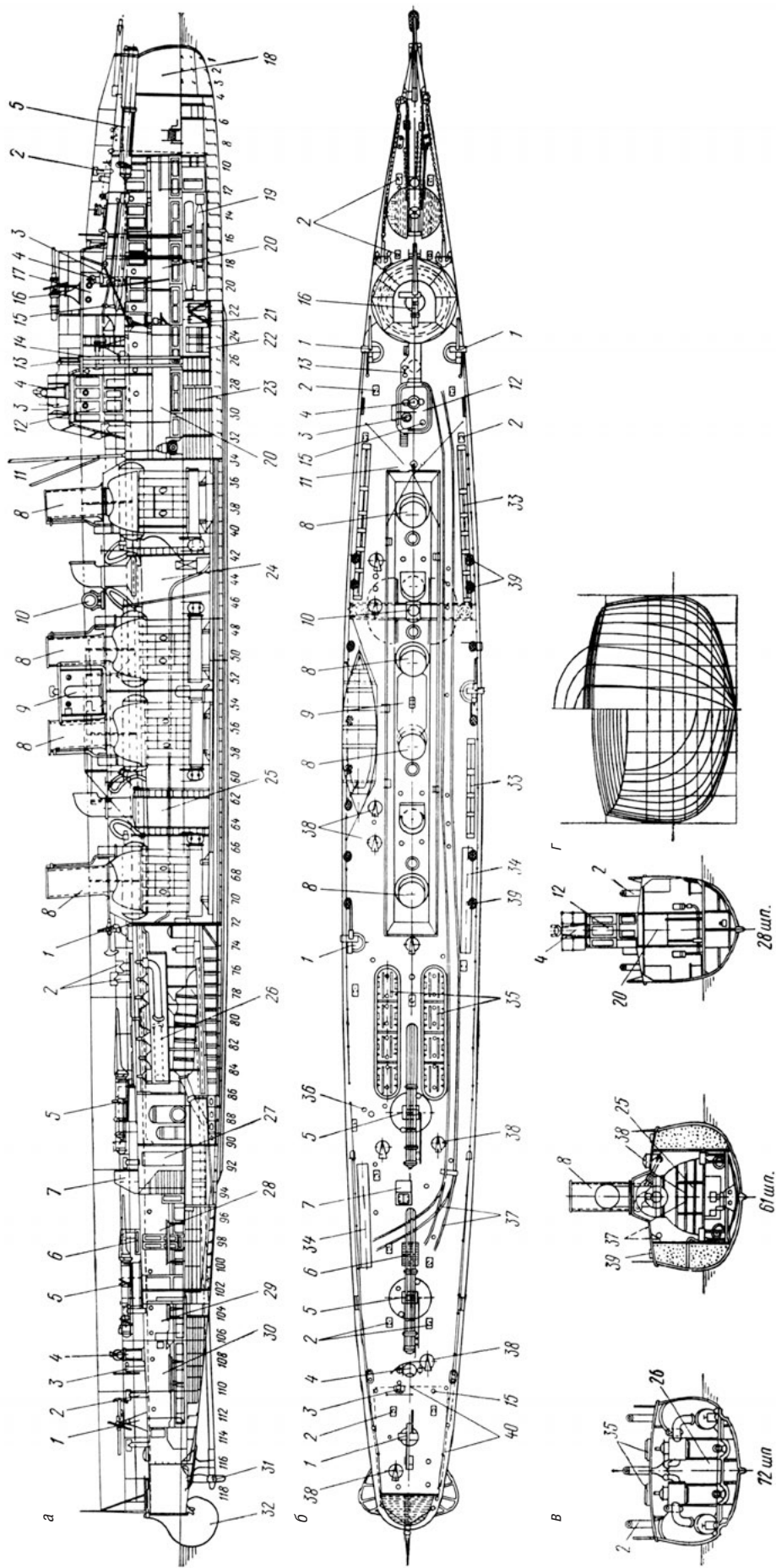
Жилая палуба (так в спецификации именовались носовая и кормовая платформы) простиралась в носу от форштевня до носовой переборки котельного отделения и в корме — от переборки на 86 шп. до переборки на 102 шп.

Боевая или как говорили в то время, «визирная» рубка изготавливалась из стальных



Буклет с кратким описанием и чертежами 350-тонных эскадренных миноносцев постройки Невского судостроительного и механического завода

Booklet with a brief description and the drawings of a 350-ton destroyers built by Nevskij shipbuilding and mechanical plant



Эскадренный миноносец водоизмещением 350 т постройки Невского судостроительного и механического завода: а — продольный разрез; б — план верхней палубы; в — поперечные разрезы; г — проекция «корпуса» теоретического чертежа

1 — 47-мм пушка Гочкиса; 2 — эжекционный вентилятор; 3 — штурвал; 4 — компас; 5 — «17-футовый» минный (торпедный) аппарат; 6 — световой люк кают-компания; 7 — сходной люк; 8 — дымовая труба; 9 — гальюн команды; 10 — прожектор; 11 — мачта; 12 — штурманская рубка; 13 — лебедка механической подачи 75-мм снарядов; 14 — трубы подачи 75-мм снарядов; 15 — машинный телеграф; 16 — 75-мм орудие; 17 — визирная (боевая) рубка; 18 — таранное отделение; 19 — минный погреб; 20 — кубрик команды; 21 — зарядные части мин Уайтхеда (торпед); 22 — стеллажи 47-мм патронов; 23 — погреб 75-мм снарядов; 24 — носовое котельное отделение; 25 — кормовое котельное отделение; 26 — машинное отделение; 27 — каюта командира; 28 — офицерская кают-компания; 29 — каюта кондукторов; 30 — унтер-офицерское помещение; 31 — гробовой винт; 32 — перо руля; 33 — складная шлюпка системы Бертона; 34 — запасная мина Уайтхеда (торпед); 35 — машинный люк; 36 — съемная труба камбуза; 37 — минный рельсовый путь; 38 — сходной люк; 39 — горловина угольной ямы; 40 — штуртросы

Destroyer with the displacement of the 350 tons built by Nevskij shipbuilding and mechanical plant:

a — longitudinal section, b — a plan of the upper deck, in — cross sections d — «body» projection of theoretical drawing

1 — 47-mm Hotchkiss gun; 2 — ejection fan; 3 — steering fan; 4 — compass; 5 — «17-foot» mine (torpedo) tube; 6 — wardroom's skylight; 7 — companion vestibule; 8 — funnel; 9 — latrine; 10 — spotlight; 11 — mast; 12 — chart room; 13 — winch for mechanical feed of 75-mm shells; 14 — supply pipes for 75-mm shells; 15 — engine telegraph; 16 — 75-mm gun; 17 — conning tower; 18 — ram compartment; 19 — mine room; 20 — crew's room; 21 — chargers for Whitehead mines (torpedoes); 22 — 47-mm shelving cartridges; 23 — room for 75th shells; 24 — bow boiler compartment; 25 — aft boiler compartment; 26 — engine-room; 27 — commanding officer's state room; 28 — officers' wardroom; 29 — conductors state-room; 30 — non-commissioned officers' room; 31 — propeller; 32 — folding boat of Burton; 34 — spare Whitehead mine (torpedo); 35 — engine hatch; 36 — removable pipe of galley; 37 — mine track; 38 — companion hatch; 39 — neck coal pits; 40 — tiller lines